

附件一、機場捷運大事紀要及分析¹

項次	日期	相關事實	分析	相關人員
計畫提報審定階段				
1	92. 5. 24	政府宣布機場捷運將由政府收回自建。		
2	92. 6. 24	高鐵局代辦交通部簽，陳報行政院以政府自辦或重新公告徵求民間投資兩案併行方式檢討修正規劃，俟擴大公共建設預算通過後即以政府自辦方式積極推動。	高鐵局未引進臺北捷運建設所累積之人才及制度規章，誤認發包由總顧問聘用國外專家即可解決營運及技術問題。(意見一)	高鐵局局長何煖軒(91. 7. 25-94. 8. 28)
3	92. 7. 4	高鐵局依交通部核示，修正完工期程後逕送路政司抽換報院簽及簡報資料後陳核。	高鐵局未經專業評估，為彌補長生案解約所導致之延宕及民意失望，逕規劃5年的興建時程，過度壓縮招標作業及興建期程。(意見二)	高鐵局局長何煖軒
4	92. 9. 29	交通部陳報行政院規劃報告書，預定建設期程自93. 9至97. 12;98. 1完工通車營運，總經費為935. 7億元。		
5	93. 3. 9	行政院核定機場捷運計畫規劃報告書。		
評選總顧問及備標階段				
6	93. 3. 24	高鐵局報交通部立案「第1期總顧問服務工作」，93. 4. 28高鐵局成立評選委員會，93. 7. 8報請交通部同意採限制性招標，93. 9. 27公告招標	總顧問及機電統包標監造等勞務採購案達33. 16億元，高鐵局應依約究責總顧問及監造之責任。(意見四)	

¹ 人員責任部分，監察院函請交通部查處高鐵局局長胡湘麟、前局長朱旭之行政違失責任；其他人員違失責任，監察院認為適用新修正之公務員懲戒法，其等之行為應適用之懲戒權及懲處權行使權時效應為10年，故其等之行為已罹於時效而不予究責。

項次	日期	相關事實	分析	相關人員
7	93.8.24	機場捷運計畫特別預算經立法院審議通過。	高鐵局漠視總顧問中興工程之專業建議，過度壓縮ME01標工程建設經費，降低其他有捷運建設經驗廠商如西門子公司或亞斯通公司得標之機會，致毫無捷運建設經驗之丸紅公司得標。(意見五)	高鐵局局長 何煥軒
8	94.6.1	高鐵局簽報局長有關ME01標案均自行核定辦理，該簽呈經局長何煥軒核示「依交通部規定程序辦理」，故該標案相關之招標作業及履約管理，除95.9.1高鐵局局長吳福祥為撥付丸紅公司預付款，逕簽報交通部次長何煥軒之簽呈外，查無其他報部決行之公文。	高鐵局辦理機場捷運招標及履約作業時，對於限制機電系統型式等涉及政策之重大事項，均未簽報交通部核定，違反交通部組織法相關規定。 (意見六之一)	高鐵局局長 何煥軒
9	94.6.9	機電統包工程(ME01標)採公開招標最低價標方式辦理公告招標，機電型式限於鋼軌鋼輪系統，並禁止提出替代方案，公告預算金額為262億1,187萬4,442元。	政務次長周禮良建議開放機電系統型式，局長何煥軒竟指示政風單位將之列入請託關說紀錄。 (意見六之二) 高鐵局不採北市府捷運局應開放機電系統型式之建議，將之限於鋼軌鋼輪系統，衍生機場捷運在長陡坡行車安全性之質疑。 (意見六之三)	高鐵局局長 何煥軒
10	94.7	94.3.31中興工程為進行機電系統招標準備工作，向高鐵局局長提出簡報。94.7再向高鐵局提出「分標模式與招標策略報告書	高鐵局明知投標廠商應限於具有捷運機電系統整合測試實績之系統供應商，並由總顧問中興工程進行商情調查，掌握具有該特	高鐵局局長 何煥軒

項次	日期	相關事實	分析	相關人員
		」。	定資格之廠商名單及相關工程實績，卻拒絕總顧問辦理資格預審等建議，亦不在符合資格之廠商中辦理資格預審。(意見八)	
ME01標招標作業階段				
11	94. 4. 14	高鐵局於公開閱覽期間（4. 11-4. 15）以「勘誤表」將投標廠商實績要求，由「捷運」實績降為定義模糊之「軌道」實績。	高鐵局違反評估結果，降低投標廠商實績要求，致毫無捷運系統整合經驗之丸紅公司，得提出技術層次低之長途鐵路及輕軌實績得標。上開修改不符「公共工程招標文件公開閱覽制度實施要點」應簽報首長核定之規定，過程可疑，且該「勘誤表」無人承認製作，招標作業有重大異常。(意見九)	高鐵局局長何煥軒
12	94. 9. 7	ME01標第1次開標，因僅有1家廠商(丸紅代表之共同投標廠商)招標而宣告廢標。		
13	94. 9. 15	交通部重行公告ME01標招標。		
14	94. 9. 30	辦理ME01標開標作業，計有3家廠商投標，經審查結果均符合招標文件規定，高鐵局辦理後續規格標、價格標審標與決標作業。	高鐵局違反捷運工程發包慣例，執意簡化資格標審查流程，未經評審委員實質審查即當日開標，草率認定投標廠商資格。(意見十之一)	高鐵局局長吳福祥(94. 8. 29-96. 1. 1) 常務次長何煥軒督管機場捷運(94. 8. 29-97. 6. 16)

項次	日期	相關事實	分析	相關人員
15	94.10.7	西門子公司向高鐵局提出異議，指丸紅公司所提送之工程實績非自行承作，均係分包商業績。	高鐵局未詳查丸紅公司所提出之軌道實績，亦未審查該公司是否具有號誌設計及系統整合經驗，即以程序理由駁回西門子異議，徵諸丸紅公司於行政訴訟中供稱高鐵局早已知情分包情事並積極認可云云，益證上開駁回有重大違失。(意見十之二)	高鐵局局長 吳福祥 常務次長何 煖軒
16	94.10.19	高鐵局依大眾捷運法(下稱大捷法)第14條備齊相關文書函報開工，調整三重至中壢段完工期為99.12。 行政院95.4.7函原則同意		
17	94.11.2	規格標審查結束，投標之丸紅公司等三家團隊均通過。審查期間總顧問基於系統穩定性之考量，對丸紅公司所提號誌及行車控制系統之使用驗證實績提出質疑。	丸紅於規格標審查期間，向高鐵局稱控制系統業經維多利亞線率先使用，效果極為先進且號誌設備已安裝完成。98年坦承該路線首列車於98.7.21始通車營運，足認其使用非成熟穩定之技術，導致測試期間異常狀況頻傳。 (意見十一)	高鐵局局長 吳福祥 常務次長何 煖軒
18	94.12.9	ME01標決標，由丸紅公司/川崎重工業株式會社(下稱川崎重工)/株式會社日立製作所(下稱日立製作所)得標。		
招標策略及合約規定				
19	95.1.12	ME01標簽約，合約內僅訂定達成商業運轉或竣工之主里程碑	導致高鐵局難以管控丸紅公司工程進度，政府須承受難以預期之各項成本及	高鐵局局長 吳福祥 常務次長何

項次	日期	相關事實	分析	相關人員
			無法正確預估通車完工之風險。(意見十二)	煖軒
20	94.12-98.2	高鐵局採取先機電後土建之發包策略。	高鐵局因無興建捷運之經驗，辦理機場捷運發包作業過於粗略，未預見土木工程之風險因素，誤判形勢，94.12機電系統工程決標後，因95年預算審議延遲、96至97年原物料大漲等因素，土建標至98.2始全部發包完成開工，丸紅公司以土建標之軌床及機房交付延遲為藉口，在本身機電設計亦有遲延之情形下，進行鉅額求償。(意見十三)	高鐵局局長 吳福祥 常務次長何煖軒
簽約及撥付預付款				
21	95.1.12	交通部與丸紅公司團隊簽訂機電統包工程(ME01標)合約。	高鐵局違反投標須知規定，於專業分包廠商核定完成前即於95年1月12日與丸紅公司簽約，工程會函釋「該簽約恐屬無效」，要求高鐵局「勿於確定簽約有效前，支付預付款及行使其他履約事項」，高鐵局始暫緩預付款撥付作業。(意見七之一)	高鐵局局長 吳福祥 常務次長何煖軒
22	95.9.1	高鐵局局長吳福祥為撥付丸紅公司預付款，逕簽報交通部次長。	該公文未會簽路政司意見，違反交通部組織法及公文流程。(意見七之二)	高鐵局局長 吳福祥 常務次長何煖軒
23	95.9.12	高鐵局撥付預付款		

履約階段				
24	95. 1. 10	陳報行政院核定三重至中壢段延至99. 12商轉。		
25	95. 2. 27	ME01標開工		
26	95. 4. 7	行政院核定完工期程三重至中壢段原則同意延至99. 12商業運轉。		
27	95. 6	土建細部設計標(DU01、DE01、DE02、DE03)完成招標作業，6. 22開工。		
28	95. 11. 14	高鐵局陳報行政院臺北至三重段改採地下化，延至於101年底完工，102. 2底商轉，經行政院96. 1. 8核定。		
29	96至97年	96年完成三重至中壢路段土建及機電設備細部設計 97年完成土建工程細部設計、都市計畫變更及桃園國際機場以南(含機場內)用地取得作業。 97年土建工程各地下化路段標案(CU01、CU02、CU02A、CU03)完成招標作業，高架路段6標中3標完成決標(CE01D、CE02、CE03B)，其餘3標(CE01B、CE01C、CE03A)未完成開標作業 此期間，因營建物料大漲，致多標土建工程持續流標。		
30	97. 9. 16	交通部提報調整期程及總工程經費案。		
31	97. 11. 24	行政院核定第1次修正計畫，計畫期程調整為第1階段(A2-A21)102. 2完工	行政院核定第1次修正計畫時，指出機電標延誤恐造成未來合約執行之爭議	高鐵局局長朱旭(97. 11. 3-

		，102.6商轉；第2階段(A2-A1)102.11完工，103.1商轉，計畫經費修正為1,138.5億元。	點，指示交通部預為因應，以避免影響整體時程，惟高鐵局未落實執行。(意見三)	102.6.4)
32	98.2	土建工程10標全部發包完成並開工。		
33	98.9.1	交通部函請桃園縣政府(103.12.25縣市合併升格直轄市為桃市府)擔任機場捷運計畫之地方主管機關並設立營運機構。		
34	99.7.16	營運組織桃園捷運公司由桃縣府、北市府與新北市政府(下稱新北市政府)共同出資完成設立，第一批人員於99.11.1到位。		
35	100.2.24	高鐵局核給丸紅工期展延，第1階段商業運轉展延至102.1.10。	丸紅公司未依規劃於97.10完成機電子系統設計，影響後續作業。(意見十七之一)	
36	100.2	丸紅公司與軌道分包商輝鎧公司發生爭議，輝鎧扣留圖說2千多張，經高鐵局介入提起訴訟始解決，計延誤10個月時間。	機場捷運工期延宕主要可歸責於丸紅公司整合能力不足，設計遲延、計畫管理不善，與分包商發生合約糾紛等因素所致。(意見十七之一)	
37	101	丸紅公司與青埔、蘆竹機場等土建分包商產生爭議，分包商怠工；另分包商采盟營造與丸紅公司解約退場。		
38	100.6.8 100.9.26	審計部密函交通部查處丸紅轉包情事。 立法委員鍾紹和書面質詢，指高鐵局明知丸紅將號誌設計違法轉包卻拒不處理。	高鐵局僅發函丸紅公司澄清而無任何作為。(意見十四之二)	高鐵局局長朱旭

	100.12	曾任職於丸紅之民眾提供內部郵電文件，檢舉丸紅與英維思公司簽訂轉包契約。		
39	101.8.30	交通部對外宣布，三重至中壢段延至102.10完成。		
40	101.12.10	高鐵局同意解除丸紅公司第1期履約保證金保證責任。	因高鐵局未依法查處丸紅公司違法轉包事實，解除其第1期6億3,725萬元保證責任而無從追索。 (意見十四之三)	高鐵局局長 朱旭
41	102.1.17	英維思公司總裁拜會高鐵局局長朱旭，表示工程履行不順利，希望跳脫「設備供應商」地位，要求與高鐵局簽約或保證丸紅對其符款。		
42	102.1.24	總顧問接獲英維思公司函說明其工作範圍，自證有號誌系統轉包情事，提議就其轉包契約內之號誌安裝測試工作與高鐵局另訂契約。經高鐵局拒絕	高鐵局拒絕英維思公司所提方案，以避免丸紅公司藉機推卸統包責任，所慮固屬有據，然高鐵局未採取積極有效作為，依法督促英維思公司負連帶履行責任。(意見十四之四)	高鐵局局長 朱旭
43	102.2.22	高鐵局函丸紅公司，認定僅「號誌系統設計」違法轉包情事，於102年2月22日依採購法101條刊登採購公報，期間自102.11.1至103.10.31計1年。丸紅公司提出異議及申訴，經高鐵局維持原處分決定，及工程會申訴審議判斷決定駁回。復提起行政訴訟(嗣因原處分執行完畢，訴訟中變更訴之聲明為確認	依丸紅公司與英維思公司等7家廠商共同簽訂之轉包契約文件及工程會採購申訴審議判斷、行政訴訟判決之理由顯示，丸紅公司違法轉包範圍除號誌系統設計外，包括合約主要部分之「聯鎖設備、列車偵測系統、電動轉轍器等3項設備之安裝及測試」。因2、3期履約保證金合計達12億7,450萬元，高鐵局	高鐵局局長 朱旭

		原處分違法)，亦經法院於104.12.24判決駁回，目前上訴最高行政法院審理中。	主張之違法轉包工程款僅8,500萬元，所占比率僅0.33%，不利於後續爭議之處理。(意見十四之三)	
44	102.2.27	丸紅公司申請解除第2期履約保證金保證責任未果		
45	102.3.28	丸紅公司向高鐵局提出「ME01標有效推動整體工程執行計畫」。	高鐵局明知號誌系統因違法轉包造成技術掌握、工程進度及品質之重大問題，同時可預見後續整合測試將發生困難，卻未採取積極有效作為，依法督促英維思公司負連帶履行責任。(意見十四之四)	高鐵局局長朱旭
46	102.6.7	高鐵局嗣允諾丸紅公司解除第2、3期履約保證責任，並主張丸紅僅號誌設計涉有轉包。	高鐵局原欲解除丸紅公司履約保證責任，工程會於102.6.26函釋：「機關如持有保證金，請予沒收，如有損害，請向廠商要求賠償。」高鐵局復於102.7.23函工程會，主張丸紅公司僅「號誌設計」違法轉包，建議依轉包工作範圍比例沒收之履約保證金。工程會於102.7.26函復依採購法及押保辦法及個案契約約定辦理。(意見十四之三)	高鐵局局長胡湘麟(102.6.5迄今)
47	102.6.18	交通部函報第2次修正計畫。	高鐵局僅依賴丸紅公司所提欠缺實質拘束力之「執行計畫」，樂觀預估104年底為通車。(意見十四之四)	高鐵局局長胡湘麟
48	102.8.19	行政院核定第2次修正計畫，原訂102.6三重至中壢段完工通車、103.1臺北至	行政院勉予同意，同時指示3項處理原則：1. 丸紅之履約紀錄不佳，交通部應	高鐵局局長胡湘麟

		三重段完工通車；均延至以104.12.31全線營運通車為目標。	持續加強管控工程進度與品質、2.妥善規劃施工與營運單位間之介面整合作業、3.逾期造成業主之損害，應確實依契約規定求償。然高鐵局均未落實執行。(意見三)	
49	104.2.13	丸紅公司申請解除第2、3期履約保證金保證責任，104.6.9提交交通部協處。	因本院介入調查，交通部於104.10.22函送協處建議為：「建議全部不予返還為原則」。	
50	104.8.5	交通部陳建宇部長與桃園市鄭文燦市長就機場捷運營運前準備協調事宜進行雙首長會談，結論略以：在系統安全與營運穩定條件下，桃市府全力配合交通部所提時程的變更，以105年3月底全線通車為目標辦理相關作業，期望最晚不要超過105年5月。		
51	104.8.27	交通部、高鐵局與桃市府、桃園捷運公司簽訂備忘錄。		
52	104.8.28	交通部對外宣布通車目標期程為105年3月底。		
53	104.9.23	啟動營運前運轉測試(PRSR)。		
54	104.10.5	交通部函報行政院機場捷運計畫通車期程，經行政院前院長毛治國批示由政務委員許俊逸督導儘速完成通車，工程會於104.12.17聽取高鐵局報告後，陳報行政院建議辦理減價收受。	工程會不顧ME01標未達合約所訂有關營運效能等基本要求，及完工通車後一年始辦理驗收之規定，逕行簽報行政院長建議辦理減價收受，引發外界質疑。(意見十六)	函工程會檢討

55	105. 3. 5	交通部宣布因列車平均速率、行車時間與班距仍未達合約標準，且46項營運前運轉測試(PRSR)仍有6項未完成，通車時程由桃園捷運公司決定。		
爭議處理及檢討				
56	103. 5. 5 104. 2. 9	高鐵局與丸紅公司簽署4件合意仲裁協議	高鐵局明知丸紅公司所提各項爭議多為商業手段，卻未審慎評估採仲裁解決爭議之風險，就丸紅公司所提求償金額高達23億8千餘萬元之案件，簽署合意仲裁協議，思慮欠周。 (意見十七)	函交通部檢討
57		工程會認為機場捷運工程延宕，主要在機電統包工程(ME01標)未採最有利標所致。	工程會忽視捷運工作特性，未檢討捷運核心機電系統統包標案之招標作業缺失，欠缺監造能力及完整技術規範，不利於國內後續捷運建設推展。 (意見十五)	函工程會檢討