臺灣高等法院民事判決

108年度建上字第10號

上　訴　人　中華工程股份有限公司

000000000000000000

法定代理人　朱蕙蘭

000000000000000000

訴訟代理人　孫丁君律師

　　謝建弘律師

複　代理人　姜衡律師

上　訴　人　交通部民用航空局

000000000000000000

法定代理人　林國顯

訴訟代理人　李書孝律師

　　李宗哲律師

上列當事人間請求給付工程款事件，兩造對於中華民國107年12月14日臺灣臺北地方法院103年度建字第385號第一審判決各自提起上訴，本院於109年11月11日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原判決關於㈠駁回中華工程股份有限公司後開第二項之訴；㈡所命交通部民用航空局之給付，其中關於新臺幣伍佰肆拾參萬柒仟玖佰叁拾貳元本息，於超過新臺幣叁佰萬貳仟陸佰貳拾貳元本息部分；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㈠部分，交通部民用航空局應再給付中華工程股份有限公司新臺幣貳仟陸佰捌拾萬肆仟伍佰玖拾叁元，及自民國一百零四年一月十七日起至清償日止，按週年利率百分之五計算之利息。

上開廢棄㈡部分，中華工程股份有限公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

兩造其餘上訴駁回。

第一、二審訴訟費用（除確定部分外），關於中華工程股份有限

公司上訴部分，由交通部民用航空局負擔百分之七十九，餘由中華工程股份有限公司負擔；關於交通部民用航空局上訴部分，由交通部民用航空局負擔百分之九十七，餘由中華工程股份有限公司負擔。

本判決第二項所命給付部分，於中華工程股份有限公司以新臺幣捌佰玖拾肆萬元供擔保後得假執行，但交通部民用航空局如以新臺幣貳仟陸佰捌拾萬肆仟伍佰玖拾叁元預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

一、上訴人即被上訴人中華工程股份有限公司（下稱中工公司）主張：

㈠伊與訴外人貿立技術工程股份有限公司（下稱貿立公司）於民國98年間，共同投標承攬被上訴人即上訴人交通部民用航空局（下稱民航局）發包之「桃園國際機場第一航廈改善工程專案計畫─帷幕及內裝工程」（下稱系爭工程），以伊為代表廠商，兩造於98年12月17日簽訂工程契約（下稱系爭契約），約定契約總價新臺幣（下同）14億5,500萬元，按契約價金總額結算。系爭工程係於98年12月18日開工，於103年4月25日竣工，已於同年12月19日驗收合格。本件伊請求民航局給付之土建工程鋼骨結構工程款，均屬伊主辦項目及請領價款範圍。

㈡系爭工程之鋼構結構工程應區分為「主結構」、「鑄造件」及「帷幕鋼件」三大項，其中「主結構」約定施作數量係編列於詳細價目表項次參、一、㈠「主結構鋼構A572」工項（下稱系爭A572工項），「鑄造件」約定施作數量係編列於詳細價目表項次參、一、㈡「SP A572」工項（下稱系爭SP A572工項），但「帷幕鋼件」部分無詳細價目表對應工項，應屬契約漏項。又依民航局核可之鋼構工程變更圖說核算，系爭A572工項部分應追減數量，系爭SP A572工項及詳細價目表項次肆、一、㈠「氟素級白色消光」工項（下稱系爭氟素級工項）部分應追加數量，並按上3工項之單價結算而增

加給付漏列數量之工程款，及就「帷幕鋼件」部分增加給付契約漏項之工程款（詳本判決附表〈下稱附表〉一「中工公司原審主張」欄所載）。原審認定「帷幕鋼件」非漏項，而以系爭SP A572工項之單價8萬1,855元/公噸計價部分，顯有違誤，此部分應按伊實際發包予訴外人偉福機械工程有限公司（下稱偉福公司）施作之單價14萬4,710元/公噸及實作數量486.494公噸計價，而增加給付契約漏項之工程款3,057萬8,580元【計算式：486.494×(144,710元－81,855元)，元以下四捨五入，下同）】，經加計「承商管理及利潤（5.9％）」、「營造綜合保險費（0.3％）」及「加值稅（5％）」後，合計應給付3,409萬8,175元。爰依系爭契約第3條第1項及第4條第3項後段規定，除原審已判命給付之6,616萬2,900元本息外，求為命民航局就「帷幕鋼件」單價差額部分再給付3,409萬8,175元，及自104年1月17日起至清償日止，按法定遲延利息計算之判決。（至中工公司於原審之其他請求金額，經原審駁回部分，未據聲明不服，已告確定）

二、民航局則以：帷幕工程乃中工公司依系爭契約應施作之範圍，「帷幕鋼件」係帷幕工程之材料，亦屬原契約應施作範圍。系爭工程之鋼骨結構工程應區分為「屋頂」及主體結構以外之「側邊帷幕」二部分，二者均使用A572鋼材，前者編列於系爭A572工項，後者則編列於系爭SP A572工項，而「SP」乃Side Panel（側邊）之縮寫，「SP A572」指側邊即帷幕工程之A572鋼材，用以與主結構鋼材區分。本件中工公司所指「帷幕鋼件」部分，已編列於系爭SP A572工項中，並無漏項情事。又伊將「帷幕鋼件」編列於詳細價目表項次三「鋼骨結構工程」中，以系爭SP A572工項計價，而將帷幕牆之玻璃、金屬包板、鋁窗、外牆石材、格柵、貓道、牛腿、鋁擠型等工項，歸類至詳細價目表項次陸「帷幕牆工程」工項，於體系及分類上並無不妥，亦符合工程實務慣例。縱然依鋼構工程變更圖說核算後，系爭A572工項、系爭

SP A572工項（即帷幕鋼件）及系爭氟素級工項均應追加數量，但依系爭契約第3條第2項約定，中工公司僅得就工程個別項目實作數量較契約約定數量增加逾10%部分，請求增加給付漏列數量之工程款，故中工公司僅得請求伊給付3,963萬0,994元（明細詳附表一「民航局上訴主張」欄所載）等語，資為抗辯。（至民航局就其餘原審判決對其不利部分〈即判命給付3,963萬0,994元，及其中3,506萬5,040元自104年1月17日起，其餘456萬5,954元自105年4月27日起，均至清償日止，按法定遲延利息計算之利息部分〉，未據聲明不服，該部分非本院審理範圍，不另贅述）

三、原審為中工公司一部敗訴、一部勝訴之判決，判命民航局應給付中工公司合計6,616萬2,900元（明細詳附表一「原審判斷」欄所載），及其中6,072萬4,968元自104年1月17日起，其餘543萬7,932元自105年4月27日起算之法定遲延利息，並附條件為假執行及免為假執行之宣告，另駁回中工公司其餘之訴及假執行之聲請。兩造各就其受不利判決部分提起部分上訴，中工公司上訴聲明：㈠原判決關於駁回中工公司後開第二項之訴及假執行之聲請均廢棄。㈡上廢棄部分，民航局應再給付中工公司3,409萬8,175元，及自104年1月17日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息。㈢願供擔保請准宣告假執行。民航局上訴聲明：㈠原判決關於命民航局給付超過3,963萬0,944元部分，其中3,506萬5,040元自104年1月17日起，其餘456萬5,954元自105年4月27日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息，及該部分假執行之宣告暨訴訟費用之裁判均廢棄。㈡上廢棄部分，中工公司在第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

四、兩造不爭執事項（見本院卷第145頁，並由本院依相關卷證為部分文字修正）：

㈠中工公司與貿立公司為參與系爭工程之投標，於98年12月8日簽訂共同投標協議書，指定由中工公司擔任代表廠商。

㈡中工公司、貿立公司與民航局於98年12月17日就系爭工程簽

訂系爭契約，契約總價為14億5,500萬元。依共同投標協議書，中工公司係主辦「土建、水電工程」之第一成員廠商，貿立公司為主辦空調工程之第二成員。中工公司本件請求之「主結構鋼構A572」、「SP A572」、「帷幕鋼件」、「氟素級白色消光」部分工程款，均屬中工公司主辦項目及請領價款範圍。

㈢系爭工程於98年12月18日開工，約定工期為開工之日起740日曆天（即100年12月27日），經民航局三次核准展延工期共計533日曆天，核定之竣工日為102年6月12日，實際於103年4月25日竣工，於103年11月14日驗收完畢，於103年12月19日驗收合格。

㈣系爭工程之詳細價目總表約定「承商管理及利潤」按工程費用之5.9%計算，「營造綜合保險費」按工程費用之0.3%計算。

㈤系爭工程監造單位即團紀彥建築設計事務所（下稱團紀彥事務所、監造單位）於99年5月31日以團場字J22057號函，提送系爭工程鋼構工程變更圖說及數量計算表予民航局，民航局機場擴建工程處（下稱擴建工程處）於同年6月3日以擴建字第0990002371號函，請中工公司依上揭鋼構工程變更圖說及監造單位現場指示施作。中工公司針對團紀彥事務所99年5月31日函所載之工程數量，於同年7月8日以中工桃園八字第98F-837號函，檢附調整圖說後數量差異一覽表予團紀彥事務所。

上開事實為兩造所不爭（見本院卷第145頁），並有共同投標協議書、系爭契約、詳細價目表、共同投標協議書、單價分析表、工程竣工報告、驗收紀錄、結算驗收證明書、團紀彥事務所99年5月31日團場字J22057號函及附件之鋼構工程變更圖說及數量計算表、擴建工程處99年6月3日擴建字第0990002371號函、中工公司桃園工務所於99年7月8日中工桃園八字第98F-837號函等在卷可稽（見原審卷一第27至97、110至130頁；原審卷二第59、85、196頁；原審卷五第64、65頁），應堪信為

真。

五、本院判斷：

㈠中工公司施作之「帷幕鋼件」是否屬系爭契約之漏項？或屬系爭SP A572工項？若屬契約漏項，則合理單價為何？

1.查系爭工程之鋼構結構工程，應施作項目為附表二編號1至25「項目欄」所示構件（下稱系爭25構件），原審委託臺北市土木技師公會（下稱土木技師公會）進行鑑定後，該公會於105年3月25日製作北土技字第10530000461號鑑定報告（下稱系爭鑑定報告），認定鋼構結構工程之總施作數量為2,664.003公噸及系爭25構件之各項實際施作數量，並以兩造所主張系爭25構件對應之「系爭A572工項」、「系爭SP A572工項」及「帷幕鋼件」分類方式，整理如系爭鑑定報告㈠附件五第5-002頁所載；而兩造對於鑑定機關所認定系爭25構件之各項實作數量部分不爭執，僅就「分類」方式即系爭25構件究應歸屬於「系爭A572工項」、「系爭SP A572工項」或中工公司主張漏項之「帷幕鋼件」乙節，發生爭議（見本院卷第143、144頁）。又中工公司於二審時，已同意按系爭鑑定報告建議之分類方式為主張（見本院卷第190頁），爰整理兩造就系爭25構件之分類方式如附表二所載，先予敘明。

2.按解釋契約，應探求當事人立約時之真意，而真意何在，又應以過去事實及其他一切證據資料為斷定之標準，不能拘泥文字致失真意，即解釋契約，應斟酌訂立契約當時及過去之事實暨交易上之習慣，依誠信原則，從契約之主要目的，及經濟價值作全盤之觀察，民法第98條及最高法院85年度台上字第517號判決意旨參照。中工公司主張：鋼構工程應區分為「主結構」、「鑄造件」及「帷幕鋼件」三大項，其中「主結構」數量係編列系爭A572工項中，「鑄造件」編列於系爭SP A572工項中，「帷幕鋼件」則無詳細價目表對應工項，應屬契約漏項，雖詳細價目表有編列「SP A572」鋼材，但「SP」係指Steel Pipe（即鋼管）而非「帷幕鋼

件」。民航局則抗辯：鋼構工程應區分為「屋頂」及主體結構以外之「側邊帷幕」二區域，二者均使用A572鋼材，前者係編列於系爭A572工項，後者編列於系爭SP A572工項，其中「SP」為Side Panel（即側邊）之縮寫，「SP A572」係指側邊部分即帷幕工程之A572鋼材，用以與主結構鋼材區分，本件中工公司所稱「帷幕鋼件」部分，實已編列於系爭SP A572工項中，並非漏項等語。本件兩造就鋼構工程之系爭25構件應如何分類，各執一詞，依中工公司主張之分類方式，系爭A572工項、系爭SP A572工項實作數量依序為1,694.427公噸、483.083公噸，而依民航局主張之分類方式，系爭A572工項、系爭SP A572工項實作數量依序為2218.404公噸、445.599公噸（見附表二兩造之主張），兩造所主張系爭A572工項、系爭SP A572工項之實做數量，核與詳細價目表所載原設計數量「系爭A572工項：1,899.748公噸」、「系爭SP A572工項：151.98公噸」（見原審卷一第60頁），均差異甚大，尚難單憑系爭契約之原設計數量或鋼構工程完工時之實作數量，推認「帷幕鋼件」之分類方式，而應參酌系爭工程設計變更狀況及兩造實際履約情形，據以判斷兩造立約之真意，方能釐清「帷幕鋼件」是否屬契約漏項之爭議。

3.查證人即參與系爭工程設計及監造之建築師王銘顯於原審具結證稱：「帷幕鋼件」之契約數量為151.98公噸（按指詳細價目表所載系爭SP A572工項之數量），鑑定結果中工公司實作數量為486.94公噸，此部分數量差距是因伊等前一版本側牆鋼構之設計比較單純（玻璃透光可以看到外面），於結構外審時，審查委員要求增加抗風力的係數，故圖面上修改成比較大的鋼板，但最後發包時沿用了舊的鋼板數量，沒有重新計算；被證15細部設計圖中，直線一條條的部分就是帷幕的鐵件，上面有SB3（直的）、sb3（橫的），現在的版本是SB3（按應指SC1構件）比舊版本較大片，且較厚，sb3（按應指sb3、sb4構件）變更為T字、H型，數量上新的版本

會比舊的版本多2倍等語（見原審卷七第167頁背面、168頁）。經本院比對新、舊版本「帷幕鋼件」細部設計圖及現場完工照片（見原審卷五第97、98頁；本院卷第339、349、379、383、393、395頁），發現「帷幕鋼件」變更設計後之SC1直立帷幕鋼板，長度為原設計SB3直立帷幕鋼板之2倍，鋼板厚度增加，且上開直立式鋼板由平面式變更為斜立式，並增加sb4之T型等細部桿構件，足見變更設計後「帷幕鋼件」之施工複雜度已大幅增加，此由原審委請行政院公共工程委員會工程鑑定委員會（下稱工程會）進行鑑定後，該會鑑定書（下稱工程會鑑定書）認定：本案建築物之造型較為特殊，「帷幕鋼件」之鋼材小、桿件較多，單位重量之鋼材數量較多，以致塗裝面積增加；且部分採曲線弧型設計，鋼材桿製作之繁雜度增加，帷幕鋼材桿件較主結構構件為細小，單位重量之桿件相對較多，因而吊裝次數增加，鋼材之裝載、運輸所耗時間較多，單位重量之焊接數量增加等語（見原審卷九第88至90頁）；民航局亦自承：因行政院指示伊就系爭工程應考量空調節能，為此設計監造單位將「帷幕鋼件」改以片狀鋼板設計，俾發揮遮陽效果，上開設計調整造成「帷幕鋼件」原應施作之構件增加SC1、SC2、sb3、sb4等語（見本院卷第570、574頁），即足證明變更設計後「帷幕鋼件」之施作工序，顯較變更設計前繁雜，此部分施作單價自應提高，並由兩造辦理議價，而不得以原始契約單價計價，始符合工程慣例，是中工公司主張伊施作之「帷幕鋼件」部分，乃詳細價目表未編列而屬契約漏項，應有所憑。民航局雖主張「帷幕鋼件」並非漏項，已編列於系爭SP A572工項中，應按系爭SP A572工項之單價8萬1,855元/公噸計價云云。惟查，經原審先後委請土木技師公會及工程會鑑定後，系爭鑑定報告認定「帷幕鋼件」之合理單價為13萬5,800元/公噸（見系爭鑑定報告㈠第4至6頁），工程會鑑定書則認定：「帷幕鋼件」之尺度異於系爭A572工項、系爭SP A572工項，於製作放樣、塗裝處理、吊裝固定及半成品運輸階

段，考量較為費工、費時、費料之因素，其單價項目費用建議得予酌增10％至30％等語（見原審卷九第88頁）。是縱認為民航局主張「帷幕鋼件」原編列於系爭SP A572工項乙事為真實，然「帷幕鋼件」於發包前既已辦理變更設計，民航局所委任之建築師於發包時卻漏未變更計價，仍誤沿用原有單價，已如證人王銘顯證述如前，此部分施作工法與變更設計前差異甚大，土木技師公會及工程會均認定「帷幕鋼件」之合理單價不應以系爭SP A572工項之單價8萬1,855元/公噸計價，而應大幅提高，亦如前述，則「帷幕鋼件」部分自應由兩造重新辦理議價。民航局抗辯「帷幕鋼件」應按系爭SP A572工項之單價計價云云，洵不足採。

4.又中工公司主張：系爭契約所編列之鋼構工程數量，與伊於施工前依契約圖說計算之數量有差異，伊曾發函請求監造單位辦理追加，並與擴建工程處、團紀彥事務所間反覆來函確認數量，團紀彥事務所已於99年10月6日以團場字第J22197號函（下稱系爭99年10月6日函)確認「帷幕鋼件」為新增項目，擴建工程處則於同年月11日以擴建字第0990004349號函（下稱系爭99年10月11日函）請團紀彥事務所納入變更設計中辦理，惟民航局事後卻未將「帷幕鋼件」納入變更設計範圍等情，業據提出原證6至17之中工公司、擴建工程處及團紀彥事務所往來函文為證（見原審卷一第104至150頁）。觀之卷附中工公司99年9月20日（99）中工桃園發字第98F-1301號、擴建工程處99年9月27日擴建字第0990004060號、系爭99年10月6日函及系爭99年10月11日函，中工公司係於99年9月20日先發函請求團紀彥事務所將鋼構工程調整圖說施作差異數量列入設計變更數量（副本送達擴建工程處）；擴建工程處於同年月27日發函請團紀彥事務所就鋼構工程調整圖說之鋼構數量變更詳細敘明緣由，檢討疏失責任後，再依相關程序納入變更設計中辦理（副本送達中工公司）；團紀彥事務所即以系爭99年10月6日函覆中工公司及擴建工程處，該函之說明欄記載：「二、經本所確認之主結構鋼構與鑄鋼數

量分別為2759.7t、218.2t，較發包時多出707.972t、69.141t(附件一〈按即擴建工程處詳細價目表《預算》〉，下稱系爭函文價目表）。…四、其餘新增項目…帷幕鋼件…為原設計數量漏列。」，而系爭函文價目表係區分「甲、契約項目」及「乙、新增項目」，並將「帷幕鋼件」、數量510.610噸列為4.側牆帷幕之「新增項目」；嗣擴建工程處以系爭99年10月11日函覆團紀彥事務所及中工公司稱：「鋼構工程調整圖說之鋼構數量變更及原設計數量漏列乙節，既經貴事務所確認無誤，請即依相關程序併案納入變更設計中辦理，相關疏失責任將另案檢討辦理。」（見原審卷一第139至143頁）。綜觀兩造及團紀彥事務所上開函文，足認民航局及團紀彥事務所均已於99年10月間承認「帷幕鋼件」屬新增工項甚明。民航局雖抗辯：系爭99年10月6日函文之說明四係援用中工公司所製作系爭函文價目表中之「新增項目」文字，來說明「帷幕鋼件」屬原設計數量漏列，此段文字只是表達確認數量漏列，並非確認「帷幕鋼件」屬漏項云云（見本院卷第627、628頁）。然查，中工公司已供稱：系爭函文價目表係團紀彥事務所要求伊私下計算提供，團紀彥事務所審核後再發函民航局等語（見本院卷第627頁），且細繹系爭函文價目表第1行記載文件名稱為「交通部民用航空局機場擴建工程處詳細價目表」，並將「帷幕鋼件」510.610噸列為「乙、新增工項」，「單價」欄部分為空白，反觀該表格之「甲、原契約項目」部分，係按原契約詳細價目表所載單價列計「單價」欄之金額（見原審卷一第60及背面、142頁），顯見系爭函文價目表之分類方式，係將原契約工項之追加數量部分列為「甲、原契約項目」，並按原契約單價計價，至於「帷幕鋼件」之新增工項部分，則刻意在金額欄空白，以示應由兩造另行辦理議價之意。參以團紀彥事務所於系爭99年10月6日函之說明二部分，已引用及確認附件即系爭函文價目表之內容，嗣擴建工程處之系爭99年10月11日函說明二部分，亦明確表示同意依系爭99年10月6日函辦理變

更設計，該函中並無任何反對或更正系爭99年10月6日函所載內容之文字。又依證人王銘顯於原審結證稱：系爭工程建築設計由於工作項目多，設計過程經常修改，300個工項在計算上難免有疏漏；依團紀彥事務所與民航局之合約，設計數量「漏」或「多」超過10%的部分，不要佔合約總經費10%的話，團紀彥事務所就不會有罰則等語（見原審卷七第167頁背面），及民航局以系爭99年10月11日函稱：相關責任疏失（指）將另案檢討辦理等語（見原審卷一第143頁）等情，參互以觀，可知民航局及監造單位於履約過程中確已承認「帷幕鋼件」屬契約之新增工項，民航局及團紀彥事務所事後翻異前詞，不同意就「帷幕鋼件」之漏項辦理追加，不無為脫免團紀彥事務所所負設計疏漏之損害賠償責任之嫌，亦違反誠信原則。

5.查證人王銘顯於原審證稱：系爭鑑定報告㈠第3-001頁照片中，屋頂可以形成、架構起來之所有構件即為系爭A572工項，系爭SP A572工項是指屋頂架設完畢後，側面空的部分將它填補起來之鋼構（指「帷幕鋼件」）；預算編列上要很清楚知道工程的單項何時做完，何時才能核定工程款給施工單位，故系爭A572工項、系爭SP A572工項之編列是依據結構性質區分，主要是整個屋頂要搭建完成、側面封版要完成，故將鋼構分成兩大項目，主結構屋頂搭建完成時可以請系爭A572工項之工程款，側面破口封閉之後，再請系爭SP A572工項之費用等語（見原審卷七第166頁及背面），民航局固援引證人王銘顯之上開證述，主張「帷幕鋼件」非屬契約漏項，已編列在系爭SP A572工項中云云。然查，依99年12月23日公共工程施工日誌及第11期（99年11月26日至99年12月25日）工程估驗單明細表（見原審卷五第141頁；本院卷第415頁），可知中工公司施作系爭工程於99年12月23日時，系爭SP A572工項之完成數量已達系爭契約約定數量151.98公噸（見原審卷一第60頁），嗣中工公司於同年月27日向民航局辦理第11期估驗請款時，上開估驗單明細表記載：

系爭SP A572工項至本期累計完成151.98公噸，備註欄記載：完成已超過合約數量等語；而民航局對於上開施工日誌及工程估驗單明細表之真正，均不爭執（見本院卷第630頁）。參以中工公司主張：伊於99年12月間係施作P1、P2圓形鋼管部分，並將此部分施作數量列在系爭SP A572工項中，向民航局辦理第11期估驗請款，民航局並未反對而同意辦理估驗計價，斯時伊尚未開始施作「帷幕鋼件」，「帷幕鋼件」係於101年間才進場等語；民航局亦稱：系爭工程係先施作P1、P2圓形鋼管、SB樑後，才施作「帷幕鋼件」等語（見本院卷第631頁）。又觀之100年5月18日現場施工照片（見原審卷三第89頁），此時中工公司仍在施作屋頂SB樑部分，顯見其尚未開始施作側邊「帷幕鋼件」之情；況民航局未舉證證明上開99年12月23日施作日誌所載中工公司完成之系爭SP A572工項數量，係指「帷幕鋼件」。綜觀上開履約過程，團紀彥事務所於規劃設計系爭工程時，並非將「帷幕鋼件」列為系爭SP A572工項之事實，可以確定。民航局抗辯「帷幕鋼件」非屬契約漏項，係編列在系爭SP A572工項云云，尚不足取。

6.有關施作「帷幕鋼件」之合理單價部分，本件經原審委請土木技師公會進行鑑定，鑑定結果「帷幕鋼件」之合理單價為13萬5,800元/公噸（見系爭鑑定報告㈠第4至6頁）。民航局主張「帷幕鋼件」係編列在系爭SP A572工項，應按該工項單價8萬1,855元/公噸計價，尚不足採，已如前述；而中工公司雖主張其為上市公司，具有強勢議價能力，此部分應按其實際發包予偉福公司施作之價格即14萬4,710元/公噸計算云云，並提出其與偉福公司簽訂之採購補充合約、採購合約明細表及採購估驗單為證（見原審卷一第153至156頁；原審卷五第135頁）。惟查，依工程會90年7月18日工程企字第90027293號函：機關辦理工程採購，其須辦理契約變更而有新增非屬契約數量清單內所列之工項者，新增工項單價編列方式，應以原預算相關單價分析為基礎，並考慮市場價格波動

情形等語（見原審卷八第91頁背面），且縱然認為中工公司主張以14萬4,710元/公噸將「帷幕鋼件」分包予偉福公司施作乙事為真實，惟上開價格僅係中工公司與偉福公司自行議價結果，此觀偉福公司製作之單價分析表記載「帷幕鋼件」單價為18萬3,643元/公噸（見系爭鑑定報告㈡第6-376至6-378頁）即明，尚難認中工公司上開分包價格係合理之市價。又工程會鑑定書雖認定：「帷幕鋼件」之尺度異於系爭A572工項、系爭SP A572工項，於製作放樣、塗裝處理、吊裝固定及半成品運輸階段，考量較為費工、費時及費料之因素，其單價項目費用建議得予酌增10％～30％等語（見原審卷九第88頁），然上開鑑定結果過於簡略，實難以憑此認定「帷幕鋼件」之合理施作單價。反觀系爭鑑定報告係以系爭契約之系爭A572工項、系爭SP A572工項單價分析表（下稱系爭單價分析表）所載內容為基礎，並考量中工公司實際發包之金額，及系爭A572工項、系爭SP A572工項之塗裝僅需一體兩面處理，即主構件及圓管內部均無須施作，然「帷幕鋼件」之主構件SC1及SC2之內外面及造型均須與旅客視覺交會，此部分內外面及造型面均須施作塗裝，故將「帷幕鋼件」單價分析之「塗裝（一體兩面）處理」項目，以系爭單價分析表所載金額之兩倍計算；再以系爭單價分析表所載「製作及放樣」、「吊裝固定」、「電焊條及其他焊材」等項目之單價，比較中工公司實際施作「系爭A572工項、系爭SP A572工項」及「帷幕鋼件」所需時間（含工廠製作及工地現場安裝），按施作「帷幕鋼件」所增加時間之比例計算各單價分析項目之合理金額（見系爭鑑定報告㈠第4至6頁），據以鑑定「帷幕鋼件」之合理單價為13萬5,800元/公噸，當屬可採。

㈡系爭25構件應如何分類？即應歸屬於系爭A572工項、系爭SP A572工項或「帷幕鋼件」？

1.查「帷幕鋼件」屬契約漏項，業經本院認定如前。又本件屋頂及帷幕鋼構工程均係使用A572鋼材，此為兩造所不爭（見

本院卷第193、199頁），但屋頂龍骨部分大多使用箱型鋼，支撐屋頂之次結構部分大多使用圓形鋼，「帷幕鋼件」則主要使用片狀鋼件（見各構件細部設計圖，原審卷一第116頁），是上三部分之施工方法及所使用鋼材型式顯然不同；復參酌上述兩造履約過程，及系爭契約詳細價目表記載：「系爭A572工項之數量為1,899.748公噸」、「系爭SP A572工項之數量為151.98公噸」所佔整體鋼構結構工程之比例，及系爭25構件之實際施作位置等情，本院認系爭A572工項應指屋頂主結構之SB樑（即附表二編號1之構件），系爭SP A572工項應指支撐主結構之次構件（即附表二編號2至17之構件），契約漏項之「帷幕鋼件」則指附表二編號18至25之構件，若非如此，實無法合理解釋詳細價目表記載鋼構結構工程總數量為2,051.728公噸（計算式：系爭A572工項1,899.748公噸＋系爭SP A572工項151.98公噸），何以最終施作總數量遽增為2,664.003公噸？詳細價目表記載系爭A572工項之數量為1,899.748公噸，何以民航局主張最終施作數量卻為2,218.404公噸？況本件經原審委請臺北市土木技師公會進行鑑定後，系爭鑑定報告亦認定：㈠以數量比例區分：系爭A572工項工作內容為SB樑，其契約數量1,899.748公噸，佔交通部同意總數量2,664.003公噸之71.31％、差異甚大，故非僅是計算誤差，應為構件數量之代表，屬SB樑，另系爭SP A572工項工作內容為sb1&P1等構件，其契約數量151.980公噸，佔系爭A572工項契約數量1,899.748之8％，依常理判斷，非為主要構件，屬次要構件之sb1&P1等；㈡以工程名稱區分：「桃園國際機場第一航廈改善工程、專案計畫-帷幕及內裝工程」，其主述為帷幕、內裝，系爭A572工項工作內容非為帷幕，即應為內裝，惟其契約數量1,899.748公噸，與帷幕構件相差甚大，故應與帷幕構件無關，應屬內裝之系爭A572工項(SB樑），另系爭SP A572工項工作內容則為sb1&P1等構件；㈢以構件名稱區分：系爭A572工項工作內容為單一主構件SB樑、系爭SP A572工項工作內容為從屬構件sb1&P

1等；㈣以工作細項區分：系爭A572工項與系爭SP A572工項工作細項之「塗裝（一體兩面）處理」，其主構件BOX及圓管內部均無須施作，故屬同一類別之不同細分，依此判斷系爭A572工項工作內容為單一主構件SB樑、系爭SP A572工項工作內容為從屬構件sb1&P1等；㈤以工作內容位置區分：系爭A572工項工作內容為中央區域SB樑、系爭SP A572工項工作內容為sb1&P1等外圍區域；㈥以圖說及構件計算位置區分：系爭A572工項圖說為S10～S12之SB樑，構件計算位置為同一區塊，另系爭SP A572工項圖說則為S33～S61之sb1&P1等，構件計算位置為其他區塊。故依系爭契約原圖說認定系爭契約詳細價目表所載系爭A572工項之工作內容為（SB）樑，系爭SP A572工項工作內容為sb1&P1等，「帷幕鋼件」為新增工項等語（見系爭鑑定報告㈠第3至5頁）；及證人即鑑定人吳昌祥技師於原審結證稱：本件鋼構結構工程應區分為大骨樑（SB樑）、支撐大骨樑之構件及帷幕三部分，SB樑歸於系爭A572工項，次構件P1等納入系爭SP A572工項，帷幕則不在上開二類中；若將大樑及其支撐分類為系爭A572工項（指民航局之分類方法），這樣是不合理的，因為龍骨與構件是不同的等語（見原審卷七第6頁背面、7、20頁），亦同此見解。

2.中工公司雖主張附表二編號13至17之構件屬「帷幕鋼件」，並援引系爭鑑定報告此部分分類方法為證（見系爭鑑定報告第5-002頁）。惟查，編號13至17部分依序為ST3、ST4、ST3&4間耳片、內外封板、RC接合T座之構件，觀之上開5構件之細部設計圖及現場照片（見本院卷第353、391、592頁），此部分構件所在位置較靠近屋頂，且ST3屬側邊連結P2與RC墩柱之構件，ST4則屬內外封板骨架，故上開5構件應具有支撐屋頂之功用，均非帷幕而屬形成、架構屋頂之鋼構，自應分類為支撐主結構之構件即系爭SP A572工項。民航局抗辯上開5構件非屬「帷幕鋼件」，即屬有據。

㈢系爭工程之系爭A572工項、系爭SP A572工項、帷幕鋼件、

系爭氟素級工項之實作數量為何？中工公司得請求民航局給付「主結構鋼構A572」、「SP A572」、「帷幕鋼件」、「氟素級白色消光」部分之工程款數額若干？

1.依系爭契約第3條（契約價金之給付）、第4條第3項分別約定：「㈠契約價金之給付，得…依契約價金總額結算。因契約變更致履約標的項目或數量有增減時，就變更部分予以加減價結算。若有相關項目如稅捐、利潤或管理費等另列一式計價者，應依結算總價與原契約價金總額比例增減之。但契約已明訂不適用比例增減條件者，不在此限。㈡採契約價金總額結算給付者，工程之個別項目實作數量較契約所定數量增減達10％以上時，其逾10％之部分，得以契約變更增減契約價金。未達10％者，契約價金不予增減。」、「採契約價金總額結算給付者，未列入前款清單（指契約所附供廠商投標用之工程數量清單）之項目或數量，其已於契約載明應由廠商施作或供應或為廠商完成履約所必須者，仍應由廠商負責供應或施作，不得據以請求加價。如經機關確認屬漏列且未於其他項目中編列者，得以契約變更增加契約價金。」（見原審卷一第28、29頁），是兩造約定詳細價目表如經民航局確認屬漏列，得以契約變更增加契約價金，漏列項目如屬新增項目，應由兩造議定單價後調整契約價金；如屬既有項目數量增加，則按契約單價增減給付。且就中工公司實作數量超過或減少契約數量達10％以上時，始就該超過或減少之部分增減契約價金，至相關項目如稅捐、利潤或管理費等另列一式計價者，應依結算總價與原契約價金總額比例增減之。中工公司主張：本件系爭A572工項、系爭SP A572工項、系爭氟素級工項均屬契約變更，應適用系爭契約第3條第1項約定，無庸先扣除超過或減少契約數量達10％部分云云，顯與系爭契約第3條第2項之約定不符，尚不足取。

2.本件兩造對於鑑定機關所認定系爭25構件之各項實作數量部分不爭執，而本院已認定附表二編號1之構件為系爭A572工項，編號2至17之構件為系爭SP A572工項，編號18至25之構

件則為「帷幕鋼件」，均如前述，是依上開分類方式計算系爭A572工項、系爭SP A572工項、「帷幕鋼件」之實作數量依序為1,694.427公噸、523.977公噸、445.599公噸（詳附表二「本院認定」欄所載）。又系爭鑑定報告認定中工公司施作系爭氟素級工項之數量為2,890.275公噸乙節，為兩造所不爭（見本院卷第143、598頁），並有系爭鑑定報告及土木技師公會105年7月28日北土技字第10530001235號函存卷可考（見系爭鑑定報告㈠第006頁；原審卷五第158、159頁），自堪採憑。

3.中工公司上訴請求「帷幕鋼件」單價差額之工程款3,409萬8,175元部分：

查「帷幕鋼件」應屬系爭契約之漏項，而中工公司施作「帷幕鋼件」之數量為445.599公噸，此部分合理單價為13萬5,800元，中工公司主張按其發包偉福公司之單價14萬4,710元/公噸計價，不足採憑等情，業經本院認定如前，是中工公司除就原審判准之金額外，得依系爭契約第4條第3項約定，請求增加給付按鑑定單價13萬5,800元/公噸與原審所認定單價81,855元/公噸之差額計算之工程款合計2,680萬4,593元（計算式：445.599公噸×〈135,800元－81,855元〉×〈1＋承商管理及利潤5.9％＋營造綜合保險費0.3％〉×〈1＋加值稅5％〉），中工公司逾此部分之上訴請求，不應准許。又此部分既屬契約漏項，應適用系爭契約第4條第3項後段約定，無庸依第3條第2項約定先扣除契約約定數量10％，附此敘明。

4.民航局上訴抗辯中工公司僅得就實作數量較契約約定數量增減逾10％部分，請求結算漏列數量之工程款，其僅需給付中工公司3,963萬0,994元(詳附表一「民航局上訴主張」欄所載)部分：

⑴有關系爭A572工項、系爭SP A572工項、系爭氟素級工項之漏列數量部分，查系爭A572工項、系爭SP A572工項、系爭氟素級工項之原契約數量（即詳細價目表所載）依序

為1,899.748公噸、151.98公噸、2278公噸；兩造就上3工項已完成結算數量依序為1,901.35公噸、151.98公噸、2,278公噸等情，有詳細價目表、工程結算明細表、工程竣工數量計算書等存卷可考（見原審卷一第60頁及背面；原審卷五第151、155、156頁）。而中工公司所施作系爭A572工項、系爭SP A572工項、系爭氟素級工項之實作數量依序為1,694.427公噸、523.977公噸、2,890.275公噸等情，業經本院認定如前。是本件系爭A572工項、系爭SP A572工項、系爭氟素級工項之漏列數量部分，應依系爭契約依第3條第2項約定，按上3工項之原契約單價（即系爭A572工項為6萬8,197元/公噸、系爭SP A572工項為7萬1,855元/公噸、系爭氟素級工項為1萬0,650元/公噸，見原審卷一第60頁及背面）計價，並就實作數量與系爭契約數量增減逾10%及兩造已完成結算數量之差額部分進行結算，結算結果就系爭A572工項、系爭SP A572工項、系爭氟素級工項依序應追減115萬5,816元、追加2,920萬5,782元、追加409萬4,659元工程款（詳附表一「本院認定」欄所載）。

⑵有關「帷幕鋼件」之契約漏項部分，依系爭契約第4條第3項約定，中工公司得請求民航局給付按實做數量445.599公噸及單價13萬5,800元/公噸計算之工程款合計6,051萬2,344元（計算式：445.599公噸×135,800元/公噸，詳附表一「本院認定」欄所載）。

⑶準此，中工公司就「帷幕鋼件」之漏項及系爭A572工項、系爭SP A572工項、系爭氟素級工項之漏列數量部分，原得請求民航局給付合計9,265萬6,969元（計算式：60,512,344 元 －1,155,816 元 ＋ 29,205,782 元 ＋ 4,094,659元），再依系爭契約第3條約定加計承商管理及利潤5.9%、營造綜合保險費0.3%及加值稅5%後，中工公司原得請求民航局給付合計1億0,332萬1,786元(計算式：92,656,969元×〈1＋承商管理及利潤5.9%＋營造綜合保險費

0.3%〉×〈1＋加值稅5%〉，詳附表一「本院認定」欄所載）。從而，民航局上訴主張僅需給付中工公司工程款合計3,963萬0,994元云云，自不足採。

⑷惟查，有關系爭氟素級工項部分，契約單價為10,650元/公噸，原契約數量（即詳細價目表所載）為2,278公噸，而中工公司之實作數量為2,890.275公噸等情，均如前述。本件中工公司起訴時，就此部分僅請求增加給付131.640公噸之工程款，嗣105年4月25日原審審理時，始提出民事擴張聲明暨準備書㈤狀（下稱民事準備㈤狀）而擴張請求加計534.741公噸（見原審卷五第55、57頁）。又本院認定中工公司就此部分施作數量2,890.275公噸，經扣除契約數量加計10%後，得請求增加給付之數量為384.475公噸（計算式：2,890.275公噸－2,278公噸×1.1），則就中工公司以民事準備㈤狀追加請求534.71公噸部分，僅其中252.835公噸部分為有理由（計算式：384.475－131.640），此部分工程款經加計承商管理及利潤5.9%、營造綜合保險費0.3%及加值稅5%後，合計為300萬2,622元（計算式：252.835公噸×10,650元/公噸×〈1＋承商管理及利潤5.9%＋營造綜合保險費0.3%〉×〈1＋加值稅5%〉）。

㈣末按給付無確定期限者，債務人於債權人得請求給付時，經其催告而未為給付，自受催告時起，負遲延責任。其經債權人起訴而送達訴狀，與催告有同一之效力；又遲延之債務，以支付金錢為標的者，債權人得請求依法定利率計算之遲延利息；應付利息之債務，其利率未經約定，亦無法律可據者，週年利率為百分之五，此觀民法第229 條第2 項、第233 條第1 項前段、第203 條規定甚明，中工公司自得據此規定，請求加付法定遲延利息。本件中工公司固於103年10月16日提起本件訴訟，此有民事起訴狀上原法院收狀戳為憑（見原審卷一第1頁），惟依系爭契約第5條約定，契約價金之給付條件為驗收後付款（見原審卷一第29、30頁），而系

爭工程係於103年12月19日驗收合格，此為兩造所不爭，足認中工公司之承攬報酬請求權係自103年12月19日起始得行使。又中華公司於系爭工程驗收合格後提出之民事訴之變更暨準備書㈠狀，係於104年1月16日送達民航局（見原審卷二第1頁），則其請求民航局給付自104年1月17日起算法定遲延利息，固無不合。惟查，關於系爭氟素級工項部分，中工公司以民事準備㈤狀擴張請求部分，僅其中300萬2,622元部分為有理由，業經本院認定如前，且民航局係於105年4月26日收受民事準備書㈤狀（見原審卷五第74頁背面），是原審認定中工公司得請求金額6,616萬2,900元中，其中300萬2,622元部分之法定遲延利息應自105年4月27日起算，民航局就此部分之上訴為有理由。

六、綜上所述，㈠本件中工公司上訴部分，中工公司所施作「帷幕鋼件」應屬契約漏項，其得請求民航局給付按鑑定單價13萬5,800元/公噸與原審所認定單價8萬1,855元/公噸之差額計算之工程款，是中工公司依系爭契約第3條第1項及第4條第3項後段約定，除原審已判命給付之6,616萬2,900元本息外，上訴請求民航局就「帷幕鋼件」單價差額部分再給付2,680萬4,593元，及自104年1月17日起至清償日止，按年息5%計算之遲延利息部分，為有理由，應予准許；逾此範圍之請求，則屬無據，不應准許。原審就上開應准許部分，駁回中工公司之請求，尚有未合，中工公司上訴意旨指摘原判決此部分不當，求予廢棄，為有理由，自應由本院廢棄改判如主文第2項所示。至於上開不應准許部分，原審為中工公司敗訴之諭知，並駁回其此部分假執行之聲請，核無不合，中工公司上訴意旨指摘原判決該部分不當，求予廢棄改判，為無理由，應駁回該部分上訴。㈡本件民航局上訴部分，中工公司就「帷幕鋼件」之漏項及系爭A572工項、系爭SP A572工項、系爭氟素級工項之漏列數量部分，原得請求民航局給付合計1億0,332萬1,786元（見附表一「本院認定」欄所載），而中工公司實際僅請求民航局給付並獲勝訴之金額合

計9,296萬7,493元（計算式：一審判准之6,616萬2,900元＋上訴帷幕鋼件價差經本院判准金額2,680萬4,593元），在此範圍內應予准許，民航局上訴主張中工公司就超過3,963萬0,994元部分無請求權，即屬無據。惟原審所命給付金額6,616萬2,900元中，有關中工公司以民事準備㈤狀擴張請求部分，僅其中300萬2,622元本金部分為有理由，應以上開本金數額計算原審民事準備㈤狀追加請求部分自105年4月27日起算之法定遲延利息，超過部分不應准許。原審就上開不應准許部分（即所命民航局之給付，其中關於543萬7,932元本息，於超過300萬2,622元本息部分）為民航局敗訴之判決，自有未洽，民航局上訴意旨指摘原判決此部分不當，為有理由，爰予以廢棄，並改判如主文第3項所示。至於民航局就原審命其給付之其餘上訴部分，為無理由，應駁回此部分上訴。又本判決所命給付部分，兩造均陳明願供擔保宣告准免假執行，經核均無不合，爰分別酌定相當擔保金額准許之。

七、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。

八、據上論結，本件中工公司及民航局之上訴均為一部有理由、一部無理由，依民事訴訟法第450條、第449條第1項、第79條、第463條、第390條第2項、第392條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　11　　月　　25　　日

工程法庭

審判長法　官　朱耀平

法　官　呂明坤

法　官　羅立德

正本係照原本作成。

如不服本判決，應於收受送達後20日內向本院提出上訴書狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內向本院補提理由書狀（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；委任有律師資格者，另應附具律師資格證書及釋明委任人與受任人有民事訴訟法第466 條之1第1項但書或第2項（詳附註）所定關係之釋明文書影本。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　　109　　年　　11　　月　　26　　日

書記官　顧哲瑜

附註：

民事訴訟法第466條之1（第1項、第2項）：

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為適當者，亦得為第三審訴訟代理人。