

二十五

質詢日期：九十一年六月二十一日

質詢議員：吳世正

質詢對象：臺北市長馬英九、捷運局、捷運公司

質詢題目：臺北捷運工程包括電聯車採購等三大標，媒體報導疑

有民代施壓、護航，此傳言也連帶損及清白從政、乾淨服務的議員形象，此案究竟如何，市府應主動調查，函復本席，並公開對外說明。

說明：

一、最近媒體披露臺北捷運包括電聯車採購、內湖線土建、機電系統，和捷運後續路線機電等核心標，共計三大標工程，似受到民代的壓力，對清白問政的民代極不公平。

二、以臺北捷運工程十七日公開閱覽一筆金額高達二百四十七億餘元的電聯車採購案為例，是否原訂年底招標？卻在民代壓力下，提前在年底改選前的八月招標，其更改招標期程的原由為何？有無圖利特定廠商可能？

三、臺北捷運公司擬辦理的二十四部電聯車採購案中，最初該公司原擬自行以「最有利標」招標，後來，似也在民代壓力下，先調整最有利標的「價格比重」從百分之十五調至百分之三十，甚至要求達到百分之五十，有替常出最低價的某特定廠商護航之嫌，目前此案「價格比重」究竟為何？

四、從「最有利標」調整為市府目前聲稱的「合併採購」

、「價格標」兩原則，決策是基於何種考量？有無民代不當施壓情事？

五、另有關新建中的內湖線土建和機電系統大統標，總金額高達四百二十億元，據傳，已有廠商力爭不用更換號誌系統，以利獨家議家；也有廠商力爭設轉運站，市府目前態度如何？

六、對於說明欄二至五項，本席提出之捷運電聯車採購案疑點，請市府主動查明函復本席，並公開對外說明。

七、此外，本席亦建請馬市長應給予捷運局最大專業的支撐，不容許利益團體爲了私利犧牲市民權益，並本諸「就事論事」、「毋枉毋縱」原則，查明招標過程有無違失之處，給社會大眾一個交代。

答覆單位：臺北市政府（捷運局）

答：一、本府捷運工程局正辦理「高運量捷運電聯車標」、「捷運內湖線機電系統標」及「新莊、蘆洲線機電系統標」等三個工程標案之前置作業；其中「捷運內湖線機電系統標」及「高運量捷運電聯車標」業已分別於本（九十一）年五月二十九日至六月二十一日止，及六月十七日至二十五日止，辦理「公開徵求廠商提供參考資料」之公開閱覽，「新莊、蘆洲線機電系統標」亦訂定於本（九十一）年八月間辦理。俟廠商提出意見，將邀請專家學者分別成立審查委員會進行審查後，並召開說明會向廠商公開說明，應不致發生綁標或圖利特定廠商之情形。

二、以上三大工程標，確實有立法委員及市議員接到不同訊息表示關心，惟經本府捷運工程局說明澄清後，均能接受本府作法，並未受到議員施壓、關說，本府捷運工程局對各

招標案自規劃就非常謹慎小心，儘可能所有資訊完全公開，做到透明化，目的即是杜絕各種誤會，營造公開、透明的招標環境。

三、有關吳議員書面質詢說明二至五項，茲說明如次：

(一)有關「以臺北捷運工程十七日公開閱覽一筆金額高達二百四十七億餘元的電聯車採購案為例，是否原訂年底招標？卻在民代壓力下，提前在年底改選前的八月招標，其更改招標期程的原由為何？有無圖利特定廠商可能？」說明如下：

1.「高運量捷連電聯車標」招標時程，原訂於九十二年一月始公告招標，九十三年一月開工，惟遵 貴會第八屆第二十六次臨時大會九十一年三月二十七日交通委員會之主席裁示事項二：「因應捷運公司陳總經理椿亮表示，捷連二十四列電聯車交車使用迫切，故捷運局范局長良鏐表示：有關捷連電聯車採購案，同意於四個月內完成公開徵求廠商意見，並於九月辦理正式招標公告，且依政府採購法續辦決標程序。」辦理，本府捷連工程局預定於九十一年九月依政府採購法辦理公開招標，並將採資格標、技術標及價格標等三段標，評選合格廠商後以最低價格決標，預訂決標時程為九十二年一月二十九日，並無圖利特定廠商之可能。

2.另依 貴會第八屆第七次定期大會九十一年五月八日交通委員會之主席裁示事項三：「請捷運局於五月底前，針對內湖線機電、車輛系統招標案，邀集有興趣之廠商辦理產品說明會並函知本會全體議員參加。」

，本府捷連工程局於九十一年五月二十四日辦理「內湖線中運量捷連機電系統工程廠商產品說明會」，以達資訊公開透明。

3.本府辦理高運量電聯車及內湖線機電系統標採購案，均依採購法相關規定，力求招標過程公開、透明，曾分別在今年四月二十六日、五月二十三日、二十四日、二十九日、六月四日、十四日、十九日及二十五日等，配合招標作業發布新聞，並將相關新聞資訊刊登在本局網站，以期讓社會大眾了解招標作業流程。

(二)有關「臺北捷運公司擬辦理的廿四部電聯車採購案中，最初該公司原擬自行以『最有利』招標，後來，似也在民代壓力下，先調整最有利標的『價格比重』從百分之五調至百分之三十，甚至要求達到百分之五十，有替常出最低價的某特定廠商護航之嫌，目前此案『價格比重』究竟為何？」說明如下：

1.本府臺北大眾捷運股份有限公司電聯車採購案，原採用「最有利標」，並於相關草案訂定後辦理公開閱覽及公開說明會，請廠商提供相關意見。公開說明會中有廠商提出價格權重應調高事宜，經捷運公司提請採購評選委員會審查後，經過整體考量，評選委員將價格佔總權重的比例由百分十五調至百分之三十，後因發生納莉風災，本標作業暫停。目前本案已併入捷連工程局新莊／蘆洲線電聯車標採購。

(三)有關「從『最有利標』調整為市府目前聲稱的『合併採購』、『價格票』兩原則，決策是基於何種考量？有無民代不當施壓情事？」說明如下：

1. 本府臺北大眾捷運股份有限公司電聯車採購案於原規劃時，亦考慮與捷運工程局新莊／蘆洲線機電系統標併標，在該標時程未定、無法配合下，捷運公司電聯車採購單獨發包。考量列車採購數量較少，為達到提高維修效能的目的，故依政府採購法，以公開招標，最有利標決標方式辦理，鼓勵廠商提出價格、品質、後續維修成本及操作便利性四者兼備之最佳方案。

2. 因納莉風災備標作業暫停，及新莊／蘆洲線機電系統標發包時程確定，於交車時程可配合需求下，捷運公司電聯車採購案與捷運工程局新莊／蘆洲線機電系統標併標，能達到簡化車種、降低電聯車採購價格、提升維修效率，減少備品種類、減少物料成本，此外因為列車採購數量增加，達到量產及後續操作維修之經濟規模，在品質及功能可由採購規範予以明確訂定之狀況下，比照以往淡水線、中和線、板南線等之電聯車招標方式，採「公開招標」、「最低價決標」方式辦理招標。

(四)有關「另有關新建中的內湖線土建和機電系統大統標，總金額高達四百二十億元，據傳，已有廠商力爭不用更換號誌系統，以利獨家議價；也有廠商力爭設轉運站，市府目前態度如何？」說明如下：

1. 本府捷運工程局於九十一年五月二十四日辦理「內湖線中運量捷運機電系統工程廠商產品說明會」，會中有廠商表達號誌系統毋需更新，亦有廠商表達應設站轉乘；惟本府考量技術觀點、時代性、系統服務功能、營運管理與效率，電子、電腦之科技發展，木柵線

行車控制號誌系統，必須配合內湖線機電系統工程一併更新，使捷運木柵線能擴大服務到內湖地區，內湖線亦能服務到木柵線沿線地區，也可使內湖線招標時，希望能有較多之廠商參與競爭行列。

2. 本府捷運工程局依 貴會交通委員會九十一年六月十三日開會通知單，向 該委員會提出「捷運內湖線工程採行轉乘方式設計之可行性及與原一車到底之設計差異評估」專案報告，報告中指出，如內湖線採用轉乘，只有中山國中站、劍南站、松山機場等三站可以辦理轉乘。其中中山國中站限於腹地太小不適合，劍南站經費需增加三億餘元、工期延後一年二月，於松山機場站則經費暴增五十六億餘元、工期延後三年。經與會議員大多認同採用「一車到底」之規劃，相較於增設轉運站辦理轉乘，無論是旅次服務、投資效益，及經費、時程上均為較佳方案，因之本府仍採「一車到底」之規劃原則，辦理木柵延伸（內湖）線工程。

四本府所持理念及作法與貴會吳議員世正建議不謀而合，本府除給予捷運工程局最大專業支持外，亦要求捷運工程局，一切依全民利益為依歸，並本諸「就事論事」、「毋枉毋縱」原則，查明截至目前為止，各項招標前置作業，均相當嚴謹，並無違失之處，謹感謝吳議員之關心與指導，本府會督導捷運局依法辦理招標作業，維護本府及 貴會良好的形象。