臺灣高等法院高雄分院民事判決

113年度保險上更三字第1號

上　訴　人　交通部鐵道局（原交通部鐵路改建工程局）

000000000000000000

法定代理人　楊正君

訴訟代理人　林家祺律師

複 代理 人　謝旻桂律師

上　訴　人　猛揮營造股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　陳永昌

訴訟代理人　蘇義洲律師

　　黃郁婷律師

　　林育如律師

參　加　人　台灣世曦工程顧問股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　鄭運鵬

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

000000000000000000

法定代理人　許金泉

被 上訴 人　新光產物保險股份有限公司

000000000000000000

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

000000000000000000

法定代理人　蔡鎮球

被 上訴 人　明台產物保險股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　松延洋介

共　　同

訴訟代理人　范緻齡律師

鍾薰嫻律師

上列當事人間請求侵權行為損害賠償等事件，上訴人對於民國102年1月30日臺灣高雄地方法院98年度保險字第6號第一審判決提起上訴，經最高法院第三次發回更審，本院於115年8月5日言詞辯論終結，判決如下：

主　文

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司連帶給付被上訴人富邦產物保險股份有限公司、新光產物保險股份有限公司、國泰世紀產物保險股份有限公司、明台產物保險股份有限公司各逾新台幣壹仟伍佰貳拾玖萬零捌佰捌拾捌元本息、參佰貳拾柒萬陸仟陸佰壹拾玖元本息、貳佰壹拾捌萬肆仟肆佰壹拾參元本息、壹佰零玖萬貳仟貳佰零柒元本息部分，及該部分假執行之宣告，暨訴訟費用（除確定部分外）之裁判均廢棄。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。其餘上訴駁回。

第一（除確定部分外）、二審訴訟費用及發回前第三審訴訟費用由上訴人連帶負擔十分之九，餘由被上訴人富邦產物保險股份有限公司、新光產物保險股份有限公司、國泰世紀產物保險股份有限公司、明台產物保險股份有限公司各按百分之七十、百分之十五、百分之十、百分之五之比例負擔。參加費用由參加人負擔。

事實及理由

壹、程序部分：

參加人台灣世曦工程顧問股份有限公司（下稱台灣世曦公司）之法定代理人於本院審理中，已由施義芳變更為鄭運鵬，有公司登記證明書在卷可參（見本院卷㈡第73頁至74頁），茲鄭運鵬具狀聲明承受訴訟（見本院卷㈡第71頁至第72頁），合於民事訴訟法第170條、第175條第1項規定，應予准許。

貳、實體部分：

一、被上訴人富邦產物保險股份有限公司、新光產物保險股份有限公司、國泰世紀產物保險股份有限公司【原締約人為東泰

產物保險股份有限公司（下稱東泰公司），嗣東泰公司經合併而消滅】及第一審原告日商三井住友海上火災產物保險股份有限公司【下分稱富邦公司、新光公司、國泰公司、三井住友公司，而三井住友公司嗣由明台產物保險股份有限公司（下稱明台公司）承當訴訟，富邦公司、新光公司、國泰公司及明台公司下合稱富邦公司等4人即被上訴人】主張：伊於民國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（下稱高鐵工程）之營造工程險及第三人責任險，保險期間自89年3月1日起至工程完工之日止。上訴人猛揮營造股份有限公司（下稱猛揮公司）承攬上訴人交通部鐵道局（下稱鐵道局，與猛揮公司合稱鐵道局等2人）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），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，防滲漏水機制不足，而猛揮公司採用高頻高能之重型破碎機具，振動產生震波直接傳遞至連續壁接縫止水樁處，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未注意改善；迨至94年7月6日，承攬訴外人台灣高速鐵路股份有限公司（下稱高鐵公司）左營站施作工程之訴外人日商三菱重工業新幹線工程事務所（下稱三菱重工，與高鐵公司合稱高鐵公司等2人）發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側線軌道、電纜槽及核心系統等設施損壞（下稱系爭事故），鐵道局有設計及監督不週之過失，猛揮公司施工及管理亦有不當，應負共同侵權行為損害賠償責任。高鐵公司因進行地質改良及修復相關受損土木設備、移除與重新安裝沈陷區域鋪設完成之軌道，支出新臺幣（下同）3,145萬5,749元，三菱重工則因架空電桿傾斜導致架空線須重新布設，經核定費用為159萬9,446元，伊已理賠高鐵公司等2人，另受讓其等對鐵道局等2人之全部損害賠償請求權，並以訴狀

繕本之送達為債權讓與之通知等情。爰基於債權讓與或保險代位之法律關係，及依民法第184條第1項前段、第2項、第185條、第189條等規定，求為命鐵道局等2人依序連帶給付富邦公司、新光公司、國泰公司、明台公司1,698萬9,875元、364萬0,688元、242萬7,125元、121萬3,563元，並均自受催告最遲日之翌日即96年7月6日起加付法定遲延利息之判決（被上訴人逾上開請求部分，經原審判決敗訴後，未據提起第二審上訴而確定，不在本院審理範圍）。

二、上訴人則以：

㈠鐵道局：伊就系爭工程之定作或指示並無過失，系爭事故之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，且當時高鐵公司尚未取得地下工作物所有權，其所受損害僅為承包商未能履約之給付利益，非侵權行為保護之客體，被上訴人無從代位或受讓，且其請求權已罹於時效而消滅。

㈡猛揮公司：伊均按鐵道局所提供之設計圖施工，且工程進行中均有鐵道局委請之監造工程單位即訴外人聯合大地工程顧問有限公司在場監督，伊並無過失（於本院已改為不爭執其有被上訴人主張之前開過失，見本院卷㈠第295頁），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之時效利益主張時效抗辯，拒絕給付等語，資為抗辯。

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係，伊係為自己完成承攬工作而進行設計作業，非上訴人之使用人或代理人。又系爭事故發生時，系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濟上之損失，且被上訴人以受讓債權為由對上訴人起訴，應屬訴訟信託行為而屬無效，則自系爭事故發生時即94年7月6日起算2年至96年7月6日止，被上訴人與高鐵公司之侵權行為損害賠償請求權已罹於時效。另伊之設計縱有瑕疵，應與上訴人負共同賠償責任，惟被上訴人對伊之請求權已罹於時效，上訴人得依民法第276條第2項規定，減免1/10之賠償責任等語置辯。

三、原審判決上訴人應連帶給付富邦公司1,698萬9,875元本息、

新光公司364萬0,688元本息、國泰公司242萬7,125元本息、明台公司121萬3,563元本息，並附條件為准、免假執行之宣告，駁回被上訴人其餘之訴及假執行之聲請。上訴人就其敗訴部分提起上訴，經本院前審判決駁回其上訴。嗣上訴人提起上訴，經最高法院第一次廢棄發回，本院更一審審理後仍駁回上訴人之上訴，上訴人提起上訴，經本院更二審判決上訴人部分上訴敗訴，經最高法院第三次廢棄發回，上訴人於本院聲明：㈠原判決不利於上訴人部分廢棄。㈡上開廢棄部分，被上訴人第一審之訴及假執行之聲請均駁回。被上訴人則答辯聲明：上訴駁回。

四、兩造不爭執事項如下：

㈠富邦公司、新光公司、國泰公司及明台公司之前身於90年2月12日分別以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，被保險人為交通部、高鐵公司、交通銀行、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。

㈡系爭事故地點如鑑定報告第84頁所示（長50公尺、寬13公尺），OCS 電桿（TK345+051，座標：東經22度41分16.05秒、北緯120 度18分31.71 秒），坐落於○○區○○段○○段000-00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（下稱鐵工局），高鐵公司為地上權人。鐵道局依交通部之指示，與交通部高速鐵路工程局約定，由鐵道局代辦高鐵附屬事業大樓地下結構工程，委由參加人（其前身為財團法人中華顧問工程司）負責該工程之設計，並發包由猛揮公司承攬該工程之施作。

㈢猛揮公司施作該工程，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，於94年7月6日三菱重工發現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，後高鐵公司就沈陷區域地質改良及相關受損土木設備修復、沈陷區域鋪設完成之軌道移除及重新安裝，計支出6,373萬9,315元；三菱重工則因架空電桿傾斜導致架空線重新布設，經羅便士保險公司核定159萬9,446元為合理，高鐵公司及三菱重工分別於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送達為債權讓與之通知。

㈣被上訴人就系爭事故業於96年12月21日、99年7 月12日各匯付500萬元、1,250萬元予高鐵公司，於97年6 月27日先賠付三菱重工90萬元，合計共1,840萬元。

㈤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覆，猛揮公司（自己收到函件時間為96年6月25日）即於7月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日收受三菱重工上開請求函件，於7月間以存證信函函覆。

㈥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（下稱聯合大地公司）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。

㈦高鐵公司軌道工程施工順序為：⑴土木標廠商（TCJV）進行

土木工程（整地及地改等）、⑵軌道標廠商（TSTJV）進行軌道工程之施作、⑶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。

㈧被上訴人於96年12月21日提起本件訴訟。

五、兩造爭執事項為：㈠上訴人就系爭災損之發生是否有過失而應負責？㈡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？㈢被上訴人之損害賠償請求權是否已罹於時效而消滅？茲分述如下：

㈠上訴人就系爭災損之發生是否有過失而應負責？

被上訴人主張上訴人就系爭事故之系爭災損，其先依民法第184條第1項前段及第2項、第185條規定為請求，次依民法第189條規定主張上訴人應予負責等語（見本院更二卷㈤第487頁、第491頁，按：已不主張民法第188條及第191條）。惟為上訴人以前揭情詞置辯。經查：

1.按因故意或過失，不法侵害他人之權利者，負損害賠償責任；違反保護他人之法律，致生損害於他人者，負賠償責任；數人共同不法侵害他人之權利者，連帶負損害賠償責任。不能知其中孰為加害人者亦同。又承攬人因執行承攬事項，不法侵害他人之權利者，定作人不負損害賠償責任。但定作人於定作或指示有過失者，不在此限，民法第184條第1項前段、第2項前段、第189條定有明文。次按建築物在施工中，鄰接其他建築物施行挖土工程時，對該鄰接建築物應視需要作防護其傾斜或倒壞之措施，建築法第69條規定甚明。民法第794 條規定土地所有人開掘土地或為建築時，不得因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害。建築技術規則建築設計施工編第154 條規定：「凡進行挖土、鑽井及沈箱工程時，應依左列規定採取必要措施……四、挖土深度在一點五公尺以上者，除地質良好不致發生崩

塌或其周圍或其周圍狀況無安全之慮者外，應有適當之擋土設備，並符合本規則建築構造編中有關規定設置。五、施工中應隨時檢查擋土設備，觀查周圍地盤之變化，及時予以補強，並保持穩定狀態。……」。再按民法關於侵權行為，於第184條定有一般性規定，依該條規定文義及立法說明，並未限於自然人始有適用；而法人，係以社員之結合或獨立財產為中心之組織團體，基於其目的，以組織從事活動，自得統合其構成員之意思與活動，為其自己之團體意思及行為。再者，現代社會工商興盛，科技發達，法人企業不乏經營規模龐大，構成員眾多，組織複雜，分工精細，且利用科技機器設備處理營運業務之情形，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用之結果，並非特定自然人之單一行為所得致生，倘法人之侵權行為責任，均須藉由其代表機關或受僱人之侵權行為始得成立，不僅使其代表人或受僱人承擔甚重之對外責任，亦使被害人於請求賠償時，須特定、指明並證明該法人企業組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）。

2.查系爭事故地點坐落於○○區○○段○○段000-00地號，該地所有權人為中華民國，管理者為鐵工局，高鐵公司為地上權人。鐵道局前身鐵改局依交通部之指示，與鐵工局約定而代辦系爭工程，並委由參加人負責該工程之設計，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，經該公會檢視系爭事故發生當時所留存及上訴人所提供之所有資料後，認：

⑴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淅出…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，牆背之土砂及水流淅出，終造成本事故高鐵軌道區下方土砂大量流失。」。

⑵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Φ60cm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：⑴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；⑵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；⑶上次破碎嚴重發生漏水。由上述紀錄顯示，系爭工程於94年5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改善事項，並對猛揮公司發出限期改善紀錄。華立公司簡便行文表顯示，本事故發生地點在94年5月12日之前，即已發生漏水情事。猛揮公司既為系爭工程營造總包商，於工程期間負有施工管理之責，自應本於專業知識及技術，盡其職務上相當之注意，工區發生事故前即有類同情事發生而未防範未來，猛揮公司於施工管理上顯有欠缺周延之處」，此有該公會100年1月31日98省大地鑑字第14號鑑定報告書附卷可參（第12至31頁，下稱100年1月31日鑑定報告〈第二份鑑定報告〉）。則系爭事故之發生，遠因為「對系爭工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，其防滲漏水機制咸屬不足」，近因為「猛揮公司以破碎機打除高雄捷運R16車站之混凝土結構連續壁，其所產生之振動震波直接由連續壁傳遞至接縫止水樁，引致結構性微細裂縫或碎裂，進而影響其止

水功能」、「猛揮公司對連續壁接頭處於先前已生滲水漏砂現象之工地缺失，未本於其專業知識及技術，盡其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缺周延之處」，致於該處擋土壁體變位發展加劇形成較大之裂縫時，該處高透水性之砂質地層顆粒被滲出水流淘刷帶出壁體外而發生滲水漏砂之狀況，堪予認定。又大地技師公會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壤工程、岩石工程、工程地質等調查、研究、鑑定之專業單位，其報告所得之結論，均係以原存現場狀況資料、探勘所得、設計資料、工程進程報表等相互佐證，再還原為各式平面圖、剖面圖、結構圖等以為說明，且引同樣狀況而未發生災變之其他工程設計為證（如台北捷運，第30頁），以其詳述之內容、依據，並無邏輯推論上之繆誤，或有悖於科學論理法則等情事，該鑑定亦有不利於被上訴人損害賠償數額認定之處，而未獨厚何方，其立場自無故為偏頗任一造或其必要，並與實際施作此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合，堪信上開鑑定報告內容，應屬可採。

⑶本院前審依上開鑑定報告鑑定結論乃認：鐵道局所採用3支§60cm高壓噴射水泥止水樁之設計，防滲漏水機制不足，復怠於促使猛揮公司選擇適當之鑿除工法或為必要之防範措施，而猛揮公司以破碎機打除高雄捷運R16車站之混凝土結構連續壁，引致結構性微細裂縫或碎裂，影響止水樁之止水功能，且對連續壁接頭處先前已發生之滲水漏砂現象，復未注意改善與防範，嗣經三菱重工於94年7月6日發現該工區西南角之上開漏水湧砂現象，嗣即發生系爭事故，且參加人經大地技師公會鑑定後，認定亦有設計疏失等情，依前揭說明，即無不合；上訴人於本院亦表示對前審此部分認定均不爭執(見本院卷㈠第293頁），並參以前審就上訴人對鑑定結果之諸多質疑，已依鑑定機關大地技師公會歷次鑑定及補充說明在卷而詳為敘明其認定理由，而上訴人除如下抗辯（除民法第276條第2項之減免責任外，均無可採，詳下述）外，

就本院前審及原審鑑定上開疏失理由，已未再爭執，堪信因上訴人及參加人之前開過失，致生系爭事故甚明。是本院就此之法律上意見與之相同，依民事訴訟法第454條第2項前段規定引用原審及本院前審之鑑定意見，不再贅述。

⑷基上，參諸猛揮公司為甲級營造廠（見原審卷㈣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，對前揭缺失未本於其專業知識及技術予以改善及防範未然；且在其分包商華立公司發給猛揮公司之警示之簡便行文表後，對於原使用之「以破碎機打除連續壁」之工法未改用「手工打除」之工法，將會有嚴重後果，應已知悉，惟該公司立場仍未改變，繼續採用原工法施工，依前述說明，猛揮公司之過失，自應依民法第184條第1項前段規定，負法人本身之侵權行為責任。又鐵道局怠於促使猛揮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工安防範措施，並就新舊連續壁之敲除未編列合適預算、未限制敲除工法，亦為造成系爭事故發生之原因，此有鑑定結果可稽（見第100年1月31日鑑定報告書第4頁、103年函第12、13、21、26頁），致造成系爭災損，則鐵道局怠於促使猛揮公司選擇適當之鑿除工法或為必要之工安防範措施，不法侵害高鐵公司及三菱重工之權利，自有過失，堪認上訴人均應就系爭災損負連帶賠償責任。故被上訴人主張：上訴人應依民法第184條第1項前段負法人之侵權行為連帶賠償責任等語，即屬有據。

⑸猛揮公司雖抗辯：伊於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，倘監造單位就施工計劃書審核不實，亦應可歸責於參加人云云（見本院更二卷㈤第345、351頁）。惟猛揮公司不爭執前審採認鑑定結果所認可歸責於該公司因施工振動引致系爭事故之事實，及系爭工區於系爭事故發生前有類似滲水漏砂之現象，惟該公司未盡責防範等疏失，如前所述，並有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

卷可佐（見本院上字卷㈢第180至197頁）；復參以依大地技師公會出具111年9月26日（109）華大地鑑字第24號鑑定報告（外放，下稱111年鑑定報告）之鑑定結果謂：施工規範並未明定工法，惟從其相關規定，判斷應屬雙管工法之JSG。而猛揮公司施作系爭工程程時，是以單管工法之高壓止水樁CCP，並非參加人設計之雙管工法之JSG，是縱使上訴人間就施工規範未明定工法，然猛揮公司顯未依鐵道局委由參加人設計之雙管工法之JSG施作；且當時監造單位聯合大地公司對猛揮公司高壓止水樁施工計畫是否以工法類型加以審核，目前因行文相關資料已逾銷毀年限，無資料可稽，是審查結論固為合格，然審核施工計畫過程是否依高壓止水樁CCP或JCG工法類型加以判核並無紀錄，無法憑兩造及參加人提供資料研判有無錯誤審查通過該公司CCP施工計畫，讓其施工等語（見111年鑑定報告第22頁），即得為猛揮公司之有利認定。復參酌聯合大地公司承辦人即證人曾慶恒證稱：當時聯合大地並無指示猛揮公司採取的破碎方式（即以怪手破碎方式），只要求把舊有連續壁破碎，廠商採任何施工方式，施工責任要由施工廠商承擔等語（見本院上字卷㈡第59-62頁）以觀，則猛揮公司就其選擇工法是否適當，即應自負其責。又鐵道局既於施工規範訂明「開挖施工之祛水作業應避免降低鄰近地區之地下水位而影響鄰近結構物之安全」、「工程附近之各項設施、構造物與設備，承包商應採適當方法保護之」、「連續壁因灌注不良有漏水之可能位置，須於地基開挖前先行補救處理，地基開挖後，接合部位或其他牆面發生漏水現象，須立即修補」等語（見原審卷㈣第232至235頁），華立公司亦於事故發生前之一個半月已向猛揮公司發文警示，惟其竟未本於專業知識及技術防範改善措施，避免系爭事故發生，自有過失。故其抗辯經監造審核同意及獲業主備查方為施工，得免歸責云云，即非可採。

⑹鐵道局及參加人雖抗辯鐵道局前身鐵改局為交通部轄下之內部附屬機關，即手足機關，並非法人；又系爭保險被保險人

交通部指示轄下機關辦理高鐵附屬工程，代辦相關工程設計發包事宜，依系爭保險契約交互責任條款，被上訴人不得對鐵道局有所請求；且鐵道局暫行組織條例第14條明定鐵改局組織裁撤歸交通部承受，鐵道局亦無預算編列，並依保險法第54條有疑義時，應利於被保險人解釋原則，故被上訴人對鐵道局請求無理由云云。惟查，鐵道局負責我國重大鐵路改建工程之綜合規劃、設計與施工等，其下轄有規劃組負責「工程綜合規劃、用地取得、管考等業務」、工務組負責「各項工程計畫路線、土木、建築工程預算之編審、監造、進度控制及驗收等業務」、工管組負責「各項工程計畫採購發包、履約管理、材料管理、工程合約之修訂及管理、品保安衛之管理等業務。」，有其組織架構表及業務職掌卷可稽（見本院更一審卷㈠第136、137頁），足知其有能力進行系爭連續壁之安全規劃、設計及預算編列；且有權委由參加人為系爭工程之設計，對於連續壁打除，均有不得以大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整性影響（見本院上字卷㈣第18至22頁）；嗣其以「鋼筋混凝土敲除與清除（每立方米單價960元）」發包，有施工預算明細表在卷可稽（見原審卷㈣第247頁），以此單價對照承攬人之猛揮公司就系爭鑿除工程所採「油壓劈裂」工法之單價即每立方米11,700元，有工程單在卷可證（見原審卷㈣第248頁），足見鐵道局實質係以重機械打除連續壁工法之價格發包，圖說、施工規範中雖未明列特定之機具與施工法，且未於工程預算中編列採低振動工法之合宜對價，即應就承商以其單價採行相對應工法所可能產生之風險為更高之注意與規範。惟其怠於促使猛揮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工安防範措施，又就新舊連續壁之敲除未編列合適預算、未限制敲除工法，亦為造成系爭事故發生之原因，因而不法侵害高鐵公司及三菱重工之權利，自有過失，應就系爭災損負侵權行為責任，已如前述。而其雖為國家機關，然其組織架構表及職掌，轄下各有工程管理人員

之編制，屬工程之專責機構，又其工程預算須經多單位集體決定，參諸前揭說明（最高法院108年度台上字第2035號判決意旨），顯得統合內部單位及人員之意思與活動，而為自己之團體意思及行為，為私經濟活動，自應依民法第184條第1項前段負法人之侵權行為責任。另參酌系爭保險之被保險人固包括交通部，惟其指交通部本部（見原審卷三第141、148頁之原文及譯文），不含該部下屬機關或附屬機關，難認鐵改局得解為被保險人，而有系爭保險契約交互責任條款之適用。故鐵道局、參加人抗辯：鐵道局非法人，鐵改局已裁撤，鐵道局不構成民法第184條法人侵權行為責任，且依系爭保險契約交互責任條款，被上訴人不得請求交通部之附屬機關鐵道局負賠償責任云云，均無可採。

⑺至鐵道局另抗辯：其於契約中及施工規範要求猛揮公司於施工時應盡鄰地防免義務，其施工不當所致之損害，概應由猛揮公司自行負責賠償，系爭災損與伊無關云云。惟此約定或規範均係其等內部間之契約關係，而與高鐵公司或被上訴人無涉，依契約相對性，鐵道局不得執上開約款對抗被上訴人，故其此部分抗辯，尚不足採。

⑻鐵道局抗辯：地質改良工程全部於嗣後始完成，及被上訴人迄今未提出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，而高鐵公司軌道工程施工順序為：⑴土木標廠商（TCJV）進行土木工程（整地及地改等）、⑵軌道標廠商（TSTJV）進行軌道工程之施作、⑶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㈢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㈢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。而因系爭事故造成高鐵公司○○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；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，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。而鐵道局、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：高鐵公司僅受有承包商未能履約之給付利益（履行利益），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云，為不可採。

⑼另參加人固抗辯：日商華大成營造工程股份有限公司台灣分公司（下稱華大成公司）之回函可證明高鐵公司於事故發生時，並未取得所有權，高鐵公司所受損害者僅為純粹經濟上之損失云云。惟華大成公司函（見本院更一審卷㈡第225頁）記載：「㈠本公司確曾與大陸工程公司聯合承攬台灣高鐵S295標『○○車站』新建工程。㈡該工程已於2005年10月31日經業主認定實質完工…」，且大陸工程公司亦陳報稱：「陳報人（指大陸工程公司）與華大成公司聯合承攬台灣高鐵S295標○○車站新建工程，軌道工程非屬承攬範圍」等語（見本院更一審卷㈡第224頁），足見華大成公司所稱之實

質完工，係指○○車站本體之實質完工，而非指軌道區域之實質完工，與本件爭議無關，尚難憑此即認參加人所辯系爭工程於系爭事故發生時未實質完工，高鐵公司尚未取得地下工作物所有權，故所受損害非侵權行為保護之客體云云為真，而為上訴人有利之認定。

⑽綜上，被上訴人主張鐵道局、猛揮公司有前開過失，致生系爭災損，應依民法第184條第1項、第185條第1項前段規定，就系爭事故連帶負侵權行為損害賠償責任，應屬有據。又被上訴人主張依民法第184條第1項前段規定應負侵權行為責任既為有理由，則其他併為主張即無庸審酌論述。

㈡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？

被上訴人主張依債權讓與及保險代位法律關係請求，並表示優先主張債權讓與法律關係為請求等語。惟上訴人抗辯僅能以已理賠之金額為請求，否則違反利得禁止云云。經查：

1.按民法第294條規定之債權讓與契約，係以債權之讓與為標的之契約，債權讓與契約發生效力時，該債權即移轉予受讓人，而發生債權主體變更之效果，並於讓與人或受讓人依民法第297條第1項之規定，通知債務人時，對於債務人發生效力。又財產保險之被保險人因保險人應負保險責任之損失發生，對於第三人有損失賠償請求權者，保險人得於給付保險金額後，代位行使被保險人對於第三人之請求權，此觀保險法第53條第1項前段規定自明。此項保險人之代位權，須受利得禁止原則之拘束，係債權之法定移轉，不待被保險人另為債權讓與之表示，此與前述民法第294條規定之債權讓與，係不變更債權之同一性，由債權人將其移轉予相對人之準物權契約，並不相同。查高鐵公司、三菱重工因系爭事故而受有上開損害，並已分別簽署債權讓與證明書、債權讓與書予被上訴人。又該債權讓與證明書、債權讓與書記載高鐵公司等2人將其因系爭事故所生對鐵道局等2人及其他侵權行

為人之請求權全部讓與被上訴人（見原審卷㈠第20、62頁），被上訴人與高鐵公司簽立之債權讓與協議書復記載：「……甲方（高鐵公司）同意將因本事件所生之請求權全部讓與乙方（被上訴人），由乙方向第三人進行求償事宜……三……甲、乙雙方並同意：依各方自負額、理賠金額占最後理算金額之比例，計算並分配本事件求償所得金額（即經法院確定判決並執行取得之金額或和解之金額）……」（見本院更二卷㈡第62頁）。另被上訴人陳稱因距離受讓債權時日已久，而其與三菱重工已將債權讓與協議書佚失，然內容與高鐵公司之債權讓與協議書內容大致相同等情，為上訴人及參加人所未爭。再參諸高鐵公司114年12月1日台高法發字第1140002638號函覆本院稱：其與被上訴人間債權讓與協議書第一條之約定，本公司讓與之債權標的為「因系爭事故所生之損害賠償請求權」，讓與範圍為權利全部。又有關協議書中所提「自負額」、「理賠金額」等文字，僅係用於計算各契約當事人依協議書第3條分配之比例。而被上訴人已受讓損害賠償請求權之全部權利，係基於行使自身權利提起本件訴訟，得自行決定撤回、和解或調解。協議書第4條約定，僅要求被上訴人將與訴訟結果有關之行為通知本公司，並據以確實履行協議書第3條所定之分配義務，並無限制或干涉受讓人權利行使之意。是本件債權讓與非屬信託法第5條第3款規定之以進行訴訟為主要目的之信託行為等語（見本院卷㈡第349-350頁）。則被上訴人主張其已受讓高鐵公司等2人對上訴人及其他侵權行為人之全部損害賠償請求權，並非僅在保險金理賠範圍內，受讓該損害賠償請求權，自屬有據。

2.又承前所述，上訴人就系爭災損之發生各有如前述之過失，上訴人應對高鐵公司、三菱重工負侵權行為損害賠償責任。再參以高鐵公司、三菱重工前各就系爭災損所受之損害，分別於96年12月19日、同年月26日簽署債權讓與證明書及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人，被上訴人則併以起訴狀繕本之送達為債權讓與之通知，為兩造

所不爭執；是被上訴人自得就高鐵公司、三菱重工公司請求權及應有之範圍對上訴人主張賠償。

3.系爭事故所受損害業已修復，為兩造所不爭執，又被上訴人就系爭事故，已分別於96年12月21日、99年7月12日各匯款500萬元、1,250萬元與高鐵公司，於97年6月27日賠付三菱重工90萬元，合計1,840萬元，亦為兩造不爭執（上訴人僅爭執被上訴人於本院審理中，有無再給付125萬9,762元賠償金，見本院卷三第9頁付款交易明細），此部分事實固堪認定。惟上訴人對於被上訴人主張高鐵公司等2人因系爭災損，已支付沉陷區域地質改良及相關受損土木設備修復等相關費用原為請求2,713萬6,622元（見本院更一卷㈡第22至27頁、第28至29頁），後經廠商TCJV同意將上開費用調整為1,939萬7,579元，並提出修復款項資料為證（見本院上字卷㈡第141至188頁），嗣羅便士保險公司理算後，因建議該部分理賠數額為1,847萬3,885元，亦提出S295第38至43期、第48期計價款資料為證（見本院更二卷㈥第25至79頁、更一卷㈡第22至27頁、第28至29頁）；而就沉陷區域鋪設完成之軌道移除及重新安裝之費用，高鐵公司主張TSTJV原向高鐵公司請求4,434萬1,736元；經協商後調整為1,551萬2,228元，亦已提出TSTJV請求款項資料，及羅便士保險公司96年12月10日報告及中文節譯本在卷可稽（見本院上字卷㈡第189至366頁、本院更一卷㈡第22至29頁），惟羅便士保險公司就該部分之損失尚未正式進行理算，建議理賠至少應保留744萬9,839元；嗣高鐵公司與TSTJV就此部分損害同意調整為1,205萬8,170元，其後高鐵公司於99年12月間給付2,863萬9,808元，並有該發票附卷可稽（見本院卷㈥第87至95頁）；再就核心系統之損害，三菱重工原請求理賠314萬2,664元，已提出修復單據及資料為據（見本院上字卷㈡第189至366頁），嗣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㈠第293至298頁）等節，亦提出高鐵公司與廠商間之上開往來資料附卷可稽（見本院更一卷㈡第81至82頁、

本院卷㈥第81至85頁、第385至388頁）。惟猛揮公司、鐵道局自被上訴人起訴時起，即一再爭執上開主張之受損金額，兩造因而就此部分損害發生原因及受損金額，發生爭議，前經原審分別囑託大地技師公會及台北市土木技師公會鑑定其事故原因及修復金額。嗣經大地技師公會鑑定後，就高鐵公司支付沉陷區域地質改良及相關受損土木設備修復等相關費用認定以1,448萬5,696元為合理（見外放101年6月26日鑑定報告第41頁）；就沉陷區域鋪設完成之軌道移除及重新安裝之費用認定以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）；又就核心系統之損害，經台北市土木技師公會認定以159萬2,086元為合理乙節（見原審卷㈣第129頁，外放鑑定書）。參以上訴人雖否認被上訴人上開主張高鐵公司等2人實際修復受損金額屬實，然並未提出其他佐證證明合理之受損金額，而審酌上訴人既對本院於更一審及上訴審提出此部分鑑定結果表示無意見（見本院更一卷二第9頁），並表示若應賠償，則對依鑑定結果所認定之賠償金額無意見；復參以羅便士保險公司理算核心系統受損債權金額，核與鑑定機關鑑定應賠償金額相近，且前述被上訴人提出之單據及資料應非臨訟造假，鑑定機關亦已審酌各該資料而為認定上開受損債權金額，堪可採信。故上訴人空言否認，礙難逕採為不利於被上訴人之認定。

4.準此，被上訴人就系爭事故，於本院前審至少已賠付1,840萬元與高鐵公司（1,750萬元）、三菱重工（90萬元），惟此金額(或兼含本院陳報再賠償之125萬9,762元），未逾前揭鑑定機關鑑定之受損修復金額；又被上訴人既就原審認定其依債權讓與及保險代位法律關係而請求之損害賠償金額總計2,427萬1251元未為上訴（見本院上字卷第83頁、本院卷二第163頁），顯然就高鐵公司等2人讓與之受損債權金額，已同意以前開鑑定機關鑑定之2,427萬1251元為準。故被上訴人因受讓高鐵公司、三菱重工對上訴人之損害賠償請求權，主張得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(至少為1840萬元）為限，得以受讓債權金額即2,427萬1,251元向上訴人為連帶給付之請求(非僅限於保險給付範圍內得為請求，見本院卷㈤第478至479頁），並按富邦公司等4人前開承保比例(即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，得對上訴人主張受讓高鐵公司等2人債權金額各為1,698萬9,875元本息、364萬0,688元本息、242萬7,125元本息、121萬3,563元本息，即屬有據。上訴人及參加人抗辯被上訴人不得請求逾保險金給付部分，此係違反利得禁止原則云云，要屬無據。

㈢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。民法第197條第1項定有明文。又上開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94年7月6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

告及猛揮公司委請大地技師公會鑑定之報告在卷可證（見原審卷㈡第208頁），是系爭災損雖係於94年7月6日下午即為發生，惟該事故至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），始可確定。則依上開說明，受害人高鐵公司、三菱重工對共同侵權人所得有之損害賠償請求權，其時效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，其請求權末日應為96年7月9日甚明。

2.其次，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、鐵道局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，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，並自承於同日收受高鐵公司通知函及於7月6日收受三菱重工信函等情，此有卷附上開相關通知、信函等資料附卷可稽（見原審卷一第247、249、255、250頁、卷二第91頁），並為兩造所不爭執不爭執事項㈤）。又鐵道局於原審就三菱重工之請求權尚未罹於時效並不爭執（見原審卷㈠第307頁），而對高鐵公司上開請求函件雖抗辯：係於7月6日始行收受而已逾其時效末日云云。然承上所述，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，而前述之損害賠償請求權之時效末日為96年7月9日，其等對上訴人所為請求，顯均在96年7月9日之前，均未罹於請求權時效；又被上訴人於受讓各該債權後，於高鐵公司等2人為前開請求通知到達後之6個月內即96年12月21日已提起本件訴訟（見原審卷一第3頁收文章），亦為兩造所不爭執。基此，繼受上

開損害賠償請求權之被上訴人即無罹於2人之請求權時效，堪以認定。上訴人自無從以時效消滅事由對抗被上訴人。

3.鐵道局或參加人雖臆測被上訴人起訴為上開請求，係屬信託法第5條第3款規定之以進行訴訟為主要目的之訴訟信託行為，抗辯應屬無效；則高鐵公司、三菱重工於96年6月間為請求後，未於侵權行為2年時效內起訴，已逾請求權時效云云。惟查，台灣高鐵在被上訴人起訴前，即已與上訴人、承包商相關機關、被上訴人等人一再磋商，並已就各月份因修復事宜而生之人事物支出費用製表，再委由羅便士保險公司理算，此有前開被上訴人提出之高鐵公司等2人之請求單據資料可稽；再由其等依理算金額請求三菱重工受損金額159萬餘元，與鑑定單位鑑定金額相近，已如前述，且被上訴人係因與台灣高鐵及三菱重工間係達成同時以債權讓與及保險理賠而代位請求方式處理，而雙方簽署債權讓與書，並約明權益，此亦有被上訴人提出高鐵公司前於96年6月25日發文通知上訴人，並副知被上訴人，表明估算承包商修復損害約2,800餘萬元，其餘損害尚待計總，請上訴人儘速與高鐵公司等2人洽商後續賠償事宜，以利被上訴人理賠及代位求償等前開通知書、債權讓與書、高鐵公司費用請求之證明，及兩造與高鐵公司進行協調後，猛揮公司96年9月21日發文予高鐵公司等，並副知被上訴人保險公司，表明系爭事故歸責及損害，應由鐵工局召開善後損害及費用確認會議協商等情（見原審卷一第94、262-267、268-298頁）。可見猛揮公司、鐵道局均已知悉高鐵公司、三菱重工已在本件起訴前，已由被上訴人之保險公司參與系爭事故協商事宜，猛揮公司始於96年9月21日發文副知富邦公司有關其意見及建議。由此益徵高鐵公司等2人並無故為讓與虛假受損債權，而委由被上訴人為高鐵公司等2人進行訴訟信託行為甚明。故鐵道局及參加人以被上訴人所為，係屬訴訟信託而屬無效，而高鐵公司等2人於請求後，又未於6個月內起訴，已罹於時效云云，顯無足採。

4.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表人均有認識，以及被上訴人前曾對伊及受僱人顏川翔、魏坤雄提起侵權行為損害賠償請求訴訟，業經原審法院104年度重訴第55號判決（下稱另案判決）認定被上訴人侵權行為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張時效抗辯云云；鐵道局則抗辯其不必為猛揮之受僱人「顏川翔及魏坤雄」二人之行為負賠償責任云云。本院審酌猛揮公司、鐵道局應依民法第184條第1項前段負法人自身侵權行為責任，已如前述。而顏川翔、魏坤雄等人雖有受猛揮公司指揮而參與系爭工程，為系爭工程設計及現場施工之人，惟難認其等有權決定猛揮公司為前開施工工法之人，進而推論其等為實際侵權行為之人；復參酌被上訴人於本院更二審審理時，已不再主張猛揮公司依民法第188條第1項應負僱用人損害賠償責任，如前所述，則上訴人所辯得援用受僱人時效利益而為時效抗辯，及其等得減、免賠償之責云云，要無足採。

5.再按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，民法第197條第1項前段定有明文。所謂知有損害及賠償義務人，應以請求權人實際知悉損害及賠償義務人時起算。次按連帶債務人中之一人消滅時效已完成者，除該債務人應分擔之部分外，他債務人仍不免其責任，此觀民法第276條第2項準用同條第1項規定自明。查鐵道局發包系爭工程予猛揮公司施作，委由參加人負責該工程之設計，鐵道局所採用3支§60cm高壓噴射水泥止水樁之設計，防滲漏水機制不足，復怠於促使猛揮公司選擇適當之鑿除工法或為必要之防範措施，而猛揮公司以破碎機打除高雄捷運R16車站之混凝土結構連續壁，引致結構性微細裂縫或碎裂，影響止水樁之止水功能，且對連續壁接頭處先前已發生之滲水漏砂現象，復未注意改善與防範，嗣三菱重工於94年7月6日發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上2至3公尺處有漏水湧砂現象，嗣即發生系爭事故，大地技師公會鑑定後，以100年1月31日鑑定報告認參加人亦有設計疏失等情，為上訴人及參加人所不爭。並參諸參加人抗辯：依111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，故伊對系爭事故仍有「未善盡最大注意義務」之「稍有疏忽」即應與鐵道局共同負侵權行為責任等語（見本院更二卷㈤第544頁）。再參以被上訴人於第一審自承其於同年2月11日聲請閱卷取得上開鑑定報告後，即知悉參加人之設計有瑕疵，並主張參加人之設計不良，其與上訴人之侵權行為均係構成系爭事故發生之原因，應依民法第185條規定負連帶賠償責任等語（見原審卷㈣13頁反面、150頁反面），則其於同年2月11日即知悉參加人亦為系爭事故之賠償義務人，主張參加人應負法人自身侵權行為責任。復由其於103年10月17日對參加人提起另案訴訟（見本院更二卷㈤第386頁），前經以罹於時效而駁回其訴確定，為兩造所不爭（見本院卷㈡第335頁），則上訴人抗辯被上訴人對參加人之侵權行為損害賠償請求權已罹於消滅時效，本件應有民法第276條第2項規定之適用等詞（見本院更二卷㈥191、317頁），即屬可採。又兩造就參加人之過失比例，同意如鑑定單位所認定之10%以下（見本院卷㈠第294頁），本院參酌上情，認參加人之過失比例應以10%計算為適當；而被上訴人對參加人所得主張之損害賠償請求權既已罹於時效，依同法第276條第2項準用第1項規定之反面解釋，上訴人就連帶債務人之參加人於本件所應分擔部分即應同免其責任。再依民法第280條規定，因參加人應分擔之金額為上開金額富邦公司、新光公司、國泰公司、明台公司上開得分別請求共同侵權行為人給付之1,698萬9,875元本息、364萬0,688元本息、242萬7,125元本息、121萬3,563元本息之十分之1，則上訴人抗辯參加人之時效完成，其等就參加人所應分擔之十分之一金額部分，得同免其責等語，即屬有

據。準此，被上訴人依侵權行為之法律關係，請求上訴人應連帶負賠償責任，固屬有據，惟所得請求上訴人連帶賠償之金額，應先扣除共同侵權行為人之參加人時效完成之應分擔額後，所得請求連帶賠償之金額應各為1,529萬0,888元、327萬6,619元、218萬4,413元、109萬2,207元（計算式：1,698萬9,875元×0.9=1,529萬0,888元、364萬0,688元×0.9=327萬6,619元、242萬7,125元×0.9=218萬4,413元、121萬3,563元×0.9=109萬2,207元，元以下四捨五入）及均自96年7月6日起至清償日止，按年息5%計算之利息。被上訴人就此金額範圍內所為主張，應屬有據，逾此金額範圍所為主張，則屬無據。

六、綜上所述，被上訴人依債權讓與法律關係及民法第184條第1項前段、第185條規定，請求上訴人應連帶給付富邦公司、新光公司、國泰公司、明台公司各1,529萬0,888元、327萬6,619元、218萬4,413元、109萬2,207元，及均自96年7月6日起至清償日止，按年息5%計算之利息部分，為有理由，應予准許；逾此部分之請求，為無理由，應予駁回。從而，原審就超過上開應准許部分，為上訴人敗訴之判決，自有未洽，上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為有理由，爰由本院廢棄改判如主文第二項所示。至於上開應准許部分，原審為上訴人敗訴之判決，並無不合。上訴人仍執陳詞，指摘原判決此部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回其上訴。又本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及所用之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，爰不逐一論列，附此敘明。

七、據上論結，本件上訴為一部有理由、一部無理由，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　115　　年　　9　　月　　9　　日

民事第四庭

審判長法　官　洪能超

法　官　張琬如

法　官　楊淑珍

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　　115　　年　　9　　月　　9　　日

書記官　李佳旻

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。