臺灣高等法院民事判決

109年度建上字第64號

上　訴　人
即被上訴人　工信工程股份有限公司
000000000000000000
法定代理人　陳煌銘
訴訟代理人　黃泰鋒律師
　　劉曦光律師
被上訴人即
上訴人　　交通部鐵道局
000000000000000000
法定代理人　伍勝園
訴訟代理人　林繼恆律師
　　陳昶安律師
　　陳珮瑜律師
　　黃祈綾律師

上列當事人（下各以名稱稱之）間請求給付工程款事件，工信工程股份有限公司、交通部鐵道局對於中華民國109年5月27日臺灣臺北地方法院106年度建字第359號第一審判決各自提起上訴，本院於111年5月31日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

一、原判決關於駁回工信工程股份有限公司後開第二項之訴，及該部分假執行之聲請，暨命工信工程股份有限公司負擔該部分訴訟費用之裁判均廢棄。

二、交通部鐵道局應再給付工信工程股份有限公司新臺幣貳仟捌佰伍拾陸萬貳仟捌佰玖拾柒元，及自民國一〇六年十一月四日起至清償日止，按年息百分之五計算之利息。

三、工信工程股份有限公司之其餘上訴駁回。

四、交通部鐵道局之上訴駁回。

五、第一審訴訟費用關於廢棄部分，由交通部鐵道局負擔。第二審訴訟費用，關於工信工程股份有限公司上訴部分，由交通

部鐵道局負擔百分之六十三，餘由工信工程股份有限公司負擔；關於交通部鐵道局上訴部分，由交通部鐵道局負擔。

六、本判決第二項所命給付，於工信工程股份有限公司以新臺幣玖佰伍拾貳萬零玖佰陸拾陸元為交通部鐵道局供擔保後，得假執行。但交通部鐵道局如以新臺幣貳仟捌佰伍拾陸萬貳仟捌佰玖拾柒元為工信工程股份有限公司預供擔保，得免為假執行。

事實及理由

壹、程序事項：

交通部鐵道局（下稱鐵道局）之法定代理人原為胡湘麟，於本院審理時變更為伍勝園，並於民國（下同）110年5月18日具狀聲明承受訴訟乙節，有民事聲請承受訴訟狀、交通部函影本可稽（本院卷1第653至第657頁），核無不合，應予准許。

貳、實體事項：

一、工信工程股份有限公司（下稱工信公司）主張：伊承攬鐵道局所發包之「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫CE02施工標」（下稱系爭工程），兩造於97年10月6日簽訂契約書（下稱系爭契約），契約總價為新臺幣（下同）10,330,000,000元。系爭工程原訂工期為1,890日曆天，於97年10月3日開工後預定竣工日期為102年12月5日。惟於施工期間發生非可歸責於伊之因素，實際延至105年2月1日竣工，並經鐵道局核准工期展延788日曆天（自102年12月6日起至105年2月1日止），導致伊因工期展延額外增加管理費用225,594,747元（含稅）。然兩造就工期展延補償金額議價不成，鐵道局乃依系爭契約一般條款（下稱一般條款）第E.5條第3項約定，逕行核定工期展延補償金額為34,280,000元（含稅），伊對此提出異議，鐵道局尚積欠補償費用191,314,747元（含稅），爰選擇合併依一般條款第E.5條及第E.8條約定、民法第490條及第491條、民法第227條之2第1項等規定，擇一請求鐵道局就工期展延788天應再給付補償費用191,314,7

47元本息。又依一般條款第T.2條約定，系爭工程之合理驗收期間為3個月，系爭工程既於105年2月1日竣工，伊提送竣工文件未延誤，且初驗及驗收未發現有瑕疵，鐵道局最遲應在105年4月30日前完成驗收，詎遲至106年5月23日方驗收合格，造成伊增加關連成本費用3,936,786元（含稅），鐵道局卻未辦理驗收時程之變更以調整費用予伊，爰選擇合併依一般條款第E.5條及第E.8條約定、民法第490條及第491條、民法第227條之2第1項、民法第235條及第240條等規定，擇一請求鐵道局給付遲延驗收之補償費用3,936,786元本息等語，聲明求為：㈠、鐵道局應給付工信公司195,251,533元，及其中194,114,629元自起訴狀繕本送達翌日起，其餘1,136,904元自106年12月28日起，均至清償日止，按週年利率5%計算之利息。㈡、願供擔保請准宣告假執行。原審判命鐵道局應給付工信公司37,572,125元，及自106年11月4日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，並依兩造聲請為准、免假執行之宣告，另駁回工信公司其餘之訴及假執行之聲請。鐵道局就其敗訴部分，聲明不服，提起上訴，工信公司就敗訴部分，提起一部上訴，至其餘敗訴部分，未據其聲明不服，非本件審理範圍，茲不贅述。上訴聲明求為判決：㈠、原判決駁回工信公司後開第二項之訴及其假執行之聲請部分均廢棄。㈡、鐵道局應再給付工信公司45,335,861元（43,308,542元+2,027,319元，本院卷1第227頁），及自106年11月4日起至清償日止，按年息5%計算之利息。㈢、願預供擔保請准宣告假執行。並就鐵道局之上訴，答辯聲明：上訴駁回。

二、鐵道局則以：

㈠、伊就系爭工程工期展延已於104年3月10日辦理第55次契約變更並進行議價，因兩造未能達成協議，伊依一般條款第E.8條第2項約定，逕行決定所需調整之金額，並於104年4月1日檢送核定之第55次契約變更書予工信公司，工信公司收受後未向伊提起異議，依一般條款第E.8條第3項約定應視為工信

公司同意伊核定之工期展延費用，不得再為爭執。系爭工程於第5里程碑終結時已施工完成（累計工進達100%），工信公司僅能請求第5里程碑完工前之第1至4次工期展延共計755日所生之管理費，蓋第6里程碑工項乃一般條款第T.1(3)條、第T.1(4)條測試（下稱T.1(3)、T.1(4)測試）及支援其他相關聯標，雖然T.1(3)測試須配合其他機電關聯標進行測試，但因兩造以第53次契約變更，調整T.1(4)測試順序，於第5里程碑完成後，可進行T.1(4）測試，再進行T.1(3)測試，因此第6里程碑工項無受機電關聯標影響而閒置或遲延情形，但為了使第6里程碑工項遞延進行，且讓工信公司免於逾期罰鍰，因此辦理第5次工期展延，然工信公司於第5里程碑實際完工（即103年8月27日）後，無須派員常駐，至於工信公司於第6里程碑歷次派任1名人員至現場，總共7次所生之費用，實際上已包含於系爭契約之原承攬報酬內，不得重複請求。又第1次工期展延影響天數121日，事由均屬不可歸責於兩造，應折半計算，工信公司僅得請求60.5日（121÷2）；第2次工期展延因颱風影響天數1日，屬不可歸責於兩造，應折半計算，工信公司僅得請求0.5日，又因剩餘土方外運及橋下排水變更案影響天數266日，應扣除第18次契約變更重疊之85日及第33、41條契約變更重疊之131日，工信公司僅得請求剩餘50日（000-00-000）；第3次工期展延影響天數264日，應扣除因陳情因素所生第25、28、33、37、39次契約變更重疊之108日，剩餘156日，且因該事由不可歸責於兩造，應折半計算，工信公司僅得請求78日【（264-108）÷2】；第4次工期展延影響天數103日，屬不可歸責於兩造，應折半計算，工信公司僅得請求51.5日（103÷2），共計240.5日（60.5+0.5+50+78+51.5）。再參臺北市政府工程採購契約範本第22條第5款約款所定計算方式，系爭工程原定之每日管理費為130,740元，以此計算本件管理費為31,442,970元，顯然低於第55次契約變更已填補之數額42,217,169元，工信公司不得再請求其他費用。

㈡、工信公司遲未提出符合一般條款第T.2條之竣工文件，且有待驗項目不明、金額或數量錯誤或未清楚說明等缺失，經伊促請改進，工信公司方於106年3月6日提出完整竣工文件，導致初驗、驗收時點向後推延，伊於106年3月6日收取文件後之30日內即同年月31日辦理驗收，並於同年5月23日驗收完畢，無遲延驗收情事，工信公司不得請求驗收遲延期間之費用等語，資為抗辯。答辯聲明：㈠、上訴駁回。㈡、如受不利判決，願預供擔保請准免為假執行。鐵道局上訴聲明：㈠、原判決關於命鐵道局給付部分及其假執行之宣告均廢棄。㈡、上開廢棄部分，工信公司於第一審之訴及假執行之聲請均駁回。

三、兩造不爭執事項（本院卷1第581至586頁、第611至612頁、第648至649頁）：

㈠、工信公司於97年10月6日與鐵道局簽訂系爭契約，約定由工信公司施作系爭工程，工程範圍包括桃園縣龜山鄉（改制後桃園市龜山區）、臺北縣林口鄉（改制後新北市林口區）、桃園縣蘆竹鄉（改制後桃園市蘆竹區）及大園鄉（改制後大園區）區域之A8至A11車站及其前後高架橋等之結構體、建築裝修水電、環控、工程復舊等，契約總價10,330,000,000元，管理利潤及稅什費比例為15%，實作實算，契約文件包括工程契約主文、工程價目單總表、一般條款補充規定及一般條款，工信公司應於決標次日30日內開工，約定工期1,890日曆天（原審卷1第19至22、23至112頁）。

㈡、系爭工程里程碑依一般條款補充第H.6條約定，分為「1.完成『A9a0K+280～A12間高架車站及高架橋』軌床及讓出工作面，並提供通道予ME01系統廠商進場施工」、「2.完成『A10、A11車站及站外TSS9（C）』系統機房、站外TSS及讓出工作面，並提供通道予M01系統廠商進場施工」、「3.完成『A7～A9a0K+280間高架車站及高架橋』軌床及讓出工作面，並提供通道予ME01系統廠商進場施工」、「4.完成『A8、A9車站、緊急停靠站及站外TSS9（A）系統機房』、站外TSS及讓

出工作面，並提供通道予ME01系統廠商進場施工」、「5.土建工程竣工及其他機電設備工程實質完工」及「6.本標工程全部竣工」等6個主里程碑，系爭契約約定第6里程碑應於實際商業營運日（含）起365日曆天內達成該項里程碑（原審卷1第47頁反面）。

㈢、系爭工程第5里程碑中之土建工程於103年4月15日竣工，於104年10月26日驗收合格，其他機電設備工程於103年8月27日實質完工（即已達到「土建工程竣工及其他機電設備工程實質完工」里程碑），於104年10月1日驗收合格。系爭工程開工日期97年10月3日，原預定全部工程竣工日期為102年12月5日，經兩造合意展延至105年2月1日，鐵道局實際驗收日期106年5月22日，於106年5月23日驗收合格，履約逾期總天數788日、不計違約金天數（工期展延天數）788日（原審卷1第94至96頁、第229至230頁反面、卷3第117至120頁）。

㈣、系爭工程施作期間因變更設計、颱風影響或受關連標影響等非可歸責工信公司之事由，前後辦理5次工期展延，經鐵道局核准第5里程碑「土建工程竣工及其他機電設備工程實質完工」，由原訂完成日期101年8月2日展延至103年8月27日，共計展延755日(第1次工期展延121日，自101年8月2日至101年12月1日止，第2次工期展延267日，至102年8月25日止，第3次工期展延264日，至103年5月16日止，第4次工期展延103日，至103年8月27日止，第5次工期展延0日）；鐵道局核准第6里程碑「本標工程全部竣工」，由原訂完成日期102年12月5日展延至105年2月1日，共計展延788日(第1次工期展延2日，第2次工期展延267日，第3次工期展延264日，第4次工期展延103日，第5次工期展延152日）（原審卷1第246至255頁、第209頁)。

㈤、系爭工程期間共計辦理57次契約變更，增加金額2,053,038,008元，減少金額1,280,755,948元，淨加帳772,282,060元，工期展延天數為788日曆天，系爭工程因契約變更而增加之價金佔原契約金額7.48%（計算式：772,282,060元÷10,

330,000,000元×100%＝7.48%）（原審卷1第98頁、第895頁）。

㈥、原一般條款第T.1(3)條及第T.1(4)條約定，第5里程碑完成後，工信公司須先進行第T.1(3）條「營運前試車支援(PRSR)，再進行第T.1(4)條「可靠度及可維護度測試」（RMDT）後，始符合第6里程碑之標準（原審卷1第64至65頁）。兩造於104年2月26日辦理第53次契約變更(水電及環控驗收合併及一般條款「T.1竣工及查驗」可靠度及可維修度測試契約條文修改變更設計案)，變更一般條款第T.1(4)條約定，刪除原條文「開始營運通車之最初90天為准許之試用調整期。承包商應於試用調整期屆滿時，依標準施工規範及特定條款之規定進行營運可靠度及可維護度測試。承包商得對部分或全線之試用調整期予以縮短俾提早辦理營運可靠度及可維護度測試，惟此情況應俟工程司書面核准後始得辦理」內容，故系爭工程完成第5里程碑後，工信公司無需等待第T.1(3)條「營運前試車支援」(PRSR)完成(無須等待其他機電關聯標)及營運通車，即可直接進行第T.1(4)條「可靠度及可維護度測試」(RMDT)（本院卷1第191至193、217至219頁、原審卷1第260至261頁反面）

㈦、兩造就系爭工程5次工期展延影響之工項、數量及價格等費用調整問題，契約變更案（「一式計價」費用配合工期展延調整變更案）其中之「新增工作項目(需議價)」無法達成協議，鐵道局於104年3月5日以104年3月4日高鐵捷工字第1045001171號函通知工信公司，表明：工信公司不派員參加第二次議價，已無再報價意願，為避免影響後續土建工程部分驗收及結算作業，依據一般條款E.5條約定，核定本契約變更案之新增工作項目金額為34,280,000元等語。工信公司於104年3月12日以104年3月10日工信林口字第101號函通知鐵道局，表明略以：工信公司於第一次議價報價後之第一次減價表示不再減價，然鐵道局未能同意工信公司之報價與不再減價之表示而欲進行第二次議價，基於第二次議價無進行之實

益，工信公司方函表不派員參加，並非放棄主張合理價格之權利，亦不同意鐵道局之預算或後續核定金額。鐵道局編列之契約變更詳細價目表，未能涵蓋因工期展延所有影響之工項及數量，實不合理。鐵道局既依一般條款E.5條約定逕行核定變更案之新增工作項目金額，為免有影響後續之驗收及結算作業，工信公司除先予配合鐵道局契約變更書之製作外，仍依約表達異議，並保留此案後續爭議之權利等語（原審卷1第113至114頁、第115頁）。

㈧、鐵道局為調整系爭工程5次工期展延所導致衍生費用，於104年3月31日辦理第55次契約變更(「一式計價」費用配合工期展延調整變更案)，工作項目包括「壹、原契約工作項目部分（土建工程）」部分增帳」，變更金額3,339,952元、「貳、新增工作項目部分（不議價）」，變更金額4,597,217元、「叁、新增工作項目增帳部分(需議價）」，變更金額34,280,000元，共計42,217,169元。鐵道局於104年4月1日以高鐵捷工字第1045001767號函檢送上開第55次契約變更正本1份予工信公司，工信公司收受後未再提出書面異議（原審卷1第233頁反面、第231至238頁、第239頁）。

㈨、鐵道局就「臺灣桃園國際機場連外捷運系統建設計畫CE01C」施工標與該標監造單位等於102年5月20日召開該施工標配合工期展延致一式計價費用調整變更審查意見討論會，審查結論：一式計價部分，於原契約工期以外承包商得以維持工地施工需求依該地區市場行情，按實際支出辦公室租金、房舍租金單據予以補償。水電費等依據實際單據核實編製，如無單據統一以原契約平均單價5折計算，並改以月為單位方式編製變更預算。測量及放樣設備及人員，以月計價，以1位工程測量及1位測量技術員基本需求編製預算。保險費，改以契約變更後之結算金額（扣減管理費利潤及稅什費與工程保險）編製預算等語，並作成會議紀錄。鐵道局於103年5月27日以函檢送上開會議紀錄予工信公司（原審卷1第256至258頁）。

㈩、工信公司於105年2月4日、105年3月1日分別提送土建及水環（水電及環控）、全標之竣工結算明細表及工程結算詳細表（原審卷3第187頁）予監造單位審查並副知工程司（即鐵道局捷運工程處林口工務所，下稱工程司），監造單位審查後，分別於105年2月25日、105年3月7日回覆工信公司審查內容無誤（原審卷3第189至193頁）。鐵道局於105年3月18日發函請監造單位通知工信公司，前開竣工結算明細表及竣工結算詳細表，應依工程司審查意見修正（尚須釐清：系爭工程土建及水環已完成部分驗收之金額及數量應列表另案說明；系爭工程全標竣工驗收項目、數量及金額請單獨整理列出；結算金額與契約變更後金額不一致處理方式，應明確建議及說明；所送結算明細表應無「總表」之加註，該表最末頁處之本處核章欄位應僅有一處，其餘非本處核章欄位請刪除）。監造單位乃於105年3月23日函轉工信公司(原審卷3第195至199頁)。

㈪、工信公司於105年6月17日提送第一次修正版水環竣工結算明細表、竣工結算詳細表及數量計算書予監造單位審查（原審卷3第201頁）。工程司於105年7月18日召集各施工標之監造單位進行「土建工程最終驗收之竣工文件討論會議」，請監造單位應依該會議之「最終驗收之竣工文件範例」督促承包商提送竣工文件（原審卷4第109至114頁）。

㈫、工信公司於105年11月14日提送第二次修正版竣工驗收文件（原審卷3第227頁），經監造單位轉呈工程司，工程司審查後，於105年11月25日發函要求再次補充修正竣工文件（審查意見略以：無全標之明細表；土建部分驗收除外事項尚未驗收，所送文件似無此部分之文件或說明；竣工文件共4冊，摘要說明各冊內容；本次所提結算數量及金額是否包含所有契約變更案，後續不會再變動；應說明本標最終驗收「待驗項目」；「待驗項目」金額與履約保證金額之保證項目、金額相同與否）（原審卷3第231至233頁）。工信公司以105年12月6日(105)林口字第12-004函回覆：本標提送之

竣工驗收文件尚無欠缺部分，工程司來函所揭各項意見，本標尚有疑義，如需增列部分希請提供具體文件格式，其他如需說明考量者，則令廠商不解等語，並請求工程司召開會議以協助處理（原審卷3第237頁）。工程司依工信公司105年12月6日函文之請求，於105年12月9日召開會議討論竣工文件（本院卷1第635頁）。

㈤、監造單位依105年12月9日討論結論，審查工信公司提送之第三次修正版之竣工文件，為免紙張印製之浪費，於106年1月19日先函送1份未裝訂版予工程司審查（原審卷3第241頁），工信公司並於106年1月25日補正第三次修正版之竣工文件（原審卷4第99頁）。工程司於106年2月10日以函文表示：第三次修正版之竣工文件經會審後，尚屬合宜，惟請承包商、監造於正式提送前揭文件，說明本標全部竣工驗收「待驗項目」之工項或設施等語（原審卷3第243頁）。

㈥、工信公司於106年2月17日以備忘錄向監造單位表示：依鐵道局106年2月10日函文，檢送第三次修正版之竣工文件1式12份予監造單位，請監造單位審核及轉呈鐵道局辦理驗收（原審卷3第245頁）。工程司於106年2月24日以函文通知工信公司尚須修正或補充竣工結算明細表（誤置「水電（全標-含歷次部分驗收)」之詳細表1張，請刪除；另缺「環控工程竣工結算明細表」之詳細表，請補充），並就部份結算金額釐清（釐清項目包括「植栽移植工程」、「工區及鄰近道路維護清理」、「工程保險費」）（原審卷3第247、249頁）。

㈦、工信公司於106年2月24日派員至鐵道局抽換補正之詳細表（原審卷3第257頁），並於106年3月6日以備忘錄依工程司106年2月24日函文要求結算金額釐清之處，向監造單位及鐵道局提出補充說明（釐清項目包括「植栽移植工程」、「工區及鄰近道路維護清理」、「工程保險費」；檢附一.30、一.47、一.48、一.49、一.50、一.52等7項差異修正內容之補充說明）（原審卷3第253頁），監造單位審核後，於同年月8日檢送上開補充文件予鐵道局（原審卷4第128頁），經

鐵道局審查核章後，工信公司於106年3月29日以備忘錄檢送完整竣工文件予監造單位（原審卷4第129頁），監造單位於106年4月13日，將工信公司106年3月29日提供之最終竣工文件完整份數轉呈鐵道局（原審卷2第57頁、卷4第101頁）。

㈥、兩造於106年3月31日進行初驗程序，工程司經現場及書面文件查驗後，確認與契約、圖說、貨樣規定相符，同意初驗合格，並於106年4月7日函文檢送工程初驗紀錄、查驗表文件影本予工信公司及其他參與初驗單位，再於106年4月26日函請鐵道局辦理驗收（原審卷4第115至130頁）；鐵道局於106年5月8日通知於106年5月16日召開全部竣工（最終）驗收前協調會（原審卷4第131至138頁），並於同年5月22日、23日辦理驗收（原審卷4第139頁），最終於106年5月23日完成驗收程序（原審卷1第94頁）。

四、本院得心證之理由：

㈠、鐵道局抗辯工信公司未依系爭工程契約一般條款第E.8條約定之期限內就第55次契約變更表示異議，應視為同意鐵道局核定之工期展延之補償費用，有無理由？

1、按一般條款第E.1條約定：「工程司為期契約工程或工作圓滿完成，得指示承包商辦理契約變更，包括增加、減少、取消、刪除、替代、更改之變更，品質、形狀、性質、種類、位置、尺度高程或路線之變更，以及施工程序、方法或時程之變更。承包商應接受工程司之指示辦理變更。」；第E.5條第1項約定：「若工程司認為因E.1『契約變更』而應對契約價格予以公平合理之調整，則工程司應函知承包商參與議價，以議定調整之金額。」；第E.8條第1項約定：「工程司按E.1『契約變更』指示承包商所辦理之契約變更，致使承包商之成本及工程或工作所需時間有所增減，其工期及費用應作適當合理之調整。」、第2、3項約定：「若承包商與主辦機關（或授權之工程司）對工期及費用調整達成協議時，則協議之結果併入契約變更書中；若未能達成協議，工程司得逕行決定變更所需調整金額及工期。若承包商不同意工程

司之決定，應於接獲決定後7日內，依V.「爭議處理」條款之規定提出異議。若承包商未在限期內提出異議，則視為已同意工程司之決定。」（原審卷1第62頁及反面頁）。

2、經查，依上開三之㈣所示，系爭工程因變更設計、颱風影響或受關連標影響等非可歸責工信公司之事由，影響施工時程，前後辦理5次工期展延，截至第5里程碑工項經鐵道局核准展延共755日，截至第6里程碑工項經鐵道局核准展延共788日，屬一般條款第E.1條所約定之「工程司為期契約工程或工作圓滿完成，指示承包商辦理契約之時程變更」情形。且依上開三之㈦、㈧所示，鐵道局於104年3月5日表明為調整系爭工程因工期展延所衍生費用，同意就截至第5里程碑核准工期展延之天數，於系爭契約原金額外，依一般條款第E.5條規定，核定新增給付工信公司34,280,000元，並於104年3月31日辦理第55次契約變更（即一式計價費用配合工期展延調整變更案）。鐵道局當庭亦表示：如法院認為工信公司就第55次契約變更有依約表示異議，不爭執工信公司得依一般條款第E.5條及第E.8條約定請求給付工期展延之補償費等語（本院卷1第314頁，工信公司已提出異議部分詳如後開3.之論斷），足認工信公司主張其得依一般條款第E.5條及第E.8條第1項約定，請求鐵道局就工期展延所生成本費用予以合理調整給付，即屬有據。

3、至於鐵道局抗辯工信公司未依一般條款第E.8條第3項所定期限內，就第55次契約變更表示異議，應視為同意鐵道局核定之工期展延費用如第55次契約變更所載云云，固據其提出鐵道局104年3月4日高鐵捷工字第1045001171號函文、工信公司104年3月10日工信林口字第101號函文、鐵道局104年4月1日檢送第55次契約變更書函文影本為憑（原審卷第1頁第113至114頁、第115頁、第239頁）。然觀上開三之㈦、㈧所示，可知工信公司於104年3月4日前已不派員與鐵道局就工期展延之調整費用議價，兩造未能達成協議，鐵道局因此於104年3月5日，以函文通知工信公司將依一般條款E.5條約定

核定契約變更中之新增工作項目金額為34,280,000元，復經工信公司於104年3月12日，以函文表明不同意該逕行核定之新增工作項目金額而為異議，同時表明將保留此案後續爭議之權利等語，顯見工信公司於收受鐵道局依一般條款第E.8條第2項約定逕為決定金額後，已於7日內提出書面異議，要無一般條款第E.8條第3項約定視為同意第55次契約變更內容之情事。至於鐵道局於104年4月1日以函文檢送第55次契約變更正本1份予工信公司，工信公司雖未再提出書面異議，亦不影響其先前已為之書面異議效力，是鐵道局此部分抗辯顯屬無據。

㈡、系爭工程因工期展延所生成本費用，究應以結算驗收證明書所載「系爭工程全部完工（第6里程碑）」之展延天數788日，抑或「土建工程竣工及其他機電設備工程實質完工（第5里程碑）」之展延天數755日，作為認定基礎？

1、以系爭工程第5里程碑完成前之展延天數755日，作為工期展延所生成本費用之計算基礎，合於系爭工程實際狀況：

⑴依上開三之㈡、㈢、㈣所示，及系爭工程103年8月27日監造報表之內容（原審卷3第117至119頁），系爭工程之土建工程於103年4月15日竣工、於104年10月26日驗收合格，機電設備工程於103年8月27日竣工、於104年10月1日驗收合格，第5里程碑工項完成時展延影響之天數為755日，累計工進已達100％，可見系爭工程於103年8月27日第5里程碑完成時，已實質完工且陸續於104年10月26日前驗收合格，是工信公司於實質完工後，無設置工務所及配置常駐人員之必要，亦無須額外負擔土建及機電設備工程之後續管理費用。此參同屬「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」中之其他關聯標CU03標、CE01C、CE03B標工程之承攬廠商，亦均係以「土建工程竣工及其他機電設備工程實質完工」之里程碑，作為向鐵道局請求工期展延所生成本費用之基準時點，此有訴外人CU03標調解申請書、訴外人皇昌營造股份有限公司民事起訴狀（CE01C標）、訴外人泛亞工程建設股份有限公司

民事起訴狀（CE03B標）等影本可稽（原審卷5第145至162頁），亦可推知。

⑵依上開三之㈥所示，原一般條款第T.1(3)條及第T.1(4)條約定，於第6里程碑所應進行之工項，乃於商業運轉前，先進行T.1(3）測試即「營運前試車支援(PRSR)」，並於試用調整期屆滿後，再進行T.1(4)測試即「可靠度及可維護度測試（RMDT）」。嗣經兩造完成第53次契約變更後，雖未變動第6里程碑所應進行之工項即T.1(3）、(4)測試，但刪除原一般條款第T.1(4)條之測試期限規定，以調整T.1(3）、(4)測試施作順序，換言之，工信公司於系爭工程完成第5里程碑後，即可進行T.1(4)測試，無需等待T.1(3）測試完成，自無須等待其他機電關聯標及營運通車。又所謂T.1(3）「營運前試車支援(PRSR)」，係指在模擬營運條件下進行所有機電設備整合之營運前試車，此營運前試車將於商業營運日前完成，且承包商必須提供工程司所需之所有支援及完成訓練服務（原審卷1第88頁反面至89頁）；而所謂T.1(4)「可靠度及可維護度測試（RMDT）」，係指承包商應依標準施工規範及特定條款之規定進行營運可靠度及可維護度測試，測試結果必須達到或超越過契約規範最低之要求標準（本院卷1第217頁），顯見工信公司於第5里程碑完工後，應派員至現場進行T.1(4)、T.1(3)測試，此為工信公司應踐行之原契約義務，故而工信公司派員及測試所生之成本費用及報酬，已經涵蓋在系爭契約約定之費用及報酬內，不生所謂因工期展延，除原約定管理費外，應調整增加管理費給付之問題。

⑶從而，鐵道局抗辯工期展延所增加支出管理費之天數，以第5里程碑完成前之展延天數755日作為計算基準等語，堪予憑採。

2、工信公司就第6里程碑工項未因第5次工期展延事由而額外發生管理事務：

⑴系爭工程第6里程碑因有如附表所示第5次工期展延事由(即「營運前試車支援（PRSR測試）相關作業」、「月台門貼紙

作業」、「更換萬用鑰匙永久鎖心作業」，受ME01標關聯標未備妥之因素所致停工事由），經鐵道局同意核給工期展延152日，並於結算驗收證明書記載系爭工程全部展延天數788日，此有結算驗收證明書、第5次展延網圖修正緣由說明、報告書之申請展延事由說明節錄影本可稽（原審卷1第95頁、本院卷1第299至308頁）。各該事由與T.1(4）測試作業無關，且兩造完成第53次契約變更，工信公司於第5里程碑完成後，即可直接進行T.1(4）測試，無待T.1(3）測試或其他機電關聯標完畢，自不受ME01標關聯標未備妥因素影響，是T.1(4）測試無因工期展延致生管理費情形。

⑵T.1(3）測試(PRSR)、月台門貼紙、更換萬用鑰匙永久鎖心等作業，雖因ME01標關聯標未備妥，而依序於104年4月13日、104年8月6日、104年8月18日停工，並依序於104年9月14日、104年10月5日、105年月19日復工，最終於105年1月28日、104年10月28日、105年2月1日完成作業，但此等作業停工後，工信公司僅需待鐵道局及ME01標通知進場，再派員至現場配合測試及辦理，此有第5次展延網圖修正緣由說明、報告書之申請展延事由說明節錄影本可證（本院卷1第299至308頁），故上開停工期間僅是讓此等作業發生遞延施作之效果，與第5里程碑工項停工期間，工信公司仍須持續管理工務所、租用機器、保管設備及配置常駐人員等待迴異，難認第5次工期展延期間，有額外發生管理事務。且查，工信公司於104年4月7日、10月1日、10月15日、10月30日、11月8日、11月25日、105年1月18日各派1名人員參與T.1(3)測試，此有營運前運轉測試簽到紀錄表影本可稽（原審卷3第275至281頁），均是履行原契約義務，此部分管理費已包含在原約定工程金額內。此外，工信公司自始亦未提出其於第6里程碑工期展延期間，有因停工而派員或管理T.1(3）測試(PRSR)、月台門貼紙、更換萬用鑰匙永久鎖心等作業之情形，從而，本件如以第6里程碑完工核給之所有工期展延天數788日作為工期展延所生成本費用之計算基礎，自有未

洽。

3、按系爭契約第10條約定，系爭工程未按契約規定期限完工，逾期違約金應按一般條款及其補充規定辦理；一般條款H.6約定，系爭契約文件內所訂之系爭工程全部完工期限、部分工程完工期限及里程碑完成期限，應嚴予遵守，除非所訂之日期或工期按H.7「展延工期」所規定辦理修訂，並經主管機關及承辦商雙方達成協議，否則不得更改，有關部分工程完工期限及里程碑完成期限詳補充規定；一般條款H.10約定，承包商未能按H.6「完工期限」規定期限內，達成本工程全部完工期限、部分工程完工期限或里程碑完成期限，則承包商應按補充規定所訂逾期違約金計算方式及逾期違約金之最高限額，給付主辦機關逾期違約金（原審卷第21頁反面、第70、71頁），可知於第6里程碑應完成之T.1(3) 測試(PRSR)、月台門貼紙、更換萬用鑰匙永久鎖心等作業，因停工而遞延施工，既不可歸責於工信公司，鐵道局抗辯辦理第5次工期展延之目的是避免發生上開逾期違約金爭議，不足推論工信公司有在展延之152日內額外管理系爭工程之情形等語，自可採信。

4、綜上，本件工期展延所生管理費應以「土建工程竣工及其他機電設備工程實質完工（即第5里程碑）之展延天數共755日（第1次工期展延自101年8月2日展延至101年12月1日，121日，第2次工期展延至102年8月25日，展延267日，第3次工期展延至103年5月16日，展延264日，第4次工期展延至103年8月27日，展延103日，第5次工期展延0日，參上開三之㈣），作為認定之計算基礎。

㈢、鐵道局抗辯工信公司主張第2、3次工期展延天數，應各自扣除與其關聯之契約變更案增減數量或新增項目所致展延天數，是否有據？

1、鐵道局抗辯第2次工期展延天數267日中，應扣除第18次契約變更所致展延天數85天，有無理由？

⑴第2次工期展延之展延要徑事由，包括「受溢增土方外運及

橋下排水變更案影響」及「凡那比颱風、101.06.12北部地區豪雨、蘇拉颱風影響」，自101年12月1日展延至102年8月25日，共計267日；系爭工程土建部分因上開事由受影響之作業項目包括：1.增編第三區-第七區「土方外運」等作業共計13項、2.增編第三區-第七區「橋下地面排水設施」等作業共計6項、3.第三區~第四區「水保設施」作業計2項、4.第三區~第七區「道路及工區復原、植栽景觀」等後續作業計20項、5.依原網圖關聯作業3項KA00000000單機測試KA00000000其他機電設備完工前配合ME01標進行測試、6.99/09/20「凡那比颱風」(全區停工)、7.(里程碑)AA00000000土建工程竣工及其他機電設備實質完工。其中僅有項次1.2.有因受溢增土方外運及橋下排水變更案而影響，並於第2次工期展延中，共計展延266日。又上開「受溢增土方外運及橋下排水變更案影響」事由，係指系爭工程橋樑下構工程於施工期間產生剩餘土方約10餘萬方，並先暫運至橋下工區內堆置，橋樑下構工程於100年8月完成後，堆置之土方尚無法外運，導致橋下各項後續作業無法施工。土方外運作業至101年5月1日函頒布變更計畫及該先期各項準備作業程序均完備後，自101年9月24日復工。各區受土方堆置影響之橋下排水、道路及工區復舊、植栽景觀等後續作業，得於土方外運依各區之實際復工日期開始施工，並據此推估影響所需展延工期。永久水土保持計畫第四次變更案亦受土方外運作業影響，於水保區（第三、四區）之土方外運完成後，水保設施方開始施作，納入此項水保工期展延至102年5月31日，再推估其後續工區復舊及景觀等作業所需展延工期等情，此有第2次工期展延審查詳細表、主要影響要徑關係圖、第2次工期展延資料節錄、報告書影本可稽（原審卷5第173至175、178頁、本院卷1第277、287頁、卷外第2次工期展延報告書第1、22頁），且為兩造所不爭執（本院卷2第443至444頁），堪予採認。

⑵上開「受溢增土方外運作業」之土方外運數量為15.4萬立方

米，並於第三區至第七區新增「土方外運」共計13項作業代碼DB00000000、DB00000000、EB00000000、EB00000000、EB00000000、EB00000000、FB00000000、FB00000000、GB00000000、GB00000000、GB00000000、HBI0000000 以及 HB00000000，依排程外運期間101年9月24日至102年2月24日，工期154日，此有第2次工期展延報告審查簡報，暨臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司101年7月2日基港工二字第1011611342號函文影本可佐（本院卷2第409至410頁、第423頁）。對照101年12月5日辦理第18次契約變更（剩餘土石方處理變更案），變更起因：原設計土方運用為工區內土方平衡方式施作，因基礎保護工程施工方式調整、基礎設計成果修正、依現地收方成果調整、原設計不適用土石方施工後查證大部分土石方仍然能夠作為回填材、營建廢棄物變更為資源廢棄物等後續辦理設計施工，導致剩餘土方數量由原預估之20.9萬方，增加為36.3萬立方米，新增約15.4萬立方米之餘土。目前規畫送至距本計畫最近之公共工程-台北港開發計畫作為闢建碼頭之用等語。變更內容：將剩餘土方新增15.4萬立方米之餘土辦理填運作業。變更詳細價目表列載原工程項目增帳部分為「8.道路及工區復原含餘方處理」、「14.高架橋下部結構工程」、「20.緊急停靠月台結構工程」、「21.A10車站結構工程」、「23.TSS09(A)(C)變電站結構工程」之開挖回填作業，減帳部分為「6.1一般排水設施」、「6.2水土保持排水設施」、「8.道路及工區復原含餘方處理」、「19.A9車站結構工程(含聯開)」、「20.緊急停靠月台結構工程」、「21.A10車站結構工程」、「22.A11車站結構工程」之開挖作業，此有該次契約變更書主文、變更詳細價目表影本可稽(原審卷4第233至245頁)，顯見第18次變更契約內容就是辦理第2次工期展延要徑事由之「受溢增土方外運作業」，其作業代碼為第三區-第七區增編「土方外運」等13項作業代碼，故第18次變更契約之施工期間為101年9月24日至102年2月24日。

⑶第18次變更契約（受溢增土方外運作業）之施工期間與第2次工期展延之101年12月2日至102年2月24日期間重疊，共計85日，此有第2次工期展延主要影響要徑關係圖影本可稽，且為兩造所不爭執（原審卷5第187頁、本院卷2第44頁），堪認上開85日即是因施作第18次變更契約所致展延天數，工信公司既已受領第18次變更契約工項之管理費用，自不得再就該85天之管理費重複請求，鐵道局抗辯應自第2次工期展延天數267日中扣除此85天，應屬有據。

2、鐵道局抗辯第2次工期展延天數267日中，應扣除第33、41次契約變更所致展延天數131天，有無理由？

⑴102年8月28日通知核准之第33次契約變更(09P058~09P243/10P007~10P008/10P017~10P026/11P005~11A001橋下排水設施及A10車站灌溉水路改道、A11車站排水溝延長變更案)，變更原因：(1).A.09P058~09P243路段未設置路邊排水，為避免路旁邊坡因豪雨沖刷造成災害及避免捷運路權遭佔用，建議增設橋下排水設施，建議增設B.09P217~221擋土牆，(2)因地主陳情，建議設置10P007~10P008橋下排水設施，(3)基於日後人車及幼童安全，村長建議增設10P017~10P026魚池RC增設護欄及橋下排水設施，(4)因地主不同意施作排水溝等經過，11P005~11A001橋下排水設施改採各橋墩柱下施作滲透井，(5)將A10車站灌溉水路改道，(6)考量A11車站進出道路側路權線內設置路面排水設施辦理。變更內容：(1)增設矩形邊溝及橋下排水暗溝，(2)增設滲透井、B型集水井及C型集水井；(3)增設RCP管涵及區間排水溝蓋版，(4)增設擋土牆，(5)增設護欄，(6)A10車站排水設施數量減做及A11車站排水設施數量增加。又103年1月10日辦理第41次契約變更(09P243~10P017橋下排水設施變更案)，變更起因：(1)依里長說明會議辦理，(2)居民陳情設置排水設施，(3)依交通部高速鐵路工程局捷運工程處函文指示辦理。變更內容：(1)增設矩形邊溝及橋下排水暗溝，(2)增設B型集水井及C型集水井，(3)增設RCP管涵及區間排水溝蓋版，此有該等契約變

更書主文、變更詳細價目表影本可稽(原審卷4第247至268頁、原審卷4第頁323至339頁)，可知第33、41次契約變更係為解決某些路段及車站因人民陳情因素停工，所新增之作業內容。

⑵然參照第2次工期展延報告書，關於工期展延概述提及：「另桃園農田水利會來函及農民多次陳情案，於101年1月11日及101年7月5日函頒增設各區橋下地面排水變更圖說，受土方外運作業影響，須配合土方外運後方能施作，該增設工項所需工期，所減輕影響所需工期展延，仍以後續工區復舊及景觀等作業原工期內同時完成」；關於合併影響分析提及：「1.因變更納入增編各區土方外運作業工項全部工期154天，與推估影響相符。2.因變更納入增編各區橋下排水作業工項，仍配合於工區復舊及景觀等作業之工期內完成，不增加影響工期。3.橋下各工區復舊及景觀等作業，對測試工項無實際影響，均刪除此非必要關聯」（卷外第2次工期展延報告書報告書第1、21頁），堪認第33、41次契約變更工項應於各區原工項工期內同步完成，尚非要徑工程，亦非工期展延直接影響事由，故鐵道局抗辯應自第2次工期展延天數267日中扣除與第33、41次契約變更重疊之施工天數131天，即屬無據。

3、鐵道局抗辯第3次工期展延天數264日中，應扣除第25、28、33、37、39次契約變更所致展延天數共108日，有無理由？

⑴系爭工程第3次工期展延之展延要徑事由，包括「受ME01標因素影響」及「車站及高架橋下各項陳情及施工障礙停工影響」，自102年8月25日展延至103年5月16日，共計展延264日；系爭工程因上開展延要徑事由受影響之作業項目包括：1.第七區「10P024~11P016道路及工區復原」作業代碼「HB00000000」。(後續作業)第七區「10P024~11P016植栽移植及景觀工程」作業代碼「HB00000000」、2.配合ME01標進行測試、3.蘇力颱風及潭美颱風、4.完成消防檢查「KA00000000」、5.完成營運階段安全監測DWS測試、6.(里程碑)AA0000

0000土建工程竣工及其他機電設備實質完工。其中僅有項次1.係因工程路段居民陳情等障礙導致停工，於第3次工期展延中，自102年8月25日展延至102年8月31日，核給展延天數6日等情，此有第3次工期展延審查詳細表、主要影響要徑關係圖、第3次工期展延網圖修正緣由說明、報告書節本可稽（本院卷1第頁287至289、第507至512頁、卷2第335至337頁），且為兩造所不爭執（本院卷2第443至444頁、第505頁），堪予採認。

⑵上開「車站及高架橋下各項陳情及施工障礙停工影響」事由，係指蘆竹機廠內界面標於本標橋下集水井施工位置填土高程不足致無法施工至今尚未獲得改善、蘆竹鄉中5村長聯合陳情案之變更需求、蘆竹鄉坑口村民反映機場捷運系統工程急需部份改善案會勘結論辦理橋下排水設施變更進行中、依坑果路排水問題案第二次會勘結論增設坑果路排水設施變更辦理等障礙因素，導致「高架橋下各工區之道路工區復舊及景觀等工項」，包括第四至七工區、蘆竹機廠內(七區）、坑口村10P017～10P028路段、A11車站外坑果路等7案均依報核程序停工，且各因障礙因素未排除續報停工，嗣後於障礙排除後，提報復工。標尾路段11P005～11A001因設定地上權土地地主阻擾施工，影響該路段之道路工區復舊及景觀等工項，因而提報停工，又障礙因素未排除續報停工，且發生UP010-HP012反映恢復既有水路陳情案等影響施工，標尾路段則接續報核停工，直至障礙排除後提報復工。水保區設施於102年4月16日針對裸露地表植生綠化及赤塗崎溪護岸復舊辦理現場會勘，並依會勘紀錄結論辦理變更增設，依水保變更之工期報核展延至102年8月31日，受影響後續相關坑子村景觀設施復舊變更、工區復原及植栽等工項則順延水保完成後施作，又水保工區通道上之TSS9A站周邊景觀等工項，亦順延至水保完成後施作等情，此有第3次工期展延報告書影本可稽（卷外報告書第1至4頁），可知第3次工期展延受影響之第七區「10P024~11P016道路及工區復原（作業

代碼HB00000000）」及第七區後續作業「10P024~11P016植栽移植及景觀工程（作業代碼HB00000000）」，確實有因人民陳情等因素而提報停工，且屬要徑工程項目。

⑶102年5月30日辦理第25次契約變更，各案名稱及變更起因：(1)TSS9(A)擋土牆變更案：因居民陳情農地位於高架橋下變電站進出道路旁，為免影響權益，建請增設擋土牆，(2)A8車站連通道上方水箱增設飾版變更案：因A8車站月台設置之水箱位置突兀，影響旅客視覺觀感，建請辦理適當方式遮蔽或美化，(3)林口區公所陳情人行道增加復舊面變更案：因立法委員傳送「林口區公所陳情人行道因捷運施工請全面更新」檢討案，建請同意變更。102年8月5日辦理第28次契約變更，變更起因及內容略以：依A11車站附近居民、國小陳情要求於各自居住或使用之房屋周圍增設隔音牆，變更內容略以：依人民陳情部分，增設4處隔音牆安裝及LOGO貼紙安裝，除部分原契約工項數量增減外，另因人民陳情裝設隔音牆處已完成牆胸處托架、電纜線等佈設工項，新增4處隔音牆需增設部分工項以保護既有措施，以及確保新增隔音牆安全等。103年1月2日辦理第37次契約變更，變更起因：居民陳情因土地徵收多數田地被切割成兩邊，影響原有農地灌排功能及會勘結論，建議於橋下路權兩側增設排水設施，沿線設置部分矩形邊溝、暗溝、集水井、擋土牆等設施作為捷運橋上雨水收集、分隔路權及周邊農田灌溉之用。變更內容：(1)增設矩形邊溝及橋下排水暗溝，(2)增設B型集水井，(3)增設RCP管涵及區間排水溝蓋版，(4)增設擋土牆。103年1月10日辦理第39次契約變更，各案名稱及變更原因：(1)桃園縣蘆竹鄉坑子村景觀設施復舊工程變更案：居民陳情仍有使用景觀設施之需求，進而辦理變更設計，(2)沿線行經蘆竹鄉設施安全圍籬變更案：原設計係高架橋下空間基於自然景觀之融合性及水土保持考量原狀修復設計，避免設置永久性阻隔設施影響居民出入，決議設置設鏈式圍籬，以符合居民需求，(3)電信A型預鑄手孔變更案：因施工需求，新增手孔

埋設工資，以符合現況，(4)文化一路及八德路道路復舊工程(配合路權移交)變更案：依會議結論增設相關交通設施，(5)緊急逃生梯地坪、門扇及圍籬變更案：為配合設計圖說標示緊急逃生梯四周地坪之材質變更，(6)09P056及09P068護岸復舊變更案。此有各該等契約變更書影本可稽(本院卷2第465至485頁、卷1第383至390頁、原審卷4第313至322頁)。參以上開四、㈢、2之⑴所示之第33次契約變更內容，堪認第25次契約變更之「TSS9(A)擋土牆變更案」、「林口區公所陳情人行道增加復舊面變更案」；第28次契約變更之「陳情裝設4處隔音牆工程」；第33次契約變更之「陳情增設護欄及橋下排水設施（09P058～09P243橋下排水設施、10P007～10P1008橋下排水設施、10P017～10P026魚池RC增設護攔及橋下排水設施、11P005~11A001橋下排水設施）」；第37次契約變更之「陳情增設矩型邊溝及橋下排水暗溝、集水井、擋土牆」；第39次契約變更之「桃園縣蘆竹鄉坑子村景觀設施復舊工程變更案」、「沿線行經蘆竹鄉設施安全圍籬變更案」（下合稱第25、28、33、37、39次因應陳情之契約變更案），係為解決各區因人民陳情等因素停工，所新增之作業內容。

⑷然對照第3次工期展延暫行網圖（本院卷2第432頁）及第3次工期展延報告書之附錄B函文內容（卷外第3次工期展延報告書B-18、B-19、B-32、B-33、B-19、B-53、B-68、B-69、B-86、B-87、B-128、B-129、B-133），可見第25、28、33、37、39次因應陳情之契約變更案所增加之工作及作業代碼為「09P057～09P105陳情增設及修復（EB00000000）」、「09P105～09P279陳情增設及修復（作業代碼為FB00000000」、「09P279～10P204陳情增設及修復（作業代碼GB00000000）」、「10P204～11P106陳情增設及修復(作業代碼為HB00000000)」作業，均與第3次工期展延受影響之要徑工程即第七區「10P024~11P016道路及工區復原（作業代碼HB00000000）」及第七區後續作業「10P024~11P016植栽移植及景觀工

程（作業代碼HB00000000）」不同，此為兩造所不爭執（本院卷2第503至504頁），且鐵道局自承：第25、28、33、37、39次因應陳情之契約變更案之作業項目不是直接影響要徑之工項，也不會造成工期展延等語（本院卷2第503至504頁），復參照第3次工期展延報告書，關於工期展延概述提及：「另高架橋下各項陳情需求及其衍生相關變更案頒布圖說後，以配合高架橋下各工區之道路工區復舊及景觀等工項復工後施作，且依排程檢討至少應與橋下復舊及景觀與同時完成，不再增加影響工期（文件另詳附錄B第1至88頁）」、「另車站各項相關變更案頒布圖說後，以配合各站復舊及景觀等工項復工後施作，且依排程檢討至少應與復舊及景觀與同時完成，不再增加影響工期（文件另詳附錄B第106至126頁）」，堪認第25、28、33、37、39次契約變更工項非要徑工程，亦非工期展延要徑事由，無致生工期展延天數，故鐵道局抗辯應自第3次工期展延天數264日中扣除與上開5次契約變更重疊之施工天數108天，即屬無據。

㈣、管理費應如何計算？鐵道局抗辯第1至4次工期展延事由，均不可歸責於兩造，應將展延天數折半後計算管理費，是否有據?

1.依四、㈠之2.論斷，工信公司得依一般條款第E.5條及第E.8條第1項約定，請求鐵道局就工期展延所生成本予以合理調整費用，並請求給付該等費用。然一般條款第E.5條、第E.8條未約定合理費用之調整方式。參以工程實務上計算工期展延所導致人事管理費等成本計算，有採用實支法或比例法二種方式，其中實支法，係按承攬人之實支單據作為估算之依據，惟承攬人本身亦有營運需求，故因特定工程工期延長所增加支出之成本，常難有具體支出單據、或不完整，是理論上實支法雖屬較為準確之估算方式，然實際上卻難以按實支內容具體估算承攬人因此增加之成本；至所謂比例法，係按工期展延天數與原定工期之天數比例，乘以特定工程之人事管理工項費用（如管理費）估算，於無法按實支法估算工期

展延費用時，仍為一可資參酌之估算費用方式。經查，工信公司主張因工期展延生管理費用225,594,747元，固據其提出請求金額暨相關證物總覽、工程管理費用分攤表、工信公司98至105年財務報表、案別餘額表、工程收入明細表、管理費用統計表、工地行政事務相關費用統計表、科目明細分類帳、兆豐銀行收款收據等件及資誠聯合會計師事務所出具之協議程序執行報告影本（原審卷1第132至176頁、原審卷3第439至473頁、第303至329頁）為憑，但上開表單均係工信公司製作之表單，且依表單內容及協議程序執行報告，無從認定所載費用即與系爭工程工期展延間具有之關聯性及支出之必要性，且工信公司復未提出單據以茲核對，自難採用實支法憑工信公司片面之詞，認定其因系爭工程工期展延衍生之費用，爰採比例法計算工期展延期間所生之合理管理費用，較為公平、適當。

2.按系爭契約所附價目單總表，約定管理、利潤及稅什費（不含工程保險費）為系爭工程價額之15％（原審卷1第42頁），扣除其中兩造不爭執之5％稅什費（本院卷1第313頁），其餘10％為管理費及利潤。惟系爭契約未約定管理、利潤各自比例分配，鐵道局主張管理費比例為2.5％一情，工信公司主張管理費比例為8％一情，茲分述如下：

⑴鐵道局就上開主張，雖援引臺北市政府工程採購契約範本第22條第5項之條文：「除契約變更增減數量或新增項目所致之展延履約期限不得再請求外，經機關同意全部暫停執行或展延履約期限，除經機關認定有不宜給付情形外，廠商得向機關請求按訂約總價（應扣除營業稅）×｛2.5加〔 〕｝％（請於擬訂招標及契約文件時，參考中華民國產物保險商業同業公會所公佈之營造綜合保險總保險費率表、營造(安裝工程)綜合保險附加僱主意外責任保險總保險費率表、營造(安裝工程)綜合保險附加第三人建築物龜裂、倒塌責任保險總保險費率表等，將展延保險費率填入[ ]內）除以原工期天數所得金額乘以展延或停工天數之工程管理費用，且其費用

不含所失利益、以不超過訂約總價10%為限。本項工程管理費已包含工程保險費及營業稅。如因不可歸責於雙方之事由者，廠商得申請之工程管理費用應予減半。」為依憑（本院卷2第745至747頁）。然從上開範本條文可知2.5%比例僅是管理費之最低標準，尚應加計[ ]所示如展延保費費率等比例後再為計算，而鐵道局未說明、亦未舉證應加計之[ ]所示之其他費率若干，以及加計後之管理費比例若干，自難僅以上開範本條文所示管理費最低標準之比例作為本件管理費、利潤比例分配之依據。況查，上開範本條文係用於臺北市政府辦理一般工程採購之招標文件參考，而系爭工程乃由中央單位鐵道局發包，施工地點橫跨桃園市、新北市，系爭工程契約總價高達10,330,000,000元，遠逾巨額採購之工程金額下限2億元（依投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準第8條第1項第1款），而屬於政府採購法之巨額採購，可見系爭工程之發包機關、施工地點均與臺北市政府辦理工程採購之情形不相同。且按政府採購法第11-1條規定：「機關辦理巨額工程採購，應依採購之特性及實際需要，成立採購工作及審查小組，協助審查採購需求與經費、採購策略、招標文件等事項，及提供與採購有關事務之諮詢。機關辦理第一項以外之採購，依採購特性及實際需要，認有成立採購工作及審查小組之必要者，準用前項規定。前二項採購工作及審查小組之組成、任務、審查作業及其他相關事項之辦法，由主管機關定之。前二項採購工作及審查小組之組成、任務、審查作業及其他相關事項之辦法，由主管機關定之。」，益徵系爭工程之採購特性所使用之招標文件、經費等均需另組成採購工作及審查小組開會、諮詢及審核，尚難比照上開範例關於管理費核定之最低標準，是鐵道局主張本件管理費比例為2.5%云云，洵非可採。

⑵工信公司就上開主張，雖提出第三人間90年、91年、94年、97年度仲裁判斷書影本為憑，然工信公司所提上開仲裁判斷書均非完整內容且多有缺頁（本院卷1第541至578頁），不

僅難以知悉仲裁判斷採認之理由全貌，且無可對應之原因事實，自無從作為本件管理費比例認定之依據，是工信公司主張本件管理費比例為8%云云，顯不可採。

⑶按為建立政府採購制度，依公平、公開之採購程序，提升採購效率與功能，確保採購品質，爰制定本法；機關辦理採購，應以維護公共利益及公平合理為原則，對廠商不得為無正當理由之差別待遇，政府採購法第1條、第6條第1項定有明文。查系爭契約既未約定管理費及利潤合計10%中各自比例，且此二者乃屬反相消長關係，亦即當管理費因物價等因素提高時，利潤自是下降，反之，管理費降低時，利潤自會提高，因此審酌上開政府採購法所示公平、合理原則，以及一般條款第E.5條約定「公平合理」原則、第E.8條第1項約定「合理」原則，就上開二者合計10%部分，應酌定管理費及利潤各為1/2，即以5%計算。此外，系爭契約亦未約定工期展延之事由如屬不可歸責於兩造者，所生管理費應由何人負擔風險，亦應本諸上開公平、合理原則，認定工期展延之事由如屬不可歸責於兩造者，由兩造平均承擔風險，故而，工信公司就不可歸責於兩造之事由，所得請求之工期展延天數，自應予減半。

⑷至於社團法人中華民國建築技術學會108年12月12日之鑑定報告（下稱系爭鑑定報告）係依工信公司提出之請求金額暨相關證物總覽等件，逕認工信公司有支出薪資費用92,655,853元、履約保證金手續費2,962,139元及工地人事費用81,348,392元、工地行政事務費用50,116,800元為計算依據，並以全部核給之工期2,678天（1,890+788），得出每日管理費用、工地支出費用，惟上開請求金額暨相關證物總覽等件尚不足憑採，且其中包括依契約變更辦理之管理費用（系爭鑑定報告第32頁），然兩造辦理契約變更時均已依直接工程款之15%比例編列管理利潤及稅什費，自不應再納入每日管理費平均數額之基礎，是系爭鑑定報告之結論非可憑採。

3.附表所示第1次工期展延之「A8車站區07P052R~08P0010R井

基下構受北側(R側)既有自來水管遷移影響」事由，係指工區路權範圍內發現不明管線，經試挖及會勘後確認為PVC自來水管及台電管線，管線單位無法確認遷移時程，致影響該範圍工作而停工，經協調管線單位進場後，於99年3月29日完成遷移，並於同年月31日復工等情，此有第1次工期展延報告書節本影本可稽（本院卷1第438頁）。依一般條款第G1-1條第3項約定：「本工程由主辦機關所提供之工地調查報告及其他資料，係供承包商瞭解工地及地下狀況之基本資料。若其中有任何欠缺之處，於工程進行時，承包商應自行補充調查，並將前述資料或獲知將影響本工程之設計、製造、安裝或施工、試驗、完成與保固之其他任何事項提送工程司，作為是否辦理變更設計之參考」、第4項：「承包商疏於或未能行前述事項時，不得免除其依本契約所應承擔之任何風險或責任」（原審卷1第23頁），及系爭工程竣工結算詳細表記載「一.7.1管線試挖、維護、臨時遷移及高鐵局全額負擔永久遷移」（本院卷2第641頁），可知鐵道局雖會提供工地調查報告及地下管線圖等資料予工信公司，但相關資料僅係提供基本瞭解，並未確保地下管線狀況與圖說完全相符，尚應由工信公司透過管線試挖及補充調查方式，確認地下管線狀況，從而，鐵道局主張第1次工期展延之「A8車站區07P052R~08P0010R井基下構受北側(R側)既有自來水管遷移影響」事由，屬不可歸責於兩造之事由，即屬有據。故而，第1次工期展延之事由屬不可歸責於兩造之事由，工信公司就該次展延天數得請求之天數應予減半，即60.5天（121天/2）。又第2次工期展延之「凡那比颱風、北部地區豪雨、蘇拉颱風影響1天」、第3次工期展延之「受ME01標因素影響」及「車站及高架橋下各項陳情及施工障礙停工影響」共計264天、第4次工期展延之「受ME01標因素影響103天」，均屬不可歸責於兩造之事由，是工信公司就各個展延事由得請求之天數應予減半，依序即0.5天（1/2）、132天（264/2）、51.5天（103/2）。至於第2次工期展延之「受

溢增土方外運及橋下排水變更案影響」，依上開四之㈢論斷，應以181天（266-85）計算，總計天數為425.5天（60.5+181+0.5+132+51.5）。

㈤、工信公司主張依一般條款約定第E.5條及第E.8條、民法第490條及第491條、民法第227條之2第1項等規定，擇一請求鐵道局給付工期展延補償費用80,880,667元（37,572,125元+43,308,542元），是否有據？

1、依上開四.㈣之2、3論斷，及系爭工程價目單總表所載（原審卷1第40至43頁），系爭工程契約分為土建、水電及環控工程，其等工程之管理利潤及稅什費依序為1,255,127,437元、47,016,545元、35,937,349元，合計1,338,081,331元。而本件管理費比例為5%，佔管理利潤及稅什費1/3，是以該總額1,338,081,331元乘以1/3，再除以原定工期1,890天，即可計算出系爭工程單日管理費用金額為235,993元（1,338,081,331元x1/3÷1,890天，小數點後4捨5入，下同）。

2、再依上開四.㈣之4論斷，工信公司得請求補償費用之天數為425.5天，是本件工期展延所生管理費用應為100,415,022元（235,993元x425.5天）。且按一般條款第F.3(1)條規定（原審卷1第14頁）及系爭契約所附價目單總表內容（原審卷1第41至43頁），可知兩造約定鐵道局應給付系爭工程之管理費及利潤金額，無須再加計5%稅費，工信公司主張工期展延之管理費應再加計5%稅費云云，自非可採。再者，第55條契約變更固然係因工期展延因素辦理變更調整，然依該次契約變更詳細價目表內容（原審卷6第63至72頁），可知其中關於「原契約工作項目部分（土建工程）」部分增帳後變更金額3,339,952元、」及「新增工作項目部分（不議價）變更金額4,597,217元」，係兩造依系爭契約所附價目單總表之各項直接費用之單價合意變更之金額（原審卷1第41至43頁），故屬系爭工程管理費以外之工程直接費用，且兩造就上開2項目金額未為爭執（依上開三之㈦、㈧所示），

是上開管理費用100,415,022元，僅應扣除工信公司已請領第55次契約變更之管理費(即需議價之新增工作項目增帳部分）金額34,280,000元，尚不足66,135,022元（100,415,022元-34,280,000元），故工信公司依一般條款約定第E.5條及第E.8條約定，得請求鐵道局給付66,135,022元。工信公司另依民法第490條及第491條、民法第227條之2第1項為同一請求，無庸論斷。

㈥、工信公司主張依一般條款第E.5條及第E.8條、民法第490條及第491條、民法第227條之2第1項、民法第235條但書及第240條等規定，擇一請求鐵道局給付遲延驗收（105年5月1日起至106年5月23日止）所生之補償費用2,027,319元，是否有據？若有理由，其得請求之金額若干？

1.鐵道局無遲延驗收情形，工信公司依民法第235條但書、第240條規定請求鐵道局給付遲延驗收之補償云云，洵屬無據：

⑴按債務人非依債務本旨實行提出給付者，不生提出之效力。但債權人預示拒絕受領之意思，或給付兼需債權人之行為者，債務人得以準備給付之事情，通知債權人，以代提出；債權人遲延者，債務人得請求其賠償提出及保管給付物之必要費用，民法第235條、第240條定有明文。

⑵按一般條款第T.2（1）條約定：「承包商應在開工後提送竣工文件之繪製、製作計畫與審核程序供工程司審定，竣工文件應依據主辦機關規定及工程施工進度，提送工程司核可；承包商應在工程竣工之日起14天內，將全部竣工文件彙整提交工程司審查後，由工程司辦理初驗，承包商得據以申請辦理準末期估驗。若承包商無法在上述期限內提送完整之竣工文件致延誤工程司審查或辦理初驗或主辦機關辦理驗收，導致監造費、保固期延後起計所增加之一切費用，承包商應負完全責任。竣工文件包括下列各項：(A)竣工圖：承包商繪製包括裝訂成冊A1藍晒圖1份、A3縮印圖6份。(B)竣工數量計算書：裝訂成冊7份。(C)竣工結算明細表及竣工結算詳細表：裝訂成冊12份。(D)契約另有規定或工程司指示應提送

之其他文件…。」、第T.2條（2）約定：「除契約另有規定或因承包商延誤提送竣工文件外，工程司應在收到承包商按契約規定提交完整竣工文件之日起14天內完成文件審核。除契約另有規定或歸責於承包商之原因外，工程司並應於收到承包商提送完成竣工文件之日起30天內辦理初驗，並做成初驗紀錄。」、第T.3條（3）約定：「(A)除契約另有規定或因承包商之延誤外，應在初驗合格之次日起30天辦理驗收。(B)全部工程完工後，非因承包商提送竣工文件延誤或初驗及驗收瑕疵改正之原因，主辦機關無法於承包商提送竣工文件之次日起3個月期限內完成驗收時，該工程之保固期自前揭3個月期滿之次日開始起算」(原審卷1第89至90頁)，是工信公司應於系爭工程竣工之日起14天內，將全部竣工文件彙整提交工程司審查，若文件經審查無誤，工程司應於工信公司提送完整竣工文件之日起30天辦理初驗，初驗合格後，應於次日起30天內辦理驗收，並於承包商提送竣工文件之次日起3個月期限內完成驗收。

⑶依上開三之㈢、㈩至㈤至所示，系爭工程全部完工日期為105年2月1日，工信公司於105年2至3月間提送第一次竣工文件，經鐵道局審查，並於105年3月18日函請監造單位通知工信公司，前開竣工結算明細表及竣工結算詳細表，應依工程司審查意見修正，尚須釐清事項包括：系爭工程土建及水環已完成部分驗收之金額及數量應列表另案說明；系爭工程全標竣工驗收項目、數量及金額請單獨整理列出；結算金額與契約變更後金額不一致處理方式，應明確建議及說明；所送結算明細表應無「總表」之加註，該表最末頁處之本處核章欄位應僅有一處，其餘非本處核章欄位請刪除等情。工信公司於105年6月17日提送第一次修正版之竣工文件，工程司於105年7月18日提供「最終驗收之竣工文件範例」予監造單位據以督促工信公司提送竣工文件，且於105年11月25日發函要求工信公司應補充修正竣工文件，其審查意見略以：上開竣工文件無全標之明細表；土建部分驗收除外事項尚未驗

收，所送文件似無此部分之文件或說明；竣工文件共4冊，摘要說明各冊內容；本次所提結算數量及金額是否包含所有契約變更案，後續不會再變動；應說明本標最終驗收「待驗項目」；「待驗項目」金額與履約保證金額之保證項目、金額相同與否等語。工信公司提送第三次修正版之竣工文件，並於106年1月25日補正第三次修正版之竣工文件，經鐵道局於106年2月10日審查認定第三次修正版之竣工文件尚屬合宜，可正式提送前揭文件，惟仍應說明本標全部竣工驗收「待驗項目」之工項或設施等語。故工信公司於106年2月17日以備忘錄方式，提供第三次修正版之竣工文件1式12份予監造單位，然工程司於106年2月24日再次通知工信公司尚須修正或補充竣工結算明細表【包含誤置「水電（全標-含歷次部分驗收)」之詳細表1張，請刪除；另缺「環控工程竣工結算明細表」之詳細表，請補充】，並就部份結算金額釐清（釐清項目包括「植栽移植工程」、「工區及鄰近道路維護清理」、「工程保險費」）。工信公司乃於106年2月24日抽換補正之詳細表，並於106年3月6日以備忘錄方式結算尚須釐清之金額，經監造單位審核後，於同年月8日檢送上開補充文件予工程司，經鐵道局審查核章後，工信公司最終於106年3月29日以備忘錄檢送完整竣工文件予監造單位，嗣後轉呈工程司等情，可知工信公司自105年2月起至106年3月間止，檢送第一次、第一次修正版、第二次修正版、第三次修正、補正第三次修正版之竣工文件、備忘錄補充說明等竣工文件，均非完備，經監造單位及鐵道局多次通知修正及補正後，方於106年3月6日訂正完畢，再於同年月29日以備忘錄檢送最終完整之竣工文件予監造單位，監造單位於106年4月13日轉呈鐵道局，期間工信公司未曾爭執鐵道局或工程司有故意、無理拖延情事。是自106年3月29日工信公司提送最終完整之竣工文件起至106年3月31日進行初驗日止（上開三之㈣所示），未逾一般條款第T.2(2)條約定之30天期限，工信公司主張鐵道局有遲延初驗之情形云云，洵非可採。

⑷系爭鑑定報告雖以監造單位於105年3月7日審認工信公司於105年3月1日提送之竣工文件無誤為由（上開三之㈩所示），認定：工信公司已於105年3月1日提供完整之竣工文件，鐵道局就竣工文件之表單名稱、格式內容、文件順序、核章方式無統一的格式與標準，讓工信公司無所適從，造成竣工文件提送之延誤云云（卷外系爭鑑定報告第39至40頁），然依上開三之㈠、㈡所示，工程司於105年7月18日召開「土建工程最終驗收之竣工文件討論會議」，向監造單位說明竣工文件之統一文件格式內容，並於105年12月9日依工信公司要求，召開竣工文件討論會議，以利驗收程序順利，要無格式與標準不統一之情形，且觀上開鐵道局歷次審查意見內容，均具體明確指摘應修正及釐清之處，亦無顯不合理之要求，可見系爭鑑定報告意見與事證相悖，自不可採。

⑸依上開三之㈣、㈤所示，兩造於106年3月31日完成全標工程之初驗程序，監造單位於106年4月13日將工信公司之最終竣工文件完整份數轉予鐵道局，鐵道局旋於106年5月8日通知於106年5月16日召開全部竣工（最終）驗收前協調會，並於同年5月22日、23日辦理驗收程序完成，可見鐵道局未能依一般條款第T.3(3)條之(A)規定，於106年3月31日初驗合格後之30天內辦理驗收，係因鐵道局於106年4月13日方收受監造單位轉呈之最終竣工文件完整份數，難認逾期開始驗收可歸責於鐵道局，況且，鐵道局自106年4月13日收受竣工文件之30天內之106年5月8日，業已通知工信公司辦理驗收後續作業，堪認鐵道局仍於合理時程內開始辦理驗收。且自106年3月29日工信公司提送完整之竣工文件起至106年5年23日系爭工程完成全部驗收日止，初驗及驗收程序僅耗時56天，尚合於一般條款第T.3(3)條之(B)規定之3個月期限，從而，工信公司主張有可歸責鐵道局之遲延驗收情形云云，委不可採，故工信公司依民法第235條但書、第240條定請求鐵道局給付遲延驗收之補償云云，自屬無據。

2.按一般條款第E.1條、第E.5條、第E.8條約定（原審卷1第62

頁及反面頁），均係基於工程進行中鐵道局指示契約變更、工序工法變更或時程變更之補償約定，與驗收無涉，且鐵道局無遲延驗收情形，工信公司主張依上開約定請求鐵道局給付遲延驗收之補償費用云云，自屬無據。

3.按稱承攬者，謂當事人約定，一方為他方完成一定之工作，他方俟工作完成，給付報酬之契約。如依情形，非受報酬即：不為完成其工作者，視為允與報酬，民法第490條第1項、第491條第1項定有明文。查鐵道局未有遲延驗收情形，且工信公司主張遲延驗收所生補償費用非屬完成工作之報酬，其依民法第490、491條規定請求鐵道局給付遲延驗收之補償費用云云，自屬無據。

4.按契約成立後，情事變更，非當時所得預料，而依其原有效果顯失公平者，當事人得聲請法院增、減其給付或變更其他原有之效果，民法第227條之2第1項定有明文。該所謂情事變更，非當時所得預料，依其原有效果顯失公平者，係指情事遽變，非契約成立當時所得預料，依一般觀念，認為如依其原有效果顯然有失公平而言（最高法院93年度台上字第2503號判決意旨參照）。經查，系爭契約一般條款第T.3(3)條係關於初驗、驗收期限之約定，且就超過3個月驗收期限之情形，定有保固期起算之因應方式(原審卷1第90頁)。況且鐵道局無可歸責之遲延驗收情形，業如前述，是工信公司依民法第227條之2規定請求鐵道局給付遲延驗收之補償云云，自屬無據。

五、綜上所述，工信公司依一般條款第E.5條、第E.8條約定，請求鐵道局給付66,135,022元，及自106年11月4日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息，為有理由，應予准許；逾此部分之請求，為無理由，不應准許。上開應准許之部分，原審就其中28,562,897元（66,135,022元－原審判准37,572,125元＝28,562,897）本息部分，為工信公司敗訴之判決，並駁回其假執行之聲請，尚有未合，工信公司上訴意旨指摘原判決此部分不當，求為廢棄改廢，為有理由，爰由本

院廢棄並改判如主文第2項所示。又本判決所命鐵道局再給付部分，兩造均陳明願供擔保求為准免假執行之宣告，經核均無不合，爰分別酌定相當擔保金額准許之。原審就工信公司請求給付37,572,125元本息部分，判決鐵道局敗訴並為附條件之假執行宣告，及就工信公司請求逾66,135,022元本息部分，為工信公司敗訴之判決，並駁回此部分假執行之聲請，均核無不合，兩造就上開部分各自提起上訴，均無理由，爰分別予以駁回。

六、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，工信公司之上訴為一部有理由、一部無理由，鐵道局之上訴為無理由，依民事訴訟法第449條第1項、第450條、第78條、第79條，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　6　　月　　30　　日

工程法庭

審判長法　官　翁昭蓉

法　官　鍾素鳳

法　官　羅惠雯

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　　111　　年　　6　　月　　30　　日

書記官　潘大鵬

附表

次別	展延要徑事由	展延天數	關聯之契約變更案	工信公司主張		鐵道局主張		本院審認
				應扣除之契約變更增減數量或新增項目所致展延天數	可請求補償天數	應扣除之契約變更增減數量或新增項目所致展延天數	工信可請求補償天數	工信可請求補償天數
第1次展延	①因莫拉克颱風影響 ②A8車站區07P052R~08P0010R井基下構受北側(R側)既有自來水管遷移影響	121天	無	無	121天	無	60.5天(因不可歸責兩造，應折半計算)	60.5天（121÷2）
第2次展延	①受溢增土方外運及橋下排水變更案影響	267天	第18次契約變更-剩餘土石方處理變更案	無	267天	85	50天	181天（266-85）
			第33次及第41次契約變更-橋下排水變更案。	無		131		
	②凡那比颱風、北部地區豪雨、蘇拉颱風影響		無	無		無	0.5天(因不可歸責兩造，應折半計算)	0.5天（1÷2）
第3次展延	①受ME01標因素影響	264天	無	無	264天	無	78天（(264-108=156天；因不可歸責兩造，應折半計算）	132天（264÷2）
	②車站及高架橋下各項陳情及施工障礙停工影響		第25、28、33、37以及39次契約變更-車站及高架橋下各項陳情案	無		108	0天	
第4次展延	受ME01標延後整合測試因素影響	103天	無	無	103天	無	51.5天(因不可歸責兩造，應折半計算)	51.5天（103÷2）
第5次展延	①營運前試車支援(PRSR測試)相關作業停復工影響 ②月台門貼紙作業停復工影響 ③更換萬用鑰匙永久鎖心作業停復工影響	0天	無	無	0天	無	0天	0天