

# 調查報告

壹、案由：交通部民用航空局臺北國際航空站辦理松山機場第二航廈建築物結構耐震補強工程，疑似有耐震能力不足，相關規劃設計監造不當等情事乙案。

## 貳、調查意見

交通部民用航空局（下稱民航局）臺北國際航空站（下稱臺北站）辦理「航站區建築物部分補強工程」（即第二航廈），不僅未依「建築物實施耐震能力評估及補強方案」規定辦理設計書圖審查，且排除耐震詳細評估（下稱詳評）報告建議之補強方式，改採速度型消能阻尼器及減震器進行補強，事後經臺北市結構技師公會覆核補強效果未達規範要求，嚴重影響航廈結構耐震能力及公共安全等情，案經本院 104 年 1 月 21 日現場履勘、聽取案情簡報，調閱相關案情資料，今調查竣事，謹臚陳調查意見如次：

一、民航局暨所屬臺北站辦理第二航廈委託規劃設計監造案，不僅未依「建築物實施耐震能力評估及補強方案」規定辦理設計書圖審查，且任由規劃設計監造廠商排除耐震詳細評估報告建議之補強方式，改採速度型消能阻尼器及減震器進行補強，經臺北市結構技師公會覆核補強效果未達規範要求，嚴重影響航廈結構耐震能力及公共安全，民航局暨所屬臺北站顯未盡職責、浪費公帑，核有違失

（一）按我國建築物耐震評估及補強作業係依內政部 89 年 7 月 12 日台八九內營字第 8907746 號函頒行政院核定之「建築物實施耐震能力評估及補強方案」（核定本），以及交通部 93 年 8 月 16 日交航字第 0930008424 號函頒「建築物實施耐震能力評估及補強方案」執行計畫書辦理。嗣後，97 年 12 月 18 日行政院核定內政

部研提之「建築物實施耐震能力評估及補強方案修正案」，修正公有建築物實施耐震評估與補強之流程依序為：初步評估（下稱初評）、詳細評估（即詳評）、補強設計及補強施工，其標準作業程序如附件 1 所示。依「建築物實施耐震能力評估及補強方案」規定：「建築物總樓地板面積達 2,000 平方公尺，補強設計有增減牆、柱或柱、梁須改修或涉有結構系統須動力分析之情事者，應委託具該項學識及經驗之公會或學術團體機關審查」。

(二)查 93 年 12 月 15 日民航局所屬臺北站委託臺北市土木技師公會辦理第二航廈初步評估，初評總分為 46.38，屬建築物安全尚有疑慮( $30 < D < 60$ )者，應於近期之內進行建築物耐震能力詳細評估（即詳評）；95 年 7 月 12 日臺北站委託中華民國建築技術學會辦理詳評，成果摘要略以：

- 1、本建築物依當時耐震規範應達到之耐震能力  $A_c^1=0.2768g$ 。
- 2、由側推分析法（Pushover analysis）得知，第二航廈建築物 X 向現有耐震能力  $A_{cx,L}^2=0.1494g$ 、 $A_{cx,R}^3=0.1464g$ ；Y 向現有耐震能力  $A_{cy,L}=0.1464g$ 、 $A_{cy,R}=0.1504g$ ，均小於當時耐震設計規範要求之  $A_c=0.2768g$ ，耐震能力不足，須進行結構補強。
- 3、補強方案建議

(1)補強方案 1：增設剪力牆系統，能有效提升標的物之耐震強度。其位置建議以立面周側為原則，X 向增設 3 道 RC<sup>4</sup>剪力牆（20cm，1F 至 RF）、Y

<sup>1</sup>指崩塌地表加速度（Acceleration of collapse）。

<sup>2</sup>指第二航廈左棟 X 方向之崩塌地表加速度。

<sup>3</sup>指第二航廈右棟 X 方向之崩塌地表加速度。

<sup>4</sup>指 Reinforcement concrete，即鋼筋混凝土。

向增設 3 道 RC 剪力牆 (20cm, 1F 至 RF)，補強後耐震能力 X 向  $A_{cx,L}=0.3233g > 0.2768 g$ ， $A_{cx,R}=0.3121g > 0.2768g$ ；Y 向  $A_{cy,L}=0.2897g > 0.2768g$ ， $A_{cy,R}=0.3029g > 0.2768g$ ，所需工程經費為新台幣(下同)1,038 萬元整。本方案具以下特性：

- <1>補強剪力牆位於周側，屬外部補強，施工條件佳。
- <2>其他原有立面窗戶無需拆除。

(2)補強方案 2：X 向及 Y 向各增設 2 道 RC 剪力牆 (20cm, 1F 至 RF) 及 2 道鋼骨斜撐構架，補強後耐震能力 X 向  $A_{cx,L}=0.3020g > 0.2768g$ ， $A_{cx,R}=0.27931g > 0.2768g$ ；Y 向  $A_{cy,L}=0.2681g < 0.2768g$  (稍有不足，差 3%)， $A_{cy,R}=0.2781g > 0.2768g$ ，所需工程經費為 1,075 萬元整。

4、結論與建議：上述二補強方案均屬改善結構系統方式，補強後耐震能力均能符合現行耐震規範之要求。就使用單位之使用機能及工程預算而言，建議採用補強方案 1。

(三)惟「航站區建築物部分補強工程」(即第二航廈)規劃設計監造案得標廠商郭○良建築師事務所並未採前揭耐震詳評報告建議之補強方式(即方案 1「增設剪力牆系統」；方案 2「增設剪力牆系統及鋼骨斜撐構架」)，而係改弦更張，片面主張採速度型消能阻尼器及減震器補強，其工程預算 1,600 萬元，底價 1,503 萬元，由安○營造公司以報價 1,376 萬 9,998 元得標，高出詳評報告建議之補強方案 1 所需金額 1,038 萬元近 33%。且其設計書圖及耐震補強結構計算後續審查作業，民航局暨所屬臺北站均未依「建築物實施耐震能力評估及補強方案」規定：「建築物總樓地板面積達 2,000 平方公尺，補強設計有增減牆、柱或柱、梁

須改修或涉有結構系統須動力分析之情事者，應委託具該項學識及經驗之公會或學術團體機關審查」規定，邀請專家學者參與審查，而僅以 96 年 3 月 6 日及 4 月 27 日兩次內部會議，由郭○良建築師事務所辦理簡報，即於同年 5 月 22 日函復該所：「依據來函及前組長李鴻祥與郭○良建築師討論，依第 2 次會議紀錄結論，尊重建築師之專業考量，採用阻尼器補強工法辦理。」推翻詳評報告結論與建議，違反「建築物實施耐震能力評估及補強方案」。

(四)前項所述臺北站未依「建築物實施耐震能力評估及補強方案」專業審查設計書圖及耐震補強結構計算乙節，業經臺北站檢討坦承「依據郭○良建築師事務所提送設計成果報告書，經臺北站檢視，該建築師係使用建築結構分析之電腦程式“ETABS”，建立補強分析模型驗證，並將其簽證後之設計分析成果資料提供予臺北站。惟因其內容涉及耐震專業，臺北站承辦人員僅就程序辦理審查。」在卷。

(五)另查，松山機場第一航廈減震阻尼器疑涉綁標及偷工減料弊端於 102 年 8 月 13 日經媒體披露後，臺北站始警覺同樣由郭○良建築師事務所設計監造，採外掛式阻尼器補強的第二航廈，可能亦有耐震能力不足之疑慮，乃委託臺北市結構工程工業技師公會進行第二航廈阻尼器補強後耐震能力覆核，覆核結果耐震能力雖有提升，提升百分比僅 4~7.547%，不符目前最新耐震規範要求之 0.24g，且差距甚遠，整理如下表：

表 1 第二航廈阻尼器補強前後耐震能力比較

|           | 原 Vmax 對應<br>地表加速度(g) | 加阻尼器後 Vmax<br>對應地表加速度(g) | 耐震需<br>求(g) | 檢核<br>結果 | 耐震能<br>力提升 |
|-----------|-----------------------|--------------------------|-------------|----------|------------|
| +X 向 (左棟) | 0.159                 | 0.171                    | 0.24        | NG       | 7.547%     |

|           |       |       |      |    |        |
|-----------|-------|-------|------|----|--------|
| +Y 向 (左棟) | 0.131 | 0.138 | 0.24 | NG | 5.344% |
| +X 向 (右棟) | 0.152 | 0.161 | 0.24 | NG | 5.782% |
| +Y 向 (右棟) | 0.125 | 0.130 | 0.24 | NG | 4.000% |

註：目前規範規定 475<sup>5</sup> 年回歸期地表加速度為  
 $a_g=0.4 \times S_{DS} \times g=0.4 \times 0.6 \times g=0.24g$

(六)綜上，民航局暨所屬臺北站辦理第二航廈委託規劃設計監造案，不僅未依「建築物實施耐震能力評估及補強方案」規定辦理設計書圖審查，且任由規劃設計監造廠商排除耐震詳細評估報告建議之補強方式，改採速度型消能阻尼器及減震器進行補強，經臺北市結構技師公會覆核補強效果未達規範要求，嚴重影響航廈結構耐震能力及公共安全，民航局暨所屬臺北站顯未盡職責、浪費公帑，核有違失。

二、臺北站辦理第二航廈委託規劃設計監造案，未依政府採購法第 58 條處理總標價低於底價百分之八十案件之執行程序，詳細審查最低標廠商所提書面資料及說明，亦未要求提供擔保或差額保證金，即片面採信其說詞，決標予該廠商，有圖利該廠商之嫌

(一)查行政院公共工程委員會（下稱工程會）為避免廠商低價搶標，有降低品質、不能誠信履約之虞，以 92 年 3 月 27 日工程企字第 09200123081 號函頒「依政府採購法第 58 條處理總標價低於底價百分之八十案件之執行程序」（詳如附件 2）。倘最低標之總標價低於底價之百分之八十，機關認為顯不合理，有降低品質、不能誠信履約之虞或其他特殊情形。機關應限期（例如

<sup>5</sup> 在建築物法定使用年限中，一定可承擔破壞風險機率下，對應之年超越機率（Annual exceedance probability）的倒數，即為設計目標地震回歸期。本案以 50 年使用年限，允許超越設計目標地震之風險為 10%，依包生分佈（Poisson's distribution）計算得年超越機率為 0.002105，意指 1 年當中，發生超過設計目標地震之機率為 0.002105，則該地震回歸期為  $1/0.002105=475$ ，即每隔 475 年來一次。

於決標會議時，當場限期 30 分鐘內)通知最低標提出說明(不得未經說明而逕行通知最低標提出差額保證金)，並視情形為下列之處理：

- 1、最低標於機關通知期限內提出說明，機關認為該說明合理。無需通知最低標提出差額保證金，照價決標予最低標。最低標如不接受決標或拒不簽約，依政府採購法第 101 條、第 102 條，並得依其施行細則第 58 條第 2 項規定處理。有押標金者，依招標文件之規定不予發還。
- 2、最低標於機關通知期限內提出說明，機關認為該說明尚非完全合理，最低標願意承做，且願提出差額保證金，機關也願意決標，通知最低標於 5 日內(或較長期間內)提出差額保證金，繳妥後再行決標予最低標。但可先辦理決標保留。最低標如不提出差額保證金，不決標予該最低標。有押標金者，發還之。並以次低標廠商為最低標廠商。廠商提出差額保證金後如不接受決標或拒不簽約，依政府採購法第 101 條、第 102 條，並得依其施行細則第 58 條第 2 項規定處理。有押標金者，依招標文件之規定不予發還。
- 3、最低標未於機關通知期限內提出說明或擔保，或提出之說明被機關認為不合理，不決標予該廠商，並以次低標廠商為最低標廠商。如有押標金，發還之。
- 4、最低標未於機關通知期限內提出說明或差額保證金，或提出之說明不足採信，經機關重行評估結果，改變先前之認定，重行認為最低標之總標價無顯不合理，無降低品質、不能誠信履約之虞或其他特殊情形。照價決標予最低標，

無需通知最低標提出差額保證金。如最低標不接受決標或拒不簽約，依政府採購法第 101 條、第 102 條，並得依其施行細則第 58 條第 2 項規定處理。如有押標金，依招標文件之規定不予發還。

- (二)查「航站區建築物部分補強工程」(即第二航廈)規劃設計監造服務標原招標文件概估工程費用約為 1,570 萬元，服務費以「建造費用之百分比法」計算，底價為 6% (不公告底價)，服務費約為 94 萬元，採公開招標、最低標決標。96 年 1 月 12 日第一次開標，僅 2 家廠商投標，未達 3 家，經主持人當場宣布流標。同年 1 月 23 日第二次開標，計有 5 家廠商投標，其中 1 家廠商資格不符。各廠商服務費報價如下：郭 ○ 良建築師事務所(工程建造費用 2.00%)、吳 ○ 清建築師事務所(工程建造費用 5.10%)、趙 ○ 蔚建築師事務所(工程建造費用 4.90%)、黃 ○ 添建築師事務所(工程建造費用 5.25%)、葉 ○ 秀建築師事務所(資格不符)。開標後，郭 ○ 良建築師事務所報價最低，為最低標廠商。
- (三)由於最低標廠商郭 ○ 良建築師事務所報價低於底價百分之八十。臺北站於開標翌(24)日召開會議，並通知郭 ○ 良建築師事務所就報價偏低提出說明。該事務所授權代表提出書面及出席現場說明略稱「已充分了解本招標案之工作內容，且工程費僅 1,570 萬元，約半年即可完工。」並提出該團隊已完成「北大同文化園區設置勞動園區景觀改善統包工程」等 35 件結構補強設計實績。臺北站遂依政府採購法第 52 條第 1 項第 1 款「訂有底價之採購，以合於招標文件規定，且在底價以內之最低標

為得標廠商。」規定，決標予郭○良建築師事務所。

(四)惟查工程會前揭「依政府採購法第 58 條處理總標價低於底價百分之八十案件之執行程序」，訂有底價之採購，倘廠商報價一致偏低，機關應檢討底價有無偏高情形；通知廠商提出擔保前，應予提出說明之機會，廠商並得自行擇定提出說明或擔保。廠商提出之說明合理者，機關應即決標，無需通知廠商提出擔保；說明欠合理者，仍得限期提出擔保。至於合理與否之認定，得就相關因素加以分析，例如：其他投標廠商相關項目報價情形、市價、市場行情變化情形等。本案黃○添建築師事務所及吳○清建築師事務所報價 5.25%、5.10%，相對接近主辦機關臺北站所訂底價 6%，趙○蔚建築師事務所報價 4.90%，亦在底價 6% 的百分之八十以上，顯見臺北站核定之底價應尚符市場行情，廠商倘低價搶標，很可能降低品質、不能誠信履約。相較於前揭 3 家廠商報價，最低標郭○良建築師事務所之報價 2.00% 明顯偏低，且標價比僅達 33.33%，格外顯得突兀，為勞務採購所僅見，主辦機關當即詳細審查最低標廠商所提書面資料及說明，惟臺北站既未請最低標廠商郭○良建築師事務所說明人事成本，亦未要求該廠商提出 35 件類似工程實績之完工證明書，即片面採信其說詞，未要求提供擔保或差額保證金，即決標予郭○良建築師事務所，洵與工程會「依政府採購法第 58 條處理總標價低於底價百分之八十案件之執行程序」有悖。

(五)另本院 104 年 1 月 21 日現場履勘並聽取相關單位簡報時，據民航局政風室主任表示，臺北站維護



組承辦人於 96 年 1 月 23 日辦理航站區建築物部分補強工程（即第二航廈）委託規劃設計監造服務案，由郭○良建築師事務所 34 萬元整，低於底價 90 萬元整得標。另 97 年 2 月「松山機場建築物結構耐震補強案」（即第一航廈）之規劃設計監造技術服務案，亦由郭○良建築師事務所以 98 萬 4 千元整低於底價 288 萬元整(標價比 34.17%)得標，雖有辦理廠商報價偏低說明分析，惟郭○良建築師事務所 2 案報價均比其他廠商報價明顯偏低甚多，且臺北站並未實際審核廠商報價偏低情形，片面採信廠商代表說詞，有違政府採購法第 58 條：「機關辦理採購採最低標決標時，如認為最低標廠商之總標價或部分標價偏低，顯不合理，有降低品質、不能誠信履約之虞或其他特殊情形，得限期通知該廠商提出說明或擔保...等」之精神，有圖利郭○良建築師事務所取得標案之嫌。

(六)綜上，臺北站辦理第二航廈委託規劃設計監造案，未依政府採購法第 58 條處理總標價低於底價百分之八十案件之執行政序，詳細審查最低標廠商所提書面資料及說明，亦未要求提供擔保或差額保證金，即片面採信其說詞，即決標予該廠商，有圖利該廠商之嫌。

三、民航局所屬臺北站接連辦理兩航廈結構補強，均由同一承辦人、同一設計監造廠商，採同一種阻尼器補強，且招標期間均有廠商質疑規格綁標，完工後均經第三單位鑑定未達耐震標準，毫無補強實益；不僅浪費巨額公帑，損及政府形象，且尚須額外編列預算，進行二度補強，交通部允宜督促所屬深入追究相關公務員責任

(一)本院前調查民航局臺北站「松山機場建築物結構耐

震補強工程」(即第一航廈)，發現臺北站任由規劃設計監造廠商郭○良建築師事務所排除耐震詳評報告建議之補強方式，改採速度型消能阻尼器及制震器進行補強，且裝設位置不當、規格疑涉及綁標，且補強工程完工後，經財團法人國家實驗研究院國家地震工程研究中心鑑定未達耐震標準，毫無補強實益。該站第二航廈及擴工處(即民航局第二辦公室)同樣由郭○良建築師事務所採用速度型阻尼器進行耐震補強，且補強後耐震能力亦經臺北市結構技師公會覆核未達規範標準，採購期間亦有廠商異議，認有規格綁標情形，請求釋疑，與第一航廈如出一轍(詳表2)。

表 2 第一及第二航廈類似疑點彙整表

|      | 承辦人  | 設計監造標得標廠商   | 廠商質疑規格綁標異議申訴事項  | 補強後耐震能力  |
|------|--|---|---|--|
| 第一航廈 | <p>規劃階段：○○○、前維護組組長林○○、前副主任倪○○。</p> <p>設計階段：97年5月12日維護組組長陳○○接任、承辦人員由○○○交給前工務員吳○○，再於98年4月交接給鄭○○、前副主任倪○○。</p> <p>施工階段：鄭○○、維護組陳組長○○○、副主任倪○○。</p> | <p>97年2月14日辦理開標，採公開招標最低價決標，計有10家廠商投標，報價分別為：郭○○良建築師事務所(工程建造費用1.64%)、謝○○昌建築師事務所(資格不符)、梅○○飛建築師事務所(工程建造費用3.85%)、國○○結構技師事務所(工程建造費用3.30%)、劉平○○建築師事務所(工程建造費用3.95%)、杜○○工程顧問有限公司(工程建造費用2.90%)、吳○○清結構技師事務所(工程建造費用2.50%)、和○○工程顧問有限公司(工程建造費用3.50%)、捷○○工程顧問有限公司(工程建造費用4.15%)、鹿○○工程技術顧問股份有限公司(工程建造費用2.86%)投標，由郭○○良建築師事務所(工程建造費用1.64%，換算為98萬4千元整)低於底價(工程建造費用4.8%，換算為288萬元整)，標價比僅34.17%，明顯偏低。</p> | <p>金○○營造質疑：1.本案阻尼器規格指定採用速度型而排除其他類型阻尼器。2.本工程設計採用之速度型減震器性能，其最大位移僅1.25cm，只達阻尼器規範第一條所規定位移正負5cm的25%；此外速度型阻尼器並無勁度，惟根據減震器規範所示，本工程設計採用之速度型減震器勁度約72KN/mm，與正常之速度型阻尼器特性並不相符，顯然本規範訂定之規格前後不一。3.根據減震器規範所示之速度型減震器性能表，仍無法證明確該阻尼器可在相對速度大於或等於100cm/s時，依然能發揮作用。4.根據阻尼器設計圖說尺寸，阻尼器與上層鋼梁連接處、與斜撐連結處、與基座底版連結處，計算結果均無法滿足900KN以上之受力需求；斜撐與機座版連結方式無法確保接頭在中小地震下不破壞，連帶影響阻尼器功能之發揮，責任難以釐清。5.阻尼器TYPE E、F、G所能承受之軸力僅420KN，尚不及900KN之一半，當載重大於420KN時圓管斜撐將產生挫屈破壞，無法滿足900KN之受力需求。</p> | <p>臺北站委託國震中心辦理耐震補強審查，103年3月14日第三次審查會議結論，認定松山機場建築物結構耐震補強工程之耐震能力並未符合耐震法規之需求，即其補強工程無法使阻尼器發揮完整之預期效益。</p> |
| 第二航廈 | <p>規劃階段：○○○、前維護組李○○、林○○、副主任倪○○。</p> <p>設計施工階段：前工務員王○○、前維護組組長林○○、副主任倪○○。</p>  | <p>96年1月23日辦理開標，採公開招標最低價決標，計有5家廠商投標，報價分別為：郭○○良建築師事務所(工程建造費用2.00%)、吳○○清建築師事務所(工程建造費用5.10%)、趙○○蔚建築師事務所(工程建造費用4.90%)、黃○○添建築師事務所(工程建造費用5.25%)、葉○○秀建築師事務所(資格不符)投標，由郭○○良建築師事務所(工程建造費用2.00%，換算為34萬元整)，低於底價(工程建造費用6.00%換算為90萬元整)，標價比僅37.78%，明顯偏低。</p>   | <p>安○○營造質疑設計監造單位要求施工廠商需提出有TAF認證之實驗室之阻尼器報告，惟經查當時國內並無TAF認證實驗室或機構有能力檢測阻尼器。略以：「按招標文件內阻尼器及制震器之試驗標準，目前我國僅行政院國家科學委員會設立於國立台灣大學之國家地震工程中心方有設備進行試驗，惟該國家實驗研究單位仍不具備招標文件所定財團法人全國認證基金會(TAF)認證之公正單位資格…」</p>   | <p>臺北站委託臺北市結構工程工業技師公會覆核第二航廈補強後耐震能力仍不足，如表1。</p>   |

(二)據民航局政風室專案清查報告載，本案臺北站承辦人連續辦理臺北航空站耐震補強業務，理應瞭解「耐震補強工法」中所使用之阻尼器功能原理雖大同小異，惟各家廠商生產之阻尼器參數規格不一，多具有專利。另承辦人亦知悉郭○良建築師事務所團隊中之結構技師卓○全與「新○卓科技股份有限公司(阻尼器販售廠商)」關係匪淺，經該室查證，郭○良建築師於96~99年間承攬臺北站規劃設計監造工作時，其陳報地址皆為桃園縣中壢市林○路○號○樓之○，該地址同時為「新○卓科技股份有限公司」之設立地址，該公司係由卓○全之父親及三親等親屬所開設；又郭○良團隊於96年1月24日為低於底價百分之八十所提供書面說明及分析時曾表示，與卓○全結構技師所開設詠○工程顧問公司(100年更名為岑○工程顧問公司)有長期合作關係，顯見本案建築師、技師及阻尼器供貨廠商間有互相勾結綁標之嫌，而臺北站承辦人疑似長期包庇廠商低價搶標後，藉以綁標圖利。

(三)按民法第184條第1項規定：「因故意或過失，不法侵害他人權利者，負損害賠償責任。故意以背於善良風俗之方法，加損害於他人者亦同。」次按最高法院70年台上字第1561號民事判例：「公務員與政府間雖為公法上之關係，若公務員於執行公務時，假公務上之權力，故意不法侵害其所服務機關私法上之權利者，仍非不得成立侵權行為。」明定公務員如於執行公務時，假公務上之權力，故意不法侵害機關私法上之權利者，應承擔侵權行為之損害賠償責任。倘非假公務上之權力且故意不法致機關受有損害者，公務員或有行政責任，但難依法追訴民事責任，惟承辦人連續辦理臺北航空站耐震補強業務，卻長期包庇設計監造廠商低價搶標，難謂未「假公務上之權力，故意不法

侵害機關私法上之權利」。

(四)綜上，民航局所屬臺北站接連辦理兩航廈結構補強，均由同一承辦人、同一設計監造廠商，採同一種阻尼器補強，且招標期間均有廠商質疑規格綁標，完工後均經第三單位鑑定未達耐震標準，毫無補強實益；不僅浪費巨額公帑（第一航廈工程及設計監造總費用為 4,524 萬 5,143 元，第二航廈總費用為 1,410 萬 9,998 元，合計 5,935 萬 5,141 元），損及政府形象，且尚須額外編列預算，進行二度補強，交通部允宜督促所屬深入追究相關公務員責任。

參、處理辦法：

- 一、擬抄調查意見提案糾正交通部民用航空局。
- 二、擬抄調查意見函請交通部議處相關失職人員見復。
- 三、擬抄調查意見移請臺灣臺北地方法院檢察署參辦。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：仇桂美

劉德勳

方萬富