桃園市政府捷運工程局
Department of Rapid Transit Systems, Taoyuan

會議紀錄

壹、名稱：捷運土地開發案廉政平臺114年度第2次聯繫會議

貳、地點：本局301會議室

參、時間：114年11月13日（星期四）下午2時

肆、主持人：劉局長慶豐　　紀錄：陳重光

伍、與會人員：詳如簽到表

一、主席致詞：

臺灣桃園地方檢察署呂主任檢察官、法務部廉政署潘廉政專員、法務部調查局桃園市調查處馮調查官、本府政風處陳主任秘書，以及所有與會同仁，大家午安。首先感謝廉政平臺的合作夥伴，本局在4月份召開的會議結論，已由本局土地開發科執行辦理，謝謝大家的建言，讓本局的行政作為能更加公開透明。此外，本局另成立捷運綠線延中壢及棕線2個廉政平臺，成立廉政平臺對本局有很大的幫助，且讓同仁能夠勇於任事。

本局111年成立捷運土地開發案廉政平臺後，針對機場線A10站車站專用區的招商案已歷經2次招商，但以桃園的土地開發而言，目前雖然蓬勃發展，但價值還沒那麼高，所以在開發權利的分配，大概都是65%、55%或45%，目前或許跟新北市三鶯線一樣，分回的可能只有30%，不過本局就是透過Try and Error(試誤法)去估算。

本局即將辦理第3次招商公告，相關策略條件希望透過廉政平臺從不同角度檢視，提醒本局應注意事項或需修正之處，讓後續招商的過程可以更順遂，並讓未來桃園的建設可以更美好，謝謝。

二、政風室報告：略（詳如簡報）

<u>主席裁示</u>：洽悉。

三、議題討論

土地開發科報告：略（詳如簡報）

（一）**<u>本局劉局長慶豐補充說明</u>**：

先簡單說明一些專業技術考量，本案基地面積約1,500坪，且在飛機航道下方，正好是在扇形的區塊，故受航高限制，即使給予較高的容積，在開發大樓的建造上無法提高樓層數，此基地條件限制乃潛在廠商評估的重點之一。

本案基地如以1,500坪計算，規劃地下或立體停車場約需720坪至800坪，車道倘採螺旋設計，則僅有外側及中間區域會有停車位，以本局捷運綠線G04站為例，每層樓的停車位大概只有40個，亦受限於這樣的條件。故本案在規劃設計上，如要另行規劃單獨的車道出入口，恐無法達到700坪、750坪或是800坪的規模，這也是潛在廠商回饋的意見，所以本局與顧問公司討論後，才修改成一個出入口，後續管理可採車牌辨識或委託廠商管理。

有關停車位的考量，以前僅係做為轉乘停車使用，在累積相關資料後，以Terminal(終點站)為例，像是捷運綠線延伸大溪的最末站，因復興路、石門水庫或是崁津大橋一帶的居民須開車至該站，才能搭乘捷運到市區，故該站就需規劃比較多的停車位。

國內目前大概僅北捷淡水站的停車位較多，但以平日或假日的停車位使用情況來看，國人大多習慣開車至淡水老街遊玩，且係因周邊停車不易才停放至該站，並非出於開車至該站轉乘捷運之考量。所以北捷幾個捷運站如士林站、劍潭站，以往還有規劃汽車停車位，後來發現使用需求沒那麼多，才變成開發大樓，並將汽車轉乘停車位減少，這也是本案停車位從原本90個減為60個的原因。倘若在規劃捷運橘線龍潭一帶，因該處沒有轉運站，便須考量石門水庫、高原地區或新竹縣關西鎮等居民

開車轉乘的需求，停車空間規劃係不同的。

本案A10站剛好是在捷運機場線的中間站，主要使用者為當地居民，除有公車、共享汽車或YouBike之外，機車的席位就沒有減少，以上簡單說明。

(二)**與會長官發言及本局回應：**

1、**臺灣桃園地方檢察署呂主任檢察官象吾：**

謝謝局長。今日議題內容是有關招商條件的訂立，因涉及專業意見與知識，此部分尊重主辦機關之決定，沒有特別意見補充，謝謝。

本局劉局長慶豐回應：

好的，謝謝。

2、**法務部廉政署潘廉政專員佳伶：**

主席好，個人看法同呂主任檢察官，因本案涉及專業判斷，所以尊重專業。另外提醒，在招商過程中如有發現或聽聞一些潛在的風險情事，務必即時反映給主管及首長知悉，俾利機關因應妥處。

本局劉局長慶豐回應：

OK。再次謝謝廉政平臺給本局的助力，有些潛在廠商曾接洽過本局同仁，也有些會透過朋友來詢問辦理現況，本局都非常歡迎，也會請政風室陪同，希望能做到公開透明且經得起考驗。

3、**法務部調查局桃園市調查處馮調查官振宇：**

局長、各位長官及各位學長大家好，本人是本處府會組的，負責貴局這邊的聯繫。本處的重大功能與廉政平臺有異曲同工之妙，希望機關同仁在遇有法規疑義時，也可跟本處事先溝通，做好廉政風險控管；調查單位另一個重要業務則是輿情反映，機關在辦理招商或土地開發過程，可能會遭遇民意

代表、里長或地方居民的反彈，抑或其他推動困境，這些都是調查單位希望能瞭解的輿情，也請各位長官及學長們不吝指教、多多互動，謝謝。

本局劉局長慶豐回應：

好的，謝謝。

4、**桃園市政府政風處陳主任秘書煌興：**

主席、呂主任檢察官以及各位與會先進大家好，會議簡報第28頁有關招商文件調整的部分，在此有2個問題請教。

第1個問題是最低分配比，主要是考量建造的市場成本及售價變化，且依據「桃園市大眾捷運系統土地開發權益分配原則」計算，這部分已經過外部專家學者及本市其他有關機關的審查會議討論，認為分配比符合市場行情，因這涉及專業知識領域，是否能說明該比率是如何計算得出？

第2個問題則是有關本市訂有「桃園市辦理大眾捷運系統開發用地徵求合作開發投資人財力及開發資金認定基準」，其第4點載明申請人之開發能力認定原則為5年，本次修正如係參考其他縣市法規內容而酌予放寬至10年，想請問後續修正程序將如何進行？

本局土地開發科黃科長一翔回應：

先做比較概要性的說明，細節部分再請顧問公司補充。

有關建物總權值的部分，主要分為3個部分，會有地主、投資人及主管機關去分配，其中包含主管機關可以分回的容積獎勵部分，剩下的再由地主及投資人去分配。這個分攤的比例，原則上會先把投資人的成本先計算出來，但前次招商跟這次招商的施工成本，包含施工費及人工費等其實漲幅很高，故以目前估計的營造施工費基準，去計算出分配比。後續實際進入權益分配的階段，依權配的原則，在申請建造的時候會估價，也會請第三方協助審查，且整體不動產的估價也會

請3家不動產估價師辦理，所估出來的數值也會影響到分配率，本局目前是訂一個最低的下限值。

再來是有關開發能力認定放寬至10年的部分，其實本案比較算是區域型的，加上有航高限制，所以這附近的不動產市場會比較偏向地域型建商，相較臺北市的大型開發商，該市的不動產價值高，所以建商會較有意願進行投資，故認本案未達公司內部所計算之效益。經本局依地域性評估，桃園跟新北是較近似的，新北捷目前訂定的是10年，經檢討並與顧問公司討論後，將依「桃園市辦理大眾捷運系統開發用地徵求合作開發投資人財力及開發資金認定基準」第6條規定，例外可視個案性質、特性及區域性質專簽。本局經過2次標的檢討，最後決定比照新北市現行規範，並以專案簽認方式辦理，將財資基準從5年調至10年，讓潛在開發商的標的可以更多元，期能促使本案招商成功。

本局劉局長慶豐回應：

再補充說明一下，現在工地的成本都已變高，有些工地可能3個工人年齡加總都超過200歲，很難找到年輕的勞動力，即便廠商握有資金也不敢投標，就像本局目前準備招標的綠延中壢及棕線土建工程，本局都很歡迎潛在廠商來投標，但廠商現在不僅需考量公司財務問題，還需面臨營建工程的缺工困境。

另一點是技師的部分，目前行政院公共工程委員會對公共工程的管控，針對技師、品管或安衛人員等訂有人數要求，廠商假如得標3個工程，相關成本加總起來無形中就會變得很高。

感謝針對本案年限問題的提醒，經過說明應該就很清楚，因為如果仍侷限在5年的財資基準，可能只有5家廠商符合資格，倘若放寬到10年，可能就會有15家廠商符合。本局之前辦理捷運綠線GC04標航空城支線招標時，招標幾次都沒有廠商

投標，後來藉由分標策略，一個採設計標，一個採統包標，最後決標金額比原先預計減少約新臺幣(下同)10億元，把規模縮小以加大潛在廠商範圍，才比較有決標機會。另因為營造商或建商有地域性，如以同樣的能力、規模來看，在桃園承作1個標案3至5年可以賺到1億，但在臺北或許可能賺到10億，而且桃園也不像臺中，其營造商或建商之地域範圍可以含括苗栗、彰化及雲林等地。

主席裁示：請照程序依專案方式簽核辦理。

四、 臨時動議：無

五、 主席結論：

透過廉政平臺的協助，能讓本局同仁更勇於任事，如捷運綠線G04大湳站未來會跟三鶯線連接，本人曾親自帶領同仁去跟建設公司接洽連通道的可能性，因為介壽路路幅較小、行人多且車流量大，出站後或許可以利用連通道去做因應，這部分待後續進行到一個段落之後，屆時會再向大家報告及請益。

另捷運棕線部分，近期也曾接洽建商討論連通道之可能性，避免單獨設立出入口影響都市景觀，甚至變成管理或治安上之死角，雖涉及專業部分或需政策解釋之處係由本局說明、決定且有政風室陪同，惟將來倘遇有疑慮仍會提至廉政平臺討論，在此先跟大家說明。

大家如無臨時動議或其他意見，今日會議就到此結束，謝謝。

陸、散會時間：下午2時50分。