

台湾桃園国際空港アクセス E&M システム鉄道建設案件に関する
交通部高速鉄路工程局による発表及び一部報道について
(中文訳付)

台湾桃園国際空港アクセス E&M システム鉄道建設案件（以下、「本プロジェクト」）の開通日程について、5月8日付で交通部高速鉄路工程局（以下、「施主」）より発表がありました。開通目標は施主が設定するものであり当社はコメントする立場にはありません。また、開通日程の遅れが、当社と下請業者間の争議やケーブル交換の遅延に起因しているという記載は当社の認識とは異なります。

当社は本プロジェクトの第三次入札募集に参加し、当社入札資格及び実績は関連規定をクリアした上で、2005年12月9日に受注しております。当社には鉄道・電力・プラント設備建設等の専門部門が設置されており、世界各国で EPC 契約者としての地位を確立しております。鉄道分野においては、鉄道関連設備の供給に加えて、ターンキー契約者として 1980 年代よりアルゼンチン、ベネズエラ、フィリピン、UAE 等の各国において鉄道建設の経験と実績を有しております。これらには、日本、欧州の信号設備業者を起用して当社がシステムを納入した実績も多数含まれ、その実績と履行体制は本契約時点で施主から承認されており、一部で報道されているような自行履行違反には当たらないと確信しております。

原工程では、本プロジェクトの着工日は 2006 年 2 月 27 日であり、第一段階（中壢—三重）・第二段階（三重—台北）の開通予定はそれぞれ 2011 年 2 月、2012 年 8 月となっておりますが、施主所掌の本線・駅舎の土木建築に関する入札募集が順調に行われず、当社所掌のサイトアクセスの日程も遅れることとなりました。更に、施主による車両基地用地の収用が予定通りに行われず、当社所掌の機電工事に深刻な影響をもたらし、その結果三年以上に亘り工期が遅れる事となっております。

上記遅延に加え、100 回以上に及ぶ施主からの設計変更要求や、2007 年以降随時着工された施主所掌の一部の土木建築工事に継続的な遅延や、システム運用に必要とされる条件に合致しない問題が発生しています。施主は第一段階の開通時期を 2013 年 10 月と発表していたが施主による駅舎の土木建築工事が全て完成するのは 2013 年末以降の見込みとなっております。更に、施主からの台北駅舎の当社への駅舎機器室引渡しは 2014 年 5 月末頃の予定であることが最近確認されました。

本プロジェクトにおいて、これまでに当社に起因しない遅延が発生しておりますが、当社は本プロジェクトの代表契約者として、責任を持って全力で履行しております。

以下中文訳

關於交通部高速鐵路工程局發表有關 台灣桃園國際機場聯外捷運機電系統建設案遲延及部份媒體的報導

交通部高速鐵路工程局（以下稱為「業主」）在 5 月 8 日公開發表台灣桃園國際機場聯外捷運機電系統建設專案（以下簡稱為「本專案」）之通車時程，通車時程目標原本即應由業主設定，丸紅公司並無立場置評。另外，有關通車時程的延宕，據部份媒體刊載，皆歸咎於丸紅公司與其下承包商之間的爭議，或是歸因於號誌電纜抽換，上述說法與丸紅公司的認知頗有差距。

丸紅公司係在本專案第三次招標時參與投標，且當時丸紅公司之投標資格及相關實績皆符合投標須知的規定，因而於 2005 年 12 月 9 日成功得標。丸紅公司本身即設有鐵路、電力、整廠設備設等的專業部門，確立了丸紅公司在世界各國的工程、採購及建設（Engineering Procurement Construction，EPC）範疇之國際性地位。在鐵路建設範疇中，除了供應各國鐵路相關設備之外，從 1980 年代起丸紅公司已在阿根廷、委內瑞拉、菲律賓、阿聯公國（UAE）等各個國家具有承攬鐵路建設的經驗及實績。在上述國家承攬鐵路建設時，丸紅公司也經常採取包括日本、歐洲業者的號誌設備，納入整體的軌道系統使用，且具有許多實績。在丸紅公司與業主簽署本專案之契約時，丸紅公司上述的實績及丸紅之履約架構皆獲得業主的核可，並非如部份媒體報導，指稱丸紅公司違反自行履約的規定，丸紅公司確信前述報導皆非事實。

本機場捷運專案之原工程所設定的開工日期為 2006 年 2 月 27 日，第一階段（中壢—三重）及第二階段（三重—台北）之預定通車期程則分別設定為 2011 年 2 月以及 2012 年 8 月。但因業主負責發包的主線及車站等的土建招標作業進行不如預期，因而導致工地移交給丸紅公司施工的日期遭到延誤。此外，業主徵收車輛維修機廠用地極為不順利，對丸紅公司負責的機電工程造成嚴重影響，結果導致超過三年以上的工期遲延。

除了上述遲延問題外，丸紅公司也接獲業主超過 100 次以上的設計變更之要求，以及從 2007 年以後才開工的業主自行發包之部份土建工程持續不斷地發生工期延宕，及發生土建成果不符合機電系統運用需求的問題。業主原本發表第一階段通車時程為 2013 年 10 月，但業主負責的車站土建工程延至 2013 年年底方有可能全部完工。進而，直至最近丸紅公司才獲得業主通知，確認台北車站的機器設備室之預定移交日期設定於 2014 年 5 月底左右。

本專案至今雖然發生上述非可歸責於丸紅公司之延宕，丸紅公司仍會以身為本專案之代表廠商的立場，負起責任全力履約。