

**高雄市政府捷運工程局**  
**「高雄捷運橘線 09 站土地開發案」**  
**機關採購廉政平臺聯繫會議紀錄**

時間：114 年 9 月 3 日(星期三) 上午 10 時 10 分

地點：本局第一會議室

主席：吳局長嘉昌

出席人員：如會議簽到表

紀錄：蔣宜勳

**壹、主席致詞：**

今天很高興邀集各界的專家，蒞臨的有高雄地方檢察署魏主任檢察官、廉政署潘佳伶專員、台灣透明組織協會蕭理事、政風處蔡主任秘書、李素鳳科長、陳雅君股長、建業高所法律事務所吳律師，以及捷運局曾主任秘書、黃副總工程司俊翰，王法制秘書、開發路權科同仁跟政風室。

高雄捷運是全台第一個以 BOT 模式興建之捷運系統，於民國 97 年正式營運，紅、橘兩線全長 42.2 公里，共設有 38 個車站。在當時，全國捷運系統能以如此速度完成建設，實屬少見；同時期台北市環狀線仍在推動中。

惟因工程進度優先，過去紅、橘線在興建過程中，聯合開發案多有受限。自 97 年營運以來，直至 109 年 8 月陳市長上任前，相關開發案幾無推動。陳市長上任後，立即指示捷運局補做紅、橘線既有車站的聯合開發，並同步規劃新建捷運沿線之相關案件。依據此政策方向，捷運局於路權科內成立專案辦公室，並依職掌分工推動捷運周邊聯合開發案件。

近年陸續推動多件聯開案，像是捷運橘線 09 基地，這是全台首件結合運動園區及 TOD 概念之捷運開發案，分為 A、B、C 三區；A 基地已於今年五月完成評選，三區基地投資金額達 135 億餘元。另外還有位於大東藝文中心的 013 基地，已於去年 3 月簽約，目前正施工中。近期則有於上月 29 日完成簽約的橘線 010

站；還有 Y15 基地亦將於 9 月 8 日與得標廠商鴻海簽約。

相關案件均透過廉政平臺推動，並邀請地檢署及台灣透明組織協會參與，確保程序透明、公平，外界亦給予肯定。捷運局也持續精進招標文件與契約範本，特別重視權益分配與轉換機制，以保障投資者權益及同仁執行安心，並增進社會大眾對捷運聯合開發之信賴。今日藉由廉政平臺會議，除使與會各方掌握 09 B、C 基地後續招商進度外，也藉由廉政平臺的設立，讓投資者可以放心，讓同仁可以安心，讓社會大眾可以更信賴，對聯合開發案更有信心，也展現本局打造廉潔、公平、具活力投資環境之決心。

最後，特別感謝台灣透明組織、高雄地方檢察署及市府政風處的支持；林副市長亦於主持會議時強調，廉政平臺展現出市府及捷運局在推動過程中秉持公開透明、公平原則，讓外界得以見證本局同仁專業執行、免於干擾的努力與成果。

## 貳、報告事項

### 第一案-政風室:廉政平臺辦理情形報告(略)

#### 台灣透明組織蕭理事宏金回應：

- 一、捷運局在日常推動業務過程中已累積諸多創新亮點，建議將相關創新作法於平時報告時予以記錄，以便未來若參與透明晶質獎或各項評選，能直接運用並突顯創新成果。
- 二、聯合開發需要跨領域整合，除了法律專業與廉政把關外，也引入具社會代表性的民間組織，確保開發案能兼顧正當性與公共利益。這些重大開發案不僅是工程，更是推動地方經濟繁榮的重要契機，尤其在 AI 革命的浪潮下，更顯得高度關鍵。
- 三、建議捷運局在既有技術專業基礎上，而應進一步

扮演推動城市發展的夥伴，結合科技、法律及多元產業，共同回應未來五年 AI 與產業生態鏈的需求，持續推動高雄的城市發展。

**高雄地方檢察署魏主任檢察官豪勇回應：**

- 一、捷運局廉政平臺資訊已相當清楚，建議能以簡報或圖像化的方式加入違法案例的宣導，例如讓大家了解行賄如何構成犯罪，或是公務員如何被藉勢藉端，又或者像屏東近期起訴的綠能案件等案例。
- 二、專業術語本身就像一道高牆，若能用法普或科普的方式解釋容積率或法律用語這類的專業名詞，使民眾更容易理解，也可讓他們參與監督。

**主席裁示：**

本局政風室人員編制雖少，但承擔業務量大，包含工程發包、投標的監督，及投標資訊的保密等，以及聯合開發投資與招標事宜的協助。聯合開發案集合多方專業，從公告、使用設定、工程興建到財務效益與權益分配，每一環都需跨領域整合，尤其在高科技產業開發及周邊供應鏈協作上更為明顯。請本局同仁持續推動內部作業，落實透明原則，以利監督並減少外界干擾，也感謝政風室的辛勞與協助，使各項作業順利推進。

**第二案-高雄地方檢察署:相關案例及法令宣導(略)。**

**台灣透明組織蕭理事宏金回應：**

魏主任檢察官的宣導深入淺出，內容提及的 Q&A 表述淺顯易懂，捷運局可考慮將宣導內容配合錄音或錄影作為教材，應能更佳有效利用。

**主席裁示：**

魏主任檢察官經驗豐富，所提圖利、行收賄罪及利益衝

突議題，不只適用於聯合開發案，也適用於所有工程。本局已有甄審及考績委員會迴避機制，未來將規劃錄音或錄影宣導內容，讓同仁更容易理解，確保推動重大建設及聯合開發時，行政程序透明、專業、並兼顧投資者、地主及市民的權益。

**第三案-開發路權科：**「捷運橘線 09 站聯開案辦理情形」、「捷運聯合開發招商案件執行機制精進作為」(略)。

**台灣透明組織蕭理事宏金提問：**

若投資人對鑑估價有異議，得自行委託估價師，後續程序是什麼？投資人得委託的估價師有無資格上限制？若意見不同，後續程序為何？審議後能否協商？

**開發路權科陳股長宇新回應：**

剛剛報告的是鑑估價程序，程序完成後，投資人會依照公會的鑑估價金額提出建議書，該建議書再由市府各機關及外部專家組成權益分配委員會審查。如投資人針對公會的鑑估價金額有不同意見，投資人可自行委託其他具備證照且有開業的土地估價事務所辦理鑑估價，得自行委託的事務所並不限於高雄地區，並將自行委託鑑估價的建議書併同公會鑑估價金額為依據的建議書，提交權益分配委員會會審議。

**黃副總工程司俊翰補充說明：**

一、高雄地區聯合開發起步較晚，過去曾發生台北美河市的案例，每位招募進來專案的同仁無不戰戰兢兢，我們依然以公共利益為優先，在不違反法律規範的情形下去與公共利益取得平衡。面對跨局處或跨領域同仁時，也必須耐心溝通，都市計畫必然會有受益者，而不見得變更地目的調整就是圖利，而

是為讓地主能參與公共建設或聯合開發案件。所以觀念溝通是這項業務最重要的工作，也有助於爭取其他局處合作，讓案件順利落實。

二、早期聯合開發案是甲乙雙方各自委託估價師，最多曾有委託八家估價、出現八版估價的情形，而產生莫衷一是，各說各話的問題。在 108、109 年間捷運局檢討早期的制度，並與台北交流經驗，均認為透過公正第三方、以透明為原則，涉及價格既然各說各話，不如就交給公正第三方來裁決，公會出具的專業報告甲乙雙方就得聽信。

三、然而土地開發需要時間，市場變化會影響土地價值，即便付費委託專業的鑑估師，投資人仍認為樓層區位、店面價格等會有不同意見，而這並非否定全案。估價是比較法而非自然科學，不同意見整合還是需要仲裁者，因此原本的制度，在全台灣設有權益分配審議會，負責綜合判斷，而我們尊重多元意見的表達，故透過修法，讓投資人可以表達不同聲音，但不同意見仍需由法律規定的機制，也就是委員會上做探討，讓不同的意見共同被審議以確保公平性，其他現有的權益分配機制則是維持不變。

四、另外權益分配審議委員會的任務是確認重要的數字與綜效，例如新大樓或開發大樓綜效金額或各樓層的價格，再以土地及建物成本、各方貢獻值做比較，來決定回饋比例及樓層選擇分配。委員會審議的數字不能改變，但樓層部分是可以協商。委員會方案簽報市府後，市長核定後，再進入與投資人協商階段。

**主席裁示：**

本局聯合開發案總金額約 530 多億的權值，未來都將挹注捷運建設，後續 TOD 開發及都市發展都會有相關的效益。日前程序參考雙北及桃園的經驗作為初步規劃，實際執行迄今，本局將持續因應地區特性，廣納各界意見，逐步修正相關規範。

參、議題討論：無

肆、意見交流：無

伍、臨時動議：無

陸、主席結論：（略）

柒、散會（上午 12 時 00 分）