臺灣新北地方法院民事判決

108年度建更一字第1號

原　　告　東新營造有限公司
法定代理人　黃平和
訴訟代理人　謝進益律師
複 代理 人　郭品毅律師
　　李孟聰律師
　　林根億律師
被　　告　交通部鐵道局
法定代理人　胡湘麟
訴訟代理人　林家祺律師
複 代理 人　陳彥彤律師
　　王琬華律師

上列當事人間請求給付費用等事件，經本院於民國109 年6 月16日言詞辯論終結，判決如下：

主　　文

原告之訴及假執行之聲請均駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

壹、程序方面：

一、按法人因合併而消滅者，訴訟程序在因合併而設立或合併後存續之法人承受其訴訟以前當然停止。民事訴訟法第169 條第1 項定有明文。本件原告起訴時被告係「交通部鐵路改建工程局」，但於民國107 年1 月17日公布「交通部鐵道局組織法」並於同年6 月7 日行政院院授人組字第1070042709號令自同年月11日施行，即「交通部高速鐵路工程局」與「交通部鐵路改建工程局」正式整併為「交通部鐵道局」，且經「交通部鐵道局」於同年10月9 日具狀聲明承受訴訟，此有民事聲明訴訟狀（見106 年度建字第198 號卷〈下稱106 建198 卷〉第523 至524 頁）可證，合於前開規定，先予敘明。

二、被告雖抗辯本件訴訟與本院另案104 年度建字第137 號請求

給付工程款事件（下稱前案）為同一事件，而為重複起訴等語。然而：

㈠、按當事人就已起訴之事件，於訴訟繫屬中更行起訴，固為民事訴訟法第253 條規定所不許，惟該條所禁止之重訴，自指同一事件而言。所謂同一事件，必同一當事人，就同一法律關係，而為同一之請求（最高法院86年度台上字第3088號判決要旨參照）。再按前後兩訴是否同一事件，應依前後兩訴之當事人是否相同、前後兩訴之訴訟標的是否相同、前後兩訴之聲明是否相同、相反或可以代用等三個因素決定之（最高法院73年度台抗字第518 號裁定意旨參照）。又所謂訴訟標的，乃原告為確定其私權之請求，或所主張或不認之法律關係是否存在，而欲法院對之加以裁判之對象；訴訟標的之確定，應依訴狀所載請求之旨趣及原因事實以定之。

㈡、經查，兩造簽訂「臺鐵林邊溪橋改善計畫第二標工程」（下稱系爭工程）之工程契約（下稱系爭契約），由原告施作被告招標之「臺鐵林邊溪橋改善計畫第二標工程」（下稱系爭工程），惟因施工期間遇八八水災影響，使其無法依系爭契約所約定採用之支撐先進工法進行施工，而改用就地支撐工法，致原告實際支出支撐先進工法工作車成本新臺幣（下同）38,842,058元扣除被告已給付24,245,199元，尚有工法價差費用14,596,859元；且因被告變更指示而拆除施工便橋，致其另行支出增加承載力所支出之填築施工便道費用8,311,077 元，依民法第227 條之2 規定請求被告如數給付即被告應給付原告22,907,936元及法定遲延利息。而原告於前案係主張其依系爭契約施作系爭工程，因施工期間遇八八水災影響，請求被告給付工程款116,654,429 元及法定遲延利息，且請求項目包含：1.就地支撐工法設備費用37,730,000元；2.填築施工便道二次工程款6,470,400 元；3.99年及100 年林邊溪疏濬工程款7,765,500 元；4.增設跨堰子圳鋼便橋費用1,255,680 元；5.增設林邊溪上游水位觀測系統費用313,000 元；6.增設止水及鋼板樁費1,061,465 元；7.上開一至

六項間接工程費8,899,155 元；8.延展期間成本5,083,714元；9.物價調整款21,018,808元；10. 趕工獎金25,889,901元；11. 工作車款項違法扣回期間之利息1,166,803 元（前案卷一第3 至17頁、卷二第204 至208 、347 至348 頁）。其中關於工法價差費用部分，本件訴訟標的為民法第227 條之2 第1 項規定且請求之金額為1,459 萬6,859 元，而前案係請求就地支撐工法設備費用3,773 萬元且訴訟標的係依系爭契約第14條第1 項、民法第490 條第1 項、第491 條第1 項規定請求（前案卷一第6 至7 頁、卷二第347 頁）；關於填築施工便道費用部分，本件訴訟標的為民法第227 條之2 第1 項規定且請求之金額為8,311,077 元，並係因八八水災所致地質改良碎石級配費用，而前案訴訟標的係依系爭契約第2 條第1 項且請求之金額為6,470,400 元，並係依照詳細價目表第壹大項一.1.17 項次請求施工便道之費用。至於前案其餘請求之項目及金額，則與本件訴訟請求之工法價差及施工便道費用，顯有不同，就此部分本件訴訟與前案之金額及訴訟標的均不相同，自非同一事件。

㈢、因此，本件訴訟關於變更工法價差及填築施工便道費用，與前案並非同一事件且訴訟標的不同。則被告前開抗辯，委無足採。

貳、實體方面：

一、原告方面：

㈠、緣兩造於97年9 月3 日簽訂系爭契約並指定採用「支撐先進工法」進行施工，嗣於施工期間即98年8 月間莫拉克颱風釀成八八水災，施工地點之地貌丕變，造成採用支撐先進工法之工作車前置作業困難，但原告仍戮力完成工作車之安裝並開始施工。而採支撐先進工法之施工設計理應不受汛期之影響，可於汛期繼續施工，故原告提送支撐先進工法計畫書，經被告於98年10月15日（八八水災後）同意備查。惟因屏東縣政府及當地居民認採用支撐先進工法之工作車有妨礙河川之截水斷面而影響排洪功能之虞，被告於未具任何正當理由

即強令原告就原已核備的支撐先進工法之工作車下架並運離施工地點，此係原告於締約時自無合理預見之可能；且被告為提前通車，於98年10月15日同時核准就地支撐工法以增加工作面並要求原告趕工，原告為求盡速完工，僅能被迫變更工法改採就地支撐工法之施工計畫，惟監造單位及被告片面認定就地支撐工法為替代工法，拒絕給付系爭契約外工作車之相關成本，誠有顯失公平之情事。被告應給付原告「支撐先進工法」之工作車實際採購金額，扣除被告業已給付系爭契約所約定工作車價金之差額14,596,859元，以彌補原先原告擬以支撐先進工法回收總體支出成本卻遭被告要求改為就地支撐工法下所無法回收之相關沈沒成本。又被告因八八水災囿於民意，無理要求原告拆除施工所需之鋼便橋，導致後續原告需仰賴填築施工便道之方式進行施作，惟該變更所衍生之成本，被告僅核給填築土方費用，然對於增加承載力所需之地質改良碎石級配費用及其間接費用8,311,077 元，被告均未核給，顯失衡平。

㈡、依民法第227 條之2 第1 項規定，請求被告應給付原告實際支出「支撐先進工法」之工作車未能回收之成本14,596,859元（下稱工法價差費用），及地質改良碎石級配費用及其間接費用8,311,077 元（下稱碎石級配費用），合計21,792,596元（工法價差費用及碎石級配費用，下合稱系爭費用）。

㈢、併聲明：

1、被告應給付原告21,792,596元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息。

2、訴訟費用由被告負擔。

3、原告願供擔保，請准宣告假執行。

二、被告方面：

㈠、系爭契約屬承攬契約，原告主張依情事變更增加給付之形成權，除斥期間應比照承攬契約2 年之請求權時效，且系爭工程於100 年11月18日即已驗收合格並辦理結算，原告自斯時起即已知被告並無於契約外另行額外給付系爭費用，原告遲

至106 年10月30日始向法院訴請，已超過民法第227 條之2 情事變更原則2 年之除斥期間。況形成權之除斥期間無時效中斷之適用，且縱本件訴訟與前案不同而非屬同一事件，惟本件訴訟仍屬就系爭契約所為之一部請求，而一部請求亦不發生全部中斷時效之效果。

㈡、工法價差費用部分：

1、由「支撐先進工法」改為「就地支撐工法」，與八八水災無關，蓋因八八水災係於98年8 月8 日，而原告申請變更工法係於98年5 月12日，早在八八水災前數月，且變更之原因乃原告工作車選用不當，致其無法通過高灘地及堤防，屬可歸責於原告之因素所致，縱增加成本，亦不得依民法第227 條之2 情事變更向被告請求工作車之差額。

2、原告係專業營造廠商，其選用及採購工作車時自應以符合工地使用為前提，竟發生選購之工作車無法發揮契約預定不受汛期影響功能而因阻礙排洪須拆除工作車並另以替代工法替代，應自行負責，被告並未指示原告選用工作車，況被告對工作計畫僅被動為形式審查而為備查，法律上僅屬觀念通知，「備查」本身不可能構成民法第227 條之2 情事變更。

3、支撐先進工作車之費用於招標時即已詳列於招標文件中，原告投標前即應自行評估，若認無利可圖即可選擇不參加投標，原告既投標且與被告簽訂系爭契約，本應嚴守契約原則，不得作契約以外之額外請求。且被告於100 年11月18日辦理結算時即已依約給付全部工作車費用，原告自行採購工作車之費用，其採購價金乃其自主決定，無從請求超出系爭契約工作車費用。

4、原告未提出任何證據支持其所主張採購工作車之相關費用，僅提出自行電腦繕打之表格，且依其自行繕打之表格採購工作車之金額亦非38,842,058元，原告無法證明採購「工作車」投入成本。況原告本應就其主張之費用支出負舉證責任，並業經鈞院當庭闡明且諭知失權效果，仍未遵鈞院諭知適時提出，應生失權之效果。

㈢、碎石級配費用部分：

1、原告須重搭施工便道肇因於原告工期落後，係可歸責於原告之事由，導致無法於汛期前完成，況且，施工便道採碎石級配鋪築一來與系爭契約採現場砂質土規定不符，亦未經監造單位確認，非施作施工便道所必要之材料，則施工便道採碎石級配鋪築亦無必要。

2、系爭工程施作時程本應依契約約定，被告並無要求原告提前進度，且於八八水災後曾准予展延工期。原告係因自己工地管理及工務內業組織人力不足等可歸責於原告因素，始導致橋梁上部結構施作時程之延誤。

3、原設計施工便橋僅為橋梁下部結構施作之用，且依預定期程，下部結構必須於1 個非汛期內完成，因此編列施工便橋僅供下部結構施工使用並以1 搭1 拆計算編列數量，至於上部結構施工時，因原設計所採之工法本應不受汛期影響（應採懸吊式）且以施工完成之橋面即可做為施工便道。然因原告選用工作車不當，其選用「下撐式」工作車（此與原設計之規劃不同，無法達到原始設計不受汛期影響之目的），導致後續組裝工作車時，仍需使用施工便橋，被告於斯時洽屏東縣政府同意僅拆除施工便橋之橋面覆工板，打設於主河道之H 型鋼可予以保留，故於98年汛期前未拆除該H 型鋼，此全然可歸責於原告，自不得再行請求給付費用。

㈣、併聲明：

1、原告之訴及假執行之聲請均駁回。

2、訴訟費用由原告負擔。

3、如受不利之判決，被告願供擔保，請准宣告免為假執行。

三、本院得心證之理由：

㈠、兩造不爭執事項（見本院卷㈡第56、81頁）：

1、兩造於97年9 月3 日簽訂系爭契約，且系爭工程經三次工期展延，核准展延125 日曆天，預定完工日為100 年5 月21日，實際完工日為100 年7 月9 日，並於同年11月18日驗收合格並辦理結算。

2、被告於98年10月15日以鐵南工一段字第0983101121號函就原告所提報之系爭工程支撐先進工作計畫書同意備查。

3、原告曾於101 年10月15日就系爭工程向被告提出各工程款項共計64,355,892元之追加請求，經被告分別於101 年12月13日及102 年2 月7 日召開協調會協商不成，原告於102 年8 月7 日檢陳相關資料函報交通部協處，經交通部於102 年12月11日作成「被告對原告請求費用建議均不與給付之」之協處建議書。

4、原告曾於103 年4 月22日向行政院公共工程委員會（下稱工程會）採購申訴審議委員會提出調解（案號：調0000000 ），經工程會104 年2 月2 日以工程訴字第10400034940 號函檢送調解建議書。被告於104 年3 月5 日函覆接受工程會之調解建議，惟原告於104 年7 月3 日函覆拒絕接受，工程會乃於104 年7 月17日作成調解不成立證明書。

5、原告採「支撐先進工法」所採購之工作車費用，被告已依合約全額支付24,245,199元完畢。

㈡、原告主張因八八水災，導致變更工法，被告卻未給付工法價差費用及碎石級配費用，爰依民法第227 條之2 第1 項規定，請求被告給付系爭費用等語，為被告否認，並以前詞置辯。是以，本件爭點如下（本院卷㈠第38至39頁）：原告依民法第227 條之2 第1 項規定，請求被告給付系爭費用，是否已逾2 年除斥期間、有無理由？苟請求有理由者，所得請求之金額若干？茲分別論述如下。

㈢、原告依民法第227 條之2 第1 項規定，請求被告給付系爭費用，是否已逾2 年除斥期間？

1、按當事人依民法第227 條之2 情事變更原則之規定，請求法院增加給付者，乃為形成之訴，當事人行使該形成權之除斥期間，雖法無明定，然此規定究為例外救濟之制度，契約當事人長久處於可能遭受法院判命增減給付之不確定狀態，顯非所宜，審酌本條係為衡平而設，且規定於債編通則，解釋上，自應依各契約之性質，參考債法就該契約權利行使之相

關規定定之。而關於承攬契約之各項權利，立法上咸以從速行使為宜，除民法第127 條第7 款規定承攬人之報酬因2 年間不行使而消滅外，同法第514 條就定作人、承攬人之各項權利（包括請求權及形成權）行使之期間，均以1 年為限。職是，承攬人基於承攬契約，依情事變更原則請求增加給付，亦宜從速為之。參酌原報酬請求權之時效期間為2 年，承攬人請求增加給付，其性質與原報酬無異，其除斥期間應以2 年為宜。又該項權利之行使，既以契約成立後，情事變更，非當時所得預料，依其原有效果顯失公平為要件，則關於除斥期間之起算，自應以該權利完全成立時為始點。於本件承攬之情形，應以雙方結算底定，上訴人仍依原契約給付而顯失公平時起算。系爭工程於99年6 月14日進行系爭工程末期估驗，斯時工程尚未完結，而被上訴人需俟系爭工程完工確定實做數量並辦理結算時，方能計算其因不鏽鋼價格暴漲所受損失等情，為原審所認定，則被上訴人依情事變更原則請求增加給付之權利，應於系爭工程結算完成時始完全成立，而起算其除斥期間。被上訴人於結算完成前之98年4 月2 日提起本件訴訟，自無逾除斥期間可言（最高法院106 年度台上字第2716號判決意旨可資參酌）。準此，系爭契約係屬承攬契約，依民法第127 條第7 款規定，原告之報酬請求權時效為2 年，則原告依民法第227 條之2 第1 項為本件請求，其除斥期間當亦為2 年。

2、經查，原告承攬系爭工程，兩造業於100 年11月18日辦理驗收結算完畢，已如前述，則原告如得主張民法第227 條之2 第1 項之權利者，因原告不可能於系爭工程完成並經驗收合格後，再有任何採購，故於系爭工程驗收合格之際，本件應認原告請求工法價差費用及碎石級配費用之權利已完全成立，故其除斥期間起算點，應與其得請求系爭工程報酬之時效期間起算點相同。而觀諸系爭工程之報酬請求權時效，係自100 年11月18日之翌日即100 年11月19日起算，則依首揭說明，原告得主張系爭費用權利之除斥期間，亦應自100 年11

月19日起算，依此計算，於102 年11月18日即因期間經過而消滅，而本件原告遲至106 年11月1 日始提起本件訴訟（見106 建198 卷第11頁民事起訴狀上本院收文戳章），顯已因2 年除斥期間經過而消滅，自不得據此請求被告給付系爭費用。

㈣、原告依民法第227 條之2 第1 項規定，請求被告給付系爭費用，是否有理由？苟請求有理由者，所得請求之金額若干？

1、工法價差費用部分：

原告主張因八八水災，導致變更工法，被告應給付原告「支撐先進工法」之工作車實際採購金額38,842,058元，扣除被告業已給付系爭契約所約定之工作車費用24,245,199元，差額14,596,859元等語。然而：

⑴、按民法第227 條之2 第1 項所規定之情事變更原則，旨在規範契約成立後有於訂約當時不可預料之情事發生時，經由法院裁量以公平分配契約當事人間之風險及不可預見之損失。是法律關係發生後，為其基礎或環境，於法律效力終了前，因不可歸責於當事人之事由，致發生非當初所得預料之劇變，如仍貫徹原定之法律效力，顯失公平者，法院即得依情事變更原則加以公平裁量而為增減給付或變更其他原有之效果。是當事人如於契約中對於日後所發生之風險預作公平分配之約定，而綜合當事人之真意、契約之內容及目的、社會經濟情況與一般觀念，認該風險事故之發生及風險變動之範圍，為當事人於訂約時所能預料，則當事人僅能依原契約之約定行使權利，不得再依情事變更原則，請求增減給付。惟倘該項風險之發生及變動之範圍，非客觀情事之常態發展，而逾當事人訂約時所認知之基礎或環境，致顯難有預見之可能時，自應許當事人依情事變更原則請求調整契約之效果，而不受原定契約條款之拘束，庶符情事變更原則所蘊涵之公平理念及契約正義。

⑵、參酌系爭工程由「支撐先進工法」變更為「就地支撐工法」之原因，經前案送請工程會工程技術鑑定委員會鑑定結果認

：「系爭工程其中河中段橋梁全長597 公尺計分12跨採預力箱型梁設計，每跨約50公尺。原規劃採『支撐先進工法』施工，每兩跨為一個施單元計分6 個單元（B201～B206）。經查本案『支撐先進工法』變更為『就地支撐工法』之原因由於單元現況不相同，故分三區段分別加以說明：

1、區段B201（長10m ）、B206-1（長58.2m ）：本案原告於98年9 月17日提出P301～P209（B205、B206）及P203～P201（B201）段預力箱型梁支撐先進工法改以就地支撐施工，其原因為既有堤防及河岸高灘地頂部高度過高而與工作車底部牴觸，改以就地支撐方式施工，被告於98年9 月24日原則同意。經查本工程施工圖說，系爭工程橋梁上部結構B201及B206分別跨越林邊溪之林邊側及佳冬側堤防，堤防高程分別約為EL .6m及EL .5m，承包商設計及選用之支撐先進工作車其支撐主梁底部高程約為EL .2.15m ，低於堤防高程以致阻礙工作車推進。由於箱型梁兩側翼版底部高程約為EL .10m ，距兩側堤防頂高分別為約4m、5m，原告於設計選用工作車時即應考量此等條件，使其工作車通過堤防。另本工程B201下部結構編號為P202橋墩基礎施工時，因位置與堤防衝突，故被告於98年5 月12日施工協調會時要求原告預先瞭解破堤作業流程及破堤計畫內容，原告表示經確認無破堤需要。原告於98年5 月31日提送之支撐先進工法施工計畫書（第一版）其工作車主梁底部高程約為EL .4.25m ，98年9 月24日提送之支撐先進工法施工計畫書（第二版）反而將工作車主梁底部高程降為約EL .2.15m ，且施工計畫中未提及工作車與堤防高程之關係、破堤之需求及應變方法，顯然該施工計畫書全然未考慮工作車跨越堤防之問題。另查設計圖說對於現有地形、地表高程、堤防頂高及橋梁結構尺寸、位置、標局均清楚標示於設計圖說中，且於招標階段均已揭示該等資訊。依設計圖圖號GE0005一般說明第26條規定為維護林邊溪行水空

間系爭工程採支撐先進工法架設預力梁。預力梁之模板及支撐應由承包商自行設計…。故本區段B201、B206-1支撐先進工法變更為就地支撐係原告工作車選用不當，致使其無法通過高灘地及堤防，屬原告之責任。

2、區段B205（長100m）、B206-2（長38.8m）：經查單元B205依設計圖標示現有地表高程為EL .1.65m ～EL .1.35m，因位於河岸高灘地受淤積影響有限地表高程變化不大，工作車主梁底部高程約為EL . 2.15m，故縱有淤積，經疏濬後工作車主梁仍可勉強通過，原告理由尚欠充分，經分析應與88風災影響計畫時程進度較有關連，說明如下：

經查原告於98年9 月17日提出工法變更，而被告南工處（第一工程段）亦於短時間內98年9 月24日發函同意備查，並於99年1 月22日發函要求原告於99年5 月1 日汛期前完成支撐先進工法之B202、B203、B204及就地支撐工法之B205、B206等單元。雖然後來該等預期目標日期有所延遲，但考量當時之施工條件，部分箱型梁工法之變更及施工順序之調整有其必要性。說明如下：本工區上游側即為台鐵鐵路舊橋，舊橋底高雖因88風災後抬高2m為EL4 .3m（88風災前舊橋梁底淨高僅約2.3m嚴重妨礙水流，88風災後部分遭沖毀，搶修後梁底全部提高約2m），但仍為林邊溪該段之最大阻水因子（詳水利署水研所99年5 月12日評估報告）。本工程之目的即在取代台鐵鐵路舊橋，為防止88風災破堤災難再度發生，本工程及時完成確有其必要性。依屏東縣政府同意之汛期作業緊急應變計畫，河中段工程於98年11月1 日即可開始作業至99年5 月30日計7 個月工期。88風災後施工便橋被拆除汛期無法施工，河中段工程屏東縣政府僅同意於98年12月1 日開始作業至99年4 月30日計5 個月工期，倘原告依原核定之基本網圖施工由B206開始施作僅能完成B206、B205兩個單元，則河中段3 個單元B202、B203

、B204需到99年12月初方能開始施工，此將嚴重影響計畫時程。但本工程若將支撐先進工法由河中段先行施工，其他單元（B201、B205、B206）採就地支撐以增加工作面方法有助於解決因施工便橋拆除、河中段汛期無法施工影響進度所帶來之困擾，有其必要性。惟由於B201、B206-1工法變更係原告工作車選用不當無法跨堤施工，屬原告之責任。而B205、B206-2因無須跨為堤防，工法變更與施工便橋之拆除及屏東縣政府縮短汛期得以施工之期間較有關連，該等因素非可歸責於原告，且原告於支撐先進工作車被要求拆除前即提出工法變更之申請，並經被告（鑑定書誤載為「原告」，茲予更正）及時同意備查，是以B205、B206-2工法變更之責任尚難全歸責於原告。

3、區段B202（長100m）、B203（長100m）：本區段原告於99年6 月14日提出B202、B203段預力箱型梁支撐先進工法改以就地支撐施工替代方案，其原因為在發生88水災後，溪床因上游沖刷下來之泥沙淤塞達1.5m高，令支撐先進工作車沒法通過。經查設設計圖單元B202、B203位於林邊溪主河道上，地表高程為EL .-0.6m ～EL .0m之間，原告採用之工作車主梁底部高程約為EL .2.15m ，故既使溪床因上游沖刷下來之泥沙淤塞達1.5m亦不至於令支撐先進工作車全然無法通過。經分析，主要原因應為工作車嚴重妨礙水流而被要求拆除有關，原告所述與現況尚有不符。98年88風災後造成林邊溪河床淤積約達1.5m，在此情況下依據水規所『99年林邊溪疏浚前後能力評估報告』分析推估台鐵鐵路橋下游（即本工區）洪水位高將為EL .4.74m ～EL .4.4m，而工作車主梁底部高程約為2.15m 低於洪水位近2m，以致於屏東縣政府及被告認為原告採用下撐式支撐先進工作車及施工便道增加阻水斷面，99年汛期內將嚴重影響河川排洪。爰屏東縣政府責成被告要求原告務必於99年5 月1 日汛期前將

位於B204先進工作車拆除運離及清除施工便道（詳鐵工局南部工程處99年5 月14日函說明）。經查本跨河段工程緊鄰且平行於台鐵林邊溪鐵路舊橋，該舊橋底高為EL .4.3m （88風災前舊橋梁底淨高僅約2.3m嚴重妨礙水流，88風災後部分遭沖毀，搶修後梁底全部提高約2m），而原告採用工作車（第二版）主梁底部高程約為EL .2.15m ，較台鐵林邊溪鐵路舊橋增高後還低2.15m 。而原告於98年9 月24日提出支撐先進施工計畫書（第二版）時88風災已發生，其風災之危險性、洪水位高程、鐵路舊橋底增高、88災後淤積之河底高等均為已知條件，而原告卻將98年5 月31日第一版工作車主梁底部高程為約EL .4.25m 修改為約EL .2.15m 兩者主梁底部高差達2.1m。而此一修改後之高程距88災後淤積之河底高僅65cm，明顯比就地支撐工法更妨礙水流（如施工照片），完全失去支撐先進工法之目的，是以支撐先進工作雖得以開始進行，但終將面臨於汛期前完工之考驗並於99年4 月被要求拆除，且因工作車主梁太低不再適用於後續之工程，屬原告之責任。另查被告核定之施工基本網圖，箱型梁結構原告預定98年9 月13日開始施工，其支撐先進工法之工率平均約兩個月（50天～60天）完成一個單元，全部6 個單元（12跨）之箱型梁結構體預定於99年9 月19日完成。88風災後河中段上部結構箱型梁工程B202、B203、B204為要徑工程中之要徑，經查原告施工日誌B204以支撐先進工法施工，於99年1 月16日開始工作車之推進至99年4 月25日完成箱型梁預力結構體，長達3.3 個月工期僅完成一個單元（B204），較原告規劃之工率平均2 個月完成一個單元顯有偏低。故合理推斷原告將B202、B203由支撐先進工法變更為就地支撐與原告施工效率尚有關連，但其工法之變更主因仍為原告工作車選用不當，妨礙水流致使其被要求拆除且因工作車主梁太低不再適用於後續之工程所致。末查本契約設計

圖圖號GE0005一般說明第32條規定本工程位於林邊溪行水區，施工時應避免施工相關設施影響排洪功能，承包商應依水利相關法規規定，配合採用之施工方法、施工機具及工期等，檢討施工期間對河川防洪之影響並研擬因應之防洪對策，併同河川公地使用申請，檢齊相關書圖提經工地工程司核轉水利主管單位核可。原告支撐先進工法施工計畫書（第二版）之修改由於已嚴重影響水流，倘被告於同意備查前依規定核轉主管單位核可，則可及早發現問題，或可避免不必要之變更與爭議。然被告卻於同意備查前並未核轉水利主管單位核可，亦有疏失。

綜上所述，系爭工程支撐先進工法變更為就地支撐主要為原告工作車選用不當無法跨越堤防、嚴重妨礙水流，致使其不再適用於後續工程所致，原告應負主要責任。惟B205、B206-2工法之變更與施工便橋拆除及屏東縣政府縮短汛期得以施工之期間較有關連，其責任尚難全歸責於原告。原告支撐先進工法施工計畫書（第二版）之修改由於其已嚴重影響水流，被告卻於同意備查前未依規定核轉水利主管單位核可，亦有疏失應負次要責任。」等語（見本院卷㈠第22至235 頁）至明。

因此，系爭工程由「支撐先進工法」變更為「就地支撐工法」之主要原因既係原告選用工作車不當無法跨越堤防、嚴重妨礙水流，致使其不再適用於後續工程所致，屬可歸責於原告之事由，殊難逕認與八八水災有關，自與民法第227 條之2 第1 項之要件不一。

⑶、又按基於私法自治及契約自由原則，當事人得自行決定契約之種類及內容，且不限於民法規定之有名契約，即其他非典型之無名契約亦無不可。又依契約嚴守原則，當事人本於自由意思訂定契約，如已合法成立，即應依從該契約之內容或本旨而履行，其私法上之權利義務，亦應受其拘束，非一造於事後所能主張增減（最高法院18年上字第127 號、18年上

字第484號判決意旨可資參照）。系爭契約本就工作車之費用業已明訂為24,245,199元並經被告給付完畢一節，已如前述，則原告自不得主張其自行採購之工作車費用超過上開費用而要求被告另行給付超出之費用。況且，原告迄今僅提出支撐先進設備支出明細表、工程發包/材料採購報價單、支撐先進設備噴砂塗裝契約書、支撐先進設備買賣契約書、東新營造工地請款、單據彙整明細表（見106建198卷第107至113頁）為證，但核諸上開表格均為原告單方所製作，是否果為前開各項設備之支出，顯有疑義，並經本院於109年2月20日審理時命原告應於109年3月31日前具狀補陳（見本院卷㈠第39頁），然原告未遵期提出，經本院於109年4月30日審理時諭知請原告應於109年5月22日前具狀補陳，逾期未提出者視為延滯訴訟，依法有失權效（見本院卷㈡第11頁），原告仍未遵期提出（見本院卷㈡第81頁）。是以，原告上開主張其實際支出支撐先進工法費用38,842,058元云云，礙難逕予採認屬實。

⑷、從而，原告主張因八八水災，導致變更工法，爰依民法第227條之2第1項規定，被告應給付工法價差費用云云，即屬無據。

2、碎石級配費用部分：

原告主張被告因八八水災囿於民意，無理要求原告拆除施工所需之鋼便橋，導致後續原告需仰賴填築施工便道之方式進行施作，惟該變更所衍生之成本即原告實際支付碎石級配費用7,195,737元並依約加計「承商利潤、保險費及管理費10%」後，費用為7,915,311元，含稅後費用為8,311,077元，但被告僅核給填築土方費用，爰依民法第227條之2第1項規定，請求被告給付碎石級配費用8,311,077元等語。惟查：

⑴、參酌系爭工程反覆填築施工便道二次之原因，經前案送請工程會工程技術鑑定委員會鑑定結果認：「

㈠、系爭契約原規劃跨河段橋梁下部結構是否得於1個非汛

期中完成？

本案被告南工處於102年8月7日協處建議第5頁主張：經洽設計單位表示，原設計理念係跨河段下部結構絕對於一個非汛期完成，所以編列施工便橋僅供下構續用，並以一搭二拆計算編列數量，採㎡計價。至於上工時，因計採支撐先進工法，故不受汛期影響，所以完成之橋面即可做為施工便道。經查跨河段（P203～P212）下部結構包括基樁、基礎、墩柱及帽梁四個施工部分，基樁直徑1.5m、長60～63m，計75支，基礎、墩柱及帽梁計10處，依被告核定之基本網圖，其下部結構由P212基樁開始至P203帽梁全部施工完成計須14.5個月（97年12月24日～99年3月7日）而一個非汛期僅5個月（12月1日～4月30日）其差異甚大，倘被告有一個非汛期完成跨河段下部結構及上構施工完成後之橋面做為施工便道之需求，則需增加下部結構之工作面以為因應。此將大幅影響施工成本及施工計畫，而此重大要求之訊息應於招標文件中敘明並於審查原告之基本網圖時要求修正，然經查招標文件並無此項需求，被告於核定基本網圖時亦無該項要求。被告主張編列施工便橋僅供下構施工使用，經查施工經費高達16,009,920元（=408m*6m*6,540元/㎡），若僅供下構施工使用並於5個月後拆除顯為一不合理之設計，因使用一個非汛期則鋪設施工便道即可，而施工便道依原契約單價計算施工經費僅2,199,936元（408m*8m*674元/㎡）。且本案雖辦支撐先進工法施工，但該等箱型梁之鋼筋、混凝土等材料、人員、機具仍需靠施工便橋或施工便道運送。另查施工圖號A2S22600說明：施工便橋及施工便道於本標工程完成前，須予以拆除並恢復河道堤防及高灘地原有之外觀及功能。此亦足以推論，施工便橋並不限於下構施工使用。末查被告於105年7月26日函覆貴院民事陳報狀第3頁說明：「有關跨河段橋梁下部結構可利用第一個或第二

個非汛期施工；…。」故本案跨河段橋梁下部結構要求得於一個非汛期中完成，經查無據。

㈡、原告於系爭工程須反覆填築施工便道二次之原因分別為何？

經查88風災前原告即將施工便橋部分拆除，88風災後河床淤積，使得河中段河床高程約由EL .0m增加至EL .1.5m，以致於河床距原有施工便橋橫梁底部高由2.6m降為約1.1m將不利於排洪，屏東縣政府乃要求全部拆除（包括中間柱）。原告為使工作得以繼續進行乃於98年後，於主河道鋪設第一次施工便道以替代原有之施工便橋之功能。但因B201及B206位於河岸高灘地，均屬原契約工便道範圍；B203尚無須施工需求，故僅需鋪設B204、B205施工範圍長300m之施工便道，以利上部結構箱型梁工程施作。由於一個非汛期僅5 個月工期甚短，相關剩餘之工作無法於一個汛期內完成（無論有否工程遲延均將遭遇99年汛期），然施工至99年4 月初汛期將至，施工便道將嚴重妨礙水流，考量河中施工災害應變之需要，屏東縣政府乃要求拆除第一次鋪築之施工便道（B202、B204、B205施工範圍長300m）。其後原告提出上部結構箱型梁施工由支撐先進變更為就地支撐以為因應，至99年10月7 日方獲屏東縣政府同意原告於99年11月30日方得進行主河道箱型梁之施工，是以原告為乃於99年汛期後鋪築第二次之施工便道，得後續未完之工程方得以繼續施工。其鋪設長度B202、B203、B204、B205之施工範圍，合計長400m之施工便道。該施工便道主要係作為上部結構箱型梁工程及橋面附屬工程施作之用。

㈢、原告「填築施工便道二次」之合理施工費用為多少？

原告主張施工便道採用碎石級配鋪築，一次施作數量4,800 ㎡，施工單價依原契約詳細價目表項次「壹．一.1.17 施工便道」674 元/ ㎡計算，兩次共計6,470,400元（一次3,235,200 元）。

有關原告於提送本會之補充鑑定資料第3頁主張施工便道採用碎石級配鋪築即已達金額高達5,654,168元，經查設計圖說ST22610說明基礎開挖土方之黏土質部分予以運棄，砂質部分用以鋪設施工便道，而原告於履約爭議協調補充理由書第9頁中說明原告為顧及施工需求之必要性及便利性僅得另行以河床內之土方回填築施工便道；故原告主張施工便道採用碎石級配鋪築前後說詞不一致，不僅與契約約定不符，且未經監造單位確認故不予以採信。另施工便道汛前之清運本就屬合約詳細價目表項次「壹．一.2.32餘方運送」及「壹．一.2.33餘方處理」兩項內，無需編列；故本施工便道之施工費應僅有路堤填築之機具及人工費。

有關原告主張施工便道二次長為1,200m（=600m*2）經查設計圖圖號A25S2600，施工便橋長度為408m（含構台長度），由於本施工便道之目的在取代施工便橋之功能，其他工作數量應屬於原契約施工便道工作範圍內，依前述分析予以修正施工便道二次長為700m（=300m+400m）。原告主張施工便道寬為8m，則經查設計圖A25S2600施工便道寬為6m，斷面示意圖填土坡度為1.5：1，故原告考量便道兩側邊坡寬1m並換算其填土高度約0.67m，此寬度、高度尚符現況之要求，故施工便道二次估算擬採填築寬度8m、高度約0.67m，其工作數量由原告主張9,600㎡（=600m*8m*2）修正為5,600㎡（=700m*8m）。

原告主張施工單價依原契約詳細價目表項次「壹．一.1.17施工便道」674元/㎡計算，本項工作以完成面積計算故其施工單價與其填土材料及其高度有絕對關係。但本契約以完成面積㎡計價，既無施工便道之規範亦無詳細價目可供檢視比對，實不知其計價之基準為何，故擬採原契細價目表項次「壹．一．1．12第3類材料填方」267元/㎡及項次「壹．一.1.15土方暫存及挖運

利用（含堆置及回填整平）」25元/m之合計即292元/m（=267元+25元），由於填土高為0.67m，換算之單價面積為196元/㎡，另考慮施工期間便道之維修加計20%，故單價為235元/㎡(=196元/㎡*1.2)，此與原告『填築施工便道二次』之合理施工費用經估算結果為1,316,000元(=5,600㎡*235元/㎡)，此與原告主張6,470,400元(=9,600㎡*674元/㎡)差異甚大，其原因為原告施工長度超估、施工材料原告採外購碎石級配與契約規定採現場砂質土不符所致。」等語（見本院卷㈠第239至243頁）至明。

因此，原告於施工便道採用碎石級配填築，除與系爭契約約定採現場砂質土不合外，亦未經監造單位確認屬施工便道所必要之材料，自難認符合民法第227條之2第1項之規定。

㈡、況且，原告迄今僅提出級配明細表、工地單據轉送明細表、買賣合約書（見106建198卷第115至128頁）為證，但核諸上開表格均為原告單方所製作，是否果有前開各項材料採購之支出並用於系爭工程，顯有疑義，並經本院於109年2月20日審理時命原告應於109年3月31日前具狀補陳（見本院卷㈠第39頁），然原告未遵期提出，經本院於109年4月30日審理時諭知請原告應於109年5月22日前具狀補陳，逾期未提出者視為延滯訴訟，依法有失權效（見本院卷㈡第11頁），原告仍未遵期提出（見本院卷㈡第81頁）。是以，原告主張其實際支出碎石級配費用7,195,737元並依約加計「承商利潤、保險費及管理費10%」後，費用為7,915,311元，含稅後費用為8,311,077元，但被告僅核給填築土方費用，爰依民法第227條之2第1項規定，請求被告給付碎石級配費用8,311,077元云云，礙難逕予採認無訛。

四、綜上所述，原告主張依民法第227條之2第1項規定，被告應給付其工法價差費用及碎石級配費用，即被告應給付其21,792,596元，及自起訴狀繕本送達翌日起至清償日止，按年息5%計算之利息等語，為無理由，應予駁回。又原告之訴既

經駁回，其假執行之聲請即失所附麗，併駁回之。

五、本件事證已臻明確，至於兩造其餘之攻擊或防禦方法及所提出之證據，經本院斟酌後，認為均不足以影響本判決之結果，自無一一詳予論駁之必要，併此敘明。

六、本件訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中　　華　　民　　國　　109　　年　　7　　月　　8　　日

民事第五庭　　法　官　饒金鳳

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　　109　　年　　7　　月　　8　　日

書記官　沈柏樺