

臺灣臺北地方法院民事判決

107年度建字第101號

原告 清石營造有限公司
法定代理人 俞勝宜
訴訟代理人 謝佳伯律師
複代理人 林詩涵律師
被告 交通部鐵道局
法定代理人 胡湘麟
訴訟代理人 陳珮瑜律師
黃祈綾律師

上列當事人間給付工程款事件，本院於民國108年10月14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、被告交通部鐵路改建工程局（下稱鐵改局）自民國107年6月11日起，因政府組織整併，與交通部高速鐵路工程局合併為交通部鐵道局（下稱鐵道局），法定代理人仍為胡湘麟，此有行政院107年6月7日院授人組字第1070042709號令、鐵道局網站於107年6月10日之機關沿革說明網頁資料在卷可參（見本院卷二第229至231頁），並據鐵道局具狀聲明承受訴訟（見本院卷二第207頁），核無不合，應予准許。

貳、實體方面：

一、原告主張：

（一）緣原告於101年5月1日得標鐵改局所發包之「BCL231Z標潮州高架雙軌電化及車輛基地軌道工程」（下稱系爭工程），約定原契約總價新臺幣（下同）2億6986萬元（含稅），契約工期計1006日曆天，主要工作內容區分為「潮州高架雙軌電化軌道工程」（下稱高架軌道工程）、「車輛基地軌道工程」（下稱基地軌道工程）等兩部分，前者為連工帶料之工程

01 施作，後者則純係供應部分軌道配件及道碴、軌道標誌等材
02 料，未包括後續施工行為，兩造並於同年6月14日簽訂契約
03 書（下稱系爭契約）。原告已於決標後之101年5月9日提出
04 開工報告申報開工及起算契約工期，核算預定竣工日為104
05 年1月31日，嗣因非可歸責原告之事由展延工期，展延工期
06 後之預定竣工日變更為104年7月31日。系爭工程已於104年7
07 月31日實際竣工，104年9月4日開始驗收，並於105年1月30
08 日驗收合格。

09 (二)然被告尚積欠原告工程款合計1909萬1003元，包含以下兩部
10 分：

11 1.基地軌道工程—「道碴」工程款998萬4119元部分：

12 (1)基地軌道工程原告僅負責供料，故依系爭契約特訂條款壹第
13 4點第19條第10項後段規定，原告供應之道碴材料之計量方
14 式，應採「車上計量或卸車後堆置成幾何圖形收方」之鬆方
15 數量計量，此亦可由被告嗣後於第3次契約變更後，新增項
16 目之道碴即以鬆方為計量方式可證。據此，原契約詳細價目
17 表之道碴數量 $39,762\text{m}^3$ （下稱原契約數量）應為鬆方數量，
18 而非監造單位林同棧工程顧問股份有限公司自行解釋之實方
19 計量（並採以鬆實方體積比1.2：1為計量方式）。

20 (2)經監造單位於道碴鋪築完成進行工地測量收方後，確認基地
21 軌道工程換算鬆方總量為 $73,089.6\text{m}^3$ ，扣除被告結算給付之
22 原契約數量 $39,762\text{m}^3$ ，再扣除被告同意變更追加給付且已以
23 第3次契約變更追加之結算數量 $25,375.2\text{m}^3$ ，被告之核算道
24 碴材料數量，尚不足 7952.4m^3 （計算式： $73,089.6\text{m}^3 - 39,7$
25 $62\text{m}^3 - 25,375.2\text{m}^3 = 7952.4\text{m}^3$ ）。再以第3次契約變更詳細
26 價目表所列道碴（車上計量，含運費）單價1087元/ m^3 ，及
27 加計原契約即已約定「管理、工程保險費及利潤」10%之間
28 接工程款，再加計5%營業稅，核算被告應給付原告之道碴
29 材料工程款應為998萬4119元 計算式： $7952.4\text{m}^3 \times 1087\text{元}$
30 $/\text{m}^3 \times (1 + 10\%) \times (1 + 5\%) = 998\text{萬}4119\text{元}$ ，元以下四
31 捨五入，下同√。

(3)縱認原契約數量係以實方計價，惟兩造已於103年9月25日辦理之第3次契約變更設計時議定單價為1087元/m³，原告自得以該單價核算工程款，以符公允。核算後原告於101年11月至104年7月31日止，累計進料數量為77,740.37 m³，加計被告於103年5月間指示原告追加載運至南州火車站之221 m³、於104年2月間指示追加載運至南州火車站之324.17m³、及於104年6月間指示追加載運至殺蛇溪橋之86.8m³，總計原告已載至工地現場之道碴總數量應為78,372.34m³（計算式：77,740.37m³ + 221m³ + 324.17m³ + 86.8m³ = 78,372.34m³），則核算被告應給付原告之道碴材料工程款為9839萬5297元 計算式：78,372.34 m³ × 1087元/m³ × (1 + 10%) × (1 + 5%) = 9839萬5297元。而被告於105年5月16日給付保留款時，就此僅給付原告8068萬9440元 含原契約數量加總第3次契約變更追加數量結算金額再加計間接工程款及營業稅，計算式：（4159萬1052元 + 2826萬9935元）×（1 + 10%）×（1 + 5%）= 8068萬9440元，則被告尚短付原告道碴材料工程款1770萬5857元（計算式：9839萬5297元 - 8068萬9440元 = 1770萬5857元）。爰依系爭契約主文第4條第2項及民法第491條第1項規定，一部請求原告給付其中之998萬4119元。

2. 高架軌道工程 — 「UIC60 鋼軌、50KG-N鋼軌、防震橡膠墊等局供料材料」大搬運費910萬6884元部分：

(1)被告於第1次公開招標之標單列有「局供料」項目，除編列材料本身費用外尚包括搬運裝卸及運輸作業等之大搬運費（即由被告供料處運出至工地現場之長途搬運費），另特訂條款中「運費包含於契約內」、「單價包含運費」等語，亦在說明局供料之大搬運費已包含在契約標單既有項目中。然第2次公開招標標單卻移除該「局供料」項目，致包含原告在內之投標廠商認為上開局供料項目之大搬運工作將由被告自辦或另行處理，並非高架軌道工程之承攬範圍，而未計入投標報價內。履約過程中經監造單位屢次要求原告至鐵改

01 局倉庫領取局供料，原告為考量工進，始暫依指示領取局供
02 料，並屢次函請釋疑。則被告事後再要求原告對本件局供料
03 進行大搬運工作，即屬契約之追加變更，應再給付此部分大
04 搬運費。

05 (2) 經核算本件原告因被告於契約漏未編列局供料項目之大搬運
06 費用（即漏項），致原告增加之額外大搬運費合計788萬
07 4748元，加計原契約已約定之「管理、工程保險費及利潤」
08 10%間接工程款，再加計5%營業稅，被告應給付原告大搬
09 運費910萬6884元 計算式： $788萬4748元 \times (1 + 10\%) \times$
10 $(1 + 5\%) = 910萬6884元$ 。另結算時UIC60軌道鋪設長度
11 比契約原設計量多出16m，50KG-N軌道鋪設長度則比契約原
12 設計量多出9m，考量左右均應各鋪設鋼軌，則依第1次招標
13 標單所列核算局供料數額應各為68,979m（ $68,947 + 16m \times$
14 2 ）、3,420m（ $3,402m + 9m \times 2$ ），再加以防震橡膠墊於
15 第1次招標標單局供料材料中之數額81,000m²，各乘合理單
16 價（分為88元/m、71元/m、13元/m²），及間接工程款、
17 營業稅後，核算本件被告應給付原告之大搬運費亦應為850
18 萬7698元 計算式： $(68,979m \times 88元/m + 3,420m \times 71元$
19 $/m + 81,000m^2 \times 13元/m^2) \times (1 + 10\%) \times (1 + 5\%) =$
20 $850萬7698元$ 。爰依系爭契約之一般條款第E.1條、第E.5
21 條第2項及民法第491條第2項規定，請求被告給付前開大搬
22 運費。

23 (三) 被告雖抗辯上開請求權皆已罹於時效，然原告係於工程整體
24 驗收通過並繳交保固保證金後方能請求被告給付工程款，時
25 效自應從斯時開始起算，而系爭工程西正線部分縱於103年5
26 月14日即已驗收合格，惟依系爭契約原告亦需俟整體工程驗
27 收時方能確定施作工項數量，無從逕向被告請求工程款，況
28 系爭契約特訂條款中標明估驗款並非工作物完成之對價，更
29 證明承攬報酬時效需待工程驗收之後方得起算，而道碴結算
30 數量之時點亦與原告得否請求工程款無關，是此均難認得依
31 被告所稱之時點起算請求權時效，本件自無罹於時效之情事

01 。

02 (四)並聲明：1.被告應給付原告1909萬1003元及自起訴狀繕本送
03 達被告之翌日起至清償日止，按年息5 %計算之利息。2.願
04 供擔保，請准宣告假執行。

05 二、被告抗辯：

06 (一)基地軌道工程—「道碴」工程款部分：

07 1.原契約數量39,762 m^3 非為鬆方數量，因依契約特定條款第壹
08 .四.(十九)第10、46條約定，及軌道施工技術規範第0272
09 3章第4節第4.1計量規定，系爭道碴數量已包含材料損耗，
10 且該項數量應依契約圖說規定辦理，計量應以道碴鋪築完成
11 後，測量收方之實方數量作為計價數量。可參酌高架軌道工
12 程中於資源統計表所核算之道碴材料單價為773.86元/ m^3 ，
13 與基地軌道工程相符，足證系爭工程對於同一道碴材料編列
14 之單價均一致，故原契約數量自應為實方數量。

15 2.第3次契約變更所列道碴單價1087元/ m^3 、鬆方數量25,500 m^3
16 等事由，與原契約數量無關。該以鬆方數量25,500 m^3 計量之
17 緣由，實係因原設計誤差、現況差異及沉陷等因素致需增加
18 實方數量21,520 m^3 ，參考細設於單價分析表原編列之損耗率
19 20%，故核算該次契約變更追加之道碴鬆方數量為25,500 m^3
20 。另單價1087元/ m^3 之緣由，亦係因被告於辦理第3次契約變
21 更時，適逢台灣區預拌混凝土同業公會代表廠商聯合向被告
22 上級單位交通部陳情因應南部砂石價格急漲致成本增加幅度
23 過大，建請考量業者困境共謀解決辦法後，經被告考量客觀
24 上砂石原料價格確有劇烈變化，原契約單價已不能合理反應
25 市場價格，又前開所追加之道碴數量係原契約項目在相同條
26 件下施工，故被告即依契約一般條款第E.5條第(2)項規定
27 ，以重新議價之新增項目方式辦理，並與原告於第3次契約
28 變更達成合意以新單價辦理變更追加，再依兩造於103年4月
29 25日會議第1點結論，若採鬆方計價，合理之方式亦應採用
30 換算每 m^3 道碴重量(KG/ m^3)為之，亦即「日後再依據地磅
31 單上重量換算道碴數量作為進料數量之依據」，此可參該次

契約變更書另約定有「車上計量方式由承商、監造單位及業主會同到砂石進料場時計量測計算道碴單位重，再由道碴單位重及道碴過磅單換算出每車進料體積」可為佐憑。

3. 兩造已於103年7月9日會議決議原契約數量之計量方式依契約圖說規定辦理，另超出原契約數量之契約變更追加數量則以新增項目「道碴（車上計量，含運費）」計算，並經兩造於同年9月25日辦理第3次契約變更，議定單價1087元/m³及其車上計量之鬆方追加數量25,500m³，自應依上開會議及契約合意，分別按原契約項目、第3次契約變更等兩種契約單價及其不同之實方、鬆方計量方式計價結算。

4. 原告於101年7月至102年10月27日道碴進料過程，並未依契約特訂條款壹第4點第19條第10項規定，會同監造單位於交貨地點車上計量及經監造單位簽認進料單，或卸車後堆置幾何圖形會同收方計算進料道碴之鬆方數量，並經監造單位簽認，自無法證明進料單之真實性，且所進料之道碴已用於鋪築，無法以現場量測方式釐清數量。故兩造於第3次契約變更變更後，經監造單位於104年10月15日建議以實地收方之實方數量60,425m³（含軌枕體積）為準，並扣除軌枕體積2370.8m³，以鬆實方體積比1.2換算，並加計道碴備料數量3423.7m³，核算道碴總鬆方數量為73,089.6m³，再扣除原契約數量換算為鬆方數量之47,714m³（計算式：39,762m³×1.2=47,714m³），加計高雄工務段南州備碴數量545.27m³、殺蛇溪橋台備碴數量86.8m³後，核算剩餘之道碴鬆方數量為26,007.3m³（計算式：73,089.6m³－47,714.4m³＋545.27m³＋86.8m³÷26,007.3m³），作為第3次契約變更之結算數量計價給付。

5. 另原告係於104年7月份完成最後1批之道碴進料，且系爭工程已於104年7月31日全部竣工，並經兩造於104年11月間完成結算，依民法第127條第1項第7款規定，原告至遲應於106年7月31日或106年11月30日前請求道碴數量結算不足之工程款，然原告遲至107年1月29日始起訴訴請被告給付，已罹於

01 2 年承攬報酬請求權時效，被告自得以時效抗辯拒絕給付。
02 (二)高架軌道工程—「UIC60 鋼軌、50KG-N鋼軌、防震橡膠墊等
03 局供料材料」大搬運費部分：
04 1.原告請求之「UIC60 鋼軌」、「50KG-N鋼軌」、「防震橡膠
05 墊施工鋪設」局供料材料之大搬運費，依系爭契約特訂條款
06 壹第4點第19條第1項中後段、第9項、第50項、第52項等約
07 定，均應包含於各該系爭契約詳細價目表之發包工程費項下
08 ，亦即此部分工程承攬範圍，均已包含自供料處至工地現場
09 之長途搬運費。另依系爭契約施工規範，亦係約定製造完成
10 且經檢驗合格之預力混凝土軌枕及其配件材料，或軌道用防
11 震橡膠墊材料，應由承包商運至業主指定之地點交貨，是原
12 告自不得額外請求局供料之大搬運費。
13 2.縱認被告於第2次招標過程將第1次招標總表中之壹.丙「局
14 供料」項下之項目全部刪除，惟前後兩次招標文件係相互獨
15 立，原告自不得以第1次招標文件內容，主張第2次招標得標
16 之契約內容漏編局供料大搬運費。
17 3.另西正線部分，已於102年4月5日完工、103年4月1日完成初
18 驗、103年5月14日驗收合格，依契約一般條款第T.4條規定
19 ，自103年5月14日起即得請求西正線之局供料大搬運費，原
20 告至遲應於105年5月14日前請求之。就東正線部分，原告已
21 於104年4月28日完成鋪軌之全部工作並納入第18期估驗計價
22 請款，經被告於同年7月21日同意給付第18期估驗計價款，
23 原告自得於104年7月21日起請求東正線之局供料大搬運費，
24 故至遲亦應於106年7月21日前請求之。況系爭工程已於104
25 年7月31日全部竣工，原告至遲應於106年7月31日前請求被
26 告給付本項局供料之全部大搬運費。詎原告遲至106年8月18
27 日始申請調解訴請給付上開局供料大搬運費，並遲至107年1
28 月29日訴請被告給付，自己罹於2年承攬報酬請求權時效，
29 被告得以時效抗辯拒絕給付。
30 (三)並聲明：1.原告之訴及假執行之聲請均駁回。2.願供擔保，
31 請准宣告免為假執行。

三、兩造不爭執之事項（見本院卷二第572、573頁，並依判決格式修正或刪減文句）：

(一)原告於101年5月1日得標整併為被告前之鐵改局發包之系爭工程，約定原契約總價2億6986萬元（含稅），契約工期計1006日曆天，主要工○○○區○○○○道工程、基地軌道工程等兩部分，前者為連工帶料之工程施作，後者則純係供應部分軌道配件及道碴、軌道標誌等材料，兩造並於同年6月14日簽訂系爭契約。系爭契約之詳細價目表於項次壹.甲.B.一.2.7「道碴（含運費）」原編列契約數量（即原契約數量）為39,762 m^3 ，單價為1046元/ m^3 。

(二)兩造於103年9月25日辦理第3次契約變更，於詳細價目表新增項次壹.甲.B.一.2.10（增3）「道碴（車上計量，含運費）」鬆方數量為25,500 m^3 ，單價為1087元/ m^3 ，並於同年10月29日簽訂第3次契約變更書。

(三)基地軌道工程經監造單位於道碴鋪築完成後，進行道碴鋪築完成面之現場收方測量並評估道碴鋪設底面平均沉陷量，計算所得道碴鋪設之實方數量為60,425.7 m^3 （含軌枕體積之數量），扣除軌枕體積2370.8 m^3 ，以鬆實方體積比1.2換算，並加計道碴備料數量3423.7 m^3 ，核算道碴鬆方數量為73,089.6 m^3 。扣除原契約數量換算成鬆方契約數量47,714 m^3 （計算式：39,762 $\text{m}^3 \times 1.2 = 47,714\text{m}^3$ ），加計高雄工務段南州備碴數量545.27 m^3 、殺蛇溪橋台備碴數量86.8 m^3 後，核算剩餘之道碴鬆方數量為26,007.3 m^3 （計算式：73,089.6 $\text{m}^3 - 47,714.4\text{m}^3 + 545.27\text{m}^3 + 86.8\text{m}^3 \doteq 26,007.3\text{m}^3$ ），並經兩造作為第3次契約變更之結算數量計價給付。

(四)原告已於決標後之101年5月9日提出開工報告申報開工及起算契約工期，核算預定竣工日為104年1月31日，嗣因非可歸責原告之事由展延工期，展延工期後之預定竣工日變更為104年7月31日。系爭工程西正線部分，於103年4月1日完成初驗，於103年5月14日驗收合格起計保固期，保固期於104年5月19日屆滿。而系爭工程已於104年7月31日全部竣工，104

01 年9月4日開始驗收，並於105年1月30日全程驗收合格。

02 四、得心證之理由：

03 原告起訴主張承攬系爭工程，被告尚應給付基地軌道工程短
04 付之道碴材料工程款、及高架軌道工程之局供料大搬運費共
05 1909萬1003元，惟為被告所否認，並以前揭情詞置辯。是本
06 件應審究之爭點厥為：(一)原契約數量之計量方式應採實方或
07 鬆方計量？倘應採鬆方計量，原告依系爭契約主文第4條第2
08 項及民法第491條第1項規定，請求被告給付基地軌道工程之
09 結算數量不足工程款998萬4119元，有無理由？(二)系爭契約
10 (詳細價目表)發包工程費中「UIC60道碴軌道鋼軌鋪設」
11、「50KG-N道碴軌道鋼軌鋪設」、「防震橡膠墊及鋪設」工
12 項之契約單價，是否包含各該局供料材料所需由供料處運出
13 至工地現場之長途搬運費（即大搬運費）？若否，合理之搬
14 運費用，分別應為若干？原告主張依系爭契約之一般條款第
15 E.1條、第E.5條第2項及民法第491條第2項規定，請求被告
16 給付上開局供料材料大搬運費910萬6884元，有無理由？(三)
17 原告之請求是否已罹於承攬報酬請求權之2年短期時效？茲
18 析述如下：

19 (一)原契約數量之計量方式應採實方或鬆方計量？倘應採鬆方計
20 量，原告依系爭契約主文第4條第2項及民法第491條第1項規
21 定，請求被告給付基地軌道工程之結算數量不足工程款998
22 萬4119元，有無理由？

23 1.按當事人主張有利於己之事實者，就其事實有舉證之責任，
24 民事訴訟法第277條前段定有明文。是原告主張原契約數量
25 應採鬆方計量，既經被告所否認，自應由原告依上開舉證責
26 任分配之規定，就此一有利於己之事實，負舉證之責任。

27 2.次按系爭契約特訂條款壹第4點第19條第10項後段約定：「
28 …道碴數量依契約圖說規定辦理，施工數量應會同現場監督
29 人員在交貨地點車上計量或卸車後堆置成幾何圖形，會同收
30 方。」（見本院卷一第335頁），足認原告供應之碎石道碴
31 ，應於載至交貨地點後會同監造單位於車上計算施工前數量

，或會同監造單位將碎石道碴卸車堆置成幾何圖形後，測量收方計算施工前之數量，此車上方計量之方式，即為鬆方計量等情，為兩造所不爭執，亦有系爭工程設計單位亞新工程顧問股份有限公司103年4月30日亞新14（結）字第1030002487號函可稽（見本院卷二第357頁）。據此亦可知原契約數量究為何，仍應依契約圖說規定辦理，且並無足以上開約款推認原契約數量即係以鬆方計量。再綜觀系爭契約其他約款，系爭契約特訂條款壹第4點第19條第46項約定：「有關道碴、軌道配件材料與鋼筋及鋼鈑等材料損耗之計算，已包含於材料數量計算、單價分析或契約相關單價中，不另給付。」（見本院卷一第341頁）、系爭契約附件之軌道施工技術規範第02723章「碎石道碴」第3節第3.2條約定：「3.2.1道碴厚度自軌枕底至路基面，至少為25cm以上。3.2.2道碴應鋪滿軌枕之間，上面與軌枕平，軌枕兩端應加寬至40cm寬。3.2.3道碴鋪設後應充份搗實，防止軌道挫曲，沉落，保持軌枕在規定高度。」，同章第4節第4.1.1條約定：「…數量計算依契約圖說規定辦理…」、第4.1.2條約定：「…損耗量已列入道碴單價內，不再另行計量計價。」（見本院卷一第366、369頁），復參以「BCL231Z標潮州高架雙軌電化及車輛基地軌道工程潮州車輛基地基準中線fuk平縱面圖」、「BCL231Z標潮州高架雙軌電化及車輛基地軌道工程50KG-N鋼軌有碴傳統軌道斷面圖」兩設計圖說（見本院卷二第347至355頁），均有就道碴材料鋪築位置、如何鋪設、鋪軌起迄點、軌面高度、尺寸等為規範，堪信若依上開規定及設計圖說，道碴材料之數量於依施工規範鋪設搗實緊密排列後（即實方之概念），將致有損耗；再佐以原契約數量之單價分析表（項次為壹.B.一.2.7），亦確實有於子項「碎石道碴（含損耗）」中載明計入含碎石道碴損耗之20%後，始編列數量1.2換算每 m^3 之單價645元（見本院卷一第157頁），顯對於道碴發生損耗之情形列入計算。從而，本件堪信原告係於載運供應之道碴材料至交貨點，會同監造單位完成施工前

數量之計算（以車上計算或將卸車堆置成幾何圖形後測量收方之方式為之）後，交由施工單位按圖說進行道碴鋪設及充份搗實，鋪築之路基至軌枕底面間之厚度至少大於25cm，軌枕兩端完成碎石道碴鋪築之斷面尺寸寬度應為40cm，經施工單位鋪設搗實後將致道碴損耗情形發生（本件並未見原告舉證有其他可能損耗之情），損耗率為20%，業經計入原契約數量之單價，是原契約數量自應係依據契約圖說規範鋪築軌道後之收測結果即實方計量。

3.原告雖尚主張因本件已於103年9月25日辦理第3次契約變更，道碴單價變更為1087元/m³ 新增項次壹.甲.B.一.2.10（增3）「道碴（車上計量，含運費）」√，故原告自得以此單價及車上計量之鬆方數量共78,372.34 m³ 結算工程款云云，並提出送監造單位審核之101年11月至104年7月車輛基地道碴進料統計表（見本院卷二第59頁）、重新彙整製作101年11月至104年7月全部車輛之道碴進料資料及詳細數量計算表（見本院卷三第13至785頁、卷四、五、六全卷、卷七第11至1107頁、卷八第105至109頁、第135至255頁）為證。惟查：

(1)被告抗辯原契約數量以外之契約變更追加數量，始以第3次契約變更另議之單價1087/m³計價等情，業據其提出103年8月14日鐵南軌道字第1030009909號函上載有「另超出原契約數量之契約變更追加數量，則以新增項目『道碴（車上計量、含運費）』並另議單價辦理」等詞為證（見本院卷一第319頁），復佐以監造單位對此亦係建議「原契約數量乃依契約相關規定辦理，契約變更增加之數量建請依一般條款E.8『契約工期及費用之調整』辦理」等情，有監造單位103年7月31日棧專字第10307310002號函可憑（見本院卷二第51至53頁），堪信兩造合意就原契約數量及追加數量之道碴應分別按原契約及第3次契約變更條件予以計價，原告復未提出反證證明原契約數量亦應以變更後單價1087/m³計算，則系爭工程結算時僅就超出原契約數量39,762m³之數量以單價10

87/ m^3 計價（見本院卷一第75頁之工程計算明細表），原契約數量仍應原單價1046/ m^3 計價，應屬合理。

- (2) 至超出原契約數量部分，按第3次契約變更書特訂條款補充說明二、3.A.約定：「車上計量方式由承商、監造單位及業主會同到砂石料場實際量測計算出道碴單位重，再由道碴單位重及道碴過磅單換算出每車進料體積。」（見本院卷一第262頁），可悉兩造就新增道碴鬆方數量之計量方式，應於原告載運道碴材料至工地前，由原告提報並會同被告及監造單位至砂石料場量測並計算道碴單位重（ KG/m^3 ）後，再至工地現場過磅量測淨重後，換算道碴數量（ m^3 ）作為進料數量之依據，以單價1087元/ m^3 結算給付。原告雖製作提出車輛進料之道碴詳細數量計算表，欲佐證說明原告載至工地現場之道碴總數量為78,372.34 m^3 ，扣除原契約數量後，顯已超過被告結算數量26,007.3 m^3 ，然查原告對於103年4月前之進料數量，均僅能提出協力廠商元賓企業有限公司、城峯實業有限公司之進料簽單（見於本院卷三第13頁至785頁、卷四、五全卷、卷六第21至567頁），然此僅得認定係該等協力廠商自行填寫之資料，縱有被告人員簽收，亦未經監造單位審核確認；另監造單位亦表示「…（原告）提送之進料單僅有貴公司人員簽名，並未會同現場監督人員簽收。又未提送協辦砂石料場之出廠磅單做進料數量佐證及進料單之載貨司機簽名…」等語，有監造單位103年3月31日屏潮字第000-00000號備忘錄在卷可考（見本院卷一第357頁），故前開進料資料已難逕予採憑。至於103年4月起原告供應之道碴雖開始經程凱工程有限公司過磅量測，有相關過磅單為憑（見於本院卷六第583至1099頁、卷七第19至1107頁），然依據前開特定條款補充說明，原告仍應會同被告及監造單位至砂石料場量測並計算道碴單位重（ KG/m^3 ），始得認定係結算之鬆方數量。惟於103年7月22日召開「系爭工程潮州車輛基地道碴材料每立方公尺單位重量換算協商會議」中，作成「1. 103年4月28日～103年7月8日車輛基地所提送道碴計量之單

01 位重料為1468KG/m³部分，103年7月8日至今日所提道碴計量
02 之單位重為1464KG/m³。2. 為求合理計量，將擇期再到道碴
03 料源現場採用4台四方車斗，其中2台用挖土機裝車整平，2
04 台用大型山貓裝車整平檢測計量…。」，有該會議紀錄可查
05 （見本院卷八第115頁），顯見該次原告提報之單位重計量
06 監造單位有所疑慮而未經其核可，兩造始決意擇日另行至砂
07 石料源現場重新量測，故此部分亦不得逕以上開單位重換算
08 道碴體積認定鬆方數量。從而，本件就超出原契約數量部分
09 ，即便欲完全以原告道碴進料數量來計算最終得以結算之鬆
10 方數量，而不以上開不爭執事項(二)以實方收測數量再扣除原
11 契約數量之方式結算，然因依契約約定鬆方數量（含單位重
12 之數值）仍應經被告、監造單位審核確認方得以納入彙算，
13 而非單以道碴進料數量即得予認定，原告所提證據資料又有
14 前揭無法確實認定結算鬆方數量之情事，此外原告亦無法再
15 為證明契約變更後增加之數量確多於被告結算給付之26,007
16 .3m³，則依舉證責任分配原則，自難對原告為有利之認定。
17 是原告請求被告給付結算數量不足之工程款998萬4119元云
18 云，尚無可採。

19 (二)系爭契約（詳細價目表）發包工程費中「UIC60道碴軌道鋼
20 軌鋪設」、「50KG-N道碴軌道鋼軌鋪設」、「防震橡膠墊及
21 鋪設」工項之契約單價，是否包含各該局供料材料所需由供
22 料處運出至工地現場之長途搬運費（即大搬運費）？若否，
23 合理之搬運費，分別應為若干？原告主張依系爭契約之一
24 般條款第E.1條、第E.5條第2項及民法第491條第2項規定，
25 請求被告給付上開局供料材料大搬運費910萬6884元，有無
26 理由？

27 1.按契約特訂條款壹第4點第19條第1項後段約定：「…本工程
28 局供材料為彈性道岔整套（含PC枕及所有配件）、接頭大枕
29 及魚尾鉸接頭，其餘均為商料（由承包商依材料規範規定執
30 行採購使用）；有關局供材料之交貨地點為高雄、屏東地區
31 ，確實地點依工程司指示為準，局供材料之剩餘料，其運回

工程司指定地點之運費已包含於契約內。」（見本院卷一第333頁）、第9項約定：「局供材料之搬運均由乙方（按，即原告，下同）負責，相關運費已包含於契約內，其應自行考量以卡車運到工地之方式，運輸作業前應向道路主管機關、監理處或警察局提出申請，經核可後方得進行。搬運裝卸及鋪軌作業當中，乙方應特別注意不得造成鋼軌折損或變形之情事。」（見本院卷一第335頁）、第50項約定：「鋼軌之搬運均由廠商負責，其單價包含自供應地（高屏地區）至工地之運費。承商應自行考量以卡車運到工地之方式，運輸作業前應向道路主管機關、監理處或警察局提出申請，經核可後方得進行。鋼軌搬運裝卸及鋪軌作業當中承商應特別注意不得造成鋼軌折損或變形之情事，鋼軌搬運所需費用已包含於鋪軌每公尺單價內。」（見本院卷一第342頁）等約款，可悉「UIC60道碴軌道鋼軌鋪設」（列於契約詳細價目表項次壹.甲.A.一.2.1~2.3）、「50KG-N道碴軌道鋼軌鋪設」（列於契約詳細價目表項次壹.一.2.4~2.5）、「防震橡膠墊及鋪設」（列於契約詳細價目表項次壹.一.2.15）局供料材料之施工單價，顯已包含自被告交貨地點（高屏地區）至工地之搬、裝、運、卸等長途搬運之大搬運費，原告自不得額外請求上開各項目之局供材料大搬運費。

2.原告雖執被告於第1次公開招標之標單列有含大搬運費在內之「局供料」項目，嗣該項目於第2次公開招標標單經移除，則被告嗣後再要求伊進行大搬運工作，即應再給付此部分費用云云。惟按解釋契約，依民法第98條規定，固須探求當事人立約時之真意，不能拘泥於契約之文字，但契約文字業已表示當事人真意，無須別事探求者，即不得反捨契約文字而更為曲解；倘契約之約定明確，其內容又無違反公序良俗、強制規定或顯然違反誠信原則之情形，當事人自應受契約約定之拘束，不得事後強為解釋。經對照被告就第1、2次招標作業，可知雖契約條款大致相同，然標單之總表、詳細價目表及資源統計表中項次壹.乙「自辦工費」、項次壹.丙「

局供料」等兩大項目則於第2次招標作業中業經刪除，此有該2次之標單附卷可稽（見本院卷一第495至526頁），是前後2次招標作業既屬獨立之招標採購事件，第2次標單中亦清楚載明此次採購未包括局供料項目，且亦查無2次契約內容有互為補充之情事存在，原告自不得以前後2次招標文件之差異，於得標後反捨文義而強為解釋。是原告以第2次公開招標標單移除局供料項目為由請求被告給付上開各項目大搬運費之主張，要無可採。

(三)原告之請求是否已罹於承攬報酬請求權之2年短期時效？

既被告不得請求上開道碴工程款及大搬運費用之理由已如上述，則原告之請求是否已罹於承攬報酬請求權短期時效此一爭點，即無再事審究之必要，併此敘明。

五、綜上所述，原告依系爭契約主文第4條第2項及民法第491條第1項規定請求被告給付結算道碴數量不足之工程款998萬4119元，及依系爭契約一般條款第E.1條、第E.5條第2項及民法第491條第2項規定請求被告給付局供料材料大搬運費910萬6884元，暨該等起訴狀繕本送達翌日起至清償日止之法定遲延利息，俱無理由，應予駁回。又原告之訴既經駁回，其假執行之聲請已失所附麗，應併予駁回。

六、本件事證已臻明確，兩造其餘之攻擊或防禦方法及提出之證據，經本院斟酌後，認均不足以影響本判決之結果，自無逐一詳予論駁之必要，併此敘明。

七、訴訟費用負擔之依據：民事訴訟法第78條。

中 華 民 國 108 年 11 月 11 日
工 程 法 庭 法 官 楊 承 翰

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 108 年 11 月 11 日
書 記 官 蕭 欣 怡