

調 查 報 告

壹、案由：據報載，總投資金額逾新臺幣 700 億元之臺北車站特定專用區 C1/D1 土地聯合開發（臺北雙子星）案，經臺北市政府評選太極雙星國際開發股份有限公司組成團隊為投資申請人第一順位，惟遭質疑評選過程涉有違失，究實情為何？認有深入調查之必要乙案。

貳、調查意見：

本案係因交通部於民國（下同）94 年 8 月 18 日與臺北市政府簽訂行政契約，同意臺灣桃園國際機場聯外捷運系統三重臺北段改為地下化，並指定為擔任聯合開發主管機關，另依「大眾捷運系統土地開發辦法」規定徵求投資人。爰臺北市政府於 95 年 10 月 16 日以府都規字第 09504799000 號公告實施本開發案，係配合該國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區，而將臺北車站特定專用區 C1 用地劃定為聯合開發區（捷）2，及臺北車站特定專用區 D1（東半街廓）用地劃定為聯合開發區（捷）1，以進行 C1、D1（東半街廓）基地之整體聯合開發。惟該府捷運工程局（下稱捷運局）自 95 年至 98 年陸續辦理相關徵求投資人作業計 4 次（含徵詢地主優先投資及公開徵求投資人各 2 次），皆未能順利徵得符合資格之投資人，復於 100 年啟動聯合開發案徵求投資人第 5 次作業，並調整及修正「臺北市政府甄選臺灣桃園國際機場聯外捷運系統臺北車站特定專用區 C1、D1（東半街廓）聯合開發區（捷）用地土地開發投資人須知」（下稱「甄選須知」）、「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統臺北車站特定專用區 C1、D1（東半街廓）聯合開發區（捷）用地土地開發投資申請案件審查及評選作業原則」（下稱「審查及評選作業原則」）等部分

條件。

臺灣桃園國際機場聯外捷運系統臺北車站特定專用區 C1、D1（東半街廓）聯合開發區（捷）用地土地開發投資案（下稱本開發案）總投資金額逾新臺幣（下同）700 億元，經臺北市政府於 101 年 10 月 28 日評選太極雙星國際開發股份有限公司（下稱太極雙星）組成團隊為投資申請人第一順位，惟其評選過程遭外界質疑涉有違失，得標廠商並未如期於 102 年 2 月 21 日繳交履約保證金 18.9 億，臺北市政府對後續處理事項延遲不決，全案交由臺北地檢署偵辦中；本院為調查事實，向臺北市政府及所屬捷運局調閱資料，並於 102 年 1 月 25 日至 10 月間多次約詢臺北市長郝龍斌及相關機關業務主管人員，以瞭解案情。茲已調查完竣，謹提調查意見臚陳如下：

- 一、臺北市政府未能整體考量臺北市之發展趨勢及站前區位特性之需求，導致本開發案多次流廢標，延宕臺北車站特定區開發期程，允應檢討改善。
 - (一)臺北市政府於 95 年 10 月 16 日公告實施本開發案，係配合中正國際機場(已改名為臺灣桃園國際機場)聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區，而將臺北車站特定專用區 C1 用地劃定為聯合開發區(捷)2，及臺北車站特定專用區 D1(東半街廓)用地劃定為聯合開發區(捷)1，以進行 C1、D1(東半街廓)基地之整體聯合開發。故自 95 年起配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫辦理變更都市計畫內容定案後，捷運局即依「大眾捷運系統土地開發辦法」(下稱土開辦法)規定展開本開發案徵求投資人作業。另因開發用地範圍內之私有土地，係早期(81~89 年間)配合臺北車站特定專用區公共設施整體規劃需求與臺北市政府交換土地至 C1 用

地內，該等私地主（計 36 人）與該府簽訂土地契約書參與聯合開發，並依簽約當時之土開辦法規定得申請優先投資。嗣捷運局自 95 年至 98 年陸續辦理相關徵求投資人作業計 4 次（含徵詢地主優先投資及公開徵求投資人各 2 次），皆未能順利徵得符合資格之投資人，復於 100 年啟動第五次聯合開發案徵求投資人作業，惟目前仍未與第二順位投資人審議完成。由上開招標過程可知，於 95 年即啟動招標至今已超過 7 年，惟仍未能確定投資人，更遑論實際進行工程興建與營運管理，致開發期程遙遙無期。

（二）復查臺北市政府於 100 年 2 月藉由觀摩香港、新加坡「公營住宅及都市更新」等公共建設成功經驗考察團，及同年 8 月另配合參與行政院經濟建設委員會全球招商「日本投資貿易參訪團」，其主要目的為提升市有土地利用及增進公有土地開發效益，以作為大型商業用地開發推動之用，如信義計畫區 A15/A18/A20 及 A25 土地招商案。據該出國報告（100 年 10 月）綜合心得與建議：「一、利用交通節點，透過具有競爭力的地標性建築促進都市再生、地區價值及經濟效果。…」顯示都市住宅及都市更新應結合交通結點；復據陳前副市長威仁於本院約詢時表示略以，本開發案之規劃有其障礙，因本開發案係以商場、辦公室及國際旅館為開發目標，且明確禁止為住宅使用，惟臺北市之相關商業設施之區位及需求是否飽和，都攸關本開發案推動之成功與否，因此對本開發案目標允應再考量；又據相關臺北地區商辦大樓發展趨勢之研究與預估成果，預測臺北市商辦大樓之需求已趨於飽和及逐漸東移，目前以內湖、南港地區為發展區位之優勢。由上開說明可知，本開發案以商場、辦公室及國際旅館為

開發目標，且明確禁止為住宅使用，惟是否考量臺北市之商辦大樓發展趨勢及站前區位特性之要求，而成為本開發案多次流廢標原因，北市府允應審慎檢討。

(三)綜上，臺北市政府辦理本開發案之規劃目標，依出國報告書結論、約詢所陳述及相關研究指出，北市府疑未能整體考量臺北市商辦大樓之發展趨勢及站前區位特性之要求，而成為本開發案多次流廢標之原因，並延宕臺北車站特定區開發期程，允應檢討本開發目標。

二、臺北市政府未善盡投資申請人之信用查證與財務徵信之能事，且因申請保證金下修徒增投機情事，復因評審日期更動造成質疑及洩密之虞，顯見評審前準備事宜有欠妥適，難謂允當。

(一)欠缺投資人信用查證機制

1、查歷次甄選之投資申請人或合作團隊中，賀川國際投資股份有限公司（下稱賀川公司）與森都市企劃株式會社皆曾參與本開發案第3次及第4次之投標，且係因財務能力資格不符及未依投標保證金額度電匯而未取得投標資格，顯見該團隊之財務能力存有爭議，因此捷運局辦理過程對於該等投資人應予以注意。惟該局於本次（第五次）審查申請投資團隊之資格證明文件及補正資料，即發現太極雙星團隊所檢附賀川公司之「委託投資申請代理書」所載，同時亦主張為合作人，故縱然太極雙星公司於101年3月14日函捷運局表示，該公司與賀川公司簽訂之「委託投資申請代理書」僅屬立約雙方私人約定，規範立約雙方內部法律關係，並無拘束捷運局之效力；又據經濟部商業司於101年9月14日登記核准

資料，賀川公司占太極雙星公司 61.04% 股權，3 席董事，賀川公司占 2 席，即太極雙星公司為賀川公司之子公司。由上開說明可知，賀川公司係以轉投資公司方式參與本次開發案，捷運局既已得知，卻未建立警示機制，難謂允當。

- 2、又，太極雙星團隊成員除本國籍之太極雙星公司外，尚包括馬來西亞商怡保花園有限公司（下稱怡保花園公司）及馬來西亞商谷中城私人有限公司（下稱谷中城公司），惟捷運局對於上開兩家馬來西亞商均未能查證其履約信用能力，致使太極雙星團隊雖獲評選最優第一順位，最終仍因履約資金 18.98 億未能及時到位而喪失簽約權利，足證捷運局欠缺投資人信用查證之機制，並輕忽其重要性，再次延宕臺北雙子星開發案之推動。

(二)對國外公司及新成立之專案公司無法確實財務徵信

- 1、查捷運局於 101 年 7 月 6 日曾簽報臺北市政府：「考量投資申請人之財務能力是否堅實良好…市府參與審查及評選會議之各機關缺乏該部分之專業判斷及實務經驗，擬於召開前開會議前委託專業顧問提供財務計畫評估秘密諮詢服務，並對各申請投資合作團隊成員目前之企業信用狀況進行徵信調查，委託成果則作為市府參與會議之各機關代表參考，俾能評選出最優之投資申請團隊與市府簽訂投資契約。」惟該局於會辦其政風室表示略以，委託案似為市長口頭指示捷運局長辦理，故於受會時口頭表示此項作業未於投資人須知公告，未來恐引發投資申請團隊對於本徵信作業公正性之質疑，後由承辦單位自行撤回該案。然捷運局另於同年 7 月 17 日以相同理由簽報市府，由該局局長於同年 7 月 19 日核定以秘密

諮詢方式洽請 2 家專業顧問提供前揭服務。由上開財務徵信的過程可知，辦理過程缺乏公開徵信機制，雖經事後補辦，惟已缺乏公正性。

- 2、復查前揭財務徵信結果，捷運局於評審會議中指出，就財務能力一般規定部分，國外公司部分，因國際信用評等不同所以不提供；就國內公司部分，雙子星國際開發、中華雙子星開發及太極雙星國際開發均因成立年資短，財務指標不予列入均值計算，且因上開公司係新設立公司，無實際營運實績表現，在財務方面之分析不客觀，故其財務徵信結果僅係參考。惟查捷運局於評選當日進行評分前，卻先行公布各投資團隊之財務情形，並作為評審委員評分項目參考之依據，而有誤導與會各評選委員評分之虞。是以，臺北市政府無法確實查證國外公司及新成立專案公司之財務情形，卻於評審當時將其作為投資人財務能力評判標準，有欠周妥。

(三)申請保證金下修，徒增投機廠商

- 1、查捷運局為辦理聯合開發案徵求投資人之申請保證金，係以該開發案之預估工程費 1%計算，履約保證金則以投資人開發建議書內之預估投資總金額 3%計算，經以第 2 及 4 次公開徵求（C1 及 D1 基地一併辦理）為例，依其總開發金額之預估工程費 1%計算，約為 3.57 億元，然於本次開發之申請保證金，卻以不增加 C1 私地主額外之負擔，擬比照政府採購法之規定，即申請保證金上限為 5,000 萬元之精神，採計 C1 大樓原預估工程費 133 億 8,975 萬元百分之一之金額，以 1.3 億元為申請保證金之額度。是以，本次開發案之申請保證金金額由 3.57 億元降為 1.3 億元。

2、復查太極雙星的前身是賀川公司，其曾於第3、4次參與本開發案之投標，均因財務能力及未能繳交足額保證金，而資格不符宣告出局，但在本次招標，賀川公司搖身一變成為太極雙星，並找來馬商加入及地主出資1.3億申請保證金後，即獲得第一順位議約權。雖臺北市政府陳稱，每一次的招標作業都是獨立辦理、獨立審查，和前次招標作業無關，且均依招標公告進行資格審查，其資格審查係由捷運局針對投資申請團隊合作人之一般資格、開發及財務能力資格進行整體審查等語。由上開說明可知，從申請團隊之組成及歷次申請保證金之訂定過程，顯見因申請保證金之調降，造成投機廠商增加之疑慮。

(四)評審日期訂定不夠嚴謹，徒增洩密疑慮

1、本開發案評選委員會之成立係依「投資申請案件審查及評選作業原則」四、(三)2.規定：「...申請案之評審作業其評選委員會之組成除主管機關(市府核派主席，不參與評分)外，另由市府核派市府財政局、交通局、工務局、都市發展局、法規委員會及捷運局各1名委員，交通部核派1名委員、臺灣鐵路管理局核派1名委員，並遴選9名具有專門學識經驗之專家學者為委員會同審查」。查捷運局於101年8月17日簽陳市長核派評選委員會主席、建議市府機關代表層級及遴選9名專家學者評選委員。嗣市府於同年9月20日核定評選委員會名單，評選委員會主席由臺北市政府陳威仁副市長擔任，17名評選委員中之機關代表(6名)，則依捷運局建議，除該府財政局及法務局(原法規會)由首長擔任評選委員外，其他機關代表則由副首長(含)以上層級人員擔任。

2、復查本開發案評選會議日期原由捷運局確認與會委員時間，於 101 年 9 月 28 日分別發送公文及檢附 3 家申請團隊之開發建議書及有關機關審查意見彙整表等相關審查資料予與會之評選委員、機關代表及投資申請人等，並通知開會時間為同年 10 月 15 日（星期一）。復因市議會會期之故，故將本開發案評選會議日期延期至同年 10 月 28 日（星期日），再函知與會委員，並檢附各投資申請人所提送經會計師簽證之財務能力資料、修正後之有關機關審查意見彙整表。是以，每位評選委員約有 1 個月的資料研析時間，且都知道太極雙星、中華工程、億大等 3 集團的投標內容，難保因審閱時間冗長，而有洩漏投資人投標內容之虞。

（五）部分評審因任兼職投標團隊而請辭，復以評審日期更動及替選委員資格造成質疑

1、本開發案評選會議日期原由捷運局確認與會委員時間，於 101 年 9 月 28 日分別發送公文及檢附相關資料予與會之評選委員、機關代表及投資申請人等，並通知開會時間為同年 10 月 15 日（星期一）。惟捷運局於同年 10 月 1 日接獲電話告知評選會議當日係市議會民政部門質詢，法務局局長無法親自出席。該局復依市長 10 月 5 日早報，即參與評選會議之機關委員奉市長核定均由一定層級以上擔任，且因臺北市議會開議期間各局處首長於上班期間皆須配合待命，恐增加出席之不確定性，故逐一詢問 9 名專家學者可配合之假日，經捷運局局長核定本開發案評選會議日期延期至 10 月 28 日（星期日），另函知與會委員。由上開評審日期訂定過程可知，因市議會開議期

間之故，未能確認參與之局處首長時間，即發出開會通知，嗣後再行更動評審日期，顯見評審日期訂定過程有欠周延。

- 2、次查本開發案評選會議日期原由捷運局確認與會委員時間，於9月28日分別發送公文及檢附相關審查資料予與會之評選委員、機關代表及投資申請人等，並通知開會時間為10月15日。其中都市計畫類委員於9月28日晚接獲捷運局提供之審查資料後，即發現其中一團隊成員有其任兼職顧問之公司，故於10月1日來電表示主動請辭評選委員一職及退回相關資料；嗣又有建築設計及工程類委員，於10月24日以電話與傳真向捷運局表示，與申請團隊成員有合約關係，故無法擔任本案評選委員一職，並退回所有審查資料及負保密之責，後由吳○○教授遞補，惟請辭時間距捷運局於9月28日及10月18日兩次檢送相關審查資料已有相當時日，又請辭時間距評選會議召開時間僅有4日。惟因吳教授曾參與賀川國際公司委託規劃設計顧問與中華大學進行「車站地區都市再生策略研究」之計畫，該計畫於98年9月24日終止，距本開發案評選日期雖已逾3年之期限，惟其遞補評審資格認定及委託研究重點與本開發案內容重疊，不免讓人迭生質疑。

- (六)綜上，臺北市政府辦理本開發案評審前準備，對賀川公司以轉投資方式參與本次開發案，卻未建立警示機制，嗣對外商及專案公司無法確實查證財物，卻於評審當時作為投資人財務能力評判標準，顯未善盡投資申請人之信用查證與財務徵信之能事；且從申請團隊之組成及歷次申請保證金之訂定過程，

顯見因申請保證金之調降，造成投機廠商增加之疑慮；復因市議會會期之故，於未能確認參與之局處首長時間，即發出開會通知，後再行更動評審日期，造成質疑及洩密之虞，顯見評審前之各項準備事宜有欠妥適，難謂允當。

三、臺北市政府於評審會議前即公布投資人承諾事項得分，影響評選之公平性，復未重視市府預審意見，評選標準亦有失公正，且評審表彌封程序，欠缺雙方確認，顯見評選過程有欠周延，未臻妥適。

(一)評選過程先行公布承諾事項分數，助長得分差距懸殊

1、按本開發案審查及評選作業原則第四項(二)審查或評選原則規定：「…2. 審查申請案件時，除就各案開發能力及開發建議書審查外，並依下列評選因素進行評分及評比。(1) 評審委員就開發建議書及投資人簡報與答復內容之評分項目(合計權重占 50%)：投資申請人之開發及財務能力是否堅實良好建築設計、營運及財務規劃是否健全、對都市發展之貢獻；(2) 投資申請人所提條件(合計權重占 50%)：承諾予地主之權配最低比例、要求政府出資情形、承諾予地主及主管機關自起始營運日起十年內之最低租金；3. 以上三項投資申請人以密封方式提送之承諾事項，將於捷運局召開各標別之開發建議書審查及評選會議進行評分時開封且不得變動，另簡報內容仍以原提送之開發建議書內容為主及進行評比。」由上開審查及評選作業原則可知，開發建議書與投資人承諾事項分別各占權重 50%，其評分亦應是分開而且是獨立進行的，不可有相互干擾或影響的情事發生，以維評審之公平性。

- 2、前揭投資人承諾密件於 101 年 10 月 28 日評選會議前係由捷運局政風室保管，再於會議當日交由主辦單位於評選委員會中當眾啟封；該密封文件啟封前須由各投資申請團隊代表或授權代理人確認密封無誤並於封口處簽認，啟封後則由評選委員會主席現場宣讀以昭公信，並當場與各投資申請團隊確認屬其承諾內容無誤，其拆封時機係分別安排於 3 組投資申請團隊依抽籤順序簡報及問答完畢後，並俟所有團隊簡報及問答完畢及離場後再進行分數統計作業。惟據該日評選會議錄影檔內容發現，捷運局於評選委員進行評分（占 50%）前即先行公布投標廠商承諾（占 50%）事項之成績，肇致評審委員對特定廠商評分之極端情形，顯欠公允。
- 3、次查有關評分低於 75 分或高於 85 分評審應提出說明部分，本院於 102 年 1 月 25 日赴捷運局勘視，由該局陳局長椿亮進行評分表拆封、檢視並遮蓋評選委員之簽名後，交付本院調查委員檢視（即僅陳局長一人得閱及評分表內評選委員之簽名），經確認須提出說明之評分表，計有編號 2、3、4、5、7、8、9、10、12、13、16 等 11 份評分表，且均有評選委員簽名及填寫其評分超出高低分之說明內容。復就 3 組投資申請團隊之委員評分表共計 17 份，經逐一檢視其中評分低於（不含）75 分或高於（不含）85 分者，計有 11 份，其評審結果除有 16 位評審判定太極雙星為最優投資人，且其評分差距懸殊，第一順位（太極雙星）與第三順位（中華工程）差距達 10 分以上者達 12 位評審。顯見因先行公布投資人承諾事項占 50% 之得分情形，恐讓評審進行評分時受到

影響，而發生評分差距懸殊之情事。

(二)未重視市府審查意見彙整情形，評選標準有失公正

1、按本開發案「審查及評選作業原則」第四條(三)

1. 審查或評選程序規定：「市府捷運工程局於受理本項申請書件後，依本作業原則四、(一)之順序函送申請案件之開發建議書會同有關機關進行審查，有關機關於接獲市府捷運工程局函送申請案件之開發建議書後，應於四十五日內將審查意見函復市府捷運工程局彙辦。」及(三)2.

「市府捷運工程局彙整有關機關之審查意見後，應於二十日內召開審查及評選會議，必要時得延長之。…」查捷運局於101年6月4日將3組投資申請團隊之開發建議書函請有關機關進行審查(審查期間為45日)，並請其於101年7月19日前回復，除該府財政局先以電話通知該局將延後至101年7月25日外，其餘各機關均於前述期限內回復。嗣為使日後召開本開發案之開發建議書審查及評選會議議程順利進行，捷運局於同年8月23日邀集各審查單位召開審查意見彙整研商會議，並依各單位之審查意見，由與會人員逐條討論後，整合修正為工作小組之審查意見，提供予審查及評選會議之評選委員提問參考，並於同年9月28日先行函送專家學者評選委員參考。由上開捷運局針對各投資人之開發計畫書之審查過程可知，審查意見依各權管綜整市府各機關意見，並經審慎逐條討論，應可初步提供及判斷各投資人之開發建議書之對市府開發重點所在優劣。

2、查前揭101年8月23日召開之研商會議結論一：

「本開發案『甄選須知』並無要求投資申請人補

正開發建議書之相關規定，故彙整各單位之審查意見後，除須請投資申請人釐清得函請其書面答復外，否則應視同工作小組初審意見並僅提供審查及評選會議之評選委員提問參考，以避免先行函請投資人說明及提供資料，日後引發本府評選作業不公平之質疑。」嗣後捷運局於同年 10 月 12 日簽陳「本案係屬國家重大建設...讓評選委員可於更充份資訊下，做出更正確客觀之判斷及評選...故擬於召開評選委員會議前先行提供本府開發建議書審查意見彙整表予各申請人參酌瞭解(含 2 家徵信公司所作部分財務計畫綜合分析及 SWOT 分析之內容，將客觀中性之敘述摘錄並擬納入前揭審查意見)，惟本建議仍應經當日下午於捷運局召開研商會議各審查單位確認後，再行提供各申請人答復及評選委員參考。」並由該局局長於當日決行；另於 10 月 15 日之研商會議係由各有關機關代表出席，結論略為：「擬參採『民間參與公共建設甄審委員會組織及評審辦法』第 18 條第 2 項：前項綜合評審，甄審會對申請人所提送之投資計畫書及相關文件有疑義，得通知申請人限期澄清，逾期不澄清者，不予受理之精神辦理，惟須經本案評選委員會同意。」；捷運局復於同年 10 月 17 日簽陳：「...因本案評選會議開會時程將屆，恐無法於評選會議前先行召開委員會議，故將以書面徵詢各委員是否同意於評選會議前將各有關機關之開發建議書審查意見提供投資申請人先行瞭解，經該局局長於 10 月 16 日洽詢評選會議主席陳副市長威仁表示同意，若經委員二分之一及專家學者二分之一以上同意，則逕由捷運局將審查意見於評選會議

前分別提供予各投資申請人。」經會辦該局政風室，其建議本案若達表決門檻，宜簽報市府同意後，再將審查意見等相關資料提供予投資申請團隊，並經該局局長於當日核定併該室意見辦理。

- 3、捷運局回收評選委員書面意見調查表至101年10月19日為止計有9名評選委員(專家學者6名、機關代表3名)表示同意，同意人數已超過委員二分之一及專家學者二分之一以上。該局依據前述徵詢結果，另敘明依本案「甄選須知」之評選作業要點規定簡報內容應以原提送之開發建議書內容為主進行評比，故為使評選委員不因補充說明資料影響評分而遭質疑評選作業之公平性，將規範投資申請人僅得以口頭說明方式回復審查意見而不得另行補送資料，於同年月20日簽報市府並會辦政風處，經陳副市長於同年月25日核定，由捷運局於26日函送各機關之初審意見予各投資申請人，並請其依該局要求之回復方式辦理；亦由捷運局長先行口頭向陳副市長說明，投資申請人僅得以口頭說明，且除回答問題外，不得於評選會議時補送書面資料，以維護評選作業之公平性。由上開審查意見後續處理情形可知，審查意見已先行送請投資人回答，並提供審查及評選會議之評選委員提問參考，並非市府所稱針對申請團隊就審查意見之回復，係於評選會議當日採統問統答方式辦理，若其無法於有限時間內逐條逐項回應及承諾，則作業單位於當日係以「配合檢討並依規定辦理」紀錄審查意見結論，並請投資申請團隊代表人當場簽字確認。惟查該開發建議書審查意見彙整表「投資人回復意見」欄，雙子星團隊及中華工程團隊兩家投資人

均就各單位各項審查意見逐一詳細說明，然太極雙星團隊針對審查意見盡以「配合檢討並依規定辦理」之回復意見搪塞，顯未重視臺北市政府各局處之預審意見並提出口頭說明，市府代表之評審委員亦未提出疑問，且一致給於高分，顯見評審結果有欠公正。

(三)評審評分表彌封程序，欠缺雙方認證

- 1、查本開發案 101 年 10 月 28 日之評選結果即評分表係由各評選委員簽名彌封後自行投入回收箱，再由捷運局逐一就評分表之委員編號及所評分數公開唱讀，完成統計後並請各評選委員於最後之「大眾捷運系統土地開發評比暨投資人順位表」共同簽名確認，評分表亦存放於全卷檔案密件中。由上述評分表彌封過程可知，評分表內雖有各評選委員之簽名，並於「大眾捷運系統土地開發評比暨投資人順位表」共同簽名確認，惟其彌封作業卻無捷運局見證彌封之動作，若有發生評審表遭掉包或失竊之情事，恐徒生爭議。
- 2、據臺北市政府陳稱，評選會議當日全程錄影、錄音，並由該府政風處及捷運局政風室監控之。惟查當日錄影、音資料，因與會人數眾多及外界聲音龐雜，實難對每一委員之彌封及回收完整監控。

(四)綜上，臺北市政府辦理本開發案評審過程，會議前即公布投資人承諾事項得分，肇致評審委員對特定投資人評分之極端情形，影響評選之公平性；復未重視市府預審意見，盡以「配合檢討並依規定辦理」之回復意見搪塞，顯未重視並提出說明，市府代表亦未提出疑問，且一致給予高分，評選標準亦有失公正；且評審表彌封程序，欠缺雙方確認，若有

發生評審表遭掉包或失竊之情事，恐徒生爭議，顯見評選過程有欠周延，未臻妥適。

四、臺北市政府後續採擇優遞補或重新徵求之決策，以及嗣後決定續辦次順位投資人議約，審定程序冗長，且辦理過程多有負面評價，卻未見確實檢討，皆損及政府形象，顯有怠失。

(一)後續議約審定程序冗長，且遙遙無期

1、本開發案之審查及評選結果，業由市長於 101 年 11 月 12 日核定，函請第一順位太極雙星團隊依審查意見結論修正開發建議書，並於修正完成後儘速提送捷運局，續由該局簽報市府核定為投資契約書附件之土地開發計畫。嗣太極雙星團隊於 101 年 12 月 6 日提送修正後之開發建議書，經市府核定其為土地開發計畫，並列為「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統臺北車站特定專用區 C1、D1（東半街廓）聯合開發區（捷）用地土地開發投資契約書」；北市府復於 102 年 1 月 18 日函請太極雙星團隊於文到翌日起 30 日內，依上述投資契約書及其第 22 條所列相關附件，提送該府捷運局辦理本開發案之簽約事宜，並同時繳交履約保證金 18.98 億元整，逾期則視為放棄簽訂投資契約書權利，並由該府捷運局由其他申請案件依序擇優遞補或重新徵求投資人。由上開契約書訂定過程可知，該契約書必須經過適當的審定及議約過程。

2、查捷運局於 102 年 2 月 22 日確認該團隊之履約保證金並未如期匯入，遂依本甄選須知十、簽約(三)：「…繳交投資申請人開發建議書內預估投資總金額百分之三之履約保證金，…，未依期限繳交或未繳足者，視同放棄簽訂投資契約書權

利，本府捷運工程局將由其他申請案件依序擇優遞補或重新徵求投資人，申請保證金不予發還。」之規定，簽報北市府核定該團隊視同放棄簽約權利且申請保證金不予發還，並於 102 年 3 月 21 日通知該團隊所有成員。

- 3、另依本開發案「甄選須知」十、簽約之相關規定：「投資申請人……放棄簽訂投資契約書權利，本局將由其他申請案件依序擇優遞補或重新徵求投資人」，捷運局後續將依前述甄選須知規定通知第二順位投資申請人中華工程團隊依相同程序辦理簽約前置作業，即依審查意見結論修正開發建議書以報奉臺北市政府核定為土地開發計畫，惟該府如有新增非開發建議書或審查評選會議中承諾事項之審定條件時，該順位之投資申請人仍須配合辦理，始得與臺北市政府簽訂投資契約書。惟查自太極雙星喪失第一順位議約權（102.02.22）至今北市府仍未與第二順位投資人完成審定及議約，且未訂有完成期限，致後續辦理進度遙遙無期，顯見市府之議約審定程序冗長，核有怠失。

(二)本開發案招標過程屢遭質疑，未見對外之檢討

- 1、有關第一順位投資申請人太極雙星團隊，先通過本開發案之資格審查，並經評選會議中 17 位評審委員有 16 位委員評分為最高，惟實際於該團隊中新成立之專案公司財力不足、外國公司合作關係真偽、團隊資金來源不明、太極雙星公司股東成員涉有不法等，讓外界出現許多揣測及負面報導，且未能於規定之期限繳納履約保證金，而喪失與北市府簽訂投資契約書之權利，並沒收其申請保證金約 1.3 億元，其中並有太極雙星公司

多名成員，經臺北地檢署於 102 年 9 月 4 日偵查終結，以詐欺及偽造文書等罪名被起訴，顯見本開發案招標過程涉有諸多違法情事，並遭外界多方質疑。

- 2、據市府陳稱，因應外界對本開發案本次徵求投資人作業之諸多質疑，及臺北地檢署起訴書所載太極雙星團隊涉嫌詐欺之手法，北市府內部檢討日後針對所有大型公開招標案，採取一些精進作為，說明如下：1. 提高保證金額度：未來標案具體要求包括申請保證金及履約保證金，均需與標案金額成合理比例，以確保投資人得標後，順利執行訂約及履約，並防止投資人有心存僥倖或違法行為，高額保證金可讓投資人於投標時，甚至訂約、履約時更為慎重。2. 成立府級跨局處專案小組：由市府相關局處聯合成立作業小組進行審查，並由副秘書長層級以上負責督導。3. 加強徵信作業強度：徵信作業須委由 3 家以上公正專業公司辦理，且應包含財務徵信、工程徵信及信用徵信等，並就徵信結果設立審核標準，以避免出現主觀意見，同時在政風及法務單位的協助參與下，對徵信內容進行實質瞭解。由上開說明可知，本開發案招標前即有諸多負面報導，評審中媒體亦報導有圖利特定投資人之嫌疑，且評審後對後續處理事項延遲不決，然市府對此招標過程嚴重損及政府形象，僅有對內精進作為，卻未見對外之檢討與回應，並對惡意投標投資人之行為表示莫可奈何，足證其處置顯有不足。

(三)綜上，臺北市政府後續採擇優遞補或重新徵求之決策，以及嗣後決定續辦本開發案次順位投資人審定議約，自 102 年 2 月 22 日太極雙星喪失第一順位議

約權至今，仍未與第二順位投資人完成審定及議約，且未訂有完成期限，顯見議約審定程序冗長，遙遙無期；辦理過程多有負面評價及報導，市府僅對內提出精進作為，未見對外之檢討與回應，並對惡意投標廠商之行為莫可奈何，皆損及政府形象，顯有怠失。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，送請臺北市政府確實檢討改善見復。
- 二、調查意見二至四，提案糾正臺北市政府。
- 三、調查意見二至四，送請法務部參處見復。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會會議處理。

調查委員：劉玉山

陳永祥

葉耀鵬

余騰芳