

交通部高速公路局國道1號甲線新建工程廉政平臺 第1次聯繫會議紀錄

時間：114年4月22日（星期二）下午14時00分

地點：交通部高速公路局第一新建工程分局第四工務所 C 棟會議室

主席：趙局長興華

出席人員：詳簽到表

紀錄：林諄宜

壹、主席致詞

大家好，很高興今天來參加國道1號甲線新建工程(下稱國1甲工程)廉政平臺第1次聯繫會議，國1甲工程自103年核定可行性評估，歷時7年規劃與環境影響評估作業，直到111年8月才通過環評，目前即將完成設計作業，準備正式啟動。

國1甲工程主要是配合桃園航空城開發聯外運輸需求、提升桃園航空城貨運及自由貿易區之發展潛力，及因應桃園國際機場拓建第三跑道及第三航站建設衍生之旅運需求，規劃將國道1號及台61線快速公路相銜接，以建構更完備之區域路網，對桃園市交通系統有關鍵性意義。原核定經費為683.641億元，因地價上漲，用地費部分近期修正增加約95億元，已報交通部併同轉陳行政院。舉例來說，蛋白二期區段僅約六七百公尺，光是租地就要支付約10%的費用，可見地價確實高昂。

本工程標案部分，分為三標，第三標已辦理公開閱覽，第一標準備上網，第二標也在規劃中。三個標案均採公開透明作業，自去年9月起陸續辦理公開閱覽，廠商可事先檢視設計內容並提出意見，本局也會完整回應後再行招標，力求程序公開、內容透明，保障廠商權益，避免後續爭議。若第一與第三標順利決標，預計5月起可正式啟動施工，工程品質及用地作業同步進行，也感謝桃園市政府協助，目前都市計畫變更程序已接近完成，預計下月公告，公告後將進入協議價購階段。由於用地費用增加，未來仍有風險控管工作需留意，也希望透過本次會議與各位充分說明。

今天會議內容分為兩部分：第一部分是由政風室說明廉政平台風險更新；第二部分是關於公聽會及地上物查估現況，也會做進一步簡報，讓大家掌握目前最新狀況。

感謝大家今日撥冗出席，祝各位身體健康。3份簡報結束後，歡迎各位提出建議，協助高公局持續精進。若無其他意見，會議將

依議程進行。

貳、秘書單位報告

報告單位：政風室-平臺廉政風險更新報告（詳簡報資料）

報告人：政風室戴主任思琴

綱要：

- 一、前言：平台能解決什麼公共議題？
- 二、廉政風險查檢說明
- 三、地上物查估稽核計畫

參、專案報告（一）

報告單位：規劃組-路線/公聽會進度及重要內容（詳簡報資料）

報告人：規劃組林主任工程司佳煜

綱要：

- 一、計畫說明
- 二、相關意見協調處理
- 三、公開招標與公開閱覽之意見處理
- 四、土方處理
- 五、結語

肆、專案報告（二）

報告單位：路產組-土地及地上物查估作業說明（詳簡報資料）

報告人：路產組黃科長文祥

綱要：

- 一、緣起
- 二、用地取得說明及辦理進度
- 三、協議價購先行原則
- 四、查估作業面臨風險及內審情形
- 五、結語

伍、與會委員就3份專題報告提供意見：

一、主席發言：

補充說明3份簡報，首先關於修正計畫的部分，我們目前提報院的總經費已由原本的683億元，增加到805億元。除了剛剛提到的用地費增加90.9億元之外，還有一筆經費是由桃園機場公司，自行負擔31.32億元的預算，主要是用於銜接航勤南北路，桃園機場新設的北側貨運園區，將新增一條聯絡道路，與國1甲工程南北路線直接連接。

第2部分，土方通常是工程中爭議最多的部分，本工程預估將

產生約120萬立方公尺的土方，其中約95萬立方公尺為隧道開挖土石，品質良好，屬可再利用料源，爰此，本局將依桃園市政府規定進行嚴格運輸管控，全程以 GPS 追蹤，確保「挖出什麼、運出什麼」，杜絕外流或偷運的問題。

再來是招標補充公告部分，本次招標對象屬於全國營造業者，針對某些廠商提出的疑義，本局有發補充公告，並確保所有廠商都能同步接收到資訊，必要時也會適當延長等標期，確保招標程序公平公開。

另外用地部分，目前預估用地費為190億元，這筆經費將於今年下半年至明年上半年分期發放，本局屬基金預算單位，相關資金需透過公債方式貸款，另提醒各位與會人員，目前詐騙情形嚴重，未來本局將用地費款項直接匯入地主指定帳戶，同時也會請桃園市警察局協助加強防詐，避免民眾受騙。

桃園市政府在整體案件推動上協助相當多，都市計畫變更作業進展順利，目前整體計畫已進入都市計畫公告程序，後續將依進度持續推動。桃園市政府也表達希望優先開通兩端匝道的需求，讓地方交通能提早受益。爰此，簡報中也有說明目前已針對期程進行單獨規劃，將提早完成特定路段並提供地方使用，三個工程標案皆配合交流道設置區段規劃，未來將依施工進度採取「分段通車」原則。

二、臺灣透明組織協會陳理事俊明發言：

(一) 提供政風室簡報之建議：

政風室簡報所提到「地上物查估稽核計畫」，提供以下建議：。

1. 稽核目的建議統整，避免重複。
2. 建議從工程階段或議題類型分類風險，更利於對應成果。
3. 建議可濃縮為三大目標：
 - (1) 降低廉政風險：這部分屬於稽核的基本職能與政策價值。
 - (2) 提升行政透明度：稽核應協助建立公開、公正、可接受的行政流程。
 - (3) 有效管理風險：風險無法完全消除，但能被分類、監控與控制，這也是稽核必須落實的治理核心。

另外提醒，本次會議簡報如公開於網站上，部分用詞需特別留意。例如「環保團體關切至計畫期程受阻」，建議可以修成「納入環保團體所關切意見，使規劃更周延」，避免造成不必要的對立。又政風室可以思考將 ESG 的觀念導入稽核架構當中，尤其是 G

(Governance) 治理面，高公局長期以來就強調行政透明，未來在制度上、文件設計上，可以參考歐盟 ESRS 環境治理之報告理念，思考把相關執行程度納入招標條件，讓整體制度與國際接軌。

(二) 提供規劃組簡報之建議3點如下：

1. 計畫說明部分，希望能補充3個標案的分標邏輯與依據。這不只單純為行政安排之問題，而是專業能力的展現。比方說，有些屬於隧道工程，有些屬於特殊地形；如何分標背後隱含對技術與施工的考量。如果能清楚講出這些理由，對外也更能爭取社會的理解與支持。
2. 關於公聽會意見的彙整呈現，建議可以分門別類，不要只有條列式內容，另外也可加上意見比例，例如使用圓餅圖或長條圖來呈現，讓民眾一目了然。
3. 另外兩場公聽會參與者背景不同，也會影響意見內容，例如：第一場是居民為主，第二場是廠商為主，這些脈絡應該都需要一起說明，才不會讓外界誤解高公局是選擇性呈現資訊。

(三) 提供路產組簡報之建議：

1. 簡報中「緣起」的部分非常重要，其中第一句：「土地不只是財產，它和人的情感密不可分」。這句話非常感動人心，尤其是土木專業背景出身的同仁，願意用這麼有感情的語言說話，這代表高公局不只是做工程，也是充滿同理心、有溫度的執行者。
2. 第二句是：「徵收是最後手段（last resort）」。我們必須承認，徵收對某些人來說，是非常敏感的字眼。我們若能一開始就講清楚這是不得已之舉，我相信會讓很多人降低突兀之感。我建議這兩句話可以列入網站首頁的說明中，讓民眾知道，高公局不只是講法規程序，也顧及人情。
3. 另外「協議價購先行原則」之簡報內容非常關鍵，因為是直接呈現政府要如何與地權人互動、查估、補償。建議這部分應該放在平台最前面，讓民眾第一眼就能看到政府的處理原則。
4. 政府的資訊不只要公開，更要讓人看得懂。透明不只是把資料放上網，更要注意「能不能被理解」。尤其涉及法規中有關補償、查估等民眾最關心的問題，應該要用一般人聽得懂的語言去講。

三、桃園市地檢署呂主任檢察官象吾發言：

對於今日會議的簡報內容十分肯定，特別是關於工程與招標程序的專業說明，讓我受益良多，因此內容本身我沒有太多意見。反而想藉此場合，針對我們近期在辦案中觀察到的現象，與各位分享並提出提醒。

(一) 近期常見案例：採購程序中「不小心洩密」

由於今日議題與工程招標相關，對於「未決標前洩漏底價資訊」所導致的法律責任問題，是常被忽略的法規風險。

依據《政府採購法》第34條的規定，在「開標後至決標前」這段期間，底價必須保密；同時，《政府採購法施行細則》第79條亦明訂，當廠商的總標價低於底價80%時，必須保留決標，亦不得公布底價。然而在實務上，近期陸續接獲相關案件，多數是承辦人或協助人員在未決標前，為了說明廠商為何未得標，不小心透露底價，結果構成洩密罪。

這些案件往往是在廠商未得標後或其他原因等等來進行檢舉，最後進入地檢署偵辦。而《刑法》針對洩密行為，不僅處罰「故意洩密」，即使是過失也成立犯罪。

爰此，許多至地檢署的公務員雖然是「一時不察」，但依現行法規下仍無法排除責任，使得檢察官在偵辦上也不得不為之。

(二) 提醒與建議

特別提醒與會先進，尤其是初次承辦招標業務的同仁，希望大家能多加注意，避免好意變成法律風險：

1. 熟悉採購相關規範：請詳讀《政府採購法》及其施行細則，特別是有關底價保密與決標程序的條文，避免誤觸規定。
2. 避免於未決標前透露底價：不論是基於解釋程序、安撫廠商等目的，都不得在未決標前透露任何底價或類似資訊。

四、行政院公共工程委員會羅主任秘書天健發言：

(一) 底價設定機制之補充說明：

首先，回應剛才地檢署主任檢察官所提洩密風險問題，再行補充採購法上的彈性規定，依據《政府採購法》第47條，若採「最有利標」決標方式，本可選擇不訂底價，而我所獲知高公局之最有利標仍有訂底價，這部分後續可再研議否有必要設定底價，這樣做亦可降低洩密風險，提供未來執行最有利標之參考方向。

(二) 規劃組簡報第13頁資格條件之補充建議：

1. 財力資格設定建議調整：

目前依據「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第5條第1項第3款，將「實收資本額」列為資格條件，但在實務上，實收資本額不一定能反映企業實際財務狀況，若採最有利標，建議改為將財力狀況作為評選項目之一，讓廠商說明即可，不一定要列為資格門檻。

2. 共同投標條文表述應精準：

簡報中提及「開放共同投標兩家為限，不限制成員承擔履約責任比例」，建議此處表述應修正為法定用語，依《採購法》第25條及《民法》第272條，共同投標得標後共同具名簽約，連帶負履行採購契約之責。簡報所稱「比例」應指協議書中分工比例，並非承擔責任比例。此部分日後向廠商說明時請更精準，以免誤解。

3. 需調查承攬限額之影響：

依《營造業法》第23條，有關投標廠商是否受承攬限額與期間總額之限制，請顧問公司協助進一步調查，避免後續資格疑義。

(三) 政風室簡報第5頁第5點補充說明：

簡報中提到「限制廠商競爭」問題，這與採購法執行注意事項第26條有密切相關。當設計內容涉及特定規格、廠牌、專利或技術時，應於成果文件中主動說明設計原因與必要性。

此點非為禁止，而是為保護設計顧問公司。若未交代清楚，未來可能被質疑違反《採購法》第88條，甚至涉入法律風險。因此提醒設計顧問公司於提案階段主動聲明，後續由自行或委託審查處理，較為穩妥，特別是機電類或新材料類項目，常涉及特殊技術或品牌，更應提前留意並備妥說明機制，避免不慎觸法或遭檢舉。

五、桃園市政府工務局曾總工程司清祥發言：

提醒高公局以下2項議題，並多加留意：

(一) 土方處理費用與收納地點之差異問題

目前航空城的土方收費為每立方公尺150元，而台北港則是每立方公尺240元，中間有90元的價差，若以100萬立方公尺計算，價差將近9,000萬元。此外，航空城目前也有收 B1、B2類土方，這類土方可能影響後續的計價與分類處理。

如同剛簡報所提及之三種處理方式（航空城、台北港、暫置區）都有可能被納入土方流向之方案，因此在同一標案下，土方處理

的費用編列與實際收取方式若未統一，對總成本會產生不小的落差，這部分請高公局在實務執行與標案設計時務必審慎處理。原則上，航空城這邊只要是桃園市境內的土方，且符合 B1至 B3 的分類，含水率低於15%，桃園市都可以協助收納。

(二)搶種搶建的風險管控建議

如遇到疑似搶種搶建的情況，建議仍應由委託的專業查估公司進行實地評估與認定。在查估階段，若發現異常情形，路產組可依情況進一步處理。

若案件最終需要市府介入，例如辦理會勘等事項，桃園市政府也會配合辦理，惟原則上搶種搶建應在查估初期階段由路產組與查估公公司秉持專業及經驗，一併辨識與處理。

六、法務調查局桃園市調查處副主任吳源智發言：

非常感謝高公局今天邀請調查局參加這次平台會議，也讓我們有更多機會與各單位進行交流。

調查局在重大公共建設中的角色，主要是負責消除犯罪面向的任務，例如排除外部勢力的不當干預，另一方面，我們也肩負積極功能，希望能協助公務人員在職務執行上更有勇氣、更加安心。相信這個平台的主要目的是推動資訊透明與跨機關交流。既然調查局也是平台成員之一，也希望未來各位在推動公共建設過程中，無論遇到大事小事，只要對某些資訊感到疑慮，都能主動與調查局聯繫或透過平台反映，讓平台發揮應有的作用。

七、交通部政風處許副處長有良發言：

政風室針對本案共提列15項風險態樣及因應作為，其中第15項「餘土管制」部分，因本工程第三標出土量較大，且鄰近地區臺北港與桃園航空城之土方收容費用不同，建議高公局應密切注意餘土流向之潛存風險，於重要施工點及查核點優先建置CCTV，並請監造廠商台灣世曦公司強化查核機制，以提升施工管理及督促廠商依法執行土方去化工作。

陸、簡報單位對委員所提意見進行簡要回應：

一、規劃組蔡組長宗描回應與補充：

(一)施工分標說明

國1甲工程共分為三個標案，主要依據結構形式與動線安排進行區分：

1. 第三標以隧道工程為主，屬工程經費較高之標案；
2. 其餘兩標則依照工程量與進出動線進行平均分配，避免各標規

模差距過大。

(二) 公聽會與閱覽紀錄處理

關於前期公聽會所蒐集之意見，本組已有完整紀錄，後續將視需要進行分類整理。此外，公開閱覽或招標過程中廠商所提之問題，亦有完整彙整紀錄。

(三) 評選與底價制度

1. 本案三個標案均採「最有利標」方式辦理，目前原則上不訂底價，允許廠商自行報價並納入評分。
2. ESG 與 CSR 相關指標，目前已參考工程會範本將 CSR 列入評選項目中，未來將視情形強化 ESG 相關評比依據。

(四) 廠商財力資格與責任說明

1. 財力條件目前列為資格審查之一，未來新標案可考慮將其改列為評選項目，增添彈性與合理性。
2. 關於共同投標廠商的責任分擔，依羅主秘所提建議，將依採購法規定處理，投標之廠商皆須承擔連帶履約責任，未來於標案文件與說明上，將進一步強化表達與文字修正，以避免誤解。

(五) 土方流向與費用編列

1. 環評階段原已承諾土方運至台北港，未來不排除透過土方交換平台媒合，在設計階段我們與桃園機場 R3 工程聯繫，瞭解到桃園機場 R3 和台北港皆具百萬方以上土方需求，皆可容納國1甲土方的流向。
2. 本案土方單價編列依不同運具及分類進行編列，也會根據不同土方、不同處理方式，而有不同單價，後續將視實際分類結果調整運價編列。本組對桃園市政府及相關單位的協助表示感謝，如後續有進一步土方處理協調需求，將再行聯繫協助。

二、路產組陳組長煜熏回應與補充：

(一) 簡報「緣起」說明補正

針對陳老師所提出，簡報「緣起」段落應更具溫度與人性化表述的建議，會後將進行文字修正並更新於平台資料中。

(二) 改善資訊透明與推動民眾理解

為改善公部門與民眾之間資訊落差，今年已製作完成地上物查估相關影片與懶人包，內容以白話、易懂的方式呈現，避免過度專業術語，現已上架於平台供民眾查閱。另完成《高速公路用地取得問答集》，內容涵蓋規劃設計、地上物查估、協議價購、徵收補償等各階段實務作業，共計十餘萬字，並

附參考法令依據與行政解釋，協助民眾清楚理解整體用地取得流程。

(三) 推動區分地上權以保障民眾權益

目前國7、國1甲、楊頭段等計畫涉及的用地費用合計達6至7百億元，區分地上權成為常態作業，迄今已啟動100餘案，為保障民眾財產權，合約中將明訂公私雙方應配合事項之協議內容、施工期間之營運保障、完工後道路出入與維養條件，創造公私雙贏。

(四) 公聽會意見與用地協議進度

1. 因部分路線鄰近航空城（涵蓋第一、二期），當地民眾多有土地利用期待，經路產組充分說明後，於台61線非都用地標段中，協議價購成功率已高達99%，對施工推動具實質有利影響。
2. 目前國1甲計畫之都市計畫變更已獲桃園市政府及內政部都委會審議同意，預計今年5月完成法定公告程序。

(五) 為避免文件登載不實，查估流程嚴格要求：

1. 乙方（含台灣世曦公司與大有不動產估價公司）不得以工讀生參與專業評估。
2. 內部審核標準須統一，確保不同查估組別標準一致。
3. 全程資料保存與內、外業紀錄皆已執行，去(113)年8月至12月作業歷時四個月，流程嚴謹。

(六) 搶種搶建與法規宣導

目前在查估階段未發現有搶種搶建情形。協議價購階段也將加強對民眾說明，依《土地徵收條例》第5條與《土地法》第215條規定，非正常種植依法將不予補償，亦可能涉及圖利或詐欺風險，並已納入專案宣導重點。

(七) 獎勵與安置機制設計

為避免裁量不一與爭議處理，路產組已簽准通案之獎勵救濟與用地安置方案，確保公平一致處理，避免差別待遇。

(八) 補償安全與防詐宣導

為防範詐騙與外部不當勢力介入，未來協議價購補償金將一律採匯款方式發放，避免直接接觸，保障民眾權益與執行安全。

三、政風室戴主任思琴回應與補充：

(一) 專案稽核目的與風險對應修正

針對陳老師所提出的建議，本室會修正地上物專案稽核部分的內

容，特別是稽核目的與結果間的對應關係，將再進一步明確說明此稽核工作的目的是為了降低哪些風險、如何強化透明度，以及稽核前後能夠有效控制的風險範圍與比例。

(二) 用語修正與平台一致性

目前所使用的「環保團體關切導致計畫受阻」等用語，可能會引發外界誤解，這部分將進行統一修正。目前三個平台的風險計畫與評估表都已上網，將會儘速調整相關用語，以避免外界產生誤會與爭議。

(三) ESG 與國際治理指標對應

陳老師提及 ESG 中之 Governance 以及歐盟 ESRS 環境治理（歐洲永續發展報告準則）相關要求，我們會與招標單位及工程單位進行進一步研究，探討如何將 Governance 面納入招標文件設計，使之更具國際對應能力。

(四) 資訊呈現順序與情感層面補強

就路產組回應中所提到的「緣起說明」與情感表述部分，本室亦於平台網頁排版上進行調整，將此類說明放在首頁較明顯位置，以強化民眾對本局之親切感與理解。

(五) 洩密法規之強化宣導

呂主任檢察官提到洩密相關實務案例，本室也會納入後續提案與內部宣導工作中，尤其是在執行過程中，不只底價，在採購法其他條文中亦有可能發生洩密情形。此類行為若不慎觸法，除了行政責任外，也可能涉及刑責，並影響外界對本局標案的信任，本局會高度重視並加強教育宣導。

(六) 限制競爭風險之規範

對於羅主秘提及之採購法第26條中「限制競爭」的相關風險，本室亦納入既有風險盤點機制中，未來將在設計及審查過程中更嚴謹把關，以保護設計單位、本局及競爭廠商之三方權益。

(七) 搶種搶建狀況之後續注意

桃園市政府工務局曾總工所提醒的搶種搶建議題，目前雖尚未發現實例，但未來在成果說明會中，如民眾陸續提出補估與複估要求，本局將密切注意、審慎處理。

(八) 與調查局桃園市調查處保持聯繫合作

最後，感謝調查局桃園市調查處吳副主任的回應與參與，若後續在執行過程中有發現相關風險或需協調之處，本局將保持聯繫、隨時配合處理。

四、主席補充發言：

剛所提及餘土流向與土方運用的議題，目前本局已納入「不同運具的單價計算」作為成本編列的依據，並已考慮台北港與航空城兩地的土方收容費用差異。

另外本局內部討論時，最希望能夠直接將挖出的土方運往本局代辦的 R3跑道工程使用，因為 R3工程也需要大量土方，如果可以達成土方自用的配置，是最理想的狀況，但實際上仍須配合工程。後續本局也會請一分局持續密切關注。

最後，謝謝交通部政風處許副處長的提醒，未來在監造作業方面，本局亦會請台灣世曦公司特別注意土方流向的管理與查核。

五、主席裁示：請依各委員建議及各單位補充說明辦理。

柒、提案討論（詳會議資料）

一、案由：評選階段保密義務、迴避及程序外接觸登錄規範之執行（政風室）

（一）行政院公共工程委員會羅主任秘書天健發言：

建議這個提案應再討論。關於評選委員與廠商之程序外接觸，涉及《評選委員會審議規則》第14條所列的應迴避或解聘情形，按規定本就不應發生。若設立登記表，反而可能誤導委員認為「只要登記就能接觸」，這會造成誤解，甚至引發其他廠商對公平性的質疑。我傾向認為，評選委員應完全避免與廠商進程序外接觸，不建議設置此類表單，建議再審慎評估。

（二）政風室戴主任思琴回應與補充：

本案所述程序外接觸登記表，是因應兩項法律規範而設計：一是《政府採購法》的保密義務，二是《行政程序法》第47條關於禁止程序外接觸的規定。如羅主秘所提，評選委員本就不應有程序外接觸，我們在委員通知與切結中也已要求遵守。但實務上，與廠商互動最多的往往是顧問公司，甚至在公告前或後仍會有詢問、聯繫情形。這張表的用意並非鼓勵接觸，而是提供一個保護機制。如果真的發生無意接觸，或僅因熟識被動應對，也能留下紀錄，避免瓜田李下的誤會。顧問公司同樣擔任不少標案協助角色，這份表也是在協助團隊成員共同維護保密義務與程序正當性。

（三）交通部政風處許副處長有良發言：

建議高公局透過正式管道加強宣導，採購評選委員是依政府採購法第94條等相關規定，從事屬於公共事務之採購案評選工作，係屬刑法第10條第2項第1款之授權公務員，適用刑法相關規範。建議主辦單位應明確提醒評選委員相關注意事項，強化其法律觀念及風險意識。

(四) 法務部廉政署洪副組長俊岳發言：

可以將處理方式區分為兩個部分：針對評選委員的部分，可透過切結書或相關提醒方式來處理；而針對機關內部同仁的部分，則建議回歸至《公務員廉政倫理規範》的相關規定，進行登錄與報備。這樣的做法應該會比較完整。

(五) 政風室戴主任思琴再次回應與補充：

本室建議調整如下：在評選委員的切結書部分，針對法令規定的文字進一步補充說明，加入更多宣導性的內容。未來在評選委員會正式開始時，擬由執行單位向委員特別提醒相關法規，尤其是行政程序法中「禁止程序外接觸」的規定，避免誤觸。

(六) 臺灣透明組織協會陳理事俊明發言：

這個議題非常重要，也希望讓民眾知道，我們在做決策時，不只是高公局單位內部的討論，還納入了學者與專家的專業意見。不過在現今社會，權威容易被質疑，我們更應公開說明，學者、專家並非高於法律，也要負法律責任。若平台有網頁，建議可以適度揭露專家學者的角色與責任，讓外界理解高公局有做風險控管。

至於「評選程序外接觸紀錄表」這個名稱，我建議可調整為更完整的標題，因為「接觸」是動詞，應該要明確指出接觸的對象或事項，這樣標題才完整、準確。另外，表內分類也應注意互斥性，例如「監督關係」若包含長官與部屬，分類上要避免重疊或模糊。

(七) 主席裁示：本提案先予保留，改為強化宣導。

本提案的「程序外接觸登錄表」，改為強化宣導，剛剛呂主任檢察官也提到，填了這張表會不會讓人誤以為「填了就沒責任了」，羅主秘也提醒，本來就有「利益迴避切結書」，而且具有法律效力，原則上委員就不應該有程序外接觸。現在又多了一張表，反而可能讓委員產生困惑，不清楚其法律意義。其他標案目前也沒有這樣的作法，這樣做反而會讓制度變得不一致。

關於「程序外接觸」的情況，其實很多時候都是在婚宴這類社交場合偶遇，這類接觸確實容易引發外界疑慮，因此我們在處理上也會更謹慎。

以國一甲案來說，工程規模已經接近捷運等級，依照局內規定，在評選委員的安排上，依工程金額配置相應人數的委員。國一甲因規模大，評選委員人數也相對較多。人數一多，實務上就比較不容易發生不當影響，即使有個別委員有問題，也較容易被整體決策機制所排除。

二、案由：隧道標土方管制及土方去化透明化措施（規劃組/工務組）

（一）交通部政風處許副處長有良發言：

第三標出土量龐大，除利用工地智慧管理系統，建置車輛軌跡定位追蹤功能，讓甲乙方及監造單位皆可利用資訊管理系統即時查詢相關數據外，建議高公局對餘土管理可以比照工程項目強化三級品管制度，由機關端適時主動辦理查核，確保土方均依營建剩餘土石方處理計畫進行交換，另搭配工程現場建置 CCTV，有助於未來追蹤回溯影像紀錄，釐清相關爭議。

（二）臺灣透明組織協會陳理事俊明發言：

建議規劃組和工務組針對這份提案再做統整如下：

1. 把執行事項條列出來，明確列出要做那些事。
2. 每項工作若能加上小標題，閱讀會更清楚，也方便日後列入管制或定期提報執行情況。
3. 目前這份內容比較像建議，格式上不夠明確。如果要作為「辦法」，建議用條列方式，重點清楚、結構完整，便於追蹤與落實。

（三）主席裁示：本案依照前述原則予以通過，後續細節將由相關單位持續研議，並確實執行。

原則上本局會依照既定的規範來處理，後續也會請一分局與監造單位配合，尤其是第三標很快就會有廠商進場，本局會請監造單位台灣世曦公司，將相關細節進一步盤點並明確化。俟下次平台聯繫會議時，本局也會邀請桃園市政府提供相關指導，並請各位委員一起協助檢視土方處理流程，未來這部分可能是風險最大的區塊之一，我們會朝更公開透明的方式來加強流向控管。

三、案由：廉政平台專業網站視覺化（防詐反詐）計畫（路產組）

（一）法務部廉政署洪副組長俊岳發言：

關於高公局「廉政平台」專區網頁的部分，建議如下：

1. 高公局非常用心，在用地園區的公聽會紀錄中，將125位民眾的反映意見完整記錄、全文照錄。但有些民眾的意見內容提及特定地段、地號，甚至指出某些區域為違建，這部分建議進行適度的去識別化處理，以避免引發民眾不必要的困擾或隱私疑慮。
2. 網頁中「用地取得方式 Q&A」區塊的內容，有些內容疑似沿用了國道7號的案例或說明，相關法規援引上可能屬於高雄

市政府的適用範圍，恐造成民眾混淆。例如 Q&A 編號01、03、11、26等題目，這部分建議高公局裡面再做適度修正，以符合當前計畫的實際執行架構。

(二)主席裁示：照案通過。

剛剛路產組的說明中，有誤引高雄市政府的案例內容，由於高雄過去抗爭案件較多，資料上沿用了當地說明，但桃園在市府協助下，情況較單純，這部分請路產組修正。

另外，網站公開資訊務必做好個資去識別，如地號等敏感資料都應排除，並請路產組依委員建議，讓說明更白話易懂，方便民眾理解。

捌、臨時動議：無

玖、主席結論

國一甲工程目前整體經費已累積至805億元，相關修正計畫已報行政院，也即將核定。接下來本局將辦理用地徵收與協議價購，期能儘速取得土地、啟動工程建設，後續將依照今日會議討論結果持續辦理。

下一次平台會議預計將針對土方的部分進行更深入的專案說明，包含廠商規劃、監造規劃，以及一分局這邊對於土方運作與管理的安排，讓大家更清楚整體流向與風險控管方式。

希望藉由更完善的規劃與合作，將土方風險降到最低，本次會議到此結束。

散會（下午16時10分）