

臺灣臺北地方法院民事判決

110年度建字第185號

原告 亞力電機股份有限公司

法定代理人 宋和業

訴訟代理人 蘇弘志律師

被告 交通部臺灣鐵路管理局

法定代理人 杜微

訴訟代理人 鍾開榮律師

吳定發

被告 交通部鐵道局

法定代理人 伍勝園

訴訟代理人 馬惠美律師

複代理人 謝松武律師

參加人 台灣世曦工程股份有限公司

法定代理人 施義芳

訴訟代理人 洪堯欽律師

劉健右律師

黃薌瑜律師

上列當事人間請求確認法律關係不存在事件，本院於民國112年8月15日言詞辯論終結，判決如下：

主 文

被告交通部鐵道局應給付原告新臺幣參佰肆拾柒萬元，及自民國一百一十年九月三十日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

原告其餘之訴駁回

訴訟費用由被告交通部鐵道局五分之二，餘由原告負擔。

事實及理由

01 壹、程序部分

02 一、按訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但被告同
03 意、請求之基礎事實同一、不甚礙被告之防禦及訴訟之終結
04 者，不在此限，民事訴訟法第255條第1項但書第1款、第2
05 款、第7款分別定有明文。查原告起訴時訴之聲明僅為確認
06 被告間就附表所示債權之法律關係不存在，嗣以110年9月28
07 日民事準備書(一)狀追加訴之聲明第2項，主張鐵道局應給付
08 原告837萬3,724元及自追加書狀送達翌日起至清償日止，依
09 年息5%計算之利息（本院卷一第429頁），經核其訴之追加
10 與原訴之原因基礎事實同一，而就原請求所主張之事實及證
11 據資料，於追加之訴得加以利用，亦不甚妨礙被告之防禦及
12 訴訟之終結，且經被告同意（本院卷一第476頁），核與首
13 揭法條規定相符，應予准許。

14 二、再按被告於言詞辯論終結前，得在本訴繫屬之法院，對於原
15 告及就訴訟標的必須合一確定之人提起反訴；又原告於判決
16 確定前，得撤回訴之全部或一部。但被告已為本案之言詞辯
17 論者，應得其同意；訴經撤回者，視同未起訴，民事訴訟法
18 第259條、第262條第1項、第263條分別定有明文。本件被告
19 交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）於110年8月26日具狀
20 對原告提起反訴（本院卷一第385頁），嗣於111年5月20日
21 言詞辯論日當庭撤回反訴，並經原告當庭同意（本院卷二第
22 156頁），依前揭規定，臺鐵局所提反訴視同未起訴，自非
23 本件審理範圍，合先敘明。

24 三、就兩造之訴訟有法律上利害關係之第三人，為輔助一造起
25 見，於該訴訟繫屬中，得為參加，民事訴訟法第58條第1項
26 定有明文。又民事訴訟法第58條第1項所謂有法律上利害關
27 係之第三人，係指第三人在私法或公法上之法律關係或權利
28 義務，將因其所輔助之當事人受敗訴判決有致其直接或間接
29 影響之不利益，倘該當事人獲勝訴判決，即可免受不利益之
30 情形而言，且不問其敗訴判決之內容為主文之諭示或理由之
31 判斷，祇須其有致該第三人受不利益之影響者，均應認其有

01 輔助參加訴訟之利益而涵攝在內，以避免裁判歧異及紛爭擴
02 大或顯在化（最高法院97年度台抗字第414號判決意旨參
03 照）。本件被告交通部鐵道局（整併前為交通部鐵路改建工
04 程局，下稱鐵道局）抗辯就系爭事故之發生原因，依中華民國
05 國電機技師公會（下稱電技公會）111年12月14日鑑定報告
06 書（下稱系爭鑑定報告）記載監造單位台灣世曦工程股份有
07 限公司（下稱台灣世曦公司）監造不實，應負系爭事故之次
08 要責任、責任比例為20%等語，倘本院採系爭鑑定報告意見
09 認定台灣世曦公司確有監造不實而應就系爭事故負責，則鐵
10 道局將依據雙方間技術服務契約、債務不履行法律關係向台
11 灣世曦公司求償，是台灣世曦公司就本件訴訟事件有法律上
12 之利害關係，而具狀聲請對台灣世曦公司為訴訟告知（本院
13 卷二第315至319頁）。台灣世曦公司經告知訴訟後，主張倘
14 本院採納系爭鑑定報告意見，將導致台灣世曦公司應對事故
15 負部分責任之結果，其於本件訴訟有法律上利害關係，為輔
16 助被告而具狀聲明參加訴訟等語（本院卷二第397頁），是
17 本件之判斷既有致台灣世曦公司受不利益影響之可能，應認
18 其有輔助被告參加訴訟之利益，就本件兩造間之訴訟確有法
19 律上利害關係，從而台灣世曦公司所陳明為輔助被告而聲請
20 參加訴訟，核與前開規定相符，應予准許。

21 貳、實體部分

22 一、原告主張：

23 (一)臺鐵局與鐵道局於104年7月30日簽訂「鐵路行車安全改善六
24 年計劃-橋樑改建工程-花東瓶頸路段鋪設雙軌工程-電車線
25 更新工程」代辦工程協議書（下稱系爭代辦協議書），鐵道
26 局作為代辦機關，負責辦理相關工程及技術服務工作。嗣鐵
27 道局於106年4月19日與原告簽訂契約書（下稱系爭契約），
28 將其中ST4204「基隆至新竹(崎頂)及臺南(大橋)至屏東」95
29 mm²主吊線及相關設備更新工程」（下稱系爭工程）發包由
30 原告施作，工程地點為臺鐵西部幹線基隆至新竹(崎頂)及臺
31 南(大橋)至屏東之各縣市。系爭工程之設計及監造單位為台

01 灣世曦公司。原告於108年9月3日凌晨在臺鐵北湖站（電力
02 桿號：86/41）施作13A/B橫渡線更新主吊線，於4時33分完
03 成工作，經台灣世曦公司確認施工無誤並通知臺鐵局始解除
04 封鎖、開放列車行駛，於14時18分第2203班次進入北湖站
05 前，列車行進時其集電弓撞擊損害（下稱系爭事故），造成
06 電車線接觸線拉扯、斷落掛於西正線，及7組吊線鬆脫，導
07 致富岡至湖口站間無法運轉。經搶修後，16時51分西正線搶
08 修完成，單線雙向運轉；17時30分東正線搶修完成，恢復雙
09 線雙向行車；東、西正線橫渡電車線於9月4日凌晨3時完成
10 搶修。

11 (二)臺鐵局於109年3月2日以鐵運轉字第1090004991號函通知鐵
12 道局，主張系爭事故係因原告未依圖說施工所致，臺鐵局損
13 失共837萬3,724元，並請求鐵道局賠償。然原告施工皆符合
14 施工規範，施工自主檢查表與現場狀況一致，並無未依圖拆
15 舊裝新之違規情況。切換當夜，新舊主吊線已經分開，且舊
16 主吊線僅單獨以標準張力拉持，並不負載懸掛任何設備於新
17 系統，故不會有區分絕緣器加重之情形。系爭事故發生前，
18 1181班次行駛至13A/B分歧側區間時，接觸線平穩，電車線
19 並無波動加大。嗣127班次通過時，未發生橫渡線跳線下垂
20 之現象，但集電弓在經過跳線E型夾處突然不明原因翻轉，
21 造成電車線設備及集電弓損傷。系爭事故並非集電弓插入交
22 叉處所造成，且事故發生後，區分絕緣器仍掛在接觸線上並
23 未掉落地上，未因碰撞造成損傷。部分電車線損傷後，臺鐵
24 局未按規定停檢示警，致區間車2203班次通過時再次撞擊，
25 導致更嚴重之損傷。系爭事故與原告之施工並無關連，事故
26 發生原因未釐清前，實無從認定原告應對系爭事故負責，即
27 原告對鐵道局不負損害賠償責任。惟鐵道局卻於110年2月23
28 日以鐵道東電二字第11000007201號函通知原告，將依系爭
29 契約一般條款F.15損害賠償約定，於最近一期估驗計價款中
30 逕為扣抵賠償金額，鐵道局並已扣款837萬3,724元繳付臺鐵
31 局。因原告就系爭事故並無可歸責之事由，不符合上開損害

01 賠償約定，被告間之損害賠償債權之法律關係並不存在，原
02 告自得提起確認訴訟以除去受有侵害之危險。且因系爭事故
03 發生不應由原告負責，鐵道局將原告之估驗計價款扣抵賠償
04 予臺鐵局為無理由，應將該款項給付予原告。

05 (三)退步言，依臺鐵局108年9月3日系爭事故當天調配室事故試
06 送電紀錄所示，127車次14時7分47秒起經過時不斷發生瞬時
07 跳脫、動作、故障之狀況，竟未採行適當之預防措施(如通
08 知新竹變電站所轄供電範圍區域正行駛列車採列車慢行，以
09 及維護單位進行即時巡檢)，致衍生2203車次14時18分通過
10 時發生更嚴重之系爭事故，臺鐵局作業程序應有誤失，顯有
11 重大過失。臺鐵局雖稱就上揭故障狀況，無法確認系爭事故
12 地點有橫渡線電車線異常之現象，實違反常理，因127車次
13 為普悠瑪列車，既然在北湖站發生前後集電弓異常降弓現
14 象，已屬於無法供電之狀態，該列車之司機應該知悉異常狀
15 況而且需向控制管理機關回報，事故地點已縮小至北湖站北
16 端，臺鐵局不可能無法確認系爭事故地點。故系爭事故是可
17 被預防，臺鐵局應負損害擴大之與有過失責任。系爭鑑定報
18 告未查明此情，稱臺鐵局就系爭事故所造成之擴大損害不必
19 負責，委無可採。尤其，臺鐵局未提出事故當日臺鐵局電力
20 調配室自14:07起至14:18分以後內部作業之紀錄(應含FMO-t
21 rip-NO A/R及其他F1、F2等動作投入)，隱匿事實，欺瞞鑑
22 定人，致認定事實失真。

23 (四)臺鐵局為鐵路行車安全改善六年計劃之主辦機關，依交通部
24 104年6月15日交路字第1045007819號函、104年6月22日交路
25 字第1045007877號書函辦理，洽由鐵道局代辦部分工程及技
26 術服務工作，為行政程序法第15條第2項規定之行政機關授
27 權之委任、委託及委辦，皆為公法行為，通說認為非民法上
28 之委任，依財政收支劃分法第38條規定，其經費由委託機關
29 負擔，事所當然，但臺鐵局與鐵道局之間不存在民法上之委
30 任關係。系爭契約之甲方當事人為鐵道局，契約實體內容由
31 鐵道局自行籌劃決定，並非根據委任契約而來。

01 (五)臺鐵局請求賠償項目：

02 1.營業損失部分：系爭事故發生於北湖站，則應與北迴宜蘭線
03 、花東線及南部各分段之營運無關，惟附表清單列出與北湖
04 站運轉中斷無關之各站退票和晚點賠償。此外，退票日期涵
05 蓋108年9月3日至同年12月10日，總計60萬4,435元，似有浮
06 報。

07 2.車輛、電力設備損失及搶修費用部分：未考慮車輛、相關設
08 備之折舊，其損失價額應為設備折舊後之價額。

09 3.形象損失部分：臺鐵局以系爭事故影響近53列車，共延誤3,
10 470分(重複累加計算)，顯不合理。形象損失每分鐘1,000
11 元，並未提出其計算依據，如係違約金，違約金過高應予酌
12 減，雖經鑑定人酌減為294萬9,500元，仍嫌過高。依臺鐵局
13 108年12月18日鐵安調字第1080044862號函所檢附之行車事
14 故報告書(下稱系爭事故報告書)所載，系爭事故發生14:
15 18，經搶修後單線雙線運轉於16:51完成，僅延誤153分鐘；
16 雙線雙向行車於17:30完成，亦僅延誤192分鐘，前者形象損
17 害為15萬3,000元(1,000×153)，後者形象損害為19萬2,000
18 元(1000×192)，始為適當。原告承作系爭工程可獲得之工程
19 費用僅為240萬7,429元，在系爭事故肇事原因不明且責任歸
20 屬不清之狀況下，除了賠償臺鐵局之設備及變動成本之實質
21 損害490萬3,724元，又須賠償形象損失347萬元，已經違反
22 損害填補原則。如原告對於系爭事故無可歸責責任，或臺鐵
23 局對於系爭事故損害之擴大與有過失，則臺鐵局應無此項形
24 象損失請求權。原告與鐵道局所訂系爭契約並無條款約定關
25 於臺鐵局形象損失之賠償責任，故原告不須負此賠償責任。

26 (六)原告所繪製之現場施工圖、施工計畫書與工法，皆經鐵道局
27 審查，施工當天亦由鐵道局派員到場，且工作前配合通知停
28 電、完工後配合通知送電，鐵道局對於事故之發生應負責任
29 。系爭事故所涉之工程工作，係原告就系爭契約所定工作對
30 於鐵道局之履行行為，亦為鐵道局就系爭代辦協議書對於臺
31 鐵局之履行行為，且台灣世曦公司依系爭服務契約約定，為

01 系爭工程之監造單位，則依系爭鑑定報告，台灣世曦公司為
02 鐵道局就系爭代辦協議書之履行輔助人，故對於系爭事故之
03 發生，其終局責任之負擔，原告、鐵道局、及台灣世曦公司
04 應負部分責任，為可分之債。系爭工程因當事人間存有系爭
05 代辦協議書、系爭契約、系爭技術服務契約等法律關係，系
06 爭事故並非原告對於臺鐵局之侵權行為或存在共同侵權行為
07 。鐵道局就系爭事故應負之責任，並無適用系爭契約一般條
08 款F.13之餘地。

09 (七)綜上，爰依民法第490條、第505條規定、系爭契約第8條第1
10 款約定，提起本件訴訟，並聲明：1. 確認被告間就附表所示
11 債權之法律關係不存在。2. 鐵道局應給付原告837萬3,724元
12 及自民事準備書(一)狀繕本翌日起至清償日止，按年息5%計算
13 之利息。

14 二、鐵道局抗辯：

15 (一)原告訴之聲明第1項訴請確認之損害賠償債權837萬3,724元
16 ，業經鐵道局自原告最近一期估驗計價款中扣抵，並繳付予
17 臺鐵局，則縱使原告主張成立，其欲回復與鐵道局間837萬
18 3,724元之估驗計價款，亦必須先訴請臺鐵局返還予鐵道局
19 後始得為之，換言之，原告提起本件消極確認訴訟，並無法
20 消除其私法上地位受侵害之危險，原告不具即受確認判決之
21 法律上利益，其訴欠缺確認利益而無權利保護必要，應依民
22 事訴訟法第249條第2項第1款規定，逕以判決駁回之。

23 (二)鐵道局乃受臺鐵局委託代辦系爭工程之招標、施工管理、履
24 約管理及驗收工作，臺鐵局並給付代辦工程經費予鐵道局，
25 俾支付予鐵道局發包簽約之承攬廠商，故被告間之法律關係
26 核屬委任關係。縱認系爭代辦協議具公法性質，依行政程序
27 法第149條規定，鐵道局就委託代辦系爭工程相關工作仍應
28 準用民法第535、536、544條規定，負有遵守指示之義務。
29 依系爭代辦協議第五章第二節二、第五章第一節約定可知，
30 工程所需經費係臺鐵局撥付予鐵道局後，鐵道局再支付予施
31 工廠商，換言之鐵道局給付工程款予各施工廠商，僅為履行

01 系爭代辦協議而為之代收代付行為。基上，依系爭事故報告
02 書所載，系爭事故係因原告未依圖說拆舊裝新所導致，並造
03 成臺鐵局837萬3,724元之損失，臺鐵局遂依系爭代辦協議第
04 五章第四節第八條約定，要求鐵道局向原告求償，並以109
05 年3月2日鐵運轉字第1090004991號函、110年2月2日鐵運轉
06 字第110004061號函，指示鐵道局將上開損害賠償款存入其
07 台灣銀行營業部帳戶。鐵道局基於與臺鐵局間代辦協議之委
08 任關係、民法第535條、第536條、第541條規定，遵照臺鐵
09 局調查結果及來函指示，並據系爭契約一般條款F.15第(1)、
10 (2)約定於110年2月23日向原告求償並逕以其估驗計價款中扣
11 抵並繳付予臺鐵局。另系爭鑑定報告指明系爭事故確實係因
12 可歸責於原告致臺鐵局受有損害，原告自應依侵權行為之法
13 律關係，對臺鐵局之損失負賠償責任，故鐵道局自原告估驗
14 計價款中扣抵837萬3,724元繳付臺鐵局，應屬有據。

15 (三)鐵道局作為原告及臺鐵局間侵權行為法律關係之第三人，將
16 自原告估驗計價款所扣得款項繳付臺鐵局，表面上雖似第三
17 人清償，然若非有系爭代辦協議第5章第4節第8條約定及臺
18 鐵局來函指示，鐵道局並無代原告給付損害賠償之義務。是
19 以，鐵道局之所以將該損害賠償款繳付予臺鐵局，實係基於
20 與臺鐵局間系爭代辦協議之委任關係，並遵照其110年2月2
21 日鐵運轉字第1100004061號函之指示所為，從無為原告清償
22 債務之意思，自非第三人清償。

23 (四)系爭契約一般條款第F.15條「損害賠償」規定已清楚明文凡
24 可歸責於承包商之事由所致之損害賠償責任，鐵道局對原告
25 均有全部之求償權，故不論系爭契約有無臺鐵局形象損失之
26 相關約款，原告應負之賠償範圍均不受影響，

27 (五)就系爭鑑定報告意見如下：鑑定單位僅憑鐵道局於系爭工程
28 施作時均有派人至現場，即認鐵道局對原告及台灣世曦公司
29 違反工作要領及施工技術規範等情亦應知悉，故應就系爭事
30 故負20%之責任，顯係在事實未臻明確之情形下即為速斷，
31 應不足採。鐵道局在系爭工程施作時派人至現場，乃因系爭

01 工程涉及軌道上方主吊線之拆除及更新作業，為免影響列車
02 之日常運行，只得在夜間施工，且須為施工區段之斷電封
03 鎖，因此鐵道局指派人員至現場，旨在確保施工安全，並非
04 在監督指揮承包商如何施工，且實際上也無暇顧及電力維修
05 車頂端施作情形，鑑定人未進一步查證該人員實際辦理及負
06 責之業務為何，即憑原告於111年9月28日第一次鑑定討論會
07 議中所稱施作時，監造單位及鐵道局均有人員在場，遽謂鐵
08 道局亦應就系爭事故負責云云，實屬速斷。其次，鐵道局已
09 遴選台灣世曦公司擔任系爭工程辦理設計、監造業務，雙方
10 於105年6月3日簽訂系爭工程設計暨施工監造技術服務契約
11 書（下稱系爭技術服務契約），依系爭技術服務契約第1.3
12 條及所附技術服務邀標書第2.2.2條、技術服務邀標書附錄A
13 委託監造技術服務相關規定第2.4.1條約定，系爭工程期間
14 現場施工之監督及實地查核、確認其相關項目之施作是否符
15 合工作計畫書與施工技術規範等，係由台灣世曦公司悉數負
16 責，此觀系爭鑑定報告附件K之監造單位之抽查表中，全無
17 鐵道局相關人員之簽章即明，可見鐵道局雖有在系爭工程施
18 作時派人至現場，但並非出於監造需求，鑑定單位率爾認定
19 鐵道局就原告及台灣世曦違反施工要領及施工技術規範等情
20 亦應知悉，顯有事實認定錯誤之瑕疵。再鐵道局既已委請專
21 業監造顧問進行原告所提各項文件、圖說之審查，何以鐵道
22 局亦應知悉原告未自行繪製之現場施工圖而係複製契約中之
23 原設計圖，豈非要求所有機關均須就監造顧問審核之文件再
24 行複審，此顯然已超出政府機關之專業能力，將使政府採購
25 法遴選專業顧問之制度及目的蕩然無存，鑑定單位上開推
26 論，違反論理、經驗法則。

27 (六)無論係依侵權行為法律關係或系爭契約一般條款第F.13約定
28 ，原告均應就其施工不當致臺鐵局之損失，負完全賠償責任
29 ，不得以系爭鑑定報告所認台灣世曦公司監造不實、鐵道局
30 亦應知悉等為由，主張減免其責：

31 1.依民法第490條第1項、第492條規定，原告對系爭契約所定

01 工作負有完全之履行義務及契約責任，且不論鐵道局是否聘
02 請監造顧問，原告應有履行義務及契約責任均不受影響。亦
03 即，承攬人履行契約所應盡之義務與責任，與定作人所聘請
04 之監造顧問無涉，不應因定作人聘請監造顧問導致承攬人之
05 義務與責任減輕或免除，亦不應因定作人聘請監造顧問而反
06 需分擔承攬人依約所應盡之義務與責任，更無民法第217條
07 過失相抵之適用。況依系爭契約一般條款第F.13、特訂條款
08 第壹章第四節注意事項第24條第7項、第五節電車線注意事
09 項第4條施工管理第1項（16）、（24）、（26）約定，原告就其
10 施工不當所致臺鐵局之損失，應負完全賠償責任，其應自行
11 且全責處理及賠償臺鐵局之損失，鐵道局不負任何賠償或補
12 償責任，更不應因鐵道局聘請監造顧問而有不同。

13 2.系爭鑑定報告雖認定系爭事故之發生台灣世曦公司及鐵道局
14 應各負20%之責。然即便台灣世曦公司真有監造不實，該監
15 造不實也係台灣世曦公司與鐵道局間依系爭技術服務契約所
16 生之債務不履行責任問題，與原告辦理系爭工程所應履行及
17 承擔之契約責任無涉。換言之，台灣世曦公司縱有監造不實
18 ，在法律上也不會減輕或免除原告施工不當所生之賠償責任
19 ，更不會有監造顧問監造不實，反使承商責任變為業主責任
20 。何況，系爭契約一般條款第F.13條也已明文規定承包商應
21 對其施工不當致第三人之損害負完全責任，自不能產生監造
22 不實反而使承包商承擔責任變小之結果。

23 3.原告施工不當對臺鐵局所造成之損害，核屬侵權行為損害賠
24 償問題，而侵權行為如涉數人共同介入原因力者，即屬共同
25 侵權行為，各侵權行為人應依民法第185條規定負連帶賠償
26 責任，且被害人得對其中任一人為全部之請求；至於各侵權
27 行為人之責任比例，則屬內部分擔問題，惟被害人如就該侵
28 權行為亦有過失者，則有民法第217條所定過失相抵問題，
29 故本件臺鐵局既主張原告應負全部責任，原告依法即應負全
30 部賠償之責。即便台灣世曦公司因監造不實而為本件之共同
31 侵權行為人，亦係原告與台灣世曦公司間內部分擔之求償問

題，而不應逕行認定原告只須負60%責任，系爭鑑定報告上開認定結果，顯與民法上開規定相違。

(七)並聲明：1.原告之訴駁回。2.如受不利判決，願供擔保請准宣告免為假執行。

三、臺鐵局抗辯：

(一)原告於108年9月3日在新竹北湖站進行新、舊主吊線更換(即將舊主吊線退出，更換新主吊線)工作，未立即拆除舊主吊線，於14時7分(127次普悠瑪行經北湖站13A/B橫渡線與北湖站東正線13B道岔處)。14時7分(1181次區間車行經北湖站13A/B橫渡線與北湖站西正線13A道岔處)時，而該新、舊交疊電車線增加之重量，在第1181次車行駛至現場時，致使該分歧側電車線上、下波動加大，產生增大之波動延續至第127次車行駛該交叉處，第127次車後編組(TEP2004)集電弓右導肩插入13B橫渡線進交叉前跳線前處，拉扯造成道岔處主線與橫渡線之跳線斷損下垂，但該次車為通過列車，該次拉扯後造成後集電弓斷損，但後弓並未因失壓降弓以致無法察覺續行。迨至14時18分，2203次區間車行經北湖站13A/B橫渡線與北湖站東正線13B道岔處，發生系爭事故。

(二)原告未依局外單位在臺鐵局路線及設施附近施工工作要點第一、(四)第2小點、第一、(五)第1小點規定、施工要領(二)施工作業要領(1)架線工程C規定、電車線系統更委託基本設計技術服務-95mm²主吊線電車線標準圖說，於架設新主吊線，未拆除舊主吊線，架設之橫渡主吊線(線上設置絕緣礙子)及接觸線附掛於吊掛線上，接觸線(線上設置區分絕緣區)對軌道之高度已無保持水平均勻一致，而顯有垂墜之設置缺失，另依主吊線拆除及架設檢驗流程圖，需迨至舊主吊線拆除，並進行自主檢查及調整及施工抽查，始得稱為施工完成，惟經第127次後集電弓影像分析，第13AB號轉轍器分歧出線共有新舊2條主吊線、2組絕緣礙子共用一組區分絕緣器，而原告竟於施工自主檢查表勾選施工完成檢查。依系爭鑑定報告認定，原告違反核定之工作計畫書內施工要領及系爭契約書

之施工技術規範，應負系爭事故之主要責任。

(三)臺鐵局因系爭事故受有損害，得依民法第184條、第188條第1項、第196條規定向原告請求賠償，嗣鐵道局依民法第541條規定、系爭代辦協議書第5章第4節第8條、系爭契約一般條款F.15約定，扣抵837萬3724元並將其移轉繳付予臺鐵局，應屬民法第311條第2項規定，有利害關係之第三人就上開損害賠償債之履行清償。臺鐵局對原告之侵權行為損害賠償債權自生抵償效力。原告訴請確認被告間債權不存在，自屬無據。另侵權行為如涉數人共同介入原因力者，即屬共同侵權行為，各侵權行為人應依法負連帶賠償責任，且被害人得對其中任一人為全部之請求，至於各侵權行為人之責任比例，則屬內部分擔問題。

(四)依新竹電力分駐所值班日誌顯示，108年9月3日14時7分迄至18分止，臺鐵局無法確認系爭事故地點有橫渡線電車線異常之現象。系爭鑑定報告亦認臺鐵局於第1事故後雖知線路有故障發生，但該127次列車仍繼續正常行使，並未發出故障訊號，在線路上尚未找到故障情況及故障位置情形下，不能斷然停止通車可以理解。未能於第2事故前及早發現故障情況，避免事故擴大，其在搶救檢修作業上仍有改善空間，但未見其有違失，難謂應分擔責任。是故，原告主張臺鐵局應負與有過失責任，亦屬無據。

(五)事故區間為雙線區間，即平時雙線能正常運作方符合每日計畫班次運行。系爭事故造成雙線不通，兩端路線中即後續各車站均會積累延遲列車於其間，並非單一股道或二股道均完成搶修可立即完成疏通，況當時東、西正線橫渡電車線計畫夜間搶修，所以北湖站13AB及11號轉轍器反位暫時停用亦影響後續列車調度。經統計系爭事故受影響旅客列車53列、延誤3,471分、旅客約1萬4,830人。經臺鐵局實際比對系爭事故當日退票及其他於一年內其他天數退票者，晚點賠償金額86萬3,637元、一般退費4萬8,086元，營業損失金額應為91萬1,723元。故求償金額合計809萬8,301元（計算式：911,7

23+3,857,013+248,164+48,621+2,949,500+83,280=8,098,301元)等語。並聲明：原告之訴駁回。

四、參加人台灣世曦公司陳述：

對系爭鑑定報告意見如下：

(一)原告係以107年1月31日(107)亞業三字第0119號函，提送系爭工程之北區(含汐止、山佳、鶯歌、埔心、楊梅、富岡、北湖口、湖口、新豐、竹北、北新竹、新竹、香山共13座車站)施工圖A版予台灣世曦公司審查。經台灣世曦公司就13座車站施工圖逐一審查後，認為楊梅、富岡、湖口、新豐、北新竹共5座車站之施工圖不正確或無法對應等，台灣世曦公司因此以107年2月5日107ED代電字第0035號函，檢具審查意見請原告修正後重新提送審查。至於包括北湖口在內之8座車站，台灣世曦公司審查後認為無修正之必要，始予核可，並非未作審查。至於原告提送之北湖口站施工圖，記載內容與台灣世曦公司之設計圖相同，係因台灣世曦公司製作之設計圖內容正確，而原告所繪製之施工圖，其內容亦屬正確，二者因此相互一致。縱在系爭事故發生後，台灣世曦公司重新審查原告所提送之北湖口站施工圖，其記載之內容，包括電桿所在之里程數、接地回流線之高度、正線及橫渡線之主吊線高度、正線及橫渡線之接觸線高度等，均屬正確無誤。對照鐵道局電力工程總隊107年4月30日函，其說明欄記載，本工程施工原則係依現況更換電車線懸臂組件。可知系爭工程係以既有設施之現況為基礎，而非新作設施，自應以現況為準。則台灣世曦公司就原告依據現場量測所得結果，與設計圖相符之數據，繪製而成之施工圖，審查通過，誠無不實。台灣世曦公司對於原告所提送審查之施工圖，均依照專業審查並提出修改意見，絕無不予審查、任由原告複製文件敷衍之情事。

(二)系爭契約特訂條款壹、(壹)節、電車線施工說明2.2.6節、3.2.2節、3.2.3節約定，原告所應使用之材料、施工方式已有明確之規範，原告並非無根據可供遵循。依據系爭契約一

01 般條款D.5約定，特訂條款優先與施工技術規範，然系爭鑑
02 定報告僅採用施工規範，卻忽略特訂條款中之電車線施工說
03 明之規定，鑑定意見誠非可採。況原告於107年1月31日提送
04 施工圖與台灣世曦公司前，已在106年6月22日(106)亞業三
05 字第0626號函，提送經依審查意見修正之「工作計畫書」予
06 台灣世曦公司，經台灣世曦公司函轉鐵道局審查後，鐵道局
07 於106年6月29日以鐵工機組字第1063350173號函核定，該工
08 作計畫書第4至9頁，已有就主吊線之施作方式作詳細說明，
09 此外，鐵道局106年10月25日鐵工機組字第1063350578號函
10 核定之整體施工計畫，第27頁亦有就主吊線之施作方式詳細
11 說明。臺鐵局就電車線設備（Overhead Catenary System）
12 之裝設，訂有一套規範圖說，稱為OCS標準圖說，為所有
13 廠商均需遵循之規範。有關主吊線之固定方式，臺鐵局在OC
14 S/190-126標準圖說已有詳細規範，原告所施作之主吊線，
15 不分新舊，亦無論是一天完成或分數天完成，其固定方式均
16 應符合OCS/190-126標準圖說。由以上說明可知，主吊線之
17 施作及固定方式，在契約所附電車線施工說明、原告提送之
18 工作計畫書或整體施工計畫，及臺鐵局OCS/190-126標準圖
19 說已有詳細規範。鑑定報告稱原告現場施工時並無任何核可
20 之現場施工圖可作為安裝施作之依據，對舊主吊線之吊掛，
21 僅憑現場施工人員個人意識而為之，誠有誤解。

- 22 (三)系爭契約、圖說等均未要求原告當日施工必須完成拆舊裝新
23 ，且現場施工之工作時間須配合業經申請核准之施工時間帶
24 施作，若工作時間緊迫，則須以不影響營運為原則，將採分
25 段施工方式辦理，可參系爭契約第三冊，原告於投標時所提
26 送之服務建議書第三章第三節。依據臺鐵局核發之封鎖斷電
27 電報及當日北湖車站核准之施工許證，當日現場施工之工作
28 時間僅約2.5小時。若扣除施工前施工車輛到達現場、設置
29 接地作業，以及施工後施工檢查與鐵路維修車升弓運行檢查
30 、拆除接地作業、施工車輛離開現場回到車站內，現場實際
31 施作主吊線汰換作業時間不足2小時，故現場施工作業需採

分段施工方式處理，當屬符合工程慣例及工程契約之施工作為。系爭工程更換之新主吊線規格為95mm²，舊主吊線規格為49.5mm²，因現場施工時間短且緊迫，當新主吊線架設完成，舊主吊線則以臨時固定方式架設於新主吊線上方之位置，舊主吊線雖未拆除，仍採各自獨立方式分別施加張力強度、固定，應不致互相影響、牽扯。施工後，由原告先行自主檢查，再由台灣世曦公司之現場監造同仁會同原告再次檢查，並針對吊掛線、臨時跳線之C型夾、E型夾是否確實牢固辦理抽查確認。經台灣世曦公司另洽中區電車線95mm²主吊線汰換工程之承包商合勝電器工程公司，其在辦理95mm²主吊線換線工作時，現場情況與系爭工程情況雷同，臺鐵局現場督導單位亦未強力要求承包商施作現場換線工程時，須當日完成新主吊線架設、舊主吊線拆除及主吊線調整等工作，甚至針對新主吊線有採臨時固定方式架設之工法，顯見分段施工乃為確保鐵路行車安全之工程上慣例；亦無要求其承包商須繪製施工圖，而係與系爭工程相同以OCS圖說為施工依據。台灣世曦公司依循與臺鐵局監造中區換線工程之同一作法，誠無監造不實可言。綜上，鑑定報告書稱台灣世曦公司監造不實、應分攤20%責任，誠非可採。並聲明：原告之訴駁回。

五、兩造不爭執事項（本院卷二第155頁、第187至188頁、第205至209頁、第344頁）：

- (一)臺鐵局與鐵道局於104年7月30日簽訂系爭代辦協議，由鐵道局代辦部分工程及技術服務工作。
- (二)鐵道局於106年4月19日與原告就系爭代辦協議中第四章「電車線更新工程」簽訂系爭契約，工程地點為臺鐵西部幹線基隆至新竹（崎頂）及臺南（大橋）至屏東之各縣市。監造單位為台灣世曦公司。
- (三)臺鐵局於109年3月2日以鐵運轉字第1090004991號函予鐵道局，就系爭事故該函主張係鐵道局承商未依圖說施工所致，臺鐵局損失共計837萬3,724元，請鐵道局負責賠償。

01 (四)鐵道局於110年2月23日以鐵道東電二字第11000007201號函
02 予原告，稱「本案本處將依本工程契約一般條款『F.15損害
03 賠償』規定及本處109年10月26日鐵道東電二字第10976012
04 79號函（諒達），於最近一期估驗計價款中逕為扣抵賠償金
05 額新臺幣837萬3,724元整，繳付交通部臺灣鐵路管理
06 局。」。

07 (五)鐵道局於110年7月15日以鐵道東機字第1103301711號函予原
08 告，其說明第二項稱「旨案末期計價金額為新臺幣3,674萬
09 8,652元，發還保留金1,018萬3,443元，並扣除108年9月3
10 日北湖站電車線事故賠償臺鐵局金額837萬3,724元，實際撥
11 付金額為3,855萬8,371元…」。鐵道局已扣款抵償837萬3,7
12 24元予臺鐵局。

13 (六)系爭事故若可歸責於原告即應由原告負損害賠償責任，就其
14 應負損害賠償金額範圍，已經臺鐵局依法抵扣清償，但系爭
15 事故若不可歸責於原告即不應由原告負損害賠償責任，原告
16 得向鐵道局所收取完工之工程款，就不應由鐵道局就此款項
17 扣抵給臺鐵局。

18 (七)臺鐵局於110年2月2日以鐵運轉字第1100004061號函予鐵道
19 局依系爭代辦協議第五章第四節附則八及臺鐵局109年3月2
20 日鐵運轉字第1090004991號函，向原告求償損失837萬3,724
21 元，並將相關款項存入臺鐵局帳戶。

22 六、本院之判斷：

23 (一)按確認法律關係之訴，非原告有即受確認判決之法律上利益
24 者，不得提起之，民事訴訟法第247條第1項前段定有明文。
25 所謂即受確認判決之法律上利益，係指法律關係之存否不明
26 確，原告主觀上認其在法律上之地位有不安之狀態存在，且
27 此種不安之狀態，能以確認判決將之除去者而言（最高法院
28 52年台上字第1240號判決意旨參照）。原告主張臺鐵局與鐵
29 道局於104年7月30日簽訂系爭代辦協議書，嗣鐵道局於106
30 年4月19日與原告簽訂系爭契約，將系爭工程發包由原告施
31 作，監造為台灣世曦公司。原告於108年9月3日凌晨在臺鐵

01 北湖站（電力桿號：86/41）施作13A/B橫渡線更新主吊線，
02 於4時33分完成工作，經台灣世曦公司確認施工無誤並通知
03 臺鐵局始解除封鎖、開放列車行駛，於14時18分第2203班次
04 進入北湖站前，列車行進時其集電弓撞擊損害，造成電車線
05 接觸線拉扯、斷落掛於西正線，及7組吊線鬆脫，導致富岡
06 至湖口站間無法運轉。經搶修後，16時51分西正線搶修完
07 成，單線雙向運轉；17時30分東正線搶修完成，恢復雙線雙
08 向行車；東、西正線橫渡電車線於9月4日凌晨3時完成搶
09 修。臺鐵局於109年3月2日以鐵運轉字第1090004991號函通
10 知鐵道局，主張系爭事故係因原告未依圖說施工所致，臺鐵
11 局損失共837萬3,724元，並請求鐵道局賠償。然原告施工皆
12 符合施工規範，施工自主檢查表與現場狀況一致，系爭事故
13 與原告之施工並無關連，事故發生原因未釐清前，實無從認
14 定原告應對系爭事故負責，即原告對鐵道局不負損害賠償責
15 任。惟鐵道局於110年2月23日以鐵道東電二字第1100000720
16 1號函通知原告，將依系爭契約一般條款F.15損害賠償約
17 定，於最近一期估驗計價款中逕為扣抵賠償金額，鐵道局並
18 已扣款837萬3,724元繳付臺鐵局。因原告就系爭事故並無可
19 歸責之事由，不符合系爭契約一般條款F.15損害賠償約定，
20 從而，臺鐵局與鐵道局間之損害賠償債權之法律關係，並不
21 存在，原告自得提起確認訴訟以除去受有侵害之危險等語。
22 被告則抗辯原告提起本件消極確認訴訟，並無法消除其私法
23 上地位受侵害之危險，原告不具即受確認判決之法律上利
24 益，其訴欠缺確認利益而無權利保護必要等語。查，本件鐵
25 道局係受臺鐵局委託代辦系爭工程之招標、施工管理、履約
26 管理及驗收工作，臺鐵局並給付代辦工程經費予鐵道局，俾
27 支付予鐵道局發包簽約之承攬廠商，姑不論被告間之法律關
28 係係屬公法或私法上之法律關係，原告與鐵道局間之系爭契
29 約，有關原告就系爭事故是否應依系爭契約約定負違約之賠
30 償責任，並應予扣抵賠償金額，悉依原告與鐵道局間之系爭
31 契約定之，與鐵道局與臺鐵局間之系爭代辦協議書無必然之

01 牽涉關係，假設原告就系爭事故不負契約賠償責任，亦不因
02 鐵道局已將款項解交臺鐵局，而影響鐵道局對原告就系爭契
03 約應負之契約義務，並進而認定原告就被告間債務關係
04 有確認利益。再者，原告亦自承臺鐵局為鐵路行車安全改善
05 六年計劃之主辦機關，依交通部書函辦理而洽由鐵道局代辦
06 部分工程及技術服務工作，為行政機關授權之委任、委託及
07 委辦之公法行為，被告間上開債權債務關係存否，亦非原告
08 依民事訴訟法第247條規定所得提起，並以民事之確認判決
09 予以除去之不安狀態，是原告對被告聲明請求確認被告間就
10 附表所示債權之法律關係不存在，自無確認之法律上利益，
11 應予駁回。

12 (二)原告主張其施工皆符合施工規範，127班次通過時，未發生
13 橫渡線跳線下垂之現象，但集電弓在經過跳線E型夾處突然
14 不明原因翻轉，造成電車線設備及集電弓損傷。系爭事故並
15 非集電弓插入交叉處所造成，且事故發生後，區分絕緣器仍
16 掛在接觸線上並未掉落地上，未因碰撞造成損傷。部分電車
17 線損傷後，臺鐵局未按規定停檢示警，致區間車2203班次通
18 過時再次撞擊，導致更嚴重之損傷。系爭事故與原告之施工
19 並無關連，無從認定原告應對系爭事故負責。鐵道局於110
20 年2月23日通知原告，將依系爭契約一般條款F.15損害賠償
21 約定，於最近一期估驗計價款中逕為扣抵賠償金額，鐵道局
22 並已扣款837萬3,724元繳付臺鐵局。因原告就系爭事故並無
23 可歸責之事由，不符合系爭契約一般條款F.15損害賠償約定
24 等語，為鐵道局所否認。查：

- 25 1. 本件就本件事務之發生原因，經送電技公會鑑定，經該公會
26 鑑定結果認為：「……系爭事故之標案工程名稱為ST4204
27 『基隆至新竹(崎頂)及台南(大橋)至屏東』95m m²主吊線
28 及相關設備更新工程，於108年9月3日發生臺鐵北湖站運轉
29 中斷事故。(一)鑑定事項一之分析108年9月3日臺鐵北湖站運
30 轉中斷事故(下稱系爭事故)之發生原因為何？是否可歸責
31 原告？(請依兩造提出之資料及文件綜合判斷，並詳述貴會

作成專業判斷之具體理由，另若判斷結果並非全然可歸責原告，應敘明責任比例。分析如下：1. 系爭第1事故為127次列車，發生於當天14時07分，該列車由北向南行駛於東正線上，在進入北湖站前，進入主線與橫渡線之交叉處，於該交叉處前發生事故。於該事故之前數分鐘，125次列車亦於同行駛方向同軌道進入該事故處，觀察車故前125次車13時56分49秒行車紀錄影像，可以看到該列車集電弓尾端黃色區域之下方撞擊到橫渡線之接處線，該接處線被撞擊後扭曲變形，接處線之材質為銅合金硬質材料，可見撞擊力量之大。會勘時以尺量測該型集電弓相關尺寸，即可知該接觸線下垂之正確距離。測量後得知其撞擊位置水平高度約於集電弓中央上方向下約23.5公分。顯然於第1事故發生前，其剛施作完成橫渡線之接觸線已比正東線之接觸線下垂約23.5公分，按臺鐵局標準應高於主線2公分才對。而每次撞擊結果必然發生愈撞愈鬆亦愈下垂之現象，其後發生運轉中斷事故也是遲早必然之結果。2. 系爭第2事故為2203次列車，發生於當天14時18分，該列車與127次列車同樣由北向南行駛於東正線上，該列車於事故發生前1秒可看到之前被127次列車集電弓撞擊之吊掛線夾子已脫離接處線(詳附件F，P2)。3. 於系爭第1事故前即13時58分時，另有1181次列車行駛於西正線由南往北行駛經過事故點，從其行車紀錄影像 可見到右側橫渡線新、舊主吊線及2組絕緣礙子並線貼在一起，其2組絕緣礙子左右 兩側並有跳線勾住，其下方並掛著兩組三角形架子連接其下方之區分絕緣器。於法院卷宗內，原告表示舊主吊線與新主吊線是分離的，舊主吊線暫時掛於電桿上方並不會干擾到新主吊線，但實際上於絕緣礙子處，兩組舊、新絕緣礙子顯然併排貼在一起，兩旁還各有一條跳線連在兩主吊線上。故如果是舊主吊線鬆弛了，顯然整條線會最重處先下垂，一個絕緣礙子約3.5公斤，兩只合計約7公斤，下面尚吊著兩組三角架子，事故點即發生於上述絕緣礙子附近之接觸線。4. 系爭橫渡線北起於86/27A電桿，南止於86/43電桿

共276米，其中間尚另有8處電桿共同撐起該線路。其終端86/43電桿處是以固定裝置方式固定主吊線及接觸線於電桿上，而頭端86/27A則以自動張力平衡錘之裝置固定該主吊線及接觸線。自動張力平衡錘即是以滑輪吊掛重力錘，使該線路之主吊線及接觸線始終自動保持設計之1000公斤張力。但舊主吊被拆起後，該自動張力平衡錘則移轉予新主吊線及接觸線使用。舊主吊線如不拆除，則需掛於該各電桿較高處，而只能臨時以鋼索捆綁固定之。除頭尾兩端外中間尚有8處電桿亦需同時撐起舊主吊線，而中間電桿撐起吊線之方式則是於電桿適當處捆綁固定掛勾滑輪，舊主吊線則置於滑輪上方。5. 如前項所述之施工狀況，新主吊線及接觸線皆以自動平衡錘以控制其張力之平衡，且其每處支撐固定位置及方式皆為既設。而舊主吊線之每處支撐固定位置及方式皆為新設，且無自動平衡錘可自動控制其張力。每處電桿之支撐固定，其位置、捆綁使用之材料規格，捆綁之方式皆由現場施工人員決定，而無核可之現場施工圖作為安裝施作之依據，其施工品質之可靠度值得懷疑。系爭事故點位置之線路下垂，最大可能原因為舊主吊線之某處支撐捆綁不牢固可靠，有鬆馳之現象，致系爭事故點旁之舊、新兩只絕緣礙子並貼在一起，而在其下方另有三角架兩只，絕緣礙子及三角架合計重量接近10公斤，為整條橫渡線最重之處，該線路如有鬆馳之情形，則為下垂現象之所在。因為線路之鬆馳，該處接觸線隨著時間過去及每一列車集電弓之碰觸，其撞擊愈來愈嚴重，線路亦愈鬆馳，亦愈下垂，終至下垂20多公分，而導致系爭事故之發生。6. 臺鐵局主張原告未依核定之工作計畫書內施工要領(詳卷宗一，185~191頁)、圖說等規定，架設新主吊線而未拆除舊主吊線就呈報施工完成並自主檢查合格(詳附件J)，而報請准予送電通車。故應負系爭事故損害賠償責任。而原告認為前述未拆除舊主吊線而暫時吊掛於電桿較高處係因施工時間不足，且施工時間均有監造單位及鐵道局人員在場且經其抽查合格(詳附件K)，之前亦有27處

如此施作亦未有任何問題發生。原告稱係因施工時間不足之因素，實不足成為未依規定辦理之理由，因承商本就需依施工現場之需要調配足夠之人力與機具。7. 又依據工程契約書中之施工技術規範第01330章資料送審，1.1.3 資料送審應包括(但不限於) 下列項目：…(4) 現場施工圖(Working Drawings)，1.2.14現場施工圖(1) 現場施工圖係指承包商施作現場管路、設備之施工圖樣、諸如顯示配管、詳細位置、尺寸、高程、安裝方式、設備材料數量表、管架及設備支架位置、型式及安裝詳圖、必要之平面圖、剖面圖、及其他全部細節與各類機房內管路設備平面圖、配置圖、剖面圖、以及與其他關連工程之連接界面詳圖 或輸出輸入表，及其他為施工所需、但不屬契約工作完成後一部份之工程。經查原告所呈送監造單位審核之施工圖，實為工程之平面配置圖，圖面內標示各電桿位置及其上面各附屬設施之相關高程數字，該圖係複製原設計圖後貼上，而無一張屬前述規定之現場施工圖。致原告現場施工時並無任何核可之現場施工圖可作為安裝施作之依據，對舊主吊線之吊掛，僅憑現場施工人員個人意識而為之。原告複製契約中之原設計圖，混充為自行繪製之現場施工圖呈送監造單位審核，而台灣世曦竟然審查核可，顯然監造不實。8. 原告質疑臺鐵局於第1事故發生後無立即停止其他列車通行，致又發生第2事故後才停止通行，故產生更大之損害情事。原告於鑑定期間依鑑定會議建議，於111年10月14日向法院提出聲請狀(附件M)，命臺鐵局提供相關文書資料。臺鐵局於111年11月9日，由其訴訟代理人鍾開榮律師以 111鍾字第0000000-0號函覆本會，提供原告請求之文書資料(附件O)。9. 前述函文附件一，108年9月3日當天新竹變電站紀錄資料顯示於第1事故127次列車於14時07分發生後，線路開關及斷路器有多次顯示故障及開開關關之不正常現象，依臺鐵局人員表示：變電站電腦有自動檢查及投入之功能，該值班人員當時也自行檢查到底何處發生故障，但一直未能發現故障點及其狀況。直至第2事故後於14

時30分才發現北湖站13AB橫渡線接處線斷落之情事(詳新竹電力分駐所值班日誌，函文附件二)。而其間未發現故障點及其狀況前，依該局標準作業程序不能斷然停止通車。10. 綜上所述，原告為系爭工程之承包廠商，其違反核定之工作計畫書內施工要領及工程契約書中之施工技術規範等規定之情事，致系爭事故，應負系爭事故之主要責任。而台灣世曦為國內交通體系下之大型專業工程顧問機構，擔任系爭工程之設計監造工作，負有專業技術服務、指導及監造之責。為系爭工程品質及安全主要把關者。卻明顯監造不實，放任承包商違反核定之工作計畫書內施工要領及工程契約書中之施工技術規範等規定之情事，應負系爭事故之次要責任。鐵道局於現場施作時亦均有派人於現場，前述承包商及台灣世曦違反核定之工作計畫書內施工要領及工程契約書中之施工技術規範等規定之情事，亦應知悉，且工程事項整體業務臺鐵局均委由其代辦，故亦應負相當之責任。臺鐵局於第1事故後雖知線路有故障發生，但該127次列車仍繼續正常行駛，並未發出故障訊號，在線路上尚未找到故障情況及故障位置情形下，不能斷然停止通車可以理解。未能於第2事故前及早發現故障情況，避免事故擴大，其在搶救檢修作業上仍有改善空間，但未見其有違失，難謂應分擔責任。11依以上分析及研判，以上各單位分擔之責任比例建議：原告百分之六十，台灣世曦百分之二十，鐵道局百分之二十。」等語（見外放鑑定報告書）。

2. 鐵道局辯稱：鑑定單位僅憑鐵道局於系爭工程施作時均有派人至現場，即認鐵道局對原告及台灣世曦公司違反工作要領及施工技術規範等情亦應知悉，故應就系爭事故負20%之責任，顯係在事實未臻明確之情形下即為速斷，應不足採等語。查，系爭鑑定報告認鐵道局應負20%責任，主要以：「鐵道局於現場施作時亦均有派人於現場，前述承包商及台灣世曦違反核定之工作計畫書內施工要領及工程契約書中之施工技術規範等規定之情事，亦應知悉，且工程事項整體業務臺

01 鐵局均委由其代辦，故亦應負相當之責任。」等語為其鑑定
02 依據。鐵道局抗辯在施工現場派人在場，係因系爭工程涉及
03 軌道上方列車主吊線之拆除及更新作業，為免影響列車之日
04 常運行，只得在夜間施工，且須辦理施工區段之斷電封鎖，
05 而斷電封鎖涉及鐵道營運路線之管理且具高度專業，只得由
06 臺鐵局或經其訓練合格並取得相應資格之人員辦理，加之夜
07 間光線較差，為免施工期間電力維修車發生行進意外，鐵道
08 局乃於108年9月3日凌晨指派同時具備「鐵路施工路線風險
09 及電車線斷電申請作業人員」及「電力維修車指揮員」資格
10 之林盛義至現場，協助原告向臺鐵局辦理施工區段之斷電封
11 鎖，待臺鐵局核發施工許可證後，通知原告可施工外，並於
12 施工時擔任原告所駕電力維修車之指揮員，指揮其前進、後
13 段且確保其行進路線安全無虞、仍在斷電封鎖之範圍等語，
14 並提出施工工作許可證、臺鐵局員工訓練中心結業證書、維
15 修工程車駕駛及指揮員值勤作業流程圖等件影本（本院卷二
16 第607至610頁）為證，本院參酌本件系爭工程係由鐵道局發
17 包予原告施作，並委由台灣世曦公司設計監造，有關監造事
18 宜既已委由台灣世曦公司處理，應無再另外派員監造必要，
19 是有關鐵道局派員至現場人員，是否核屬監造事務而應由鐵
20 道局一併就此負責，實有疑義；況鑑定意見認鐵道局於系爭
21 工程施作時有派人至現場，對承商及台灣世曦公司違反核定
22 之工作計畫書內施工要領及工程契約書中之施工技術規範等
23 規定之情事亦應知悉一節，即作為其應負相當責任之依據，
24 然就此仍需審酌鐵道局派員在場之人員其身分及工作內容，
25 依系爭契約是否有契約協力義務之違反，系爭鑑定報告就此
26 則未予說明。再者，臺鐵局縱有委託鐵道局代辦發包系爭工
27 程，實際發包者係鐵道局，鐵道局即屬系爭工程之業主，且
28 為系爭契約之當事人。鐵道局發包之系爭工程如因施作不善
29 而有可歸責原告之債務不履行情形，對鐵道局即應負賠償責
30 任，此責任鐵道局本得依系爭契約或民法相關規定對契約當
31 事人之原告請求賠償。本件系爭鑑定報告未究明鐵道局派員

01 至現場人員之身分及其工作內容，及系爭契約有關當事人間
02 之關係，就此僅稱鐵道局有派人在場，對台灣世曦公司違反
03 核定之工作計畫書內施工要領及工程契約書中之施工技術規
04 範等規定之情事亦應知悉，且工程事項整體業務臺鐵局均委
05 由其代辦，亦應負相當之責任等語，即認應由鐵道局就此負
06 20%之責任，尚嫌速斷，就此部分自難逕予採認。

- 07 3. 參加人陳稱：伊確有作審查，並無系爭鑑定報告所稱未予審
08 查等語。查，參加人就其所陳：原告提送系爭工程之北區
09 (含汐止、山佳、鶯歌、埔心、楊梅、富岡、北湖口、湖
10 口、新豐、竹北、北新竹、新竹、香山共13座車站)施工圖A
11 版予伊審查，經審查後認楊梅、富岡、湖口、新豐、北新竹
12 共5座車站之施工圖不正確或無法對應等，經伊通知原告檢
13 具審查意見修正後重新提送審查，其餘包括北湖口在內之8
14 座車站認為無修正必要而予核可，並非未作審查等情，提出
15 原告函、台灣世曦公司函、鐵道局電力工程總隊書函、鐵道
16 局工作計畫書、整體施工計畫修訂一版、標準圖說、電車線
17 施工說明、原告服務建議書節本、臺鐵局行車電報、臺鐵局
18 施工許可證存根、原告自主檢查表、台灣世曦公司主吊線施
19 工抽查紀錄等件影本（本院卷二第507至539、687至736頁）
20 為證，堪認台灣世曦公司確有審查原告所提出之施工圖，系
21 爭鑑定報告雖以依系爭契約施工技術規範第1330章資料送
22 審，1.1.3資料送審項目，其中現場施工圖現場施工圖係指
23 承包商施作現場管路、設備之施工圖樣、諸如顯示配管、詳
24 細位置、尺寸、高程、安裝方式、設備材料數量表、管架及
25 設備支架位置、型式及安裝詳圖、必要之平面圖、剖面圖、
26 及其他全部細節與各類機房內管路設備平面圖、配置圖、剖
27 面圖、以及與其他關連工程之連接界面詳圖或輸出輸入表，
28 等，但原告所送監造單位審核之施工圖實為工程平面配置
29 圖，該圖係複製原設計圖後貼上，而無一張屬前述規定之現
30 場施工圖。致原告現場施工時並無任何核可之現場施工圖可
31 作為安裝施作之依據，對舊主吊線之吊掛，僅憑現場施工人

員個人意識而為之。原告複製契約中之原設計圖，混充為自行繪製之現場施工圖呈送監造單位審核，而台灣世曦竟然審查核可，顯然監造不實等語。惟本件並非新作工程，而係主吊線及其設備更新工程，且參加人陳明其審查原告提送之施工圖經過，及原告依約於安裝前應先行至現場勘查、測量及現場實際需要，繪製施工圖說，原告自106年7月17日即進場辦理現場量測作業，分區段及車站逐步繪製施工圖，而於107年1月31日提送施工圖，經參加人認其中四座車站應修正後重新提送，原告嗣於107年4月10日提送施工圖，經參加人審查核章等情，均已經參加人提出前開證據資料佐證。再者，本件事故主要發生原因係「線路下垂，最大可能原因為舊主吊線之某處支撐捆綁不牢固可靠，有鬆馳之現象，致系爭事故點旁之舊、新兩只絕緣礙子並貼在一起，……其下方另有三角架兩只，絕緣礙子及三角架合計重量接近10公斤，為整條橫渡線最重之處，該線路如有鬆馳之情形，則為下垂現象之所在。因為線路之鬆馳，該處接觸線隨著時間過去及每一列車集電弓之碰觸，其撞擊愈來愈嚴重，線路亦愈鬆馳，亦愈下垂，終至下垂20多公分，而導致系爭事故之發生」，此等事故原因與參加人是否審查其施工圖並無絕對關聯，是縱參加人審查施工圖有所疏失，與本件事故之發生，亦難認有何直接或間接因果關係，系爭鑑定報告就此部分認定，亦非可採。

4. 綜上，本件系爭事故之發生，應係原告施工人員就舊主吊線之某處支撐捆綁不牢固可靠所致，應由原告就此事故之發生，負全部責任。

(三)原告主張其均依約施工，系爭事故發生後，經與鐵道局協商後，鐵道局仍對原告請求賠償並不合理，爰依系爭契約第8條之(1)約定、民法第490條、505條規定請求鐵道局給付等語，為鐵道局否認其尚應給付上開金額。查：

1. 查，系爭契約一般條款F.15約定：「(1)如因承包商設置缺失、施工不良、管理不善、工安事件或其他可歸責於承包商

之事由，導致損害賠償責任時，主辦機關對承包商有全部求償權。承包商應負責之損害賠償金額，主辦機關得自應付工程款中扣抵。其有不足者，得自保證金扣抵或通知承包商給付。……」、Q估驗款保留及扣除約定：「Q.1估驗計價款之保留及發還：本契約中承包商之任何估驗計價款，經辦理估驗後，工程司得因下述原因暫予部分或全部保留。如保留原因消失，應即全部發還承包商。(1)主辦機關或承包商之分包商向承包商提出索賠要求。……。Q.2估驗計價款之扣除：如承包商在收到工程司之書面通知後，未經迅速有效處理Q.1……中各事項，主辦機關得自行處理，並將處理費用自承包商之估驗款、保留款或各項保證金中扣抵，如有不足，得向承包商索賠。……」（外放系爭契約第1冊第00000-00、00000-00頁）。臺鐵局於109年3月2日以鐵運轉字第1090004991號函予被告鐵道局，就系爭事故該函主張係鐵道局承商未依圖說施工所致，臺鐵局損失共計837萬3,724元，請鐵道局負責賠償，鐵道局於110年2月23日以鐵道東電二字第11000007201號函予原告，稱將依系爭契約一般條款F.15損害賠償規定於最近一期估驗計價款中逕為扣抵賠償金額837萬3,724元，繳付臺鐵局。鐵道局並於110年7月15日發函原告，說明系爭工程計價款金額3,674萬8,652元，發還保留金1,018萬3,443元，並扣除本件系爭事故賠償臺鐵局金額837萬3,724元，而扣款抵償837萬3,724元予臺鐵局等情（見前開五、不爭執事項(三)至(五)所載）。

2. 本件臺鐵局主張系爭事故造成其損失計有下列事項：(1)營業損失66萬6,646元、(2)車輛設備損失及搶修費用385萬7,013元、(3)電力設備損失及搶修費用24萬8,164元、(4)旅客接駁、供應旅客茶水及事故調查費用4萬8,621元、(5)形象損失347萬元、(6)變動成本損失8萬3,280元。以上合計837萬3,724元。上開項目及金額為原告否認，辯稱：關於營業損失部分，系爭事故既發生於北湖站，應與北迴宜蘭線、花東線及南部各分段之營運無關，臺鐵局提出之附表清單列出與北湖

站運轉中斷無關之各站退票和晚點賠償，應予說明。又退票日期涵蓋108年9月3日至同年12月10日計60萬4,435元，似有浮報。關於車輛設備損失及搶修費用及電力設備損失及搶修費用項目：該兩項計算並未考慮車輛設備之折舊，倘相關設備受有損害，其損失之價額應為設備折舊後之價額。又有關形象損失部分，臺鐵局自定形象損失為每分鐘1,000元，並未提出其計算依據為何，如係違約金之約定，亦有違約金過高應予酌減之空間等語。查：本件有關臺鐵局主張因系爭事故所致損失部分，經本院委請電技公會鑑定結果為：「(二)鑑定事項二之分析承上，請依被告提出之明細及計算方式，逐項判斷被告就系爭事故提出之求償金額是否合理？若否，合理之求償金額為何？」。1. 臺鐵局向被告提出之求償金額共分六大項，但其內只有金額統計表而無明細，難以查核，故於鑑定會議上請該局提出各項明細及相關依據、憑證等資料。其訴訟代理人於111年10月20日，以111鍾字第0000000-0號函覆(附件N)。2. 原告對臺鐵局提出之前述回覆資料，對其部份內容有疑義，遂於111年11月14日由其訴訟代理人向法院提出民事陳述意見狀(附件P)。3. 臺鐵局訴訟代理人針對原告前項民事陳述意見狀之疑義於111年11月17日以111鍾字第0000000-0號函(附件Q)釋疑。4. 求償項目之明細及計算方式分析如下：(1)營業損失：本項臺鐵局求償金額為666,646元。原告認為退票明細表內列出花東線、宜蘭線、南部線等運務段之營運與系爭事故北湖站無關，但臺鐵局表示其事故雖發生於北湖站，但各線(包括東、西線)均受其影響而有所延誤。經查臺鐵局東、西線營運有所連動，故其電腦退票統計當日退票金額604,435元應為可信，人工退票金額1,607元，共604,435+1,607=606,042元。其非當日退票而於一年內其他天數退票者，據該局統計約有一成比率金額，606,042x1.1=666,646元。求償金額為666,646元應為合理。(2)車輛設備損失及搶修費用：本項臺鐵局求償金額為3,857,013元。依前述第1項附件N函內附件2-1，台北機務段車輛修理

費用報告，車輛號碼TEMU2000新自強號第2編組之修理費用：材料費為1,021,235元，工資為21,447元，代辦服務費10%為104,268元，合計1,146,950元。附件2-2，新竹機務段車輛修理費用報告，車輛號碼EMU709+710之修理費用：材料費為2,285,992元，工資為18,408元，試車費用為156,984元，間接費2,310元，代辦服務費10%為246,369元，合計2,710,063元。共1,146,950+2,710,063=3,857,013元。另原告認為應考慮車輛設備之折舊，但依一般車輛交通事故賠償慣例，均以其修理費用金額為求償金額，而不考慮車輛之折舊。求償金額3,857,013元應為合理。(3)電力設備損失及搶修費用：本項臺鐵局求償金額為248,164元。依前述第1項函內附件3-1至3-2內容所示，人員搶修工時費用為12,533+22,546=36,079元。維修車費用兩部，每部16,000元，16,000x2=32,000元。材料費用：盤型隔電子3只，每只單價508元，計508x3=1,524元。區分絕緣器一組142,917元。穩定臂兩組，每組764元，計764x2=1,528元。接觸線120米，每米297元，計297x120=35,640元。合計材料費用1,524+142,917+1,528+35,640=180,085元。本項費用共36,079+32,000+180,085=248,164元。同前項理由以其修理費用之金額為求償金額，而不考慮車輛之折舊。求償金額248,164元應為合理。(4)旅客接駁、供應旅客茶水及事故調查費用：本項臺鐵局求償金額為48,621元。旅客接駁費用依前述第1項函內附件4至4-1內容所示為46,667x1.05=49,000(含稅)。茶水費依前述第1項函內附件4-2內容所示為1,154元。共計49,000+1,154=50,154元。而臺鐵局求償金額為48,621元，其求償金額48,621元應為合理。(5)形象損失：本項臺鐵局求償金額為3,470,000元。本事故影響計53列車共延誤3,470分。依據該局鐵行字第1060015887號函訂頒『交通部臺灣鐵路管理局鐵路沿線施工致行車延誤求償要點』，二、(二) 形象損失：1,000NTD/每分*晚點總時分。故求償1,000x3,470=3,470,000元。原告認為臺鐵局自訂形象損失每分鐘1,000元並未提出其計算依

據為何？如係違約金之約定亦有違約金過高應予酌減之空間。經查本工程契約書為鐵道局所代辦，該條規定並未訂入契約書中，故其並非契約書之約定。依一般工程慣例以所報求償金額之八五折計， $3,470,000 \times 85\% = 2,949,500$ 元。可視為合理金額。(6)變動成本損失：本項臺鐵局求償金額為83,280元。依據前項臺鐵局訂頒之求償要點規定，二、(一)變動成本損失： $24 \text{NTD} \times \text{晚點總時分}$ 。 $24 \times 3,470 = 83,280$ 元。本項求償金額並不高，原告亦無異議，求償金額83,280元應為合理金額。(7)各項求償合理金額合計： $666,646 + 3,857,013 + 248,164 + 48,621 + 2,949,500 + 83,280 = 7,853,224$ 元。……分析(二)鑑定事項二。合理之金額為7,853,224元。(計算詳見前項分析欄)。」等語，亦有系爭鑑定報告可佐。是依系爭鑑定報告鑑定結果認臺鐵局所主張系爭事故所致損害，其中(1)營業損失66萬6,646元應為合理。(2)車輛設備損失及搶修費用385萬7,013元應為合理。(3)電力設備損失及搶修費用24萬8,164元應為合理。(4)旅客接駁、供應旅客茶水及事故調查費用4萬8,621元應為合理。(5)形象損失應以347萬元之85折計算，即294萬9,500元可視為合理金額。(6)變動成本損失8萬3,280元應為合理，各項求償合理金額合計785萬3,224元。本院審酌系爭鑑定報告就此部分除形象損失部分外，其餘鐵道局所抗辯損害部分，所附相關資料尚屬詳實，其所為上開鑑定金額，應屬可取。

3. 原告主張臺鐵局就系爭事故求償形象損失之賠償金額原訂為347萬元，顯有不當一節。按債務人之違約不履行契約上之義務，同時構成侵權行為時，除有特別約定足認有排除侵權責任之意思外，債權人非不可擇一請求。又債權人所得請求債務人賠償其損害，依民法第213至216條之規定，除法律另有規定或契約另有訂定外，係以回復損害發生前之原狀為其原則，並以填補債權人所受損害及所失利益為其範圍。而契約當事人間得約定債務人有債務不履行情形時，應支付違約金，同法第250條起至253條就違約金約定亦有明文。另除財

01 產上損害外，侵害他人生命、身體、健康或民法第195條所
02 定之人格權或人格法益時，債權人得請求債務人給付非財
03 產上損害賠償。是債權人所得請求之損害，除人格權或人格
04 法益外，主要為財產上或其他法益上實際所生之不利益。如
05 債權人受有實際損失，而基於法律規定或契約約定足認定其
06 為法律所認許或保護之權益本身之損害，固得請求賠償，然
07 需以法律所明定契約所明文約定之範疇為限，尚不得超逾上
08 開範圍而任為主張。查，臺鐵局主張受有形象損失，主要係
09 依於106年間所訂立之鐵路沿線工程施工致行車延誤求償要
10 點，該要點略為：「一、為有關交通部臺灣鐵路管理局(下
11 稱本局)鐵路沿線各項工程施工造成鐵路旅客列車延誤情
12 事，鐵路機構得向應負責之人求償，特訂定本要點。二、為
13 本局各單位委外工程承包廠商重視施工安全與品質，嗣後如
14 因可歸責於立約商因素致損及軌道或設備或影響本局列車準
15 點行駛時，除依本局誤點賠償規定計算『營業損失』外，並
16 應列計以下損失：(一)變動成本損失：24 NTD／每分＊晚點總
17 時分。(二)形象損失：1000 NTD／每分＊晚點總時分。求償總
18 金額為以上三項損失之合計金額，並於工程款內優先扣抵。
19 三、請各主管處及材料處將前點載明於工程招標文件，並納
20 入工程採購契約內。」，惟上開要點並未見載明於本件工程
21 招標文件，系爭契約內亦未見有附此要點之內容，自難認上
22 開要點係屬原告與鐵道局間依系爭契約約定所得請求之損害
23 賠償範疇。再者，臺鐵局除營業損失、車輛設備損失及搶修
24 費用、電力設備損失及搶修費用、旅客接駁、供應旅客茶水
25 及事故調查費用等實質受有財產或增加支出費用等損害外，
26 就所謂形象損失究係屬何種財產上損害及其實質是否受有此
27 等損害一節，並未予說明並提出證據證明。另一般社會通念
28 就商店或企業等經營事業時有不能對消費者如質如期履行，
29 可能遭受民間所謂「形象」受損之損害，然其實質究屬何種
30 人格權，及臺鐵局性質上是否有此人格權，均未經鐵道局予
31 以說明並證明之，則鐵道局逕以臺鐵局單方所製作之上開要

點計算原告就系爭事故所應賠償之形象損失，難認於法律上及系爭契約上有所依據。

4. 原告雖主張臺鐵局於事故之發生後損害擴大應負與有過失責任云云，然查，本件系爭鑑定報告所認鐵道局應負20%過失部分，已為本院所不採，均如前述。而原告就其主張臺鐵局應負與有過失責任一節，雖稱：臺鐵局訴訟代理人就附件0所示函文說明一之(二)所稱「108年9月3日系爭事故當天新竹電力分駐所值班日誌(附件二)。依附件一紀錄資料及附件二值班日誌等資料顯示，自108年9月3日當天14：07迄至14：18止(即127列車經過系爭事故地點後，迄至2203列車至系爭事故地點前)，被告臺鐵局無法確認系爭事故地點有橫渡線電車線異常之現象」之說詞顯然與事實有違。依該函所附之附件一，事故當天調配室事故試送電紀錄所載：當天127車次14:07:47起經過時不斷發生「瞬時跳脫」、「動作」、「故障」之狀況，竟未採行適當之預防措施(如通知新竹變電站所轄供電範圍區域正行駛列車採列車慢行，以及維護單位進行即時巡檢)，致衍生當天2203車次14:18通過時發生更嚴重之系爭事故，其作業程序應有誤失，應已有重大過失。尤其，臺鐵局未提出事故當日臺鐵局電力調配室自14:07起至14:18分以後內部作業之紀錄(應含FMO-trip-NO A/R及其他F1、F2等動作投入)，隱匿事實，欺瞞鑑定人，致認定事實失真云云，然此部分業經臺鐵局依鑑定單位通知提出資料。原告雖稱臺鐵局有隱匿事實云云，然此部分則未提出可靠之資料證明，是其主張臺鐵局應負與有過失責任一節，自難逕予採信。

5. 按約定之違約金額過高者，法院得減至相當之數額，民法第252條定有明文，是債務人得請求法院酌減違約金者，需以該請求內容性質上屬違約金為其前提。本件鐵道局抗辯之837萬3,724元，除臺鐵局所謂形象損失外，其餘均屬臺鐵局所受之實質損害，性質上均非違約金。而形象損失部分，依臺鐵局所頒定之鐵路沿線工程施工致行車延誤求償要點，觀其

內容與違約金之性質亦有不符，且該要點既未附於系爭契約文件內，即非屬兩造所約定之違約金。再者，本院既認鐵道局有關形象損失部分之抗辯不足採，則原告據以主張鐵道局所請求之違約金過高，請求本院予以酌減，即屬無據。

(四)綜上，本件鐵道局所抗辯得依系爭契約一般條款F.15約定自工程款予以扣抵，除其中形象損失347萬元部分外，其餘均屬可取。則扣抵後，原告依系爭契約第8條之(1)約定請求鐵道局給付347萬元，及自民事準備書(一)狀送達翌日即110年9月30日（本院卷一第477頁）起至清償日止，按年息5%計算之利息，自屬有據。至其餘部分，則無理由。

七、綜上所述，原告依系爭契約第8條之(1)約定，請求鐵道局給付347萬及自110年9月30日起至清償日止，按年息5%計算之利息，為有理由，應予准許；逾上開範圍之請求則屬無據，應予駁回。

八、本件為判決之基礎已臻明確，兩造其餘之陳述及所提其他證據，經本院斟酌後，認為均於判決之結果無影響，亦與本案之爭點無涉，自無庸逐一論述，併此敘明。

九、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第79條、第85條第1項但書。

中 華 民 國 112 年 9 月 12 日
民事第七庭 法 官 蔡政哲

以上正本係照原本作成。

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。如委任律師提起上訴者，應一併繳納上訴審裁判費。

中 華 民 國 112 年 9 月 12 日
書記官 王緯騏

附表：108年9月3日北湖站運轉中斷（電力設備故障）事故求償金額統計表（新臺幣元）

項次	求償項目	金額	備註
1	營業損失	666,646	
2	車輛設備損失及搶修費用	3,857,013	
3	電力設備損失及搶修費用	248,164	

(續上頁)

01

4	旅客接駁、供應旅客茶水及 事故調查費用	48,621	路線中斷啟動旅客接駁、事故調 查費用
5	依據交通部臺灣鐵路管理局 工程施工延誤向承包廠商求 償要點之求償金額	3,470,000	本局形象損失（總計客運列車延 誤分鐘×1000元），本事故影響計 53列/3470分鐘
		83,280	變動成本（總列車延誤致電力損 耗及人員工時費用等，總列車延 誤分鐘×24元）
合計		8,373,724	