最高法院民事判決

108年度台上字第760號

上　訴　人　宏都阿里山國際開發股份有限公司
法定代理人　袁玉麒
訴訟代理人　林坤賢律師
　　黃聖展律師
上　訴　人　行政院農業委員會林務局
法定代理人　林華慶
訴訟代理人　金玉瑩律師
　　馬傲秋律師
　　周憲文律師

上列當事人間請求塗銷地上權等事件，兩造對於中華民國107 年12月20日臺灣高等法院臺南分院第二審更審判決（106 年度重上更㈠字第10號），各自提起上訴，本院判決如下：

主　文

原判決除假執行部分外廢棄，發回臺灣高等法院臺南分院。

理　由

本件上訴人行政院農業委員會林務局（下稱林務局）主張：伊於民國95年6月19 日與對造上訴人宏都阿里山國際開發股份有限公司（下稱宏都公司）簽定「民間參與投資經營阿里山森林鐵路及阿里山森林遊樂區案（下稱本案）興建暨營運契約」（下稱系爭契約），將包括阿里山森林鐵路（含相關設施）及沿線各場站之營運與維護（下稱森林鐵路部分）、市區土地即北門車站之開發及營運（下稱北門車站多目標使用部分），及阿里山森林遊樂區內之沼平車站旁之觀光旅館及其附屬設施之興建及營運（下稱觀光旅館部分），授予宏都公司於一定期限內完成興建暨營運之權利，許可期間自簽約日起算，為期33年，至128年6月18日止。伊已依約將森林鐵路基地及沿線各場站用地如原判決附表（下稱附表）一、二所示土地交付宏都公司，並與該公司簽訂本案設定地上權契約（下稱系爭地上權契約），設定如附表一、二所示地上權予該公司（存續期間自97年4月3日起至128年6月18日止）。其後森林鐵路於98年8月8日因莫拉克颱風侵襲致遭重大損壞，宏都

公司未依約進行修復或提出完整之天災應變計畫，伊於同年12月29日以書面通知宏都公司限期改善未果，於99年1月15日中止其營運森林鐵路（含支線）之權利，並處以懲罰性違約金。詎宏都公司於99年1月25日、同年2月10日發函予伊，主張一部終止阿里山森林鐵路（含本線及支線）全線營運合約關係，要求伊收回森林鐵路，顯見該公司就此部分之違約無改善意願，且未依限期完成改善。另宏都公司未依約完成興建阿里山觀光旅館，經伊催告後，仍未履行，伊已於98年12月30日中止宏都公司有關興建暨營運阿里山觀光旅館之權利。因上開三項工作內容係具一體性，伊業於99年3月22日向宏都公司終止系爭契約全部，宏都公司應負回復原狀之義務等情。爰依系爭地上權契約第3條、第12.1條、系爭契約第12.2.6條第1項、第12.2.3條、第12.2條約定，求為命宏都公司將附表一所示地上權登記予以塗銷，將該土地騰空返還予伊；將附表二所示地上權登記予以塗銷；將北門車站建物即坐落附表二地號土地上之同小段000000000建號建物（下稱0000建號建物，門牌號碼為嘉義市○○路○○○號）所有權移轉登記予伊；將前項建物騰空，連同附表二所示土地一併遷讓返還予伊；將設於該建物之宏都公司登記地址辦理遷出之判決。並就宏都公司之反訴，以：伊並無提出宏都公司所稱土地同意使用證明書之義務，且宏都公司請求之損害與伊有無提出土地同意使用證明書間並無因果關係等語，資為抗辯。

宏都公司則以：系爭契約三項工作內容係屬獨立可分。森林鐵路因莫拉克颱風受損嚴重，為不可抗力事件，林務局要求伊對非屬森林鐵路OT合約義務之地基提出天災應變計畫，伊仍勉為提出，並一再催告林務局應先回填地基，林務局均斷然拒絕，伊乃於99年1月25日依系爭契約及民法相關規定發函林務局，終止森林鐵路全線營運部分之合約，並於同年2月10日再次重申終止該部分合約。且協調委員會於99年2月26日作成「阿里山森林鐵路部分應儘速合意終止」之協調方案，林務局嗣後再行終止，不生效力。又伊99年3月17日之函文符合系爭契約第18.6條約定之一部終止，且兩造已於99年5月8日完成森林鐵路資產返還作業，是森林

鐵路部分確經合法終止甚明。又林務局終止關於阿里山觀光旅館（即沼平觀光旅館）部分之契約，並不合法。至北門車站飯店建物已於98年11月取得使用執照，並於99年1月29日完成所有權登記，兩造就此並無爭議，且此部分與其他兩部分無關，林務局一併終止契約，亦有未合。若認林務局得請求伊無償移轉北門車站建物所有權，請依民法第253條規定予以酌減違約金，並主張同時履行抗辯等語，資為抗辯。並提起反訴，主張：依系爭契約第2.2.1條、第4.2.3條、第4.5.1條及第5.1條約定，林務局負有協助伊取得營運所需相關證照之義務。詎伊於100年1月5日向嘉義市政府申請北門車站飯店之旅館業設立登記，並於同年5月16日函請林務局於10日內出具土地同意使用證明書，卻遭林務局拒絕，致嘉義市政府以伊未如期補正土地同意使用證明文件為由駁回，林務局已構成給付遲延，並致伊未能取得飯店旅館業登記證而無法營業，受有維護飯店軟硬體設備支出必要費用及建築物折舊攤提等損失計新臺幣（下同）1億1337萬6576元等情。爰依民法第231條規定，求為命林務局如數給付，及自反訴起訴狀繕本送達翌日起加計法定遲延利息之判決。

原審廢棄第一審所為林務局勝訴之判決，改判駁回其在第一審之訴，並廢棄第一審駁回宏都公司請求林務局給付1828萬4968元本息之判決，改判如其聲明，駁回宏都公司其餘上訴，無非以：兩造於95年6月19日簽定系爭契約及於97年4月3日簽定系爭地上權契約。98年8月8日發生莫拉克風災，造成森林鐵路嚴重毀損，經雙方於98年8月15日「研商阿里山森林鐵路莫拉克颱風災害後續處理原則會議」中，認定屬於契約第18.1條約定之不可抗力事故。依兩造自98年8月21日起至99年1月4日之來往函文，宏都公司確有提出天災應變計畫，其中98年9月21日所提出之計畫內容，已列載分段執行災修工程及其時程、各階段執行工作項目及其經費及請求協助事項，並就工作項目之成本及工程內容、經費細目表列。於99年1月4日提出之「阿里山森林鐵路全線災害復舊計畫說明書」更將災害範圍、位置以圖表、照片方式作更明確的描述，並詳列第一、二階段之設計、施工發包、災修內容及第三階段

設計顧問遴選之執行預算、期間。觀之林務局嗣後所進行之修復計畫及過程，與宏都公司於函文及天災應變計畫中，一再要求林務局所為者相同，應認該公司已善盡提出天災應變計畫之義務，難認有違約之情事。則林務局於99年1月15日以宏都公司未提出完整之天災應變計畫，終止宏都公司有關營運阿里山森林鐵路之權利，並同時處以懲罰性違約金，再於99年3月22日以宏都公司未於期限內完成違約改善，終止全部系爭契約，自屬無據。本案之起因雖係政府為停止森林鐵路之經營造成政府財務缺口，故行政院要求林務局研擬將阿里山森林鐵路委外經營模式，並為使案件具有自償性與足夠之報酬率，以增加招商誘因，經行政院核定以三合一委外方式辦理　即森林鐵路、北門車站多目標使用（飯店）、（沼平）觀光旅館三個工作項目合為一項公共建設辦理招商Ⅴ，而於系爭契約第1.1、3.1.1條為約定。但綜觀系爭契約，並無一部違約即視為全部違約而可終止全部契約之約定，反而明文約定可一部終止契約（如4.6.8、16.6.1、18.4.6、18.6、21.1.2、21.2.1等約定），且依系爭契約第18.4條、第18.5條、第18.6條約定，若不可抗力事件之發生嚴重影響系爭契約之一部履行者，該一部非不得依約終止，至其餘部分仍應繼續履行，惟其餘部分之履行已無法達系爭契約之目的者，應依第18.5條但書約定辦理。則系爭契約既明文規定可一部終止，即表示三項工作並不具有不可分割之一體性。又依宏都公司當時所提財務計畫第8.1.2項「成本收入分析」第8-16至8-17頁，其評估森林鐵路營運應可至少獲得1億6千多萬元之收入（包括各線車票收入、阿里山森林遊樂區門票收入及場站賣店收入）；所附預計損益表（以97年為例）、系爭契約執行計畫書第8章「財務計畫」第8.1.2項「成本收入分析」，清楚載明仍係獲利。況系爭契約於95年6月19日簽訂，並自簽訂時起3年內為興建期，則97年間仍屬興建期，飯店尚未進入營運期，自無飯店營收可挹注阿里山森林鐵路營運可言。宏都公司於97年11月24日及99年1月11日先後向交通部所提出之函文，關於經營附屬事業盈餘挹注本業之方式項目中雖載明：「本案係三合一整體計畫，由旅館及附屬事業盈餘來挹注鐵

路經營，其整體財務及盈餘挹注詳投資執行計畫書第8章『財務計畫』。」然宏都公司為辦理相關營業項目許可之用，將經營旅館列為附屬事業，乃依照鐵路附屬事業經營規則第3條規定辦理。反之，林務局函覆交通部、行政院農業委員會答監察院財政及經濟、內政及少數民族、交通及採購委員會第4屆第12次聯席會議委員詢問事項時，均堅稱契約三項工作均屬本業，無主體與附屬之關係。至林務局委請鼎漢國際工程顧問股份有限公司（下稱鼎漢顧問公司）擔任「民間參與投資經營阿里山森林鐵路及阿里山森林遊樂專業顧問」，所提出之本案可行性評估及先期計畫書中，有關財務評估指標，如單獨以森林鐵路營運，其純鐵道自償能力為-2819.59%，如以森林鐵路、國際觀光旅館與北門車站開發整體計畫，其自償能力則為88.71% 。故認為「森林鐵路經營所產生之虧損實為影響本計畫是否能吸引民間業者投資之重大不利因素」等語，然該可行性評估及先期計畫書並非本件促參案件林務局所公告之招商文件之一，亦非契約文件之一（系爭契約第1.2.1條）；另行政院農業委員會（下稱農委會）94年3月1日函文，提及本計畫中提高民間投資誘因之配套措施，並未包括北門車站飯店與沼平觀光旅館之開發；且系爭契約之申請須知亦無林務局所稱「沼平車站旁觀光旅館及北門車站旅館係附麗於阿里山森林鐵路」等類似文字之記載，另依其1.3條「規劃目標及定位」，可知系爭契約所涉3個工作項目，均各有其不同之規劃目標及定位，所欲追求之公共利益各別，是縱宏都公司於投標前已先閱覽過前開可行性評估及先期計畫書，然系爭契約既已明文約定得一部終止，自應以契約之文字為據。而莫拉克風災後，兩造依第18.4條約定處理後3個月仍無法繼續營運，經宏都公司於98年11月17日發函提出一部中止阿里山鐵路嘉義站至神木之方案，又於98年11月27日提出一部終止方案供雙方協商討論，兩造均無法達成協議，則依前開約定，於99年3月16日之後，任一方均得以書面通知他方終止本契約之一部或全部。宏都公司已於99年3月17日重申一部終止森林鐵路委託營運之意思，應認有就系爭契約有關森林鐵路營運部分為一部終止之意思表示，已生終止之效力

。況兩造雖就系爭契約是否僅得一部終止尚有歧見，然就森林鐵路依約應辦理返還移轉之立場一致，並已於99年5月8日完成森林鐵路營運資產之返還作業，足認兩造就森林鐵路營運項目部分業已終止乙節，並無歧見。是系爭契約關於森林鐵路營運部分之工作項目，業已合法終止。又宏都公司雖迄未完成興建沼平車站及阿里山森林遊樂區觀光旅館工程，然因涉及規劃報告書審查時間、地質鑽探作業應否提送施工計劃及枯水期用水問題之解決方案多次更迭，就此不可歸責於宏都公司之遲延期間，均應予以展延。然林務局未考量前開遲延乃不可歸責於宏都公司，於98年12月30日即以宏都公司未如期完成沼平觀光飯店，而發函中止宏都公司興建沼平觀光旅館之權利，致宏都公司無法繼續進行興建，更於用水計畫通過後不到10日且尚未經環評送審時，即於99 年3月22日發函終止全部契約，其終止契約，自無可採。又北門車站飯店並無違約情事，此為兩造所不爭執，則關於北門車站飯店部分自仍有效存在。宏都公司於98年11月間即已取得北門車站飯店之使用執照，嗣並於99年1月29 日完成所有權登記，然因林務局發文予嘉義市政府，主張系爭契約業已全部終止，嗣更拒絕出具土地同意使用證明書，嘉義市政府因以宏都公司無法如期補正土地同意使用證明文件為由，拒發給使用地下水權同意書，致宏都公司無法開始北門車站飯店之營運，則宏都公司依民法第231條第1項、第227條第1項規定請求林務局賠償其因無法營運北門車站飯店所受關於無法回收成本，仍須支付維持北門車站飯店適於營運費用之損失，應屬有據；其中請求支出員工薪資743萬2576 元、退休金35萬9083元、勞保費31萬2479元、健保費34萬6193元、修繕費13萬1741元、水電瓦斯費488萬988元、保險費197萬7148 元、什支（保全費用）284萬4760元，共計1828萬4968 元，應為可採。惟北門車站飯店既未實際營運，則其實際之總營業收入為何，實屬未定，自難以準確預估其營業淨利，是無從以該公司推估之數字作為其損害計算之依據。其餘董監事費用、稅捐折舊均與北門車站飯店之維持無關，無從准許。從而，林務局主張本契約已經全部終止，系爭地上權設定契約亦隨同終止，請求如上聲明

，均為無理由，應予駁回。宏都公司依據民法第231條、第227條第1項規定請求林務局給付1828萬4968 元本息部分，為有理由，應予准許；逾此部分之請求，為無理由，不應准許等詞，為其判斷之基礎。

惟按解釋契約，應於文義上及論理上詳為推求，以探求當事人立約時之真意，並通觀契約全文，斟酌訂立契約當時及過去之事實、交易上之習慣等其他一切證據資料，本於經驗法則及誠信原則，從契約之主要目的及經濟價值作全盤之觀察，以為其判斷之基礎，不能徒拘泥字面或截取書據中一二語，任意推解致失其真意。查系爭契約第18.4條、第18.5條、第18.6條約定，若不可抗力事件之發生嚴重影響系爭契約之一部履行者，該一部非不得依約終止，至其餘部分仍應繼續履行，惟其餘部分之履行已無法達系爭契約之目的者，應依第18.5條但書約定辦理，即得為全部終止。本案之起因係政府為停止阿里山森林鐵路之經營造成政府財務缺口，行政院要求林務局研擬將阿里山森林鐵路委外經營模式，並為使案件具有自償性與足夠之報酬率，以增加招商誘因，故委請鼎漢顧問公司擔任「民間參與投資經營阿里山森林鐵路及阿里山森林遊樂專業顧問」，提出之本案可行性評估及先期計畫書中，有關財務評估指標，如單獨以森林鐵路營運，其純鐵道自償能力為-2819.59%，如以森林鐵路、國際觀光旅館與北門車站開發整體計畫，其自償能力則為88.71 %，故認為「森林鐵路經營所產生之虧損實為影響本計畫是否能吸引民間業者投資之重大不利因素」，嗣經行政院核定以三合一委外方式辦理，即森林鐵路、北門車站多目標使用（飯店）、（沼平）觀光旅館三個工作項目合為一項公共建設辦理招商等情，為原審所認定。而宏都公司參與投標前，請求林務局釋疑，籲請該局提出可行性評估、先期計畫書及森林鐵路過去幾年之投資清單、經營狀況、財務資料及營運報表等（見原審重上字卷㈡第87頁）；其於94年12月14日甄審會答詢時，亦明確表示「森林鐵路目前每年虧損一至二億，預估97年虧損5 百萬元，虧損方面無法避免。報告提及以其他營運方面挹注」等語（見原審重上更㈠卷㈡第133頁），於97年11月 24

日及99年1月11日該公司先後向交通部所提出之函文，關於經營附屬事業盈餘挹注本業之方式項目中亦載明：「本案係三合一整體計畫，由旅館及附屬事業盈餘來挹注鐵路經營，其整體財務及盈餘挹注詳投資執行計畫書第8章『財務計畫』」。系爭契約既係以三合一為核心目的，而成為一項公共建設辦理招商，且須以其他營運挹注經營鐵路之虧損，則僅終止系爭鐵路經營，而保留其餘營運部分，是否合乎系爭契約之目的，已非無疑。至於該公司財務計畫第8.1.2項「成本收入分析」第8-16至8-17，評估森林鐵路營運應可至少獲得1億6千多萬元之收入（包括各線車票收入、阿里山森林遊樂區門票收入及場站賣店收入）；所附預計損益表（以97年為例）、系爭契約執行計畫書第8章「財務計畫」第8.1.2項「成本收入分析」，雖記載為獲利，然與其於上揭甄審會之回答及於97年11月24日及99年1月11日致交通部之函文不符，亦與前述鼎漢顧問公司提出之可行性評估及先期計畫書相去甚遠，則能否單憑該財務計畫書所載，即認森林鐵路亦有獲利，單獨終止該部分亦得達成系爭契約之目的，尤非無疑。又農委會94年3月1日之函文指出：阿里山森林鐵路之營運及維護（OT）併同阿里山觀光旅館之興建及營運（BOT）與北門車站之開發及營運（BOT）提供民間參與投資經營等語，除提送可行性評估及先期計畫書及摘要，並說明係包括森林鐵路、國際旅館經營及北門車站開發，推動民間參與營運，活絡該鐵路之營運等語（見原審重上字卷㈣第123至124頁），原審謂該函文中未包括北門車站飯店與沼平觀光旅館之開發，顯與該書證不符。是林務局以僅終止森林鐵路部分，不能達成系爭契約核心目的，主張依上開約定，系爭契約已全部終止等語，是否毫無可採？非無再為斟酌之餘地。乃原審以契約文字已約定可一部終止契約，逕認系爭契約得保留北門車站多目標使用部分、觀光旅館部分，僅森林鐵路部分已經終止，自不免速斷。按系爭契約關於森林鐵路部分，倘如原審所認係因不可抗力而由宏都公司依約終止，且林務局主張三項工作具一體性，系爭契約因而全部終止為可採，則契約終止後，兩造之權利義務為何？林務局得否請求塗銷系爭地上權登記、移轉

1816建號建物所有權予林務局，遷讓並騰空土地；宏都公司得請求林務局給付之金額若干？得否為同時履行抗辯（宏都公司抗辯如認林務局得請求伊無償移轉北門車站建物所有權，伊得主張同時履行抗辯云云，但未說明就林務局何項給付為同時履行抗辯，應併予究明）均有待調查審認，本院尚無從為法律上之判斷。兩造上訴論旨，各自指摘原判決違背法令，求予廢棄，非無理由。據上論結，本件兩造上訴均為有理由。依民事訴訟法第477 條第1項、第478條第2項，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　2　　月　　14　　日

最高法院民事第三庭

審判長法官　高　孟　焄

法官　彭　昭　芬

法官　邱　璿　如

法官　徐　福　晉

法官　袁　靜　文

本件正本證明與原本無異

書　記　官

中　　華　　民　　國　　109　　年　　2　　月　　18　　日