

交通部高速公路局國道1號甲線新建工程廉政平臺

第2次聯繫會議紀錄

時間：114年10月21日（星期二）下午3時

地點：交通部高速公路局第一新建工程分局第四工務所C棟會議室

主席：陳局長文瑞

出列席人員：詳簽到表

紀錄：林逸婷

壹、主席致詞

行政院公共工程委員會羅主任秘書、桃園地檢署呂主任檢察官、交通部許副處長、法務部廉政署鄺科長、台灣透明組織協會廖副執行長及桃園市調查處機場站吳副主任，以及在座所有貴賓及業界先進，大家午安！感謝各位貴賓參與本局「國道1號甲線新建工程」機關採購廉政平臺第2次聯繫會議。

為配合桃園航空城開發聯外運輸需求、提升桃園航空城貨運及自由貿易區之發展潛力及因應桃園國際機場拓建第三跑道及第三航站建設衍生之旅運需求，「國道1號甲線新建工程」規劃將國道1號及台61線快速公路相銜接，新建一條高快速標準之道路，以建構更完備之區域路網，創造桃園航空城及其周邊地區成為高發展潛力地區。本計畫歷時7年環境影響評估作業，於111年8月24日通過環境影響評估審查，建設計畫並於111年12月8日奉行政院核定辦理，總經費達新臺幣683.64億元，預計118年完工。

本計畫奉行政院核定後，陸續展開基本設計及用地取得作業，因總經費龐大，且本計畫之工程關乎國門順暢與否，為協助本局順利推展計畫內各項工程，避免外界不當干擾，或衍生用地取得民眾陳情抗爭等問題，影響本計畫工程發包進度，爰規劃成立「國道1號甲線新建工程」機關採購廉政平臺，期藉由機關採購廉政平臺機制，協助檢視廉政風險因子，透過公、私部門協力參與，共同解決問題，確保同仁勇於任事，保障機關及廠商合法權益，俾利本計畫順利完成。

本案已於112年9月辦理2次公聽會，蒐集當地民眾相關建議，另為推動招標作業公開化、透明化，本案第1標已於114年2月辦理招標文件公開閱覽，10月14日第1次開標，惟廠商家數不足流標，業於10月16日辦理第2次公開上網，目前刻正招標中；第2標已於114年4月辦理招標文件公開閱覽，依廠商所提疑義及第1、3標回饋

意見修正中；第3標於113年9月辦理招標文件公開閱覽，114年2月24日招標公告，歷經4次招標均流標。114年5月經媒體登載廠商質疑事項，本局於114年8月7日召開招標說明會徵詢廠商意見外，刻正評估訪商事宜。

藉由今日召開之聯繫會議，期廣納各出席機關之意見，並透過各項透明化、標準化作為及行政司法協力，俾降低本案可能之廉政風險。本次會議仍將由本局政風室、規劃組、路產組，就相關議題及應辦事項執行情形進行報告，並就2項提案進行討論，仍請在座與會貴賓先進不吝提供專業寶貴意見與指導；最後，再次感謝各位來賓在風雨中參加今天會議，並祝各位貴賓身體健康。

貳、秘書單位報告

報告單位：政風室-平臺廉政風險更新報告（詳簡報資料）

報告人：政風室戴主任思琴

綱要：

一、上次會議列管事項

二、廉政風險查檢說明

參、與會委員就秘書單位報告提供意見：

主席發言：洽悉。

肆、專案報告（一）

報告單位：規劃組-路線/公聽會進度及重要內容（詳簡報資料）

報告人：規劃組王科長裕仁

綱要：

一、計畫概覽

二、設計執行情形

（一）各標進度

（二）第3標媒體質疑澄清

（三）第3標招標說明會意見

（四）流標檢討

（五）第1標招標廠商疑義回應

三、相關意見協調處理

伍、與會委員就規劃組專案報告提供意見及本局回應：

一、行政院公共工程委員會羅主任秘書天健發言：

（一）外界普遍認為近期流標情形與「缺工、缺料、物價上漲」等因素相關，此部分確屬事實，工程會在召開流標會議時，亦

綜合顧問公司及機關意見，歸納流標主要有4項，分別為個案預算不足、工期過短、契約條件過於嚴格或綁標及市場胃納量不足等原因。

(二)針對「市場胃納量」部分，規劃組簡報第10頁顯示，目前有19家廠商符合營造業法條件，但須釐清「符合」的定義；營造業法相關規定除資本額須達標（資本額10倍）外，亦須檢視廠商於一年內的承攬總量，此為2項重要判斷依據，而簡報第10頁承攬造價限額及第11頁將橋梁與隧道分開列示財力資格與實績等條件，但多數廠商在財力或資格項下標示為不符合，建議未來分析應將第10頁與第11頁整併檢視，並以「3項資格條件合併分析」方式進行，以更準確掌握實際可以投標之廠商。

(三)建議顧問公司不應僅依公開資料或網路查詢彙整結果，而應深入掌握廠商實際承攬狀況與意願，有部分廠商雖具資格，惟實際上並不偏好承攬公共工程或對特定工程類型（如隧道或橋梁）投標意願不高，應由顧問公司（台灣世曦）進一步就廠商現況、承攬意願與市場負荷能力進行實地了解與分析，提供更具實務性之評估；未來報告宜避免僅以數量或符號呈現，建議加入實際市場狀況及廠商特性之分析，以利機關後續決策。

二、交通部政風處許副處長有良發言：

(一)關於規劃組簡報第11頁中，財力資格有「○」與「△」符號之意義不夠明確，請說明其差異及評估標準。

(二)另簡報第11頁特定資格之廠商，以項次8「新亞建設公司」公開資訊為例，該公司符合財力資格，而特定資格在橋梁工程實績部分符合資格，惟在隧道工程實績資格卻不符，因此整體評估仍欠完整；依表列查詢廠商資訊，實際上能完全符合條件的廠商可能僅剩前3家廠商（中華工程、工信工程、大陸工程等3間），雖符合法規門檻，但部分廠商可能實際上並無意願承攬公共工程案件，所以僅從資格條件判斷潛在投標者數量，恐高估實際市場承攬能量。

(三)建議顧問公司應依工程會意見，針對「市場量能」進行更深入分析，明確掌握國內具承攬能力且有意願參與之廠商實際情況；另建議顧問公司於評估過程中，應兼顧「合理門檻設定」與「維持市場公平競爭」之原則，避免過度設限或形成

市場壟斷現象。

三、規劃組王科長裕仁回應與補充：

「△」代表廠商雖尚未完全達到投標資格標準，但其財力條件已接近門檻值，具潛在符合資格之可能，目前符合資格之財力門檻為22.7億元，部分廠商資本額約為22.6億元或21億元，略低於標準。若該等廠商進行增資或與資本額較小的廠商共同投標，即有機會達成資格要求；為掌握可能具投標潛力之對象，本次有篩選出資本額超過財力門檻一半以上之廠商，作為未來可透過共同投標方式參與投標的潛在名單。

四、規劃組蔡組長宗彙回應與補充：

(一)針對廠商資格部分，主要分為財力資格與特定資格2項進行分析，整體而言，具備財力條件之廠商家數相對較多，符合度尚屬良好。目前主要關注重點在於特定資格部分，依據現行規定，本案3個標案皆允許共同投標，因此即使部分標案屬於橋梁或隧道工程，廠商仍可透過共同投標方式滿足資格條件。

(二)另針對市場狀況，工程會羅主秘提到營建市場受整體大環境影響，部分廠商因民間工程需求旺盛，對參與公共工程意願較低，形成目前之實際困境。本局特別針對過去曾參與國道工程之廠商進行盤點與分析，以掌握實際市場承攬情形，綜合現況評估，目前符合資格之廠商家數仍屬足夠，不至影響後續招標程序。

五、行政院公共工程委員會羅主任秘書天健發言：

(一)規劃組在篩選後發現符合資格之廠商家數過少時，其實容易形成市場默契或消極不投標的情形，這對招標作業相當不利，以近期某國營事業採購案為例，該案依既定「特定資格」設定後，符合資格之廠商僅剩1至2家，導致招標數次流標，該國營事業後續調整資格條件，將特定資格年限放寬後，增加潛在投標者，最終順利決標。由此可知，適度放寬資格條件可有效改善投標意願，避免形成高度集中的賣方市場，當市場認知到資格條件已放寬、競爭者增加時，可降低特定廠商壟斷或操控標價的風險，使市場維持競爭性。

(二)建議未來設定投標資格時，可兼顧「市場開放性」與「工程品質要求」兩原則，避免過於嚴格導致流標。資格條件可透過評選階段進行差異化處理，例如以評分或加權方式區分優良廠商，而非於資格審查階段進行篩選。另國工局先前在南

沙工程為例，該案原資格條件較嚴，經放寬後，成功吸引廠商投標並執行良好，後續該廠商亦承攬金門大橋工程，顯示放寬資格有助引入具潛力之新進業者。

六、主席補充：

謝謝羅主秘的建議，本案廠商資格涉及財力、單次工程實績、累計實績等多項條件，應綜合加總後檢視實際符合標準之廠商數量。部分廠商雖未完全符合財力資格，仍可透過共同投標方式補足條件，建議再進一步整理出具潛力的廠商名單。同時，除基本資格外，尚須考量決標金額及營造業法成本造價限額等限制條件，以全面掌握可能影響投標資格的因素。另外，除資格條件要重新檢視外，羅主秘也提醒應評估市場上符合資格廠商的實際量能與承作狀況，部分廠商雖具資格，但若現階段已承攬多項工程，恐無法有足夠能量投入新案，亦可能造成流標情形。

七、主席裁示：

為避免重複發生流標狀況，請主辦單位及顧問公司進一步盤點市場廠商的財力、實績及承作能力，詳實掌握整體投標環境，作為後續決策與策略研擬的依據。

陸、專案報告（二）

報告單位：路產組-用地取得及遷葬作業說明（詳簡報資料）

報告人：路產組黃科長文祥

綱要：

- 一、緣起
- 二、用地取得說明及前次回顧
- 三、遷葬作業說明
- 四、代辦協議書內容簡述
- 五、品質管理及行政透明化作為

柒、與會委員就路產組專案報告提供意見：

一、主席發言：

建議未來開會時，除殯葬管理所及民政局外，蘆竹區公所、大園區公所及龜山區公所等機關持續列入通知對象，可讓地方單位及早瞭解本工程進度，若有地方意見或民眾聲音，也能於會議中表達，並利於後續協調與說明。

二、桃園地檢署呂主任檢察官象吾發言：

（一）遷葬作業涉及龐大利益，確實容易吸引不肖人士介入並衍生

違法情事，以往曾出現詐騙集團在遷葬消息發布後，前往現場接觸家屬，謊稱可代辦手續藉以詐財；亦有業者藉新聞或政府公文為由，對外散布將有遷葬需求的訊息，以銷售靈骨塔或相關商品牟利，不僅影響社會治安，更損及民眾對政府施政的信任。

(二)建議相關單位及委辦廠商可共同研議防制作為，從第一線實務角度出發，思考如何防範詐騙與不當行為，並透過現場宣導、網路資訊或媒體說明等多元方式，加強正確資訊傳達，以降低不肖人士介入的可能性，維護政策推動的公信力。

三、主席回應：

土地取得作業包含地上物查估、協議價購，最後進到徵收程序，各地均曾出現相關案例，因此召開廉政平臺聯繫會議目的在於透過公開透明機制，杜絕不法情事。呂主任檢察官也提醒，過去遷葬過程中確實曾發生不法情況，應借鏡以往案例與經驗，避免重蹈覆轍；另建議相關單位未來可參與本會議，本局相當重視各方意見，以確保工程前之相關作業順利完成。

四、桃園市政府交通局王副局長旭斌發言：

未來在國1甲新建工程推動過程中，如有需要市府協助之處，我們一定全力配合，也期盼國1甲工程能夠盡速啟動與完成。目前雖已推動西段，但整體仍有相當長的路要走。

此外，從剛剛的報告中，我們也學習到許多相關經驗，包括殯葬拆遷、遷葬作業及發包策略等面向，針對工程會羅主秘所提出的建議，我們深表認同，若能在未來招標作業中掌握相關資訊、確保廠商充分了解投標內容，相信在國1甲第3標在第5次招標時，有機會順利決標，這也是地方政府共同的期盼。

五、法務部調查局桃園市調查處吳副主任源智發言：

這是我第二次參加廉政平臺會議。我認為我們目前半年舉辦一次會議，雖然可以針對工程及廉政議題進行交流，但就如檢察官所說，工程專業性強、門檻高，外界往往難以全面理解。不過，我們關切的重點在於「廉政風險」，而剛才政風室戴主任提到的多項風險，我們其實是到了半年後才得知，這樣的時效性確實有限。

既然名為「平臺」，核心應該在於意見溝通與橫向聯繫。因此，建議可設計一套即時通報或資訊共享機制，讓相關單位能及早掌握潛在廉政風險，達到「預防勝於治療」的目的，避免弊端

發生後才事後補救，也能讓關心此議題的單位即時了解進度與狀況。

六、法務部廉政署鄺科長正平發言：

廉政署負責機關採購廉政平臺政策規劃與推動，平臺政策規劃自始即整合檢、調、廉等機關共同參與，建立橫向聯繫與情資交流機制十分必要。調查局吳副主任提到，若發現潛在廉政風險，應即時共享資訊，以利調查單位能及時提供協助，發揮預防與監督功能，這也是平臺成立的核心精神與目的之一。

個人第1次參與本平臺會議，謹代表本署特別感謝各機關共同投入與支持，平臺政策推動的核心重點在於「風險查檢」，目的在確保採購過程的公平與妥適。今日議程中提及的招標疑義、遷葬作業及土石方管理等議題，均與廉政風險管理息息相關，透過平臺進行交流與研討相當適切；同時肯定高公局政風室在風險防制上的落實作為，並感謝交通部政風處持續督導，期盼未來如有風險情資需要檢、調、廉介入協助時，各相關機關能協力持續給予支持。

七、台灣透明組織協會廖副執行長興中發言：

在聽取三項報告後跟在場各位分享，在第1個報告中針對廉政風險的查檢機制規劃完善，做法具前瞻性，符合行政院「透明晶質獎」所強調的精神與目標；而廉政風險管理不應僅由政風人員主導，應由業務同仁主動參與，因其對業務流程與風險點更為熟悉，能有效落實「從內而外」的廉政防護。此外，目前報告所呈現的風險查檢內容，已能呼應公共工程生命週期的各階段設計，整體執行架構完整且具透明化推動成效。

另外，肯定跨機關合作推動公墓遷葬作業的成效，中央與地方政府能共同協作、互補專業，實屬難得且具示範意義，而地方政府具備豐富遷葬經驗，協助中央機關順利推動相關作業，值得肯定。最後建議高公局，未來在遷葬資訊公開上，可持續強化透明度，讓民眾能清楚掌握每個程序與進度，如同消費者比價般「一目了然」，以提升政策的信任度與可近性。

八、政風室戴主任思琴回應與補充：

感謝調查局吳副主任的建議，自4月首次辦理本聯繫平臺會議起即積極參與，並針對廉政風險提出寶貴意見。本次會議回顧半年來的推動情形，部分風險已逐步浮現，特別是在決標後可能產生的土方運輸、安全管理及工程品質等後續風險，目前雖尚

未發生，但已預先研擬防範作為。未來將建立更即時的資訊通報機制，除每半年召開例會外，擬每季主動將風險更新情形提供予司法機關與廉政署參考；若遇重大或緊急情況，例如流標頻仍或疑似不法介入時，將透過平臺即時通報，確保資訊迅速傳達。

另就遷葬作業議題，特別感謝桃園市政府及殯葬管理所的協助，近年公共工程用地多由高公局自行取得，過程中仰賴地方政府配合始能順利推動，雙方合作密切且信任基礎良好。未來將持續與路產組共同研議，強化遷葬作業透明化，並考慮於平臺網站專區中揭露相關資訊與成果，作為跨域協作與廉政開放的具體展現。

九、主席補充發言：

在推動重大工程過程中，政風室已針對歷年廉政風險案例進行分析與歸納，並與工程單位密切合作防範潛在風險。整體風險可依工程進程區分為前、中、後三階段：前期涉及環評、都市計畫變更、土地取得、地上物查估與遷葬等作業；中期包括招標文件擬定、規範修訂及流標處理；後期則涵蓋履約管理、職災防範、偷工減料查核、契約變更及監造查核、土方控管等事項。各階段均依既有案例與經驗研擬對應策略，部分雖尚未發生風險，但已提前採取預防措施。

此外，不同工程因地理環境與特性各異，廉政風險態樣亦不盡相同，將持續蒐集地方意見並納入分析，未來每半年召開平臺會議時，將報告風險掌握與對策執行情形，並考慮增設季報或即時通報機制，將最新資訊提供給檢察、調查及相關廉政機關參考。若防範措施有不足之處，也可透過該機制即時獲得各單位指導與回饋，以強化事前預防與風險管理效能。

十、主席裁示：請依各委員建議及各單位補充說明辦理。

捌、專題報告（詳會議資料）

一、案由：隧道標土方管制、土方去化及透明化措施之機制建立。 (一分局)

(一) 台灣透明組織協會廖副執行長興中發言：

針對土石方運送作業，工程單位在實際執行時常面臨地方民眾反映與施工影響等問題，未來可思考運用科技工具提升管理效能。目前土方運輸已有 GPS 軌跡監控機制，若能進一步結合路徑分析與績效評估，將有助於提升運輸品質與透明度。

分享內政部國家公園管理經驗，該單位曾委託山區巡山人員裝設

GPS，以路徑達成度作為任務完成與報酬依據，藉此鼓勵人員遵守規範與提升工作效率。此概念亦可作為工程管理參考，未來可評估是否在不增加同仁負擔的前提下，導入類似「路徑正確化」的管理思維，使土方運輸過程更具可監督性與公信力。

(二) 主席裁示：

未來工程主辦機關一分局應重視土方運輸管理作為，該項工作為工程廉政風險防制中重要的一環，為確保管理機制有效運作，須落實相關監督措施，並確實要求契約廠商依規執行，以提升工程管理的透明與效率。

二、案由：如何於評選委員會階段廣納外部產學專家意見（工務組）

(一) 交通部政風處何科長俊亨發言：

首先感謝高公局對於先前本處函文提醒事項的重視，並將相關議題納入本次會議提案中，同時也感謝工務組李科長的詳細說明。

本案起因於今（114）年5月間媒體對本採購案之報導，本處隨即進行了解，經分析資料後也關注到第3標評選委員的組成情形。依據工程會「採購評選委員會組織準則」規定，委員中專家學者人數應不少於三分之一，且不得為政府機關現職人員，而本案第3標當時評選委員共11人，其中5位為現職機關同仁，6位為外部專家學者，而6位中有5位為交通部所屬機關退休人員，僅1位為學者。

另外依高公局112年重大工程採購案評選委員會聘任委員人數研商會議之決議，評選委員11人中，專家學者6人、專家學者以外委員5人，形式上雖無不符規定之處，然而外界可能對退休公務人員是否應歸類為「專家學者」仍有疑慮，擔心影響評選之公正性。因此，建議未來可考量進一步細分專家學者類別，區分純屬學者專家與具公職背景者，並妥為考量相關比例，以降低社會觀感疑慮，強化評選透明度。

(二) 桃園地檢署呂主任檢察官象吾發言：

本案對結論並無異議，認為屬於工程專業範疇，但提案內容與結論間的關聯性不明，根據提案單說明，提案案由為媒體報導國1甲工程引發外界對標案廠商資格及競爭限制的質疑，交通部因此建議高公局掌握採購案評選委員中外部專家比例的情形，但提案結論卻聚焦於「同一機關遴選同一委員十次以上」的清單檢討，似乎與原始問題（委員比例或廠商資格爭議）並不直接相關，建議強化案由、提案與結論間之一致性。

(三) 工務組游組長才銘回應與補充：

首先向主任檢察官說明本案的起因源自114年5月間媒體報導有關廠商資格不當限制競爭的疑慮，交通部針對該報導案展開調查，結果涵蓋多個面向，其中之一即為評選委員的相關議題，因此衍生出本次討論。

針對評選委員遴選制度，目前係依工程會採購準則規定，外聘委員比例不得少於三分之一，而本局內部規定更嚴格，外聘委員比例已高於內派委員；由於國道工程具備品質要求高及施工環境複雜等特性，遴選委員時會優先考量熟悉本局工程內容與相關規定的專業人員，以確保評選品質；另外，為避免委員重複受聘過多次的情形，未來將參考工程會示警專區資料，對曾多次受聘之委員進行註記，供機關首長在遴選時參考。

(四) 主席回應：

依據採購評選委員會組織準則，專家學者委員人數不得少於三分之一，而本局內部規定更為嚴格，要求專家學者比例須超過二分之一；依現行規定，專家學者不得為現職公務員，但退休人員可列為專家學者。然而，目前實際名單中，不論高公局、公路局或之前國道新建工程局等機關的退休高階主管比例偏高，導致專家學者組成過度集中於政府退休人員。與會委員提醒，未來在委員會組成時，應適度增加產業界及學界代表，避免專家學者名單中機關退休人員比例過高，以確保評選委員的多元性與公正性。

(五) 交通部政風處許副處長有良發言：

其實現行法規並未禁止退休人員擔任專家學者委員，因此高公局的委員組成在法律上並無不當。然而，如果外聘委員專家學者多為交通部內退休人員，外界仍可能質疑評選委員比例適切性。因此提醒高公局注意此情形。

若要將本次提案討論結果形成決議，應注意是否涉及採購法第34條所規定的秘密評選程序，以免形成公開宣示而與法規抵觸。建議高公局可回頭檢視112年10月19日重大工程採購評選委員人數研商會議結論，明確規範專家學者、外聘與內聘委員比例，並視實際情況修訂相關內容，俾以遵循。例如，若退休人員被視為具備高度專業，可在規範中明確註記其比例，以避免外界誤解。另以上與會單位對本提案發言是否成熟，尚請工程會羅主任秘書指導。

(六) 行政院公共工程委員會羅主任秘書天健發言：

目前評選委員會的組成符合法規規定，並無違法疑慮。針對採購

法中主持評選委員會的相關規範，建議工務組在對外說明時，應以正面角度強調專家學者應具備的專業資格與經驗，而非著重於負面限制，如「同一機關遴選十次以上」等問題。

依採購評選委員會組織準則第4條規定，專家學者須具備採購相關專業知識與經驗，各標案依其工程特性（如隧道等）可選聘具相符專業背景者，不論其身分為產業界或退休人員，皆屬首長依法裁量範疇。而政風處主要為提醒高公局在個案遴選時應注意專業適配性與公正性，但無法制定一體適用的明確標準，最終仍由局長依權責審慎決定。

評選委員最核心的條件應為具備與採購案相關之專門知識與實務經驗，此項資格不應僅限於退休人員，若其他領域或類別中亦有具備相當專業背景者，應一併納入可供局長圈選之名單，以擴大選任範圍並提升委員組成的多元性與專業性。

(七) 主席補充：

感謝工程會羅主秘、交通部政風處許副處長及桃園地檢署呂主任檢察官的提醒，本報告案主要目的是說明本局如何強化對採購法及評選委員會組準則的遵循，提醒未來在評選委員會組成時將更加注意衡平與公正。

另本局目前遴聘外聘委員名單中各機關退休代表佔多數，未來請規劃組與工務組應檢討並擴充將具不同背景的專家名單納入，以維持評選委員的衡平性與多元性。

(八) 主席裁示：

- 1、本提案實際上屬於內部提醒事項，請改列報告案。
- 2、後續評選委員組成幕僚作業中，請將不同背景的專家名單納入，以提供機關首長或其授權人勾選可能性，並將委員意見納入考量與改善。

玖、臨時動議：無

壹拾、散會（下午5時10分）