

調查報告目次

壹、調查緣起	1
貳、調查對象	1
參、案由	1
肆、調查依據	1
伍、調查重點	1
陸、調查事實	1
一、高捷紅橘線路網之決策過程	4
二、高捷 BOT 案興建營運合約簽訂過程	26
三、高捷 BOT 案之履約及執行過程	53
四、高捷工程僱用外籍勞工之過程	81
柒、調查意見	102
一、「高捷紅橘線建設」行政院八十四年間原已核定一千九百五十二億元由高雄市政府辦理，詎三年後貿然改弦易轍，兩度函促高雄市政府改採民間參與（BOT）方式辦理，該府藉以將原核定自辦興建之財務計畫，規劃成政府投資金額高逾八成之高捷 BOT 案逕自公告招商，行政院猶束手無策，其決策草率且監督不力，為公共建設 BOT 立下不良示例，洵難辭其咎	103
二、交通部為促成高捷紅橘線建設計畫，不斷上修預估自償率，且任由高雄市政府以高估之運量及自償率繼續推動，甚至囑其納入招標文件，誤導民間機構參與投資建設，肇致高捷紅橘線後續營運	

虧損之窘境，誠有可議	106
三、高捷 BOT 案民間投資人獨攬政府出資達千億元之工程，恣憑曲解主管機關之函釋，即將政府採購幻化為政府投資，逃避政府採購法監督，恃權弄法，嚴重斲傷政府公權力及形象，確有失當	108
四、高捷 BOT 案政府投資額度之核議過程毫無客觀標準，且評決最優申請人後，竟以收取「權利金」為飾，變相增加公帑支出，確有怠失	114
五、高捷公司對於「權利金」之會計處理錯誤且不一致，而財務報表所表達之資產、業主權益、財務狀況、經營結果及揭露亦嚴重失真	119
六、高捷 BOT 案財務計畫未獲行政院核定前，高雄市政府竟擅專提高政府投資額度百億餘元，與最優申請人簽訂興建營運合約，事後亦未見行政院據實追究行政責任，均有違失	120
七、高捷 BOT 案興建營運合約議訂過程怠忽草率，致使政府投資委由高捷公司併辦之工程，完工後決算縱有結餘款，亦無以追回繳庫，反需額外支付物價指數調漲費用及莫名之工程追加款，確有怠失	124
八、高雄市政府於簽訂興建營運合約前，未先釐清公共藝術之興建機關（構）主體及相關作業流程，衍生後續無謂爭端致延宕時程，確有失當	125
九、高雄市政府為免外界質疑高捷 BOT 案後續採購弊端，刻意選取部分政府投資建設以公開招標程序辦理，斷章取義「不適用政府採購法」之函釋，	

- 迴避政府採購法規範約束，且完全悖離政府採購追求公平、公開程序之精神，確有可議127
- 十、高捷公司之支出缺乏管控機制、異於常情，土建工程之支出金額超過政府投資額度，不利政府權益，高雄市政府疏於監督，未能及時發現並採取有效管控措施，確有怠失130
- 十一、高捷某區段標統包工程廠商之安排曲折、承攬比例懸殊。高捷公司支付第一筆工程款予統包工程某廠商，該公司之財務操作、資金流向、時間與方式不必要地複雜，與營運常規迥異，且恐背離其營建之資金需求，猶待進一步究查釐清，惟容非本院監察職權所及，宜由檢調機關續辦查處 .132
- 十二、勞委會於九十年五月十日公告停止重大工程引進外籍勞工，復於九十二年六月二十六日補充公告放寬 BOT 業者引進外勞，決策過程悖離常情，誠有可議136
- 十三、勞委會公告停止重大工程引進外籍勞工，以及補充公告放寬 BOT 業者引進外勞，均屬法規命令，卻未依中央法規標準法及立法院職權行使法規規定送立法院，且有違背法規命令不得再授權之意旨，顯有重大瑕疵143
- 十四、高捷 BOT 案政府出資超過八成，卻任由高捷公司虛增工程用人費用於前、華磐公司剝削泰勞於後，且強迫下包廠商使用外勞再從中牟取暴利，勞委會對此卻置若罔聞，顯有怠失144
- 十五、高捷公司違反就業服務法，將引進之部分外籍勞工提供華磐公司非法使用，勞委會及地方主管

機關竟毫無所悉，且該會對地方政府查察不實，亦未見督促積極改善作為，誠有可議	146
十六、勞委會明知高捷公司招募之外籍勞工，按規定每人每月應繳納三千元之就業安定費，卻僅實收二千元，任由高捷公司私下扣留一千元，迨發生泰勞暴動事件後始行補收，顯有怠失	147
捌、處理辦法	151

表目次

表一	高捷 BOT 案之資金來源表.....	153
表一-1	高捷公司與台灣銀行等聯合授信銀行共同簽訂 198 億元融資契約，各年度借款及還款情形表 ..	155
表一-2	高捷 BOT 案之資金來源：變動.....	155
表二	高捷建設經費、運量及自償率等(預估)之修正 ..	156
表二-1	高捷公司之運量(樂觀情境)：實際與預估差異 比較.....	157
表三	出資方式之種類：政府出資之減少 ..	158
表四	工作小組投資計畫書評比表.....	159
表四-1	各投標人之報價 ..	160
表五	興建營運合約附件 B2.1：工程經費表.....	161
表六	公開六標評決結果.....	162
表七	折抵權利金 10 億元之工程經費增修情形表	163
表八	高捷公司歷年財務報表之表達：應付權利金(負債).....	165
表八-1	高捷公司歷年財務報表之表達：權利金(資產)...	166
表九	(略)	167
表九-1	(略)	167
表十	高捷土建工程：可支用數(預算)數與實支數 比較.....	168
表十-1	高捷土建工程：主體工程	170

表十一	高捷公司不合常情之支出總表	172
表十一-1	付予形象公關公司之支出：南主角文化事業有限公司	174
表十一-2	南主角雜誌報導一覽表	175
表十一-3	付予形象公關公司之支出：新高山行銷顧問股份有限公司公關顧問執行費	179
表十一-4	評決小組備詢及會議委員費用明細表	180
表十二	高捷公司外勞之引進：程序與人數	182
表十三	高捷工程使用外勞情形	183
表十四	外勞之申請：高捷與高鐵之比較	185
表十五	不同業者外籍營造工之招募：比較	186
表十六	高捷公司使用外勞之費用(預估)	187
表十六-1	高捷公司之外勞管理費用(預估)	188
表十六-2	高捷公司之外勞就業安定費	190
表 E1	高雄捷運之研議經過	191
表 E2	高捷融資方式之決定：經過	193
表 E3	高捷政府投資部分是否適用政府採購法之過程： ：工程會之函釋	195
表 E4	招標	198
表 E5	最優申請人之評決	199
表 E6	議約及簽約	201
表 E7	權利金之規定：相關法令及合約	203
表 E7-1	權利金、高雄市政府之說明	205

表 E7-2	權利金、相關機關之意見	207
表 E8	公共藝術：公共藝術設置辦法之修正	208
表 E8-1	公共藝術：公共藝術設置計畫送審及核定經過	212
表 E9	(略)	221
表 E10	勞委會之外勞政策：轉變	222
表 E11	高捷公司之外勞引進	218
表 E12	高捷泰勞之抗爭事件	222
表 E13	高捷泰勞案之司法審判	224
表 E14	高捷泰勞事件之後續：行政責任究處	225

調 查 報 告

- 壹、調查緣起：本案係委員自動調查。
- 貳、調查對象：行政院暨所屬公共工程委員會、經濟建設委員會、勞工委員會、交通部、高雄市政府。
- 參、案由：高雄捷運之 BOT 策略、簽約、採購及僱用外勞等缺失，引發一連串爭議，倍受外界批評，其中公務員涉有重大違失，嚴重影響國家法紀及社會公平，恐對政府公共工程續行 BOT 方式造成不良示範等情。
- 肆、調查依據：本院九十八年十一月三日（98）院台調壹字第 0980801027 號函、九十八年十一月十二日（98）院台調壹字第 0980801061 號函及九十九年五月十三日（99）院台調壹字第 0990800377 號函。
- 伍、調查重點：
- 一、「高雄都會區大眾捷運系統」（下稱高捷）採行 BOT（Build-Operate-Transfer，興建-營運-移轉）模式之決策評估過程是否周延，政府有無落實監督機制、發揮防弊效能。
 - 二、高捷 BOT 案之興建營運合約簽訂過程有無違失。
 - 三、高捷 BOT 案履約及監督過程有無違失。
 - 四、高捷 BOT 工程僱用外籍勞工過程及引發暴動原委，主管機關人員有無監督不周之責。
- 陸、調查事實：
- 高雄市自民國（下同）六十八年七月改制為院轄市，盱衡現有大眾運輸系統勢必無法負荷日益增加之交通運量，即委託交通部運輸研究所辦理高雄都會區「大眾捷運運輸系統規劃」；七十七年八月行政院指示高雄市政

府著手研究興建大眾捷運系統之可行性，經委託美國「路易士伯格」等工程顧問公司於七十八年十月提出「高雄都會區大眾捷運系統第一期發展計畫」，研擬紅、橘、藍、棕線等四條路網，經函報行政院於八十年一月二十五日先行核定：一、紅線（自橋頭至臨海工業區路段）及橘線（自中山大學至鳳山黃埔公園段）。二、其餘藍線、棕線部分以及高雄縣建議延伸至岡山、大寮案，屏東縣建議延伸至屏東案，請高雄市政府列為第一期第二階段一併評估規劃。有關高捷之研議經過詳表 E1。

高捷紅橘線路網建設計畫所需經費，行政院初於八十三年九月十五日院會同意中央補助百分之七十五建設經費，八十四年八月十五日行政院函核定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫財務計畫」，總經費核列為新台幣（下同）一千九百五十二億元，自償率百分之十一¹；橘線同意由高雄市政府自行辦理，紅線宜參照獎勵民間參與交通建設條例（下稱獎參條例）積極規劃由競標廠商提供資金興建，於完工後分期償付建設經費方式辦理，完工後之營運均以民營化為原則。嗣因本計畫高雄市政府八十五及八十六兩年度工程預算遭高雄市議會全數刪除，並要求該府重新檢討招標方式，且當時高速鐵路及中正機場捷運係採 BOT 方式辦理並陸續決標，行政院復於八十七年六月十七日及八月二十五日兩度函請高雄市政府「儘量以 BOT 方式辦理」，該府隨於同年九月十一日函復行政院決定採民間參與（BOT）之方式來推動高捷建設。八十八年二月一日高雄市政府公告招商，依獎參條例第三十七條規定成立甄審委員會負責評審作業，同年五月二十六日第二次甄審委員會議完成

¹ 依政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法第二條第一項規定：「本條例第二十五條第一項所稱自償能力，係指營運評估年期內建設計畫與附屬事業各年現金淨流入現值總額，除以工程興建年期內所有工程建設經費各年現金流出現值總額之比例。」

資格預審（含初步評選），高捷運輸企業聯盟、高雄捷運股份有限公司（下稱高捷公司）籌備處、港都捷運股份有限公司（下稱港都捷運公司）籌備處三家廠商均成為入圍申請人，八十九年五月十日續召開第五次甄審委員會議，評決高捷公司籌備處為最優申請人，港都捷運公司籌備處為得遞承次優申請人。高捷公司籌備處雖經甄審委員會評定為最優申請人，但該公司提出之報價文件中要求政府投資額度一千零四十七億七千萬元超出甄審委員會所評定之政府投資額度九百三十六億九千六百萬，其差額約一百一十億元部分，依第三次甄審委員會決議及申請須知規定納入權利金機制於議約時討論後確定，高雄市政府即於九十年一月十二日與高捷公司正式簽訂興建營運合約²，同年十月三十日開工，九十七年四、九月紅、橘線陸續通車營運。有關高捷 BOT 案資金來源詳表一、一-1 及一-2，至高捷融資方式之決定經過詳表 E2。有關高捷建設經費、運量及自償率等（預估）之修正及高捷公司實際與預估運量差異之比較詳表二及二-1。

本案調查期間，鑑於本案所涉層面既深且廣，且相關業務主管機關權責角色各異，爰為期調查報告深入周詳，特以本案為總案，另就高捷採行 BOT 模式之決策評估過程是否周延，政府有無落實監督機制、發揮防弊效能（分案一）、高捷 BOT 案，最優申請人之興建營運合約簽訂過程有無違失（分案二）及高捷工程，僱用外籍勞工過程及引發暴動原委，主管機關人員有無監督不周之責（分案三）等各分案進行調查。各分案業已調查竣事，分案一及分案二之調查報告並於一〇一〇年二月十八日提請本院交通及採購委員會第四屆第三十三次會議審查

² 興建營運合約規定政府投資範圍工程經費總金額以一千零四十七億七千萬元為限，不予增減。

通過併入總案辦理，分案三之調查報告則於一百年四月十二日提請本院交通及採購、財政及經濟委員會第四屆第三十三次聯席會議審查通過併入總案辦理。至人員違失部分，亦經本院於一百年一月十一日審議通過，提案彈劾高雄市政府捷運工程局（下稱高雄市捷運局）前局長周 00 並移付懲戒在案。茲就相關調查事實綜整於後：

一、高捷紅橘線路網之決策過程：

（一）改採獎勵民間參與方式辦理之決策過程：

- 1、八十年一月二十五日，行政院以台八十交 3600 號函核定交通部轉據高雄市政府陳報「高雄都會區大眾捷運系統第一期發展計畫」之紅橘線二條計畫路線。另財務計畫部分，該院於八十四年五月十五日以台八四交字第 17225 號函復交通部大致原則同意，並請照該院經濟建設委員會（下稱經建會）審議結論辦理：1. 總經費調減為一千九百五十二億元。2. 自償比率訂為百分之十一，扣除自償率後中央補助百分之七十五，其餘經費由台灣省及高雄市依比例原則分擔，並分年編列預算。3. 橘線由高雄市政府自行辦理，惟紅線之開工晚四年，宜參照獎參條例積極規劃由競標廠商提供資金興建，於完工後分期償付建設經費方式進行。4. 完工後營運均以民營化為原則。
- 2、嗣高雄市政府為配合中央民間參與交通建設之既定政策，並基於執行效率及工程品質要求，於八十六年六月六日以高市府捷綜字第 38910 號函報交通部表示，高雄捷運紅橘二線擬採 BT³ 方式規劃推動，其說明略以：本計畫地方第一期特別預算八十五及八十六兩年度工程預算遭高雄市

³ Build-Transfer，興建完工後移轉。有關 BOT、BT 及 BTO 之意義詳表三

議會全數刪除，該會第四屆第四次臨時會並作成附帶決議請高雄市政府重新就政策上予以評估其興建方式究採傳統方式、BT 或 BOT。嗣經該府邀請產官學界研討獲結論認為，就高雄捷運之基本投資條件 BOT 較不具可行性，BT 之可行性較 BOT 為高，建議橘線與紅線一併採 BT 方式執行。

- 3、八十六年七月二十四日，交通部針對高雄市政府前揭函報事項召開「高雄捷運是否以 BT 方式推動相關事宜」會議，由蔡○○部長主持，會議並未做出具體結論，部長僅裁示本次會議各與會代表意見均十分寶貴，請高雄市捷運局再帶回審慎研究評估，在未確定是否採 BT 方式辦理之前，現階段應全力投入用地取得、聯合開發及都市計畫變更等相關作業，俾利後續施工作業之進行。
- 4、八十六年九月二十七日，行政院蕭○○院長巡視高雄市地方建設時指示高雄市政府：「關於捷運建設，除採 BT 模式外，亦可評估採 BOT 模式之可行性」。迨同年十二月六日交通部召開研商「如何協助高雄市政府推動高雄都會區捷運系統建設」會議，主要討論「高雄捷運建設究宜採 BT 或 BOT 方式推動辦理並探討其差異性」，會議結論為加速推動高雄捷運建設計畫並考量目前國內民間投資環境，儘速以 BOT 方式公告徵求民間投資意願實有其必要性，故請高雄市捷運局指派二至三人前往高鐵局學習。
- 5、由於高雄市政府與交通部針對高雄捷運辦理方式僵持不下，八十七年三月十九日行政院蕭萬長院長於第二五七〇次院會指示，趙政務委員守博負責督導之十二項建設，其中高雄都會區大眾捷運系統高雄市政府擬採 BT 方式，交通部則建議

以 BOT 方式辦理，希望儘速協調，並儘量以 BOT 方式辦理為宜。行政院以八十七年六月十七日台八七忠授三字第 04490 號及同年八月二十五日台八七忠授三字第 06969 號兩度函請高雄市政府「請儘量以 BOT 方式辦理為宜，並考量於八十八年度以後衡酌實際需要編列 BOT 相關經費」。

- 6、八十七年九月十一日，高雄市政府函復行政院前揭兩函略以：本府捷運局即遵鈞院之指示審慎評估並決定採民間參與（BOT）之方式來推動高雄捷運建設，並於同年六月二十六日暫緩 BT 顧問選聘相關作業。嗣後高雄市政府即依行政院八十七年七月二十二日函頒之「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」規定，研提「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設先期計畫書」函報行政院審核，並續修正高捷紅橘線路網設計畫（含財務計畫），嗣於八十八年二月一日公告「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」，展開後續招商甄審作業。

（二）運量預測：

查高捷紅橘線路網於八十四年高雄市政府陳報交通部核准採民間參與方式招標之財務計畫，以及八十八年二月招標階段之申請須知與捷運場站設計規範，均採用該府所聘總顧問（國際捷運顧問團）於八十二年預測之運量數據，為目標年一〇九年日運量九十七萬人次、尖峰小時運量為十九萬人次，背景為一〇九年高雄都會區人口達四百二十一萬人（九十九年為三百八十五萬人）。另高雄市政府考量前述總顧問預測運量之社經條件已有變動，為提供投標者一可靠運量資料，以擬定投資計畫，遂

於八十八年再委請鼎漢工程顧問公司修正運量，其中基礎情境為目標年一〇九年日運量六十八萬人次（九十九年五十二萬人次），背景為一〇九年高雄都會區達三百四十七萬人（九十九年為三百二十八萬人）；樂觀情境為目標年一〇九年日運量七十六萬人次（九十九年五十六萬人次），背景為一〇九年高雄都會區達三百六十五萬人（九十九年為三百三十六萬人）。

(三)交通部前次長毛○○（現任部長）八十七年十月十九日任內專簽「有關高雄捷運案規劃民間參與方式的分析與建議」內容摘要：

1、高雄捷運案目前所估算的自償率明顯偏高：

高雄捷運的自償率，是在營運初期每日即可有五十萬人次運量的假設前提之下，估計可達百分之十一。不過，由於高雄都會區目前之公車每日載客量僅有七~八萬人次，並且一般慣例捷運市場的載客量僅能以既有公車載客量的某一比例計算，因此上述百分之十一的自償率很顯然是一過於偏高的樂觀估計。換言之，如以更專業化的方式評估…高雄捷運的自償率恐怕無法避免會是負值，也就是說，它的未來營運收入用來償付營運支出都將有所不足，更遑論有任何結餘來償還投資的本息。

2、民間投資「附屬事業」的規模必須有所限制：

(1)開放附屬事業的開發與經營，用意是在利用它的盈餘來彌補交通事業本業投資報酬的不足，因此整個策略的可行性在於附屬事業究竟有多少「超額」盈餘可以拿來挹補本業的報酬。如果附屬事業所能獲得的利潤也僅是一般投資的獲利水準，那麼要用附屬事業來挹注本業

- 時，附屬事業的規模往往會大到「喧賓奪主」的程度，並且不免會引發「合理性」的爭議。
- (2) 中正機場捷運線案的附屬事業規模，該案路線長度約三十五公里，投資額約六百億元，自償率為百分之三十八左右（不含土地開發效益），路線用地約七十公頃。該案民間投資者為使土地開發的附屬事業收入，能產生足夠的多餘盈餘來挹補交通投資的損失，它所提出的土地開發面積便高達交通用地的二十四倍（即七十公頃乘以二十四等於一千六百八十公頃）。這種超大規模土地開發案的提出，充分印證了上述「喧賓奪主」的推論，不論是都市計畫的實務界或學術界都認為，機場捷運線的附屬事業開發計畫在國內都應是可一不可再的案例。
- (3) 如用相類似的比例關係，高雄捷運按目前規劃的路線長度約為四十公里，但成本高達近二千億元，即使它的自償率也有百分之三十八時，要利用土地開發的「超額」盈餘來彌補交通投資的損失，那麼所需的土地開發面積將高達五千六百公頃（亦即一千六百八十公頃乘以【二千億元除以六百億元】等於五千六百公頃）。如果再將自償率按照百分之十一來計算時，上述面積還需進一步調高；如果預測運量以更務實方式估算，以致出現自償率為負值的情形時，則上述的土地開發所需面積便可能需要調高到七千至八千公頃以上，按高雄市都市計畫總面積也不過一萬四千公頃，所以顯然這是一個不可能也不可行的數值。

3、有關交通建設「民間參與」案件今後的處理原則：

- (1) 任何「民間參與」的案件，不論就學理或國際

實務，都沒有「政府不應出錢」的道理。換言之，只要經過一定的專業化財務規劃程序，計算出民間投資者所應合理分擔的財務責任範圍（含合理的附屬事業投資）後，政府便應負擔起其餘的財務責任。因此我們必須擺脫民間參與案件的「政府不出資」迷思，並且要避免再度落入「授與民間無限制的土地開發權利」的陷阱。

(2) 最合適的「民間參與方式」，必須依據個案的財務特性來決定，本質上不是政策上勉強得來的。因此一般的國際慣例，都將民間參與案件的「民間參與方式」選擇，視為一種必須具體數據所作的專業判斷；亦即，在尚未完成專業化的評估與規劃之前，決策者通常都會避免在政策上預先指定它的特定辦理方式，以便給主辦機關留下足夠的空間，去提出最合理的民間參與方案。

4、高雄捷運案的具體建議處理方式：

(1) 務實重估營收與自償率：營收的估計是任何民間參與案件的整體規劃作業中最具不確定性與風險性的一項工作，並且也是決定投資案財務結構以及劃分政府與民間財務責任的關鍵。高雄捷運案中直接決定「交通本業」營收的運量預測，僅憑常識判斷即已知其每日五十萬人次的運量（相較於目前每日不及十萬人次的公車運量），為一過於高估絕無可能達到的數值；因此，本案的載客量、營收與自償率，必須在後續規劃中重新務實估算，以作為本案整體規劃的新基礎。

(2) 對於民間無法承擔的投資額度政府應予負

擔，以確保執行方案的可行性與合理性：如果經過專業化的重新核算，高雄捷運的自償率為負值時，這表示本案的建設費用必須由政府全額負擔，也就是它已經沒有 BOT 的可能性，那麼我們就必須客觀地接受這一事實，並務實的考慮將本案按照 OT 模式來規劃，或者充其量再將興建過程以統包或 BT 方式辦理，以進一步發揮民間參與的精神。不過，對於政府除了土地費用之外還需負擔其他費用的民間參與案，本部與相關的地方交通單位到目前為止還沒有具體的實務經驗，因此如何決定政府的出資上限，如何設計相關的招標配套措施等事宜，都必須重新審慎計算與規劃；因為它在專業上的難度，遠較過去所曾訂定的招標遊戲規則為高。

(3) 明定附屬事業的項目與範圍：

是否將系統技術的選擇權開放給民間投標者來決定的問題：(略)

(四) 高雄市捷運局為高捷紅橋線建設非自償部分(政府出資部分)併交由民間機構辦理之政府採購法令適用疑義，函請行政院公共工程委員會(下稱工程會)釋疑前之內部會商討論及簽核過程。據高雄市政府查復說明如下：

- 1、八十七年十二月四日，高雄市政府以高市府捷綜字第 40671 號函(市長吳○○請假，副市長黃○○代行)報請行政院鑒核(副知審計部、交通部、高雄市審計處等)略以：有關高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設中政府投資部分，併同交由民間投資者承建。
- 2、八十八年五月二十一日，經建會以都(八八)字

二二八九號函復行政院秘書長（副知高雄市政府及該會主任委員江○○）略以：奉交議高雄市政府函院檢陳「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設先期計畫書」交通部審查意見辦理情形說明表、修正之先期計畫書；及交通部函為對高雄市政府函院有關高雄捷運配合「民間參與」建設方式調整主時程核提意見案，本會邀集相關機關會商獲致結論，同意依獎參條例將非自償部分併由民間機構辦理。

- 3、經向上級主管機關確認本計畫非自償部分併由民間機構辦理後，則該等非自償部分是否仍有政府採購法之適用，高雄市捷運局於八十八年六月七日函詢政府採購法主管機關工程會。

(五)工程會函釋高雄捷運非自償部分併交由民間機構辦理是否適用政府採購法之過程：

- 1、八十八年六月七日，高雄市捷運局以八八高市捷綜字第 2747 號函詢工程會主旨：為推動民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設，有關計畫非自償部分併交由民間機構辦理之政府採購法令適用疑義。說明略以：一、本局推動高雄捷運紅橘線路網建設悉依獎參條例規定辦理。二、本計畫自償率前經行政院八十四年八月十五日核定為百分之十一，於八十八年二月一日公告徵求民間投資人之申請須知亦予規範：「民間投資：本計畫路網建設之自償部分。其自償部分之額度將依協商及評選結果而定，但不得小於總建設經費之百分之十一。」三、有關計畫非自償部分之辦理方式，經查獎參條例第二十五條及子法「政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法」（下稱補貼利息或投資部分

建設辦法)第九條已予規範，其中對於非自償部分併交由民間機構辦理方式亦規定「…經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用」，故本局依院頒「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」規定函報之先期計畫書中具體建議本計畫非自償部分併交由民間機構辦理，該先期計畫書業於八十八年五月五日經經建會審議原則同意，且獲致結論「…非自償部分併交由民間機構辦理乙案，請高雄市政府依獎參條例規定辦理。」四、又查政府採購法第四、五條規範法人或團體接受機關補助或委託代辦者，應依該法之規定。然因本計畫案係屬民間投資案件，是否不受該法第四、五條規定之限制，陳請釋疑。有關工程會函釋高捷政府投資部分是否適用政府採購法之過程詳表 E3。

2、工程會企劃處收辦高雄市捷運局前揭函詢後，承辦人於八十八年六月十一日先簽會負責草擬促進民間參與公共建設法（下稱促參法）之技術處於同年月十五日簽辦回復意見略以：

- (1) 補貼利息或投資部分建設辦法第九條第一項第二款之政府投資方式係政府承諾將非自償部分由政府出資，並交由民間機構興建，且以取得產權為條件而支付該投資額，其是否適用政府採購法端視政府與民間之契約形態，如設計為委託契約，該受委託之民間機構自應依政府採購法第五條規定辦理；另若設計為承攬契約，則似不宜適用政府採購法。
- (2) 為考量工程介面整合，提高工程執行效率，政府投資部分併交民間興建有其需要，惟民間參與公共建設計畫，如民間投資比例偏低，而政

府投資比例超過百分之五十以上，則似有藉由民間參與計畫，免除政府採購法適用的現象，勢將產生政府採購法執行漏洞。故建議關於政府投資部分併交民間興建之投資方式，在政策上，應就政府或民間投資之比例有一定之限制。

- 3、而工程會企劃處亦同時於八十八年六月十日另簽擬：「政府採購法第九十九條關於機關辦理政府規劃或核准之交通、能源、環保、旅遊等建設，經目的事業主管機關核准開放廠商投資興建者，其甄選投資廠商之程序應適用本法之情形。」經奉核提送八十八年六月二十四日之第七十六次法規委員會議中討論⁴，結論略以：關於民間投資興建、營運公共建設，其甄選廠商程序於其他法律另有規定時，不論其規定之詳簡，依政府採購法第九十九條規定，均無該法之適用。爰該會於八十八年七月五日以（八八）工程企字第8808140號函（以稿代簽，會法規會無意見，由李建中副主任委員決行）復高雄市捷運局略以：有關高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之非自償部分，既悉依據獎參條例及其相關子法「補貼利息或投資部分建設辦法」第九條第一項第二款規定辦理，故不適用「政府採購法」之規定。

（六）各機關查復本院函詢：

1、高雄市政府（捷運局）：

本院函詢	高雄市政府查復說明
------	-----------

⁴ 工程會法規委員會第七十六次委員會議出席委員名單：李○○（主持人，工程會法規會主任委員）、廖○○、羅○○、李○○、郭○○、陳○○、楊○○、潘○○、施○○、謝○○、楊○○、陳○○

本院函詢	高雄市政府查復說明
<p>高雄市捷運局曾為本案計畫非自償部分併交由民間機構辦理之政府採購法令適用疑義，函請工程會釋疑，經該會函復略以：貴局既悉依據獎參條例及相關子法…規定辦理，故不適用政府採購法之規定。本案非自償部分既交由民間機構辦理，其招標後之節餘款處理方式（繳回國庫或其他用途）？相關法令規定為何？</p>	<p>本計畫既已決定非自償部分由政府投資交由民間施作，即無所謂「招標後之節餘款」問題，此部分業經台灣高等法院高雄分院 98 年 6 月 5 日 96 年度矚上重訴字第 3 號判決第 69 頁陸、(三)6 所述「高捷公司依系爭興建營運合約，自行辦理系爭六標公開招標，乃是該公司本身選擇工程分包商之招標程序，並非受到高雄市政府的委託。準此，本案系爭『公開六標』工程應無政府採購法及其相關法規的適用，高捷公司辦理系爭公開六標發包亦非受高雄市政府依法委託應堪認定」。</p>

2、交通部：

本院函詢	交通部查復說明
<p>一、本案自償率僅 11%，高雄市捷運局曾針對非自償部分（政府出資部分）併交由民間機構辦理之政府採購法令適用疑義，函請工程會釋疑函復略以：「貴局既悉依據獎參條例及其相關子法補貼利息或投資部分建設辦法第 9 條第 1 項第 2 款規定辦理，故不適用政府採購法之規定。」則獎參條例及其相關子法，有無對「政府出資部分」辦理事項，訂定相關規定（如：政府出資上下限等）或監督機制？</p>	<p>一、查獎參條例及其施行細則並未針對「政府出資部分」之辦理事項明確規範。惟有關非自償部分之辦理方式，獎參條例第 25 條第 1 項規定「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。」另查補貼利息或投資部分建設辦法第 9 條規定：「政府依獎參條例第 25 條規定投資民間機構建設交通建設之非自償部分，其方式如下…二、由民間機構興建交通建設之一部，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後交由民間機構經營或使用」。</p> <p>二、高雄市政府本於獎參條例計畫主管機關權責，依上述法令規定於本計畫之興建營運合約第 9 章規定勘驗合格、付款方式、產權取得等內容，並於契約附件中明訂各項工程價款及付款里程碑，以有效確保政府出資金額之工程已確實執行。</p> <p>三、另高雄捷運如發生工程進度嚴重落後或其他重大情事時，獎參條例第 43 條對於主管機關可處理方式規定如下：「一、限令定期改善。二、逾期不改善或改善無效者，停止其興建或營運一部或全部。三、受停止興建或營運處分 6 個月以上仍未改善者，撤銷其興建或營運許可」。</p>
<p>二、承前，本案非自償部分（政府出資部分）併交</p>	<p>一、同前高雄市政府問題答復說明。 二、查獎參條例之訂定主要係為獎勵民間參與交</p>

本院函詢	交通部查復說明
<p>由民間機構辦理，其辦理招標後之節餘款處理方式？繳回國庫或其他用途？</p>	<p>通建設，提升交通服務水準，加速社會經濟發展，該條例所定章節及條文，並未規範民間機構辦理政府投資之工程相關節餘款問題。所涉政府投資金額或上限，宜由高雄市政府本獎參條例地方主管機關暨興建營運合約甲方權責納入契約中執行。</p>
<p>三、承前，依獎參條例「第四章申請與審核」相關條文所示，似並無議約協商機制，如廠商投標文件要求超出政府底限，是否應予廢標處理？惟當時高雄市政府保留並繼續議約，是否符合獎參條例等相關規定？</p>	<p>一、高雄捷運係依獎參條例規定以民間參與方式辦理，依工程會 88 年 7 月 5 日 (88) 工程企字第 8808140 號函復本計畫不適用政府採購法之規定，爰非屬政府採購案件，據高雄市政府表示 936.96 億元係預估政府投資額度之參考數值，並非一般採購案件所稱之「底價」，最後仍以該府甄審委員會甄審結果為準。</p> <p>二、次查獎參條例第 37 條規定：「主管機關為審核申請案件，應設甄審委員會，就申請人之興建或營運能力、公司組織健全性、財務計畫可行性、附屬事業之收入、權利金支付額度及要求政府投資或補貼等事項，依公平公正之原則，擇優評審之」。又獎參條例施行細則第 19 條第 2 項規定：「主管機關應本於合作精神及不違反原公告內容，與民間機構簽訂興建、營運交通建設之契約。」本案主管機關高雄市政府於申請須知修訂與補充資料 7.1.3.3 業已明定，最優申請人投資計畫書之投資條件與主管機關可接受條件底限有重大差距者，主管機關將權利金收取機制納入議約條件。高雄市政府以主管機關立場，在不違反上開公告內容之情況下，與廠商進行議約協商，尚符前述獎參條例第 37 條等規定。</p>
<p>四、BOT 之主要精神為獎勵民間參與，著重民間資金之投入及引進企業經營理念，高雄捷運紅橘線興建營運合約政府投資工程經費 1,047 億 7,000 萬元(不含政府應辦理事項經費 461.19 億元)，高捷公司投資工程經費僅 304 億 9,378 萬 8,000 元，政府投資工程經費約 77.46%，如何符合 BOT 之理念與精神？</p>	<p>一、政府重大公共建設採用 BOT 等民間參與方式，除考量引進民間資金以減輕政府財政外，另有引進民間活力、創意及效能投入興建及營運工作之優點。</p> <p>二、在政府出資經費方面，高雄捷運計畫行政院原核定總建設經費 1,951.76 億元，全由政府出資，嗣採民間參與方式推動，並經甄審委員會依民間投資人提出之財務計畫書評定本計畫未具完全之自償能力後，總建設經費修訂調降為 1,813.79 億元，包含自償部分之民間投資額度 304.9 億元，以及非自償部分之政府出資 1,508.89 億元(含政府辦理事項經費 461.19 億元，及政府投資額度 1,047.7 億元)；計畫自償率由 11% 提高為 16.81%，有</p>

本院函詢	交通部查復說明
	<p>效引進民間資金投入，政府出資額度相較原核定計畫已減少約 443 億元。</p> <p>三、在施工期程方面，如就台北捷運同為地下段施工之類似經驗觀之，採傳統方式發包興建，不含設計時程，南港線長 11.5 公里，施工期程即需約 10 年，而新店線長 10.5 公里，施工期程約 8 年 8 個月。高雄捷運計畫紅橘線全長約 42.7 公里，採民間參與方式辦理，自 90 年 10 月開工，97 年 9 月全線完工通車營運，施工期程（含設計時程）僅 7 年，已有效縮短施工期程。</p> <p>四、至有關政府投入人力方面，如依傳統發包興建及公營方式之經驗推估本計畫人力需求，興建期政府尖峰人力需求約 800 人，營運期所需人力約 1,200 人，本計畫採民間參與方式高雄市捷運局人力僅約 140 人，有效降低政府人力經費支出。</p> <p>五、綜合前述，從建設經費、完工時程及政府投入人力等方面作比較，本計畫採民間參與（BOT）方式，應尚符「獎勵民間參與、著重民間資金之投入及引進企業經營理念」精神。</p>
<p>五、獎參條例第 4 條規定，民間投資機構其有政府或公營事業機構投資者，其直接投資間接投資合計不得高於該公司資本總額百分之二十。查本案興建營運合約附件 A2 高捷公司主要股東名冊有中國鋼鐵股份有限公司、榮民工程股份有限公司…均有政府之資金投入，本案高捷公司有無違反前揭規定？</p>	<p>依高雄市政府提供之資料顯示，本案興建營運合約附件 A2 高捷公司主要股東中，政府或公營事業機構之直接投資比例為榮民工程公司 3.52%，若加計政府或公營事業機構之間接投資（含中國鋼鐵公司 12.28%、中華開發工業銀行 0.1% 及台灣工業銀行 0.06%），則合計比例為 15.96%，尚未違反獎參條例第 4 條之規定。</p>

3、工程會：

本院函詢	工程會查復說明
<p>一、貴會 87 年 12 月 16 日第 41 次擴大業務會報主席歐晉德主任委員指示略以：「關於促進民間參與公共建設之推動事宜，如民間參與公共工程投資比例偏低，而政府投</p>	<p>一、88 年 3 月 5 日之工程會內部會議，係由李前副主任委員建中主持。經該次會議討論，對於民間參與公共建設計畫，政府投資部分併同交由民間興建法令適用問題一節，研處意見為：「查政府投資部分併同交由民間興建係依據獎參條例第 25 條及『補貼利息或投資部分建設辦法』辦理。又查獎參條例規範辦理</p>

本院函詢	工程會查復說明
<p>資比例在百分之五十以上者，仍須採『政府採購法』之程序辦理，請技術處就相關作業規定加以研處」。綜上以觀，當時貴會歐主委裁示「政府投資比例在百分之五十以上者，仍須採政府採購法之程序辦理」，為何歷經 88 年 3 月 5 日、31 日兩次會議討論及同年 6 月 7 日高雄市捷運局來函請釋，最後貴會卻作成「不適用政府採購法規定」之函釋？</p>	<p>民間參與交通建設之相關規定，政府採購法規範工程、財物及勞務之採購，因此，政府採購法規範之範圍較廣，獎參條例相對於政府採購法應為特別法，故政府投資部分併同交由民間興建之法律適用，獎參條例優於政府採購法」。</p> <p>二、88 年 3 月 31 日之工程會內部會議，係由蔡前主任委員兆陽主持。對於民間參與公共建設計畫，政府投資部分併同交由民間興建法令適用問題一節，結論為：「適用獎參條例，並無政府採購法之適用」，惟該次會議紀錄蔡前主任委員批示：「本次會商係本會內部交換意見，結論意見並不成熟，紀錄不發」。</p> <p>三、另就高雄市捷運局 88 年 6 月 7 日來函之處理過程說明如下：</p> <p>(一) 高雄市捷運局以 88 年 6 月 7 日 88 高市捷綜字第 2747 號函詢，該局為推動民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設，有關計畫非自償部分併交由民間機構辦理之政府採購法令適用疑義，其於說明一並稱：「高雄捷運紅橘線路網建設悉依獎參條例規定辦理」。</p> <p>(二) 本會 88 年 6 月 24 日第 76 次法規委員會議結論：「關於民間投資興建、營運公共建設，其甄選廠商程序於其他法律另有規定時，不論其規定之詳簡，依本法第 99 條規定，均無政府採購法之適用。」</p> <p>(三) 本會 88 年 6 月 30 日第 77 次法規委員會議修正前次結論為：「關於民間投資興建、營運公共建設，其甄選廠商程序於其他法律另有規定（如獎參條例）時，依本法第 99 條規定，無政府採購法之適用。」</p> <p>(四) 本會 88 年 7 月 5 日（88）工程企字第 8808140 號函復高雄市捷運局略以：有關高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之非自償部分，貴局既悉依據獎參條例及其相關子法補貼利息或投資部分建設辦法第 9 條第 1 項第 2 款規定辦理，故不適用政府採購法之規定。</p> <p>四、綜上，本案本會係依政府採購法主管機關立場，依法行政所為之解釋，惟尚難因獎參條例疏漏或不完備，而逾越法律為違反法令之解釋。另該案招標時（88 年 2 月 1 日公告），為何未適用當時仍有效之「機關營繕工程及</p>

本院函詢	工程會查復說明
	購置定製變賣財物稽察條例」辦理，建請大院併予鑑察。
<p>二、承前，依貴會技術處 88 年 3 月 5 日簽文研提意見顯示，對於促進民間參與公共建設案件，民間投資比例偏低，而政府投資比例高者，政府投資部分擬併同交由民間興建，恐產生政府採購法執行漏洞，建議「應規範政府投資比例上限」。查貴會曾參與交通部、經建會及高雄市政府等單位辦理高捷案之相關審查會議，有無提出前揭建議？</p>	<p>一、本會技術處 88 年 3 月 5 日簽文研提意見，奉蔡前主任委員批示：「請葉處長邀請相關人員開會交換意見，由本人主持」，爰簽文研提意見所提「建議應規範政府投資比例上限」，當時尚未奉前主任委員批可。復本會於同年 3 月 31 日由蔡前主任委員召集會內相關人員研商，惟該次會議紀錄奉蔡前主任委員批示：「本次會商係本會內部交換意見，結論意見並不成熟，紀錄不發」。</p> <p>二、按行政院 88 年 6 月 4 日台 88 交 22043 號函所附經建會 88 年 5 月 21 日都(88)字第 2289 號函說明二，經建會曾於 88 年 5 月 5 日邀集本會等機關研商高雄捷運案；又交通部 89 年 7 月 20 日交路八十九字第 007415-1 號函，該部曾於 89 年 7 月 5 日邀集本會等機關研商。經查本會現有卷宗，僅有會議結論，並無該次會議與會人員發言紀要，爰無法查證本會有無在該次會議中提出「應規範政府投資比例上限」之建議。</p>
<p>三、依貴會簡報說明及答詢委員詢問表示，高捷案自償率偏低，政府出資額度很高，在當時的環境法的規範不夠，嗣後依促參法辦理案件，即於該法第 48 條明定「依本法核准民間機構興建、營運之公共建設，不適用政府採購法之規定」，且於同法施行細則第 33 條規定政府投資額度不得高於民間投資額度。貴會既坦承高捷案在當時的環境「法的規範不夠」，如獎參條例及其相關子法並未明文規定政府出(投)資比例限制，而高捷案適有政府採購法第 4 條規定政府出(投)資超過半數，受補助之法人或團體應依該法規定程序辦理採</p>	<p>一、據高雄市捷運局函表示，該案悉依獎參條例及其子法規定甄選廠商投資興建交通建設，且於 88 年 2 月 1 日即依獎參條例公告招商，早於政府採購法施行日 88 年 5 月 27 日，本無政府採購法之適用。又依政府採購法第 99 條規定「機關辦理政府規劃或核准之交通、能源、環保、旅遊等建設，經目的事業主管機關核准開放廠商投資興建、營運者，其甄選投資廠商之程序，除其他法律另有規定者外，適用本法之規定」，高捷案既悉依獎參條例規定辦理，即不適用政府採購法，其不適用範圍，當然包括政府採購法第 4 條補助之規定。</p> <p>二、再者，高捷案既依獎參條例及其子法規定，對非自償部分由高雄市政府投資其建設之一部，其本質與政府採購法第 4 條補助法人團體辦理採購之情形自不相同。</p>

本院函詢	工程會查復說明
<p>購監督，貴會何以函復 高雄市捷運局高捷案不 適用政府採購法？</p>	
<p>五、承前，查貴會88年6月24日召開法規委員會第76次委員會議之討論議題結論「關於民間投資興建、營運公共建設，其甄選廠商程序於其他法律另有規定時，不論其規定之詳簡，依本法第99條規定，均無政府採購法之適用」，其重點在於甄選廠商之程序不適用政府採購法，自無疑義。惟該次會議究有無針對高雄市捷運局88年6月7日來函問題核心，高捷案政府出（投）資超過半數，依政府採購法第4條規定，民間機構是否應依該法規定程序辦理乙節，深入討論？</p>	<p>一、法規會88年6月24日第76次委員會議討論案第7案，提案討論之議題為「政府採購法第99條關於機關辦理政府規劃或核准之交通、能源、環保、旅遊等建設，經目的事業主管機關核准開放廠商投資興建者，其甄選投資廠商之程序應適用本法之情形，提請討論。」當次會議結論為：「關於民間投資興建、營運公共建設，其甄選廠商程序於其他法律另有規定時，不論其規定之詳簡，依本法第99條規定，均無政府採購法之適用。」該項會議結論於同年月30日第77次委員會議確認會議紀錄時，酌作修正為「關於民間投資興建、營運公共建設，其甄選廠商程序於其他法律另有規定（如獎參條例）時，依本法第99條規定，無政府採購法之適用」。依提案資料及會議紀錄所示，並未提及高捷案。</p> <p>二、由於高雄市捷運局來函表示該案悉依獎參條例及其子法規定甄選廠商投資興建交通建設，且於88年2月1日即依獎參條例公告招商，早於政府採購法施行日88年5月27日；復經2次法規委員會議依法律之原理原則作通案性、原則性之探討，提供法律意見供參考，本會遂以88年7月5日（88）工程企字第8808140號函復高雄市捷運局略以：「有關高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之非自償部分，貴局既悉依據獎參條例及其相關子法補貼利息或投資部分建設辦法第9條第1項第2款規定辦理，故不適用政府採購法之規定」。</p>
<p>六、BOT之主要精神為獎勵民間參與，著重民間資金之投入及引進企業經營理念，高雄捷運紅橘線興建營運合約政府投資工程經費1,047億7,000萬元（不含政府辦理事項經費461.19億元），高捷公司投資工程經費304億9,378萬8,000元，政府投資工程經費約占77.46%，如何</p>	<p>一、高捷BOT案係88年依交通部主管之獎參條例公告招商的民間投資案，查高捷BOT案之政府投資方式，係依據獎參條例第25條及其子法「補貼利息或投資部分建設辦法」辦理，次查獎參條例對於政府投資上限並無規定。如何符合BOT之理念與精神，建議洽該條例主管機關。</p> <p>二、為確保促參案件達到民間參與、減輕政府財政負擔的實質效果，89年10月25日發布之促參法施行細則，於第33條明定促參計畫非自償部分併交民間興建時，政府支付之投資價款額度不得高於民間投資興建額度。</p>

本院函詢	工程會查復說明
符合 BOT 之理念與精神？	

4、經建會：

本院函詢	經建會查復說明
<p>一、貴會黃副主委 99 年 3 月 31 日答詢表示：若自償率不高的話，BOT 應該不太會有機會…。請進一步說明公共建設採行 BOT 模式之自償率門檻值應如何設算？又本案高雄捷運紅橘線路網採行 BOT 模式之合理自償率應為多少？</p>	<p>一、查獎參條例及相關子法對於自償率並未設定門檻值。</p> <p>二、高雄捷運建設計畫係依獎參條例及相關子法辦理，本計畫原核定總建設經費 1,951.76 億元，全由政府出資，嗣採民間參與方式推動，總建設經費修訂調降為 1,813.79 億元，包含民間投資額度 304.9 億元，以及政府出資 1,508.89 億元，計畫自償率由 11% 提高為 16.81%，政府出資額度相較原核定計畫減少約 443 億元。</p>
<p>二、按 BOT 主要係借重民間充裕資金及企業經營理念，高雄捷運紅橘線興建營運合約政府投資工程經費 1,047.7 億元（不含政府辦理事項經費 461.19 億元），高捷公司投資工程經費僅 304 億 9,378 萬 8,000 元，政府投資工程經費高達 77.46%，是否與 BOT 之基本理念與精神相悖？貴會當時有無本於專業提出質疑？</p>	<p>一、同前項次一問題之答復說明二。</p> <p>二、BOT 基本精神主要係引進民間充沛資源與活力及民間企業的經營效率，在建設及營運等階段，均能以靈活民間經營方式，俾提升公共工程效率及減輕政府財政負擔。本會係行政院之幕僚機關，行政院將重要經建投資計畫案交本會審議，期間皆會邀請行政院秘書處、主計處、工程會及財政部等機關參與審查，充分尊重各單位所提具體意見，並要求主辦機關審慎處理，最後會將審議結論陳報行政院，供行政院決策參考。未來本會仍會本於職掌及專業等就行政院交議重要經建投資計畫案進行審慎審議及跨部會協調等事宜。</p>

(七)九十九年四月二十二日約詢工程會前副主任委員
李建中筆錄摘要：

- 1、獎參條例第二十五條及子法「補貼利息或投資部分建設辦法」第九條規範了政府二種幫忙的方式，一種是補貼利息，一種是經主管機關勘驗合格，支付民間投資的價款，先取得產權後，再交由民間機構經營或使用。後者基本上是 BTO，與 BOT 的基本觀念是有差異的。

- 2、政府採購法第四、五條規範法人或團體接受機關補助或委託代辦者，應依該法規定，因工程會是採購法的主管機關，所以高雄市政府來函問是否不受採購法第四、五條規定限制，該條談的是針對慈善團體、私校等補助，沒有經過公開競爭程序，與 BOT 招商的結果是有差異。
- 3、依審計部八十六年針對高鐵見解的函，審計部說依獎參條例相關法律規定已有足夠法源依據，作業程序允宜依該條例辦理，與「稽察條例」無關，一旦招商確定後，不必依採購法辦理，這是一個商業的行為，根據審計部的函，之後行政院發函確認表示高鐵不適用「稽察條例」。獎參條例為特別法，優於採購法，如用採購法會造成部分背離的情形。高鐵的自償率是百分之四十，高捷是百分之十一，兩者都低於百分之五十，高鐵經過審計部及行政院的函釋，不適用採購法的規定，加上高鐵在發包時表示政府零出資，所以沒有人再談高鐵。
- 4、依採購法第九十九條規定，民間參與的招商適用採購法，但是一旦招商確定之後，就與採購法無關，這是甲說，工程會法規會及申訴會執行秘書共同的見解，他們依明示其一、排除其他的法理，採購法第九十九條既僅規定甄選投資廠商之程序適用該法，因此不論其他法律對甄選有無特別規定，除甄選投資廠商之程序以外，均不在適用政府採購法之列。因此高捷公司再發包給其他廠商的程序，就與採購法無關。乙說適用採購法的理由也有，政府投資大，如法人或團體接受機關補助佔半數以上，就要適用採購法，所謂的法人與團體，主要是指基金會、私校、協會等，因

與政府的目的相符，可能申請或政府主動補助，他們並未經過一個公開競爭的機制，也就是審計部「一次審計」的觀念。採用甲說基於①民間經營效能的考量，如以採購法，則原來期待的效率則不存在；②八十八年採購法初公告，法令轉換期，基於高鐵不適用採購法所以高捷也不適用；③依審計部的做法，直接排除採購法之適用，而非僅排除第四條。

- 5、最後是蔡主委的批示，請見工程會八十八年三月五日的簽呈。該簽呈的緣起是高雄市政府三月就問我們，透過電話等各種管道來問，我在三月五日主持會議，邀集同仁討論，我主張本計畫應採取 BTO，蔡主委批示「請葉處長邀相關人員開會交換意見，由本人主持。」這表示他其實不同意我的見解…我加註意見「一、本案之結論為『高雄捷運應採 BTO 方式較符公平正義及程序之合理性』。二、事實上，高雄捷運編有預算，立即採政府主辦而不用民間參與一定最便宜，也最快。高雄捷運一錯再錯，已難挽回，日後一定會有大問題」，我不是未卜先知，而是看這個工程推動有困難，一路上一直演變，感覺不對。再請見三月三十一日會議紀錄，蔡主委明確裁示結論：「政府投資部分併同交由民間興建乙節，適用獎參條例，並無政府採購法之適用」，這是蔡主委下的結論，整個政策在當時已經相當明確，工程會已經形成共識。嗣後高雄市政府於六月七日來函問我們，我們內部也開過小的會，我批發（函釋）公文時蔡主委出國，當時高雄一再打電話來，有時效的急迫性，該公文星期一就在我的桌上，我到星期五才批，當時各方面都急得要命，星期五

下午蔡兆陽他突然不在，我雖然不同意，但我必須要發這個文。

(八)九十九年七月一日、二日約詢交通部、經建會、工程會及高雄市政府說明重點摘要：

1、交通部：

本院約詢	交通部書面說明
一、請說明適合公告徵求民間參與之交通建設個案，「自償率」之評定準據及合理門檻應為多少？	一、「自償率」係公共建設之財務計畫中，評定計畫是否推動之指標之一，自償率大於 1 表示該計畫具完全自償能力；自償率大於 0 小於 1 時，表該計畫未具完全自償；自償率小（等）於 0，表該計畫完全不具自償能力。 二、獎參條例及相關子法對於自償率並未設定任何門檻值，基於減少政府財政支出之原則下，一般中央係以民間出資興建方式為優先考量。 註：毛○○部長於當日補充說明表示：「我所知高捷自償率的計算是有相當的高估」。
二、本案當時既獲中央核定總建設經費 1,952 億元，政府仍須投資非自償部分經費高達八成，何以不責成高雄市政府續行招商自建完成？	本案係高雄市政府主辦案件，該府參照行政院函指示擬採 BOT 方式，引進民間資金、利用民間興建之效率、民間經營管理之創意及績效、民間承擔營收風險等優點，本部原則尊重該府所採執行方式，並建議該府審慎辦理。 註：毛○○部長當日針對委員詢及「如果該計畫的自償率太低，是否還要交民間做？」乙節表示：「自償率如果無法超過百分之百，政府仍須補足。如果自償率太低，我也質疑何以不政府自己做。」
三、就本案高雄市政府後續實際興辦方式觀之，究屬 BOT 還是 BTO？	高雄捷運計畫係依獎參條例採 BOT 方式辦理，經查獎參條例規範適用民間參與方式僅有 BOT、OT、BOO 及 BT 等方式，並未包括 BTO 方式。

2、經建會：

本院約詢	經建會書面說明
一、高雄市政府於 86 年間函報擬採 BT 方式辦理，但行政院於 87 年 6 月 17 日及 8 月 25 日兩度函請高雄市政府儘量以 BOT 方式辦理，請說明政策轉變經過及考量因素？	行政院 86 年 6 月 17 日及 8 月 25 日兩度函文內容，為行政院逕行回覆高雄市政府之函文，並未交議本會提供審議意見。另有關決策轉折點依上次彙整資料顯示，決策點是在 87 年 3 月 19 日行政院第 2570 次院會決議，其間轉折及考量因素，就現有資料無法瞭解，亦無從臆測。
二、就本案後續實際興辦模式觀之，究屬 BTO 還是	無論高鐵或長生所提之機場捷運 BOT 概念，均非政府零出資，目的是減少政府支出比例。

本院約詢	經建會書面說明
BOT？是否符合行政院BOT政策初衷(高鐵及機場捷運案政府零出資)？	

3、工程會：

本院約詢	工程會書面說明
<p>一、高雄捷運政府投資額度高達 1,047.7 億元，高捷公司僅投資 304.9 億元。貴會函釋不適用政府採購法，促成單一民間廠商獨攬千億鉅額工程再行分包獲取暴利可趁之機，且發包節餘款依興建營運合約規定(政府投資 1,047.7 億元不予增減)亦毋須繳還國庫。此一結果是否貴會始料所及？</p>	<p>本案係高雄市政府依獎參條例於 88 年 2 月 1 日公告辦理之獎勵民間參與交通建設案件，民間機構(高捷公司)依該條例申請並經評定為最優申請案件且與該府簽訂投資契約。有關本案政府投資 1,047.7 億元，高捷公司僅投資 304.9 億元，卻可獨攬千億鉅額工程再行分包等情乙節，屬該投資契約約定事項，應由該府於投資契約約定相關管理機制，其因而所生爭議，亦屬該條例執行面問題，與政府採購法無涉。</p>
<p>二、查獎參條例對於政府出(投)資部分之採購作業並無規定，按該條例第 2 條規定：「獎勵民間參與交通建設，依條例之規定。本條例未規定者，適用其他有關法律之規定。」在獎參條例無明文排除稽察條例及政府採購法適用之情形下，本案為政府出資超過八成之巨額採購，貴會逕以政府採購法第 99 條規定排除政府採購法之適用，與前揭獎參條例第 2 條規定有無競合之處？</p>	<p>一、高雄市捷運局以 88 年 6 月 7 日 88 高市捷綜字第 2747 號函詢該局為推動民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設，有關計畫非自償部分併交由民間機構辦理之政府採購法令適用疑義，其於說明一並稱：「高雄捷運紅橘線路網建設悉依『獎參條例』規定辦理。」</p> <p>二、高雄市捷運局既函表示悉依獎參條例規定辦理，且於 88 年 2 月 1 日即依獎參條例公告招商，早於政府採購法施行日 88 年 5 月 27 日，本無政府採購法之適用。又依政府採購法第 99 條規定「機關辦理政府規劃或核准之交通、能源、環保、旅遊等建設，經目的事業主管機關核准開放廠商投資興建、營運者，其甄選投資廠商之程序，除其他法律另有規定者外，適用本法之規定」，已將其他法律另有規定者，例如依獎參條例辦理之案件，明定排除適用政府採購法。</p> <p>三、綜上，本案既經高雄市捷運局來函表示悉依獎參條例規定辦理，依政府採購法第 99 條規定即不適用政府採購法，本會係依政府採購法主管機關立場為答復，與獎參條例第 2 條</p>

本院約詢	工程會書面說明
	尚無競合之處。

4、高雄市政府（捷運局）：

本院約詢	高雄市政府書面說明
<p>一、本案貴府於86年間函報中央擬採BT方式辦理，但行政院於87年6月17日及8月25日兩度函請儘量以BOT方式辦理，然後續實際興辦模式，究屬BTO還是BOT？是否符合行政院BOT政策初衷（高鐵及機場捷運案例政府零出資）？</p>	<p>一、依獎參條例第6條第1款規定：「本條例適用之對象，以民間機構以下列方式參與前條交通建設為限：一、由政府規劃之交通建設，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。」本案係依上開規定方式辦理，由政府規劃並經核准由高捷公司投資興建及營運。</p> <p>二、民間參與公共建設案政府是否投資，取決於整體財務計畫與民間機構之自償能力，與是否採BTO與BOT方式辦理無必然關係。BTO與BOT之差異，在於政府取得公共建設所有權之時間，係於營運前(BTO)或營運後(BOT)，與政府投資與否無涉。本案政府投資部分係於新建完成後即由政府取得所有權，係屬BTO方式；民間投資部分則於營運期間屆滿後始移轉所有權於政府，則屬BOT方式。</p> <p>三、行政院雖指示本案儘量以「BOT」方式辦理，但察其原意，應指本案應儘量以「民間參與」方式辦理，以減輕政府之財政負擔，而非指本案僅限以「BOT」方式辦理而不得兼採「BTO」模式，否則本案政府投資部分須俟營運期間屆滿後政府始能取得所有權，對於政府而言反較不利。因此本案辦理方式，並未違反行政院以「民間參與」方式辦理之政策初衷。</p> <p>四、另政府於規劃民間參與高鐵興建計畫時，並無「政府零出資」之構想，其係於評選競標階段時，由民間機構自行提出政府零出資之條件。</p>
<p>二、委員提問 BT、BOT 等之定義？</p>	<p>法制局郭○○科長答：</p> <p>獎參條例施行時，當時概念還不清楚，BT是政府自辦採購，民間參與方式其實並無BT，不知為何有BT名詞出現，促參法第8條比較有明確定義，但也沒有BT。</p> <p>會後法制局補充資料說明略以：</p> <p>民間參與並無以BT方式辦理者，獎參條例第8條所指之BT並非屬民間參與方式。本府於86年間函報中央擬採BT方式辦理，此所稱BT，係指依獎參條例第8條規定「由廠商提供資金興建，於完工後分期償付建設經費」，惟該條規定並非屬民間參與方式，民間參與方式係以獎參條例第6條第1款(BOT、BTO、BOO)、第2款(OT)及第3款(視民間機構規劃內容而定，BOT、BTO、BOO或OT方式皆有可能)規定方式為限。</p>

二、高捷 BOT 案興建營運合約簽訂過程：

(一)高捷 BOT 案招標過程：

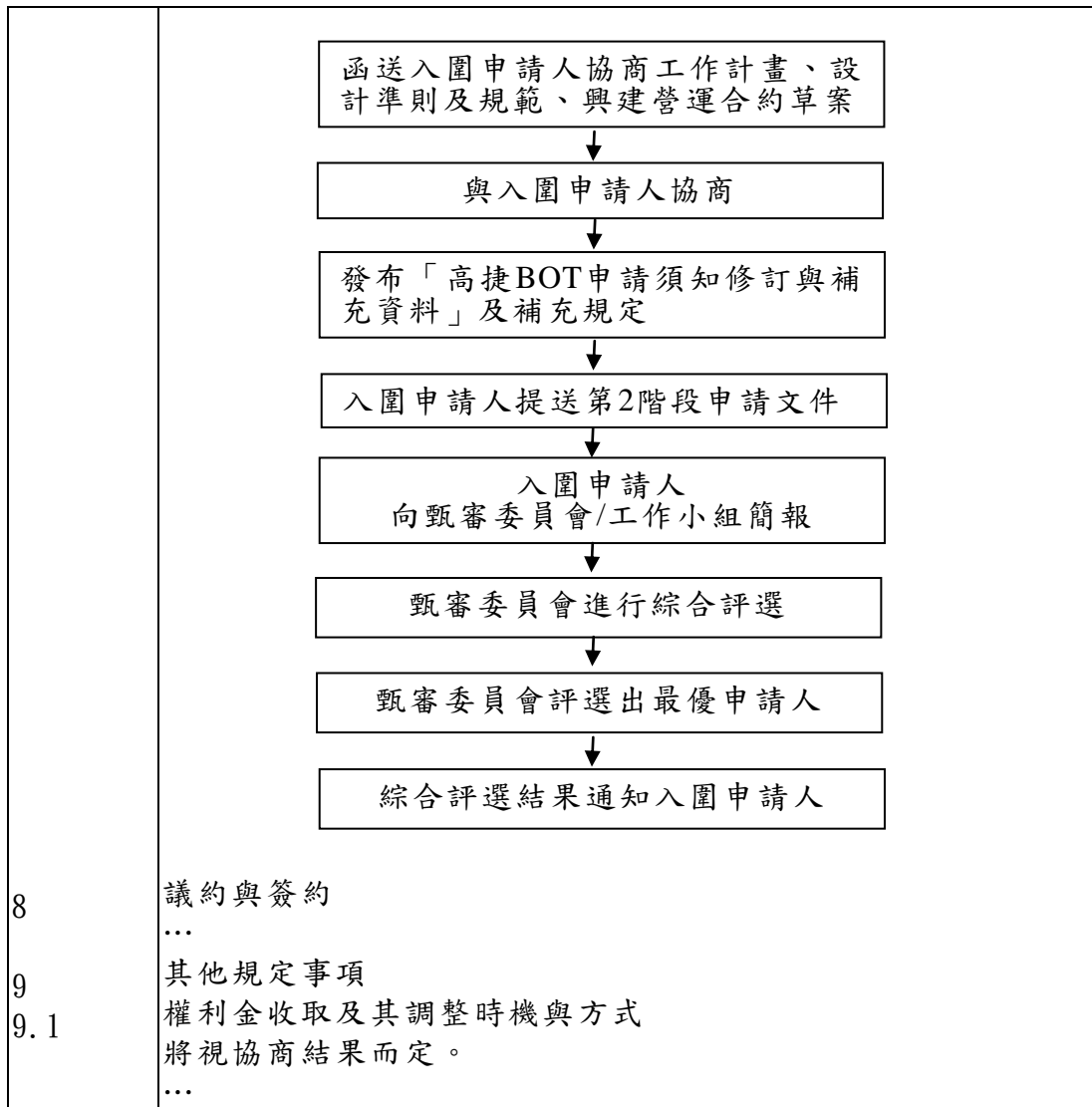
1、招標文件擬定過程：

高捷 BOT 案招標文件（含公告稿及申請須知草案）由高雄市捷運局草擬，經該局內部召集相關單位經過一、二、三讀會議審查通過。局內三讀完成之招標文件草案，經簽奉市長核定，於八十八年一月二十五日提報第一次甄審委員會議審議，經委員會決議修正通過，高雄市捷運局於同年二月二十八日將委員會審定之公告稿及申請須知簽陳市長核定後，於同年二月一日正式公告。有關高捷 BOT 案招標過程詳如表 E4。

2、高捷 BOT 案八十八年二月一日招商「申請須知」重要規定：

條款	內容
3.5	移轉要求 特許公司於營運特許期限屆滿時，應將所有與營運有關資產移轉予主管機關，其移轉條件將於簽訂興建營運合約時訂定之。
4.1	特許權範圍
4.1.1	特許權利 1. 特許公司於特許期限內，得興建及營運捷運設施、開發（含土地、地下街及通道、停車場等）及經營附屬事業。 2. 特許公司於特許期限內，得就主管機關為本計畫路網所提供之特定用地範圍進行開發。 3. 特許公司得依法經營經主管機關同意之附屬事業，但個別附屬事業之經營證照，應由特許公司自行向各該目的事業主管機關申請之。 4. 本章所述之特許權利依獎參條例第 42 條之規定辦理。
4.2	特許期限 1. 興建及營運特許期限：特許期間包括「特許興建期」及「特許營運期」。「特許興建期」依照興建營運合約內約定之施工期限；「特許營運期」自中央主管機關核准本計畫路網開始營運之日起算，特許營運期間為 30 年，以為研提申請文件之基礎，實際特許營運期視協商、談判及評決結果而定。 2. 開發及經營附屬事業特許期限：特許期間原則上與捷運系統「特許營運期」相同，但依協商、談判及評決結果而定。
4.3	民間投資範圍

4.3.1	<p>基本原則</p> <p>本計畫路網建設採用民間參與方式，即由民間投資興建，營運一段期間後，移轉給政府的方式來進行。本計畫路網建設之工作項目中，除用地取得及必要之禁限建、環境差異分析與影響評估及計畫管理與監督等，必須由政府辦理外，其餘工作項目分政府投資及民間投資兩部分，民間工作範圍將於第2階段視協商及核定結果而定，原則將全部交給民間機構執行。</p> <p>1. 政府投資：本計畫路網建設之非自償部分。</p> <p>2. 民間投資：本計畫路網建設之自償部分（民間實際投資額度，將在甄審過程中透過協商、談判及評決結果來決定）。其自償部分之額度將依協商及評選結果而定，但不得少於本計畫路網總建設經費之11%。</p>
5	政府承諾及配合事項
5.1	政府承諾事項
5.1.1	政府投資上限
	本計畫路網非自償部分建設所需經費，將由政府投資。
5.1.2	政府保證事項
	1. 有關政府保證事項，將視協商結果而定。
	2. 最低營收保證
	申請人得依法要求主管機關就本計畫之最低營收提供保證，其內容視協商及評決結果而定。
5.3.4	融資協助
5.3.5	租稅優惠協助
7	第2階段申請及甄審作業規定
7.1	協商作業
7.2	投資計畫書之提送：入圍申請人應依據主管機關發布「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案申請須知修訂及補充資料」及補充規定等提送投資計畫書。
7.3.1	<p>「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案」報價書</p> <p>「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案」報價書內容包括「政府辦理事項經費」及「總投資額度」等兩項，此兩項額度之總和即為本計畫路網總建設經費。開發及經營附屬事業成本不得包括在本報價書中：</p> <p>1. 政府辦理事項經費，即第5.2節政府辦理事項所需經費，此項經費由政府全額提供。</p> <p>2. 總投資額度：即第4.3.2節民間工作範圍內所有工作，但不含開發及經營附屬事業成本，在本計畫路網通車營運前，所需投資之興建費用，包括以下兩項：</p> <p>要求政府投資額度。</p> <p>民間投資額度。</p>
7.5	第2階段甄審作業
7.5.1	<p>作業流程</p> <p>第2階段為綜合評選，其作業流程如下（約11個月）：</p>



(二)高捷 BOT 案甄審作業辦理經過：

- 1、八十八年一月二十五日高雄市政府召開「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」甄審委員會第一次會議，其中會議紀錄五、討論內容略以：陳委員○○「高雄捷運自償率問題，二千億的工程，民間廠商出資二百多億，若由政府出資興建，則須按照採購法、審計法等相關法規來規範…，這在興建的效率上需再衡量。為了提高自償率，可將公共工程中隧道、橋樑由政府自己發包…這樣自然提高自償率，就比較可行…。

- 2、八十八年二月一日公告之「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」於同年四月一日中午十二時截止收件，計有高捷運輸企業聯盟、高捷公司籌備處、港都捷運公司籌備處三家廠商提送申請文件。
- 3、高雄市政府以八十八年三月十日高市府密捷系字第 7157 號函檢送領件人疑義及該府說明與解釋一覽表，重點摘述如下：

項次	領件人疑義	高雄市政府說明與解釋
1	本計畫政府投資非自償部分之工程發包及施工方式為何？是否交由特許公司執行？又此部分之工程付款方式為何？	依申請須知 4.3.1 及 4.3.2 節，本計畫路網建設之非自償部分是否交給民間執行，將於第 2 階段視協商及核定結果而定。至此部分工程之發包、施工方式及工程付款方式將於興建營運合約中明訂。
2	政府於本年 5 月即將生效的「政府採購法」是否適用於本計畫？	政府採購法為政府所公布之法律，本計畫自應適用，惟該法如涉及與其他法律之競合，將依規定辦理。
3	本計畫路網非自償部分建設所需經費，將由政府投資，則政府投資部分是否需適用稽察條例及政府採購法？如是，則適用之方式及程序為何？	同前說明。
4	依 85 年 5 月 15 日交通部交路發字第 8520 號令、財政部台財庫字第 851877509 號令會銜訂定「補貼利息或投資部分建設辦法」第 9 條第 1 項第 2 款是否適用於本案，若屬肯定，則其具體執行方式為何？是否須先由特許公司自行籌資完成興建，再由政府予以估驗合格後付款？如屬肯定，則特許公司先期恐須負擔龐大之財務及融資壓力。	依補貼利息或投資部分建設辦法第 9 條辦理。具體執行方式將於第 2 階段協商、議約時決定。
5	設若本案之非自償部分係由政府機關委託「特許公司」代辦時，則特許公司及企業	本案之非自償部分將依獎參條例第 25 條及其子法補貼利息或投資部分建設辦法第 9 條辦理，如經中央主

項次	領件人疑義	高雄市政府說明與解釋
	聯盟或投資人，其關係企業是否將受限制而不得為各該採購案之投標廠商或分包廠商？	管機關解釋為委託代辦時，則依政府採購法規定。
6	民間投資額度係以本計畫路網總建設經費 1,952 億元為計算標準嗎？	請申請人自行研擬總建設經費，並提出具競爭性之策略及相關計畫。

4、八十八年五月二十六日高雄市政府召開高捷 BOT 案甄審委員會第二次會議，完成資格預審（含初步評選），三家申請人均成為入圍申請人。

5、八十八年十一月十九日高雄市政府召開甄審委員會第三次會議，會議紀錄略以：

(1)「六、確認上次會議結論」：陳委員○○「在第一、二次會議時，本人均曾提及希望捷運局能擴大誘因、減少政府投資幅度，如此就能減少以小搏大的疑慮以及本案必須提報行政院，因為行政院要負擔百分之七十五的經費…因為本案自償率實在太低…。」

(2)「七、捷運局向委員會簡報及討論」：

問題	發言人	發言內容摘要
招標是否公開	侯委員 ○○	補充規定中第 1 點：「若特許公司所提之政府投資額度高於甄審委員會所擬定之底價（門檻）時，主管機關有權就政府投資範圍內之部分工程（其細節於議約時議定），要求特許公司採公開招標規定辦理，特許公司應依照辦理。」這裡面要求特許公司採公開招標規定辦理，建議特許公司應依政府採購法辦理。
	高雄市 捷運局	本局曾行文行政院公共工程委員會詢問，執行本案之法源為何，公共工程委員會答復為依據獎參條例而不適用政府採購法，此處所指超過部分是由特許公司自行發包，但是必須依照政府採購法中之規定採公開招標方式辦理。
風險之分攤：政府出資多，管控少	陳委員 ○○	高鐵的例子，政府不必出一毛錢（但是政府必須協助貸款）…而高雄捷運是特許公司僅要拿出 11% 的資金，政府就必須要提供 89% 的工程經費，所以這一點可能會產生問題。
	高雄市 捷運局	本案工程經費之估價，預計經本局所聘顧問之估算，總共會發展出 4 套金額，再由本局仔細評估後，提報甄審委員

問題	發言人	發言內容摘要
		會做最後的底價（門檻）核定。
	謝召集人 長廷	這個問題經討論後，建議保留。
	姜委員 ○○	…因為民間所出的資金是很小的一部分，大部分是政府出的資金，這樣產生危險的機會可能會非常的多，政府若沒有辦法適當的掌控，將來狀況會非常的多，這是需要考量的問題。

(3) 「八、結論」:

<1>補記第二次會議紀錄結論(四)請捷運局擴大誘因，提高自償能力，以減少政府負擔，並與行政院多聯繫溝通。

<2>請示及建議事項決議如下：

- 同意入圍申請人悉以主管機關不收取權利金之條件研提投資計畫書及報價書。但未來如最優申請案件之投資條件，與主管機關可接受之條件底限有重大差距時，主管機關不排除以權利金機制納入，作為協議雙方投資條件之方法。
- 同意特許公司於簽約時，實收資本額不得低於五十億元，並於簽約後一年內增資五十億元…特許公司於興建營運時期，其自有資金之最低比例，均應維持於百分之三十以上。

<3>保留補充規定中：「若特許公司所提之政府投資額度，高於甄審委員會所擬定之底價（門檻）時，主管機關有權就政府投資範圍內之部分工程（其細節於議約時議定），要求特許公司採公開招標規定辦理，特許公司應依照辦理。」

6、高雄市政府依據與三家入圍申請人討論協商結果，於八十八年十一月三十日編訂「申請須知修

訂與補充資料及補充規定」，以作為入圍申請人研提投資計畫書等申請文件及辦理其他後續事宜之依據。

7、八十八年十二月二十八日高雄市政府召開甄審委員會第四次會議，會議紀錄略以：

(1)「八、捷運局向委員會簡報及討論」：

發言人	發言內容摘要
	第六案：評決方法及評審時程，包括評審項目、評決標準及委員作成決定之方式，提請審議。
謝召集人長廷	依一般邏輯，若報價差很多，較便宜者可替政府省錢，若不給最便宜者，那就有問題，但若完全以報價為準，可能有用來炒作財務或吹牛者，也不合理。
高雄市捷運局	評審之重點，一者為投資計畫書，另一者為報價書，此二者如何組合、判斷，有四種方法，建議第三方案，將來評決時，可通過充分討論作成共識決…作業單位是建議第三方案。
高雄市捷運局	將來除門檻外，會作一底價，按獎參條例，底價之訂定，由甄審委員會決定，我們會作底價，供甄審委員會參考。
高雄市捷運局	第三方案加了一個設計，投資計畫書及報價書評審出後，甄審委員會若覺得有必要時，仍得要求入圍申請人重新報價。

(2)「九、臨時動議」：

發言人	發言內容摘要
吳委員○○	兩點意見，第一點，審查項目與上次委員會決議第5項有直接關係，因審查項目共列7項，每一項目列有權重，如目前財務30%、興建能力25%。事實上，權重與執行方式有絕對直接關係，目前公告之資料，政府類似用預售屋方式墊款，讓廠商按進度執行，此種方式不重在財務，反而是執行實質上之效益比較重，若是BOT架構或BT精神，則財務可行性會較重，即執行方式與審查內容會有直接關係，回歸獎參條例第25條及子法第9條對政府投資如何執行，很清楚有兩種方式，一種是政府自己興建，另一種是委託民間興建，但勘驗合格付款取得產權，再租給BOT廠商去營運，此方式與目前之執行方式有點不同，這種不同如何具體化，需要思考一下。第二點，BOT營運公司完全獨立，而政府投資如此大，市府將來又要負整個營運監督之責，將來內控監督聯繫溝通等，很難掌控。因此初步意見認為，可要求廠商保留一定額度予市府公庫銀行投資，額度不高，僅在作為將來溝通之橋樑。例如台北捷運，即使均是公營且在市府指

發 言 人	發 言 內 容 摘 要
	揮下，也都有不同意見，以我們之執行方式，情況可能更嚴重。
高雄市捷運局	目前依獎參條例第 25 條及子法第 9 條第 2 款辦理，即非自償部分委由民間來興建，勘驗後付款，因此無任何衝突。至於是否市府自己投資，我們認為若能給予民間更多自主權，更能發揮企業效益。
吳委員○○	子法第 9 條可能有認知上之差距。依第 9 條，政府在執行投資案，有兩種方式：一種類似政府出錢蓋房子，另一種類似買成屋。政府很少用買預售屋之方式，若如剛才所提者，則很像政府去買預售屋，將來在稽察條例上是否會碰上難題，也許應從法律觀點研究一下。
謝召集人○○	政府是否投資，今日不討論。自償部分 11% 民間出，89% 即獎參條例所指民間投資能力不足，政府得投資一部分或承辦一部分。若要貫徹獎參條例，89% 部分(由)政府來辦理，最沒有問題，完全符合。目前用第 2 款，由民間興建。這部分，(民間的)錢從那裡來？向市府借？
高雄市捷運局	錢由其自己向銀行借，蓋好到某一可勘驗程度後，經勘驗合格後，才付款，因此，(民間的)需要借第 1 年的錢。
謝召集人○○	與中央會有問題存在，因雖由我們簽約，但我們只出 19%，其餘由中央出，若我們與中央意見不同，如何處理？屆時廠商是告我們，而(告)非中央，因此，遊戲規則(如付款方式等)必須讓中央知道，我們與中央不一樣之處，要完全依照法律。
高雄市捷運局	均有呈報中央，按第 9 條第 2 款執行，不管行政院或交通部均回答照獎參條例來辦理。高鐵也是如此執行，高鐵最初非自償部分 60%，自償部分 40%，其執行方式，中央一點意見都沒有，因此，所有方式都是依法，沒有問題。
劉委員維琪	將來甄審委員會決定了本案之政府投資額度以後，中央是否就會按照這樣投資？
高雄市捷運局	總金額 1,952 億元，須在此範圍內，不能超過。

(3) 「十、請示及建議事項決議」:

- <1>第六案：評決方法及評審時程，包括評審項目、評決標準及委員作成決定之方式，提請審議。決議：評決方法採第三方案。
- <2>第七案：評決方法及評審時程，包括評審項目、評決標準及委員作成決定方式之公告稿，提請審議。決議：公告稿同意依第六案之

評決方法及修正後之評選時程公告，惟綜合評選之權重暫不公告，將來經甄審委員會討論後再通知三家入圍申請人。

8、八十九年一月十四日高雄市政府公告「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」最優申請案件評決方法及評審時程。

(1) 評審項目：

徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案甄審作業第二階段最優申請案件之評審項目，將依據入圍申請人所提送投資計畫書等申請文件，審核入圍申請人之「興建能力」、「營運能力」、「公司組織健全性」、「財務計畫可行性」、「附屬事業之收入」、「其他」及「要求政府投資額度（報價書）」等事項，按「形式審查」、「初步審查」、「評比結果綜合建議」及「綜合評選」等方式予以審議評決。

(2) 評決方式及標準：

<1> 「形式審查」將依據「申請須知修訂與補充資料」第 7.1 節規定檢附之文件，按「提送情形」及「建議處理方式（不可補正/允許補正/澄清）」之標準，審查投資申請文件之完整性，並填具形式審查檢核意見。若需澄清或補正者，則通知入圍申請人限期補件，或提出必要之澄清及補充說明，逾期則不予受理。

<2> 「初步審查」、「評比結果綜合建議」之項目將包括「興建能力」（含：執行計畫……）、「營運能力」（含：營運策略……）、「公司組織健全性」（含：公司籌組計畫……）、「

財務計畫可行性」(含：財務可行性分析… …)、「附屬事業之收入」(含：開發計畫… …)、「其他」(含：促進產業景氣回升及改善高屏地區失業率… …)等項目，逐一進行評審。

〈3〉「綜合評選」將參考上述「初步審查」及「評比結果綜合建議」之結果，針對入圍申請人所提投資申請文件之「興建能力」、「營運能力」、「公司組織健全性」、「財務計畫可行性」、「附屬事業之收入」、「其他」加以評審並開啟「要求政府投資額度(報價書)」之標封，由甄審委員會按「最有利於政府之條件」，予以綜合審議評決。其程序如下：

- 投資計畫書先評分，評定一、二、三名。
- 開啟報價書，評定一、二、三名。
- 由甄審委員參考前述名次，必要時將要求入圍申請人重新報價，以全體委員共識方式決定最優申請人及次優申請人。

9、八十九年二月二十五日高雄市政府函送「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」之「申請須知修訂與補充資料及補充規定」之增修訂或補充事宜予三家入圍申請人，其中重要事項略以：增訂「補充規定」第3.2節第三項為「特許公司於本案第二階段所提出之『徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案』報價書中要求『政府投資額度』項目金額減去新台幣陸佰億元之差額，特許公司同意至少以此差額等值之工程(標段)採行公開招標方式執行；特許公司並同意參酌相關規定精神，與主管機關組成評決小組辦理，該小組應由主管機關

指定過半數成員組成之，其公開招標作業程序將於議約時議定。」

1 0、八十九年五月十日高雄市政府召開甄審委員會第五次會議，評決高捷公司籌備處為最優申請人，港都捷運公司籌備處為得遞承次優申請人。有關高捷 BOT 案最優申請人之評決詳表 E5。

1 1、該次會議紀錄重點摘述如下：

(1)重要答詢：高捷公司籌備處明確承諾其核心機電供應商為西門子公司，且西門子公司亦將成為該聯盟主要投資股東，認足百分之十股份，並由西門子公司總裁當場確認無誤。

(2)評定政府投資建設之額度：

工作小組報告經試算二家投資計畫書之財務分析後，建議政府投資建設額度為九百五十六億四千八百萬元(195,200,000,000×49%)。委員會決議再減百分之一為九百三十六億九千六百萬元。

(3)請示甄審委員會事項：

第三案：評選最優申請人及得遞承次優申請人：

<1>工作小組完成綜合評選報告：知悉。

<2>綜合評選摘要報告：知悉。

<3>投資計畫書評分：

- 工作小組報告工作小組投資計畫書評比表(表 A)內之權重比，經主席徵詢全體委員，均無異議後，確定權重比。工作小組依行政院規定提評比結果供甄審委員參考。
- 委員會指示工作小組依上述權重提出工作小組投資計畫書評比表。工作小組依指示提出此評比表，如表四，高捷公司籌備處總分

八十分，港都捷運公司籌備處總分七十二分
...

- 委員針對工作小組之評分討論後決議：…經主席徵詢全體委員，均無異議後，接受工作小組之評比，評定投資計畫書名次為：第一名高捷公司籌備處，第二名港都捷運公司籌備處。

<4>開啟報價書：

請二家入圍申請人進入會場，確認原封套無誤，由主席當場開啟報價書…主席當眾宣讀二家入圍申請人報價書金額…評定報價書第一名高捷公司籌備處，第二名港都捷運公司籌備處。報價書金額詳表四-1。

<5>討論與結論：

因高捷公司籌備處之投資計畫書及報價書均評定為第一名，港都捷運公司籌備處投資計畫書及報價書均評定為第二名，且二家報價書相差一百餘億元，經討論後主席建議評定高捷公司籌備處為最優申請人，港都捷運公司籌備處為得遞承次優申請人，並以此為委員會之共識決議，經主席徵詢全體委員，均無異議後，確認共識決議…惟兩家報價中之政府投資額度均超過九百三十六億九千六百萬元，依第三次甄審委員會決議及申請須知規定納入權利金機制於議約時討論，其金額、時程及實際作業由甄審委員會授權主管機關辦理。

- 1 2、八十九年八月二十九日高雄市政府召開甄審委員會第六次會議，會議紀錄中有關請示甄審委員會事項略以：

(1) 14.1 權利金（興建營運合約條文）決議：

<1> 確認權利金機制存在。

<2> 總金額為一百一十億元。

<3> …。

(2) 全權授權工作小組依委員會之決議增修合約內容完成議約，經主管機關核定後，並向中央機關報核，發特許函件及辦理本計畫簽約相關事宜。決議：同意全權授權工作小組辦理本請示事項所提相關事宜。

1 3、八十九年十一月二十八日高雄市政府召開甄審委員會第七次會議，會議紀錄九、請示事項（討論摘要）決議略以：

(1) 因特許函於八十九年十一月十五日發予最優申請人，致特許公司成立時間不及，同意予以展延成立特許公司日期。

(2) 八十九年十一月三十日前，由主管機關與最優申請人先行簽訂預約。

(3) 九十年一月十五日前，最優申請人應依規定成立特許公司辦理簽約。

(4) 特許公司之主要投資成員若有變動時，應依申請須知規定經主管機關同意。

1 4、九十年三月一日高雄市政府召開甄審委員會第八次會議，會議紀錄七、工作報告及請示事項略以：本計畫興建營運合約及開發合約已依第七次甄審委員會決議之預約內容完成簽訂，其中本計畫政府投資額度一千零四十七億七千萬（不含政府辦理事項經費），提請確認。決議：確認無誤。

(三) 高捷 BOT 案之議約及簽約過程：

1、八十九年五月十日召開第五次甄審委員會會議，甄

審委員評定出高捷公司籌備處為最優申請人。決議授權主管機關進行議約，並於同年十一月三十一日前完成議約。

- 2、八十九年五月十五日舉行議約起始會議。
- 3、八十九年五月二十三日雙方開始議約，以 C2 顧問草擬之合約草案為基礎，分為分組、綜合及高層議約三階段進行議約。
- 4、八十九年六月二十三日完成分組議約，分組議約分為營運組、財務組、綜合組、用地及開發組、土木組及機電組等六組，各組就各組範圍議約取得初步共識，未達共識之議題及介面部分提綜合議約討論。同年七月十五日完成綜合議約，綜合議約結果達成雙方共識之草約，未達共識議題提高層議約討論。同年七月十七日開始進行高層議約及最後合約文字確定。
- 5、八十九年八月二十八日完成議約初稿。
- 6、八十九年八月二十九日召開第六次甄審委員會議，確認議約初稿完成，其中七項尚待確認事項，委員會決議授權工作小組作最後確認。
- 7、八十九年十一月二十八日召開第七次甄審委員會議，確認工作小組完成七項事項，決議八十九年十一月三十日前簽訂興建營運合約及開發合約預約書，並須於九十年一月十五日前完成簽約。
- 8、八十九年十一月二十八日「徵求民間參與高雄大眾捷運系統紅橘線路網建設案」興建合約草案、開發合約草案文件簽陳市長核定。
- 9、八十九年十一月二十九日召開興建營運及開發合約預約簽訂前相關會議，並簽陳會議紀錄（含預約書內容）陳市長核定。

- 1 0、八十九年十一月三十日簽訂「徵求民間參與高雄大眾捷運系統紅橘線路網建設案」之興建合約草案、開發合約預約書。
- 1 1、九十年一月六日簽陳「徵求民間參與高雄大眾捷運系統紅橘線路網建設案」興建合約草案、開發合約草案修正本。
- 1 2、九十年一月十二日「徵求民間參與高雄大眾捷運系統紅橘線路網建設案」興建合約及開發合約簽約。另有關高捷 BOT 案之議約及簽約過程如表 E6。

(四)興建營運合約主要條文內容：

- 1、第 1.2.2 條：合約之解釋。…2. 本合約應適用獎參條例等相關規定，但促參法之規定較有利於乙方者，依法適用之。
- 2、第 2.2.1 條：本計畫路網之興建、營運特許期間合計為三十六年。但依本合約之規定延長者，不在此限。如興建期間提前或延誤，則營運期間應配合增減。
- 3、第 2.2.2 條：興建期間應自乙方（高捷公司）擬訂並報請甲方（高雄市政府）核轉中央主管機關核准之開工日期起算六年。
- 4、第 2.2.3.1 條：本計畫之營運期間係自核定之全線營運開始日起算三十年…。
- 5、第 3.5.1 條：乙方承諾依本合約自行負責本計畫設計、施工及營運，並保證其品質。
- 6、第 4.1.1.1 條：本計畫路網建設係依獎參條例，由民間參與投資負責興建並營運至特許期間屆滿後，移轉予政府之方式進行。
- 7、第 4.1.2.1 條：乙方工作範圍分為興建範圍及營運範圍。興建範圍可分為「乙方投資範圍」及「政

府投資範圍」，詳如本合約附件 B2.1…。

8、附件 B2.1：工程經費表（詳表五）

(1) 本表所載之各「工程項目」之「工程經費」係指各該工程項目全部完成之金額。

(2) 工程經費表中政府投資範圍之工程項目（成本中心）係乙方依據本合約第 1.1.2 條之 3、4、5 合約文件及參考甲方所提供之規劃設計成果而編列…。除本合約第 2.4 條及第 4.2 條之規定外，政府投資範圍工程經費之總金額應以一千零四十七億七千萬為限，不予增減。

9、第 5.3.1 條：乙方於簽訂本合約時，其實收資本額不得低於五十億元，並應於簽約後一年內使其實收資本額至少達一百億元以上。

10、第 8.1.6.4 條：本合約附件 C4 之規定乙方皆應配合辦理，甲方須提供必要之協助。乙方因辦理本合約附件 C4.1 所增加之工程經費十億元，雙方同意依本合約第 14.1.2 條之規定辦理。

(1) 註 1：合約附件 C4 規定：興建計畫之補充規定與要求。

(2) 註 2：合約附件 C4.1 規定：乙方應配合辦理下列七項部分工程項目新增或修正，進行整體性之規劃設計，並據以施工。因此所增加之工程經費由乙方負擔，通車時程亦不作調整。

(3) C4.1.1：02 車站大勇路行人徒步區。

(4) C4.1.2：013 車站採疊式車站。

(5) C4.1.3：06 車站通風井、冷卻水塔位置遷移。

(6) C4.1.4：010 車站配合公車處聯合開發增設出入口及通道。

(7) C4.1.5：05/R10 車站出入口及通風井位置遷移。

- (8) C4.1.6：R23 車站與台鐵橋頭站共構。
- (9) C4.1.7：07 車站通風井位置遷移。
- 1 1、第 8.1.7 條：乙方於本計畫第二階段所提出之「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」報價書中要求「政府投資額度」項目金額減去六百億元之差額，乙方同意以本合約工程經費表中至少與該差額等值之「工程項目」（成本中心）依本合約第 8.1.8 條之方式執行。
- 1 2、第 8.1.8 條（公開之招標作業）：乙方應配合評決小組依本合約附件 C1.2 之規定（註：公開招標之作業程序），自行辦理興建階段公開之招標作業。評決小組成員共五至七人由雙方共同組成，其中甲方指定之成員應超過半數。
- 1 3、第 9.2 條：勘驗付款。
- 1 4、第 9.2.2 條：施工階段之提出申請。
乙方於實質完成本投資範圍內各工程項目中各施工階段工作後，依工程經費表及典型成本中心計價里程碑（附件 B2）備妥下列資料後向甲方提出各計價里程碑勘驗申請。
- 1 5、第 9.2.3 條：系統整合測試階段之提出申請。
- 1 6、第 9.3 條：履勘付款。
乙方於履勘單位完成履勘後，依工程經費表及典型成本中心計價里程碑備妥下列相關資料向甲方提出本計畫一部或全部之履勘計價里程碑付款申請。
- 1 7、第 9.4 條：付款。
- 1 8、第 9.4.3 條（物價指數之調整）：興建期間，如遇物價波動時，得依行政院主計處公布之「台灣地區營造工程物價總指數」及相關規定，以簽

約月之當月物價指數為基本物價指數，就漲跌幅超過百分之五部分，依本合約附件 3 之規定調整工程款。(註：高雄市政府於財務計畫「政府辦理事項」經費中編列「物價調整費用」一百億八千九百萬元，支付予高捷公司。)

19、第 9.6 條：產權取得。

就「政府投資範圍」之工程，可認定為動產之部分，於依本章規定勘驗合格付款之同時，乙方應交付甲方並使之取得所有權；而不動產部分，乙方同意其施作之工作，不論已否完工或付款，均由甲方取得其所有權，但乙方得否請求付款，依本章規定辦理。

20、第 9.7 條：交付使用。

甲方依本合約第 9.6 條規定取得工程項目產權同時，隨即授與乙方使用權…。

21、第 14.1 條（權利金）：除「乙方投資範圍」由乙方出資外，乙方依本章之規定支付甲方一百一十億元，作為乙方於特許期間內取得興建營運本計畫路網捷運系統，暨依照開發合約進行開發使用權利之對價，該對價已包含乙方就捷運相關建物以及路線、場站及其他不屬開發土地以外基地所應支付予甲方之租金在內。

22、第 14.1.1 條：第一期款項一億元應於九十年三月前交付，第二期款項五億元，於開工後第一年交付一億五千萬元，開工後第二年交付一億五千萬元，開工後第三年交付二億元。

23、第 14.1.2 條：乙方因辦理本合約附件 C4.1 所增加之全部工程經費，全部由乙方負擔，於興建完成時即視為乙方已支付權利金十億元。

24、第 14.1.3 條：其餘九十四億元，同意乙方於

銀行融資金額全部還本付息後，每年提撥稅後盈餘一定比例為權利金至達九十四億元為止…若營運期最後一年仍未達九十四億元，則不足之金額於最後一年提撥。

(五)高雄捷運紅橘線政府投資工程經費一千零四十七億七千萬元，高捷公司實際之發包辦理情形：

高雄市政府查復表示，該府捷運局於九十八年十二月辦理財務檢查時，依高捷公司提供附件資料顯示，高捷公司實際辦理發包件數計二百八十五件，經變更設計追加減後之契約總金額為八百九十三億六千四百一十三萬四百六十九元（部分案件係以美金簽約計價，經匯率換算成新台幣幣值統計）。

(六)各機關查復本院函詢：

1、高雄市政府（捷運局）：

本院函詢	高雄市政府查復說明
<p>一、貴府於89年2月25日函高捷運輸企業聯盟、高捷公司籌備處、港都捷運公司籌備處，檢送有關「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」之「申請須知修訂與補充資料及補充規定」，其中說明增訂「補充規定」第3.2節第3項為「特許公司於本案第2階段所提出之『徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案』報價書中要求『政府投資額度』項目金額減去陸佰億元之差額，特許公司同意至少以此差額等值之工程（標段）採行公開招標方式執行…」，其</p>	<p>一、自88年2月1日公告「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」後，外界一直對本計畫自償率太低，以及廠商可能以小搏大的情形存有疑慮。因此，本府在本計畫招商過程中，積極致力於提出能夠提高本計畫自償率之方案。況本計畫經行政院多次要求本府考量降低政府投資額度，且本計畫甄審委員會之陳○○委員（87年時任交通部次長）亦多次在本計畫前期第1、2、3次之甄審委員會中要求考量如何降低政府投資額度之投標機制，本府捷運局在研議本計畫「申請須知修訂與補充資料及補充規定」時，即多次與本計畫C2技術、財務、法律顧問開會研究考量下列原則：</p> <p>（一）本計畫政府投資範圍、民間投資範圍及政府應辦事項經費3項之總額不得超過1,952億元。</p> <p>（二）政府應辦事項經費由本府訂定提供後，由入圍申請人於報價書中填報，本府提供之政府辦理事項經費為370億元。</p> <p>（三）就「政府投資額度」與「民間投資額度」之報價總和，設計使合格申請人自行降低政府投資額度金額之投標機制。</p>

本院函詢	高雄市政府查復說明
<p>中「陸佰億元」之計算標準依據？</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 訂定民間投資額度之工作內容項目及其金額最低門檻，參見本計畫申修補充規定第4.3.2條之(1)，亦即合格申請人所提出之「民間投資範圍」經費不低於全部總額的11%。 2. 由於有本計畫補充規定6.平準基金機制之提出，若合格申請人所填出之「政府投資額度」愈高，則每期被提撥轉存平準基金專戶之6%比例金額即愈高，藉此可使合格申請人填具該數額時有所節制。 3. 再考量本計畫已經法令主管機關正式函覆不適用政府採購法，因此，透過限制未來民間機構承商對於「政府投資額度」發包程序之機制，來達成提升「民間投資額度」之實質效果。 <p>(四) 參酌本計畫甄審委員會第3次會議紀錄(四)請示及建議事項決議二及(五)之決議內容，規定針對既有合格申請人有關「政府投資額度」在後續議約程序中，仍有可能實質地被要求提出權利金方式加以協議雙方投資條件。</p> <p>(五) 準此，高雄市政府於89年2月25日以高市府捷系字第6308號函送之「申請須知修訂與補充資料及補充規定」增修訂或補充事宜，其中有關「公開招標」規定，目的即在促使入圍申請人報價時，能朝提高「民間投資額度」及降低「政府投資額度」之方向努力，進而提高本計畫自償率。</p> <p>(六) 前述「公開招標」之條文內容為：「特許公司於本案第2階段所提出之『徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案』報價書中要求『政府投資額度』項目金額減去陸佰億元之差額，特許公司同意至少以此差額等值之工程(標段)採行公開招標方式執行；特許公司並同意參酌相關規定精神與主管機關組成評決小組辦理，該小組應由主管機關指定過半數成員組成之，其公開招標作業程序將於議約時議定。」係捷運局89年2月17日簽陳奉市長批示後，於同年2月25日函送3家入圍申請人。</p>
<p>二、承前，該陸佰億元亦係政府出資，如不採行公開招標方式執行，則其辦理方式為何？若由特許公司自</p>	<p>本計畫既經上級主管機關及相關法令主管機關確認應依獎參條例規定辦理，有關本計畫非自償部分之辦理方式，悉依該條例第25條及子法「補貼利息或投資部分建設辦法」第9條規定辦理，政府投資非自償部分交由民間施作，即無所謂「招標後</p>

本院函詢	高雄市政府查復說明
行辦理招標，其節餘款之處理方式？繳回國庫或其他用途？	之節餘款」問題。
<p>三、貴府於89年5月29日函高捷公司籌備處表示，獲評定為最優申請人，依申請須知修訂與補充資料7.1.3.3之6規定，最優申請人投資計畫書之投資條件與主管機關可接受條件底限有重大差距，主管機關將「權利金收取機制」納入議約條件。請說明：</p> <p>(一) 當時貴府「可接受條件底限」為何？</p>	<p>一、依據獎參條例第37條規定，由甄審委員會就申請人之興建或營運能力、公司組織健全性、財務計畫可行性、附屬事業之收入、權利金支付額度及要求政府投資或補貼等事項，依公平公正原則擇優評選之。</p> <p>二、再參照「補貼利息或投資部分建設辦法」第3條第2項規定，本計畫應由甄審委員會評定自償能力，如該計畫未具完全之自償能力時，甄審委員會應就其非自償部分評定政府投資建設之額度及方式。</p> <p>三、準此，有關「非自償部分評定政府投資建設之額度及方式」、「權利金支付額度」部分，依法律規定屬甄審委員會之權責，並非本府主辦機關可予置喙。</p>
<p>(二) 函中所稱「有重大差距」，其詳情？</p>	<p>所謂「重大差距」是因89年5月10日第5次甄審委員會第3案之5討論與決議內容，甄審委員會認為兩家報價中之政府投資額度均超過936.96億元，依第3次甄審委員會決議及申請須知規定，納入權利金機制於議約時討論。</p>
<p>(三) 據悉本案 貴府核定政府投資建設額度為936.96億元，但經議約程序後，最後與高捷公司籌備處簽約政府投資建設額度為1,047.7億元，形同超底價（約110.74億元）決標，其簽報核定過程（含中央主管機關）。</p>	<p>本計畫936.96億元並非如政府採購法之「底價」，其數額僅為本計畫甄審委員會依法評決最優申請人時之參考數值。</p>
<p>(四) 依獎參條例「第四章申請與審核」相關條文所示，似並無議約協商機制，如廠商投標文件要求超出政府底限，則應予廢標處理，當時為何保留並繼續議約？其法令依據？</p>	<p>一、高雄捷運係依獎參條例規定以民間參與方式辦理，非屬政府採購案件，936.96億元係預估之政府投資額度，並非一般採購案件所稱之「底價」，亦非「政府底限」。</p> <p>二、獎參條例第四章「申請與審核」相關條文雖未明定議約協商機制，但亦無規定廠商投資計畫書之投資條件超出機關預估之政府投資額度者即應予以廢標。</p> <p>三、依獎參條例施行細則第19條第2項規定：「主管機關應本於合作精神及不違反原公告內容，與</p>

本院函詢	高雄市政府查復說明
	<p>民間機構簽訂興建、營運交通建設之契約」。查本案申請須知修訂與補充資料7.1.3.3之6已明定，最優申請人投資計畫書之投資條件與主管機關可接受條件底限有重大差距者，主管機關將權利金收取機制納入議約條件。是以，主管機關本於合作精神，在不違反上開公告內容之情況下，與廠商進行議約協商尚無不妥。</p>

2、交通部：

本院函詢	交通部查復說明
<p>一、本案政府投資金額原規劃為936.96億元，高捷公司投標價為1,047.7億元，增加金額高達110億元，高雄市政府為何不進行減價卻改以權利金支付，其緣由為何？</p>	<p>一、高雄捷運係依獎參條例規定以民間參與方式辦理，非屬政府採購案件，依高雄市政府表示，936.96億元並非如政府採購法之「底價」，其數額僅為本計畫甄審委員會依法評決最優申請人時之參考數值。</p> <p>二、查高雄市政府89年5月10日第5次甄審委員會第3案之5討論與決議內容，甄審委員會認為「兩家報價中之政府投資額度均超過936.96億元，依第3次甄審委員會決議及申請須知規定納入權利金機制於議約時討論」。另查第3次甄審委員會針對本項權利金議題決議略以：「但未來如最優申請案件之投資條件與主管機關可接受之條件底限有重大差距時，主管機關不排除以權利金機制納入作為協議雙方投資條件之方法。」準此，高雄市政府據以將「權利金」機制納入88年11月30日增訂之高雄捷運計畫「申請須知修訂與補充資料及補充規定」7.1.3.3之6「權利金」內容。</p> <p>三、依獎參條例施行細則第19條第2項規定：「主管機關應本於合作精神及不違反原公告內容，與民間機構簽訂興建、營運交通建設之契約。」是以，高雄市政府係以主管機關立場本於合作精神，在不違反上開公告內容之情況下，與廠商進行議約協商。查高雄捷運計畫「興建營運合約」，權利金之收取機制業納入第14章「權利金及平準基金」予以規範。</p>
<p>二、本案高雄市政府核定政府投資額度為936.96億元，經議約程序後，最後與高捷公司簽約政府投資額度為1,047.7億元，形同超底價（約110.74</p>	<p>一、有關高雄捷運興建營運合約政府投資額度1,047.7億元，超過政府原所評估之936.96億元高達110億元乙節，相關處理方式請參閱項次一之答復說明。</p> <p>二、另所提超底價決標前是否須報中央核准乙節，按該936.96億元依高雄市政府表示並非「底價」，其數額僅為甄審委員會依法評決最</p>

本院函詢	交通部查復說明
億元) 決標，由於超底價金額十分龐大，且中央須負擔75%以上之建設經費，故在決標之前，高雄市政府是否應先報請中央核准？而獎參條例等相關法令有無規定？	優申請人時之參考數值，此部分屬地方政府甄審權責，獎參條例並無應報中央核准之相關規定。

3、經建會：

本院函詢	經建會查復說明
有關甄審委員會決策過程是否有經行政機關同意？	<p>一、行政院89年12月30日台89交字第36185號函示，交通部陳報有關「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設」財務計畫書案暨高雄市政府「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設」最優申請人高捷公司籌備處取得投資人資格等兩案，請照經建會審議結論辦理。</p> <p>二、本案經提報本會89年12月13日第1031次委員會議，獲致審議結論摘要如次：(二) 高雄市政府「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」之最優申請人-高捷公司籌備處，以及本財務計畫「貳、高捷公司籌備處財務計畫」，係屬民間(高捷公司籌備處)之財務計畫，考量均為依獎參條例等相關規定，經高雄市政府甄審委員會審議在案，應予尊重，並由高雄市政府本於權責辦理。</p> <p>三、高雄市政府甄選委員會係依獎參條例等相關規定成立，該甄選委員會甄審評比出最優申請人-高捷公司籌備處及財務計畫，均有循行政程序陳報行政院。</p>

(七)九十九年七月一日、二日約詢交通部及高雄市政府

重點摘要：

1、交通部：

本院約詢	交通部書面說明
一、本案政府投資額度上限既涉中央重大政策決定及預算編列，貴部何以僅要求高雄市政府審慎研酌，卻未見明	一、查高雄市政府89年5月10日召開本案甄審委員會第5次會議紀錄有關政府投資額度，甄審委員會決議為936.96億元，該次會議結論略以「惟兩家報價中之政府投資額度均超過936.96億元，依第3次甄審委員會議及申請須

本院約詢	交通部書面說明
<p>確表態？當時中央核認之「政府投資額度上限」究為多少？</p>	<p>知規定納入權利金機制於議約時討論，其金額、時程及實際作業由甄審委員會授權主管機關辦理。」</p> <p>二、本計畫政府投資額度係屬財務計畫之一部分，本部於89年11月2日邀集行政院秘書處、經建會、主計處及工程會等單位召開研商本案財務計畫會議後，本部依該會議結論以89年11月13日交路89字第011802-1號函陳行政院有關高雄捷運財務計畫案本部審核意見，其中政府負擔經費部分，本部意見如下：</p> <p>(一) 按獎參條例第25條規定略以「經甄審委員會評定未具完全自償能力者，得就其非自償部分由政府投資其建設之一部」，本案依最優申請人投資計畫書總經費1,722.6億元計算之自償率為22.43%，則非自償部分金額為1,335.76億元，扣除政府辦理經費370億元，政府投資建設額度最高為965.76億元。經該府甄審委員會決議政府投資建設額度為936.96億元，至最優申請人報價政府投資額度與其間之差距，將以權利金（110億元）機制納入議約。目前該府議約結果，權利金將採分期分次提撥方式（90年3月前交付第1期款1億元，開工後第1年及第2年各付1.5億元，開工後第3年交付2億元，餘款再議）。</p> <p>(二) 本案政府投資建設額度既經該府甄審委員會依獎參條例第25條規定評定為936.96億元，此部分額度由各級政府負擔應屬合理，至其與民間機構報價政府投資建設金額1,047.7億元之差額約110億元，茲因權利金收取方案目前未明確，且依興建營運合約之政府勘驗付款係以1,047.7億元計價，該府爰建議權利金110億元仍由各級政府先行分擔，惟涉及各級政府是否參與分回權利金、分回額度及機制等，以及中央財政負擔能力，將影響本案民間投資計畫能否繼續如期推動，宜通盤考量處理，故併請行政院核示，俾據以執行。</p>
<p>二、補貼利息或投資部分建設辦法第9條第1項第2</p>	<p>一、補貼利息或投資部分建設辦法第9條第1項第2款內容，係為規範政府依獎參條例第25條規</p>

本院約詢	交通部書面說明
<p>款規定「由民間機構興建交通建設之一部，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用。」上開規定究係：興建期間所需費用由民間機構先行籌措墊付，俟竣工完成勘驗程序後1次支付投資價款並取得產權？抑或：施工期間得按工程進度分段勘驗並據以支付民間機構投資價款及取得產權？</p>	<p>定投資民間機構建設交通建設之非自償部分之辦理方式，並未明確規定採完全竣工後1次勘驗或分段勘驗後支付民間機構投資價款。</p> <p>二、高雄捷運紅橘線路網建設案依照補貼利息或投資部分建設辦法第9條第1項第2款規定，由政府以里程碑勘驗方式支付投資價款。故高雄市政府與高捷公司所簽定之「興建營運合約」中針對政府投資範圍每一工程項目訂有不同之計價里程碑，每一里程碑對應一付款百分比。民間機構須先完成每一里程碑之施工並經政府勘驗合格後，才可依約取得該里程碑之投資價款。</p>
<p>三、承前，倘施工期間政府仍須按進度分段勘驗付款，似與傳統自辦工程採購之估驗計價方式無異，民間參與交通建設之實益何在？</p>	<p>本案政府投資範圍工程採里程碑方式經勘驗合格才計價付款，與傳統政府自辦工程按進度每月依進度估驗計價方式不同。高雄捷運計畫每一工程項目（通常為一座車站或一段隧道）區分為數個計價里程碑。由於承商完成每一里程碑工作後，須向甲方申請勘驗作業，如有不符規定或缺陷須改善至合格為止，並取得甲方委託之品質及安全管理監督顧問發給勘驗合格證明書後，方得申請付款。</p>
<p>四、獎參條例及其相關子法，對於政府出（投）資部分之招標方式、程序、廠商資格、公告途徑、投標廠商家數、等標期、不良廠商、決標條件、減價次數、迴避限制…等採購作業，有何相關規定？</p>	<p>依照補貼利息或投資部分建設辦法第9條規定，政府投資部分之工程得交由民間機構辦理興建。針對所詢招標方式、程序、廠商資格等項，獎參條例及其相關子法並未另有規定。</p>

2、高雄市政府（捷運局）：

本院約詢	高雄市政府書面說明
<p>一、本案非自償部分併交民間機構辦理之建設經費，貴府實際核撥總額計多少？興建期間係由民間機構籌措墊</p>	<p>一、本案政府投資部分（非自償部分）依興建營運合約規定，採里程碑勘驗方式計價付款。政府投資範圍工程區分為116個工程項目（成本中心），每一工程項目依照工程性質區分為16類典型成本中心計價里程碑，每一類典型</p>

本院約詢	高雄市政府書面說明
<p>付，俟竣工完成勘驗程序後一次支付投資價款並取得產權？抑或採其他方式辦理？</p>	<p>成本中心計價里程碑區分為數個里程碑不等，每一里程碑訂定一定付款百分比。高捷公司於完成某一工程項目之某一里程碑工作後，即依興建營運合約第9.2條規定申請勘驗，勘驗合格後由高捷公司於每月15日提出付款申請，由本府依約計付該工程項目該里程碑付款百分比之款項。</p> <p>二、目前（至99年6月底）政府投資金額計支付約1,037.37億元，除雙方因減帳金額尚未確認及增辦項目6項未完成議價而暫未支付，尚餘1,000萬元外，其餘款項均已依約給付。</p> <p>三、依興建營運合約第9.6條規定，就「政府投資範圍」動產部分，於勘驗合格付款同時，高捷公司應交付市府並使之取得所有權；不動產部分，高捷公司同意其施作之工作，不論已否完工或付款，均由市府取得其所有權。</p>
<p>二、本案政府投資建設額度936.96億元，按89年5月10日甄審委員會第5次會議紀錄，係工作小組報告經試算2家廠商投資計畫書之財務分析後，建議本案政府投資建設額度為956.48億元（1,952×49%），委員會決議再減1%為936.96億元。請詳實說明舉證工作小組試算分析過程，以及「49%」之決策考量或學理、法令依據？</p>	<p>依補貼利息或投資部分建設辦法第3條規定：「依本條例規定申請參與交通建設者，應於其申請案件之財務計畫內提出自償能力之計算與分析資料，及載明要求政府給與補貼利息或投資建設之額度及方式。甄審委員會應依前項資料評定民間機構投資交通建設之自償能力。經評定民間機構之建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力時，甄審委員會應就其非自償部分，評定政府預定給與補貼其所需貸款利息或投資建設之額度及方式。」本案工作小組在第5次甄審委員會議報告，經試算2家入圍申請人投資計畫書之財務分析後，建議本案政府投資建設額度為956.48億元，係參考行政院核定之總建設經費1,952億元乘以49%而得，並經甄審委員會依上開規定評定政府投資額度為936.96億元。</p> <p>註：捷運局周○○副局長於當日補充說明表示：「其概念是政府出資不超過50%構想」。</p>
<p>三、承前，本案甄審委員會第5次會議評定政府投資建設額度「936.96億元」，貴府可有陳報中央核備（或在歷次函報之財務計畫內敘明）？另據貴府表示，本案政府投資額度依獎參</p>	<p>本案財務計畫書經提報中央，行政院於89年12月30日以台89交字第36185號函附經建會89年12月26日總（89）字第05794號函說明二（二）內容回覆，其內容略以：高雄市政府「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」之最優申請人-高捷公司籌備處，以及本財務計畫「貳、高捷公司籌備處財務計畫」，係屬民間（高捷公司籌備處）之財務計畫，考量均為依「獎參</p>

本院約詢	高雄市政府書面說明
<p>條例第25條規定係甄審委員會權責評定，惟查本案中央須負擔非自償部分建設經費高達八成，甄審委員會可以不經請示中央就逕自決定嗎？</p>	<p>條例」、「促參法」及「民間投資建設大眾捷運系統辦法」等相關規定，經高雄市政府甄審委員會審議在案，應予尊重，並由高雄市政府本於權責辦理。</p>
<p>四、依獎參條例第25條及補貼利息或投資部分建設辦法第3條規定，甄審委員會應就申請案件之財務計畫中，評定政府投資建設額度及方式等。然據89年5月10日本案甄審委員會第5次會議紀錄顯示，甄審委員會依據前揭規定於評定最優申請人前評定政府投資建設額度為936.96億元後，嗣因權利金110億元疑義，貴府於90年4月17日函報交通部改稱：「本府另於90年3月1日召開本案甄審委員會第8次會議，確認政府投資額度為1,047.7億元無誤」。本案「政府投資建設額度」在評定最優申請人後再修正追認之作法，是否適法周妥？</p>	<p>一、交通部90年1月11日交路90字第000472號函說明略以：本案該府甄審委員會評定之非自償部分政府投資額度…倘經該府甄審委員會評定之非自償部分政府投資額度為1,047.7億元，則本部無意見。</p> <p>二、本府依法於89年8月29日提請甄審委員會於第6次會議中，確認權利金機制存在及總金額為110億元；第7次甄審委員會同意本府正式簽約前簽訂預約，預約內容已包含政府投資建設額度1,047.7億元；並再於90年3月1日第8次會議中，提請甄審委員會確認，經會議決議：本計畫政府投資額度1,047.7億元，確認無誤。</p> <p>三、本府並於90年2月15日以高市府捷綜字第0001905號函報交通部，說明本案政府投資額度確為1,047.7億元，並無牴觸獎參條例第25條之情事。故於適法性而言，並無不妥。</p>

(八)九十九年八月十七日約詢高捷公司重點摘要：

本院約詢	高捷公司書面說明
<p>依本案興建營運合約第8.1.7條規定：乙方於本計畫第2階段所提出之「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」報價書中要求</p>	<p>一、政府投資額度600億元由本公司自行發包部分，包含自辦8個區段標主體工程及技術顧問、先導工程等。其中自辦8標部分含CR1、CR2、CR3、CR4、C01、CD1、CD2、CD3等，邀標對象為經本公司審查合格並經董</p>

本院約詢	高捷公司書面說明
<p>「政府投資額度」項目金額減去600億元之差額，乙方同意以本合約工程經費表中至少與該差額等值之「工程項目」（成本中心）依本合約第8.1.8條方式執行。而合約第8.1.8條規定：乙方應配合評決小組依本合約附件C1.2（公開招標之作業程序）規定，自行辦理興建階段公開之招標作業。評決小組成員共5至7人由雙方共同組成，其中甲方指定之成員應超過半數。請說明：</p> <p>一、前述合約規定意即政府投資額度1,047.7億元內之600億元部分，係由貴公司自行發包，請詳細說明辦理過程。</p> <p>二、高雄市政府人員有無參與監督發包作業？如有，請說明參與方式及經過。</p> <p>三、政府投資額度1,047.7億元減去600億元後之447.7億元，是否即所稱「公辦六標」或「公開六標」？其後續辦理過程，有關招標方式、程序、廠商資格、家數、等標期、不良廠商禁止投標、廠商迴避…等，有否參據政府採購法相關規定？</p>	<p>事會核定之聯合承攬或個別廠商共10家，廠商投標後經本公司分段進行規格標及價格標開決標作業。</p> <p>二、前述自行發包部分高雄市政府人員並未參與。</p> <p>三、政府投資額度447.7億元之公開六標包含CR5、CR6、CR7、C02、C03及C04等6標，須依合約第8.1.8規定配合評決小組以公開招標方式辦理。經捷運局函詢，工程會於88年7月5日函示公開六標不適用政府採購法，惟本公司辦理過程及其方式多參照或優於政府採購法辦理，如：</p> <p>（一）招標採公開方式。（同政府採購法原則）</p> <p>（二）招標程序採資格標、規格及價格標3段分段開標方式。（同政府採購法及北捷招標原則）</p> <p>（三）廠商資格當時廠商調查結果及參照台北捷運工程資格標準適當訂定。</p> <p>（四）等標期自91年6月10日至91年8月19日達71日曆天。（優於政府採購法巨額採購等標期28日之規定）</p> <p>（五）不良廠商禁止投標，如投標須知第2.2.3第1項「觸犯政府採購法第101條，經刊登政府採購公報，並已依該法第103條處分，於停權期間之廠商」不得參加投標或作為決標對象等。（同政府採購法規定）</p>

三、高捷 BOT 案之履約及執行過程：

（一）公開六標：

1、緣起：

依高雄市政府八十八年二月一日公告徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知第 4.3.1 條規定：「民間工作範圍

將於第二階段視協商及核定結果而定，原則將全部交給民間機構執行」。本案由高捷公司得標簽約後，依據興建營運合約第 8.1.7 條規定：「乙方（高捷公司）於本計畫第二階段所提出之『徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案』報價書中要求『政府投資額度』項目金額（一千零四十七億七千萬元）減去六百億元之差額（四百四十七億七千萬元），乙方同意以本合約工程經費表中至少與該差額等值之『工程項目』（成本中心）依本合約第 8.1.8 條之方式執行」。又查合約第 8.1.8 條規定：「乙方應配合評決小組依本合約附件 C1.2 之規定（按指：公開招標之作業程序），自行辦理興建階段公開之招標作業。評決小組成員共五至七人由雙方共同組成，其中甲方指定之成員應超過半數。」上開依約循公開招標作業程序辦理之六項工程，亦即外界所稱之「公開六標」；至公開招標程序是否受政府採購法規範乙節，工程會業於八十八年七月五日函釋「不適用政府採購法規定」在案。

2、合約相關規定：

(1) C1.2.2 公開招標之原則：

- <1>參與公開招標之投標廠商須先行經過資格標及技術標之分段審查。各分段審查均合格者，始得參與價格標之開標。
- <2>如投標廠商有政府採購法第一百零一條之情事，經刊登於政府採購公報，並依政府採購法第一百零三條處分者，於停權期間不得參加投標。
- <3>於投標須知中訂明參加本計畫路線及車站工程標之投標廠商，最多僅能得標兩項工程

標。參加工程標之投標廠商應於投標時具結聲明，於得標兩項工程標時，其已參與工程標之投標而尚未開標者為無效，並不得異議。

(2) C1.2.3 公開招標作業程序：

<1>準備招標文件：略。

<2>招標公告：略。

<3>招標文件內容圖說之釋疑：略。

<4>投標文件之提送與審核：略。

<5>價格標之底價由乙方於開標前製訂後密封保管備用。

<6>價格標之開標與決標：

- 價格標之開標除另有規定外，應依招標文件公告之時間及地點公開為之。
- 合格之投標廠商應由廠商之負責人或其授權代表人參加開標，如投標廠商未能參加開標或逾時到達而喪失減價之權益時，事後不得對開標結果提出任何異議。
- 開標及評決得標廠商。
- 決標原則：
 - A. 如有涉及不法之情事，將不得決標。
 - B. 需符合招標文件及低於底價。
 - C. 應參照乙方之整體招標方式（含決標原則）。
 - D. 應符合相關法令規定。
- 開標之結果應送評決小組評決及決標。
- 評決及決標之紀錄交乙方據以辦理後續事宜。

<7>公開招標作業程序流程表如下：略。

3、招標情形：

(1) 九十一年四月一日高雄市政府與高捷公司共同訂定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案評決小組組織章程」，依該章程高捷公司推派代表陳○○（時任高捷公司副董事長）、賴○○（時任高捷公司總經理）兩人，高雄市政府則由謝前市長核派周○○（時任高雄市捷運局局長）、吳○○（前高雄市政府工務局局長，九十一年五月二十日離職）及鍾○○（前交通部主任秘書）三人組成評決小組。依前揭組織章程第六條規定，公開之招標作業其行政工作由高捷公司負責辦理，評決小組召集人得邀高雄市捷運局作必要之幕僚作業。

(2) 九十一年六月七日高捷公司辦理公開六標公告招標，同年八月十九日截止投標，公告之六個區段標為 CR5、CR6、CR7、C02、C03、C04，惟並未載明開決標順序⁵。其主要公告內容如下：

<1>廠商資格：

• 基本資格：

投標廠商得為單獨投標或共同投標。單獨投標須為本國甲等營造廠商；共同投標可由本國甲等營造廠商與本國廠商（包括營造、水電、環控及其他廠商）或外國營造廠商組合共同投標……。

• 特定資格：略。

<2>開標方式：

• 資格標及技術標分段審查均合格者，始得參

⁵ 依高雄市捷運局九十二年三月十七日高市捷會字第0920001065號函復審計部高雄市審計處有關抽查該局九十一年度財務收支應辦事項，「有關本次以公開之招標作業方式辦理之六個區段標開標順序，經高捷公司說明係由評決小組決定，並無預定之開標順序」。

與開標。

- 投標廠商不足三家，仍照常開標⁶。
- 價格標開標由高捷公司負責辦理開標作業，經逐家分別確認其總標價，並予登錄後，送評決小組考量價格及技術等因素，依決標原則辦理評決及決標。

〈3〉決標原則：

- 採總標價決標，並須低於底價。
- 總標價低於底價八成者，得不作為決標對象。
- 如所有合格廠商之總標價均高於底價時，由評決之最優廠商優先議減⁷，如進入底價即行決標。若仍未進入底價時，依序由次優廠商經前述原則議減及決標⁸。

〈4〉參加之投標廠商，最多僅能得標兩項區段標統包工程⁹。

(3)九十一年九月十六日開標前數日，五人評決小組商討決定開標當日進行之評決原則，周○○提出「為避免流標，由簡單之單一標（只有一家廠商或一組聯合承攬廠商投標之區段標案）先開標」之原則，另鍾善○○、陳○○及周○○

⁶ 依政府採購法第四十八條規定，公開招標第一次開標，應有三家廠商之限制。第一次開標，因未滿三家而流標者，第二次招標之等標期間得予縮短，得不受三家廠商之限制。

⁷ 最優廠商之評定標準為何？如評選項目、標準及權重等，並未明確規定。據臺灣高雄地方法院高雄捷運公開六標判決書內容表示，本案於公告後之釋疑期間，曾有廠商提出申請釋疑謂：依公告決標原則，若評決小組亦考量價格及技術因素，請公布價格標及技術標評比權重，及「最優廠商」之定義，是否為通過資格標及技術標且報價書「最低」之合格廠商？惟五人評決小組竟僅解釋稱：有關價格及技術標等因素之考量原則，將由評決小組決定，至「最優廠商」亦由評決小組決定。

⁸ 依政府採購法第五十三條規定，合格投標廠商之最低標價超過底價時，得洽該最低標廠商減價一次；減價結果仍超過底價時，得由所有合於招標文件規定之投標廠商重新比減價格。

⁹ 依政府採購法第六條第一項規定，機關辦理採購，應以維護公共利益及公平合理為原則，對廠商不得為無正當理由之差別待遇。本案招標公告限制投標廠商得標數，屬不當限制競爭，違反前揭規定。

提出「在地廠商優先」之原則，至於開標順序則由主席鍾○○決定。

(4)開標過程：

<1>據高雄市政府於九十四年十月間提出「高雄捷運行政調查報告」¹⁰所載，九十一年九月十六日開標當日上午八時三十分，假高捷公司二樓第一會議室舉行評決小組第五次會議，主席鍾○○指示高雄市捷運局報告技術標審查結果合格與否，至審查意見及評決優勝序位，則由委員自行評決。時至中午，主席宣布休息用餐，十二時三十分許，主席以請高雄市捷運局監視人員偕同監視報價書拆封及合格廠商確認報價書等為由，請監視人員先行離開會場至一樓會議室（即價格標開標地點）等候拆封報價；俟至十四時許，開標主持人賴○○至一樓會同開取原會簽彌封報價資料時，告知評決小組已決議因投標須知規定各投標廠商最多僅能得標兩個區段標，榮民工程股份有限公司（下稱榮民公司）參與三個區段投標，故以僅由榮民公司與其他廠商共同投標一家廠商投標之區段標（CR6、C03）先行開啟，及一次開啟兩個區段標，共分三階段審議評決原則。由見證律師及廠商確認 CR6 及 C03 區段標報價後，相關報價資料及底價封送往二樓評決小組會議會場，經主席拆封底價及廠商報價，宣布評決結果 CR6 及 C03 兩區段標由榮民公司

¹⁰ 高雄市政府於九十四年八月二十一日泰勞抗爭事件爆發後，代理市長葉○○於同年十月七日下午下令成立「高雄捷運五人調查小組」，成員為代理市長葉○○（召集人）、副市長湯○○、副市長鄭○○、市府秘書長郝○○及政風處長黃○○，調查媒體報導之相關重大議題。

與其共同投標廠商得標。

<2>嗣主席宣布續開 C02 及 CR7 兩區段標，其中 C02 區段標因兩家廠商報價均高於底價，依決標原則由評決小組評決優勝序位後議減，陳 00 發言，依高捷公司籌備處所提投資計畫書有關促進產業景氣回升及改善高屏地區失業率之承諾，建議由設籍高雄市之隆大營造股份有限公司（下稱隆大公司）暨日商前田建設工業株式會社（下稱日商前田建設）為最優廠商，經徵詢周○○贊成，吳○○表示同意，賴○○亦點頭默認。另 CR7 區段標亦因三家廠商報價均高於底價，復依上開原則及綜合考量技術標與報價後，一致評決日商大豐營造股份有限公司（下稱日商大豐公司）與光盛營造股份有限公司（下稱光盛公司，設籍高雄市）為最優廠商，大成工程股份有限公司（下稱大成公司）為次優廠商，中華工程公司（下稱中華公司）為第三優先廠商。上開評決結果及紀錄送交高捷公司，主席指示俟完成六個區段標之價格標後，再由高捷公司辦理後續議減事宜。又相關人員續行回到一樓會議室開啟 CR5 區段標價格封，主持人賴○○就榮民公司暨日商奧村組建設（下稱日商奧村組）共同投標之報價封，以榮民公司已取得兩個區段標，依投標須知不得再參加第三標為由，欲直接交該公司授權人員簽收領回，惟榮民公司授權代表以共同投標廠商不同，該公司應有選擇區段標得標之權利為由，要求高捷公司以正式

公文說明及退回未拆封之價格標¹¹。嗣經開啟 CR5 及 C04 區段標價格封送往評決小組會議審議，CR5 區段標傳閱各委員確認聯鋼營造股份有限公司¹²（下稱聯鋼公司）暨日商華大成營造工程股份有限公司（下稱日商華大成）共同投標之報價低於底價，宣布由該共同投標廠商得標；另 C04 區段標共同投標廠商因報價高於底價，經評決為最優廠商，將評決紀錄送交高捷公司辦理後續事宜。

〈3〉評決小組會議評決各區段標決標及優勝廠商序位後，十八時三十分許由賴○○玉通知各區段標準備於二樓會議室當場議減，並依各標合格廠商家數決定議減區段標順序為 C04、C02、CR7。區段標 C04 最優廠商新亞建設開發股份有限公司（下稱新亞公司）暨馬來西亞金務大股份有限公司（下稱金務大公司）議減過程中，因僅得議減三次¹³，於二次減價（第一次減四億六千一百三十萬元，第二次減五千五百萬元）後仍未低於底價，主持人賴○○爰告知該廠商可至外面會議室商議減價，廠商退席後賴○○旋至評決小組處與其他委員交談，嗣後周○○與陳○○交談，陳○○復與賴○○交談後步出會場，稍後

¹¹ 榮民公司所投之 CR5 價格標經判定資格不符後，該公司並未領回，存放於高捷公司保險箱內。高捷公開六標弊案經媒體報導後，九十四年九月二十八日高雄市議會決議要求開封 CR5 區段標價格封，經高捷公司徵得榮民公司同意後，同日下午十四時於高捷公司會議室由總經理范○○親自開啟，報價為四十四億五千萬元。

¹² 賴○○當時除係高捷公司總經理外，亦為聯鋼公司董事長。

¹³ 依本案評決小組第三次會議紀錄，有關高捷公司區段標統包工程招標文件疑義澄清表項次三，高捷公司補充說明招標公告第八條第（四）款如下：如所有合格廠商之總標價均高於底價時，由評決之最優廠商優先議減三次，如進入底價即行決標。若仍未進入底價時，依序由次優廠商經前述原則議減及決標。

該廠商進行第三次減價時，即進入底價決標。區段標 C02 最優廠商日商前田建設暨隆大公司經二次減價後（第一次減二億七千六百萬元，第二次減五千萬元），進入底價宣布決標。最後議減區段標 CR7，最優廠商日商大豐公司暨光盛公司以無法減價為由放棄議減，改由次優廠商大成公司議減。該廠商進入會場時，周 00 即趨前細語交談，大成公司第一次減一億元，第二次減八千萬元，第三次僅減一千三百二十萬元，即進入底價決標。二十時五分許，評決小組主席鍾○○以完成開標評決作業宣布散會。

<4>評決結果：詳表六。

4、高雄市政府「高雄捷運五人調查小組」於九十四年十月十九日訪談高雄市捷運局前局長周○○略以：

- (1) 本案之精神所有工程全部交由特許公司發包，但要求特許公司不能只照顧股東，部分工程應以公開方式辦理招標。高捷公司籌備處提送第二階段申請文件之投資計畫書有關「融資機構評估意見書」提及「土建工程等非自償部分將由特許公司承作六百億元，其餘由『高雄市捷運局』以公開招標方式發包…」的內容是錯誤的，我們從沒有這個觀念，我們認應依行政院八十八年六月四日核定之原則，全部交由民間公司辦理。
- (2) 工程會釋示高雄捷運工程不適用政府採購法，第三次甄審委員會討論之重點在額度，而非是否政府採購法之適用。當時高雄市捷運局估計政府要出資一千二百億元，所以建議以半額

六百億元由特許公司自行招標；另六百億元必須以公開之方式招標以照顧非股東廠商。這一部分向謝市長面報說明之後，他也同意捷運局之處理意見。

(3) 公開招標（六標）一次公告招標是考量工程時程，因為股東標已經完成招標並動工，所以公開招標（六標）必須一次完成發包。至於公告的順序不一定是開標順序，開標當天有二個原則，其一，簡單的標先開；其二，不能流標。C03、CR6 區段標各只有一家廠商參標，故依據上述原則先開標。另外，得標價與底價之比高達百分之九十九點四八，是經過減價程序的結果，而非報價與底價相近。

(4) 我們考量培植在地廠商並照顧在地勞工，因公開招標六標僅 C02、CR7 區段標有在地廠商參標，所以列入第二批優先開標，並由在地廠商優先減價。

5、高捷 BOT 案公開六標司法機關偵審情形：

(1) 九十四年十一月十八日，臺灣高雄地方法院檢察署檢察官就「公開六標」評決小組成員以背信罪提起公訴，起訴犯罪事實略以：

<1> 公開招標公告部分：

鍾○○等五人評決小組本應依合約「公開招標」之立意，遵循政府採購法以公正、公平、公開透明原則及精神作業，鍾○○等竟為圖得聯鋼公司等特定廠商不法利益，於招標前置作業評決小組會議時，即決議價格標開標方式，以「資格標及技術標之分段審查均合格者，始得參與開標（無評比計量標準表）」……等不明確條款，分列於招標公告

內容，以便評決小組有黑箱運作空間。縱經多家廠商於招標公告後申請異議，請求公布價格標及技術標評比權重，及澄清「最優廠商」之定義。五人評決小組竟解釋稱有關價格及技術標等因素之考量原則，將由評決小組決定，至「最優廠商」亦由評決小組決定。復於開價格標時，擅自決議改變公告之開標順序……異於正常開標模式。而且，開標處所不對外開放（高捷公司一樓），先叫乙家競標廠商進入，先審認該家投標單及開啟標單，確認投標價格無誤復出場，再依序逐一開完各廠商價格後，開標人員再將各廠商價格標持至設於二樓之五人評決小組不開放之會議室開啟底價，由五人小組議決何家廠商得標，或決定由何家優先減價，但均秘而不宣，續同一模式開標，待開完六標後，再派員通知得標或未得標廠商，或通知得優先減價廠商進入減價，使競標廠商深感錯愕……未以公開方式議減等，完全違反公正、公平、公開透明原則。

<2>CR6、C03、CR5 區段標部分：

賴00明知渠於辦理招標、開標、評決作業時，身兼聯鋼公司監察人，且按月領得聯鋼公司薪資，及聯鋼公司投標CR5標等情，與其兼任評決小組成員及參與訂定公開六標底價等事務間，存有利益之衝突…竟將CR5底價於不詳時間、地點洩漏予聯鋼公司。復於審查資格標、技術標時，知悉榮民公司投CR5、CR6、CR7等三標，且推斷榮民公司另取得CR4股東標後，再標得CR5相連，方便界面整合，

及可節省工程成本，故勢在必得，評決小組為排除榮民公司參與CR5競標機會，擅改招標公告順序，決議將榮民公司與日商奧村組聯合投標之CR6標（僅有一家共同投標團隊投標），及榮民公司、皇昌公司及華升公司聯合投標之C03標（僅有一家共同投標團隊投標）等兩標案，予以先行開標……使榮民公司於CR6、C03兩標決標前無法獲得公開之資訊，對其所投之CR5、CR6及C03標案作出取捨，開完CR6、C03榮民公司團隊價格標後…，認定均已進入底價，決議榮民公司團隊得標，並取消榮民公司與日商奧村組聯合投標CR5標團隊之決標資格…致令聯鋼公司暨日商華大成所組成之投標團隊以高於榮民公司與日商奧村組之投標價格二億七千萬元取得CR5標。

<3>C04 區段標部分：

議減過程中，議價廠商新亞公司暨金務大公司經兩次減價均未能進入底價，賴00遂宣布中場休息，並與陳00及周00討論，陳00抽出賴00手上底價封檢視底價後，立即步出會議室至廠商議價代表朱○○處交談，予以洩漏工程底價，隨後朱台森等人再行議減時，即以高達百分之九十九點八六不合常情的標比進入底價而得標。

<4>CR7 區段標部分：

獲議價權廠商大成公司於開標前六日，由該公司總經理莊○○、經理黃○○等，在高雄國賓飯店設宴招待周00，商談投標相關細節，並予以洩漏工程底價……復於開標當日黃文財進入議減價會場時，周○○即趨前

細語交談，協調或再次告知底價，嗣後大成公司即以高達百分之九十九點八九標比進入底價而得標。

<5>C02 區段標部分：

評決議減價優先順序時，首由陳○○發言以改善高屏地區失業率，照顧在地廠商為由（實則引進泰國勞工），表明支持隆大公司優先議價，吳○○、周○○即接續發言支持…議減價時，隆大公司代表楊景行在賴○○示意減價下，第一次減價金額高達二億五千六百萬元，第二次減價時竟只略減五千萬元，即以標比高達百分之九十九點八三之四十五億六千萬元得標，渠等亦同前，顯於不詳時間、地點洩漏底價予隆大公司。

<6>綜上，周○○、鍾○○、吳○○三人係受高雄市政府委託擔任「評決小組」成員；陳○○、賴○○二人係受高捷公司委託擔任「評決小組」成員…均為為他人處理業務之人員，竟意圖為特定廠商之不法利益，違背其受高雄市政府及高捷公司委託其任務之行為，未依公正、公平、公開透明原則及精神辦理上述六標工程之招、決標作業，任意變更開標順序，洩漏底價，致使特定廠商得標，排除其他廠商競標，無法降低成本，致生損害於高雄市政府及高捷公司之利益。

(2)九十六年七月三十一日臺灣高雄地方法院判決略以：

<1>鍾○○為依據法令從事公務之人員，對於職務上之行為，收受賄賂，處有期徒刑四年，褫奪公權二年，所得之三百萬元應予追繳並

沒收。

<2>吳○○為依據法令從事公務之人員，對於職務上之行為，收受賄賂，處有期徒刑十二年，褫奪公權六年，所得之二百萬元應予追繳並沒收。

<3>周○○、陳○○、賴獻玉均無罪。

<4>理由要旨：

- 鍾○○坦承收受賄賂犯行，且據證人於偵查中證述明確，並有資金往來交付之匯款單及取款憑條等資料可資佐證。
- 吳○○坦承有於 C02 區段標開標當場以電話洩漏底標價予陳○○，及有收受張○○二百萬元，○惟辯稱二百萬元係台北行天宮開發案之報酬，但此部分業經陳○○、張○○於偵查中以污點證人之身分指證明確，並於審理中證述無誤，應堪認定。
- 評決小組成立所依據之組織章程，係高雄市政府與高捷公司雙方當事人以行政契約方式約定，負責執行高雄市政府監督高捷公司在辦理公開招標作業程序之任務性編組，就此而言，評決小組各委員有受託公務員之身分，自屬新刑法所稱之公務員。又因鍾○○、吳○○擔任評決小組委員於行為時本為舊刑法及貪污治罪條例所稱之依據法令從事公務之人員，亦同為修正前刑法所定之公務員。因此，不論依修正前或修正後之規定，鍾○○、吳○○兩人均屬貪污治罪條例第二條所規定之人員……認鍾○○、吳○○為依據法令從事公務之人員。
- 周○○、陳○○、賴○○無罪部分：

- ◇本件公開六標並無政府採購法之適用，業經主管機關工程會函示甚明，周○○、陳○○、賴○○依此而不依政府採購法進行公開六標之招標，主觀上並無違背法令之故意。
- ◇公開六標評決小組委員本即有一定之權限，可決定決標原則及開標順序，其等所為並未違背法令或興建營運合約，且招標公告並未明訂開標順序，評決小組自無故意變更開標順序之問題。
- ◇周○○、陳○○、賴○○抗辯其決定「單一標先開」及「在地廠商優先」原則，有利高捷標案儘速決標，且有扶植在地廠商之作用，並非故意圖利特定廠商之設計一節，經查，並無積極證據證明此兩項原則之決定，係用以圖利特定廠商，所辯尚非不足採信。
- ◇依勘驗開標當日政風人員所攝光碟內容，並未見該三人有何洩漏底價之情形，且相關得標廠商代表亦於偵查及審理中證述未接獲該三人洩漏底價。

(3)九十八年六月五日臺灣高等法院高雄分院判決略以：

- <1>吳○○犯背信罪，處有期徒刑一年六月，減為有期徒刑九月，扣案二百萬元沒收。
- <2>鍾○○原判決撤銷，改判無罪；周○○仍維持無罪判決。
- <3>鍾○○改判無罪及吳○○僅以背信罪判刑與一審法律見解差異部分：
 - 高雄市政府與高捷公司簽訂之興建營運合

約其性質為民事、私法契約，而非公訴意旨所稱之行政契約。吳 00、鍾 00 等五人擔任評決小組成員，係為高捷公司處理評決事務之人，所執行之評決事務並非公權力之行使，而僅係屬私經濟行為，渠等並非受政府依法委託執行公務之人，是其顯非修正後刑法及貪污治罪條例所指之公務員；原審一方面認本件公開六標無政府採購法之適用，另一方面認被告為依據法令從事公務之人員，對於違背職務之行為，收受賄賂，其法律見解容有矛盾。

- 高捷公司依興建營運合約自行辦理系爭六標公開招標，乃是該公司本身選擇興建工程分包商之招標程序，並非受到高雄市政府的委託。準此，本案系爭「公開六標」工程應無政府採購法及其相關法規的適用。

(4) 全案尚繫最高法院審理中。

(二) 權利金：

1、形成經過：

依甄審委員會第三次會議決議及申請須知修訂與補充資料第 7.1.3.3 條財務計畫中規定，為提高民間投資額度，請入圍申請人悉以不收取權利金之條件研提投資計畫書及報價書，但未來如最優申請案件之投資條件與主管機關可接受之條件底限有重大差距時，不排除以權利金機制納入作為協議雙方投資條件之方法。嗣甄審委員會第五次會議決議，評定政府投資額度九百三十六億九千六百萬元，惟兩家報價中之政府投資額度均超過該額度，遂依甄審委員會第四次會議決議及申請須知規定納入權利金機制於議約時討

論。嗣甄審委員會第六次會議確認權利金機制存在，金額為一百一十億元。有關權利金之相關法令及合約如表 E7；權利金、高雄市政府之說明如表 E7-1；權利金、相關機關之意見如表 E7-2。

2、興建營運合約權利金十億元折抵費用情形：

(1)緣由：

依據興建營運合約第 14.1.2 條「乙方因辦理本合約附件 C4.1 所增加之全部工程經費，全部由乙方負擔，於興建完成時即視為乙方已支付權利金新台幣壹拾億元。」

(2)範圍：

興建營運合約附件 C4.1(C4.1.1~C4.1.7) 共有七項，其新增修正經費詳如表七。

(3)高捷公司之說明：

高捷公司於九十九年二月十一日以(○九九)高捷 D2 第 0299 號函復本院說明如下：

<1>原興建營運合約附件 B2.1 工程經費表內容，該七項工程所處車站之合約總經費為七十一億三千六百五十六萬三千元(而此七項工程折抵十億元權利金為預估金額)。

<2>高捷公司於九十一年十一月十一日以高捷 VP 字第 3024 號函送高雄市捷運局，有關「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」相關工程經費修正結果，並於九十一年十二月二日高市府捷設字第 0910060251 號函，獲高雄市政府同意，修正後此七項工程所處車站之總經費為一百零一億七千九百八十九萬元，故此七項工程所處車站差異總經費為三十億四千三百三十二萬七千元。

<3>綜上所述，此七項工程總經費為三十億四千

三百三十二萬七千元。

3、高捷公司權利金之會計處理：

(1)高捷公司於九十九年二月十一日以(○九九)高捷D2字第0299號函復本院有關該公司權利金帳務處理之說明如下：

<1>依興建營運合約 14.1 權利金之規定，高捷公司應支付高雄市政府一百一十億元，作為該公司取得於特許期間內興建營運紅橘線路網捷運系統，暨依照開發合約進行開發使用權利之對價。

<2>據上述，該公司之權利金支出，係取得興建及營運紅橘線路網之權利而須支付之必要代價，依財團法人中華民國會計研究發展基金會(八八)基秘字第173號解釋函，公司於取得地上權時，「應將未付清之『權利金』折現認列負債，權利金應依使用性質列於固定資產、無形資產或其他適當項目項下並於有效期間內逐期攤銷」，至於攤銷之權利金，只要在建造期間內，則「應轉入建築物成本。」

<3>又，興建營運合約 14.1.3 規定，高捷公司於償還銀行融資之本金及利息(金額全部還本付息)後，每年按稅後盈餘一定比率提撥權利金，至達九十四億元為止。該公司計算應付權利金之方式，為先分年基於償債計畫中之預估盈餘而預估須給付高雄市政府權利金之金額，再按中央政府建設公債之利率折現至民國九十年度。

(2)高捷公司歷年財務報表之表達：

與權利金相關項目，分負債及資產二類，

負債為「應付權利金」，資產則為「權利金」。
相關項目歷年餘額如表八及八之一。

(3)財團法人中華民國會計研究發展基金會之解釋函：

<1>財團法人中華民國會計研究發展基金會為我國制訂財務會計準則之機構，其設有問題研議小組，回答財務報表編製者或其查核會計師所遭遇之會計問題。

<2>於本案調查期間，本院就會計研究發展基金會八十八年十月二十一日(八八)基秘字第173號解釋函之正確性洽詢該會，該會於一百年一月七日更正該解釋函，並表示「依來函所述，公司於取得地上權時，應將未付清之權利金折現認列負債，支付權利金所取得之『地上權』應依使用性質列於固定資產、無形資產或其他適當項目項下並於有效期間內逐期攤銷，而在建造期間內攤銷之權利金應轉入建築物成本」，故得認列為資產之項目，自原解釋函之「權利金」，更正為地上權(「支付權利金所取得之地上權」)，因此進行上述交易作出支付承諾之企業個體只能將應付「權利金」認列為負債，而不得將「權利金」再認列為資產(詳見100.1.7該解釋函之內容一)；各期支付現金，並非在取得權利金資產，而在償還應付權利金負債。

(三)公共藝術：

八十四年九月六日高雄市捷運局舉辦「高雄捷運車站建築與公共藝術座談會」，行政院文化建設委員會於八十七年一月二十六日通過「公共藝術設

置辦法」，規範公共藝術應經直轄市政府所設之公共藝術審議委員會審議通過等方式。八十七年十一月二十七日高雄市政府參照公共藝術設置辦法，經市長核准訂頒「高雄捷運公共藝術審議委員會設置要點」。高雄市政府與高捷公司於九十年一月十二日簽訂興建營運合約時，係依高捷公司原投資報價書「高雄捷運公共藝術總金額不低於一億八千萬元」之條件議定合約條款，以作為高捷公共藝術預算經費。有關公共藝術設置辦法之修正情形詳表 E8、公共藝術設置計畫送審及核定經過如表 E8-1。另興建營運合約之相關規定如下：

1、興建營運合約 1.1.2 條「申請須知修訂補充資料及補充規定」3.1.2.2 車站規定，特許公司應依「文化藝術獎助條例」及相關規定在車站規劃設置公共藝術。

2、合約綱要性車站工程設計規範：

(1) 1.1.4 法規：車站設計除依「車站設計規範」之規定外，如未有規定者，則依相關法規進行設計，其法規應包含但不限於以下所列… (14) 文化藝術獎助條例及施行細則 (15) 公共藝術設置辦法。

(2) 1.6 公共藝術：(1) 特許公司應聘請公共藝術策劃人一名，負責各車站所有公共藝術業務，且為藝術家與建築設計者間之協調人。(2) 特許公司應將藝術品設置計畫書送經高雄捷運公共藝術審議委員會審議。(3) 設置計畫所需相關文件含如公開徵選、委託藝術家執行方式、民眾參與計畫及經費預算案等。

(四) (牽涉偵查秘密略不公布，下接 75 頁)

(五)財務監督：

高捷公司經理部門係指一級主管以上經理人，包括總經理、總經理特別助理、各部門副總經理及助理副總經理，合先敘明。

1、高捷公司工程支出之管控：

(1)管控權責：

依據高捷公司工程管理權責劃分表，「工程計畫預算(含追加)之核定」(權責劃分表第二項)、「預算之控管」(權責劃分表第三項)之權責係分屬董事長及總經理。依業務劃分，工程預算之管理則歸工程管理處之職責，惟工程管理處於九十四年四月遭裁併(至各相關單位)。

(2)工程計畫預算：

高捷公司興建時期，工程係由工程管理處負責規劃，並編有工程計畫。其主體工程發包費用(預算)達七百七十八億四千七百五十萬元，該處於九十年十月二十五日將「工程計畫預算」提董事會通過。

(3)工程計畫預算之編製與核准：

工程管理處於九十年十一月二十六日依上述董事會核定之「工程計畫預算」，製作「工程計畫預算編製說明」，將政府投資額度之一千零四十七億七千萬元及民間投資額度之三百零四億九千萬元分配至各工作項目，作為各單位辦理發包及管控預算之依據，惟該案公文經理部門未核批。

(4)工程計畫預算管控辦法之訂定與核准：

高捷公司工程管理處為控制工程興建預算

不致超支，於九十一年一月二十九日訂定「工程計畫預算管控辦法」。該辦法應由總經理核定後施行，惟進行簽辦程序時未獲總經理批示。月餘後總經理在九十一年三月十三日於簽辦文件上指示依企劃處意見，俟「會計制度」核定公告後，再將該辦法簽陳總經理核定，惟在此之前各單位可先依該辦法辦理。因該辦法非正式核定，工程單位可不遵循辦理。九十一年九月三十日董事會通過「會計制度」後，總經理亦未再作出再訂定管控辦法之指示，而當時各主要工程均已發包完成。

(5) 工程預算實由經理部門自行管理：

前述工程管理處雖曾擬「工程計畫預算編製說明」、「工程計畫預算管控辦法」，供工程發包遵循，作為管制之依據，惟當時經理部門似認無由專責單位進行預算管控機制之必要，二項規定均無法公告施行，且九十一年十二月二十六日董事會尚進一步將工程管理處處長異動為品保中心處長，掌管一千三百五十二億六千萬元工程之工程管理處竟無負責主管，日後，經理部門並未再作出指示。高捷經理部門逕行決定進行工程，自此即無管控機制，舉凡工程招標時底價之訂定、議價，其後工程款之變更（追加）等全與預算脫節，預算之執行缺乏管控，此為主體工程實際支出超過前董事會核定七百七十八億四千七百五十萬元上限，致使一千零四十七億七千萬元預算超支的原因之一。

(6) 會計制度：

九十一年九月三十日高捷公司董事會通過

「會計制度」，其中第十五章「預算之編製程序」規定須編列預算與檢討其執行之期間，僅為年，非月或季，執行上由各單位每年提報所需預算，年末再檢討有無達成，並無管控以前年度及整體預算之機制，與興建期間須嚴加管控工程預算之執行的管理模式，相距甚遠。

(7)高捷土建工程預結算數比較如表十及十-1。

2、高雄市政府或捷運局對高捷公司之查核：

(1)查核機制：

高雄市捷運局表示，該局除遴聘財務顧問提供專業協助外，特成立由相關科室組成之「財務檢查工作小組」，於每次財務檢查前，審核修訂該次財務檢查工作計畫，並併同財務顧問執行財務實地查核。

<1>興建階段：

- 依合約第五章 5.6 財務檢查權規定，高雄市政府定期應派員檢查高捷公司之財務情況，必要時並得執行不定期財務檢查。是項規定亦適用於營運期。高捷之興建期間自九十年度至九十六年度止，該期間財務檢查，係由高雄市政府財務顧問安侯建業聯合會計師事務所執行。
- 依據興建營運合約第十章「查核、監督、驗證與認證」，明確規定於高雄捷運系統興建階段高雄市政府委託獨立驗證認證機構（即品質及安全管理監督顧問，C3C），於施工期間隨時進行監督、稽查及檢查等工作。對於此工作，高雄市捷運局會同品質及安全管理監督顧問（C3C），以定期與不定期方式採取重點查驗、品質及安全稽查及工地檢視方式

進行監督管理查核作業。

- 於興建階段，為確保施工品質，採取三級品質管方式（即一級品質管制作業由統包商執行、二級由高捷公司工程處/工務所執行及三級由高捷公司品保中心執行）。高雄市捷運局除要求該公司落實施工品質及安全管理作業外，亦會同品質及安全管理監督顧問（C3C）執行施工品質重點查驗、品質及安全稽查與工地檢視之監督管理查核作業，另高雄市捷運局亦不定期針對工程稽查/查驗缺失召開檢討會，以落實監督管理查核機制。

<2>營運階段：

- 依合約財務檢查權之規定，營運期間九十七年度至九十八年度之財務檢查，係由高雄市政府財務顧問安永聯合會計師事務所執行。
- 大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法第五章檢查，明確規定地方主管機關每年定期及臨時檢查方式對營運機構進行監督管理查核作業。

(2) 高雄市政府或捷運局進行之相關查核：

<1>財務檢查：

- 高雄市捷運局自九十二年開始指派其財務顧問至高捷公司進行財務檢查，並於查核後提出「建議及改善事項」，迄一百年五月十三日止，興建期及營運期分別進行六次及四次查核，合計共十次，並提送十二份「建議及改善事項」。
- 高雄市捷運局表示，財務顧問於每次執行財務實地查核完成後，均提出財務檢查報告，針對檢查之項目說明查核結果，並提出建議

改善事項，報告內容經高雄市捷運局財務檢查工作小組討論後，正式將建議改善事項函捷運公司配合改善。高捷公司改善後提報辦理情形，由財務顧問予以複核，如無再要求捷運公司進一步改善之事項，則該局接受該公司之改善處理。

- 另高捷公司於每季結束後一個月內提送當季財務報表、於每會計年度終了後四個月內提送年度財務報表，高雄市捷運局將併請財務顧問予以分析複核，提出初步複核待詢事項，請高捷公司提供書面說明，經該局審核再由財務顧問複核，如無須捷運公司進一步說明事項，則提出分析複核意見（含建議事項），將建議事項函捷運公司配合辦理。

<2>工程查核：

興建期間，交通部及高雄市政府等單位不定期對捷運各區段標辦理相關查核，另C3C 每月定期對各區段標執行工地巡檢及不定期之檢視。

(3) 專案查核：

高捷公司前監察人尹 00 先生委託「資誠會計師事務所」對該公司辦理專案查核於九十五年十二月二十五日將專案報告函送該公司計提出發現事項三十七項。高捷公司表示，部分事項已說明釐清，仍在法律訴訟或檢調偵辦中之事項，則須待司法判決確定後釐清，餘需改善之事項，各單位均已改進。該公司並未將查核報告提送高雄市政府或捷運局。高雄市政府亦表示，該公司是否委請資誠會計師事務所進行專案查核，該府並未知悉，亦未收到專案查核

報告。

3、高捷公司之特定支出（詳表十一）：

- (1) 高捷公司於一百年五月十三日表示，基於宣傳高捷形象之需要，該公司透過贊助南主角文化事業有限公司（下稱南主角雜誌）辦理媒體行銷，以系列專題及形象廣告等方式正面報導高雄捷運建設。該公司自九十一年六月十二日起至九十九年五月七日止共計支付南主角雜誌五百三十六萬七千七百五十元整，其中九十一年六月至九十三年一月期間，贊助該雜誌三百零五萬元，而相關報導係自試刊一號（九十一年五月五日至五月十九日）至第五十期（九十四年二月一日至二月二十八日）。高捷公司支付南主角雜誌之支出詳表十一-1 及十一-2。
- (2) 高捷公司於一百年五月十八日函復本院表示，該公司因應紅線通車之公關需求，避免高捷成為立委選舉及總統大選各方攻防及議題炒作之焦點，造成該公司形象之負面影響及打擊民眾搭乘意願。經參考同屬國內 BOT 案之高鐵公司委託專業公關顧問因應外界負面議題之經驗，該公司聘請新高山行銷顧問公司擔任公關顧問（該公司為長期協助高鐵公司處理公關事宜之配合廠商），服務費用為每月五十萬元，主要服務內容包含社情分析、行銷規劃、危機處理等，服務期間自九十六年十月一日至九十七年九月三十日止，共計支付六百萬元，相關支出情形如表十一-3。
- (3) 高捷公司依「評決小組組織章程」第七條之規定，「評決小組委員均為無給職，但依規定支給審查費、出席費及差旅費。」故該公司考量

案件性質，訂定給付標準。相關支出情形詳表十一-4。

<1>核發審查標準及審查標的如下：

- 第一階段為「同意招標文件及招標公告」，支付每位委員每標審查費二萬元，每位委員六標共計十二萬元。
- 第二階段為「評決及決標」，支付每位委員每標審查費五萬元，每位委員六標共計三十萬元。
- 綜合審查，針對公開招標發包案整體作業進行綜合審查，支付每位委員每標審查費二萬元，每位委員六標共計十二萬元。

<2>差旅費給付標準係參照「中央機關公務員國內出差旅費報支數額表」，以簡任級人員支付，住宿一千六百元，膳雜費五百五十元。旅費部分，因考量委員居住地區，由台北地區前去之委員，除前述住宿及膳雜費外，另給付二張機票費用四千元及計程車費一千元。高雄地區之委員則無支付此項費用。

(4)九十三年十二月二十二日高捷公司報支清單列有探視高雄市捷運局局長周 00 住院手術慰問金二十萬元。

四、高捷工程僱用外籍勞工之過程：

(一)勞委會九十年公告停止外勞引進之決策背景：

- 1、依據勞委會九十年四月二十日「研商行政院擴大公共建設投資所增工作機會，應優先進用本國勞工及暫停重大工程得標業者申請引進外勞等相關事宜」會議決議，基於當時國內營造業失業率偏高，營造業失業者已足以提供重大建設之人力

需求，該會爰於九十年五月十日公告自九十年五月十六日(含)起停止重大工程申請引進外籍勞工。公告內容如下：

主旨	茲公告停止重大工程申請引進外籍勞工。
依據	一、就業服務法第四十三條第二項、第四十五條。 二、外國人聘僱許可及管理辦法第三條。
公告事項	一、基於國內營造業失業比率偏高，營造業失業者已足以提供重大建設之人力需求，爰停止重大工程申請引進外籍勞工。 二、本公告以工程主辦機關收取工程投標標單期間之始日(如無工程主辦機關收取工程投標標單期間者，則以工程合約之訂約日期認定)在九十年五月十六日(含當日)後，重大工程得標業者申請外籍勞工初次招募案、移轉至同一雇主承建之其他未曾申請招募外籍勞工作為適用對象。 三、本公告所稱「重大工程」，係指本會八十六年九月二十日台八十六勞職外字第0902245號、八十三年十月八日台八十三勞職業字第89100號等公告重大工程、製造業二億元以上重大投資興建工程、公私立學校、社會福利機構及醫院興建工程，及八十二年八月六日台八十二勞職業字第45656號公告，非屬營造業者，本身有新設廠或擴充設備事實，經該業中央目的事業主管機關認定為重大經濟建設投資而自行統籌規劃營建或安裝設備興建工程。

2、行政程序：

勞委會法規會於九十年四月二十七日簽以：「查本案停止重大工程申請引進外籍勞工，係屬行政程序法第一百五十九條第二項第二款規定協助下級機關或屬官行使裁量權之行政規則性質，依同法第一百六十條規定，應下達下級機關或屬官，且應由首長簽署，並登載於政府公報發布。本案宜依上開規定由鈞長署名以會函告知各相關機關、工會、商業團體或事業單位，又因本會公報係每月一日發行，上開會函似可於六月一日本會公報中補行登載，惟仍建議於公文下達日公開刊載於新聞紙。又本案因事涉人民權益，建

議發布新聞稿，以利周知。」案經前主任委員陳菊於同年五月三日用印同意。

(二)勞委會九十二年六月二十六日公告外勞引進不受九十年公告限制情形：

1、公告內容：

主旨	茲公告在九十年五月十六日前由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府之重大工程（BOT），得申請聘僱外籍營造工。
依據	一、就業服務法第四十六條第一項第十款、第二項，第四十八條。 二、外國人聘僱許可及管理辦法第三條。
公告事項	<p>一、查依本會九十年五月十日台九十勞職外字第0221648號公告，自九十年五月十六日起停止重大工程申請外勞，係採不溯既往原則，又依信賴保護原則，對於已辦理招標及履約之重大工程，不受上開公告規定之影響。故經政府單位核准之BOT興建工程，其工程總金額在新台幣二億元以上，且工期在一年六個月以上（日曆天）且興建工程計畫係依當時外勞政策考量勞動力之使用者，如BOT之得標業者，其與政府單位簽訂BOT合約之時間在九十年五月十六日以前，得申請聘僱外籍營造工從事營造業工作。</p> <p>二、BOT之得標業者，應檢附工程合約及相關證明工程計畫擬訂係依當時外勞政策考量勞動力使用等文件，並以BOT合約所載之工程總金額及工期為計算基準，按當時工程經費法人力需求模式規定之人力費率及核配比例核算得聘僱外勞人數上限，統籌分配於BOT內之各項工程，並應將分配結果報本會核備。</p> <p>三、BOT合約內之各項工程得標營造商，於申請聘僱外籍營造工時，本會按BOT之得標業者送本會核備之分配結果，核發招募許可，不再依工程經費法個別計算。</p> <p>四、就業安定費之繳納依本會九十一年十一月二十二日勞職外字第0910200339號公告規定，一律調整為每人每月新台幣三千元。</p> <p>五、另有關BOT合約內容之各項工程得標營造商申請招募外籍勞工之簽證程序，依本會八十七年七月六日台八十九勞職外字第0214826號公告辦理。</p> <p>六、其他申請聘僱手續及有關許可、管理事項，悉依「就業服務法」、「外國人聘僱許可及管理辦法」及本會相關公告規定辦理。</p> <p>七、本公告自公告日起生效。</p>

2、行政程序：

勞委會職業訓練局於九十一年六月二十日簽以：「（一）查行政行為應有公平原則之適用，故本案對於 BOT 工程處理之原則一經確立，則有關 BOT 案件符合相同條件者，應一體適用之。（二）前述各項原則如經核定，即屬行政程序法第一百五十九條第二項第二款之裁量基準，故擬依該法第一百六十條第二項程序刊登本會公報發布之。並請本會綜合規劃處公報編輯小組協助刊登本會公報。」案經前主任委員陳○於同年六月二十四日批示「如擬」。

3、勞委會之相關說明：

九十二年六月二十六日公告簽核經過，依勞委會於九十九年七月十四日以勞職管字第 0990074273 號函復內容說明如下：

(1) 依據就業服務法第四十六條第一項第十款¹⁴、第二項及外國人聘僱許可及管理辦法第三條規定¹⁵，勞委會經政策評估，奉前主任委員陳菊九十二年六月二十四日核示，於九十二年六月二十六日以勞職外字第 0920205100 號公告在案。

(2) 九十年五月十日公告以工程發包為時點，九十二年六月公告卻以 BOT 標業者與政府簽訂合約為時點之理由：

由於民間機構投資興建並為營運，且營運

¹⁴就業服務法第四十六條第一項第十款、第二項規定：「雇主聘僱外國人在中華民國境內從事之工作，除本法另有規定外，以下列各款為限：十、為因應國家重要建設工程或經濟社會發展需要，經中央主管機關指定之工作。從事前項工作之外國人，其工作資格及審查標準，由中央主管機關會商中央目的事業主管機關定之。」

¹⁵外國人聘僱許可及管理辦法第三條規定：「…中央主管機關依本法第四十三條第一項第八款之規定為工作指定時，應就國內經濟發展及就業市場情勢，評估各種行職業之勞動供需狀況，規劃指定准予聘僱外國人之工作類別、國籍、人數及申請者之資格條件，並公告之。」

期間屆滿後移轉所有權予政府之重大工程業者，原屬符合勞委會八十六年九月二十日公告及八十七年三月十九日公告規定之重大工程資格，得向該會申請聘僱外勞者，於計畫投資興建之初，在行政管理與規劃整體工程人力，業擬定實行計畫並投入相當成本，惟該會九十年五月十日台九〇勞職外字第 0221648 號公告停止重大工程引進外籍勞工，對於 BOT 案件如何適用上開公告，尚非明確。經該會考量，因九十年五月十日之公告，係對於工程主辦機關收取工程投標標單之始日或以工程合約之訂約日期在九十年五月十六日後之重大工程案件停止引進外籍營造工，至已於上開指定日期前辦理招標及履約之重大工程，明定不受其公告規定之影響。該會為明確 BOT 工程之申審原則，爰於九十二年六月二十六日以勞職外字第 0920205100 號公告補充規定 BOT 合約須於九十年五月十六日前簽訂且符合重大工程之條件，及 BOT 興建工程計畫考量人力需求，已依當時外勞政策擬訂計畫者，得申請聘僱外籍營造工從事營造業工作。

(三)勞委會核准高捷公司進用外勞（二千六百八十八人）之決策轉折：

- 1、勞委會於本院約詢提供之書面資料說明略以，茲因 BOT 工程，應如何適用，該會九十年五月十日公告尚不明確，基於法律不溯及既往及信賴保護原則，該會爰以九十二年六月二十六日勞職外字第 0920205100 號公告 BOT 興建工程申請聘僱外勞有關事項，該公告就該會九十年五月十日公告為補充說明。

2、詢據勞委會表示，(郭副主委)「九十年公告禁止原則上是不溯及既往，但九十年公告未提到 BOT 案件如何適用，經過內部討論後，認為 BOT 還是要適用不溯及既往，而九十二年六月二十六日的公告是因為高鐵(按指台灣南北高速鐵路，下同)來問 BOT 可否申請，於是我們針對所有的 BOT 案全部加以解釋。九十二年的公告只是補充解釋 BOT 案，BOT 案得標在九十年五月十六日以前也可以適用。九十年的公告，只要重大工程的投標時點在九十年五月十六日前就不受限制。」(廖副局長)「九十年五月十日禁止我們只考慮到重大工程及獎勵民間投資的部分，但 BOT 就忽略掉了。高鐵當時是適用標準書來申請了。先有高鐵才有高捷，去援引高鐵所做成的公告。…高捷在九十年五月前與高雄市政府簽約，工期及金額均合公告，且其投資計畫書有考量使用外勞，所以我們核准他引進外勞，以二千六百八十八名為上限。先核准外勞名額，後才有招募程序。」

3、勞委會外勞政策之轉變詳表 E10。

(四)高捷公司申請引進外勞過程：

有關高捷公司申請引進外勞過程及結果詳表十二及 E11。

1、申請過程：

依據勞委會九十七年五月一日勞職管字第 0970508212 號函本院之「高捷泰勞引進及騷動事件查處說明」及其相關附件如下：

(1)高捷公司申請資格審核：

<1>高捷公司以九十二年九月二十四日(九二)高捷 A1 字第 3737 號函，就該公司所投資興建之高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網

建設案，向勞委會申請引進外勞。該公司並表示於備標期間，國內重大營建工程均引進外勞以降低成本。該公司參照當時國內重大工程得使用外勞從事營造之市場行情及法令規定，並依該公司當時計畫顧問「中興工程顧問（股）公司」所做已將外勞估算在內之「工程建造成本估算說明」（按：該說明載以本工程經費除參考"營建物價"所刊載之南部地區單價，及參考台北捷運工程單價外，並對大宗建材單價酌為調整。基本工資領班二千一百、技工一千九百、大工一千七百、小工一千五百），作為該公司當時估算工程建造成本之基準。

<2>經勞委會審核高捷公司與高雄市政府係於九十年一月十二日簽訂興建營運合約，又依高捷公司九十二年十二月二十四日檢附之BOT興建營運合約及投資計畫書第二冊第三章財務計畫第三之一百二十八頁、第三之一百六十五頁等文件，所載工程總金額為一千三百五十二億六千三百七十八萬八千元；預定工期約一千八百八十七日曆天，符合該會九十二年六月二十六日勞職外字第0920205100號公告之申請資格條件，該會於九十二年十二月三日勞職外字第0920606414號函，同意由高捷公司統籌以雇主身分辦理外國人申請，並依法及核准人數計算公式，核定高捷公司二千六百八十八名外勞名額。

(2)高捷公司申請招募許可：

<1>高捷公司辦理國內招募：

高捷公司依法定程序，先後於九十三年四月十三日及九十三年八月五日向高雄市政府勞工局訓練就業中心辦理求才登記，並於國內報紙刊登求才廣告三日招募本國勞工，等待十四日招募期間完成國內招募程序後，嗣於九十三年六月二日及九十三年九月二十一日就國內招募不足人數，分別向該會職訓局申請外勞招募許可。

〈2〉勞委會書面審查：

經勞委會依法審查高捷公司所送高雄市勞工局出具求才證明書及無違反勞工法令證明等文件符合規定，依行政程序及該會正常審查時效之規定，分別以九十三年六月十四日勞職外字第 0930611876 號函(核准八百三十名)及九十三年十月二十七日勞職外字第 0930613228 號函(核准一千八百五十八名)，共計核准高捷公司二千六百八十八名外國人招募許可。

(3)高捷公司引進方式：

〈1〉高捷公司係自行向勞委會申請取得外國人招募許可後，再以自行引進方式引進外勞(依勞委會「高雄捷運泰勞人權查察專案小組調查報告」九十四年八月二十四日調查結果)，卻與非屬該會核准設立之華磐公司簽定合約，協助其招募引進及辦理外勞引進後管理業務。

〈2〉高捷公司與三家泰國仲介公司簽訂招募合約，協助其國外招募勞工。

〈3〉高捷公司委任經勞委會許可設立之曜名公司向該會申請辦理五十三份外國人聘僱許

可。

2、高捷公司引進外勞人數：

勞委會於九十九年七月十四日以勞職管字第 0990074273 號函復本院表示，依高捷公司申請表件，該公司持該會九十三年六月十四日勞職外字第 0930611876 號及九十三年十月二十七日勞職外字第 0930613228 號招募函於九十三年七月至九十四年二月期間自行引進外勞共計一千二百四十名，又該公司於九十四年一月至九十四年八月期間另委託曜名公司持該會九十三年十月二十七日招募函引進外勞共計七百一十五名。另高捷工程使用外勞情形如表十三。

3、高捷公司與各區段標統包商簽訂之工程契約書中則載明：「全部技工及普通工除因需要且經工程司同意外，應優先僱用設籍於高雄都會區之本國勞工」（見高捷公司與聯鋼等區段標統包商簽訂之工程契約書一般條款 15.7）；又亦載明：「統包商應自行負責其外籍人員取得中華民國之入境證，且於到達後取得外國人居留證及工作證」。

(五)高鐵工程與高捷 BOT 案工程申請外勞引進之比較情形：

有關高鐵工程與高捷 BOT 案工程申請外勞引進之比較情形詳表十四，另勞委會依九十二年六月二十六日公告規定核准業者招募外籍營造工情形詳表十五。

(六)高捷外勞相關費用之收支情形：

1、高捷外勞之相關費用：

高捷公司於九十九年九月三十日以(○九九)

高捷 D1 字第 1578 號函復本院之相關說明如下：

(1)高捷公司向廠商收取外勞使用費情形：

高捷公司每月向外勞使用廠商收取外勞使用費每人二萬九千五百元，其中一萬五千八百四十元為外勞薪資，詳如表十六。

(2) 行政管理費之收取與退款情形：

高捷公司外勞管理於九十三年七月至九十四年九月份係委託華磐公司辦理，行政管理費（每人每月一千五百元）於九十五年一月結算，並於九十五年三月十六日將結算餘額退款予外勞使用廠商，總計行政管理費收入二千四百四十六萬五千六百五十元，成本支出九百四十五萬四千八百五十七元，退費金額為一千五百零一萬零七百九十三元。另該公司外勞管理於九十四年九月二十一日至九十七年全數離境期間，係由該公司自行管理外勞一切事務，由於結算未有結餘，故無退款予外勞使用廠商。

(3) 華磐公司收取管理費之用途：

華磐公司收取七千六百六十九元外勞管理費用包含宿舍、伙食、交通、水電、保全及庶務等費用，詳如表十六-1。

(4) 就業安定費之繳納：

高捷公司依職訓局開立「行政院勞工委員會就業安定費繳款通知單」於九十三年七月至九十四年六月皆以每人每月二千元如數繳納。惟職訓局事後認為每人每月應繳三千元，故重新追認九十三年七月至九十四年六月就業安定費差額總計一千一百九十七萬零一百一十九元，該公司即於九十四年十月二十五日全數支付，之後依職訓局開立之通知單，以每人每月三千元之金額繳納。另相關大事紀請詳表十六-2。

2、詢據勞委會表示：「(問：高捷公司提供每一個人統包商二萬九千五百，每一名外勞付一萬五千八百四十，其中再扣二千五百食宿費，其中差額中管理費要七千六百六十九是否合理？行情多少？如聘請本勞是否要花那麼多錢？)(副主委)華磐的外勞管理費七千六百六十九是不合理的，我認為二萬九千五百是高的離譜，我聽說台塑是不收管理費的，而高捷公司的行政管理費一千五百可能是重覆的。而且華磐的外勞宿舍環境非常的差。外勞管理本應由雇主承擔，所以無所謂外勞管理的行情。(廖副局長)這些錢是從政府的興建經費支出。實務上勞委會負責外勞的許可及管理，但外勞所從事的工程管理實非勞委會行政分工所能知悉。在地方政府方面亦非勞工單位而屬工程管理部门的權責。……(問：高捷公司的行政管理費要一千五百，是否合理？)(副主委)我們不知道高捷公司要如何行政管理，而且行政管理費亦不須報本會核准。」

3、高雄市政府行政調查報告之查證情形：

依據勞委會九十一年一月二十二日公告「製造業勞工」之一般製造業及製造業重大投資傳統產業每人每月就業安定基金二千元，另「重大公共工程營造工」新案之就業安定基金為三千元，但高捷公司向統包商收取三千元，卻僅繳交就業安定基金二千元。

4、臺灣高等法院高雄分院九十六年度矚上訴字第六號刑事判決書指出：

(1)高捷公司外勞每月領取之薪資為基本工資、加班費及獎金等項合計後，由華磐公司區分為膳宿費、匯款、留用款及實發金額製作成四份磁

碟片交予高捷公司審核，高捷公司再將外勞薪資轉帳至中國商業銀行鳳山分行（下稱中國商銀鳳山分行），該分行依外勞授權以華磐公司上開磁碟片資料將外勞之匯款匯入指定帳戶，及代扣服務費一千元，膳宿費二千五百元、勞健保費等費用後，其餘匯入外勞在中國商銀鳳山分行帳戶，該分行則將代扣服務費、膳宿費、勞健保等費用匯入華磐公司帳戶，外勞另授權由華磐公司提領現金二千元後交予外勞使用。

(2) 依中國商銀鳳山分行九十五年一月十九日（九五）中鳳字第十二號函附存款戶代扣款項授權書所載，外勞均同意授權中國商銀鳳山分行代扣服務費（按：或稱翻譯費）一千元匯入華磐公司帳戶，足見高捷公司引進之外勞均同意給付華磐公司服務費一千元，自不得依外勞事後片面之詞，即否認此部分同意扣款約定之成立。至該扣款約定是否符合公平？有無違反誠實信用？均屬民事勞務契約之爭議，尚難逕認華磐公司根據該書面授權所取得扣款行為有何不法所有之情。

5、臺灣高雄地方法院九十四年度矚訴字第六號刑事判決書指出，王彩碧辯稱「扣 1,000 元之翻譯費，是補管理費 7,669 元不足部分，管理費中翻譯費僅有十元，而華磐公司是依勞工人數決定翻譯人員，大約 50 至 80 人請一位翻譯人員，且經外勞同意並簽署書面，由伊指示會計謝蕙芬處理」。

(七) 相關機關調查結果：

九十四年八月二十一日晚間，高捷公司岡山北

機廠泰籍勞工宿舍區發生集體抗爭事件，有關事件發生經過及後續處理情形，詳如表 E12。至相關機關之調查結果略述如下：

1、行政院於九十四年九月十四日公布由政務委員許○○等調查之「高雄捷運股份有限公司與華磐管理顧問有限公司侵害泰勞權益事件政府機關管理制度與行政責任檢討報告」：

(1) 勞委會部分：

<1>依「行政院勞工委員會分層負責明細表」，勞委會外勞事項係負責「外籍勞工政策之擬定」以及「外勞輸出國之評估、選定、談判、簽約及協調聯繫等涉外事項」，就外勞政策之擬定，該會於九十年十月十九日發布「外籍勞工權益維護報告書」，已提昇「外勞權益保障政策」。

<2>政策與外勞業務檢查之具體執行間仍有相當落差，需就法令制度及執行面檢討改進。

<3>勞委會同意高捷公司引進外勞，係依據已公告之標準加以審查，並無恣意或疏失。

<4>勞委會成功推動台泰兩國於九十一年十二月二日簽署聘僱泰籍勞工協定，雙方同意設立直接聘僱計畫，有助於減少不當仲介之機會。惟有關推動直接聘僱計畫與減少仲介費用，仍需要與泰國政府進行更緊密之合作。

(2) 職訓局部分：

<1>有關「聘僱外國人申請案之許可及廢止許可事項」、「外勞管理事項」、「職業訓練、就業服務綜合性事項協調事項」，均屬職訓局之權責。

<2>高捷公司申請招募許可及聘任許可，職訓局

均依規定辦理。

- <3>「外國人生活管理計畫書」機制未能發揮應有之功效，勞委會職訓局負責「外勞管理事項」，有所疏失。勞委會於九十四年九月八日所發布之新聞稿中，亦表示將修正「外國人生活管理計畫書」規定，增列外勞動態資訊，加強外勞申審作業，並且建立經常性訪查機制，實地瞭解外勞生活、工作條件，督促雇主遵法善待外勞。
- <4>勞委會職訓局對於跨越數個行政轄區案件之檢查與管理方式，事前並未有明確釋示與協調，有所疏失。
- <5>地方勞工主管機關對於外籍勞工檢查業務之執行有所違失，勞委會職訓局自應負督導不周之責。尤其勞委會職訓局審查高捷公司之招募許可及聘僱許可，當可知悉預定引進外籍勞工人數眾多，卻未指示地方政府列為重點檢查對象，行政積極性有所不足。
- <6>職訓局六個業務組，其中僅有外勞作業組承辦「外國人聘僱之許可與管理」事務，且正式人力十分不足，人力結構並不健全。此等組織層級低與人力結構不健全之情形，影響外勞管理業務之規劃與執行效能。

(3) 高雄市政府勞工局：

高雄市政府勞工局未能主動履行檢查高捷公司「未依『外國人生活管理計畫書』執行」之責任，有所疏失。惟該案性質上為一跨越數轄區之案件，勞委會職訓局事前未能進行明確之釋示、規劃與協調，且勞委會職訓局對於「外國人生活管理計畫書」之機制規劃確實有所不

足，對於地方政府之執法有所影響。因此，於責任輕重之認定時，應予審酌。另目前該計畫書雖未留存於高雄市政府勞工局，該局仍可要求雇主出具，尚不構成管理與檢查之障礙，不能做為減免責任之理由。

(4) 高雄縣政府：

高雄縣政府勞工局並不因管轄問題可能存有爭議而能主動任事，此一部份值得肯定。惟高雄縣政府勞工局雖然受理該案，卻未能確實執行與追蹤，仍難辭其咎。此外，該案泰勞兩次申訴均由雲林縣政府外勞諮詢中心轉來，係因高雄縣政府外勞諮詢中心欠缺泰語人員，亦值得檢討。

2、勞委會九十四年八月三十一日「高雄捷運泰勞人權查察專案小組」調查報告：

- (1) 實地勘查外勞生活衛生環境，發現其不適合居住，管理方式不符人性，欠缺危機處理機制。泰勞抗爭事件主要肇因於外勞基本權益受侵害，勞動條件未獲保障，雇主管理不當、衛生環境欠佳所致，因此認為雇主對外勞生活管理有重大缺失。
- (2) 該專案小組提出二十四項改善要求，分別就缺失要求立即或限期改善。
- (3) 雇主違反就業服務法第五十四條規定。
- (4) 華磐公司向高捷公司收取管理費，支用細目交待不清，食宿費用二千五百元疑有重複扣款，且所取金額與坊間業者支付給仲介公司代為管理之收費行情，仍有一段價差，是否涉及利益輸送影響外勞權益應由檢調單位介入調查，依法查處。

- (5) 華磐公司非勞委會核准設立之仲介公司，雇主涉嫌提供不實資料，華磐涉嫌非法仲介。
- (6) 依就業服務法高雄市政府為法定地方主管機關，職掌外國人管理與檢查事項，外勞生活管理應由原核准雇主聘任外勞工作所在地高雄市政府執行查處。外勞生活所在地如非屬同一縣市，該管地方政府應透過外勞動態管理系統查詢外勞居留地後，依行政程序法規定，協調外勞居留所在地主管機關高雄縣政府代行查察。經查高雄縣政府勞工局曾於九十四年二月及八月接獲外勞投書，卻未能即時處理，涉嫌怠於職守。
- (7) 高雄市及高雄縣政府未能依行政程序法第十九條行政協助之規定積極作為，衍生外勞管理管轄權責爭議，均難辭其咎。
- (8) 勞委會補助縣市政府任用之外勞查察人力不足（高雄市十名，高雄縣三名），未落實督導地方主管機關管理工作，應負督導不周之責任。

3、高雄市政府「高雄捷運行政調查報告」：

- (1) 高捷公司於九十三年四月十三日以承包商名義向勞工局申請，隔（十四）日將求才廣告刊登於高雄不為人知之「皇家時報」（址設中壢市）三日，勞工局遲至「現場徵才媒合活動」當日（四月二十日）始登報刊登「高雄捷運公司擴大徵才 980 人」之廣告，惟勞工局仍核發「求才登記證明書」-營造工九百八十人。嗣因市議員質詢高捷公司對於公開徵才所遴用本國勞工之工作條件不合理，勞工局卻於九十三年八月二十七日核發高捷「無違反勞工法令

證明書」，同年九月九日專案函請勞委會釋示是否違反就業服務法，勞工局竟未待函釋，即於同年月十六日核發高捷公司第二次申請之「求才登記證明書」-營造工二千人，再於同年十月六日對勞委會交查函復查無就業歧視及妨礙本國人之就業機會及勞動條件之情事。高雄市政府勞工局涉有配額外流及查察不實、偽造文書之嫌。

(2) 九十三年間統包商需求量为八百二十九人，高雄市政府勞工局卻先後二次核准共二千九百八十名，超過勞委會原核算可聘任外勞人數二千六百八十八名上限，嗣高捷公司進用一千七百一十七名泰勞，疑有強迫統包商使用等情。

(3) 九十四年四月十七日勞工局主任秘書即收受泰勞投訴書，具體指明華磐對渠等生活管理問題，投訴書經翻譯後送該局第三科，竟遭擱置，且譯文出現「華磐」之精準翻譯，足見該局明知「華磐公司」係高捷公司所聘管理公司，涉有故意包庇。

(八) 司法偵審情形：

有關臺灣高雄地方法院檢察署偵辦高捷相關案件起訴、判決情形，業經臺灣高雄地方法院檢察署於九十九年二月九日函復本院在案，詳如表 E13。

(九) 高捷泰勞事件責任究處情形：

有關高捷泰勞事件行政責任究處詳如表 E14。

1、高雄市政府行政懲處情形：

高雄市政府勞工局業於九十四年十月二十四日及二十六日，就該局違失人員分別懲處如下：主任秘書（簡任十職等）李○○及勞工局科長（薦任九職等）朱○○，各記過一次；勞工局股長

(薦任八職等)郭○○及勞工局勞工育樂中心主任(薦任九職等)鄭○○,各記大過一次。

2、高捷公司部分：

- (1)高雄市政府九十四年八月二十九日就高捷公司聘僱一千七百二十八名泰勞,惟其所設岡山鎮之外勞宿舍環境與所送外國人生活管理計畫書內容不符、未依規定設置足額管理人員,滋生管理不當問題影響外勞權益,並致生外勞集體抗議及危害社會治安事件,違反「雇主聘僱外國人許可及管理辦法」規定,處最重三十萬元罰鍰。
- (2)高雄市政府九十四年九月五日對高捷公司所聘泰勞超時工作違反勞動基準法部分,處罰鍰二萬銀元折合六萬元。
- (3)高雄市政府九十四年十月二十六日對高捷公司外勞南區(岡山)宿舍仍未設置足額外勞管理員,處以三十萬元罰鍰。
- (4)高雄縣政府九十四年十二月十六日就高捷公司委由曜名公司送件辦理外國人相關許可(共計五十三件),卻函復稱自行引進,涉以不實資料申請,處最高罰鍰一百五十萬元。
- (5)勞委會九十五年二月三日就高捷公司未依外國人生活管理計畫書執行、損害外勞權益、影響社會治安,該會依「就業服務法」第四十二條、第五十條、第五十七條、第七十二條及「雇主聘僱外國人許可及管理辦法」第四十條規定,廢止該會核發高捷公司未引進外勞招募許可及中止外國人入國引進許可之一部共計九百七十一名名額。

3、華磐公司部分,高雄縣政府九十四年九月六日就

該公司未向勞委會申請私立就業服務機構設立許可，卻於九十三年一月二日與高捷公司簽訂外勞管理契約，並約定提供其外勞招募、甄選、應聘手續申辦，及從事外勞管理相關就業服務業務，處最高一百五十萬元罰鍰。

4、曜名企業有限公司部分，高雄縣政府九十四年九月六日以刻意規避、拒絕勞工主管機關檢查，處最高三十萬元罰鍰。

5、B. S. B OVERSEAS RECRUITMENT、P. T. UNITED MANPOWER、SINCERE RECRUITMENT 等三家泰國仲介公司部分：

(1)泰國勞工部九十四年十月二十六日查獲三家泰國仲介公司有超收費用違規行為，處以停業一百二十天之處分。

(2)勞委會九十四年十一月十八日依泰國勞工部查處三家泰國仲介公司有超收費用違規行為結果，依法廢止三家泰國仲介公司之認可。

(十)華磐公司使用高捷公司引進之外籍勞工：

1、使用情形：

高捷公司於一〇一年三月三十一日函復本院表示，配合工程進度及外勞進用後管理工作之需求，華磐公司於九十三年七月至九十四年八月負責管理外勞期間，使用外勞人數十四至十八人不等，並同統包商之條件支付該公司外勞使用費，其中九十四年八月當時使用人數為十七人。華磐公司使用外勞用途包含伙房、翻譯及營區整理等工作。

2、高雄市政府勞工局及勞委會之說明：

有關華磐公司使用高捷引進之外勞部分，勞委會於本院約詢時表示，（廖副局長）華磐是外

勞管理公司，不能使用外勞。至於勞工查察部分，高雄市政府（勞工局郭科長）表示，目前勞工查察係由勞委會提供經費聘僱臨時人員擔任查察人力。勞委會（廖副局長）則表示，地方主管機關就外勞使用的情形負有查察的責任，但執行人力僅能以臨時人員擔任。

(十一)勞委會公告之性質：

1、勞委會之說明：

勞委會函復本院表示，該會九十年五月十日台九〇勞職外字第 0221648 號及九十二年六月二十六日勞職外字第 0820205100 號等二公告係依「外國人聘僱許可及管理辦法」（註：該辦法業於九十三年一月十三日發布廢止在案）第三條規定訂頒，屬行政程序法第一五九條第二項第二款規定，「協助下級機關或屬官統一解釋法令、認定事實、及行使裁量權」之行政規則，該會復依同法第一百六十條規定，將該二公告下達下級機關或屬官、且由首長簽署，並登載於政府公報發布。茲因該二公告不具法規命令或實質法規命令性質，故無須依行政程序法及中央法規標準法之踐行預告及函送立法院備查之程序。

2、本院諮詢會議結果：

為了解凍結或開放引進外勞之範圍而涉及外勞政策之重大決定，由勞委會逕以公告方式為之，是否妥適等情，本院於一〇一年三月十七日（星期四）邀請私立東吳大學法律學系陳教授〇〇、國立臺北大學法律學系張教授〇〇及考試院公務人員保障暨培訓委員會陳委員〇〇娥等三位學者專家到院諮詢，該三位諮詢委員均表示勞委會九十年五月十日及九十二年六月二十六日公

告具有對外發生法律之效力，非僅有對內之行政規則，均屬實質法規命令性質，應依中央法規標準法及立法院職權行使法相關程序，發布後即送立法院。又張○○教授表示：法規命令如未送立法院審查，即屬規避立法院的監督權，有程序上之瑕疵；該瑕疵涉及立法權之規制，非無關重要，如有逾越授權目的、違反法律保留或不得以法規命令規定而以法規命令為之情形，則有違法治國的原則。陳○○教授另表示：依司法院大法官第五二四號解釋，法規命令不得再授權，該公告的內容原應於外國人聘僱許可及管理辦法中加以規定。

柒、調查意見：

本案緣於八十四年八月間，行政院核定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設」（下稱高捷紅橘線建設）財務計畫，總經費新臺幣（下同）一千九百五十二億元，自償率百分之十一。嗣鑑於臺北捷運木柵線興建期間發生諸多事故，而高捷紅橘線規劃初期也產生諸多爭議，爰高雄市議會全數刪除高捷工程八十五、八十六年度歲出預算，迨八十七年度恢復高捷工程預算，適逢高速鐵路及桃園機場捷運等正大力推動宣揚 BOT (Build-Operate-Transfer, 興建-營運-移轉)，故要求檢討高捷工程改採 BOT 之可行性，且行政院亦於八十七年六月十七日及同年八月二十五日兩度函囑高雄市政府「儘量以 BOT 方式辦理」，該府爰於同年九月十一日函復行政院：遵照指示改採民間參與(BOT)方式推動辦理。

八十八年二月一日，高雄市政府公告「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」（下稱高捷 BOT 案），並依獎勵民間參與交通建設條例（下稱獎參條例）第三十七條規定成立甄審委員會負責評審作業，同年五月二十六日召開第二次甄審委員會議評定高雄捷運股份有限公司（下稱高捷公司）籌備處等三家廠商均入圍申請人，八十九年五月十日召開第五次甄審委員會議，評定高捷公司籌備處為最優申請人。惟因高捷公司籌備處所提報價文件要求政府投資額度一千零四十七億七千萬餘元，超出甄審委員會原評定之政府投資額度九百三十六億九千六百萬元，差額約一百一十億元部分，依第三次甄審委員會決議及申請須知規定，納入權利金機制並經議約討論確定後，雙方於九十年一月十二日正式簽訂興建營運合約，同年十月三十日正式動工興建。嗣高捷公司以國內勞工徵才不足為由，於九十二年九月二十四

日向行政院勞工委員會(下稱勞委會)申請引進外籍勞工(下稱外勞)，經勞委會於同年十二月三日同意該公司以「雇主」身分辦理申請引進外勞，核准聘任外勞人數上限為二千六百八十八人。詎九十四年八月二十一日晚間九時許，高捷公司岡山北機廠宿舍約三百名泰國籍勞工，因不堪長期惡劣之勞動條件與苛刻管理，爆發集體抗爭衝突事件，損及我國保障外勞人權之國際形象。

案經本院現場履勘及調閱卷證資料，並約詢交通部、行政院公共工程委員會(下稱工程會)、行政院經濟建設委員會(下稱經建會)、勞委會、高雄市政府等相關機關及高捷公司人員到院，鑑於案情涉及層面既深且廣，為期調查報告深入周詳，爰就「決策評估及監督防弊效能」、「興建營運合約擬議及簽訂過程」、「外勞僱用及暴動處理過程」等要旨，分立三案進行調查，前已陸續調查竣事，並分別提請交通及採購等相關委員會審查決議「併入總案處理」；至人員違失部分，亦經本院於一百年一月十一日審議通過，彈劾高雄市政府捷運工程局(下稱高雄市捷運局)前局長周 00 並移付懲戒在案。茲就相關調查意見臚列如後：

- 一、「高捷紅橘線建設」行政院八十四年間原已核定一千九百五十二億元由高雄市政府辦理，詎三年後貿然改弦易轍，兩度函促高雄市政府改採民間參與(BOT)方式辦理，該府藉以將原核定自辦興建之財務計畫，規劃成政府投資金額高逾八成之高捷 BOT 案逕自公告招商，行政院猶束手無策，其決策草率且監督不力，為公共建設 BOT 立下不良示例，洵難辭其咎
- (一)按「獎參條例」立法意旨，係為配合六年國建計畫中交通建設與發展之迫切需要，解決所需龐大資金短絀問題，以突破當時困境，行政院八十二年六月

三日函送該條例草案予立法院審議時說明綦詳。又依行政院函訂「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」規定，機關辦理民間參與公共建設前，應辦理可行性研究、先期規劃及必要之前置作業；可行性研究應以民間參與之角度，就公共建設之目的、市場、技術、財務、法律等進行評估；在財務方面，除評估該建設之自償性外，應就投資報酬率、融資能力等因素，審慎評估民間投資之可行性。

- (二)查高捷紅橘線建設計畫，行政院初於八十年一月二十五日函復交通部同意編列預算自辦興建，而後續財務計畫修訂部分，亦於八十四年五月十五日獲該院函示依經建會之審議結論¹⁶辦理。惟嗣因高雄市議會要求重新評估興建方式，高雄市政府爰邀請產官學界研討結果，認為就高雄捷運之基本投資條件，BT (Build-Transfer, 興建完工後移轉) 之可行性較 BOT 為高，故該府於八十六年六月六日函報交通部，建議高捷紅橘線建設採 BT 方式規劃推動；惟與交通部意見相左，經召開會議研商結果，仍提出多項質疑及可能困難。迨八十七年三月十九日，行政院前院長○○長於第二五七〇次院會明確指示：「本案儘量以 BOT 方式辦理為宜」後，該院遽改弦易轍，於八十七年六月十七日及同年八月二十五日，兩度函促高雄市政府依前揭院會指示辦理。
- (三)然高雄市政府卻未依循前揭「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」規定程序，先就高捷紅橘線建設之市場、技術、法律及自償性、投資報酬率、

¹⁶經建會審議結論：1.總經費調減為一千九百五十二億元。2.自償比率訂為百分之十一，扣除自償率後中央補助百分之七十五，其餘經費由台灣省及高雄市依比例分擔，並分年編列預算。3.橘線由高雄市政府自行辦理，惟紅線之開工晚四年，宜參照獎參條例積極規劃由競標廠商提供資金興建，於完工後分期償付建設經費方式進行。4.完工後營運均以民營化為原則。

融資能力等財務方面，審慎評估民間投資可行性，於接獲行政院前揭函示後，約莫半個月旋於同（八十七）年九月十一日及同年十月七日，先後函復行政院及交通部表明遵示改採 BOT 方式辦理。遲至同年十一月十一日，該府函報補陳「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設先期計畫書」（含可行性研究）予行政院，竟直接引據三年前原擬由政府自行興建之財務計畫，作為民間投資可行性研究之基礎，進而規劃政府投資非自償建設部分占總建設成本之百分之八十六點三二，且未待行政院核復，即逕於八十八年二月一日公告招商，並附申請須知承諾「本計畫路網非自償部分建設所需經費，將由政府投資」。

（四）揆諸本案高捷紅橘線建設辦理過程，由行政院早期核定自籌預算興建，至最後決定改採 BOT 方式獎勵民間參與，其政策之轉變，無非是想引進民間充沛資金、經驗及效率管理，期以達到政府出資最少及民間負責營運之目的。然高雄市捷運局卻未依行政院政策審慎評估 BOT，陽奉陰違，將政府投資非自償部分（一千零四十七億七千萬元）以類同公共工程傳統發包計價並按工程進度里程碑勘驗即付款之方式，交由高捷公司辦理；事後為掩飾其悖離 BOT 政策之偏誤，及避免外界衍生高捷公司以小搏大之疑慮，刻意將前揭政府投資額度減去六百億元後之四百四十七億七千萬元，委由高捷公司循公開招標作業程序辦理發包¹⁷（即所稱「公辦六標」），期

¹⁷依本案興建營運合約第 8.1.7 條規定：乙方於本計畫第 2 階段所提出之「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」報價書中要求「政府投資額度」項目金額減去 600 億元之差額，乙方同意以本合約工程經費表中至少與該差額等值之「工程項目」（成本中心）依本合約第 8.1.8 條方式執行。而合約第 8.1.8 條規定：乙方應配合評決小組依本合約附件 C1.2（公開招標之作業程序）規定，自行辦理興建階段公開之招標作業。

以減少外界訾議。高雄市捷運局蓄意矇混，行政院事先未予詳察，事後又監督乏力，顯難辭其咎。

二、交通部為促成高捷紅橘線建設計畫，不斷上修預估自償率，且任由高雄市政府以高估之運量及自償率繼續推動，甚至囑其納入招標文件，誤導民間機構參與投資建設，肇致高捷紅橘線後續營運虧損之窘境，誠有可議

(一)按國內相關領域學者專家咸認，獎勵民間參與交通建設案件是否可行，概以民間投資可獲得之合理報酬率為基礎，其中兩項重要基本評估指標不外：一、公共建設計畫自償率的評估；二、公共建設計畫淨現值、內部報酬率及回收年期之評估。而「自償率」之定義，依「補貼利息或投資部分建設辦法」第二條第一項規定：「本條例（獎參條例）第二十五條第一項所稱自償能力，係指營運評估年期內建設計畫與附屬事業各年現金淨流入現值總額，除以工程興建年期內所有工程建設經費各年現金流出現值總額之比例。」

(二)然查，交通部為促成高捷紅橘線建設之政策，不斷上修預估自償率，從八十三年七月六日函報行政院之百分之六點七一，八十四年二月十六日上修為百分之八點九五，而行政院八十四年五月十五日核復交通部之自償率則為百分之十一。詎高捷紅橘線建設採獎勵民間參與方式興建確定後，高雄市政府依行政院頒「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」第二點規定，於八十七年十一月十一日函報「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設先期計畫書」予行政院交下交通部審核時，該部運輸研究所及路政司會簽意見卻質疑：「政府負

擔部分仍高達一、八六七億元，與原案一、九五二億元相差有限，是否已失去原擬以 BOT 方式辦理以達降低政府財政負擔的目的…。現況大眾運具市場佔有率尚不及百分之十，初期可考慮以專用道或地面軌道系統方式先於路廊上服務…，俟運量需求達到一定程度時，再提供更進一步的高運量捷運服務，如此對民間投資也會有較高的可行性」及「本計畫以營運收入之敏感度最高，即營運收入之變動對財務分析的影響最大，故攸關營運收入之運量預估是否務實，顯然對於本計畫之財務結構頗具影響。依報告書所示，捷運紅橘線於九十六年全線營運通車初年，日運量即達六十七點六萬人次，相較於台北捷運淡水線於八十六年三月營運通車至八十七年十一月，一年餘之實際平均日運量為十一點一萬人次，顯然高估許多」等語。

- (三)復經調閱時任交通部次長之毛 00 (現任交通部長) 於八十七年十月十九日專簽亦指出：高雄捷運的自償率，是在營運初期每日即可有五十萬人次運量的假設前提之下，估計可達百分之十一，不過，由於高雄都會區目前之公車每日載客量僅有七萬至八萬人次，並且一般慣例捷運市場的載客量僅能以既有公車載客量的某一比例計算，因此上述百分之十一的自償率很顯然是一過於偏高的樂觀估計；換言之，如以更專業化的方式評估，高雄捷運的自償率恐怕無法避免會是負值，也就是說，它的未來營運收入用來償付營運支出都將有所不足，更遑論有任何結餘來償還投資的本息等語。然交通部嗣於八十八年一月二十日邀集行政院經濟建設委員會(下稱經建會)、行政院公共工程委員會(下稱工程會)等單位會商時，竟未就前揭先期計畫書所評估之運

量及財務可行性正視研討，任由高雄市政府以未來樂觀等由說明後仍繼續推動，甚至囑其將該等高估之運量及自償率納入招標文件，誤導民間機構參與投資建設，肇致高捷紅橘線通車營運迄今，高捷公司猶因實際與預估之運量落差過大（約僅達二成），而陷入嚴重虧損之窘境，誠有可議。

三、高捷 BOT 案民間投資人獨攬政府出資達千億元之工程，恣憑曲解主管機關之函釋，即將政府採購幻化為政府投資，逃避政府採購法監督，恃權弄法，嚴重斲傷政府公權力及形象，確有失當

按政府採購法第三條規定：「政府機關、公立學校、公營事業（以下簡稱機關）辦理採購，依本法之規定；本法未規定者，適用其他法律之規定。」第四條規定：「法人或團體接受機關補助辦理採購，其補助金額占採購金額半數以上，且補助金額在公告金額以上者，適用本法之規定，並應受該機關之監督。」第五條規定：「機關採購得委託法人或團體代辦。前項採購適用本法之規定，該法人或團體並受委託機關之監督。」第九條規定：「本法所稱主管機關，為行政院採購暨公共工程委員會，…」第十條規定：「主管機關掌理下列有關政府採購事項：一、政府採購政策與制度之研訂及政令之宣導。二、政府採購法令之研訂、修正及解釋…」。

另依獎參條例第二十五條第一項規定：「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。」第二項規定：「前項補貼利息或投資建設辦法，由交通部會同財政部擬訂，報請行政院核定

之。」亦即適用獎參條例所獎勵之交通建設，其中非自償部分（即政府投資部分），得由政府選擇以「補貼其所需貸款利息」或「投資其建設之一部」之方式獎勵。又依其子法補貼利息或投資部分建設辦法第九條第一項規定：「政府依本條例第二十五條規定投資民間機構建設交通建設之非自償部分，其方式如下：一、政府興建交通建設之一部後，交由民間機構經營或使用。二、由民間機構興建交通建設之一部，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用。」足見政府就非自償部分選擇以「投資其建設之一部」方式獎勵時，更可選擇由政府自行興建或委由民間機構興建，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，再交由民間機構經營，即採興建-移轉-經營（BTO）模式。

（一）高雄市捷運局藉詢政府投資部分併交民間投資人辦理之法令疑義，促使工程會草率作成「不適用政府採購法」之函釋，為後續採購潛藏弊端之保護傘，以逃避政府採購法監督：

- 1、高捷 BOT 案政府投資之非自償部分，經高雄市政府於八十七年十二月四日引據前揭法規函報行政院略以：非自償部分由政府投資，併交民間機構承建，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，再交由民間機構經營或使用（即循 BTO 模式），並經行政院八十八年六月四日核定在案。該府未以補貼貸款利息或自行興建之方式辦理，而選擇將之委由高捷公司興建，按前揭政府採購法第五條第二項、獎參條例第二十五條第一項、補貼利息或投資部分建設辦法第九條第一項規定，係屬政府委辦事項，自應受政府採購法監督，與相關本案之最高法院九十九年度台上字第

四九二0號判決，亦提出相同之疑異。

- 2、詎高雄市捷運局於八十八年六月七日函詢工程會略以：本計畫自償率前經行政院核定為百分之十一，有關計畫非自償部分之辦理方式，經查獎參條例第二十五條及子法補貼利息或投資部分建設辦法第九條已予規範，其中對於非自償部分併交由民間機構辦理方式亦規定「…經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用」，先期計畫書中具體建議本計畫非自償部分併交由民間機構辦理，又查政府採購法第四、五條規範法人或團體接受機關補助或委託代辦者，應依該法之規定，然因本計畫案係屬民間投資案件，是否不受該法第四、五條規定之限制，陳請釋疑等語。
- 3、工程會企劃處收辦高雄市捷運局前揭請釋函後，先簽會負責研訂促參法之技術處於八十八年六月十五日簽見：「…其是否適用政府採購法端視政府與民間之契約型態，如設計為委託契約，該受委託之民間機構自應依政府採購法第五條規定辦理；若設計為承攬契約，則似不宜適用政府採購法。…政府投資部分併交民間興建有其需要，惟如民間投資比例偏低，而政府投資比例超過百分之五十以上，則似有藉由民間參與計畫，免除政府採購法適用的現象，勢將產生政府採購法執行漏洞，故建議政府投資部分併交民間興建之投資方式，在政策上，應就政府或民間投資之比例有一定之限制。」然該會企劃處卻無視上開可能疑慮及後遺，刻意迴避高雄市捷運局函詢有無政府採購法第四、五條之適用等核心問題，未經審慎會商交通部、經建會或高雄市政府等相關

主管機關，率自引據該會八十八年六月二十四日第七十六次法規委員會議，討論政府採購法第九十九條關於甄選投資廠商程序之結論¹⁸，旋於同年七月二日由時任副主任委員之李建中決行判發後，逕復（八十八年七月五日〈八八〉工程企字第 8808140 號函）高雄市捷運局釋以：「有關高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之非自償部分，既悉依據獎參條例及其相關子法補貼利息或投資部分建設辦法第九條第一項第二款規定辦理，故不適用政府採購法之規定。」該函稿不僅未上陳首長（主任委員蔡○○）核批，亦未見副知交通部、經建會等相關權管機關。

- 4、高雄市捷運局藉故函詢工程會，如高雄捷運之政府投資非自償部分併交民間投資人辦理之法令疑義，而工程會未秉承行政院高捷 BOT 案之決策函復，竟作成高雄捷運非自償部分如採 BTO 方式，則不適用政府採購法之函釋，高雄市捷運局藉此斷章取義、借題發揮，對外則稱高捷 BOT 案不適用政府採購法，將政府投資非自償部分一千零四十七億七千萬元，於興建營運合約第 9.2.2 條及第 9.4.1 條（付款程序）議定，仍採傳統發包計價並按工程進度里程碑勘驗即付款之方式，因而無法引進民間大量資金，不僅有違行政院 BOT 政策及獎參條例第二十五條第一項及其子法相關規定，更為後續採購潛藏弊端之保護傘，以逃避政府採購法監督，居心可議。

¹⁸ 按工程會法規委員會第七十六次委員會議紀錄：柒、討論事項第 7 案「政府採購法第 99 條關於機關辦理政府規劃或核准之交通、能源、環保、旅遊等建設，經目的事業主管機關核准開放廠商投資興建者，其甄選投資廠商之程序應適用本法之情形，提請討論。」結論：關於民間投資興建、營運公共建設，其甄選廠商程序於其他法律另有規定時，不論其規定之詳簡，依本法第 99 條規定，均無政府採購法之適用。

5、工程會為政府採購法主管機關，掌理政府採購政策、制度及法令之研訂、修正及解釋等法定職責，然對於高雄市捷運局請釋高捷紅橘線政府投資非自償部分有無政府採購法第四、五條之適用疑義時，竟未顧及行政院高捷 BOT 政策，復未探究高雄捷運個案真實背景及衡酌法條原意¹⁹，亦未慎重邀集交通部等相關機關會商於前，事後僅以該會法規委員會討論甄選廠商程序之結論牽強附會，且函稿未上陳首長卻僅由副首長代決，即逕自作成「不適用政府採購法」之爭議性函釋，核其研處簽核過程，亦難辭草率擅專之咎。

(二)將千餘億元政府採購幻化為政府投資，助長投資人逃避政府採購法監督，毫無防弊機制可言：

1、按高雄市政府於八十八年二月一日公告高捷紅橘線建設招商申請須知略以：本計畫路網建設之非自償部分由政府投資，而自償部分則由民間投資，惟其額度不得少於本計畫路網總建設經費之百分之十一。嗣經本案甄審委員會評決高捷公司籌備處為最優申請人，依雙方簽訂興建營運合約，自償部分高捷公司投資三百零四億九千萬元，非自償部分政府出資一千五百零八億八千九百萬元（含政府應辦事項經費四百六十一億一千九百萬元，及政府投資一千零四十七億七千萬元），計畫自償率為百分之十六點八一，雖較規定百分之十一為高，然扣除政府應辦事項經費

¹⁹ 按工程會公告「政府採購法」之立法說明，第四條：法人或團體接受政府機關補助辦理採購時，若補助金額超過該項採購金額之半數，且補助金額在公告金額以上者，該採購仍應受本法之規範，並受補助機關監督，以杜流弊…。第五條：…受機關委託辦理採購之法人或團體，因其仍係執行政府之預算，故仍應受本法之規範，並受委託機關之監督，以杜流弊…。第九十九條：由民間投資興辦政府所規劃或核准之建設，政府不必償付建設經費，可解決財源不足問題，但其甄選廠商之程序，宜有統一規定…。

後，高捷公司實際僅出資共一百億元，卻可主導、獨攬政府投資一千零四十七億七千萬之巨額工程採購，且因興建營運合約（財務部分事先並未獲行政院核定）業已明訂：政府投資範圍工程經費「不予增減」，故據高雄市政府表示，即使高捷公司完成交辦工程後尚有節餘，亦不必退繳國庫；又藉工程會前揭函釋，亦不受政府採購法規範與監督。

- 2、然經調閱工程會檔卷發現，本案所涉採購法之適用疑義，早於政府採購法八十七年五月二十七日公布後，該會前主任委員歐晉德於同年十二月十六日召開第四十一次擴大業務會報，討論促參法研訂草案及高捷紅橘線民間參與有關問題時，即曾明確裁示：「…關於促進民間參與公共建設之推動事宜，如民間參與公共工程投資比例偏低，而政府投資比例在百分之五十以上者，仍須採政府採購法之程序辦理，請技術處就相關作業規定加以研處。」該會技術處受命研議後，於八十八年三月五日簽陳略以：如民間參與公共工程投資比例偏低，而政府投資比例超過百分之五十以上，且政府投資部分併同交由民間興建，易使 BOT 財務評選機制，扭曲為承攬競價機制，並影響營建資源的公平、合理分配，恐引發社會爭議，建議政策上應規範政府投資比例上限，否則勢將產生政府採購法之執行漏洞。該簽同年月十日陳核至前副主任委員李建中時，旁註兩點意見：「一、本案之結論為『高雄捷運應採 BTO 方式較符公平正義及程序之合理性』。二、事實上，高雄捷運編有預算，立即採政府主辦而不用民間參與一定最便宜，也最快。高雄捷運一錯再錯，已難挽回，

日後一定會有大問題。」該簽續陳前主任委員蔡○○，經批示召開並主持內部會議研商後，作成「關於政府投資部分併同交由民間興建乙節，適用獎參條例，並無政府採購法之適用」等結論²⁰，惟事後會議紀錄陳核至蔡主任委員時，卻以「係內部交換意見，結論意見並不成熟」為由，批示不發。然經核閱該次會議結論與嗣後（八十八年七月五日）函釋「高捷紅橘線建設非自償部分不適用政府採購法」之內容，不謀而合，其將政府採購幻化為政府投資，逃避政府採購法監督之意圖，不辯自明。

- 3、揆諸本案高捷紅橘線興建完成後之特許營運期限長達三十年，倘若日後因經營不善或其他違約情事而被迫提前解約，政府尚須承擔強制收買等善後責任。然因中央及地方主管機關各行其是之執意孤行，造成政府出資近八成之千億鉅額工程，由民間投資人獨攬卻不受政府採購法監督之荒謬。核其政策執行過程，顯未考量前期興建階段與後期營運管理階段之財務風險分配，對於政府投資比例亦未設限，方予廠商以小搏大可趁之機，高捷 BOT 案毫無防弊機制可言。

四、高捷 BOT 案政府投資額度之核議過程毫無客觀標準，且評決最優申請人後，竟以收取「權利金」為飾，變相增加公帑支出，確有怠失

(一)政府投資額度之核算及評議過程，草率且欠缺客觀準據：

- 1、按獎參條例第二十五條規定：「本條例所獎勵之

²⁰ 八十八年三月三十一日召開內部會議後，紀錄陳核至主任委員蔡○○時，以「係內部交換意見，結論意見並不成熟」為由，批示不發。

交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。…補貼利息及投資建設，由主管機關編列預算為之」。另該條例子法—政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法（下稱補貼利息或投資部分建設辦法）第三條規定：「依本條例規定申請參與交通建設者，應於其申請案件之財務計畫內提出自償能力之計算與分析資料，及載明要求政府給與補貼利息或投資建設之額度及方式。甄審委員會應依前項資料評定民間機構投資交通建設之自償能力。經評定民間機構之建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力時，甄審委員會應就其非自償部分，評定政府預定給與補貼其所需貸款利息或投資建設之額度及方式」。

- 2、經查高捷 BOT 案非自償部分政府投資建設額度，係甄審委員會於八十九年五月十日第五次會議先依市府工作小組報告，經試算二家廠商投資計畫書之財務分析後，建議政府投資額度為九百五十六億四千八百萬元（一千九百五十二億元²¹乘以百分之四十九），委員會決議再減百分之一，為九百三十六億九千六百萬元。究其核算過程、學理及法令依據，詢據高雄市捷運局人員坦言，其計算公式如同前述，係參考行政院八十四年八月十五日原核定自辦總經費一千九百五十二億元乘以百分之四十九而得，其概念是政府出資以不超過百分之五十為宜，嗣依補貼利息或投資部

²¹ 按行政院八十四年八月十五日核定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫財務計畫」（政府自辦），總經費一千九百五十二億元，自償率百分之十一。

分建設辦法第三條規定提報甄審委員會評定時，決議再減百分之一（即百分之四十八）。

- 3、然查，行政院八十四年間核定高捷紅橘線建設經費，係依據高雄市政府所提報自行興辦之財務計畫而來，與後續改採獎勵民間參與建設時，在用地取得與開發放寬限制（經營附屬事業）或融資與稅捐優惠等之客觀投資環境顯有不同，高雄市政府竟能未經財務精算評核，僅以「不超過百分之五十」毫無客觀準據之原則，作為建議政府投資額度之計算基礎，無怪提送甄審委員會評定時，猶似菜場就地討價，恣遭決議再減百分之一。揆其政府合理投資額度之核算及評議過程，顯屬草率。

（二）評定最優申請人後，竟以收取權利金為飾，變相增加政府投資額度：

- 1、按獎參條例第七條規定：「主管機關視交通建設個案特性，得基於公平競爭原則許可民間機構於一定期限內經營交通建設，並得向其收取權利金。前項權利金收取之相關事項應於投資契約中明定。」另高捷 BOT 案甄審委員會第三次會議決議：「同意入圍申請人悉以主管機關不收取權利金之條件研提投資計畫書及報價書。但未來如最優申請案件之投資條件與主管機關可接受之條件底限有重大差距時，主管機關不排除以權利金機制納入作為協議雙方投資條件之方法。」
- 2、高捷 BOT 案（第五次）甄審委員會如前揭評定政府投資額度後，續就高捷公司籌備處及港都捷運公司籌備處兩家廠商投資計畫書及報價書辦理綜合評審，最後採共識決評定高捷公司籌備處為

最優申請人²²，港都捷運公司籌備處為得遞承次優申請人²³；惟因兩家廠商報價書中要求政府投資額度，均超過前揭甄審委員會評定之九百三十六億九千六百萬元額度，爰依第三次甄審委員會議決議及申請須知與相關補充規定，將「權利金收取機制」納入議約條件討論，其金額、時程及實際作業則由高雄市政府自行辦理。

- 3、前揭政府投資額度差距一百一十億元部分，高雄市政府卻不與最優申請人高捷公司籌備處議約減價，反擬由政府先行補貼權利金一百一十億元之方式處理，相關議約結果經提報第六次甄審委員會確認後，未待高捷 BOT 案財務計畫獲行政院正式核定前，雙方即於九十年一月十二日正式簽訂興建營運合約，載明政府投資工程經費額度仍以一千零四十七億七千萬為限，不予增減，而乙方(高捷公司)則須於開工後分期支付甲方(高雄市政府)一百一十億元之權利金²⁴。至權利金支付細節，依興建營運合約第 14.1.1 至 14.1.3 條規定略以：乙方應於開工後三年內支付六億元；乙方辦理本合約附件 C4.1 (02 車站大勇路行人徒步區等七項工程)所增加之工程經費，全部由乙方負擔，於興建完成時即視為乙方已支付權利金十億元；其餘九十四億元，同意乙方於銀行融資金額全部還本付息後，每年提撥稅後盈餘

²² 高捷公司籌備處報價書總建設經費為一千七百二十二億六千萬，計含：政府應辦事項三百七十億元、政府投資一千零四十七億七千萬、民間投資三百零四億九千萬。

²³ 港都捷運公司籌備處報價書總建設經費為一千八百八十八億元，計含：政府應辦事項三百七十億元、政府投資一千一百八十九億一千七百八十七萬一千元、民間投資三百二十八億八千二百一十二萬九千元。

²⁴ 興建營運合約第 14.1 條：「除『乙方投資範圍』由乙方出資外，乙方依本章之規定支付甲方一百一十億元，作為乙方於特許期間內取得興建營運本計畫路網捷運系統，暨依照開發合約進行開發使用權利之對價，該對價已包含乙方就捷運相關建物以及路線、場站及其他不屬開發土地以外基地所應支付予甲方之租金在內」。

一定比例為權利金至達九十四億元為止；若營運期最後一年仍未達九十四億元，則不足之金額於最後一年提撥。

- 4、前揭有關政府投資額度差距一百一十億元部分之議約結果，據高雄市政府九十一年一月二十八日查復交通部函詢表示：係依高捷 BOT 申請須知修訂與補充資料 7.1.3.3（為提高民間投資額度，入圍申請人悉以主管機關不收取權利金之條件研擬投資計畫書及報價書，未來投資條件有重大差距時，不排除以權利金機制納入協議）之精神，且為額外爭取民間機構以權利金方式回饋予政府，乃嘗試訂定一較低之政府投資參考額度，以擴大與民間投資條件之差距，作為收取權利金之議約基礎。然查權利金本應為政府授予特許之價金，理應由投資人負擔，本案先由政府支付，再待未來冒不確定風險再行收回之安排，顯與權利金之本義有別。
- 5、揆諸高捷 BOT 案政府投資額度，既經甄審委員會評定為九百三十六億九千六百萬元，並授權高雄市政府與最優申請人高捷公司籌備處議約減價，然該府卻未本於職責堅持底限，反迎合高捷公司要求，恣將政府投資額度提高至一千零四十七億七千萬元，再就其間一百一十億元差額，以「額外爭取民間機構以權利金回饋政府」等飾詞，獲取甄審委員會追認背書，意圖混淆民智、誤導視聽。如此屈從之議約結果，無異政府無息融資一百一十億元予高捷公司，於三十六年內視盈餘狀況分期攤還，形同政府負擔；且未經詳實核算，竟以興建完成合約附件 C4.1 所增列「02 車站大勇路行人徒步區」等七項工程之經費，充

抵權利金十億元，確有怠失。

五、高捷公司對於「權利金」之會計處理錯誤且不一致，而財務報表所表達之資產、業主權益、財務狀況、經營結果及揭露亦嚴重失真

- (一)高捷公司對於權利金之會計處理，原係將權利金認列為資產，其依據為財團法人會計研究發展基金會（以下簡稱會計基金會）八十八年十月二十一日（八八）基秘字第 173 號函所表示之意見：「公司……，權利金應依使用性質列於固定資產、無形資產或其他適當項目項下……」。
- (二)惟經本院於本案調查期間向會計基金會洽詢前揭八十八年十月二十一日函之正確性後，該基金會於一百年一月七日作出更正，表示「……支付權利金所取得之地上權應依使用性質列於固定資產、無形資產或其他適當項目項下……」，表示得認列為資產者，僅「地上權」（因支付權利金而取得者），而非「權利金」，是以高捷公司過去認列「權利金」資產之會計處理為錯誤，而其援引之依據業已更正，過去會計處理之依據已不復存在。
- (三)高捷公司因同一事項於相同時點認列相同金額之二個項目，一為資產（權利金），一為負債（應付權利金），二項目均須攤銷，惟二項目之攤銷方法並不相同（權利金採直線法，應付權利金採利息法），但高捷公司財務報表重要會計政策之彙總說明未見應付權利金攤銷方法之說明，揭露顯未充分。又該公司於九十二及九十七年度分別因估計產生盈餘之年度變動及因抵付十億元應付權利金之增建工程完工時間之延後，而將以前年度之權利金攤銷逕由各該年度負擔（享受），惟該會計處理方式顯

與財務會計準則公報第八號「會計變動及前期損益調整之處理準則」第十三點規定「若估計變動影響當期及以後數期，應於當期及以後各期處理，不調整以前各期損益，亦不計算累計影響數，但應將估計變動對當期純益之影響加以揭露」不符。另該公司九十年權利金資產之攤銷，有納入二個月之成本（ $\$104,160/12*2=\$17,360$ ），但當年應付權利金則未進行相對應項目之成本分攤，顯見其對相對應資產及負債之會計處理欠缺一致性。

(四)綜上，高捷公司之會計處理既錯誤且不一致，會計政策之揭露復欠充分，致其財務報表所表達之資產、業主權益，以及財務狀況、經營結果數據均嚴重失真，致比較不易，揭露又未當，益增使用之困難，傷及以數據幫助管制之功能，高雄市政府允應促其更正，以利後續之監督管理。

六、高捷 BOT 案財務計畫未獲行政院核定前，高雄市政府竟擅專提高政府投資額度百億餘元，與最優申請人簽訂興建營運合約，事後亦未見行政院據實追究行政責任，均有違失

(一)查行政院八十七年七月二十二日函頒之民間參與公共建設申請與審核作業注意事項第二點規定：「機關辦理民間參與公共建設前，應依下列規定，辦理可行性研究、先期規劃及必要之前置作業…先期計畫書之內容包括公共建設之興建、營運及財務規劃…機關完成先期計畫書後，應依有關規定報核。」另交通部於同年八月十九日函頒之交通部暨所屬各機關辦理民間參與交通建設作業實施要點第十點規定：「各機關依核定之先期計畫書辦理財務計畫時，應以民間成立專案公司觀點進行規劃，

除再就財務可行性研究項目詳加分析外，並應包括下列事項：…（三）政府投資部分之評估…」第十三點規定：「各機關應彙整前置作業成果撰擬綜合規劃報告或建設計畫（均含財務計畫）提報本部核轉行政院核定，並按核定後之內容及時程，依預算程序編列政府應配合辦理事項所需經費。」

（二）高捷 BOT 案高雄市政府在中央政策指導下，於八十七年十月二日報奉行政院同意改採民間參與（BOT）方式推動後，即依前揭「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」規定，於同年十一月十一日函送先期計畫書報請行政院核定，復於八十八年一月十二日函報調整辦理主時程，預定於同年二月一日正式公告招商。惟經行政院交下交通部審核結果略以：1. 本案倘民間投資比例僅百分之十一，政府出資比例為百分之八十九，由於政府出資與民間投資比例差異太大，恐易生爭議，故有關本計畫政府應辦理之事項，請高雄市政府應先詳予研析，並妥善規劃。2. 高雄市政府預定八十八年二月一日公告招商乙節，為期周延，建議應僅限於第一階段招商公告之資格條件。3. 有關政府應辦理事項，應負擔部分或出資經費等攸關重大政策決定事宜，請高雄市政府於第二階段公告前先行釐清確定，並依相關規定程序報核後再行公告。

（三）八十八年三月十二日，高雄市政府針對交通部前揭審核意見函復行政院，經該院交下經建會會商相關單位結果，原則同意該府所報先期計畫書。嗣高雄市政府陸續於同年十二月二十四日及八十九年一月二十六日函報修訂財務計畫²⁵及綜合規劃報告

²⁵ 依據行政院於八十六年九月二十五日函示略以：高捷 BOT 建設計畫執行迄今進度嚴重落後，已與原核定計畫（含財務計畫）內容差異頗鉅，應請儘速詳加檢討及規劃工程執行替

書，請交通部轉陳行政院核定。經交通部會商相關單位意見後，於同年三月二十七日函請高雄市政府據以修正或補充說明，該府於同年四月八日函復補充說明略以：未來最終政府及民間投資額度及方式，仍將由民間投資人於其財務計畫內提出，並經甄審委員會評定，該府將於完成投資人評決後，依規定就其投資計畫書（含財務計畫）完成報核。

(四)交通部路政司收悉高雄市政府前揭函復說明後，隨即簽陳：「……本案修正之綜合規劃及財務計畫中，涉及政府投資上限等重大政策決定及中央預算編列事宜，恐須於該府召開甄審委員會評定最優申請人之前，由中央先行核定或確定原則，據以列為評決標準要件之一。……本案高雄市政府所報規劃報告暨財務計畫案，擬建請 鈞長賜派乙位次長邀集行政院秘書處…開會研商，俾憑彙整審議意見後函送行政院。」經前次長張家祝加註「本計畫內容有部分涉重大決策，宜俟新部長到任後再簡報決定」意見後，續陳至前政務次長（代理部務）陳○○批示：「一、如擬。二、該府評審在即，路政司連繫延後辦理。」爰該部旋於八十九年四月二十七日函復該府略以：所送綜合規劃暨財務計畫內容有部分涉重大決策事宜，宜俟本部新任部長到任後再行邀開會議簡報決定；另原訂於八十九年五月十日召開第五次甄審委員會議辦理綜合評審，若會議內容與中央決策有關，建議暫緩辦理，以避免日後產生爭議。

(五)然高雄市政府仍如期於八十九年五月十日召開甄審委員會第五次會議，並評決高捷公司籌備處為最

代方案之具體可行性、實際完成進度及工程經費等關鍵事宜，並儘速研提修正計畫（含財務計畫）報核。

優申請人後，函報行政院備查，經交下交通部邀集主計處、經建會²⁶、工程會等單位研商結果：「…宜請高雄市政府於議約完成後將雙方合議之財務計畫於與民間機構辦理簽約前，依相關規定報核後，再行辦理簽約，俾資妥適。」並經行政院秘書長於八十九年八月十五日函知高雄市政府「請照交通部意見辦理」。

(六)八十九年八月二十九日，高雄市政府召開第六次甄審委員會議，確定議約完成後，於同年九月二十二日函送雙方合議之財務計畫書，報請交通部轉陳行政院核定，嗣於同年十一月二十日再函交通部，請轉行政院同意該府於財務計畫核定前先行辦理簽約，惟經交下經建會審議結果，該會對於最優申請人報價與高雄市政府甄審委員會決議政府投資建設額度間之差距一百一十億元如何籌措，以及交通部對於甄審委員會評定之非自償部分政府投資額度究係九百三十六億九千六百萬元或一千零四十七億七千萬元等仍存疑義，爰要求高雄市政府再行檢討及確認說明。然前揭疑義猶待釐清之時，高雄市政府卻一意孤行，擅於九十年一月十二日以政府投資額度一千零四十七億七千萬元，與高捷公司簽訂興建營運合約，迨交通部轉據行政院要求釐清，該府始於九十年三月一日召開甄審委員會第八次會議，追認高捷 BOT 案政府投資額度為一千零四十七億七千萬元無誤，並再函交通部轉陳行政院。嗣

²⁶ 據經建會與會人員會後填報「出席會外單位會議報告表」略以：高捷 BOT 財務計畫原應於甄審前核定，並訂出政府出資額度，以利高雄市政府辦理甄審作業。惟因政權交替等因素，交通部未能於五月十日（甄選出最優申請人）前陳報行政院核定。雖交通部前曾函請高雄市政府是否暫緩辦理甄審作業，惟高雄市政府認為八十四年核定之財務計畫已明訂總經費為一千九百五十二億元，經費分擔方式為扣除自償率後，中央負擔百分之七十五，高雄市政府負擔百分之二十五。因此甄審建設總經費額度如未超過一千九百五十二億元，即可決標。

於九十一年七月二十五日，交通部依行政院指示函飭高雄市政府，責其就高捷 BOT 案財務計畫政府投資額度疑義尚未釐清前，該府即逕行簽約之責任檢討查明妥處，惟高雄市政府猶以僅部分涉政府投資財務分擔之議題尚待釐清，其與民間財務計畫及簽約無涉等由置辯，迄仍未見查究相關失職責任。

(七)按前揭「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」及「交通部暨所屬各機關辦理民間參與交通建設作業實施要點」等相關規定，各主辦機關辦理民間參與公共建設前應先辦理先期規劃與必要之前置作業，並研擬建設計畫（含整體財務規劃報告書），由中央主管機關交通部陳報行政院核定後，方能辦理招商、甄審評決及議約簽約等工作。高捷 BOT 案財務計畫，因涉及非自償部分政府投資額度差距部分之籌措及適法性疑義，甚至後續權利金之分攤及分回機制等問題，高雄市政府與交通部等中央機關間公文往返迭有爭執；詎該府竟於財務計畫未獲行政院核定前，擅以政府投資額度一千零四十七億七千萬元與高捷公司簽訂興建營運合約，且甄審委員會亦係事後方予提會追認，顯與上開規定有悖；事後亦未見行政院據實追究行政責任，均有違失。

七、高捷 BOT 案興建營運合約議訂過程怠忽草率，致使政府投資委由高捷公司併辦之工程，完工後決算縱有結餘款，亦無以追回繳庫，反需額外支付物價指數調漲費用及莫名之工程追加款，確有怠失

(一)按高捷 BOT 案興建營運合約 9.4.3 物價指數之調整規定：「興建期間，如遇物價波動時，得依行政院主計處公布之台灣地區營造工程物價總指數及相

關規定，以簽約月之當月物價指數為基本物價指數，就漲跌幅超過百分之五部分，依本合約附件 B3 之規定調整工程款。」另依合約附件 B2.1 工程經費表規定：「2. …政府投資範圍工程經費之總金額應以新台幣 104,770,000,000 元，不予增減。」另詢據高雄市捷運局坦承，該府除依合約規定支付政府投資額度一千零四十七億七千萬元外，另依合約第 9.4.3 條規定，已編列預算支付一百億八千九百萬元之物價調整費用予高捷公司。

- (二)高捷 BOT 案於議約過程怠忽草率，訂立政府投資額度不予增減及工程款得隨物價指數調整等矛盾且失公允之條約，導致政府投資委由高捷公司併辦之工程，完工後實際決算縱有結餘款，亦無以追回繳庫，反需額外編列預算支付一百餘億元之物價指數調漲費用補貼高捷公司，以及莫名之工程追加款，核其議約過程顯失公允謹慎，難辭怠忽草率之咎。

八、高雄市政府於簽訂興建營運合約前，未先釐清公共藝術之興建機關（構）主體及相關作業流程，衍生後續無謂爭端致延宕時程，確有失當

- (一)按公共藝術設置辦法第四條規定：「直轄市及縣(市)政府設公共藝術審議委員會，負責該轄區內公共藝術整體規劃及審議設置等事項。」第五條規定：「機關（構）興辦公有建築物或重大公共工程時，應成立執行小組，負責公共藝術設置計畫之擬定、送審及執行等各項行政事宜…。」第八條規定：「執行小組研擬前條第一項之計畫書及第二項、第三項報告書，應經興辦機關，分別報請主管機關審查、核定及備查…。」另依高雄捷運公共藝術審議委員會設置要點第一點規定：「高雄市政府捷運工程局為

審議高雄都會區大眾捷運系統車站之公共藝術，特設置高雄捷運公共藝術審議委員會。」

- (二)查前揭「高雄捷運公共藝術審議委員會設置要點」早於八十五年十二月十九日即已訂頒，然高雄市政府卻遲未據以成立「高雄捷運公共藝術審議委員會」，迨至公共藝術設置辦法（八十七年一月二十六日發布）及高雄市公共藝術審議員會設置要點（八十七年十一月二十七日發布）訂頒後，該府始據於八十八年九月六日成立第一屆「高雄市公共藝術審議委員會」（委員任期二年，主管審議機關為教育局，業務單位為高雄市立美術館），負責全市公共藝術案之審議事宜。按前揭公共藝術設置辦法明訂，機關（構）興辦公有建築物或重大公共工程時，應成立執行小組，負責公共藝術設置計畫之擬定、送審及執行等各項行政事宜之規定；然高雄市政府於九十一年一月十二日簽訂之高捷 BOT 興建營運合約綱要性規範中，卻疊床架屋、畫蛇添足，另行規定將藝術品設置計畫送尚待成立之「高雄捷運公共藝術審議委員會」審議²⁷，且因議約階段未先釐清興辦機關（構）之主體及相關作業流程，致簽約後雙方對此爭執擾攘一年三個多月，至九十二年五月八日謝前市長主持「高雄捷運公共藝術構想」簡報會議中，始責由捷運局洽請法律顧問依相關法令研議，加上後續公共藝術審議法定流程冗長費時，導致高雄捷運公共藝術設置計畫書延宕至九十六年十二月十八日（高雄縣範圍）及九十七年一月

²⁷按九十年一月十二日高雄市政府於與高捷公司簽訂「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」興建營運合約之附件 C2.2 綱要性車站工程設計規範 1.6 公共藝術規定：「特許公司應聘請公共藝術策劃人 1 名，負責各車站所有公共藝術業務，且為藝術家與建築設計者間之協調人。該策劃人之入選於工作開始前提出。特許公司應將藝術品設置計畫送經高雄捷運公共藝術審議委員會審議後執行」。

二十八日（高雄市範圍）通車營運²⁸前，始獲審議通過。

（三）高雄市政府於簽訂高捷 BOT 興建營運合約前，未就當時公共藝術審議委員會審議機制及流程周延考量，衍生後續公共藝術興建機關（構）主體及送審程序無謂爭端，延宕整體作業時程，確有失當。

九、高雄市政府為免外界質疑高捷 BOT 案後續採購弊端，刻意選取部分政府投資建設以公開招標程序辦理，斷章取義「不適用政府採購法」之函釋，迴避政府採購法規約束，且完全悖離政府採購追求公平、公開程序之精神，確有可議

按高捷 BOT 案興建營運合約規定，政府投資範圍工程經費總金額以一千零四十七億七千萬元為限，不予增減，全交由高捷公司負責辦理發包興建，但為免外界有以小搏大之疑慮，雙方特於興建營運合約第 8.1.7、8.1.8 條及附件 C1.2 議定，高捷公司於本計畫所提報價書中要求「政府投資額度」（一千零四十七億七千萬元）項目金額減去六百億元之差額（四百四十七億七千萬元），高捷公司同意以本合約工程經費表中至少與該差額等值之「工程項目」（成本中心），配合評決小組（共五至七人由雙方共同組成，其中高雄市政府指定之成員應超過半數）自行辦理興建階段公開之招標作業。

依上開合約規定循公開招標作業程序辦理之工程計有六標，即外界所稱之高捷「公開六標」；至其招標程序是否受政府採購法規乙節，高雄市捷運局已先函請工程會於八十八年七月五日釋示「不適用政府採購法規定」在案，爰高捷公司後續辦理公開六標

²⁸高雄捷運紅線於九十七年四月七日通車營運，橘線於九十七年九月二十二日通車營運。

招標作業，即斷章取義工程會前揭函釋，恣縱五人評決小組以「不能流標、簡單的標先開及在地廠商優先」等原則為由，率意調整開標決標順序，且最優廠商定義不明，開標及議減價過程所有廠商並未全部在場與聞，分別於高捷公司一樓及二樓會議室處理，甚至發生評決小組成員收賄及洩漏底價，以圖特定廠商順利得標等諸多弊端，非僅無法降低整體工程建造成本，更已淪為高捷公司股東及少數特定業者利益分贓之巧門途徑，完全悖離政府採購追求公平、公開程序之精神。茲就高捷「公開六標」招標作業與政府採購法規定相悖之處，列舉如下：

(一) 投標廠商不足三家，仍照常開標之不當：

按政府採購法第四十八條規定：「機關依本法規定辦理招標，除有下列情形之一不予開標決標外，有三家以上合格廠商投標，即應依招標文件所定時間開標決標…。第一次開標，因未滿三家而流標者，第二次招標之等標期間得予縮短，並得不受前項三家廠商之限制。」然高捷公開六標之招標公告卻明訂「投標廠商不足三家，亦照常開標」，顯有不當。

(二) 決標減價程序不當，最優廠商定義不明：

按政府採購法第五十三條第一項規定：「合於招標文件規定之投標廠商之最低標價超過底價時，得洽該最低標廠商減價一次；減價結果仍超過底價時，得由所有合於招標文件規定之投標廠商重新比減價格，比減價格不得逾三次。」另依高捷公開六標招標公告之決標減價程序，如所有合格廠商之總標價均高於底價時，由評決之最優廠商優先議減，如進入底價即行決標。若仍未進入底價時，依序由次優廠商經前述原則議減及決標。經查，CR7

標開標時因三家廠商報價均高於底價，評決小組以其事前商定之在地廠商優先原則為由，竟評決報價最高之日商大豐營造股份有限公司暨光盛營造股份有限公司聯合承攬為最優廠商，有優先議減權，雖因不願減價改由其他廠商議減得標，惟核其議減過程，明顯違反前揭規定。

另據臺灣高雄地方法院判決書所載，高捷公開六標於公告後之釋疑期間，曾有廠商提出申請釋疑謂：依公告決標原則，若評決小組亦考量價格及技術因素，請公布價格標及技術標評比權重，及「最優廠商」之定義，是否為通過資格標及技術標且報價書「最低」之合格廠商等疑義，惟五人評決小組竟僅解釋稱：有關價格及技術標等因素之考量原則，將由評決小組決定，至「最優廠商」亦由評決小組決定。突顯高捷公開六標招標公告對於最優廠商之評定，毫無客觀準據。

(三) 限制投標廠商最多僅能得標兩項區段標統包工程之不當：

依政府採購法第六條第一項規定：「機關辦理採購，應以維護公共利益及公平合理為原則，對廠商不得為無正當理由之差別待遇。」然高捷公開六標卻於招標公告不當限制投標廠商得標數，致榮民工程股份有限公司所投之 CR5 標遭剔除，迨泰勞暴動事件發生後開啟其標封報價，始證實其報價為低於底價之最低標，換言之，倘非招標公告不當限制競爭，自應由最低報價者得標，當可樽節建造成本。

(四) 評決小組成員竟參與投標之不當：

按政府採購法第十五條第二項規定：「機關承辦、監辦採購人員對於與採購有關之事項，涉及本人、配偶、三親等以內血親或姻親，或同財共居親

屬之利益時，應行迴避。」第四項前段規定：「廠商或其負責人與機關首長有第二項之情形者，不得參與該機關之採購。」同法施行細則第十四條第二款規定：「本法第十五條第四項所稱機關首長，其範圍如下：…二、法人或團體接受機關補助依本法第四條辦理採購者，為補助機關之機關首長及受補助之法人或團體之負責人。」查高捷公開六標評決小組成員賴 00，當時身兼高捷公司總經理及聯鋼公司董事長，然聯鋼公司卻毫不迴避參與 CR5 標案之投標，且順利得標承攬，顯失公平。

十、高捷公司之支出缺乏管控機制、異於常情，土建工程之支出金額超過政府投資額度，不利政府權益，高雄市政府疏於監督，未能及時發現並採取有效管控措施，確有怠失

- (一)按高捷 BOT 興建營運合約第五章財務事項 5.6 財務檢查權規定：「甲方應派員定期檢查乙方之財務狀況，必要時並得對乙方執行不定期財務檢查，乙方應提出相關文件供作查核」。是以高雄市政府應派員定期檢查高捷公司之財務狀況，必要時並得執行不定期財務檢查。依據高捷公司一百年五月十三日提供本院之書面說明，興建期間自九十年度開始，於九十二年三月由高雄市政府財務顧問安侯建業聯合會計師事務所進行第一次查核，至九十七年六月，共查核六次。
- (二)查高捷公司於興建期間多項支出異於營業常規，諸如：依高捷紅橘線建設公開招標作業評決小組組織章程既有規定，本應依規定而支給審查費、出席費及差旅費，該公司竟於「土建主體統包工程公開招標作業」簽奉總經理同意支付委員之審查費每標為

五萬元，六標共計三十萬元；南主角文化事業有限公司於九十一年五月六日經核准設立登記，同年五月二十日創刊，資本總額僅一百五十萬元，高捷公司卻自九十一年六月起至九十二年七月止即贊助二百四十萬元，為該公司資本額之一點六倍；復自九十六年十月一日至九十七年九月三十日，每月固定支付新高山行銷顧問股份有限公司公關顧問執行費五十萬元，共計六百萬元。甚至於高雄市捷運局局長周 00 請辭後，猶致送二十萬元之住院手術慰問金，顯逾越正常社交禮俗標準等。

(三)次查高捷公司工程管理處為控制工程興建預算不致超支，於九十一年一月二十九日簽擬訂定「工程計畫預算管控辦法」，惟當時並未獲總經理核定施行；迨月餘後，總經理卻於九十一年三月十三日之簽辦文件上批示依企劃處意見：俟「會計制度」核定公告後，再將該辦法簽陳總經理核定，惟在此之前各單位可先依該辦法辦理。然因該辦法尚未正式核定，工程單位可不遵循辦理，且九十一年九月三十日該公司董事會通過「會計制度」後，總經理亦未再督促辦理，而當時各主要工程均已發包完成。高捷公司制訂「工程計畫預算管控辦法」之過程，顯然虛應故事。

(四)再查高捷公司九十八年十二月三十一日土建工程預結算數比較表，高捷 BOT 案政府投資工程經費一千零四十七億七千萬元，加計折抵權利金十億元之增辦工程費，並減除攤提備用之平準基金、廠商須支付營業稅及該公司減辦事項後，預計可支用數為九百三十七億一千八百一十萬元，減除實際支用（含折抵權利金之增辦工程費）九百六十一億零八百萬元，總工程經費超支約二十三億八千九百九十

萬元（如表十），致土木工程之支出超過政府投資額度，不利政府權益。

（五）又高捷公司與達欣工程股份有限公司、東南水泥股份有限公司及日商清水營造工程股份有限公司，於九十一年十二月九日始簽訂高捷橘線 C01 區段標統包工程契約書，惟高捷公司卻早於九十一年九月十七日即已支付工程款一億六千九百萬元。

（六）另高捷公司前監察人尹 00 先生委託「資誠會計師事務所」對該公司辦理專案查核，於九十五年十二月二十五日將專案報告函送該公司，計提出發現事項三十七項，然高雄市政府卻毫無所悉，亦未收到專案查核報告。

（七）綜上，高捷公司興辦高捷 BOT 工程，竟未設置預算管控程序，且有部分支出異於常情，簽約前即支付工程款，甚或土木工程支出金額超過政府投資額度之情事。高雄市政府雖依合約規定對高捷公司進行財務檢查，惟該等檢查卻始於高捷各主要工程均已發包完成後，實難發揮財務監督之效，且對於該公司監察人委託會計師事務所辦理專案查核結果亦無所悉，顯怠忽監督職責。

十一、高捷某區段標統包工程廠商之安排曲折、承攬比例懸殊。高捷公司支付第一筆工程款予統包工程某廠商，該公司之財務操作、資金流向、時間與方式不必要地複雜，與營運常規迥異，且恐背離其營建之資金需求，猶待進一步究查釐清，惟容非本院監察職權所及，宜由檢調機關續辦查處

（牽涉偵查秘密略不公布，下接 136 頁）

十二、勞委會於九十年五月十日公告停止重大工程引進外籍勞工，復於九十二年六月二十六日補充公告放寬BOT業者引進外勞，決策過程悖離常情，誠有可議

(一)依勞委會九十年五月十日公告，高捷公司並無規劃引進外勞並付諸實施具體表現，不符適用「信賴保護」原則之要件，不得據以申請引進外勞：

- 1、按八十九年一月二十六日修正之就業服務法第六條規定：「本法所稱主管機關：在中央為行政院勞工委員會…」、第四十三條第一項規定：「雇主聘僱外國人在中華民國境內從事之工作，除本法另有規定外，以左列各款為限：…八、為因應國家重要建設工程或經濟社會發展需要，經中央主管機關指定之工作。」第四十五條規定：「雇主聘僱外國人從事第四十三條第一項第七款至第九款工作，應檢具有關文件向中央主管機關申請許可；其許可及有關聘僱管理辦法，由中央主管機關會商中央目的事業主管機關定之。」勞委會掌理雇主申請聘僱外國人之許可，並得依職權指定聘僱外國人之工作及公告，故勞委會所為之公告乃補充法規命令內容，其涉及人民權利者，依司法院大法官釋字第五二五號解釋：「信賴保護原則攸關憲法上人民權利之保障…行政法規之廢止或變更亦有其適用。…其因公益之必要廢止法規或修改內容致人民客觀上具體表現其因信賴而生之實體法上利益損害，應採取合理之補救措施，…純屬願望、期待而未有表現其已生信賴之事實者，則欠缺信賴要件，不在保護範圍」。
- 2、查勞委會於九十年五月十日公告停止重大工程申請引進外勞，雖涉及政府政策或法令之變更，然高捷公司於投標時已明確表示：高雄捷運工程

施工期間每年可創造約一萬個技術勞力之就業機會，同時改善高屏地區失業率（見投資計畫書第九章其他必要事項九之二頁），且當時營造業失業者已足供重大建設人力需求（見勞委會九十年五月十日公告），而該公司內簽亦表示：「…本公司於備標階段並未明確估算工程費用之用人成本，…事後勉強區分本勞或外勞之成本比例…反而不利日後外勞之申請。」並無規劃引進外勞並付諸實施之信賴表現，禁止引進外勞亦未造成該公司重大不利影響，個案上難以援引「信賴保護」為由，排除勞委會九十年五月十日公告。

(二)勞委會未審核高捷工程用人成本，亦未考量勞動供需狀況，即以九十二年六月二十六日公告放寬高捷公司得申請引進外勞，侵害南部地區勞工就業權益，違反該會所宣稱「保護國內勞工」之立場：

- 1、依就業服務法授權訂定之「外國人聘僱許可及管理辦法」（於九十年十一月七日修正公布，九十三年一月十三日廢止）第三條第二項規定：「中央主管機關依就業服務法第四十三條第一項第八款之規定為工作指定時，應考量國內經濟發展及就業市場情勢，評估各種行職業之勞動供需狀況，規劃指定准予聘僱外國人之工作類別、國籍、人數及申請者之資格條件，並公告之。」
- 2、經查，高捷工程為重大公共工程，高捷公司規劃工程時估算之用人成本為「領班 2100、技工 1900、大工 1700、小工 1500」，以平均工資每日一千八百元乘以每月工作日數二十二日計算，每人每月平均薪資為三萬九千六百元，其費用非不能聘僱國內營造業勞工，紓緩當時南部地區嚴重之失業問題。而高捷工程於規劃階段已計畫優先

僱用高雄地區勞工，已如上述，且高捷公司與各區段標統包商簽訂之工程契約書中亦載明：「全部技工及普通工除因需要且經工程司同意外，應優先僱用設籍於高雄都會區之本國勞工」（見高捷公司與聯鋼營造工程股份有限公司等區段標統包商簽訂之工程契約書一般條款 15.7）。又高雄捷運於九十年十月三十日開工，工程初期確提供大高雄地區勞工大量就業機會（見高雄市政府行政調查報告報告第十一頁），足徵高捷公司原即計畫優先僱用高雄地區勞工。而勞委會於九十二年六月二十六日放寬 BOT 業者引進外勞公告前，對於引進大量外勞所可能造成之國內勞工失業問題，查無有何因應作為。

- 3、又依就業服務法第四十七條（九十一年一月二十一日修正）規定，聘僱外勞應先以合理勞動條件在國內辦理招募而無法滿足其需要時，始得就不足人數提出申請。勞委會明知當時國內勞工失業人數偏高，足供重大公共建設之人力需求，依正常之國內招募程序，高捷工程當不致有難以招募國內勞工而須引進大量外勞之情形；惟高捷公司為求順利引進大量外勞，竟將求才廣告刊登於高雄地區鮮為人知之「皇家時報」三日（人事分類小廣告，約三乘五公分大小），製造國內勞工乏人問津、徵才不足之假象，甚至對公開徵才所遴用之本國勞工給予不合理之待遇（如：外籍勞工每月工作日數逾二十二日，而本國勞工卻以點工方式，每月平均上班日數均未達二十二日。高雄市政府勞工局九十三年九月九日高市府勞局三字第 0930018089 號函在卷可憑）。勞委會任憑高捷公司刊載徵募人才廣告於閱報率極低之「皇家

時報」，虛應故事、敷衍塞責，嚴重損害南部地區勞工就業權益，實難辭其咎。

(三)勞委會九十二年六月二十六日公告之決策過程有悖常情，捨專案核准方式，而以法規命令性質之公告為之，誠有可議：

- 1、查高捷公司明知依勞委會九十年五月十日公告已無法引進外勞，卻仍一再洽請高雄捷運局函詢勞委會釋示，並主張高捷工程不受停止引進外勞之限制。其理由略以：①高雄捷運局與高捷公司議約時間係在公告停止申請引進外勞生效日之前；②請求比照六輕案由該公司為雇主統籌申請引進；③保障本國勞工工作權上已有共識，高雄市勞工局將從嚴發給雇主流求才證明書等。案經勞委會職訓局審查後，分甲案（不許可）及乙案（許可）簽請核示，甲案理由略以：①BOT 工程如需引進外勞應適用該會八十六年九月二十日公告，由工程得標業者為雇主提出申請；②高捷與捷運局議約日期非公告停止引進外勞所認定之基準點，應以高捷工程發包之招標日期認定；③南部地區失業率偏高，高捷所增之工作機會應由當地勞工優先參與。乙案則認為如許可高捷公司引進外勞，得以專案辦理。經陳核勞委會主任秘書賀端蕃批示：「似可採乙案」。副主委郭吉仁則批示：「請高市捷運局說明本案工程之用人經費是以本國薪資水準或以外國人水準規劃？」嗣經高雄捷運局檢附高捷公司提出說明稱：該公司在規劃本投資案時，已將外籍勞工「列入考量」等語（見九十年九月六日高市捷設字第 0003927 號函）。然因高捷公司無法提供工程規劃使用外籍勞工之成本預估資料，經內部討論後，暫行擱置。

2、嗣互助營造股份有限公司因承建台灣高速鐵路青埔車站 S215 標工程擬申請招募外籍勞工，於九十一年八月二十八日檢送初次招募申請表件，勞委會九十二年六月二十六日公告表面上雖為應高鐵工程可否申請引進外勞請求所為之通案性公告，然台灣高鐵公司早於八十七年七月二十三日即與交通部簽約，並於勞委會九十年五月十六日公告禁止重大公共工程引進外勞前，土建等十二標工程已發包興建，且該時點之後尚有車站工程等後段工程尚未發包。又據台灣高鐵公司八十六年投資計畫書記載，土建工程人力預估外籍勞工需求為一萬零八百零六人，車站工程外籍勞工需求為一千六百二十五人，而高鐵工程當時已由勞委會核准引進外勞九千五百三十一人（見台灣高鐵公司九十一年十一月十三日覆勞委會函），是該案原非不得以函釋為之。至於高捷工程因無規劃引進外勞之具體表現或實體法上利益損害，如欲放寬高捷公司引進外勞，本應循專案核准程序進行審查，不容混為一談。又該案經勞委會法規會及職訓局簽請於符合信賴保護原則之前提下，政策上同意放寬 BOT 業者引進外勞。經內部多次簽會及討論，該會職訓局於九十二年六月二十日簽請以「BOT 計畫考量人力需求時，已依當時外勞政策『擬訂計畫』」作為核准申請引進外勞之條件。勞委會於本院約詢時坦承：「高鐵確在計畫時已將外勞人數列入…。」足見如採取九十二年六月二十日職訓局所簽擬「依當時外勞政策擬訂計畫」之公告要件，高鐵後段工程仍得申請引進外勞。

3、然因高捷公司僅能說明高捷工程已將外勞「列入

考量」，而無法提出「已依當時外勞政策擬訂計畫」之任何依據，已如前述。勞委會九十二年六月二十六日以勞職外字第 0920305100 號公告時，竟全盤否定會商及簽擬之結論，更改為：「興建工程計畫係依當時外勞政策『考量』勞動力之使用」為申請引進外勞之條件。而高捷公司終得依其勞工供應之風險規劃載有「含外勞」等字眼，據以申請引進外勞並獲勞委會核准，該會相關承辦人員並因而獲判無罪（見高雄地方法院九十五年度矚重訴字第一號、高雄高分院九十六年度矚上更一字第第四號），然該會九十二年六月二十六日公告決策過程異於常情，違反「保護國內勞工」之政策立場，誠有可議。

(四)高捷公司若非引據勞委會九十二年六月二十六日公告，本無從引進引進外勞：

- 1、勞委會於九十二年六月二十六日公告：「查依本會九十年五月十日台九十勞職外字第 0221648 號公告，自九十年五月十六日起停止重大工程申請外勞，係採不溯既往原則，又依信賴保護原則，對於已辦理招標及履約之重大工程，不受上開公告規定之影響。故經政府單位核准之 BOT 興建工程，其工程總金額在新台幣二億元以上，且工期在一年六個月以上（日曆天）且興建工程計畫係依當時外勞政策考量勞動力之使用者，如 BOT 之得標業者，其與政府單位簽訂 BOT 合約之時間在九十年五月十六日以前，得申請聘僱外籍營造工從事營造業工作。」
- 2、依高捷公司提出之投資計畫書第二冊第三章一財務計畫之第三之一百二十八頁、第三之一百四十八頁、第三之一百六十五頁等記載：「勞工供

應（含外勞）」，主張已依當時外勞政策「考量」使用外籍勞工，故應認為符合勞委會九十二年六月二十六日公告。實際探究該等記載內容，係將「勞工供應（含外勞）」作為「階段風險管理矩陣表（興建期）」風險管理之妥善與否因素之一。而依計畫書內「施工風險管理矩陣表（表三之六十七之二至四）」，「勞工不足」之處置策略為「準備應變處理費用」及「依需要修正展延工期」，並無「引進外勞」之計畫或措施。另依勞委會前副主委郭吉仁於九十四年十月二十七日在檢調偵查中證稱：「信賴保護須公共工程之民間業者依當時可引進外勞之法律計算勞動成本，並與政府訂約，其要件為表現信賴之行為及實體損害之產生。我於九十年六月二十六日批示請高捷公司說明用人經費以本勞或外勞薪資水準規劃，其目的在於瞭解其規劃內容有無引進外勞之信賴表現及禁止引進後因而遭受之實體損害…。高捷工程財務計畫將『勞工供應』列於『階段風險及其可能影響對照表』，係純屬希望及期待，不屬具體的信賴表現」等語。足證若非勞委會九十二年六月二十六日公告，高捷工程本無從以個案適用「信賴保護」為由，引進引進外勞。

(五)綜上，勞委會為放寬外勞引進之政策決定前，依法應就國內經濟發展及就業市場情勢客觀事實進行審慎合理之評估，據以作成公告。本件勞委會於決策過程中，雖宣示依據信賴保護原則並考量國人就業權益，實際所為卻背道而馳。該會九十二年六月二十六日公告之決策過程有違一般常情、政策轉折，經詢據函復稱：「（問：勞委會九十二年六月二十六日公告是否涉及外勞政策之變更，及由何人

主導並決策？）…本會經政策評估，奉陳前主任委員菊九十二年六月二十四日核示…」，足徵勞委會確係基於政策決定而放寬 BOT 工程得聘僱外勞。然該項決定未就可能產生之勞工失業問題進行評估，亦未採取因應補救措施，漠視南部地區營造業勞工就業權益，確難辭其咎。

十三、勞委會公告停止重大工程引進外籍勞工，以及補充公告放寬 BOT 業者引進外勞，均屬法規命令，卻未依中央法規標準法及立法院職權行使法規定送立法院，且有違背法規命令不得再授權之意旨，顯有重大瑕疵

(一)按中央法規標準法第七條規定：「各機關依其法定職權或法律授權訂定之命令，應視其性質分別下達或發布，並即送立法院。」又立法院職權行使法第十章就「行政命令之審查」訂有專章，其中第六十二條第一項規定：「行政命令經審查後，發現有違反、變更或牴觸法律者，或應以法律規定事項而以命令定之者，應提報院會，經議決後，通知原訂頒機關更正或廢止之。」又司法院大法官釋字第五二四號解釋：「法律授權主管機關依一定程序訂定法規命令以補充法律規定不足者，該機關即應予以遵守，不得捨法規命令不用，而發布規範行政體系內部事項之行政規則為之替代。倘法律並無轉委任之授權，該機關即不得委由其所屬機關逕行發布相關規章。」

(二)查勞委會九十年五月十日公告係依據就業服務法第四十三條、第四十五條及該法授權訂立之「外國人聘僱許可及管理辦法」（該辦法於九十三年一月十三日廢止）第三條；該會九十二年六月二十六日

公告係依據就業服務法第四十六條、第四十八條及同辦法第三條。其法律性質詢據勞委會雖稱：上開公告屬行政程序法第一百五十九條第二項第二款規定，「協助下級機關或屬官統一解釋法令、認定事實、及行使裁量權」之行政規則，因不具法規命令或實質法規命令性質，故無須依行政程序法及中央法規標準法之踐行預告及函送立法院備查之程序等語。然經本院諮詢東吳大學陳○○教授、臺北大學張○○教授及陳○○教授，均表示勞委會上開公告具有對外發生法律之效力，非僅有對內之行政規則，均屬實質法規命令性質，應依中央法規標準法及立法院職權行使法相關程序，發布後即送立法院。又張○○教授表示：法規命令如未送立法院審查，即屬規避立法院的監督權，有程序上之瑕疵；該瑕疵涉及立法權之規制，非無關重要，如有逾越授權目的、違反法律保留或不得以法規命令規定而以法規命令為之情形，則有違法治國的原則。陳愛娥教授另表示：依司法院大法官第五二四號解釋，法規命令不得再授權，該公告的內容原應於外國人聘僱許可及管理辦法中加以規定等見解。足見勞委會九十年五月十日及九十二年六月二十六日公告均屬法規命令，發布後未即送立法院審查，違反中央法規標準法及立法院職權行使法之規定；且上開公告係依「就業服務法」授權訂定之「外國人聘僱許可及管理辦法」第三條所發布，亦有違司法院大法官釋字第五二四號解釋，法規命令不得再授權之意旨，均有重大瑕疵。

十四、高捷 BOT 案政府出資超過八成，卻任由高捷公司虛增工程用人費用於前、華磐公司剝削泰勞於後，且強

迫統包廠商使用外勞再從中牟取暴利，勞委會對此卻置若罔聞，顯有怠失

- (一)依高捷公司規劃工程時估算之用人成本，本足以聘用南部地區勞工，已如前述。惟勞委會核准其以雇主身分招募引進外勞後，該公司為追求引進外勞之經濟利益，即引進大量外勞交各段標統包商使用，如九十三年承包商與高捷公司簽訂切結書需用外勞名額僅六百二十九名，惟九十三年八月三十一日，高捷公司分配予承包商使用之外勞即八百零九名，顯有強迫統包商使用之情。
- (二)又高捷公司向統包商收取外籍技術工每人每月三萬零五百元、體力工每人每月二萬九千五百元之費用。而該公司除支付泰勞每月一萬五千八百四十元工資（法定基本工資）及繳付就業安全基金每月每人三千元（實則勞委會僅發單收取二千元，詳如後述）外，另以高捷公司管理費每月每人一千五百元及華磐公司管理費七千六百六十九元等名目賺取差額。華磐公司則再向泰勞剝削：①每人每月膳宿費二千五百元外之伙食供料費、②每人每月服務費（或稱翻譯費）一千元，另剋扣所謂違規扣款每人金額達二、三千元。高捷工程所編列之高額用人費用，經層層剝削，離鄉背景實際付出勞力之泰勞，所得無幾。對此，詢據郭○○副主委及職訓局廖為仁副局長表示：「（問：華磐公司管理費是否合理？行情多少？）華磐的外勞管理費每人每月七千六百六十九元是不合理的，我認為高捷公司向承包商收取每人每月二萬九千五百元是高的離譜，我聽說以類似本案情形引進外勞的台塑公司是不收管理費的，高捷公司的行政管理費一千五百元可能是重覆收取。而華磐的外勞宿舍環境非常的差。外勞管理

本應由雇主承擔，所以無所謂外勞管理的行情。這些錢是從政府的興建經費支出。…」郭○○副主委另表示：「（問：華磐公司管理費是否合理？行情多少？）我實地勘查泰勞宿舍，生活條件非常差，床鋪擁擠，走道狹窄，空氣不流通，濕的衣服就晾在上面，廁所也不夠用。泰勞每人每月的管理費用實際上達到一萬元以上，卻受到極差的待遇…」。

(三)勞委會為引進及管理外籍勞工之中央主管機關，對高捷公司強迫統包商使用外勞及與華磐公司謀取暴利情形，卻置若罔聞，顯有怠失。

十五、高捷公司違反就業服務法，將引進之部分外籍勞工提供華磐公司非法使用，勞委會及地方主管機關竟毫無所悉，且該會對地方政府查察不實，亦未見督促積極改善作為，誠有可議

(一)按就業服務法（九十二年五月十六日修正）第六條第一項規定：「本法所稱主管機關：在中央為行政院勞工委員會；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。」又依同條第三項規定：「中央主管機關掌理事項如下…：五、雇主申請聘僱外國人之許可及管理。」另依同條第四項規定：「直轄市、縣(市)主管機關掌理事項如下：…二、外國人在中華民國境內工作之管理及檢查。」次按同法第四十四條規定：「任何人不得非法容留外國人從事工作。」及第五十七條規定：「雇主聘僱外國人不得有下列情事：一、聘僱未經許可、許可失效或他人所申請聘僱之外國人。二、以本人名義聘僱外國人為他人工作。三、指派所聘僱之外國人從事許可以外之工作。…」合先敘明。

(二)查勞委會於九十三年六月十四日及十月二十七日

核發予高捷公司之招募許可均載明係許可該公司招募外國人在高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設工程從事營造業-重大工程工作，惟負責高捷外勞管理之華磐公司於九十三年七月至九十四年八月間卻使用高捷公司所聘外勞十四至十八人不等，顯見高捷公司有違就業服務法第五十七條規定以本人名義聘僱外國人為他人工作及指派所聘僱之外國人從事許可以外之工作之情事，華磐公司亦有違同法第四十四條及第五十七條第一款之規定而有非法使用外勞之情事。

(三)次查「高雄捷運股份有限公司與華磐管理顧問有限公司侵害泰勞權益事件」政府機關管理制度與行政責任檢討報告指出，地方政府勞工主管機關，根本無負責外勞事務之專責單位，且詢據高雄市政府（勞工局郭科長）表示，目前勞工查察係由勞委會提供經費聘僱臨時人員擔任；勞委會（廖副局長）亦表示，地方主管機關就外勞使用的情形負有查察的責任，但執行人力僅能以臨時人員擔任。

(四)綜上，高捷公司違反就業服務法，將引進之部分外籍勞工提供華磐公司非法使用，勞委會及地方主管機關竟毫無所悉，且該會對地方政府查察不實，亦未見督促積極改善作為，誠有可議。

十六、勞委會明知高捷公司招募之外籍勞工，按規定每人每月應繳納三千元之就業安定費，卻僅實收二千元，任由高捷公司私下扣留一千元，迨發生泰勞暴動事件後始行補收，顯有怠失

(一)按勞委會九十一年一月二十二日勞職外字第0910200339號公告，外籍營造工之就業安定費調整為每人每月三千元；然查該會自九十二年十二月三

日核定高捷公司引進大量外籍勞工後，卻僅收取每人每月二千元之就業安定費，迨九十四年八月二十一日發生泰勞暴動事件後，該會外勞作業組始於同年九月十四日以電腦案號代碼錯誤為由，簽請更正為三千元，並去函高捷公司要求補繳短收之就業安定費，共計一千一百九十一萬一千八百六十九元；惟高捷公司質疑短收金額有誤，經該會重新核計至九十四年六月三十日止，應補繳金額為一千一百九十七萬七千二百一十九元，高捷公司嗣於同年十月二十五日如數完納補繳。

- (二)查勞委會九十一年一月二十二日即公告外籍營造工之就業安定費由原二千元調整為三千元，距該會於九十二年底辦理高捷引進外籍營造工案件，已近二年；且該會復於九十二年六月二十六日公告放寬BOT業者得引進外勞時，公告第五項亦明定外籍勞工之就業安定費一律調整為每人每月三千元。高捷公司據以向使用外勞之各段標統包廠商收取每人每月三千元之就業安定費，與實際繳交勞委會之差額將近一千二百萬元全流向高捷公司。縱該會事後追繳，並辯稱純屬疏失及電腦代碼錯誤，惟猶難卸免怠失之責。

綜上所述，本案高捷紅橘線建設計畫，行政院八十四年間原已核定一千九百五十二億元由高雄市政府辦理，詎三年後貿然改弦易轍，兩度函促高雄市政府改採民間參與(BOT)方式辦理，該府藉以將原核定自辦興建之財務計畫，規劃成政府投資高逾八成之高捷BOT案逕自公告招商，行政院猶束手無策，決策草率且監督不力。交通部為促成高捷紅橘線建設計畫，不斷上修預估自償率，且任由高雄市政府以高估之運量及自償率繼續推動

，肇致後續營運虧損之窘境。工程會為政府採購法主管機關，對於高雄市捷運局請釋本案政府投資部分併交民間投資人辦理之法令適用疑義時，未衡酌高捷 BOT 政策背景及法條原意，亦未慎重邀集交通部等權責機關會商，率由副首長代決作成「不適用政府採購法」之爭議性函釋。高雄市政府恣憑曲解工程會函釋，將政府出資千億元之採購幻化為政府投資，由投資人獨攬且不受政府採購法監督；另核議政府投資額度毫無客觀標準，評決最優申請人後，再以收取「權利金」為飾，變相增加公帑支出；議約過程亦有怠忽，未先釐清公共藝術之興建機關（構）主體及作業流程，致生後續履約爭訟，而對於政府出資交由投資人併辦工程，不僅無以追回決算結餘款，反需額外支付物價調漲費用及莫名之工程追加款；且財務計畫未待行政院核定，竟擅自提高政府投資額度百億餘元，率與投資人簽訂興建營運合約。嗣於履約階段，高雄市政府為免外界質疑後續採購弊端，刻意選取部分政府投資項目循公開招標程序辦理，斷章取義工程會函釋，迴避政府採購法之規範約束；對於高捷公司「權利金」之會計處理錯誤且不一致，財務報表所表達之資產、業主權益、財務狀況、經營結果及揭露嚴重失真，且支出缺乏管控機制、異於常情，土建工程之支出金額超過政府投資額度等情，亦疏於監督，未能及時發現並採取有效管控措施。

另高捷公司引進外勞部分，勞委會原於九十年五月十日公告停止重大工程引進外籍勞工，復於九十二年六月二十六日補充公告放寬 BOT 業者引進外勞，決策過程悖離常情，且上開公告均屬法規命令，卻未依中央法規標準法及立法院職權行使法規定送立法院，亦與法規命令不得再授權之意旨相悖；又高捷 BOT 政府出資超過八成，卻任由高捷公司虛增工程用人費用於前、華磐公司

剝削泰勞於後，並強迫其下包廠商使用外勞，俾從中牟取暴利，且無視就業服務法規定，擅將引進之部分外勞提供華磐公司使用，勞委會及地方主管機關竟置若罔聞，未見督促改善之積極作為；另勞委會明知高捷公司招募之外勞，依規定每人每月應繳納三千元就業安定費，卻僅實收二千元，任由高捷公司私下扣留一千元，迨發生泰勞暴動事件後始行補收，顯有怠失。至有關高捷某區段標統包工程廠商之安排曲折、承攬比例懸殊；高捷公司支付第一筆工程款予統包工程某廠商，該公司之財務操作、資金流向、時間與方式不必要地複雜，與營運常規迥異，且恐背離其營建之資金需求，猶待進一步究查釐清，惟容非本院監察職權所及，宜由檢調機關續辦查處。

揆諸本案，高雄市捷運局配合行政院指示改採 BOT 方式辦理，過程倉促、決策草率且內容空泛，未依行政院推行 BOT 而縮減公共建設支出之旨趣。所提所謂高捷 BOT 案，蓄意矇混，行政院原核定由政府自辦興建之高捷預算一千九百五十二億元，未因興建營運方式改採 BOT 後而予凍結，卻任由高雄市捷運局將一千九百五十二億元預算，除政府應辦事項（包括用地徵收費用等）外，盡數挪作高捷 BOT 之政府出資，交由民間投資人辦理；行政院自指示高捷改採 BOT 後，未善盡職責疏於監督，對於高雄市捷運局諸多事先未報核且有損政府利益之作為，事後未予糾正或追究。高雄市捷運局故意曲解公共工程委員會之函釋，既不依政府採購法，復不依獎參條例及其相關子法補貼利息或投資部分建設辦法第九條第一項第二款，逃避監督，導致執行偏差，種種弊端發生，營運後虧損嚴重，爭議指責不斷，高捷 BOT 案實為公共建設 BOT 之不良且錯誤示例，損及政府形象及全民利益，政府應引以為戒。

捌、處理辦法：

- 一、調查意見除第十一點外，餘提案糾正行政院暨所屬公共工程委員會、勞工委員會、交通部及高雄市政府。
- 二、影附調查意見第十一點及相關卷證，密函法務部依法查處見復。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、財政及經濟委員會聯席會議處理。

中 華 民 國 一 百 年 五 月 二 十 日

附件：本院本院九十八年十一月三日（98）院台調壹字第0980801027號、九十八年十一月十二日（98）院台調壹字第0980801061號及九十九年五月十三日（99）院台調壹字第0990800377號派查函暨相關卷證。

表一 高捷 BOT 案之資金來源表

項目		91.12.31		98.03.25 ^b		98.12.31	
		金額 (億元)	占資金合計數之百分比	金額 (億元)	占資金合計數之百分比	金額 (億元)	占資金合計數之百分比
政府	應辦事項	461.19	27.95%	461.19	25.36%	461.19	25.32%
	投資建設 (非自償部分)	1,047.70	63.50%	1,047.70	57.61%	1,047.70	57.53%
	小計	1,508.89	91.46%	1,508.89	82.97%	1,508.89	82.85%
高捷公司	股東出資	100	6.06%	100	5.50%	100	5.49%
	長期借款	0 ^a	0.00%	194.8	10.71%	192.8	10.59%
	短期借款	38.9	2.36%	12.78 ^b	0.70%	17.50 ^c	0.96%
	其他 (股本溢價等)	2.03	0.12%	2.03	0.11%	2.03	0.11%
	小計	140.93	8.54%	309.61	17.03%	312.33	17.15%
合計		1,649.82	100.00%	1,818.50	100.00%	1,821.22	100.00%

資料來源：高捷公司，本院修正其格式

註：

a：在 91.12.31 尚未與台灣銀行等聯合授信銀行共同簽訂融資契約 (額度 198 億元)，故金額為 0。

b：98.3.31 餘額。

c：198 億聯合融資授信合約最高動用累計額度 195.8 億元，97 年償還本金 1 億元，98 年償還本金 2 億元，98.3.25 為最後一次動支日 (明細詳表一-1)。

表一-1 高捷公司與台灣銀行等聯合授信銀行共同簽訂 198 億元融資契約，各年度借款及還款情形表

年度	借款 (億元)	還款 (億)	年底餘額 (億)
92	10.00	0	10.00
93	7.00	0	17.00
94	15.00	0	32.00
95	35.00	0	67.00
96	43.50	0	110.50
97	68.00	1.00	177.50
98	17.30	2.00	192.80
合計	195.80	3.00	-

資料來源：高捷公司，本院修正其格式

表一-2 高捷 BOT 案之資金來源：變動

單位：億元

日期	政府		民間	合計
	應辦事項	投資額度	投資額度	
89.4.8	592.16	1,135.22	278.89	2,006.27
89.5.10	370.00	1,047.70	304.90	1,722.60
89.9.22	483.19	1,047.70	304.90	1,835.79
89.11.16	461.19	1,047.70	304.90	1,813.79

資料來源：本院彙整

表二 高捷建設經費、運量及自償率等(預估)之修正

人次單位：萬人；金額單位：億元

日期	總建設經費(億元)	日運量			費率調幅	折現率	自償率		備註
		目標年	人次(萬)	依據			1	2	
83.7.6	2,305.45	NA	NA	NA	3.5%	NA	6.71%	NA	高捷自辦財務計畫(修訂報告),交通部函報行政院
84.2.16	2,045.25	NA	NA	NA	NA	NA	NA	8.95%	高捷自辦財務計畫(修訂報告),交通部函報行政院
84.5.11	1,952.00	109	96.6	捷運局總顧問評估資料	3.5%	10%	NA	11.00%	行政院第2430次院會決議,經費全由政府出
88.6.4	2,163.62	同上	同上	捷運局總顧問評估資料	3.5%	12.30%	10.70%	12.10%	行政院核定高捷先期計畫書,已改為BOT
88.12.24	2,006.27	NA	NA	88.8鼎漢樂觀方案	NA	NA	9.76%	16.20%	BOT財務計畫,高市府修訂,函請交通部核轉行政院核定
89.4.8	2,006.27	119	79.8	同上	5.1%	10%	9.76%	16.20%	高市府檢送財務計畫書、綜合規劃報告書,以及交通部審查意見之答復說明,函請交通部核轉行政院核定
89.5.10	1,722.60	NA	NA	同上	NA	10%	18.76%	22.43%	最優申請人報價(高市府甄審結果)
89.9.22	1,835.79	NA	NA	同上	3.5%	10%	18.02%	21.65%	修正財務計畫書(一版),議約後,高市府函報
89.11.13	1,835.79	NA	NA	同上	3.5%	10%	18.02%	21.65%	交通部函轉陳報行政院高市府財務計畫
89.11.16	1,813.79	NA	NA	同上	3.5%	10%	18.27%	21.95%	修正財務計畫書(二版),高市府函報 90.1.12簽約
91.8	1,813.79	同上	同上	同上	3.5%	11.77%	14.00%	16.81%	高市府財務計畫(依行政院89.12.30函核定之審議意見修正計畫內容)
						10%	18.27%	21.95%	
93.9.20	1,813.79	同上	同上	同上	3.5%	11.77%	14.00%	16.81%	交通部函復高市府財務計畫報告書修正案,原則同意備查
						10%	18.27%	21.95%	

資料來源：高雄市捷運局

自償率1：不含土地開發效益，自償率2：含土地開發效益

NA：無資訊可得

表二-1 高捷公司之運量(樂觀情境)：實際與預估差異比較

項目		原預計(99年)	實際	差異
社經 特性	人口數	3,364,528	2,965,999	-398,529
	就業人數-二級(人)	546,232	464,796	-81,436
	就業人數-三級(人)	1,052,986	787,716	-265,270
	家戶所得(元/月/戶)	126,814	73,845	-52,969
	車輛持有-汽車(輛/千人)	632	239	-393
	車輛持有-機車(輛/千人)	732	604	-128
運輸 需求	旅次產生率(次/日/人)	2.04	2	-0.04
	旅次產生數(次/日)	6,863,637	5,931,998	-931,639
	汽車使用率(%)	34.9%	18.6%	-16.3%
	機車使用率(%)	47.2%	64.5%	17.3%
	大眾運輸使用率(%)	17.84%	8.2%	-9.6%
捷運 運量	紅線(人次/日)	369,689	94,183	-275,506
	橘線(人次/日)	190,063	31,882	-158,181

資料來源：高捷公司

表三 出資方式之種類：政府出資之減少

設計		意義	備註
Build-Operate-Transfer	BOT	民間機構投資興建並營運；營運期間屆滿，該建設之所有權移轉予政府。	促參法§8I 一 獎參條例已涵括 BOT，惟當時乏明確定義。 此模式在國際間於 80 年代出現
Build-Transfer	BT	於確定得標廠商後，由廠商提供資金興建；完工後，政府分期償付建設經費 a	獎參條例第 8 條 ^b · 促參法未規定本方式
Build-Transfer-Operate	BTO	政府委託民間機構投資興建，經主管機關勘驗合格並支付投資價款，取得產權後，交由民間機構經營或使用。至於興建成本中之非自償部分，得由政府補貼其貸款之利息，或投資其建設之一部	獎參條例§25 I 補貼利息或投資部分建設辦法§9 I 二
	有償 BTO	政府委託民間機構投資興建，完成後，政府給付建設經費（一次或分期），取得所有權，再委託該民間機構營運。營運期間屆滿，營運權歸還政府。	促參法§8I 三「由民間機構投資新建完成後，政府一次或分期給付建設經費以取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府」。
	無償 BTO	政府委託民間機構投資興建，完成後，政府取得所有權，惟不給付建設經費，其後再委託該民間機構營運。期間屆滿，營運權歸還政府。	促參法§8I 二「由民間機構投資新建完成後，政府無償取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府」。

· 以上均為公共工程取得資金之模式

· 獎參條例於 83.12.5 公布，促參法於 89.2.9 公布。獎參條例及其子法並未明確定義區分 BTO，亦未明確規定施工期間所需之建設經費須由得標廠商自行籌措。促參法則規定有償 BTO 及無償 BTO。

a：BT 近似傳統招標方式，差別在政府支付建設經費之時間。在 BT，係待完工後，在傳統招標，則在開工後，依契約規定之工程進度，不待完工

b：高雄市政府於 99 年接受本院約詢時表示，該府於 86 年間函報中央擬採 BT 方式辦理，按 BT 係指依獎參條例第 8 條規定「由廠商提供資金興建，於完工後分期償付建設經費」，惟該條規定非屬民間參與方式

表四 工作小組投資計畫書評比表

項次	審查項目	說明	權重 ^a	高捷公司籌備處	港都捷運公司籌備處
1	興建能力	含：執行計畫、機電系統設計與施工計畫、軌道工程設計與施工計畫、土建及車站工程設計與施工計畫、機廠工程設計與施工計畫、其他必要工程設計與施工計畫、介面整合與系統整合測試計畫、工程經費	25%	20	17
2	營運能力	含：營運策略、開始營運日期及每日營運時間、營運方式、營運及服務指標、降級運轉方式、系統運能、票證系統、服務設施、安全維護、維修計畫、營運組織與管理、捷運固定資產之增置與重置、移轉計畫	20%	18	15
3	公司組織健全性	含：公司籌組計畫、各階段之管理組織架構、各部門職掌及主要負責人選履歷	10%	8	8
4	財務計畫可行性	含：本案之財務可行性分析、本案之自償能力分析、特許公司之財務計畫、風險管理計畫、保險計畫	30%	24	22
5	附屬事業之收入	含：開發計畫、經營附屬事業計畫	5%	4	4
6	其他	含：促進產業景氣回升及改善高屏地區失業率、平準基金設置計畫、投資計畫書檢核摘要表、其他	10%	6	6
總 分				80	72
7	要求政府投資額度(報價書)		NA	NA	NA

資料來源：高雄市政府，本院修正

a：原來建議之權重

程序：

1. 投資計畫書先評分，評定一、二、三名

2. 開啟報價書，評定一、二、三名

· 先由工作小組完成綜合評選報告，提出評分表，為甄審委員會所接受，再開啟報價書，如表四-1

表四-1 各投標人之報價

單位：億元

項 目	高雄捷運公司籌備處	港都捷運公司籌備處
政府應辦事項	370.00 ^a	370.00
政府投資額度	1,047.70 ^b	1,189.18
民間投資額度	304.90 ^c	328.82
總建設經費	1,722.60 ^d	1,888.00

資訊來源：各投標人提出之報價書

- a：高雄市政府依原核定財務計畫於「申請須知修訂與補充資料」暫給定政府辦理事項之金額為 370 億元，以利申請人評估自償率，惟 89.11 為 461.19 億，其理由為反映計畫現況
- b：政府投資額度：兩家之報價均超過 936.96 億元，後依第三次甄審委員會決議及申請須知規定納入權利金機制，於議約時討論，其金額、時程及實際作業，由甄審委員會授權主管機關辦理
- c：高雄捷運公司籌備處投資額度為 304.9 億元，其中股本來源計畫，包括 105 億元（初期 100 億元，未來因應營運初期週轉金之需求，擬再增資新臺幣 5 億元），融資來源計畫，包括國內外商業銀行貸款 223 億元，其預計投資之項目：有：電聯車、號誌系統、供電系統、通訊系統、軌道工程等五項，為申請須知規定之最小投資範圍，惟該公司後考量興建成本之可分割性與整合性後，增加月台門系統、自動收費系統與機廠設備等三項工程
- d：建設總經費最後調整為 1,813.79 億元，增加 91.19 億元，係因政府辦理事項調整為 461.19 億元，增加 91.19 億元之故

表五 興建營運合約附件 B2.1：工程經費表

單位：千元

工程項目 (成本中心)	政府投資範圍工程經費	民間投資範圍工程經費
捷運營運系統之成本		
電聯車		7,893,782
號誌系統		2,054,546
供電系統		5,979,810
通訊系統		2,249,187
軌道工程		7,086,021
月台門系統		1,459,809
自動收費系統		1,405,742
小計		28,128,897
機廠工程/場站及路線之機電工程成本		
機廠設備		2,364,891
電扶梯	3,312,083	
電梯	306,501	
場站及路線環控系統	4,147,378	
...	...	
小計	20,882,012	
紅線車站 (高架段) 之設計及施工成本 (依據上行軌計算) 小計:	2,264,920	
紅線車站 (地下段) 之設計及施工成本 (依據上行軌計算) 小計:	17,867,059	
橘線車站 (地面段) 之設計及施工成本 (依據上行軌計算) 小計:	252,040	
橘線車站 (地下段) 之設計及施工成本 (依據上行軌計算) 小計:	14,838,834	
紅線路段 (高架段) 之設計及施工成本 (依據上行軌計算) 小計:	3,600,311	
紅線路線 (地面段) 之設計及施工成本 (依據上行軌計算) 小計:	15,255	
紅線路線 (地下段) 之設計及施工成本 (依據上行軌計算) 小計:	25,243,649	
橘線路線 (地面段) 之設計及施工成本 (依據上行軌計算) 小計:	9,068	
橘線路線 (地下段) 之設計及施工成本 (依據上行軌計算) 小計:	19,796,852	
合計	104,770,000	30,493,788

資料來源：高捷興建營運合約

表六 公開六標評決結果

單位：元

實際開標順序	參標廠商及原始報價	議減順序	得標廠商	底價	議減價格	標比
CR6	榮民公司、日商奧村組聯合承攬 4,600,000,000	無	榮民公司、日商奧村組聯合承攬	4,982,356,000	4,600,000,000	92.33%
C03	皇昌營造股份有限公司(下稱皇昌公司)、華升營造有限公司(下稱華升公司)、榮民公司聯合承攬 7,296,660,000	無	皇昌公司、華升公司、榮民公司聯合承攬	7,303,000,000	7,296,660,000	99.91%
C02	日商前田建設、隆大公司聯合承攬 4,866,000,000	2	日商前田建設、隆大公司聯合承攬	4,567,728,000	4,610,000,000	99.83%
	春源鋼鐵、春原營造、新加坡 Econ 聯合承攬 5,200,000,000				4,560,000,000	
CR7	日商大豐公司、光盛公司聯合承攬 9,177,000,000	3	大成公司	5,993,677,000	6,080,000,000	99.89%
	大成公司 6,180,000,000				6,000,000,000	
	中華公司 6,800,000,000				5,986,800,000	
CR5	日商華大成、聯鋼公司聯合承攬 4,720,000,000	無	日商華大成、聯鋼公司聯合承攬	4,840,908,000	4,720,000,000	97.5%
	新亞公司 5,309,168,000					
	榮民公司、日商奧村組聯合承攬 4,450,000,000 (資格剔除)					
C04	新亞公司、金務大公司聯合承攬 7,911,300,000	1	新亞公司、金務大公司聯合承攬	7,369,045,000	7,450,000,000	99.86%
					7,395,000,000	
					7,359,000,000	
總價				35,056,714,000	34,522,460,000	98.48%

註：標比為決標價與底價之比值。

表七 折抵權利金 10 億元之工程經費增修情形表

單位：億元

工程項目		工程經費				
		原合約		修訂後	新增	
車站	項目	項目	金額		金額	%
02	大勇路行人徒步區：02 車站、出入口、通風井等捷運設施及大勇路行人徒步區，乙方應配合作整體性之規劃設計	SU002	13.6498	20.0947	6.4449	47.22
013	採疊式車站：避免 013 車站東側隧道地下穿越民房之問題，013 車站東移並採疊式車站為解決方案	SU013	10.6107	19.9867	9.376	88.36
06	通風井、冷卻水塔位置遷移：06 車站通風井 Y 及冷卻水塔自原共構基地遷移至人行道及民族二路分隔島	SU006	9.1419	13.2336	4.0917	44.76
010	新增出入口及通道：010 車站配合公車處建軍站聯合開發需要，調整並增設車站出入口及相關通道	SU010	9.7310	12.5006	2.7696	28.46
05/R10	出入口及通風井位置遷移：05/R10 車站之出入口 A2 及通風井 V 之位置自原位置遷移至人行道及圓環槽化島，並考量中山路圓環北側東西向行人穿越之需求，增設地下通道及出入口 A2'	SU005	14.3309	16.5207	2.1898	15.28
R23	與台鐵橋頭站共構：R23 車站之出入口、連接通道及台鐵橋頭車站；不含台鐵橋頭站之軌道遷移、月台修改及舊站處理等	SER23	3.1926	5.9437	2.7511	86.17
07	通風井位置遷移：07 車站通風井 X 自原位置遷移至北側加油站旁	SU007	10.7088	13.5189	2.8101	26.24
合	計		71.3657	101.7989	30.4332	42.64

工程項目：合約附件 C4.1
資料來源：高捷公司，本院修正其格式

表八 高捷公司歷年財務報表之表達：應付權利金(負債)

單位：億元

年度	應付權利金(終值) ^a			應付權利金折價 ^b			應付權利金淨額 ^c (A-B)
	期初未償餘額	當期還款	期末未償餘額 A	攤銷 ^b	調整	期末餘額 B	
90	110.000	1.000	109.000	(0.000) ^e		72.503	36.497 ^d
91	109.000	1.500	107.500	(1.414)		71.088	36.412
92	107.500	1.500	106.000	(1.497)	(1.085) ^f	68.507	37.493
93	106.000	2.000	104.000	(1.453)		67.054	36.946
94	104.000	-	104.000	(1.432)		65.622	38.378
95	104.000	-	104.000	(1.487)		64.135	39.865
96	104.000	-	104.000	(1.545)		62.590	41.410
97	104.000	-	104.000	(1.514)	0.297 ^g	61.373	42.627
98	104.000	10.000	94.000	(1.264)		60.109	33.891
99	94.000	-	94.000	(1.314)		58.795	35.205

資料來源：高捷公司，本院修正其格式

a：應付權利金總計 110 億元，合約規定，至捷運工程完工，高捷公司需支付 6 億元，另於合約附件 C4.1 項目興建完成時，視為高捷公司已支付權利金 10 億；餘 94 億元，待有盈餘時方支付，惟須於 112 年全數付清。本表列示償付 16 億元之情況。

b：高捷公司計算應付權利金折價所採用之折現率，係當時政府長期公債之利率 3.875%。當期攤銷數，即利息費用之金額，係按利息法計算。

c：本欄應付權利金淨額為現值，非終值

d：110 億元(終值)之現值為 37.4973 億元。高捷公司於 90 年度支付 1 億元，故 90 年底之現值為 36.4973 億元。

e：90 年，應付權利金未攤銷，但權利金資產卻攤銷 2 個月($\$104,160/12*2=\$17,360$)，見下表。

f：92 年度，高捷公司重新計算應付權利金之現值時，調整增列 1.0852 億元，折價則相對減列 1.0852 億元。高捷公司於 90 年曾計算應付權利金之現值，當時係假設捷運營運期皆為虧損，應付權利金 94 億元係待第 36 年才支付，故其現值僅 36.49 億元；但高捷公司於 92 年提出償債計劃(給銀行團)，則表示於 112 年即有盈餘，故於 113 年開始支付權利金。重新計算之應付權利金現值成為 38.58 億元

g：97 年度，高捷公司再度重新計算應付權利金之現值。當年，高捷公司以增建工程項目抵付 10 億元之應付權利金，惟工程完工時間延後，故按預計完工時間重新計算，調整減列 0.2970 億元，折價則相對增列 0.297 億元。

表八-1 高捷公司歷年財務報表之表達：權利金(資產)

單位：億元

年 度	權利金(折價後現值)			攤銷		權利金淨額
	原列金額	調整 ^a	調整後金額	當期	累計	
90	37.497	-	37.497	0.174	0.174	37.323
91	37.497	-	37.497	1.042	1.216	36.281
92	37.497	1.085	38.583	1.107 ^a	2.322	36.261
93	38.583	-	38.583	1.072	3.394	35.189
94	38.583	-	38.583	1.072	4.466	34.117
95	38.583	-	38.583	1.072	5.537	33.046
96	38.583	-	38.583	1.072	6.609	31.974
97	38.583	(0.297)	38.286	1.013 ^b	7.622	30.664
98	38.286		38.286	1.064	8.685	29.600
99	38.286		38.286	1.064	9.749	28.537

資料來源：高捷公司，本院修正其格式

註：權利金(資產)係採直線法攤銷，期間 36 年

a：92 年度，高捷公司重新計算權利金現值，調整增列 1.0852 億元，並於當年認列 90 年度及 91 年度之攤銷分別為 0.03 億元及 0.005 億元。

b：97 年度，高捷公司再度重新計算權利金之現值，調整減列 0.2970 億元，並於當年減列 90-96 年度之攤銷 0.051 億元。

表九（略）

表九-1（略）

表十 高捷土木工程：可支用數（預算）數與實支數比較

單位：億元

項目	可支用數 (預算)(A)	實支數(B)	差異(A)-(B)	備註
工程經費原規劃 總額	1,047.700	1,082.901-甲	甲-35.201	政府投資範圍，含平準基金及營業稅；未含增減變動數
加：增加工程	10.000 ^a	甲	10-甲	高捷公司因此而得折抵權利金
減：減辦事項	<u>(10.760)</u>	<u>0</u>	<u>(10.760)</u>	高捷公司未能向高雄市捷運局收款
實際執行工程	1,046.94	1,082.901	(35.961)	
減：平準基金	(62.862)	(69.764) ^b	6.902	
營業稅	(46.897)	(52.057) ^b	5.160	
可支用數	<u>937.181</u>			
實支數		<u>961.080</u>		
超支數			<u>(23.899)</u>	
直接費用	824.510	889.806	(65.296)	
間接費用	102.671	<u>71.274</u>	<u>31.397</u>	
折抵權利金而 增加之工程 經費	<u>10.000^a</u>			
工程經費淨額 ：扣除減辦事 項後	<u>937.181</u>	<u>961.080^c</u>	<u>(23.899)</u>	

資料來源：高捷公司，本院修正

說明：

- 預算數係依據高捷公司 90.10.25 第一屆第二次臨時董事會准予核備之「工程計畫預算表」，工程管理處並編製「工程計畫預算分配表」。實際數係依據高捷公司 98.12.31 土建工程預結算數比較表及土建工程結算表，實際數即結算數，本結算數不含物調，物調款為 116.11 億元（100.89 億元+15.220 億元）
- 工程經費（由政府投資者）計 1047.7 億元，加上抵減權利金之工程經費，減除平準基金、營業稅及減辦事項後，可支用數為 937.181 億元。
甲：增加工程之支出，本院未知其確切金額，以「甲」代之，高捷公司因增加此等工程而得折抵權利金。
a：由於興建營運合約 14.1.2 之規定，高捷公司因辦理興建營運合約附件 C4.1 所增加之工程而得抵付權利金 10 億元，本項金額 10 億元僅為該增加工程經費之估計數。是項工程經費無法明確區分為直接或間接費用。
b：均為高捷公司基於 1047.7 億元預算原提供之數據，尚未調整，本院未能取得依調整後工程經費計算之實際扣減營業稅之數額

c：含折抵權利金而實際增加之工程支出，其金額無法得知。

表十-1 高捷土建工程：主體工程

單位：億元

項目	預算數(A)	實支數(B)	差異(A)-(B)
原主體工程(統包)：未扣除減辦事項	765.6 05	827.788 ^a	(62.183)
低壓配電系統整合(未統包)	9.800	9.797	0.003
廠站監控系統(未統包)	3.070	3.258	(0.188)
主體工程小計(發包)：未扣除減辦事項	778.475	828.824	(50.349)
減：減辦事項	(10.760)	-	(10.760)
主體工程淨額(發包)	767.715	828.824	(61.109)
原主體工程(統包)：未扣除減辦事項	765.605	827.788	(62.183)
減：減辦事項	(10.760)	-	(10.760)
主體工程淨額(統包)	754.845	827.788	(72.943)

a：表八為高捷土建工程，本表僅為其中之主體工程部分。主體工程：係指主體統包工程以及未統包之低壓配電系統整合及廠站監控系統；主體統包工程則包括 16 個區段標統包工程（CR1、CR2、CR3、CR4、CR5、CR6、CR7、CO1、CO2、CO3、CO4、CD0、CD1、CD2、CD3、OCC）以及地坪標線標誌、消防燈具、告示牌及避難指示燈以及公共藝術等工程

資料來源：高捷公司，本院修正其格式

表十一 高捷公司不合常情之支出總表

項次	支出項目	報支清單 (支出)期間	金額
1	南主角文化事業有限公司贊助費、廣告費	91.6.12-99.5.7	5,367,750
2	新高山行銷顧問股份有限公司公關顧問執行費	96.10.1-97.9.30	6,000,000
3	評決小組備詢及會議委員費用	91.6.7-92.4.4	2,926,100
4	探視高雄市捷運局前局長周OO住院手術慰問金	93.12.22	200,000

表十一-1 付予形象公關公司之支出：南主角文化事業有限公司

編號	報支清單 (支出傳票)			摘要
	日期	會計科目	金額	
1	910612	業務宣導費	600,000	贊助南主角雜誌系列文宣報導經費
2	910925	業務宣導費	600,000	贊助南主角雜誌系列文宣報導經費
3	920331	廣告費	600,000	贊助南主角雜誌第一期費用
4	920715	廣告費	600,000	贊助南主角雜誌第二期費用
5	921015	廣告費	400,000	南主角雜誌進行捷運宣導計畫
6	930119	廣告費	250,000	贊助南主角雜誌捷運宣導計畫經費
7	930423	廣告費	750,000	委託南主角雜誌刊登捷運相關宣導
8	930819	廣告費	750,000	委託南主角雜誌刊登捷運相關宣導
9	970115	業務宣導費	380,000	支付新版公司簡介設計、製作、印刷費
10	970328	業務宣導費	134,750	支付高雄捷運行動秘笈加印費用 (加印 50,000 份)
11	970328	業務宣導費	105,000	支付高雄捷運行動秘笈加印費用 (加印 50,000 份)
12	980710	業務宣導費	93,000	支付高雄捷運簡介英文版設計、翻譯、印刷業用
13	990507	業務宣導費	105,000	支付公司簡介中文版第二刷修訂完稿及印刷費
合計			5,367,750	

資料來源：高捷公司

註：南主角文化事業有限公司 91.5.6 經核准設立登記；資本額：150 萬元

高捷公司於 91.6.12-93.1.19 贊助南主角文化事業有限公司計 305 萬元，而有關高捷之相關報導係自試刊 1 號 (91.5.5-5.19) 至第 25 期 (92.7.31-8.13)。

表十一-2 南主角雜誌報導一覽表

期別	日期	頁次	頁數	標題
試刊 1 號	91.5.5-5.19	26-31	6	南科、高捷向前行
試刊 2 號	91.5.24-6.9	44-45	2	專業工程人拼捷運-專訪高捷副總范○○
創刊 1 號	91.6.10-6.23	40-41	2	高捷啟動南方新願景
		58-59	2	一流的人才，一流的高捷-專訪高雄市政府捷運局長周○○
NO. 2	91.6.24.7.7	38-39	2	更新、更進步的高捷機電系統
NO. 3	91.7.15-7.28	36-37	2	高捷-擔負歷史使命 綠化中央公園「我聽見城市呼吸的聲音」
NO. 4	91.7.29-8.11	44-47	4	中鋼經驗在南方發光發熱-專訪中鋼總經理陳○○
		48-49	2	讓高捷安全上路之舵手-專訪高捷助理副總許○○
NO. 5	91.8.12-8.25	38-39	2	只許成功，不許失敗之高竿哲學
NO. 6	91.8.26-9.8	42-43	2	高雄捷運的左右手-專訪日系統包商鹿島建設
		38-39	2	再會啦!高雄驛!
		40-41	2	乾坤大挪移，遷動高雄驛
NO. 7	91.9.9-9.22	48-49	2	高捷興建工程的左右手-專訪日系統包商華大成營造
NO. 8	91.9.23-10.13	12-13	2	封面故事：魅力高雄捷運新都
		14-17	4	捷運動起來 高雄新氣象-專訪高雄市長謝○○
		18-19	2	高雄捷運的未來風貌
		20-21	2	實踐對高雄市民的許諾-專訪高捷公司董事長陳○○
		22-25	4	漫步捷運站和美麗不期而遇-周○○談公共藝術
		26-29	4	捷運的輻射申起高雄經濟發展網路
		30-33	4	捷運現場真實呈現
		34-35	2	捷運不只是捷運
		38-39	2	「水波、綠蔭、光影」城市光廊二期要再次撼動您的視覺
NO. 9	91.10.14-10.27	40-45	6	城市光廊二期閃亮崛起 (專訪姚○○、施○○、林○○)
		38-39	2	北淡水、南西子 西子灣站-再造港灣風情
NO. 10	91.10.28-11.12	58-59	2	捷運大事紀
		52-53	2	潛盾機「哈比寶寶」即將亮相
		68-69	2	城市行銷與水岸開發

期別	日期	頁次	頁數	標題
NO. 11	91. 11. 13-12. 3	34-35	2	打造捷運新優質生活 願景開發正在實現
NO. 12	91. 12. 3-12. 17	14-15	2	打造國際都會意象 新銷高雄新勢力
		16-18	3	建設卯力 高雄達陣
		30-31	2	穿越時空列車 德國西門子列車現身
		80-82	3	新聞傳播與城市行銷
NO. 13	91. 12. 18-12. 31	30-31	2	進步中的城市-錢○○談高捷營運規劃
NO. 14	92. 1. 1-1. 31	82-83	2	高雄捷運年度總體回顧
NO. 15	92. 2. 26-3. 12	44-45	2	未來捷運世界-生活在地鐵
		62-63	2	建構與世界接軌的港都數位城市
NO. 16	92. 3. 10-3. 26	32-33	2	橋頭捷運動線陷入兩難？
		76-77	2	高雄捷運與城市開發整合
NO. 17	92. 3. 27-4. 17	30-31	2	高捷工/公安品質有賴全民監督
NO. 18	92. 4. 18-4. 30	48-49	2	開往鳳山的捷運列車正式啟動！
NO. 19	92. 5. 1-5. 14	36-37	2	乍現海上雄獅英姿 R17 站草圖新意象
NO. 20	92. 5. 15-5. 28	36-37	2	傳統與創新之間 探索捷運站體新脈絡
		76-77	2	打造高雄輕軌 八字有了一撇
NO. 21	92. 5. 29-6. 11	42-43	2	防 SARS 總動員 高捷成立緊急應變小組
NO. 22	92. 6. 12-6. 25	30-31	2	雨季屆臨 高捷加強防汛計劃
		76-77	2	BOT 的試煉 高雄的經驗
NO. 24	92. 7. 17-7. 30	42-45	4	捷運之心大港埔圓環連續壁成形
NO. 25	92. 7. 31-8. 13	38-39	2	捷運 Digital Public Art 科技、藝術、新生活
NO. 26	92. 8. 14-8. 27	58-59	2	城市之心 R9.05/R10 與國際建築大師有約
NO. 27	92. 8. 28-9. 10	54-56	3	城市因捷運而發光、發熱
		57-58	2	高捷，未來產業績優股
		59-60	2	捷運新風貌，漫步美麗島大道
NO. 29	92. 9. 25-10. 15	52-53	2	公安品質管理，重在事先預防
NO. 30	92. 10. 16-10. 29	38-41	4	捷運四面八方 路網接駁面面觀
NO. 31	92. 10. 30-11. 12	58-59	2	高捷公安規劃佳 通行免煩惱
NO. 32	92. 11. 13-11. 26	50-51	2	高雄捷運塑造新空間美學

期別	日期	頁次	頁數	標題
NO. 33	92.11.27-12.15	54-55	2	衛捷運大港埔站量身訂作 歷史的舞台，現代的繆思
NO. 36	93.1.29-2.18	60-61	2	創意臺灣，藝術高雄~高捷公共藝術種子營起跑
NO. 37	93.2.19-3.3	54-55	2	高捷無障礙空間 許市民一個暢行無阻的未來
NO. 38	93.3.4-3.24	38-39	2	捷運商品 形象代言
NO. 39	93.3.26-4.14	42-43	2	轉乘接駁，捷運路網更流暢
NO. 41	93.4.30-5.26	32-33	2	雨天不打滑，覆工板維護行車品質
NO. 43	93.6.30-7.30	70-71	2	向未來前進的夢想列車
NO. 44	93.7.31-8.30	64-65	2	一卡在首 暢行到底
NO. 45	93.8.31-9.30	72-73	2	流暢感 便利行 高雄捷運軟體建構很貼心
		94-95	2	城市有夢，築夢踏實 夢想的實踐家 周 00
NO. 46	93.9.30-10.31	72-73	2	捷運公共藝術融入地方參與橋仔頭人文生態產業研習營開跑
NO. 47	93.11.1-11.30	74-75	2	公共藝術-為捷運施展魔法的神奇力量
NO. 48	93.11.30-12.31	68-69	2	捷運車站展示室「現」給你看
NO. 49	93.12.31-94.1.31	74-75	2	打開 2004 年高雄捷運成績單
NO. 50	94.2.1-2.28	62-63	2	電扶梯的非戰之罪 從北捷「掀頭皮」事件看高雄捷運的安全機制

資料來源：高捷公司，本院修正其格式

表十一-3 付予形象公關公司之支出：新高山行銷顧問股份有限公司公關顧問執行費

編號	報支清單 (支出傳票)		
	日期	會計科目	金額 (元)
1	961109	其他專業服務費	500,000
2	961212		500,000
3	970115		500,000
4	970222		500,000
5	970325		500,000
6	970425		500,000
7	970516		500,000
8	970610		500,000
9	970723		500,000
10	970807		500,000
11	970912		500,000
12	971009		500,000
合計			6,000,000

資料來源：高捷公司

表十一-4 評決小組備詢及會議委員費用明細表

單位：元

項目名稱		吳00	鍾00	周00	賴00	陳00	備註
審查費	審查標的						
	同意招標文件及招標公告	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	每標2萬元
	評決及決標	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	每標5萬元
	公開招標發包案整體作業進行綜合審查	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	每標2萬元
	小計	540,000	540,000	540,000	540,000	540,000	
出席費		270,000	270,000	270,000	270,000	270,000	每次3千元
差旅費		42,900	57,200	-	-	-	
合計		609,900	624,200	564,000	564,000	564,000	

資料來源：高捷公司，本院彙整

註：差旅費之標準係參照「中央機關公務員工國內出差旅費報支數額表」，以簡任級人員支付，住宿費1,600元，膳雜費550元。並因應部分委員居住台北地區，再加計2張機票費用4,000元及計程車費1,000元，共計7,150元。惟高雄地區之委員無須支付此項費用。周00、賴00及陳00家住高雄均未支領差旅費；吳0092.3.21、92.4.4未支領差旅費

表十二 高捷公司外勞之引進：程序與人數

項目			第 1 次		第 2 次		
辦理機關/ 單位	程序		日期	人數	日期	人數	
高捷公司	求才登記 ·向勞工局訓練就業中心 申請 ·工作內容：高雄捷運工 程依實際工作需要分派 所屬承包商沿線工地之 模板及鋼筋工作	申請日期	93.4.13	-	93.8.5	-	
		營建木工		480	-	1,000	
		鋼筋工		500	-	1,000	
		小計		980		2,000	
高捷公司	刊登本國勞工之求才廣告 ·營建木工(日薪:1,957-2,386元) ·鋼筋工(日薪:1,848-2,275元)		93.4.14 -16	-	93.8.6 -8.8	-	
勞工局	刊登「高雄捷運公司擴大徵才 980 人」 之本國勞工徵才廣告 ^a ·營建木工(日薪:1,957-2,386元) ·鋼筋工(日薪:1,848-2,275元)		93.4.20	-	-	-	
勞工局	辦理就業媒合		93.4.20	1,559	93.8.18	44	
	鋼筋工	現場實測報到	第 1 場	93.4.23	550	-	20
			第 2 場	93.4.30	48	-	-
		錄用		-	131	-	9
		實際就業		-	41	-	3
	模板工	現場實測報到	第 1 場	93.4.23	300	-	5
			第 2 場	93.4.30	44	-	-
		錄用		-	69	-	5
		實際就業		-	59	-	4
	勞工局	核發「無違反勞工法令證明書」		93.5.24	-	93.8.27 ^b	-
勞工局訓練教 育中心	開立「求才登記證明書」 ·營造工職類		93.6.2		93.9.17		
高捷公司	申請外勞招募許可(向勞委會職訓局 申請)		93.6.2	830	93.9.21	1,858	
勞委會	核發招募許可(職訓局代決行)		93.6.14	830	93.10.27	1,858	
高捷公司	引進外勞	自行引進	93.7-94.2	1,240			
		委託曜名	94.1-94.8	715			

資料來源：本院彙整

註：

a：勞工局第三科專案簽陳局長同意刊登徵才廣告

b：高捷公司於 93.6 進用第 1 批外籍勞工後，市議員質詢高捷公司提供之工作條件不合理，引進之外籍勞工月薪 15,840 元，每月工作均逾 22 日，而本國勞工*(經公開徵才而遴用)卻以點工方式，每月平均上班日數均未達 22 日。案經勞工局先於 93.8.27 核發高捷公司「無違反勞工法令證明書」以應申請招募許可之需，再於 93.9.9 專案函請勞委會釋示是否違反就業服務法，惟勞工局未待函釋，於 93.9.17 即核發高捷公司「求才登記證明書」，再於 93.10.6 函勞委會查無就業歧視及妨礙本國人之就業機會及勞動條件之情事，勞委會於 93.10.26 才函釋。

表十三 高捷工程使用外勞情形

契約工程	公司名稱	承包商需用外勞名額調查表 93.02-93.03	高捷公司與承包商簽 立切結書		93.8.31 高捷公司分配 外勞人數	94.3.14 承包商 使用外勞人數明 細表之分配人數	94.8.21 外勞出 勤數
			日期	需用名額			
CR1	聯鋼營造/日商華大成	30a	-	-	-	56	-
CR2	大成工程/西松建設/統一國際開發	41	-	-	-	61	68
CR3	遠揚營造/泛亞工程/日商地崎	40	93	40	-	75	38
CR4	榮工/日商鹿島	40	93.3.12	40	194	240	161
CR5	日商華大成/聯鋼營造	與 CR1 併	93	40	-	77	27
CR6	榮工/日商奧村組	65	93.3.10	65	95	154	78
CR7	大成工程	88	93	129	246	299	138
C01	達欣工程/日商清水營造/東南水泥	50	93.3.3	50	-	127	52
C02	日商前田建設/隆大營造	30	93.3.11	25	41	103	42
C03	皇昌營造/華升上大營造/榮工	40	93.3.8	40	67	181	183
C04	新亞建設/金務大	106	93.6.14	140	140	283	155
CD1	榮工/皇昌	60	93.3.10	60	26	128	133
CD2	聯鋼營造	與 CR1 併	-	-	-	34	-
CD3	聯鋼營造	與 CR1 併	-	-	-	49	21
軌道工程	中國鋼鐵	-	94.5.9	270	-	686	34
	中鼎工程	-	94	200	-		-
機電系統工程 (低壓配電)	中鼎工程	0	94.4.12	40	-	135	-
	華磐公司						17
合計		590	93	629	809	2,688	1,147
			94	510			
			小計	1,139			

a：係與 CR5、CD2 及 CD3 合併

資料來源：高雄捷運行政調查報告附件、高捷公司

表十四 外勞之申請：高捷與高鐵之比較

項次	名稱 項目	高捷	高鐵
1	申請人	高捷公司(即 BOT 簽約廠商)	BOT 合約內各得標工程廠商
2	法令依據	1. 就業服務法(92.5.16 修正公布)。 2. 勞委會 92.6.26 勞職外字第 0920205100 號公告。 3. 雇主聘僱外國人許可及管理辦法(93.1.13 訂定發布)。 4. 其他相關法令。	同左
3	引進方式	雇主：高捷公司 高捷公司自行引進或委任私立就業服務機構引進	雇主：BOT 合約內各項工程得標營造商 除大陸工程股份有限公司自行引進外，餘委任私立就業服務機構引進
4	與統包商間就外勞使用之法律關係	「重大工程得標業者所聘僱之外籍勞工，得調派至同一核准地點之工程分包商，從事分包工作 · 毋須向勞委會申請許可 · 勞委會 86.9.25 函釋說明二	同左
5	申請證明文件	1. 申請書 · 負責人國民身分證及營利事業登記證 2. 求才登記證明書 3. 雇主無違反相關勞工行政法令規定證明書(由當地縣市政府開具) 4. 聘僱國內勞工之名冊及勞保卡 5. 外國人生活管理計畫書 6. 重大工程合約書(影本) 7. 收取工程投標單之始日日期證明(工程主辦機關出具) 8. 最近二年未曾資遣或解僱本國勞工達一定比例之切結書 9. 審查費收據	同左

資料來源：勞委會，本院修正其格式

表十五 不同業者外籍營造工之招募：比較

業者	工程/計劃	次數	人數	備註
森業公司	高鐵 T210 標	2	700 人	600 人+100 人
澳商百利	高鐵 T200 標 高鐵 D295 標	2	288 人	138 人+150 人
互助營造	高鐵 S215 標	2	237 人	87 人+150 人
中鹿營造	高鐵 D250 標 高鐵 D290 標	3	343 人	150 人+119 人+74 人
日商三菱	高鐵 T230 標	2	236 人	136 人+100 人
新亞建設	高鐵 D220 標 國立海洋生物 博物館	3	200 人	64 人+36 人+100 人
高雄捷運	高雄捷運紅橘 線路網	2	2,688 人	830 人+1,858 人 · 約是次高者(森業公司)之 4 倍
大陸工程	高鐵 S250 標	1	369 人	
博成科技	國立海洋生物 博物館	1	4 人	
綠邦實業	國立海洋生物 博物館	1	25 人	

資料來源：自勞委會職訓局外勞作業組 94.9.14 便簽(格式修正)
· 勞委會依 92.6.26 公告之規定而核准者

表十六 高捷公司使用外勞之費用(預估)

項目	金額(元)	給付對象	說明
薪資	15,840	外勞	薪資 15,840 元，其中含食宿費用 2,500 元，由外勞自付
勞保費(由雇主負擔)	721	勞保局	
健保費(由雇主負擔)	770	健保局	
就業安定費	3,000	職訓局	
行政管理費	1,500	高捷公司	高捷公司核實退還 · 扣除實際發生費用後 · 華磐之\$7,669 中包括管理毛利
外勞管理費	7,669	華磐	詳表五-2，a
總計	29,500		

資料來源：高捷公司 99.9.30 (099) 高捷 D1 字第 1578 號函

a：華磐使用項目

1. 外勞宿舍興建(包括外勞營區整地、房舍、辦公室、污水設施、變電站、中央廚房、餐廳等設施)。
2. 翻譯、文書、管理、服務等工作。
3. 水電、瓦斯、便當盒耗材、設備維護及醫療照顧等。
4. 伙食費(外勞自付 2,500 元)不足部分之負擔。
5. 交通運輸(上、下工交通運輸及便當派送)。
6. 文康設施、衛星電視、四面佛、書報等。
7. 其他雜支。

表十六-1 高捷公司之外勞管理費用(預估)

項次	品名	估計期間	總價	分攤基準	每月單價	備註
一、使用資金之代價						
17	利息支出	12月	3,000,000	D	223	本營區投入資金，至少需6,000萬*利率5%
二、與各員工有關之支出-直接歸屬						
7	伙食費	NA			-	外勞之主、副食及配料等(每月\$2,500,每人早餐\$25、午餐\$30、晚餐\$30,合計\$85/天,由外勞負擔,不計入管理費)
10	交通運輸費	1月	-	一人	1,850	市價
14	車輛使用費	18月	3,000,000	B	149	中、小型客車與廂型車約10輛,每輛車約30萬元
三、與人有關之支出-分攤						
8	伙食供料費	每月	717,920	A	641	含廚房、餐廳之設備攤提,廚房瓦斯與柴油、便當盒與便當派送費用,及相關雜項支出。
11	醫療照顧費	每月	63,000	A	56	每日固定、機動派車,處理職災與外勞意外事件
12	人事費	每月	1,554,800	A	1,388	本國管理人員約28人,泰籍工作同仁約16人,每人平均薪資35,000元
15	郵電費	每月	61,500	A	55	辦公室費用,含郵資、電話費、文具費用等
16	雜費	每月	67,200	A	60	營區清潔用品等雜費
18	管理毛利	每月	409,024	A	365	管理毛利為5% \$98,165K*5%/12月 =409,024
四、與營區有關之資本支出						
1	營區用地 ·租金(3甲)	1年	187,500	A	167	向台糖公司租地2,500m ² ,租金為申報地價(750元/m ²)的10%,每月\$6.25/m ² *2,500m ² *12月=\$187,500; \$187,500/1,120人/12月(未扣除12月)=\$13.95/人、月
2	營區公用設施 ·分攤	18月	14,000,000	B	694	含整地、填土、馬路、雨、污水分流設施、變電站、高低壓輸電管線、給水管線及全區綠美化
3	營區公用建物	18月	6,600,000	B	327	含廚房、餐廳、辦公室、福利社、泰式小吃餐廳、

項次	品名	估計期間	總價	分攤 基準	每月 單價	備註
	· 分攤					庫房等公用建築物
4	營區外勞 宿舍 · 分攤	18 月	9,600,000	C	667	每區共 2 棟宿舍，每棟約 240 坪（建坪），2 層樓輕型鋼組合屋，含衛浴設施、曬衣場等 每棟宿舍約可容納 400 名外勞
5	營區維護 費	18 月	3,020,000	B	150	為建築經費的 10%， (14,000,000+6,600,000+9,600,000) *10%=3,020,000，自保固 期滿起算
6	營區水電 費	1 月	360,000	A	321	每月電費 30 萬元，水費 6 萬元
9	文康費	18 月	6,364,000	B	316	含建設四面佛寺，衛星電視，各項文康休閒設施，書報雜誌，並舉辦活動
13	設備費	18 月	4,838,400	B	240	含警衛室、管理員室、辦公室的各項設備 床、床墊（工人使用）
	總計				7,669	

說明：

灰底部分之數據高估，未除 12 月，是全年的數據

估算基準

	使用外勞人數	使用期間	適用項次
A	1,120 人	每月	第 1、6、8、11、12、15、16、18 等 8 項
B	1,120 人	18 個月	第 2、3、5、9、13、14 等 6 項
C	800 人	18 個月	第 4 項
D	1,120 人	12 個月	第 17 項

資料來源：高捷公司 99.9.30 (099) 高捷 D1 字第 1578 號函

中鋼監察人林中義曾於 94.9.22 高雄市調查處之調查筆錄稱

- 1、預估表「項次 1 營區用地租金」係向台糖公司以每月總價 18 萬 7,500 元承租土地，但實際上岡山北機廠外勞營區土地係由高捷公司租予華磐公司，每月租金總價僅為 4 萬 5 千元。
- 2、預估表「項次 2 營區公用設施分攤」，其建設成本係屬於固定成本，並不會隨著使用之外勞人數增加而增加，反而會因使用人數增加而使單價更為價低，但該項預估表卻將單價固定為 694 元，按此，則隨著使用人數增加，華磐將因此收取更多之公用設施分攤，並不合理。
- 3、預估表「項次 2、3、5、8、13」等 5 項總價係以使用外勞人數 1,120 人及使用期間 18 個月為估算基準，但高捷公司計畫引進之外勞人數 2,688 人，每人工作年限為期 2.5 至 3 年，故以使用外勞人數 1,120 人及使用期間 18 個月為估算基準，有高估單價之嫌。
- 4、預估表「項次 6 營區水電費」，每月均應有支出之單據可供訂定總價及單價，但華磐公司卻逕自預估每月平均電費為 30 萬元、水費 6 萬元，並不合理

表十六-2 高捷公司之外勞就業安定費

日期	金額	支付數 (每人每月)	備註
93.7-94.6		2,000	· 勞委會就業安定費繳款通知單所列金額 · 職訓局誤開，應改為\$3,000
94.10.25	27,459,919		94.9.14 職訓局外勞作業組審二科發現錯誤 94.9.27 勞委會追認差額：至94.6.30，短收\$11,911,869，併入97.7-9帳單補收。 94.10.13 高捷函稱與該會預估短收金額有異。 94.10.25 勞委會再次計算，該公司應補繳\$11,977,219。高捷公司實繳\$27,459,919（包括應補繳金額\$11,977,219+新增9403期【94年7-9月】之\$15,489,800-高捷公司晚呈報已與其中9名外勞解除聘僱關係而超收之\$7,100）
94.11-		3,000	

資料來源：本院彙整

91.1.22 調整重大公共工程營造工就業安定費：(勞職外字第0910200339號公告)

1. 舊案：每人每月2,000元。

2. 新案：每人每月3,000元，如未來經通盤檢討仍有開放重大公共工程外國人引進需要時，適用

92.6.26 勞委會公告，調整就業安定費，每人每月一律3,000元(勞職外字第0920205100號)

表 E1 高雄捷運之研議經過

時間	事件
80 年代	社會經濟發展迅速，都市及城際運輸時有壅塞 · 交通建設不足
77.8	行政院指示高雄市政府研究興建大眾捷運系統之可行性
78.10	路易士伯格工程顧問公司（美國）提出「高雄都會區大眾捷運系統第一期發展計畫」，研擬紅、橘、藍、棕四條路網
80.1.25	行政院核定： 1. 紅線及橘線 · 紅線：自橋頭至臨海工業區路 · 橘線：自中山大學至鳳山黃埔公園 2. 藍線、棕線及高雄縣建議延伸至岡山、大寮案，屏東縣建議延伸至屏東案，請高雄市政府列為第 1 期第 2 階段一併評估規劃
83.9.15	行政院同意： 1. 中央對紅線及橘線路網建設經費之補助：75% 2. 工程總經費 2,305 億元，請高雄市政府洽交通部、經建會、公共建設督導會報再詳加審核
83.12.5	獎參條例公布（「獎勵民間參與交通建設條例」） · 適用對象：經費龐大，具一定自償能力之交通建設
84.8.15	行政院核定高捷紅橘線之財務計畫 · 總經費：\$1,952 億 · 自償率：11% · 橘線：高雄市政府自行辦理，完工後營運民營化 · 紅線：宜由競標廠商提供資金興建，完工後營運民營化 · 參照「獎參條例」
	高雄市議會刪除市府 85 及 86 年度工程預算 · 全數刪除 · 對捷運工程之招標方式有爭議
86.1.16	高雄市議會附帶決議： 1. 市府就政策性上評估究採傳統式、BT 或 BOT？ 2. 評估其運量係採中運量或重運量？ · 第 4 屆第 4 次臨時會
86.6.6	高雄市政府函報，交通部建議採 BT (Built-Transfer) 方式興建高雄捷運
87.6.17 8.25	行政院要求高雄市政府研提高捷修正計畫報核，囑高雄市政府「儘量以 BOT 方式辦理」 · 須修正之計畫，含財務計畫 · 當時背景為高鐵、機場捷運陸續決標，均採 BOT，且高雄市議會刪除高捷預算
87.8.3	高市捷運局局長易人，由周 00 擔任
87.8.25	行政院再囑高雄市政府「儘量以 BOT 方式辦理」 · 按當時時空環境背景，行政院所稱之「BOT」，係泛指獎勵民間參與交通建設之辦理方式，當時法令未明確定義後來促參法所稱之

時間	事件
	BTO、OT 等，請參閱表一。當時市府函復行政院，未詳細說明 BOT 之執行細節。 · 高捷紅橘線建設，採行 BOT 模式，可告底定
87. 9. 11	高雄市政府函復行政院「遵照指示，改採民間參與 (BOT) 方式推動辦理。」
87. 10. 19	交通部毛 00 次長簽 · 內容摘要： 1. 高雄捷運案目前所估算的自償率，明顯偏高 2. 民間投資的「附屬事業」，規模須有所限制 3. 交通建設「民間參與」案件，今後的處理原則 4. 高雄捷運案的具體建議處理方式
88. 2. 1	高雄市政府公告：「高捷紅橘線建設招商申請須知」 非自償部分(由政府投資)：額度 \leq 總建設經費之 89% 自償部分(由民間投資)：額度 \geq 總建設經費之 11% 民間實際投資之額度：尚未決定，將在甄審過程中，透過協商、談判及評決結果，才決定
89. 2. 9	「促進民間參與公共建設法」(下稱促參法)公布施行 · 適用範圍擴大
89. 5. 10	甄審委員會評決最優申請人=高雄捷運公司籌備處
90. 1. 12	雙方簽訂興建營運合約 營運合約： 1. 特許營運期限：30 年 · 非興建加營運之期限，而為興建完成後之營運期限，與高鐵不同 2. 政府之責任：須承擔善後責任 · eg 強制收買，倘若日後提前解約 (因經營不善或其他情事) 3. 融資人及金額： (1) 自償部分：由高雄捷運公司投資，計 \$304.9 億 (2) 非自償部分：由政府出資，計 \$1,508.89 億 (含政府應辦事項 \$461.19 億，及政府付予高捷公司 \$1,047.7 億) · 明定政府投資範圍之工程經費「不予增減」，即使日後工程款有節餘，亦不必繳回國庫 4. 計畫自償率：16.81%

資料來源：本院彙整

表 E2 高捷融資方式之決定：經過

日期	內容															
80.1.25	行政院同意由政府自行出資興建高捷(紅橘線)，編列預算支應所需資金 · 行政院函復交通部															
84.5.15	行政院決定：依經建會之審議結論辦理(政策決定) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>路線別</th> <th>方式</th> <th>說明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>紅線</td> <td>獎勵民間參與</td> <td>依獎參條例</td> </tr> <tr> <td>橘線</td> <td>由高雄市政府自辦</td> <td>傳統工程招標方式</td> </tr> </tbody> </table> 省政府與高雄市政府之經費分攤(非自償部分)： <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td>中央</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>地方</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>小計</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> · 修訂財務計畫(交通部審核本計畫建設總經費為2,045億元，經建會核減為1,952億元)	路線別	方式	說明	紅線	獎勵民間參與	依獎參條例	橘線	由高雄市政府自辦	傳統工程招標方式	中央	75%	地方	25%	小計	100%
路線別	方式	說明														
紅線	獎勵民間參與	依獎參條例														
橘線	由高雄市政府自辦	傳統工程招標方式														
中央	75%															
地方	25%															
小計	100%															
	高雄市議會刪除 85 年度捷運工程預算，並要求重新評估當時政治及經濟等因素															
	高雄市議會刪除 86 年度捷運工程預算，並要求重新評估當時政治及經濟等因素															
86.3.20	高雄市政府邀產官學界研討，建議橘線與紅線均採 BT 方式執行 · 基於高雄捷運之條件，BOT 較不具可行性，BT 之可行性較 BOT 為高															
86.6.6	高雄市政府函交通部：高捷紅橘線建設之辦理方式，採 BT 方式規劃 · 高雄市捷運局局長：陳永祥 · 與交通部意見相左 · 交通部乃召開會議研商，提出多項質疑及可能困難															
87	3.19 行政院院會，院長明確指示：本案儘量以 BOT 方式辦理為宜 · 第 2570 次院會，院長蕭萬長 6.17 行政院函促高雄市政府「儘量以 BOT 方式辦理為宜」 8.3 高雄市捷運局局長易人 8.25 行政院再函促高雄市政府「儘量以 BOT 方式辦理為宜」 9.11 高雄市政府函報行政院：遵照指示，改採民間參與(BOT)方式推動辦理															
87.12.4	高雄市政府函報行政院：欲循 BTO 模式 · 惟市府說明之辦理方式，並非真正的 BTO · 高捷紅橘線建設自償能力不足，投資誘因不足，惟高雄市政府欲吸引民間投資 · 「促成 BOT 政策之財務可行」 · 引據「獎參條例」§25I 及其子法「補貼利息或投資部分建設辦法」§9I 二															
88.1.20	交通部邀集經建會、工程會等單位會商，仍繼續推動民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫															

日期	內容
	<ul style="list-style-type: none"> · 交通部恣由高雄市政府使用樂觀估計，未正視估計運量及財務可行性(先期計畫書)之可靠性 · 囑高雄市政府將運量及自償率(業已高估)納入招標文件，誤導民間機構參與 · 惟實際運量與預估運量之落差，甚大，實際運量約僅預估運量之二成
88.6.4	<p>行政院函請高雄市政府依獎參條例規定辦理(非自償部分併由民間機構辦理)</p> <ul style="list-style-type: none"> · 行政院先交經建會會商主計處、工程會、交通部、財政部及高雄市政府等機關
97	高捷紅橘線分兩階段通車營運

資料來源：本院彙整

表 E3 高捷政府投資部分是否適用政府採購法之過程：工程會之函釋

日期	內容		
87.5.27	政府採購法公布，自公布後 1 年施行。		
87.12.16	<p>工程會討論民間參與高捷(紅橘線)之有關問題</p> <ul style="list-style-type: none"> · 該會第 41 次擴大業務會報 · 主委歐晉德：民間投資比例偏低→政府投資比例 > 50% 者，仍須依政府採購法之程序辦理，請技術處研處相關作業規定 · 裁示明確 · 該會亦討論促參法（研訂草案）之有關問題 		
88.2.1	<p>高雄市政府招商公告</p> <ul style="list-style-type: none"> · 徵求民間參與高捷紅橘線建設案 · 第一階段 		
88.2.1 以後	<p>多家廠商提出疑義：政府投資部分之工程發包，是否適用政府採購法？</p> <ul style="list-style-type: none"> · 問題僅與政府投資部分(非自償部分)有關，至於民間投資部分(自償部分)，則無問題 · 高雄市捷運局等到 6.7 才函詢工程會 		
88.3.5	<p>工程會技術處受命研議，建議(簽陳)：如民間參與公共工程投資比例偏低，而政府投資比例超過 50% 以上，且政府投資部分併同交由民間興建，則政策上應規範政府投資比例之上限，否則勢將產生政府採購法之執行漏洞。</p> <ul style="list-style-type: none"> · 後果： <ol style="list-style-type: none"> 1. 使 BOT 財務評選機制扭曲為承攬競價機制 2. 影響營建資源的分配(不公平、合理)→社會爭議 · 工程會企劃處收到問題，交予技術處回答 		
88.3.10	<p>工程會技術處簽陳核至副主任委員李○○，李○○旁註兩點意見：</p> <p>一、本案之結論，為『高雄捷運應採 BTO 方式(較符公平正義及程序之合理性)』。</p> <p>二、事實上，高雄捷運編有預算，立即採政府主辦(而不用民間參與)，一定最便宜，也最快。高雄捷運一錯再錯，已難挽回，日後一定會有大問題。</p>		
88.3.31	<p>工程會召開內部會議研商，主委蔡兆陽獨排眾議，逕自作成結論</p> <ul style="list-style-type: none"> · 結論：「關於政府投資部分併同交由民間興建乙節，適用獎參條例，並無政府採購法之適用」 · 該次會議之紀錄，陳核至蔡○○時，蔡○○批示不發 <ul style="list-style-type: none"> · 理由：係內部交換意見，結論意見並不成熟 · 政府採購法之相關規定(如下)，與蔡○○之結論不同： <table border="1" data-bbox="422 1953 1444 2036"> <tr> <td>§3</td> <td>政府機關、公立學校、公營事業(以下簡稱機關)辦理採購，依本法之規定；本法未規定，適用其他法律之規定</td> </tr> </table>	§3	政府機關、公立學校、公營事業(以下簡稱機關)辦理採購，依本法之規定；本法未規定，適用其他法律之規定
§3	政府機關、公立學校、公營事業(以下簡稱機關)辦理採購，依本法之規定；本法未規定，適用其他法律之規定		

日期	內容														
	§99	機關辦理政府規劃或核准之交通、能源、環保、旅遊等建設，經目的事業主管機關核准開放廠商投資興建、營運者，其甄選投資廠商之程序，除其他法律另有規定者外，適用本法之規定													
	§4	法人或團體接受機關補助辦理採購，其補助金額占採購金額半數以上，且補助金額在公告金額以上者，適用本法之規定，並應受該機關之監督													
	§5	機關採購得委託法人或團體代辦。前項採購適用本法之規定，該法人或團體並受委託機關之監督													
88.6.7	<p>高雄市捷運局函詢工程會（同函副知經建會、交通部）下列問題：計畫非自償部分之辦理方式如何？是否全不受該法第 4、5 條規定之限制？</p> <p>查政府採購法第 4、5 條規範：法人或團體接受機關補助或委託代辦者，應依該法之規定。然因本計畫案係屬民間投資案件，是否不受該法第 4、5 條規定之限制？</p> <ul style="list-style-type: none"> · 本計畫自償率=11%，非自償部分達 89% · 該計畫不論是否自償，全交由民間機構辦理 														
88.6.15	<p>技術處簽：「…其是否適用政府採購法，端視政府與民間之契約型態，如設計為委託契約，該受委託之民間機構自應依政府採購法第 5 條規定辦理；若設計為承攬契約，則似不宜適用政府採購法。…政府投資部分併交民間興建，有其需要，惟如民間投資比例偏低，而政府投資比例超過 50% 以上，則似有藉由民間參與計畫，免除政府採購法適用的現象，勢將產生政府採購法執行漏洞，故建議政府投資部分併交民間興建之投資方式，在政策上，應就政府或民間投資之比例有一定之限制。」</p> <ul style="list-style-type: none"> · 工程會企劃處收函，先簽會技術處（負責研訂促參法），不得不會 · 技術處： <table border="1" data-bbox="421 1397 1414 1816"> <thead> <tr> <th data-bbox="421 1397 616 1435">契約設計</th> <th data-bbox="616 1397 1203 1435">該民間機構（受委託）之行為</th> <th data-bbox="1203 1397 1414 1435">備註</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="421 1435 616 1473">委託契約</td> <td data-bbox="616 1435 1203 1473">應依政府採購法辦理（第 5 條）</td> <td data-bbox="1203 1435 1414 1473"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="421 1473 616 1512">承攬契約</td> <td data-bbox="616 1473 1203 1512">似不宜適用政府採購法</td> <td data-bbox="1203 1473 1414 1512"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="421 1512 616 1816">投資比例</td> <td data-bbox="616 1512 1203 1816"> 如民間投資比例偏低（政府投資比例超過 50% ），則似有藉由民間參與計畫，免除政府採購法適用的現象 建議：當投資方式等於政府投資部分併交民間興建，應就政府或民間投資之比例有一定之限制 · 在政策上 </td> <td data-bbox="1203 1512 1414 1816">否則，將產生政府採購法執行漏洞</td> </tr> </tbody> </table>			契約設計	該民間機構（受委託）之行為	備註	委託契約	應依政府採購法辦理（第 5 條）		承攬契約	似不宜適用政府採購法		投資比例	如民間投資比例偏低（政府投資比例超過 50% ），則似有藉由民間參與計畫，免除政府採購法適用的現象 建議：當投資方式等於政府投資部分併交民間興建，應就政府或民間投資之比例有一定之限制 · 在政策上	否則，將產生政府採購法執行漏洞
契約設計	該民間機構（受委託）之行為	備註													
委託契約	應依政府採購法辦理（第 5 條）														
承攬契約	似不宜適用政府採購法														
投資比例	如民間投資比例偏低（政府投資比例超過 50% ），則似有藉由民間參與計畫，免除政府採購法適用的現象 建議：當投資方式等於政府投資部分併交民間興建，應就政府或民間投資之比例有一定之限制 · 在政策上	否則，將產生政府採購法執行漏洞													
88.6.24	<p>工程會法規委員會議，討論政府採購法第 99 條關於甄選投資廠商程序</p> <ul style="list-style-type: none"> · 第 76 次 · 結論：有關高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之非自償部分，既悉依據獎參條例及其相關子法補貼利息或投資部分建 														

日期	內容
	設辦法第 9 條第 1 項第 2 款規定辦理，故不適用政府採購法之規定。
88.7.5	<p>工程會逕復高雄市捷運局：「有關高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之非自償部分，既悉依據獎參條例及其相關子法補貼利息或投資部分建設辦法第 9 條第 1 項第 2 款規定辦理，故不適用政府採購法之規定。」(工程企字第 8808140 號函)</p> <ul style="list-style-type: none"> · 企劃處之行為：違常 <ol style="list-style-type: none"> 1. 率自引該會 88.6.24 第 76 次法規委員會議之結論，無視可能疑慮及後遺(技術處簽出) 2. 迴避高雄市捷運局函詢之核心問題(有無政府採購法第 4、5 條之適用)，而以模糊字眼帶過 3. 未副知交通部、經建會等相關機關，缺乏正常情況下之審慎會商

資料來源：本院彙整

政府採購法：

§9：本所稱主管機關，為行政院採購暨公共工程委員會，以政務委員一人兼任主任委員。

本法所稱上級機關，指辦理採購機關直屬之上一級機關。其無上級機關者，由該機關執行本法所規定上級機關之職權。

§10：主管機關掌理下列有關政府採購事項：

- 一 政府採購政策與制度之研訂及政令之宣導。
- 二 政府採購法令之研訂、修正及解釋。
- 三 標準採購契約之檢討及審定。
- 四 政府採購資訊之蒐集、公告及統計。
- 五 政府採購專業人員之訓練。
- 六 各機關採購之協調、督導及考核。
- 七 中央各機關採購申訴之處理。
- 八 其他關於政府採購之事項。

表 E4 招標

時間	事件
87 ^a	高雄市政府捷運局草擬招標文件，含公告稿及申請須知草案
87.12 下旬-88.1 中	高雄市政府捷運局召集相關單位開會審查通過招標文件 研商會議 一讀：87.12.22、87.12.24(第 1、2 次) 二讀：87.12.28、87.12.29(第 1、2 次) 三讀：88.1.6、7、11~15。
88.1.25	高雄市政府召開第一次甄審委員會，修正通過招標文件 · 甄審委員會於本日成立 · 招標文件市長核定後，才提報甄審委員
88.1.28	招標文件簽陳市長核定
88.2.1	公告招商、申請須知公告
88.3.10	高雄市政府針對領件人之疑義，作出說明 · 領件人之疑義：是否適用政府採購法 · 疑義與說明，詳表三 · 政府採購法將於 88.5 生效
88.4.1	12.00PM 截止收件 · 送件廠商：3 家，高捷運輸企業聯盟、高雄捷運股份有限公司籌備處、港都捷運股份有限公司籌備處 · 報價書：參見表四
88.5.26	高雄市政府召開甄審委員會第二次會議，預審（含初步評選）三家申請人之資格 · 三家均入圍
88.11.19	高雄市政府召開第三次甄審委員會，提及自償率太低，討論是否依循政府採購法
88.11.30	高雄市政府編訂「申請須知修訂與補充資料及補充規定」 · 依據：與三家入圍申請人討論協商之結果 · 用途：申請人辦理後續事宜之依據
89.2.25	高雄市政府函送「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」之「申請須知修訂與補充資料及補充規定」之增修訂或補充事宜予三家入圍申請人，其中重要事項略以：增訂「補充規定」第 3.2 節第三項為「特許公司於本案第二階段所提出之「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」報價書中要求「政府投資額度」項目金額減去新台幣陸佰億元之差額，特許公司同意至少以此差額等值之工程（標段）採行公開招標方式執行；特許公司並同意參酌相關規定精神，與主管機關組成評決小組辦理，該小組應由主管機關指定過半數成員組成之，其公開招標作業程序將於議約時議定。

a：87.8.3 高雄市政府捷運局局長易人，由周 00 接任

資料來源：本院彙整

表 E5 最優申請人之評決

時間	事件
88.12.28	<p>高雄市政府召開第四次甄審委員會會議，討論評決方法及評審時程（第六案），包括評審項目、評決標準及委員作成決定之方式</p> <p>高雄市捷運局：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 評審之重點：1. 投資計畫書，2. 報價書 • 此二者組合、判斷，有四種方法，建議選第三方案（加了一個設計，評審出投資計畫書及報價書後，甄審委員會得要求申請人重新報價） • 底價之訂定由甄審委員會決定，捷運局會作底價供甄審委員會參考。 <p>決議：採第三方案。</p>
89.1.14	<p>高雄市政府公告「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」最優申請案件評決方法及評審時程</p> <ul style="list-style-type: none"> • 第二階段 • 評審項目：「興建能力」、「營運能力」、「公司組織健全性」、「財務計畫可行性」、「附屬事業之收入」、「其他」及「要求政府投資額度（報價書）」 <p>審查方式：「形式審查」、「初步審查」、「評比結果綜合建議」及「綜合評選」等</p> <ul style="list-style-type: none"> • 綜合評選：參考「初步審查」及「評比結果綜合建議」之結果，針對前揭評審項之前六項加以評審，並開啟「要求政府投資額度（報價書）」，由甄審委員會按「最有利於政府之條件」予以綜合審議評決。 <p>註：「興建能力」、「營運能力」、「公司組織健全性」、「財務計畫可行性」、「附屬事業之收入」、「其他」，前述 6 個審查項目列為第一部分評審；而「要求政府投資額度」係另單獨列為第二部分評審，經由開啟報價書程序，宣讀 2 家入圍申請人報價書金額後，評定報價書第 1 名高雄捷運公司籌備處，第 2 名港都捷運公司籌備處。</p>
89.2.25	<p>高雄市政府增訂「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」之「申請須知修訂與補充資料及補充規定」之增修訂或補充事宜，並函送予三家入圍申請人</p> <ul style="list-style-type: none"> • 增訂「補充規定」第 3.2 節第三項為「特許公司於本案第二階段所提出之「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」報價書中要求「政府投資額度」項目金額減去新台幣 600 億元之差額，特許公司同意至少以此差額等值之工程（標段）採行公開招標方式執行
89.3.31	<p>民間入圍申請人提送第 2 階段申請文件截止。</p>
89.5.10	<p>高雄市政府召開第五次甄審委員會，評決：最優申請人（＝高雄捷運公司籌備處），授權主管機關進行議約，至遲於 89.8.31 前與主</p>

時間	事件																																			
	管機關完成議約事宜，89.11.30 前完成簽約，並決定建議之政府投資額度																																			
	• 工作小組提出投資計畫書評比表如下：																																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="496 394 584 477">項次</th> <th data-bbox="584 394 943 477">審查項目</th> <th data-bbox="943 394 1150 477">高雄捷運公司籌備處</th> <th data-bbox="1150 394 1382 477">港都捷運公司籌備處</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="496 477 584 517">1</td> <td data-bbox="584 477 943 517">興建能力</td> <td data-bbox="943 477 1150 517">25%</td> <td data-bbox="1150 477 1382 517">20</td> </tr> <tr> <td data-bbox="496 517 584 557">2</td> <td data-bbox="584 517 943 557">營運能力</td> <td data-bbox="943 517 1150 557">20%</td> <td data-bbox="1150 517 1382 557">18</td> </tr> <tr> <td data-bbox="496 557 584 598">3</td> <td data-bbox="584 557 943 598">公司組織健全性</td> <td data-bbox="943 557 1150 598">10%</td> <td data-bbox="1150 557 1382 598">8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="496 598 584 638">4</td> <td data-bbox="584 598 943 638">財務計畫可行性</td> <td data-bbox="943 598 1150 638">30%</td> <td data-bbox="1150 598 1382 638">24</td> </tr> <tr> <td data-bbox="496 638 584 678">5</td> <td data-bbox="584 638 943 678">附屬事業之收入</td> <td data-bbox="943 638 1150 678">5%</td> <td data-bbox="1150 638 1382 678">4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="496 678 584 719">6</td> <td data-bbox="584 678 943 719">其他</td> <td data-bbox="943 678 1150 719">10%</td> <td data-bbox="1150 678 1382 719">6</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="496 719 943 781">總 分</td> <td data-bbox="943 719 1150 781">80</td> <td data-bbox="1150 719 1382 781">72</td> </tr> </tbody> </table>		項次	審查項目	高雄捷運公司籌備處	港都捷運公司籌備處	1	興建能力	25%	20	2	營運能力	20%	18	3	公司組織健全性	10%	8	4	財務計畫可行性	30%	24	5	附屬事業之收入	5%	4	6	其他	10%	6	總 分		80	72	高雄捷運公司籌備處	港都捷運公司籌備處
項次	審查項目	高雄捷運公司籌備處	港都捷運公司籌備處																																	
1	興建能力	25%	20																																	
2	營運能力	20%	18																																	
3	公司組織健全性	10%	8																																	
4	財務計畫可行性	30%	24																																	
5	附屬事業之收入	5%	4																																	
6	其他	10%	6																																	
總 分		80	72																																	
	1	興建能力	25%	20																																
	2	營運能力	20%	18																																
	3	公司組織健全性	10%	8																																
	4	財務計畫可行性	30%	24																																
	5	附屬事業之收入	5%	4																																
	6	其他	10%	6																																
	總 分		80	72																																
	• 高雄捷運明確承諾其核心機電供應商為西門子公司，且西門子公司亦將成為股東（10%），西門子公司總裁當場確認																																			
	• 討論與結論（權利金部分）：																																			
	<p>兩家報價中之政府投資額度均超過 936.96 億元，依第三次甄審委員會決議及申請須知規定納入權利金機制於議約時討論，其金額、時程及實際作業由甄審委員會授權主管機關辦理。</p>																																			
	政府投資額度																																			
	<p>工作小組之建議為 956.48 億元（\$1952.00 億×49%）；委員會決議為 936.96 億元（\$1952.00 億×48%，再減 1%）</p>																																			
	• 小組先試算二家投資計畫書之財務分析																																			
	<p>報告意見：決策缺乏可資證明其合理性之依據，加簽約日期</p>																																			

資料來源：本院彙整

表 E6 議約及簽約

日期	事件
89.5.15	議約起始會議
89.5.23	開始議約，以 C2 顧問草擬之合約草案為基礎，分為分組、綜合及高層議約三階段進行
89.6.23	完成分組議約 <ul style="list-style-type: none"> • 分組：用地及開發組、土木組、機電組、營運組、財務組及綜合組(六組) • 財務組係針對合約草案之財物事項、融資事項、權利金及平準基金、保險等章節與高雄捷運公司籌備處進行議約，綜合組則針對合約草案之一般條文章節進行議約，綜合組並彙整各分組負責之合約草案條文與高雄捷運公司籌備處進行議約之結果；若其中未能共識者再提下階段之綜合議約再討論。
89.7.15	完成綜合議約→達成雙方共識之草約 <ul style="list-style-type: none"> • 未達共識議題，提高層議約討論
89.7.17	開始進行高層議約及最後合約文字確定
89.8.28	完成議約初稿
89.8.29	高雄市政府召開甄審委員會第六次會議，確認識約初稿完成，其中七項尚待確認事項，委員會決議授權工作小組作最後確認，另確認有權利金之機制存在，總金額為 110 億元；也確認平準基金存在 <ul style="list-style-type: none"> • 平準基金經雙方同意後，得以平準基金支付下列用途： <ol style="list-style-type: none"> 1. 發生不可抗力、除外情事所致之損失。 2. 營運期間，乙方發生虧損 <ul style="list-style-type: none"> • 扣除開發及經營附屬事業盈餘後之淨虧損 • 經會計師簽證 • 年度虧損 3. 乙方因平準基金所產生之稅負
89.11.28	1、高雄市政府召開甄審委員會第七次會議，確認工作小組完成七項事項，惟又決議機廠用地等重要地區若無法交付，是否適用興建營運合約第 19.4.3 條規定，授權工作小組與最優申請人洽商，依洽商結果修改合約相關內容，另決議： <ul style="list-style-type: none"> • 同意展延特許公司成立日期 • 89.11.30 前主管機關與最優申請人先行簽訂預約 • 90.1.15 前最優申請人應依規定成立特許公司辦理簽約 2、興建營運合約草案、開發合約草案，簽陳市長核定，
89.11.29	召開興建營運及開發合約預約簽訂前相關會議，並簽陳會議紀錄（含預約書內容）陳市長核定。
89.11.30	簽訂合約預約書
90.1.6	簽陳「徵求民間參與高雄大眾捷運系統紅橘線路網建設案」興建合約草案、開發合約草案修正本（用地交付條款修正，此部分於第七次甄審委員會議決議授權工作小組辦理）

日期	事件
90.1.12	「徵求民間參與高雄大眾捷運系統紅橘線路網建設案」興建合約及開發合約簽約
90.3.1	高雄市政府召開甄審委員會第八次會議：確認本計畫之政府投資額度為 1047.7 億元（不含政府辦理事項經費） · 本計畫興建營運合約及開發合約已完成簽訂

資料來源：本院彙整

表 E7 權利金之規定：相關法令及合約

日期	相關規定或決議	內容
83.12.5	獎勵民間參與交通建設條例	<p>第 7 條規定：「主管機關視交通建設個案特性，得基於公平競爭原則許可民間機構於一定期限內經營交通建設，並得向其收取權利金。前項權利金收取之相關事項應於投資契約中明定。」</p> <p>第 25 條規定：「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。前項補貼利息或投資建設辦法，由交通部會同財政部擬定，報請行政院核定。第 1 項補貼利息及投資建設，由主管機關編列預算為之。」</p> <p>第 41 條規定：「本條例所獎勵之民間機構，於營運期間，其實際營收、支出與原核定財務計畫所載營收、支出之差距達一定標準者，得報請或逕由原主管機關調整其權利金之繳納額度。前項差距標準與權利金調整方式，由主管機關定之。」</p>
85.5.15	政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法	<p>第 3 條規定：「依本條例規定申請參與交通建設者，應於其申請案件之財務計畫內提出自償能力之計算與分析資料，及載明要求政府給與補貼利息或投資建設之額度及方式。甄審委員會應依前項資料評定民間機構投資交通建設之自償能力。經評定民間機構之建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力時，甄審委員會應就其非自償部分，評定政府預定給與補貼其所需貸利息或投資建設之額度及方式。關於政府補貼利息或投資建設之事項，應於契約中明定。」</p>
88.2.1	徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知	<p>第 9.1 節規定「權利金收取及其調整時機與方式將視協商結果而定。」</p>
88.11.19	甄審委員會第 3 次會議決議	<p>同意入圍申請人悉以主管機關不收取權利金之條件研提投資計畫書及報價書。但未來如最優申請案件之投資條件與主管機關可接受之條件底限有重大差距時，主管機關不排除以權利金機制納入作為協議雙方投資條件之方法。</p>
88.11.30	徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設	<p>第 7.1.3.3 節之 6 規定：「為提高民間投資額度，請入圍申請人悉以主管機關不收取權利金之條件研提投資計畫書及報價書。但未來如最優申請案件之投資條件與主管機關可接受之條件底限有重大差距時，主</p>

日期	相關規定或決議	內容
	案申請須知修訂與補充資料	管機關不排除以權利金機制納入作為協議雙方投資條件之方法。」
89.5.10	甄審委員會第5次會議	<p>評定政府投資建設之額度：工作小組報告經試算二家投資計畫書之財務分析後，建議本案政府投資建設額度為新台幣\$956.48（1952X49%）。委員會決議再減1%為936.96億元。</p> <p>決議：基於最優申請人投資計畫書之投資條件與主管機關可接受之條件底限有重大差距，主管機關應依「申請須知修訂與補充資料」第7.1.3.3之6節規定辦理，將「權利金收取機制」納入議約條件。</p>
89.8.29	甄審委員會第6次會議決議	<ol style="list-style-type: none"> 1、確認權利金機制存在。 2、總金額為新臺幣壹佰壹拾億元。 3、第1期款項新台幣壹億元應於民國90年3月前交付，第二期款項新台幣伍億元，於開工後第一年交付一億五千萬，開工後第二年交付一億五千萬，開工後第三年交付二億元。 4、餘款之收取方式、分期方式及期限再議。
90.1.12	興建營運合約	<ol style="list-style-type: none"> 1、第14.1條規定：「除『乙方投資範圍』由乙方出資外，乙方依本章之規定支付甲方新台幣壹佰壹拾億元，作為乙方於特許期間內取得興建營運本計畫路網捷運系統，暨依照開發合約進行開發使用權利之對象，該對價已包含乙方就捷運相關建物以及路線、場站及其他不屬開發土地以外基地所應支付予甲方之租金在內。」 2、第14.1.1條規定：「第一期款項新台幣壹億元應於民國九十年三月前交付，第二期款項新台幣五億元，於開工後第一年交付壹億五仟萬元，開工後第二年交付壹億伍仟萬元，開工後第三年交付貳億元。」 3、第14.1.2條規定：「乙方因辦理本合約附件C4.1所增加之全部工程經費，全部由乙方負擔，於興建完成時即視為乙方已支付權利金新台幣壹拾億元。」 4、第14.1.3條規定：「其餘新台幣玖拾肆億元，同意乙方於銀行融資金額全部還本付息後，每年提撥稅後盈餘一定比率為權利金至達玖拾肆億元為止，其提撥方式為：民國一百一十一年至一百一十五年提撥稅後盈餘百分之一；民國一百一十六年至一百二十年提撥稅後盈餘百分之五。若營運期最後一年仍未達玖拾肆億元，則不足之金額於最後一年提撥。」

資料來源：本院彙整

表 E7-1 權利金、高雄市政府之說明

日期	相關函文	內容
89.5.29	高市府函交通部	本府於 89 年 5 月 10 日召開第 5 次甄審委員會議，評定高雄捷運公司籌備處為最優申請人……並由甄審委員會依獎參條例子法「補貼利息或投資部分建設辦法」第 3 條之規定，評定政府投資建設之額度為 936.96 億元。
90.2.15	高市府函復交通部	甄審委員會已於預約內容確認政府投資額度為 1,047.7 億元及其投資方式（包含勘驗付款及權利金 110 億元之提撥機制），另加計政府應辦事項經費 461.19 億元，合共政府出資總額為 1,508.89 億元，其依最優申請人反映合理報酬試算自償能力 16.81% 計算，亦屬計畫非自償部分。
90.3.1	甄審委員會第 8 次會議	確認政府投資額度為 1,047.7 億元無誤。
90.12.12	高市府研提說明	<ol style="list-style-type: none"> 1、訂定主管機關可接受之條件底限 936.96 億元，乃為充分發揮民間參與建設精神及爭取政府權益而設計之機制，以該金額作為後續議約之基礎，並透過議約方式爭取民間機構將權利金回饋於政府。 2、上開機制未涉民間投資及政府投資項目之變更，該評定之投資額度及權利金機制並經特許公司反映於民間投資財務計畫中，其反映計畫合理投資報酬為 11.77%，相較於國內類似性質之民間投資交通建設案例，實屬合理。 3、按獎參條例第 25 條規定，政府投資建設之額度及方式應由甄審委員會評定，本案甄審委員會亦依法律授權評定政府投資建設額度及權利金機制，並無牴觸獎參條例之情事
91.1.28	高雄市政府函交通部	本建設案以民間參與方式推動，政府出資總額包含政府投資額度 1,047.7 億元及政府辦理事項經費 461.19 億元，合計共 1,508.89 億元，相較於原核定財務計畫建設經費 1,951.76 億元，已大收節省各級政府財政支出之效，而權利金機制乃本府特於「申請須知修訂與補充資料」中設計，其係為在維持民間投資可行之前提下爭取民間機構額外回饋，本於鼓勵地方主管機關持續推動民間參與公共建設之立場，本案權利金似宜由本府主管為宜，並利統籌挹注於本案相關建設之推動。
94.11.28	高雄市政府捷運局於立	1、權利金收取機制乃本府特於申修規定中設計，係為在民間機構提出既有民間投資額度下，於維持

日期	相關函文	內容
	法院第 6 屆第 2 會期交通委員會第 8 次全體委員會議「高雄捷運」BOT 案檢討報告	<p>民間投資財務可行之前提，更積極爭取民間額外回饋予政府。以本案為例，高捷公司於甄審階段提出投資計畫書之民間投資額度為 304.9 億元，這乃經評估財務可行之投資計畫，如本府額外要求權利金 110 億元全額於興建期繳納，則本計畫勢必變為財務不可行，故權利金必須在財務可行之前提下進行議約，而高捷公司反映權利金機制及投資條件試算計畫投資報酬 11.77% 觀之，權利金收取條件實屬合理。故本機制於爭取民間額外回饋及維持民間投資可行性之雙重考慮下，已作最佳之平衡。</p> <p>2、獎參條例子法「政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法」第 3 條規定，「政府投資額度」係由民間機構載明並經甄審委員會評定，另依該條例第 7 條「……得向其收取權利金」規定，權利金機制並非屬必要。而高雄市政府為了在民間機構提出既有民間投資額度下，於維持民間投資財務可行之前提，更積極爭取民間額外回饋予政府，乃特於申修規定中設計權利金收取機制。其中，該府捷運局於第 5 次甄審委員會建議政府投資額度 936.36 億元即為達成該策略目標之作法，絕非傳統發包之底價概念，且依該次甄審委員會議亦決議其「金額、時程及實際作業由甄審委員會授權主管機關辦理」，故權利金 110 億元並非以「現值」補足 1047.7 億元與 936.96 億元中間差額之概念，更非政府無息借款 110 億元予捷運公司之意義，其分期支付之時程及金額等事項在維持財務可行之前提下，皆保有議約彈性，所收取之權利金皆為該府所額外爭取回饋的。</p>

資料來源：本院彙整

表 E7-2 權利金、相關機關之意見

日期	相關函文	內容
90.1.11	交通部函報 行政院	依財務計畫之政府投資額度為 936.96 億元，惟查最優申請人財務計畫提報之政府投資額度為 1,047.7 億元，按獎參條例第 25 條規定，本案該府甄審委員會評定之非自償部分政府投資額度究係 936.96 億元或 1,047.7 億元，宜請該府確認說明。倘經該府甄審委員會評定之非自償部分政府投資額度為 936.96 億元，則其與最優申請人報價政府投資額度之資金缺口 110 億元列為政府投資部分，不論如何籌措，均將與獎參條例規定不符，建議慎酌。惟倘經該府甄審委員會評定之非自償部分政府投資額度為 1,047 億元，則本部無意見。
90.12.31	行政院秘書 長函復交通 部	行政院主計處意見： 有關經建會研商結論（一）本項計畫財務計畫所涉政府投資額度差距 110 億元之籌措及適法性檢討部分，並無違反獎參條例第 25 條規定等之意見，由於其適法性似未具體明確，且事涉各級政府經費分擔，故請交通部本於權責提供書面意見俾憑彙辦轉陳。
91.4.11	交通部函報 行政院	前項 110 億元差距經市府解釋係為決標過程所為之應變措施，並以權利金方式協議處理。依高雄市政府與高雄捷運公司雙方簽定契約之第 14 章內容，載明權利金由乙方出資，但卻用對價方式在政府投資額度內先行運用。市府所稱「權利金機制」返還方式，係指營運後由特許公司提撥返還 94 億元（另興建期交付政府 6 億元，抵付新增工作項目經費 10 億元），該設計本質依學理言似屬「回饋金」，畢竟權利金為政府授予特許權之價金，由投資人負擔毋庸置疑，惟高雄市政府以權利金回饋予政府之定義與說法為致造成誤解。
94 年度	高雄市審計 處捷運建設 計畫執行情 形專案調查 （94 年度）	本案捷運局將政府投資建設額度與捷運公司報價差額 110 億元定義為權利金，實則猶如政府無息借款 110 億元予捷運公司，再分 30 餘年攤還，顯未能保障政府之權益；且土地租金及辦理興建營運合約附件 C4.1 所增加之全部工程經費，雖全部由乙方負擔，卻未明確估算工程費用，即視為乙方已支付權利金，顯有損政府權益。

資料來源：本院彙整

表 E8 公共藝術：公共藝術設置辦法之修正

項目	87.1.26	91.12.20	92.12.12
審議委員會之設置-中央	<p>第 3 條</p> <p>文建會設公共藝術諮議委員會，負責公共藝術之諮詢、政策研擬、法令修訂及審議事項。</p> <p>公共藝術諮議委員會置委員十三人至十七人，除當然委員外，其任期二年，由文建會就下列人士遴聘組成：</p> <p>一 文建會主任委員或副主任委員為召集人，業務處處長副召集人。召集人及副召集人均為當然委員。</p> <p>二 藝術創作、藝術行政、藝術評論、應用藝術、藝術教育之專業人士五人至七人，各類至少一人。</p> <p>三 都市設計、建築設計、景觀造園之專業人士三人至五人，各類至少一人。</p> <p>四 文化、法律或其他專業人士各一人。</p> <p>中央各部會及省政府得參照第二項成立公共藝術審議委員會，負責審議該管重大公共工程設置公共藝術事宜。</p>	<p>第 3 條</p> <p>二項同左。</p> <p>諮委會委員會議，每年召開一次為原則，必要時得召開臨時會議；委員任期二年，期滿得續派（聘）之。</p> <p>中央部會得比照第一項設審委會，負責審議所屬政府重大公共工程設置公共藝術事宜。</p>	<p>第 3 條</p> <p>同左</p>
審議委員會之設置-地方	<p>第 4 條</p> <p>直轄市及縣（市）政府（以下簡稱地方政府）設公共藝術審議委員會，負責該轄區內公共藝術整體規劃及審議設置等事項。</p> <p>公共藝術審議委員會置委員十三人至十七人，除當然委員外，其任期二年，由地方</p>	<p>第 4 條</p> <p>直轄市、縣（市）政府設審委會，置委員十三人至十七人，其中一人為召集人，由直轄市、縣（市）政府首長或副首長兼任；一人為副召集人，由該府文化局局長或文化中心主任兼</p>	<p>第 4 條</p> <p>同左</p>

項目	87.1.26	91.12.20	92.12.12
	<p>政府就下列人士遴聘組成：</p> <p>一 直轄市、縣（市）首長或副首長為召集人，文化業務主管為副召集人。召集人及副召集人均為當然委員。</p> <p>二 藝術創作、藝術行政、藝術評論、應用藝術、藝術教育之專業人士五人至七人，各類至少一人。</p> <p>三 都市設計、建築設計、景觀造園之專業人士三人至五人，各類至少一人。</p> <p>四 社區或公益團體代表、法律專家、地方政府建築或都市計畫業務主管各一人。</p>	<p>任，其餘委員得由直轄市、縣（市）政府就下列人士遴聘之：</p> <p>一 藝術行政、藝術評論、應用藝術、藝術教育、藝術創作之專業人士五人至七人，其中各類至少一人。</p> <p>二 都市設計、建築設計、景觀造園之專業人士三人至五人，其中各類至少一人。</p> <p>三 社區或公益團體代表、法律專家、地方政府建築或都市計畫業務主管各一人。</p> <p>審委會委員任期二年，期滿得續派(聘)之。</p>	
執行小組	<p>第 5 條</p> <p>機關（構）興辦公有建築物或重大公共工程時，應成立執行小組，負責公共藝術設置計畫之擬定、送審及執行等各項行政事宜，其成員七人至九人，由機關首長指定一人為當然委員兼召集人外，並就下列人士遴聘組成：</p> <p>一 藝術創作、藝術行政、藝術教育等專業人士，各類至少一人。</p> <p>二 該建築物之建築師或工程之專業技師。</p> <p>三 該建築物或工程之管理機關代表。</p>	<p>第 6 條</p> <p>機關（構）興辦公有建築物或政府重大公共工程時，應成立公共藝術執行小組（以下簡稱執行小組），負責公共藝術設置各項行政事宜，成員四人至七人，由機關（構）首長指定一人為當然委員兼召集人，其餘成員得由機關（構）就下列人士遴聘之：</p> <p>一 藝術行政、藝術評論、藝術教育、藝術創作等專業人士。</p> <p>二 該建築物之建築師</p>	<p>第 6 條</p> <p>同左</p>

項目	87.1.26	91.12.20	92.12.12
		或工程之專業技師。 三 該建築物或工程之管理機關代表。	
執行小組應辦事項	第 6 條	第 7 條	第 7 條
	執行小組應辦理事項如下： 一 研擬公共藝術設置計畫書。 二 辦理徵選、民眾參與及鑑價作業。 三 研擬公共藝術徵選結果報告書。 四 進行藝術品委託製作、安裝及勘驗。 五 編製公共藝術設置完成報告書。	執行小組應辦理下列事項： 一 研擬公共藝術設置計畫書。 二 辦理徵選、民眾參與、評選及鑑價等作業。 三 研擬公共藝術徵選結果報告書。 四 進行公共藝術委託製作、安裝及勘驗。 五 編製公共藝術設置完成報告書。 六 其他相關事項。	同左
公共藝術設置計畫之送審	第 8 條	第 12 條	第 12 條
	執行小組研擬前條第一項之計畫書及第二項、第三項報告書，應經興辦機關，分別報請主管機關審查、核定及備查。 公有建築物公共藝術設置計畫書、報告書應送各所在地政府主管機關。 重大公共工程公共藝術設置計畫書、報告書，則依下列原則送審： 一 工程總預算在新台幣伍億元以上者，送請各該主管機關審議，但各該主管機關未設公共藝術審議委員會者，依第二款至第四款規定辦理。 二 工程總預算在新台幣伍億元以上拾億元以下者，送請所在地地方政	公有建築物之公共藝術設置計畫書及徵選結果報告書，應由興辦機關（構）送請當地直轄市、縣（市）政府審委會審議。 政府重大公共工程之公共藝術設置計畫書及徵選結果報告書，應由興辦機關（構）送請各該中央部會審委會審議。 中央部會未設審委會者，送請文建會諮委會審議。 中央部會審議設置案時，應邀請公共藝術設置所在地地方政府代表列席。 公共藝術設置案經費在新台幣十萬元以下者，	直轄市、縣（市）政府應負責審議其主管之政府重大公共工程及轄內公有建築物之公共藝術設置案。 中央部會應負責審議前項設置範圍跨越二個以上直轄市、縣（市）行政轄區及其所主管之政府重大公共工程設置案，並應邀請公共藝術設置所在地地方政府代表列席。未

項目	87.1.26	91.12.20	92.12.12
	<p>府審議。</p> <p>三 工程總預算在新台幣伍億元以上且跨縣市者，送請文建會審議。</p> <p>四 工程總預算在新台幣拾億元以上者，送請文建會審議。</p> <p>主管機關於第一項之審查、核定及備查前應提各該公共藝術諮(審)議委員會討論通過。</p>	<p>得由興辦機關逕依相關規定辦理。</p>	<p>設置審委會者，應由文建會諮委會負責審議。</p> <p>公共藝術設置案經費在新台幣十萬元以下者，得由興辦機關逕依相關規定辦理。</p>

資料來源：本院彙整

表 E8-1 公共藝術：公共藝術設置計畫送審及核定經過

日期	事件	備註
85.12.19	「高雄捷運公共藝術審議委員會設置要點」發布	
87.1.26	「公共藝術設置辦法」發布 第4條：直轄市及縣（市）政府（以下簡稱地方政府）設公共藝術審議委員會，負責該轄區內公共藝術整體規劃及審議設置等事項。 第5條：機關（構）興辦公有建築物或重大公共工程時，應成立執行小組，負責公共藝術設置計畫之擬定、送審及執行等各項行政事宜……	興辦機構應成立執行小組
87.11.27	「高雄市公共藝術審議委員會設置要點」發布	
88.9.6	高雄市政府成立高雄市公共藝術審議委員會	
90.2.27	高雄市捷運局之「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」綱要性規範彙編 C2.2「綱要性車站工程設計規範」之一般規定 1.6「公共藝術」規定：「……2.特許公司應將藝術品設置計畫送經高雄捷運公共藝術審議委員會審議後執行。……」	藝術品設置計畫送經「高雄捷運公共藝術審議委員會」審議
90.8.24	捷運局同意聘任周○○女士擔任高雄捷運公共藝術策劃人，並要求高捷公司儘速擬定「公共藝術設置計畫書」提送捷運局。	捷運局請高捷公司提送「公共藝術設置計畫書」
91.10	R17（世運或半屏山站）簽約： 由 Derix Art Glass Consultants 提供藝術規劃設計服務。	
91.12.20	「公共藝術設置辦法」修正發布 第4條：直轄市、縣（市）政府設審委會……」 第6條：機關（構）興辦公有建築物或政府重大公共工程時，應成立公共藝術執行小組…… 第7條：執行小組應辦理下列事項：一、研擬公共藝術設置計畫書。…… 第12條：公有建築物之公共藝術設置計畫書及徵選結果報告書，應由興辦機關（構）送請當地直轄市、縣（市）政府審委會審議。政府重大公共工程之公共藝術設置計畫書及徵選結果報告書，應由興辦機關（構）送請各該中央部會審委會審議。中央部會未設審委會者，送請文建會諮委會審議。	機關（構）興辦成立公共藝術執行小組 政府重大公共工程之公共藝術設置計畫書，由興辦機關（構）送請各該中央部會審委會審議
92.1.1	高雄市政府成立文化局	
92.3.6	高雄市捷運局函請高雄捷運公司參考公共藝術設置辦法規定精神成立公共藝術執行小組及評選小組。	捷運局請高捷公司成立公共藝術執行小組
92.4.25	高市府捷運局函請高雄捷運公司依 92.4.25 之會議結論，提送「公共藝術設置計畫書」。	捷運局請高捷公司提送「公

日期	事件	備註
		共藝術設置計畫書」
92.5.8	<p>謝前市長於捷運局召開「高雄捷運公共藝術構想簡報」會議，會議結論：</p> <ul style="list-style-type: none"> ·有關捷運公共藝術設置作業應依法令規定辦理，請捷運局透過法律顧問依相關法令研議「興辦機關（構）」之主體及研擬公共藝術置作業流程，並納入高雄市（縣）公共藝術審議委員會成員參與機制。 	<p>請捷運局透過法律顧問依相關法令研議「興辦機關（構）」之主體及研擬公共藝術置作業流程</p>
92.6.3	<p>高雄市捷運局簽以：</p> <ul style="list-style-type: none"> ·有關高雄捷運公共藝術之興辦機關（構）主體應為高雄捷運股份有限公司，並由該公司成立執行小組據以執行公共藝術設置事宜。 ·高雄捷運公共藝術審議作業依八十七年一月二十六日訂定發布之（舊）「公共藝術設置辦法」及「高雄捷運興建營運合約」規定，送由「高雄捷運公共藝術審議委員會」審議，而免依九十一年十二月二十日修訂發布（新）「公共藝術設置辦法」送中央部會審委會審議。 ·奉核後由本局辦理修訂「高雄捷運公共藝術審議委員會設置要點」，以高雄市市長為召集人、市（縣）文化並務主管為副召集人。 <p>案經高雄市文化局於 92.6.20 簽請法制局提供相關意見。</p> <p>92.7.8 高雄市政府文化局表示意見略以： 經本局 92.6.20 轉請本府法制局釋義，其結論摘要如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> ·高雄捷運「公共藝術」之興辦機關主體為高雄市政府，非高雄捷運股份有限公司。 ·依實體從舊，程序從新之法規一般原則，本案高雄捷運公共藝術設置之作業流程應依新修訂之公共藝術設置辦法第十二條第二項規定「政府重大公共工程之公共藝術設置計畫書及徵選結果報告書，應由興辦機關（構）送請各該中央部會審委會審議……」。 <p>據此高雄捷運「公共藝術」之興辦主體既為高雄市政府，則應由高雄市政府成立公共藝術執行小組成員四至七人，負責公共藝術設置各項行政事宜……</p> <p>98.7.31 謝前市長遂批示：「本案仍應尊重法制局意見，但為</p>	<p>捷運局認為： 興辦機關主體為高雄捷運股份有限公司，該公司成立執行小組</p> <p>法制局認為： 興辦機關主體為高雄市政府，高市府成立執行小組</p> <p>市長批示：本案仍應尊重法制局意見，但為免重來過，造成浪費，請林副市長協調解決</p>

日期	事件	備註
	免重來過，造成浪費，請林副市長協調解決」。	
92.7	R4（高雄國際機場站）簽約： 由德裔加拿大籍藝術家樂子提供藝術創作，Derix Art Glass Consultants 負責藝術經紀與合約管理。 O9（技擊館站）簽約： 由英裔美籍藝術家卡本特提供藝術創作，Derix Art Glass Consultants 負責藝術經紀與合約管理	
92.7.18	高雄市公共藝術審議委員會召開 92 年第二次會議，建議高雄捷運公共藝術興辦單位依法成立執行小組。	
92.9.8	<p>高雄市前副市長林○○主持「協商高雄捷運公共藝術相關作業事宜」會議，結論：</p> <ul style="list-style-type: none"> · 高雄捷運公共藝術成立執行小組，成員七人，由原高雄捷運公司專責執行小組中推薦三人，市長指派其餘四人，並指定其中一人為召集人。 · 依據「公共藝術設置辦法」及「高雄市辦理公共藝術自制條例」規定，高雄捷運公共藝術設置計畫之審議作業，應先送「高雄市公共藝術審議委員會」審議，再送經「交通部公共藝術審議委員會」審議後執行。 	高雄捷運公共藝術成立執行小組
92.11.12	<p>高雄捷運公司函復高市府表示，有關該府檢送「協商高雄捷運公共藝術相關作業事宜」會議紀錄乙事，本公司認該執行方式與貴我「高雄會區大眾捷運系統紅橘線路網設案興建營運合約」之規定不符，且將對高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案整體工程進度，施工成本及本公司對「興建營運合約」之履行等產生重大不利之影響。</p> <ul style="list-style-type: none"> · 依據「興建營運合約」，本公司並無將捷運公共藝術設置計畫送「高雄市公共藝術審議委員會」等機構接受審議之契約義務。 · 興建營運合約及相關文件係屬私法性質契約，本公司實無從以一民間公司之地位踐行公共藝術設置辦法中針對政府行政機關就其「公有建築物」與「政府重大公共工程」所規範之公共藝術審議程序。 · 本計畫之設施既採 BOT 方式，屬由民間部分出資興建營運之設施，應非屬文化藝術獎助條例所稱之「公有建築物」或「政府重大公共工程」，自無公共藝術設置辦法所定相關審議作業程序之適用。 · 貴府於興建營運合約簽訂二年後，工程進行中，方檢送「協商高雄捷運公共藝術相關作業事宜」會議結論，要求本公司依據「公共藝術設置辦法」及「高雄市辦理公共藝術自治條例」規定，將高雄捷運公共藝術設置計畫之審議作業先送「高雄市公共藝術 	高捷公司認為公共藝術執行方式與興建營運合約規定不符

日期	事件	備註
	<p>審議委員會」再送「交通部公共藝術審議委員會等」，因與合約規定相悖，本公司如依貴府上開指示辦理，勢必須先變更「興建營運合約」之相關規定，同時衍生出其他因為合約變動而造成的影響。</p> <p>· 本公司一向本最大之誠信履行「興建營運合約」，並願盡一切努力，在原合約所規範之架構，而且在不影響本計畫設計、工程進度及成本之前提下，配合貴府進行設置公共藝術之相關事宜，惟仍請貴府告知依據前述前提要件下，貴府所擬議將高雄捷運公共藝術設置計畫提送「高雄市公共藝術審議委員會」等之程序及作業內容為何？俾利本計畫整體工程之繼續施工及早日完工。</p>	
92.11.21	<p>高雄市政府函請高雄捷運公司依 92.10.14「協商高雄捷運公共藝術相關作業事宜」會議紀錄及相關規定，儘速提送執行小組中之成員，由貴公司推薦「公共藝術專責執行小組」成員三人，以利後續相關審議作業。</p>	<p>高市府請高捷公司提送執行小組成員 3 人</p>
92.12.12	<p>公共藝術設置計畫修正公布</p> <p>第 12 條：直轄市、縣（市）政府應負責審議其主管之政府重大公共工程及轄內公有建築物之公共藝術設置案。中央部會應負責審議前項設置範圍跨越二個以上直轄市、縣（市）行政轄區及其所主管之政府重大公共工程設置案，並應邀請公共藝術設置所在地地方政府代表列席。未設置審委會者，應由文建會諮委會負責審議。……</p>	
93.1.6	<p>高雄縣長楊○○主持「高雄捷運公共藝術整體執行計畫簡報」，會議結論略以：</p> <p>· 將來有關高雄縣轄區內捷運車站公共藝術審查，依照「公共藝術設置辦法」，原則上高雄縣政府不另成立公共藝術審議委員會，但於送交通部審議前，縣府將派員會同高雄市政府主管機關參與審查。</p>	<p>高雄縣轄區內捷運車站公共藝術審查原則上該縣府不另成立公共藝術審議委員會</p>
93.1.8	<p>高雄市辦理公共藝術自治條例公布施行</p> <p>第 4 條規定：「本市之公共藝術案，應經高雄市公共藝術審議委員會審議。其設置要點由主管機關另定之。」</p>	
93.1.20	<p>高雄捷運公司函高市府 92.11.21 函略以：</p> <p>· 按本公司……故特於前函惠請貴府就所擬將高雄捷運公共藝術設置計畫提交高雄市公共藝術審議委員會等機關進行審議之具體程序及作業內容為何予以說明，俾利本公司加以評估並有所依循。惟貴府於說明一所示覆函（92.11.21）中並未就本公司所提出之前揭疑義及所詢問題予以說明。</p>	<p>高捷公司表示於高市府所擬進行之公共藝術審議程序及相關作業內容對於高雄捷運工程之進度與</p>

日期	事件	備註
	<p>·尚祈貴府首就本公司關於本件會議紀錄所提之前揭疑義及問題予以說明，以利本公司針對前述本案工程進行所可能造成之影響進行相關之了解。並於了解確認貴府所擬進行之公共藝術審議程序及相關作業內容對於高雄捷運工程之進度與執行不致產生重大影響時，本公司當即配合指派周 00、范陳柏、王茂濱及林義郎等四人參與組成高雄捷運公共藝術執行小組，以協調辦理相關工作，俾得如期如質完成高雄捷運工程。</p>	<p>執行不致產生重大影響時，擬指派周○○等 4 人參與組成執行小組。</p>
93.2.12	<p>高市府捷運局就高雄捷運公司 93.1.20 函覆有關「協商高雄捷運公共藝術相關作業事宜」會議紀錄乙案簽擬：</p> <p>·有關高雄捷運公司認為高雄捷運公共藝術執行方式與合約規定不符且影響工期及成本乙節，擬由本府捷運局函請英商莫特麥克唐納工程顧問股份有限公司（法律顧問）依合約規定研提法律意見回覆。</p> <p>·擬同意高雄捷運公司提名四人參與組成高雄捷運公共藝術執行小組，並另案簽陳市府籌組「高雄捷運公共藝術執行小組」。</p> <p>案經捷運局局長周 00 於 93.3.3 表示「經與捷運公司協調同意刪除周 00 小姐，共提名三員」，副市長林永堅同日表示「建議如捷運局周局長之修正意見，即原協商結論」，市長謝長廷於 93.3.4 批示「如市副長意見」。</p>	<p>高捷公司同意指派 3 人（不含周○○）參與組成執行小組</p>
93.4	<p>R4（高雄國際機場站）簽約：Derix Glasstudios(玻璃製作工廠)提供製作及安裝服務。</p> <p>O5/R10（美麗島或大港埔站）簽約：由義裔美籍藝術家水仙提供藝術創作，Derix Art Glass Consultants 負責藝術經紀與合約管理，Derix Glasstudios(玻璃製作工廠)提供製作及安裝服務。</p>	
93.6.2	<p>捷運局簽陳謝前市長核定公共藝術執行小組名單。</p>	<p>高市府核定執行小組名單</p>
93.8.11	<p>高捷公司檢送高雄捷運公共藝術執行顧問及執行小組等名單，其中執行顧問名單係引自謝前市長核定之高雄捷運公共藝術執行小組成員（由該公司自行聘請）。</p>	<p>高捷公司提高雄捷運公共藝術執行顧問（來源：謝市長核定執行小組成員）及執行小組等名單</p>
93.11.24	<p>捷運局簽陳謝前市長同意，將原核定公共藝術執行小組專家學者部分，由高雄捷運公司改聘為高雄捷運公共藝術執行顧問，負責督導審查工作，高雄捷運公司</p>	<p>捷運局簽請同意由周 00 所組成之執行小</p>

日期	事件	備註
	由周 00 所組成之執行小組，編撰公共藝術設置計畫，依相關法令儘速送審。	組，編撰公共藝術設置計畫
94.1.28	高雄捷運公司函高雄市公共藝術審議委員會表示，為順利推動高雄捷運公共藝術之執行，建請該會授權該公司負責高雄捷運公共藝術執行顧問審查事宜。	高捷公司函請授權高雄捷運公共藝術執行顧問審查事宜
94.3.9	高雄市公共藝術審議委員會於 94 年 3 月 9 日召開 94 年第 1 次委員會，決議： <ul style="list-style-type: none"> · 不同意授權。 · 捷運公司已執行之公共藝術設置案，其進度和成效應提報本會瞭解，未來需執行者，應提報本會審議。 	
94.7.7	高雄捷運公司以備忘錄形式，說明公共藝術執計畫書撰寫中，預計 7 月底完成初稿，8 月提送。	
94.7.22	捷運局向高雄市政府副秘書長施並璟簡報高雄捷運公共藝術，並函請高捷公司未執行部分之公共藝術設置計畫書，應依法提送高雄市公共藝術審議委員會審議，且籌組之公共藝術小組成員，應符合「公共藝術設置辦法」之規定遴選。	未執行部分之公共藝術設置計畫書，應依法提送高雄市公共藝術審議委員會審議
94.8.1	高雄市公共藝術審議委員會召開臨時會決議： <ul style="list-style-type: none"> · 本案執行顧問小組階段性任務已完成，不再進行運作。 · 公共藝術審議委員會尊重捷運公司在委員會成立之前依照合約精神在公共藝術執行的部分，已執行的部分請捷運公司針對構想、經費、進度提出詳細的說明。 · 未執行的部分 25 個站 (2500 萬) 公共藝術設置案，請捷運公司將原設置計畫提送本委員會專案審議小組進行審議。 · 有關設置經費是否提高問題，請捷運公司針對未來設置經費做一明確的答覆。 · 將來的站體經費配置規劃請提送設置計畫交由委員會審查專案小組行審議討論。 	執行顧問小組不再進行運作 尊重捷運公司在委員會成立之前依照合約精神在公共藝術執行的部分 未執行的部分請捷運公司將原設置計畫提送本委員會專案審議小組進行審議
94.9.12	高雄市捷運局函請高雄捷運公司，為免影響 R3 至 R8 車站預定 95 年 10 月底通車時程，請依 94.7.22 第 71 次捷運工程工作連繫會報結論，儘速將相關車站「公共藝術設置計畫書」提送「高雄市公共藝術審議委員會」辦理，其餘各車站亦應陸續完成程序。	高雄市捷運局函請高雄捷運公司儘速將相關車站「公共藝術設置計畫書」提送「高雄市公共藝術審議委員會」

日期	事件	備註
		辦理，其餘各車站亦應陸續完成程序。
94.10.3	「高雄捷運公共藝術審議委員會設置要點」公告廢止施行	
94.11.28	<p>高雄市第4屆公共藝術審議委員會94年度第1次會議，有關高雄捷運公共藝術執計畫專案審議小組成立事宜，決議：</p> <ul style="list-style-type: none"> · 高雄捷運公共藝術案，依據合約精神應全案（37個站體）提送高雄市公共藝術審議委員會審議。 · 有關高雄縣市站體公共藝術設置問題，由高雄縣與高雄市聯合成立專案審議小組進行審議，並於審議通過後提送高雄市公共藝術審議委員會審議。 · 高雄捷運公共藝術專案審議小組成員，由高雄縣政府與高雄市政府各提出適當人選，成員比例為高雄市7名，高雄縣4名。 	應全案（37個站體）提送高雄市公共藝術審議委員會審議。
95.1.13	<p>高捷捷運公共藝術案跨局處會議決議</p> <ul style="list-style-type: none"> · 高雄捷運公共藝術依合約訂定高雄捷運股份有限公司應提送「公共藝術設置計畫書」送審並為之報告，本府捷運工程局應列席參加。 · 請本府捷運工程局通知高雄捷運公司依據相關法令儘速提送「高雄捷運公共藝術設置計畫書」，送交「高雄市公共藝術審議委員會」進行審議。 	依合約訂定高雄捷運股份有限公司應提送「公共藝術設置計畫書」送審
95.5.9	<p>高雄市公共藝術審議委員會高雄捷運公共藝術專案審議小組95年度第一次審議會會議決議</p> <ul style="list-style-type: none"> · 請高雄捷運公司依照合約編列公共藝術設置經費，以一個站體500萬預算為原則，總設置經費應維持在1.85億元。 · 未依程序而施作的三個站體（R4、05/R10、R17）本會小組建議不予追認，並提送大會討論。 · 執行小組名單應該加以調整，以符合公共藝術設置辦法專業人士設置比例。 	
95.6.27	<p>高雄市公共藝術審議委員會第4屆第2次審議會會議高雄捷運公共藝術設置計畫案「高雄捷運公共藝術專案審議會會議決議」略以，</p> <ul style="list-style-type: none"> · 高雄捷運全段37站體應設置公共藝術品，應分段規劃執行公共藝術之設置，並各自成立執行小組。 · 全案應依公共藝術相關法令辦理。 · 兩個月內請高捷公司重新提案送審。 	高雄捷運全段37站體應分段規劃執行公共藝術之設置，並各自成立執行小組。
96.6.11	<p>高雄市公共藝術審議委員會第4屆96年第3次審議會會議</p> <p>高雄捷運公司報告「高雄捷運公共藝術設置案」</p>	同意改為成立三個公共藝術執行小組

日期	事件	備註
	決議： · 同意改為成立三個公共藝術執行小組。 · 以每站都設公共藝術為原則，設置經費大小可依站體適度調節。 · 增加本土藝術家之比例（本土藝術家佔 7 成：國外藝術家占三成） · 請儘速提出設置計畫書送審委會審議。	請儘速提出設置計畫書送審委會審議
96.7.31	高雄市公共藝術審議委員會第 4 屆 96 年第 4 次審議會議 高雄捷運公司公共藝術設置計畫進度報告： 決議： · 有關高雄捷運跨高雄市（縣）相關公共藝術設置審議乙事是否授權雙方市（縣）文化局協調乙事，俟請示市長及連繫高雄縣縣長後再議。 · 本案公共藝術設置經費同意於本國藝術家及國外藝術家之配比經 1 位 2 千 5 百萬元及 6 千萬元（約為 7：3 比例）下執行，然其行政費用原則以不得超過 10%，並覈實列支。	
96.9.27	高雄市公共藝術審議委員會第 5 屆 96 年第 1 次審議會議 討論「高雄捷運公共藝術縣、市審查機制及經費分配」審議案 決議：依高雄縣公共藝術審委會意見辦理。 會議實錄： 副召集人王局長○○： ……高捷每站有 500 萬作公共藝術，高雄縣有 8 站（4 千萬），因此，審議案由高縣審理。……	高雄縣審議案由高縣審理
96.12.18	高雄縣部分之高雄捷運公共藝術設置計畫書，業經高雄縣第 5 屆高雄縣公共藝術審議委員會第 2 次會議審議通過。	高雄縣部分之高雄捷運公共藝術設置計畫書審議通過
96.12.27	高雄市公共藝術審議委員會第 5 屆 96 年第 3 審議會議 「高雄捷運高雄市區段公共藝術設置計畫書」審議案 決議： · 成立三個執行小組 · 評審小組可以包含部分執行小組的成員。 · 請依委員的意見修正後，重提審查。	成立三個執行小組
97.1.28	高雄市公共藝術審議委員會第 5 屆 97 年第 1 審議會議 「高雄捷運高雄市區段公共藝術設置計畫書」審議案 · 請補正詳細的會議紀錄及相關資料。	

日期	事件	備註
	<ul style="list-style-type: none"> · 請補齊三個執行小組追認之前決議的程序。 · 高雄捷運高雄市區公共藝術設置計畫書-「紅線南段暨委託創作計畫」更名為-「紅線南段公開徵選案暨高雄國際機場站、美麗島站、世運站委託創作案計畫書」 · 有關執行小組成員重複與角色是否適宜問題，請再考量。 · 設置計畫書文史資料錯誤的部分，請更正。 · 高捷公司應提供相關資訊，以協助藝術家瞭解施作現場的情形。 · 修正通過。 	
97.3.7	高雄捷運公司函請高雄市政府文化局核備高雄捷運公共藝術設置計畫書(紅線南公開徵選暨高雄國際機場站、美麗島站、世運站委託創作、「紅線北段」、「橘線段」)各段修正版	
97.3.25	<p>高雄捷運高雄市區段公共藝術設置案修正計畫書本市審委會第5屆執行小組審核會議：</p> <p>高雄捷運高雄市區段公共藝術設置計畫書(橘線段、紅線北段、紅線南段公開徵選案暨高雄國際機場站、美麗島站、世運站委託創作案計畫書)修正版審核案決議：</p> <ul style="list-style-type: none"> · 有關執行小組角色問題，符合專業考量(熊鵬翥具藝術行政專業)，尚無違反利益迴避問題。 · 同意核備。 	
97.3.31	高雄市政府文化局函復高雄捷運公司同意核備「高雄捷運高雄市區段公共藝術設置案」修正計畫書。	同意核備「高雄捷運高雄市區段公共藝術設置案」修正計畫書
97.9.22	高雄市政府文化局函復高雄捷運公司同意核定高雄捷運公共藝術徵選結果報告書(高雄市區段-「紅線南段公開徵選暨高雄國際機場站、美麗島站、世運站委託創作(I、II)」、「紅線北段」及「橘線段」)審議案。	

資料來源：本院彙整

表 E9 (略，下接 216 頁)

表 E10 勞委會之外勞政策：轉變

時間	內容
82.8.6	勞委會容許非營造業者僱用外勞，惟須符合一定條件 · 台 82 勞職業字第 045656 號公告事項四
82.9.3	勞委會容許工程之得標業者將其工程分包予其他廠商，惟須符合一定條件 · 台 82 勞職業字第 054160 號公告 · 於 83.3.31、86.9.20 修正
87.7.30	勞委會容許 BOT 業者如符合一定條件，得聘僱外籍營造工 · 須先申請 · (審) 字第 125 號外籍勞工審核作業標準通知
89.5.22	勞委會函復台灣高速鐵路股份有限公司，有關高鐵計畫擬改由各工程標得標廠商依現行法令規定申請招募外籍勞工乙案，准予照辦理。
90.1.12	高雄市政府與高捷公司簽訂高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案之興建營運合約。
90.4.20	勞委會召開會議「研商行政院擴大公共工程建設投資所增工作機會，應優先進用本國勞工及暫停重大工程得標業者申請引進外勞等相關事宜」
90.5.10	勞委會公告「自 90.5.16(含)以後，新得標之重大工程，停止引進外籍勞工」 · 勞職外字第 0221648 號
90.5.22	高雄捷運公司依興建營運合約第 18.3.1 條規定，通知函高雄捷運局局長(周 00)，表示勞委會停止重大工程引進外勞(自 90.5.16 起)屬「政府重大政策變更」，對興建營運合約之執行，產生重大不利之影響 · 90 高捷 P2 字第 0002560268 號
90.6.11	高雄捷運局函請勞委會釋示高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案是否適用勞委會 90.5.16 日起停止重大工程申請引進外籍勞工公告規定。
90.7.3	高雄捷運局、高雄市勞工局及高捷公司召開「研商勞委會公告停止重大工程申請引進外勞乙案」是否適用高雄捷運工會會議。
90.7.23	郭吉仁(勞委會副主委)批示，請高捷說明其規劃用人經費時，究採本勞或外勞之薪資水準
90.8.3	勞委會函高雄捷運局說明高捷公司規劃投資高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案估算工人力費用時，係依本國勞工薪資或以外籍勞工之用人成本計算。
90.8.29	高捷公司函復高雄捷運局以，本公司在規劃「高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案」時，已將外籍勞工列入考量。
90.9.6	高雄捷運局檢附高捷公司之說明，函請勞委會函釋高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案是否適用勞委會「停止重大工程申請引進外籍勞工」公告之限制。
90.10.16	勞委會函高雄捷運局再說明高捷工程費用之用人經費係依本勞或外勞薪資水準編列，編列金額化為月薪為多少元。
90.10.18	高捷公司人力資源處長賴武元簽稱「考量本公司於備標階段並未明確估算工程費用之用人成本，若因應勞委會來函需要，於事後勉強區分

時間	內容
	本勞或外勞之成本比例，並提供具體數據，恐勞委會未必據之作出對本公司有利之裁量，反而不利日後外勞之申請，因此本案提暫擱置。」
90.10.30	高雄捷運開工。
91.8.28	互助營造股份有限公司檢送初次招募外籍勞工申請表件予勞委會職訓局。
91.9.9	勞委會職訓局簽擬互助營造股份有限公司承建「台灣高速鐵路青埔車站 S215 標工程」可否申請引進外籍勞工一案處理原則，略以： 查本會對高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案辦理模式，業於九十年十月十六日函請工程主辦機關高雄市政府捷運工程局提供該工程用人成本等相關資料，俾憑本會通盤研議可否申請引進外籍勞工。基於平等原則，本案擬比照高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案模式辦理。
91.9.27	勞委會依據互助營造股份有限公司 91.8.28 所送初次招募申請表件，函請台灣高速鐵路公司提供台灣南北高速鐵路工程計畫投資興建人力成本，其估算工程費用之用人經費係依本國勞工薪資或以外籍勞工之薪資水準編列，及編列金額化為月薪為多少之相關資料，俾憑通盤研議該工程可否申請外籍勞工。
91.11.13	台灣高速鐵路公司函復勞委會略以，本公司於 86 年間所提送之「民間機構參與興建暨營運台灣南北高速鐵路案-投資計畫書」第三章第 3.4.3.3.1 至 3.4.3.3.3 條（第四冊，土建工程部分）、及第三章第 3.5.3.3 條（第五冊，車站工程部分）係本公司當時所委聘之專業工程經費顧問機構，參考國內外類似工程施作經驗所產生之經費預估單位值，復以當時法令允許引進外籍勞工人數之法定配額（按工程經費法人力需求模式所合算之人數的 65%，平均工資為每人每日新台幣 1,500 元計算）估算用人成本。
92.6.26	勞委會公告，得否申請聘僱外勞之關鍵，為當初進行工程計畫時，是否已考量聘僱外勞（依當時外勞政策）

資料來源：本院彙整

表 E11 高捷公司之外勞引進

時間	事件
90.5.10	勞委會公告，禁止重大工程申請引進外勞
92.6.26	勞委會公告，得否申請聘僱外勞之關鍵，為當初進行工程計畫時，是否已考量聘僱外勞(依當時外勞政策)
92.9.24	高捷公司函請勞委會(高捷 A1 字第 3737 號)惠予同意高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案引進外勞事宜。 ·稱中興工程顧問於估算成本時，係按外勞之成本估算
92.11.7	<p>職訓局洪○○簽陳高捷公文： 謹將該公司所述分析說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、據該公司與高雄市政府簽訂之「興建營運合約」，……符合本會 92.6.26 號公告，公告事項一之規定。 2、據該公司所附「投資計畫書第二冊第三章」第 3-128 頁，勞工供應包含外勞，亦符合上開公告，公告事項二之規定。 3、經上述分析該工程確已符合本會 92.6.26 公告規定，惟該公司在計算核配外勞上限時，與上開公告之計算方式不同。 <p>擬辦：本案之外勞申請擬同意，惟名額之核計，謹陳甲、乙兩案供參。</p> <p>甲案：依本會 92.6.26 公告之規定(以 BOT 合約所載金額及工期六年核算)辦理，計算結果可核配外勞人數上限為 2,316 人。</p> <p>分析：本案係依公告之計算方式辦理，符合平等原則。惟未考慮實際開工日期有所變更，而完工日期不變動將導致工期縮減，需增加人力趕工之情形。</p> <p>乙案：擬依交通部於 90.7.2 以交路九十字第 037047 號函，以開工日期為 90.10.30，竣工日期則仍以 95.12 月全線完工通車時程為本案總工期(共 1887 日曆天)，經計算可核配外籍勞工人數上限為 2,688 人。</p> <p>分析：該公司原要求之計算方式(以 BOT 合約中二項工程核計)，可核配之外籍勞工人數與依公告計算可核配之外籍勞工人數差距較大(相差 1,549 人)，本計算方式依實際開工日及交通部要求之竣工日為工期，已顧及實務(重大工程之工期係以開工日至完工日為工期)經計算與依公告計算可核配之外籍勞工人數僅相差 372 人，係依實務個案核准，日後類似案件，擬以同一原則處理。</p> <p>案經郭副主任委員 92.11.13 表示「擬同意乙案」及陳○主任委員批示：「請依郭副主委意見辦理」。</p>
92.12.3	勞委會函高捷公司，貴公司所投資興建之高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案經本會認定結果符合上述公告規定可申請引進外勞；並同意由貴公司以雇主身分辦理申請引進外籍勞工事宜，經核算可聘僱外籍勞工人數上限為 2,688 人，請貴公司就上述人數統籌分配於 BOT 合約內各項工程，並應將分配結果報本會核備。
92.12.24	勞委會公告，符合民間投資重大經建工程資格之工程於申請外籍營造工前，可選擇由民間投資業者或與民間投資業者訂有書面合約之

時間	事件
	個別工程得標營造商擔任雇主。
93.1.2	高捷公司與華磐公司簽訂外勞管理契約，並約定由其提供外勞招募、甄選、應聘手續之申辦，及從事外勞管理相關就業服務業務 · 華磐公司未向勞委會申請私立就業服務機構之設立許可 高捷公司 99.12.28 表示 由於外勞仲介參差不齊，為避免外勞引進缺乏有效及合理之管理，該公司參考相關機構之推薦，經簽陳前副董事長陳 00 先生核定，於 92.12.19 與三家泰國勞力供應公司簽訂「外勞引進及管理契約」，負責提供高捷工程所需外勞人力。依該三家公司指定國內之華磐管理顧問有限公司負責執行外勞於國內之管理工作，經簽陳前副董事長陳 00 先生核定，高捷公司於 93.1.2 與華磐公司簽訂外勞管理契約。
93.4.13	高捷公司向勞工局訓練就業中心申請，辦理本國勞工之求才登記 · 二種工人：鋼筋工(500人)及營建木工(480人) · 營建木工與模板工工作內容不盡然相同(勞委會函復本院說明) · 為招募第 1 批外勞作準備 · 須先招募本國勞工，如無，才得招募外勞
93.4.14-16	高捷公司刊登本國勞工之求才廣告 · 媒體：皇家時報(址設中壢市)
93.4.16	勞工局函高雄市各區公所略以，本局為配合高雄捷運公司徵才，訂於 93.4.20 上午 9 時至 12 時，假勞工育樂中心大禮堂舉辦現場徵才活動，惠請轉知各里辦公室鼓勵失業市民踴躍參加。
93.4.19	勞工局(第三科)刊登徵才廣告 · 有局長室機要秘書指示，先專案簽陳局長同意廣告經費來自多元就業開發方案，計 125,760 元 · 廣告刊登在自由時報等 6 家媒體 · 簽准後，始會該局會計室及總務第四科 · 已由高捷公司於 93.12.24 墊付歸還
93.4.20	勞工局刊登徵才廣告「高雄捷運公司擴大徵才 980 人」
93.4.20-4.30	勞工局辦理本國勞工之就業媒合，二場(4.23、4.30) · 媒合 1,559 人，現場報到 942 人(鋼筋工 550 人+48 人+模板工 300 人+44 人)，錄用 200 人(鋼筋工 131 人+模板工 69 人)，就業 100 人(鋼筋工 41 人+模板工 59 人)
93.5.24	勞工局核發雇主「無違反勞工法令」之證明書
93.6.2	勞工局訓練教育中心開立「求才登記證明書」 高捷公司向勞委會(職訓局)申請外勞招募許可 · 證明文件：求才登記證明書、無違反勞工法令證明書
93.6.14	勞委會核發外勞之招募許可 · 職訓局代決行
93.6	高捷公司進用第 1 批外籍勞工，有 1,240 人 · 93.7-94.2 自行引進外勞 1,240 人
93.8.5	高捷公司於勞工局訓練就業中心辦理求才登記 · 為招募第 2 批外勞
93.8.6-8	高捷公司仍在「皇家時報」刊登本國勞工之求才廣告

時間	事件
.8	· 勞工局之態度，與召募第一批員工大不相同，本次，勞工局未刊登徵才廣告
93.8.18	勞工局辦理本國勞工之就業媒合，一場 · 媒合 44 人，現場報到 25 人(鋼筋工 20 人+模板工 5 人)，錄用 14 人(鋼筋工 9 人+模板工 5 人)，就業 7 人(鋼筋工 3 人+模板工 4 人)
93.8.27	勞工局核發高捷公司「無違反勞工法令證明書」
93.9.3	葉○○議員函高雄市政府、勞工局、勞委會略以，訪查高捷工程承包商錄用之板模、鋼筋工得知，承包商不但未依徵才簡章所訂工資發放，且假各種不當手段剝削，排擠本國勞工，致本國勞工相繼離職，造成勞工不足假象，以達其引進外勞目的。
93.9.9	勞工局函請勞委會釋示高捷公司所僱用之本國勞工以日薪計酬，月薪僅達基本工資，工作日數未達 22 日，錄用人數減少，是否有違反就業服務法之疑義及上開情形得否列為爾後審核該公司求才證明之條件。 · 高市勞局三字第 0930018089 號函 · 背景：高雄市議員質詢：高捷公司提供給本國與外籍勞工之工作條件不合理：外籍勞工月薪 15,840 元，每月工作日數均逾 22 日，而本國勞工（公開徵才遴用者）之平均上班日數，卻每月均未達 22 日 · 僱用本國勞工之方式：點工
93.9.17	勞工局核發「求才登記證明書」予高捷公司 · 訓練教育中心代勞工局核發 未等待勞委會函釋(93.10.26)，勞委會表示，高雄市政府勞工局經審核高捷公司求才登記申請案，倘確實已依就業服務法相關規定辦理，而未待會函釋先行核發求才登記書，應屬其職權行使範圍。
93.9.20	勞委會函請高雄市政府勞工局就葉津鈴服務處去函反映高捷公司承包商未依求才廣告載勞動條件僱用本國勞工，疑有違反就業服務法規定乙節派員查訪。
93.9.21	高捷公司向勞委會(職訓局)申請外勞招募許可。
93.10.6	勞工局函勞委會：有關貴會交查高捷公司之承包商，未依求才廣告之勞動條件僱用本國勞工，有違反就業服務法第 5 條及第 42 條規定乙案。 說明：查該公司所訂特定性定期契約第 4 條「工作報酬：日支工資新台幣○○○元，每月依出勤天數由甲方計算後，按甲方規定每月五日一次發給」，工作薪資係以日計酬按月給付，符合勞基法規定。錄取人員投保薪資平均為新台幣 15,840-16,700 元，符合相關規定。有關貴會交查該公司擬有違反就業服務法第 5 條及第 42 條規定，經查尚無就業歧視及妨礙本國人之就業機會及勞動條件之情事。
93.10.21	勞委會解除高捷 BOT 案外勞管制申請
93.10.26	勞委會函復勞工局 93.9.9 函 勞委會函釋是否有就業歧視及妨礙本國人之就業機會及勞動條件之情事。

時間	事件
	<ul style="list-style-type: none"> · 高雄市政府勞工局函復本院表示，勞委會僅就是否為達聘僱外國人工作之目的而藉故以不當方法妨礙本國人就業，提醒認定標準不應以工時多寡而論，並未正面判斷該局所函示之情形已符所謂「不正當方法」。
93.10.27	勞委會核發外勞之招募許可 <ul style="list-style-type: none"> · 職訓局代決行
94.1	高捷公司進用第 2 批外籍勞工 94.1-94.8 委託曜名公司引進外勞 715 人。
94.8.21	泰勞抗爭

資料來源：本院彙整

表 E12 高捷泰勞之抗爭事件

日期	內容
94.4.17	高雄市政府勞工局辦理「2005年潑水節在高雄多元文化喜相逢嘉年華會」，一位泰勞向勞工局主任秘書李煥熏遞交用泰文書寫的投訴書。活動結束後，李主任秘書將該泰文文件交勞工局第三科外勞諮詢員謝○○攜回處理。
94.4.19	謝小姐將該文件交曾永外勞事務員翻譯。 ·謝小姐 4.18 休假
94.4.20	曾外勞事務員將翻譯後之譯文，連同泰文陳情書，交勞工局郭股長耿華，陳送李主任秘書批示。 李主任秘書於譯文上批示「送三科處理」，交付辦公室李○○小姐。
94.4.25	李小姐將批示後之文件轉交勞工局第三科，該科則交付股長郭○○，由其承辦，惟郭○○後續未處理
94.8.21 (泰勞抗爭)	晚間 9 時左右，居住高捷公司北區外勞住宿之部分泰籍勞工與華磐管理顧問有限公司(負責外勞之管理)管理員發生爭執，隨後引發 300 名泰勞抗爭 ·位於高雄縣岡山高雄捷運北機廠用地內 ·該宿舍營區容納 1,717 名泰籍勞工 ·原因：不滿宿舍生活管理制度及管教方式
94.8.22	凌晨 1 時，高雄縣政府警察局、岡山分局、高雄縣政府勞工局、高捷公司人員及泰國貿易經濟辦事處組成因應小組。 上午 6 時 15 分，因應小組人員進入宿舍營區，泰勞提出 16 項訴求。
94.8.23	勞委會組成高雄捷運泰勞人權查察專案小組，至高雄縣岡山實地調查泰勞申訴事項及生活管理情形，並提出 24 項改善之要求 ·要求係基於調查結果 ·要求係針對缺失 ·要求之類別：立即改善或限期改善
94.8.25	勞委會函請高捷公司立即改善 24 項缺失，並提出檢討改進方案，及將改善結果送該會核處 ·就「高雄捷運泰勞人權查察專案小組」之調查發現
94.8.31	勞委會發表「高雄捷運泰勞人權查察專案小組調查報告」。
94.9.6	高雄市政府組成高捷公司外勞抗爭事件專案調查小組，提出該事件調查報告。
94.9.14	行政院調查「高雄捷運股份有限公司與華磐管理顧問有限公司侵害泰勞權益事件」完竣，撰「政府機關管理制度與行政責任檢討報告」： 一、第 1 批外勞係於 93 年 6 月底引進，至 94 年 8 月發生抗爭已有一年，勞工局於此期間未曾主動就其生活管理事項進行查察，行政之積極性自有所不足。勞工局未能主動履行檢查高捷公司「未依『外國人生活管理計畫書』執行」之責任，行政院認定有所疏失。 二、高捷公司申請招募許可時，勾選「該申請案未委任私立就業服務機構」，實際上卻委由未具合法仲介資格之華磐公司處理仲介事宜，高捷公司涉及「於辦理聘僱外國人之申請許可、招募、引進或管理事項，提供不實資料」之違法，華磐則構成違法仲介。

日期	內容
94.9.27	勞委會函高捷公司：有關貴公司依本會 92 年 6 月 26 日勞職外字第 0920205100 號公告（民間投資興建政府重大工程之 BOT 案）聘僱之外籍勞工，應繳納之就業安定費有短列金額情形，請於 94 年 11 月 24 日前補繳完畢。 依本法（就業服務法）55 條、就業安定基金收支保管及運用辦法規定，聘僱外籍勞工者，應依規定之數額及期限，自動繳納就業安定費。 （勞職外字第 0940678647 號函）
94.10.3	高雄市政府勞工局複查高捷公司北區（岡山）外勞宿舍。
94.10.4	高雄市政府勞工局複查高捷公司南區（職訓中心）外勞宿舍。
94.10.20	勞委會依該會專案小組委員建議，更正其對高捷公司及華磐管理顧問公司所提兩則問題，更正「高雄捷運泰勞人權查察專案小組調查報告」。
94.10.26	高雄市政府勞工局因高捷公司外勞南區宿舍仍未設置足額外勞管理人員，處罰鍰 30 萬元
94.12.1	高雄市政府勞工局複查高雄捷運公司大寮之外勞宿舍。 · 大寮宿舍為新增
94.12.15	高雄市政府勞工局函請高捷公司在新增大寮宿舍未改善符合外國人生活管理計畫書預計進住人數之標準前，人員勿遷入。
95.3.14	勞委會發函，限期高捷公司改善；另函請高雄市政府於改善期屆滿後，複查高捷公司，並將改善結果送該會核處。 · 針對尚未改善之外勞管理缺失
95.4.25	高雄市政府勞工局複查高捷公司外勞北區（岡山）、南區（職訓中心）及大寮 3 處宿舍，前外勞管理缺失之改善結果均符合外國人生活管理計畫書標準

資料來源：本院彙整

表 E13 高捷泰勞案之司法審判

案號	案由	被告姓名	起訴日期	判決情形
94年偵字第23107、25508、25745號	高雄捷運泰勞暴動案(妨害自由等)	嚴○○	94.11.21	96.11.30 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決有期徒刑 3 月確定、罰金 15,000 元
		楊○○		97.1.7 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決無罪確定
		鍾○○		96.11.30 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決有期徒刑 1 月確定
		陳○○		96.11.2 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決有期徒刑 8 月確定，減刑為 4 月，囑託台北地檢署執行中
		史○○		96.11.30 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決拘役 10 日、罰金 1500 元確定
		吳○○		96.11.30 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決拘役 20 日、罰金 3000 元確定
		李○○		通緝
		陳○○		通緝
		MUEANGJAN PHON		97.1.7 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決有期徒刑 6 月確定
		MEEMAK SARANYO		97.1.7 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決無罪確定
		BOPRIBUN SUKSAN		97.1.7 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決無罪確定
KAEOKONE BAENG	97.1.7 高雄高分院 96 年矚上訴字 2 號判決無罪確定			
94年偵23935號	高雄市政府勞工局官員涉及貪污治條例等罪	方○○ (前勞工局局長)	94.11.21	95.8.14 高雄地院 94 年矚訴字 7 號判決無罪 98.9.28 經高雄高分院 98 年矚上更二字 2 號無罪確定
		郭○○ (前勞工局股長)		
95年偵2188號	職訓局外勞作業組官員涉嫌圖利罪貪污治罪條例罪	廖○○	95.2.16	97.3.17 高雄高分院 96 年矚上更一字 4 號判決無罪確定。
		劉○○		
		林○○		
		洪○○		
94年偵20303、23498、24201、25745號	高雄捷運引進外勞不法案(圖利罪)	王○○	94.11.21	96.8.24 高雄地院 94 年矚訴字 6 號判決有期徒刑 4 年，98.1.15 經高雄高分院 96 年矚上訴字 6 號改判無罪確定
		賴○○		96.8.26 高雄地院 94 年矚訴字 6 號判決無罪目前高雄高分院 98 年矚上訴字 2 號審理中
		嚴○○		96.8.24 高雄地院 94 年矚訴字 6 號判決有期徒刑 3 年 6 月，98.1.15 經高雄高分院 96 年矚上訴字 6 號改判無罪確定
		陳○○		96.8.24 高雄地院 94 年矚訴字 6 號判決無罪 98.1.15 經高雄高分院 96 年矚上訴字 6 號無罪確定
		陳○○		96.8.26 高雄地院 94 年矚訴字 6 號判決無罪目前高雄高分院 98 年矚上訴字 2 號審理中
		劉○○		98.8.26 高雄地院 94 年矚訴字 6 號判決無罪目前於高雄高分院 98 年矚上訴字 2 號審理中

資料來源：臺灣高雄地方法院檢察署 99.2.9 雄檢惠文字第 0991000044 號函附件

表 E14 高捷泰勞事件之後續：行政責任究處

時間	事件																									
94.8.21	泰勞暴動，部分泰勞涉嫌縱火、竊取保險箱財物，有人流血																									
94.8.29	高雄市政府罰高捷公司罰鍰 30 萬元（最重） · 理由：高捷公司違反「雇主聘僱外國人許可及管理辦法」 · 事實：高捷公司聘僱 1,728 名泰勞，惟滋生管理不當問題，影響外勞權益，並致生外勞集體抗議及危害社會治安事件 缺失： 1. 所設外勞宿舍(岡山鎮)之環境，事實上與所送外國人生活管理計畫書之內容不符 2. 未依規定設置足額管理人員 · 管理人員事實上 14 人，要 19 人																									
94.9.5	高雄市政府處高捷公司罰鍰 6 萬元 · 理由：高捷公司違反勞動基準法 · 事實：高捷公司所聘泰勞超時工作																									
94.9.6	高雄縣政府處華磐公司罰鍰 150 萬元（最高） · 依據：就業服務法第 65 條第 1 項規定。 · 事實：93.1.2 高捷公司與華磐公司(一家未向勞委會申請私立就業服務機構設立許可之公司)簽訂外勞管理契約，約定由其提供其外勞相關服務																									
94.9.6	高雄縣政府處曜名企業罰鍰 30 萬元（最高） · 依據：就業服務法第 67 條第 1 項規定。 · 事實：曜名企業有限公司刻意規避、拒絕勞工主管機關檢查																									
94.10.26	高雄市政府罰高捷公司罰鍰 30 萬元 · 外勞南區宿舍(岡山)仍未設置足額外勞管理員 · 要待二個月，才第二次罰(因同一原因罰)																									
94.10.24 及 94.10.26	高雄市政府勞工局懲處該局人員： <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>姓名</th> <th>職務</th> <th>職等</th> <th>懲處</th> <th>理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>李○○</td> <td>主任秘書</td> <td>簡任十</td> <td>記過 2 次</td> <td>對泰勞陳情書延宕擱置不處理，因重大過失造成重大不良後果，嚴重損害政府威信</td> </tr> <tr> <td>朱○○</td> <td>勞工局科長 (三科)</td> <td>薦任九</td> <td>小過一次</td> <td>同上</td> </tr> <tr> <td>鄭○○</td> <td>勞工局勞工育 樂中心主任</td> <td>薦任九</td> <td>大過 1 次</td> <td>同上</td> </tr> <tr> <td>郭○○</td> <td>勞工局股長</td> <td>薦任八</td> <td>大過 1 次 停職</td> <td>同上 涉嫌貪污治罪條例圖利罪及刑法公務員登載不實罪、廢弛職務釀成災害罪，經臺灣高雄地方法院檢察署提起公訴</td> </tr> </tbody> </table> · 無局長	姓名	職務	職等	懲處	理由	李○○	主任秘書	簡任十	記過 2 次	對泰勞陳情書延宕擱置不處理，因重大過失造成重大不良後果，嚴重損害政府威信	朱○○	勞工局科長 (三科)	薦任九	小過一次	同上	鄭○○	勞工局勞工育 樂中心主任	薦任九	大過 1 次	同上	郭○○	勞工局股長	薦任八	大過 1 次 停職	同上 涉嫌貪污治罪條例圖利罪及刑法公務員登載不實罪、廢弛職務釀成災害罪，經臺灣高雄地方法院檢察署提起公訴
姓名	職務	職等	懲處	理由																						
李○○	主任秘書	簡任十	記過 2 次	對泰勞陳情書延宕擱置不處理，因重大過失造成重大不良後果，嚴重損害政府威信																						
朱○○	勞工局科長 (三科)	薦任九	小過一次	同上																						
鄭○○	勞工局勞工育 樂中心主任	薦任九	大過 1 次	同上																						
郭○○	勞工局股長	薦任八	大過 1 次 停職	同上 涉嫌貪污治罪條例圖利罪及刑法公務員登載不實罪、廢弛職務釀成災害罪，經臺灣高雄地方法院檢察署提起公訴																						

時間	事件
94.10.26	泰國勞工部查獲三家泰國仲介公司有違規行為，處分停業 120 天 <ul style="list-style-type: none"> · 違規行為：超收費用 · 三家泰國仲介公司：B. S. B Overseas Recruitment、P. T. United Manpower、Sincere Recruitment · 高捷公司 99.12.28 表示，三家泰國仲介公司均為泰國合法之勞力供應公司，具有良好實績及經驗，且通過 ISO9002 認證。
94.11.18	勞委會廢止三家泰國仲介公司之認可 <ul style="list-style-type: none"> · 依泰國勞工部之查處。
94.12.16	高雄縣政府罰高捷公司罰鍰 150 萬元（最高） <ul style="list-style-type: none"> · 事實：高捷公司以不實資料申請：辦理外國人相關許可（共計 53 件），函復稱自行引進 · 委由曜名公司送件
95.2.3	勞委會廢止該會所核發但高捷公司尚未引進外勞之招募許可，及中止外國人入國引進許可之一部名額，計 971 名 <ul style="list-style-type: none"> · 2,688 人-971 人=1,717 人 · 理由：高捷公司未依外國人生活管理計畫書執行、損害外勞權益、影響社會治安 · 依據：「就業服務法」第 42 條、第 50 條、第 57 條、第 72 條及「雇主聘僱外國人許可及管理辦法」第 40 條

資料來源：本院彙整