

臺灣高等法院高雄分院民事判決

107年度保險上更二字第1號

上訴人 交通部鐵道局（原交通部鐵路改建工程局）

法定代理人 楊正君

訴訟代理人 林家祺律師

複代理人 陳何凱律師

上訴人 猛揮營造股份有限公司

法定代理人 陳永昌

訴訟代理人 蘇義洲律師

黃郁婷律師

參加人 台灣世曦工程顧問股份有限公司

法定代理人 施義芳

訴訟代理人 莊植焜律師

被上訴人 富邦產物保險股份有限公司

法定代理人 許金泉

被上訴人 新光產物保險股份有限公司

法定代理人 吳昕紘

被上訴人 國泰世紀產物保險股份有限公司

法定代理人 蔡鎮球

被上訴人 明台產物保險股份有限公司

法定代理人 松延洋介 住○○市○○區○○路○段00號

上四人共同

訴訟代理人 范顯齡律師

鍾薰嫻律師

01 上列當事人間請求侵權行為損害賠償等事件，上訴人對於中華民國
02 國年月日臺灣高雄地方法院98年度保險字第6號第一審判決提起
03 上訴，經最高法院第二次發回更審，本院於112年11月15日言詞
04 辯論終結，判決如下：

05 主 文

06 原判決關於命上訴人交通部鐵道局、上訴人猛揮營造股份有限公
07 司連帶給付被上訴人富邦產物保險股份有限公司逾新臺幣壹仟貳
08 佰捌拾捌萬元本息、連帶給付被上訴人新光產物保險股份有限公
09 司逾新臺幣貳佰柒拾陸萬元本息、連帶給付被上訴人國泰世紀產
10 物保險股份有限公司逾新臺幣壹佰捌拾肆萬元本息、連帶給付被
11 上訴人明台產物保險股份有限公司逾新臺幣玖拾貳萬元本息；及
12 該部分假執行之宣告，暨訴訟費用之裁判均廢棄。

13 上開廢棄部分，被上訴人在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。
14 其餘上訴駁回。

15 第一（除確定部分外）、二審訴訟費用由被上訴人負擔百分之七
16 十六，餘由上訴人連帶負擔。

17 事實及理由

18 壹、程序部分：上訴人交通部鐵道局（下稱鐵道局）前為「交通
19 部鐵路改建工程局」（下稱鐵改局），於本件審理期間，與
20 「交通部高速鐵路工程局」整併為「交通部鐵道局」，有民
21 國107年1月17日制訂公布交通部鐵道局組織法、行政院令及
22 行政交通部鐵道局公告在卷可稽（見本院更二卷〈更二卷下
23 稱本院卷〉（二）第52至54頁），其法定代理人由胡湘麟變更為
24 伍勝園，嗣再變更為楊正君，其等聲明承受訴訟（見本院卷
25 （二）第50頁、卷五第95至97頁、卷六第497至498頁），核無不
26 合，應予准許。參加人台灣世曦工程顧問股份有限公司（下
27 稱參加人）法定代理人變更為施義芳，其聲明承受訴訟（見
28 本院卷（三）第117至118頁）、被上訴人富邦產物保險股份有限
29 公司（下稱富邦公司）法定代理人變更為陳伯耀，嗣再變更
30 為許金泉，其聲明承受訴訟（見本院卷（三）第55至57、卷（六）第
31 321至323頁），被上訴人明台產物保險股份有限公司（下稱

明台公司) 法定代理人變更為長瀨耕一，嗣再變更為松延洋介，其聲明承受訴訟(見本院卷(三)第127至129頁，卷(六)第329至331頁)，核無不合，應予准許，合先敘明。

貳、實體部分：

一、被上訴人主張：

(一)被上訴人富邦公司、新光產物保險股份有限公司(下稱新光公司)、國泰世紀產物保險股份有限公司(下稱國泰公司，因合併而使合併前之東泰產物保險股份有限公司消滅)及被承當訴訟人日商三井住友海上火災產物保險股份有限公司(於民國97年12月17日將台北分公司之全部營業分割予被上訴人明台公司，而由明台公司概括承受，明台公司並於第一審聲明承當訴訟)於90年2月12日依序以70%、15%、10%、5%之比例共同承保台灣高速鐵路之設計、採購、施工、試車、試運轉、維護及所有相關並附屬工程事項等工程之營造工程險及第三人責任險，被保險人為訴外人交通部、台灣高速鐵路股份有限公司(下稱高鐵公司)、交通銀行股份有限公司(嗣與國際綜合證券股份有限公司換股共同成立交銀金融控股股份有限公司，再由兆豐金融控股股份有限公司吸收合併)、該工程各階層承包商、次承包商、製造商、供應商、顧問及其他參與工程之個人或單位，保險金額為新臺幣(下同)3,530億1,748萬9,000元及美金1億元，保險期間自89年3月1日起至工程完工之日止。

(二)因上訴人猛揮營造股份有限公司(下稱猛揮公司)承攬鐵道局所發包之「代辦高鐵附屬事業大樓地下結構工程」(下稱系爭工程)，而在位於高鐵左營站附近之工地進行施工，惟鐵道局於該工程之新舊連續壁接頭處僅採3支高壓噴射水泥止水樁作為止水措施之設計，以致其防漏滲水機制不足，而猛揮公司施工採用高頻高能之重型破碎機具作用於連續壁上，致振動產生震波直接傳遞至接縫止水樁處，造成結構性微細裂縫或碎裂，且對工區先前已發生類似滲水漏砂現象疏予注意改善；迨至94年7月6日，承攬高鐵公司左營站施作工

01 程之日商三菱重工業新幹線工程事務所（下稱三菱重工）發
02 現該工區西南角鄰高鐵軌道一側之新舊連續壁銜接縫開挖面
03 上2至3公尺處有漏水湧砂現象，嗣即發生地層下陷而使站區
04 側線軌道、電纜槽及核心系統等設施損壞（下稱系爭事
05 故）。鐵道局就該損害之發生（下稱系爭災損），有設計及
06 監督不週之過失，猛揮公司亦有施工及管理不當之過失，應
07 負共同侵權行為損害賠償責任。

08 (三)高鐵公司就該受損之沈陷區域因須為地質改良及為相關受損
09 土木設備修復、沈陷區域鋪設完成之軌道移除與重新安裝，
10 支出費用3145萬5749元，三菱重工則因架空電桿傾斜導致架
11 空線須重新布設，費用為314萬2664元，伊為上述保險契約
12 之保險人，已陸續理賠高鐵公司、三菱重工，且受讓高鐵公
13 司、三菱重工對上訴人之損害賠償請求權，並以訴狀繕本之
14 送達為債權讓與之通知等情。爰基於債權讓與及保險代位法
15 律關係，並依民法第184 條第1項前段、第2項、第185條、
16 第189條規定，求為命上訴人連帶依序給付富邦公司、新光
17 公司、國泰公司、明台公司1,698萬9,875元、364萬0,688
18 元、242萬7,125元、121萬3,563元，並均自受催告最遲日之
19 翌日即96年7月6日起加付法定遲延利息之判決（被上訴人逾
20 上開請求部分，經原審法院判決敗訴後，未據提起第二審上
21 訴而確定，不予載述）。

22 二、上訴人則以：

23 (一)鐵道局：伊就系爭工程之定作或指示並無過失，系爭事故之
24 發生係可歸責於猛揮公司之施工振動及管理欠缺周延所致，
25 且當時高鐵公司尚未取得地下工作物所有權，其所受損害僅
26 為承包商未能履約之給付利益（履行利益），非侵權行為保
27 護之客體，被上訴人無從代位或受讓，且其請求權已罹於時
28 效而消滅。

29 (二)猛揮公司：伊就系爭工程均依施工規範，按鐵道局所提供之
30 設計圖施工，且工程進行中均有鐵道局委請之監造工程單位
31 即聯合大地工程顧問有限公司在場負責監督，伊並無過失，

01 況被上訴人之請求權已罹於時效消滅，伊亦得援用受僱人員
02 之時效利益而主張時效抗辯，拒絕給付等語，資為抗辯。

03 三、參加人則以：伊負責系爭工程之設計，與上訴人間為承攬關
04 係，伊係為自己完成承攬工作而進行設計作業，非上訴人之
05 使用人或代理人，且伊並無設計疏失。縱伊之設計有瑕疵，
06 依民法第189條之規定，上訴人亦無須為伊之行為負責，故
07 被上訴人不得執此為由對抗上訴人。又系爭事故發生時，系
08 爭工程尚未交付高鐵公司，高鐵公司所受損害者僅為純粹經
09 濟上之損失，且自系爭事故發生時即94年7月6日起算2年至9
10 6年7月6日止，被上訴人等與高鐵公司之侵權行為損害賠償
11 請求權業已罹於時效等語置辯。

12 四、原審判決上訴人應連帶給付富邦公司1,698萬9,875元本息、
13 新光公司364萬0,688元本息、國泰公司242萬7,125元本息、
14 明台公司121萬3,563元本息，並附條件為準、免假執行之宣
15 告，駁回被上訴人其餘之訴及假執行之聲請。上訴人就其敗
16 訴部分提起上訴，經本院前審判決駁回其上訴。嗣上訴人提
17 起上訴，經最高法院第一次廢棄發回，本院更一審審理後仍
18 駁回上訴人之上訴，上訴人提起上訴，經最高法院第二次廢
19 棄發回，上訴人於本院聲明：(一)原判決不利於上訴人部分
20 廢棄。(二)上開廢棄部分，被上訴人第一審之訴及假執行之
21 聲請均駁回。(三)如受不利之判決，願供擔保，請准免為假
22 執行。被上訴人則答辯聲明：上訴駁回。

23 五、兩造不爭執事項：

24 (一)富邦公司、新光公司、國泰公司及明台公司之前身於90年2
25 月12日分別以70%、15%、10%、5%之比例共同承保台灣高鐵
26 之設計、採購、施工、試車、試運轉、維護及所有相關並附
27 屬工程事項等工程之營造工程險及第三人責任險，被保險人
28 為交通部、高鐵公司、交通銀行、該工程各階層承包商、次
29 承包商、製造商、供應商、顧問及其他參與工程之個人或單
30 位，保險金額為353,017,489,000元及美金1億元，保險期間
31 自89年3月1日起至工程完工之日止。

01 (二)系爭事故地點如鑑定報告第84頁所示（長50公尺、寬13公
02 尺），OCS 電桿（TK345+051，座標：東經22度41分16.05
03 秒、北緯120 度18分31.71 秒），坐落於左營區蔡公段三小
04 段770-22地號，該地所有權人為中華民國，管理者為交通部
05 高速鐵路工程局，高鐵公司為地上權人。鐵道局依交通部之
06 指示，與交通部高速鐵路工程局約定，由鐵道局代辦高鐵附
07 屬事業大樓地下結構工程，委由參加人（其前身為財團法人
08 中華顧問工程司）負責該工程之設計，並發包由猛揮公司承
09 攬該工程之施作。

10 (三)猛揮公司施作該工程，在其開挖地下室至大底期間，該工區
11 西南角鄰高鐵軌道一側，於94年7月6日三菱重工發現新舊連
12 續壁銜接縫開挖面上2~3公尺處有漏水湧砂現象，嗣即發生
13 站區側線軌道、電纜槽下陷而致核心系統等之設施損壞，後
14 高鐵公司就沈陷區域地質改良及相關受損土木設備修復、沈
15 陷區域鋪設完成之軌道移除及重新安裝，計支出6,373萬9,3
16 15元；三菱重工則因架空電桿傾斜導致架空線重新布設，經
17 羅便士保險公司核定159萬9,446元為合理，高鐵公司及三菱
18 重工分別於96年12月19日、96年12月26日正式簽署債權讓與
19 證明書及債權讓與書給被上訴人。被上訴人以起訴狀繕本之
20 送達為債權讓與之通知。

21 (四)被上訴人就系爭事故業於96年12月21日、99年7 月12日各匯
22 付500萬元、1,250萬元予高鐵公司，於97年6 月27日先賠付
23 三菱重工90萬元，合計共1,840萬元。

24 (五)高鐵公司就系爭事故於96年6月22日發函請求鐵道局、猛揮
25 公司賠償本件損害，鐵道局於7月6日函轉猛揮公司處理回
26 覆，猛揮公司（自己收到函件時間為96年6月25日）即於7月
27 16日函覆高鐵公司；三菱重工於同月29日以存證信函向鐵道
28 局、猛揮公司為損害賠償請求之通知，三菱重工公司於7月4
29 日傳真求償函予鐵道局，猛揮公司於96年7月2日收受三菱重
30 工上開請求函件，於7月間以存證信函函覆。

31 (六)高鐵公司與鐵道局、猛揮公司及其他相關單位於系爭事故發

生後之翌日即94年7月7日上午即在現場工地召開善後處理協調會議，會中由鐵道局報告事發經過及現場處理情形，並定期會同各方測量以確認損害情形，且由鐵道局研擬地盤復舊改善計畫等，後上開各相關單位再於同月14日同地召開第二次協調會議，鐵道局之承商即猛揮公司委託聯合大地工程顧問公司提報本案之探查建議，同月27日同上各相關單位再召開高鐵左營車站與高鐵附屬事業大樓地下結構工程沈陷介面協調會議，會中高鐵公司再次強調鐵工局需負起此次災害之責任，並提醒探測及修復工程都將由其來安排處理，8月30日復由同上各單位召開工程界面協商會議討論灌漿施工等議題。

(七) 高鐵公司軌道工程施工順序為：(1) 土木標廠商 (TCJV) 進行土木工程（整地及地改等）、(2) 軌道標廠商 (TSTJV) 進行軌道工程之施作、(3) 核心系統工程廠商進行核心系統（例如號誌等）之架設及施作。依高鐵公司與軌道標廠商契約一般條款第20.1條約定，業主核發實質完工證明，照管責任即移轉予業主。

(八) 被上訴人於96年12月21日提起本件訴訟。

六、兩造之爭點：

(一) 上訴人就系爭災損之發生是否有過失而應負責？

(二) 被上訴人主張依債權讓與及保險代位法律關係，請求上訴人連帶負侵權行為損害賠償責任，有無理由？若有，被上訴人得請求之金額為多少？

(三) 被上訴人之損害賠償請求權是否已罹於時效而消滅？

七、本院之判斷：

(一) 上訴人就系爭災損之發生是否有過失而應負責？

被上訴人先位依民法第184條第1項前段及第2項、第185條規定，備位依民法第189條規定主張上訴人就系爭災損之發生有過失而應負責等語（見本院卷(五)第487頁、第491頁，按：不主張民法第188條及第191條），為上訴人否認，並以前揭情詞置辯。

01 1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責
02 任；違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責
03 任；數人共同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責
04 任。不能知其中孰為加害人者亦同。又承攬人因執行承攬事
05 項，不法侵害他人之權利者，定作人不負損害賠償責任。但
06 定作人於定作或指示有過失者，不在此限，民法第184條第1
07 項前段、第2項前段、第189條定有明文。又按建築物在施工
08 中，鄰接其他建築物施行挖土工程時，對該鄰接建築物應視
09 需要作防護其傾斜或倒壞之措施，建築法第69條規定甚明。
10 民法第794 條規定土地所有人開掘土地或為建築時，不得因
11 此使鄰地之地基動搖或發生危險，或使鄰地之工作物受其損
12 害。建築技術規則建築設計施工編第154 條規定：「凡進行
13 挖土、鑽井及沈箱工程時，應依左列規定採取必要措施……
14 四、挖土深度在一點五公尺以上者，除地質良好不致發生崩
15 塌或其周圍或其周圍狀況無安全之慮者外，應有適當之擋土
16 設備，並符合本規則建築構造編中有關規定設置。五、施工
17 中應隨時檢查擋土設備，觀查周圍地盤之變化，及時予以補
18 強，並保持穩定狀態。……」。

19 2.次按民法關於侵權行為，於第184條定有一般性規定，依該
20 條規定文義及立法說明，並未限於自然人始有適用；而法
21 人，係以社員之結合或獨立財產為中心之組織團體，基於其
22 目的，以組織從事活動，自得統合其構成員之意思與活動，
23 為其自己之團體意思及行為。再者，現代社會工商興盛，科
24 技發達，法人企業不乏經營規模龐大，構成員眾多，組織複
25 雜，分工精細，且利用科技機器設備處理營運業務之情形，
26 特定侵害結果之發生，常係統合諸多行為與機器設備共同作
27 用之結果，並非特定自然人之單一行為所得致生，倘法人之
28 侵權行為責任，均須藉由其代表機關或受僱人之侵權行為始
29 得成立，不僅使其代表人或受僱人承擔甚重之對外責任，亦
30 使被害人於請求賠償時，須特定、指明並證明該法人企業組
31 織內部之加害人及其行為內容，並承擔特殊事故（如公害、

職災、醫療事件等）無法確知加害人及其歸責事由之風險，於法人之代表人、受僱人之行為，不符民法第28條、第188條規定要件時，縱該法人於損害之發生有其他歸責事由，仍得脫免賠償責任，於被害人之保護，殊屬不周。法人既藉由其組織活動，追求並獲取利益，復具分散風險之能力，自應自己負擔其組織活動所生之損害賠償責任，認其有適用民法第184條規定，負自己之侵權行為責任，俾符公平（最高法院108年度台上字第2035號民事判決參照）。

3.事故地點坐落於左營區菜公段三小段770-22地號，該地所有權人為中華民國，管理者為交通部高速鐵路工程局，高鐵公司為地上權人。鐵道局前身鐵道局依交通部之指示，與交通部高速鐵路工程局約定，由鐵道局代辦系爭工程，鐵道局因此委由參事人負責該工程之設計，並發包由猛揮公司承攬該工程之施作；猛揮公司在其開挖地下室至大底期間，該工區西南角鄰高鐵軌道一側，94年7月6日三菱重工發現在新舊連續壁銜接縫開挖面上2~3公尺處有漏水湧砂現象，嗣即發生站區側線軌道、電纜槽下陷而致核心系統等之設施損壞等情，為兩造所不爭執。針對系爭災損之發生原因，兩造於原審合意由台灣省大地工程技師公會（下稱大地技師公會）鑑定，經該公會檢視事故發生當時所留存及上訴人所提供之所有資料後，認：

(1)本事故滲水之客觀因素：「4.1.1地層組構與地下水：連續壁滲水深度位置之地層為粉土質砂，地層組構緊密程度屬於『疏鬆狀態』，該層粉土質砂屬低膠結性、高透水性，一旦擋土壁體產生微細裂隙，地層中具壓力水頭之地下水極易滲漏出，當擋土壁體變位發展加劇形成較大之裂縫時，此類高透水性之砂質地層，其顆粒極易被滲出水流淘刷帶出壁體外，發生壁體滲水漏砂之狀況。4.1.2連續壁接頭：地下開挖擋土連續壁雖為鋼筋混凝土構造，當土方開挖階段由於側土壓力作用，連續壁體仍會產生程度性不一之變形，當連續壁體受側向土壓力而產生變位時，連續壁單元接頭或於新舊

連續壁接頭處，屬結構性較差之處，極易產生細微裂隙甚至裂縫，當連續壁接頭處止水處理工程效果不彰，或連續壁接頭處張裂過大，極易形成壁體背面地層中地下水外滲，狀況較嚴重時地層中之土砂亦隨水流滲漸出..系爭工程西側連續壁與先前完成之高雄捷運R16車站連續壁，由於施作時間與施工單位不同，後期施作連續壁鋼筋無法與先期施作連續壁結構連結，連續壁接頭型式如圖4.8中之類型b（此類型之連續壁單元接頭，二道連續壁鋼筋未聯結，牆體結構勁度以及水密性均較差，易因土方開挖後連續壁體變形，以致接頭側移產生較大裂縫）；本事故工區地下開挖深度10.5m，開挖面西側角隅以三層角撐作為擋土內支撐，逐階開挖土方與架設支撐過程中，新舊二道連續壁接頭逐漸錯動開裂，初期裂隙稍小，接頭處先出現滲水現象，當裂縫持續加大，牆背之土砂及水流漸出，終造成本事故高鐵軌道區下方土砂大量流失。」。

- (2)本事故滲水之主觀因素：「4.2.1近接施工振動因素--前節述及連續壁鋼筋聯結與擋土強度效果之因果關係，系爭工程另一工區亦有類同無鋼筋結構聯結之連續壁接頭，亦同樣與高鐵軌道設施相鄰，惟工區其它連續壁接頭卻無重大事故發生，共伴影響因素係施工振動。鄰近工程施作所產生之振動，對於連續壁接頭高壓灌漿止水樁本體之結構，可能造成結構性微細裂縫或碎裂，進而影響其止水功能；系爭工程事故發生當時，鄰近施工單位包括高鐵公司以及猛揮公司，茲就事故發生前上述二單位之工項內容與性質，與其產生振動對於事故影響作定性式評估（1.振動源：高鐵公司施工機具為砸道車，砸道鎬作用於軌道面下約30公分以上之道碴中，施工所產生振動作用軌道下道碴。猛揮公司施工機具為破碎機，施工所產生振動直接作用於事故關連之連續壁上；2.傳遞介質：高鐵公司整渣車施工振動作用於地盤土壤上，所產生震波傳遞至連續壁接縫止水樁，震波傳遞介質為道渣與土壤。猛揮公司採用破碎機施工作用於連續壁上，施工振動產

生震波直接由連續壁傳遞至接縫止水樁處，震波傳遞介質為鋼筋混凝土。無裂縫之鋼筋混凝土阻尼，遠低於高鐵路基下方土層之阻尼係數，亦即同樣的振動能量，於土壤介質中傳遞之衰減效應，大於介質為鋼筋混凝土者；3. 振動源與標的距離：高鐵施工所產生振動源，距離本事故位置，大於猛揮營造施工所產生振動源距離）比較結果，施工振動引致事故之發生關連性，可歸責於猛揮公司。4.2.2設計因素：系爭工程西側連續壁與先前完成之高雄捷運R16車站連續壁，由於設計單位、施工單位與施工時程不同，後期施作連續壁鋼筋無法與先期施作連續壁結構性連結，亦即新舊連續壁接頭處無法以一體成型方式施工，因此新置連續壁與既有連續壁接頭處，形成無法完全密接之『施工縫』，必須以其它輔助工法或特殊設計加以補強。本事故新舊連續壁接頭處之補強工法，係採施作三支高壓噴射水泥止水樁方式並以正三角形配置。.....系爭地點之接頭為分開施工，其間並無鋼筋連結，為防止開挖期間該接頭間產生較大變位，因此謹慎之方式常採用延續局部連續壁及雙排或多排配置之灌漿方式補強，以避免開挖漏水問題。系爭工程之新舊連續壁接頭處僅採用三支 $\phi 60\text{cm}$ 高壓噴射水泥止水樁，接頭止水設計有檢討之空間。排除施工振動對於本事故之加成影響，系爭工程新舊連續壁係屬非鋼筋結構聯結之接頭，僅參照一般連續壁工程設計慣例，以三支高壓噴射水泥止水樁作為止水措施，防滲漏水機制咸屬不足。4.2.3施工管理因素：由工地缺失改善追蹤紀錄知悉，本事故發生前，A工區連續壁接頭處即已有滲水漏砂現象。另由猛揮公司分包商華立公司於94年5月12日發給猛揮公司之簡便行文表中指出：(1)照本工程連續壁施工，因就現場舊有連續壁僅做三面壁，實際無法密合；(2)猛揮公司打除上述舊有連續壁，基於新舊交接連續壁，僅作CCP短暫性補充止水，無法承受怪手破碎機衝擊振動；(3)上次破碎嚴重發生漏水。由上述紀錄顯示，系爭工程於00年0月間A工區連續壁接頭處即已有滲水漏砂現象，致使建築物

01 傾斜觀測已達行動值，監造單位針對旨揭情事列為工地缺失
02 改善事項，並對猛揮公司發出限期改善紀錄。華立公司簡便
03 行文表顯示，本事故發生地點在94年5月12日之前，即已發
04 生漏水情事。猛揮公司既為系爭工程營造總包商，於工程期
05 間負有施工管理之責，自應本於專業知識及技術，盡其職務
06 上相當之注意，工區發生事故前即有類同情事發生而未防範
07 未來，猛揮公司於施工管理上顯有欠缺周延之處」，此有該
08 公會100年1月31日98省大地鑑字第14號鑑定報告書附卷可參
09 （第12至31頁，下稱100年1月31日鑑定報告〈第二份鑑定報
10 告〉）。而上訴人固質疑如後述之各事項，惟大地技師公會
11 係兩造所合意選定之鑑定機關，且該公會係國內從事有關土
12 壤工程、岩石工程、工程地質等調查、研究、鑑定之專業單
13 位，於地層陷落等災變之鑑定，國內已無其他機關或更高層
14 級單位得以替代，其參考價值自高，再觀其報告所得之結
15 論，均係以原存現場狀況資料、探勘所得、設計資料、工程
16 進程報表等相互佐證，再還原為各式平面圖、剖面圖、結構
17 圖等以為說明，且引同樣狀況而未發生災變之其他工程設計
18 為證（如台北捷運，第30頁），以其詳述之內容、依據並無
19 邏輯推論上之繆誤，或有悖於科學論理法則等情事，且該鑑
20 定亦有不利於被上訴人損害賠償數額認定之處，而未獨厚何
21 方，其立場自無故為偏頗任一造或其必要，且與實際施作此
22 案之專業分包商華立公司於事前對猛揮公司提出之警告相
23 合，而上訴人之質疑均不足採（詳如後述），且未提出其他
24 得以推翻此結論之依據，上開鑑定報告之內容應屬可採。則
25 依前揭鑑定結論，系爭事故之發生，其遠因應為「對系爭工
26 程之屬非鋼筋結構聯結的新舊連續壁接頭，採施作三支高壓
27 噴射水泥止水樁作為止水措施之補強工法，其防滲漏水機制
28 咸屬不足」，近因則為「猛揮公司以破碎機打除高雄捷運R1
29 6車站之混凝土結構連續壁，其所產生之振動震波直接由連
30 續壁傳遞至接縫止水樁，引致結構性微細裂縫或碎裂，進而
31 影響其止水功能」、「猛揮公司對連續壁接頭處於先前已生

01 滲水漏砂現象之工地缺失，未本於其專業知識及技術，盡其
02 職務上相當之注意為改善與防範未來，於施工管理上顯有欠
03 缺周延之處」，以致於該處擋土壁體變位發展加劇形成較大
04 之裂縫時，該處高透水性之砂質地層顆粒被滲出水流淘刷帶
05 出壁體外而發生滲水漏砂之狀況，堪予認定。

06 4.有關猛揮公司過失部分：

07 (1)承前所述，猛揮公司以破碎機打除高雄捷運R16車站之混凝
08 土結構連續壁，所產生之振動震波直接由連續壁傳遞至接縫
09 止水樁，引致結構性微細裂縫或碎裂，進而影響其止水功
10 能，造成系爭事故地點之坍塌，該處之工作物受損。而，鐵
11 道局於相關之施工規範訂明「開挖施工之祛水作業應避免降
12 低鄰近地區之地下水位而影響鄰近結構物之安全」、「工程
13 附近之各項設施、構造物與設備，承包商應採適當方法保護
14 之」、「連續壁因灌注不良有漏水之可能位置，須於地基開
15 挖前先行補救處理，地開挖後，接合部位或其他牆面發生漏
16 水現象，須立即修補」等語（見原審卷(四)第232至235頁）。
17 是以，猛揮公司承攬該工程，既須開挖地下室，應知該工程
18 之挖土施工足以動搖損壞相鄰之地上或地下之工作物，自應
19 注意工程進行之安全，鐵道局要求之注意規範，以免加害他
20 人所有之物，又無不能注意之情事。且華立營造有限公司
21 （下稱華立公司，為猛揮公司分包商）於94年5月12日發給
22 猛揮公司簡便行文表指出：照本工程設計連續壁施工，因就
23 現場舊有連續壁僅作三面壁，實際無法密合，故設計在兩側
24 接合處施作CCP止水樁，僅做補強式密合。貴公司（指猛揮
25 公司）另有配合工程，乃打除上述舊有連續壁，基於新舊交
26 接連續壁，僅作CCP短暫性補充止水，無法承受怪手破碎機
27 衝擊振動。本公司以口頭說明，並無法取得實際改善，故上
28 次破碎嚴重發生漏水，本公司以合作精神，自僱工灌漿多
29 日，今已完全止水，尚請貴公司更改局部手工打除，免除工
30 程困惱等語，經猛揮公司於同年月16日收受（100年1月31日
31 鑑定報告第34頁），可見已提醒猛揮公司所使用之「以破碎

機打除連續壁」之工法造成新舊連續壁交接處漏水，希望猛揮公司改用「手工打除」之工法，以免再發生漏水情事。然猛揮公司為甲級營造廠（見原審卷(四)第216頁登記資料），其負責之人員均應有相當之專業智識及技術，對此缺失未本於其專業知識及技術予以改善及防範未然。又前述猛揮公司分包商華立公司發給猛揮公司警示之簡便行文表，其「收文」戳記為猛揮公司所不爭執其真正（100年1月31日鑑定報告書第34頁），非由個人簽收，又依常理，要將原使用之「以破碎機打除連續壁」之工法改用「手工打除」之工法，自影響猛揮公司之成本及須另僱用施工人員，惟於接到華立公司之警示後，對於若未改變施工工法將會有嚴重後果，應已知悉，而仍未改變。又依猛揮公司辯稱其所採工法符合契約之要求乙情（見下述），益見其於接到華立公司之警示後仍繼續採用原工法施工。則依前述說明（2.），猛揮公司之過失，自應依民法第184條第1項前段負法人本身之侵權行為責任，應堪認定。故被上訴人主張：猛揮公司應依民法第184條第1項前段負法人之侵權行為責任等語，應屬有據。

(2)猛揮公司雖抗辯：上訴人施工前已提出施工計畫書，且經監造單位審核同意，並獲業主(即鐵道局)備查，方進行施工。伊採CCP工法確實符合施工規範要求，且從檢驗數據標準亦符合，鑑定報告結論有誤。又業主遲未配合高雄捷運局變更需求，至系爭事故發生後始變更設計程序，致使施工現場因遭遇雨季而發生事故，故不可歸責於上訴人。且倘監造單位就施工計畫書審核不實，亦屬應可歸責於參加人云云（見本院卷(五)第345、351頁）。惟鑑定結果已認定就近接施工震動因素而言，施工振動引致事故之發生關聯性，可歸責於猛揮公司，系爭工區於系爭事故發生前即有類似滲水漏砂之現象，猛揮公司未盡責防範，於施工管理上明顯欠缺周延，如前所述，有100年1月31日鑑定報告（見外放鑑定報告第24至25頁、31頁）及大地技師公會103年函在卷可證（函文第23頁，本院上字卷(三)第180至197頁），而鑑定結論亦屬可採已

01 如前述。又經參加人聲請本院（更二審）再次委請大地技師
02 公會鑑定，亦公會出具111年9月26日（109）華大地鑑字第2
03 4號鑑定報告（外放，下稱111年鑑定報告）可稽，鑑定結果
04 謂：施工規範並未明定工法，惟從其相關規定，判斷應屬雙
05 管工法之JSG。聯合大地公司當時對猛揮公司高壓止水樁施
06 工計畫是否以工法類型加以審核，目前已無資料可稽，雖審
07 查結論為合格，然審核施工計畫過程是否依高壓止水樁CCP
08 或JCG工法類型加以判核並無紀錄，參以聯合大地公司，已
09 行文相關資料已逾銷毀年限，自無法憑兩造及參加人提供資
10 料研判有無錯誤審查通過猛揮公司CCP施工計畫，讓其施工
11 等語（見111年鑑定報告第22頁），猛揮公司此部分抗辯，
12 應屬無據。猛揮公司又抗辯：鐵道局於其招標工項、單價係
13 以重機械打除連續壁工法之價格而為發包，工項上僅載明
14 「鋼筋混凝土敲除與清除」，未明示或限制包商須以何工法
15 為之，經鐵道局委任負責監造部分之聯合大地工程顧問有限
16 公司承辦人即證人曾慶恆證實：圖面未說明何種方式破碎，
17 猛揮公司有依照圖面把該破碎的地方破碎及當時聯合大地並
18 無任何指示猛揮公司採取的破碎方式（即以怪手破碎方
19 式），並施工品質的要求等語（見本院上字卷(二)第62頁），
20 可知伊並無過失云云。是以，猛揮公司無非係以怪手破碎方
21 式施工，符合其與鐵道局間契約之要求，係依約履行，抗辯
22 並無過失乙節。惟查，鐵道局於其招標工項、單價如後述固
23 係以重機械打除連續壁工法之價格發包，惟設計人即參加人
24 就系爭設計並未於圖說上特別記載採何工法為乙字型連續壁
25 之鑿除，有鑑定報告可佐（第一次鑑定報告，見原審卷(三)第
26 287 頁）。且鐵道局就其工項亦僅載明「鋼筋混凝土敲除與
27 清除」，其並未明示或限制包商須以何工法為之，再參以其
28 相關之施工規範亦已訂明「開挖施工之祛水作業應避免降低
29 鄰近地區之地下水位而影響鄰近結構物之安全」、「工程附
30 近之各項設施、構造物與設備，承包商應採適當方法保護
31 之」、「連續壁因灌注不良有漏水之可能位置，須於地基開

01 挖前先行補救處理，地開挖後，接合部位或其他牆面發生漏
02 水現象，須立即修補」等語（見原審卷(四)第232至235頁），
03 且其分包商華立公司已於事故發生前之一個半月發文警示，
04 猛揮公司仍未本於其專業知識及技術採取適當之防範改善措
05 施，以避免結果之發生，猛揮公司所辯：並無過失或不負侵
06 權行為責任云云，自不足採。

07 5.鐵道局之過失部分：

08 (1)鐵道局負責我國重大鐵路改建工程之綜合規劃、設計與施工
09 等，其下轄有規劃組負責「工程綜合規劃、用地取得、管考
10 等業務」、工務組負責「各項工程計畫路線、土木、建築工
11 程預算之編審、監造、進度控制及驗收等業務」、工管組負
12 責「各項工程計畫採購發包、履約管理、材料管理、工程合
13 約之修訂及管理、品保安衛之管理等業務。」，有其組織架
14 構表及業務職掌卷可稽（見本院更一審卷(一)第136、137
15 頁）。基此，可知鐵道局有能力進行系爭連續壁之安全規
16 劃、設計及預算編列。

17 (2)承前所述，鐵道局委由參加人所為系爭工程之設計，其中有
18 關「屬非鋼筋結構聯結的新舊連續壁接頭，採施作三支高壓
19 噴射水泥止水樁作為止水措施之補強工法，其防滲漏水機制
20 咸屬不足」，已為上述。而對於連續壁打除，均有不得以大
21 型破碎機具施作之規範，以避免發生鄰損或對於壁體結構完
22 整性影響，如內政部建築研究所發行之「建築工程地下連續
23 壁施工技術參考規範與解說」第8-2、8-3頁有關「壁頂與空
24 打段之處理」、「解說」內所述即明（見本院上字卷(四)第18
25 至22頁）。因此，系爭工程設計單位於本案就Z字型連續壁
26 鑿除之特殊工程，基於設計施工安全之考量，有責於圖說、
27 施工規範中特定其機具與施工法，並於工程預算中編列合宜
28 之對價，且於合約內相關條款囑明規範始盡己之義務，惟鐵
29 道局就此部分係以「鋼筋混凝土敲除與清除（每立方米單價
30 960元）」發包，此有施工預算明細表在卷可稽（見原審卷
31 (四)第247頁），以此單價對照猛揮公司就系爭鑿除工程所採

01 「油壓劈裂」工法之單價即每立方米11,700元，有工程單在
02 卷可證（見原審卷(四)第248頁），足見實質係以重機械打除
03 連續壁工法之價格發包，圖說、施工規範中雖未明列特定之
04 機具與施工法，既未於工程預算中編列採低振動工法之合宜
05 對價，自應就承商以其單價採行相對應工法所可能產生之風
06 險為更高之注意與規範。然鐵道局怠於促使承攬人之猛揮公
07 司在執行該承攬事項時應選擇適當之鑿除工法或為必要之工
08 安防範措施，致造成系爭災損而不法侵害高鐵公司及三菱重
09 工之權利，自有過失。又鐵道局固為國家機關，依前述其組
10 織架構表及職掌說明，可見其工程預算須經機電組、工務組
11 及主計室核決，工程設計則須經機電組、工管組、工務組、
12 規劃組及總工程司等核決，是其內部作業即已須由多單位集
13 體決定，參諸前揭說明（最高法院108年度台上字第2035號
14 判決意旨），其得統合內部單位及人員之意思與活動，為其
15 自己之團體意思及行為，對於非屬其公務員行使公權力之私
16 經濟活動，自得依民法第184條第1項前段負法人本身之侵權
17 行為責任。故鐵道局抗辯：伊並非法人，不構成民法第184
18 條法人侵權行為責任云云，委無可採。基此，被上訴人主張
19 鐵道局依民法第185條第1項前段規定，應與承攬人猛揮公司
20 共同負侵權行為損害賠償責任，應屬有據。至於被上訴人主
21 張鐵道局之行為亦屬同條第2 項規定侵權行為及備位主張依
22 民法第189條規定請求乙節，而被上訴人主張鐵道局依民法
23 第184條第1項前段規定應負侵權行為責任既為有理由，則其
24 他併為主張即無庸審酌論述。

25 (3)然鐵道局抗辯：依鑑定意見，參加人就防水樁之設計無瑕
26 疵，有防漏滲水之功效，則伊就系爭災損無須負擔賠償責
27 任，固援引第二次鑑定報告為證（外放鑑定報告書第32頁、
28 第58頁）。惟大地技師公會103年函已說明：縱使高壓噴射
29 水泥樁施作之強度、透水係數及樁徑皆符合設計圖說及施工
30 規範所編，在該等施工環境而未有特別之設計考量，亦難保
31 近接施工引致高能高頻振動，斷然不會影響高壓噴射水泥樁

01 止水功能；設計單位因應系爭工程特殊連續壁設計，應考量
02 後續施工對非結構連結連續壁接頭之影響，評估鑿除整道連
03 續壁鋼筋混凝土對於連續壁接頭止水功效之破壞及風險，設
04 計階段於圖說規範必要之施工法，以及配合編列合宜之工程
05 預算，而非僅於施工規範上羅列責任施工聲明據此排除設計
06 責任等語（見103年函第9、21頁即本院上字卷(三)第185、191
07 頁），足見縱猛揮公司按圖施作，系爭止水樁之設計仍有疏
08 失，111年鑑定報告書鑑定分析亦無變更上開認定。再參酌
09 鐵道局就新舊連續壁之敲除未編列合適預算、未限制敲除工
10 法，亦為造成系爭事故發生之原因（見第100年1月31日鑑定
11 報告書第4頁、103年函第12、13、21、26頁），及佐以103
12 年函及111年鑑定報告均認系爭止水樁並無參加人主張於開
13 挖階段初期即已遭到損害情事（103年函第4頁、111年鑑定
14 報告第65、66頁）以觀，堪認鐵道局就系爭災損仍須負擔賠
15 償責任，故鐵道局此部分抗辯，自無可採。至於鐵道局抗
16 辯：對於猛揮營造工程施作，無定作及指示之過失，自無構
17 成民法第189條但書之定作人責任云云；承前所述，鐵道局
18 依其職權並轄下各有之工程管理人員之編制，應係屬工程之
19 專責機構而非無此智識之人，自仍應依民法第184條第1項前
20 段規定應負侵權行為責任，且鐵道局怠於促使承攬人之猛揮
21 公司在執行該承攬事項時應選擇適當之鑿除工法或為必要之
22 工安防範措施，應屬有定作及指示之過失，已如前述，則鐵
23 道局此部分抗辯，應屬無據，被上訴人備位依民法第189條
24 規定主張鐵道局有定作及指示有過失乙節，應可採信。

25 (4)至鐵道局另抗辯：伊並非系爭工程之設計及施作之主體，僅
26 係一般之定作人，已於契約明確指示參加人應依其專業知識
27 盡其注意義務為系爭工程之設計，並於契約中及施工規範要
28 求猛揮公司於施工時應盡鄰地防免義務，其施工不當所致之
29 損害，概應由猛揮公司自行負責賠償，定作或指示並無怠於
30 注意之過失，系爭災損與伊無關云云。惟此約定或規範均係
31 其等內部間之契約關係，而與鄰地之第三人即高鐵公司無

01 涉，依契約相對性，鐵道局不得執上開約款對抗被上訴人，
02 故鐵道局此部分抗辯，尚不足採。

03 6.上訴人對上開鑑定結果固有諸多質疑，業經鑑定機關大地技
04 師公會補充說明，原審詳加審認鑑定報告所述無訛（如原判
05 決第16頁至21頁(3)部分），本院就此之法律上意見與之相
06 同，依民事訴訟法第454條第2項前段規定引用之，不再贅
07 述。

08 7.參加人前於本院對鑑定報告之質疑，亦經大地技師公會以10
09 3年1月23日（103）華大地技字第1030062號函詳加說明（本
10 院上字卷(三)第180至197頁，即103年函），茲簡略說明如
11 下：

12 ①高鐵側增設鋼板樁及扶壁之保護措施，與本事故之發生無
13 直接關連；如不考慮敲除舊連續壁引致之施工振動因素
14 時，原設計之止水樁尚可符合開挖安全要求，但原設計並
15 未考量連續壁敲除外力震動影響，亦無圖說規範連續壁敲
16 除工法，則系爭工程連續壁接頭止水設計即有檢討空間。

17 ②本事故發生位置之二道連續壁體為不同時期分開施工，通
18 常接頭處無法平整順接，而有參加人所稱之「破洞」、
19 「連續壁包泥」之情事發生，而連續壁接頭止水設計即為
20 因應該類情事，防止接頭處滲水湧砂之手段。因此，不同
21 時期連續壁施工所形成之不連續面現象，並非造成系爭工
22 程事故之原因。

23 ③根據事證資料及施工照片顯示，旨述斜撐於R16車站連續
24 壁敲除期間仍有支撐尚未拆除，並無參加人所指稱「R16
25 車站之斜撐並未配合高鐵附屬事業大樓逐階開挖逐階拆
26 除，而於高鐵附屬事業大樓第一階開挖後即拆除」之情
27 事，即無連續壁開裂等情。

28 ④鑑定報告第33頁之「圍令無背填」與「地錨遲施預力」記
29 載，實屬施工管理不當事件，惟無直接證據顯示旨述事件
30 之影響與本事故有直接因果關係。

31 ⑤系爭工程的确共有四處與本事故類同之新舊連續壁接頭處

理，惟其他三處標的，並不像本事故新舊連續壁接頭於完成後，必須將高雄捷運R16車站既存之Z字型連續壁全面破除，而有後續施工環境迥異之情事，不宜一概而論。

⑥業界於連續壁之單元接頭有鋼筋連結，接頭於同一時期施工，接頭容易清洗乾淨，但因設計者仍擔心連續壁接頭施工不良，於連續壁接頭常設計樁徑30cm或35cm之CCP止水樁，作為預防性止水樁。本事故地點之情況與之不同。

⑦鑑定過程並未見到監造單位之紀錄。但系爭工程土方開挖至最終開挖面之第一時間，新舊連續壁接頭處並未有滲水致使湧砂情事，與其他新舊連續壁接頭處之情況相同，並無事故發生，高壓噴射止水樁顯已達其預期功能，而符合設計圖說及規範之要求。

⑧扶壁設計對於連續壁體變位減輕，自有其貢獻，但與本件事故之發生並無直接關係。

⑨本件事故之發生與增設鋼板樁之設計無直接關連。

⑩鑑定過程已檢視連續壁高鐵側增設鋼板樁相關圖說，本事故發生時系爭工程已開挖至最終開挖面，系爭工程土方開挖至最終開挖面之第一時間，新舊連續壁接頭處並未有滲水湧砂情事，顯見本事故之發生與高鐵側增設鋼板樁設計之保護措施並無直接關連。

⑪如採無震動方式進行鑿除連續壁，可能得避免本事故發生

⑫系爭工程連續壁接頭既為不同時期分開施工，其間並無鋼筋形成結構連結，施工接頭處無法平整順接，接頭處僅以三支高壓噴射水泥止水樁作為止水措施，既未考量連續壁敲除外力震動影響，亦無圖說規範連續壁敲除工法。在設計圖說未規範限制利用低（或無）振動方式鑿除舊連續壁之狀況下，新舊連續壁接頭處之止水設計應有更謹慎之積極性考量，始符受任人之注意義務。

⑬R16車站斜撐並無先行拆除之情事

⑭一般連續壁建築工程施工，對於連續壁澆置後劣質混凝土打除，均有不得以大型破碎機具施作之相關規範，以避免

發生鄰損或對於壁體結構完整性影響。

- ⑮高壓噴射水泥樁之強度、透水係數、樁徑與事故肇發顯無直接因果關係。其餘有關參加人編列預算有無疏失部分，尚與本件無直接關係，不再贅述。

8.參加人前於本院聲請大地技師公會再次鑑定，亦有大地技師公會111年11月30日函覆111年鑑定報告（本院卷(五)第227至229頁，外放鑑定報告書）可稽，茲簡略說明如下：

- ①施工規範第02245章相關規定，應屬雙重管之JSG工法。單管工法之CCP與雙重管工法之JSG機具差異主要在於JSG工法增加了空氣壓縮機設備，該壓縮機必須具備一定功率和吐出壓力，能在噴射硬化漿液時噴出壓縮空氣增加切削能力。

- ②依猛揮公司提出文件及說明，以及協力廠商華立公司CCP施作位置圖，猛揮公司實際施作者為「單管工法之CCP」。

- ③施工計劃並未列出設計圖說施工規範要求之壓縮空氣相關設備。綜合猛揮公司自述及檢送施工計畫部分內容，猛揮公司提送之施工計畫書為「單管工法CCP止水樁」施工計畫。

- ④聯合大地公司於93年12月10至19日間曾審核猛揮公司高壓止水樁施工計畫，雖審核過程紀錄闕如，但審查結論為合格。聯合大地公司於審核施工計畫過程，是否依高壓止水樁CCP或JSG工法類型加以判核，並無紀錄可稽。聯合大地公司雖為系爭工程之監造單位，但並非本件當事人，且聯合大地公司於110年10月19日函知鐵道局南部工程處，說明「交本件於98.07.17驗收結案，已結案逾12年，相關資料已達銷毀年限皆已銷毀。」，本公會無法僅憑目前本案四方當事人所提供資料而確切研判「聯合大地公司有無錯誤審查通過猛揮公司之單管工法CCP止水樁施工計畫，並讓其施工之事實」。

- ⑤系爭工程新舊連續壁接頭處理，防止二連續壁間的地下水

01 自接頭流入附屬事業大樓地下工程區內為設計應考量之重
02 點。世曦公司設計三支 $\phi 60\text{cm}$ 高壓噴射止水樁，樁心間距
03 離45cm呈正三角形配置，樁體彼此交疊，屬於如（附件F
04 之F-6-(A)頁）之基本配置，此種配置尚可視為在土壤中
05 改良所採之雙排配置。

06 ⑥系爭工程A區高壓止水樁施工紀錄中並無樁徑、施工後樁
07 體強度與透水係數等紀錄。

08 ⑦猛揮公司進行舊連續壁敲除作業前，系爭新、舊連續壁圍
09 築範圍內之土層在開鑿期間，甚至開鑿到最終開挖面階
10 段，全程尚無發生滲水或漏水之情事，合理研判，系爭止
11 水樁尚足以達防滲漏水之功效。

12 ⑧當不考慮舊有連續壁敲除引致振動影響時，原設計之止水
13 樁尚可符合開挖安全要求。

14 ⑨猛揮公司有無根據系爭工程之施工規範第02245章.03節，
15 改良效果之要求，對止水樁改良成果進行「效果檢驗」？
16 鑑定單位並未收得該項效果檢驗結果或報告，未能確認是
17 否有該效果檢驗。

18 ⑩系爭工程於開挖或拆除舊有連續壁時，尚符合設計圖說逐
19 階開挖逐階拆除之要求。

20 ⑪止水樁於開挖階段初期（前述第一階段開挖及支撐架設，
21 且拆除R16車站斜撐之施工期間），尚無遭到損害情事。

22 ⑫採用AH-6鑽孔地層資料研判系爭工程事故滲水原因時，應
23 與引用AH-9鑽孔地質資料研判結果一致，尚屬合理。

24 ⑬參加人之設計服務內容，並無審核上訴人猛揮公司為承攬
25 廠商之「施工圖」權限及義務。

26 ⑭參加人世曦公司因僅有其未善盡最大注意責任於詳加敘明
27 合約內相關條款，而所承擔系爭事故發生的「稍有疏忽」
28 之10%責任比例為上限。

29 9.鐵道局抗辯：地質改良工程全部於嗣後始完成，及被上訴人
30 迄今未提出S295土木標之驗收結算證明及其點交驗收具體日
31 期為由，事故地點之地下工作物於系爭事故發生時，尚未取

得所有權，被上訴人無法證明高鐵公司已取得工作物、設備所有權，高鐵公司並未受有何損害云云。惟查，系爭事故造成三菱重工所有核心系統損害（即架空電桿傾斜，因此將兩條電纜線移除及重新架設），為兩造所不爭執，應堪認定。高鐵公司則受有電纜槽、軌道及其下方土地改良工作物之損害，而高鐵軌道之施作順序為高鐵公司軌道工程施工順序為：(1)土木標廠商（TCJV）進行土木工程（整地及地改等）、(2)軌道標廠商（TSTJV）進行軌道工程之施作、(3)核心系統工程廠商進行核心系統（例如號誌等）之架設及施作。依高鐵公司與軌道標廠商契約一般條款第20.1條約定，業主核發實質完工證明，照管責任即移轉予業主。系爭事故所在地軌道於94年1月14日核發實質完工證明（見本院上字卷(三)第12頁），最後一節於94年7月5日核發實質完工證明（見本院上字卷(三)第30頁），足認於系爭事故發生時，高鐵公司已取得該部分軌道及地下工作物之交付。基此，因系爭事故造成高鐵公司左營車站地質沉陷，損壞原已完成之地改工作，且造成之地質沉陷而需就沉陷區重新進行地質改良，由高鐵公司委由承包商進行沉陷區之地質改良及相關受損土木設備修復，以及將已鋪設完成之軌道設備移除及將設備重新安裝，而受有損害（如下述(二)3.(1)(2)(3)）。況上訴人對於高鐵軌道之施作順序、軌道及電纜槽之損害，並不爭執。顯見如地下改良工程尚未施作，自無施作上方軌道之可能。是軌道既已施作完成並交付高鐵公司，則被上訴人主張軌道下方之地下工作物已完成並交付，核與前述施工順序相符，堪予採信。且地下改良工程並無全體一體性而不得獨立存在之性質，系爭事故地點部分之地質改良工程一旦施作完成，即可視之為一地下工作物，由高鐵公司取得該部分所有權，並不因其他地區之地質改良工程未完成而受影響甚明。約言之，鐵道局、猛揮公司已因上開行為不法侵害高鐵公司地下工作物之所有權，致高鐵公司受有損害，該當於民法第184條第1項前段之構成要件，應負損害賠償責任，則其等抗辯：

01 高鐵公司僅受有承包商未能履約之給付利益（履行利益），
02 其無民法第184條第1項前段之侵權行為損害賠償請求權云
03 云，為不可採。

04 10.參加人固抗辯：日商華大成營造工程股份有限公司台灣分公
05 司（下稱華大成公司）之回函可證明高鐵公司於事故發生
06 時，並未取得所有權云云。惟查，華大成公司函（見本院更
07 一審卷(二)第225頁）記載：「(一)本公司確曾與大陸工程公司
08 聯合承攬台灣高鐵S295標左營車站新建工程。(二)該工程已於
09 2005年10月31日經業主認定實質完工．．．」，且大陸工程
10 公司亦陳報稱：「陳報人（指大陸工程公司）與華大成公司
11 聯合承攬台灣高鐵S295標左營車站新建工程，軌道工程非屬
12 承攬範圍．．．」（見本院更一審卷(二)第224頁），足見華大成
13 公司所稱之實質完工係指左營車站本體之實質完工，而非指
14 軌道區域之實質完工，而與本件爭議無關，尚難憑此即認系
15 爭工程於系爭事故發生時並未實質完工。

16 11.綜上所述，上訴人所提出之上開質疑均已經鑑定單位詳為說
17 明不採之理由，本院斟酌結果認鑑定單位之鑑定結果應為可
18 取。故系爭災損之發生原因，仍應如前所述。

19 (二)被上訴人主張依債權讓與及保險代位法律關係，請求上訴人
20 連帶負侵權行為損害賠償責任，有無理由？若有，被上訴人
21 得請求之金額為多少？

22 被上訴人主張依債權讓與及保險代位法律關係請求（按：優
23 先主張債權讓與法律關係，見本院卷(五)第478頁）。經查：

24 1.按在財產保險，被保險人因保險人應負保險責任之損失發
25 生，對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付保險
26 金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權，此觀保險
27 法第53條第1項前段規定自明。此項保險人之代位權，係債
28 權之法定移轉，不待被保險人另為債權讓與之表示，此與民
29 法第294條規定之債權讓與，係基於法律行為（準物權行
30 為），非經讓與人或受讓人通知債務人，對於債務人不生效
31 力者不同。又按損害賠償，祇應填補被害人實際損害，保險

01 人代位被保險人請求損害賠償時，法院應調查被保險人實際
02 所受之損失，如其實際損害額超過或等於保險人已給付之保
03 險金額，保險人得就其給付保險金額之範圍，代位被保險人
04 請求賠償；如其實際損害額小於保險人給付之保險金額，保
05 險人所得代位請求賠償者，應以該損害額為限，此為保險法
06 上利得禁止原則之強行規定，倘依保險法代位規定為請求，
07 應受前述保險法第53條第1項規定之適用，倘保險人依民法
08 債權讓與規定為請求，其請求逾保險金給付部分，亦有違前
09 述利得禁止原則（最高法院106年度台上字第439號民事判決
10 要旨參照）。依民事訴訟法第478第4項規定，本院即應以該
11 院發回廢棄理由所持之法律上判斷為本件判決基礎。

12 2.承前所述，上訴人就系爭災損之發生各有如前之過失，上訴
13 人應對高鐵公司、三菱重工負侵權行為之損害賠償責任，已
14 如上述，而高鐵公司、三菱重工就其因系爭災損所受之損
15 害，各於96年12月19日、同年月26日簽署債權讓與證明書及
16 債權讓與書而將因系爭事故所生之請求權全部讓與被上訴
17 人，被上訴人則併以起訴狀繕本之送達為債權讓與之通知，
18 為兩造所不爭執；則被上訴人自得就高鐵公司、三菱重工公
19 司請求權暨應有之範圍對上訴人主張賠償。而被上訴人就系
20 爭事故，分別於96年12月21日、99年7月12日各匯款500萬
21 元、1,250萬元與高鐵公司，於97年6月27日賠付三菱重工90
22 萬元，合計1,840萬元，為兩造不爭執，堪予認定。

23 3.系爭事故所受損害業已修復，為兩造所不爭執，就高鐵公
24 司、三菱重工實際支出費用為何？茲就被上訴人主張說明如
25 下：

26 (1)沉陷區域地質改良及相關受損土木設備修復等相關費用：

27 被上訴人主張：因系爭事故造成高鐵公司左營車站地質沉
28 陷，損壞原已完成之地改工作，高鐵公司就此委由原S295土
29 木標承包商TCJV，進行沉陷區之地質改良及相關受損土木設
30 備修復。TCJV就本項改良及修復等工作，伊原請求2,713萬
31 6,622元，有被上訴人提出公證人羅便士保險公司96年12月1

01 0日報告及中文節譯本在卷可稽（見本院更一卷(二)第22至27
02 頁、第28至29頁），及主張：後經TCJV同意將上開費用調整
03 為1,939萬7,579元等語，亦據提出修復款項資料為證（見本
04 院上字卷(二)第141至188頁）。被上訴人又主張：就上開1,93
05 9萬7,579元之給付，高鐵公司係分批於各期工程款中與各期
06 未付工程款一併給付，經羅便士保險公司理算後，認上開費
07 用均屬合理，剔除非理賠範圍之加值稅，建議就該部分應理
08 賠數額為1,847萬3,885元，亦據提出高鐵公司就S295第38至
09 43期、第48期計價款資料為證（見本院卷(六)第25至79頁、更
10 一卷(二)第22至27頁、第28至29頁）。而大地技師公會鑑定亦
11 認此部分費用以1,448萬5,696元為合理（見外放101年6月26
12 日鑑定報告第41頁）。

13 (2)沉陷區域鋪設完成之軌道移除及重新安裝之費用：

14 被上訴人主張：因系爭事故之發生造成地質沉陷而需就沉陷
15 區重新進行地質改良，故必須將已鋪設完成之軌道設備移
16 除，待地質改良後，再行將相關設備重新安裝，高鐵公司此
17 部份之工程係委託原T240軌道標承商TSTJV進行，TSTJV原向
18 高鐵公司請求4,434萬1,736元。經協商，TSTJV原同意將求
19 數額調整為1,551萬2,228元，亦據提出TSTJV向高鐵公司請
20 求工程修復款項及資料及羅便士保險公司96年12月10日報告
21 及中文節譯本在卷可稽（見本院上字卷(二)第189至366頁、本
22 院更一卷(二)第22至29頁），被上訴人又主張：然因高鐵公司
23 要求TSTJV將該費用降為744萬9,839元遭TSTJV拒絕，TSTJV
24 最終仍堅持就本件工程請求4,434萬1,736元。由於本部分之
25 修復、重置等費用數額於被上訴人於96年12月提起本件訴訟
26 時，高鐵公司尚未與TSTJV達成協議，羅便士保險公司就該
27 部分之損失亦尚未正式進行理算，惟當時羅便士保險公司建
28 議伊就該項理賠至少應保留744萬9,839元。嗣高鐵公司於99
29 年6月14日與TSTJV就其等間之相關工程款項達成協議，其
30 中，就系爭事故所造成之損害，同意調整為1,205萬8,170元
31 乙節，亦據提出高鐵公司與TSTJV於00年0月間及同年月14日

就未付工程款協議資料在卷可稽（見本院更一卷(二)第81至82頁、見本院卷(六)第81至85頁、第385至388頁）。大地技師公會鑑定結果認此部分之費用以819萬3,469元為合理（見外放101年6月26日補充鑑定報告42頁），高鐵公司並已於99年12月給付完畢，核與提出付款資料在卷相符，應堪認定（按：高鐵公司與TSTJV於99年10月5日簽立協議書，確認所有T240工程應給付金額為55億2,183萬5,037元〈包含系爭事故所造成之損害修復金額1,205萬8,170元及其他未付工程款總計6,480萬元〉，經扣除高鐵公司前已給付54億9,319萬5,229元後，尚有2,863萬9,808元未給付，高鐵公司於00年00月間給付該筆款項，TSTJV之主力三菱重工則於99年12月17日開立金額為2,863萬9,808元之發票予高鐵公司，見本院卷(六)第87至95頁）。

(3)核心系統之損害：

被上訴人主張：因系爭事故之發生，致三菱重工已施作完成之架空電纜發生傾斜損害，需將架空電纜重新布設，三菱重工向伊請求理賠支出費用314萬2,664元等語，業據提出修復單據及資料為據（見本院上字卷(二)第189至366頁）。又經羅便士保險公司理算結果，認以159萬9,446元為合理（見原審卷(一)第293至298頁），而台北市土木技師公會認此部分費用以159萬2,086元為合理乙節，有臺北市土木技師公會101年8月21日函文可稽（見原審卷(四)第129頁，外放鑑定書），應予認定。

(4)上訴人雖否認被上訴人上開主張實際修復受損金額屬實，然除未提出其他佐證外，本院審酌被上訴人於本院（更二審）審理時業已提出前述修復單據及資料為證，再參以上開主張修復金額與公會鑑定金額以及羅便士保險公司理算金額亦相近，則前述修復單據及資料應非臨訟造假，堪可採信，上訴人空言否認，自難逕採為不利於被上訴人之認定。

4.綜上，被上訴人就系爭事故，業已賠付1,840萬元與高鐵公司（1750萬元）、三菱重工（90萬元），均未逾二公司實際

修復金額總計3,459萬8,413元（前述3.(1)(2)及4.(3)總和），堪認前述實際損害額超過保險人即被上訴人已給付之保險金額1,840萬元，則被上訴人既已受讓高鐵公司、三菱重工對上訴人之損害賠償請求權，於保險給付範圍內依債權讓與法律關係自可對上訴人主張連帶賠償，而富邦公司、新光公司及國泰公司之被合併人東泰公司、明台公司之前手日商三井住友產險公司係分別以70%、15%、10%、5%之比例共同承保台灣高鐵之設計、採購、施工、試車、試運轉、維護及所有相關並附屬工程事項等工程之營造工程險及第三人責任險，於此可分之給付既已按上開比例而為分別請求各該部分，以此計算結果，富邦公司、新光公司、國泰公司、明台公司各自可得請求之金額即分為1,288萬元、276萬元、184萬元、92萬元。至於被上訴人主張依債權讓與法律關係，不受保險法第53條保險代位須以賠償金額為限之限制，伊得以受讓之債權金額（即2427萬1251元，理賠金額為1840萬元）向上訴人為本件請求云云（見本院卷(五)第478至479頁）；惟依前揭說明，倘保險人依債權讓與規定為請求，其請求逾保險金給付部分，亦有違利得禁止原則，故被上訴人此部分主張，亦屬無據。

(三)被上訴人之損害賠償請求權是否業已罹於時效而告消滅？

1.按民法第197條第1項規定：『因侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起，2年間不行使而消滅。自有侵權行為時起，逾10年者亦同』。該條項所稱『自請求權人知有損害時起』之主觀『知』的條件，如係一次之加害行為，致他人於損害後尚不斷發生後續性之損害，該損害為屬不可分（質之累積），或為一侵害狀態之繼續延續者，應分別以被害人知悉損害程度呈現底定（損害顯在化）或不法侵害之行為終了時起算其時效（最高法院94年度台上字第148號裁判意旨）。查系爭事故之發生與搶救經過，經大地技師公會依全部卷證資料，詳述為「於00年0月0日下午約3時30分，事發當日下午約5時50分時，開挖基地內

於本事故角隅處即湧入及堆置大量細砂，顯見於事故發生後第一時間並無法有效將湧砂阻絕，時至7月10日晚上約1時，本事故角隅處方才不再發現滲漏出水帶砂的狀況。自本事故7月6日發生至7月10日為止，此段期間因水滲漏帶出土壤顆粒，可能因漏水湧砂範圍較大且發生位置在開挖底面上方2~3m，故無法於事故發生後立即妥善因應處理，由本事故角隅處湧入及堆置大量細砂之量體可合理推判，其對#6號及#7號軌道之損害影響應難以避免」等語，有100年1月31日鑑定報告（第86至87頁）及猛揮公司委請大地技師公會鑑定之報告在卷可證（見97年9月10日（97）省大地鑑字第03號鑑定報告書〈即第一份鑑定報告〉第15頁、原審卷(二)第208頁），是系爭災損雖係於00年0月0日下午即為發生，惟該事故於當天經緊急搶修後並無法有效將湧砂阻絕，其係至7月10日始未再發生繼續滲漏現象而完成本次災害之搶修，則在該區域內因漏水湧沙導致地層下陷所生之損害，自應係至該時始呈現底定（損害顯在化），以系爭災損係一侵害狀態之繼續延續，且受損者為整個下陷區域內附著於地層之各相關者，非至滲漏出水帶砂停止，與該地層俱連所應回復原狀之狀態即無法確定，則依上開說明，受害人高鐵公司、三菱重工對侵權人之猛揮公司所有之損害賠償請求權，其時效自應由其等可得知悉該損害已底定之時應為94年7月10日起算始符公允，否則如謂受害人為緊急搶修都已來不及之事發當時，且該區域地層下陷亦尚未停止之前，即認其請求權已係可為請求之時，顯違於現實且失衡平，故高鐵公司、三菱重工對猛揮公司所有之損害賠償請求權，其時效即應由94年7月10日而非7月6日起算，基此，其末日即應為96年7月9日甚明。

2. 查高鐵公司就系爭事件於96年6月22日發函通知鐵道局、猛揮公司為損害賠償之請求，鐵道局南部工程處於7月6日以函轉猛揮公司處理回覆，猛揮公司（收到請求函件部分為96年6月25日）即於7月16日函覆高鐵公司，三菱重工則於同月29日以存證信函向鐵道局（寄送址為板橋市○○路000號20

樓，另於7月4日以板橋市縣○○道○段0號20樓為寄送址函知，並由該局於同月5日收受）、猛揮公司為損害賠償請求之通知，鐵道局南部工程處則於7月12日依三菱重工公司7月4日傳真求償來函而函轉猛揮公司依規定處理回覆，猛揮公司（收到請求函件為96年7月2日）則於7月間以存證信函函覆等情，為兩造所不爭執（參不爭執事項(五)），堪予認定。

3. 猛揮公司部分：

高鐵公司、三菱重工就系爭事件係各於96年6月22日、同月29日向猛揮公司為損害賠償請求之通知發函，而猛揮公司則分於6月25日、7月2日收受各該函件，則高鐵公司、三菱重工對猛揮公司各有之損害賠償請求權，依民法第129條規定，其消滅時效於各該請求之通知到達時中斷，以如前述之損害賠償請求權之時效末日為96年7月9日，故其等對猛揮公司之請求權均未罹於時效，又被上訴人於受讓各該債權後，係於96年12月21日提起本訴，為兩造所不爭執。基此，繼受上開損害賠償請求權之被上訴人既已於上開請求通知到達後之6個月內起訴，猛揮公司自無從以時效消滅事由對抗被上訴人。

4. 鐵道局部分：

高鐵公司就系爭事件係於96年6月22日發函通知鐵道局為損害賠償之請求，鐵道局南部工程處則於7月6日以之函轉猛揮公司為處理回覆，而三菱重工則係於同月29日以存證信函向鐵道局通知，經該局於7月4日、5日收受，鐵道局南部工程處則於7月12日依三菱重工7月4日傳真求償來函而函轉猛揮公司依規定處理回覆已如上述，而鐵道局就三菱重工之請求權尚未罹於時效並不爭執（見原審卷(一)第307頁），惟對高鐵公司上開請求函件則抗辯：係於7月6日始行收受而已逾其時效末日云云，惟高鐵公司係於96年6月22日以07台高合發字第01873號函列鐵道局、猛揮公司為正本收受人而為賠償請求，鐵道局「南部工程處」（設高雄市○○區○○路000號）則於7月6日以依高鐵公司07台高合發字第01873號函辦

理為由而發函予猛揮公司請其妥善處理回覆，此有上開二函件在卷可稽（原審卷(一)第247、249頁），而高鐵公司之上開函文雖未載明鐵道局之送達地址，惟其既非以該局南部工程處為正本收受人，且鐵道局之設址亦應甚易查得而為高鐵公司所得知悉，該函理應不致以高雄市為其送達處所，鐵道局南部工程處之以該函文號為據，應係經由總局收發文並為函轉交辦較符現實，而鐵道局係一公家單位，其收文、發交負責單位處理、函轉南部工程處等作業俱有一定流程且需時間，且其南部工程處再以其單位頭銜復為發文，亦俱需負責單位擬稿、上呈核章等行政流程，鐵道局以其南部工程處之發文日期7月6日逕謂為其收文日云云，實違於行政作業流程；且縱認該函確係逕送達予鐵道局南部工程處，惟以址設台南市之猛揮公司就該同時行文之函件係於6月25日即已收受，與一地之隔之高雄市，衡情應不可能晚此甚多，又以南部工程處之該文依上述收發文之正常流程回推，其亦應不可能於7月6日即得同時為收文及發文之作業完畢，鐵道局受高鐵公司之上開請求，應可認定至遲於此日之前即已到達始符情理。基此，高鐵公司對鐵道局之請求權，亦應未逾鐵道局所主張之時效末日即96年7月5日甚明，況高鐵公司對上訴人所有之損害賠償請求權，其消滅時效之末日亦應為96年7月9日，已為上述，則其對鐵道局之請求權自尚未罹於時效，則被上訴人於受讓各該債權後，已於96年12月21日提起本訴，鐵道局自亦無執時效消滅對抗被上訴人。

5. 末按民法第197條第1項規定：「因侵權行為所生之損害賠償請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起，二年間不行使而消滅」。所謂知有損害及賠償義務人之知，係指明知而言。如當事人間就知之時間有所爭執，應由賠償義務人就請求權人知悉在前之事實，負舉證責任（最高法院72年度上字第1428號判決意旨參照）。猛揮公司固另以其於工地現場已架設告示牌明示施工廠商（顏川翔）、工程人員（魏坤雄），高鐵公司已多次召開協調會而對其及鐵道局出席之代

01 表人均有認識，以及被上訴人前曾對伊及受僱人顏川翔、魏
02 坤雄提起侵權行為損害賠償請求訴訟，業經原審法院104年
03 度重訴第55號判決（下稱另案判決）認定被上訴人侵權行為
04 損害賠償請求已罹於時效消滅，伊得援用受僱人時效利益主
05 張時效抗辯云云，參加人亦以：被上訴人迄未對鐵道局實際
06 承辦人員請求損害賠償，此部分請求權已罹於時效而消滅，
07 且被上訴人前曾對伊及伊受僱人彭俊杰提起侵權行為損害賠
08 償請求訴訟，經另案判決被上訴人侵權行為損害賠償請求已
09 罹於時效消滅，伊得援用受僱人時效利益主張時效抗辯云
10 云。惟查，本院係認定上訴人應依民法第184條第1項前段負
11 法人自身侵權行為責任，被上訴人於本院審理時（更二審）
12 並不主張上訴人、參加人各依民法第188條第1項應負僱用人
13 損害賠償責任，如前所述，況且自難僅以顏川翔、魏坤雄、
14 彭俊杰為參與系爭工程之人，即逕認為系爭工程設計及編列
15 預算等有權決定之人，進而推論為實際侵權行為之人；則上
16 訴人、參加人不得援用受僱人時效利益而為時效抗辯。上訴
17 人此部分抗辯，即非可採。

18 6. 至於鐵道局抗辯：被上訴人主張伊就參加人防水設計缺陷督
19 導不周，與參加人共同負連帶侵權行為損害賠償責任，伊得
20 依民法第276條第2項準用同條第1項規定主張援用參加人之
21 時效抗辯云云（見本院卷(六)第191頁）。參加人抗辯：依111
22 年鑑定報告，伊未能促使承包商猛揮公司在執行該項工作時
23 應注意選擇適當鑿除工法或為必要之安全防範措施，故伊對
24 系爭事故仍有「未善盡最大注意義務」之「稍有疏忽」即應
25 與鐵道局共同負侵權行為責任云云（見本院卷(五)第544
26 頁）。惟查，本件被上訴人並未依侵權行為損害賠償法律關
27 係對參加人為請求，且自債權讓與書記載（見原審卷(一)第2
28 0、62頁），高鐵公司、三菱重工對侵權行為人即鐵改局、
29 猛揮公司「及/其他侵權行為人」依法有請求權，及讓與被
30 上訴人乙情，可知「其他侵權行為人」並未特定，足見被上
31 訴人係受讓高鐵公司、三菱重工對上訴人之損害賠償請求權

01 為本件請求，尚難逕認被上訴人受讓高鐵公司、三菱重工對
02 「參加人」之損害賠償請求權（按：被上訴人優先主張債權
03 讓與法律關係向上訴人為本件請求，見本院卷(五)第478
04 頁），況且100年1月31日鑑定報告雖認參加人有設計疏失，
05 然嗣經參加人質疑而就鑑定報告聲請大地技師公會函詢及聲
06 請本院（更二審）再次鑑定，有大地技師公會103年函及111
07 年鑑定報告在卷可按，已如前述，參加人始於本院（更二
08 審）自承依111年鑑定報告應與鐵道局共同負侵權行為損害
09 賠償之責（見本院卷(五)第544頁），以及被上訴人主張猛揮
10 公司與鐵道局各應負法人自身侵權行為損害賠償責任，並未
11 主張參加人應負法人自身侵權行為責任等情以觀，猛揮公司
12 自無從執參加人時效消滅對抗被上訴人。至於參加人是否受
13 鐵道局委任處理事務，誠屬鐵道局與參加人間之契約範疇，
14 不足採為不利於被上訴人之認定。

15 八、綜上所述，被上訴人依債權讓與法律關係，請求上訴人應連
16 帶給付富邦公司、新光公司、國泰公司、明台公司各1,288
17 萬元、276萬元、184萬元、92萬元，及均自96年7月6日起至
18 清償日止，按年息5%計算之利息部分，為有理由，應予准
19 許；逾此部分之請求，為無理由，應予駁回。從而，原審就
20 超過上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，自有未洽，上
21 訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，
22 爰由本院廢棄改判如主文第二項所示。至於上開應准許部
23 分，原審為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴人仍執陳
24 詞，指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應
25 駁回其上訴。

26 九、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證
27 據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不
28 逐一論列，附此敘明。

29 十、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，判決如主
30 文。

31 中 華 民 國 112 年 12 月 20 日

民事第二庭

審判長法官 黃國川

法官 陳宛榆

法官 郭慧珊

以上正本證明與原本無異。

如對本判決上訴，須於判決送達後20日內向本院提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於上訴後20日內向本院提出上訴理由書（均須按他造當事人之人數附繕本）。上訴時應提出委任律師或具有律師資格之人之委任狀，並依附註條文規定辦理。

中 華 民 國 112 年 12 月 20 日

書記官 馬蕙梅

附註：

民事訴訟法第466 條之1：

對於第二審判決上訴，上訴人應委任律師為訴訟代理人，但上訴人或其法定代理人具有律師資格者，不在此限。

上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親，或上訴人為法人、中央或地方機關時，其所屬專任人員具有律師資格並經法院認適當者，亦得為第三審訴訟代理人。

第1 項但書及第2 項情形，應於提起上訴或委任時釋明之。