

中華民國仲裁協會仲裁判斷書

99 年仲雄聲義字第 023 號

聲請人	高雄捷運股份有限公司	高雄市前鎮區中安路 1 號
法定代理人	吳○○	同上
代理人	李家慶 律師	台北市敦化北路 201 號 7 樓
代理人	梅芳琪 律師	同上
代理人	蕭偉松 律師	同上
代理人	邊國鈞 律師	同上
代理人	施炳煌	高雄市前鎮區中安路 1 號
代理人	陳培安	同上
代理人	周錫芳	同上
代理人	程子箴	同上
代理人	賀新	同上
代理人	柯宗呈	同上
代理人	萬正台	同上
代理人	謝孟志	同上
代理人	陳威宗	同上
代理人	李慶雄	同上
代理人	許貴棠	同上
代理人	王慶國	同上
代理人	吳憲光	同上
代理人	顏邦傑	同上
代理人	張辰秋	同上
代理人	江慶陞	同上
相對人	高雄市政府	高雄市四維三路 2 號

法定代理人	陳 ○		同上
代理人	吳小燕	律師	高雄市中正四路 211 號 18 樓之 5
代理人	胡仁達	律師	同上
代理人	吳文賓	律師	同
代理人	胡高誠	律師	同上
代理人	李榮唐	律師	同上
代理人	蘇傳清	律師	同上
代理人	鍾禮榮		高雄市四維三路 2 號
代理人	施嫩嫩		同上
代理人	陳俊融		同上
代理人	王然興		同上
代理人	李漢明		同上
代理人	陳懷哲		同上
代理人	汪興國		同上
代理人	林淼基		同上
代理人	江照雄		同上
代理人	宋佳霖		同上
代理人	李永坤		同上
代理人	吳嘉昌		同上
代理人	湯德誠		同上
代理人	米克寧		同上
代理人	李紫瑜		同上
代理人	闕河淵		同上
代理人	王明雄		同上
代理人	王世芳		同上

代理人 郭培榮	同上
代理人 陳仕欣	同上
代理人 邱贊儒	同上
代理人 吳嘉玲	同上

為上開當事人間就「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案興建營運合約」工程款等爭議仲裁事件，本會判斷如下：

## 主 文

- 一、相對人應給付聲請人新台幣（下同）5389 萬 5945 元整（未稅），及自民國 98 年 9 月 10 日起至清償日止，按年利率百分之 2.5 計算之利息，暨前開金額及利息均按百分之 5 計算之營業稅。
- 二、聲請人其餘請求駁回。
- 三、仲裁費用由聲請人負擔十分之八，餘由相對人負擔。

## 事 實

聲請人高雄捷運股份有限公司之陳述

### 甲、仲裁聲明

- 一、相對人應給付聲請人新台幣 2 億 5230 萬 6624 元整（未稅），及自民國 97 年 9 月 2 日起至清償日止，按年利率百分之五計算之利息，暨前開金額及利息均按百分之五計算之營業稅。
- 二、仲裁費用由相對人負擔。

### 乙、陳述要旨

#### 壹、程序部分：

- 一、兩造所簽訂之「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案興建營運合約」

(下稱「興建營運合約」，聲證1)訂有仲裁條款：

- (一) 興建營運合約第 20.2.1 條約定：「雙方就關於本合約所載事項、協調合約履行之任何爭議，於提付仲裁、提起訴訟或其他救濟程序前應先依本合約約定之程序提交協調委員會處理」。
- (二) 興建營運合約第 20.3.1 條約定：「於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議」。
- (三) 興建營運合約第 20.3.2 條約定：「雙方同意以中華民國高雄市為仲裁地；並以中華民國仲裁法及其相關規則為仲裁程序之準據法，且雙方茲此明示合意仲裁庭得適用衡平原則」。
- (四) 依上開約定可知，若兩造因履行興建營運合約而發生爭議時，應先提交協調委員會處理，惟若爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決，則雙方同意以仲裁為解決爭議之方法。
- (五) 就本件相對人應給付聲請人工程款之爭議，聲請人業已踐行上開合約所定仲裁前之程序（但協調程序並非仲裁程序之前置程序，亦非仲裁協議之停止條件）：查本件爭議前雖經聲請人依約聲請協調，並經「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案協調委員會」（以下簡稱「協調委員會」）第三屆第一次會議（於 98 年 6 月 11 日召開，參聲證 1-1）進行協調，惟雙方就系爭爭議，始終無法達成共識，迄今雖已逾九十日仍無法解決，故聲請人依興建營運合約第 20.3.1 條：「…如爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。」之約定，自得提起本件仲裁聲請。

二、基於程序選擇權，就履行本合約所生爭議，兩造係約定以「仲裁」方式為爭端最終解決機制：

本合約第 20 章有關爭議處理之約定係包括第 20.1 條「聯繫」、第 20.2 條「協

調」及第 20.3 條「仲裁」，其中協調程序僅係提供兩造快速解決爭議一種途徑，若兩造就爭議項目經由協調委員會協調而仍無法迅速解決時，則本合約係約定以「仲裁」方式為爭端最終解決機制，茲說明如下：

- (一) 承上，觀諸本合約第 20.2.1 條及第 20.3.1 條之約定，可知兩造係以「仲裁」為契約履行爭端之最終解決機制。又觀諸兩造當初議約之經過，益可證明兩造訂約當時之當事人真意，係以「仲裁」為最終之爭端解決機制。查本合約當初議約第三版第 20.3.1 條原係由相對人提出，且約定：「於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調一百二十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方得選擇以仲裁或訴訟方式解決爭議。」(參聲證 1-4) 而由兩造嗣後締約時係將原草案該條所載之 120 日縮短為 90 日，並將「雙方得選擇以『仲裁或訴訟』方式解決爭議」修正為「雙方『同意以仲裁』方式解決爭議」。可知兩造締約時，確實係基於儘速解決爭議之考量，乃提供「協調」作為一迅速解決爭端之機制，至若雙方無法於 90 日內經由協調方式解決爭議，則兩造約定以「仲裁」方式為最終爭端解決機制。
- (二) 按大法官會議釋字第 591 號解釋：「民事紛爭事件之類型，因社會經濟活動之變遷趨於多樣化，為期定分止爭，國家除設立訴訟制度外，尚有仲裁及其他非訴訟之機制。基於國民主權原理及憲法對人民基本權利之保障，人民既為私法上之權利主體，於程序上亦應居於主體地位，俾其享有程序處分權及程序選擇權，於無礙公益之一定範圍內，得以合意選擇循訴訟或其他法定之非訴訟程序處理爭議。仲裁係人民依法律之規定，本於契約自由原則，以當事人合意選擇依訴訟外之途徑處理爭議之制度，兼有程序法與實體法之雙重效力，具私法紛爭自主解決之特性，為憲法之所許。」之意旨(參聲證 1-41)，可知基於當事人程序選擇權，就民事紛爭解決途徑，當事人自可選擇其他非訴訟之機制如協調程序及

仲裁程序，而本件兩造既於契約中約定協調經 90 日後仍無法解決爭議時，得逕行提付仲裁，則此一約定，自屬當事人基於程序選擇權之約定，兩造即應予以遵守。

三、本合約第 20.3.1 條約定協調期間 90 日應以聲請人以書面請求協調之日，或至遲應自協調委員會開始協調時起算：

(一) 查就系爭仲裁爭議，聲請人除早於 92 年 5 月 5 日起即開始與相對人進行協商(詳後)，並早於 97 年 5 月 22 日即依本合約第 20.2.1 條之約定，函請相對人召開協調委員會，甚且於協調委員會召開前，聲請人更陸續將所涉爭議之項目、內容、兩造爭點及相關證據資料等，送交相對人及協調委員會(參聲證 1-9、1-11、1-13 及 1-15)。依此情形，協調委員會在收到上開資料後，不僅於客觀上已可知悉兩造爭議之內容及事證資料，並已處於隨時得協調之狀態。是以，本件爭議事項自聲請人於 97 年 5 月 22 日以函文提出 36 件「新增項目」(其中項次 8、14、16、28、29、31、34 即本件仲裁爭議事項)請求相對人儘速召開協調會議時(參聲證 1-9)，即應起算協調 90 日之期間。

(二) 況且，依本合約協調委員會組織章程第 4 條：「本委員會依任一合約當事人之書面請求並載明須協調事項，召開會議」之約定(參聲證 1-42)，即可知本合約履約發生爭議時，倘當事人任一方以書面請求並載明須協調事項，協調委員會即可召開會議(相關會議召集之行政作業係由相對人負責)。據此，本合約第 20.3.1 條約定協調 90 日之起算時間，自應以當事人「載明須協調事項」並以「書面請求」召開協調委員會時，即行起算。查如前所述，本件聲請人係於 97 年 5 月 22 日即以「書面」函文提出 36 件「新增項目」，並請求相對人召開協調委員會(參聲證 1-9)。此外，聲請人更於協調委員會召開前，即已將相關之爭議項目、內容、兩造爭點及相關證據資料送交協調委員會(參聲證 1-11、1-13 及

1-15)，則依上開約定，協調 90 日之起算時間，自應以 97 年 5 月 22 日起算。

(三) 再者，參諸我國其他相關之法規，為儘速處理當事人之爭議，避免損及當事人權益，多定有機關處理爭議之期限，並規定若機關遲逾該期限而未處理完畢時，當事人即可進行後續救濟之程序，且為保障當事人權益，該等期限均以受理申請之日起算，茲舉例如下：

- 1、訴願法第 2 條規定：「人民因中央或地方機關對其依法申請之案件，於法定期間內應作為而不作為，認為損害其權利或利益者，亦得提起訴願。前項期間，法令未規定者，『自機關受理申請之日起』為二個月。」
- 2、行政訴訟法第 4 條第 1 項規定：「人民因中央或地方機關之違法行政處分，認為損害其權利或法律上之利益，經依訴願法提起訴願而不服其決定，或提起訴願逾三個月不為決定，或延長訴願決定期間逾二個月不為決定者，得向行政法院提起撤銷訴訟。」
- 3、政府採購法第 76 條第 1 項規定：「廠商對於公告金額以上採購異議之處理結果不服，或招標機關逾前條第二項所定期限不為處理者（按：政府採購法第 75 條第 2 項規定：『招標機關應自收受異議之次日起十五日內為適當之處理，並將處理結果以書面通知提出異議之廠商。』）得於收受異議處理結果或期限屆滿之次日起十五日內，依其屬中央機關或地方機關辦理之採購，以書面分別向主管機關、直轄市或縣（市）政府所設之採購申訴審議委員會申訴。」
- 4、政府採購法第 102 條第 2 項規定：「廠商對前項異議之處理結果不服，或機關逾收受異議之次日起十五日內不為處理者，無論該案件是否逾公告金額，得於收受異議處理結果或期限屆滿之次日起十五日內，以書面向該管採購申訴審議委員會申訴。」

5、稅捐稽徵法第 35 條第 4 項及第 5 項規定：「稅捐稽徵機關對有關復查之申請，應於接到申請書之翌日起二個月內復查決定，並作成決定書，通知納稅義務人」、「前項期間屆滿後，稅捐稽徵機關仍未作成決定者，納稅義務人得逕行提起訴願。」

(四) 據上，可知我國法規中對於相關行政機關處理爭議之期限，均係以「受理申請之日」起算。依此，本合約第 20.2.3 條約定協調 90 日之期限，自應依上開協調委員會組織章程第 4 條之約定，並參酌相關法規之規定，以聲請人書面請求並載明須協調事項時之 97 年 5 月 22 日起算。

(五) 再退萬步言，聲請人就系爭增辦工程項目爭議經雙方三次協商未果後，於 98 年 6 月 2 日又再次以函文向相對人提出提案，並請求相對人儘速安排召開協調委員會，而協調委員會第三屆第一次會議亦已於 98 年 6 月 11 日召開，故本件至遲亦應以協調委員會於 98 年 6 月 11 日召開會議時起，開始起算協調 90 日之期間。惟協調委員會開始協調後，因兩造於協調委員會會外之五次協商會議以及三次協調委員會會議（第三屆第一次至第三次）協調過程中，因就系爭爭議是否屬於本合約第 4.2 條工作範圍變更始終無法達成共識，以致雙方始終無法繼續進行爭議項目金額之協調（詳后述），是就系爭爭議，顯然已無法經由協調程序迅速解決，則於協調期間 90 天屆期後（至遲於 98 年 9 月 9 日屆期），聲請人自得依本合約第 20.3.1 條約定提付仲裁。甚者，聲請人於提付仲裁後，兩造雖曾合意停止仲裁程序八個月，並續行協調，惟協調委員會亦無法於該續行協調期間內，就本件系爭爭議作成解決實體爭議之決議，致兩造爭議仍無法解決，故本件自應依本合約所約定之仲裁程序以解決爭議。

四、為利 鈞庭瞭解聲請人業已盡力進行協商及協調，聲請人茲就協商及協調過程中，雙方爭議情形及就是否屬於本合約第 4.2 條工作範圍變更所為討論情



形，摘錄如下：

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
1.	92.5.5	聲請人以(092)高捷VP字第1685號函，檢送當時所統計工程差異項目之「捷運工程增減辦事項一覽表」(共計有22項增辦，3項減辦)，請相對人與聲請人協商議定工程差異項目所衍生之增減費用。	聲證1-43
2.	93.11.30	聲請人以(093)高捷VP字第5997號函，提送「側式月台改為島式月台、02、08取消藍棕線交會站體以及目前實際施作工程與基設之變更差異等增減辦工程項目及費用」一覽表(共計有29項增辦，4項減辦)，請相對人就聲請人初步彙整之工程差異項目，與聲請人協商工程差異所衍生之增減費用。其中增辦事項第5、8、21、26項為系爭仲裁請求項目。	聲證1-44
3.	94.3.8	針對聲請人93年11月30函，相對人回覆表示，考量目前各項工程尚進行設計及施工中，請聲請人俟相關之工程設計或施作確定後再行檢討提出相關資料進行協商。	聲證1-45
4.	94.7.26	聲請人以(094)高捷VP字第3830號函，重新修正「高雄捷運實際施作與基設差異之增減辦工程項目及費用一覽表」，並提送相對人審核。	聲證1-46
5.	94.8.15	聲請人以(094)高捷VP字第4255號函，檢送「增減辦工程項目及費用一覽表」之相關佐證資料予相對人。	聲證1-47
6.	95.1.5	相對人以高市捷設字第09500000316號函，就聲請人提出之25項增辦及10項減辦表示意見。相對人僅就「南機廠有毒廢棄物清理」同意列為工程增辦事項，另就「美麗島大道與中央公園興建計畫工程」、「鹽埕分局聯開大樓共構代墊工程款	聲證1-48

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		及利息」等案，相對人則認非屬本合約政府投資範圍之變更，要求聲請人另案提出。至就包括聲請人本件請求「防洪隔艙閘門及提升防洪標準之相關措施」在內之其他各項增辦事項，相對人均認為非屬本合約第 4.2 條規定之範圍，並拒絕增辦。	
7.	95. 3. 15	由於相對人 95 年 1 月 5 日之審查意見，嚴重背離本合約之精神，聲請人乃以 (095)高捷 VP 字第 1686 號函向相對人表示不服，並提送「高雄捷運實際施作與基設差異之增減辦工程項目及費用一覽表」（共計有 25 項增辦），表列各項增辦事項之增辦原因，請相對人再次審查；聲請人並聲明保留一切權利。	聲證 1-49
8.	95. 4. 4	相對人以高市捷設字第 0950005077 號函覆表示維持原審查決定。	聲證 1-50
9.	95. 8. 4	聲請人不服相對人上開決定，乃以(095)高捷 VP 字第 5018 號函，函請相對人針對「高雄捷運工程差異項目與衍生增減費用」（除「南機廠有毒廢棄物清理」外，共計增辦案 27 項，減辦案 10 項），依本合約第 4.2 條約定，進行工作範圍變更後之雙方權利義務之協議程序，並表示若仍協議不成將依本合約第 20 章約定，提請協調委員會處理。聲請人並再次詳列各項工作範圍變更及依據。	聲證 1-51
10.	95. 8. 30	相對人以高市捷設字第 0950014541 號函，仍不同意聲請人之主張。	聲證 1-52
11.	96. 3. 13	聲請人以(096)高捷 C1 字第 1403 號函，檢送「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案協調委員會」會議議程及相關附件，請相對人儘速召開會議，並請相對人就非屬聲請人工作範圍之 4 項工作給付	聲證 1-53

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		費用（電梯電扶梯數量追加、建築工藝展示室、R22A 老樹遷移案及平行監造小組監造費）。於提案文件中，聲請人已說明請求依據為本合約第 4.2 條「工作範圍變更」。	
12.	96. 6. 23 第二屆協調委員會 第一次會議	「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案協調委員會」第二屆第一次會議召開，就電梯電扶梯數量追加、建築工藝展示室、R22A 老樹遷移案及平行監造小組監造費等四項爭議進行協調。惟協調委員未做成可解決爭議之實體決議，而僅建議兩造先行協商，若仍有爭議再行提請協調。	聲證 1-54
13.	96. 8. 24	聲請人以(096)高捷 P1 字第 4990 號函，請相對人就電梯電扶梯數量追加、建築工藝展示室、R22A 老樹遷移案及平行監造小組監造費等四項爭議，儘速召開協商會議，以利整理爭點進行協商解決。	聲證 1-55
14.	96. 8. 31	聲請人以(096)高捷 P1 字第 5124 號函，請求相對人就「R9 車站聘請國際建築師參與設計之設計及施工費用追加案、R8 車站出入口 B 設計變更、R8 車站 B、C 出入口臨時設施及 CR3 標配合動態體驗活動請求費用」等工作範圍變更，依本合約第 4.2 條之約定，增加給付工作費用及工期。	聲證 1-56
15.	96. 11. 2	相對人召開電梯電扶梯數量追加、建築工藝展示室、R22A 老樹遷移案及平行監造小組監造費等四項爭議案之協商會議。聲請人主動撤回 R22A 老樹遷移案，惟就其餘三案兩造仍無法解決歧見。	聲證 1-57
16.	96. 11. 12	聲請人以(096)高捷 P1 字第 6937 號函，提送電梯電扶梯數量追加、建築工藝展示	聲證 1-58

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		室及平行監造小組監造費等爭議案件之兩造主張爭點整理表，並請相對人儘速召開協調會議，以利爭議早日解決。聲請人於爭點整理表中，已說明請求依據為本合約第 4.2 條「工作範圍變更」之約定。	
17.	96.11.30	就聲請人於 96 年 8 月 31 日所提出之「R9 車站聘請國際建築師參與設計之設計及施工費用追加案」等請求，相對人以高市捷設字第 0960021177 號函表示，該等爭議項目，均非工作範圍變更，且不適用本合約第 4.2 條之約定。	聲證 1-59
18.	97.1.14	聲請人以(097)高捷 P1 字第 0249 號函，表示不同意相對人 96 年 11 月 30 日之審查意見，並詳列當時土建各區段標已發生之工作範圍變更項目（共計 48 項）之內容及依據，請相對人進行本合約第 4.2 條所約定工作範圍變更後雙方權利義務之協議。	聲證 1-60
19.	97.1.25	相對人以高市捷設字第 0970000789 號函，表示：「本案屬公益型公共建設，自償性低，因而透過政府投資計畫非自償部分，以減輕民間企業負擔，惟民間企業負有財務及完工之絕對責任。……有關本次貴公司所提之相關工項，請貴公司本於合約精神釐清是否屬於合約第 4.2 條規定工作範圍變更，再按合約規定及前揭會議決議辦理程序，提出相關佐證資料，俾利配合辦理後續事宜」。	聲證 1-61
20.	97.3.3	聲請人以(097)高捷 P1 字第 1050 號函，詳列當時土建各區段標已發生之各項目辦理工作範圍變更之內容及依據，請相對人進行工作範圍變更後雙方權利義務之協議（共計有 43 項增辦，9 項減辦）。其	聲證 1-62

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		中「增辦項目」之項次CR3-3、CR6-2、CR6-4、C01-2、C01-3、C03-1、CD1-1，為本件仲裁爭議事項。	
21.	97.3.10	相對人以高市捷設字第0970003223號函，仍請聲請人釐清是否屬於合約第4.2條規定工作範圍變更。	聲證1-63
22.	97.4.24 第二屆協調委員會第二次會議	「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案協調委員會」第二屆第二次會議召開，就電梯電扶梯數量追加、建築工藝展示室及平行監造小組監造費等三項爭議進行協調。決議為： (一)爭議項目第一案「電梯、電扶梯數量增加」經意見溝通，因兩造意見無法獲得共識，故第一案的調解沒有結果，不做決議。(二)爭議項目第二案「建築工藝展示室」及第三案「平行監造小組監造費用」捷運公司同意撤回(惟仍保留日後請求之權利)。 依上開決議可知，協調委員會之功能在於使兩造相互讓步，取得共識以解決爭議，而在無法達成共識時，協調委員會不做決議，由兩造依約循仲裁解決。	聲證1-64
23.	97.5.22	1. 聲請人以97年5月22日(097)高捷P1字第2778號函，提出36件「新增項目」及9件「減辦項目」，聲請人確認36件「新增項目」均屬本合約第4.2條之工作範圍變更，並請相對人儘速召開協調會議。 2. 聲請人提出之36件「新增項目」中已包含本件仲裁之爭議。	聲證1-9
24.	97.7.3 相對人召開「高雄	針對聲請人提出36件「新增項目」及9件「減辦項目」(其中項次8、14、16、28、29、31、34即本件仲裁爭議事項)，	聲證1-10

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
	捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第一次協商會議	由相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目協商會議」進行協商，惟雙方協商結果並無具體結論，且就是否屬本合約第 4.2 條之工作範圍變更，相對人仍持其一貫之立場，要求聲請人再次檢討是否符合工作範圍變更。	
25.	97.9.1	就高雄捷運工程「新增項目」及「減辦項目」之爭議，聲請人以 97 年 9 月 1 日(097)高捷 P1 字第 4861 號函，詳細說明請求增辦之項目、金額及彙整兩造之爭點（共計 56 頁），再次請求相對人進行協商，並重申兩造爭議之新增項目，確屬本合約第 4.2 條規定之工作範圍變更。在該次說明資料，聲請人就前所提出包含本件請求事項在內之 36 件新增項目，有部分項目同意暫不請求。	聲證 1-11
26.	97.9.23 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第二次協商會議」	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 相對人依據聲請人於 97 年 9 月 1 日提送之爭點整理等資料，於 97 年 9 月 23 日召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第二次協商會議」。</li> <li>2. 兩造對於本合約第 4.2 條約定仍有不同主張，故協商仍無共識。</li> </ol>	聲證 1-12
27.	97.10.20	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 聲請人依據 97 年 9 月 23 日協商會議結論，以 97 年 10 月 20 日(097)高捷 P1 字第 5699 號函，將「新增項目」及「減辦項目」等爭議，提送補充之 35 冊證據資料進一步說明。</li> <li>2. 聲請人並請求儘速召開後續協調會</li> </ol>	聲證 1-13

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		議。	
28.	98.2.6	聲請人以(098)高捷D4 字第 0327 號函請相對人儘速展開協調。	聲證 1-65
29.	98.3.5	聲請人以(098)高捷D4 字第 0595 號函請相對人儘速展開協調。	聲證 1-66
30.	98.4.8	聲請人以(098)高捷D4 字第 0943 號函告相對人表示：「因本件『增辦項目』及『減辦項目』於提出之後均已歷經兩年以上的討論，之前數次協商會議雙方亦未能就重大事宜達成共識」，並請相對人於4月底前召開協調委員會進行討論。	聲證 1-67
31.	98.5.25 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第三次協商會議」	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第三次協商會議」，惟經協商後仍無共識。依該次會議結論二，雙方同意屬增辦工程項目者共9項，減辦工程項目者共7項(均與本件爭議無關)，相對人不同意屬增辦工程項目者共26項，由聲請人依合約規定提請協調委員會處理。又依結論三，係請雙方就爭議項目以重點原則歸納方式對協調委員簡報說明，以利協調委員會進行協調。亦即由於兩造之主要爭執在於本合約第4.2條之解釋及適用，故雙方合意應於協調委員會中以重點原則歸納方式，而非就各新增項目逐一說明。	聲證 1-14
32.	98.6.2	1. 聲請人以 98 年 6 月 2 日(098)高捷M4 字第 1395 號函，就系爭增辦工程項目之爭議，向相對人提出提案，請求儘速安排召開協調委員會第三屆第一次會議。 2. 上開提送協調委員會討論之項目共計 26 項「新增項目」及 2 項「減辦項目」，聲請人在提案文件中，已彙整總表及	聲證 1-15

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		<p>兩造爭點意見表，詳細說明主張之增辦事項、原因及事證，聲請人並表列兩造爭點及主張（資料共計56頁），且提供每一項增辦項目之證據資料各乙本之電子檔予協調委員。聲請人並已說明請求協調之依據為本合約第4.2條工作範圍變更。聲請人提送內容包含本仲裁之請求事項（即26項「新增項目」項次5、10、12、20、21、22、25）。</p>	
33.	98.6.11 第三屆協調委員會第一次會議	<p>「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案協調委員會」第三屆第一次會議召開，就系爭爭議進行協調，惟相對人不同意有本合約第4.2條工作範圍變更之適用，故兩造仍無法達成共識，且協調委員亦僅請兩造會外續行協商而未做成可解決爭議之實體決議。</p> <p>又協調委員係建議兩造「依照各委員所作之建議或提示原則，再歸納檢討審酌本案爭議之標準後，針對相關增減辦項目續行協商。」亦即由於兩造之主要爭執在於本合約第4.2條之解釋及適用，而若未能就此達成合意，將無法進行協調，因此，考量相對人前曾就部分新增工作，同意依本合約第4.2條之約定辦理工作範圍變更，故調解委員建議兩造整理相對人前同意之原則，再進行協調；換言之，調解委員進行協調之方式係就原則進行協調，而非就各新增項目逐一討論。</p>	聲證1-1
34.	98.8.3 相對人召開「高雄捷運紅橘	1. 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第四次協商會議」，在會議中，聲請人將包括本件仲裁事件所涉增辦事項在內之26項增	聲證1-16



項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
	線路網建設案增辦與減辦工程項目第四次協商會議」	<p>辦事項，歸納整理為：(1)交地代辦、(2)變更基本設計及(3)變更基本設計之新增復舊需求等三大類，惟相對人則不同意聲請人之主張，並重申其認為聲請人所提 26 項增辦事項，均非屬工作範圍變更。</p> <p>2. 兩造就是否屬於工作範圍變更之歸納判斷標準既無法達成共識，自更無可能就系爭 26 項工作項目是否屬於本合約 4.2 條工作範圍變更達成共識，故兩造就本件爭議顯無任何協商及協調之可能。</p>	
35.	98. 8. 11	聲請人以(098)高捷 M4 字第 1940 號函將物調款爭議提案資料送相對人，以列為協調委員會提案。	聲證 1-68
36.	98. 9. 1 相對人召開「高雄捷運紅橋線路網建設案增辦與減辦工程項目第五次協商會議」	相對人召開「高雄捷運紅橋線路網建設案增辦與減辦工程項目第五次協商會議」，兩造就系爭爭議仍無法達成協議。是兩造就 26 項增辦事項是否屬於本合約 4.2 條工作範圍變，業經多次協商而無共識，且顯無可能達成共識。	聲證 1-17
37.	98. 9. 8	聲請人以(098)高捷 M4 字第 2191 號函請相對人儘速安排協調委員會之召開。	聲證 1-69
38.	98. 9. 9	協調期間 90 天屆期。	
39.	98. 9. 23	聲請人就第三屆協調委員會第二次會議提出提案資料，請求事項包括另案增建建築工藝展示室及平行監造小組費用、相對人已同意屬增辦事項之 9 項增辦工程案之議價等爭議。	聲證 1-70

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
40.	98. 9. 27 第三屆協 調委員會 第二次會 議	<p>聲請人於第三屆第二次協調委員會中，就 26 項增辦事項（包括本件仲裁請求事項），除先前已提出之提案資料及整點整理表外，另提出簡報說明本合約之特性，並說明聲請人前已整理相對人曾同意工作範圍變更之標準，惟相對人仍不同意聲請人之主張。</p> <p>聲請人於該次會議中並已明確表示：「合約規定一定是針對實體部份做決議才視為協調成立，如果只是某個項目下次再開會討論，則爭議根本未解決，應該用 20. 3. 1 處理。」惟該次協調委員會仍未就爭議做成決議，而僅表示請兩造於一個月內先針對兩個案例提出詳細說明及佐證資料，於下次會議再進行討論。</p>	<p>聲證 1-18 聲證 1-19</p>
41.	98. 10. 9	聲請人以(098)高捷 M4 字第 2414 號函請相對人儘速安排協調委員會之召開。	聲證 1-71
42.	98. 10. 13	聲請人以(098)高捷 M4 字第 2449 號函知相對人及各協調委員，表示 26 項增辦案雖經雙方多次協商討論，始終無法達成共識，故不再行協調協商，並將依約提付仲裁。	聲證 1-72
43.	98. 10. 20	聲請人以(098)高捷 T2 字第 2497 號函覆相對人擬召開「高雄捷運紅橋線路網建設案增辦與減辦工程項目第六次協商會議」之通知，建議將協商併下次調解會議說明。亦即因兩造始終無法協商，故無再召開會議之必要。	聲證 1-73
44.	98. 10. 20	相對人以高市府捷工字第 0980059933 號函及 0980061232 號函，主張應繼續協調。	聲證 1-74
45.	98. 10. 21 相對人召 開「高雄	相對人召開「高雄捷運紅橋線路網建設案增辦與減辦工程項目第六次協商會議」，聲請人未參加。相對人於會議紀錄中表	聲證 1-75

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
	捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第六次協商會議」	示，將提送兩案為例，請協調委員會討論。	
46.	98.10.27	相對人以高市捷工字第 0980009230 號函，仍要求聲請人提出兩案例與相對人進行協商。	聲證 1-76
47.	98.11.6	聲請人以(098)高捷 D4 字第 2612 號函，表示不同意相對人「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第六次協商會議」之會議紀錄。	聲證 1-77
48.	98.11.17	聲請人以(098)高捷 T2 字第 2669 號函表示就 26 項案，聲請人依約已可提付仲裁，但尊重相對人提兩案例至協調委員會討論。	聲證 1-78
49.	98.11.18 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第七次協商會議」	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第七次協商會議」，聲請人表示 26 項增辦案雖經雙方多次協商討論，始終無法達成共識，故毋須再進行協商討論。至相對人則表示將提兩案例於下一次協調委員會討論。	聲證 1-79
50.	98.11.24	聲請人以 98 年 11 月 24 日(098)高捷 M4 字第 2719 號函，向相對人表示就「26 項增辦案」爭議，因兩造已協商多年，且經提送協調後仍未決議，故將依據興建營運合約 20.3.1 之約定辦理提付仲裁。並表	聲證 1-20

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		示如有必要將於98年12月2日之協調委員會中參與案例討論，但並不表示聲請人放棄已得依約提付仲裁之權利。	
51.	98.12.1	聲請人以(098)高捷M4字第2770號函各協調委員，表示第3次協調委員會開會通知單所附提案單，非聲請人原本所提送之提案說明。	聲證1-80
52.	98.12.2 第三屆協調委員會第三次會議	召開第三屆協調委員會第三次會議。本次會議係討論物調款爭議、相對人已同意屬增辦事項之9項增辦工程案之議價爭議、增建建築工藝展示室及平行監造小組費用等爭議。	聲證1-21
53.	98.12.11	聲請人以(098)高捷T2字第2848號函覆相對人之第七次增減辦協商會議紀錄，表示聲請人曾於該次會議中提送說明資料，故會議紀錄應加入聲請人之主張。	聲證1-81
54.	98.12.11 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第八次協商會議」	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第八次協商會議」，會中就另案爭議，即確定增辦之9案個案進行討論。	聲證1-82
55.	98.12.24	聲請人以(098)高捷M4字第2932號函請相對人儘速召開第四次協調委員會，且表示尚未收到第3次協調委員會紀錄。	聲證1-83
56.	98.12.28 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第九次協商會議」。就26項新增項目案，聲請人表示在未獲相對人承諾放棄請求權失效抗辯前，聲請人無法繼續進行協商。至相對人則表示將	聲證1-84

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
	設案增辦與減辦工程項目第九次協商會議」	請其法律顧問針對合約關係與請求權時限問題研提相關之法律意見書。	
57.	99.1.14	聲請人以(099)高捷 T2 字第 0098 號函請相對人支付 R11 物調款，並表示若相對人無法給付將提協調委員會。	聲證 1-85
58.	99.1.18 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十次協商會議」	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十次協商會議」。相對人表示有關 26 項增辦事項爭議案之請求權時效問題，會將法律意見正式函送聲請人參考。	聲證 1-86
59.	99.1.22	聲請人以 99 年 1 月 22 日(099)高捷 M4 字第 0154 號函，請相對人儘速召開第三屆第四次協調委員會，以討論兩造其他爭議。	聲證 1-22
60.	99.2.2 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十一次協商會議」	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十一次協商會議」，就 26 項增辦事項部分，相對人建議可先就其中之 5 項進行細項討論，聲請人同意攜回研究。」	聲證 1-87
61.	99.2.23	聲請人以(099)高捷 T2 字第 0324 號函檢送 9 項增辦工程爭點整理及興建工期展延請求案(R16 車站)相關資料予相對人。	聲證 1-88

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
62.	99. 2. 25 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十二次協商會議」	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十二次協商會議」，就26項增辦工程項目案，聲請人表示仍應先確認是否屬工作範圍變更，再就各項目內容細項進行實質討論。	聲證1-89
63.	99. 3. 17	相對人以高市捷工字第0990000857號函檢送建業法律事務所對26項爭議事項請求權時效問題之法律意見書。	聲證1-90
64.	99. 3. 26	聲請人以(099)高捷D4字第0503號函，表示在98年12月28日第九次協商會議中，相對人明確表達可回覆之書面意見為：「高雄市政府承諾對26項增辦不以承攬關係作為時效抗辯。」惟相對人於其函文或該法律意見書中均未表示該等文字，故時效疑慮仍未排除。	聲證1-91 號
65.	99. 4. 2	聲請人以99年4月2日(099)高捷M4字第0544號函，請相對人儘速召開第三屆第四次協調委員會，以討論兩造其他爭議（包括：450個停車位免建與美麗島大道中央公園費用衡平案等）。	聲證1-23
66.	99. 4. 13 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十三次協	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十三次協商會議」，就26項增辦事項，聲請人仍主張應先確認是否屬工作範圍變更後，再就各項目內容細項實質討論，故無法依相對人建議先就其中5項進行細項討論。至捷運局則表示將提二案於下次協商會議進行內容細項之實質討論。	聲證1-92

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
	商會議」		
67.	99. 4. 15	聲請人以(099)高捷M4 字第 0618 號函，請相對人儘速召開第三屆第四次協調委員會，以討論兩造其他爭議，即 98 年 11 月 1 日後之物調款爭議。	聲證 1-93
68.	99. 4. 26	相對人以高市府捷工字第 0990021557 號函，就聲請人有關 97 年 11 月 1 日後之物調款爭議之提案，要求聲請人補送資料。	聲證 1-94
69.	99. 5. 13	聲請人以 99 年 5 月 13 日(099)高捷M4 字第 0793 號函，再次請相對人儘速召開第三屆第四次協調委員會。針對 97 年 11 月 1 日後之物調款爭議，就相對人要求補送工期展延之詳細資料云云，聲請人表示前已提送並與相對人討論，惟雙方歧見甚深無法達成共識。	聲證 1-24
70.	99. 5. 17	提出本件仲裁聲請	
71.	99. 5. 24	相對人以高市府捷工字第 0990027626 號函，仍請聲請人再補送工期展延之詳細資料。	聲證 1-95
72.	99. 6. 2	聲請人以 99 年 6 月 2 日(099)高捷M4 字第 0911 號函，請相對人儘速召開第三屆第四次協調委員會，及再次說明聲請人前已提送工期展延事由予相對人，雙方並已進行討論，惟無法達成共識。	聲證 1-25
73.	99. 7. 13 第三屆協 調委員會 第四次會 議	召開第三屆協調委員會第四次會議；此距 98 年 12 月 2 日第三屆協調委員會第三次會議，已超過 7 個月。聲請人於本次會議中明確表示，就 26 項增辦項目及 97 年 10 月 31 日以前物價指數調整款等爭議案，因協調後 90 日內無法解決爭議，故聲請人均已依約提付仲裁(參該次會議紀錄第 8 頁末 6 行以下)。	聲證 1-26
74.	99. 7. 22	聲請人以(099)高捷M4 字第 1176 號函向	聲證 1-96

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		相對人表示 97 年 10 月 31 日以前物調款案及增辦工程爭議案，將持續循仲裁程序解決。	
75.	99. 7. 22	聲請人以(099)高捷 D4 字第 1182 號函，向各協調委員說明不得已提付仲裁之理由。	聲證 1-97
76.	99. 7. 22	聲請人以(099)高捷 M4 字第 1177 號函，請相對人儘速召開第五次協調委員會，並要求將聲請人前已提案之 450 個停車位免建與美麗島大道中央公園費用衡平案及 98 年 11 月 1 日以後物調款案，列入議程。	聲證 1-98
77.	99. 7. 27 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十四次協商會議」	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十四次協商會議」。就 26 項增辦工程案及 97 年 10 月 31 日以前物價指數調整款等爭議案，聲請人表示已聲請仲裁，無須再進行協調。	聲證 1-99
78.	99. 8. 6	聲請人以(099)高捷 M4 字第 1272 號函，表示就物調款（97 年 10 月 31 日前）與增辦工程等爭議，將持續循仲裁解決爭議。 又就第五次協調會議之開會時間（聲請人主張應於該會議中協調雙方其他爭議，例如：450 個停車位免建與美麗島大道中央公園費用衡平案及 97 年 11 月 1 日以後物價指數調整款案等），相對人原已安排於 99 年 8 月 11 日開會，卻拖延而不召開，	聲證 1-100



項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		聲請人表示遺憾。	
79.	99.8.18	聲請人以(099)高捷T2字第1345號函，重申將持續循仲裁程序解決(97年10月31日以前)物調款案及增辦工程等爭議案。	聲證1-101
80.	99.9.10	聲請人以(099)高捷M4字第1474號函，重申將持續循仲裁程序解決(97年10月31日以前)物調款案及增辦工程等爭議案。	聲證1-102
81.	99.10.5 第三屆協調委員會第五次會議	召開第三屆協調委員會第五次會議；本次會議討論相對人已同意屬增辦事項之9案中3案之議價及原訂興建期內96年10月29日前物調款之遲延利息等爭議。	聲證1-27
82.	99.10.4	聲請人以(099)高捷M4字第1587號函，重申將持續循仲裁程序解決(97年10月31日以前)物調款案及增辦工程等爭議案。	聲證1-103
83.	99.11.10 第三屆協調委員會第六次會議	召開第三屆協調委員會第六次會議；本次會議討論相對人已同意屬增辦事項之9案中3案之議價及原訂興建期內96年10月29日前物調款之遲延利息等爭議。就26項增辦工程案，相對人報告「LER43路線段增設替代橋燕路方案」爭議案。	聲證1-28
84.	99.11.5	聲請人以(099)高捷M4字第1750號函，重申將持續循仲裁程序解決(97年10月31日以前)物調款案及增辦工程等爭議案。	聲證1-104
85.	99.12.1 相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十五次協商會議」。就26項增辦工程案，聲請人確認各項爭議金額，且兩造將彙整主張及爭點，並將於下次協調委員會各提出兩案例討	相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第十五次協商會議」。就26項增辦工程案，聲請人確認各項爭議金額，且兩造將彙整主張及爭點，並將於下次協調委員會各提出兩案例討	聲證1-105

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
	設案增辦與減辦工程項目第十五次協商會議」	論。	
86.	99.12.3	聲請人以(099)高捷M4 字第 1877 號函，重申將持續循仲裁程序解決（97 年 10 月 31 日以前）物調款案及增辦工程等爭議案。	聲證1-106
87.	100.1.25	聲請人以(100)高捷M4 字第 0120 號函，重申依約循仲裁解決物調款案及增辦工程等爭議案之立場、緣起及相關理由。聲請人並再次說明，就該兩大爭議，係因兩造主張差距過大，無法透過協調機制解決；其中，就 26 項增辦項目，兩造於五年前即已進行多次協商討論，並歷經協調委員會二年餘之協調處理，均未獲得實質解決；再者，有關物調款部分，僅就原訂興建期 96 年 10 月 29 日前之物調款，雖經協調委員會決議應依約給付，惟至聲請人發函時，相對人仍未給付（且迄今尚未全額給付），又就 96 年 10 月 30 日後之物調款，雖係經協調委員會協調及兩造於會外進行數次討論，惟兩造亦無任何共識，顯然無法透過協調機制解決。	聲證1-107
88.	100.2.24	雙方合意停止本件仲裁程序，再次進行協調。聲請人仍主張於 99 年 5 月 17 日提起本件仲裁聲請時，仲裁協議已成立且生效。	
89.	100.4.14 第四屆協調委員會第一次會	召開第四屆協調委員會第一次會議，討論與本件仲裁事項有關，但涉及金額較小之「光復戲院拆除費用」、「01 車站出入口 A 地上物（電信大樓）拆除」及「CR1 區段	聲證1-29

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
	議	標R4 車站C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」等3項增辦事項。	
90.	100.4.27 第四屆協調委員會第二次會議	召開第四屆協調委員會第二次會議，繼續討論與本件仲裁事項無關之增辦事項「CR1 區段標R4 車站C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」。	聲證1-30
91.	100.5.22	聲請人提出本合約第4.2條「工作範圍變更」之說明資料(約150頁)。	聲證1-108
92.	100.5.25 第四屆協調委員會第三次會議	於第四屆協調委員會第三次會議中，就本合約第4.2條工作範圍變更之問題，雙方各自陳述主張，惟仍無共識。	聲證1-31
93.	100.6.12 第四屆協調委員會第四次會議	於第四屆協調委員會第四次會議中，繼續討論與本件仲裁事項無關之增辦事項「LER45 橋樑結構型式由預力混凝土變更為鋼結構」。	聲證1-32
94.	100.6.21	聲請人以(100)高捷M4 字第0717 號函檢送72.89 億物調款案(96 年10 月30 日至97 年10 月31 日間物調款案) 爭議相關資料計300 餘頁予相對人。	聲證1-109
95.	100.6.28 第四屆協調委員會第五次會議	於第四屆協調委員會第五次會議中，繼續討論與本件仲裁事項無關之增辦事項「LER45 橋樑結構型式由預力混凝土變更為鋼結構」。	聲證1-33
96.	100.7.13	聲請人以(100)高捷M4 字第0822 號函檢送72.89 億物調款案(即96 年10 月30 日至97 年10 月31 日間物調款案)計300 餘頁資料及「LER45 橋樑結構型式由預力混凝土變更為鋼結構」爭議案總結說明，	聲證1-110

項次	時間	協調過程及檢送資料	證物
		予相對人轉送各協調委員。	
97.	100.7.20 第四屆協 調委員會 第六次會 議	於第四屆協調委員會第六次會議中，繼續討論與本件仲裁事項無關之增辦事項「LER45 橋樑結構型式由預力混凝土變更為鋼結構」，並就本合約內有無興建期可展延之概念由兩造進行報告。就 LER45 案，決議為協調不成功。	聲證 1-34

(一) 依據上開兩造進行協商及協調之情形，可知：

- 1、聲請人早於 92 年 5 月 5 日及 93 年 11 月 30 日，即已提送增減辦工程項目及費用予相對人，請其就聲請人初步彙整之工程差異項目，與聲請人協商工程差異所衍生之增減費用（聲證 1-43 及 1-44）。惟相對人遲至 94 年 3 月 8 日始回覆表示，考量目前各項工程尚進行設計及施工中，請聲請人俟相關之工程設計或施作確定後再行檢討提出相關資料進行協商（聲證 1-45）。
- 2、嗣聲請人於 94 年 7 月 26 日及 94 年 8 月 15 日檢送增減辦工程項目及費用，以及相關佐證資料予相對人（聲證 1-46 及 1-47），惟相對人遲至 95 年 1 月 5 日始回函，並主張就包括聲請人本件請求在內之多項增辦事項，均認為非屬本合約第 4.2 條規定之範圍，且拒絕增辦（參聲證 1-48）。就此，聲請人函覆表示不服（聲證 1-49），並於 95 年 8 月 4 日，詳列各項工作範圍變更之理由及依據，請相對人針對「高雄捷運工程差異項目與衍生增減費用」，依本合約第 4.2 條約定，進行工作範圍變更後之雙方權利義務之協議程序，並表示若仍協議不成將依本合約第 20 章約定，提請協調委員會處理（聲證 1-51）。
- 3、因相對人仍不同意聲請人之請求，聲請人乃於 96 年 3 月 13 日，以

本合約第4.2條「工作範圍變更」為依據，先將電梯電扶梯數量追加、建築工藝展示室、R22A老樹遷移案及平行監造小組監造費等四項增辦工程項目爭議，提請第二屆協調委員會協調（聲證1-53）。惟雖經第二屆協調委員會召開兩次會議（96年6月23日及97年4月24日，相隔長達10個多月）及兩造於協調會外數次協商，雙方仍無共識，故除聲請人當時撤回之建築工藝展示室、R22A老樹遷移案及平行監造小組監造費等三項爭議外，就「電梯、電扶梯數量增加」，調解委員會作成決議：「經意見溝通，因兩造意見無法獲得共識，故第一案的調解沒有結果，不做決議。」（聲證1-64）是可知，相對人就聲請人主張之增辦事項，始終堅持立場認為沒有第4.2條「工作範圍變更」之適用，且協調之目的及本合約協調機制之運作，始終係以兩造達成共識之方式處理，亦即協調委員會之功能在於使兩造相互讓步，取得共識以解決爭議，而在無法達成共識時，協調委員會不做決議，由兩造依約循仲裁解決。

- 4、就其他多項增辦項目之爭議，聲請人於97年1月14日再次詳列當時土建各區段標已發生之工作範圍變更項目之內容及依據，請相對人進行工作範圍變更後雙方權利義務之協議（聲證1-60），其後並多次提出請求；惟相對人仍僅一再要求聲請人釐清是否屬於合約第4.2條規定之工作範圍變更。
- 5、嗣聲請人於97年5月22日再次向相對人提出請求，包括36件「新增項目」及9件「減辦項目」，且確認36件「新增項目」均屬本合約第4.2條之工作範圍變更，並請相對人儘速召開協調會議（聲證1-9），聲請人並於97年9月1日即以(097)高捷P1字第4861號函，詳細說明請求增辦之項目、金額及彙整兩造之爭點（共計56頁），再次請求相對人進行協商，並重申兩造爭議之新增項目，確屬本合

約第 4.2 條規定之工作範圍變更。在該次說明資料，聲請人就前所提出包含本件請求事項在內之 36 件新增項目，有部分項目同意暫不請求（聲證 1-11）。其後，聲請人並於 97 年 10 月 20 日再就每一項增辦項目，彙整提出共計 35 冊之證據資料予相對人（聲證 1-13）。惟雖經相對人召開三次「高雄捷運紅橋線路網建設案增辦與減辦工程項目協商會議」，兩造仍無共識，相對人就包括本件爭議在內之多項增辦事項，仍認為不該當本合約第 4.2 條規定之工作範圍變更。茲因協商仍無結論，聲請人乃提請協調委員會處理。至就於協調委員會中說明之方式，依「高雄捷運紅橋線路網建設案增辦與減辦工程項目第三次協商會議」結論三，係就爭議項目以重點原則歸納方式對協調委員簡報說明，以利協調委員會進行協調（聲證 1-14）。亦即由於兩造之主要爭執在於本合約第 4.2 條之解釋及適用，故雙方合意應於協調委員會中以重點原則歸納方式，而非就各新增項目逐一說明。

- 6、其後，聲請人於 98 年 6 月 2 日就系爭增辦工程項目之爭議，向相對人提案請求儘速安排召開協調委員會第三屆第一次會議時，在提案文件中詳細說明主張之增辦事項、原因及事證資料，並再次就「26 項新增項目」表列兩造爭點及主張（26 項「新增項目」項次 5、10、12、20、21、22、25 即為本件仲裁請求事項），且聲請人亦提供每一項增辦項目之證據資料各乙本之電子檔予協調委員（聲證 1-15）；聲請人並已說明請求協調之依據為本合約第 4.2 條工作範圍變更等。
- 7、98 年 6 月 11 日召開第三屆協調委員會第一次會議，因相對人就包括本件請求在內之多項爭議，仍不同意有本合約第 4.2 條工作範圍變更之適用，故兩造仍無法達成共識，且協調委員亦僅請兩造會外

續行協商而未做成可解決爭議之實體決議。又協調委員係建議兩造「依照各委員所作之建議或提示原則，再歸納檢討審酌本案爭議之標準後，針對相關增減辦項目續行協商。」亦即由於兩造之主要爭執在於本合約第 4.2 條之解釋及適用，而若未能就此達成合意，將無法進行協調，因此，考量相對人前曾就部分新增工作，同意依本合約第 4.2 條之約定辦理工作範圍變更，故調解委員建議兩造整理相對人前同意之原則，再進行協調；換言之，調解委員進行協調之方式係就原則進行協調，而非就各新增項目逐一討論。

- 8、聲請人其後已依協調委員之建議，整理工作範圍變更之歸納判斷標準；惟相對人於「高雄捷運紅橋線路網建設案增辦與減辦工程項目第四次協商會議」中，仍不同意聲請人之主張，並重申其認為聲請人所提 26 項增辦事項，均非屬工作範圍變更（聲證 1-16）。是兩造就是否屬於工作範圍變更之歸納判斷標準既無法達成共識，自更無可能就系爭 26 項工作項目是否屬於本合約 4.2 條工作範圍變更達成共識，故兩造就本件爭議顯無任何協商及協調之可能。
- 9、嗣相對人召開「高雄捷運紅橋線路網建設案增辦與減辦工程項目第五次協商會議」，兩造就系爭爭議仍無法達成協議。是兩造就 26 項增辦事項是否屬於本合約 4.2 條工作範圍變，業經多次協商而無共識，且顯無可能達成共識（聲證 1-17）。
- 10、因兩造於第三屆協調委員會第一次會議後，已進行協商會議而仍無共識，故聲請人乃催請相對人儘速安排協調委員會之召開（聲證 1-69）。嗣第三屆協調委員會第二次會議於 98 年 9 月 27 日召開，聲請人於會議中，就 26 項增辦事項（包括本件仲裁請求事項），除先前已提出之提案資料及整點整理表外，另提出簡報說明本合約之特性，並說明聲請人前已整理相對人曾同意工作範圍變更之標準

(聲證 1-18)；惟相對人仍不同意聲請人之主張。聲請人於該次會議中並已明確表示：「合約規定一定是針對實體部份做決議才視為協調成立，如果只是某個項目下次再開會討論，則爭議根本未解決，應該用 20.3.1 處理。」惟該次協調委員會仍未就爭議做成決議(聲證 1-19)。

- 11、查自 98 年 6 月 11 日第三屆協調委員會第一次會議召開起，至 98 年 9 月 9 日協調期間 90 天已屆期，故聲請人於斯時即可依約提付仲裁，惟因聲請人仍希望能與相對人繼續協調，故乃未立即提付仲裁，而仍與相對人協商及協調。然其後雖召開 98 年 9 月 27 日第三屆協調委員會第二次會議，協調委員仍未就爭議做成決議，故聲請人乃於 98 年 10 月 13 日致函相對人，表示 26 項增辦案雖經雙方多次協商討論，始終無法達成共識，故不再行協調協商，並將依約提付仲裁(聲證 1-72)。
- 12、抑有進者，雙方雖於 100 年 2 月間合意停止本件仲裁程序，再次進行協調(聲請人仍主張於 99 年 5 月 17 日提起本件仲裁聲請時，仲裁協議已成立且生效)，且於 100 年 5 月 5 日第四屆協調委員會第三次會議中，就本合約第 4.2 條工作範圍變更之問題，雙方亦再次各自陳述主張，惟仍無共識。
- 13、據上，聲請人事實上早於 92 年起即已向相對人提出請求，並多次向相對人詳細說明爭議內容，後續更檢附相關文件資料積極進行協調，且兩造亦多次於協調委員會外進行協商，惟因兩造本有共識就爭議項目以重點原則歸納方式對協調委員簡報說明，以利協調委員會進行協調(聲證 1-14)，且協調委員亦係建議兩造「依照各委員所作之建議或提示原則，再歸納檢討審酌本案爭議之標準後，針對相關增減辦項目續行協商。」(聲證 1-19)。是兩造及調解委員，均



認為應先就原則進行討論，而非就各新增項目逐一討論。而因兩造對於增辦事項之判斷標準以及合約第4.2條究竟有無適用始終無法取得共識，以致爭議雖經協調仍未獲解決。是相對人擅為臆測、影射或誤導指稱聲請人漠視協調機制、杯葛協調程序、左右協調委員出席云云，均非事實，要無可取。

14、至相對人雖又主張其在98年10月23日起曾五度發函請聲請人提出案例與相對人進行協商云云，惟承上所述，就系爭爭議，兩造雖曾於98年6月11日第三屆協調委員會第一次會議中(參聲證1-1)進行協調，惟雙方就系爭爭議，因各有立場，始終無法達成共識，以致經協調委員會協調90日後仍無法解決爭議(90日屆至日為98年9月9日)，是聲請人依約已得提付仲裁。故聲請人乃於98年10月13日起多次向相對人表示就「26項增辦案」爭議，因兩造已協商多年，且經提送協調後仍未決議，故將依據興建營運合約20.3.1之約定辦理提付仲裁(聲證1-72及1-20)。此即係聲請人未再提出案例與相對人協商之原因。

(二) 再者，承上所述，兩造就系爭爭議是否屬於工作範圍變更始終無法達成共識，更無可能就提送協調之爭議項目是否構成工作範圍變更獲得結果，故兩造就本件爭議顯已無任何協商及協調之可能。茲兩造既始終無法達成協議且協調委員會亦未做成解決爭議之實體決議，聲請人自僅得依約循後續之爭議解決途徑，以提付仲裁方式解決爭議，始符合兩造間契約之真意。是聲請人自得依本合約第20.3.1條：「……如爭議事項經協調委員會協調90日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。」之約定，提出本件仲裁聲請。

(三) 綜上可知，聲請人非但早已就本件全部爭議檢附實質文件資料提送協調委員會及相對人，然因協調委員會經協調90日後，仍未做成解決爭議

之實體決議，且聲請人在協調會議前及會議後，一再積極與相對人進行協商，亦仍無法解決爭議，故聲請人依約提付仲裁請求，自有理由。

五、至相對人指摘聲請人僅係將本件爭議送協調委員會過水云云，依下列事證，可知其所謂「過水」之主張，並非事實：

- (一) 如上所述，聲請人於召開協調委員會前，即已整理「兩造爭點」、製作多達 35 冊之證據資料，並將電子檔送交相對人及協調委員會處理（聲證 1-9、1-11、1-13 及 1-15），倘聲請人僅欲將本件爭議送協調委員會過水，則何需如此耗費心力？
- (二) 又如上所述，系爭爭議之協調期間 90 天至遲係於 98 年 9 月 9 日屆期，倘聲請人將爭議送協調委員會之目的僅係過水，基於常情，自當於過水目的達成時，立刻提付仲裁。惟實際上，聲請人於 98 年 9 月 9 日協調 90 日屆期後，不但仍持續與相對人於協調委員會第三屆第二次及第三次會議進行協調，且第三次會議後更曾多次發函催促相對人召開第四次會議以持續協調（相關協調時程請參 100/11/23 仲裁補充理由(一)書第 10-12 頁），惟相對人卻在半年餘後始召集第四次協調委員會，是此自不可歸責於聲請人。而在雙方多次協商及協調後，因雙方對於本合約第 4.2 條工作範圍變更之標準始終無法達成共識，致使系爭爭議於客觀上已無法期待由協調程序迅速解決，聲請人始於 99 年 5 月 17 日依本合約第 20.3.1 條約定提付仲裁，而聲請人提付仲裁後，因相對人仍希望透過協調程序解決爭議，聲請人為示善意，亦表明在不影響本件仲裁提起合法性之前提下，與相對人共同合意停止仲裁以續行協調，乃兩造在合意停止仲裁之 8 個月期間仍無法經由協調程序解決系爭爭議，聲請人遂聲請續行仲裁，是本件相對人謂聲請人協調僅係過水云云，並非事實。
- (三) 另相對人雖又援引本合約第 3.1.1 條、第 3.1.2 條及第 20.1.2 條約定，以主張爭議應儘可能協調云云，惟聲請人事實上已依約先將爭議提請協

調，嗣因協調不成乃提付仲裁，故聲請人自未違反相對人所引條文，併予敘明。

六、協調程序之目的係為提供兩造嘗試以經濟、迅速之方式解決爭議，該程序重在折衝與協商，協調委員會並非屬裁判之機制。相對人主張爭議未經協調委員會詳實調查證據，則不得起算 90 日之協調期間云云，顯係誤解協調程序之目的及功能：

- (一) 查相對人雖主張系爭仲裁之各項爭議僅在協調委員會過水，未經協調委員會逐一詳實調查證據而為判斷或裁決，故不得起算 90 日協調期間云云；惟查，本合約所定之協調程序乃基於以經濟、迅速之程序解決爭議，此由協調期間於本合約第 20.3.1 條已由議約草案第三版 120 日合意修正為 90 日即知（參聲證 1-4 號）。又由兩造約定該 90 日之協調期間，以及協調委員會組織章程第 4 條復明文當事人以書面請求並載明須協調事項，即可召開會議，即可知本合約所定協調之目的係重在以迅速、經濟之方式解決爭議，而協調委員會之功能並非類似法院訴訟之判決或仲裁之判斷，自無需待當事人逐一說明及調查證據始得進行協調。況本件兩造事實上已就請求之項目、金額、請求之依據以及證據資料提出攻防，甚至作成爭點整理表（聲證 1-11），則相對人指摘系爭爭議未經聲請人逐一說明及協調委員會詳實調查而形同過水云云，顯非事實，並顯然對於本合約所定協調之目的及功能有所認知謬誤，其主張自非可採。
- (二) 再者，觀諸第二屆協調委員會於第二次會議，就「電梯、電扶梯數量增加」所作成之決議：「經意見溝通，因兩造意見無法獲得共識，故第一案的調解沒有結果，不做決議。」（聲證 1-64）即可知，協調之目的及本合約協調機制之運作，始終係以兩造達成共識之方式處理，亦即協調委員會之功能在於使兩造相互讓步，取得共識以解決爭議，是在無法達成共識時，自應依約循仲裁解決。

(三) 退萬步言，縱認上開協調程序為仲裁前置程序（聲請人仍鄭重否認），依據最高法院判決意旨，若當事人之一方若認為已無和解或協調可能，亦不妨害其提付仲裁之權利，故相對人所謂未實質踐行仲裁前置程序即不得進行仲裁之主張，顯有違誤，不可採信，茲說明如下：

1、按最高法院 93 年臺上字第 992 號判決意旨明揭：「按仲裁制度乃當事人基於私權自治及處分自由之原則，本於程式選擇權以解決私權紛爭之重要機制。是當事人既得協定以仲裁解決爭議，為賦予他方充分考量之機會，以權衡「接受求償」與「提付仲裁」間之利弊，自亦得約定於提付仲裁前先踐行特定之前置程式，該本於雙方合意之前置程式，固屬有效之仲裁約款，並有確定當事人間具體爭議，進而過濾如透過訴訟外和解或第三人調解等簡便程式為磋商、斡旋，以避免進入仲裁程式，減省勞費支出之功能。惟當事人之一方若認已無和解或調解可能，無從以簡便程式解決爭議，或當事人約定最終僅得以仲裁解決爭議者，為避免因進入前置程式之拖延浪費，逕行提付仲裁，自未違反當初協定以仲裁解決爭議之初衷，自與仲裁前置程式之本質無悖。」（聲證 1-7）

2、次按，最高法院 93 年度台上字第 2008 號判決意旨更明揭：「仲裁前置程式係屬雙方『試行和解』或『第三人調解』之性質，任何一方不能接受，和解即無法成立，由其設置之目的而言，無非在仲裁程式以外，另設一更迅速解決糾紛之方法，期能更加快速排解爭議，而非為仲裁契約設定停止條件或額外之程式障礙，以增加契約雙方進入仲裁程式解決爭議之困難，如當事人之一方或雙方認為已無經由此前置程式達成協定之可能，即得將爭議逕付仲裁，而由仲裁人作成判斷，不得以未踐行此項程式作為撤銷仲裁判斷之事由。」（聲證 1-8）

3、又相對人前於 88 年 11 月 30 日頒佈「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知修訂與補充資料」時，就爭議之處理原係規定：「9.2.1 爭議之處理 爭議之解決得由主管機關與特許公司組成協調委員會協商解決之，如協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。」(聲證 1-37) 惟其後聲請人以最優申請人之地位與相對人議約時，兩造則合意將仲裁條款改為本合約第 20.3.1 條：「於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調 90 日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。」亦即當爭議無法於協調後 90 日內解決時，即得提付仲裁。是由兩造就仲裁條款之訂定，可知兩造之真意在於最終以仲裁解決雙方爭議，至協調程序之目的，應僅係為提供爭議雙方於提付仲裁前，增加互相協商以求儘速解決爭議之機會，亦即若爭議雙方得經由磋商之機制，而得將爭議解決，則雙方即可不必再進行仲裁，亦即該等約定應非聲請人提付仲裁之前提或條件，至屬灼然。

4、查系爭爭議於雙方協調過程中，因兩造始終對於本合約第 4.2 條工作範圍變更之標準無法達成共識，致已無法期待經由協調程序迅速解決，聲請人始於 99 年 5 月 17 日依本合約第 20.3.1 條約定提付仲裁，故縱認上開協調程序為仲裁前置程序，本件爭議在聲請人認為已無可能經由協調方式解決之情況下，依據最高法院 93 年臺上字第 992 號判決及 93 年度台上字第 2008 號判決意旨，亦不得因此妨礙聲請人依約得提付仲裁解決爭議之權利。

七、有關相對人主張兩造就系爭爭議未踐行前置程序，故仲裁協議之停止條件未成就、仲裁協議或仲裁協議已失效或不存在云云等主張顯無理由，聲請人除引用上述外，謹再補充如下：

- (一) 按本合約第 20.3.1 條：「於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調 90 日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。」之約定可知，兩造之仲裁協議係約定，若「爭議事項經協調委員會協調 90 日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時」，當事人即得提付仲裁。至相對人雖主張協調程序係兩造間仲裁協議之停止條件云云，惟姑先不論聲請人於提起本件仲裁聲請前業已踐行合約所定之協調程序，實則該協調程序亦非屬所謂之「前置程序」，蓋探求兩造締約之真意，可知本條之約定應係基於儘速解決爭議之目的，故乃約定爭議應在 90 日內協調解決，使爭議能及時解決。至於爭議事項在經協調委員會協調經 90 日後，若協調委員會仍未做成任何決議，或雖做成決議，但仍無法解決爭議時，自係符合本合約第 20.3.1 條所約定：「爭議事項經協調委員會協調 90 日後仍無法解決」之情形，當事人自得依該條之約定，提付仲裁解決之，並無相對人所主張仲裁協議不成立或因停止條件未成就而尚未生效之問題（實則相對人亦未具體說明何以仲裁協議不成立或未生效）。
- (二) 次按，有關當事人真意之探求，觀諸兩造當初議約之經過，亦可明瞭。查本合約當初議約第三版之第 20.3.1 條原係由相對人提出，且約定：「於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調一百二十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方得選擇以仲裁或訴訟方式解決爭議。」（聲證 1-4）兩造嗣後同意將 120 日縮短為 90 日，正係基於儘速解決爭議之考量，故此 90 日之期間自有一定之法律上意義，並應拘束兩造。
- (三) 又若如相對人所主張必須是協調委員會認為爭議無法解決時，始得提付仲裁（聲請人否認之），則兩造自無須於議約時將 120 日縮短為 90 日，且不應約定協調期間，而應直接約定爭議事項經協調委員會協調後無法

解決時，立即得提付仲裁，否則該期間之約定將屬具文。故相對人上開主張，顯非兩造締約時約定：「如爭議事項經協調委員會協調 90 日後仍無法解決……雙方同意以仲裁方式解決爭議。」之真意，自無可採。

- (四) 再者，相對人雖主張只要協調委員或相對人認為尚有解決之希望即應繼續協調，然此明顯與本合約第 20.3.1 條之約定不符，亦不符合兩造迅速解決爭議之真意，甚者，若認相對人主觀認為有協調之可能，即不該當「協調 90 日後仍無法解決」（聲請人否認之），由於協調並不中斷消滅時效期間，則相對人豈非即可能藉由此一拖延之手段，達到使聲請人之請求權罹於消滅時效之目的，是此自非合約第 20.3.1 條約定之合理解釋。
- (五) 又提付仲裁前之協商或協調程序，其目的係在使雙方得於提付仲裁前先行進行磋商及斡旋之機會，故為避免此等程序反而造成提付仲裁之障礙，契約中均會約定在磋商無法解決時，廠商即應在一定期間內進行後續程序。舉例而言，交通部臺灣區國道新建工程局之「施工標準規範一般規範」（82 年 3 月版）第 5.26(1) 條即明定雙方發生爭議時，應立即以誠意磋商解決之，而若磋商不能解決，承包商即應在磋商不能解決之日起五天內進行後續之程序（聲證 1-5）。而就類此之約定，業主常以廠商雖發函請求進行磋商，但兩造並未進行誠意磋商會議，進而主張廠商未踐行仲裁前置程序，惟仲裁實務上則不採業主此等主張（聲證 1-6），此可供 鈞庭參考。
- (六) 又本合約第 3.1.2 條、第 20.1.2 條及第 20.2 條雖約定雙方之歧見與爭議能儘量透過磋商或協調解決，然姑先不論聲請人於提起本件聲請前，已盡可能與相對人協商或協調，且磋商與協調能否解決彼此之歧見與爭議，實仍需仰賴雙方能否相互退讓進而達成共識。若兩造爭議無法透過雙方磋商與協調之程序即時獲得解決者，即應依本合約第 20.3 條之約

定提付仲裁，交由仲裁庭判斷，以儘速解決彼此爭議，此正亦為本合約第 20.3.1 條約定：「…如爭議事項經協調委員會協調 90 日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。」之本意。

(七) 再按本合約第 20.2.1 條約定：「雙方就關於本合約所載事項、協調合約履行之任何爭議，於提付仲裁、提起訴訟或其他救濟程序前應先依本合約規定之程序提交協調委員會處理。」是若依相對人之主張，認協調程序係提起仲裁之停止條件，則協調程序豈非亦為提起訴訟之停止條件（聲請人否認之），惟此顯與憲法第 16 條所保障人民之訴訟權有違，是上開約定顯非指協調程序為提起訴訟或提付仲裁之停止條件，而僅在於提供當事人確定具體爭議及試行和解之機會。就此，最高法院 93 年台上字第 992 號判決（參聲證 1-7 號）及 93 年度台上字第 2008 號判決（聲證 1-8）亦均肯認仲裁前之「試行和解」或「第三人調解」，「並非為仲裁契約設定停止條件或額外之程序障礙，以增加契約雙方進入仲裁程序解決爭議之困難，如當事人之一方或雙方認為已無經由此前置程序達成協議之可能，即得將爭議逕付仲裁」，是相對人主張協調程序為本合約仲裁協議之停止條件云云，自無可採。

(八) 又條件者，指法律行為效力的發生或消滅，繫於將來成否之客觀上不確定事實，亦即當事人對意思表示效力所附加之限制。查協調程序僅在提供當事人確定具體爭議，試行和解之機會，而非屬客觀上不確定事實，亦非對意思表示效力所附加之限制，是協調程序自非屬本合約仲裁協議發生效力之停止條件，甚為明確。

(九) 至相對人雖引用部分學者文章（附件 12 號至 13 號）及法院判決，主張仲裁前置程序之性質屬停止條件云云，惟：

1、查相對人所提附件 12 號第 1 至 4 頁「從仲裁案件看情事變更原則與對定型化契約之解釋」乙文，僅係學者整理某一仲裁案件之仲裁判



斷內容，自無任何拘束力，況該案爭議為「未於一定期間內提出異議及仲裁聲請，是否生仲裁契約不成立之效果」，此亦與本件聲請人已遵守本合約第 20.3.1 條所約定必須在爭議事項經協調委員會協調 90 日後仍無法解決，始提付仲裁之情形不同，是該案見解，自與本件爭議無關。

- 2、依相對人所提出附件 12 號第 5 至 7 頁「仲裁法新論」乙書關於「仲裁協議」之內容部分，仲裁前置程序係指在提付仲裁前應先經一定協調之程序，而本件聲請人確已將本件爭議提請協調，僅因協調未能解決，故乃提付仲裁，是聲請人自未違反所謂之仲裁前置程序。
- 3、相對人雖另援引附件 13 號所謂英國學者之見解，惟相對人事實上並未提出該英國學者之見解，聲請人實難判斷其真實性，況按本合約第 21.3 條已明定：「本合約之訂定、修改、效力、履行、解釋及與本合約有關之一切事宜應以中華民國法令為準據法。」（聲證 1），是英國學者之見解，自不得做為本合約履行及解釋之參考。
- 4、又相對人雖引用 84 年台上字第 2570 號及 92 年台上字第 671 號判決，主張仲裁聲請若與仲裁前置程序有違者，即構成仲裁要件之欠缺云云。惟查：

- (1) 有關 84 年台上字第 2570 號判決部分：該案契約係約定：「兩造如對契約條款發生爭議，且不同意建築師之裁決時，得依商務仲裁條例之程序提請仲裁。」故法院認為若當事人就未曾提出請求，且未經建築師裁決之事項提付仲裁，恐有違反仲裁契約之問題。惟聲請人就本件爭議業已提請協調，係因協調未能解決，故乃依約提付仲裁，是本件爭議事實與相對人所引判決完全不同。

有關 92 年台上字第 671 號判決部分：

- a. 聲請人本件已踐行仲裁前之程序，兩造爭議業已確定，是縱依該判決所持見解，聲請人本件仲裁聲請仍未違兩造仲裁協議。
- b. 該案最後經最高法院作成 93 年台上字第 2431 號判決，判定上訴人交通部台灣區國道高速公路局敗訴確定，判決理由為：「……依系爭工程合約一般規範，被上訴人於提付仲裁前，固應先踐履系爭工程合約一般規範第 5.25 節規定之前置程序，惟由兩造先前往來函文係就系爭工程因非可歸責於被上訴人之事由致工期延長，造成被上訴人施工及管理費用增加為爭執以觀，兩造之爭議項目應在於增加施工及管理費用，而非請求補償之細目及金額，故應踐行之仲裁前置程序應已為因工期展延所生增加施工及管理費用等之工期展延補償爭議所涵蓋。……」（聲證 1-38）

(十) 又觀諸雙方就協調委員之選任，亦可證明系爭協調委員會之功能，乃在經由協調，以促使雙方縮小爭議達成共識，而非就爭議作出裁決，是系爭協調委員會自非所謂「第三人裁決」，更不具所謂「準司法機關」之性質：

相對人所推薦之第四屆協調委員中，包括現任高雄市政府法制局長許銘春、高雄市政府捷運工程局前任副局長蔡茂生，而與相對人現有或曾有僱傭關係；又前在進行第一屆協調委員會時，相對人推薦之協調委員，包括相對人當時之副市長鄭文隆，而聲請人推薦者則包括當時之董事長江耀宗；是由雙方就協調委員未約定有應迴避而不應擔任之資格限制，即可證明雙方無意使協調委員會進行所謂「第三人裁決」，是協調委員會更不具所謂「準司法機關」之性質。

(十一) 至相對人復主張仲裁協議不存在云云，實亦不知所云，相對人應具體

說明其究係主張仲裁協議不成立？或主張仲裁協議不生效？以利聲請人答辯。

(十二)承上所述，就系爭爭議，前雖經聲請人依約聲請協調，並經第三屆協調委員會第一次會議(於98年6月11日召開，參聲證1-1)進行協調，惟因雙方就系爭之爭議各有立場，且為完全相反之主張，亦即聲請人請求增加給付款項，惟相對人主張完全不能給付任何款項，致雙方並無任何協調空間，以致始終無法達成共識，且已逾90日仍無法解決，故聲請人依本合約第20.3.1條約定，於99年5月17日提起本件仲裁聲請，自係符合合約之約定。

八、退步言之，縱認本合約之仲裁條款(即第20.3.1條)之約定有不明確之處，惟基於仲裁條款解釋之「善意原則」及「利於有效性原則」，亦應認為本件仲裁協議已成立及生效：

(一)按仲裁條款之解釋應本於善意予以解釋之原則，故如仲裁條款已具備其存在及有效性，且已實質存在，當事人如尚就其形式之存在，爭辯其約定不存在，以排除仲裁程序時，顯非善意的行為，此即我國實務上肯認仲裁條款解釋之「善意原則」。甚者，當事人間如有仲裁之約定，除非雙方間有特別排拒性之文字，在解釋上亦應該作存在性或有效性之認定，此為目前解釋仲裁條款時應予以解釋之「利於有效性原則」，亦早已成為世界各國仲裁實務之通說(參聲證1-35)。學者並進一步申論「當事人只要有仲裁的意思而有最起碼的表示跡象時，就足以認其以為書面的表示。茲舉數例說明之：(1)有仲裁文字的顯現即足．．．(2)當事人表示有可能仲裁者，亦表示有仲裁的意思」(聲證1-36)。

(二)查本件兩造既於本合約第20.3.1條約定：「於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調90日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。」顯見雙方當時

訂約之真意，實以提付仲裁聲請，做為解決本合約所有爭議之方式，此外，本合約就前開仲裁條款，又別無其他特別排拒性之文字，更未約定若兩造未遵守協調委員會之決議而提付仲裁時，仲裁協議失效。準此，若相對人就本件仲裁協議是否成立或生效仍有爭議，惟基於上述「善意原則」及「利於有效性原則」之仲裁法理，仍應解為本件仲裁協議已成立及生效，且未發生失效之情況，聲請人自得提起本件仲裁聲請。

九、至相對人雖主張第三屆協調委員會就機車頭案及9項增辦工程案曾作成程序事項之決議，對於雙方紛爭之化解，裨益甚大云云，惟姑不論該等案件與本件爭議完全無關，況查：

(一) 依討論「機車頭」之協調委員會會議過程可知（聲證1-1，會議紀錄提案一之結論），兩造就該爭議並無太大歧見，故經由一次協調委員會議即已解決，且協調委員事實上係做成實體決議認定該案符合合約約定之除外情事，是相對人主張協調委員做成程序事項之決議云云，顯非事實。

(二) 又就「9項增辦工程案」，兩造均同意屬於工作範圍變更，僅係無法完成議價，故協調委員會乃於98年12月2日第三屆第三次會議，建議兩造各提報鑑定機構予協調委員會以進行鑑價；是協調委員會所做之決議，亦顯非單純之「請兩造再行協商」之程序建議。而在第三屆協調委員會第三次會議後，兩造曾進行數次協商會議，並於99年2月2日選定鑑定單位，是「9項增辦工程案」之爭議顯然已可經由兩造協調解決之，且兩造亦有意願透過協調解決之，而與本件爭議始終無法經由兩造協商解決不同。

十、至相對人雖又指稱，於停止仲裁期間進行之第四屆協調委員會之協調，聲請人似無誠意進行協調，違反系爭合約協調機制云云；純屬不實臆測指摘，特此澄清如下：

- (一) 如前所述，本合約第 20.3.1 條約定協調期間 90 日應以聲請人以書面請求協調之日即 97 年 5 月 22 日起算，至遲亦應以第三屆協調委員會於 98 年 6 月 11 日召開第一次會議時起算，惟經 90 天之協調期間（即 98 年 9 月 9 日屆至）仍無法解決兩造之爭議。斯時，聲請人雖已得依約提付仲裁，然聲請人並未立即提送仲裁，仍基於誠信與相對人繼續努力試著儘量透過協調解決彼此爭議。然兩造雖經多次協商溝通並進行協調程序，惟因雙方歧見過大，無法透過協調程序解迅速決爭議。而聲請人之財務壓力與日俱增，實已無法再毫無止盡地拖延爭議未決。因此，聲請人迫於無奈方於 99 年 5 月 17 日依約提出本件仲裁聲請，以期兩造爭議得以儘速獲得適切之解決。
- (二) 於聲請人提出仲裁聲請後，相對人即希望聲請人同意雙方合意停止仲裁程序，再次嘗試協調解決爭議（聲請人仍主張前於 99 年 5 月 17 日提起本件仲裁聲請時，兩造間之仲裁協議已成立且生效，不因嗣後同意另行調解，而有任何之影響），而聲請人亦本於雙方間之合作夥伴關係，同意本件仲裁程序自 100 年 2 月 24 日開始停止，隨後並組成第四屆調解委員會進行協調，惟歷經 8 個月之協調，雙方卻仍無法解決彼此爭議，致使聲請人不得不聲請續行仲裁程序，以求爭議能夠儘速獲得解決。由此可知，聲請人均係秉持誠心誠意進行協調，否則，聲請人又何需同意停止仲裁程序再次進行協調？
- (三) 至相對人雖截取雙方停止本件仲裁程序進行第四屆協調委員會協調之過程中，於 100 年 6 月 30 日由聲請人與各統包商召開「仲裁程序暫停及後續付款時程等說明會」會議記錄之片段內容，即據以指稱聲請人無誠意進行協調，違反系爭合約協調機制云云；惟查，該次會議係因各統包商請求聲請人給付物調款，嗣經聲請人多次協商溝通後，各統包商方同意暫不向聲請人提出請求，俟聲請人與相對人間之仲裁完成後再為處

理。然因相對人要求聲請人先停止仲裁程序再行協調，統包商認為聲請人拖延仲裁進行，損及統包商之權益，且因統包商亦曾多次強烈表達，希望能夠出席本件兩造間再行協調之程序，惟因相對人拒絕統包商之參與，以致各統包商對聲請人產生諸多之誤解與不滿，進而迫使聲請人必須召開會議向各統包商進行說明，並需向統包商陳明聲請人進行協調不會損及其相關權益，此觀諸該次會議記錄統包商之發言內容即明。由此可知，聲請人除需承受來自相對人之壓力外，亦須面對統包商所給予之壓力。迺相對人竟片段截取會議紀錄內容，即指摘聲請人無誠意協調，違反合約協調機制云云，實屬不實之指摘，要無可採。

- (四) 另相對人雖又以第四屆協調委員會對於兩造間其中一項爭議之表決情形，據以指摘聲請人企圖影響委員中立之嫌云云。惟查，協調委員對於兩造爭議之協調，應係秉其專業及自由心證提出協調意見，並非兩造所得干預，是兩造實不應以委員係何方推薦就有何特定立場之揣測。再者，於第四屆協調委員會之協調過程中，協調委員會委員之內部討論本不應記錄或提供給兩造，就此，聲請人雖曾反對就委員會內部之討論製作筆錄，然相對人卻堅持必須作成逐字筆錄（由相對人捷運局製作），如此之作法對於雙方之協調究竟有何促進之益處？其用意為何？實令人不解。茲相對人於本件仲裁援引該等委員會內部表決之情形，指摘聲請人有企圖影響委員中立之嫌云云，聲請人認均非事實。抑有進者，經聲請人建議後，協調委員亦認為委員會內部討論之紀錄，原則上不提供給雙方，且嗣後相對人在寄送第四屆第七次協調委員會紀錄時，亦未提供委員會內部討論之紀錄，是聲請人完全無法知悉該次委員會內部討論；惟相對人卻因其主導會議紀錄之製作，除對該次內部討論全程錄音外，更製作其逐字稿於雙方另案仲裁程序中提出，聲請人就此甚感遺憾。
- (五) 此外，相對人雖另指稱，有關100年10月11日召開第四屆第七次協調

委員會，聲請人所推薦之3名委員均未出席，致出席委員人數不足無法進行爭議事項協調，縱使形式上均有正當理由，惟難免啟人聲請人有運作其推薦委員出席與否之想云云。惟查，如委員會因人數不足無法進行協調，另定協調會議時間，即可再行協調，是此，兩造又有何運作委員出席與否之問題？另仲裁本為本合約所約定之爭議解決機制，且聲請人於99年5月17日即已合法提出仲裁聲請，而第四屆調解委員會則係雙方另行同意停止仲裁程序再行協調之程序，是此，聲請人何來相對人所稱惡意使條件成就之問題？實令人費解。

(六) 基上所述，相對人以其臆測之詞，即指摘聲請人漠視協調機制及企圖影響委員中立，並據以主張聲請人惡意使其條件成就（按聲請人仍主張本合約之仲裁協議並無相對人所稱之停止條件，已如前述），故仲裁協議未生效云云，實屬荒謬，要無可取。

十一、相對人主張本件並非依法得由兩造和解，欠缺仲裁容許性云云，並無理由：

(一) 本件仲裁所涉爭議，為相對人得處分之財產上權利：

聲請人本件聲請仲裁之事項，係因本合約所生相對人應給付一定金額之私權爭議，與國家高權行使之公法事項無關。就此金錢債權，相對人本於契約當事人之地位自有處分權能（詳後），與行政院是否核定經費或相對人是否編列預算均無關。

(二) 兩造就本合約第4.2條「工作範圍變更」之爭議，係屬私權爭執，且屬相對人有處分權甚或得和解協議之事項：

按本合約第4.2條「工作範圍變更」明定：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之。但雙方應就變更後之權利義務進行協議，如協議不成，則依本合約第二十章提送協調委員會處理。」另本合約第20章「爭議處理」，復約定協調不成後，仲裁為解決兩造爭議之最終方式，是兩造就系爭「工作範圍變更」之爭議，自係

屬私權爭執，且已有仲裁協議。至相對人所述經費及預算問題，僅係其內部程序問題，並不因此導致本件仲裁標的欠缺仲裁容許性。況按上開合約第 4.2 條之約定，即可知就工作範圍變更之權利義務，係由雙方進行協議，是此，已足以證明有關合約第 4.2 條之爭議係屬得和解之事項，而有仲裁之容許性。

(三) 相對人主張本件爭議應經協調程序解決云云，即可證明相對人對系爭金錢債權爭議有處分權且非公法事項：

相對人一方面雖主張本件爭議欠缺仲裁容許性，惟其另一方面卻主張本件爭議應交由協調委員會協調，且兩造均應遵守協調委員會之決議。若此，則當協調委員會決議相對人應立即給付聲請人一定之金額且該金額超過行政院原核定經費時，相對人自應遵守協調委員會之決議立即給付聲請人該金額，而若相對人需待編列預算始有款項可給付聲請人時，相對人自應負擔遲延責任；此與本件爭議若經仲裁判斷命相對人應給付一定之金額時，可能發生之情形完全相同。是由相對人主張本件爭議應交由協調委員會協調，即可證明相對人亦認為本件仲裁所涉爭議，為相對人得處分之財產上權利且非公法事項，若非如此，相對人又如何能與聲請人進行協議或協調？

(四) 相對人主張其在本合約政府投資範圍 1047.7 億元內有處分權，但超過 1047.7 億元外之部分並無處分權，故本件不具仲裁容許性云云，實非可採，蓋以：。

1、按依本合約附件 B2.1 「工程經費表」第 2 項：「…除本合約第 2.4 條及第 4.2 條之規定外，政府投資範圍工程經費之總金額應以新台幣 104,770,000,000 元為限，不予增減。」之約定，可知兩造對於本合約政府投資範圍工程經費顯然已可預見仍可能發生超過 1047.7 億元之情況。



- 2、依本合約附件 B2.1 「工程經費表」之上開約定，並佐以本合約第 4.2 條約定之內容，均未規定若政府投資範圍工程經費超過 1047.7 億元時，則必須報請中央編列預算始可進行協議或協調。亦即，本合約無論於附件 B2.1 「工程經費表」，抑或本合約 4.2 條中，均未規定在政府投資範圍工程經費超過 1047.7 億元時，必須先須報請中央編列預算始可進行協議或協調，是相對人主張其就本合約政府投資範圍超過 1047.7 億元外之部分無處分權，不具仲裁容許性云云，與契約約定不符，自非可採。又本件若依相對人之主張，就工作範圍變更所增加之工作經費若逾 1047.7 億元，在爭議處理程序（包括協調及仲裁）進行前須先經預算程序，則試問相對人如不經爭議處理程序，將如何報請決定預算之金額？是其主張之不合理，至為明顯。
- 3、又觀諸本合約第 20 章爭議處理之規定，就兩造履行本合約所生之爭議，無論依本合約第 20.1.1 條協商、第 20.1.2 條磋商、第 20.2 條協調，以及第 20.3 條仲裁，均未限制政府投資範圍工程經費超過 1047.7 億元時，必須先須報請中央編列預算，始可進行協商、磋商或協調，故相對人上開主張，與本合約約定不符。
- 4、況且，有關仲裁容許性之問題，係指仲裁法第 1 條第 2 項：「前項爭議，以依法得和解者為限」而言，因此，有無仲裁容許性應視仲裁請求爭議項目，其性質上是否係雙方得和解者，至相對人主張其就本合約政府投資範圍超過 1047.7 億元外之部分並無處分權云云，實與仲裁容許性之問題無涉。又由本合約第 20.3 條有關仲裁協議之約定，可知本件兩造間仲裁協議並無限制不得就政府投資範圍超過 1047.7 億元之部分進行仲裁，且本件仲裁各項爭議之本質，均係涉及本合約政府投資範圍工程應否增加費用，為兩造間有關工

程費用給付之私權爭議，自當屬係依法得和解者。再者，對於本件仲裁各項請求，相對人多次主張可繼續嘗試依本合約第 20 章協商或協調，是相對人自亦係認為本件仲裁爭議之本質係依法得和解者，故其主張本件不具仲裁容許性，顯有矛盾，要非可採。

5、另觀諸一般政府採購之公共工程案件中，在契約訂有仲裁協議條款情況下，就契約執行過程因變更設計致超過預算之部分，雙方均仍得以進行仲裁以確認或請求給付變更追加金額；至於，就超過預算之部分，亦僅係行政機關事後循政府相關預算規定編列預算以為給付之問題，尚不得逕認以機關必須先行編列預算為理由，逕認該變更爭議不具仲裁容許性。

6、再按，辦理強制執行事件應行注意事項第 65-1 條第 3 項明定：「債務人為政府機關或其他公法人時，如其應給付之金錢，不在原列預算項目範圍內，應由該機關於原列預算內之預備金項下支付或另行辦理預算法案撥付。」是依此規定即可推知，在債務人為政府機關而無預算可給付金錢時，事實上並不影響執行名義之作成（即法院仍可作成確定判決，仲裁庭亦可作成仲裁判斷），僅在嗣後債權人聲請強制執行時，政府機關應另行辦理預算法案撥付。是就本件爭議所涉金錢給付，相對人如無預算可給付時，自應依法「另行辦理預算法案撥付」，此不影響本件仲裁容許性，亦不影響仲裁判斷之作成或聲請人將來聲請強制執行之權利。

(五) 相對人雖又主張依本合約第 9.5 條：「本計畫政府投資額度之經費，如因政府預算審議未獲通過或經部分刪減時，經甲方通知，乙方應無條件不予執行或配合修訂。」之約定，聲請人須配合其預算審議云云，惟查：

1、承上所述，本合約附件 B2.1 僅約定：「……除本合約第 2.4 條及第 4.2 條之規定外，政府投資範圍工程經費之總金額應以新台幣

104,770,000,000 元為限……」，而未約定須以預算審議通過為前提，是相對人負有給付因工作範圍變更所增加款項之契約義務，自與政府預算審議無關；相對人所述顯與合約約定不符。

2、又本合約第 9.5 條之適用，係在發生「本計畫政府投資額度之經費，如因政府預算審議未獲通過或經部分刪減」之情形時，此時，相對人會要求聲請人全部或部分不執行本合約之工作，或要求聲請人配合修訂工作範圍，惟本合約工作已全部完成，而無相對人要求不予執行或配合修訂之情形，是有關係爭物調款之給付，自與本合約第 9.5 條之約定無關。

(六) 相對人雖舉 94 年度台上字第 994 號判決，主張公法事項不具仲裁容許性云云，惟查：由於 94 年度台上字第 994 號判決所涉之仲裁判斷，係以日本瓦斯協會之簡稱所定之檢查方式，為該案所爭議之三座儲槽之檢查基準，顯與我國勞工安全法令所定之安全標準有違，故法院認為該仲裁判斷所涉之爭議不具仲裁容許性。此與本件已於契約第 20 章約定有仲裁條款，且本件爭議性質為金錢給付之爭議完全不同，自不能為本件之參考。

(七) 相對人雖又主張聲請人興建本計畫路網，非屬受相對人之委任指示或定作所為，惟查，本計畫路網雖採民間參與方式興建營運，但極大之部分係由相對人出資，相對人並參與興建工程之招標程序，且相對人得變更乙方工作範圍，聲請人僅得依其指示辦理，是相對人所述，並非事實。

(八) 相對人復引用大眾捷運法等規定以為主張，惟該等法令僅係規範政府應如何辦理大眾捷運建設之相關事宜，此與聲請人完全無關，且相對人所述之財務計畫更非兩造間之契約文件。是縱相對人須經行政院核定經費後，始能依預算程序辦理，惟此僅係相對人在辦理高雄捷運建設前，其預算應如何籌措之問題，而與聲請人完全無關，更不影響聲請人依約依

法得請求相對人給付物調款及依本合約第 4.2 條及本合約附件 B2.1 工程經費表請求之權利。

(九) 相對人復引用大眾捷運法等規定以為主張，惟該等法令僅係規範政府應如何辦理大眾捷運建設之相關事宜，此與聲請人完全無關，且相對人所述之財務計畫更非兩造間之契約文件。是縱相對人須經行政院核定經費後，始能依預算程序辦理，惟此僅係相對人在辦理高雄捷運建設前，其預算應如何籌措之問題，而與聲請人完全無關，更不影響聲請人依約依法得請求相對人給付物調款及依本合約第 4.2 條及本合約附件 B2.1 工程經費表請求之權利。

(十) 相對人另主張其簽訂本合約來自獎參條例之授權，受法律優位原則之拘束云云；惟兩造既已簽訂本合約，則依契約自由原則，兩造間之權利義務，自受合約相關約定之拘束，此與所謂法律優位原則無關。至相對人雖又主張行政院核定財務計畫之行為，應為「形成私法關係的行政處分」云云，惟姑不論聲請人否認該行為屬行政處分，況若其屬行政處分，亦應存在行政院與相對人間，則相對人是否係主張其與行政院間形成私法關係？

十二、未查，兩造間基於同一契約關係發生給付物調款爭議，現正進行 99 年仲雄聲義字第 9 號仲裁事件，相對人於該事件中亦主張：(一)聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法生效，及(二)聲請人所請求之金額超過行政院原核定經費，故無仲裁容許性（聲請人均否認之），並請求仲裁庭作成中間判斷。案經該案仲裁庭審理後，已作成仲裁中間判斷書，其主文為：「本案雙方當事人間有仲裁協議，仲裁協議已生效，聲請人得提起仲裁。相對人之抗辯駁回。」(參聲證 1-40)，此可供 鈞庭參考，避免不同仲裁庭間為相矛盾之認定。聲請人並簡述仲裁判斷之理由如下：

(一) 雙方有書面仲裁協議存在。

(二) 聲請人有踐行仲裁前置程序：

依本合約第 20.3.1 條：「於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調 90 日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。」及本合約協調委員會組織章程第 4 條：「本委員會依任一合約當事人之書面請求並載明須協調事項，召開會議。」之約定，本合約第 20.3.1 條所約定之 90 日係自協調委員會討論爭議當日起算。(聲請人於 98 年 6 月 2 日將本件爭議依約聲請協調，並經協調委員會於 98 年 6 月 11 日召開第三屆第一次會議進行協調，惟雙方就系爭爭議，因各有立場，始終無法達成共識，以致經協調委員會協調 90 日後仍無法解決爭議，故聲請人於 99 年 5 月 13 日提起本件仲裁聲請，符合本合約之約定。)

(三) 至於相對人主張所謂未竟協調程序並充分發揮協調功能之前不得提付仲裁云云，並非契約文字，且無法從契約條文中得出此種解讀。相對人此種主張無契約上依據。

貳、實體部份：

(壹) 「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案興建營運合約」(下稱「本合約」)之性質

一、高雄捷運執行「獎勵民間參與交通建設條例」(下稱「獎參條例」)民間參與之架構及本合約之特性，說明如下：

(一) 法源依據為獎參條例：

- 1、依本合約第 1.2.2 條第 2 項之約定：「本合約應適用獎參條例等相關法令，但促參法之規定較有利於乙方者，依法適用之。」(參聲證 1)
- 2、獎參條例第 6 條規定：「本條例適用之對象，以民間機構依下列方式之一參與前條交通建設為限：一、由政府規劃之交通建設計畫，

經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。」

- 3、獎參條例第 25 條第 1 項規定：「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。」同條第 3 項則規定：「第一項補貼利息及投資建設，由主管機關編列預算為之。」
- 4、是依上開規定，本計畫路網由政府即相對人投資部分所需之建設成本（包括本合約第 4.2 條工作範圍變更所需增加之費用及依合約約定須給付之物價指數調整款等），均應由主管機關編列預算支應。

(二) 本計畫路網採獎參條例民間參與之大事紀要及執行方式架構：

關於本計畫路網採獎參條例民間參與之大事紀要及執行方式架構部分，請參聲請人「高雄捷運執行獎參條例民間參與之架構說明」第 5 至 10 頁（附件 1），茲併補充說明如下：

- 1、就本計畫路網，政府原擬採用傳統政府採購方式辦理，並已於 84 年 8 月 15 日核定總建設經費為 1,952 億元，惟其後相對人依行政院之函示，於 87 年 9 月 11 日決定改採民間參與之方式進行，且相對人嗣後亦依此方式進行本計畫，並於 90 年 1 月 12 日與聲請人簽訂本合約。
- 2、由於本計畫未具完全之自償能力，故就非自償部分係由相對人投資興建。依本合約附件 B2.1「工程經費表」所載，相對人投資範圍工程經費為 1,047.7 億元，包括所有之土建工程及大部分之機電工程（包括電扶梯、電梯、場站及路線環控系統、場站及路線水電設備）；至聲請人投資金額則為 304 億 9,378 萬 8,000 元，包括捷運機電系統及機廠設備（聲證 1-2）。又為進行本計畫路網，相對人除

須依約支出政府投資範圍之工程經費外，亦須支出其他政府辦理事項所需之費用（例如：用地取得及拆遷補償費等），就此部分之預算金額為 370 億元。以上三者合計為 1,722.6 億元，此較政府於 84 年間原擬採用傳統政府採購方式所編列之建設經費 1,952 億元，減少 229.4 億元。

(三) 本計畫路網有關政府投資部分係採 BTO 模式，於興建完成後即由相對人取得所有權，其執行方式實與傳統政府採購工程並無不同：

1、有關本計畫路網辦理興建工程與高鐵興建工程、傳統政府採購工程之差異性比較，請參見聲請人「高雄捷運執行獎參條例民間參與之架構說明」第 11 至 25 頁（參附件 1）。

2、本計畫路網大部分，尤其是土建部分係由政府投資：

兩造於 90 年 1 月 12 日簽訂本件合約，由聲請人負責本計畫路網之興建及營運，而兩造當時即考量因本計劃之自償率偏低，故雖由聲請人參與投資以興建及營運高雄捷運系統，惟極大部分之興工程款則係由相對人所投資，合計相對人依約之投資範圍工程經費為 1,047.7 億元，其中，包括所有之土建工程及大部分之機電工程（包括電扶梯、電梯、場站及路線環控系統、場站及路線水電設備）；至聲請人投資金額則為 304 億 9,378 萬 8,000 元，包括捷運機電系統及機廠設備（聲證 1-2）。是依本合約約定之精神及意旨可知，除部分之捷運機電系統及機廠設備外，其餘本計畫路網之工程，事實上均係由相對人投資興建，故本合約與完全由民間機構投資興建之 BOT 合約並不相同。

3、有關政府投資範圍之工程，係由相對人先取得所有權，再交由聲請人使用，且聲請人並須支付權利金以為使用之對價：

(1) 按依本合約第 9.6 條約定：「就『政府投資範圍』之工程，可認

定為動產之部分，於依本章規定勘驗合格付款之同時，乙方應交付甲方並使之取得所有權；而不動產部分，乙方同意其施作之工作，不論已否完工或付款，均由甲方取得其所有權，……」及第 9.7 條約定：「甲方依本合約第 9.6 條規定取得工程項目產權同時，隨即授與乙方使用權，並將該工程項目依產權取得當時情況，交乙方使用，以進行後續工程施工及日後營運之用，乙方不得以任何理由拒絕。」（參聲證 1）可知，有關政府投資範圍之工程係由相對人先取得所有權，再交由聲請人使用，故就政府投資範圍部分，可知應係屬 BTO 之性質，即由相對人投資興建，並由其取得產權。

- (2) 次按，本合約第 14.1 條「權利金」約定：「除『乙方投資範圍』由乙方出資外，乙方依本章之規定支付甲方新台幣壹佰壹拾億元，作為乙方於特許期間內取得興建營運本計畫路網捷運系統，暨依照開發合約進行開發使用權利之對價，該對價已包含乙方就捷運相關建物以及路線、場站及其他不屬開發土地以外基地所應支付予甲方之租金在內。」（參聲證 1）是可知，聲請人使用相對人投資範圍之建物及設備，須支付權利金以為使用之對價。由此益徵，有關甲方投資範圍之工程，實質上與政府工程採購之性質無異。

#### 4、相對人參與興建工程之招標程序：

在一般之 BOT 合約中，就興建工程之招標及發包，均係由民間機構自行負責，惟本合約之部分土建工程係採公開招標，並由相對人指定超過半數之成員組成評決小組辦理：

- (1) 本合約第 8.1.7 條約定：「乙方（即聲請人）於本計畫第二階段所提出之『徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網



建設案』報價書中要求『政府投資額度』項目金額減去新臺幣陸佰億元之差額，乙方同意以本合約工程經費表中至少與該差額等值之『工程項目』（成本中心）依本合約第 8.1.8 條之方式執行」（聲證 1）。

(2) 本合約第 8.1.8 條約定：「公開之招標作業乙方應配合評決小組依本合約附件 C1.2 之規定，自行辦理興建階段公開之招標作業。評決小組成員共 5 至 7 人由雙方共同組成，其中甲方指定之成員應超過半數」（參聲證 1）。

(3) 本合約附件 C1.2 訂有「公開招標之作業程序」（聲證 1-111）。

(4) 依上述約定可知，兩造間所簽之興建營運合約係明顯不同於由民間機構自行負責興建工程招標之 BOT 合約，且相對人就本合約之部分土建工程，甚係要求採公開招標，並以由其指定超過半數成員組成評決小組之方式，參與興建工程之招標程序。

#### 5、相對人得指示變更工作範圍：

(1) 在一般之 BOT 合約中，工作範圍之變更，必須經雙方協議後始得變更之。惟本合約第 4.2 條則約定：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之。…」（參聲證 1）亦即相對人得指示聲請人變更工作範圍，此與一般 BOT 合約須經雙方協議始能變更之約定不同（例如：臺灣南北高速鐵路興建營運合約第 3.3 條即明定：「本合約所載之工作範圍，得經甲乙雙方協議而變更之。」）。另對照「採購契約要項」第 20 條第 1 項規定：「機關於必要時得於契約所約定之範圍內通知廠商變更契約。除契約另有規定外，廠商於接獲通知後應向機關提出契約標的、價金、履約期限、付款期程或其他契約內容須變更之相關文件。」（聲證 1-112）及行政院公共工程委員

會所頒布之「統包工程採購契約範本」第 21 條第 2 項約定：「機關於必要時得於契約所約定之範圍內通知廠商變更契約（含新增項目），廠商於接獲通知後應向機關提出契約標的、價金、履約期限、付款期程或其他契約內容須變更之相關文件。契約價金之變更，其底價依採購法第 46 條第 1 項之規定。」（參聲證 1-113）可知，本合約第 4.2 條係採類同於政府工程採購契約之約定。由此亦可徵，本合約關於政府投資範圍之工程部分，實質上等同於政府工程採購契約之性質。

(2) 在本合約履行過程中，相對人事實上曾多次指示變更工作範圍，並就增作及減作部分，分別依本合約第 4.2 條約定辦理增減帳（詳後）。

#### 6、就興建工程之工程款訂有物價指數調整之機制：

由於本計畫路網之極大部分係由相對人投資興建，並考量興建期間物價上漲之風險應由相對人及民間機構共同承擔，故相對人於本計畫路網投標階段之「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知修訂與補充資料及補充規定」中就「興建營運合約」草案重要原則即明確約定，針對政府投資範圍，「特許公司於報價時得考慮物價指數之調整，當物價指數之變動累積超過 5% 時，則超過部分得依合約規定調整之，……」（參聲證 1-114；第 3.2 條第 1 項）；聲請人投標時提出之投資計畫書亦說明：「物價上漲超過 5% 以上部分係由政府補助」（參聲證 1-115）；而本合約嗣後乃據此訂有第 9.4.3 條「物價指數之調整」之約定（參聲證 1）。此與一般 BOT 合約（例如臺灣高速鐵路興建營運合約）係由民間機構承擔興建期間所有物價漲跌之風險，迥然不同。

#### 7、末查，監察院調查高雄捷運案時曾向相對人詢問：「本案 貴府於

86 年間函報中央擬採 BT 方式辦理，但行政院於 87 年 6 月 17 日及 8 月 25 日兩度函請儘量以 BOT 方式辦理，然後續實際興辦模式，究屬 BTO 還是 BOT？是否符合行政院 BOT 政策初衷（高鐵及機場捷運案例政府零出資）？」就此，相對人則清楚答覆：「二、…本案政府投資部分係於新建完成後即由政府取得所有權，係屬 BTO 方式；民間投資部分則於營運期間屆滿後始移轉所有權於政府，則屬 BOT 方式。三、行政院雖指示本案盡量以『BOT』方式辦理，但察其原意，應指本案應儘量以『民間參與』方式辦理，以減輕政府之財政負擔，而非指本案僅限以『BOT』方式辦理而不得兼採『BTO』模式，否則本案政府投資部分須俟營運期間屆滿後政府始能取得所有權，對於政府而言反較不利。…」(參聲證 1-116) 足見本計畫路網有關政府投資部分確實係採 BTO 模式執行。也因為如此，本件雙方於本合約約定，政府投資範圍之興建工程計價款及物價指數調整款，係由相對人負責，而聲請人依約所完成政府投資範圍之工程，包括動產與不動產，其產權均屬相對人所有（本合約第 9.6 條），聲請人依約僅有使用權，並無所有權；且相對人並參與招標作業（本合約第 8.1.8 條）、設計程序（本合約第 8.2 條）及施工中之查核、監督、驗證及認證等（本合約第 10.1 條）；甚者，本合約復訂定第 4.2 條：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之。但雙方應就變更後之權利義務進行協議，……」有關工作範圍變更之條款（參聲證 1）。凡此均在在顯示，本計畫路網關於政府投資部分之執行，實與傳統政府採購工程並無不同。基此，本件自應以前述之契約架構與特性，作為本合約相關條款解釋與適用之基準，方符合兩造訂約之本意。

(貳) 有關本合約原工作範圍及第 4.2 條「工作範圍變更」之解釋與適用：

一、有關本合約約定之原工作範圍、本合約第4.2條「工作範圍變更」之解釋與適用，以及本合約有關政府投資範圍之工程（原合約政府投資1047.7億元部分）具有BOT之性質之說明，請詳參聲請人101/3/12仲裁補充理由(八)書（補充完整版）—4.2條工作範圍變更適用之說明。

(一) 契約文字之解釋應探求當事人之真意以為決定：

本件有關本合約第4.2條之適用及解釋，兩造間既有不同之主張及解釋，則依民法第98條之規定，解釋契約，即應探求當事人真意，且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：

1、民法規定：民法第98條規定：「解釋意思表示，應探求當事人之真意，不得拘泥於所用之辭句。」

2、最高法院見解：(聲證0-1)

(1) 19年上字第58號判例：「解釋當事人之契約，應於文義上及論理上詳為推求，不得拘泥字面，致失當時立約之真意。」

(2) 19年上字第453號判例：「契約應以當事人立約當時之真意為準，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。」

(3) 39年台上字第1053號判例：「解釋當事人之契約，應以當事人立約當時之真意為準，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。」

(4) 79年台上字第1778號判決：「解釋契約，應探求當事人立約時之真意，而探求當事人之真意，本應通觀契約全文，並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等作全般之觀察。」

(5) 85年台上字第517號判決：「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。」

- (6) 本件兩造間對於聲請人於興建營運合約下之原工作範圍以及對於合約第 4.2 條「工作範圍變更」之約定，究應如何解釋與適用，既有爭執，則依上開民法第 98 條規定及最高法院之見解，自應從興建營運合約議約之過程，並斟酌訂立契約當時及過去履約之事實暨雙方交易上之習慣，依誠信原則，從契約之主要目的，及經濟價值作全盤之觀察，以探求當事人真意。

(二) 有關本合約之合約範圍以及聲請人在本合約下之工作範圍

依本合約之下列約定，可明確知悉聲請人在本合約下之合約範圍與工作範圍：

- 1、本合約第 1.1.1 條合約範圍：「包括高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網路權範圍內之路線、場、站及其相關附屬設施、經營附屬事業等之興建、營運及移轉。」
- 2、本合約第 4.1 條乙方工作範圍  
第 4.1.2 條乙方工作範圍之內容「乙方工作範圍」分為興建範圍及營運範圍
  1. 興建範圍可分為「乙方投資範圍」及「政府投資範圍」，詳如本合約附件 B2.1。……
- 3、本合約附件 B2.1 工程經費表：
  - (1) 本表所載之各「工程項目」之「工程經費」係指各該工程項目全部完成之金額。
  - (2) 工程經費表中政府投資範圍之工程項目（成本中心）係乙方

依據本合約第 1.1.2 條之 3、4、5 合約文件及參考甲方所提供之規劃設計成果而編列，其中車站及路線里程係以上行軌為里程計算依據（包含上、下行軌所有之工作內容）。乙方得於簽約後依本合約附件 C3 提送文件之結果作必要之修正（含各工程項目經費詳細表），但以修正一次為限，其修正之結果應經甲方書面同意後據以執行。除本合約第 2.4 條及第 4.2 條之規定外，政府投資範圍之工程經費之總金額應以新台幣 104,770,000,000 元為限，不予增減。

代碼	工程項目 (成本中心)	政府投資範圍工 程經費	民間投資範圍工程 經費	備註
	合計(單位:千 元)	104,770,000	30,493,788	

#### 4、本合約第八章興建

##### (1) 第 8.1.1 條基本原則

- ① 乙方應依本合約在路權範圍內，進行路線、場、站及其相關附屬設施之設計及施工。……
- ② 乙方應依本合約之要求事項及審核、備查流程，據以辦理規劃、設計及施工。

##### (2) 第 8.1.5 條設計與施工之責任

本合約興建範圍內各項工程之設計、施工，不論由乙方自行辦理，或委由顧問機構、承包商辦理，均由乙方負全部責任。

##### (3) 第 8.2.3 條功能設計及規範

乙方應擬定功能設計、工程範圍、設計範圍及施工規範…。功能設計及規範…須經甲方之核可。相關設計文件提送之要求詳本合約附件 C3-3。

(4) 第 8.2.4 條細部設計

乙方應依據甲方核可之功能設計及規範執行細部設計。

(5) 第 8.9 條修改路權範圍

本合約之路權範圍原則不得修改，如甲方於簽約後有修改路權範圍之必要時，其用地交付時程及其他相關事宜，應由雙方另行協商之。

5、由上開約條文之約定，並依本合約文件之文義及體系解釋，可知有關本合約工作範圍之界定，應以本合約第 1.1.1 條、第 4.1.2 條、第 8.1.1 條、第 8.2.3 條、第 8.2.4 條、附件 C3.3 之「功能設計」

(即基本設計(0 版)) 及附件 B2.1 「工程經費表」為認定之準據：

- (1) 依本合約第 1.1.1 條：「合約範圍包括高雄都會區大眾捷運系統紅橋路線網圖『路權範圍內』之路線、場、站及其相關附屬設施經營附屬事業等之興建、營運及移轉」以及第 8.1.1 條：「乙方應依本合約在路權範圍內，進行路線、場、站及其相關附屬設施之設計及施工。…」之約定。可知，本合約之工作範圍，限於紅橋路線網圖「路權範圍內」，故有關相對人指示施作「路權範圍外」之部分，自非屬本合約約定之工作範圍，而屬工作範圍變更。事實上，相對人於歷次功能設計審查意見中，亦已明確認為路權如有變動，即應辦理功能設計之變更(附件 1)，且依本合約第 8.9 條之約定，本合約之路權範圍原則不得修改，如相對人於簽約後有修改路權範圍之必要時，其相關事宜(包括相關權利義務之調整)，應由雙方另行協商之。
- (2) 又由本合約第四章乙方工作範圍第 4.1.2 條之約定，可知乙方興建範圍可區分為「乙方投資範圍」及「政府投資範圍」，其詳細項目約定於附件 B2.1 「工程經費表」。是有關聲請人於

本合約下之工作範圍，合約第 4.1.2 條已明文詳如本合約附件 B2.1 之工程經費表，其合約約定之文義至為明確，要不容相對人任予否認。而附件 B2.1 「工程經費表」第 2 項約定：「工程經費表中政府投資範圍之工程項目係乙方依據本合約第 1.1.2 條之 3、4、5 合約文件及參考甲方所提供之規劃設計而編列……」。聲請人籌備處進入第二階段(入圍申請人階段)即依上述第 1.1.2 條之 5 之文件，即「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知修定與補充資料及補充規定附件」(88.11.30) (聲證 0-2 號)，並依照相對人所提供之文件資料，請中興工程顧問公司參照當時台北捷運站體減體減量規劃設計出「橘紅線工程圖說」上、中、下，共三冊(聲證 0-3 號)，並據以計算數量及金額，製定投資計畫書之「工程經費表」(政府投資 1047.7 億)後(聲證 0-4 號)，一併提送相對人相對人捷運局進行審查。

- (3) 聲請人經審查為最優申請人後，雙方於 90 年 1 月 12 日簽訂本合約，隨後聲請人即依本合約第 8.2.3 條、第 8.2.4 條及附件 C3 之約定，委請基本設計顧問依相對人捷運局所制定之綱要性設計及施工規範，於 1047.7 億元工程經費限度內備置功能設計文件(土建及車站工程設計規範(含水電環控)、土建工程施工規範、土建工程功能設計標準圖、各區段標土建暨水電環工程功能設計圖等)。上開文件於 91 年 6 月間至 91 年 11 月間陸續經相對人捷運局核定(即為基設 0 版)。(參聲證 0-5 及附件 1)
- (4) 有關聲請人依本合約第 8.2.3 條所提送予相對人核可之功能設計，聲請人於相關來往函件或相關文件有稱之為基本設計



者，但有關功能設計即係基本設計，相對人對此已無爭執，此有相對人於本合約另件爭議之仲裁事件中之如下陳述：「姚主仲：…在補充之前我先請教一下有一些問題，因為名稱上不太確定，請各位翻到契約的第 8.2.3 條，第 8.2.3 條這個指的是功能設計及規範，這上面講的應該是說乙方要擬定功能設計、工程範圍設計規範及施工規範等等，然後需經甲方核可。剛剛聲請人所講的基本設計指的就是這個嗎？聲代李：對，就是我們的稱呼，自己內部的稱呼都是用基本設計，但是在合約上面，合約的文字第 8.2.3 條確實講的就是功能設計。姚主仲：有關這個部份相對人有沒有意見？相代陳：沒有，我們書狀其實就功能設計後面也有(基本設計)，因為我們也瞭解聲請人他們都是稱之為基本設計。姚主仲：OK，所以雙方對於說基本設計就是功能設計，這個兩個名詞認為是一樣的，都沒有意見。…」(聲證 0-6 號)可資證明。甚者，相對人於本合約另件爭議之仲裁事件中，更進一步認為聲請人所提送之基本設計較所謂之功能設計更為詳細(聲證 0-7 號)，由是可知，相對人主張基本設計非如細部設計詳細，不可能據此認定工作範圍云云，自無足採。況且，有關細部設計係聲請人與各統包商間確定工作範圍之文件，其與兩造間之工作範圍本屬有間，相對人就此顯有誤解。

- (5) 依附件 B2.1 後段規定：「乙方得於簽約後依本合約附件 C3 提送文件之結果作必要之修正(含各工程項目經費詳細表)…」，聲請人據此，即依經相對人捷運局審查核可之功能設計(基本設計)文件重新計算數量及金額，併提送修正後之「工程經費表」予相對人捷運局審查，嗣於 91 年 12 月 2 日核可(聲證

0-8)，是聲請人原工作範圍斯時即已確認。

- (6) 上述經相對人捷運局核定之工程經費表及功能設計（基本設計）(0版)，已確定本合約工程項目與工程經費，而有關於行經路線、車站位置及尺寸、出入口位置及數量、建築配置及逃生動線、地下及高架段車站結構型式、路線段結構型式及斷面型式等，亦均已定案，是在此階段，聲請人之工作範圍與工程項目已然確認，且與工程經費表上所載之工程經費有一定之對應或對價關係。
- (7) 抑有進者，相對人於本合約另案爭議之仲裁事件中，於 101 年 2 月 4 日提出仲裁答辯(五)書中，亦已明確自認：「…本案關於聲請人之工作範圍之意義及內涵，本合約第四章內既訂有相關規定，並徵以合約附件 B2.1 工程經費表所載各工作項目作為聲請人之工作範圍；…」(聲證 0-9 號) 是可知，相對人於另案亦已自認附件 B2.1 「工程經費表」為工作範圍認定之依據。又如前所述，修正之「工程經費表」乃係依基本設計(0版)重新計算「工程經費表中政府投資範圍」之數量及金額，並經提送相對人審查核可，在相對人亦自認「附件 B2.1 工程經費表所載各工作項目」為聲請人工作範圍之情況下，據以編列「工程經費表」之基本設計(0版)，自應作為界定本合約工作範圍之基準。按依民法第 490 條及第 491 條之規定，工作與報酬本應存有一定之對價關係，本件經相對人捷運局核定之功能設計（基本設計）0 版及據以修正之合約附件 B2.1 「工程經費表」，即應為認定本合約所約定原有「工作範圍」之依據，其如有變更者，自應依本合約第 4.2 條之約定調整雙方權利義務關係，以維應有之對價關係。

(三) 聲請人就本合約政府投資部分之工作範圍及工程項目與合約附件 B2.1 「工程經費表」中所載政府出資 1047.7 億元之工程經費，有對價之關係：

1、本合約有關政府投資部分係採 BTO 而非 BOT 模式，於興建完成後即由相對人取得所有權，其執行方式實與傳統政府採購工程中有關統包之工程並無不同：

(1) 本計畫路網大部分，尤其是土建部分係由政府投資：

兩造於 90 年 1 月 12 日簽訂本件合約，由聲請人負責本計畫路網之興建及營運，而兩造當時即考量因本計劃之自償率偏低，故雖由聲請人參與投資以興建及營運高雄捷運系統，惟極大部分之興建工程款則係由相對人所投資，合計相對人依約之投資範圍工程經費為 1,047.7 億元，其中，包括所有之土建工程及大部分之機電工程（包括電扶梯、電梯、場站及路線環控系統、場站及路線水電設備）；至聲請人投資金額則為 304 億 9,378 萬 8,000 元，包括捷運機電系統及機廠設備（參本合約附件 B2.1 工程經費表末頁）。是依本合約約定之精神及意旨可知，除部分之捷運機電系統及機廠設備外，其餘本計畫路網之工程，事實上均係由相對人投資興建，故本合約與完全由民間機構投資興建之 BOT 合約並不相同。

(2) 又有關政府投資範圍之工程，係由相對人先取得所有權，再交由聲請人使用，且聲請人並須支付權利金以為使用之對價：按依本合約第 9.6 條約定：「就『政府投資範圍』之工程，可認定為動產之部分，於依本章規定勘驗合格付款之同時，乙方應交付甲方並使之取得所有權；而不動產部分，乙方同意其施作之工作，不論已否完工或付款，均由甲方取得其所有權，…」

及第 9.7 條約定：「甲方依本合約第 9.6 條規定取得工程項目產權同時，隨即授與乙方使用權，並將該工程項目依產權取得當時情況，交乙方使用，以進行後續工程施工及日後營運之用，乙方不得以任何理由拒絕。」可知，有關政府投資範圍之工程係由相對人先取得所有權，再交由聲請人使用，故就政府投資範圍部分，可知應係屬 BTO 之性質，即由相對人投資興建，並由其取得產權。

- (3) 再者，監察院調查高雄捷運案時曾向相對人詢問：「本案 貴府於 86 年間函報中央擬採 BT 方式辦理，但行政院於 87 年 6 月 17 日及 8 月 25 日兩度函請儘量以 BOT 方式辦理，然後續實際興辦模式，究屬 BTO 還是 BOT？是否符合行政院 BOT 政策初衷（高鐵及機場捷運案例政府零出資）？」就此，相對人則清楚答覆：「二、…本案政府投資部分係於新建完成後即由政府取得所有權，係屬 BTO 方式；民間投資部分則於營運期間屆滿後始移轉所有權於政府，則屬 BOT 方式。三、行政院雖指示本案盡量以『BOT』方式辦理，但察其原意，應指本案應儘量以『民間參與』方式辦理，以減輕政府之財政負擔，而非指本案僅限以『BOT』方式辦理而不得兼採『BTO』模式，否則本案政府投資部分須俟營運期間屆滿後政府始能取得所有權，對於政府而言反較不利。…」(聲證 0-10) 足見本計畫路網有關政府投資部分確實係採 BTO 模式執行。

- (4) 另由相對人委託之 C3C 顧問在高雄捷運計畫路網興建中之角色觀之：

查依據 C3C 顧問於 91 年 3 月 14 日提出之工作執行計畫書摘要，有關執行計畫 1.4 服務工作範圍所載內容(聲證 0-11 號)，

可知 C3C 顧問團之服務範圍，包括對聲請人所提出之各項計畫、設計（設計規範及功能設計之有關圖說、施工規範等）進行審查，甚至並會稽查聲請人細部設計之執行情形，並提出審查報告。故依相對人委託 C3C 顧問執行工作之範圍，實亦可知兩造間有關政府投資部分之興建，並非如相對人所主張係屬典型之 BOT 契約，而係 BTO。

(5) 綜上，本合約有關政府投資部分係採 BTO 而非 BOT 模式，故兩造乃於本合約中約定，有關政府投資範圍之興建工程計價款及物價指數調整款，係由相對人負責投資及支付，而聲請人依約所完成政府投資範圍之工程，包括動產與不動產，其產權均屬相對人所有（本合約第 9.6 條），聲請人依約僅有使用權，並無所有權；且相對人並參與招標作業（本合約第 8.1.8 條）、設計程序（本合約第 8.2 條）及施工中之查核、監督、驗證及認證等（本合約第 10.1 條）

2、本合約有關政府投資部分係採 BTO 而非 BOT 模式，係因高雄捷運計畫路網之自償率不足，故由政府就一定之工程項目編列工程經費預算，則政府若增加乙方之工作範圍，且在高雄捷運計畫路網之自償率未提升之情況下，自仍應由政府負擔增加工作部分之費用。尤其，如上所述，依據本合約第 9.6 條，政府投資範圍之工程（包括動產與不動產），其產權均屬相對人所有，是相對人更無理由拒絕就屬政府投資範圍之增作部分追加費用，以維其間之合理對價關係。

3、按本合約附件 B2.1 「工程經費表」第 2 項約定：「工程經費表中政府投資範圍之工程項目係乙方依據本合約第 1.1.2 條之 3、4、5 合約文件及參考甲方所提供之規劃設計而編列…。乙方得於簽約後依

本合約附件C3 提送文件之結果作必要之修正(含各工程項目經費詳細表)，但以修正一次為限，其修正之結果應經甲方書面同意後據以執行。除本合約第 2.4 條及第 4.2 條之規定外，政府投資範圍工程經費之總金額應以新台幣 104,770,000,000 元為限，不予增減。」查聲請人於簽約後，依附件 C3「甲方對計劃執行期間提送文件之規定」第 C3.3.2 條規定，提送基本設計予相對人，經相對人審查核可後，聲請人即依本合約上開附件 B2.1「工程經費表」第 2 項之約定，依據審查核可後之基本設計文件，重新計算「工程經費表中政府投資範圍」之數量及金額，並將修正後之「工程經費表」提送相對人審查，嗣並於 91 年 12 月 2 日經相對人核可(參聲證 0-8 號)，是聲請人原工作範圍於修正之「工程經費表」經相對人核可後即告確定，而有關政府投資部分之工作範圍及工程項目與該部分之工程經費合計 1047.7 億元間並有對價之關係，從而，若有合約第 2.4 條或第 4.2 條規定之情形時，政府投資範圍之工程經費即應予以增減。

4、再者，有關政府投資部分之工作範圍或工程項目除列載於「工程經費表」(參聲證 0-8 號)外，其具體細項，於經相對人核定修正之「工程經費表」中，更有「各工程項目經費詳細表」，記載各工程之細部項目(聲證 0-12 號)，故兩造自應以「工程經費表」、「各工程項目經費詳細表」及經相對人審查核可後之功能設計(基本設計)，作為本合約工作範圍之界定，且其間有一定之對價關係。若其工作範圍於簽約後有所變動，即應辦理增減經費。

(四) 功能設計(基本設計)(0 版)經相對人核定後，依本合約第 8.1.1 條約定，聲請人即有據以辦理施工之義務，故經相對人核可之功能設計基本設計(0 版)實為認定本合約工作範圍之標準：

- 1、按本合約第8.1.1條第2項明文約定：「乙方應依本合約之要求事項及審核、備查流程，據以辦理規劃、設計及施工。」是依據上開約定，可知聲請人依本合約規定送請相對人審核之功能設計（基本設計）文件，於經相對人核定後，聲請人即必須據以辦理細部設計施工。故經相對人所核定之功能設計即已界定確認聲請人在本合約下之工作範圍。
- 2、蓋聲請人依本合約第8.2.3條所提送之功能設計（基本設計）（0版）既經相對人審核通過，則依據本合約第8.1.1條第1項及第2項之約定，經相對人核定後，聲請人即必須依據基本設計（0版）進行細部設計及施工，故經相對人核定之基本設計（0版）確實為認定本合約工作範圍之標準。至相對人雖主張其核定聲請人所提送之功能設計（基本設計）均係在簽訂本合約之後，焉有可能以簽約後始行核可之功能設計確定工作範圍之理云云；惟按上開第8.1.1條第2項實已明文聲請人應依本合約之要求事項及審核備查流程，據以辦理規劃、設計及施工，而聲請人所提送之功能設計（基本設計）既須經相對人之審核及許可，則兩造簽約後經相對人所核可之功能設計（基本設計）自係屬經雙方確認合約工作範圍之準據。相對人徒以功能設計（基本設計）之核定係在本合約簽約後，即否認其在合約執行上之意義，自無足採。
- 3、況且，在統包工程中，工程範圍一般亦係由業主提供功能標準與需求目標，並藉由規定具體確切的統包計畫書包括設計提案加以界定，而統包商提出經業主核可之圖說，若因情事變更或配合政策之需要，為確保品質及效用或安全之理由，業主或承包商均得提出變更之請求，經變更後即得以調整契約價金、工期等。蓋統包制度優點即在於設計圖說係由統包商所提出，其正確性與可行性均非業主

之責，而一旦設計圖說經業主核定後，除統包商工作範圍即得以確認外，統包商並有依據業主核定設計圖說施作之責，故除非因情事變更或配合政策之需要，否則，導致變更設計之機會將因而減少(詳參廖宗盛著，「公共工程統包制度執行問題研析與改進對策之研究」，台大土木工程研究所博士論文，聲證0-13)。據上，可知，依一般統包工程之實務與理論，統包商提出之設計圖說如經業主核可後，統包契約之工作範圍即得以明確界定，統包商應依據業主核可之設計圖說據以施工，並負設計及施工之全部責任，至嗣後業主若因政策原因或因情事變更，導致工程範圍超出業主核可之設計圖說時，即構成設計之變更或工作範圍之變更，統包商應得請求因工作範圍變更增加之費用。而有關統包商提出之設計圖說(細部設計)一般均係在統包契約簽訂之後，是以，本件相對人主張焉有可能以簽約後始行核可之功能設計確定工作範圍云云，實係對本件兩造間之契約及工程之實務有所不解。況於本件而言，如前所述，觀之本合約第8.1.1條第2項：「乙方應依本合約之要求事項及審核、備查流程，據以辦理規劃、設計及施工」之約定，已明文聲請人依本合約規定送請相對人審核之功能設計(基本設計)文件，於經相對人核定後，聲請人必須據以辦理細部設計及施工，足證本合約上開之約定實亦與統包契約約定統包商應「依業主核准設計圖界定工作範圍」施作之情形相同。故本件雙方合約之工作範圍，以相對人在簽訂本合約後所核定許可之功能設計據以認定，不僅符合合約之約定，亦符合工程實務。

(五) 有關本合約第4.2條「工作範圍變更」究應如何解釋及適用？

- 1、由興建營運合約草案之歷次議約修改過程(有關各草案及本合約關於「工作範圍」、「工作範圍變更」及「工作經費表」之約定比較詳



如聲證0-14所示)，可知：

- (1) 從本合約草案歷次修改之歷程及經過，所謂「變更乙方工作範圍」之意涵，實與傳統發包工程中由甲方指示之「設計變更」並無不同。蓋由相對人於88年10月6日最早所提出之興建營運合約草案5版(建業)第7.1.4條即已明確載明「變更設計」之文字，並係以基本設計變更為「變更設計」。該草案內容為，第7.1.4條：「工程變更設計」為降低工程成本、改善本計劃之設計或使本計劃之施工順利，乙方在徵得甲方之事先核准下，得在不影響本計劃之捷運系統功能要求下變更基本設計，並將變更之設計報請甲方備查。…如變更設計係因甲方之政策變更或甲方之書面指示者，乙方得檢具相關證明文件請求甲方補償因此所增加之費用。」(參聲證0-14)由上開草案之文字內容觀之，亦已足證是否構成設計或工作範圍之變更，應以基本設計(功能設計)是否改變認定之。至該契約草案其後所以將「工程變更設計」遞次更改為「設計變更」、「合約變更」及「工作範圍變更」，乃係因聲請人於本合約下之工作範圍本不限於興建範圍，而尚包括營運範圍，故乃將原「設計變更」之文字改為最終之「工作範圍變更」；惟有關政府投資部分之興建工作範圍有無變更之情形，依當事人立約當時之真意，自仍應以基本設計有無變更以為判斷。
- (2) 從「興建營運合約草案」第1.3條(議約3版)修改為「興建營運合約草案」第4.2條(KMRT-KRTC)，至本合約第4.2條之約定內容可知，關於甲方指示工作範圍變更之方式，並不限於以書面指示(例如，雙方在高層協商會議中之共識，經作成紀錄，亦應屬甲方指示)。而本件兩造間所辦理之加減帳中，

其實亦有諸多係由雙方在高層會議中取得共識或達成合意而憑以辦理工作範圍變更者（詳如后述）。

- (3) 從 88 年 10 月 6 日「興建營運合約草案」5 版第 7.1.4 條：「但如變更設計係因甲方『之』政策變更或甲方之書面指示者…」之條文，自 88 年 11 月 26 日「興建營運合約草案」以後草案條文均已修改為「甲方因『政策變更』」，而不再限於甲方「之」政策變更；且再徵諸本件高捷計畫之經費有 79% 來自中央及 2% 來自高雄縣。是本合約第 4.2 條所約定之政策變更或重大原因，並不限於高雄市本身之政策變更或重大原因，其他政府單位之要求亦應屬之。

2、由本合約實際履約及執行之過程與事實，亦可知兩造當事人之真意，對於工作範圍變更係以功能設計或基本設計(0 版)是否發生變動為據：

- (1) 查觀諸聲請人歷次因工作範圍變更請求辦理增減帳之文件，均係以實際施作與基本設計(0 版)發生變動為依據(聲證 0-15 號)，且聲請人早自 93 年 11 月 30 日起，在歷次具函請求辦理增帳所檢附之相關請求項目彙整表表格之標題，亦均載明「高雄捷運實際施作與基設(即基本設計)差異之增辦項目及費用一覽表」(聲證 0-16 號)，顯見聲請人於本合約履約過程中，自始即認本合約第 4.2 條所指工作範圍變更，應以實際施作與基本設計(0 版)是否發生變動為準據，而相對人當時對聲請人主張之基設變更並無不同意見，此已足證當事人之真意，係以基本設計確定工作範圍。
- (2) 至相對人於本件仲裁程序中雖否認以功能設計界定工作範圍；惟相對人於歷次審核功能設計時，其審查意見中不僅有詳

細之審查意見，且均載明可能辦理設計變更之情形（詳如附件 1 號），可證相對人亦係以功能設計（基本設計）作為工作範圍是否增減之準據，而其所稱之設計變更，亦係指已核准功能設計圖之變更。

- (3) 又相對人於歷次函覆核准功能設計函中，除載明上述可能辦理設計變更之情形外，更有於說明欄中列載於可歸責聲請人事由，導致未來設計變更須由聲請人自行負責（詳參附件 1）之文字。是可知，於相對人核准功能設計圖時，本合約工作範圍已然確定，故後續若變更設計係因可歸責於聲請人所致，自應由聲請人自行負擔，至若因非可歸責聲請人因素，造成核定之功能設計變更者，則自非由聲請人負責。
- (4) 另聲請人於另案為確認 R4 車站工作範圍，送請相對人核准之「R4 車站土地使用計畫書」，由其中附錄一針對要求事項回覆之記載，亦明確註明已將高雄國際航空站之要求事項規劃設計於基本設計圖中（聲證 0-17）。是可知，基本設計經相對人核准後，聲請人即有據以施作之義務，從而，基本設計(0 版)確實為本合約工作範圍認定之基礎，否則，兩造即無從確認聲請人是否已確實將本合約工作範圍施作完畢。
- (5) 又觀諸兩造就本合約歷次辦理加減帳之議價紀錄文件，相對人均於「性質」欄載明辦理加減帳之依據係「工作範圍變更」（聲證 0-18），而實際上辦理加減帳之理由，多非屬「政策變更」或「重大原因」。由此可知，從相對人實際依本合約第 4.2 條辦理加減帳之情形，實係按傳統發包工程中甲方指示之「設計變更」之方式處理。故有關是否屬於第 4.2 條所約定之工作範圍變更，其重點應在於工作範圍是否已發生變更。至於該條

所約定之「政策變更或重大原因」，其目的僅在限制甲方指示變更之權利，惟一旦工作範圍已發生變更時，不論甲方係因何原因指示，均該當第 4.2 條約定之情形。此觀諸合約第 4.2 條：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之」之文字自明。蓋聲請人於本合約下之工作範圍，包括興建範圍與營運範圍，而興建範圍復包括政府投資範圍與民間投資範圍，若認相對人得任意變更聲請人民間投資之範圍或營運之範圍，且聲請人均應配合為之，不得拒絕，則顯非合理，故合約第 4.2 條乃有「甲方因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍」之文字約定。至有關政府投資範圍之部分，由於其工程經費本係由政府編列，若相對人認有變更之必要，且同意辦理增減帳，依一般傳統之工程，聲請人自應配合辦理，不得拒絕，而不論此項變更是否係基於政策變更或重大原因。

- (6) 再者，有關本合約就 O8、R8 及 R13 車站於相對人所核定基本設計(0 版)，原係設計側式月台，其後改以島式月台施作，而側式月台改為島式月台僅涉及旅客停等位置之改變，此顯然不涉及綱要性規範車站整體之功能性。惟查，就該等變更案，相對人於 91 年 12 月 2 日函中說明三，即已表示：「O8、R8、R13 車站由側式月台改為島式月台所增減之金額，須未來本府與貴公司『就該工作範圍變更』進行協商之結果而定。」(聲證 0-19) 是可知，相對人對於不涉及綱要性規範之改變，若已變動基本設計(0 版)之設計時，仍應視為本合約工作範圍之變更，自應由兩造進行協商增減金額，並依契約第 4.2 條工作範圍變更辦理增減帳。

(7) 此外，兩造於興建期中辦理之高層會議亦多次就本合約檢討基本設計是否變更（聲證 0-20），亦可知，雙方判斷是否發生工作範圍變更之依據即為是否涉及基本設計或功能設計之變更。

3、從相對人實際核定減帳及增帳之事實觀之，亦可知「工作範圍變更」之意涵，依當事人之真意，確係指功能設計或基本設計之變更：

依第三屆第一次協調委員會中，協調委員楊富強之發言：「我想剛主席、謝委員跟各位委員其實所提的一些標準及原則都非常的好，我個人認為說本案最大的爭點是 4.2 條那個政策變更跟重大原因的概念是什麼？這是一個不確定的法律概念，既然市府這邊已經准了 9 件，那是不是我們可以從這中間由兩造去找出一個標準來…」（聲證 0-21，會議紀錄 p. 18）可知，有關合約第 4.2 條之解釋，可自雙方辦理增減帳之情形及依據以為探求，茲說明如下：

- (1) 依附件 B2.1「工程經費表」之約定，於符合第 4.2 條或第 2.4 條規定之情形時，即應辦理增減帳，合先敘明。
- (2) 相對人已核定減帳 8 件部分：（聲證 0-22）

項次	減辦事項	發動者	辦理依據	金額	是否辦理基本設計或規範變更
1	02 車站取消與棕線交會之預留結構體	甲方	§ 4.2	43,380,000	基本設計變更
2	取消 01 車站西側尾軌 LU001, LU001A	甲方/乙方	§ 4.2	714,780,000 (工程費直接不給付)	基本設計變更
3	08 車站取消與藍線交會之預留結構體	甲方	§ 4.2	45,600,000	基本設計變更

項次	減辦事項	發動者	辦理依據	金額	是否辦理基本設計或規範變更
4	LUR07 聯絡通道取消	乙方	§ 4.2	2,050,000	基本設計變更 細部設計規範
5	防火門鋼板厚度變更	乙方	§ 4.2	1,100,000	綱要性施工規範
6	燈具照明設備變更	乙方	§ 4.2	12,746,285	綱要性施工規範
7	LUR20A 工程經費表修正(R11 臨時站結構體及潛盾隧道改由鐵工局代辦)	契約規定	§ 4.2	376,341,000 (工程費直接不給付)	本合約附件 B2.1 工程經費表
8	LU001, LU001A 水電減帳	甲方	§ 4.2	1,400,000	基本設計變更
	總計			1,197,397,285	

(3) 如前開減帳第 4 案「LUR07 聯絡通道取消」係取消「機廠」與「載客營運正線」間之潛盾隧道間之「聯絡通道」，且該取消業經評估仍符合其功能性，而相對人認此情形係構成本合約第 4.2 條之工作範圍變更而辦理減帳。又如減帳第 5 案「防火門鋼板厚度變更」及第 6 案「燈具照明設備變更」係因市場無相關規定之材料，遂變更相關「施工規範」，然此變更「施工規範」後亦仍符合功能需求，就此情形，相對人亦認構成本合約第 4.2 條之工作範圍變更而辦理減帳。至其餘減帳項目，亦係

因基本設計變更認定為乙方工作範圍變更，而依本合約第 4.2 條之約定辦理減帳。

- (4) 此外，減帳第 4、5、6 案均係由乙方（即聲請人）所提出，非甲方（即相對人）提出，惟相對人仍依第 4.2 條辦理工作範圍變更。由此可證，只要工作範圍有變更，即符合第 4.2 條之約定，而不限於必須由甲方指示，且亦不論有無政策變更或重大原因。
- (5) 綜上，可知相對人係依第 4.2 條之工作範圍變更之約定，辦理上開 8 案之減帳，且係就基本設計圖說(0 版)中已繪製但未施做之部分，即辦理減帳，而不論有無政策變更或重大原因。
- (6) 相對人已核定增帳 9 案之情形：(聲證 0-18)

項次	相對人已確認之增辦工作項目	發動者	辦理依據	金額	是否辦理基本設計變更
1	南機廠有毒廢棄物清理	甲方	§4.2	6,080,000	×
2	配合市府迎賓大道工程所需增加之復舊工程費用	甲方	§4.2	21,800,000	×
3	配合市府博愛世運大道工程所需增加之復舊工程費用	甲方	§4.2	112,270,000	×
4	配合市府中正路改建計畫所需增加之復舊工程費用	甲方	§4.2	145,680,000	×
5	台塑南亞鄰地圍牆增建	甲方		1,460,000	×

6	R12 車站土銀冷卻水塔遷移	甲方	§4.2	1,400,000	×
7	02 車站出入口 B 共構大樓 B3-4F 部分	甲方	§4.2	370,719,390 (鑑價給付)	×
8	取消 LU001 及 LU001A 造成統包商先期作業求償案	甲方/ 乙方	§4.2	127,720,759 (鑑價給付)	○
9	美麗島大道興建計畫工程	甲方	§4.2	42,994,517 (鑑價給付)	×
	總 計			830,124,666	

前開 9 項增帳案中僅有 1 案辦理基本設計變更，餘皆未辦理，顯示在綱要性規範之「功能性」未改變，但甲方（即相對人）「使用需求」有改變之情況下（例如：配合各大道之道路復舊），相對人即可認因聲請人工作範圍已變更，而依第 4.2 條「工作範圍變更」辦理。顯見相對人就第 4.2 條之解釋，確係以傳統發包工程實做數量計價之方式，辦理工作範圍變更及增帳。

(7) 依據相對人實際核定減帳及增帳之案例，可知：

① 雙方前於辦理增減帳時，對於乙方工作範圍通常係以基本設計（0 版）為判斷標準，且雙方就本合約第 4.2 條約定工作範圍變更增減帳之辦理，亦係按傳統發包工程中甲方指示之「設計變更」之方式處理。



② 本合約第 4.2 條所約定之「政策變更或重大原因」，其目的僅在限制甲方指示變更之權利，合約原有對價關係一旦變動，即該當第 4.2 條約定之情形：

(A) 如上所述，有關是否屬於本合約第 4.2 條所約定之工作範圍變更，其重點應在於工作範圍是否已發生變更。至於該條所約定之「政策變更或重大原因」，此約定之目的僅在限制甲方指示變更之權利，以避免甲方得以片面、恣意變更工作範圍，故在相對人單方指示變動工作範圍之情形時，須限於「政策變更或重大原因」。然倘係由兩造合意（如「高層會議」）或由聲請人提請相對人同意而變動工作範圍之情形，則自不須限於「政策變更或重大原因」，均該當第 4.2 條約定之情形。

(B) 由本合約歷次辦理加減帳之情形觀之，僅要本合約原有對價關係發生變動，基於債之本旨，不論相對人係因何原因指示，應即認為係屬本合約第 4.2 條約定之工作範圍變更，故有關是否屬於第 4.2 條所約定之工作範圍變更，其重點應在於工作範圍是否已發生變更。

4、況且，有關政府投資範圍之工程，係由相對人先取得所有權，再交由聲請人使用，若認為相對人就政府投資部分，得以任意變更核定後之功能設計（基本設計(0 版)）而不必依本合約 4.2 條辦理增減帳，則對聲請人自非公允：

(1) 按依本合約第 9.6 條：「就『政府投資範圍』之工程，可認定為動產之部分，於依本章規定勘驗合格付款之同時，乙方應交

付甲方並使之取得所有權；而不動產部分，乙方同意其施作之工作，不論已否完工或付款，均由甲方取得其所有權，…」之約定，可知本合約有關屬政府投資範圍之工程具有 BOT 之性質，故由相對人先行取得所有權，再交由聲請人使用，亦即，由相對人投資興建，並由其立即取得產權。

- (2) 承上，基於本合約第 9.6 條之約定，本合約有關屬政府投資範圍之工程，既係由相對人先行、立即取得所有權，則基於公平正義及誠信原則，若相對人（或相對人基於政府其他單位需求）針對政府投資部分，變更其核定後之功能設計（基本設計（0 版）），造成聲請人施作費用之增加，則在依約相對人將先行且立即取得所有權之情況下，兩造自應依本合約第 4.2 條約定，就變更後增加之成本協議合理增加契約價金，否則，對聲請人即非公允，不符兩造履行本合約應秉之誠信原則。

5、有關兩造於履約過程中，確實係以功能設計（基本設計）變更作為工作範圍變更之認定，更有下列文件可資證明：

- (1) 聲請人於 91 年 4 月 18 日即以(091)高捷 VP 字第 0752 號函致相對人及 C3 顧問，表示：「為避免 貴我雙方日後對於細部設計時是否涉及功能設計變更有所爭議，茲檢送本公司建議之土建、水環工程功能設計中如有修正須提變更之建議項目乙份，惠請 貴局儘速召開會議討論定案…」(聲證 0-23) 是可知，本合約簽約興建之初始，兩造已認知本合約興建部分之工作範圍係以功能設計（基本設計）為依據，而為避免兩造日後對於細部設計是否變動功能設計發生爭議（亦即，細部設計是否符合功能設計界定之工作範圍有所爭議），始召開會議研商討論。
- (2) C3 顧問於 91 年 5 月 22 日 C3 高捷字第 91052202 號覆函說明

中，記載：「二、有關功能設計變更應提送捷運局/本顧問團檢核之項目，應依據 貴公司興建營運合約附件 C3.3 設計文件提送章，第 2.1, 2.2, 2.3 與 2.4 節所界定之相關功能設計為基準。任何相關項目之功能設計變更應提送捷運局/本顧問團檢核。三、本顧問團認為相關設計標準圖與功能有關聯者，詳列於附件一。任何相關之設計標準圖有變更者，本顧問團以為應提送捷運局/本顧問團檢核。四、本顧問團建議任何『與功能有關之設計變更』， 貴公司應依標段進行列表管控，並提送該『功能設計變更』管控表予捷運局/本顧問團參考。」(聲證 0-24) 由上開函中，C3 顧問一再提醒相對人就任何功能設計圖之變更，應提送相對人及 C3 顧問團檢核並列管之事實，更足證相對人及 C3 顧問團亦係以功能設計為界定本合約工作範圍之基準。

- (3) 又聲請人為避免兩造對於日後細部設計變更是否涉及功能性設計之變更，致不符本合約之工作範圍，更於 92 年 1 月 3 日函請相對人召集會議討論 (聲證 0-25)，此益證兩造履約過程確係以相對人核定之功能設計 (基本設計) 作為工作範圍認定之依據，功能設計如有變更，即構成工作範圍之變更。
- (4) 相對人於 92 年 1 月 22 日召集之會議紀錄載以：「會議結論…二、有關土建、水環工程功能設計中須提送審查之項目，原則上依循 C3 顧問 91 年 5 月 22 日 C3 高捷字第 91052202 號函規定(參聲證 0-23 號)。其餘有關功能設計變更結論如下：…KMRT 同時同意，若統包商有更好的設計理念，且不違反功能設計之功能性，其細設成果經 KRTC 循內部審核作業程序後，逕送 KMRT/C3C 核定後再行施工…」(聲證 0-26) 是此，更足證兩造

確實係以功能設計作為認定本合約興建部分工作範圍之依據，始以功能設計作為聲請人統包商提出之細部設計是否符合本合約工作範圍之判斷準據

- (5) 依據上開文件，已足證明兩造履約過程確係以功能設計（基本設計）作為工作範圍認定之標準。否則，兩造何需大費周章召集會議，而就細部設計是否造成功能設計變更，研商聲請人應提送審查之項目？甚者，兩造若非以功能設計為工作範圍認定之依據，則相對人及其 C3 顧問又何須一再於覆函或會議中強調：對於任何功能設計圖之變更，必須提送相對人及 C3 顧問團檢核並列管？

- 6、至相對人以 R19-R20 車站為例，主張原功能設計變動，但仍符合剛要性規範，認為工作範圍並未變更，故未辦理減帳云云，茲說明如下：

R19-R20 車站因道路主管機關對於路型意見，故由原功能設計圖之雙柱結構改為單柱結構，此變更雖導致落墩數目減少，惟在整體設計載重並未減低之情況下，聲請人施作 1 個單柱結構時，無論鋼筋配置、墩柱大小及基礎結構及深度等，均遠較施作 1 個雙柱結構複雜而需要更高之成本費用，故聲請人施作之總成本費用未必因此得以降低，是相對人僅以墩柱數量減少即認費用得以降低云云，顯乏依據，且悖離工程實務。

- (六) 本合約第 4.2 條工作範圍變更除相對人指示外，雙方合意亦可作為工作範圍變更之依據：

- 1、按本合約第 4.2 條工作範圍變更之文字，並未規定須甲方指示始可認為係工作範圍變更。況且，如上所述，上開減帳第 4、5、6 案實際上均係由乙方（即聲請人）提出而非甲方（即相對人）提出，惟

相對人仍依第 4.2 條辦理工作範圍變更。由此可證，只要工作範圍有變更，即符合第 4.2 條之約定，而不限於必須由甲方指示。

- 2、相對人指示所為之工作範圍變更，係屬本合約第 4.2 條工作範圍變更固無疑義，至於由甲、乙雙方合意變動工作範圍者，基於舉輕明重之法理，自應亦為本合約第 4.2 條之工作範圍變更。況按本合約第 20.1.1 條之約定，就本合約之履行，兩造本應隨時溝通協商，而此亦為雙方高層協商會議所由設，從而，本合約興建施工過程中，若係經由兩造共同主持「高層會議」決議之內容，而合意使工作範圍發生變動，則此類經由雙方合意變動工作範圍，自亦應屬本合約第 4.2 條工作範圍變更。而觀諸兩造先前曾辦理之增減帳，其中即有多項係經由雙方高層會議決議辦理工作範圍變更者（參聲證 0-20），是基於兩造之合意或係經由雙方高層會議之決議而決定之工作範圍變更，自亦應有合約第 4.2 條之適用。

(七) 從相對人就本計畫路網建設之財務計畫風險承擔說明觀之

- 1、查相對人捷運局就本計畫路網建設之財務計畫，就風險分擔問題即清楚指出：「…不可抗力事件，為政府及特許公司所無法預期或雖可預期但無能力控制者，應由何者承擔，應作合理規定，尤其對計畫之執行發生重大影響事件為甚，不宜全由特許公司承擔，俾計畫能如期實現…。此外，性質屬於不可歸責特許公司之事由導致之後果，亦應由政府承擔其風險為原則…」及「鑑於捷運工程造價高昂，且屬大眾民生交通系統基本建設，政府負責大部工程費用，投資者依據預期載客收入、營運成本及開發投資計畫之其他收入，各類成本與預期投資報酬率，估算其餘投資金額。本案政府投資金額固然較高，其失敗之影響高於民間特許公司。但成功與否亟賴政府之密切協助配合，非謂投資較高即毋須負擔全部風險，仍須公平參與分

擔，共與投資者、融資者共同追求三贏，並依權責分工及上述原則劃分，凡受政府影響較大或實質非申請人所能影響控制者，應由政府負其大部責任。」(聲證0-27)

2、由前開相對人財務計畫就政府與特許公司間風險分擔之說明可知，性質屬於不可歸責聲請人之事由導致之後果，及受政府影響較大或實質非申請人所能影響控制者，應由政府承擔其風險為原則。此項風險承擔原則，自應作為解釋本合約第4.2條約定適用原則之依據。

(八) 綜上所述，由本合約第1.1.1條、第4.1.2條、第8.1.1條、第8.2.3條、第8.2.4條、附件B2.1及附件C3.3等約定，並依民法第98條規定及最高法院之見解，解釋本合約之工作範圍以及本合約第4.2條有關工作範圍變更之約定，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，以探求當事人真意；而由前述相對人財務計畫之風險分擔原則、興建營運合約草案議約修改之過程、本合約架構及性質與相關約定、基本設計(0版)及「工作經費表」之編訂、雙方依本合約第4.2條辦理之情形等等，應可認本合約第4.2條工作範圍變更約定之適用，應有以下之結論：

1、功能設計(基本設計)(0版)乃聲請人依據本合約第8.2.3條約定，送請相對人審核之文件，則依據本合約第8.1.1條第1項及第2項之約定，經相對人核定後，聲請人即必須依據基本設計(0版)進行細部設計及施工。據此，經相對人核定之基本設計0版及依其修正之「工程經費表」，自應作為認定本合約原約定「工作範圍」之依據，其如有變更者，自得依本合約第4.2條之約定調整雙方權利義務關係，以維應有之對價關係。

2、從相對人實際依本合約第4.2條辦理增減帳之情形觀之，雙方於辦

理增減帳時，對於乙方工作範圍通常係以基本設計（0 版）為判斷標準，又雙方就本合約第 4.2 條約定工作範圍變更增減帳之辦理，亦與傳統發包工程中甲方指示之「設計變更」並無不同。再者，雙方對於是否依本合約第 4.2 條辦理工作範圍變更，其重點亦在於工作範圍是否已發生變更，至於該條所約定之「政策變更或重大原因」，其目的僅在限制甲方指示變更之權利，故不論係因甲方指示、或係經由雙方之合意，抑或係乙方提出後經甲方同意，一旦工作範圍已發生變更時，均該當第 4.2 條約定之情形。

- 3、關於甲方指示工作範圍變更之方式，並不限於以書面指示（例如，雙方在高層協商會議中之共識，經作成紀錄，亦應屬甲方指示）。
- 4、本合約第 4.2 條所約定之政策變更或重大原因，並不限於高雄市本身之政策變更或重大原因，其他政府單位之要求亦應屬之。

二、除仲裁補充理由(八)書外，另補充如下：

- (一) 就聲請人請求基設差異增帳事項，相對人於 95 年 1 月 5 日函覆之審查意見第 19 項，針對該項目之增帳請求，相對人審查意見為：「…本案無涉基本設計之變更，非屬本合約第 4.2 條規定之範圍」（聲證 0-28）。由上開覆函審查意見之文字，相對人亦稱之為「基本設計」而非本合約第 8.2.3 條所載之「功能設計」，是可證兩造執行合約時之用語即為基本設計，足證兩造均清楚理解所稱基本設計即為合約第 8.2.3 條所稱之功能設計。
- (二) 再者，由上開相對人於聲證 0-28 號所示之審查意見，亦可證是否構成本合約第 4.2 條工作範圍變更而應辦理增帳時，相對人在審查時，亦係審究實際施作與其核定之基本設計是否有所差異，若無涉基本設計之變更，即認為非屬本合約第 4.2 條約定之工作範圍變更。
- (三) 此外，相對人於本合約執行過程辦理本合約第 4.2 條工作範圍變更之增

減帳時，確實係依核定之基本設計(0)版（功能設計）作為工作範圍變更之依據，此有相對人於本合約另件爭議之仲裁事件中之如下陳述：

「(姚主仲)：不是，這算是通案，不算是個案，因為你現在是減項有8個增項有9個，這些增減都是要雙方議定的，都有議價紀錄，我現在是要請教相對人就是說，這個底價當時議價的底價是如何得來？因為根據原來契約裡面，其實有這個各項工程經費詳細表，也不足以讓你去估這個底價？(相代江)：所以剛才我有跟仲裁庭解釋就是說，像剛才第3.1.7.2條有講說02、08要預留將來跟路線銜接的結構體，因為後來取消了它就不需要預留了，但是這個要減要以什麼基準來減，因為原來的合約並沒有針對這個部份有圖說或者是怎麼樣，所以我剛才有說明就是根據他們之前他們提出來的他們準備怎麼做這個預留結構體的圖說，然後我們就那個部份沒有做的部份去做，我們報一個底價，然後他們報一個價格，然後來做議價的程序。(姚主仲)：所以那個圖說就是核准的基本設計0版嗎？(相代江)：那個應該是功能設計圖說沒有錯，因為除了這個圖說之外，沒有其他的圖說，所以說就是，我剛才一直要強調的就是說你要減你要照出一個基準來減，因為這是合約規定要做的，那我們就是尊重聲請人當初他準備怎麼去符合這個合約這樣的規定他準備怎麼做，然後後來沒有做了，所以我們去做個減帳，不然的話就像仲裁庭講的，這個原來並沒有一個圖說有一個基準說這個應該怎麼去做。」(聲證0-29)可資證明。故兩造於合約執行期間依本合約第4.2條辦理工作範圍變更增減帳之執行情形，實可作為本合約第4.2條適用之參考。

(參) 聲請人就本件仲裁各項請求，除主要以本合約第4.2條工作範圍變更及歷次書狀所載之請求權基礎外，亦得依民法不當得利或誠信原則，請求相對人給



付：

- 一、按民法第 179 條規定：「無法律上之原因而受利益，致他人受損害者，應返還其利益。雖有法律上之原因，而其後已不存在者，亦同。」查就政府投資範圍部分，若工作增加係因非可歸責聲請人所致，則相對人若拒絕增加給付政府投資金額，卻可取得此部分之產權，則其顯係無法律上之原因，而受有產權利益；而聲請人則因支付此部分之成本費用而受有損害，是聲請人自亦得依民法第 179 條規定，請求相對人返還不當之得利。
- 二、再者，如聲請人歷次書狀所述，本件各項請求事由已造成屬「政府投資部分」之工作範圍變更，而該等事由若不可歸責於聲請人，且其所變更增加工作之產權又歸屬於相對人，則就聲請人因此額外支出鉅額之成本費用，如認相對人仍無須就其「政府投資」部分，依本合約第 4.2 條之約定增加給付，而要求由聲請人自行負擔者，自係對聲請人顯失公平，而不符誠信原則。況兩造於本合約第 20.3.2 條亦已載明「明示合意仲裁庭得適用衡平原則」，併予敘明。
- 三、聲請人就「政府投資範圍」已虧損約 20 億元；相對人以聲請支付予統包商之總價金 954 億元，臆測聲請人仍有相當獲利云云，與事實不符，茲澄清如下：
  - (一) 聲請人自相對人處獲得且可運用之金額非 1047.7 億元，而係約 934 億元：
    - 1、相對人前已核定減帳約 12.02 億元，及核定加帳約 8.12 億，故已減帳約 3.9 億元。
    - 2、政府投資範圍之 1047.7 億元扣減 3.9 億後為 1,043.8 億元。又依本合約第 9.4.2 條之約定，相對人於每次付款中，逕行提撥付款總額 6% 轉存平準基金專戶 (1,043.8 億元 \* 6% = 62.628 億元)，且聲請人須繳交 5% 之營業稅 (1,043.8 億元 \* (1-6%) / 1.05 \* 5%)

=46.722 億元)，故聲請人實際領得金額約為 934 億元 (1,043.8 億元—62.628 億元—46.722 億元=934.45 億元)。

(二) 聲請人已支出之金額約為 954 億元：

1、直接成本：約 883 億元。

2、間接成本：約 71 億元。

3、以上合計聲請人已支出之金額約為 954 億元。

(三) 綜上，聲請人就本合約「政府投資範圍」，目前已虧損之金額約為 20 億元 (尚未加計 LU009 統包商起訴請求聲請人給付之 16 億元)。是相對人以聲請人支付予統包商之總價金 954 億元，推估聲請人仍有獲利云云，與事實不符。

(四) 況且，基於民法債之相對性之基本原則，相對人自不得以聲請人總支付予統包商之工程價金如何，作為拒絕本件相對人基於兩造間之合約關係，就其「政府投資範圍」應予增加給付之理由。否則，豈非認為若聲請人支付統包商之金額大於政府投資之金額，相對人均有增加給付之義務？

(肆) 茲就本件各項請求爭議，分別就其實體部分，陳報辯論意旨如下：

一、「亞企大樓與 R8 連通於地面層至地下一層之裝修及機電工程拆除施作」部分：

(一) 按興建營運合約第 4.2 條「工作範圍變更」約定：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之。但雙方應就變更後之權利義務進行協議，如協議不成，則依興建營運合約第二十章提送協調委員會處理」(參聲證 1)。

(二) 查「R8 車站與亞企中心共構案 (地面一層至地下一層)」裝修及機電工程拆除重新施工，並非兩造間原興建營運合約約定之工作範圍，而屬「工

作範圍變更」：

- 1、依相對人與亞洲水泥股份有限公司暨遠百亞太開發股份有限公司（下稱「亞泥暨遠百亞太公司」）所簽訂契約之約定，系爭工作應由該等公司負責：

按相對人與亞泥暨遠百亞太公司間所簽訂之「高雄都會區大眾捷運系統紅線 R8 車站捷運設施（出入口、通風井、冷卻塔）與『亞洲企業中心』大樓共構設計、興建契約書」，其中，就 R8 車站 A1 出入口「地面一層至地下一層部分」之主體工程、裝修工程（亞泥暨遠百亞太公司先期營運所需部分）及相關設備工程，已於第三條（一）R8 車站出入口：1. 「地面一層至地下一層部分」中，明確約定「由乙方（即亞泥暨遠百亞太公司）負責設計、興建並負擔所有費用。」（聲證 2-1）。

- 2、又依據興建營運合約之約定，相對人應於 94 年 1 月 31 日前，將 R8 車站出入口 A1 之結構體交付聲請人進行捷運工程站體之施作（聲證 2-2），故相對人與亞泥暨遠百亞太公司間所簽訂之上開「亞洲企業中心」大樓共構設計、興建契約書第七條「施工」第一項中，乃特別約定乙方（亞泥暨遠百亞太公司）應按高雄捷運之相關規劃、設計規範進行主體工程、裝修工程及相關設備工程之設計及施工。

- 3、再者，按興建營運合約第 8.13.2 條第 5 項約定：「甲方就本計畫簽訂共構設施合約/協議書之第三人對共構本體之修建、改建、增建或重建，甲方應負責協議及監督，不得影響乙方興建營運之權益及安全…」（參聲證 1）查如前所述，就本項 R8 車站與亞企中心共構案，相對人已與第三人簽訂共構設計及興建契約書，故系爭裝修及機電工程，自應由相對人負責協調及監督第三人依據高雄捷運之相

關規劃及規範進行設計及施工，且不得影響聲請人興建營運之權益及安全。迺亞泥暨遠百亞太公司並未依據高雄捷運之相關規劃及規範進行設計及施工，致相對人交付結構體後，聲請人仍須依相對人之指示就非屬聲請人施作之「R8 車站與亞企中心共構案（地面一層至地下一層）」裝修及機電工程拆除後重新施工，以符合高雄捷運之規劃或規範，此自屬興建營運合約第 4.2 條之「工作範圍變更」。

- 4、另按，興建營運合約第 6.4.1 條明定：「甲方以共構或附條件同意使用方式取得用地者，乙方應依該條件使用土地，並履行甲方對用地提供者所承諾之義務…，但簽約後新增之共構或附條件同意使用方式者，應由雙方另行協商費用負擔事宜。」（聲證 1）查本案核其情形亦屬簽約後新增之共構，故依約自應由雙方另行協商費用負擔事宜。

（三）本項工作範圍之變更係依據相對人捷運局 95 年 9 月 5 日「捷運紅線 R8 車站捷運設施與亞企中心共構案（地面一層製地下一層）裝修工程施工責任會議」結論辦理：

- 1、如前所述，相對人捷運局早已確認系爭工作非聲請人之工作範圍，始與亞泥暨遠百亞太公司簽訂「高雄都會區大眾捷運系統紅線 R8 車站捷運設施（出入口、通風井、冷卻塔）與『亞洲企業中心』大樓共構設計、興建契約書」，明定系爭工作係由亞泥暨遠百亞太公司施作，此由上開契約第三條及第七條已約定「R8 車站與亞企中心共構案（地面一層至地下一層）裝修及機電工程係交予第三人亞泥暨遠百亞太公司依高雄捷運之相關規劃、設計規範進行設計及施工」（參聲證 2-1）自明。
- 2、相對人指示聲請人施作此部分新增工作之情形：

- (1) 依相對人捷運局於95年9月5日「捷運紅線R8車站捷運設施與亞企中心共構案（地面一層至地下一層）」裝修工程施工責任確認會議中，所做成之結論：「關於R8車站捷運設施與亞企中心（大遠百）共構案『地面一層至地下一層』裝修工程，係因大遠百基於先期營運之需要，無法等待捷運工程進場施作，經雙方（即相對人捷運局與亞企中心（大遠百））約定由大遠百負責裝修；至用地交付後，依照興建營運合約約定，本案捷運出入口裝修工程（包括大遠百已施作完成部分）仍應由捷運公司負責施工。」（參聲證 2-3）可知，相對人係於兩造簽約後，始提出新需求，並指示聲請人就亞泥暨遠百亞太公司不符高雄捷運之相關規劃、設計規範之施作部分，拆除並重新施作，是此情形自己該當興建營運合約4.2條所指因「政策變更」及「重大原因」所致之「工作範圍變更」。而聲請人為配合95年年底R3至R8路段即將試運轉之時程，前乃先行配合施作，並已支出相關成本費用，且聲請人前已發函告知相對人，不同意負擔相關費用（參聲證 2-4），故相對人就嗣後指示聲請人拆除重新施作之系爭工作，自應負擔相關費用。
- (2) 針對上開交付結構體之裝修未符合高雄捷運規劃或規範部分，相對人前已於95年6月21日確認亞企中心共構大樓先期營運所需裝修工程之設計圖並未經相對人同意（參聲證 2-5）。於此情況下，相對人對於該等不符高雄捷運規劃或規範部分，即應要求亞泥暨遠百亞太公司拆除重做，否則，若要求聲請人代為處理，則屬工作範圍之變更。
- (3) 再者，就相對人指示聲請人施作系爭工作部分，聲請人曾分別於95年11月30日及96年1月18日以函文向相對人表示，

該部分工作係亞泥暨遠百亞太公司基於與相對人間契約範圍工作，應按高雄捷運之相關規劃、設計規範進行主體工程、裝修工程及相關設備工程之設計及施工者，且按興建營運合約第 8.13.2 條第 5 項約定，亦應由相對人負責協調及監督亞泥暨遠百亞太公司依據高雄捷運之相關規劃及規範進行設計及施工，故聲請人配合相對人之要求及指示施作後，相關費用仍應由相對人負擔（參聲證 2-6）。

(四) 針對相對人就本項請求之主張、答辯之駁斥及相關補充之證物，請詳參聲請人 101/2/17 仲裁補充理由(五)書之附件。

(五) 請求增加費用：聲請人請求增加工程費用 23,035,833 元（參附表 2）。有關間接費用部分，聲請人原係以直接費用之 23.4% 計算，僅更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用所占直接費用之比例計算間接費用為 16.55%（參附表 1-1）：

- 1、 統包商於 96 年 3 月 5 日致函聲請人，就本項工作範圍變更請求新台幣（下同）13,924,624 元。（參聲證 2-A）
- 2、 統包商就本項工作範圍變更，於 98 年 10 月 15 日向法院起訴請求聲請人給付 10,074,744 元。（參聲證 2-B）
- 3、 聲請人與統包商就本區段標共計 45 項變更（包括本項工作範圍變更）進行包裹協商，嗣於 100 年 10 月 18 日達成協議，總計追加 2 億元。（參聲證 2-C）
- 4、 由聲請人內部簽呈文件資料，可知聲請人實際上已盡全力與統包商多次協商，方使本項變更追加之工程款降至最低。協商後，上開共計 45 項變更之追加款 2 億元，另由聲請人內部文件資料可知，屬本項工作範圍變更請求部分為 2,533,091 元（即項次 12：R8 車站與 A1 出入口(亞企 B1F 及 1F) 追加案）。（參聲證 2-D）

- 5、就「亞企大樓與R8 連通於地面層至地下一層之裝修及機電工程拆除施作」爭議部分，聲請人前已與CR3 區段標統包商達成包裹協商協議，並已簽訂契約變更書(參聲證 2-C 號及聲證 2-D，項次 12)，惟聲請人因多項工作範圍變更尚未獲相對人給付，故暫無力支付。

## 二、「R16 車站共構結構體施作缺失改善及配合變更」增加費用：

### (一) R16 車站 (左營車站) 規劃背景之說明：

- 1、捷運紅線 R16 車站係規劃為三鐵 (台鐵、高鐵及捷運) 共站車站，而因整體規劃設計及 93 年 2 月台灣高鐵鋪軌之急迫性，相對人乃於 89 年間將高雄捷運 R16 車站委由鐵工局先行進行結構設計與施工。
- 2、相對人將 R16 車站委由鐵工局進行結構體設計及施工後，方於 90 年 1 月 12 日與聲請人簽訂興建營運合約，並於興建營運合約第 3.4.3 條共構、共站車站中約定：「R16 共站車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方統籌辦理，於 93 年 1 月前完成站體結構交付乙方」。
- 3、聲請人與相對人簽訂興建營運合約後，相對人嗣又於 91 年 6 月 25 日，以高市捷設字第 0910005037 號函，要求聲請人將高鐵局規劃之 R16 車站穿堂層擴大案(即 5000 坪附屬共構大樓)納入工作範圍內。

### (二) 本項工作係依相對人指示辦理之「工作範圍變更」，說明如下：

- 1、按興建營運合約第 3.4.3.1 條及第 8.12 條分別約定：「R16 共站車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方 (相對人) 統籌辦理，於九十三年一月前完成站體結構交付乙方 (聲請人)」、「紅線 R11、R16 車站共站及共構之規劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方 (相對人) 統籌辦理。乙方 (聲請人) 須與甲

方及其承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責 R11、R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要的協助」(聲證 1)。由上開約定可知，聲請人於 R16 車站之合約工作範圍，並不包含車站土木結構體之設計、施工及管線預埋，且相對人應於九十三年一月前完成 R16 車站站體結構體，並交付聲請人接續工作，此本為相對人依約應辦理之工作範圍甚明。

2、再者，觀諸興建營運合約附件 B2.2 計價里程碑第 B2.2-18 頁及第 B2.2-10 頁，經比較 R16 共站車站與其他地下段車站之計價里程碑所載施工項目，亦可知就捷運地下段車站部分，其基礎、結構之設計及施工皆由聲請人辦理；至 R16 共站車站之結構設計、施工及驗收等，則係由相對人委由鐵工局辦理，非屬興建營運合約工作之範圍 (聲證 3-3)。

(三) 次按，興建營運合約第 4.2 條「工作範圍變更」約定：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之。但雙方應就變更後之權利義務進行協議，如協議不成，則依興建營運合約第二十章提送協調委員會處理」(參聲證 1)。有關 R16 車站土木結構體施作改善工作係屬興建營運合約第 4.2 條所指因「政策變更」或「重大原因」所致之「工作範圍變更」，茲說明如下：

1、如上所述，「R16 車站土木結構體」係相對人應統籌辦理之合約工作事項，故相對人自應交付經施作完成且無需進行缺失改善之 R16 結構體予聲請人；惟相對人卻未如期交付完整結構物，而係分區分階段交付工地，且所交付之結構物均須大幅進行缺失改善。針對相對人分階段交付所存在之缺失，有 93 年 8 月 31 日第一次結構體交



付會勘紀錄（參聲證3-4）、94年3月1日第二次結構體交付會勘紀錄（參聲證3-5）、94年12月30日第三次結構體交付會勘紀錄（參聲證3-6）、95年4月26日第四次結構體交付會勘紀錄（參聲證3-7）及上開缺失之照片（參聲證3-8），足資證明。

- 2、再者，依相對人於95年5月2日召開「研商高雄捷運紅線R11臨時站、R16車站土木工程尚未驗收部分接續處理原則」之會議記錄（參聲證3-1），亦可知相對人負責辦理之R16車站土木工程有多處結構體缺失，例如：土木工程壁面（牆、板）仍有滲水（參會議結論一）、R16車站土木工程尚未驗收（參會議結論二）及R16車站底板、側牆及月台下方管道間漏水及逃生走道淨空不足須打除（參會議結論五）等等。
- 3、如上所述，「R16車站土木結構體」既為相對人應統籌辦理之合約工作事項，則相對人自應交付經施作完成且無需進行缺失改善之R16結構體予聲請人，始符債之本旨；惟相對人除未如期交付完整結構物，而係分區分階段交付工地外，所交付之結構物均須大幅進行缺失改善。
- 4、查相對人交付之「R16車站土木結構體」總計多達40餘項缺失（部分缺失可參聲證3-2），迺相對人就該等缺失之改善工程，竟未要求其承包商辦理，而因結構體缺失工作若不及時修復施作或進行改善工程，則聲請人後續之建築裝修、機電工程等工作將無法進行，因而恐將嚴重影響高雄捷運之通車營運時程。故聲請人迫於通車時程壓力，乃不得不配合相對人捷運局要求施作之指示，並請統包商配合辦理相關缺失改善工程，此已致聲請人及統包商增加成本費用，且聲請人已就統包商所支出之費用，辦理契約變更及增加給付工程款予統包商。

5、 綜上，有關R16 車站土木結構體之交付既屬相對人依興建營運合約之應辦事項，則「R16 車站土木結構體施作改善工作」自係相對人應統籌辦理之合約工作事項，惟其竟遲未辦理，復指示及要求聲請人施作，此自屬興建營運合約第 4.2 條所指之「工作範圍變更」，自應由相對人負擔相關費用。

(四) 本項請求各項目中，有關相對人指示及變更增作之內容，與聲請人辦理之情形，茲詳列相關證物並說明詳如聲請人 101/2/17 仲裁補充理由六書之附件：「R16 車站共構結構體施作缺失改善及配合變更費用」（參 101/3/14 庭呈該附件之更新完整版），敬請 鈞庭鑒核，茲不復贅。至相對人就部分之瑕疵雖予否認，惟對聲請人所提出之證據何以不足採，卻未予舉證反駁，故依優勢證據法則，自應認聲請人之主張為有理由。

(五) 針對相對人各主張之駁斥及相關補充證物，請詳參聲請人 101/3/13 仲裁補充理由(九)書附件 1 號。

(六) 針對相對人就本項給付憑證質疑，聲請人之說明請詳參聲請人 101/3/25 仲裁補充理由(十四)書附件 1 號。

(七) 本項請求增加費用 64,908,400 元（參附表 3 號），有關間接費用部分，聲請人原係以直接費用之 23.4%計算，僅更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用所占直接費用之比例計算間接費用為 11.27%（參附表 1-1）：

1、 聲請人於 96 年 12 月 17 日與統包商就本項請求其中 1-19 小項之工作範圍變更進行議價，經多次要求減價後，始議定總金額為 37,600,000 元，雙方並簽訂變更契約書。（參聲證 3-A）

2、 聲請人於 99 年 5 月 18 日與統包商就本項請求其中 20-36 小項之工作範圍變更，併同其他非本項請求部分進行議價，經多次要求減價後，始議定價額（其中編號 001「R16 車站結構體缺失修繕及建築

水環配合變更設計工程、後續發生修繕項目及尚未支付修繕項目」金額 5,002,829 元部分，即為本項請求其中 20-36 小項之工作範圍變更追加之費用），雙方並簽訂變更契約書。（參聲證 3-B）

3、聲請人已就本項請求其中 1-19 小項之工作範圍變更追加工程款 37,600,000 元支付予統包商。（參聲證 3-C）

4、就本項請求其中 20-36 小項追加費用 5,002,829 元部分，聲請人因多項工作範圍變更未獲相對人給付，故暫無力支付。

(八) 有關「R16 車站共構結構體施作缺失改善及配合變更」部分，聲請人謹就相對人於 101 年 3 月 25 日提出之仲裁答辯(九之三)書所載內容澄清說明如下附件 1：

項次內容	相對人主張	聲請人駁斥及補充說明
一、配合高鐵附屬事業大樓筏式基礎結構辦理集(污)水坑及 CSD/SEM 變更設計	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. R16 車站於高鐵附屬事業大樓段採筏式基礎結構結構為屬車站規劃之一部分，聲請人就其所需求設計集(污)水坑及 CSD/SEM 設計交由相對人納入施工為其工作範圍。</li> <li>2. 工程由規劃至施工因故調整設計為所難免，依聲請人主張配合規劃變更設計應由相對人支付之論點，則 R16 車站相對人委辦鐵工局亦配合捷運需求多次變更所增費</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關增加 R16 車站附屬事業大樓需求部分，係相對人於 91 年 6 月 25 日要求聲請人增加納入工作範圍(參聲證 3-9)。聲請人受相對人指示後，聲請人於 91.10 間 CR6 區段標統包商開工後，即進行相關建築設計及 CSD/SEM 彙整設計，並於 92.03.18(相證 9-3-1)、92.04.09(相證 9-3-1)、92.07.14(參聲證 3-10)、92.12.05(參聲</li> </ol>

	<p>用應由聲請人負擔。依鐵工局提供結算費用聲請人應支付相對人 132,965,739 元 (相證 9-3-1)。</p>	<p>證 3-10)、93.04.20(參聲證 4-38)提供 R16 車站之相關 CSD/SEM 圖說，並請相對人函請鐵工局納入設計考量。</p> <p>2. 而鐵工局係於 93.07.20 始發包由猛揮營造得標(詳聲證 4-40 號)，且由鐵工局於 93.12.24、94.01.03 及 94.01.21 來函請相對人及聲請人提供 5000 坪之 SEM 圖說需求(詳聲證 4-41 號)，可知相對人並未督促鐵工局於發包作業時，將聲請人 92.07.14(092)高捷 V2 字第 2944 號函提送有關「R16 車站建築配置平面設計圖」(參聲證 3-10)之需求完全納入。</p> <p>3. 因鐵工局於發包時未將聲請人提供之 CSD/SEM 圖說納入考量，造成鐵工局承商(即猛揮營造)於得標施作 R16 車站高鐵附屬</p>
--	---	---

		<p>事業大樓後，必須向鐵工局提出變更設計，此鐵工局與其承商間之變更設計責任，與聲請人顯然無關。</p> <p>4. 至相對人逕以相證 9-3-1，主張依聲請人論點應由聲請人支付 132,965,739 元云云；姑不論該 132,965,739 元係由何事而來？依據為何？相對人並未舉證說明，不足採信。況且，衡諸一般經驗法則，聲請人與鐵工局間並無契約關係，相對人更不可能將本屬聲請人工作範圍內之工作，變更追加予鐵工局代辦施作，是相對人上開主張，自非可採。</p>
<p>二、配合高鐵附屬事業大樓地下結構柱位移動及淨高不足辦理 R16 車站建築裝修及 CSD/SEM 相關圖說變更設計。</p>	<p>1. 依合約第 8.12 條「共站及共構工程介面」：「紅線 R11、R16 車站共站及共構之規劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方統籌辦理。乙方須與甲方及</p>	<p>1. 因高鐵局係為配合 92.07.25 高雄市都市設計委員會第 75 次通過之「高鐵左營車站前廣場都市設計變更案」，始要求捷運 R16 車站地下室頂版高程須予以配合變更(參聲</p>

	<p>其承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責R11、R16車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要的協助。」</p> <p>2. 高鐵附屬大樓為捷運R16車站共站及共構之規劃之一部分，捷運公司依約應配合規劃內辦理R16車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。</p> <p>3. R16車站於高鐵附屬事業大樓段採筏式基礎結構結構為屬車站規劃之一部分，聲請人就其需求設計集（污）水坑及</p>	<p>證3-24)。</p> <p>2. 聲請人依據高鐵局上述之變更需求，即於93.04.01邀集相對人、高鐵局及高鐵局所屬翁祖模建築師召開「有關R16車站5000坪商業大樓夾層地版高程變更協調會」，其中為符合高鐵局之功能需求，各單位同意5000坪商業大樓地下夾層地版高程降低70cm，並請鐵工局細設顧問(中華顧問)將上擴挖區夾層地版原版厚25cm、梁深80cm之格子梁系統，修正為40cm之版中梁系統(以維管道空間保持1.2公尺)，下擴挖區屬捷運空間部分則修正為版厚20cm、梁深70cm系統(以維管道空間保持1.4公尺)。(參聲證3-20)</p> <p>3. 惟95年11月間，鐵工局完成5000坪結構工程並交付聲請人進場</p>
--	--	--

	<p>CSD/SEM，設計交由相對人納入施工為其工作範圍。</p> <p>4. 工程由規劃至施工因故調整設計為所難免，依聲請人主張配合規劃變更設計應由相對人支附之論點，則 R16 車站相對人委辦鐵工局亦配合捷運需求多次變更所增費用應由聲請人負擔。依鐵工局提供結算費用聲請人應支付相對人 132,965,739 元（相證 9-3-1）。</p>	<p>施作水電環控配管工作時，聲請人發現鐵工局交付之 5000 坪 B2 空間之版梁系統未依 93.04.01 會議結論（參聲證 3-20）及高鐵局 93.04.14 需求辦理（參聲證 3-21），而未將原格子梁系統修正為版梁系統（參聲證照片 3-30），導致 5000 坪 B2F 完成之梁底結構與地板淨高不足（聲請人於 93.04.01 已說明淨高應為 4.35 米，但鐵工局實際交付之淨高為 3.75 米），致使聲請人 R16 車站主站體已施作完成之風管、cable tray 等，均須配合變更而衍生本項變更設計費用。</p> <p>4. 相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</p> <p>5. 至相對人逕以相證 9-3-1，主張依聲請人論點應由聲請人支付</p>
--	---	---

		132,965,739 元之主張，並非可採，此部分說明同前項目。
三、配合高鐵附屬事業大樓地下結構淨高修正之水環新增工作。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依合約第 8.12 條「共站及共構工程介面」：「紅線 R11、R16 車站共站及共構之規劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方統籌辦理。乙方須與甲方及其承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責 R11、R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要的協助。」</li> <li>2. 本項為捷運公司未依約審查相關設計導致，相對人仍協助其解決，所生費用自應由捷運公司負擔。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 鐵工局施作之結構淨高問題，將造成聲請人日後相關管線裝設完成後，造成地坪裝修完成面至天花板距離不足 3 公尺，而不符綱要性車站工程設計規範之規定。</li> <li>2. 又由相對人於 96.09.06 召開「高雄捷運 R16 車站與高鐵左營車站附屬事業開發大樓於擴大穿堂層介面處之淨高事宜現場會勘」現場會勘時，同意該抵觸部分之淨高放寬(參聲證 3-31)，可證鐵工局當時施作之結構淨高確實不符需求。</li> <li>3. 至相對人雖主張本案係聲請人未依約審查相關設計云云；惟相對人並未舉證以實其說，其主張已非可採。況且，依據下列相對人與鐵工局於 89 年 10 月</li> </ol>



		<p>簽訂之「高雄捷運紅線-R16 車站-土木結構工程委交交通部地鐵處工作範圍」(參聲證 3-133 號)所載,亦可證相對人應對鐵工局施工之缺失負責:</p> <p>(1)「2.2 細部設計:</p> <p>地鐵處需依據高雄市政府核准之基本設計、相關設計準則及規範(含日後修正版),進行紅線 R16 車站及其附屬設施之土木結構工程細部設計及補充地形、地質、公共管線調查,並據以發展出相關發包圖說、規範、工程經費估算及其他達成招標及施工等目的之必要文件。其細部設計顧問並應依設計各階段提送文件及圖說,以利高雄市政府審查。另細部設計應符合相關地方主管機關需</p>
--	--	--

		<p>求，進行相關都市計畫審議、交通維持、管線遷移、安衛環保等各項計畫、圖說與報告。</p> <p>(2) 土木結構工程施工 (即工作範圍 2.3)：地鐵處應依據『高雄市政府』核准之細部設計圖說與文件，及相關設立與規範，進行紅線 R16 車站土木結構工程施工，及為完成本工程所執行之相關作業……」</p> <p>6. 相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</p>
<p>4. 結構版高程低於設計高程增加混凝土墊層材料及施工。</p>	<p>本項經鐵工局表示施工完成面之無高程與設計圖不符之情形。捷運公司對地坪高程需求屬建築裝修工作，費用自應由捷運公司負擔 (相證 9-3-4)。</p>	<p>1. 聲請人業已 93.12.27(093)高捷 V2 字第 6569 號函，除向相對人申明「現提出之部分交付，及尚未能交付部分所造成設計及施工之影響，且因本件</p>

		<p>尚未經驗收及核對，若有不符者，高雄捷運股份有限公司保留一切權利。」外，並已檢附 R16 車站各區域測量檢測資料，該檢測資料確實可知鐵工局施作之結構體完成面高程，有較設計圖低之缺失。 (參聲證 3-33-1)</p> <p>2. 因鐵工局之結構完成面較設計圖低，造成聲請人需以更多混凝土施作墊層，相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，該費用自應由相對人負擔。</p>
<p>五、穿堂層結構面不平整之打毛、粉刷。</p>	<p>1. 依土石工程施工規範粉刷屬裝修工作。(相證 9-3-5)</p> <p>2. R16 車站結構體完成面為相對人工作，並未納入聲請人勘驗項目。聲請人所稱 C3C 顧問要求事宜，並未見於所提聲證中。</p> <p>3. 95.6.28 統包商函文聲請人說明二「….</p>	<p>1. 依據相對人與鐵工局於 89 年 10 月定訂之「高雄捷運紅線-R16 車站-土木結構工程 委交交通部地鐵處工作範圍」</p> <p>2.2 細部設計之約定，地鐵處應依據高雄市政府核准之基本設計、相關設計準則及規範(含日後修正版)，故相對人應要求鐵工局</p>

	<p>其原結構面無法宜接進行油漆施工」；按擬土結構完成後，先進行打毛、批土修整後方可進行油漆施工為一般裝修施作之程序。聲請人與其統包商於簽訂合約時如漏列本項工作自應追加予其統包商而不應轉嫁相對人。(聲請人聲證 3-34)。</p> <p>4. 本項費用自應由聲請人負擔。</p>	<p>依捷運規範，要求結構體之牆面平整度。(參聲證 3-133 號)</p> <p>2. 再依據「高雄捷運紅線-R16 車站-土木結構工程 委交交通部地鐵處工作範圍」2.3 土木結構工程施工之約定，站體結構係鐵工局應辦事項，故相對人應交付一平整、無滲水之牆面予聲請人，惟當時之牆面平整度皆不符捷運規範，且滲水嚴重無法進行相關之建築裝修，而依工程實務，此等缺失均已非通常進行油漆工程前之批土、粉刷所可完成者，故相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，相關費用應由相對人負擔，始符公允及實際。</p>
<p>六、交付鋪軌之軌道層測量作業</p>	<p>1. 合約並無約定相對人應依聲請人要求提供測量作業。</p> <p>2. 鐵工局已要求其承商依其合約規定辦理測</p>	<p>1. 聲請人業以 93.12.27(093)高捷 V2 字第 6569 號函，除向相對人陳明：「現提出之部分交付，及尚未能</p>

	<p>量並完成交付。應自行檢核，如民間投資軌道標有額外需求應由聲請人自行辦理（相證9-3-6）。</p> <p>3. 聲請人與其統包商於簽訂合約時如漏列本項工作自應追加予其包商而不應轉嫁相對人</p> <p>4. 費用自應由由聲請人負擔。</p>	<p>交付部分所造成設計及施工之影響，且因本件尚未經驗收及核對，若有不符者，高雄捷運股份有限公司保留一切權利。」外，聲請人並提出軌道標之需求，請鐵工局提供最新R16車站軌道中心線形資料(直線5公尺一點，曲線每2.5公尺一點)(參聲證3-33-1,第2頁，軌道標之需求第2點)</p> <p>7. 依據相對人與鐵工局於89年10月定訂之「高雄捷運紅線-R16車站-土木結構工程委交交通部地鐵處工作範圍」2.6其他第4點，鐵工局需「符合其他相關單位需求之必要程序作業」；惟查，鐵工局皆推托其提出之測量資料已符合捷運規範(實際上不符捷運規範，直線5公尺一點，曲線每2.5公尺一點測量)，而不願依捷</p>
--	---	---

		<p>運規範補測更詳細之資料，故相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</p>
<p>七、電扶梯機坑及日用水箱結構修繕</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 94.02.04「研商 R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜會議」決議事項。鐵工局同意另案發包施作。</li> <li>2. 95.01.06 中為配合聲請人隔間牆施作須求，同意由聲請人統包商逕為施作，為分工共識費用應由聲請人負擔。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案相對人於 94.02.04 邀集鐵工局召開研商「R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構」會勘時，相對人已確認電扶梯機坑及日用水箱結構，應由鐵工局進行改善(參聲證 3-47)。</li> <li>2. 惟鐵工局至 95.01.06，相對人召開「R16 車站西側工作井底版混凝土殘渣、預埋管銜接處破損及預留鋼筋續接器等相關工程介面事宜現場會勘」，鐵工局再於會中表示不願進行改善，故相對人遂於本次會勘指示配合現場施工進度，要求聲請人請統包商先行施工。(聲證 3-48)</li> </ol>

		<p>3. 本項於 94.02.04 已確認應由鐵工局辦理改善後，迄 95.01.06，已歷時 11 個月，皆未見相對人要求鐵工局辦理改善，是相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，而聲請人為達成 96 年 10 月通車營運目標，乃依據相對人 95.01.06 之指示要求統包商逕行改善，故相關費用自應由相對人負擔。</p>
<p>八、R16 車站穿堂層 A 出入口與高鐵轉乘區隔間牆</p>	<p>1. 依合約附件 B2.2 典成本中心計價里程碑 R16 共站車站（地下段）中即明列隔間牆為聲請人工作範圍。（相證 9-3-7）</p> <p>2. 本項費用應由聲請人負擔。</p>	<p>1. 有關 R16 車站穿堂層之高鐵轉乘區隔牆及高鐵附屬事業大樓地下結構夾層版之介面需求，聲請人業於 94.03.11(094)高捷 V2 字第 1180 號函，提出相關介面圖說，惠請相對人轉請高鐵局及鐵工局納入設計。（參聲證 3-53）</p> <p>2. 且相對人亦以 94.03.23 高市捷設第字 0940003514 號函，要求鐵工局將 A 出入口</p>

		<p>隔牆納入設計考量。 (參聲證3-54)</p> <p>3. 惟相對人於 95.04.08 召開介面會議後，因高鐵局及鐵工局均表示不願施作，故相對人即指示聲請人暨所屬CR6 統包商依需求自行處理。(參聲證3-55)</p> <p>4. 由上述函文可知，相對人亦認為該工作範圍係鐵工局應予辦理之項目，方請鐵工局將R16 車站穿堂層A 出入口與高鐵轉乘區隔間牆納入施作，惟鐵工局不願配合辦理，故相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</p>
<p>九、A 出入口電扶梯下方斜板及空調機房隔間牆</p>	<p>1. 依合約附件 B2.2 典成本中心計價里程碑 R16 共站車站(地下段)中即明列隔間牆為聲請人工作範圍。 (相證9-3-7)</p> <p>2. 本項費用應由聲請人負擔。</p>	<p>1. 有關A 出入口電扶梯下方斜板及空調機房隔間牆仍係鐵工局結構體應辦事項，惟鐵工局僅施作A 出入口樓梯及電扶梯結構上半部(參聲證3-58)。</p> <p>2. 鐵工局又表示因下半</p>



		<p>部斜版中華顧問未設計，故不予施作。惟A出入口電扶梯斜版下方為捷運空調機房區及販賣店，一般工程慣例不可能不設計頂版，且如此將不符消防法規規定，故為符合防火時效等規範規定，以及考量後續施工進度緊迫，聲請人始要求統包商施作。(參聲證3-59)</p> <p>3. 據上，相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</p>
<p>十、配合止漏拆裝風管。</p>	<p>1. 鐵工局依保固責成其承商辦理止漏作業時如涉及須就聲請人風管拆卸及復原，油漆修補..等工項均由其承商辦理。</p> <p>2. 95.10.31 R16 車站滲水處理會勘中，因施工需求經協調達成由鐵工局辦理止水並由聲請人辦理風管拆卸及復原之分工共識，</p>	<p>1. 鐵工局於 95.09.25 召開「研商鐵工局進行高雄捷運R16 車站主體結構止滲作業時之捷運工程配合等事宜」，會勘確認R16 穿堂層結構有多處滲水情形，請聲請人配合拆除已架設之管線，並包含管線復原及配合之費用。(參聲證3-61)</p> <p>2. 聲請人並未同意自行</p>

	<p>聲請人卻於95.12.21 函文表示費用要求追加與原協議不同。</p> <p>3. 本項費用應由聲請人負擔。</p>	<p>負擔費用：聲請人於95.10.20 致函相對人，有關鐵工局於95.09.25 召開之滲水作業配合事宜中，旨揭決議鐵工局應儘速要求其承商進行止漏作業，並於95年9月底前完成；且已裝設管線處之配合拆除作業之相關時程配合及費用事宜仍應於95.09.26 討論，惟鐵工局皆未執行(參聲證3-63)，故相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</p>
<p>十一、車站樓梯修繕及西側逃生梯敲除重做。</p>	<p>1. 94.02.04 研商R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜會議」鐵工局同意配合捷運需求另案發包施作。</p> <p>2. 95.01.06 中為配合聲請人隔間牆施作須求，同意由聲請人統包商逕為施作，為分</p>	<p>1. 聲請人並未同意自行負擔費用：本案原依94.02.04，由相對人邀集鐵工局及聲請人召開之「研商R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜」會議，相對人於會中已確認應由鐵工局完成該六號樓梯(即西側逃生梯)</p>

	<p>工共識，費用自應由聲請人負擔。</p>	<p>之整修，並要求鐵工局應於 94 年 6 月整修完成。(聲證 3-47)</p> <p>2. 相對人邀集鐵工局及聲請人於 95.01.06 召開「R16 車站西側工作井底板混凝土殘渣、預埋管銜接處破損及預留鋼筋續接器等相關工程介面事宜現場會勘」，會勘決議事項，竟要求聲請人辦理 R16 車站之西側逃生梯(聲請人並未同意負擔費用)，而相對人並未依 94.02.04 會議結論要求鐵工局辦理(聲證 3-48)</p> <p>3. 本案於 94.02.04 已確認由鐵工局辦理改善後，迄 95.01.06 止，已歷時 11 個月，皆未見相對人要求鐵工局辦理改善，而聲請人為達成 96 年 10 月通車營運目標，再依據相對人 95.01.06 之指示，遂要求統包商逕行改善，故相關費用自應由相對</p>
--	------------------------	---

		<p>人負擔。</p> <p>4. 聲請人並無就本項與鐵工局及相對人有何分工之共識，相關之缺失責任早已於94.02.04確認，相對人之主張，並非事實。</p> <p>5. 相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</p>
<p>十二、月台門下垂壁超出設計高程整修。</p>	<p>1. 94.2.14 鐵工局函送「93年11月29日」代辦高雄捷運R16車站主體結構工程」交付高雄捷運公司現場會勘缺失改善照片」(相證9-3-8)</p> <p>2. 94.3.1 鐵工局召開「辦理93年11月29日」代辦高雄捷運R16車站主體結構工程」交付高雄捷運公司後相關缺失複檢事宜」會勘結果，本項缺失已改善。(相證9-3-9)</p> <p>3. 本項聲請人所提函文均為其辦理請相對人對其月台門施工方式</p>	<p>1. 有關月台門下垂壁超出設計高程整修，相對人提出之相證9-3-8之缺失改善照片，係為鐵工局於94.2.14辦理壁面修飾工作，與本案聲請人就鐵工局因施作月台門下垂壁之高程不符捷運規範需求無涉。</p> <p>2. 有關相對人提出之相證9-3-9，即鐵工局於94年3月1日召開結構體交付會勘，會勘結論第三點：「關於捷運R16車站已完成結構尺寸(含月台、軌道牆與下垂壁)，中華工程公司</p>

	<p>影響結構安全之評估。</p> <p>4. 月台門為聲請人民間投資工作範圍項目，對下垂壁整修以符其安裝所需為其工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</p>	<p>將依鐵工局合約規定精度要求下辦理測量，其測量資料經鐵工局檢測無誤後，將函送高雄捷運單位卓參，若此部分高雄捷運公司若須共同會測，請再與鐵工局洽商時間。(相證9-3-9)」其中就下垂壁部分，於會中僅為鐵工局承商依鐵工局之要求自行檢測，尚未經聲請人會同檢測。故相對人主張該缺失已改善，與事實不符。</p> <p>3. 而後，經聲請人之統包商檢測後，發現鐵工局之施工精度不符規範需求，故聲請人即以94.09.02(094)高捷V2字第4639號函，請相對人及鐵工局評估月台門下垂壁結構須於安裝型鋼前敲除及結構安全事宜。(參聲證3-72)</p> <p>4. 惟相對人卻函覆聲請人，表示有關月台門下垂壁部分須敲除乙</p>
--	---	---

		節，請聲請人自行修復(聲證3-73)，故相關費用自應由相對人負擔。
13. 開口緣石及基座施作。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開口緣石及基座施作非屬結構體工程。</li> <li>2. 依合約第 8.12 條相對人僅負車站土木結構體之設計施工之責，其結構體之定義，並無約定不以相對人委辦機關鐵工局與其承商合約內容為依據。如其間合約有超出結構體範圍聲請人應將該費用返還相對人。</li> <li>3. 本項費用應由聲請人負擔。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依據「高雄捷運紅線-R16 車站-土木結構工程 委交交通部地鐵處工作範圍」2.5 機電工程管線預埋施工之約定，已明確約定「設備基礎座」為鐵工局應辦事項。</li> <li>2. 有關相對人主張：「合約第 8.12 條相對人僅負車站土木結構體之設計施工之責，其結構體之定義，並無約定，不應以相對人委辦機關鐵工局與其承商合約內容為依據。如其間合約有超出結構體範圍聲請人應將該費用返還相對人」，實令聲請人不解其主張內容？而有關 R16 車站之基座、緣石原為鐵工局之工作範圍，但最終為聲請人支付費用代為辦理完成，何有聲請人應將該費用返還相對人</li> </ol>

		之理？
<p>14. 月台旁電纜槽溝整修。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本項鐵工局93.11.29交付後聲請人遲至95.12.28逾二年後方提出本項要求。</li> <li>2. 94.2.4「研商R16車站月台層六號樓梯、B出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜會議」決議事項(五)，「如有其他須請鐵工局整修之項目，請捷運公司儘早提出，俾讓鐵工局併同發包處理，若未及時提出者，一概由捷運公司自行負責整修」。</li> <li>3. 94.3.1 鐵工局召開「辦理93年11月29日「代辦高雄捷運R16車站主體結構工程」交付高雄捷運公司後相關缺失複檢事宜」會勘紀錄，已就聲請人所提缺失改善完成</li> <li>4. 本項應由聲請人自行處理，費用應由聲請人負擔。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關鐵工局實際交付月台層軌道區鋪軌係於95.04.11(參聲證4-32號)，聲請人始可進場鋪軌及拉設電纜，而相對人於93.11.29交付月台層結構體，係讓聲請人能進行相關建築裝修事宜。依當時現況，鐵工局西側工作井尚未完工，故聲請人根本無法進場鋪軌及拉設電纜。</li> <li>2. 相對人主張94.2.4會議決議事項(五)「如有其他須請鐵工局整修之項目，請捷運公司儘早提出，俾讓鐵工局併同發包處理，若未及時提出者，一概由捷運公司自行負責整修」。實與工程慣例不符，聲請人並無概括承受鐵工局所有缺失之義務；且聲請人早已於93.12.27(093)高捷V2字第6569號函，向相對人陳明：「現提出之</li> </ol>

		<p>部分交付，及尚未能交付部分所造成設計及施工之影響，且因本件尚未經驗收及核對，若有不符者，高雄捷運股份有限公司保留一切權利。」（參聲證3-33-1）</p> <p>3. 至相對人提出之 94.3.1 鐵工局召開「辦理 93 年 11 月 29 日「代辦高雄捷運R16 車站主體結構工程」交付高雄捷運公司後相關缺失複檢事宜」會勘紀錄，並無針對電纜槽溝整修事項確認，故相對人主張並無依據。</p>
<p>15. 月台門預埋槽鐵整修。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 94.2.14 鐵工局函送「93年11月29日」代辦高雄捷運 R16 車站主體結構工程」交付高雄捷運公司現場會勘缺失改善照片」(相證 9-3-8)。</li> <li>2. 94.3.1 鐵工局召開「辦理 93 年 11 月 29 日」代辦高雄捷運R16 車站主體結構工程」</li> </ol>	<p>1. 相對人所提之相證 9-3-8，其中第 12 頁月台門缺失-3：有關「月台門預埋件已清理出」之照片，乃為鐵工局因施作月台門預埋槽鐵不符捷運精度需求，而將該埋預件從混凝土清理出來，並未就該缺失進行後續之改善，合先敘明。</p>



	<p>交付高雄捷運公司後 相關缺失複檢事宜」 會勘結果，本項缺失 已改善。(相證9-3-9)</p>	<p>2.後續，因鐵工局不願再 進行修繕，聲請人迫於 月台門安裝時程，乃委 請統包商代為辦理，故 相關費用自應由相對 人負擔。</p> <p>3.相對人對於其與鐵工局 間之契約，顯未盡監督 之責，自應負擔衍生之 費用。</p>
<p>16. 設備吊物樑安裝。</p>	<p>1. 設備吊物樑安裝非屬 結構工程，相對人及 鐵工局均已明確中告 知聲請人。(相證 9-3-10)</p> <p>2. 為利工程推動相對人 勉請鐵工局提供吊物 樑並已表示不含安 裝，聲請人卻反要求 安裝費用實有違誠 信。</p> <p>3. 本項吊物樑費用聲請 人應返還相對人</p>	<p>1. 聲請人早於 93.10.27 提送R16車站吊物樑圖 說予相對人，請鐵工局 將吊物樑納入設計及 施工。(參聲證3-78)。</p> <p>2. 相對人亦於 93.11.05 函請鐵工局納入設計 及施工，並由相對人委 託該局代辦工程合約 施工項目下支應(參聲 證3-79、3-80、3-81)。</p> <p>3. 惟因鐵工局遲遲不願 辦理該吊物樑之施 作，相對人始於 96.01.24 要求聲請人 處理原為鐵工局應辦 之工作，故相關費用仍 應由相對人負擔。</p>

<p>17. 西側消防人員鋼構梯設計及施作。</p>	<p>R16 車站消防符合主管機關要求為聲請人工作，鐵工局依聲請人所提需求並經其審查設計後完成 90cm 寬鋼構梯，未能符合主管機關要求應歸責聲請人。 (相證 9-3-11；相證 9-3-12)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依據鐵工局召開之歷次會議(參聲證 3-86、3-87)，可知本項係鐵工局西側消防人員梯(即Y通風井五號樓梯)設計及施工僅 90cm，不符消防局 120cm 之需求，故鐵工局乃請求聲請人評估該已完成之鋼梯可否再利用，若無法利用則請捷運公司另作新製鋼梯辦理。</li> <li>2. 聲請人亦於 96.03.23 致函相對人澄清5號鋼梯事宜，並主張本項增加之工程費用，將向相對人請求(參聲證 3-88)。</li> <li>3. 相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</li> </ol>
<p>18. A 出入口含地面層、冷卻水塔之建築裝修及水環工程。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本項屬 R16 車站結構體以外捷運必須使用之建築裝修及水環工程，依合約 8.12 為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。 (相證 9-3-13)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關 R16 車站 A 出入口(為高鐵站前廣場)、B 出入口(為台鐵左營站前廣場)之相關都審，分別屬高鐵局及鐵工局辦理之事項，此部分地面層之相關配置，與</li> </ol>

	<p>2. 相對人委辦機關鐵工局所施作工項如有超出結構體範圍者聲請人應將該費用返還相對人。</p>	<p>聲請人無涉，亦非聲請人之工作範疇(參聲證3-24)，故上開地面層之相關裝修等工作皆非屬聲請人之責。</p> <p>2. 且聲請人與統包商之細部設計工作範疇，亦已約定地面層景觀及突出物皆非屬聲請人之工作範疇。</p> <p>3. 據上，相對人以捷運必須使用為由，進而要求聲請人辦理高鐵局及鐵工局提送都審範圍中有關之地面層建築裝修及水環工程及負擔費用，並非可採。</p>
<p>19. B 出入口含地面層、冷卻水塔之建築裝修及水環工程</p>	<p>1. 本項為 R16 車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第 8.12 條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。(相證 9-3-13)</p> <p>2. 相對人委辦機關鐵工局所施作工項如有超出結構體範圍者聲請人應將該費用返還相對人。</p>	<p>1. 有關 R16 車站 A 出入口(高鐵站前廣場)、B 出入口(台鐵左營站前廣場)之相關都審，分別屬高鐵局及鐵工局辦理事項，其地面層之相關配置與聲請人無涉，亦非聲請人之工作範疇(參聲證 3-24)。故地面層之相關裝修等工作皆非屬聲請人之責。</p>

		<p>2. 且聲請人與統包商之細部設計工作範疇，亦已約定地面層景觀及突出物皆非屬聲請人之工作範疇。</p> <p>3. 故相對人以捷運必須使用為由，進而要求聲請人辦理高鐵局及鐵工局所提送都審範圍之地面層建築裝修及水環工程，實有違誠信原則。</p>
<p>20 污水坑、男女廁所結構滲水，追加止水費用。</p>	<p>1. 95 年 5 月 2 日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議係為 R11 臨時站、R16 車站鐵工局已完成未驗收結構體聲請人接續進場之原則。</p> <p>2. 會議紀錄第六點：R16 車站交通部鐵工局已完成驗收之結構體，請聲請人依現況配合細設進場施作裝修工程。係指 R16 車站交通部鐵工局已完成驗收之結構體即表為已</p>	<p>1. 本案係因鐵工局代辦之 R16 車站結構體污水坑及男女廁所地面(含側溝)嚴重滲水，而聲請人施作該處之無縫式防水膜時，依規範需在結構體無滲水之情況下施工方可達施工規範要求。故聲請人迫於工進，並依據相對人 95 年 5 月 2 日召開之「高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議第六點指示，依現況配合細設進場施作，是相對人指摘</p>

	<p>符合其圖說規範，聲請人即可依現況逕行裝修無需另為改善。而非如聲請人主張其可逕行辦理所認定需改善項目後向相對人索取費用。</p> <p>3. 所提區域於相對人委辦機關鐵工局於驗收時即邀請聲請人參與並就聲請人所提缺失完成改善及複勘後使同意對其承商驗收。</p> <p>4. 本項所稱結構滲水乙事，查深層地下結構如捷運地下車站於完成後有少部分滲水情形為工程常見，高雄捷運其他地下車站亦多有此情形，滲水止漏均列為結構保固工作項目，R16 車站聲請人如提出滲水情形後，相對人及其包商均辦理止漏會勘並由承商進行止漏。並列有保固流程。本項工作聲請人既未提出即逕為認定施作有違流</p>	<p>聲請人係逕行辦理所認定需改善項目後，向相對人索取費用云云，除有違誠信外，並與事實不符。</p> <p>2. 相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，又本項缺失改善工作非屬聲請人之工作範圍，故費用自應由相對人負擔。</p>
--	--	--

	<p>程。</p> <p>5. 本項不適用95年5月2日「研商高雄捷運紅線R11臨時站、R16車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</p> <p>6. 本項費用自應由聲請人負擔。</p>	
<p>21 北擴挖區 B3 層電池室排水管阻塞，追加通管費用。</p>	<p>1. 本項相對人雖代為轉知鐵工局，並無同意聲請人所逕行認定排水管因鐵工局施工阻塞」之意，鐵工局承商並不認同聲請人主張。</p> <p>2. 聲請人所主張時本項時軌道層已交付聲請人已逾年餘，聲請人於該處施工卻將排水管阻塞責任歸責鐵工局，實屬無理。</p> <p>3. 本項不適用95年5月2日「研商高雄捷運紅線R11臨時站、R16車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</p> <p>4. 本項費用自應由聲請</p>	<p>1. 本案聲請人分別於97.05.16(參聲證3-97)、97.06.27(參聲證3-98)及97.10.07(參聲證3-100)函請相對人協調處理，並已陳明衍生的費用將另案向相對人提報。</p> <p>2. 惟就上述請求，鐵工局之承商皆未予以處理及負擔費用，故相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔本項費用。</p>

	人負擔。	
22. B 出入口樓梯結構與兩側電扶梯間距過大，追加扶手欄杆基座加大費用。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本項為 R16 車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第 8.12 條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</li> <li>2. 本項不適用 95 年 5 月 2 日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</li> </ol>	1. 本項工作，聲請人與統包商於包裹協商中，已要求統包商自行吸收
23. 相對人要求 B 出入口樓梯欄杆加裝霧面玻璃、不銹鋼梯腳板 L 型鋸板及 R16-3、R16-4 樓梯加裝 L 型鋸板。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本項為 R16 車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第 8.12 條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</li> <li>2. 本項不適用 95 年 5 月 2 日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</li> </ol>	1. 本項工作，聲請人與統包商於包裹協商中，已要求統包商自行吸收。
24. B 出入口外側光面花崗	本項為 R16 車站結構體以	1. 如上所述，依據鐵工局提送高雄市政府都市審

<p>石地坪變更為燒面。</p>	<p>外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第8.12條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</p>	<p>議工作範圍，可知地面層相關景觀、裝修工程係屬高鐵局及鐵工局之責，非屬聲請人辦理建築裝修之工作範疇。</p> <p>2. 惟於紅線初勘時，初勘委員為避免日後路面濕滑造成民眾跌倒，故要求將B出入口外原本鐵工局施做之花崗石地坪，更改為燒面(粗糙面)。</p> <p>3. 其後，相對人表示：鐵工局以該部分已完成驗收為由，拒絕就上開其施作之部分辦理改善。</p> <p>4. 本項非屬聲請人原合約之工作範圍，而係就鐵工局已施作之部分進行改善，自不應由聲請人負擔費用。</p>
<p>25. 依消防局消檢意見變更施作，加設步道、鐵絲網門及劃設紅線等。</p>	<p>1. 本項為R16車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第8.12條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</p> <p>2. 本項不適用95年5月</p>	<p>1. 如前所述，依據鐵工局提送高雄市政府都市審議工作範圍可瞭解地面層相關景觀、裝修工程係屬高鐵局及鐵工局之責，非屬聲請人辦理建築裝修之工作範疇。</p> <p>2. 相對人於97.02.01邀</p>



	<p>2 日「研商高雄捷運紅線R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</p>	<p>集鐵路管理局、消防局辦理R16 車站西側地面層搶救動線施作事宜會勘，會勘中，消防局提出意見(劃設紅色禁停線、增設鐵絲網門、增設高壓磚步道)係屬台灣鐵路管理局所屬路權，且原相關之設計及施作單位為鐵工局辦理，故聲請人向相對人表示僅代為修正施作，相關費用將另案報請追加。</p> <p>3. 聲請人於97.02.13 已向相對人表示，97 年2 月1 號會勘之相關工作，其地面層景觀裝修工程，非屬聲請人工作範圍，聲請人僅代為施作，相關之費用將另案提報。(參聲證3-102)</p>
<p>26. 排風機房結構開口封板費用。</p>	<p>1. 本項為R16 車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第 8.12 條為聲請人工作範圍，費用自應由</p>	<p>本項工作，聲請人與統包商於包裹協商中，已要求統包商自行吸收。</p>

	<p>聲請人負擔。</p> <p>2. 聲請人承商函文中即表示「貴公司為防物品掉落及機房密閉需求…」可證為建築裝修及水環工程之需求。</p> <p>3. 本項不適用95年5月2日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</p>	
<p>27. 追加辦理高鐵附屬事業大樓及台鐵轉乘區消防介面整合及送審之相關費用。</p>	<p>1. 本項為 R16 車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第 8.12 條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</p> <p>2. 本項不適用95年5月2日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</p>	<p>本項工作，聲請人與統包商於包裹協商中，已要求統包商自行吸收。</p>

<p>28. 追加南擴挖區夾層板開孔費用。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本項為 R16 車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第 8.12 條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</li> <li>2. 本項不適用 95 年 5 月 2 日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</li> </ol>	<p>本項工作，聲請人與統包商於包裹協商中，已要求統包商自行吸收。</p>
<p>29. 北擴挖區穿堂層增加設計一直達地面層樓梯之設計費用。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依合約第 8.12 條「共站及共構工程介面」：「紅線 R11、R16 車站共站及共構之規劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方統籌辦理。乙方須與甲方及其承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責 R11、R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關 R16 車站附屬事業大樓需求，係相對人於簽訂興建營運合約後，再於 91 年 6 月 25 日要求聲請人納入工作範圍(參聲證 3-9)。非相對人所述「高鐵附屬大樓為捷運 R16 車站共站及共構之規劃之一部分」，合先敘明。</li> <li>2. 聲請人係依據相對人 94.07.27 函文(參聲證 3-104)，要求統包商就高鐵與捷運介面空間增設乙座逃生樓梯案進行評估，惟經評估，</li> </ol>

	<p>及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要的協助。」(聲證 1-1)</p> <p>2. 高鐵附屬大樓為捷運 R16 車站共站及共構之規劃之一部分，捷運公司依約應配合規劃內辦理 R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。</p> <p>3. 本項為考量捷運營運安全，由聲請人提出逃生梯需求，以為後續相對人承商進行設計及施工，為依其合約第 8.12 條應為之工作。</p> <p>4. 本項不適用 95 年 5 月 2 日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</p>	<p>因該平面空間限制，僅可以員工樓梯標準進行設計，故聲請人再請相對人考量本案是否可行(參聲證 3-106)。</p> <p>3. 依據相對人 94.10.27 召開之會議結論第 6 點(參聲證 3-108)，聲請人於 94.11.28 再檢送定案設計圖說予相對人(參聲證 3-110)。</p> <p>4. 本項係因聲請人已依據相對人之指示，配合相關之變更設計，並請鐵工局納入施工範圍，但最終相對人卻指示該方案不考慮納入，已造成聲請人額外支付設計費用，此自應由相對人負擔。</p>
--	---	---

<p>30. 上行線軌道層排水管因鐵工局施工阻塞，追加通管費用。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本項相對人雖代為轉知鐵工局，並無同意聲請人所逕行認定「上行線軌道層排水管因鐵工局施工阻塞」之意，鐵工局承商並不認同聲請人主張。</li> <li>2. 本項不適用95年5月2日「研商高雄捷運紅線R11臨時站、R16車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案係鐵工局承商(猛揮營造)施工時泥漿流入軌道層排水管因而阻塞，聲請人於95.01.24函請相對人要求鐵工局辦理(參聲證3-112)，惟鐵工局卻遲遲不辦理，為配合交付鋪軌時程，相對人要求聲請人先行通管(參聲證3-114)。</li> <li>2. 由於該阻塞仍係鐵工局造成，相關之通管工作自非聲請人工作範圍，惟聲請人迫於通車時程，先行代為辦理。相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</li> </ol>
<p>31. 颱風過後清理軌道層及電纜管道間淤泥費用。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本項颱風發生期間西側工作井為聲請人潛盾隧道施工使用中，軌道層亦交付聲請人，辦理防汛設施為聲請人工作。</li> <li>2. 本項不適用95年5月2日「研商高雄捷運紅線R11臨時站、R16</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關西側工作井，聲請人業於94.04.01與鐵工局辦理交付，並於清潔完成後即於94.04.30交還鐵工局(參聲證4-32)。是相對人所稱聲請人仍使用該工作井，並非事實。</li> </ol>

	<p>車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</p>	<p>2. 縱使如相對人所主張，聲請人仍使用該工作井，惟聲請人之施工範圍僅在軌道層區，而地面層之相關防汛工作、土堤設施乃為鐵工局所施作，有何理由可歸責於聲請人？</p> <p>3. 因聲請人於94.04.30將西側工作井交還鐵工局後，鐵工局施作之R16車站地面層排水與防汛措施，未臻完善，而於94年6月上旬連日豪大雨沖跨西側工作井地面之臨時土堤，導致站體軌道層泥砂淤積，而因相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</p>
<p>32. 追加西側工作井及南擴挖區穿堂層隔間牆趕工購買之模板費用。</p>	<p>1. 隔間牆本項為R16車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第8.12條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</p> <p>2. 本項不適用95年5月</p>	<p>1. 依據興建營運合約第3.4.3條之約定，相對人應於93年1月前完成R16車站站體結構，並交付聲請人。</p> <p>2. 惟因相對人委辦R16車站站體工程所屬之鐵工局無法依約辦理交</p>

	<p>2 日「研商高雄捷運紅線R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</p>	<p>付，始改採分區交付，而最後一次R16 車站結構體交付時間為95. 12. 20(參聲證4-2)，已較合約約定交付期限晚1, 054 日，造成聲請人要求統包商投入更多模板進行趕工，已得以即時交付各關聯承商相關機房，故相關費用自應由相對人負責。</p>
<p>33. R16 車站月台下方排氣管道預留風口整修。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本項鐵工局93. 11. 29 交付後聲請人遲至96. 08. 1 逾二年後方提出本項要求。</li> <li>2. 94. 2. 4 「研商 R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜會議」決議事項(五)，「如有其他須請鐵工局整修之項目，請捷運公司儘早提出，俾讓鐵工局併同發包處理，若未及時提出者，一概由捷運公司</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 相對人主張 94. 2. 4 會議決議事項(五)「如有其他須請鐵工局整修之項目，請捷運公司儘早提出，俾讓鐵工局併同發包處理，若未及時提出者，一概由捷運公司自行負責整修」，實與工程慣例不符，且聲請人並無概括承受鐵工局施作缺失之義務；又聲請人早已於93. 12. 27(093)高捷V2 字第 6569 號函，向相對人陳明：「現提出之</li> </ol>

	<p>自行負責整修」。</p> <p>3. 94.3.1 鐵工局召開「辦理93年11月29日「代辦高雄捷運R16車站主體結構工程」交付高雄捷運公司後相關缺失複檢事宜」會勘紀錄，已就聲請人所提缺失改善完成。</p> <p>4. 本項應由聲請人自行處理，費用應由聲請人負擔。</p>	<p>部分交付，及尚未能交付部分所造成設計及施工之影響，因本件尚未經驗收及核對，若有不符者，高雄捷運股份有限公司保留一切權利。」(參聲證3-33-1)</p> <p>2. 相對人對於其與鐵工局間之契約，顯未盡監督之責，自應負擔衍生之費用。</p>
34. 增設標誌電源工程相關水環佈纜，及拆裝瑠璃板工程費。	<p>本項為R16車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第8.12條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</p>	<p>本項工作，聲請人與統包商於包裹協商中，已要求統包商自行吸收。</p>
35. X 通風井群內(進氣井)地面層欄杆及地坪施作。	<p>本項為R16車站結構體以外之捷運使用之建築裝修及水環工程，依合約第8.12條為聲請人工作範圍，費用自應由聲請人負擔。</p>	<p>1. 如前所述，有關R16車站A出入口(高鐵站前廣場)、B出入口(台鐵左營站前廣場)之相關都審，分別屬高鐵局及鐵工局辦理事項，其地面層之相關配置與聲請人無涉，亦非聲請人之工作範疇(參聲證</p>



		<p>3-24)，故地面層之相關裝修等工作，皆非屬聲請人之責。</p> <p>2. 且聲請人與統包商之細部設計工作範疇，亦已約定地面層景觀及突出物皆非屬聲請人之工作範疇。</p> <p>3. 故相對人以捷運必須使用為由，進而要求聲請人辦理高鐵局及鐵工局所提送都審範圍之地面層建築裝修及水環工程，實已變更合約原有工作範圍。</p> <p>4. 再依據 93. 08. 18 鐵工局召開之「研商代辦高鐵附屬事業大樓地下結構工程捷運界面會議」，詳載：通風井 X 之建築裝修施工係屬高鐵局辦理(聲證 3-119)，可知此部分並非聲請人原合約之工作範圍。</p> <p>5. 惟相對人於 97 年 05 月 29 日召開「高鐵左營車站附屬事業開發大樓與高雄捷運 R16 車站之</p>
--	--	---

		<p>裝修及介面配合事宜          協調會」，就X通風井          群內(進氣井)地面層          欄杆及地坪，因高鐵局          不願施作，相對人乃於          會議紀錄第2點指示：          有關消防人員梯之扶          手欄杆屬R16車站內部          建築裝修工程，請聲請          人配合施作(參聲證          3-121)。</p> <p>6. 而相對人明知 93. 08. 18          鐵工局召開之「研商代          辦高鐵附屬事業大樓          地下結構工程捷運界          面會議」(聲證          3-119)，聲請人、鐵工          局、高鐵局已就該處之          工作權責據以劃分，故          相對人後續再於會勘          中要求聲請人辦理相          關建築裝修，已超出原          契約工作範圍，故相關          之費用自應由相對人          負擔。</p>
<p>36. 東側地面層(高鐵範圍          內)自來水表箱及雨、污          排水消能井高程變更。</p>	<p>1. 依合約第 8. 12 條「共          站及共構工程介          面」：「紅線R11、R16          車站共站及共構之規</p>	<p>1. 聲請人業於 96. 11. 28          提送R16車站A出入口          建築裝修圖說乙份，並          請相對人於96年12月</p>

	<p>劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方統籌辦理。乙方須與甲方及其承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責R11、R16車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要的協助。」</p> <p>2. 高鐵附屬大樓為捷運R16車站共站及共構之規劃之一部分，捷運公司依約應配合規劃內辦理R16車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。</p> <p>3. 本項為考量捷運營運安全，由聲請人提出</p>	<p>底前確認自來水錶箱及預留管線高程，以利聲請人依據圖說調整施工(參聲證3-124)。且於多次會議要求高鐵局儘速提供A出入口相關高程，惟高鐵局遲遲無法提供相關高程並遲至97.05.29始提供(參聲證3-128)</p> <p>2. 故聲請人於97.07.09已向相對人表示，本案係高鐵局遲遲無法提供相關之高程圖說供聲請人參考，而高鐵局提供A出入口高程圖說係於97.05.29相對人召開之介面會議方提供，聲請人迫於施工時程，不得不依原設計施工，故後續相關調整高程費用將另案向相對人提報。(參聲證3-129)</p>
--	---	---

	<p>逃生梯需求，以為後續相對人承商進行設計及施工，為依其合約第 8.12 條應為之工作。</p> <p>4. 本項不適用 95 年 5 月 2 日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄。</p>	
--	--	--

### 三、「R11、R16 車站趕工費用」：

本項請求係因相對人未依興建合約約定之時程交付 R11、R16 車站結構體，為達如期通車營運目標，聲請人遂要求 CR5、CR6 統包商趨趕工進以縮短工期，因此致生相關之費用，茲說明如下：

(一) 有關 R16 車站之規劃背景業如前述。R11 車站之規劃背景則係因台鐵辦理高雄火車站地下化工程，故相對人於 90 年 1 月 12 日與聲請人簽訂興建營運合約前，即先行將之委交鐵工局辦理 R11 臨時車站結構設計與施工。因此，興建營運合約第 3.4.3 條共構、共站車站中始約定：「R11 共站共構車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方統籌辦理，並配合乙方之興建時程於 93 年 6 月前交付乙方進行鋪軌工程」。

(二) 相對人依約應於通車營運前，先行完成 R11、R16 共構車站結構體，並給予聲請人合理且足夠之時間完成後續建築裝修、水電環控工程及通車營運準備工作：

1、按興建營運合約第 3.4.3 條約定：「R16 共站車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方（相對人）統籌辦理，於九十三年一

月前完成站體結構交付乙方（聲請人）」、「R11 共站共構車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方（相對人）統籌辦理，並配合乙方（聲請人）之興建時程於九十三年六月前交付乙方進行鋪軌工程」（參聲證1號）。又依交通部於96年7月31日同意備查之高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網通車里程碑，聲請人需於96年底紅線通車營運，97年10月紅橘兩線全線通車營運。

2、依據興建營運合約第3.4.3條之約定（參聲證1），R16車站結構體之施作完成係相對人依約應辦事項，且相對人應於93年1月交付R16車站結構體予聲請人；又R11車站結構體之施作完成亦係相對人依約應辦事項，且相對人應配合聲請人之興建時程，於93年6月前交付結構體予乙方進行鋪軌工程。迺相對人卻未如期交付R11及R16車站共構車站結構體，致聲請人為達成前述既定通車里程碑時程，必須要求統包商趕工，因此額外支出趕工費用。

3、相對人實際分段交付情形為：

R16車站部分：

- (1) 穿堂層D7~D9及轉乘區D5~U12交付：93年8月31日。（參聲證3-4）
- (2) 穿堂層其餘區域交付：94年3月01日。（參聲證3-5）
- (3) 高鐵北擴挖區B3層交付：94年12月30日。（參聲證3-6）
- (4) 高鐵北擴挖區B2層交付：95年4月26日。（參聲證3-7）
- (5) 高鐵南擴挖區B2層交付：95年9月29日。（參聲證4-1）
- (6) 西井及Y通風井交付：95年12月20日。（參聲證4-2）

R11車站部分：

- (1) 軌道層交付鋪軌：94年8月10日。（參聲證4-3）
- (2) 結構體U-4層（南北站）：94年11月15日。（參聲證4-4）

- (3) 結構體U-3層(北站)：95年5月15日。(參聲證4-5)
- (4) 結構體U-3層(南站)：95年7月01日。(參聲證4-6)
- (5) 結構體U-2層(南北站)：95年11月20日。(參聲證4-7)

4、

(三) R16 車站趕工事實說明：

- 1、 R16 車站結構體之設計、R16 車站結構體之設計、施工及驗收，係相對人與鐵工局簽訂之工作範圍，故就R16 車站結構體，相對人應依興建營運合約3.4.3條之約定，於93年1月31日前交付結構體(參聲證4-8)，惟如上所述，相對人不但未依約一次交付聲請人進行施作，而係分次遲延交付，其最後交付日期為95年12月20日，交付延遲時間最嚴重達1,054日。
- 2、 本案因相對人未能依約如期交付R16 車站結構體予聲請人進行舖軌及裝修工作，致聲請人為達成既定通車里程碑時程，必須進行趕工以達契約約定之通車目標，因此額外支出之費用，自應由相對人負擔。

(四) R11 車站趕工事實說明：

- 1、 依據91年4月29日相對人函轉鐵工局有關捷運R11 臨時站工程預定時程表，其中約定交付舖軌時程為93年5月，另外交付結構體時程為94年2月28日。(參聲證4-8-1)
- 2、 相對人曾於94年6月22日召開「R11 車站建築裝修進場時程協調會(三)」，聲請人於會議中即提出「R11 進度表修正說明」，並以96年10月31日通車里程碑推算建築裝修進場應交付時程(參聲證4-9)如下：
  - (1) 95年11月1日：整合測試開始，系統廠商完成測試前作業。
  - (2) 96年4月30日試運轉開始。

- (3) 96年7月30日初/履勘開始。
- (4) 96年10月31日捷運通車。
- 3、又依據鐵工局於當次會議提出之「為配合捷運局需求評估車站建築裝修進場時程」，可知鐵工局最快交付時間為94年9月1日（參聲證4-9，末2頁），且分層分次交付，預計最終於95年4月1日交付前後站之U-2層（參聲證4-9號末頁，惟最終實際交付仍遲延至95年11月20日）。但本次會議聲請人以鐵工局排定之可進場時程及壓縮裝修、水環工期後，需至95年12月31日始可交付關聯承商進行系統測試，此仍無法滿足95年11月1日必須開始進行系統整合測試之時程。
- 4、迺94年6月22日會議後，相對人竟未將聲請人計算之時程需求載明，僅要求鐵工局儘量趕工，實際進場時程再由三方工作階層協商。（參聲證4-10）。聲請人於94年7月11日再次向相對人說明R11車站必須於94年9月1日全區進場施工，始可達成96年10月31日通車目標（參聲證4-11）。復並於94年12月14日以函文向相對人表達有關R11車站建築裝修進場時程並檢附鐵工局施作缺失，就此等影響聲請人後續進場施作部分，請求相對人給付增加之費用（參聲證4-12）。
- 5、嗣聲請人於95年6月19日再次發函催請相對人，並告知相對人依據94年6月22日會議內容，鐵工局需於94年9月1日交付U-4層供聲請人進行水環裝修等工程，惟當時鐵工局僅切除部份中間樁且現場存在明顯缺失、滲水、施工架未拆除等未達可進場之條件，該情況已嚴重影響興建及營運時程（參聲證4-13）。
- 6、據上，相對人就R11車站交付鋪軌時程延遲達406日，交付結構體進行建築裝修時程延遲交付之天數，最嚴重高達630日。因相對人

未能依約交付R11 車站結構體予聲請人進行鋪軌及裝修工作，致聲請人為達成既定通車里程碑時程，須進行趕工以躉趕工期，因此額外支出之費用，自應由相對人負擔。

7、針對相對人就R11 車站趕工費用各主張之駁斥及相關補充證物，請詳參聲請人101/3/13 仲裁補充理由(十)書附件1 號。

(五) 另案(99 年仲雄聲義字第9 號) 仲裁庭已初步評議認定R11 及R16 兩車站，因有相對人交付用地遲延之事實，故認應可展延興建期，從而，本件聲請人為躉趕原已落後之興建期，而在R11 及R16 車站有趕工之事實，亦可獲得證明。

(六) 聲請人因R11、R16 車站趕工所支出之費用，屬興建營運合約第19.4.3 條所指「損害補償」範圍及18.3.3.4 所指之「補償」範圍：

- 1、按興建營運合約第19.4.3 條約定：「甲方(相對人)未依本合約第3.4.3 之2 條約定辦理，或本合約附件A5.1 內所註記之機廠用地等重點地區交付遲延，或發生本合約第9.5 條之情事致嚴重影響本合約之履行，且乙方(聲請人)受有相當損害時，甲方(相對人)同意準用本合約第18.3.3 條及第18.3.4 條之約定協商補救方案，該方案之內容及程度應以足以彌補乙方(聲請人)之直接損害為原則。」(參聲證1)
- 2、次按，興建營運合約第18.2.1 條約定：「本合約所稱除外情事，係指下列事件，其發生須因不可歸責於乙方之事由並足以嚴重影響本合約興建、營運一部或全部之履行者：甲方未按…約定之時程交付乙方或使乙方接管使用本計畫興建所需之用地或結構體者。」(參聲證1)
- 3、查如上所述，就R11 車站結構體，相對人之實際交付時程，係自94 年8 月起分區局部交付，迄95 年11 月始完全交付；又就R16



車站結構體，相對人之實際交付時程，則係自 93 年 8 月起分區局部交付，迄 95 年 12 月始完全交付，比較諸原契約所定之交付時程，相對人顯已遲延交付。

- 4、因相對人未依約如期完成 R11 車站及 R16 車站結構體等合約應辦事項，並延遲交付上開二車站予聲請人進行後續工作，聲請人為配合 96 年 12 月通車營運時程，前乃依相對人之要求，指示 CR5 及 CR6 區段標統包商就此兩車站積極全面趕工，以追趕遭相對人延遲交付而延誤之工期，因而衍生相關趕工費用（參聲證 4-14）。
- 5、綜上，因相對人無法依約交付 R11、R16 車站結構體及用地等予聲請人，致聲請人須指示統包商進行額外趕工而衍生費用，並已受有損害。由於本項損害之發生不可歸責於聲請人，而係因相對人延遲交付結構體所致，且已嚴重影響合約興建、營運一部或全部之履行者，故聲請人自得依興建營運合約第 19.4.3 條之約定，請求相對人給予合理之補償。

(七) 此外，聲請人亦得依民法第 1 條之工程習慣與「擬制性設計變更」原則，請求相對人給付趕工費用：

- 1、按我國司法實務已肯認「擬制性設計變更」(constructive change)，如台灣高等法院 93 年度重上字第 498 號判決意旨即明揭：「…由上訴人提出可行之施工送審單經監造建築師及被上訴人之審查同意，甚至於在較為細項或急迫情況下，僅依監造單位或被上訴人之口頭指示，就工法、結構、材料、形狀、數量等作『實際上』之變更。此變更在工程界稱之為『擬制性設計變更』，包括非正式（即未依工程契約所定『設計變更』之正式程序辦理）之工作變更，原設計或原訂規定瑕疵之變更，業主對於原設計及規定之錯誤解釋及『趕工目的之變更』。在本件包商所為實際施工之項目、

結構、材料、規格、面積體積形狀等之變更，均屬上述所稱之「擬制性的設計變更」，依世界各國工程實務及法律上之公平正義原則、誠實信用原則、情事變更原則及公序與善良風俗原則，雖無正式之設計變更，但均係依被上訴人及建築師指示、同意之送審單等實際需求所為有利益於被上訴人之變更。…」(參聲證 4-15, p. 8 及 p. 29)。

2、又行政院公共工程委員會亦已有多件以「誠信原則」及「擬制性設計變更」成立調解之案例(參聲證 4-16)，且國外文獻亦肯認趕工費用之請求構成擬制之變更(參聲證 4-17)，故「擬制性設計變更」原則自得作為民法第 1 條所稱之工程習慣或「法理」而為聲請人請求之依據。

3、查本件上開趕工增生費用之請求，均係因相對人未依約交付 R11、R16 車站結構體及用地等予聲請人，致聲請人須指示統包商進行額外趕工而衍生費用，對此不可歸責聲請人事由所致之遲延，相對人本應展延通車營運時程，惟其仍要求聲請人配合 96 年 12 月通車營運，聲請人乃指示 CR5 及 CR6 區段標統包商就此兩車站積極全面趕工，以追趕遭相對人延遲交付而延誤之工期，故本項請求亦應有「擬制性設計變更」之適用，另依國際工程實務及民法公平正義原則、誠實信用原則、情事變更原則等法理，相對人亦應增加給付聲請人因趕工而增生之費用。

(八) 針對相對人就本項爭議之主張及答辯，聲請人之補充陳述，請另見聲請人 101/3/13 補充理由(十)書附件 1 號(R11 車站趕工費用部分)及附件 2 號(R16 車站趕工費用部分)。

(九) 本項 R11、R16 車站趕工費用請求金額為 159,141,374 元(參附表 4)。有關間接費用部分，聲請人原係以直接費用之 23.4%計算，僅更正為

以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用所占直接費用之比例計算間接費用為 11.27% (參附表 1-1)：

1、R11 車站趕工費用部分：

- (1) 統包商請求趕工費用為 43,380,000 元。(參聲證 4-A)
- (2) 經聲請人重新核算後，統包商趕工費用為 34,320,888 元 (方案一) 或 35,326,500 元 (方案二)，又統包商該部分趕工係因相對人遲延交付所致，故聲請人於 96 年 11 月 22 日會議中，決議將此不可歸責聲請人所致之趕工費用，送請相對人審核備查並請求趕工費用。(參聲證 4-B)
- (3) 就 R11 車站趕工費用，聲請人於 96 年 3 月 18 日與統包商進行議價，經多次要求減價後，始議定總金額為 34,500,000 元，雙方並簽訂變更契約書。(參聲證 4-C)
- (4) 聲請人已就 R11 車站趕工費用 34,500,000 元支付予統包商。  
(參聲證 4-D)

2、R16 車站趕工費用部分：

- (1) 統包商請求趕工費用為 72,804,163 元。(參聲證 4-E)
- (2) 經聲請人重新核算後，統包商趕工費用為 14,422,375 元 (參聲證 4-F)，又統包商該部分趕工係因相對人遲延交付所致，故聲請人於 96 年 11 月 22 日會議中，決議將此不可歸責聲請人所致之趕工費用，送請相對人審核備查並請求趕工費用。
- (3) 就 R16 車站趕工費用，聲請人於 97 年 8 月 22 日與統包商進行議價，經多次要求減價後，始議定總金額為 14,200,000 元，雙方並簽訂變更契約書。(參聲證 4-G)
- (4) 聲請人已就 R16 車站趕工費用 14,200,000 元支付予統包商。  
(參聲證 4-H)

- 3、針對相對人就本項給付憑證質疑，聲請人之說明請詳參聲請人 101/3/25 仲裁補充理由(十四)書附件 1 號。

四、「012 車站用地國軍英雄館建物拆除清理」費用：

(一) 012 車站用地之國軍英雄館建物拆除清理，屬興建營運合約第 4.2 條所指之「工作範圍變更」：

- 1、按興建營運合約第 6.3.3 條「地上物之處理」第 1 項明定：「甲方交付用地（不含既成道路及穿越段）予乙方時，應負責遷離地上之人員，並騰空或拆除地上之物品（含建築物），使該等土地達到足以供乙方進場使用之狀況」（參聲證 1），是相對人交付用地時，依約應負責拆除地上之建築物，並應使該土地達到足以供聲請人進場使用之狀況，故國軍英雄館建物之拆除清理作業，自屬相對人依約應辦事項。
- 2、次按，依據興建營運合約附件 A5.1 用地提供時程之約定，012 車站通風井 X1 用地應於 91 年 10 月 31 日前交付用地（參聲證 7-2）。
- 3、查本件相對人於 91 年 10 月 30 日先期辦理實地交付作業時，聲請人即已對相對人明確表示，地上物尚未清理完成（參聲證 7-3）。惟相對人於 92 年 1 月 20 日實際辦理用地交付時，卻仍未將國軍英雄館地上物（參聲證 7-1）拆除清理完成，而要求聲請人以現況點交（即要求聲請人拆除地上物）。聲請人雖不同意代相對人履行該契約義務，惟迫於完工之時程，不得不委由 C03 區段標統包商先行動工拆除清理地上物，是就此額外支出之費用，自應由相對人負擔。
- 4、本項「012 車站用地國軍英雄館建物拆除」本為相對人之合約應辦事項，相對人未依約清除其地上物，聲請人不得已，前乃委請統包商代為拆除清理，是就此額外支出之費用，自應由相對人負責。
- 5、再者，相對人既係於簽約後要求聲請人代為辦理拆除清理地上物之

作業，是此自亦符合興建營運合約第 4.2 條所約定，因「政策變更」或「重大原因」所致之「工作範圍變更」，故就此額外支出之費用，自應由相對人負責。

6、況且，依據廢棄物清理法第 2 條 4 項及營建事業廢棄物再利用管理辦法第 2 條之規定（參聲證 5-4），本項 012 車站用地國軍英雄館建物拆除清理作業，亦係就「事業廢棄物為清理者」，故依據興建營運合約第 6.3.3 條「地上物之處理」第 1 項但書之約定，亦應由相對人負擔相關費用。

(二)針對相對人就本項主張之駁斥及相關補充證物，請詳參聲請人 101/3/19 仲裁補充理由(十一)書附件 1 號。

(三)本項請求增加費用 1,544,371 元（參附表 7）。有關間接費用部分，聲請人原係以直接費用之 23.4%計算，僅更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用所占直接費用之比例計算間接費用為 16.49%（參附表 1-1）：

- 1、統包商請求本項工作範圍變更追加費用為 1,251,516 元。（參聲證 7-A）
- 2、就本項費用，聲請人於 98 年 4 月 29 日與統包商進行議價，經多次要求減價後，始議定價額（其中編號 S3「012 通風井 X1 用地拆除」金額 1,009,222 元部分，即為本項工作範圍變更追加之費用），雙方並簽訂變更契約書。（參聲證 7-B）
- 3、聲請人已就本項追加費用支付予統包商。（參聲證 7-C）

五、「大寮機廠廢棄物清除(交地代辦)」費用：

(一)有關大寮機廠廢棄物之清除，屬興建營運合約第 6.3.3 條「地上物之處理」約定之相對人應辦事項之工作範圍：

- 1、按興建營運合約第 6.3.3 條「地上物之處理」第 1 項明定：「甲方

交付用地（不含既成道路及穿越段）予乙方時，應負責遷離地上之人員，並騰空或拆除地上之物品（含建築物），使該等土地達到足以供乙方進場使用之狀況... 但事業廢棄物及有害廢棄物清理費用由甲方負擔。」（參聲證1）是相對人交付用地時，應負責拆除地上之建築物，並應使該土地達到足以供聲請人進場使用之狀況，故有關大寮機廠廢棄物之清除作業，依約自屬相對人應辦事項。

- 2、次按，興建營運合約附件 A5.1 用地提供時程約定，大寮機廠捷運系統用地應於 90 年 12 月 31 日前交付用地（參聲證 8-4）。
- 3、查相對人前依興建營運合約第 6.1.1 條約定將大寮機廠用地交付聲請人時，大寮機廠用地上尚遺留三棟未拆除之工廠廠房及大量未遷移之樹木（參聲證 8-1），是可知相對人並未依約拆除清理地上物，以使用地達到足供聲請人進場使用之狀況。就此，聲請人亦曾提出實地交付疑義表，向相對人表示大寮機廠用地仍有農作改良物及建築改良物尚未遷移與拆除（聲證 8-5）。
- 4、況且，相對人交付大寮機廠用地予聲請人前，曾召開數次會議討論有關地上物處理事宜，並已承諾負擔清除地上物之費用，茲說明如下：

(1) 相對人捷運局前已承諾負擔清除地上物費用：

相對人捷運局曾以 91 年 1 月 28 日高市捷路字第 0000736 號函，檢送研商「高雄捷運大寮機廠用地地上物處理」會議紀錄，會議結論第一點載明：「...屆時尚請捷運公司協助聯繫遷移等相關事宜，至所需拆遷清運費，由本局依約定負擔。」（參聲證 8-2），是相對人確已明確承諾將由其負擔地上物之清除費用。

(2) 相對人指示由聲請人逕行清除地上物：

相對人捷運局另曾以 91 年 12 月 27 日高市捷路字第 0910011842

號函，檢送研商「高雄捷運橘線大寮機廠用地交付疑義處理會議」會議紀錄，會議結論第 2 點載明：「大寮機廠用地內地上物均已完成徵收補償法定程序，其中自由路以南地上物請捷運公司配合圍籬施築，即視同廢棄物予以清除；自由路以北地上物若至明(92)年元月底前未移植完竣，請捷運公司逕行清除」(參聲證 8-3)，是相對人捷運局確已指示由聲請人逕行清除地上物。茲相對人既係於簽約後要求聲請人代為辦理，是此自己符合興建營運合約第 4.2 條所指因「政策變更」或「重大原因」所致之「工作範圍變更」，而相對人未依約清除地上物，自應就聲請人額外支出之費用負擔。

5、綜上，依據興建營運合約第 6.1.1 條及第 6.3.3 條之約定，「大寮機廠廢棄物清除」本為相對人辦理事項，惟相對人交付用地予聲請人時並未騰空(拆除)及清理地上物，以致未達到足供聲請人進場使用之狀況明確。甚者，相對人更指示聲請人代辦清除地上廢棄物，此自符合興建營運合約第 4.2 條所定，因「政策變更」或「重大原因」所致之「工作範圍變更」，其自應給付相關費用。

(二) 針對相對人就本項主張之駁斥及相關補充證物，請詳參聲請人 101/3/19 仲裁補充理由(十二)書附件 1 號。

(三) 本項請求費用為 10,982,600 元(參附表 8)。有關間接費用部分，聲請人原係以直接費用之 23.4%計算，僅更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用所占直接費用之比例計算間接費用為 16.86%(參附表 1-1)：

1、統包商請求本項工作範圍變更追加費用為 16,563,121 元。(參聲證 8-A)

2、就本項費用，聲請人於 98 年 10 月 13 日與統包商進行議價，經多

次要求減價後，始議定價額（其中編號 J102「地上物植栽處理廢（大寮機廠廢棄物清理）」金額 3,400,663 元部分，即為本項工作範圍變更追加之費用），雙方並簽訂變更契約書。（參聲證 8-B）

3、就本項追加費用，聲請人因多項工作範圍變更未獲相對人給付，故暫無力支付。

4、統包商已就本項變更追加工作給付予其分包商。（參聲證 8-C）

(伍) 本件請求遲延利息之說明（遲延利息起算日）：

按民法第 229 條第 2 項規定：「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，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力。」第 233 條第 1 項本文則規定：「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」。查聲請人本件請求，屬給付未定有確定期限者，故依前揭民法第 229 條第 2 項之規定，相對人自受催告時起，即負遲延責任。查本件聲請人前於 97 年 9 月 1 日，致函請求相對人給付系爭工程款，相對人則於同日收受上開函文（參聲證 9-1），故聲請人自得依法請求自 97 年 9 月 2 日起至清償日止，依法定利率即年利率百分之五計算之遲延利息。

參、關於衡平仲裁

按本合約第 20.3.2 條明定：「……雙方茲此明示合意仲裁庭得適用衡平原則。」有關聲請人本件請求之理由已詳如歷次書狀所載，聲請人謹再說明基於衡平原則，相對人應給付系爭款項予聲請人之理由如下：

一、衡平原則之概念與本件適用衡平原則之意義：

(一) 按仲裁依仲裁人下判斷是否嚴格依據法律為標準，可分為依法仲裁與衡平仲裁(Amiable Composition)兩種，一般仲裁須依據法律下判斷，但衡平仲裁係仲裁庭可在一定限度內，不依嚴格法律或契約之要求，以



達到衡平解決爭議之目的，通常稱為「友善和解」，即仲裁庭下判斷時，不必適用嚴格之法律原則。換言之，如嚴格法律之做法會導致不公正結果時，不必將嚴格法律解釋原則應用到當事人契約上，而衡平原則可對損害賠償之數量採較彈性之作法，以反映商業上之公平與現實，而不受有關損害賠償標準之法律原則拘束（附件 0-1）。

(二) 衡平原則(Amiable Composition)，在國內有學者譯為「自然正義之法則」或「調停式之仲裁」與「調解式之仲裁」者，在大陸則稱為「友誼仲裁」，惟不論其譯名為何，均係指仲裁庭經由當事人之授權，得不依法律之規定而依據「自然正義」、「衡平原則」為判斷。經由此種仲裁程序，不但可以使雙方間之爭議得以解決，而且尚可以維持雙方原有之關係，或繼續發展或改善可能之友好關係。本件兩造間合約第 3.1.2 條明文約定，基於兼顧雙方權益之立場，雙方儘可能以協調方式解決各種爭議，避免仲裁或爭訟，復於合約第 20.3.1 條約定，如爭議事項經協調委員會協調 90 日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議，且再於合約第 20.3.2 條約定雙方明示合意仲裁庭得適用衡平原則。未再於合約第 20.4 條約定，除非本合約已全部確定終止，否則於爭議處理期間，不論雙方是否已進行磋商或協調，亦不論該爭議是否已提請澄清、解釋、協調、仲裁或訴訟，於爭議處理期間雙方均應繼續執行本合約。綜合上述合約之約定，可知兩造間所以約定仲裁庭得適用衡平原則，乃在為符合合約第 3.1.1 條以合作、誠信、公平及合理之原則，共同辦理高雄捷運之精神，且兼顧雙方權益之立場，並維持及繼續雙方長達 36 年之興建營運合約關係。故本件 貴仲裁庭如依衡平原則作成判斷，不僅係依兩造當事人之明示合意授權，而有契約及仲裁法第 31 條之依據，亦係符合兩造間上開所約定之基本原則或共同

聲明，而有助於兩造得以繼續依約履行高雄捷運建設之後續營運及移轉，且亦唯有如此，由相對人依獎參條例所辦理之本件公共建設，亦始得以發揮其建設之效益，而符公共之利益。

(三) 至有關衡平仲裁人之權限，由於其係經當事人授權得不依法律規定為判斷，則其應有兩種意涵。一指程序法方面之法律規定，另則指實體法方面之法律規定。前者，係指衡平仲裁得不依一般之法院訴訟程序，後者則指仲裁庭得不依據法律規定，而依法律規定得以衡平原則為判斷。

(四) 實則，除上述衡平原則之概念外，我國民法第 1 條所稱之法理、第 148 條之誠實信用原則以及民法第 227 之 2 條之情事變更原則等這些法律上之法理與原則，本即屬法律上之規定，故本件如有上開法律原則之適用，貴仲裁庭自得直接依上開規定而為判斷，若此，則亦毋庸依衡平原則而為判斷。

(五) 此外，依民事訴訟法第 222 條第 2 項之約定，當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明明顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額，故本件 貴仲裁庭依仲裁法第 19 條之規定，自亦得準用民事訴訟法第 222 條第 2 項之約定，以為請求金額之判斷。

二、本合約之履行應以合作、誠信、公平及合理為原則，且應兼顧雙方利益：

按本合約第 3.1.1 條約定：「為使本計畫之興建及營運順利成功，願本於民間與政府共同辦理重大建設計畫『興建、營運、移轉』之精神，以合作、誠信、公平及合理之原則履行本合約。」第 3.2.1 條復約定：「甲方對於本合約之未盡事宜，願基於兼顧雙方權益之立場與乙方協調解決，以促使本計畫興建及營運之成功。」是本合約之履行，應依合作、誠信、公平及合理等原則，並兼顧雙方之利益，以使本計畫之興建及營運順利成功。查聲請人本件所請求者，係因不可歸責於聲請人之事由所致政府投資範圍之工作範圍變更，且聲請人（及統包商）並已額外支出鉅額款項，而另一方面，就此變更

增加之工作，其所有權依約已歸相對人所有（詳後），故基於合作、誠信、公平及合理等原則，相對人自應合理增加給付工程經費予聲請人，以兼顧雙方利益，並使高雄捷運能永續經營。

三、有關政府投資範圍之工程（包括動產及不動產），均係由相對人取得所有權，是聲請人所增作之系爭工作，其利益既歸屬於相對人，故相對人自應給付其對價，始符公平合理：

（一）按本合約第 9.6 條約定：「就『政府投資範圍』之工程，可認定為動產之部分，於依本章規定勘驗合格付款之同時，乙方應交付甲方並使之取得所有權；而不動產部分，乙方同意其施作之工作，不論已否完工或付款，均由甲方取得其所有權，…」又第 14.1 條約定：「除『乙方投資範圍』由乙方出資外，乙方依本章之規定支付甲方新台幣壹佰壹拾億元，作為乙方於特許期間內取得興建營運本計畫路網捷運系統，暨依照開發合約進行開發使用權利之對價，該對價已包含乙方就捷運相關建物以及路線、場站及其他不屬開發土地以外基地所應支付予甲方之租金在內。」是可知有關政府投資範圍之工程，係由相對人先取得所有權，再交由聲請人使用，且聲請人並須支付權利金以為使用之對價。而有關政府投資範圍之工程（包括動產及不動產），既係由相對人取得所有權，是聲請人所增作之系爭工作，其利益已歸屬相對人，故相對人自應給付其對價，始符公平合理。

（二）至相對人或主張工作範圍變更所增加者為聲請人營運之收入，獲利者為聲請人云云，惟姑先不論本件所增加之工作範圍並非當然可增加聲請人之營運收入（相對人並未舉證），實則，聲請人目前仍係處於嚴重營運虧損之情形（詳後）。反之，除上述該等工作係由相對人取得所有權，相對人已受有利益外，又依本合約第 14.1.3 條有關權利金提撥之約定：「其餘新台幣玖拾肆億元，同意乙方於銀行融資金額全部還本付息

後，每年提撥稅後盈餘一定比率為權利金至達玖拾肆億元為止，其提撥方式為：民國一百一十一年至一百一十五年提撥稅後盈餘百分之一；民國一百一十六年至一百二十年提撥稅後盈餘百分之三；民國一百二十一年至一百二十五年提撥稅後盈餘百分之五。若營運期最後一年仍未達玖拾肆億元，則不足之金額於最後一年提撥。」可知，若如相對人所述聲請人營運之收入因工作範圍變更而增加（聲請人仍予否認），則聲請人之稅後盈餘亦將增加，是相對人可提前獲得之提撥盈餘亦將增加，故相對人自亦受有利益。茲相對人既已因政府投資範圍工作範圍變更及盈餘提撥而獲得利益，自應給付工作範圍變更之對價，始符公平合理。

四、因不可歸責於聲請人之事由所致政府投資範圍之工作範圍變更，依相對人就本計畫路網建設之財務計畫，其風險本應由相對人承擔：

(一) 相對人捷運局就本計畫路網建設之財務計畫，就風險分擔問題已清楚指出：「…不可抗力事件，為政府及特許公司所無法預期或雖可預期但無能力控制者，應由何者承擔，應作合理規定，尤其對計畫之執行發生重大影響事件為甚，不宜全由特許公司承擔，俾計畫能如期實現…。此外，性質屬於不可歸責特許公司之事由導致之後果，亦應由政府承擔其風險為原則…」及「鑑於捷運工程造價高昂，且屬大眾民生交通系統基本建設，政府負責大部工程費用，投資者依據預期載客收入、營運成本及開發投資計畫之其他收入，各類成本與預期投資報酬率，估算其餘投資金額。本案政府投資金額固然較高，其失敗之影響高於民間特許公司。但成功與否亟賴政府之密切協助配合，非謂投資較高即毋須負擔全部風險，仍須公平參與分擔，共與投資者、融資者共同追求三贏，並依權責分工及上述原則劃分，凡受政府影響較大或實質非申請人所能影響控制者，應由政府負其大部責任。」（參見聲證0-27號）

(二) 由前開相對人財務計畫就政府與特許公司間風險分擔之說明可知，性

質屬於不可歸責聲請人之事由導致之後果，及受政府影響較大或實質非申請人所能影響控制者，應由政府承擔其風險為原則。查系爭政府投資範圍之工作範圍變更，均係因不可歸責於聲請人之事由所致，是依相對人就本計畫路網建設之財務計畫，可知其風險自應由相對人承擔，故相對人應給付系爭工程經費款項。

(三) 實則，本件兩造間合約除在合約第 17 章已有保險之相關約定外，另在本合約第 18 章訂有不可抗力及除外情事之約定，且另定於此不可抗力或除外情事下之權益約定，是因不可抗力或除外情事所生之風險，自不應由聲請人負擔。而有關除外情事之認定，依合約第 18.2.2 條之約定，亦包括因政府政策或法令之變更或增訂，而對聲請人興建範圍變更或執行發生重大不利影響之情形，故有關非可歸責於聲請人，而係因政府政策變更所導致工作範圍變更之風險，本不應由聲請人負擔。

五、依約定時程完成用地交付，依合約第 3.4.2 條、第 3.4.3 條、第 6.3.1 條及合約附件 A5.1 條等約定，係屬甲方承諾事項，違反此承諾事項，除聲請人得依上開合約之約定及第 19.4.3 條之約定，據以請求外，並已構成合約第 18.2.1 之除外情事：

(一) 有關用地交付之相關合約約定如下：

- 1、 合約第 3.4.2 條明文約定：「本計畫所需用地，甲方應依本合約之規定交由乙方使用。」
- 2、 合約第 3.4.3 條復約定：「1. R16 共站車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方統籌辦理，於九十三年一月前完成站體結構交付乙方。2. R11 共站共構車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方統籌辦理，並配合乙方之興建時程於九十三年六月前交付乙方進行鋪軌工程。」
- 3、 合約第 6.3.1 條約定：「1. 甲方依本合約所提供乙方使用之土地，

應依「高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網交通建設用地提供時程」(附件 A5.1)交付予乙方。如需變更時，應通知對方並經雙方同意後為之。2. 若甲方無法依約定時程交付用地，乙方不得因部分用地不能交付而拒絕其他用地之點交，並應基於互相配合之精神，先就已取得之用地進行施工。如甲方逾期交付用地，致嚴重影響乙方履行本合約之一部或全部時，得依本合約第 18.2.1 條或第 19.4.3 條之規定處理。」

4、合約第 18.2.1 條約定：「除本合約另有規定外，甲方未按本合約附件 A5.1 約定之時程交付乙方或使乙方接管使用本計畫興建所需之用地或結構體者。」

5、合約第 19.4.3 條約定：「甲方未依本合約第 3.4.3 之 2 條規定辦理，或本合約附件 A5.1 內所註記之機廠用地等重點地區交付遲延，或發生本合約第 9.5 條之情事，致嚴重影響本合約之履行，且乙方受有相當損害時，甲方同意準用本合約第 18.3.3 條及第 18.3.4 條之規定協商補救方案，該方案之內容及程度應以足以彌補乙方之直接損害為原則，且於本合約終止時甲方應即將履約保證金返還乙方。」

(二) 依上開之合約約定，可知用地取得之遲延，其風險本應由相對人負擔，而非由聲請人負擔，於 R11 及 R16 兩車站之用地交付，相對人既有違反承諾之情形，而構成遲延，則聲請人為使高捷得以順利營運通車，而先行修繕原由鐵工局及其包商所應負責之瑕疵改善工作，並進行趕工，則聲請人無論依約或依誠信原則、衡平原則，實亦得為本件之請求。

六、高雄捷運由聲請人以民間參與方式興建，已大幅降低政府支出費用及縮短工期，其利益為全民共享，不應由聲請人獨受其害：

(一) 高雄捷運由聲請人以民間參與方式興建，已大幅降低政府支出費用：依相對人捷運局總工程司王冠雄及副工程司黃宏傑所載「高雄捷運 BOT

計畫與執行策略之探討」一文，可知高雄捷運紅橘線基本路網原預估之總建設經費約 1952 億元，而由聲請人以民間參與方式興建，總建設經費已降低為 1722.6 億元，是政府已節省 229.4 億元 (=1952-1722.6)。且就政府投資金額，因總建設經費減少且再加上有民間投資額度，相對地中央政府、高雄市政府及高雄縣政府等各級政府之分擔經費亦較原核定計畫減少 (附件 0-2)。是高雄捷運由聲請人以民間參與方式興建，已大幅降低政府支出費用，而其利益已由全民共享。

(二) 高雄捷運由聲請人以民間參與方式興建，已大幅縮短工期：

比較臺北捷運及本計畫之通車時程，可證明本計畫之興建期遠較臺北捷運為短：

1、臺北捷運：

路線名稱	長度	開工日期	通車時間	施工時程	車站數量
淡水線	23.8 公里	77.07.22 CT107 標	86.03.28 淡水站 至中山站 86.12.25 全線通車	10.3 年	20
木柵線	10.9 公里	77.12.15 CM405 標	85.03.28 全線通車	7.6 年	12
新店線	11.2 公里	80.03.01 CH218 標	87.12.24 台北車站 至中正紀念堂站 88.11.11 全線通車 93.09.29 小碧潭 站通車	11.2 年 (不含小碧潭支線)	12
南港線	11.0 公里	79.11.01 CN524A 標	88.12.24 西門站 至市政府站 89.12.30 全線通	11.8 年	11

			車		
小南門線	1.6 公里	80.03.27 CN251 標	89.08.31 全線通車	11.4 年	1
板橋線	7.1 公里	81.05.20 CP263 標	88.12.24 西門站至龍山寺站 89.08.31 龍山寺站至新埔站	10.6 年	5
中和線	5.4 公里	81.06.15	87.12.24 全線通車	9 年	4
土城線	5.6 公里	88.05.15 CD551 標	95.05.31 全線通車 (含板橋線第二階段)	8.7 年	4

## 2、高雄捷運：

路線名稱	長度	開工日期	通車時間	施工時程	車站數量
紅線	28.3 公里	90.10.24 CR1 區段標	95.11.01 紅線南段開放試乘 97.03.09 紅線開放試乘 97.04.07 紅線通車	6.6 年	24
橘線	14.4 公里	90.11.19 CR4 區段標	97.09.21 全線通車	7 年	14

註：97.04.07 紅線通車時，紅線橘線交會之美麗島站 (O5/R10) 尚未完成，故當時未停靠。至 97.09.21 全線通車時，始停靠美麗島站。

## 3、台北捷運與高雄捷運興建時程之比較：



路線 項目	臺北捷運		高雄捷運
	已通車路線	興建中路線	
路線長度	76.6 公里	58.3 公里	42.7 公里
車站數	69 座	50 座	38 座
單線興建時 程	8~12 年	8~13 年(預 定)	7 年
平均單價	44.5 億元/公 里	53.9 億元/公 里	42.5 億元/公里

4、 比較上述臺北捷運及本計畫之通車時程，可證明本計畫之興建期遠較臺北捷運為短且興建成本亦較低，是高雄捷運由聲請人以民間參與方式興建，已大幅縮短工期及成本，而有利於全民。

七、本合約採里程碑勘驗合格計價方式，付款進度大幅落後工程進度，造成聲請人及統包商之財務困難：

(一) 查高雄捷運紅線係自 97 年 3 月 9 日起免費試乘一個月後正式營運，橘線則係自 97 年 9 月 14 日起免費試乘一週後正式營運，是可知至遲至各該月份聲請人已完全全部興建工作且相對人應給付政府投資範圍之全部款項，惟事實上就紅線及橘線部分，分別至 97 年 3 月及 9 月止，相對人尚有 182 億餘元未給付聲請人(附件 0-3)，此金額合計約占 1047.7 億元之 17%，是此可證付款進度確有大幅落後工程進度之情形，且因此等付款進度之落後，已造成聲請人及統包商之財務困難。就付款進度確有大幅落後工程進度之情形，相對人捷運局陳俊融副總工程司及江照雄科長，於 96 年 9 月間即著有「高雄捷運工程付款方式與進度差異之研析」一文(附件 0-4)，就差異原因進行探討，是相對人實亦肯認確有付款進度大幅落後之事實。

(二) 至付款進度大幅落後工程進度之原因，主張係因相對人以最嚴苛之勘驗程序辦理計價，說明如下：

- 1、按本合約第九章訂有「政府投資範圍之付款」之相關約定，依第 9.1 條之約定，付款分為勘驗付款及履勘付款。就勘驗付款部分，第 9.2.1 條「勘驗」約定：「1. 甲方受理各階段勘驗申請後，應於十五日內會同乙方人員辦理勘驗，如有不符規定或缺陷時，乙方應即進行改正至合格為止。2. 乙方完成改善工作後，應通知甲方於十日內複查。3. 勘驗合格後，甲方委託之品質及安全管理監督顧問即應發給乙方勘驗合格證明書。4. 因不可歸責於乙方之事由或因工程施工所必要之預留，致乙方未能完成成本中心計價里程碑之工程項目，甲方委託之品質及安全管理監督顧問仍應就乙方已完成部分以附註方式發給勘驗合格證明書。」、第 9.2.2 條「施工階段之提出申請」約定：「乙方於實質完成本投資範圍內各工程項目中各施工階段工作後，依工程經費表及典型成本中心計價里程碑(附件 B2) 備妥下列相關資料後向甲方提出各計價里程碑勘驗申請：1. 勘驗申請書(內容應記載工程經費表之工程項目、完成之里程碑說明、勘驗計價單、乙方檢驗紀錄及相關施工照片)。2. 施工圖說。3. 品管報告(含乙方依本合約第 8.1.4 條成立之獨立品質管理部門所核發之證明)。4. 材料檢驗報告與證明文件(政府投資範圍之機電系統部分應另提測試報告)。5. 其他必要資料與文件。」
- 2、由於相對人以最嚴苛之勘驗程序辦理，導致付款進度大幅落後工程進度：  
依相對人捷運局陳俊融副總工程司及江照雄科長所著「高雄捷運工程付款方式與進度差異之研析」，高雄捷運工程係採里程碑勘驗合格計價方式，付款僅在勘驗合格時才執行，為 0 與 1 之關係(參附件 0-4)。而相對人實際在進行勘驗計價時，採最嚴苛之勘驗程序辦理，各里程碑所包括之工作如有少部分不符約定微小瑕疵

時，相對人要求聲請人改善至合格為止，造成上億之工程因部分非重要之小瑕疵，而無法勘驗合格，甚至完全未獲給付，此導致付款進度大幅落後實際工程進度，並致聲請人及統包商必須墊款以進行後續施作。

- (三) 針對本合約里程碑勘驗計價之諸多不合理處，聲請人前曾於95年12月4日向第一屆協調委員會提請協調(附件0-5)，請求修改政府投資範圍付款方式，惟遭相對人以96年3月6日函，拒絕召開協調委員會(附件0-6號)。故本問題始終未獲解決。
- (四) 就本合約原工作範圍內之里程碑勘驗計價，有嚴重落後於工程進度之情形，已如上述，而就本件所請求之各工作範圍變更之情形，因相對人始終不同意辦理工作範圍變更，造成聲請人及統包商必須先行墊款施工，影響所及嚴重影響聲請人及統包商之財務壓力。

#### 八、聲請人就「政府投資範圍」已虧損約20億元：

- (一) 聲請人自相對人處獲得且可運用之金額非1047.7億元，而係約934億元：
- 1、相對人前核定減帳約12.02億元，及核定加帳約8.12億，故已減帳約3.9億元。
  - 2、1047.7億元扣減3.9億後為1,043.8億元。又依本合約第9.4.2條之約定，相對人於每次付款中，逕行提撥付款總額6%轉存平準基金專戶(1,043.8億元 $\times$ 6%=62.628億元)，且聲請人須繳交5%之營業稅(1,043.8億元 $\times$ (1-6%)/1.05 $\times$ 5%=46.722億元)，故聲請人實際可領得金額僅為934.45億元(1,043.8億元-62.628億元-46.722億元=934.45億元)。
- (二) 聲請人已支出之金額約為954億元：

- 1、直接成本：約 883 億元。
- 2、間接成本：約 71 億元。
- 3、以上合計，聲請人已支出之金額約為 954 億元。

(三) 綜上，聲請人就「政府投資範圍」，目前已虧損之金額約為 20 億元（尚未加計 LU009 統包商起訴請求聲請人給付之 16 億元）。

(四) 至相對人雖主張平準基金之餘額於特許期屆滿時，仍係由聲請人領取云云，惟：

按本合約第 14.2.3 條「平準基金用途」明定：「有下列情事之一，經雙方同意後，得以平準基金支付：1. 發生不可抗力、除外情事所致之損失。2. 營運期間，乙方已將開發及經營附屬事業之盈餘挹注後，仍呈現經會計師簽證之年度虧損。3. 乙方因平準基金所產生之稅負。」而目前相對人僅同意以平準基金支付營運之虧損，至就聲請人興建期間之虧損，相對人則不同意以平準基金挹注，導致聲請人無力支付工程尾款，並致多家統包商起訴請求聲請人給付工程尾款，是平準基金確非聲請人可運用於興建之金額。

(五) 至相對人雖又主張其未要求聲請人繳回「政府投資範圍」實際支出金額與 1047.7 億元之差額云云，惟：

姑不論如上所述，聲請人就「政府投資範圍」已虧損約 20 億元，況查，相對人與聲請人、聲請人與統包商間，為兩獨立之契約關係，是聲請人僅負有於相對人給付 1047.7 億元範圍內完成原合約工作範圍內工作之義務，至聲請人實際支出金額為何，基於民法債之相對性之基本原則，相對人自不得以聲請人總支付予統包商之工程價金如何，作為拒絕本件相對人基於兩造間之契約關係，就其「政府投資範圍」應予增加給付之理由。否則，豈非認為若聲請人支付統包商之金額大於政府投資之金額，相對人均有增加給付之義務？

九、高雄捷運之運量遠低於相對人預估及聲請人當初投標基礎，聲請人仍勉力營運：

查聲請人當初投標時，係以相對人於88年8月委託鼎漢顧問公司所估算之運量（附件0-7），做為計算自償率及財務計畫之基礎（附件0-8），惟目前實際運量，遠低於相對人預估之運量，表列如下：

車站 年份	鼎漢88年8月預測日運量[樂觀 方案(下車)]			實際營運平均日運量[出站] [已扣除無票箱收入之員工卡及 工作卡]		
	99年	109年	119年	99年	100年	101年 1~2月
R3	16,198	21,781	22,900	5,406	5,660	6,095
R4	16,238	21,997	23,230	1,675	1,664	1,714
R4A	7,588	10,318	10,923	2,192	2,274	2,527
R5	12,284	16,551	17,456	3,205	3,347	3,643
R6	18,991	25,789	27,187	4,148	3,901	4,311
R7	7,750	10,519	11,073	2,481	2,501	2,622
R8	30,826	41,738	43,918	9,827	10,210	11,826
R9	25,096	33,798	35,683	8,475	8,607	11,707
R10	43,402	49,292	50,220	5,376	5,503	6,951
R11	47,919	62,828	66,018	13,823	14,075	15,460
R12	16,666	22,512	23,755	4,402	4,483	4,882
R13	13,599	18,700	19,379	3,732	3,864	4,502
R14	11,505	15,690	16,565	10,508	11,189	13,480
R15	6,673	9,030	9,517	2,825	3,004	3,362
R16	19,357	26,076	27,419	10,312	11,156	13,592

R17	7,984	10,718	11,345	1,347	1,311	1,498
R18	19,233	25,810	27,329	2,065	2,125	2,238
R19	13,815	18,723	19,624	2,720	3,009	3,275
R20	12,269	16,567	17,485	1,051	1,142	1,036
R21	4,023	5,443	5,679	2,339	2,514	2,761
R22	5,932	8,083	8,512	691	761	850
R22A	1,570	2,094	2,351	830	885	1,387
R23	10,771	14,545	15,335	3,124	3,653	4,303
O1	16,468	21,127	22,878	3,280	3,327	4,768
O2	9,788	16,440	17,730	2,508	2,961	4,815
O4	15,716	20,162	21,807	2,107	2,428	2,897
O5	45,280	63,903	65,365	-	-	-
O6	11,980	15,379	16,624	1,503	1,673	1,759
O7	12,052	15,515	16,795	2,813	2,919	3,105
O8	12,542	28,815	31,189	1,381	1,467	1,676
O9	10,313	13,243	14,307	1,207	1,299	1,468
O10	13,432	17,270	18,550	1,354	1,456	1,639
O11	9,071	11,666	12,637	2,266	2,422	2,688
O12	10,626	13,639	14,787	1,716	1,766	2,034
O13	7,365	9,556	10,154	1,200	1,265	1,460
O14	9,329	11,994	12,796	1,306	1,353	1,570
OT1	6,101	8,888	9,935	2,434	2,621	2,818
合計	559,752	756,199	798,457	127,629	133,797	156,716

按聲請人主要之營運收入，係來自捷運系統之票箱收入，惟依上表可知，目前每日實際運量僅達相對人原所預估之20%，而因運量嚴重不足，導致聲請人之票箱收入僅達原預估之20%，進而使聲請人在營運期間將持續處於

虧損之狀況，惟聲請人仍盡最大之履約誠意，勉力經營。

十、反之，觀諸本件相對人當初所以由政府依獎參條例第 25 條之規定，投資高捷建設之一部，且決定投資金額為 1047.7 億元，其主要原因即係因自償率不足，而僅約為 11%，而今實際之自償率既尚不足其原所預估之自償率，而本件當初相對人在決定政府投資金額 1047.7 億元時，既又於合約第 2.4 條、第 4.2 條、第 6.3.1 條、第 19.4.3 等條約定得變更該投資金額之情形，則本件 貴仲裁庭如認有合約第 4.2 條、第 6.3.1 條或第 19.4.3 條之適用，而判斷相對人應增加政府投資範圍之工程經費，自係符合當初辦理高雄捷運之原始財務規畫。

十一、聲請人已盡最大履約誠信：

按本合約第 20.4 條約定：「除非本合約已全部確定終止，否則於爭議處理期間，不論雙方是否已進行磋商或協調，亦不論該爭議是否已提請澄清、解釋、協調、仲裁或訴訟，於爭議處理期間雙方均應繼續執行本合約。但本合約另有訂定或雙方另有協議者，不在此限。」查兩造間雖就政府投資範圍部分，自 92 年起即有應辦理增辦工程及增加給付款項之爭議，且迄今仍無法解決，而已對聲請人造成極大之財務負擔，惟聲請人仍依本合約第 20.4 條約定繼續執行本合約，是聲請人實已展現盡最大履約誠信。

十二、另就聲請人本件所請求之工作範圍變更事項，有部分涉及其他相關機關，相對人並主張其僅須協助協調而不負有義務云云，惟查：

按本合約第 7.3 條前段雖約定：「乙方充分瞭解本合約規定之甲方協助事項非甲方之義務」，惟同條後段實亦約定：「除本合約第十八章另有訂定者外，不得因協助事項之不能成就而對甲方為任何主張或減免自己之責任。」而本合約第 18 章則係有關「不可抗力與除外情事」之約定。是可知，在該當不可歸責於聲請人之不可抗力與除外情事時，例如：第 18.2.2

條所約定「因政府政策或法令之變更或增訂，致對乙方興建、營運範圍變更或執行發生重大不利影響者。」之情事時，聲請人仍得請求相對人增加給付系爭款項。

肆、綜上所陳，聲請人之請求洵有理由，爰請求依法為仲裁判斷如仲裁聲明所載，俾維權益，實感德便。

### 丙、證物

聲證 0.1：最高法院 19 年上字第 58 號判例影本；

最高法院 19 年上字第 453 號判決影本；

最高法院 39 年台上字第 1053 號判決影本；

最高法院 79 年台上字第 1778 號判決影本；

最高法院 85 年台上字第 517 號判決影本。

聲證 0.2：「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知修訂與補充規定附件」（88.11.30）影本乙份。

聲證 0.3：聲請人請中興工程顧問公司參照當時台北捷運站體減體減量規劃設計出『紅橘線工程圖說』上、中、下，共三冊影本。

聲證 0.4：聲請人投資計畫書之「工程經費表」影本。

聲證 0.5：相對人捷運局核定基本設計（0 版）情形影本。

聲證 0.6：相對人於本合約另件爭議之仲裁事件（99 年仲雄聲義字第 9 號）之詢問會陳述影本。

聲證 0.7：相對人於本合約另件爭議之仲裁事件（99 年仲雄聲義字第 19 號）之詢問會陳述影本。

聲證 0.8：聲請人依相對人捷運局核可之基本設計文件重新計算數量及金額之「工程經費表」影本。

聲證 0.9：相對人於本合約另件爭議之仲裁事件（99 年仲雄聲義字第 21 號）提出之仲裁答辯(五)狀影節本。



- 聲證 0.10：監察院調查報告節錄(派查字號 0980801027)影本。
- 聲證 0.11：C3C 顧問於 91 年 3 月 14 日提出知工作執行計畫書影本。
- 聲證 0.12：「工程經費表」D4.1「各工程項目經費詳細表」影節文。
- 聲證 0.13：廖宗盛著，「公共工程統包制度執行問題研析與改進對策之研究」，台大土木工程研究所博士論文，影本。
- 聲證 0.14：興建營運合約個草案與本合約關於「工作範圍」、「工作範圍變更」及「工程經費表」之約定及其比較整理表。
- 聲證 0.15：聲請人 94 年 8 月 15 日(094)高捷 VP 字第 5997 號函影本；  
聲請人 95 年 3 月 15 日(095)高捷 VP 字第 1686 號函影本；  
聲請人 95 年 8 月 4 日(095)高捷 VP 字第 5018 號函影本。
- 聲證 0.16：聲請人 93 年 11 月 30 日(093)高捷 VP 字第 5997 號函影本；  
聲請人 95 年 3 月 15 日(095)高捷 VP 字第 1686 號函影本  
聲請人 95 年 8 月 4 日(095)高捷 VP 字第 5018 號函影本。
- 聲證 0.17：相對人捷運局 91 年 3 月 8 日高市捷設字第 0001646 號函、「R4 車站土地使用計畫書」附錄一影本。
- 聲證 0.18：相對人依合約第 4.2 條約定辦理減帳 8 案之議價資料及增帳 9 案之議價資料影本。
- 聲證 0.19：相對人捷運局 91 年 12 月 2 日高市捷設字第 0910060251 號函影本。
- 聲證 0.20：兩造於興建期中辦理之高層會議多次就本合約檢討基本設計是否變更之相關文件影本。
- 聲證 0.21：協調委員會第三屆第一次協調會議紀錄影節本乙份。
- 聲證 0.22：相對人歷次已核定減帳案件之說明。
- 聲證 0.23：聲請人 91 年 4 月 18 日(091)高捷 VP 字第 0752 號函影本。
- 聲證 0.24：C3 顧問 91 年 5 月 22 日 C3 高節自第 91052202 號函影本乙份。
- 聲證 0.25：聲請人 92 年 1 月 3 日(092)高捷 VP 字第 0024 號函影本。

- 聲證 0.26：92 年 1 月 22 日技術會議紀錄影本。
- 聲證 0.27：相對人捷運局 93 年 9 月「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設財務計畫」P2-118、P2-119 影節本。
- 聲證 0.28：相對人捷運局 95 年 1 月 5 日高市捷設字第 0950000316 號函（差異項目與衍生增減費用）影本。
- 聲證 0.29：相對人於本合約另件爭議之仲裁事件（99 年仲雄聲義字第 21 號）第 5 次詢問會之陳述影節本。
- 聲證 1：系爭興建營運合約影本乙份。
- 聲證 1.1：協調委員會第三屆第一次協調會議紀錄影本乙份。
- 聲證 1.2：興建營運合約附件 B2.1 工程經費表影本。
- 聲證 1.3：興建營運合約附件 C1.2 影本。
- 聲證 1.4：系爭興建合約議約第 3 版摘要影本。
- 聲證 1.5：交通部臺灣區國道新建工程局「施工標準規範一般規範」（82 年 3 月版）第 5.26 節影本。
- 聲證 1.6：仲裁判斷節文影本。
- 聲證 1.7：最高法院 93 年台上字第 992 號判決影本。
- 聲證 1.8：最高法院 93 年台上字第 2008 號判決影本。
- 聲證 1.9：聲請人 97 年 5 月 22 日(097)高捷 P1 字第 2778 號函影本。
- 聲證 1.10：相對人捷運工程局 97 年 7 月 14 日高市捷工字第 0970011656 號函影本。
- 聲證 1.11：聲請人 97 年 9 月 1 日(097)高捷 P1 字第 4861 號函影本。
- 聲證 1.12：相對人捷運工程局 97 年 10 月 1 日高市捷工字第 0970016808 號函影本。
- 聲證 1.13：聲請人 97 年 10 月 20 日(097)高捷 P1 字第 5699 號函影本。
- 聲證 1.14：相對人捷運工程局 98 年 6 月 4 日高市捷工字第 0980005030 號函影本。

- 聲證 1.15：聲請人 98 年 6 月 2 日(098)高捷 M4 字第 1395 號函影本。
- 聲證 1.16：相對人捷運工程局 98 年 8 月 6 日高市捷工字第 0980006948 號函影本。
- 聲證 1.17：相對人捷運工程局 98 年 9 月 4 日高市捷工字第 0980007857 號函影本。
- 聲證 1.18：98 年 9 月 27 日協調委員會 26 項增辦事項簡報資料影本。
- 聲證 1.19：相對人 98 年 10 月 16 日高市府捷工字第 0980060652 號函影本。
- 聲證 1.20：聲請人 98 年 11 月 24 日(098)高捷 M4 字第 2719 號函影本。
- 聲證 1.21：相對人 99 年 1 月 8 日高市府捷工字第 0990001227 號函影本。
- 聲證 1.22：聲請人 99 年 1 月 22 日(099)高捷 M4 字第 0154 號函影本。
- 聲證 1.23：聲請人 99 年 4 月 2 日(099)高捷 M4 字第 0544 號函影本。
- 聲證 1.24：聲請人 99 年 5 月 13 日(099)高捷 M4 字第 0793 號函影本。
- 聲證 1.25：聲請人 99 年 6 月 2 日(099)高捷 M4 字第 0911 號函影本。
- 聲證 1.26：第三屆協調委員會第四次會議紀錄影本。
- 聲證 1.27：第三屆協調委員會第五次會議紀錄影本。
- 聲證 1.28：第三屆協調委員會第六次會議紀錄影本。
- 聲證 1.29：第四屆協調委員會第一次會議紀錄影本。
- 聲證 1.30：第四屆協調委員會第二次會議紀錄影本。
- 聲證 1.31：第四屆協調委員會第三次會議紀錄影本。
- 聲證 1.32：第四屆協調委員會第四次會議紀錄影本。
- 聲證 1.33：第四屆協調委員會第五次會議紀錄影本。
- 聲證 1.34：第四屆協調委員會第六次會議紀錄影本。
- 聲證 1.35：藍瀛芳著，仲裁條款的解釋，載律師雜誌第 218 期。
- 聲證 1.36：藍瀛芳著，仲裁協議的法定要件與其效果，載仲裁雜誌第 57 期。
- 聲證 1.37：「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知  
修訂與補充資料」第 9.2.1 條影本。
- 聲證 1.38：最高法院 93 年度台上字第 2431 號判決影本。

- 聲證 1.39：95 年仲雄聲義字第 9 號仲裁判斷書節文及仲裁補充判斷書影本。
- 聲證 1.40：99 年仲雄聲義字第 9 號仲裁事件第三次仲裁詢問會紀錄影本。
- 聲證 1.41：大法官會議釋字第 591 號解釋影本。
- 聲證 1.42：本合約協調委員會組織章程影本。
- 聲證 1.43：聲請人 92 年 5 月 5 日(092)高捷 VP 字第 1685 號函影本。
- 聲證 1.44：聲請人 93 年 11 月 30 日(093)高捷 VP 字第 5997 號函影本。
- 聲證 1.45：相對人捷運工程局 94 年 3 月 8 日高市捷設字第 0940003198 號函影本。
- 聲證 1.46：聲請人 94 年 7 月 26 日(094)高捷 VP 字第 3830 號函影本。
- 聲證 1.47：聲請人 94 年 8 月 15 日(094)高捷 VP 字第 4255 號函影本。
- 聲證 1.48：相對人捷運工程局 95 年 1 月 5 日高市捷設字第 09500000316 號函影本。
- 聲證 1.49：聲請人 95 年 3 月 15 日(095)高捷 VP 字第 1686 號函影本。
- 聲證 1.50：相對人捷運工程局 95 年 4 月 4 日高市捷設字第 0950005077 號函影本。
- 聲證 1.51：聲請人 95 年 8 月 4 日(095)高捷 VP 字第 5018 號函影本。
- 聲證 1.52：相對人捷運工程局 95 年 8 月 30 日高市捷設字第 0950014541 號函影本。
- 聲證 1.53：聲請人 96 年 3 月 13 日(096)高捷 C1 字第 1403 號函影本。
- 聲證 1.54：第二屆協調委員會第一次會議紀錄影本。
- 聲證 1.55：聲請人 96 年 8 月 24 日(096)高捷 P1 字第 4990 號函影本。
- 聲證 1.56：聲請人 96 年 8 月 31 日(096)高捷 P1 字第 5124 號函影本。
- 聲證 1.57：相對人捷運工程局 96 年 11 月 7 日高市捷設字第 0960019808 號函影本。
- 聲證 1.58：聲請人 96 年 11 月 12 日(096)高捷 P1 字第 6937 號函影本。
- 聲證 1.59：相對人捷運工程局 96 年 11 月 30 日高市捷設字第 0960021177 號函影本。

- 聲證 1.60：聲請人 97 年 1 月 14 日(097)高捷 P1 字第 0249 號函影本。
- 聲證 1.61：相對人捷運工程局 97 年 1 月 25 日高市捷設字第 0970000789 號函影本。
- 聲證 1.62：聲請人 97 年 3 月 3 日(097)高捷 P1 字第 1050 號函影本。
- 聲證 1.63：相對人捷運工程局 97 年 3 月 10 日高市捷設字第 0970003223 號函影本。
- 聲證 1.64：第二屆協調委員會第二次會議紀錄影本。
- 聲證 1.65：聲請人 98 年 2 月 6 日(098)高捷 D4 字第 0327 號函影本。
- 聲證 1.66：聲請人 98 年 3 月 5 日(098)高捷 D4 字第 0595 號函影本。
- 聲證 1.67：聲請人 98 年 4 月 8 日(098)高捷 D4 字第 0943 號函影本。
- 聲證 1.68：聲請人 98 年 8 月 11 日(098)高捷 M4 字第 1940 號函影本。
- 聲證 1.69：聲請人 98 年 9 月 8 日(098)高捷 M4 字第 2191 號函影本。
- 聲證 1.70：聲請人 98 年 9 月 23 日(098)高捷 M4 字第 2277 號函影本。
- 聲證 1.71：聲請人 98 年 10 月 9 日 (098) 高捷 M4 字第 2414 號函影本。
- 聲證 1.72：聲請人 98 年 10 月 13 日(098)高捷 M4 字第 2449 號函影本。
- 聲證 1.73：聲請人 98 年 10 月 20 日(098)高捷 T2 字第 2497 號函影本。
- 聲證 1.74：相對人 98 年 10 月 20 日高市府捷工字第 0980059933 號函及 0980061232 號函影本。
- 聲證 1.75：相對人捷運工程局 98 年 10 月 27 日高市捷工字第 0980009403 號函影本。
- 聲證 1.76：相對人捷運工程局 98 年 10 月 27 日高市捷工字第 0980009230 號函影本。
- 聲證 1.77：聲請人 98 年 11 月 6 日(098)高捷 D4 字第 2612 號函影本。
- 聲證 1.78：聲請人 98 年 11 月 17 日(098)高捷 T2 字第 2669 號函影本。
- 聲證 1.79：相對人捷運工程局 98 年 11 月 24 日高市捷工字第 0980010249 號函影

本。

聲證 1.80：聲請人 98 年 12 月 1 日(098)高捷 M4 字第 2770 號函影本。

聲證 1.81：聲請人 98 年 12 月 11 日(098)高捷 T2 字第 2848 號函影本。

聲證 1.82：相對人捷運工程局 98 年 12 月 21 日高市捷工字第 0980011084 函影本。

聲證 1.83：聲請人 98 年 12 月 24 日(098)高捷 M4 字第 2932 號函影本。

聲證 1.84：相對人捷運工程局 99 年 1 月 5 日高市捷工字第 099000097 號函影本。

聲證 1.85：聲請人 99 年 1 月 14 日(099)高捷 T2 字第 0098 號函影本。

聲證 1.86：相對人捷運工程局 99 年 1 月 25 日高市捷工字第 0990000737 號函影本。

聲證 1.87：相對人捷運工程局 99 年 2 月 8 日高市捷工字第 0990001235 號函影本。

聲證 1.88：聲請人 99 年 2 月 23 日(099)高捷 T2 字第 0324 號函影本。

聲證 1.89：相對人捷運工程局 99 年 3 月 5 日高市捷工字第 0990001879 號函影本。

聲證 1.90：相對人捷運工程局 99 年 3 月 17 日高市捷工字第 0990000857 號函影本。

聲證 1.91：聲請人 99 年 3 月 26 日(099)高捷 D4 字第 0503 號函影本。

聲證 1.92：相對人捷運工程局 99 年 4 月 23 日高市捷工字第 0990003426 號函影本。

聲證 1.93：聲請人 99 年 4 月 15 日(099)高捷 M4 字第 0618 號函影本。

聲證 1.94：相對人 99 年 4 月 26 日高市府捷工字第 0990021557 號函影本。

聲證 1.95：相對人 99 年 5 月 24 日高市府捷工字第 0990027626 號函影本。

聲證 1.96：聲請人 99 年 7 月 22 日(099)高捷 M4 字第 1176 號函影本。

聲證 1.97：聲請人 99 年 7 月 22 日(099)高捷 D4 字第 1182 號函影本。

聲證 1.98：聲請人 99 年 7 月 22 日(099)高捷 M4 字第 1177 號函影本。

聲證 1.99：相對人捷運工程局 99 年 8 月 17 日高市捷工字第 0990006946 號函影本。

- 聲證 1.100：聲請人 99 年 8 月 6 日(099)高捷 M4 字第 1272 號函影本。
- 聲證 1.101：聲請人 99 年 8 月 18 日(099)高捷 T2 字第 1345 號函影本。
- 聲證 1.102：聲請人 99 年 9 月 10 日(099)高捷 M4 字第 1474 號函影本。
- 聲證 1.103：聲請人 99 年 10 月 4 日(099)高捷 M4 字第 1587 號函影本。
- 聲證 1.104：聲請人 99 年 11 月 5 日(099)高捷 M4 字第 1750 號函影本。
- 聲證 1.105：相對人捷運工程局 99 年 12 月 8 日高市捷工字第 0990011164 號函影本。
- 聲證 1.106：聲請人 99 年 12 月 3 日(099)高捷 M4 字第 1877 號函影本。
- 聲證 1.107：聲請人 100 年 1 月 25 日(100)高捷 M4 字第 0120 號函影本。
- 聲證 1.108：聲請人於 100 年 5 月 20 日提出本合約第 4.2 條「工作範圍變更」之說明資料。
- 聲證 1.109：聲請人 100 年 6 月 21 日(100)高捷 M4 字第 0717 號函影本。
- 聲證 1.110：聲請人 100 年 7 月 13 日(100)高捷 M4 字第 0822 號函影本。
- 聲證 1.111：興建營運合約附件 C1.2「公開招標之作業程序」影本。
- 聲證 1.112：「採購契約要項」第 20 條第 1 項規定影本。
- 聲證 1.113：行政院公共工程委員會所頒布「統包工程採購契約範本」第 21 條第 2 項約定影本。
- 聲證 1.114：於本計畫路網投標階段之「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知修訂與補充資料及補充規定」中就「興建營運合約」草案第 3.2 條第 1 項影本。
- 聲證 1.115：聲請人投標時提出之投資計畫書說明影本。
- 聲證 1.116：監察院調查報告節錄（派查字號 0980801027）影本。
- 聲證 1.117：最高法院 19 年上字第 58 號判例、  
最高法院 19 年上字第 453 號判例、  
最高法院 39 年台上字第 1053 號判例、  
最高法院 79 年台上字第 1778 號判決、

最高法院 85 年台上字第 517 號判決影本各乙份。

聲證 1.118：興建營運合約各草案及本合約關於「工作範圍」、「工作範圍變更」及「工作經費表」之約定及其比較整理表。

聲證 1.119：「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知修定與補充資料及補充規定附件」(88.11.30)影本。

聲證 1.120：聲請人請中興工程顧問公司參照當時台北捷運站體減體減量規劃設計出「橘紅線工程圖說」上、中、下，共三冊影本。

聲證 1.121：聲請人投資計畫書之「工程經費表」影本。

聲證 1.122：相對人提供之橘紅線工程圖說(紅線定線圖、橘線定線圖、車站配置圖、典型車站圖說、參考圖、機電參考圖、路權圖)。

聲證 1.123：於 91.06~91.11 陸續經捷運局核定基本設計(0 版)之證明。

聲證 1.124：聲請人依捷運局核可之基本設計文件重新計算數量及金額之「工程經費表」。

聲證 1.125：相對人捷運局 93 年 9 月「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設財務計畫」pp. 2-118、2-119 節錄影本。

聲證 1.126：相對人依合約第 4.2 條約定辦理減帳 8 案之議價資料影本。

聲證 1.127：相對人依合約第 4.2 條約定辦理增帳 9 案之議價資料影本。

(聲證 1.128~聲證 1.132 未編證物號)

聲證 1.133：相對人於本合約另案仲裁事件(99 仲雄聲義字第 23 號)提出之仲裁答辯(五)狀影節本。

聲證 1.134：「工程經費表」D4.1「各工程項目經費詳細表」影節本。

聲證 1.134.1：廖宗盛著「公共工程統包制度執行問題研析與改進對策之研究」，台大土木工程研究所博士論文影本。

聲證 1.135：聲請人 94 年 8 月 15 日(094)高捷 VP 字第 4255 號函影本；

聲請人 92 年 5 月 5 日(092)高捷 VP 字第 1685 號函影本



聲證 1.136：相對人捷運局 91 年 3 月 8 日高市捷設字第 0001646 號函影本、「R4 車站土地使用計畫書」附錄一。

聲證 1.137：相對人捷運局 91 年 12 月 2 日高市捷設字第 0910060251 號函影本

聲證 2.A：亞企之統包商請求文件

聲證 2.B：CR3 區段標統包商起訴狀影本

聲證 2.C：CR3 區段標包裹協商及變更契約書影本

聲證 2.D：CR3 亞企爭議案費用證明(聲請人內部簽辦文件)影本

聲證 2.E：CR3 區段標實支證明(含尾款支付)影本

聲證 2.1：「高雄都會區大眾捷運系統紅線 R8 車站捷運設施(出入口、通風井、冷卻塔)與『亞洲企業中心』大樓共構設計、興建契約書」(亞泥暨遠百亞太公司間所簽訂)影本。

聲證 2.2：興建營運合約附件 A5.1 影節文。

聲證 2.3：相對人之捷運局 95 年 9 月 5 日「捷運紅線 R8 車站捷運設施與亞企中心共構案(地面一層至地下一層)」裝修工程施工責任確認會議紀錄影本乙份。

聲證 2.4：聲請人 95 年 10 月 23 日(095)高捷 V1 字第 6686 號函影本。

聲證 2.5：相對人捷運局 95 年 6 月 21 日高市捷設字第 0950011230 號函影本。

聲證 2.6：聲請人 95 年 11 月 30 日(096)高捷 V1 字第 7466 號函及 96 年 1 月 18 日(096)高捷 V1 字第 0398 號函影本。

聲證 3.A：CR6 區段標缺失改善變更追加契約書(本項請求之 1~19 小項)影本

聲證 3.B：CR6 區段標缺失改善變更追加契約書(本項請求之 20~36 小項)影本

聲證 3.C：CR6 區段標缺失改善實支證明(本項請求之 1~19 小項)影本

- 聲證 3.1：相對人 95 年 5 月 2 日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議記錄影本。
- 聲證 3.2：聲請人 96 年 6 月 7 日(096)高捷 V2 字第 3313 號函影本。
- 聲證 3.3：興建營運合約附件 B2.2 計價里程碑第 B2.2-18 頁及第 B2.2-10 頁比較。
- 聲證 3.4：93 年 8 月 31 日第一次結構體交付會勘紀錄影本。
- 聲證 3.5：94 年 3 月 1 日第二次結構體交付會勘紀錄影本。
- 聲證 3.6：94 年 12 月 30 日第三次結構體交付會勘紀錄影本。
- 聲證 3.7：95 年 4 月 26 日第四次結構體交付會勘紀錄影本。
- 聲證 3.8：R16 車站結構體缺失之照片。
- 聲證 3.9：相對人捷運局 91 年 6 月 25 日高市捷設字第 0910005037 號函影本。
- 聲證 3.10：聲請人 92 年 7 月 14 日(092)高捷 V2 字第 2944 號函影本。
- 聲證 3.11：聲請人 93 年 4 月 20 日(093)高捷 V2 字第 1733 號函影本。
- 聲證 3.12：相對人捷運局 94 年 7 月 12 日高市捷設字第 0940010553 號函影本。
- 聲證 3.13：聲請人 94 年 7 月 21 日(094)高捷 V2 字第 3746 號函影本。
- 聲證 3.14：相對人捷運局 94 年 7 月 28 日高市捷設字第 0940011067 號函影本。
- 聲證 3.15：相對人捷運局 94 年 8 月 30 日高市捷設字第 0940013529 號函影本。
- 聲證 3.16：聲請人 94 年 11 月 24 日(094)高捷 V2 字第 6505 號函影本。
- 聲證 3.17：聲請人 95 年 2 月 6 日(095)高捷 V2 字第 0715 號函影本。
- 聲證 3.18：聲請人 95 年 12 月 27 日(095)高捷 V2 字第 7981 號函影本。
- 聲證 3.19：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」94 年 8 月 1 日 CR6 設字第 94-0671 號備忘錄影本。
- 聲證 3.20：聲請人 93 年 4 月 9 日(093)高捷 V2 字第 1528 號函影本。
- 聲證 3.21：交通部高鐵局 93 年 4 月 14 日高鐵二字第 09300074120 號函影本。
- 聲證 3.22：相對人捷運局 93 年 6 月 9 日高市捷設字第 0930006998 號函影本。
- 聲證 3.23：相對人捷運局 93 年 6 月 25 日高市捷設字第 0930007609 號函影本。

- 聲證 3.24：交通部高鐵局 93 年 8 月 27 日高鐵二字第 09300192910 號函影本。
- 聲證 3.25：交通部高鐵局 93 年 8 月 30 日高鐵二字第 09300194460 號函影本。
- 聲證 3.26：相對人捷運局 93 年 9 月 10 日高市捷設字第 0930011403 號函影本。
- 聲證 3.27：聲請人 93 年 10 月 18 日(093)高捷 V2 字第 5070 號函影本。
- 聲證 3.28：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」94 年 9 月 19 日 CR6 設字第 94-0845 號備忘錄影本。
- 聲證 3.29：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95 年 11 月 17 日 CR6 機字第 95-0967 號備忘錄影本。
- 聲證 3.30：高鐵局未將格子樑修正為板樑照片影本。
- 聲證 3.31：相對人捷運局 96 年 9 月 17 日高市捷設字第 0960016194 號函影本。
- 聲證 3.32：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96 年 8 月 7 日 CR6 機字第 96-0565 號備忘錄影本。
- 聲證 3.33：系爭合約 C.2 綱要性車站設計規範「2.3 穿堂層大廳」影本。
- 聲證 3.33.1：聲請人 93 年 12 月 27 日(093)高捷 V2 字第 6569 號函影本。
- 聲證 3.34：相對人捷運局 95 年 5 月 16 日高市捷設字第 0950009348 號函影本。
- 聲證 3.35：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95 年 6 月 14 日 CR6 二字第 95-0490 號備忘錄影本。
- 聲證 3.36：聲請人 91 年 6 月版土建工程施工規範影節本。
- 聲證 3.37：交通部鐵政局高雄作業組 93 年 9 月 2 日鐵工高組字第 093M001932-0 號函及附件 93.8.31「代辦高雄捷運 R16 車站主體」93.07.31 會勘缺失第 2 次複檢會勘紀錄影本乙份。
- 聲證 3.38：交通部鐵政局高雄作業組 94 年 3 月 3 日鐵工高組字第 094M005090 號函及附件 93.11.29「代辦高雄捷運 R16 車站主體結構工程」交付高雄捷運公司後相關缺失複檢會勘紀錄影本乙份。
- 聲證 3.39：相對人捷運局 94 年 7 月 25 日高市捷設字第 0940010778 號函影本。

- 聲證 3.40:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95 年 6 月 28 日 CR6 二字第 95-0531 號備忘錄影本。
- 聲證 3.41:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96 年 1 月 5 日 CR6 工字第 95-00010 號函影本。
- 聲證 3.42:交通部鐵政局高雄作業組 93 年 12 月 8 日鐵工高組字第 093M002773-0 號函及附件 93.11.29 「代辦高雄捷運 R16 車站主體」除西側出發井及通風井 Y 結構交付高雄捷運公司現場會勘紀錄影本乙份。
- 聲證 3.43:交通部鐵政局高雄作業組 95 年 1 月 4 日鐵工高組字第 0956400024 號函及附件 94.12.30 「代辦高鐵附屬事業大樓地下結構工程」捷運優先段(捷運機房區)結構體交付會勘紀錄影本乙份。
- 聲證 3.44:聲請人 96 年 7 月 30 日(096)高捷 V2 字第 4422 號函影本。
- 聲證 3.45:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95 年 7 月 7 日 CR6 二字第 95-0561 號備忘錄影本。
- 聲證 3.46:相對人捷運局 93 年 7 月 26 日高市捷設字第 0930009231 號函影本。
- 聲證 3.47:相對人捷運局 94 年 2 月 21 日高市捷設字第 0940002466 號函影本。
- 聲證 3.48:相對人捷運局 95 年 1 月 16 日高市捷設字第 0950001091 號函影本。
- 聲證 3.49:聲請人 96 年 3 月 14 日(096)高捷 V2 字第 1428 號函影本。
- 聲證 3.50:聲請人 96 年 3 月 20 日(096)高捷 V2 字第 1556 號函影本。
- 聲證 3.51:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95 年 7 月 12 日 CR6 二字第 95-05751 號備忘錄影本。
- 聲證 3.52:CR6 車站 B 出入口電扶梯機坑位置偏移改善照片影本。
- 聲證 3.53:聲請人 94 年 3 月 11 日(094)高捷 V2 字第 1180 號函影本。
- 聲證 3.54:相對人捷運局 94 年 3 月 23 日高市捷設字第 0940003514 號函影本。
- 聲證 3.55:相對人捷運局 94 年 4 月 19 日高市捷設字第 0940005631 號函影本。
- 聲證 3.56:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95 年 10 月 5 日 CR6 二字第 95-0840

號備忘錄影本。

聲證 3.57：CR6 區段標施工照片。

聲證 3.58：CR6 車站 A 出入口電扶梯下方斜板未設置照片影本。

聲證 3.59：聲請人 96 年 3 月 15 日(096)高捷 V2 字第 1481 號函影本。

聲證 3.60：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95 年 11 月 21 日 CR6 二字第 95-0988 號備忘錄影本。

聲證 3.61：交通部鐵政局高雄施工區 95 年 9 月 26 日鐵工高雄施字第 0956401790 號函及附件 94.9.25「研商鐵工局進行高雄捷運 R16 車站主體結構止滲作業時之捷運工程配合等事宜」會勘紀錄影本乙份。

聲證 3.62：相對人捷運局 95 年 10 月 5 日高市捷設字第 0950018511 號函影本。

聲證 3.63：聲請人 95 年 10 月 20 日(095)高捷 V2 字第 6648 號函影本。

聲證 3.64：相對人捷運局 95 年 11 月 6 日高市捷設字第 0950020249 號函影本。

聲證 3.65：聲請人 95 年 12 月 21 日(095)高捷 V2 字第 7871 號函影本。

聲證 3.66：聲請人 96 年 8 月 1 日(096)高捷 V2 字第 4488 號函影本。

聲證 3.67：聲請人 96 年 10 月 1 日(096)高捷 V2 字第 5743 號函影本。

聲證 3.68：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95 年 11 月 24 日 CR6 二字第 95-1009 號備忘錄影本。

聲證 3.69：聲請人 95 年 4 月 130 日內部公文簽辦單影本。

聲證 3.70：聲請人 95 年 3 月 21 日(095)高捷 V2 字第 1810 號函影本。

聲證 3.71：聲請人 95 年 5 月 9 日(095)高捷 V2 字第 2999 號函影本。

聲證 3.72：聲請人 94 年 9 月 2 日(094)高捷 V2 字第 4639 號函影本。

聲證 3.73：相對人捷運局 94 年 9 月 16 日高市捷設字第 0940014439 號函影本。

交通部鐵政局高雄作業組 94 年 9 月 12 日鐵工高組字第 094M0019170 號函影本。

聲證 3.74：鐵工局機座圖說影本。

- 聲證 3.75：聲請人 95 年 12 月 28 日(095)高捷 V2 字第 7995 號函影本。
- 聲證 3.76：聲請人 96 年 3 月 20 日(096)高捷 V2 字第 1557 號函影本。
- 聲證 3.77：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96 年 1 月 15 日 CR6 二字第 96-0040 號備忘錄影本。
- 聲證 3.78：聲請人 93 年 10 月 27 日(093)高捷 V2 字第 5280 號函影本。
- 聲證 3.79：相對人捷運局 93 年 11 月 5 日高市捷設字第 0930014562 號函影本。
- 聲證 3.80：交通部鐵政局高雄作業組 93 年 11 月 15 日鐵工高組字第 094M002496-0 號函影本。
- 聲證 3.81：相對人捷運局 93 年 11 月 26 日高市捷設字第 0930015638 號函影本。
- 聲證 3.82：聲請人 96 年 1 月 5 日(096)高捷 V2 字第 0133 號函影本。
- 聲證 3.83：聲請人 96 年 3 月 15 日(096)高捷 V2 字第 1479 號函影本。
- 聲證 3.84：聲請人 96 年 4 月 30 日(096)高捷 V2 字第 2412 號函影本。
- 聲證 3.85：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96 年 3 月 16 日 CR6 二字第 96-0231 號備忘錄影本。
- 聲證 3.86：交通部鐵政局高雄施工區 96 年 1 月 5 日鐵工高雄施字第 0966400053 號函影本。
- 聲證 3.87：交通部鐵政局高雄施工區 96 年 1 月 19 日鐵工高雄施字第 0966400160 號函影本。
- 聲證 3.88：聲請人 96 年 3 月 23 日(096)高捷 V2 字第 1635 號函影本。
- 聲證 3.89：CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96 年 10 月 25 日 CR6 二字第 96-0770 號備忘錄影本。
- 聲證 3.90：相對人捷運局 95 年 8 月 8 日高市捷設字第 0950014679 號函影本。
- 聲證 3.91：相對人捷運局 96 年 4 月 4 日高市捷設字第 0960005494 號函影本。
- 聲證 3.92：聲請人 95 年 9 月 26 日(095)高捷 V2 字第 6169 號函影本。
- 聲證 3.93：聲請人 96 年 8 月 21 日(096)高捷 V2 字第 4906 號函影本。

- 聲證3.94:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96年9月13日CR6 二字第96-0665 號函影本。
- 聲證3.95:聲請人96年3月12日(096)高捷V2 字第1356 號函影本。
- 聲證3.96:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96年12月27日CR6 二字第96-0941 號備忘錄影本。
- 聲證3.97:聲請人97年5月16日(097)高捷V2 字第2625 號函影本。
- 聲證3.98:聲請人97年6月27日(097)高捷V2 字第3493 號函影本。
- 聲證3.99:相對人捷運局97年5月26日高市捷設字第0970008620 號函影本。
- 聲證3.100:聲請人97年10月7日(097)高捷V2 字第5537 號函影本。
- 聲證3.101:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」97年3月31日CR6 二字第97-0128 號備忘錄影本。
- 聲證3.102:聲請人97年2月13日(097)高捷V2 字第0720 號函影本。
- 聲證3.103:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96年8月29日CR6 二字第96-0620 號備忘錄影本。
- 聲證3.104:相對人捷運局94年7月27日高市捷設字第0940011410 號函影本。
- 聲證3.105:相對人捷運局94年10月3日高市捷設字第0940015569 號函影本。
- 聲證3.106:聲請人94年9月22日(094)高捷V2 字第5106 號函影本。
- 聲證3.107:聲請人94年11月1日(094)高捷V2 字第5938 號函影本。
- 聲證3.108:相對人捷運局94年11月8日高市捷設字第0940017892 號函影本。
- 聲證3.109:相對人捷運局94年11月8日高市捷設字第0940017622 號函影本。
- 聲證3.110:聲請人94年11月28日(094)高捷V2 字第6564 號函影本。
- 聲證3.111:CR6 統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95年1月18日CR6 二字第95-0064 號備忘錄影本。
- 聲證3.112:聲請人95年1月24日(095)高捷V2 字第05648 號函影本。
- 聲證3.113:相對人捷運局95年1月27日高市捷設字第0950001787 號函影本。

聲證3.114：相對人捷運局95年5月25日高市捷設字第0950010015號函影本。

聲證3.115：CR6統包商「榮工-奧村聯合承攬體」95年8月18日CR6二字第95-0695號備忘錄影本。

聲證3.116：聲請人94年7月14日(094)高捷V2字第3660號函影本。

聲證3.117：CR6統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96年1月15日CR6二字第96-0039號備忘錄影本。

聲證3.118：聲請人96年8月1日(096)高捷V2字第4487號函影本。

聲證3.119：CR6統包商「榮工-奧村聯合承攬體」96年7月11日CR6二字第96-0495號備忘錄影本。

聲證3.120：聲請人97年1月31日(097)高捷V2字第0608號函影本。

聲證3.121：相對人捷運局97年6月3日高市捷設字第0970009242號函影本。

聲證3.122：聲請人97年9月22日(097)高捷V2字第5237號函影本。

聲證3.123：CR6統包商「榮工-奧村聯合承攬體」97年7月24日CR6工字第97-0270號函影本。

聲證3.124：聲請人96年11月28日(096)高捷V2字第7300號函影本。

聲證3.125：相對人捷運局96年12月26日高市捷設字第0960022832號函影本。

聲證3.126：聲請人97年1月17日(097)高捷V2字第0314號函影本。

聲證3.127：聲請人97年3月18日(097)高捷V2字第1341號函影本。

聲證3.128：相對人捷運局97年6月3日高市捷設字第0970009242號函影本。

聲證3.129：聲請人97年7月9日(097)高捷V2字第3692號函影本。

聲證3.130：CR6統包商「榮工-奧村聯合承攬體」97年9月22日CR6工字第97-0357號函影本。

聲證3.131：CR6-2，R16車站共構結構體施作缺失改善工作資料影本。

聲證3.132：相對人捷運局92年12月23日高市捷設字第0920014699號函影本。

聲證3.133：高雄捷運紅線R16車站-土木結構工程委交地鐵處工作範圍影本。



聲證 3.134：公共工程施工品質評鑑作業要點影本。

聲證 3.134.1：交通部鐵改局高雄作業組 94 年 3 月 3 日鐵工高組字第 094M005090 號函影本。

聲證 3.134.2：交通部鐵改局高雄施工區 95 年 9 月 26 日鐵工高雄施字第 0956401790 號函影本。

聲證 4.A：統包商請求 R11 車站趕工費用。

聲證 4.B：聲請人重新核算 R11 車站趕工費用及內部簽辦文件影本。

聲證 4.C：R11 車站趕工費用變更追加契約文件影本。

聲證 4.D：R11 車站趕工費用實支證明影本。

聲證 4.E：CR3 區段標實支證明(含尾款支付)影本。

聲證 4.F：統包商請求 R16 車站趕工費用。

聲證 4.G：聲請人重新核算 R16 車站趕工費用及內部簽辦文件影本。

聲證 4.H：R16 車站趕工費用變更追加契約文件影本。

聲證 4.1：R16 車站高鐵南擴挖區 B2 層交付資料影本。

聲證 4.2：R16 車站西井及 Y 通風井交付資料影本。

聲證 4.3：R11 車站軌道層交付鋪軌資料影本。

聲證 4.4：R11 車站結構體 U-4 層(南北站) 資料影本。

聲證 4.5：R11 車站結構體 U-3 層(北站) 資料影本。

聲證 4.6：R11 車站結構體 U-3 層(南站) 資料影本。

聲證 4.7：R11 車站結構體 U-2 層(南北站) 資料影本。

聲證 4.8：興建營運合約 3.4.3 條約定影本。

聲證 4.8.1：相對人捷運局 91 年 4 月 29 日高市捷設字第 0910003297 號函影本。

聲證 4.9：94 年 6 月 22 日「R11 車站建築裝修進場時程協調會(三)」紀錄影本。

- 聲證 4.10：聲請人 94 年 7 月 8 日公文簽辦單影本。
- 聲證 4.11：聲請人 94 年 7 月 11 日(094)高捷 V2 字第 3594 號函影本。
- 聲證 4.12：聲請人 94 年 12 月 14 日(094)高捷 V2 字第 7054 號函及附件影本。
- 聲證 4.13：聲請人 95 年 6 月 19 日(095)高捷 V2 字第 3999 號函影本。
- 聲證 4.14：聲請人 96 年 12 月 18 日(096)高捷 V2 字第 7695 號函影本。
- 聲證 4.15：台灣高等法院 93 年度重上字第 498 號判決影本。
- 聲證 4.16：行政院公共工程委員會以「誠信原則」及「擬制性設計變更」成立調解案例影本。
- 聲證 4.17：肯認趕工費用之請求構成擬制之變更之國外文獻影本。
- 聲證 4.18：相對人捷運局 90 年 9 月 25 日高市捷設字第 0004431 號函影本。
- 聲證 4.19：相對人捷運局 93 年 6 月 17 日高市捷設字第 0930007576 號函及 93.6.8 第二次「高雄捷運紅線 R11 臨時站委辦工程工作協調會議」紀錄影本。
- 聲證 4.20：聲請人 94 年 8 月 5 日(094)高捷 V2 字第 4079 號函及附件影本。
- 聲證 4.20.1：相對人捷運局 92 年 7 月 30 日高市捷設字第 0920008704 號函及 92.7.10、92.7.16「協商高雄車站 R11 臨時站與高雄捷運 CR4 區段標 LUR20 潛盾隧道及 CR5 區段標 LUR21 潛盾隧道工程應配合事項會議」紀錄影本。
- 聲證 4.20.2：交通部鐵政局高雄作業組 93 年 5 月 3 日鐵工高組字第 093M000876-0 號函及附件「高雄車站(捷運 R11 臨時站)土木工程配合 CR4 區段標地盤改良施工交通維持計畫實施前會勘」紀錄影本。
- 聲證 4.20.3：聲請人 93 年 1 月 5 日 M093-V2-0023 號備忘錄及附件「高雄捷運 CR5 區段標 LUR21 潛盾隧道到達端(R11 臨時站北端)地盤改良施工界面協調會」會議紀錄影本。
- 聲證 4.20.4：聲請人 93 年 6 月 4 日(093)高捷 V2 字第 2572 號函及附件「CR5 區段標 LUR21 潛盾隧道到達端(R11 臨時站後站)地盤改良施工用地移

交會勘」會議紀錄影本。「」紀錄影本。

聲證 4. 20. 5：R11 車臨時站管理月報(92. 10~94. 11)載錄彙整表影本。

聲證 4. 21：相對人捷運局 92 年 12 月 23 日高市捷設字第 0920014699 號函影本。

聲證 4. 22：相對人捷運局 90 年 10 月 30 日高市捷設字第 0004876 號函、附件「R16 委交地鐵處工作範圍」影本。

聲證 4. 23：相對人捷運局 90 年 11 月 23 日高市捷設字第 0005546 號函影本。

聲證 4. 24：「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」93. 2 管理報告影本。

聲證 4. 25：交通部鐵政局高雄施工區 95 年 10 月 4 日鐵工高雄施字第 0956401854 號函、「95. 9. 29 代辦高鐵附屬事業大樓地下結構工程南區結構體捷運範圍交付會勘」紀錄影本。

聲證 4. 26：聲請人 94 年 4 月 14 日(094)高捷 V2 字第 1814 號函及附件「94. 4. 1 CR6 區段標 R16 車站西側工作井交付會勘」紀錄影本。

聲證 4. 27：相對人捷運局 90 年 11 月 23 日高市捷設字第 0005546 號函、92. 3. 21 「捷運紅線 CR6 區段標使用標使用 R16 車站西側工作井潛盾發進施工進、離場時程」第 2 次界面協調會議紀錄影本。

聲證 4. 28：聲請人 94 年 3 月 2 日(094)高捷 V2 字第 0990 號函影本

聲證 4. 29：「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」94. 06 管理報告影本。

聲證 4. 30：聲請人 94 年 5 月 19 日(094)高捷 V2 字第 2549 號函影本

聲證 4. 31：聲請人 94 年 10 月 14 日(094)高捷 V2 字第 5571 號函影本

聲證 4. 32：交通部鐵政局高雄作業組 95 年 4 月 13 日鐵工高組字第 0956400502 號函、「95. 4. 11 代辦高鐵附屬事業大樓地下結構工程西側工作井鋪軌竟空確認複勘會議」紀錄影本。

聲證 4. 33：相對人捷運局 95 年 5 月 19 日高市捷設字第 0950008857 號函影本。

聲證 4. 34：交通部鐵政局高雄施工區 95 年 12 月 25 日鐵工高雄施字第 0956402541 號函、「95. 12. 20 代辦高雄捷運 R16 主體結構後續交付協調會勘」紀錄

影本。

聲證 4.35：91 年 2 月 5 日研商「高雄捷運 R16 車站穿堂層與週為設施聯通共構整體規劃案」及「左營車站大客車行車動線暨相關設施整體規劃」會議紀錄影本。

聲證 4.36：相對人捷運局 91 年 6 月 25 日高市捷設字第 0910005037 號函影本。

聲證 4.37：聲請人 92 年 7 月 14 日(092)高捷 V2 字第 2944 號函影本

聲證 4.38：聲請人 92 年 12 月 5 日(092)高捷 V2 字第 5335 號函影本

聲證 4.39：聲請人 93 年 4 月 20 日(093)高捷 V2 字第 1733 號函影本

聲證 4.40：「高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案」93.07 管理報告影本。

聲證 4.41：交通部鐵改局高雄作業組 94 年 1 月 21 日鐵工高組字第 094M0001910 號函、「代辦高鐵附屬事業大樓地下結構工程確認貴屬捷運之預埋管件」影本。

聲證 4.42：聲請人 94 年 2 月 16 日(094)高捷 V2 字第 0747 號函影本

聲證 4.43：聲請人 94 年 2 月 23 日(094)高捷 V2 字第 0904 號函影本

聲證 4.44：聲請人 94 年 4 月 21 日(094)高捷 V2 字第 1973 號函影本

聲證 5.1：相對人未依約拆除之 01 車站出入口 A 用地之地上物「電信大樓」相片。

聲證 5.2：聲請人 91 年 6 月 28 日(091)高捷 VP 字第 1443 號函影本。

聲證 5.3：相對人捷運局以 91 年 7 月 4 日高市捷路字第 0910005508 號函影本。

聲證 5.4：廢棄物清理法第 2 條 4 項及營建事業廢棄物再利用管理辦法第 2 條之規定影本。

聲證 6.1：相對人未依約清除之「光復戲院」相片。

聲證 6.2：相對人 91 年 9 月 12 日高市捷路字第 0910007984 號函影本。

聲證 7-A：統包商請求 012 車站國軍英雄館拆除費用。

聲證 7-B：012 車站國軍英雄館拆除變更追加契約文件影本。

聲證 7-C：012 車站國軍英雄館拆除實支證明影本。

聲證 7.1：相對人未依約清除之「國軍英雄館」相片。

聲證 7.2：興建營運合約附件 A5.1 用地提供時程約定影本。

聲證 7.3：實地交付疑義表（012 車站用地國軍英雄館建物拆除清理部分）。

聲證 8-A：統包商請求「大寮機廠廢棄物清除(交地代辦)」費用函、聲請人請求相對人給付之簽呈影本。

聲證 8-B：「大寮機廠廢棄物清除(交地代辦)」變更追加契約文件影本。

聲證 8-C：統包商已就本項變更追加工作給付與其分包商之證明文件影本。

聲證 8.1：相對人未依約清除之大寮機廠用地地上物相片。

聲證 8.2：相對人之捷運局 91 年 1 月 28 日高市捷路字第 0000736 號函影本。

聲證 8.3：相對人之捷運局 91 年 12 月 27 日高市捷路字第 0910011842 號函，及檢送研商「高雄捷運橘線大寮機廠用地交付疑義處理會議」之會議紀錄影本。

聲證 8.4：興建營運合約附件 A5.1 用地提供時程約定影本。

聲證 8.5：實地交付疑義表（大寮機廠廢棄物清除(交地代辦)部分）。

聲證 9.1：聲請人 97 年 9 月 1 日(097)高捷 P1 字第 4861 號函及送達證明影本。

丁、附表

附表 1：請求項目及金額表乙份。

附表 1.1：本件各請求項目之管理費用比例更正值及變更追加契約、支付憑證文件

附表 2:「亞企大樓與 R8 連通於地面層至地下一層之裝修及機電工程拆除施作」  
請求金額表乙份。

附表 3:「R16 車站共構結構體施作缺失改善工作」請求金額表乙份。

附表 4:「R11、R16 車站趕工費用」請求金額表乙份。

附表 5:「O1 車站出入口 A 地上物(電信大樓)拆除清理費用」請求金額表。

附表 6:「光復戲院拆除清理」請求金額表乙份。

附表 7:「O12 車站用地國軍英雄館建物拆除清理」請求金額表。

附表 8:「大寮機廠廢棄物清除(交地代辦)」請求金額表。

#### 戊、附件

附件:委任書正本乙份。

附件:仲裁中間判斷書影節文(99 年仲雄聲義字第 9 號仲裁事件)。

附件 0.1:仲裁法新論第 34 至 35 頁影節本。

附件 0.2:相對人捷運局總工程司王冠雄及副工程司黃宏傑,高雄捷運 BOT 計畫  
與執行策略之探討影本。

附件 0.3:紅線 97 年 3 月以後及橘線 97 年 9 月以後之勘驗計價款金額統計表。

附件 0.4:相對人捷運局陳俊融副總工程司即將照雄科長,高雄捷運工程付款方  
式與進度差異之研析影本。

附件 0.5:聲請人 95 年 12 月 4 日(095)高捷 C1 字第 7259 號函(第一屆協調委員  
會第三次會議議程之提案)影本。

附件 0.6:相對人捷運局 96 年 3 月 6 日高市捷設字第 0960001053 號函影本。

附件 0.7:鼎漢國際工程顧問股份有限公司,高雄都會區大眾捷運系統長期路網  
運輸規劃「紅橘線運量初步檢核報告」第 5-5 頁及第 5-11 頁影本。

附件 0.8:聲請人公司籌備處就「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線  
路網建設案」所提出「第二階段申請文件」「投資計畫」第二冊第三

章「財務計畫」第3-4及3-11頁影本。

附件0.9：廖緯民，論國際商務仲裁上的衡平仲裁，仲裁季刊第61期，影本。

附件1：「高雄捷運執行獎參條例民間參與之架構說明」資料。

附件2：相對人依合約第4.2條約定核定減帳部分之說明。

#### 理由五書

附件1：請求項目「R11車站趕工費用」之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(十)書之駁斥，R11車站趕工費用部分），及聲證4-18至聲證4-20號。

附件2：請求項目「R16車站趕工費用」之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(十)書之駁斥，R16車站趕工費用部分），及聲證4-21至聲證4-37號。

#### 理由六書

附件：「R16車站共構結構體施作缺失改善及CR6區段標新增工作費用」

#### 理由九書

附件1：請求項目「R16車站共構結構體施作缺失改善及配合變更費用」之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(九)書之駁斥），及聲證3-131至聲證3-134-2號。

附件：建築法節文。

#### 理由八書

附件1：相對人核定功能設計之審查意見彙整表。

#### 理由十書

附件1：請求項目「R11車站趕工費用」之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(十)書之駁斥，R11車站趕工費用部分），及聲證4-18至聲證4-20、聲證4-20-1至聲證4-20-5號。

附件2：請求項目「R16車站趕工費用」之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(十)書之駁斥，R16車站趕工費用部分），及聲證4-21至聲證4-44號。

#### 理由十四書

附件1：對相對人仲裁答辯十三之澄清說明表

101 年 4 月 2 日仲裁陳報書

附件 1：聲請人就相對人仲裁答辯(九之三)書之澄清說明。

附件 2：增帳案第 7 項「02 車站出入口 B 共構大樓 B3~4F 部分」鑑定報告影節文。

附件 3：增帳案第 8 項「取消 LU001 及 LU001A 造程統包商先期作業增帳案」及增帳案第 9 項「美麗島大道興建計畫工程增帳案」鑑定報告影節文。

相對人高雄市政府之陳述

甲、答辯聲明

一、聲請人之聲請駁回。

二、仲裁費用由聲請人負擔。

乙、陳述要旨

壹、本件聲請人未依照興建營運合約(下稱系爭合約)之約定履踐仲裁前置程序，提起本件仲裁並不合法：

一、按仲裁制度係基於私權自治及處分自由之原則，本於程序選擇權以解決私權紛爭之重要機制，是仲裁提起於當事人間需訂有仲裁協議。而當事人既得協議以仲裁解決爭議，為賦予他方充分考量之機會，以權衡「接受求償」與「提付仲裁」間之利弊，自亦得約定於提付仲裁前先踐行特定之前置程序。所謂仲裁「前置程序」，係當事人雙方於仲裁協議中，訂有提起仲裁前所須進行之程序。關於仲裁前置程序之效力，參最高法院 92 年台上字第 671 號民事判決意旨：「前置程序係本於雙方當事人之自由，為雙方合意有效之仲裁約款，有確定當事人間具體爭議之功能，進而過濾此等爭議是否適宜提付仲裁，當事人一方倘未依約履踐仲裁前置程序，則因當事人間就提付仲裁之爭議無法確定，且此等爭議原非當事人願以仲裁程序解決者，即非屬仲裁契約標的之爭議，自不得就此等爭議事項提出仲裁聲請。」。該本於雙方合意之前置程序，固屬有效之仲裁約款，並有確定當事人間具體爭議，進而過濾如



透過訴訟外和解或第三人調解等簡便程序為磋商、斡旋，以避免進入仲裁程序，減省勞費支出之功能，此亦有最高法院 93 年度台上字 992 號判決意旨可參。故當事人一方未依約履踐仲裁前置程序者，此等爭議即非屬仲裁契約標的之爭議，自不得就此等爭議事項提出仲裁聲請。先此敘明。

二、雙方簽訂系爭合約訂有仲裁前置程序（圖示如附表 2）。即相關爭議須經協調委員會協調 90 日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，方可由仲裁方式解決：

（一）查系爭合約第 3.1.2 條規定：「基於兼顧雙方權益之立場，雙方儘可能以協調方式解決各種爭議，避免仲裁或爭訟。」、第 20.2.1 條規定：「雙方就關於本合約所載事項、協調合約履行之任何爭議，於提付仲裁、提起訴訟或其他救濟程序前應先依本合約規定之程序提交協調委員會處理」、第 20.2.3 條規定：「協調委員會對於本合約之各項爭議所為之決議，視為協調成立，雙方應完全遵守，不得再異議。」、第 20.3.1 條規定：「於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。」，就上開規定，足證雙方就爭議處理，均同意以「協調」作為仲裁之前置程序；且依系爭合約之規定，亦見協調為仲裁協議生效之停止條件。倘當事人一方未依約履踐仲裁前置程序，則參前揭最高法院 92 年台上字第 671 號民事判決意旨，自屬當事人間就提付仲裁之爭議無法確定，且此等爭議原非當事人願以仲裁程序解決者，即非屬仲裁契約標的之爭議，當不得就此等爭議事項提出仲裁聲請。且雙方就系爭爭議事項之仲裁協議，尚非合法有效。

（二）再者，揆諸系爭合約第 20.3.1 條規定：「爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解

決爭議。」一語，亦明就爭議事項於提起仲裁前，必需：1. 進行協調；2. 經協調 90 日；3. 協調後仍無法解決。倘有任何一條件未成就或惡意使之成就，仲裁協議均不因此生效，仲裁程序不合法。

(三) 是以，在雙方未竟協調程序並充分發揮協調的功能之前，若欲逕交付仲裁或提起訴訟，將有違系爭合約關於爭議處理機制的約定，為程序要件不備，仲裁庭或法院均不應受理。而「經協調委員會協調九十日後仍無法解決」一語，有關 90 日之起算，自「雙方儘可能以協調方式解決各種爭議，避免仲裁或爭訟」(參系爭合約第 3.1.2 條)，以及雙方同意協調委員會就系爭合約之各項爭議有「決議」(包含程序事項及實體事項)之權，就該「決議」，雙方應完全遵守(參系爭合約第 20.2.3 條)以觀，自非如一般協調或調解僅有建議性質者所可比擬，況且，系爭合約條文更以罕見之可由仲裁庭適用「衡平原則」，則見雙方對協調機制之重視。基此，有關 90 日之起算自係以協調委員會可進行實質協調為前提—適當的提案範圍及充分的證據資料可供討論。且所謂「協調九十日後仍無法解決」，亦明倘經九十日後，協調委員會認為仍可解決，則縱使經過九十日，亦無提付仲裁之必要，方符系爭合約之協調意旨。否則在一方任意於協調委員會進行包裹提案，癱瘓協調委員會之功能，甚至隨意杯葛協調程序時，協調程序將因而被架空而無法發揮系爭合約既有功能。嗣後再恣意地提付仲裁，更使仲裁人無法在法定仲裁期限內(6 個月+3 個月。參仲裁法第 21 條第 1 項)作出合法妥適之仲裁判斷，甚者，治絲益棼，失卻仲裁制度所欲達成之迅速、經濟優點。

(四) 系爭合約重視並要求落實協調機制，有上開規定可明。此外，如涉及工作範圍者，系爭合約第 4.2 條亦明定：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之。但雙方應就變更後之

權利義務進行協議，如協議不成，則依本合約第二十章提送協調委員會處理。」，即協議不成時，提送協調委員會處理。當時立約意旨，係基於民間參與之 BOT 案件，政府與民間機構應以夥伴關係共創三贏，何況系爭合約內容複雜金額龐大涉及公益，為免一方任意動輒提付仲裁或訴訟，影響雙方合作關係，致延宕興建時程或營運品質，雙方遂於合約中以「協商」及「協調」作為仲裁或訴訟前的必要程序。此自系爭合約「雙方共同聲明」之第 3.1.1 條規定：「為使本計畫之興建及營運順利成功，願本於民間與政府共同辦理重大建設計畫『興建、營運、移轉』之精神，以合作、誠信、公平及合理之原則履行本合約。」及第 3.2.1 條：「甲方對於本合約之未盡事宜，願基於兼顧雙方權益之立場與乙方協調解決，以促使本計畫興建及營運之成功。」可得明證。詎料聲請人置當初之聲明與承諾不顧，忽視協調機制恣意提出仲裁，實不可採。

- (五) 聲請人雖主張由本合約議約第三版之規定將 120 日縮短為 90 日，正屬基於儘速解決爭議之考量。惟承上說明，系爭合約第 3.1.2 條亦同時增定「雙方儘可能以協調方式解決各種爭議，避免仲裁或爭訟。」及第 20.2.3 條協調委員會所為決議視為協調成立雙方應完全遵守與第 20.3.2 條後段之衡平原則約款，足見雙方均有強化協調委員會功能以解決爭議之意。因此，本合約第 20.3.1 條所規定之「……如爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議」，顯然著重於「無法解決，亦未決議提付仲裁」時，一方始得提付仲裁；否則，若縮短為 90 日且時日一過，聲請人即可提付仲裁者，豈不更易使聲請人便於操作、杯葛協調委員會協調，架空協調委員會之功能，使本合約之「雙方儘可能以協調方式解決各種爭議，避免仲裁或爭訟」等規定，形同具文？更無加入「衡平原則」

之可能。是以，聲請人之解釋，洵與雙方真意扞格，不足採信。

(六) 綜上所述，本件仲裁之前置程序並未完備，當事人尚無仲裁合意，亦無合法有效之仲裁協議。仲裁庭自無仲裁裁判權，合請駁回聲請人之仲裁聲請，以資適法。

三、自第三屆第二次協調委員會聲請人開始提案以降之協調委員會開會過程，聲請人從未提出可供第三屆協調委員會協調討論之資料，詳述如下（並請參照第三屆歷次開會提案與決議整理表，相證22）

(一) 聲請人主張：本件給付物價指數調整款之爭議，曾依系爭合約經協調委員會第三屆第二次會議進行協調，但相對人迄今仍拒絕給付物價指數調整款新台幣（下同）72 億 8,927 萬 5,218 元，故聲請人得依本合約第 20.3.1 條規定，單方於民國（下同）99 年 3 月 19 日向 貴會提出本件仲裁聲請提出本件仲裁聲請云云。

(二) 惟查，聲請人始終未提出充分資料及說明供協調委員會討論。蓋本件給付工程款爭議，兩造召開第三屆第一次協調委員會時，聲請人提案 26 項新增工作及 2 項減辦工作，協調委員決議請雙方依照委員建議或提示原則，歸納檢討標準針對相關增減辦項目再行協商，如仍有爭議再提下一次委員會討論。嗣於第二次協調會時，協調委員遂要求兩造於一個月內先針對兩個案例提出詳細說明及佐證資料，於下次會議再行討論（相證 10）。

(三) 又查，聲請人所謂「將所涉爭議之項目、內容、兩造爭點及相關證據資料等，送交相對人及協調委員會」，內容均甚空泛，謹單憑隻字半語，即要求相對人給付數億元工程款，且多係以相對人所屬捷運工程局為發函對象，從主任委員之發言：「…針對機車頭的部分，雙方準備的資料都非常詳盡，讓我們委員會比較容易做一個決議，接下來，不管是物調款還是『這 26 件各方面都非常縹緲虛無』…」，即可知聲請

人於協調委員會提案內容及態度之草率。易言之，聲請人書狀所稱之協調過程及無法達成共識，均係指兩造間之協商，並非系爭合約規定之協調委員會機制應行之協調，且聲請人從未遵循協調委員會決議，針對各項爭議提出具體詳細說明及佐證資料。基此，揆諸系爭合約「雙方儘可能以協調方式解決各種爭議，避免仲裁或爭訟」之意旨，自難遽斷本件爭議已經協調，無法解決，依照系爭合約第 20.2.3 條規定，雙方應遵守該協調委員會決議再提請協調委員會協調。

(四) 另查，第三屆調委員會第二次會議，相對人因聲請人始終不願說明爭議事項內容，為求依照系爭合約機制協調解決爭議，故主動針對聲請人所提之 26 項爭議，以其中兩項為案例（非本案仲裁之 5 項爭議）向協調委員提出簡報說明，主任委員當場亦請聲請人就相對人報告內容提出回應，惟因聲請人就爭議內容未能提出回應，故協調委員會決議要求兩造應針對二個案例提出詳細說明及佐證資料於下次會議再進行討論。聲請人非但未依照決議辦理，卻又於第三屆第三次協調委員會，再另提案 9 項增辦工程（相證 23）。

(五) 更查，聲請人曾於 98 年 10 月 20 日發函表示「本公司著手準備資料中，敬請 貴局本次協商併下次協調會議說明。」，是聲請人亦自陳應依照協調委員會決議於下次協調委員會提出案例說明（相證 25），且又於 98 年 11 月 6 日發函表示「將遵照協調委員會決議近期內將提送『R9 國際級特殊景觀造型案』詳細說明及佐證資料予委員審閱，俾於第三次協調委員會議中討論。」（相證 26），惟嗣後卻又於 98 年 11 月 18 日兩造間之協商會議表示「本公司立場是不再提出『R9 國際級特殊景觀造型案』的案例」（相證 27），聲請人之代理人李家慶律師更於 98 年 12 月 2 日第三次協調委員會中發言「我們再強調一次，畢竟我們是提案單位，那我們用什麼樣的方式來提案，我們代表捷運公司，我們有我們

的想法。」(相證28)。

(六) 續查，99年7月13日第三屆第四次協調委員會，聲請人依舊沒有依照前次會議結論針對其所提增辦工程事項提出佐證資料及詳細說明致未有實質討論，故該次協調委員會再度作成決議，「針對26項增辦的項目請兩造各自選一個項目提出歷次開會的佐證資料等，一個月之內再安排協調委員會來進一步做認定」。惟聲請人卻於會議中發言表示：「因為針對這26項增帳爭議，雙方的爭議是在到底構不構成增帳或是依原合約應該配合施作時，這個爭議已經經過協調委員會90天也沒有辦法做成，90天沒有辦法協調，所以我們已提出仲裁，我們也已經繳交仲裁費，所以事實上也不可能在這地方再進行協調。」

(七) 綜觀整個第三屆協調委員會開會過程，聲請人自始即知協調乃仲裁之前置程序，未經過協調程序而無法做成決議前，聲請人依約不得提起仲裁，是聲請人以空泛之提案請求，營造系爭仲裁爭議已經協調委員會討論但未於90日內作成決議之假象，達到其提付仲裁之目的。簡言之，聲請人未讓議題之相關資料於協調委員會上完整呈現並進入討論，隨即又說已經過90日的協調未果。實則相關議案從未開始協調，何來多次？更無起算90日的基準點可資依循。況且協調委員會均有作成決議，依照系爭合約第20.2.3條視為協調成立應完全遵守。聲請人單方面聲稱已可依照系爭合約第20.3.1條，發動仲裁程序，可謂恣意之至，漠視系爭合約第3.1.1條「合作、誠信、公平及合理之原則履行本合約」、第3.1.2條「雙方儘可能以協調方式解決各種爭議，避免仲裁或爭訟。」之締約真意，聲請人躍過前置程序，貿然提起本件仲裁，洵屬違法。

四、第四屆協調委員會過程，聲請人表露操弄協調委員會心態，更可證明其未曾確實踐行協調程序，詳述如下（並請參照第四屆協調委員會歷次會議提案與

決議情形，相證 29)：

- (一) 雙方原合意自 100 年 2 月 22 日停止仲裁程序 4 個月 (嗣於 100 年 6 月 17 日續行合意停止仲裁程序 4 個月)，期能落實系爭合約儘可能以協調方式解決爭議之精神。雙方並於 100 年 3 月 4 日簽訂協議書，除重申將合意停止仲裁以協調委員會為紛爭解決機制，更陳明應在簽訂協議書後，儘速推派人選組成第四屆協調委員會 (下稱本屆委員會)，並願意就協調委員會所作成之決議加以遵守及落實執行 (相證 1)。是以，第四屆委員會自 100 年 4 月 14 日起召開，歷經 7 次協調委員會，相對人均秉持系爭合約所揭櫫誠信履約及合作伙伴精神，冀望於協調委員會處理所有爭議事項，故無論是推派之協調委員或協調委員會幕僚人員，均全力配合協調委員會之召開。
- (二) 惟查，於 100 年 6 月 30 日當日下午 2 時，由聲請人施代總經理以其各統包商為對象，在聲請人公司之南機廠行政大樓召開「仲裁程序暫停及後續付款時程等說明會」，由會議紀錄可以了解，聲請人於本屆委員會之立場，自始即無誠意解決相關爭議，更有「……高雄捷運公司指派之委員絕對支持高雄捷運公司及統包商權益……協調委員會組織章程要求三分之二多數，故須 5 席始能表決作成決議，幾乎不可能。如真的不能決議，就為爾後的仲裁做成一個完整合法的鋪陳」(參照相證 11，頁 11)、「……高雄捷運公司推薦的 3 位委員，不會逕自作成妥協的決議，可能會循無法作出決議的模式辦理……高雄捷運公司也談到償貸計畫，表示財源是 10 個仲裁、13 個鑑定案，所以統包商也勉為其難地簽下了包裹協議書」(參照相證 11，頁 19) 等驚人之語。
- (三) 上述聲請人表露之心態，於本屆委員會 100 年 7 月 20 日第六次會議獲得印證。當日會議討論另案之「LER45 橋樑結構型式由預力混凝土變更為鋼結構」乙項爭議，在過半數 (4 位) 委員均認為聲請人請求無理由

狀況下，聲請人所推派之一位委員竟投廢票，致使表決結果未達三分之二多數（相對人仍主張該項爭議已經協調解決）。廢票之表示，於歷屆歷次協調委員會未曾發生，該表示廢票意思之委員，亦未清楚表達該票是贊成或不贊成，使人難以不去聯想關於聲請人對統包商之承諾是否於此被落實？（參照相證30）。另本屆委員會原訂於100年10月11日召開第七次會議，當日會議原經調查共有6位委員可以出席（依照協調委員會組織章程，需有5位委員出席方可召開會議），包括主任委員、相對人推薦之3位委員及聲請人推薦之2位委員，後續因聲請人推薦之1位委員臨時有事無法出席，惟剩餘之5位委員仍符合開會要件，然開會當日聲請人所推派之委員竟無人出席，造成出席委員人數不足無法進行協調，縱使形式上均有正當理由，印證聲請人100年6月30日對統包商之說明內容，實讓人不免有聲請人操縱其推薦委員之聯想。

- (四) 本件仲裁前置程序是否踐行，為仲裁協議之停止條件。聲請人稱其已於97年5月22日提出本案實質資料予相對人及第三屆協調委員會，自斯時起即可計算90日之調解期間，故其於90日屆滿而協調委員會未做成決議，依興建營運合約第20.3.1條規定，得提起本件仲裁云云。惟查第三屆第二次協調會（98年9月27日）即決議要求聲請人應儘速於協調委員會提出案例說明資料，於下次協調委員會再進行討論，惟聲請人竟在未依上開決議辦理前，即於99年5月13日提出本件仲裁聲請，已非合法。又聲請人雖謂，於99年5月13日提起本件仲裁聲請時，兩造間之仲裁協議已成立且生效，不因嗣後同意另行第四屆協調會，而有任何影響。然觀諸聲請人於100年6月30日對其統包商說明會之發言，「協調委員會組織章程要求三分之二多數，故須5席始能表決作成決議，幾乎不可能。如真的不能決議，就為爾後的仲裁做成一



個完整合法的鋪陳。」、「高捷公司推薦的3位委員，不會逕自做成妥協的決議，可能會循無法做出決議的模式辦理。」更足證聲請人所提之本件仲裁爭議未經協調委員會實質協調，提付仲裁之前置程序尚未完備，其與相對人召開第四屆協調委員會之目的，係在於為爾後的仲裁做成一個完整合法的鋪陳，顯然亦違反前述雙方於100年3月4日簽訂之協議書內容，有悖誠信履約原則。

(五) 綜上所述，聲請人主張依契約第4.2條工作範圍變更，請求相對人給付增辦項目之工程款，卻罔顧協調委員會多次要求提出資料與說明之決議，即片面認定90日開始起算，且該爭議無從解決，恣意提付仲裁，相關爭議實不合契約所定：1. 經過協調、2. 協調後90日、3. 協調後無從解決之要件，此揆諸相關之協調委員會之會議紀錄，即有明證。是以，本件仲裁前置程序不備，自難謂仲裁協議已合法生效。

五、聲請人所提送之仲裁補充理由(二)書提及關於本件相關5項爭議事項(頁6-24)，除未於協調委員會善盡說明義務外，更可見本件5項爭議事項之原因事實於仲裁程序開始前從未於協調委員會進行協調：

(一) 聲請人在98年6月11日第三屆第一次協調委員會中僅提送資料，但未就各爭議事項內容提出說明(項次33)，協調委員會決議兩造續行協商，如仍有爭議再提下一次委員會討論；至98年9月27日第三屆第二次協調委員會協調委員認為聲請人未提供詳盡資料及說明各事項爭議內容，決議先針對兩個案例提出詳細說明及佐證資料，於下次會議再進行討論。

(二) 依照系爭合約第20.2.1條規定，提付仲裁之要件為「協調程序」，並非協商程序，聲請人主張自不可採。退步言，縱使雙方透過協商無法達成共識，該無法達成共識之爭議，依照係爭合約規定亦應提交協調委員會處理，聲請人未依照協調委員會決議辦理，卻逕認因雙方協商

無法達成共識則協調委員會即無法解決，實屬曲解係爭合約規定，敷衍協調程序，亦不足採。

(三) 就本件原有聲請之 2 項爭議，於 100 年 4 月 14 日第四屆第一次協調委員會，透過由雙方提出詳盡說明並經協調委員充分討論後，亦作成決議獲得解決（相證 31）。足證協調機制絕非如同聲請人片面所言，雙方協商無法達成共識即毋需協調或無法透過協調機制解決。

六、聲請人雖主張參諸我國其他相關之法規，為儘速處理當事人之爭議，避免損及當事人權益，多定有機關處理爭議之期限，並規定若機關遲逾該期限而未處理完畢時，當事人即可進行後續救濟之程序，且為保障當事人權益，該等期限均以受理申請之日起算，並舉訴願法第 2 條規定：「人民因中央或地方機關對其依法申請之案件，於法定期間內應作為而不作為，認為損害其權利或利益者，亦得提起訴願。前項期間，法令未規定者，自機關受理申請之日起為二個月。」以及行政訴訟法第 4 條第 1 項規定「人民因中央或地方機關之違法行政處分，認為損害其權利或法律上之利益，經依訴願法提起訴願而不服其決定，或提起訴願逾三個月不為決定，或延長訴願決定期間逾二個月不為決定者，得向高等行政法院提起撤銷訴訟。」…等條文為例，作為主張協調之 90 日期間，應自聲請人書面請求之協調之日起算。惟查：

(一) 依訴願法第 58 條第 1 項規定：「訴願人應繕具訴願書經由原行政處分機關向訴願管轄機關提起訴願。」、第 56 條規定：「訴願應具訴願書，載明左列事項，由訴願人或代理人簽名或蓋章：四、訴願請求事項；五、訴願之事實及理由…；八、證據。」上開條文明白規定，訴願人依法提起訴願，仍需遵從訴願法有關書面程序之規定，就其訴願之事項、事實及理由、證明方法為清楚之說明。倘訴願人拒不履行該事實及證據之說明義務，依訴願法第 77 條第 1 款規定：「訴願事件有左列各款情形之一者，應為不受理之決定：一、訴願書不合法定程式不能

補正或經通知補正逾期不補正者。」訴願決定機關得就訴願事件，做成不受理之決定，而訴願人亦不得再依行政訴訟法第 4 條規定，提起行政訴訟。

- (二) 換言之，訴願法對於受處分人依法提起訴願，卻不負擔事實及證據之說明義務者，已將預防機制明文規定於第 56 條、58 條及第 77 條，避免訴願人任意架空訴願前置主義之精神。惟系爭合約第 20.2.1 規定，「雙方就關於本合約所載事項、協調合約履行之任何爭議，於提付仲裁、提起訴訟或其他救濟程序前應先依本合約規定之程序提交協調委員會處理。」其目的在於和諧解決雙方履約爭議，自然不會有如同訴願法程序駁回之規定，但如此並不表示聲請人即可任意操弄協調機制。再者，系爭合約第 20.2.3 條更規定，協調委員會對於本合約之各項爭議所為之決議，視為協調成立，雙方應完全遵守，不得再異議。此一決議效力將會實質地拘束雙方，在協調的過程中自有必要在具備足夠的資料可供充分討論之前提下，該決議拘束力方有意義。然聲請人於提案協調後，卻不提供具體說明及佐證資料，於 90 日屆滿後即逕將本件爭議提付仲裁。是聲請人於協調委員會就本件爭議進行實質協調前，並無起算 90 日的基準點可依循，故無系爭合約第 20.3.1 條之適用，無從開啟仲裁程序。
- (三) 退萬步言，縱然認為聲請人曾於協調委員會中與相對人討論關於系爭合約第 4.2 條之適用方式，可見曾經經過協調委員會討論過的議題亦僅限於「系爭合約第 4.2 條如何適用」之議題，然關於本件所繫之相關 5 項爭議之原因事實卻從未進入討論，灼然明甚（參照聲請人仲裁理由補充（二）書第六頁以下關於歷次協商及協調之表格）。

貳、本案爭議依法並無仲裁容許性，說明如下：

一、適用仲裁法時仲裁標的應以得受和解事項為限，倘標的內容並非當事人權利所及，卻仍為該仲裁判斷，該仲裁判斷並不合法，合先敘明：

(一) 按「有關現在或將來之爭議，當事人得訂立仲裁協議，約定由仲裁人一人或單數之數人成立仲裁庭仲裁之」、「前項爭議，以依法得和解者為限」為仲裁法第 1 條第 1 項及第 2 項之規定。申言之，得以仲裁方式解決之爭議，應具備之前提要件為：1. 該爭議係得和解者，2. 仲裁協議合法有效。若非屬得和解之爭議，例如命一方不依預算額度為非法給付，則縱有仲裁協議，該仲裁判斷，解釋上除違反仲裁法第 1 條規定外，亦應屬仲裁法第 38 條第 3 款規定之「…三、仲裁判斷，係命當事人為法律上所不許之行為者。」。

(二) 契約自由原則係本於自主決定之基礎而來。非可自我決定之內容，則無契約自由原則可適用。質言之，非權限範圍內之事項，因當事人無決定權，自不得以仲裁方式解決爭議。就此，有下列實務判決可參：「系爭仲裁判斷，改變業已確定之公法事實及法定之儲槽合格標準，該等標準並不具仲裁容許性，仲裁庭仍做出仲裁判斷，有逾越仲裁協議範圍及命當事人為法律上所不許之行為之情事，而構成仲裁法第四十條第一項第一款之事由」、「被上訴人變相降低法定安全標準，再援此命上訴人接受法令所不准運轉之洩漏儲槽，實有對不具仲裁容許性之儲槽安全標準等公法事項加以判斷等語，為其重要防禦方法，原審棄置未論，亦有未洽」、「系爭仲裁判斷以日本 LNG 為系爭 3 座儲槽之檢查基準，與本國有關勞工安全法令不符，即不具仲裁容許性，且認定上訴人應接受系爭編號 T105 號儲槽，亦係命仲裁當事人為法律上所不許之行為，系爭仲裁判斷即有仲裁法第 38 條第 3 款之撤銷事由。」即最高法院 94 年台上字第 994 號判決及 94 重上更（一）字第 63 號判決意旨（參照相證 14，頁 2 行 11 頁 5 末；相證 47 頁 9-12）明白揭示，

對於非屬於仲裁程序可判斷的公法程序決定事項，並無仲裁容許性。

- (三) 查本件「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」為獎參條例第 6 條第 1 款，由政府規劃之交通計畫，經核准後由民間機構投資興建及營運其一部或全部者，係行政機關為將來一定期限內達成特定目的或實現一定之構想，事前就達成該目的或實現該構想有關之方法、步驟或措施等所為之設計與規劃，性質上為行政程序法第 163 條所稱之行政計畫。而系爭合約明文規定有計畫核定權限專屬於行政院。雖地方主管機關於甄選後須層送中央主管機關核准，然此前置階段程序學理上稱為「計畫確定程序」，申言之，僅行政院得依擬訂計畫主體申請書內容並斟酌相關行政機關所提出之意見與資料後，最終作成是否核定「確定計畫裁決」之行政處分。職故，地方主管機關並無准否之權責，更無從基於人民之請求作成處分，此臺灣高等行政法院 90 年訴字第 1566 號判決意旨可參照（相證 33）。

二、系爭合約所本之「高雄都會區大眾捷運系統第一期第一階段發展計畫」（下稱高雄捷運計畫）為行政院依相關法令之權限得以形成之內容，兩造應遵守系爭合約與相關法令內容，說明如下：

- (一) 系爭合約第 1.2.2 條之規定：「2. 本合約應適用獎參條例等相關法令，但促參法之規定較有利於乙方者，依法適用之。3. 民間投資建設大眾捷運系統辦法為本合約約款之一部分。本合約之約款，不得與該辦法牴觸，牴觸者，無效；如該辦法日後更動，本合約應配合修正之」。就此，相關規定之法規內容如下：

1、大眾捷運法之規定（下稱大捷法，附件 1）：

大捷法第 5 條規定，建設大眾捷運系統所需經費及各級政府分擔比例，應依第十二條第一項規定納入規劃報告書財務計畫中，由中央主管機關報請或核轉行政院核定；第 12 條規定，民間自行規

劃大眾捷運系統，前項規劃報告書應向地方主管機關提出經層報中央主管機關核轉行政院核定；第 13 條規定，大眾捷運系統由民間投資建設者，除依促進民間參與公共建設法及其相關法規規定辦理外，其公告、資格條件、申請、甄審、評決、議約、籌辦、簽約、施工及其他應遵行事項之辦法，由中央主管機關另定之；第 14 條規定，地方主管機關建設之大眾捷運系統，應由地方主管機關備具下列文書，報請中央主管機關核定後辦理……中央主管機關建設之大眾捷運系統，應備具前項各款文書，報請行政院核定後辦理。

2、獎勵民間參與交通建設條例（下稱獎參條例，附件二）：

獎參條例第 25 條「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。」；獎參條例第 6 第 1 項：「本條例適用之對象，以民間機構依下列方式之一參與前條交通建設為限：一、由政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。……。」；交通部暨所屬各機關辦理民間參與交通建設作業實施要點第 2 條第 13 項：「各機關應彙整前置作業成果撰擬綜合規劃報告或建設計畫（均含財務計畫）提報本部核轉行政院核定，並按核定後之內容及時程，依預算程序編列政府應配合辦理事項所需經費。」

3、獎勵民間參與交通建設條例之子法—政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法（下稱投資部分建設辦法，附件三）：

(1) 第 3 條第 1 項「依本條例規定申請參與交通建設者，應於其中

請案件之財務計畫內提出自償能力之計算與分析資料，及載明要求政府給予補貼利息或投資建設之額度及方式」、「甄審委員會應依前項資料評定民間機構投資交通建設之自償能力。經評定民間機構之建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力時，甄審委員會應就其非自償部分，評定政府預定給與補貼其所需貸款利息或投資建設之額度及方式。關於政府補貼利息或投資建設之事項，應於契約中明定。」

- (2) 第 9 條「政府依本條例第二十五條規定投資民間機構建設交通建設之非自償部份，其方式如下：一、政府興建交通建設之一部後，交由民間機構經營或使用。二、由民間機構興建交通建設之一部，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用。前項投資，政府應先循預算程序辦理；第二款投資方式並應於契約中明定各項工程價款及政府投資額度。」確保政府支出預算有所對應，避免產權被民間機構變賣，為系爭合約第九章之辦理勘驗付款及履勘付款之依據，並為第 9.5 條規定：「本計畫政府投資額度之經費，如因政府預算審議未獲通過或經部分刪減時，經甲方通知，乙方應無條件不予執行或配合修訂。」之由來。且為使民間機構得以使用，系爭合約第 9.6 條亦規定：「甲方依本合約第 9.6 條規定取得工程項目產權同時，隨即授與乙方使用權，並將該工程項目依產權取得當時情況，交乙方使用，以進行後續工程施工及日後營運之用，乙方不得以任何理由拒絕」。

#### 4、民間投資建設大眾捷運系統辦法（簡稱民投辦法，附件四）：

第 9 條第 3 項規定：「民間機構自政府機關取得土地、資金或其他補貼應在資金負債表之負債科目中以補貼專帳記存。其投資、興

建、營運許可經撤銷而強制收買時，民間機構應將因補貼而取得之土地或資產部分無償移轉主管機關」，足見有關獎參條例之建設投資，原則上係由獲選之民間機構自行籌措，僅例外於依獎參條例其他獎勵下而自償能力依舊不足時，始由政府以兩種方式加以協助，即補貼其所需之貸款利息，或投資其建設之一部。第 16 條規定：「投資人依前二條規定籌辦完成，向主管機關為籌辦完成通知後，應依通知中所載開工日期開始施工。主管機關發現投資人之籌辦完成通知之記載不實者，得命其停止施工，並按籌辦未完成之規定辦理。（第一項）投資人開始施工後，應按投資人在投資計畫書中記載之流程、進度及內容確實掌握施工進度、品質、主管機關得按投資計畫書為必要之監督。（第二項）投資人為完成第四條所定之投資案，擬修改計畫書內所載之項目者，應經主管機關之許可。其申請修改之事項不足以影響甄審結果者，得許可之。（第四項）」

(二) 上開規定，亦為聲請人於投標時已明知，有相關申請須知(附件五)、申請須知修訂與補充規定及補充資料(附件六)甄審文件可稽，分別說明如下

1、

評審項目	應提文件	審查項目
1. 資格預審	(略)	(略)
2. 初步評選	初期投資計畫書 融資機構之融資意願書 (或融資委託接受函)及 初步評估意見	1. 對本計畫之認知及民間工作範圍之建議。 2. 特許公司組織計畫。 3. 財務計畫。 4. 興建計畫。 5. 營運計畫。 6. 土地使用計畫。 7. 融資計畫。 8. 其他。



		<p>(申請須知 6.10.3.1)          並就申請人所提送初期投資計畫書之內容及其可行性，依照 6.10.3.1 節所列項目評估其能力之差異。          (申請須知 6.10.3.2 評決標準)</p>
<p>甄審委員會就申請人提送之資格相關文件、初期投資計畫書及融資機構對於投資計畫之初步評估意見，進行資格預審及初步評選，評比擇優選出三家以下入圍申請人。(申請須知 6.10.2 評審程序)</p>		

2、承上所述，主管機關即積極與三家入圍申請人進行討論、協商。至民國 88 年 10 月 30 日為止，第二階段協商作業結束。依據主管機關之需要(含與政府相關單位、民間機構之協調結論)及協商結果，編訂成「申請須知修訂與補充規定及補充資料」，作為入圍申請人研提投資計畫書等申請文件及辦理其他後續事項之依據，入圍申請人不得逾越而提出任何附帶條件或但書。「申請須知修訂與補充規定及補充資料」屬入圍申請人必須遵守者，為主管機關與最優申請人議約之基礎，但主管機關基於行政主管機關地位依法所為之行政命令、行政處分或其他公法上之行政行為，特許公司仍應遵守之，亦為系爭合約第 1.3 條明文。

三、系爭合約為行政院依相關法令授權核定之行政計畫，其形成與變更權限專屬於行政院，非相對人所得置喙，聲請人請求相對人逕予變更，並無理由，說明如下：

(一) 按，預先設定一定目標，並規劃實現該目標所必要之方法，此種行

政機關所為之行政行為即為所謂的計畫行政，我國行政程序法第 163 條亦有明文。「計畫主體」所擬定的計畫，經審議通過後，由「確定計畫機關」進行核准決定，稱為「確定計畫裁決」，屬於對「計畫主體」及「利害關係人」所為之法律行為，若具有對外性質，即屬行政處分，欲以變更或廢棄時，僅得由確定計畫機關依廢止行政處分之原則為之。在我國，大眾捷運系統之規劃，內容上屬於空間的專案計畫（按：都市計畫法為空間的通盤計畫），拘束力上屬於命令式計畫與誘導式計畫。由於專案計畫等相關規定之要件及程序過於簡陋，故於民國 90 年方施行行政程序法第 164 條以下之規定，以求計畫裁決程序之完備，然行政計畫之訂定於我國實務上早已運作多年，有民國 68 年做成之釋字第 156 號關於都市計畫法提及「主管機關變更都市計畫，係公法上之單方行政行為，如直接限制一定區域內人民之權利、利益或增加其負擔，即具有行政處分之性質，其因而致使特定人或可得確定之多數人之權益遭受不當或違法之損害者，依照訴願法第一條、第二條第一項及行政訴訟法第一條之規定，自應許其提起訴願或行政訴訟，以資救濟。始符憲法保障人民訴願權或行政訴訟權之本旨」等解釋為憑。簡言之，行政計畫之概念於行政程序法訂定前已存在（相證 44）。

(二) 又按，基於計畫行為的創造性，確定計畫機關具有相當寬廣之計畫形成空間，稱為計畫裁量權限，專屬於計畫決策機關，而依照計畫的性質、目的加以取捨，即「行政院各機關中長程計畫編審辦法」第 13 條明定。由於裁量的過程必須要考量諸多利益衝突，為確保權責明確與相符，「行政院各機關中長程計畫編審辦法」第 10 條至第 12 條明定，重要計畫以行政院為核定機關。

(三) 查，高雄捷運計畫之路網計畫係行政院於民國（下同）80 年 1 月 25 日以台八十交字第 3600 號函及 83 年 9 月 27 日以台八十三交字第 36905

號函核定之路網計畫，此路網計畫於 87 年間由行政院再核定以民間參與方式（按：當時並以 BOT 泛稱之）進行辦理，是以，至此高雄捷運計畫之路網計畫確定，內容為紅橘兩條路線，長度 42.7 公里，設有 37 座車站（按：經報院核定變更路網計畫後增加南岡山站後，現今為 38 座車站），許由高雄市政府即相對人依照獎勵民間參與交通建設條例、大眾捷運法等相關規定設立甄審委員會評定最優申請人，並辦理後續議約及簽約事宜（參照系爭合約 1.2.1 條、附件 C1 及相證 46，高捷計畫研議經過，摘自監察院調查報告節本）。而路網計畫預算，依行政院 85.5.13 台（85）忠授字第 04519 號及 87.7.30 台（87）忠授字第 05922 號兩函釋示，本案中之政府預算，屬奉核定之繼續性計畫，其預算分年編列，應在簽約時，將尚未編列或未獲審議通過之預算，其相關處理方式納入合約中。換言之，高雄捷運計畫本於大眾捷運法之規定，其「確定計畫機關」為行政院，「計畫主體」為相對人即高雄市政府，計畫裁決權限專屬於行政院，計畫執行權限專屬於相對人（參照相證 44，頁 653-654；附件 1，第 4 條、第 13 條及第 14 條）。

(四) 次查，相對人於本於經上開核定後之權限，依照相關規定於 88 年 2 月 1 日公告招商，設立甄審委員會，當時「港都捷運公司籌備處」與「高雄捷運公司籌備處」即聲請人前身均成入圍申請人，89 年 5 月 10 日最後評比時，由於「高雄捷運公司籌備處」之評分—尤以「興建」、「營運」及「財務計畫可行性」等項目—優於對手，故經評定「高雄捷運公司籌備處」為最優申請人（參照相證 47、相證 47-1 及相證 47-2）。

(五) 惟查，雖然聲請人因承諾政府僅須投資 1047.7 億元優於其他入圍申請人，而獲選為最優申請人，但其要求之 1,047.7 億元仍然超出甄審委員會所評定之政府投資額度 936 億 9,600 萬元，故依照第三次甄審委員會結論與申請須知規定，由於最優申請案件之投資條件與主管機關可

接受之條件底限有重大差距，故將權利金機制納入議約之討論內容，並於第六次甄審委員會時確認，並請聲請人再行修訂財務計畫，函請交通部核轉行政院核定（參照相證 47-3）。除說明第六次甄審委員會確認完成議約外，並反應現況及雙方議約結果重新調整融資額度，請中央調整政府辦理事項經費為 483.19 億元，建設總經費因而調整為 1835.79 億元，交通部則修正政府辦理事項為 461.19 億元，總建設經費調整為 1813.19 億元。最後，於 89 年 12 月 30 日由行政院以台 89 交字第 36185 號函核定在案（參照相證 48；相證 48-1；相證 48-2；相證 48-3）。至此，雙方遂於 90 年 1 月 12 日簽訂系爭合約，內容為特許興建營運期 36 年，自償部分由聲請人負擔 304.9 億元，非自償部分由政府負擔 1508.89 億元（按：含政府應辦事項 461.19 億元，及政府投資 1,047.7 億元），且明定政府投資範圍「不予增減」—即使日後有結餘，亦不必繳回國庫。

- (六) 是以，各主辦機關辦理民間參與公共建設前，應先辦理先期規劃，進行必要之前置作業，並研擬建設計畫（含整體財務規劃報告書），由中央主管機關交通部陳報行政院核定後，方能辦理招商、甄審評決及議約簽約等工作，有行政院八十七年七月二十二日函修訂「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」及交通部八十七年八月十九日訂定「交通部暨所屬各機關辦理民間參與交通建設作業實施要點」等規定可稽。而高雄捷運計畫於行政院核定後，成為聲請人與相對人修正財務計畫之依據，為財務計畫之上位計畫，而財務計畫經行政院核定後，雙方又根據財務計畫與高雄捷運計畫簽訂系爭合約。準此，系爭合約將同時受高雄捷運計畫與財務計畫之拘束，更因而受到計畫所據之相關法規拘束，即學者所言「計畫裁決機關的決定程序亦應遵守法規與上位計畫本身的要求」，本件爭議所涉及之增帳事項，已逾越當初行政院

核定之財務計畫與高雄捷運計畫之框架，倘欲變更此一框架，依法必須重新由行政院核定，自不待言。

四、財務計畫所列之政府投資額度為行政院核定範圍之內容，核定權限專屬於行政機關，預算編列權限專屬於立法機關，上開事項司法機關無法處理：

(一) 如前所述，由系爭合約第 3.3.7 條規定可明：「乙方已充分瞭解並確認甲方係以投資部分建設之方式進行本計畫，甲方毋須補貼貸款利息予乙方」。此一規定，係本於獎參條例第 25 條規定：「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。」，及民投辦法第 9 條第 3 項規定：「民間機構自政府機關取得土地、資金或其他補貼應在資金負債表之負債科目中以補貼專帳記存。其投資、興建、營運許可經撤銷而強制收買時，民間機構應將因補貼而取得之土地或資產部分無償移轉主管機關」，足見有關獎參條例之建設投資，原則上係由獲選之民間機構自行籌措，僅例外於依獎參條例其他獎勵下而自償能力依舊不足時，始由政府以兩種方式加以協助，即補貼其所需之貸款利息，或投資其建設之一部。然而，依照獎參條例第 25 條立法理由（相證 41），此資金性質係「政府基於施政需要核定之交通建設，於無法完全自償時，政府應由其外部效益所得，補助該項交通建設投資所需貸款利息或投資其建設資金之一部，以提高投資誘因，達到獎勵投資之目的。」故無論主管機關係透過何種類型之資金，對民間機構而言均屬於補貼或融資性質，而非工程價金，此參照獎參條例第三章「融資與稅捐優惠」篇名，即可瞭解且在特許公司之帳目中僅能記於資金負債表之負債科目中，並以補貼專帳記存，更可確認此部份資金係補貼之性質。

(二) 更按，系爭合約 B2.1 之編定，乃是基於獎參條例第 25 條之子法即「政

府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部份建設辦法」中之第 9 條第 1 項第 2 款及第 2 項而定。該條項規定：「政府依本條例第 25 條規定投資民間機構建設交通建設之非自償部份，其方式如下：二、由民間機構興建交通建設之一部，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用。」、「前項投資，政府應先循預算程序辦理；第二款投資方式並應於契約中明定各項工程價款及政府投資額度」。換言之，財務計畫之編列係由特許公司主導說明如何運用政府投資之經費，屬於投標文件而後報准核定之路網計畫之一部。該財務計畫於甄選確定後將層轉予行政院核定，並編列預算由國會通過，一旦確定非經權責機關即行政院同意變更，特許公司與地方政府均無法單方要求增加。

(三) 參 89 年 7 月 5 日交通部召開之「研商奉交下高雄市政府函報『民間參與高雄捷運紅橘線路網建設計畫』甄審結果及綜合規劃暨財務計畫修正報告相關事宜」會議結論第二項：「財務計畫為本案之主要癥結，倘民間參與之財務計畫前經行政程序核定在案，其後部分規劃內容需調整變更，只要不涉及期程及經費增加，基本上尊重地方政府權責。」及第五項：「另依高雄市政府預定時程，將於八月底前與最優申請人完成議約作業，故本案財務計畫請高雄市政府於議約完成後儘速將雙方合議之財務計畫依規定函報本部核轉行政院核定後，再行辦理簽約。」等語（參照相證 42），亦足說明中央主管機關對前開法令見解之立場。

(四) 查，本計畫路網經核定之建設經費為 1813.79 億元，政府投資額度為 1047.7 億元，政府辦理事項為 461.19 億元，物調款屬政府辦理事項，亦為補貼性質。非屬雙方得自由議定調整之事項，非屬雙方所得和解者。此由 B2.1 工程經費表所載「除本合約第 2.4 條及第 4.2 條之規定外，政府投資額度工程經費之總金額應以新台幣 104,770,000,000 元

為限，不予增減。」可明有關依本契約第 4.2 條工作範圍變更，請求相對人給付增加之工程經費，已涉及原中央主管機關及國會核定之政府投資額度。

(五) 是以，編列預算為行政與立法部門專屬之職權，司法部門對於編列預算之決策並無權限可參與討論，以合乎權力分立與責任政治之要求。茲採 BOT 方式之興建經費，本應由民間機構自行負擔，政府方雖編列預算，以投資其建設之一部，俾提高其自償率，但政府投資額度及項目於議約時已明定，框架已明，若民間機構嗣後要求政府就其投資一部再增編預算，此非雙方所得和解者，自無仲裁容許性。基此，本件 BOT 方式，政府投資範圍 1,047.7 億元，為聲請人所明知，茲要求增加上開額度，實無仲裁容許性可言。

五、聲請人又稱「本件仲裁聲請之事項，係因本合約所生相對人應給付一定金額之爭議，與國家高權行使之公法事項無關。就此金錢債權，相對人本於契約當事人之地位自有處分權能」等語。惟查：

(一) 本件爭議之特殊性在於，政府投資額度業經行政院核定上限為 1047.7 億元，復參交通部 89 年 7 月 5 日會議結論：「倘民間參與之財務計畫前經行政程序核定在案，其後部分規劃內容需調整變更，只要不涉及期程及經費增加，基本上尊重地方政府權限。」(參相證 17)，更可請楚得知，倘雙方之工程款給付爭議在原核定政府投資額度 1047.7 億元內，因相對人具有處分權限，故得為仲裁庭判斷之對象。惟若所涉爭議係超過行政院核定 1047.7 億元之範圍，因事涉行政院核定及立法院預算審議之權限，即不具有仲裁容許性，否則不啻為司法機構得以判決(或仲裁)無限上綱本件高雄捷運路網政府之投資上限，致使司法權僭越行政及立法之職權。

(二) 姑不論聲請人於系爭仲裁事件之主張是否符合第 4.2 條要件，其請求

相對人應給付7億8,426萬970元增辦項目之工程款，實已超出行政院核定1047.7億元之範圍，尚非兩造當事人得自行處分或仲裁庭得判斷之事項。且聲請人於締約前，既已明知政府投資額度上限為1047.7億元，於主導所有工程興建（發包、監造）時，本應擲節用度，並釐清承包廠商之施工責任。惟聲請人不思如此，於自行同意廠商變更增加金額後，再轉而向相對人請求，並謂「縱相對人須經行政院核定經費後，始能依預算程序辦理，惟此僅係相對人預算應如何籌措之問題，而語聲請人完全無關…」等語，乃不負責任且背離現實之說法。

六、本件爭議涉及政府投資額度增加問題，相對人無處分自由。本件並無仲裁容許性。再補充說明如下：

- (一) 依申修補第8.1.1條規定：「雙方應本合作精神，並以招商公告、『申請須知修訂與補充資料及補充規定』以及投資計畫書為基礎進行議約。」，及民投辦法（即民間投資建設大眾捷運系統辦法）第16條第3項規定「投資人為完成第四條所定之投資案，擬修改計畫書內所載之項目者，應經主管機關之許可。其申請修改之事項不足以影響甄審結果者，得許可之。」而本計畫路網建設之中央主管機關為交通部。足見擬修改業經核定之投資計畫書，非相對人所能決定。
- (二) 大眾捷運法第5條第1項：「建設大眾捷運系統所需經費及各級政府分擔比例，應依第十二條第一項規定納入規劃報告書財務計畫中，由中央主管機關報請或核轉行政院核定。」本計畫路網建設有關政府投資額度各級政府之分攤比例業經核定。是否可以增加及是否調整各級政府分擔比例，均非相對人所能決定。
- (三) 次查，89年7月5日交通部召開之「研商奉交下高雄市政府函報『民間參與高雄捷運紅橋線路網建設計畫』甄審結果及綜合規劃暨財務計畫修正報告相關事宜」會議結論第二項：「財務計畫為本案之主要癥結，



倘民間參與之財務計畫前經行政程序核定在案，其後部分規劃內容需調整變更，只要不涉及期程及經費增加，基本上尊重地方政府權責。」及第五項：「另依高雄市政府預定時程，將於八月底前與最優申請人完成議約作業，故本案財務計畫請高雄市政府於議約完成後儘速將雙方合議之財務計畫依規定函報本部核轉行政院核定後，再行辦理簽約。」益見期程及經費增加，非相對人所能主導決定。

七、綜上所述，本件政府投資額度為 1047.7 億元業經中央主管機關核定在案，聲請人及相對人未於協調程序達成協議，並向行政院聲請變更財務計畫，行政院經濟建設委員會亦未曾核定變更財務計畫，則行政院日後是否核定，既屬行政處分之性質，亦非相對人所得和解或處分之事項。聲請人就超過原財務計畫核定（政府投資和辦理事項）經費，請求相對人給付增辦事項工程款，在行政院核定前，相對人並無決定及處分權限，聲請人以相對人無處分權之爭議作為仲裁標的，與仲裁法第 1 條第 2 項及第 38 條第 3 款不合，故無仲裁容許性，聲請人聲請仲裁，程序不合法。

參、依大眾捷運法（下稱大捷法）及獎勵民間參與交通建設條例（下稱獎參條例）等相關規範下的 BOT 計畫，係由聲請人以特許公司之地位取得興建營運高雄捷運之特權及負擔風險，以達減輕政府財政負擔、提高建設品質與管理效率、並分散政府負擔風險之締約目的，此顯非一般之公共工程承攬契約，更無類比或援用傳統工程契約之餘地，說明如下：

一、合先敘明者，相對人再三強調本件因有「框架」，故涉及框架外者，相對人無處分自由，故無仲裁容許性。依民投辦法 12「主管機關得視捷運建設計畫之需要，採分階段方式甄選。（第一項）民間機構申請依第四條規定投資建設大眾捷運系統，其計畫書經甄審委員會評定為最優案件，報經行政院核定者，自接獲通知准予投資日起，取得投資人資格。但中央主管機關或地方主管機關認為最優案件之計畫書內容尚不盡理想者，得不報請核定。（第

二項)」基此，申請須知第 1.1.1 條規定，本計畫路網建設案之作業分階段進行。第一階段為初步評選(含資格預審)，主要為徵求有意願投資者提出申請，並就申請人所提送初期投資計畫書之內容及其可行性，評比擇優選出三家以下入圍申請人。第二階段將與入圍申請人進行協商後，由入圍申請人提出第二階段申請文件，以進行綜合評選，評選出最優申請人。此有申修補總說明書之下列規定可按：「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」，自民國 88 年 5 月 26 日評定高捷運輸企業聯盟、高雄捷運股份有限公司籌備處及港都捷運股份有限公司籌備處為入圍申請人後，主管機關即積極與三家入圍申請人進行討論、協商。至民國 88 年 10 月 30 日為止，第二階段協商作業結束。入圍申請人在第二階段除依申修補 7.1 提出之投資計畫書外，另應提出報價書(申修補 7.1.1)。本報價書內容包括「政府辦理事項經費」、「民間投資額度」及「政府投資額度」三項，此三項之總和即為本計畫路網總建設經費。開發及經營附屬事業成本不包括在本報價書中。甄審委員會則就入圍申請人提出之投資計畫書及報價書為評決。評選出最優申請人高雄捷運股份有限公司籌備處，及次優申請人港都捷運股份有限公司籌備處。當時，入圍申請人高雄捷運股份有限公司籌備處之報價如下：政府辦理事項經費新台幣(下同)370 億元，政府投資額度 1047.7 億元，民間投資額度 304.9 億元，總建設經費 1722.6 億元。另依入圍申請人港都捷運股份有限公司籌備處則分別為 370 億元、1189 億 1787 萬 1 千元、328 億 8212 萬 9 千元，總建設經費為 1888 億元。經評決後高雄捷運股份有限公司籌備處投資計畫書及報價書均評定為第一名。且兩家報價書相差一百餘億元。惟兩家報價中之政府投資額度均超過 936.96 億元，依第三次甄審委員會決議及申請須知規定納入權利金機制於議約時討論(高雄市政府 89.5.30 高市府捷系字第 17644 號函附件—甄審委員會第 5 次會議記錄)。足見高雄捷運股份有限公司籌備處就本計畫路網建設，因要求政府投

資部分最少，故勝出，成為最優申請人。與相對人於89年8月29日議約完成，90年1月12日簽訂系爭合約。雙方就本計畫路網之計畫內容納入合約附件C1.1(規劃內容如C1.1.1，C1.1.2為紅橘線路網概數，C1.1.3為紅橘線車站位置概述，C1.1.4為機場位置)。合約附件C2則為甲方綱要性設計及施工規範，足證系爭合約政府投資部分並非一般工程承攬契約。

二、且從申請須知→申請須知修訂與補充資料(下稱，申修補)→補充規定(下稱，申補)→系爭合約，悉依大捷法、獎參條例與民投辦法、投資部分建設辦法等法規辦理。屬於獎參條例第6條第1項第1款「由政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。」，獎參條例第25條第1項規定「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。」之民間參與方式。而「政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。」實務上有將其稱為BOT者而非BTO。

三、系爭合約係依獎參條例以BOT方式訂定，由聲請人即特許公司居於定作人(業主)之地位，取得興建營運高雄捷運之特許權及風險，以達減輕政府財政負擔、提高建設品質與管理效率、並分散政府負擔風險之締約目的，此顯非一般之公共工程承攬契約，更無類比或援用傳統工程契約之餘地。BOT契約之類型特徵，在於由特許公司取得興建營運公共建設之特許權，於特許期間內取得並負擔作為業主而興建(Build)與營運(Operate)公共建設之權利與風險，並於特許期間屆滿後移轉(Transfer)公共建設之全部營運資產予政府，以追求減輕政府財政負擔(降低預算壓力)、提高興建營運之效率，並分散政府負擔風險之締約目的，加以地方政府並不參與驗收，迥異於向來公共建設由政府自任業主並自行發包與負擔風險之情形。

四、本案為依照投資部分建設辦法第9條、民投辦法第19條及獎參條例第25條

等相關規範授權主管機關訂定下的 BOT 計畫，有系爭合約下列相關規定可稽：

- (一) 第 4.1.1 條第 1 款：「本計畫路網建設係依獎參條例，由民間參與投資負責興建並營運至特許期間屆滿後，移轉予政府之方式進行」。
- (二) 第 3.5.1 條：「乙方承諾依本合約自行負責本計畫設計、施工及營運，並保證其品質」。
- (三) 第 8.1.5 條：「本合約興建範圍內各項工程之設計、施工，不論由乙方自行辦理，或委由顧問機構、承包商辦理，均由乙方負全部責任。甲方或其所委託之機構對乙方所為之任何同意、核准、備查、監督、建議、提供之參考資料或主管機關履勘通過，並不減少或免除乙方應盡之義務與責任。」
- (四) 第 9.6 條：「就「政府投資範圍」之工程，可認定為動產之部分，於依本章規定勘驗合格付款之同時，乙方應交付甲方並使之取得所有權；而不動產部分，乙方同意其施作之工作，不論已否完工或付款，均由甲方取得其所有權，但乙方得否請求付款，依本章規定辦理。」
- (五) 第 9.7 條：「甲方依本合約第 9.6 條規定取得工程項目產權同時，隨即授與乙方使用權，並將該工程項目依產權取得當時情況，交乙方使用，以進行後續工程施工及日後營運之用，乙方不得以任何理由拒絕」。

五、關於相對人締約時之真意，有相對人捷運工程局局長針對高雄捷運計畫之執行與管理之學術專論可據，說明整體計畫均係遵照行政院函示以 BOT 方式編列相關經費，就法律、技術及財務三方面進行可行性研究，其辦理情形有下列特色（相證 0-1）：

- (一) 非自償部分工程之執行方式，係依照獎參條例子法「政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法」第九條第一項第二款辦

理，即由政府投資，特許公司負責興建。（頁 20）

(二) 政府投資部分工程之勘驗及付款，係以工程項目為成本中心，其屬於政府投資範圍之工程者，並進一步依工程之性質區分許多計價里程碑，當特許公司完成一計價里程碑後，即可以提出勘驗之申請，經勘驗合格後，政府將依各個成本中心之金額，及所屬各個計價里程碑所佔百分比付款予特許公司。（頁 33）

六、又依學者之分析可見，高雄捷運路網計畫確實為 BOT 計畫：

(一) 由民間機構投資興建並為營運，高雄都會捷運系統為適例（相證 0-2）。

(二) 依據獎參條例第 6 條規定高雄捷運公司受核准投資興建和營運高雄捷運系統，故高雄捷運公司係以一純粹私法人之地位，並以自己名義且自負風險和責任來投資興建和營運高雄捷運系統，並非受高雄市政府或其他行政機關依法令委託興建和經營。……對於非自償部分工程，政府依法令（獎參條例和政府投資建設辦法第 9 條第 1 項第 2 款）並無發包與興建權限與執行責任，而且是依法令將非自償部分工程之發包與興建權限劃分由高雄捷運公司來承擔，從而該非自償部分工程之發包與興建之權限與執行責任已經非屬國家(政府)任務(相證 0-3)。

(三) 學者指出，「將一定之公共服務委由或讓諸民間辦理，固然減輕了政府之資金投入、管理負擔及營運風險，但也提供受託機構與『興建』、『營運』有關之重大業務機會。基於該機會，受託機構除可取得龐大之興建業務外，且常常可以在一定期間獨占經營特定業務，取得相關市場之優勢的競爭地位。因此，將公共服務委託民間機構興建、營運具有『特許經營』的特徵……BOT 之特許，一方面必須經由公開甄選及競標的方法決定受託對象，以確保公平與效率外，另一方面必須設法維護興建、營運及移轉所具有之公共利益與交易利益」、「所謂『BOT 契

約的精神』係指由特許機關提供特許經營之機會，以交換民間機構以自己之費用，包括以自己之風險，投資於該特許業務之興建、營運。必須由民間機構負擔風險，始能發揮民間企業之活力，此為企業精神之所在，也是民間部門之效率一般所以高於公共部門之道理所在。在 BOT 計畫，倘由特許機關…為民間機構承擔 BOT 計畫中可能存在之經營風險，則民間機構將因無風險因素之驅策，而喪失應有之謹慎、精明與效率…。長期而論對於總體經濟不會有積極貢獻，而只會慢慢演變成為社會的包袱？而所謂置於市場監督底下的意思，便是讓他承擔興建及營運風險」（相證 51，頁 540、541、561）。

(四) 行政機關於 BOT 計畫中享有的，是法律所賦予的行政判斷空間，申言之，行政機關於 BOT 計畫中之角色，有兩個面向：1. 就計畫確定程序而言，行政機關針對特性公共建設的推行，本須負責相關政策目標的擬定，此不因該公共建設由民間參與興建營運而有所差異。2. 就計畫執行程序，行政機關應充分發揮其監督功能，並於履約過程中提供民間機構必要協助，但不可以根本性的違背 BOT 的政策與原則，從前置的作業、招商到其後的履約及監督作業中，必須要立足於 BOT 是重大建設及社會公益之觀點，不可放任讓民間業者主導一切（相證 40，頁 33-34）。

七、系爭合約為民間參與之 B. O. T 性質，工作範圍應符合法令及合約，不能恣意解釋。說明如下：

(一) 學者及實務就系爭合約為民間參與之 B. O. T 性質，幾無異說。此揆諸系爭合約前言，開宗明義：「茲因高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設（以下簡稱本計畫）以獎勵民間參與交通建設方式，依『獎勵民間參與交通建設條例』第三十七條之規定，經甄審評定由乙方參與投資本計畫之興建、營運並得為開發，雙方除就開發部分，另行議定『開發合

約』外，就本計畫之興建、營運及移轉，依『獎勵民間參與交通建設條例』第三十八條議定『興建營運合約』，以資雙方遵守。」確證如是。聲請人無謂爭執，稱其為政府採購，或 B.T.O.，實無足採。

(二) 民國（下同）88 年 5 月依法評定三家入圍申請人，同年 10 月 30 日第二階段協商作業結束。於第二階段甄審時，入圍申請人應提出投資計畫書。其中之財務計畫包含其就所投資部分（民間投資範圍、開發、經營附屬事業）進行之財務規劃。興建計畫則應以申修補（即申請須知修訂與補充資料）第 4.3.1 條、4.3.2 條「民間工作範圍」為興建範圍，入圍申請人並應估算各興建工程項目所需工程經費依附件 D.4 填寫。聲請人籌備處當時填寫之附件 D.4，即日後系爭合約之附件 B2.1。至於申修補第 4.3.2 條「民間工作範圍」規定意旨，與系爭合約第 4.1.1 條、第 4.1.2 條意含相同，均揭示「『本計畫路網』興建、營運……」之概念（註：參申修補第 4.3.1 條：「『本計畫路網建設』係依……」、申修補第 4.3.2 條：「民間工作範圍原則上包括『本計畫路網』興建、營運……」、系爭合約第 4.1.1 條：「本計畫路網建設……興建並營運……」，及系爭合約第 4.1.2 條：「『本計畫路網建設』之工作項目……」）。足見聲請人所應完成者為「本計畫路網建設」，故當以此界定聲請人之工作範圍，事甚彰然。

(三) 再查，聲請人於第二階段甄審時提出投資計畫書及報價書，得標後，自應就其報價書額度內完成本計畫路網建設。其中「政府投資範圍」之工程項目所需經費即為「政府投資額度」，聲請人要求此額度為 1047.7 億元，自不能事後恣意擴張，俾免違法並影響當初甄審之公平性。而本計畫路網之計畫內容，已納入系爭合約附件 C1.1。其中 C1.1.2 為紅橘線路網概述：「高雄都會區大眾捷運系統紅、橘兩線總長約 42.7 公里，設有 37 座車站，其計畫路線規劃概述如下：（後略）」C1.1.3 為

紅橋線車站位置概述，C1.1.4 為機場位置（相證 102）。「本計畫路網」建設之工作項目，除系爭合約第 3.4 條相對人承諾事項外，餘均納入聲請人之工作範圍（附表十）。足見除非本計畫路網有變更（例如新增車站），否則自非屬於系爭合約第 4.2 條之工作範圍變更，厥理明甚。

- (四) 就本計畫路網建設，相對人所要求聲請人者，為綱要性規範、功能設計，並無「基本設計」。至於功能設計及規範，規定於系爭合約第 8.2.3 條：「乙方應擬定功能設計、工程範圍、設計規範及施工規範，其中包括捷運系統之機電採購功能規範。功能設計及規範應考量於初步安全計畫、設計／系統安全計畫所訂之安全要求，及環境管理計畫所訂之環保要求，且須經甲方之核可。相關設計文件提送之要求詳本合約附件 C3.3。」自附件 C3.3 及 C3.3.1、C3.3.2，可瞭解聲請人設計內容及提送文件之規定亦屬「概述」。且查，功能設計主要區分為「土木工程設計」、「軌道工程」及「機電系統設計」三部分，其中「土木工程設計」又分為「車站功能設計」、「明挖覆蓋隧道與潛盾隧道之功能設計」、「高架段與地面段之功能設計」與「機廠功能設計」四部分，其主要審查項目分別為 17 項、10 項、8 項及 6 項，有「高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案興建營運合約附件 C3 甲方對計畫執行期間提送文件之規定補充內容」可稽（相證 81）。聲請人（乙方）提送之設計文件，有須經相對人核可者，有須經備查者。對已核可之文件有所變更，須再提送相對人，但備查之文件，如有變更，並無再提送之規定。聲請人依據相對人核可之功能設計及規範執行細部設計，此細部設計只須送相對人備查。再者，相對人依約對施工管理及監督之要求載明於附件 C3.4；相對人亦曾主張聲請人應提出施工管理計畫，此載明於附件 C3.4.2 第 1 款，另應提送施工監造計畫，此載明於附件 C3.4.3。（相證 103）。基此，故聲請人將功能設計與基本設計等量齊



觀，畫上等號，進而主張工作範圍應依基本設計做界定，與法不合，亦與系爭合約扞格，實不足採。

(五) 本案並未發生不可歸責於雙方致生系爭合約工作範圍變更之情事，故無調整既定財務計畫之必要，縱有不可歸責於雙方之風險，其分配方式亦非如聲請人所主張，詳述如下：

- 1、按系爭合約附件 C1.1 為本計畫路網之計畫內容，該規劃內容依 C1.1.1 條規定，可見係對本計畫路網作「整體說明」。故附件 C1.1.2 亦係就紅橋線路網為「概述」。是以，聲請人之興建範圍只要未逾上開規定範圍，均非系爭合約第 4.2 條所謂之工作範圍變更。。
- 2、系爭合約為民間參與之 B.O.T 性質。且本計畫路網為大眾運輸工具之公共建設，加上有政府投資額度之巨額補貼，甲方（相對人）為政府機關，自應依法為管理監督。故簽約後，依約要求乙方提出「功能設計」由甲方核定。惟甲方審查及核定之目的在於檢視乙方所為「捷運規劃之品質、安全及功能」，至少要符合基本最低要求。而基本最低要求之標準即「綱要性規範」。易言之，審查及核定之目的不在確認乙方或乙方與統包商之工作範圍，而在確認乙方之設計是否合乎綱要性規範之品質、安全及功能標準。
- 3、聲請人與其統包商為民法承攬契約關係，並非 B.O.T。是以，本於債之相對性原則，及系爭合約第 3.5.7 條規定，相關爭議或風險，若可歸責於聲請人或其統包商之責任者，應由聲請人負擔，固不待言；縱非可歸責，亦除非符合系爭合約所定之不可抗力或除外情事，否則，仍應由聲請人負擔，更不待詞費。就此風險承擔，有聲請人投資計畫書之財務計畫可按。

(六) 高雄捷運係採獎參條例規定之之民間參與 B.O.T 方式，與台北捷運係

採政府採購法規定之工程採購方式，迥然不同。聲請人以台北捷運進行比較之方法，顯然失當。說明如下：

- 1、 聲請人舉台北捷運作類比，主張既然已經透過民間參與方式興建，減少政府支出費用及縮短工期，其利益為全民所共享，不應由聲請人獨受其害云云（參照聲請人101年3月25日仲裁辯論意旨（三）書第8頁以下）。漏未說明高雄捷運之特許公司除有興建特許權外，尚有30年之特許營運權，與台北捷運之承攬廠商僅能興建，並無營運權，迥然不同。聲請人顯然引喻失當。
- 2、 其次，系爭合約為民間參與之B.O.T性質。聲請人於其投資計畫書之財務計畫載明「本BOT方案，乃政府將特許權授與民間機構投資興建及營運工程計畫，民間機構的角色是投資者，不同於傳統工程發包制度之單純承攬商，其責任與風險亦不相同。」（參財務計畫P.2-119）。台北捷運係以台北市政府為業主依照政府採購法之規定進行興建，整體風險為業者所承擔。兩者法律關係既屬不同，風險分擔自亦不同，豈能比附援引？
- 3、 本計畫路網建設所以採取獎參條例民間參與方式為興建營運及移轉，初衷在引進民間機構之資金與創意，以達到政府部門，社會大眾及民間機構三贏之目的。營運期間之利益為聲請人所獨享，則興建風險當為聲請人所承擔，理所當然。況且聲請人在興建期所節省之工程經費及興建期之趕工，前者，款項依然留在聲請人處，無庸繳回相對人，與台北捷運不同；後者，依系爭合約第2.2.1條規定「本計畫路網之興建、營運特許期間合計為三十六年。但依本合約之規定延長者，不在此限。如興建期間提前或延誤，則營運期間應配合增減。」，故趕工利益，亦由聲請人所享有，不言可喻。是以，聲請人刻意略過其擁有之營運特許權，單

就興建風險，主張轉嫁責任予相對人，顯不合理，對相對人更欠公平。

八、聲請人主張，上開BOT計畫之基本原則及風險分配僅限於以高鐵計畫為標準而謂之為典型BOT計畫，因高雄捷運建設之政府投資特徵並非如同高鐵計畫之政府零出資，故非典型BOT計畫，不適用上開基本原則及風險分配云云，並不可採，說明如下：

(一) BOT計畫之特徵，在於由民間機構負責公共建設之興建及營運，並由政府授與其興建及營運之特許權，再於特許期間屆滿時將公共建設移轉予政府。故興建、營運及移轉三者係結合為BOT活動之架構要素，是否構成BOT活動必須就契約標的為整體之觀察判斷，不得僅將其中興建或營運或移轉之部分單獨割裂契約之定性。聲請人主張系爭興建營運契約之政府投資興建部分，具有傳統工程發包之性質云云，在契約定性之方法上即顯有類此之謬誤。

(二) 按學者所稱，「政府與民間機構協議特許權範圍時可能須考慮下列事項：…7. 政府與民間之出資比例 在高鐵計畫之政府與民間出資比例約為25%及75%，亦即民間出資比例較多；而高雄捷運系統計畫之政府與民間出資比例約為89%及11%，亦即計畫經費多由政府支出。因此政府與民間機構雙方之出資比例不同，亦會造成特許權範圍與權利內容之差異。」(詳相證52)

(三) 是以，聲請人於申請時已明知依照獎參條例進行民間參與建設大眾捷運系統(詳附件A5)，雙方本於BOT的計畫架構訂立系爭合約，何來非典型BOT契約之說？行政計畫本身之特性在於因案制宜(詳相證40)，故透過契約具體化計畫執行方式時，容有議定契約條款之空間。每個投資契約規定之內容未必完全相同，但其採取BOT之契約架構及風險分配原則乃是一致，憑何認為台灣高鐵才是BOT契約之典型，高

雄捷運就屈居為非典型？行政院工程會不正是將台灣高鐵及高雄捷運 BOT 案二案，均併列為我國依獎參條例辦理之 BOT 指標性案例嗎？！

九、聲請人主張，系爭興建營運合約之政府投資範圍鉅大，且有指示變更工作範圍、物價調整條款及民間應公開招攬施工廠商之規定，故其非 BOT 契約云云，更不可採：

依獎參條例第 25 條「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。」關於自償能力之高低及政府補貼投資建設之比例高低，為訂立民間參與交通建設之投資契約時，行政機關個案裁量下的行政判斷，換言之，正是因為系爭興建營運合約採取 BOT 的架構，才有政府得視自償能力高低而調整補貼多寡之問題，傳統承攬契約並無所謂視自償能力方決定政府發包金額可言；因係採取 BOT 契約而不採傳統承攬契約，故依自償能力而決定是否補貼及補貼金額。

十、聲請人強調政府投資之部分建設由相對人取得產權後由聲請人營運，故屬於 BTO 契約，性質上與傳統承攬契約較為接近，亦不可採：

(一) BTO 之用語係明文於促進獎勵民間參與公共建設法（下稱促參法）第 8 條，即由民間興建完成後，政府取得所有權後委託民間機構營運，營運期間屆滿後，營運權歸還政府。以系爭合約所本之獎參條例為例，並無 BTO 之規定可據。

(二) 再按，系爭合約第 9.7 條亦明文規定，甲方依本合約第 9.6 條規定取得工程項目產權同時，隨即授與乙方使用權，並依產權取得當時情況，交付乙方使用，以進行後續工程施工及日後營運之用，乙方不得以任何理由拒絕，亦明確指出聲請人有興建營運之權利。此再配合合約第 15 章「移轉」之規定，即可明確知悉，「移轉」之標的權利並非僅得以所有權為限，亦包括營運與使用權利。

- (三) 承上所述，目前之民間參與公共或交通建設之活動中，凡有政府投資之計畫案，均有興建完成後由政府取得產權之規定，此查獎參條例第 25 條及促參法第 29 條可知，目的在於確保政府投資之權利，為擔保行政下之監督管理措施與安排，此亦有理律法律事務所受公共工程委員會委託之標準契約條款之說明可稽（詳仲裁答辯暨請求中間判斷（三）書之相證 49）。況且，既然聲請人不否認依照促參法之活動為民間參與之 BOT 計畫，則依照獎參之 BOT 計畫亦不應分割解釋，亦無一旦界定為 BTO 計畫即應以承攬契約看待之理，聲請人主張顯屬臨訟辯詞。
- (四) 是以，依照獎參條例進行的高雄捷運計畫，政府投資金額高達總建設經費之 89%，政府機關先取得產權，避免公眾權益可能遭出賣之意旨昭然若揭。同理，促參法施行細則第 33 條明文規定政府投資範圍不可高於民間投資範圍，同時亦要求產權先歸屬政府，並不因此規定致 BOT 契約成為 BTO，蓋此一產權移轉規定目的與 BOT 之「移轉」目的，迥然不同，豈容聲請人斷章取義，否則無疑將使相對人違背法規賦予之擔保責任。

十一、政府投資範圍經費額度新台幣（下同）1047.7 億元，與相對人核可之功能設計間，並無直接對價關係；聲請人以民法承攬編規定，逕謂二者間具有工作及報酬之對價關係云云，殊屬無據：

- (一) 本計畫預算依行政院 85.5.13 台（85）忠授字第 04519 號及 87.7.30 台（87）忠授字第 05922 號兩函釋示，本案中之政府預算，屬奉核定之繼續性計畫，其預算分年編列，應在簽約時，將尚未編列或未獲審議通過之預算，其相關處理方式納入合約中。基此，爰將之規定於系爭合約第 9.5 條（預算未通過或刪減）：「本計畫政府投資額度之經費，如因政府預算審議未獲通過或經部分刪減時，經甲方通知，乙方應無條件不予執行或配合修訂」。

- (二) 聲請人依下列合約文件提出由政府補貼 1047.7 億元而可完成高雄捷運計畫：申修補「7 第二階段申請及甄審作業規定」，7.1 第二階段申請文件有「入圍申請人應依據本案「申請須知」、「申請須知修訂與補充規定及補充資料」等提出下列第二階段申請文件：1. 「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案」報價書(詳附件 D.1)，2. 專業廠商承諾書(詳附件 D.2)，3. 投資計畫書。4. 切結書(詳附件 D.3)，5. 工程經費表(詳附件 D.4 及 D.4.1)，6. (下略)」。
- (三) 系爭合約附件 C3：「甲方就本計畫所提供之規劃設計係供乙方參考之資料，乙方仍應依本合約之規定、運量規劃及實際執行等需要(包括出入口及通風井數量及位置、車站站體大小、軌道結構型式等之決定)，提出規劃設計。」。是以，相對人於甄審階段提供之工程圖說，僅係提供聲請人參考之用。
- (四) 然參前揭附件 B2.1 工程經費表前言之說明：「除本合約第 2.4 條及第 4.2 條之規定外，政府投資範圍工程經費之總金額應以新台幣 104,770,000,000 為限，不予增減。」對此，聲請人係主張相對人核可之功能設計，與屬伊工作範圍之政府投資經費間有一定對價關係，如相對人捷運工程局(下稱捷運局)核可之功能設計有變更者，依民法承攬之規定，應依興建營運合約第 4.2 條規定調整雙方權利義務關係云云，惟查：
- 1、按「甲方就本計畫所提供之規劃設計係供乙方參考之資料，乙方仍應依本合約之規定、運量規劃及實際執行等需要(包括出入口及通風井數量及位置、車站站體大小、軌道結構型式等之決定)，提出規劃設計。」為興建營運合約附件 C3 所明定。是以，相對人於甄審階段提供之工程圖說，僅係提供聲請人參考之用。
  - 2、聲請人係於締約時已承諾政府承諾事項以外之所有工作項目，皆

為其工作範圍；又政府投資範圍經費，亦非簽約後以相對人核可之功能設計為計算基準，此互核甄審階段，相對人於民國（下同）88年11月30日公告之「申請須知修訂與補充資料及補充規定」（下稱「申修補」及「補充規定」；依興建營運合約第1.1.2之5條規定，為合約文件之一）之相關條文甚明（附件A7）。

3、政府投資範圍工程經費 1047.7 億元之上限，係雙方於簽訂興建營運合約前之甄審階段（88 年至 89 年間），由聲請人自行填入工程經費表，斯時雙方不但尚未簽訂興建營運合約（簽約日為 90 年 1 月 12 日），距聲請人於得標後提出「功能設計」經相對人核可時（相對人約於 91 年間 10 月左右方全部核可），時間差距達 2、3 年之久。實則，上揭工程經費表係由聲請人依其規劃，於各項目間調整分配各車站或路線段之適當金額，以作為 1047.7 元之付款依據（詳下述），但比較聲請人於甄審階段所提出之工程圖說與後來之功能設計圖說，不論在車站規模或隧道長度、型式（如價格明顯不同之明挖或潛盾隧道）多有不同，可證聲請人於甄審階段所提出之工程圖說，亦僅係初步構想，相關項目及數量，與聲請人嗣後提出之功能設計圖之間，亦有不同。簡言之，附件 B2.1 僅是說明給付補貼款作為政府承諾投資之付款方式（按：政府投資補貼也有付款時程之問題），俱見聲請人所言核可功能設計與政府投資範圍工程項目之經費間具有對價關係云云，顯無依據。

4、若興建之對價為政府投資，則依聲請人之論理，在自償能力較高，政府投資較少之重大公共建設，豈非政府係以極小且顯不相當之對價即可取得重大公共建設？又若興建之對價為政府投資，而非如通說認為是營運之特許授與，則依聲請人之論理，豈非特許公司無償取得營運特許，不用支出任何成本？如此主張顯然悖理，

且更將入人於罪，引發政府無償授予營運特權給特定廠商之問題。

十二、依大捷法第 38-1 條第 1 項規定：「民間投資建設大眾捷運系統工程，其施工應受主管機關監督管理。」相對人乃聘請「品質安全管理監督顧問」（即簡稱之 C3 顧問）進行監督，確保捷運計畫執行與行政院核定之結果相符：

（一）系爭合約具體化本於大捷法等相關法規之要求後之規定如下：

- 1、系爭合約第 10.1 條規定：「為確保乙方設計、興建之捷運系統達到本計畫規定之功能、品質及安全之要求，甲方將委託獨立驗證認證機構（即 IV&V）執行捷運系統之查核、監督、驗證及認證工作。該獨立驗證認證機構即品質及安全管理監督顧問」
- 2、第 8.2.3 條「功能設計及規範」規定：「乙方應擬定功能設計、工程範圍、設計規範及施工規範……功能設計及規範應考量於初步安全計畫、設計/系統安全計畫所訂之安全要求，及環境管理計畫所訂之環保要求，且須經甲方之核可。相關設計文件提送之要求詳合約附件 C3.3」。
- 3、第 8.2.4 條「細部設計」規定：「乙方應依據甲方核可之功能設計及規範執行細部設計」。
- 4、第 10.1 條規定：「為確保乙方設計、興建之捷運系統達到本計畫規定之功能、品質及安全之要求，甲方將委託獨立驗證認證機構執行捷運系統之查核、監督、驗證及認證工作（下略）」。
- 5、依系爭合約第 8.1.5 條規定，本合約興建範圍內各項工程之設計、施工，不論由乙方自行辦理，或委由顧問機構、承包商辦理，均由乙方負全部責任。甲方或其所委託之機構對乙方所為之任何同意、核准、備查、監督、建議、提供之參考資料或主管機關履勘通過，並不減少或免除乙方應盡之義務與責任。



- (二) 上述合約條款課予主辦行政機關之責任，亦即為學者所指出：主管機關對特殊目的公司的監督權可分為法令規定、特許權契約與次契約三個層次，政府應透過法律制訂與契約約定，確保 BOT 計畫的有效執行，並達成公共建設所欲達成的政策目標；計畫執行程序上，行政機關應充分發揮監督功能，並於履約過程中提供民間機構必要的協助，而計畫確定的過程，行政機關本針對特性公共建設的推行，本須負責相關政策目標的擬定，此不因該公共建設係由民間參與興建營運而有所差異（仲裁答辯暨請求中間判斷（二）書之相證 40，頁 11-12、頁 33-34）。論其實際，政府就必須承擔協助、監督與擔保的角色，使國家所設立的新（特許）公司依舊有被管制的可能性，此時國家不是完全的退縮將任務放任由市場執行之，毋寧僅是國家之角色由執行公共任務之給付者轉變為擔保者（仲裁答辯暨請求中間判斷（二）書之相證 38，頁 235）。
- (三) 本合約書之附件 C3.4 即為甲方對施工管理及監督之要求。其中，C3.4.3 之施工監造的要求為：「乙方應提送土木工程監造計畫、機電系統製造及安裝之監造計畫」為聲請人應盡之義務。由聲請人所提送之施工管理計畫（詳相證 57），當中，即針對其施工管理組織編制逐一說明，參見施工管理計畫圖 2.1.1。即在全面品質管理(Total Quality Management, TQM)的架構下，就土木工程部份聘任興建管理顧問(CPM)執行計畫管理；土建基本設計顧問(CBD)執行基本設計及審查細部設計，並由聲請人各工程處(工務所)負責監造，由工務所人員隨時至工地監視，執行施工查核並紀錄於查核表，相關施工品質保證系統執行流程有施工管理計畫圖 3.2.1 可稽（請參見相證 57 施工管理計畫 1.3 「查核」乙項之名詞定義）。更有聲請人所提出之品質管理計畫（相證 58），聲請人訂有三級品管組織，由品保中心負責品質管理，工程處/

工務所/工程組負責品質監督，進行現場抽驗及施工重點查核與文件查核，承包商負責品質管制。

- (四) 土木工程監造計畫(相證 59)明確說明「本計劃中土建部分之監造單位為各土建工程處，目的在確保工程在預定進度成本及符合需求之品質下完成」，第 3 章工地監造組織架構清楚說明，聲請人指派土建、軌道、水電及環控等 4 個工程司來進行監造工作。第 4 章揭示其「工地監造作業流程」，統包商在各施工作業流程中之檢驗點應通知聲請人工務所執行查核工作，並填具查核表，完成相關檢驗工作後始可進行次一作業。承包商材料審驗申請由聲請人工務所負責審查(詳圖 6.2 材料試驗流程表)。簡言之，負責施工監造責任者為聲請人殆無疑義。

十三、基於本案為獎參條例之民間參與 B.O.T. 模式，故相對人之功能設計審查標準，係以「綱要性規範」作為最低標準，只就場站與路線之功能、品質與安全進行功能性審查：

- (一) 系爭合約係聲請人自己承擔利益及風險，立於業主(定作人)之地位，就相對人本於法令要求之最低功能、品質及安全性等需求，訂定概括性、上位性之最低標準，由聲請人及其統包商將功能設計進一步落實至細部設計，據以施工興建高雄捷運路網，有系爭合約下列規定可稽：
- 1、第 3.5.1 條規定：「乙方承諾依本合約自行負責本計畫設計、施工及營運，並保證其品質」。
  - 2、第 8.1.4 條規定：「乙方為保證其興建之捷運系統(包括土木工程、軌道工程及機電系統等)能夠達到功能、品質及安全要求，乙方應於其內部組織成立獨立品質管理部門，以辦理設計及工程施工之品質管理工作(下略)」。
  - 3、第 8.1.5 條「設計與施工之責任」規定：「本合約興建範圍內各項

工程之設計、施工，不論由乙方自行辦理，或委由顧問機構、承包商辦理，均由乙方負全部責任」。

- 4、第 10.1 條規定：「為確保乙方設計、興建之捷運系統達到本計畫規定之功能、品質及安全之要求，甲方將委託獨立驗證認證機構執行捷運系統之查核、監督、驗證及認證工作（下略）」。
- 5、第 8.2.1 條「設計時程」規定：「乙方應依本合約附件 3.1 之時程管理計畫提送設計時程」。
- 6、第 8.2.3 條「功能設計及規範」規定：「乙方應擬定功能設計、工程範圍、設計規範及施工規範……功能設計及規範應考量於初步安全計畫、設計/系統安全計畫所訂之安全要求，及環境管理計畫所訂之環保要求，且須經甲方之核可。相關設計文件提送之要求詳合約附件 C3.3」。
- 7、附件 C2. 「甲方綱要性設計及施工規範」，將綱要性土木工程設計規範、綱要性車站工程設計規範、綱要性軌道工程設計規範、綱要性機電系統設計規範、綱要性環境保護規範及綱要性土木工程施工規範等文件，列為本合約第 1.1.2 條之「合約文件」。

(二) 據相對人 90.1.16 高市捷系字第 0263 號函所檢附之「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案興建營運合約附件 C3 甲方對計畫執行期間提送文件之規定補充內容」可知相對人 C3 顧問如何執行功能設計審查（相證 0-8）：

- 1、C3：相對人對計畫執行期間提送文件之要求，包含興建管理計畫、管理報告、設計提送文件、施工管理及監督、測試、試運轉及營運模擬等文件；相對人就本計畫所提供之規劃設計係供聲請人參考之資料，聲請人仍應依照系爭合約之規定、運量規劃及實際執行等需要，包括出入口及通風井數量及位置、車站站體大

小、隧道結構型式等之決定，提出規劃設計（相證0-8，頁1）。

- 2、 臚列車站功能設計(2.1)、明挖覆蓋隧道與潛盾隧道之功能設計(2.2)、高架段與地面段之功能設計(2.3)、機廠功能設計(2.4)至少應包含之內容（相證0-8，頁13-14）。

(三) 相對人進行功能設計審查時，僅在確認聲請人所提送之設計文件，符合本合約文件綱要性規範等所定品質、功能及安全性之最低需求而已，並非完整且具體可供施工之定案圖說：

- 1、 功能設計主要區分為「土木工程設計」、「軌道工程」及「機電系統設計」三部分，其中「土木工程設計」又分為「車站功能設計」、「明挖覆蓋隧道與潛盾隧道之功能設計」、「高架段與地面段之功能設計」與「機廠功能設計」四部分，其主要審查項目分別為17項、10項、8項及6項（詳相證0-8，第13頁及第14頁）。
- 2、 C3顧問工作執行計劃書第2.3.3節記載：「本顧問團在執行KRTC所提送文件之審查或稽查KRTC細部設計作業會依據下列辦理。…依據品質、功能、安全三大要求審查提送文件。…本顧問團對本計劃案KRTC之設計規範及功能設計之有關圖說，將依據本計劃案『徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線路網建設案—申請須知修訂與補充資料及補充規定』（以下簡稱民參申請須知補充規定）有關土建、機電系統等功能所訂定之最低需求進行審查。審查其符合相關之最低需求（下略）」（相證0-9）。
- 3、 以車站之功能設計為例，其有關出入口造型及建築裝修等內容即付之闕如，各空間之配置亦待細部設計時進行檢核調整。故功能設計之核定函文，即記載相關之功能設計尚有其他未完備之諸多項目，更提醒聲請人須注意因尚未完備所可能衍生之後續設計變更，仍由聲請人自行負責處理(相證0-10)。

(四) 縱然功能設計審查核定後，執行過程中有涉及其他主管機關之權限而須經其他主管機關核定者，則聲請人依照系爭合約及法規之要求，亦屬於聲請人之工作範圍：

1、 聲請人於細部設計階段依法取得相關事項之權責機關的同意、核准或備查等，為聲請人作為本建設案業主所負之責任與風險，相對人於審查功能設計時，並不將細部設計階段相關權責機關之法定業務職掌納入審查範圍，此有下列規定可稽：

(1) 按系爭合約第 8.2.3 條「功能設計及規範」規定：「乙方應擬定功能設計…經甲方之核可。相關設計文件提送之要求詳本合約附件 C3.3。」

(2) 系爭合約第 8.2.4 條「細部設計」規定：「乙方應依據甲方核可之功能設計及規範執行細部設計。」

(3) 系爭合約第 8.1.5 條「設計及施工之責任」規定：「本合約興建範圍內各項工程之設計、施工，不論由乙方自行辦理，或委由顧問機構、承包商辦理，均由乙方負全部責任。甲方或其委託之機構對乙方所為之任何同意、核准、備查、監督、建議、提供之參考資料或主管機關履勘通過，並不減少或免除乙方應盡之義務與責任。」

2、 聲請人與其統包商間統包合約文件「細部設計工作範疇」第 2.1 條「概述」規定：「2. 統包商應負責本工程內各項細部設計工作，包括但不限於下列事項：…(2)細部設計工作為基本設計工作之延續，統包商對基本設計成果應做必要之檢核與整合，並據以發展細部設計圖說及製作施工圖說；…(6)與完成本工程細部設計工作有關之縣市各級政府及中央政府相關單位之協調及取得核准等工作；…(14)負責本工程有關之政府機關及事業機構單位所有規定

須辦理設計/施工階段之執照申請、圖說核備及審查、技師簽署(證)、使用許可申請(下略)。」(相證0-11)

- 3、更查，過往聲請人於其送功能設計審查之圖說中將高架路段以每25公尺落一墩柱為案，並通過審查核可。然聲請人請其施工廠商進行細部設計時，即更改為每30公尺進行落墩，且聲請人認為不涉及功能設計變更，故不需要辦理功能設計圖說變更。換言之，倘功能設計變更即屬於工作範圍變更，何以聲請人得於細部設計時進行變更？顯見聲請人之工作範圍尚未確認，且可以由聲請人進行統籌規劃並進行變更，並應經過相關主管單位基於法規範之要求。

(五) 綜上所述，本建設案功能設計之審查，係採取低密度審查方安全三大要求進行審查，並非在確認聲請人之工作範圍。換言之，由於功能設計審查之目的僅在於確認聲請人提出之內容符合品質、功能及安全之最低需求，故並不因此可確認聲請人之工作範圍，且聲請人之工作範圍並不以此為限，更不可能免除聲請人依法於細部設計階段取得權責機關同意、核准、備查之責任。

肆、本件聲請人未依興建營運合約(下稱系爭合約)之約定履踐相關協調程序，故其後之實體主張，程序上並不合法：

- 一、查，聲請人主張構成系爭合約第18.2.1條之除外情事等語(參照聲請人101年3月25日仲裁辯論意旨(三)書)，並請求仲裁庭據此約定納入衡平考量云云，違反系爭合約約定。
- 二、首先，系爭合約第18章之程序要求應為兩造約定並應遵守之事項，聲請人除於實體上應說明相對人之行為如何該當除外情事與不可抗力致生嚴重影響系爭合約興建或營運事項全部或一部之履行，更應嚴格遵守系爭合約第18.3條以下之程序要求(參照附表九)。本案，聲請人自始未依系爭合約第

18 章規定提送協調委員會處理，亦未有客觀不能提送協調委員會處理致生履約不公之情形，相對人已於歷次書狀中詳陳，不復贅述。是以，本案自不應為實體判斷。

三、其次，系爭合約雖規定雙方合意仲裁庭得適用衡平原則，惟查法院實務上闡釋仲裁法所規定之「衡平原則」時，係指「具體衡平」，而非抽象衡平。易言之，仲裁庭針對個案斟酌具體情事，並依據法律作判斷時，若發現一味適用法律之嚴格規定，在當事人間將產生不公平之結果時，仲裁庭即可不依法律之嚴格規定，另基於公平、合理之考慮，改適用「衡平原則」予以個別化的處理，以求得個案的妥適。茲查就雙方激烈爭執之前置程序方面，即系爭合約第 20.3.1 條規定「如爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決」一語如何解釋問題？就此，系爭合約業有下列相關規定可參：

(1) 第 3.1.1 條「為使本計畫之興建及營運順利成功，願本於民間與政府共同辦理重大建設計畫「興建、營運、移轉」之精神，以合作、誠信、公平及合理之原則履行本合約。」，(2) 第 3.1.2 條「基於兼顧雙方權益之立場，雙方儘可能以協調方式解決各種爭議，避免仲裁或爭訟。」，(3) 第 3.2.1 條「甲方對於本合約之未盡事宜，願基於兼顧雙方權益之立場與乙方協調解決，以促使本計畫興建及營運之成功。」，加以相對人再三強調系爭合約之適用長達 36 年，特許期間之大小爭議，如不經由實質協調之程序，動輒輕易提付仲裁，顯非「雙方儘可能以協調方式解決各種爭議，避免仲裁或爭訟」之真意，故所謂「經協調委員會協調九十日後仍無法解決」者，絕非爭議項目名稱之單純掛單而已，而應經協調委員會「實質」協調為是。就此，仲裁庭依衡平原則，益應採納相對人上開「實質」協調之主張，以符公平、合理原則，俾免治絲益棼，「剪不斷，理還亂」。

伍、聲請人系爭合約之地位乃本於行政權授與特許權，故系爭合約下「聲請人之工作範圍」亦應系爭合約授與特許權之地位解釋，並非以於功能設計審查核

定後即告確定，說明如下：

一、聲請人在BOT合約架構下，享有充分的設計、興建及營運之特許權，且其瞭解相對人僅係以「投資部分建設之方式進行本計畫」就其工作範圍內承諾自行負責設計、施工及營運，系爭合約之規定如下：

(一) 第 1.1.1 條規定：「合約範圍：包括高雄都會區大眾捷運系統紅橘現路網路權範圍內之路線、場、站及其相關附屬設施、經營附屬事業等之興建、營運及移轉」。

(二) 第 1.2.1 條第 5 款：「本計畫路網：行政院八十年一月二十五日（台八十交字第 3600 號函）及八十三年九月二十七日（台八十三交字第 36905 號函）核定之「高雄都會區大眾捷運系統第一期第一階段發展計畫」紅橘線路網，並包含核定修改之路段，其計畫內容詳如本合約附件 C1.1。」

(三) 附件 C1.1.2 規定：「紅橘線路路網概述：高雄都會區大眾捷運系統紅、橘兩線總長約 42.7 公里，設有 37 座車站……紅線：由南向北……全長約 28.3 公里，全線設有 23 座車站，其中 15 座為地下車站，其餘 8 座為高架車站，並設有 2 座副機廠。橘線：自西向東……全長約 14.4 公里，設有 14 座車站，除大寮站外均採地下興建，並設有 1 座主機廠」。

(四) 第 7.1.6 條規定：「為本計畫路網興建營運，乙方依法應報請各機關同意、核可、許可或備查…(下略)」。

(五) 第 2.2.1 條規定：「本計畫路網之興建、營運特許期間合計為三十六年」。

(六) 第 2.1.1 條規定：「乙方於特許期間內…取得興建、營運本計畫路網捷運系統之權利」。

(七) 第 4.1.1 條規定：「1. 本計畫路網建設係依獎參條例，由民間參與投



資負責興建並營運至特許期間屆滿後，移轉予政府之方式進行。2. 本計畫路網建設之工作項目，除本合約第 3.4 條『甲方承諾事項』外，餘均納入『乙方工作範圍』。

(八) 第 4.1.1 之 2 條：「除合約第 3.4 條甲方承諾事項外，其餘工作項目皆為聲請人之工作範圍」。

(九) 第 4.1.2 條：「聲請人之工作範圍，應包括但不限於完成合約附件 B2.1 條各工作項目之設計及興建，以政府投資範圍中之主要土建工程為例，於本章係約定為「路線、場、站及其相關附屬設施之土建工程（含水電、環控）之設計及興建。」，非以相對人核可之功能設計為基準。」

(十) 第 3.5.1 條：「乙方承諾依本合約自行負責本計畫設計、施工及營運，並保證其品質」。

二、關於聲請人工作範圍，如前所述，依系爭合約第 3.5.1 條、第 4.1.2 之 1 條、第 8.1.5 條規定，「機電系統設計及興建」、「軌道工程設計及興建」、「路線、場、站及其相關附屬設施之土建工程（含水電、環控）之設計及興建」等，均屬聲請人依約應辦理之工作範圍；聲請人就高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之設計、施工及營運，係其承諾自行負責之；本合約興建範圍內各項工程之設計、施工，不論由乙方自行辦理，或委由顧問機構、承包商辦理，均由乙方負全部責任。

三、鑑於紅橘線捷運系統路線總長達 42.7 公里，且每日使用者達十數萬人，興建範圍尚且包括地上及地下段，興建介面環境複雜，未必能逕自適用內政部建築技術規則，以作為工程設計及施工之標準。是以，合約附件 C2 內，訂有相關之「綱要性設計及施工規範」，包括「綱要性土建工程設計規範」、「綱要性車站工程設計規範」、「綱要性軌道工程設計規範」、「綱要性機電系統設計規範」、「綱要性環境保護規範」及「綱要性土建工程施工規範」等，相對人或相對人委託之「品質及安全管理監督顧問」（即 C3 顧問）於審

查聲請人提出之功能設計時，僅為判斷該設計內容是否符合系爭合約規定之安全及環保要求（興建營運合約第 8.2.3 條），然非據此劃定聲請人之工作範圍。

四、以上建工程中之橋樑設計為例，係由聲請人考量地形、地質及地理條件等因素，在確保承載強度及考量河水（床）侵蝕作用等安全要求後（「綱要性土建工程設計規範」第 5.1.2 條、第 5.2 條及第 5.3.7 條），聲請人得自行提出其規劃之功能設計，相對人於核可其提出之橋樑功能設計時，亦僅在審酌是否合於上開安全要求，嗣後聲請人完成橋樑細部設計後，仍需依法（例如水利法、市區道路條例等）送請相關主管機關審核，如主管機關要求聲請人修改細部設計，仍屬聲請人依約依法應辦理之工作範圍（系爭合約 1.3、7.1.6、7.2、7.3）。

陸、聲請人依約應全權負責高雄捷運計畫之設計、施工，並負責土建工程之施工及成本管理，並滿足使用者之需求，在此範圍內之工作自屬該公司之工作範圍，並無系爭合約第 4.2 條下之「工作範圍變更」可言：

- 一、依系爭合約第 4.2 條規定，工作範圍之變更，其要件為：1. 相對人指示變更；2. 因政策或重大原因；3. 聲請人工作範圍有變更（附件 14-2）。
- 二、依系爭合約第 3.5.1 條規定，聲請人就高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之設計、施工及營運，係其承諾自行負責之；而凡「機電系統設計及興建」、「軌道工程設計及興建」、「路線、場、站及其相關附屬設施之土建工程（含水電、環控）之設計及興建」等，均屬聲請人依約應辦理之工作範圍（第 4.1.2 之 1 條）。矧本計畫之主要工程，又係由聲請人或其主要承包商執行（第 8.1.6 之 1 條），相較於相對人，聲請人更有能力與義務去管理施工計畫及成本。核以系爭合約第 8.1.5 條規定：「本合約興建範圍內各項工程之設計、施工，不論由乙方自行辦理，或委由顧問機構、承包商辦理，均由乙方負全部責任。甲方或其所委託之機構對乙方所為之任何同

意、核准、備查、監督、建議、提供之參考資料或主管機關履勘通過，並不減少或免除乙方應盡之義務與責任。」亦明其旨。

三、系爭合約內就本計畫之設計、施工、安裝及測試，僅有綱要性、功能性之要求（參興建營運合約附件C2），聲請人據此發展出功能設計、工程範圍、設計及施工規範後，交相對人核可其中之功能設計及規範（合約第 8.2.4 條），然後續之細部設計、施工、製造、安裝、測試，均由聲請人全權為之。而在實際執行上，聲請人於其統包商提出細部設計，由其完成審查後，即同意統包商進場施工；或採設計與施工合併進行之方式，事後將細部設計報請捷運局備查時，往往已在數個月以後，對於統包商之施工，亦由聲請人所屬工程處負責監造，暨後續施工、安裝、測試等工作。而無論是政府投資範圍或聲請人投資範圍之預算底價、招標文件，皆由聲請人所主導、擬定，若政府投資範圍之工程經費有結餘者，仍歸聲請人所有。是以，聲請人對於本計畫興建期間所可能面臨之風險（如工地現況條件、時程掌控、介面協調等），係由其自行負責本計畫之設計及施工，應確保相關工程符合原訂之功能性要求，要不能逕指細部設計與經相對人核可之功能設計有差異者，即謂構成工作範圍之變更，彰彰明甚。

四、系爭合約內就本計畫之設計、施工、安裝及測試，僅有綱要性、功能性之要求（參興建營運合約附件C2），聲請人據此發展出功能設計、工程範圍、設計及施工規範後，交相對人核可其中之功能設計及規範（合約第 8.2.4 條），然後續之細部設計、施工、製造、安裝、測試，均由聲請人全權為之。即合約附件C3「甲方對於計畫執行期間提送文件之規定」方訂明：「甲方就本計畫所提送之規劃設計係供乙方參考之資料，乙方仍應依本合約之規定、運量規劃及實際執行等需要（包括出入口及通風井數量及位置、車站站體大小、軌道結構型式等之決定），提出規劃與設計。」，可查：

（一）以R19車站~R20車站之間的高架路線段為例（相證0-12；相證0-13）：

原功能設計採雙柱結構，嗣後細部設計時因道路交通主管機關對於路型之意見改為單柱結構，並因而降低工程經費，以路段 LER34 為例，原功能設計路段共落墩26根柱子，完工時卻僅落墩11根柱子，然相對人依舊給付既定之投資款項，蓋因工作範圍並未變更，故「1047 億不予增減」。

(二) 以 07 車站為例 (相證 0-14；相證 0-15)：

聲請人功能設計係將通風井置於道路中央分隔島之結構體內，與甄審時之投資計畫書位在道路兩側或結構體外之規劃圖說迥異。此種「設計變更」可降低工程經費，但因「工作範圍」並未減少，相對人並未因此減少投資金額。

(三) 以 LU009 地下隧道路線段為例 (相證 0-16)

原 91 年核定之功能設計設置二個聯絡通道，嗣後聲請人於 93 年要求減少一個聯絡通道，因為變更後之設計仍然符合綱要性規範要求，其工作範圍並未變更，故相對人亦未要求減少投資金額。

(四) 況依聲請人之主張，高雄捷運路網經核定減帳之 8 案與增帳之 9 案中，涉及系爭合約第 4.2 條工作範圍變更之規定者，有功能設計有變更者，亦有功能設計未變更者(詳聲請人補充理由(八)書第 21 至 24 頁)，可知功能設計是否有變更，實不可能作為系爭合約第 4.2 條規定所指工作範圍變更之判斷基準。

五、聲請人主張從 91.12.2 函說明三可知相對人「曾認為」由側式月台改成島式月台要辦理減帳 (聲請人仲裁補充理由 (八) 書，聲證 0-19，下稱系爭函文)，因此引申本件 R20 車站自島式月台改為側式月台亦構成工作範圍變更之推論，與實情大相逕庭，詳述如下：

(一) 08、R8、R13 車站自始為島式月台，無變更必要，何以於系爭函文表達須行協商？蓋因聲請人認為設計本身發生變動，故說明有協商必要

性。

- (二) 探查系爭函文說明三之內容，係因高雄捷運計畫招商文件之「申請須知修訂與補充資料及補充規定」(下稱「申修補規定」)第3.1.7.2條規定：「本計畫路網與後續路網共有02、08、010、014、R6、R8、R13及R17等八個交會車站及相關轉軌等設施，特許公司應參考主管機關提供之工程圖說預留未來共構之牆面或結構體等介面設施。」(相證0-17)。而相對人捷運工程局於88年提供之參考圖說及89年聲請人投標時提出之投資計畫書中之規劃圖說，其中08、R8與R13車站皆採側式月台方式與後續路網做轉乘規劃，復以前開申修補依據系爭合約第1.1.2條之3，係為合約文件之一部。
- (三) 然於兩造簽約後，聲請人準備提送其基本設計予相對人進行功能設計審查過程前，於90年7月12日第5次高層會議中，聲請人提出車站分級規劃，提議將08、R8、R13車站改為島式月台，當時依據申修補規定第3.1.7.2條規定，考量由側式月台改成島式月台將對後續路網之興建成本造成影響，因此會議作成『有關R8、R13車站與長期路網交會站，側式月台改為島式月台乙案，原則上支持，惟原車站月台寬度不得縮減，且長期路網結構體須予預留，其所衍生之工程造價應予扣減。請KRTC一併核算出08、R8、R13車站改設為島式月台所增減之成本後，雙方再進行協商。』結論(相證0-18)。
- (四) 是以，該衍生之工程造價係指因該等車站月台型式改變致後續路網所增加之興建費用，並非指該等車站本身由側式月台改成島式月台之差異費用，為系爭函文說明三之由來。
- (五) 綜上，從本案例可知高雄捷運計畫工作範圍確係以計畫路網概念為標準，在符合系爭合約規定及功能、品質與安全之要求，採島式或側式月台車站均由聲請人以業主身份進行決定，政府投資金額亦不因此而

做增減。否則，如依聲請人之主張，聲請人係在 89 年提出投資計畫書規劃圖說時要求政府投資 1047.7 億元，並經甄審委員會評決為最優申請人（要求政府出資之金額較另一申請人為低），當時 O8、R8、R13、R20 車站均規劃為側式月台，依照聲請人自己提出之金額，O8、R8、R13 車站改成島式月台可節省約 8 億多元，相對人並均未扣減。

六、針對過去雙方曾經達成共識進行加減帳之理由及其事實，說明如下：

（一）迎賓大道、博愛世運大道、美麗島大道及中正路改建計畫復舊差異費用案（聲請人仲裁補充理由（八）書頁 23-24，項次 2、3、4 及 9）：

- 1、聲請人原應依照都市設計審議或聲請人所為之建築設計構結果辦理捷運施工影響路段之地面復舊與景觀工程。從而，相對人因相關道路景觀改造計畫之政策，指示聲請人配合道路景觀改造計畫進行復舊工作（按：以中正路為例，相對人係就整條中正路進行景觀改造，故不可能讓聲請人先依原設計內容進行復舊，然後再由相對人進行景觀改造，造成重複施工之不經濟，或者僅改造未受捷運施工影響之路段），變更聲請人工作範圍，故就其與原復舊工作內容有所差異部分進行增減帳。
- 2、上開復舊增辦案，聲請人主張應以相對人核可之功能設計為工作範圍，惟經高雄市土木技師公會作成鑑定報告，該公會鑑定報告亦認為聲請人應依都市審議結果施作。
- 3、且按興建營運合約第 8.2.4 條規定：「乙方應依據甲方核可之功能設計及規範執行細部設計。」及第 8.2.3 條規定：「乙方應擬定功能設計、工程範圍、設計規範及施工規範，其中包括捷運系統之機電採購功能規範。功能設計及規範應考量於初步安全計畫、設計／系統安全計畫所訂之安全要求，及環境管理計畫所訂之環保要求，且須經甲方之核可。相關設計文件提送之要求詳本合約附

件C3.3。」

4、是以，高雄捷運公司提出功能設計以供高市府審查，其目的僅是為判斷該功能設計是否符合初步之安全、功能及品質等要求，並非以此劃定高雄捷運公司之工作範圍。高雄捷運公司在核可其統包商提出之細部設計時，仍應檢視統包商之細部設計是否符合相關法令或主管機關之要求，且聲請人亦認為該部分為統包商工作範圍，不因高雄捷運公司先前提出之功能設計經高市府核可，高雄捷運公司即得逕以此主張為其工作範圍（相證0-19）。

(二) LUR07 隧道聯絡通道取消係本於雙方協議後達成之共識，並非本於系爭合約第 4.2 條之規定進行減帳（聲請人仲裁補充理由（八）書頁 21，項次 4）：

本案原係聲請人認為本段進出南機廠之輔助線非載運旅客路段，無旅客逃生問題，可不必引用相關規定設置聯絡通道，擬取消原功能設計設置之聯絡通道，避免施作聯絡通道可能造成之不確定安全風險。經相對人捷運工程局與聲請人於 94 年 4 月 1 日召開「重大議題協商會議」協議辦理減帳作業。

(三) 防火門鋼板厚度變更（聲請人仲裁補充理由（八）書頁 21，項次 5）：  
本案係聲請人採用之部分鍍鋅鋼板門產品未符合系爭合約「綱要性土建工程施工規範」第 08110 章「鋼門扇及門框」2.2.2 室外門及通往避難處所之門採厚度 1.9mm 以上鍍鋅鋼板面之規定，不符合系爭合約規定之需求，故辦理減帳作業。

(四) 燈具照明設備變更（聲請人仲裁補充理由（八）書頁 22，項次 6）：  
本案係聲請人採用之燈具設備產品未符合系爭合約「綱要性土建工程施工規範」第 16500 章照明設備之規定，不符合系爭合約規定之需求，故辦理減帳作業。

(五) LUR20A 工程經費表修正(聲請人仲裁補充理由(八)書頁 22, 項次 7) :

本案原係 89 年高雄捷運紅橘線路網民間參與招標甄審階段, 因是時高雄車站三鐵共構計畫尚未定案, 故相對人當時要求投標廠商針對捷運路線涉及鐵路地下化介面之部分, 暫以潛盾隧道進行規劃及報價。後續經甄審委員會評定聲請人為最優申請人, 雙方進行議約, 確定採由交通部鐵路改建工程局統籌辦理 R11 車站結構體施工, 再交聲請人接續完成後續工作之方式辦理(系爭合約 3.4.3、8.12), 與當初以潛盾隧道考量報價之方式不同, 爰雙方據以辦理費用增減作業。

(六) 取消橘線 01 車站西側尾軌 LU001 及 LU001A 潛盾隧道段及統包商先期作業求償案(聲請人仲裁補充理由(八)書頁 22, 項次 8) :

查, LU001A 潛盾隧道為相對人順應當地民意於 94 年 3 月 22 日取消施作(按: 因 01 車站於 93.8.9 發生塌陷事故, 當地民眾對捷運施工安全產生疑慮)。聲請人於 94 年 9 月 27 日另建議取消 LU001 尾軌及通風井之施作, 相對人經評估後同意取消 LU001 尾軌及通風井工程之施作。原兩段隧道之施作屬合約工作範圍, 故取消施作屬工作範圍變更。惟考量於取消施作前, 聲請人已進行部分先期作業, 故同意補償已投入之相關先期費用。

(七) 02 車站取消與棕線交會之預留結構體(聲請人仲裁補充理由(八)書頁 21, 項次 1) :

本案原 02 車站依 89 年招標時申請須知修訂與補充資料及補充規定(下稱申修補) 3.1.7.2 規定應預留與棕線交會之結構體, 惟後續因相對人變更捷運棕線計畫, 故於 91 年 7 月 23 日決定取消該地下轉乘之規劃, 並就原工作範圍取消施作部分辦理減帳。

(八) 08 車站取消與藍線交會之預留結構體(聲請人仲裁補充理由(八)書頁 21, 項次 3) :



本案原 08 車站依申修補 3.1.7.2 規定應預留與藍線交會之結構體，惟後續因相對人主動變更藍線計畫，故於 91 年 7 月 23 日決定取消該地下轉乘之規劃，並就原工作範圍取消施作部分辦理減帳。

(九) 南機廠有毒廢棄物清理(聲請人仲裁補充理由(八)書頁 23，項次 1)：南機廠用地於 90 年 3 月 29 日交付後，聲請人發現遺留有害之事業廢棄物，相對人於 90 年 6 月 15 日函請聲請人清除，並依照係爭合約第 6.3.3 條規定，由相對人負擔事業廢棄物之清理費用。本案並非本於系爭合約第 4.2 條規定辦理。

(十) 台塑南亞鄰地圍牆增建(聲請人仲裁補充理由(八)書頁 24，項次 5)：本案用地係相對人與台塑、南亞於 91 年 4 月訂定租約，後雖因徵收而終止，惟仍有必要重建因施工而拆除之圍牆，依系爭合約第 6.4.1.2 條規定，屬簽約後新增之共構或附條件同意使用方式，故與聲請人另行協商費用負擔事宜。本案並非本於系爭合約第 4.2 條規定辦理。

(十一) R12 車站土銀冷卻水塔遷移(聲請人仲裁補充理由(八)書頁 24，項次 6)：

相對人於 88 年 8 月 4 日與土銀簽訂共構契約，原 R12 車站冷卻水塔規劃設置於該共構大樓頂樓，後續因土銀共構大樓施工進度無法配合，故決定該冷卻水塔配合紅線通車營運先暫設置於共構大樓四樓頂(五樓露台)，待大樓興建完成後再將冷卻水塔遷移至頂樓放置。衍生之遷移設置費用依系爭合約第 6.4.1.2 條規定屬簽約後新增之共構或附條件同意使用方式，故與聲請人另行協商費用負擔事宜。本案並非本於系爭合約第 4.2 條規定辦理。

(十二) 02 車站出入口 B 共構大樓 B3-4F 部分(聲請仲裁補充理由(八)書頁 24，項次 7)：

原捷運路網並未包含本案共構大樓之興建，相對人於 97 年 5 月 13 日指

示聲請人施作，故辦理增帳作業。

七、綜上所述，實際執行系爭合約過程中，聲請人於其統包商提出細部設計，由其完成審查後，即同意統包商進場施工；或採設計與施工合併進行之方式，事後將細部設計報請捷運局備查時，往往已在數個月以後，對於統包商之施工，亦由聲請人所屬工程處負責監造，暨後續施工、安裝、測試等工作。簡言之，系爭合約第4.2條規定所指之工作範圍變更，係以系爭合約文件就所核定高雄捷運計畫路網或其綱要性規範是否有變更為依歸，縱使事後聲請人再行提高或降低功能設計之品質等，只要調整後之設計品質等不低於本合約文件所定需求，亦無不可，並未超出本合約原訂之聲請人工作範圍之外，不構成工作範圍變更。

柒、針對聲請人主張「亞企大樓與 R8 連通於地面層至地下一層之裝修及機電工程拆除施作」部分該當合約第4.2條之主張，答辯理由如下附表4。

一、附表4

爭點事項	相對人主張
壹、系爭合約關於本項之工作範圍為何？	一、系爭合約第4.1.2條第1款：「『乙方工作範圍』分為興建範圍及營運範圍 1. 興建範圍可分為『乙方投資範圍』及『政府投資範圍』，詳如本合約附件B2.1。應包括但不限於下列工作：(1)機電系統設計及興建。…(3)路線、場、站及其相關附屬設施之土木工程(含水電、環控)之設計及興建。」。 二、系爭合約第6.4.1條第2款「甲方以共構或附條件同意使用方式取得用地者，乙方應依該條件使用土地，並履行甲方對用地提供人所承諾之義務，其相關費用由乙方自行負擔。但簽約後新增之共構或附條件同意使用方式者，應負雙方另協商費用負擔事宜。」 三、申修補規定訂定日期為88年11月，故得以納入88年8月

爭點事項	相對人主張
	<p>簽訂之 R12 車站共構協議，88 年 9 月 07 車站共構協議。R8 車站共構情形早為聲請人所知悉，如前所述，僅未約定在申修補規定附件 G，但仍為系爭合約效力所及，可參 88 年 12 月所確認之合約文件「入圍申請人疑義暨本府說明及解釋一覽表」（相證 7-1-1），故 R8 共構情形已依約納為聲請人工作範圍，並非新增工作範圍或簽約後新增共構之情形，事甚灼然。</p> <p>四、是以，系爭合約已明訂聲請人之工作範圍，且本件聲請人主張之工作項目，亦屬原訂工作範圍，並非相對人指示之新增項目。</p>
<p>貳、相對人是否增加聲請人於系爭合約所無之工作範圍？</p>	<p>一、本案非屬系爭合約第 6.4.1 條第 2 款後段規定之簽約後新增共構之情形，縱該出入口係位於共構結構內，該部分捷運設施之設計、興建為聲請人既定之工作範圍：</p> <p>R8 車站與亞洲企業中心大樓（下稱亞企大樓）連通共構，該結構體內應設置 A1 出入口暨通風井。聲請人於簽約前之甄審階段，早已瞭解 R8 車站設有該 A1 出入口且係與亞企大樓「共構」為其工作範圍（相證 61、相證 62）。詳查，相對人於 88 年招標階段提供入圍申請人參考之工程圖說已載明該處為「共構基地」，聲請人於 89 年甄審階段提出之投資計畫書第十二冊「橘紅線工程圖說」中冊並已將 R8 車站出入口 A1 及通風井 X 標明採「共構」方式興建，故聲請人於斯時已充分明瞭相對人與亞企大樓（即大遠百貨）採行「共構」之政策。</p> <p>二、亞企大樓係 81 年 11 月 29 日開工興建，約於 90 年間取得使用執照，然為配合高雄捷運之興建計畫，自 85 年起相對人</p>

爭點事項	相對人主張
	<p>捷運工程局即與亞泥暨遠百亞太公司（下稱遠百公司）開始進行協商，89 年聲請人經甄審委員會評定為高雄捷運紅橘線路網建設案最優申請人後亦加入協商。為配合大遠百百貨先行於 90 年營運之需要，相對人捷運工程局與該公司於 90 年 4 月簽訂共構契約書，約定 R8 車站 A1 出入口「地面一層至地下一層部分」裝修工程（亞企大樓先期營運所需部分）由遠百公司負責設計、興建並無償提供部分空間作為捷運設施之用（相證 63）；聲請人對於共構契約之內容亦於共構契約及配合設計會議中表示瞭解系爭合約將會有共構之約定（相證 63-1）；前開會議進行前並有到現場會勘（相證 63-2）。</p> <p>二、相對人與遠百公司簽訂之共構契約書，依該契約書之首即揭示：捷運設施需使用「亞洲企業中心」大樓部分樓層空間及其部份基地上下，而議定契約；亦即遠百公司只要提供大樓結構體內之空間即可。</p> <p>三、共構契約書中提及地面一層至地下一層部分由遠百公司負責設計、興建並負擔所有費用，其範圍係指前期裝修部分，非但於共構契約書三、（一）、1 中可見，早於 88 年間相對人與遠百公司之研商共構契約書之會議紀錄中已說明「第三條、（一）、1『本大樓地面一層至地下一層部分』：裝修工程請分為前期裝修（本公司營運需要）、後期裝修（捷運通車營運之需要），並以較有彈性方式來規定」裝修範圍需區分為兩個部分（相證 7-1-2，頁 2）。且捷運出入口於本大樓地面一層至地下一層部分 貴遠百公司勢必先行完成裝修工程以利營運，遠百公司確就其營運需要裝修並於 90 年 1 月正式營運，遠百公司並於 94 年 1 月騰空其營業空間，依系爭合約規定，相對人「交付結構體」予聲請人進行興建捷運設施。</p>

爭點事項	相對人主張
	<p>四、簡言之，R8 車站 A1 出入口「地面一層至地下一層」由遠百公司負責裝修部分，係指大遠百百貨先期營運所需部分（該地面層部分原為大遠百百貨之出入口）。嗣後結構體交付捷運使用後，聲請人再就大遠百先期營運裝修部分進行拆除並施作捷運營運所需之相關設施。</p> <p>四、是以，遠百公司為本身利益進行「百貨公司」商業運轉之大樓裝修，在不妨礙後期捷運設施設計規劃之前提下，僅需合乎結構體應遵守之建築法規即可，自無必要以合乎捷運規範要求進行裝修。</p>
<p>參、聲請人對於工作範圍之內容是否知悉？</p>	<p>一、R8 車站與亞洲企業中心大樓（下稱亞企大樓）連通共構，該結構體內應設置 A1 出入口暨通風井。聲請人於簽約前之甄審階段，早已透過相對人提供之參考圖說，瞭解 R8 車站設有該 A1 出入口且係與亞企大樓「共構」為其工作範圍（相證 61）。</p> <p>二、聲請人籌備處於 89 年甄審階段提出之投資計畫書第十二冊「橘紅線工程圖說」中冊已就 R8 車站出入口 A1 及通風井 X 標明採「共構」方式興建，故聲請人於斯時已充分明瞭相對人與亞企大樓採行「共構」之政策（相證 62）；並瞭解興建營運合約（下爭系爭合約）係約定相對人以「交付結構體」方式給聲請人進行設計與施工，與同為共構之 07 車站出入口 D 及 R12 車站出入口 C 等之約定方式無異（相證 62-1；相證 62-2）；聲請人目前請求之部分，可分為水電、環控與裝修三大部分，屬於系爭合約原有計價里程碑之項目。（相證 62-4、聲請人仲裁補充理由（五）書項次 1 主張 2）。</p> <p>三、R8 車站 A1 出入口之裝修及機電設備，並非如聲請人所述，</p>

爭點事項	相對人主張
	<p>係由亞泥暨遠百亞太公司代辦，已見前述。故相對人捷運工程局於核可聲請人提出之功能設計時，仍要求聲請人應自行負責 R8 車站之建築風貌規劃（相證 64）。此即聲請人於 92 年 11 月 7 日 (092) 高捷 V1 字第四七七三號函所檢送之「共構設計協調會議」會議紀錄中之結論第 1 點，「共構合約雖是亞企與捷運局簽訂，但此合約由捷運公司執行。」（相證 65 參照）。</p> <p>四、又依相對人捷運工程局 95 年 9 月 5 日召開之「R8 車站捷運設施與亞企中心共構案地面一層至地下一層裝修工程施工責任確認會議」紀錄（聲證 2-3，相證 66），會議結論一、「關於 R8 車站捷運設施與亞企中心（大遠百）共構案「地面一層至地下一層」之裝修工程，係因大遠百先期營運之需要，無法等待捷運工程進場施作，經雙方約定由大遠百負責裝修；至用地交付後，依系爭合約規定，本案捷運出入口裝修工程（包括大遠百已施作完成部分）仍應由捷運公司負責施工。」等語，足見聲請人對於本案工作範圍及由遠百公司先行施作之原委，知之甚詳。</p> <p>五、且自聲請人與統包商之細部設計工作範疇可知聲請人對於前開工作範圍，自承不諱。蓋 CR3 區段標地下段細部設計工作範疇中，A1 出入口與結構體已完成之亞洲企業中心大樓共構，其裝修、機電仍屬本工程（相證 62-3，頁 2）；針對「R8 車站捷運設施與現有建物連通之設計」，關於「捷運設施與現有建物連通之內容」提及，「R8 車站出入口” A1” 及無障礙電梯，通風井” X” 之排氣井、冷卻水塔、釋壓井皆留設於亞洲企業中心大樓內。該大樓已施工完成，統包商於細部設計時應確實依亞洲中心大樓竣工圖資料詳細設計出入口” A1” 及無障礙電梯裝修及捷運設施安裝方式」等語，並未排除「地面一層至地下一層」部分，聲請人認為排除之語</p>

爭點事項	相對人主張
	顯與實情相違。(相證 62-3, 頁 5)
肆、聲請人主張之費用是合理？	<p>一、依照系爭合約與聲請人之統包商細部工作範疇，均指出關於共構出入口裝修工程應為聲請人負責之範圍，則聲請人以其應負責之水電、環控及裝修之項目對相對人請求費用，早為勘驗付款之範圍，現再重複請求並無理由。</p> <p>二、依照聲請人與 CR3 區段標統包商之協議書內容（聲證 2-C 號），聲請人之統包商本已向聲請人訴請本案工程尾款共計 2 億 8,417 萬 7,065 元，且聲請人本已允諾於 100 年 10 月 23 日給付完畢。可見聲請人係本於其與施工廠商之契約簽訂協議書，然相對人與聲請人間為民間參與 BOT 計畫，本由聲請人自負盈虧，豈有聲請人與其施工廠商之承攬契約之責任歸屬附麗於相對人與聲請人之 BOT 契約之理？</p> <p>三、況其施工廠商多為聲請人股東（按：聲證 2-B 號，訴請聲請人給付尾款之遠揚營造工程股份有限公司為聲請人之股東），聲請人以包裹協商方式與該股東簽訂協議書（聲證 2-C）片面允諾而不追究其施工廠商責任並轉嫁相對人之行為，是否得當？顯不符民間參與聲請人自主興建營運並應承擔風險之精神。</p> <p>四、關於聲請人 101 年 3 月 3 日仲裁補充理由（七）書頁 2 所述：「聲請人已於 100 年 10 月 18 日支付變更追加款 2 億元予統包商（後略）」等語，並佐以聲證 2-E 為證，恐非真實。蓋聲請人所附「聲證 2-D」最後一頁會議紀錄，可瞭解其施工廠商係因聲請人給付工程尾款 284,187,065 元後撤回訴訟，足證「聲證 2-E」所提及之 284,187,065 元係工程尾款。則聲請人所稱「已於 100 年 10 月 18 日支付變更追加款 2 億元予統包商」云云，顯為謬誤，聲請人於另案（99 年仲雄聲義字第 009 號）仲裁 101.3.4 提出之書狀亦列表表示該 2</p>

爭點事項	相對人主張						
	<p>億元尚未支付。</p> <p>五、退萬步言，聲請人請求之費用為2億3千35萬8330元，而其施工廠商原先請求之1億3千9百24萬6240元，最後聲請人僅同意給付給付2百53萬3091元，顯見聲請人之請求浮誇故施工廠商未請求之工項，並不得向相對人主張。</p>						
伍、結論	<p>一、相證63-1及63-2均可表示聲請人得派員參加會議並表示意見，然並無表示意見，豈可於今方爭執權利義務受損，此舉顯然對當時與會人員與會議結論均屬輕視，亦非誠信。</p> <p>二、本案中聲請人工作範圍謹依照系爭合約第6.4.1條、第8.13.2、附件A5.1及附件A5.2整體解釋而得，故本案非屬系爭合約第6.4.1條第2款後段規定之簽約後新增共構之情形，因在兩造簽訂之系爭合約附件A5.1及附件A5.2就已標明係共構，即該出入口係位於共構結構體內，該部分捷運設施之設計、興建仍為聲請人系爭合約之工作範圍。</p> <p>三、聲請人轉嫁其對於施工廠商之責任予相對人，與系爭合約下列規定有違，聲請人本身並非施工廠商，並未實際辦理施工作業，請求本項金額卻得謀取巨額之支付差額利益，顯有不當得利情形，亦應為仲裁庭所不許，茲並列相關費用對照明細如下：</p> <table border="1" data-bbox="620 1453 1383 1868"> <thead> <tr> <th data-bbox="620 1453 850 1574">項目</th> <th data-bbox="850 1453 1098 1574">聲請人仲裁請求金額</th> <th data-bbox="1098 1453 1383 1574">聲請人同意支付廠商金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="620 1574 850 1868">亞企大樓與R8連通於地面層至地下一層之裝修及機電工程拆除施作</td> <td data-bbox="850 1574 1098 1868">23,035,833元</td> <td data-bbox="1098 1574 1383 1868">2,533,091元</td> </tr> </tbody> </table>	項目	聲請人仲裁請求金額	聲請人同意支付廠商金額	亞企大樓與R8連通於地面層至地下一層之裝修及機電工程拆除施作	23,035,833元	2,533,091元
項目	聲請人仲裁請求金額	聲請人同意支付廠商金額					
亞企大樓與R8連通於地面層至地下一層之裝修及機電工程拆除施作	23,035,833元	2,533,091元					

二、針對聲請人主張「亞企大樓與R8連通於地面層至地下一層之裝修及機電工



程拆除施作」部分該當合約第4.2條之主張，補充答辯理由如下：

- (一) 關於相對人與亞泥暨遠百亞太公司（下稱遠百公司）所簽訂之共構合約，目的在於確認遠百公司之興建瞭解未來 R8 車站共構之情事，避免未來聲請人進場後完全無從設計與興建必要之捷運設施，而遠百公司之工程範圍僅以其先期營運為限，後期關於捷運設施之施作仍為聲請人之工程範圍，詳如上開之附表4，於茲不贅。
- (二) 以聲請人所請求之防煙垂壁、可拆式防洪閘版及鐵捲門三項為例，均係屬於捷運必要設施，為聲請人負責施作之項目，且為聲請人過往表示瞭解並將確實執行之內容（相證63-1）。
- (三) 是以，遠百公司為本身利益進行「百貨公司」商業運轉之大樓裝修，在不妨礙後期捷運設施設計規劃之前提下，僅需合乎結構體應遵守之建築法規即可，自無必要以合乎捷運規範要求進行裝修。

捌、針對聲請人主張「R16 車站共構結構體施作缺失改善工作」部分該當合約第4.2條之主張，答辯理由如附表5。

一、附表5

爭點事項	相對人主張
壹、系爭合約關於本項之工作範圍為何？	一、系爭合約第3.4.3之1條規定：「R16 共站車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方統籌辦理，於九十三年一月前完成站體結構交付乙方。」  二、系爭合約第8.12條規定：「紅線R11、R16 車站共站及共構之規劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方統籌辦理。乙方須與甲方及其承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責 R11、R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完

	<p>成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要的協助。」</p> <p>三、系爭合約第 7.2 條「行政配合協調之協助」：「乙方因執行本計畫而須向相關機構申請證照或許可時，甲方在法令許可及權責範圍內，協助乙方與相關機構進行協調。但乙方應自行負責時程掌控及證照或許可之取得」。</p> <p>四、第 3.5.1 條「共構、共站車站」：「乙方承諾依本合約自行負責本計畫設計、施工及營運，並保證其品質。」</p> <p>五、是以，聲請人應與相對人及鐵工局及其承商密切配合，並善盡協調義務，則負責審查其細部設計並負責審查關於 R11 及 R16 共構共站之介面問題，舉凡為接續完成所有興建工作及接管，以達成測試、試運轉、營運模擬、履勘及營運之工作者，均屬「結構體」交付後之後續興建工作，為聲請人應密切配合之工作範圍，例如：軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工等足見系爭合約已明訂聲請人之工作範圍，且本件聲請人主張之工作項目，亦屬原訂工作範圍，並非相對人指示之新增項目。</p>
<p>貳、是否為可歸責相對人致聲請既有工作範圍變動？</p>	<p>一、本案係相對人委託鐵工局代辦結構體工程，故聲請人應儘早發展細部設計圖，俾結構體預埋管件或開口位置之相關圖說能提送本局轉給鐵工局施作。惟聲請人因細部設計時程未能配合，致鐵工局已先行完成部分結構體混凝土澆置，無法配合聲請人施作預埋管件或預留結構開口。另部分介面需求雖提出由鐵工局進行施作，惟因設計時程未能及時配合，已影響鐵工局結構體完成，及後續交付高鐵鋪軌時程及交付本局時程。</p> <p>二、聲請人未依 94 年 2 月 4 日「研商 R16 車站月台結構六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜」會議紀錄第 5 點，及早提出需請鐵工局整修之項目，俾讓鐵工局發包處理，反而指示其施工廠商就所謂之結構體缺失先行修繕後，以另訂契約（1~19 項）或辦理</p>

	<p>契約變更方式(20~36項)給付統包商此部分工作之價金後,再要求相對人給付聲請人單方允諾之項目,與系爭合約有違。</p> <p>三、聲請人後續更未依95年5月2日「研商高雄捷運紅線R11臨時站、R16車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄第2點,就尚未驗收部分未達規定者,未經三方確認達共識後由鐵工局之承包商處理,僅於聲請人單方認定後,片面要求相對人負責,與該會議結論相違。</p> <p>四、綜上所述,聲請人所主張之事由均可歸責於其自身,且非相對人所造成,故縱然聲請人之施工廠商向聲請人主張工作範圍變更,亦屬聲請人應自行負責。</p>								
<p>參、屬於聲請人依約應配合共構規劃,後續完成所有興建工作、接管,以達成營運等之必要行為。</p>	<p>一、下列聲請人所提出之事由,均屬於配合共構規劃接續建築水環設計規劃,為接續完成所有興建工作、接管,以達成測試、試運轉、履勘及營運等,所應為之軌道、建築裝修、機電工程以及其他配合興建完成之工作,屬聲請人之工作範圍。</p> <p>二、聲請人下列項目與前開規定有違,且其陳述亦與實際事實不符,詳析如下:</p> <table border="1" data-bbox="568 1317 1425 2020"> <thead> <tr> <th data-bbox="568 1317 657 1729">聲請人編號項次</th> <th data-bbox="657 1317 1425 1729">相對人主張</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="568 1729 657 1848">1</td> <td data-bbox="657 1729 1425 1848">屬於配合共構規劃接續水環設計規劃,為聲請人之工作範圍。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="568 1848 657 1966">2</td> <td data-bbox="657 1848 1425 1966">屬於配合共構規劃接續水環設計規劃,為聲請人之工作範圍。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="568 1966 657 2020">3</td> <td data-bbox="657 1966 1425 2020">屬於配合共構規劃接續水環設計規劃,為聲請人</td> </tr> </tbody> </table>	聲請人編號項次	相對人主張	1	屬於配合共構規劃接續水環設計規劃,為聲請人之工作範圍。	2	屬於配合共構規劃接續水環設計規劃,為聲請人之工作範圍。	3	屬於配合共構規劃接續水環設計規劃,為聲請人
聲請人編號項次	相對人主張								
1	屬於配合共構規劃接續水環設計規劃,為聲請人之工作範圍。								
2	屬於配合共構規劃接續水環設計規劃,為聲請人之工作範圍。								
3	屬於配合共構規劃接續水環設計規劃,為聲請人								

			之工作範圍。										
	17		屬於配合共構規劃接續建築設計規劃，為聲請人之工作範圍（聲證 3-86、3-87）。										
	25		屬於配合共構規劃接續建築設計規劃，為聲請人之工作範圍。										
	29		屬於配合共構規劃接續建築水環設計規劃，為聲請人之工作範圍。 消防水電為接續應完成事項設計圖為何要價 60 萬？是否浮誇，無從知悉。										
	36		屬於配合共構規劃接續建築水環設計規劃，為聲請人之工作範圍。										
肆、屬於聲請人為自己利益所為之工作，且無涉於「結構體」本身之缺失。	<p>一、查，94 年 2 月「研商 R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構」會議紀錄（聲請人仲裁補充理由六書，聲證 3-47）：會議紀錄第 5 點：如有其他需請鐵工局整修之項目，請聲請人儘早提出，俾讓鐵工局併同發包處理，若未及時提出者，一概由捷運公司自行負責整修。從而，相對人於會議中表達協助聲請人之立場，惟聲請人應於發現有必要由鐵工局進場整修之項目應儘早提出，而非已過相當時日而片面認定屬於應由鐵工局負責整修後，方請相對人負責，此舉顯與會議紀錄之約定相違，殊不可採。</p> <p>二、聲請人下列項目與前開規定有違，且其陳述亦與實際事實不符，詳析如下：</p> <table border="1" data-bbox="587 1523 1406 1993"> <thead> <tr> <th data-bbox="587 1523 758 1641">聲請人編號項次</th> <th data-bbox="758 1523 1406 1641">相對人主張</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="587 1641 758 1702">3</td> <td data-bbox="758 1641 1406 1702">水環與結構體無關，是聲請人工作範圍。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="587 1702 758 1762">4</td> <td data-bbox="758 1702 1406 1762">隔間牆與結構體無關，是聲請人工作範圍。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="587 1762 758 1881">5</td> <td data-bbox="758 1762 1406 1881">牆面打毛粉刷與結構體無關，是聲請人工作範圍。（聲證 3-37、聲證 3-38、聲證 3-39）。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="587 1881 758 1993">6</td> <td data-bbox="758 1881 1406 1993">軌道層測量與結構體無關，是聲請人工作範圍。（聲證 3-44）。</td> </tr> </tbody> </table>			聲請人編號項次	相對人主張	3	水環與結構體無關，是聲請人工作範圍。	4	隔間牆與結構體無關，是聲請人工作範圍。	5	牆面打毛粉刷與結構體無關，是聲請人工作範圍。（聲證 3-37、聲證 3-38、聲證 3-39）。	6	軌道層測量與結構體無關，是聲請人工作範圍。（聲證 3-44）。
聲請人編號項次	相對人主張												
3	水環與結構體無關，是聲請人工作範圍。												
4	隔間牆與結構體無關，是聲請人工作範圍。												
5	牆面打毛粉刷與結構體無關，是聲請人工作範圍。（聲證 3-37、聲證 3-38、聲證 3-39）。												
6	軌道層測量與結構體無關，是聲請人工作範圍。（聲證 3-44）。												

	7	電扶梯機坑與日用水箱與結構體無關，是聲請人工作範圍。
	8	隔間牆與結構體無關，是聲請人工作範圍（聲證 3-53、3-54）。 隔間牆施作與結構體完全無關，聲請人請求代為施作而為完成部分，並不因此影響聲請人之裝修工作範圍。（聲證 3-55）。
	9	隔間牆與結構體無關，是聲請人工作範圍（聲證 3-58），隔間牆施作與結構體完全無關，聲請人請求代為施作而為完成部分，並不因此影響聲請人之裝修工作範圍（聲證 3-59）。
	12	設計高程整修與結構體無關，是聲請人工作範圍。並有鐵工局與相對人去函表達（聲證 3-72、3-73）。
	13	不屬於結構體部分，是聲請人工作範圍。（聲證 3-74）。
	14	不屬於結構體部分，是聲請人工作範圍。（聲證 3-75、聲證 3-76）
	15	聲請人並無提相關事證，故無法回應。
	16	吊物樑不屬於結構體部分，是聲請人工作範圍。亦為聲請人自認並通知相對人後（聲證 3-78），由相對人通知鐵工局代為施作（聲證 3-79）、鐵工局確認代為施作（聲證 3-80），費用由相對人支付鐵工局代辦費用支出（聲證 3-81）。
	18	水環不屬於結構體部分，是聲請人工作範圍。僅因為高鐵於為求景觀一致，主動請求進行分工；且並不因而減免應合乎都審之法規要求，系爭合約對於捷運設施之要求更不因而區分地面或地下項目而有不同。（聲證 3-90、聲證 3-91）
	19	同上。
	34	增設水環佈纜及拆裝瑤瑯板不屬於結構體部

		分，是聲請人工作範圍。							
<p>伍、屬於從未經過相對人、聲請人及鐵工局三方會勘釐清責任歸屬與後續處理，僅有聲請人單方認定，與會議結論及三方約定有違。</p>		<p>35 不屬於結構體部分，是聲請人工作範圍（聲證3-121）</p> <p>高鐵局主動配合裝修，聲請人並不因此減免裝修義務，更非相對人需承擔。（聲證3-119）</p> <p>一、95年5月2日「研商高雄捷運紅線R11臨時站、R16車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄（相對人仲裁答辯九書，相證69；聲請人仲裁補充理由六書，聲證3-34）：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>會議紀錄第二點：R16 土建工程尚未驗收部分接續處理原則，應以三方會勘達成共識後始可確認是否驗收未達規定而由鐵工局之承包商繼續處理。</li> <li>會議紀錄第六點：R16 車站交通部鐵工局已完成驗收之結構。</li> </ol> <p>二、從而，既然相對人依約僅負交付上開結構之責任，即「共站共構之規劃」以及「車站土木結構體之設計施工及管線預埋」，亦允諾三方會勘後仍由鐵工局繼續處理，而為分工之協議。則聲請人於依照現況接受後，既然未請求進行三方會勘，則單方認定有驗收不合規定處並請求相對人負責，已違反此會議結論及三方約定，顯不可採：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>片面說明有缺失但未舉證有三方會勘紀錄，與會議紀錄第二點相違。</li> <li>既然已經鐵工局完成驗收則可見結構體屬於合乎鐵工局規範者。</li> </ol> <p>三、聲請人下列項目與前開規定有違，且其陳述亦與實際事實不符，詳析如下：</p> <table border="1" data-bbox="596 1682 1418 2036"> <thead> <tr> <th data-bbox="596 1682 751 1805">聲請人編號項次</th> <th data-bbox="751 1682 1418 1805">相對人主張</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="596 1805 751 1865">10</td> <td data-bbox="751 1805 1418 1865">屬於合乎鐵工局規範之結構體。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="596 1865 751 2036">11</td> <td data-bbox="751 1865 1418 2036">屬於合乎鐵工局規範之結構體。 當時鐵工局已表明要進行裝修，然卻因聲請人借用西井導致時程延誤，使得西井無承商可進行施作。</td> </tr> </tbody> </table>	聲請人編號項次	相對人主張	10	屬於合乎鐵工局規範之結構體。	11	屬於合乎鐵工局規範之結構體。 當時鐵工局已表明要進行裝修，然卻因聲請人借用西井導致時程延誤，使得西井無承商可進行施作。	
聲請人編號項次	相對人主張								
10	屬於合乎鐵工局規範之結構體。								
11	屬於合乎鐵工局規範之結構體。 當時鐵工局已表明要進行裝修，然卻因聲請人借用西井導致時程延誤，使得西井無承商可進行施作。								

		(相證81、聲證3-69)
	20	未舉證有三方會勘紀錄，與會議紀錄第二點相違。且本項原因並不歸責於鐵工局。(聲證3-99)
	21	同上。
	22	聲請人並無提相關事證，故無法回應。
	23	未舉證有三方會勘紀錄，與會議紀錄第二點相違。且屬於聲請人應進行之裝修工程，然當時高鐵局要求與高鐵設施相連部分得求整體性的一致，主動要求進行部分裝修，但並不因此改變裝修義務由聲請人負擔之事實。
	24	同上。
	26	未舉證有三方會勘紀錄，與會議紀錄第二點相違。且環控水電為接續應完成事項，與結構體無關。
	27	未舉證有三方會勘紀錄，與會議紀錄第二點相違。且消防水電為接續應完成事項，與結構體無關。
	28	聲請人並無提相關事證，故無法回應。
	30	未舉證有三方會勘紀錄，與會議紀錄第二點相違。且交付當時已因可歸責於聲請人之事由(遲延交付西井)致無法辦理通管及試水作業(相證9-1-2)。
	31	未舉證有三方會勘紀錄，與會議紀錄第二點相違。西井當時為聲請人所使用中，有維護施工工地安全之責，發生臨時土堤遭衝垮之情事，應屬聲請人負責。
	32	未舉證有三方會勘紀錄，與會議紀錄第二點相違。且為何允許統包商購買模版？數量為何需要增加？合理性為何？(聲證3-117、3-119)
	33	未舉證有三方會勘紀錄，與會議紀錄第二點相違。
陸、 聲請人主張 之費用是否 合理？	一、聲請人如認有缺失，並未及時依照95年5月2日會議紀錄所合意之程序進行回報，竟待多年後始以缺失進行請求，非但無從認定缺失造成之責任歸屬，亦無法知悉所提報之費用合理性，均為聲請人統	

	<p>包商之單方請求後由聲請人轉向相對人請求，實與系爭合約及會議約定有違。</p> <p>二、關於聲請人所主張之金額內容：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 聲請人稱其主張項目 20-36 小項總金額為聲證 3-B 號所載之 5,002,829 元。惟查，其所稱聲證 3-B 號編號 001 號「R16 車站結構體缺失修繕及建築水環配合變更設計工程、後續發生修繕項目及尚未支付修繕項目」並未詳列項目內容，相對人無從了解是否與聲請人本案仲裁所主張之項目相符。</li> <li>2. 依據聲請人與 CR6 區段標廠商簽訂之協議書內容（相證 98），針對「R16 車站結構體缺失修繕及建築水環配合變更設計工程、後續發生修繕項目及尚未支付修繕項目」乙項，聲請人審查意見為「審核同意 13 項，不同意 6 項」，且協商後修正金額為 5,002,829 元，合計共為 19 項，倘如聲請人所主張，然聲證 3-B 係指 20-36 共計僅 17 項，兩者顯有扞格不入之明顯矛盾。</li> </ol>						
<p>柒、結論</p>	<p>一、聲請人所請求之項目均屬於其依約應完成之工作項目，縱有協助之項目，亦有相關會議紀錄說明聲請人應遵守之請求程序，且達成三方協議並為聲請人所同意，故縱然有或需重新分配之工作項目，然聲請人均未及時依照會議結論與協議內容請求之，迄今竟以單方認定有相對人應負責之情形，實與合約規定與協議內容有違，故聲請人之各項主張均不可採。</p> <p>二、聲請人轉嫁其對於施工廠商之責任予相對人，與系爭合約下列規定有違，聲請人本身並非施工廠商，並未實際辦理施工作業，請求本項金額卻得謀取巨額之支付差額利益，顯有不當得利情形，亦應為仲裁庭所不許，茲並列相關費用對照明細如下：</p> <table border="1" data-bbox="624 1641 1418 1933"> <thead> <tr> <th data-bbox="624 1641 940 1760">項目</th> <th data-bbox="940 1641 1174 1760">聲請人仲裁請求金額</th> <th data-bbox="1174 1641 1418 1760">聲請人同意支付廠商金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="624 1760 940 1933">R16 車站共構結構體施作缺失改善工作及配合變更</td> <td data-bbox="940 1760 1174 1933">64,908,400 元</td> <td data-bbox="1174 1760 1418 1933">42,602,829 元</td> </tr> </tbody> </table>	項目	聲請人仲裁請求金額	聲請人同意支付廠商金額	R16 車站共構結構體施作缺失改善工作及配合變更	64,908,400 元	42,602,829 元
項目	聲請人仲裁請求金額	聲請人同意支付廠商金額					
R16 車站共構結構體施作缺失改善工作及配合變更	64,908,400 元	42,602,829 元					



- 二、系爭合約第 8.12 條規定：「紅線 R11、R16 車站共站及共構之規劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方統籌辦理。乙方須與甲方及其承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責 R11、R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要的協助。」簡言之，此項依照系爭合約相對人義務僅為提供結構體，聲請人則須進行後續裝修之設計，並接續完成所有興建工作。
- 三、於民國（下同）91 年 6 月 26 日由鐵工局召開之「代辦高雄捷運紅線 R16 車站主體結構工程」施工協調會結論中，明確由鐵工局指出，由於現有之 SEM 管線設計未盡齊全，須聲請人儘速提供細部設計後之 SEM 管線設計圖（相證 9-3-14）。
- 四、然為配合聲請人新增機電排水及 SEM/CSD 預埋管件需求，僅能重新訂定交付時程（相證 9-3-15）。且遲至 94 年 4 月 13 日亦無從確認，有「代辦高鐵附屬事業大樓地下結構工程」捷運優先段之預埋管件配合事宜會議（鐵工局高雄作業組 94 年 4 月 19 日鐵工高組字第 094M0009190 號函）為憑。
- 五、相關缺失早有鐵工局向聲請人表達保留權利追究責任之聲明，因聲請人不能配合鐵工局施工時程提供預埋管件圖說，屬於可歸責於聲請人之事由（相證 9-3-16）。
- 六、是以，相對人委託鐵工局辦理 R16 車站結構體至開工期間，多次配合聲請人新增需求辦理設計及施工之變更，若確實依照聲請人之主張，則相對人亦將主張該部分增加費用應由聲請人負擔，而有損益相抵之必要。是以，鐵工局及其承商於施工現場配合聲請人調整之工項共有 18 項，依照鐵工局提供結算費用，聲請人應支付相對人 132,965,739 元（相證 9-3-1；相證 9-3-2）。
- 玖、針對聲請人主張「R11、R16 車站趕工費用」部分該當合約第 4.2 條之主張，

答辯理由如下附表 6。

一、附表 6

爭點事項	相對人主張
<p>壹、系爭合約關於 R11 車站部分之工作範圍為何？</p>	<p>一、依照系爭合約第 3.4.3 條規定，R11 共構站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方統籌辦理，並配合乙方之興建時程於 93 年 6 月前交付乙方進行鋪軌工程。聲請人亦自承：「興建營運合約僅有 93 年 6 月交付鋪軌時程而無後續相關交付時程」。</p> <p>二、系爭合約第 6.3.1 條，相對人依本合約聲請人使用之土地，應依高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網交通建設用地提供時程（附件 A5.1）交付給聲請人，然經通知對方並經雙方同意後為之得為變更，為系爭合約所容許。</p> <p>三、系爭合約第 8.12 條：「紅線 R11、R16 車站共站及共構之規劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方統籌辦體。乙方須與甲方即期承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責 R11、R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要的協助。」</p>

貳、關於R11 車站之交付時程是否有可歸責於相對人致生趕工之情事？

一、現場經配合聲請人實際施工及進度所需，R11 車站之預定交付鋪軌時間經三方協調同意整為 94 年 7 月 9 日後 1 個月工作天內即 94 年 8 月 10 日，而 R11 車站站體，兩造係約定按建議時程分層分區交付。

二、復且，因聲請人遲未將相關 CSD/SEM 設計階段圖面整合定案，及擅自使用結構開口不當吊放設備材料，致鐵工局於施作 R11 車站各層結構時，屢需臨時配合聲請人需求進行變更及修改作業，嚴重影響施工進度。

三、詳查，R11 車站未於 93 年 6 月前交付聲請人進行鋪軌工程，係肇因於聲請人為施工便利、減省潛盾工程費用，將 R11 車站南北兩端分別作為 LUR20 及 LUR21 潛盾隧道之到達工作井，衍生地盤改良，及潛盾拆解、環片組立及跨接版等施工，以及淤泥清除、鋼筋復原等諸多界面工作及潛盾到達前後置作業，且聲請人所進行之界面工作及潛盾作業亦有遲延，迄至 94 年 7 月 8 日始撤離相關人員機具，鐵工局隨即依約定於 1 個月工作天內之 94 年 8 月 10 日，完成該等工作井結構受影響部分，交付聲請人進行鋪軌工程，故 94 年 8 月 10 日 R11 車站始交付聲請人鋪軌，實係因聲請人之因素所致，實不可歸責於相對人（相證 72；相證 74；相證 75；相證 76；相證 77；相證 78；相證 79）。

四、綜上所述，相對人並未遲延交付 R11 車站建築裝修，且該交付過程有可歸責於聲請人之事由，相對人並無導致捷運公司須趕工之情事。

<p>參、系爭合約關於 R16 車站部分之工作範圍為何？</p>	<p>有關 R16 車站結構體交付之時程，相對人依約原須於民國 93 年 1 月前完成站體結構之興建，並交付聲請人使用。</p>
<p>肆、關於 R16 車站之交付時程是否有可歸責於相對人致生趕工之情事？</p>	<p>有關係爭合約第 3.4.3 條關於 R16 交付時程之規定，因配合聲請人將 R16 西側工作井作為其潛盾施工發進井及新增機電排水及 SEM/CSD 預埋管件等需求，故 R16 車站結構體之交付時程由單一交付期限，改由合約雙方協議以分階段、分區域交付之方式，由鐵工局分區將已完成而可供施工之介面陸續交付高捷公司進場施工。非如聲請人主張應於 93 年 1 月間交付 R16 車站結構體云云，說明如下：</p> <p>一、因應捷運施工鋪軌之需求，聲請人請求利用鐵工局之西側工作井進行潛盾隧道施工，然因「高雄捷運股份有限公司目前研訂之 R16 車站溪側工作井潛盾隧道施工時程九十二年七月一日進場，九十四年五月一日離場，使用 R16 車站西側工作井達二十二個月，導致鐵工局 R16 車站西側(與工作井重疊部分)結構體無法依原定時程施工，影響所及本府與高雄捷運股份有限公司合約 3.4.3.1 條甲方承諾事項『R16 共站車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方統籌辦理，於九十三年一月完成站體結構交付乙方。』亦無法如期完成，有關施工時程及對合約影響部分，請高雄捷運股份有限公司正式行文本局確認。」(相證 81)。</p> <p>二、92 年 3 月 21 日第二次介面協調會議時，聲請人、相對人捷運局及鐵工局三方再次確認，原合約規定，於 93 年 1 月完成 R16 車站結構體交付乙節，三方同意：西</p>

側潛盾發進工作井範圍以外結構體交付時程，順延至 93 年 7 月；R16 車站西側潛盾發進工作井，聲請人則於鐵工局交付工作井供其施工後，再於 94 年 1 月 15 日交還鐵工局，繼續完成後續作業。且前揭交付時程之變更，並請聲請人正式行文捷運局以茲確認，聲請人爰以函通知同意配合（相證 82；相證 83；相證 84）。

三、前揭西側工作井範圍以外結構體之交付時程，又因聲請人之此區段標之承包商即中華工程公司為配合聲請人新增需求，其概估 R16 車站結構體須於 93 年 09 月 15 日前完成，室內結構體須於 93 年 12 月 15 日前完成。因此，三方爰請中華工程公司依影響原因及位置等結算後提出概估時程，由鐵工局審查確認後將行文捷運局及高捷公司知悉，對此，中華工程公司乃再次檢討出前揭 R16 車站結構體須延至 93 年 11 月 29 日前完成。職是，三方爰再協商並決議，因配合聲請人新增機電排水及 SEM/CSD 預埋管件需求，決定 93 年 07 月 31 日鐵工局將已完成結構體先行交付（轉乘區中屬高鐵及台鐵結構體除外），其餘受新增配合需求之影響結構體，俟鐵工局完成後再陸續交付（相證 85；相證 86）。

四、針對前開決議，聲請人亦函文說明，有關 R16 車站已完工之穿堂層部分於 93 年 7 月 31 日交由其統包商進場施工，以及預定 93 年 11 月 29 日交付除西側潛盾工作井、X、Y 通風井外車站主體部份等決議事項，原則上同意遵辦，並經相對人確認在案（相證 87；相證 88）。

五、從而，可查相對人之交付時程並未延宕，分區分段交付

	<p>時程如下：</p> <p>a. 穿堂層 D7~U9 及轉乘區 D5~U12：93 年 7 月 30 日 (聲請人主張 93 年 8 月 31 日)。</p> <p>b. 穿堂層其餘區域：93 年 11 月 29 日 (聲請人主張 94 年 3 月 1 日)。</p> <p>c. 高鐵南擴挖區 B2 層：95 年 8 月 1 日 (聲請人主張 95 年 9 月 29 日)。</p> <p>d. 西工作井：95 年 4 月 11 日 (聲請人主張 95 年 12 月 20 日)。</p> <p>e. Y 通風井：95 年 10 月 31 日 (聲請人主張 95 年 12 月 20 日)。</p>
<p>肆、關於 R16 車站 聲請人主張事由 是否有適用 系爭合約第 19.4.3 條及 第 18.3.3.4 條？</p>	<p>一、關於系爭合約第 19.4.3 條未曾於聲請人提起本件仲裁前之協調委員會進行實質討論，有附件 27 可稽。</p> <p>二、聲請人於仲裁補充理由(四)書中補充「擬制性設計變更」云云，除無從知悉所憑藉之請求權基礎是「國際工程實務」、「民法公平正義原則」或「誠實信用原則」等等(頁 16，行 13-16)上開議題更均未曾在「第三屆第一次協調委員會」進行實質討論。</p> <p>三、故本件請求依舊與系爭合約第 20.2.1 條前置程序之要件不符。與系爭合約第 4.2 條有關，亦未見詳細論證，對照仲裁聲請書之主張，更顯為臨訟之詞。</p> <p>四、又，按系爭合約第 19.4 違約之第 19.4.3 條：「甲方未依本合約第 3.4.3 之 2 條規定辦理或發生本合約第 9.5 條之情事致嚴重影響本合約之履行，且乙方受有相當損害時，甲方同意準用第 18.3.3 及第 18.3.4 條之規定協商補救方案，該方案之內容及程度應以足以彌補乙方之直</p>

	<p>接損害為原則。且於本合約終止時甲方應即將履約保證金返還乙方。」乃關於相對人違約之規定。惟此規定既然未將相對人未依系爭合約第 3.4.3 之 1 條規定辦理時訂定為違約事由，則相對人未於 93 年 1 月前完成 R16 車站結構體並交付給聲請人一事，亦非合約所訂之違約事項，自不適用本條。</p> <p>五、未查，R16 結構主體之相關工程涉及多方權責單位與工程需求，介面繁多，施工現場之問題常互有影響，各權責單位應互相配合與協議 R16 車站施工與交付時程。而相對人捷運工程局也確實陸續因應施工協調、時程配合之需要，召開或參與協商協調會議，可謂均依據系爭合約履行其統籌辦理 R16 車站結構體規劃、土木工程之施工與管線預埋之責。簡言之，確係因應各方與各項工程需求、介面互相配合，以及條件改變後變更設計之程度等諸多因素影響，為期相互工程順利，進行多方協調、折衝，修正原交付時間，另協議訂出合理之交付期限。是故，R16 車站結構體交付之時程調整與延後，係捷運局與高捷公司雙方為使本計畫之興建營運順利成功，秉持互相合作、誠信、公平及合理原則下履行本合約之結果，捷運局雖未於合約第 3.4.3 條規定「於 93 年 1 月前完成站體結構交付乙方」，尚難謂可歸責於合約之任一方，自無違反本合約誠信履約之具體規定，更無有適用聲請人主張之擬制性設計變更等抽象原則之必要。</p>
<p>伍、聲請人主張費用是否合理？</p>	<p>一、關於聲請人主張相對人遲延交付結構體，係因配合聲請人潛盾隧道與預埋管線施工需求，為可歸責於聲請人之</p>

事由，故 R11 及 R16 車站縱有趕工事實（假設語），仍為聲請人須自行承擔之風險。

二、聲請人雖同時請求 R11 及 R16 車站之趕工費用，惟兩項請求金額之計算方式並不相同，針對 R11 部分聲請人係以趕工獎金為依據，針對 R16 部分係以出工人時為依據。可見：

1. 兩者標準不同，均僅憑統包商之請求為本，可否依此轉嫁且理由為何，完全不見聲請人之理由主張。
2. 且聲請人並未提出任何實際出工資料證據，單憑其與統包商簽訂之契約顯不足證其有趕工之實。

三、論其實際，R11 及 R16 車站係經雙方協議採分區域分階段交付，故本應依照實際交付時程規劃後續工作時程，簡言之，並無所謂之趕工及趕工之必要。

四、依據聲請人與 CR5 區段標廠商簽訂之協議書，聲請人亦不同意廠商 R11 車站土建工程趕工費用合計 21,659,673 元之請求，顯見聲請人本身亦不認同有趕工之情形（相證 99）。

五、聲請人更於另案仲裁（99 年仲雄聲義字第 009 號）就同一事由請求展延工期，顯與「趕工」之概念扞格不入，豈有趕工與遲延並存之情況，更可凸顯聲請人片面應允其施工廠商及未確實釐清廠商責任之草率態度。（相證 100）。

六、退萬步言，聲請人向相對人主張 7 千 2 百 80 萬 4 千 163 元，但僅支付其施工廠商 1 千 4 百 20 萬元，亦不合理。

七、是以，聲請人之施工廠商何以得向聲請人請求「趕工」



	<p>費用，聲請人本為監造單位，若有不認同即應予以深究，惟卻反而轉向相對人請求，顯有推諉卸責之嫌。</p>											
<p>陸、結論</p>	<p>一、關於聲請人主張 R11 車站趕工費用，確係受聲請人施工介面之影響，聲請人泛稱伊不可歸責，而請求相對人給予趕工費用云云，實無理由。</p> <p>二、關於聲請人主張 R16 車站趕工費用，經三方屢次協商協調後，決議變更交付日期，此屬工程介面之配合所致，則原訂合約完工日期已不復存在，聲請人僅需配合新訂完工日期完工即可，故既無遲延原訂合約之事實，亦無趕工之必要性，其對期程之控制屬於自我風險管控之權責，與相對人無涉，額外費用自無須由相對人負擔。</p> <p>三、聲請人轉嫁其對於施工廠商之責任予相對人，與系爭合約下列規定有違，聲請人本身並非施工廠商，並未實際辦理施工作業，請求本項金額卻得謀取巨額之支付差額利益，顯有不當得利情形，亦應為仲裁庭所不許，茲並列相關費用對照明細如下：</p> <table border="1" data-bbox="592 1335 1326 1747"> <thead> <tr> <th data-bbox="592 1335 791 1451">項目</th> <th data-bbox="791 1335 1051 1451">聲請人仲裁請求金額</th> <th data-bbox="1051 1335 1326 1451">聲請人同意支付廠商金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="592 1451 791 1570">R11 趕工費用</td> <td data-bbox="791 1451 1051 1570" rowspan="2">159, 141, 374 元</td> <td data-bbox="1051 1451 1326 1570">34, 500, 000 元</td> </tr> <tr> <td data-bbox="592 1570 791 1688">R16 趕工費用</td> <td data-bbox="1051 1570 1326 1688">14, 200, 000 元</td> </tr> <tr> <td data-bbox="592 1688 791 1747">合計</td> <td data-bbox="791 1688 1051 1747">159, 141, 374 元</td> <td data-bbox="1051 1688 1326 1747">48, 700, 000 元</td> </tr> </tbody> </table>	項目	聲請人仲裁請求金額	聲請人同意支付廠商金額	R11 趕工費用	159, 141, 374 元	34, 500, 000 元	R16 趕工費用	14, 200, 000 元	合計	159, 141, 374 元	48, 700, 000 元
項目	聲請人仲裁請求金額	聲請人同意支付廠商金額										
R11 趕工費用	159, 141, 374 元	34, 500, 000 元										
R16 趕工費用		14, 200, 000 元										
合計	159, 141, 374 元	48, 700, 000 元										

二、聲請人主張相對人委請鐵工局代辦 R16 車站結構體工程工作範圍 2.6.2 中所列「紅線中 R16 車站南北端隧道工作井之結構工程及其相施工配合事宜」，即指聲請人使用 R16 車站結構為其潛盾工作井為合約所約定事項等語，與實

情不符。

三、相對人與聲請人間權利義務仍應以系爭合約為依據，相對人並無交付R16車站結構體為其潛盾工作井之義務。聲請人如開挖隧道工作井時必緊臨R16車站，並與車站結構共用一牆面，而其相關設施（如出土、電力設施…）亦將佔用R16車站工區及出入道路等。故有工作範圍於2.6.2請鐵工局配合辦理R16車站隧道工作井之結構工程及其相關施工，並無鐵工局須將所施作R16車站結構之一部為潛盾工作井之意。

四、相對人為利聲請人施工作业協調鐵工局提供西側工作井為潛盾使用，此鐵工局亦多次表示西側工作井非其工作範圍（相證9-3-17）。

五、簡言之，聲請人提出使用西側工作井之期間長達22個月，如此長時間佔用必然導致工期大幅延長，屬於可歸責聲請人原因致相對人遲延交付。為協助聲請人進行建築裝修及水環等工作，三方協調以分區（層）交付方式辦理，以R16車站為例，全站約百分之五十於93年中及94年初即已交付，後續陸續交付時程亦足供聲請人於預訂時程內完成相關作業。甚者，聲請人提出R16車站缺失改善費用中之項目14「月台旁電纜槽溝整修」及項目5「穿堂層結構面不平整之打毛、粉刷」，均可充分說明聲請人施工廠商就已交付區於交付後一年甚至二年期間依舊繼續施工，故其所稱趕工事由存在，即屬可疑。是以，聲請人應提出其承商施工報表及其監造報表以證其承商確有依分區（層）協議進場施作，方有趕工必要之基礎。

拾、針對聲請人主張「012車站用地國軍英雄館建物拆除清理」部分該當合約第4.2條之主張，答辯理由如附表7。

一、附表7

爭點事項	相對人主張
壹、聲請人主張是否已完備系爭合約之程	一、按系爭合約第4.2條「工作範圍變更」規定：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍

<p>序上要求？</p>	<p>時，乙方應配合為之。但雙方應就變更後之權利義務進行協議，如協議不成，則依本合約第二十條提送協調委員會處理。」所謂的提送協調委員會處理，除提案內容應經過實質討論外，雙方就解決方案本無須先達成共識，蓋協調委員會之決議依照系爭合約第20.2.3條之規定，為雙方應共同遵守，屬於第三人裁決之機制，此有過去本案聲請人撤回之兩案「光復戲院拆除案」及「電信大樓拆除案」協調程序可稽，雙方於協調過程中依舊沒有共識，但爭議確實透過協調委員會之決議而落幕（詳相對人100年12月16日仲裁答辯暨請求中間判斷（二）書，相證31，第四屆第一次協調委員會會議紀錄）。</p> <p>二、承上所述，依上開規定可知，系爭合約第4.2條所定工作範圍變更，至少須符合下列「實體」與「程序」要件：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有政策變更或重大原因發生；</li> <li>2. 須相對人指示；</li> <li>3. 原定工作範圍發生變更：本項必須探討原定工作範圍為何？實際工作之範圍又為何？如此是否構成工作範圍之變更？判斷工作範圍是否變更之標準為何？</li> <li>4. 上揭(1)、(2)及(3)之間具有因果關係等要件；</li> <li>5. 雙方就工作範圍變更後之權利義務進行協議；</li> <li>6. 協議不成時應送協調委員會處理等。</li> </ol> <p>三、是以，關於聲請人所主張均僅在說明有拆除之事實，卻未就主張之事由，究竟是否及如何該當前開規定之「政策變更」或「重大原因」要件，及要件該當後原有之權利義務發生何等變更，均語焉不詳，更無從知悉該費用新台幣（下同）1,544,371元如何計算，故主張之內容，並無理由。</p>
<p>貳、關於 012 車站用地系爭合約之相對人義務為何？</p>	<p>一、經相對人捷運局與聲請人同意訂定之「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網用地交付作業程序」（相證89），雙方於辦理用地之實地交付時，應進行「現場</p>

	<p>會勘及樁位點交」及「會勘簽認」(該程序第 5.2.1 條);如現場會勘發現用地交付有不符合系爭合約第 6.3.3 之 1 條規定者,雙方應於約定日期辦理會勘簽認,並由雙方授權代理人即於「實地交付疑義表」簽認後,當場或另訂期日協商解決(第 5.2.2.2 條)。若無前開情況者,雙方授權代理人應即於無疑義之土地於「實地交付記錄表」簽認,以完成實際交付作業(第 5.2.2.3 條)。</p> <p>二、相對人及聲請人於 91 年 10 月 30 日辦理 012 車站用地之實地交付(相證 90),當時聲請人雖提出地上物尚未清理之疑義,但經雙方協商後,聲請人即同意以現況辦理實地交付(相證 91),並由雙方簽訂實地交付紀錄表在案(相證 92),聲請人亦從未表示 012 車站另有拆除費用,需由相對人負擔,可知聲請人對於自費用處理方式,並無反對意見。是以,聲請人於數年後,卻又稱該部分費用應由相對人負擔云云,除已悖於一般工程慣例,並已違反合約規定,應予駁回。</p> <p>四、此即當事人投資計畫書中所澄清說明之內容:「將來 R11 車站之設置方式確定後,政府投資範圍工程經費部分,申請人依前述函示辦理,故無疑義。至於民間投資範圍工程經費部分,本申請人可同意自行吸收,不另外向主管機關請求。」(相證 80)。</p>
<p>參、關於 012 車站用地清除廢棄物費用依照系爭合約是否應由相對人負擔?</p>	<p>一、按廢棄物清理法第 2 條規定之廢棄物,分為一般廢棄物及事業廢棄物兩種,事業廢棄物再區分為一般事業廢棄物及有害事業廢棄物(相證 93)。而不同種類之廢棄物之清除與處理,依法均需由合格之清除或處理業者進行清理。</p> <p>二、查,系爭合約第 6.3.3 條之規定,相對人之義務應負責騰空或拆除地上之物品,使該等土地達到足以供乙方進場使用之狀況,其餘遺留之地上物,聲請人得視為廢棄物自費清理之,但事業廢棄物及有害廢棄物清理費用由相對人負擔。所謂「遺留之地上</p>

	<p>物」係指相對人已盡其義務後經同意後餘留者，至於後續之處理即由聲請人自行決定，倘有清除或處理之必要，費用自當由聲請人負擔。簡言之，但書所指「事業廢棄物」及「有害廢棄物」自是指「遺留之地上物以外之事業廢棄物」，並非只要是廢棄物清理法中的事業廢棄物均屬於但書文義所包括有關R16車站結構體交付之時程，相對人依約原須於民國93年1月前完成站體結構之興建，並交付聲請人使用。</p> <p>三、從而，聲請人僅憑隻字片語而無任何論證即主張該拆除後有系爭合約第6.3.3條但書之適用，並要求清理事業廢棄物之費用，並無理由。</p>
<p>伍、聲請人主張之費用是合理？</p>	<p>一、經雙方協商後，聲請人既然同意以現況辦理實地交付，且從未表示012車站另有拆除費用需由相對人負擔，可知聲請人對於自費用處理方式並無反對意見。是以，豈可於數年後又稱該部分費用應由相對人負擔，費用之合理性無從接受檢驗。</p> <p>二、系爭合約4.1條有關「乙方工作範圍」之規定，於4.1.1基本原則項下第2款：本計畫路網建設之工作項目，除系爭合約第3.4條「甲方承諾事項」外，餘均納入「乙方工作範圍」。而系爭合約第3.4條內，並無甲方承諾要拆除地上物品（含建築物）事項。又系爭合約第4.1.2條規定乙方工作範圍，含「興建範圍」及「營運範圍」，第1項規定「興建範圍」應包括但不限於下列工作：綜此，用地上之地上物拆除，依系爭合約第4.1規定，係乙方工作範圍。且依系爭合約6.3.3規定，相對人之義務，在發放補償費後取得用地及地上物之所有權，並獎勵要求原所有權人騰空配合搬遷，即要求原所有權人搬離其物品，為所謂的騰空。</p> <p>三、關於聲請人拆除建物或廢棄物之主張，相對人除認為無理由外，更請仲裁庭審酌，就聲請人拆除後之可變賣而獲利之部分應為損益相抵。又依損益相抵之要求，參照第4屆協調員會第1、2次會議有關「</p>

02 車站光復戲院拆除」案之決議，即「拆除回收材料所衍生之利益，請兩造依市場行情釐清，如協商不成再予鑑價。本案單價部分應考量捷運公司與統包商包裹協商之比例原則」，故聲請人請求金額應將統包商利潤及管理費刪除，而統包商進行地上物拆除所衍生之回收廢料或下腳料之收益，亦應合理評估並予以扣除。故依上述原則計算應扣除之鋼筋廢料金額為 454,906 元，及統包商管理費、營業稅 209,596 元。避免雙重獲利之情形。

四、且查，由先前雙方曾經申請鑑價之結果，聲請人提出之價格往往與第三公正單位鑑價後之結果有相當大之差距，顯見聲請人提出相關請求金額時確有可議之處（附件 13-1）。

五、聲請人向相對人請求 1 百 54 萬 4 千 371 元，然聲請人僅同意支付施工廠商 1 百 9 千 222 元，亦不合理。

陸、結論

- 一、關於聲請人主張R11 車站趕工費用，確係受聲請人施工介面之影響，聲請人泛稱伊不可歸責，而請求相對人給予趕工費用云云，實無理由。
- 二、關於聲請人主張R16 車站趕工費用，經三方屢次協商協調後，決議變更交付日期，此屬工程介面之配合所致，則原訂合約完工日期已不復存在，聲請人僅需配合新訂完工日期完工即可，故既無遲延原訂合約之事實，亦無趕工之必要性，其對期程之控制屬於自我風險管控之權責，與相對人無涉，額外費用自無須由相對人負擔。
- 三、聲請人轉嫁其對於施工廠商之責任予相對人，與系爭合約下列規定有違，聲請人本身並非施工廠商，並未實際辦理施工作業，請求本項金額卻得謀取巨額之支付差額利益，顯有不當得利情形，亦應為仲裁庭所不許，茲並列相關費用對照明細如下：

項目	聲請人仲裁請求金額	聲請人實際支付廠商金額
012 車站用地 國軍英雄館 建築物拆除 費用	1,544,371 元	1,009,222 元

- 二、系爭合約第6.3.3條之規定，相對人之義務應負責騰空或拆除地上之物品，使該等土地達到足以供乙方進場使用之狀況，其餘遺留之地上物，聲請人得視為廢棄物自費清理之，但事業廢棄物及有害廢棄物清理費用由相對人負擔。
- 三、另針對聲請人主張此部分之金額，除認為聲請人所提之計算，亦請 鈞庭參照過往兩造於協調委員會針對「光復戲院」等決定費用之方式，應扣除聲請人及其施工廠商之管理費（附件 13-1）。

- 四、關於金額的計算方式，可參考「建築工程估價投標」著作附錄 1「鋼筋（預力）混凝土計算常用表」，市場旅館建築物每平方鋼筋用量約為每平方 80 公斤至 110 公斤。
- 五、且查，以 012 國軍英雄館為例，該地平面積為 232 平方公尺，總共三層樓，故總樓地板面積為 696 平方公尺。
- 六、從而，國軍英雄館地上建物鋼筋數量應為每平方公尺 95 公斤（取中間數），共為 696 平方公尺，總共有 66.12 噸。
- 七、又依公共工程委員會營建材料價格資料庫查詢結果，目前最新資料即 101 年 3 月 15 日顯示南部鋼筋每噸價格在 19,356 元至 19,655 元之間，倘取中間值即 19,506 元；而目前廢鐵回收價格每公噸為 11,800 元。換言之，鋼筋與廢鐵間之差價比值即  $11,800/19,506$  為 0.605。
- 八、是以，以 92 年 2 月鋼筋價格透過前開鋼筋與廢鐵之差價比值，可作為廢鐵回收價之依據，即 11,372 元乘以 0.605，可推算當時每公噸鋼筋回收價約為每公噸 6,880 元。而當時總共有 66.12 公噸的鋼筋廢料，故聲請人可得回收價約為 454,906 元之利益。
- 拾壹、針對聲請人主張「大寮機廠廢棄物清除（交地代辦）」部分該當合約第 4.2 條之主張，答辯理由如附表 8。

爭點事項	相對人主張
壹、聲請人主張是否已完備系爭合約之程序上要求？	一、按系爭合約第 4.2 條「工作範圍變更」規定：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之。但雙方應就變更後之權利義務進行協議，如協議不成，則依本合約第二十條提送協調委員會處理。」所謂的提送協調委員會處理，除提案內容應經過實質討論外，雙方就解決方案



	<p>本無須先達成共識，蓋協調委員會之決議依照系爭合約第 20.2.3 條之規定，為雙方應共同遵守，屬於第三人裁決之機制，此有過去本案聲請人撤回之兩案「光復戲院拆除案」及「電信大樓拆除案」協調程序可稽，雙方於協調過程中依舊沒有共識，但爭議確實透過協調委員會之決議而落幕（詳相對人 100 年 12 月 16 日仲裁答辯暨請求中間判斷（二）書，相證 31，第四屆第一次協調委員會會議紀錄）。</p> <p>二、承上所述，依上開規定可知，系爭合約第 4.2 條所定工作範圍變更，至少須符合下列「實體」與「程序」要件：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有政策變更或重大原因發生；</li> <li>2. 須相對人指示；</li> <li>3. 原定工作範圍發生變更：本項必須探討原定工作範圍為何？實際工作之範圍又為何？如此是否構成工作範圍之變更？判斷工作範圍是否變更之標準為何？</li> <li>4. 上揭(1)、(2)及(3)之間具有因果關係等要件；</li> <li>5. 雙方就工作範圍變更後之權利義務進行協議；</li> <li>6. 協議不成時應送協調委員會處理等。</li> </ol> <p>三、是以，關於聲請人所主張均僅在說明有拆除之事實，卻未就主張之事由，究竟是否及如何該當前開規定之「政策變更」或「重大原因」要件，及要件該當後原有之權利義務發生何等變更，均語焉不詳，更無從知悉該費用新台幣（下同）10,982,600 元如何計算，故主張之內容，並無理由。</p>
<p>貳、關於大寮機廠清除地上物費用負擔是否為該當系爭合</p>	<p>一、系爭合約第 4.1.1 條第 2 款：本計畫路網建設之工作項目，除系爭合約第 3.4 條「甲方承諾事項」外，餘均納入「乙方工作</p>

<p>約第 4.2 條之規定？</p>	<p>範圍」。而系爭合約第 3.4 條內，並無甲方承諾要拆除地上物品（含建築物）事項。</p> <p>二、系爭合約第 4.1.2 條規定乙方工作範圍，含「興建範圍」及「營運範圍」，第 1 項規定「興建範圍」應包括但不限於下列工作。</p> <p>三、系爭合約第 6.3.3 之 1 規定：「甲方交付用地（不含既成道路及穿越段）予乙方時，應負責遷離地上之人員，並騰空或拆除地上之物品（含建築物），使該等土地達到足以供乙方進場使用之狀況；其餘遺留之地上物，乙方得視為廢棄物自費清理之。」</p> <p>三、綜此，用地上之地上物拆除，依系爭合約第 4.1 規定，係乙方工作範圍。且依系爭合約 6.3.3 規定，相對人之義務，在發放補償費後取得用地及地上物之所有權，並獎勵要求原所有權人騰空配合搬遷，即要求原所有權人搬離其物品，為所謂的騰空。</p> <p>四、從而，聲請人僅憑隻字片語而無任何論證即主張該拆除後有系爭合約第 6.3.3 條但書之適用，並要求清理事業廢棄物之費用，並無理由。</p>
<p>參、關於大寮機廠清除地上物費用是否為相對人負擔？</p>	<p>一、聲請人主張相對人捷運局曾承諾負擔清除地上物費用云云，容有故為誤導之嫌：</p> <p>(一)91 年 5 月 31 日相對人及聲請人於進行用地現場會勘時，聲請人雖提出農作改良物及建築改良物尚未遷移或拆除之疑義，經雙方結論後，同意由相對人捷運局負責處理疑義事項後再行實地交付，其餘土地部分先行交付聲請人，有實地交易疑義表可稽（相證 95）。</p>

- (二)91年1月24日研商「高雄捷運大寮機廠用地地上物處理」會議記錄，其中「七、會議結論」第1點及第3點內容，即清楚記載相對人捷運局係為防範用地上所植樹木遭不肖業者盜取移植，乃要求主辦單位（即捷運局業務科）通知相關機關、學校及軍事單位，前來認養，並由捷運局負擔需求單位之清運費；聲請人並於91年3月12日發函要求相對人捷運局於清除地上物時，保留約數百株之黑板樹、福木及木棉樹予聲請人，以供綠化之用（相證94）。
- (三)91年12月25日「高雄捷運橘線大寮機廠用地交付疑義處理」會議紀錄第2點，相對人已完成徵收補償法定程序，自由路以南地上物請聲請人視同廢棄物予以清除，自由路以北地上物若至92年1月底未移植完竣，請KRTC逕行清除，故原實地交付疑義表二項疑義本局已處理完竣，並請KRTC簽認實地交付紀錄表。
- (四)92年2月26日辦理實地交付會勘，實地交付紀錄表已註明有關建築改良物已於91年10月拆除，農作改良物則依91年12月25日會議結論，由聲請人逕行清除。

二、是以，上開用地上改良物由捷運局協調各認養機關自行移植完畢，雙方續行辦理實地交付（相證96），即對現況實地交付無疑義，自應由聲請人自費清理之，此乃興建營運合約所明訂之內容，亦為後續會議所肯任。相對人並已依合約第6.3.3條規定，遷離地上之人員並騰空使該等土地達到足以進場使用之狀況，故其餘遺留之地上物，聲請人得視為廢棄物自費清理，並

	<p>不構成系爭合約第 4.2 條工作範圍之變更要件，聲請人主張相對人未依約清除地上物，並應負擔清除費用云云，並非事實，其主張亦無理由，應予駁回。</p>
<p>肆、聲請人主張之費用是合理？</p>	<p>一、嗣相關樹木皆由認養單位自行前往移植，非如聲請人主張相對人已承諾負擔清除地上物費用，至為顯明，聲請人要求保留部分，乃以遺留在現地。故嗣後若有移除，費用當由聲請人負擔。</p> <p>二、關於聲請人拆除建物或廢棄物之主張，相對人除認為無理由外，更請仲裁庭審酌，就聲請人拆除後之可變賣而獲利之部分，可參考第 4 屆協調委員會第 1 次會議有關「02 車站光復戲院拆除」案之決議，即「拆除回收材料所衍生之利益，請兩造依市場行情釐清，如協商不成再予鑑價。本案單價部分應考量捷運公司與統包商包裹協商之比例原則」（相證 101），聲請人應剔除管理費及營業稅，否則將有雙重獲利情形。</p> <p>三、且查，由先前雙方曾經申請鑑價之結果，聲請人提出之價格往往與第三公正單位鑑價後之結果有相當大之差距，顯見聲請人提出相關請求金額時確有可議之處（附件 13-1）。</p>

伍、結論

- 一、查系爭合約第 6.3.3 條地上物之處理第一項：「甲方交付用地（不含既成道路及穿越段）予乙方時，應負責遷離地上之人員，並騰空或拆除地上之物品（含建築物），使該等土地達到足以供乙方進場使用之狀況；其餘遺留之地上物，乙方得視為廢棄物自費清理之。但事業廢棄物及有害廢棄物清理費用由甲方負擔。交地時遺留之地上物如有第三人主張權利，應由甲方負責排除」。
- 二、本案已依系爭合約第 6.3.3 條第 1 項完成用地交付，足供聲請人進場使用，遺留之地上物，依系爭合約不應再向相對人要求費用，聲請人已視為廢棄物並自費清理之。
- 三、聲請人轉嫁其對於施工廠商之責任予相對人，與系爭合約下列規定有違，聲請人本身並非施工廠商，並未實際辦理施工作業，請求本項金額卻得謀取巨額之支付差額利益，顯有不當得利情形，亦應為仲裁庭所不許，茲並列相關費用對照明細如下：

項目	聲請人仲裁請求金額	聲請人實際支付廠商金額
大寮機廠廢棄物清除（交地代辦）	10,982,600 元	3,400,663 元

拾貳、聲請人主張因勘驗計價方式嚴格規定，導致付款進度大幅落後，施工廠商財務困難等語，與實情大相逕庭，不足採憑。補充理由如下：

- 一、系爭合約之主要工程，由聲請人自行或委託其主要承包商或符合申請須知第 6.2.2 之 1 條資格規定之承包商予以執行。故相對人再三強調承包廠商大

多為聲請人股東，即此之謂。就政府投資範圍工程項目之「政府投資額度」付款，分為勘驗付款及履勘付款。前者勘驗付款又分為「施工階段之提出申請」及「系統整合測試階段之提出申請」。此皆以「工程項目」為主，「依工程經費表及典型成本中心計價里程碑（附件 B2）」備妥相關資料辦理。雙方議定以里程碑方式勘驗計價，係因考量本案採民間參與方式辦理，理應賦予民間機構較大責任（工程管理、財務調度），同時為節省政府辦理工務人力，故採里程碑方式，完成一特定階段之工程後才計價付款，保障政府參與投資之權益（聲請人 101 年 3 月 25 日仲裁辯論意旨（三）書聲證 0-4 號，第 11 頁）。足見此為雙方所接受之付款方式，聲請人及其承包商於締約之際業已了然於胸，風險自己安排妥當。聲請人以此主張有可歸責相對人之事由，洵不足採。

二、實則，以里程碑方式計價，造成進度與付款金額差異之原因，除根源於付款金額在完成里程碑施工且經勘驗合格時才執行，至於在完成里程碑工作前雖每月均持續進行施工且累計進度，但並未付款，及雖劃分為數個里程碑，但不同里程碑間並不一定有先後之施工順序，可同時進行施工累計進度。甚者，對完成里程碑之工作範圍爭議、工程改善延誤及勘驗文件準備延誤等事由，均會影響付款時程。（聲請人 101 年 3 月 25 日仲裁辯論意旨（三）書，附件 0-4 號，第 11 頁）論其實際，工程改善延誤及勘驗文件準備延誤等事由，均屬於可歸責於聲請人之因素方致付款時程延誤。茲聲請人刻意略過其為民間機構，為特許公司，負有主導整體興建及營運時程之義務與責任，且政府投資範圍之付款方式於締約前已經雙方討論取得共識後納入系爭合約第九章，自無不公或不合理之處。聲請人於茲爭執付款方式不合理，並請求衡平，實不足採。

拾參、聲請人為特許公司。第二階段甄審時，因其籌備處所提出之投資計畫書

及報價書優於其他競爭者，始獲選為最優申請人。則聲請人在此範圍內，應自負盈虧，乃屬當然：

- 一、聲請人為特許公司，獨占營運高雄捷運市場地位之利益，則整體興建風險自應由聲請人所承擔，且系爭合約已約定特許公司於興建營運過程中應購買並維持必要之足額保險（參系爭合約第十七章）以分散風險。特許公司透過風險承擔與市場競爭，當會盡力將獨占利益極大化，此始為政府引進民間資金及企業活力之初衷。而特許公司存在之正當性，亦在於此。
- 二、且查聲請人之財務計畫已表示於營運通車初期之財務狀況最為吃緊，故有股東增資之規劃。聲請人就興建期間之政府投資額度餘額（標餘款）自可用以因應此一時期。復有平準基金可資運用。故初期營運財務不足之情形既為聲請人所預知，並已規劃因應方案，豈可罔顧此一事實，片面以本已預知之虧損，要求政府再予增加補貼？甚至要求衡平？本案如逕自肯認其主張，將失民間參與之意義，違反甄審之公平性，且無異於使相對人為法律上所不許之給付。

拾肆、倘 鈞庭認為相對人所主張之程序抗辯不可採，則懇請 鈞庭諒查高雄捷運計畫整體建設經費，由聲請人負擔自償部分 304.9 億元，由政府負擔非自償部分 1508.89 億元，然聲請人自有資金僅 100 餘億元，政府投資高達 8 成，且系爭合約政府投資範圍之一部之補貼款項為 1047.7 億元，聲請人至今僅撥付共計 954 億元，尚有餘款約 100 億。換言之，就聲請人之立場，其參與高雄捷運計畫之自有資金幾近回收，卻因與其施工廠商（按：多為聲請人之股東）進行包裹協議後，於尚未釐清責任之際即轉向相對人請求撥付非法所容許之款項，更已違系爭合約第 3.5.7 條之規定，詳析如下：

- 一、聲請人所提送核定後之財務計畫中自承，聲請人債務餘額在 96 年捷運系統完工通車時達到最高，自營運通車開始還款後，債餘額即開始逐年減少，在票箱、附屬事業經營及開發淨效益下，將可挹注高額收益，至特許期間

後期，評估累計現金流量至民國 125 年將可超過新台幣 1,500 億元，計畫內部報酬率為 10.41%（相對人 100 年 12 月 16 日仲裁答辯暨請求中間判斷書（二），相證 37，頁 2-1、2-109）。

二、本路網計畫之自償率不足事實，為招標文件內容所明載，故相對人為提高計畫可行性，於招標公告中早已表明將由政府投資建設之一部，並由需政府投資最低者取得建設本計畫路網之資格（仲裁答辯暨請求中間判斷（三）書，附件 47-2）。

三、系爭合約第 14.2 條規定，為挹注本合約執行時對於發生不可抗力、除外情事、營運虧損等經雙方同意之事由所導致之資金需求，特設置高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設平準基金（以下稱「平準基金」），於系爭合約履行過程中發生不可抗力、除外情事所致之損失，在聲請人已將開發及經營附屬事業之盈餘挹注後，仍呈現經會計師簽證之年度虧損時，可動用平準基金加以挹注。是以，縱然補貼款項約 62 億元為先行歸入平準基金之項目，仍不改該款項屬聲請人所有，終將給付給聲請人之性質（按：平準基金目前已支付予聲請人 24 餘億元）。興建期所剩餘之款項本得用以支應營運初期之虧損，此亦為民間參與公共建設之常態，早為聲請人所知悉並願意配合辦理之事項。聲請人如今卻片面宣稱虧損嚴重請求相對人增編政府投資建設部分之費用，除無系爭合約相關文件可憑，更令相對人無法理解何以聲請人實際執行民間參與興建營運計畫與當初投標時財務計畫規劃內容相去甚遠。

四、聲請人於另案仲裁提出支出 954 億元，益證政府投資 1047.7 億元確有結餘，與其興建工程並無對價關係。申言之，系爭捷運建設計畫為民間參與公共建設契約，政府投資之 1047.7 億元目的使系爭捷運建設計畫之興建及營運等 36 年特許期間之財務計畫可行，並非作為廠商興建工程之對價。且功能設計圖說僅為聲請人本於系爭合約之基本最低要求，聲請人的工作範



圍並非僅限於功能設計圖說，倘功能設計圖說為 60 分之要求，則不論聲請人嗣後自主考量發展成 60 分或 80 分，聲請人均得以獲得補貼款項即 1047.7 億元，而且縱有節餘亦無須繳回。然聲請人建設 60 分或 80 分捷運之效益不同，而為聲請人所得享有。倘聲請人因建設 80 分的結果獲取增加之營運利益，卻認為從 60 分到 80 分增加的興建成本為相對人額外增加投資金額，除與系爭合約性質規定不符外，更與法不符。

五、綜上，系爭合約政府投資範圍之一部之補貼款項為 1047.7 億元，聲請人至今僅撥付共計 954 億元，為聲請人所不爭執。本於民間辦理公共交通建設之風險分配，所餘差額係聲請人作為後續營運所需，相對人並無請求聲請人繳回，故聲請人再行請求補貼額度以外之 2 億 6,492 萬 1,955 元，顯無理由。

拾伍、退萬步言，上述係僅就本案所涉事實及法律爭議為民間參與 BOT 計畫進行答辯；若 仲裁庭採認聲請人之主張（承攬契約）者，相對人依法行使承攬報酬短期消滅時效之抗辯權，並無拋棄之意。

拾陸、衡平原則之目的在於求取個案正義，仲裁庭應考量個案之本質及特性，方能確保個案仲裁結果之公平性：

- 一、仲裁庭於衡平時應考量個案衡平；於公共建設之爭議，更應考量公共政策。經查本件爭議，依約應經協調之前置程序，且應屬「實質協調」方合衡平原則；有如前壹、三所述，於茲不贅。
- 二、其次，本計畫路網建設為大眾運輸工具，總建設經費達 1800 億元之鉅。然聲請人自有資金僅 100 億元，另 200 億元為銀行融資貸款，此尚須由相對人參與與銀行簽訂三方合約（相證 104）。此外，政府投資額度 1047.7 億元，另有政府辦理事項之經費。而聲請人獨享興建利益、營運利益。茲若再肯認聲請人本件請求金額為可採，則聲請人之興建幾無風險，形同穩賺不

賠，遑論違法違約，亦失公平，更不合理。實不符個案正義。

三、且按，曾有同屬民間參與案件，行政法院判決（相證 105）認為基於民間參與公共建設工程的性質，本有高度公益性在投資契約由政府管理監督及調整契約內容機制上，具有公權力行使之性質，此一見解不能退讓，否則攸關全民利益之公共建設，只要依法決標後，其後之建置營運階段，即依「契約自由」原則，其得標之營運建置猶如脫韁不受政府管控，殊非全民之福，亦有損政府施政威望，自非法解釋所應為。

四、從而，在不嚴格適用法律進行衡平時，仍應本於系爭合約之特性進行全面考量，即本件聲請人既然已獨占營運利益及總建設經費 8 成之非自有資金進行統籌規劃，豈可再透過仲裁程序要求主管機關額外補貼？

五、更況，聲請人股東多半為聲請人之施工廠商，既收取興建期間來自政府投資額度之工程款項，聲請人卻迄未依照其財務計畫內容，負起股東增資以健全財務之義務。無異只顧私益，卻無視責任與義務。若准聲請人所請，益見不公、無理。

六、系爭合約政府投資範圍之一部之補貼款項為 1047.7 億元，聲請人至今僅撥付共計 954 億元，為聲請人所不爭執。本於民間辦理公共交通建設之風險分配，所餘差額係聲請人作為後續營運所需，相對人並無請求聲請人繳回，故聲請人再行請求補貼額度以外之 2 億 6,492 萬 1,955 元，應予駁回，方合衡平原則。

拾柒、系爭合約第 4.2 條規定之工作範圍變更，須出於相對人指示。且如需增加政府投資額度經費，亦須經審議通過。否則聲請人應無條件不予執行或配合修訂。說明如下：

一、查行政院 85.5.13 台（85）忠授字第 04519 號及 87.7.30 台（87）忠授字第 05922 號兩函釋示，本案中之政府預算，屬奉核定之繼續性計畫，其預算分年編列，應在簽約時，將尚未編列或未獲審議通過之預算，其相關處理方

式納入合約中。基此，系爭合約爰於第 9.5 條（預算未通過或刪減）明定：「本計畫政府投資額度之經費，如因政府預算審議未獲通過或經部分刪減時，經甲方通知，乙方應無條件不予執行或配合修訂。」故本件爭議若鈞庭認為政府投資額度應予增加，則依上開規定，在未修改財務計畫，預算未經審議前，尚無定論，更難逕謂相對人有給付之義務。

二、工作範圍變更，如涉及政府投資額度超出聲請人原報價書所填載者時，聲請人清楚知悉系爭合約第 9.5 條規定，須由相對人完成行政程序，俟預算審議通過後，始能執行付款。否則，聲請人應無條件不予執行或配合修訂。足見系爭合約第 4.2 條規定之「甲方」，限於相對人高雄市政府。不及其他。聲請人主張甲方應包含其他政府機關云云，不足採憑。

拾捌、綜上所述，聲請人之請求不合法，亦無理由。懇請駁回，以符法制而維權益。

### 丙、證據

相證 0.1：周禮良著，高雄捷運之執行與管理，中國土木水利工程學會八十九年會論文集影本乙份。

相證 0.2：詹鎮榮著，行政合約法之建制與開展-以民間參與公共建設為中心，141 頁，2009 台灣行政法學研討會論文集影本乙份。

相證 0.3：許登科，民間參與公共建設按履約爭議與救濟之研究-以高雄捷運 BOT 之執行歷程觀察為中心，28-29 頁，高雄市政府捷運工程局委託研究計畫成果報告，影本乙份。

相證 0.4：聲請人第二階段申請文件投資計畫書影節本乙份。

相證 0.5：交通部 89 年 7 月 20 日交路 89 字第 007415 號函影本乙份。

相證 0.6：工程會委託計畫(理律法律事務所執行)『民間參與公共建設投資契約標準文件及要項之研議』(節本)影本乙份。

相證 0.7：高雄捷運路網計畫財務計畫影節本乙份。

- 相證0.8：90年1月16日相對人捷運局與聲請人換文影本乙份。
- 相證0.9：申請須知修定與補充資料及補充規定影節本乙份。
- 相證0.10：相對人核定聲請人土建工程功能設計函彙整表影本乙份。
- 相證0.11：紅線CR4區段標統包工程細部設計工作範疇影節本乙份。
- 相證0.12：聲請人區段標功能設計圖第二冊「高架橋結構配置圖」影節本乙份。
- 相證0.13：聲請人LER34高架路線段竣工圖影本乙份。
- 相證0.14：聲請人投資計畫書節本-07地下車站地面層平面配置圖影本乙份。
- 相證0.15：聲請人CO2區段標功能設計圖節本-07地面層平面圖影本乙份。
- 相證0.16：LU009功能改善方案說明影本乙份。
- 相證0.17：申請須知修訂與補充資料及補充規定影節本乙份。
- 相證0.18：90年7月12日第5次高層會議紀錄影本乙份。
- 相證0.19：聲請人製作之地下段細部設計工作範疇影節本乙份。
- 相證1：楊建華著，問題研析民事訴訟法（二），第159頁至第164頁，影本乙份。
- 相證2：協調委員會組織章程（96年7月3日修正）影本乙份。
- 相證3：98年6月11日協調委員會第三屆第一次機車頭案會議記錄影本乙份。
- 相證4：葛克昌整理，從仲裁案件看情事變更原則與對定型化契約之解釋，收錄於仲裁案例選輯（II），第165頁至166頁；及黃正宗著，仲裁協議，收錄於仲裁法新論，第65頁，影本乙份。
- 相證4.1.1：高雄捷運之執行與管理，中國土木水利工程學會89年會論文集影本。
- 相證4.1.2：99仲雄聲義字第09號101年2月7日第次詢問會紀錄影節本。
- 相證4.1.3：99仲雄聲義字第09號101年2月7日第次詢問會紀錄影節本。
- 相證4.1.4：99仲雄聲義字第09號101年2月7日第次詢問會紀錄影節本。
- 相證4.1.5：姚乃嘉著，BOT特許合約研究系列(二)特許權篇，現代營建，2001年1月第253期影本。
- 相證4.1.6：詹鎮榮，行政合約法之建制與開展-以民間參與公共建設為中心，2009台灣行政法學會研討會論文集，影節本。

- 相證4.1.7:許登科,民間參與公共建設案履約爭議與舊暨之研究-以高雄捷運BOT之執行歷程觀察為中心,第28-29頁,高雄市政府捷運工程局委託研究計畫,影本。
- 相證4.1.8:黃茂榮,BOT契約收錄於氏著債法各論書局,559頁,影本。
- 相證5:李盈達著,工程仲裁之研究,私立東海大學法律學研究所碩士學位論文,第107頁,影本乙份。
- 相證6:最高法院84年度台上字第2570號民事判決影本;  
最高法院92年度台上字第671號民事判決影本。
- 相證7:相對人99年6月25日高市府捷工字第0990037063號函影本乙份;  
相對人99年7月19日高市府捷工字第0990038802號函影本乙份
- 相證7.1.1:入圍申請人疑義暨相對人本府說明及解釋一覽表影節本乙份。
- 相證7.1.2:相對人捷運局88年3月19日88高市捷路字第1336號函影本乙份。
- 相證8:兩造合意停止仲裁之協議書影本。
- 相證9:聲請人就26項新增工作之增辦工程項目及費用一事提出請求列入協調委員會第三屆第一次會議提案乙份。
- 相證9.1.1:相對人捷運局91年7月22日高市捷設字第0910006274號函「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案高層會議(十七)」會議紀錄影本乙份。
- 相證9.1.2:交通部鐵改局高雄作業組94年4月28日鐵工高組字第094M0010200號函影本乙份。
- 相證9.3.1:交通部鐵改局南工處96年2月2日鐵南工一字第0960000088號函影本乙份。
- 相證9.3.2:聲請人歷次請求鐵工局增加施作項目之公文乙份。
- 相證9.3.3:鐵工局96年6月8日R16驗收紀錄影本乙份。
- 相證9.3.4:交通部鐵改局高雄施工區95年9月19日鐵工高雄施字第0956401699

號函影本乙份。

相證 9.3.5：土建工程施工規範影節本乙份。

相證 9.3.6：R16 車站西側工作井鋪軌淨空確認複勘紀錄影本乙份。

相證 9.3.7：系爭合約關於 R16 車站聲請人之工作項目影本乙份。

相證 9.3.8：本項缺失改善照片影本乙份。

相證 9.3.9：交通部鐵改局高雄作業組 94 年 3 月 3 日鐵工高雄施字第 094M0005090 號函影本乙份。

相證 9.3.10：相對人之捷運工程局 96 年 4 月 9 日高市捷 設字第 0960004293 號函影本乙份。

相證 9.3.11：聲請人 98 年 10 月 20 日(094)高捷 V2 字第 2293 號函影本乙份。

相證 9.3.12：相對人之捷運工程局 96 年 5 月 18 日高市捷 設字第 0960004871 號函影本乙份。

相證 9.3.13：相對人之捷運工程局 96 年 4 月 9 日高市捷 設字第 0960007344 號函影本乙份。

相證 9.3.14：交通部鐵改局 91 年 7 月 5 日鐵工高組字第 091M001358-0 號函影本乙份。

相證 9.3.15：交通部鐵改局 93 年 7 月 5 日鐵工高組字第 093M001407 號函乙份。

相證 9.3.16：聲請人 94 年 4 月 14 日 (094) 高捷 V2 字第 1814 號函影本乙份。

相證 9.3.17：交通部鐵改局鐵工高組第 032M002648-0 函文影本乙份。

相證 10：協調委員會第三屆第二次會議記錄影本乙份；

協調委員會第三屆第四次會議記錄影本乙份；

協調委員會第三屆第六次會議記錄影本乙份。

相證 10.1：相對人 98 年 10 月 13 日高市府捷工字第 0980059313 號函暨相對人之捷運工程局同日高市捷工字第 0980008983 號函影本各乙份。

相證 10.2：聲請人 98 年 10 月 20 日(098)高捷 T2 字第 2497 號函影本乙份。

相證 10.3：相對人捷運局 98 年 10 月 13 日高市捷工字第 0980059313 號函影本乙份；

- 相對人捷運局 98 年 10 月 13 日高市捷工字第 098000983 號函影本；  
相對人捷運局 98 年 10 月 20 日高市捷工字第 0980059933 號函影本；  
相對人捷運局 98 年 10 月 27 日高市捷工字第 0980009230 號函影本；  
相對人捷運局 98 年 10 月 30 日高市捷工字第 0980009499 號函影本。
- 相證 10.4：第三屆協調委員會第三次會議紀錄暨會議過程影本乙份。
- 相證 11：聲請人與統包商 100 年 6 月 30 日會議紀錄影本乙份。
- 相證 12：第四屆協調委員會第七次會議紀錄影本乙份
- 相證 13：相對人 100 年 8 月 15 日高市府四維捷工字第 100089367 號函影本乙份。
- 相證 14：最高法院 94 年度台上字第 994 號判決影本乙份。。
- 相證 15：交通部暨所屬各機關辦理民間參與交通建設作業實施要點影本乙份。
- 相證 16：審計機關審核公司合營事業辦法影節本乙份。
- 相證 17：交通部 89 年 7 月 20 日交路 89 字第 007415 號函影本乙份。
- 相證 18：監察院 100 年 1 月 11 日 100 劾字第 1 號彈劾案由影本乙份。
- 相證 19：吳庚著，行政法之理論與實用，97 年 9 月增訂 10 版 3 刷，第 352、第 353 頁影本乙份。
- 相證 20：司法院大法官釋字第 391 號及第 520 號解釋文及解釋理由書影本乙份。
- 相證 21：聲請人前董事長江耀宗就 BOT 議題之說明專訪新聞資料影本乙份。
- 相證 22：第三屆協調委員會歷次會議提案辦理情形表影本乙份。
- 相證 23：第三屆協調委員會第二次及第四次會議紀錄完整版影本乙份。
- 相證 24：相對人捷運局 98 年 10 月 13 日高市捷工字第 0980059313 號函影本；  
相對人捷運局 98 年 10 月 13 日高市捷工字第 0980008983 號函影本；  
相對人捷運局 98 年 10 月 20 日高市捷工字第 0980059933 號函影本；  
相對人捷運局 98 年 10 月 27 日高市捷工字第 0980009230 號函影本；  
相對人捷運局 98 年 10 月 30 日高市捷工字第 0980009499 號函影本。
- 相證 25：聲請人捷運公司 98 年 10 月 20 日(098)高捷 T2 字第 2497 號函影本乙份。
- 相證 26：聲請人捷運公司 98 年 11 月 6 日(098)高捷 T2 字第 2497 號函影本乙份。

- 相證 27：98 年 11 月 18 日高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第七次協商會議紀錄影本乙份。
- 相證 28：第三屆協調委員會第三次會議紀錄影本乙份。
- 相證 29：第四屆協調委員會歷次會議提案辦理情形表影本乙份。
- 相證 30：第四屆協調委員會第六次會議 LER45 委員內部會議紀錄影本乙份。
- 相證 31：第四屆協調委員會第一次會議紀錄影本乙份。
- 相證 32：台灣高等法院 94 重上更(一)字第 63 號判決影本乙份。
- 相證 33：台灣高等行政法院 99 訴字第之 1566 號判決影本乙份。
- 相證 34：獎勵民間參與交通建設條例影本乙份。
- 相證 35：政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法影本乙份。
- 相證 36：徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案申請須知影節本乙份。
- 相證 37：本件財物計畫影節本乙份。
- 相證 38：月旦法學雜誌第 180 期，詹鎮榮譯，『從德國憲法與行政法觀點論公私協力』影節本乙份。
- 相證 39：月旦法學雜誌第 178 期，廖元豪著，「政府業務外包後估共責任問題研究」影節本乙份。
- 相證 40：月旦法學雜誌第 142 期，王文字著，「行政判斷與 BOT 法制」影節本乙份。
- 相證 41：獎勵民間參與交通建設條例立法理由影本乙份。
- 相證 42：交通部 89 年 7 月 20 日交路 89 字第 007415 號函影本乙份。
- 相證 43：司法院大法官第 391 號及第 520 號解釋影節本乙份。
- 相證 44：陳敏，「行政法總論」影節本乙份。
- 相證 45：呂理翔，「計畫裁量之司法審查」論文影節本乙份。
- 相證 46：高捷計畫研議經過，摘自監察院調查報告影節本。本乙份
- 相證 47：招標過程，摘自監察院調查報告影節本。影本乙份。
- 相證 47.1：最優申請人評比對照表，摘自監察院調查報告影節本。



- 相證 47.2：投資計畫書評比表，摘自監察院調查報告節本。
- 相證 47.3：權利金相關法定與合約規定，摘自監察院調查報告節本。
- 相證 48：民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案及財務計畫報核大事紀要影本乙份。
- 相證 48.1：高捷融資方式決定經過影本乙份，
- 相證 48.2：89 年 12 月 30 日行政院台 89 交字第 36185 號函影本乙份。
- 相證 49：工程會委託計劃（理律法律事務所執行）『民間參與公共建設投資契約標準文件及要項之研議』影節本乙份。
- 相證 50：聲請人高捷公司第三屆第一次協調委員會簡報影本乙份。
- 相證 51：黃茂榮著，「BOT 契約」，收錄於氏著債法各論，559 頁，影本影本乙份。
- 相證 52：姚乃嘉「BOT 特許合約研究系列(二)：特許權篇」收於營建管理第 253 期第 43~51 頁影節本乙份。
- 相證 53：100 年度仲雄聲義字第 009 號 100 年 12 月 11 日第 5 次仲裁詢問會筆錄影節本乙份。
- 相證 54：高雄捷運品質及安全管理監督顧問(C3)服務契約書影節本乙份。
- 相證 55：高雄捷運品質及安全管理監督顧問(C3)服務契約書附件 C3 服務範圍影本乙份。
- 相證 56：興建營運合約 C2.1 綱要性土木工程設計規範影節本乙份
- 相證 57：高雄捷運公司施工管理計畫影節本乙份。
- 相證 58：高雄捷運公司品質管理計畫影本乙份。
- 相證 59：高雄捷運公司土木工程監造計畫影節本乙份。
- 相證 60：紅線 CR4 區段標統包工程契約影節本乙份。
- 相證 61：88 年招標階段提供入圍申請人參考之工程圖說節本—R8 地下車站地面層平面配置圖影本乙份。
- 相證 62：聲請人投資計畫書第十二冊「橘紅線工程圖說」中冊影節本乙份。
- 相證 62.1：合約關於附件 A5.1-R8 交付義務內容影節本乙份。

- 相證 62.2：合約關於附件 A5.3-R8 車站路權圖影節本乙份。
- 相證 62.3：紅線 CR3 區段標統包工程細部設計特定工作範疇影節本乙份。
- 相證 62.4：合約關於附件 B2.2-環控、水電及車站等付款方式影節本乙份。
- 相證 63：R8 車站捷運設施與亞洲企業中心大樓共構設計興建契約書影本乙份。
- 相證 63.1：90 年 3 月 2 日共構契約書及配合設計會議紀錄影本乙份。
- 相證 63.2：89 年 12 月 1 日會勘 R8 車站共構設計紀錄影本乙份。
- 相證 64：相對人捷運局 91 年 7 月 10 日高市捷設字第 0910005739 號函（CR3 區段標功能設計核准函）影本乙份。
- 相證 65：聲請人捷運公司 92 年 11 月 7 日（092）高捷 V1 字第四七七三號函影本乙份。
- 相證 66：相對人捷運局 95 年 9 月 7 日高市捷路字第 16707 號函影本乙份。
- 相證 67：聲請人區段標功能設計圖第二冊「高架橋結構配置圖」影節本乙份。
- 相證 67.1：聲請人 LER34 高架路線段竣工圖影本乙份。
- 相證 68：聲請人投資計畫書節本—07 地下車站地面層平面配置圖影本乙份。
- 相證 68.1：聲請人 CO2 區段標功能設計圖節本—07 地面層平面配置圖影本乙份。
- 相證 68.2：LU009 功能改善方案說明乙份
- 相證 69：聲請人製作之地下段細部設計工作範疇影節本乙份。
- 相證 69.1：95 年 5 月 2 日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土木工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄影本乙份。（查相對人編證號重複，故改列為 69.1）
- 相證 70：95 年 9 月 25 日「鐵工局進行高雄捷運 R16 車站主體結構止滲作業時之捷運工程配合等事宜」會勘記錄影節本乙份。
- 相證 71：聲請人 95 年 10 月 20 日（095）高捷 V2 字第 6648 號函影本乙份。
- 相證 72：92 年 7 月 10 日「協商高雄車站 R11 臨時站與高雄捷運 CR4 區段標 LUR20 潛盾隧道及 CR5 區段標 LUR21 潛盾隧道工程應配合事項」協商會議影本乙份。

- 相證 73：相對人捷運局 92 年 10 月 2 日高市捷設字第 0920010892 號函轉聲請人 92 年 9 月 24 日函轉知鐵改局函文影本乙份。
- 相證 74：93 年 8 月 31 日高雄捷運紅線 R11 臨時站委辦工程工作協調會紀錄影本乙份。
- 相證 75：93 年 10 月 28 日高雄捷運紅線 R11 臨時站交付鋪軌時程協調會會議紀錄影本乙份。
- 相證 76：94 年 3 月 10 日 R11 臨時站土建工程會勘紀錄影本乙份。
- 相證 77：94 年 6 月 29 日捷運 CR4 區段標 LUR20 潛盾隧道到達 R11 車站工作井交還交通部鐵工局施工會勘紀錄影本乙份。
- 相證 78：94 年 7 月 5 日捷運 CR5 區段標 LUR21 潛盾隧道到達 R11 車站工作井交還交通部鐵工局施工會勘紀錄影本乙份。
- 相證 79：94 年 8 月 10 日高雄車站捷運 R11 臨時站土建工程交付鋪軌現場會勘紀錄影本乙份。
- 相證 80：甄審第二階段澄清文件影節本乙份。
- 相證 81：91 年 11 月 27 日研商高雄捷運紅線 R16 車站西側工作井界面潛盾施工進、離場時程會議記錄影本乙份。
- 相證 82：92 年 3 月 21 日「捷運紅線 CR6 區段標使用 R16 車站西側工作井潛盾發進施工進、離場時程」第二次介面協調會會議紀錄影本乙份。
- 相證 83：聲請人高捷公司 92 年 8 月 6 日 (092)高捷 V2 字第 3295 號影本乙份。
- 相證 84：聲請人高捷公司 92 年 8 月 18 日 (092)高捷 V2 字第 3458 號。影本乙份。
- 相證 85：93 年 6 月 30 日研商「代辦高雄捷運紅線 R16 車站主體結構工程」配合高雄捷運需求 93 年 7 月 31 日部分結構體交付相關事宜會議紀錄影本乙份。
- 相證 86：交通部鐵改局高雄作業組 93 年 7 月 23 日鐵工高組字第 093M001530-0 號函影本乙份
- 相證 87：聲請人高捷公司 93 年 8 月 30 日 (093)高捷 V2 字第 4135 號函影本乙份。
- 相證 88：93 年 11 月 29 日代辦高雄捷運紅線 R16 車站結構工程除西側出發井及

通風井Y結構體交付高雄捷運公司現場會勘紀錄影本乙份。

相證 89：高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網用地交付作業程序乙份影本乙份。

相證 90：012 車站實地交付疑義表影本乙份。

相證 91：聲請人內部公文簽辦單影本乙份。

相證 92：實地交付紀錄表影本乙份。

相證 93：廢棄物清理法規定影節本乙份。

相證 94：聲請人 91 年 3 月 12 日 (091) 高捷 V3 字第 0393 號函影本乙份；

相對人捷運局 91 年 3 月 18 日高市捷路字第 0001913 號函乙份。

相證 95：91 年 5 月 31 日實地交付疑義表影本乙份。

相證 96：相對人捷運局 92 年 5 月 13 日高市捷路字第 0920004537 號函及 92 年 2

月 26 日實地交付紀錄表影本各乙份。

相證 97：聲請人 99 年度仲雄聲義字第 009 號 101 年 3 月 4 日仲裁陳報書影本乙份。

相證 98：聲請人 CR6 區段標統包工程第二次契約變更影節本乙份。

相證 99：聲請人 99 年 3 月 1 日紅線 C5 區段標統包工程協議書錄影本乙份。

相證 100：99 年度仲雄聲義字第 009 號仲裁補充理由 15.2 書及 23-1 書影本乙份。

相證 101：第四屆第一二三次協調委員會議紀錄及光復戲院拆除回收材料利益計算案例影節本乙份。

相證 102：系爭合約附件 C1.1 影本乙份。

相證 103：系爭合約附件 C3.3、C3.4 影本乙份。

相證 104：高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案三方契約影本乙份。

相證 105：台北高等行政法院 94 年停字第 122 號判決影本乙份。

#### 丁、附件

附件 A7：申請須知修定與補充資料影節本乙份。

附件 A8：興建營運合約相觀合約文件及其法源之對照表乙份。

附件 A9：公共工程委員會品管手冊規定節本乙份。

附件 1：大眾捷運法之規定影本。

附件 2：獎勵民間參與交通建設條例。

附件 3：政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法影本乙份。

附件 4：民間投資建設大眾捷運系統辦法

附件 4.1.1：周禮良，高雄捷之執行與管理，中國土木水利工程學會 89 年論文集，影本乙份。

附件 4.1.2：99 年度仲雄聲義字第 009 號 101 年 2 月 7 日第 11 次詢問會紀錄影本乙份。

附件 4.1.3：99 年度仲雄聲義字第 009 號 101 年 2 月 14 日第 13 次詢問會紀錄影本乙份。

附件 4.1.4：99 年度仲雄聲義字第 009 號 101 年 3 月 4 日第 15 次詢問會紀錄影本乙份。

附件 4.1.5：姚乃嘉著，BOT 特許合約研究系列(二)-特許篇，現代營建，2001 年 1 月第 253 期，影節本乙份。

附件 4.1.6：詹鎮榮，行政合約法之建制與開展-以民間參與公共建設為中心，頁 141，2009 台灣行政法學會研討會論文集，影本。

附件 4.1.7：許登科，民間參與公共建設按履約爭議與救濟之研究-以高雄捷運 BOT 之執行歷程觀察為中心，28-29 頁，高雄市政府捷運工程局委託研究計畫成果報告，影本。

附件 4.1.8：黃茂榮，BOT 契約，收錄於氏著債法各論，559 頁，影本。

附件 5：申請須知。

附件 6：申請須知修定與補充規定與補充文件

### **100.1.13 仲裁答辯暨中間判斷請求書**

附件 1：楊建華著，問題研析民事訴訟法(二)，第 159 頁至第 164 頁影本。

附件 2：興建營運合約議約三版摘要乙份。

附件 3：協調委員會第三屆第一次會議記錄乙份。

- 附件 4：協調委員會第三屆第三次會議記錄乙份。
- 附件 5：協調委員會組織章程（96 年 7 月 3 日修正）。
- 附件 6：李家慶及梅芳琪律師著，我國公共工程履約爭議調整之發展現況與檢討，收錄於李家慶律師主編，工程與法律的對話，第 14 頁。
- 附件 7：協調委員會第三屆第二次會議記錄乙份。
- 附件 8：協調委員會第三屆第四次會議記錄乙份。
- 附件 9：協調委員會第三屆第六次會議記錄乙份。
- 附件 10：相對人捷運局 98 年 10 月 13 日高市府捷工字第 0980059313 號函暨相對人之捷運工程局同日高市府捷工字第 0980008983 號函影本各乙份。
- 附件 11：聲請人 98 年 10 月 20 日（098）高捷 T2 字第 2497 號函影本乙份。
- 附件 12：葛克昌整理，從仲裁案件看情事變更原則與對定型化契約之解釋，收錄於仲裁案例選輯（II），第 165 頁至 166 頁；及黃正宗著，仲裁協議，收錄於仲裁法新論，第 65 頁。
- 附件 13：李盈達著，工程仲裁之研究，私立東海大學法律學研究所碩士學位論文，第 107 頁影本。
- 附件 13.1：過去增辦項目鑑價金額彙整表格影本乙份。
- 附件 14：相對人 99 年 6 月 25 日高市府捷工字第 0990037063 號函、99 年 7 月 14 日高市府捷工字第 0990039044 號函、99 年 8 月 5 日高市府捷工字第 0990044693 號函、99 年 8 月 30 日高市府捷工字第 0990051652 號函、99 年 12 月 23 日高市府捷工字第 0990073370 號函及相對人之捷運工程局 99 年 8 月 30 日高市府捷工字第 0990007489 號函、99 年 9 月 14 日高市府捷工字第 0990008123 號函影本各乙份。

### **101. 03. 19 仲裁答辯(十四)書**

- 附件 14.1：相關法規彙整表影本乙份。
- 附件 14.2：系爭合約第 4.2 條爭議處理流程影本。

### **100. 2. 21 仲裁答辯(一)**

- 附件 15：「民間機構參予興建暨營運阿里山賓館案興建暨營運合約」影本乙份。
- 附件 16：「台北港貨櫃儲運中心興建暨營運合約」影本乙份。
- 附件 17：李家慶及蕭偉松律師著，工程仲裁未來之走向-先調後仲之爭端解決模式，仲裁季刊第 80 期，第 25 頁影本乙份。
- 附件 18：聲請人 98 年 11 月 6 日(098)高捷 D4 字第 2612 號影本乙份。
- 附件 19：相對人捷運局 98 年 11 月 13 日高市捷工字第 0980009722 號函影本乙份。
- 附件 20：98 年 11 月 18 日第 7 次協商會議紀錄影本；
- 附件 21：聲請人 98 年 11 月 17 日(098)高捷 T2 字第 2669 號函影本。
- 附件 22：98 年 12 月 11 日第 8 次協商會議影本；  
98 年 12 月 28 日第 9 次協商會議影本；  
99 年 1 月 18 日第 10 次協商會議影本；  
99 年 2 月 2 日第 11 次協商會議影本；  
99 年 2 月 25 日第 12 次協商會議影本；  
99 年 4 月 13 日第 13 次協商會議影本。
- 附件 23：99 年 1 月 14 日及 20 日工作小組暨同年 3 月 9 日會議紀錄影本。

#### **101.01.17 仲裁答辯(五)**

- 附件 23：相對人 101 年 1 月 10 日「請求權程序要件不該當」簡報乙份。
- 附件 24：聲請人於第三屆協調委員會第一次會議所提簡報資料影本乙份。
- 附件 25：聲請人於第三屆協調委員會第二次會議提案有關興建期內及興建期外物調款案資料影本乙份。
- 附件 26：聲請人於第三屆協調委員會第二次會議臨時提案有關 9 項增辦案件及「建築工藝展示室」「平行監造小組」等案資料影本乙份。
- 附件 27：第三屆協調委員會歷次會議提案決議彙整表影本乙份。
- 附件 28：第四屆協調委員會歷次會議提案決議彙整表影本乙份。
- 附件 29：高架橋結構配置圖圖號 R1723-SE6032 影本乙份（101.03.18 簡報時提陳）。

戊、附表

附表 1：相對人歷次書狀證物對照表乙份。

附表 2：興建營運合約協調程序流程示意圖乙份。

附表 3：興建營運合約第 4.2 條操作示意圖乙份。

附表 4：關於「亞企大樓與 F8 聯通於地面層至地下一層之裝修及機電工程拆除施  
作」相對人主張簡表乙份。

附表 5：關於「R16 車站共構結構體施作缺失改善工作」相對人主張簡表乙份。

附表 6：關於「R11、R16 車站趕工費用」相對人主張簡表乙份。

附表 7：關於「O12 車站用地國軍英雄館建物拆除清理」相對人主張簡表乙份。

附表 8：關於「大寮機廠廢棄物清除」相對人主張簡表乙份。

附表 9：關於系爭合約發生不可抗力除外情事時之履約流程圖乙份。

附表 10：關於聲請人工作範圍示意圖乙份。



## 理 由

### 壹、程序部分

相對人提出程序抗辯，認聲請人提起本件仲裁請求，不符兩造於民國 90 年 1 月 12 日所簽訂「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」興建營運合約（下稱興建營運合約）第 20 章爭議處理之仲裁前置程序約定要件與欠缺仲裁容許性。故本仲裁庭首應釐清本興建營運契約性質並確定本件爭議是否已經符合該系爭興建營運合約爭議處理一章所規定得提起仲裁之要件。茲分述如下：

#### 一、聲請人提起本件仲裁聲請應屬適法

(一) 按「有關現在或將來之爭議，當事人得訂立仲裁協議，約定由仲裁人一人或單數之數人成立仲裁庭仲裁之」、「仲裁協議，應以書面為之」及「當事人間之文書、證券、信函、電傳、電報或其他類似方式之通訊，足認有仲裁合意者，視為仲裁協議成立」為仲裁法第 1 條第 1、3、4 項所明定。

(二) 查系爭興建營運契約第 20 章 20.2.1 之約定：「雙方就關於本合約所載事項、協調合約履行之任何爭議，於提付仲裁、提起訴訟或其他救濟程序前應先依本合約規定之程序提交協調委員會處理。」

另 20.2.3 爭議程序則約定：「協調委員會對於本合約之各項爭議所為之決議，視為協調成立，雙方應完全遵守，不得再異議。」如雙方之爭議事項無法解決，則系爭合約 20.3.1 規定：「於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。」

(三) 查依系爭興建營運合約第 20 章有關爭議處理之規定係包括 20.1「聯繫」、20.2「協調」及 20.3「仲裁」，細繹前開約款之本意與目的，係

考量工程爭議不僅涉及工程專業事項之事實認定與法律適用，往往項目繁雜，相關事證資料眾多，為能及時於工地現場圓滿解決紛爭並維持工程作業進度能繼續及時進行，從而於仲裁程序外另設一更迅速解決糾紛之方法，期能更加快速排解爭議，俾能及時定紛止爭而避免因此延宕整體工程進度，此由系爭興建營運合約第 20.4 條關於合約繼續執行之約定即得窺見訂約之本旨；易言之，聯繫、協調等旨在提供當事人就確定具體爭議，提供和解之機會甚明，亦即當事人間雖存有仲裁協議，但仍有可能經由協調程序解決當事人間之紛爭時，應認當事人尚無提起仲裁之利益。不論訴訟之紛爭解決機制或訴訟外之紛爭解決機制，均以當事人間存在紛爭為其前提，紛爭無法解決乃紛爭解決法定機制之「訴之利益」，亦即此時方存在以訴訟或非訟方式解決紛爭之必要性。故如當事人之一方或雙方確已遵守前開約定，進入協調程序進行協調而無具體成果，一方當事人即得將爭議逕付仲裁以快速解決爭議。質言之，前開第 20 章有關爭議處理之約定係包括 20.1「聯繫」、20.2「協調」及 20.3「仲裁」其中聯繫、協調程序僅係提供兩造快速解決爭議途徑，若兩造經由聯繫溝通、協調委員會協調仍無法迅速解決爭議時，即存在以仲裁程序解決紛爭之必要性，而有提起仲裁聲請之利益。

(四) 相對人抗辯聲請人就本件爭議未踐履系爭興建營運合約第 20 章關於「20.2 協調」程序而認仲裁要件不具備，因此仲裁協議不存在等語。

惟查：

1、相對人抗辯雙方未竟協調程序並充分發揮協調功能之前，若逕付仲裁或提起訴訟，將有違系爭興建營運合約關於爭議機制約定，為程序要件不備，仲裁庭或法院均不應受理。綜觀系爭興建營運合約第 3.1.2 條及第 20 章所定爭議之處理，包括 20.1「聯繫」、20.2「協調」及 20.3「仲裁」，就有關係爭興建營運契約爭議雙方立約旨意

乃係維持工程和諧進行透過協商、協調方式解決，盡量避免仲裁與訴訟，倘兩造經由聯繫溝通、協調委員會協調仍無法迅速解決爭議時，系爭興建營運合約約定係以仲裁為最終紛爭解決機制。上開「協商與協調」之約定，是否屬仲裁程序之障礙條件，在解釋上仍有疑義，上開條款之解釋與適用，首應考量民事訴訟相關程序之規定或約定，為使當事人於紛爭解決時，有明確之途徑可資遵循，舉凡程序性之規定，應使其儘量符合「程序安定性原則」，故一般訴訟程序中，原被告得為之訴訟行為，例如起訴、上訴、訴訟上和解、捨棄、認諾、訴之撤回等均不允許原被告對之任意附加條件，致使該訴訟行為之效力有反覆主張之可能而使訴訟程序空耗，浪費訴訟資源。據此，仲裁協議中如有關於前置程序之約定，是否為附條件之約定，解釋上宜從嚴為之，不應任意使仲裁協議之有效存否，恆處於不確定或不安定之狀態，以避免相關仲裁程序或訴訟程序處於循環利用之無益耗費情形。就此，最高法院 93 年台上字第 992 號及第 2008 號民事判決意旨可資贊同(聲證 1.7、聲證 1.8)。

2、次查就「捷運工程增減辦事項」(含系爭爭議)聲請人於 92 年 5 月 5 日起至 95 年 8 月 30 日間即陸續提送「增減辦事項一覽表」以及相關佐證資料予相對人審查，此有聲請人所提出之聲證 1.43、聲證 1.44 至聲證 1.52 之證據可稽。就聲請人所提出之 25 項增辦及 10 項減辦事項，相對人僅就「南機廠有毒廢棄物清理」同意列為工程增辦事項，而就其他項目，相對人或認為非屬興建營運合約政府投資範圍之變更，或認為非屬本興建營運合約第 4.2 條規定適用之範圍，而拒絕增辦(聲證 1.51)，此亦有相對人 95 年 1 月 5 日之高市捷設字第 09500000316 號函之審查意見可稽(聲證 1.48)。嗣後聲請人仍主張上開增減辦事項為工作範圍之變更，數次請相對人召開協

調會議，歷經雙方多次溝通協商無果(參聲請人聲證 1.49、1.50、1.51、1.52、1.53)。嗣後聲請人以 97 年 5 月 22 日(097)高捷 P1 字第 2778 號函，提出 36 件「新增項目」及 9 件「減辦項目」，聲請人確認 36 件「新增項目」均屬本興建營運合約第 4.2 條之工作範圍變更，並請相對人儘速召開協調會議(參照聲證 1.9)。聲請人提出 36 件「新增項目」及 9 件「減辦項目」(其中項次 8、14、16、28、29、31、34 即本件仲裁爭議事項)，97 年 7 月 3 日相對人召開「高雄捷運紅橘線路網建設案增辦與減辦工程項目第一次協商會議」進行協商，惟雙方協商結果並無具體結論，且就是否屬本興建營運合約第 4.2 條之工作範圍變更，相對人仍要求聲請人再次檢討是否符合工作範圍變更(參照聲證 1.10)。

97 年 9 月 23 日相對人再次召開第二次協商會議，聲請人並依會議結論，將「新增項目」與「減辦項目」等爭議，補提 35 冊證據資料，(參聲證 1.12、聲證 1.13)。相對人於 98 年 5 月 25 日召開之第三次協商會議，依其會議結論二，相對人不同意屬增辦事項者共 26 項，結論三則係請雙方就爭議項目以重點原則歸納方式對協調委員簡報說明(聲證 1.14)。聲請人乃於 98 年 6 月 2 日向相對人提出提案，請求安排召開協調委員會第三屆第一次會議，聲請人亦已於提案文件中彙整總表及爭點意見表，共提出 56 頁之相關證據資料(聲證 1.15)，相對人於 98 年 6 月 5 日向「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案協調委員會」(下稱協調委員會)第三屆第一次協調委員會議提案：「26 項增辦與 2 項減辦工程項目與費用」(相證 9)。98 年 6 月 11 日「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案協調委員會」第三屆第一次會議召開，就系爭爭議進行協調，惟兩造仍無法達成共識，協調委員亦僅請兩造會外續行協商而未做成

可解決爭議之實體決議。又協調委員亦建議兩造依照各委員所作之建議或提示原則，再歸納檢討審酌本案爭議之標準後，針對相關增減辦項目續行協商(聲證 1.1)。嗣後相對人於 98 年 8 月 3 日召開第四次協商會議，相對人再次重申聲請人所提 26 項增辦事項均非屬工作範圍之變更(聲證 1.16)。98 年 9 月 1 日相對人再次召開第五次協商會議仍無法達成協議(聲證 1.17)。

- 3、綜上，本件聲請人請求相對人應依興建營運合約給付之增辦事項，相對人均認非屬工作範圍之變更，雙方就系爭興建營運合約第 4.2 條關於何謂「工作範圍之變更」之解釋與適用，存有重大歧異，歷經數年間之協商會議與協調委員會協調均無法以達成合意之方式解決紛爭，顯見系爭興建營運合約第 20.3.1 條所定「爭議經協調委員會協調九十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議」，當事人得提起仲裁之利益與必要性已經具備，應認聲請人提起本件仲裁係屬適法。

## 二、本件爭議具備仲裁容許性

### (一)系爭高雄都會區大眾捷運系統紅橘線建設案

- 1、為鼓勵民間參與交通建設，政府於民國 83 年 12 月 5 日公布獎勵民間參與交通建設條例(以下稱「獎參條例」)，以作為我國推動民間參與公共建設法源的依據。其後政府為求落實獎勵民間參與公共建設的理念及擴大民間參與公共建設的範圍，又於民國 89 年 2 月 9 日公布「促進民間參與公共建設法」(以下稱「促參法」)，以為日後 BOT 工程之適用法源。
- 2、按興建營運合約第 1.2.2 合約之解釋規定：「本合約應適用獎參條例等相關法令，但促參法之規定較有利於乙方者，依法適用之」約訂明文(聲證 1，第 3 頁)。

- 3、查由促參法制定對於政府之甄審行為分別明訂階段以觀，就其所衍生之法律爭議，亦分別明定救濟程序，依促參法第 47 條規定：「參與公共建設之申請人與主辦機關於申請及審核程序之爭議，其異議與申訴，準用政府採購法處理招標審標或決標爭議之規定。」，而依政府採購法第 74 條之規定，廠商與機關間關於招標、審標、決標之爭議得依本章規定提出異議及申訴。第 83 條則規定：「審議判斷視同訴願決定。」及第 85 條之 1 第 1 項：「機關與廠商因履約爭議未能達成協議者，得以下列方式之一處理：一、向採購申訴審議委員會申請調解。二、向仲裁機構提付仲裁。…」分別定有明文，從而可知，依促參法所辦理之民間參與公共建設之興建，如因而衍生爭議，應區別其爭議是否屬申請及審核程序之爭議，如屬申請甄審及審核程序之爭議，因涉及政府機關基於權力支配關係而為之准許與否之公權行為屬於公法爭議，廠商得提出異議及申訴，並依循行政訴訟程序尋求法律救濟途徑。反之，屬於訂約後就履行契約而衍生之爭議，則屬私法契約之性質，就此履約爭議，得申請調解，其權利亦屬當事人得自由處分之性質，故亦得訂定仲裁協議，依仲裁法所定之仲裁程序解決爭議。
- 4、查相對人抗辯本件仲裁聲請欠缺仲裁容許性係主張其在興建營運合約政府投資範圍 1047.7 億元內始有處分權，如超過 1047.7 億元之部分，必須報請中央編制預算而核定，故超過部分即非屬相對人得自由處分之範圍，而不具仲裁容許性。惟依仲裁法第 1 條第 2 項關於仲裁容許性之規定，係以依法得和解之私法爭議為限，當事人就爭議事項得否提付仲裁，以當事人主張之仲裁爭議事項是否屬雙方約定依仲裁程序解決紛爭之法律關係或訴訟標的而斷，此爭議之法律關係或仲裁標的係指當事人主張之請求權依據或權利義務，並非

指特定之金額範圍，仲裁或訴訟之法律關係，所涉及之訴訟標的，縱屬金錢給付，仍係指得請求給付之請求權依據，而無法曲解為限定範圍之金額。故縱如相對人所稱，本興建營運合約附件 B2.1「工程經費表」第 2 項「…除本合約第 2.4 條及第 4.2 條之規定外，政府投資範圍工程經費之總金額應以新台幣 1047.7 億為限，不予增減。」亦不得因此認定 1047.7 億元外請求金額即非屬本件仲裁之爭議標的，亦不因此即得主張上開金額以外之請求非屬私法爭議。亦即仲裁之訴訟標的為聲請人請求之依據所在，並不以特定金額為限。更何況本件聲請人請求之依據為興建營運合約 4.2 之工作範圍之變更，縱相對人否認此項請求依據或金額為有理由，亦不因此使聲請人之請求權依據改變屬性成為公法爭議，而不得依循仲裁程序解決紛爭。

- 5、相對人固又執台北高等行政法院年 94 度停字第 122 號判決認基於民間參與公共建設工程性質本有高度公益性，在投資契約之政府管理監督及調整契約內容機制上，為具有公權力行使之行政契約等語（相證 105），惟查前開行政判決所涉及爭議屬該案甄審階段最優申請人決定效力問題本屬促參法內所規定甄審階段行政救濟程序，而與本案爭議屬簽約後之興建營運契約爭議無涉，故相對人執以主張本案興建營運契約屬行政契約尚無可採。

### 三、仲裁庭合法組成

就仲裁庭之組成，聲請人與相對人分別推出仲裁人，此有選任仲裁人委任書可稽，並由台灣高雄地方法院 99 年 11 月 29 日以 99 年度審仲聲字第 32 號裁定選任楊淑文為主任仲裁人，且兩造均無意見（詳兩造仲裁人選任書、台灣高雄地方法院 99 年 11 月 29 日以 99 年度審仲聲字第 32 號裁定、主任仲裁人簽認書、100 年 1 月 17 日第 1 次詢問會記錄），職是依據仲裁法第 9 條

第 1、2 項及第 10 條規定仲裁人之選任及仲裁庭之組成，皆屬適法。

#### 四、仲裁期間為 99 年 12 月 7 日起至 101 年 6 月 7 日止

本件主任仲裁人係於 99 年 12 月 7 日簽任主任仲裁人同意書，是仲裁期限為自 99 年 12 月 8 日起至 100 年 6 月 7 日止並經仲裁庭依仲裁法第 21 條規定本於職權展延仲裁期限三個月，則本件仲裁期限為至 100 年 9 月 7 日為止。期間雙方合意自 100 年 2 月 24 日起停止仲裁期間 4 個月，嗣雙方再次合意自 100 年 6 月 24 日起停止仲裁期間 4 個月，則本件仲裁期間應展延至 101 年 5 月 7 日止，嗣於 101 年 4 月 9 日雙方同意因製作仲裁判斷書需要再延長仲裁期間 1 個月，則本件仲裁期間應展延至 101 年 6 月 7 日止(雙方 101 年 4 月 9 日簽定同意書)。

#### 五、聲請人聲明承受仲裁核屬適法

仲裁繫屬期間聲請人法定代理人變更為吳濟華，聲請人於 99 年 9 月 6 日以聲明承受仲裁書聲明承受，尚屬適法。

#### 六、仲裁標的金額為 2 億 5961 萬 2578 元

按仲裁機構組織與調解程序及費用規則第 27 條規定：「仲裁標的之價額，由仲裁庭核定」明文；本案仲裁標的金額經仲裁庭核定為 2 億 5961 萬 2578 元。

#### 七、本件仲裁程序採公開方式進行

按仲裁法第 23 條第 2 項：「仲裁程序，不公開之。但當事人另有約定者，不在此限。」規定明文；查本件仲裁雙方同意以公開程序進行，此有聲請人 99 年 9 月 14 日 99 高捷 D4 字第 1493 號函與相對人 99 年 8 月 30 日高市府捷工字第 0990051652 號函可稽。故本仲裁庭之仲裁程序係採公開方式進行。

#### 八、本件仲裁適用衡平原則為判斷

按仲裁法第 31 條規定，仲裁庭經當事人明示合意者，得適用衡平原則為判斷。營運契約第 20.3.2 亦約定，雙方同意以中華民國高雄市為仲裁地；並以中華民國仲裁法及其相關規則為仲裁程序之準據法，且雙方茲此明示合意仲



裁庭得適用衡平原則。兩造既已約定衡平仲裁條款，本仲裁庭即得適用衡平原則而為判斷，併此敘明。

#### 九、聲請人減縮部分請求應屬適法

按仲裁法第 19 條規定準用民事訴訟法第 255 條第 1 項第 3 款規定：「訴狀送達後，原告不得將原訴變更或追加他訴。但有下列各款情形之一者，不在此限：…3. 擴張或減縮應受判決事項之聲明者。」。聲請人於 100 年 12 月 12 日仲裁部分撤回書撤回「O1 車站出入口 A 地上物（電信大樓）拆除清理費用」及「光復戲院拆除清理費用」二項請求，茲因仲裁請求項目中，請求項目「O1 車站出入口 A 地上物（電信大樓）拆除清理費用」及「光復戲院拆除清理費用」二項，雙方於合意停止仲裁程序期間，業已達成共識，故聲請人撤回上開二項請求（聲請人 100 年 12 月 12 日仲裁部分撤回書），依上開規定，亦屬適法。

十、雙方同意本案之主文與仲裁判斷書，於仲裁期限屆至前併送（101 年 3 月 25 日第 11 次詢問會紀錄第頁），併此敘明。

#### 貳、實體部分

一、本仲裁庭依雙方提陳書狀與證物整理之事項如下：

（一）關於本件「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設」，行政院係於 84 年 8 月 15 日核定，建設總經費 1,951.76 億元，自償比率 11%。橘線同意由高雄市政府自行辦理；紅線則參照『獎勵民間參與交通建設條例』積極規劃，完工後營運以民營化為原則。惟因考量國內當時民間投資環境已趨成熟，並經行政院函示高雄捷運儘量以 BOT 方式辦理之指示，88 年 6 月 4 日行政院核定先期計畫書，相對人乃依據獎勵民間參與交通建設條例(下稱獎參條例) 之規定改採民間參與方式進行本路網之興建。由於本計劃案未具完全之自償能力，就非自償部分係由相對人投資

興建，自償部分交由民間投資。本計畫係由相對人依據「獎勵民間參與交通建設條例」辦理甄審評決作業，經本計畫甄審委員會第五次會議評決後，由聲請人籌備處於民國 89 年 5 月 1 日取得最優申請人。依民間參與本建設財務計畫之總建設經費為 1813.79 億元，其中包含政府辦理事項經費 461.19 億元，政府投資額度 1047.7 億元及民間投資額度 304.9 億元。後因 R11 高雄車站配合高雄市區鐵路地下化工程及興建 R24 岡山車站等因素，調整政府辦理事項經費為 483.89 億元及民間投資額度為 308.04 億元，上開事實參見聲請人所提附件一「高雄捷運執行獎參條例民間參與之架構證明」第 5 頁至第 10 頁，且為兩造所不爭執。

(二) 兩造於民國 90 年 1 月 12 日簽訂「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」興建營運合約（合約編號：A050-90-BOT-01）（下稱興建營運合約），由聲請人取得 36 年興建營運特許權利，其中興建期間為 6 年，營運期間為 30 年（興建營運合約第二章，特許權及特許期間）。其附件 B2.1 工程經費表，則載明政府投資範圍工程經費為 1047.7 億元，民間投資範圍工程經費為 304 億 9378 萬 8000 元（興建營運合約附件 B2.1 工程經費表）。

(三) 本興建營運合約之法律性質

1、本興建營運合約係屬於獎參條例第 6 條第 1 項第 1 段所謂「由政府規劃之交通建設計劃，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者」而依獎參條例第 25 條第 1 項規定「本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。」之民間參與方式。而所謂「政府規劃之交通建設計劃，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。」究應認其為 BOT 者或 BTO，其風險分配是否有所不同，兩造當事人

間則存有重大歧見。

2、相對人認為系爭興建營運合約係依獎參條例以 BOT 方式訂定，由聲請人即特許公司居於定作人（業主）之地位，取得興建營運高雄捷運之特許權及風險，以達減輕政府財政負擔、提高建設品質與管理效率、並分散政府負擔風險之締約目的，此顯非一般之公共工程承攬契約，更無類比或援用傳統工程契約之餘地。BOT 契約之類型特徵，在於由特許公司取得興建營運公共建設之特許權，於特許期間內取得並負擔作為業主而興建(Build)與營運(Operate)公共建設之權利與風險，並於特許期間屆滿後移轉(Transfer)公共建設之全部營運資產予政府，以追求減輕政府財政負擔（降低預算壓力）、提高興建營運之效率，並分散政府負擔風險之締約目的，加以地方政府並不參與驗收，迥異於公共建設向來由政府自任業主並自行發包與負擔風險之情形。

此外，相對人亦主張非自償部分工程之執行方式，係依照獎參條例子法「政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法」第九條第一項第二款辦理，即由政府投資，特許公司負責興建。政府投資部分工程之勘驗及付款，係以工程項目為成本中心，其屬於政府投資範圍之工程者，並進一步依工程之性質區分許多計價里程碑，當特許公司完成一計價里程碑後，即可以提出勘驗之申請，經勘驗合格後，政府將依各個成本中心之金額，及所屬各個計價里程碑所佔百分比付款予特許公司。

另依據獎參條例第 6 條規定，高雄捷運公司受核准投資興建和營運高雄捷運系統，故高雄捷運公司係以一純粹私法人之地位，並以自己名義且自負風險和責任來投資興建和營運高雄捷運系統，並非受高雄市政府或其他行政機關依法令委託興建和經營。……對於非

自償部分工程，政府依法令（獎參條例和政府投資建設辦法第9條第1項第2款）並無發包與興建權限與執行責任，而且是依法令將非自償部分工程之發包與興建權限劃分由高雄捷運公司來承擔，從而該非自償部分工程之發包與興建之權限與執行責任已經非屬國家（政府）任務（參相證0.3）。

此外，相對人援引學說見解，認為「將一定之公共服務委由或讓諸民間辦理，固然減輕了政府之資金投入、管理負擔及營運風險，但也提供受託機構與『興建』、『營運』有關之重大業務機會。基於該機會，受託機構除可取得龐大之興建業務外，且常常可以在一定期間獨占經營特定業務，取得相關市場之優勢的競爭地位。因此，將公共服務委託民間機構興建、營運具有『特許經營』的特徵……BOT之特許，一方面必須經由公開甄選及競標的方法決定受託對象，以確保公平與效率外，另一方面必須設法維護興建、營運及移轉所具有之公共利益與交易利益」、「所謂『BOT契約的精神』係指由特許機關提供特許經營之機會，以交換民間機構以自己之費用，包括以自己之風險，投資於該特許業務之興建、營運。必須由民間機構負擔風險，始能發揮民間企業之活力，此為企業精神之所在，也是民間部門之效率一般所以高於公共部門之道理所在。在BOT計畫，倘由特許機關…為民間機構承擔BOT計畫中可能存在之經營風險，則民間機構將因無風險因素之驅策，而喪失應有之謹慎、精明與效率（參見相證51，頁540、541、561）。

- 3、反之，聲請人則主張本計畫路網有關政府投資部分係採BTO模式，於興建完成後即由相對人取得所有權，其執行方式實與傳統政府採購工程並無不同。亦即有關本計畫路網辦理興建工程與高鐵興建工程、傳統政府採購工程之差異性比較，請參見聲請人「高雄捷運執

行獎參條例民間參與之架構說明」第 11 至 25 頁(參聲請人附件 1)。  
本計畫路網大部分，尤其是土建部分係由政府投資，兩造於 90 年 1 月 12 日簽訂本興建營運合約，由聲請人負責本計畫路網之興建及營運，而兩造當時即考量因本計劃之自償率偏低，故雖由聲請人參與投資以興建及營運高雄捷運系統，惟極大部分之興建工程款則係由相對人所投資，合計相對人依約之投資範圍工程經費為 1,047.7 億元，其中，包括所有之土建工程及大部分之機電工程(包括電扶梯、電梯、場站及路線環控系統、場站及路線水電設備)；至聲請人投資金額則為 304 億 9,378 萬 8,000 元，包括捷運機電系統及機廠設備(聲證 1.2)。是依本合約約定之精神及意旨可知，除部分之捷運機電系統及機廠設備外，其餘本計畫路網之工程，事實上均係由相對人投資興建，故本合約與完全由民間機構投資興建之 BOT 合約並不相同。

此外有關政府投資範圍之工程，係由相對人先取得所有權，再交由聲請人使用，且聲請人並須支付權利金以為使用之對價。且相對人已參與本興建工程之招標程序，並得指示聲請人變更工作範圍。因此，聲請人認本興建合約並非 BOT 而係屬 BTO，與傳統政府採購並無不同。

- 4、關於本件興建營運合約係聲請人在甄審評選階段經評選為最優申請人，因其要求政府投資部分最少而勝出之相關事實為兩造當事人所不否認，且此部分之甄選涉及交通建設之公共利益，聲請人取得營運特許權之准許為政府之高權行為，並無疑義。

惟民間參與公共建設所取得特許權之內容，則容有不同，或有政府零出資而於特許公司營運期滿始取得相關設施之所有權者；亦有政府投入大量資金並即取得設施所有權後，始給予特許公司營運權並

收取權利金者，兩者均屬興建營運合約之爭議，而此涉及特許公司所取得之權利義務內容，不具有高權性質，係屬政府權利賦與之行為，非准許之行為，合先敘明。

亦即本件興建營運合約之性質之認定，首應考量者為政府投資1047.7億之性質為何，如為消費借貸，則貸與人於期限屆滿得就全部金額請求返還，貸與人就金錢借貸僅承擔借款人清償不能之風險，並不承擔營運困難之風險，亦不承擔興建費用增加之風險。惟政府投資如係出資興建，而取得公共設施之所有權，則對於公共設施所有權之完成而增加之費用或風險，於他人為所有權人完成工作而增加，即應由所有權人承擔。亦即政府不出資或出資為消費借貸時，特許公司應給付政府之特許金與特許公司日後得請求政府給付之公共建設價金互為扣抵。故特許公司係為自己之利益而興建、營運，並自負盈虧。如政府投入公共建設所需大部分資金，並約定特許公司應於興建完成後隨即移轉所有權，則特許公司係為政府所有之目的而興建，其營運期間則係支付相當於租金之權利金，則係以租賃公共建設方式為營運，與前者之風險負擔即有重大不同。

- 5、綜言之，典型 BOT 類型之民間參與，原則上民間業者係以於營運期間所可取得之營運利益考量之依據，而政府辦理公共建設之民間參與則須考量公共利益，即大眾運輸之方便性，二者之利益衡量恆有不同，本件興建營運合約相對人居於公部門之角色既應以公共利益為依歸，於興建過程並由相對人依合約約定指定過半數之成員組成評決小組參與工程興建之招標，其目的即在公共利益之守護，考量符合公共利益之招標目的。此外，公共工程之建設如其自償率高，民間參與公共建設可獲取相當之利益，民間業者投入大量自有資金，日後管理亦有收益，則營運期滿歸由政府取得產權，自係政

府與民間雙贏。惟如公共建設之自償率低，民間投資誘因低，政府得依獎參條例第 25 條規定「得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部」，而依政府對民間機構參與交通建設補貼利息獲投資部分建設辦法第 9 條「政府依本條例第 25 條規定投資民間機構建設交通建設之非自償部分，其方式如下：一、政府興建交通建設之一部後，交由民間機構經營或使用。二、由民間機構興建交通建設之一部，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用。前項投資，政府應先循預算程序辦理；第二款投資方式並應於契約中明定各項工程價款及政府投資額度。」此種情形可確保政府支出預算有所對應，避免產權被民間機構變賣，為系爭合約第 9 章之辦理勘驗付款及履勘付款之依據。

而依本合約第 9.6 條約定，就『政府投資範圍』之工程，可認定為動產之部分，於依本章規定勘驗合格付款之同時，乙方應交付甲方並使之取得所有權；而不動產部分，乙方同意其施作之工作，不論已否完工或付款，均由甲方取得其所有權，…。第 9.7 條亦約定，甲方依本合約第 9.6 條規定取得工程項目產權同時，隨即授與乙方使用權，並將該工程項目依產權取得當時情況，交乙方使用，以進行後續工程施工及日後營運之用，乙方不得以任何理由拒絕。」有關政府投資範圍之工程係由相對人先取得所有權，再交由聲請人使用，故就政府投資範圍部分，係由相對人出資興建，並由其取得產權。

其次，本興建營運合約第 14.1 條「權利金」亦約定，除『乙方投資範圍』由乙方出資外，乙方依本章之規定支付甲方新台幣壹佰壹拾億元，作為乙方於特許期間內取得興建營運本計畫路網捷運系統，

暨依照開發合約進行開發使用權利之對價，該對價已包含乙方就捷運相關建物以及路線、場站及其他不屬開發土地以外基地所應支付予甲方之租金在內而為營運。聲請人使用相對人投資範圍之建物及設備，須支付權利金以為使用之對價。由上所述，縱如相對人所言，相對人就本興建營運合約未如一般傳統政府公共工程係採公開招標方式，惟就其產權取得與權利金給付之權利義務內容觀之，不能認為相對人得就公共建設興建額外衍生之費用與風險主張毋庸負擔任何給付義務。反之，由聲請人出資興建負責之範圍，其利益與風險亦應由聲請人自行負責，亦即本興建營運合約所議定政府投資範圍與廠商投資範圍亦決定相對人與聲請權利利益與風險分配之範圍。

此外，就相對人辦理本件高雄捷運公共交通建設係經行政院函示儘量以 BOT 方式辦理，故雖原於 84 年核定建設總經費為 1951.76 億元。嗣後本建設之總經費為 1813.79 億元，其中即包含政府投資額度 1047.7 億元及民間投資 483.79 億元。本項建設雖因自償率低而由政府投資大部分經費。惟由聲請人所提出台北捷運與高雄捷運興建時程比較可知相對人之高雄捷運較早興建之台北捷運，其平均建造期較短，且經費亦較為節省，即台北捷運已通車路線平均每公里為 44.5 億元或興建中路線為 53.9 億元/公里，而高雄捷運則為 42.5 億元/公里。因此，本件相對人所採之本件興建營運合約模式，亦已大幅為公部門達到節省公帑，符合公共造產之效率與公共利益之目標。惟交通建設之投入，政府亦不宜就南北之建設經費有失衡之情況，就聲請人立於私營造者之立場，其參與本件公共建設，亦大幅縮短成本及工期。亦不宜令其承擔傳統工程契約中原屬定作人領域之費用與風險。



## 二、興建營運合約第 4.2 條所定聲請人之「工作範圍」

(一) 聲請人提起本件仲裁聲請係依本興建營運合約第 4.2 條所定「工作範圍變更」為其請求之依據，因此首應釐清者為聲請人原工作範圍為何。

1、聲請人主張本興建營運合約工作範圍之界定，應以興建營運合約第 1.1.1 條、第 4.1.2 條、第 8.1.1 條、第 8.2.3 條、第 8.2.4 條、附件 C3.3 之「功能設計」(及基本設計(0 版))及附件 B2.1「工程經費表」為認定之準據。而本案爭議項目俱因逾基本設計 0 版而屬興建營運合約第 4.2 條工作範圍變更範疇，參諸相對人就本興建營運合約曾核定減帳 8 案及增帳 9 案辦理情形，相對人亦因基本設計變更認定為聲請人工作範圍變更，進而依興建營運合約第 4.2 條約定辦理加減帳，則本興建營運合約倘因相對人指示而有工作範圍變更時聲請人自得依據興建營運契約第 4.2 條約定請求相對人辦理變更給付工程款等語。

2、相對人則以，本案屬 BOT 案件，相對人僅依約要求聲請人應依綱要性規範符合功能設計即為已足，至聲請人因基本設計變更俱屬契約聲請人本身之行為，並非興建營運合約工作範圍變更。此外，相對人並援引興建營運合約第 8.1.5 條之約定，本興建營運合約興建範圍內各項工程之設計、施工，不論由乙方自行辦理，或委由顧問機構、承包商辦理，均由乙方負全部責任。甲方或其所委託之機構對乙方所為之任何同意、核准、備查、監督、建議、提供之參考資料或主管機關履勘通過，並不減少或免除乙方應盡之義務與責任而為抗辯。

(二) 查契約之一方當事人對於他方當事人究有何給付義務，應視契約之類型與當事人訂約時所合意之具體內容決定之，本興建營運合約係由聲請人負責自己投資範圍與政府投資範圍之興建工作。雙方合意之工作範圍原

則上以契約明文約定之內容為基礎，但仍應考量雙方締約前據以為締約考量之基礎事實而為綜合判斷之。

(三) 依本興建營運合約第 4.1.2 條之約定，乙方投資範圍與政府投資範圍，其項目則約定於 B 附件 B.2.1 「工程經費表」，上開工程經費表係聲請人於進入甄選階段，依相對人提供之資料規劃設計為上、中、下三冊之「橋紅線工程圖說」並計算數量及金額而載明於投資計畫書中(聲證 0.4)。其後，雙方於 90 年 1 月 12 日簽訂本興建營運合約，聲請人陸續依相對人所判定之綱要性設計及施工規範，完成功能設計文件、土建施工規範等並於 91 年 6 月起經相對人核定而為基設 0 版(聲證 0.5)。

(四) 綜上，考量興建營運合約訂約前之甄選過程，契約文義，訂約之過程，訂約時雙方可明確預見之範圍並可據以斟酌對價關係之範圍，本仲裁庭認定雙方之工作範圍之特定，應綜合斟酌上開具體之事由，且通常可合理期待其承擔之風險。應有別於傳統公共工程，應認聲請人訂約時顯可期待其亦應負擔部分之風險。雙方當事人在協調委員會關於工作範圍變更之協議結果而於具體請求之項目中決定，而不應拘泥於雙方當事人所使用之「基本設計 0 版」、功能設計或綱要性規範等文字。

此外，由相對人與聲請人所協議之工作範圍變更之事項，參照聲請人所提聲證 0.22 號所列之減帳事項及聲證 0.18 號所提增帳 9 案之核定，縱相對人綱要性規範未改變，但使用需求改變，相對人亦同意辦理增減帳，亦可見本興建營運合約之工作範圍之變更並不限於「政策變更」或「重大原因」，而應於具體事項中斟酌聲請人與相對人原以之為對價關係之工作範圍變更是否已超過聲請人可預見且可合理期待其應承擔之風險與費用之範圍而定。

### 三、關於「亞企大樓與 R8 聯通於地面層至地下一層之裝修及機電工程」部分

(一) 聲請人主張：

1. 依興建營運合約第 6.4.1 條第 2 項約定，此項工程屬兩造簽約後新增之共構或附條件同意使用方式，應由雙方另行協商費用負擔。
2. 興建營運合約第 8.13.2 條第 5 項約定，就本項 R8 車站與亞企中心共構案，相對人已與第三人簽訂共構設計及興建契約書，故系爭裝修及機電工程，自應由相對人負責協調及監督第三人依據高雄捷運之相關規劃及規範進行設計及施工，且不得影響聲請人興建營運之權益及安全。
3. 就相對人與亞洲水泥股份有限公司暨遠百亞太開發股份有限公司（下簡稱亞泥暨遠百亞太公司）簽訂之「高雄都會區大眾捷運系統紅線 R8 車站捷運設施與『亞洲企業中心』大樓共構設計興建契約書」（聲證 2.1），相對人未依契約內之高雄捷運相關規劃及規範規定，督促亞泥暨遠百亞太公司進行設計與施工，致聲請人依據相對人指示須就非屬工作範圍內之「R8 車站與亞洲企業中心大樓共構案(地面一層至地下一層)」裝修及機電工程拆除並重新施工，以符合高雄捷運之規範，並產生高達 2303 萬 5833 元費用（聲請人附表 2），相對人自應依契約變更設計調整增加給付前開費用。
4. 聲請人爰依營運興建營運合約第 4.2 條約定及民法不當得利或誠信原則，請求相對人調整給付等語。

(二) 相對人辯稱：

1. 本案中聲請人工作範圍謹依照系爭合約第 6.4.1 條、第 8.13.2、附件 A5.1 及附件 A5.2 整體解釋而得，非屬興建營運合約第 6.4.1 條第 2 項後段規定簽約後新增共構之情形，縱該出入口係位於共構結構內，該部分捷運設施之設計、興建為聲請人既定之工作範圍；聲請人於簽約前之甄審階段早已了解 R8 車站設有該 A1 出入口且係與亞企大樓共構為其範圍，且聲請人對於共構契約之內容亦於共構契約及配合設計會議中表示

了解系爭合約將會有共構之約定及現場會勘。

2. 依照系爭合約與聲請人之統包商細部工作範疇均指出於共構出入口裝修工程應為聲請人負責之範圍，聲請人以其應負責之水電環控及裝修之項目對相對人請求增加費用，而此亦屬合約原有計價里程碑之項目，聲請人再重複請求實無理由。
3. 依照相對人捷運局 95 年 9 月 5 日召開之「R8 車站捷運設施與亞企中心共構案地面一層至地下一層裝修工程施工責任確認會議」紀錄（相證 6），會議結論一、「關於 R8 車站．．．；至用地交互後，依興建營運合約規定，本案捷運出入口裝修工程（包括大遠百已施作完成部分）仍應由捷運公司負責施工。」足見聲請人對此項係其工作範圍知之甚詳。
4. 退萬步言，聲請人請求費用為 2303 萬 5833 元，而其施工統包廠商原請求 1392 萬 4624 元，最後聲請人僅同意給付 253 萬 3091 元，顯見聲請人請求浮誇，故施工統包廠商未請求之工項，聲請人不得向相對人主張等語。

(三) 關於「亞企大樓與 R8 聯通於地面層至地下一層之裝修及機電工程」聲請人之請求是否成立

- 1、按興建營運合約第 4.2 條「工作範圍變更」約定：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之。但雙方應就變更後之權利義務進行協議，如協議不成，則依興建營運合約第二十章提送協調委員會處理。」。而就聲請人所請求事項是否屬興建營運合約第 4.2 條規定之工作範圍變更，應綜合雙方契約所訂之各項具體事由，且通常可合理期待其承擔之風險應有別於傳統公共工程，而應負擔部分之風險，不應拘泥於雙方當事人所使用之「基本設計 0 版」、功能設計或綱要性規範等文字，是工作範圍變更應不限於「政策變更」或「重大原因」，而應於具體事項中斟酌聲請

人與相對人原以之為對價關係之工作範圍變更，是否已超過聲請人可預見且可合理期待其應承擔之風險與費用之範圍而定。

- 2、查相對人與亞泥暨遠百亞太公司間所簽訂之「高雄都會區大眾捷運系統紅線 R8 車站捷運設施（出入口、通風井、冷卻塔）與『亞洲企業中心』大樓共構設計、興建契約書」（下稱亞企共構興建合約），其中，就 R8 車站 A1 出入口「地面一層至地下一層部分」之主體工程、裝修工程（亞泥暨遠百亞太公司先期營運所需部分）及相關設備工程，已於第三條（一）R8 車站出入口明確約定地面一層至地下一層部分由亞泥暨遠百亞太公司負責設計、興建並負擔所有費用；第七條並約定亞泥暨遠百亞太公司應按高雄捷運之相關規劃設計、設計規範進行系爭工程主體工程、裝修工程及相關設備工程內之設計，並依相對人同意之設計圖面施工（參聲證 2.1）。因此依興建營運合約第 8.13.2 條第 5 項：「甲方就本計畫簽訂共構設施合約/協議書之第三人對共構本體之修建、改建、增建或重建，甲方應負責協議及監督，不得影響乙方興建營運之權益及安全…」之約定。相對人自應對第三人（亞泥暨遠百亞太公司）就上開契約之執行負上開契約條款約定之責任。相對人於 95 年 6 月 21 日已發函確認亞企中心共構大樓先期營運所需裝修工程之設計圖並未經相對人同意，且該工程並不符捷運規範之要求而需予以打除重建，就上開事實雙方並無爭議。
- 3、再相對人於 95 年 9 月 5 日「捷運紅線 R8 車站捷運設施與亞企中心共構案（地面一層至地下一層）」裝修工程施工責任確認會議中，所做成之結論：「關於 R8 車站捷運設施與亞企中心（大遠百）共構案『地面一層至地下一層』裝修工程，係因大遠百基於先期營運之需要，無法等待捷運工程進場施作，經雙方（即相對人捷運局與亞

企中心（大遠百）約定由大遠百負責裝修；至用地交付後，依照興建營運合約約定，本案捷運出入口裝修工程（包括大遠百已施作完成部分）仍應由捷運公司負責施工。」，相對人據此主張此部分工程亦屬聲請人之工作範圍。然就該交付結構體之裝修未符合高雄捷運規劃或規範部分，相對人前已於95年6月21日確認亞企中心共構大樓先期營運所需裝修工程之設計圖並未經相對人同意，前已述明，而聲請人亦於95年10月23日以(095)高捷V1字第6686號函告知相對人，不同意負擔相關費用（聲證2.4），再於95年11月30日及96年1月18日以函文向相對人表示，該部分工作係亞泥暨遠百亞太公司基於與相對人間契約範圍工作，應按高雄捷運之相關規劃、設計規範進行主體工程、裝修工程及相關設備工程之設計及施工者，且按興建營運合約第8.13.2條第5項約定，亦應由相對人負責協調及監督亞泥暨遠百亞太公司依據高雄捷運之相關規劃及規範進行設計及施工。是聲請人顯對上開會議結論並未全然接受自明，因此即不能依此會議結論而認定此部分工程屬聲請人之工作範圍。

4、相對人固以88年招標階段提供入圍申請人參考之工程圖說已載明該處為共構基地(相證61)，聲請人投資計畫已就R8車站出入口及通風景X標明採共構方式興建(相證62)，該項共構裝修工程有前期裝修(大遠百百貨營運需要)與後期裝修(捷運通車營運需要)(相證63)，且兩造簽訂興建營運合約時，已知其工作範圍包括本項目且由合約附件明白顯示相對人僅負交付結構體義務，故本案非屬興建營運合約第6.4.1條第2項但書規定情事等語為辯。惟查：

(1) 本件招標甄審階段相關文間雖標示「共構基地」，但由相關文件並未顯示相對人就亞企大樓與R8車站共構事宜，已然定

案，且三方權利義務即如共構結構、裝修施作、交付時程，已有所約定。

(2) 而相對人係於90年4月25日與亞泥暨遠百亞太公司簽訂「亞企共構興建合約」，明確約定相對人與第三人亞泥暨遠百亞太公司之契約權利義務，確在兩造簽定興建營運合約之後，則相對人自應對界面之切分更應盡其統籌之責任，庶免爭議，若因相對人未盡統籌責任產生爭議，即非全屬可歸責聲請人事由，若將此產生結果全由聲請人負擔，亦有欠公允。

(3) 是以，相對人與亞企大樓之共構設計及興建契約書係發生於兩造間興建營運合約簽約後，業已符合興建營運合約第6.4.1第2項但書約定，就所發生之費用自應由兩造另行協商費用負擔事宜。

5、本項R8車站與亞企中心共構案，相對人已與第三人簽訂共構設計及興建契約書，故系爭裝修及機電工程，相對人自有義務負責協調及監督案外第三人依據高雄捷運之相關規劃及規範進行設計及施工，且不得影響聲請人興建營運之權益及安全，並將該結構體工程於94年1月31日前交付聲請人依據興建營運合約規定接續施作其餘裝修與水環等工作。倘相對人未能依據其與第三人簽訂契約約定，督促第三人依據高雄捷運之相關規劃及規範進行設計及施工，致產生結構體交付予聲請人續行施作時有瑕疵情事，且因相對人指示聲請人就非屬聲請人施作之「R8車站與亞企中心共構案（地面一層至地下一層）」裝修及機電工程拆除後重新施工，以符合高雄捷運之規劃或規範，此即屬興建營運合約第4.2條之「工作範圍變更」至明。

6、相對人再就聲請人對於其與亞泥暨遠百亞太公司簽訂之亞太共構興

建契約內容，亦於共構契約及配合設計會議中表示了解系爭興建營運合約將會有共構之約定(相證 63、相證 63.1 同)，前開會議進行前並有到現場會勘(相證 63.2)。故相對人與亞泥暨遠百亞太公司簽訂之亞企共構興建契約，約定 R8 車站 A1 出入口「地面一層至地下一層」由亞泥暨遠百亞太公司負責裝修部分，係指大遠百先期營運所需部分(該地面層部分原為大遠百百貨之出入口)。嗣後結構體交付捷運使用後，聲請人再就大遠百先期營運裝修部分進行拆除並施作捷運營運所需之相關設施，因而相對人與亞泥暨遠百亞太公司之共構興建契約，並無增加聲請人之既有工作範圍內容等語為辯(相對人 101 年 2 月 3 日仲裁答辯(七)書)。惟查：

- (1) 90 年 2 月 22 日研商捷運紅線 R8 車站捷運設施與亞企中心共構契約書及配合設計會議記錄：「六、討論...(四)合約條文七、施工(一)：修正為『乙方應按高雄捷運之相關規劃設計規範(附件三)進行「本基地」內「R8-2 捷運設施」...，並依甲方同意之設計圖面施工。』。...(六)合約條文十、附件(三)修正為『網要性車站工程設計規範網要性機電系統設計規範(電梯/電扶梯部分)』」明載設計依據(相證 63、相證 63.1 同)。是按相證 63 及相證 63.1 屬相對人與亞泥暨遠百亞太公司間討論共構如何設計，就三方之權利及義務並無明文規範，則自不能因聲請人亦參與上開會議及會勘，即應將先期裝修部分列為工作範圍，相對人亦不能推卸其依興建營運合約第 8.13.2 條第 5 項之監督責任。
- (2) 就該交付結構體之裝修未符合高雄捷運規劃或規範部分，相對人前已於 95 年 6 月 21 日確認亞企中心共構大樓先期營運所需裝修工程之設計圖並未經相對人同意。則相對人並未依共構興



建契約約定，督促亞泥暨遠百亞太公司進行設計與施工，導致後續相關裝修機電工程不符捷運規範，而由聲請人拆除重做，自非屬可歸責聲請人事由甚明。

(3) 綜上，依據興建營運合約與共構興建契約簽訂時程先後以觀，足可稽證系爭共構興建契約係於興建營運契約簽訂後新增之共構工程至明，相對人所提相證 63、相證 63.1 及相證 63.2 等資料，無法憑以認定聲請人就共構興建契約裝修不符捷運規範部分，有代為拆除並重新施作之契約義務。

7、至相對人以系爭興建營運合約第 6.3.3 條第 1 項約定，主張相關遺留物為聲請人依前開約定得視為廢棄物拆除之部分。惟查興建營運合約第 6.3.3 條地上物之處理第 1 項：「…其餘遺留之地上物，乙方得視為廢棄物自費清理之。…」之約定，係有關相對人交付用地時，對地上物騰空或拆除之約定，與本項亞泥暨遠百亞太公司先期營運裝修不符捷運規範部分須拆除重新施作，並不相干，自不能相提並論。

8、相對人又以聲請人與統包商間之細部工作範疇(相證 62.3)，認 R8 車站出入口 A1 與結構體已完成之亞洲企業中心大樓共構，其裝修、機電仍屬本工程而主張聲請人亦明知此項工程係屬聲請人工作範圍。惟基於大遠百公司先期營運裝修部分，本不在聲請人原施作之範圍已如前述，則聲請人與統包商契約「細部設計特定範疇」就 R8 車站有關「…出入口 A1 與結構體已完成之亞洲企業中心大樓共構，其裝修機電仍屬本工程」範疇之約定，自難認聲請人與其統包商已對先期營運而裝修部分已有包括於內之認識；再依共構契約第三條產權歸屬及費用負擔之約定「2.『地下一層以下至連接車站部分』：主體工程由乙方負責設計、興建並負擔所需費用。裝修工程及相關

設備工程由甲方(即相對人)負責設計、興建並負擔所需費用」，是顯然 R8 車站「地下一層以下至連接車站部分」之裝修工程及相關設備工程方屬聲請人依約應施作部分，亦為聲請人與統包商間之細部工作範疇，而聲請人本項請求係「地面層至地下一層」之裝修及機電工程拆除重做費用，二者顯未重覆。

9、相對人未以 91 年 7 月 26 日核定之 R8 車站功能設計圖說，係註明『出入口 A1 亞企大樓現有已完成部分非本工程部分』，並非指『A1 出入口非本工程範圍』，而 R8 車站原即設有 A1 出入口並與亞企大樓共構，為雙方簽訂興建營運契約時既存之現地條件，興建營運合約僅約定交付結構體等語。然：

- (1) 兩造係於 90 年 1 月 12 日興建營運合約，相對人與第三人亞泥暨遠百亞太公司則於 90 年 4 月 25 日簽訂共構興建契約，而查第三人當時於 90 年 10 月營運裝修完成部分即「地面一層至地下一層」，相對人 91 年 7 月 26 日核定之 R8 車站功能設計圖說(基設 0 版)註明『出入口 A1 亞企大樓現有已完成部分非本工程部分』顯為「地面一層至地下一層」已開放營運裝修部分。
- (2) 本項係相對人指示聲請人就亞企大樓已完成但不符捷運規範部分之「地面一層至地下一層」拆除並重新裝修，此本非基設 0 版核定之工作範圍。

(四) 關於「亞企大樓與 R8 聯通於地面層至地下一層之裝修及機電工程」費用之准駁

- 1、聲請人於仲裁聲請時請求本項瑕疵缺失改善相對人應給付 2303 萬 5833 元(聲請人附表 2)，嗣於 101 年 3 月 3 日仲裁補充理由七書就間接費用更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用占直接費用之比例為 16.55% (聲請人附表 1.1)請求給付等語。

2、首按仲裁補充理由(七)書就間接費用更正比例為 16.55%(聲請人附表 1.1)後計算聲請人請求金額為 2175 萬 7102 元。茲核算更正後之請求金額列表如下：

施工標別	項次	項目名稱	附表 1.1 聲請人更正請求			
			單位	0 版基設 與最新版 細設差異 數量	單價	複價
SUR08	3.1.18-1	地坪				
	A	地坪貼花 崗石	M <sup>2</sup>	224.88	8,000	1,799,040
	B	樓梯貼花 崗石	M <sup>2</sup>	19.08	6,000	114,480
	C	円有地坪 拆除與運 棄	M <sup>2</sup>	243.96	800	195,168
SUR08	3.1.18-2	牆面				
	A	1F 琺瑯板 (含獨立 支撐結 構)	M <sup>2</sup>	38	8,000	304,000
	B	琺瑯板 (骨架可 固定於結 構)	M <sup>2</sup>	115.17	5,500	633,435
	C	花崗石台 度	M <sup>2</sup>	8.02	4,500	36,090
	D	既有電扶 梯手拆卸 及安裝	LS	1	300,000	300,000
	E	原有牆面 裝修才拆 除與運棄	M <sup>2</sup>	161.19	500	80,595

SUR08	3.1.18-3	天花板				
	A	B1F 金屬 平板天花 (防颱型)	M <sup>2</sup>	74.78	4,000	299,120
	B	1F 金屬平 板天花 (防颱型)	M <sup>2</sup>	148.71	5,000	743,550
	C	1F 金屬造 型(垂板) 天花	M <sup>2</sup>	60.65	6,000	363,900
	D	1F 金屬造 型(垂板) 天花中央 區玻璃燈 箱	SET	1	100,000	100,000
SUR08	E	原有天花 拆除與運 棄	LS	284.14	600	170,484
SUR08		防煙垂壁	M	27.75	7,000	194,250
SUR08		樓梯扶手 欄杆	M	22.2	12,000	266,400
SUR08		玻璃護欄 (含混凝 土基座)	M	6.85	25,000	171,250
SUR08		可拆式防 洪閘門	座	1	500,000	500,000
SUR08		捲門 (W5750x L3950)	樑	1	250,000	250,000
SUR08		通風井打 石搭架及 粉刷油漆 (亞企既	LS	1	3,000,000	3,000,000

		有結構)				
SUR08		土建設計 及套圖費 用	LS	1	1,000,000	1,000,000
SUR08		水電環控 費用	LS	1	5,640,673	5,640,673
		SUR08 小計				16,162,435
		管理費10 %				1,616,244
		合計				17,778,679
		營業稅5 %				888,934
		總計				18,667,612
		加乘管理 費16.55 %				3,089,490
		請求金額 總計				21,757,102

3、聲請人之統包商於96年3月5日函聲請人就本項工作範圍變更請求為1392萬4624元(聲證2.A)；該統包商就本項工作範圍變更向法院起訴請求聲請人給付1007萬4744元(聲證2.B)。經查統包商請求時已就防煙垂壁、可拆式防洪閘門、鐵捲門、玻璃護欄基座、樓梯護欄等項目減除。而由聲請人內部文件資料可知，聲請人就相關爭議與統包商進行包裹協商後，最後屬本項工作範圍變更請求部分為253萬3091元(聲證2.D，項次12)，該項請求經仲裁庭審認聲請人已將其原先契約內應負責較大範圍之整理修繕工作含括，尚屬誠信合理。此款項253萬3091元聲請人尚未支付予統包商(聲請人仲裁補充理由(十四)書，附件1)。

- 4、矧兩造前已辦理工作範圍變更之增帳案中，經兩造同意送請高雄市土木技師公會鑑價後，亦以相對人核定之工程經費表中所有間接費用占直接費用之比例計算間接費用(參聲請人101年4月2日仲裁陳報書附件2、附件3)，故該間接費用計算方式堪為本件援用。
- 5、加計間接費用16.55%後本項費用為295萬2318元(計算式： $2,533,091 \times 1.1655 = 2,952,318$ )。綜上所述考量雙方於訂定興建營運合約時，就R8共構A1出入口範圍界面聲請人有其一定應負擔責任，仲裁庭審酌雙方全辯論意旨，斟酌興建營運合約第6.4.1條第2項之約定及聲請人亦就額外支付統包商之費用提出具體協議，此項證據雖尚非完整，惟按「當事人已證明受有損害而不能證明其數額或證明顯有重大困難者，法院應審酌一切情況，依所得心證定其數額。」，民事訴訟法第222條第2項定有明文，是仲裁庭審酌一切情況，依所得心證，認聲請人此項費用雖尚未支出，惟已與統包商為包裹協商，已負有給付之義務，認定就本項費用，相對人應負擔七成，即聲請人所請求應准許206萬6622元( $2,952,318 \times 0.7 = 2,066,622$ )，逾此部分核屬無理由而不應准許。

#### 四、關於「R16車站共構結構體施作缺失改善工作及配合變更」部份

##### (一) 聲請人主張：

捷運紅線R16車站係規劃為三鐵(台鐵、高鐵及捷運)共站車站，因整體規劃設計及93年2月台灣高鐵鋪軌之急迫性，相對人捷運局乃於89年10月間將R16車站委由鐵工局先行進行結構設計與施工(聲證3.133)；相對人委由鐵工局進行結構體設計及施工後，始於90年1月12日與聲請人簽訂興建營運合約，依據相對人與鐵工局簽訂之契約工作範圍，相對人有義務依據高雄捷運規範辦理R16車站結構體之設計

施工與驗收，再交付予聲請人接續完成後續裝修軌道機電等興建工作；故 R16 車站相對人即應交付依據高雄捷運規範施作完成且無瑕疵之結構體予聲請人，惟因相對人現況交付之 R16 車站結構物均需大幅進行瑕疵改善(聲證 3.2)，雖經聲請人、相對人與鐵工局就此相關缺失改善多次會議磋商、現場會勘澄清，相對人雖亦要求鐵工局進行缺失改善，但鐵工局皆以符合與相對人契約需求等理由，請聲請人依需求自行辦理；故聲請人迫於興建營運合約 96 年 10 月 31 日通車目標及相對人指示辦理 R16 車站結構體相關缺失改善，致產生增加工程費用 6490 萬 8400 元(聲請人附表 3)此核屬興建營運契約第 4.2 條「重大原因」所指之工作範圍變更，或以民法不當得利或誠信原則，相對人自應調整增加給付予聲請人等語。

(二) 相對人辯稱：

1. 聲請人請求之項目俱屬其依約應完成之工作項目，縱有協助之項目，亦有相關會議紀錄說明聲請人應遵守之請求程序，且達成三方協議並為聲請人所同意，故縱然有或需重新分配之工作項目，然聲請人均未及時依照會議結論與協議內容請求，迄今竟以單方認定有相對人應負責之情形，實與合約規定與協議內容有違，而無可採。
2. 聲請人所請求之瑕疵修補項目，其中 1 至 19 項俱可歸屬為結構具體接收後之軌道工作、建築整修、裝修工作、機電工程之設計與施工及其他為接續完成所有興建工作所必需者，並無一項屬「結構體」本身之缺失，反均屬聲請人依約接收結構體後，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉、履勘及營運等，所應為之軌道、建築裝修、機電工程以及其他配合興建完成之工作。
3. 依 95 年 5 月 2 日「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄結論，均已說明關於結構體本身

之缺失以及將來驗收未達規定部分，仍交由交通部鐵工局及其承包商負責處理完成，並無轉由聲請人施作或承擔之意，是並未提示聲請人辦理非其工作範圍之事項。且相對人依約僅需交付 R16 車站之結構體，至於該站之建築裝修及機電工程，仍屬聲請人之工作範圍，故聲請人依據結構現況接收後衍生之整修費用應由聲請人自行負擔。

4. 聲請人轉嫁其對於施工廠商之責任予相對人，有違系爭興建營運契約約定，聲請人本身並非施工廠商，並未實際辦理施工作業，請求本項金額高達 6490 萬 8400 元，而同意支付統包廠商為 4260 萬 2829 元，卻得謀取巨額之差額利益，顯有不當得利情事等語

(三) 聲請人本項之請求是否成立

1、按興建營運合約第 4.2 條「工作範圍變更」約定：「甲方如因政策變更或重大原因必須變更乙方工作範圍時，乙方應配合為之。但雙方應就變更後之權利義務進行協議，如協議不成，則依興建營運合約第二十章提送協調委員會處理」。而就工作範圍變更之認定標準，已如前述。

2、捷運紅線 R16 車站係規劃為三鐵（台鐵、高鐵及捷運）共站車站。而因整體規劃設計及 93 年 2 月台灣高鐵鋪軌之急迫性，相對人乃於 89 年 10 月間將高雄捷運 R16 車站委由鐵工局先行進行結構設計與施工（聲證 3.133、相證 65）。捷運 R16 車站係相對人依據政府採購法第 40 條及採購法施行細則第 42 條委由鐵工局全權代辦，故 R16 車站結構體工程之招標、履約管理（含規劃、設計、監造）及驗收均為相對人委託鐵工局代辦工作。相對人與聲請人於 90 年 1 月 12 日簽訂興建營運合約，相對人嗣又於 91 年 6 月 25 日，以高市捷設字第 0910005037 號函，要求聲請人將高鐵局規劃之 R16 車站穿堂層擴大案（即 5000 坪附屬共構大樓）納入工作範圍內（聲證 3.9）。此為



兩造所不爭執之事實。

- 3、依興建營運合約第 3.4.3 條第 1 項約定：「1. R16 共站車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方（相對人）統籌辦理，於九十三年一月前完成站體結構交付乙方（聲請人）」。第 8.12 條約定：「紅線 R11、R16 車站共站及共構之規劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方統籌辦理。乙方須與甲方及其承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責 R11、R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要的協助」。由上開約定可知，聲請人於 R16 車站之合約工作範圍，並不包含車站土木結構體之設計、施工及管線預埋，且相對人應於 93 年 1 月前完成 R16 車站站體結構體，並交付聲請人接續工作，故此 R16 車站共構結構體本為相對人依約應辦理之工作範圍甚明。
- 4、「R16 車站土木結構體」既係相對人應統籌辦理之合約工作事項，相對人交付經施作完成且無需進行缺失改善之 R16 結構體予聲請人乃屬必然。惟相對人並未如期交付完整結構物，而係分區分階段交付，且所交付之結構物尚有諸多須進行改善，此有歷次結構體交付會勘紀錄（聲證 3.4，3.5，3.6，3.7）、及上開缺失之照片（聲證 3.8），足堪證明。再依相對人於 95 年 5 月 2 日召開之「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」之會議記錄（聲證 3.1），亦可知相對人負責辦理之 R16 車站土建工程有多處結構體缺失，例如：土建工程壁面（牆、板）仍有滲水（參會議結論一）、R16 車站土建工程尚未驗收（參會議結論二）及 R16 車站底板、側牆及月台下方管道間漏水及逃生走道淨空不足須打除（參會議結論五）等等。

5、按相對人交付之「R16 車站土木結構體」之缺失，即如聲請人於 101 年 2 月 17 日理由(六)書彙整如下表所示。相對人就該等缺失之改善工程，既未要求其承包商辦理，而由相對人指示「聲請人依現況配合細設進場施作裝修工作」(參上開會議結論六)，則所致聲請人及統包商增加成本費用，自不應由聲請人負擔。

新增項目	請求金額	相對人指示/變更 增作內容	聲請人辦理情形	證據
1. 配合高鐵附屬事業大樓筏式基礎結構，辦理集(污)水坑及CSD/SEM變更設計。	549,120	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 相對人以 91.06.25 高市捷設字第 0910005037 號函要求聲請人將高鐵局規劃之 R16 車站穿堂層擴大案納入工作範圍(參聲證 3-9)。(即高速鐵路左營車站附屬事業開發大樓)</li> <li>2. 94.07.12 高市捷設字第 0940010533 號函：相對人於 94.07.06 邀集鐵工局、聲請人及統包商，要求聲請人依據鐵工局最新版確認之結構圖說，再行修正 SEM 及預埋管圖說。(參聲證 3-12)</li> <li>3. 94.07.28 高市捷設字第 0940011067 號函：相對人向</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 與捷運共構及地面六層「高鐵局 5000 坪附屬商業大樓」之需求。相對人於 91.06.25 正式函請聲請人將高鐵需求納入工作範圍(參聲證 3-9)。</li> <li>2. 聲請人於 92.07.14 函送「R16 車站建築配置平面設計圖」(包含原 R16 車站體及後續增加之 5000 坪商業空間)予相對人(參聲證 3-10)，並於 93.04.20 函送「R16 車站穿堂層、月台層、軌道層、月台門、接地系統及照明預埋之 SEM 圖說」予鐵工局，請鐵工局納入後續發包、設計及施工考量(參聲證 3-11)。</li> <li>3. 至 94.07.06 相對人要求聲請人需依據鐵工局最新版確認之結構圖說，修正 SEM 及預埋管圖說(即須配合鐵工</li> </ol>	聲證 3-2 聲證 3-9 聲證 3-10 聲證 3-11 聲證 3-12 聲證 3-13 聲證 3-14 聲證 3-15 聲證 3-16 聲證 3-17 聲證 3-18 聲證 3-19

		<p>鐵工局表示 A 出入口澆置大底時，有一集水坑未預留，致需再調整相關配置位置(參聲證 3-14)。</p> <p>4. 940830 高市捷設 字 第 0940013529 號 函：相對人邀集鐵工局於 94.08.24 召開「R16 車站西側工作井與高鐵附屬事業大樓捷運區域之結構體交付時程及相關施工介面」會議，並向鐵工局表示捷運 A 出入口區集水坑與污水坑等需求之設計及施工，均委託鐵工局辦理，若有經費不足之情形，將再召開會議協商(參聲證 3-15)。</p>	<p>局結構變更，裝修、水環工程亦須變更，參聲證 3-12 號)。但於 94.07.09 鐵工局施作之 A 出入口連續壁破裂發生漏水滲砂情形，鐵工局為求安全緊急澆置該區域大底，而造成一集水坑未被預留，致聲請人須再配合變更設計(參聲證 3-13、3-14)。</p> <p>4. 聲請人 以 92.07.14(092) 高捷 V2 字第 2944 號函 提送「R16 車站建築配置平面設計圖」(包含原 R16 車站體及後續增加之 5000 坪商業空間) 予相對人，請相對人函轉鐵工局納入後續設計考量(參聲證 3-10)。</p> <p>5. 聲請人 以 93.04.20(093) 高捷 V2 字第 1733 號函 提供「R16 車站穿堂層、月台層、軌道層、月台門、接地系統及照明預埋之 SEM 圖說」予鐵工局(參聲證 3-11)。</p> <p>6. 聲請人 以 94.07.21(094) 高捷 V2 字第 3746 號 函，檢附「高鐵附屬事業大樓地下結構工程」捷運 A 出入口區集水坑、污水坑及電扶梯下機</p>	
--	--	---	--	--

			<p>坑配置圖，請相對人函轉鐵工局。並說明因鐵工局於97.07.09、10二日因連續壁發生漏水漏砂現像，先行施築澆置大底，至集水坑遺漏未預留，不可歸屬聲請人之責，故聲請人再次調整相關配置，請相對人轉請鐵工局確認納入設計及施作(參聲證3-11)。</p> <p>7. 94.08.01CR6 設字第 94-0671 號備忘錄：統包商將 R16 車站高鐵附屬事業大樓 A 出入口集水坑、污水坑歷次變更事宜提出說明並請求費用。(參聲證3-19，統包商請求金額共計 62 萬元)</p> <p>8. 94.11.24(094) 高捷 V2 字第 6508 號函：鐵工局未將捷運公司 93.07.21 提出之高鐵附屬事業大樓 A 出入口區之集水坑納入需求辦理變更設計。再因鐵工局 A 出入口連續壁發生漏水漏砂現像，先行施築澆置大底而造成一集水坑遺漏未預留，係鐵工局持續延遲交付 R16 車站相關結構體，聲請人不得不聲明保留相關權利(參聲證3-16)。</p> <p>9. 聲請人向相對人張</p>
--	--	--	---

			<p>相關費用函文：  (1)95.02.06(095) 高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、  (2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、  (2)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函(參聲證 3-2)</p>	
<p>2. 配合高鐵附屬事業大樓下結構柱位移動及淨高不足辦理 R16 車站建築裝修及 CSD/SEM 相關圖說變更設計</p>	3,644,800	<p>1. 91.06.25 高市捷設字第 0910005037 號函：相對人要求聲請人將高鐵局規劃之 R16 車站穿堂層擴大案納入工作範圍(參聲證 3-9)。  2. 93.04.14 高鐵二 字 第 09300074120 號函：高鐵局函請鐵工局配合「高鐵附屬事業大樓地下結構工程」辦理變更設計(即變更高鐵附屬事業大樓下結構柱位及 B1、B2 層樓版之結構設計)。(參聲證 3-21)  3. 93.06.09 高市捷設字第 0930006998 號函：相對人函請高鐵局於二週內提供 5000 坪附屬事業使用商業空間夾</p>	<p>8. 本案係鐵工局代辦「高鐵附屬事業大樓地下結構工程」之連續壁及外牆侵入高鐵左營基地範圍內，故高鐵局於 93.04.14 函請鐵工局將原設計之連續壁位置變更設計平移退縮 2.8 公尺，以避開前述範圍內之相關設施(參聲證 3-21)。  9. 又高鐵局為配合 92.07.25 高雄市都市設計委員會第 75 次通過之「高鐵左營車站前廣場都市設計變更案」，將原設計位於高鐵站前廣場內部之公車停靠站，變更為臨 34 米道路路緣停靠方式之前提下，考量旅客上下車之安全需求，34 米道路人行道高程及台灣高鐵公司站前廣場整體設計之地面排水坡度等因素，需請捷運 R16 車站地下室頂版高程須予以配合變更(參聲證</p>	<p>聲證 3-2  聲證 3-17  聲證 3-18  聲證 3-20  聲證 3-21  聲證 3-22  聲證 3-23  聲證 3-24  聲證 3-25  聲證 3-26  聲證 3-27  聲證 3-28  聲證 3-29  聲證 3-30</p>

		<p>層版降低高程及修正圖說，以利聲請人辦理後續細設作業。(參聲證3-22)</p> <p>4. 93.06.25 高市捷設字第0930007609號函：相對人函送高鐵附屬事業大樓使用商業空間夾層降版高程修正圖說予鐵工局，請鐵工局辦理變更設計，並請捷運公司辦理後續細設作業參考。(參聲證3-23)</p> <p>5. 93.08.27 高鐵二字第0930019291號函：高鐵局函覆相對人有關高雄捷運 R16 車站配合高鐵 5000 坪附屬事業使用商業空間(地下層)夾層降版高層變更責任歸屬。(參聲證3-24)</p> <p>6. 93.08.30 高鐵二字第09300194460號函：高鐵局致函鐵工局，檢送「高速鐵路左營車站附屬事業開發大樓地下結構工</p>	<p>3-24)。</p> <p>10. 故本案因鐵工局連續壁變更設計造成 R16 車站柱位移動，及高鐵局為因應都審之結果變更頂版、夾層版之高程，致聲請人需修正 R16 車站 5000 坪之建築裝修及 CSD/SEM 相關圖說。</p> <p>11. 聲請人依據高鐵局上述之變更需求，於 93.04.01 邀集相對人、高鐵局及高鐵局所屬翁祖模建築師召開「有關 R16 車站 5000 坪商業大樓夾層地版高程變更協調會」，其中為符合高鐵局之功能需求，各單位同意 5000 坪商業大樓地下夾層地版高程降低 70cm，並請鐵工局細設顧問(中華顧問)將上擴挖區夾層地版原版厚 25cm、梁深 80cm 之格子梁系統，修正為 40cm 之版中梁系統(以維管道空間保持 1.2 公尺)，下擴挖區屬捷運空間部分則修正為版厚 20cm、梁深 70cm 系統(以維管道空間保持 1.4 公尺)。(參聲證3-20)</p> <p>12. 聲請人於 93.06.07(093) 高捷</p>	
--	--	---	--	--

		<p>程」基地範圍修正圖說乙份，請鐵工局辦理後續相關事宜。(參聲證3-25)</p> <p>7. 93.09.10 高市捷設字第0930011403號函：相對人檢送有關交通部高速鐵路工程局「高速鐵路左營車站附屬事業開發大樓地下結構工程」基地範圍修正圖說乙案，相對人並請聲請人就是否影響高雄捷運R16車站相關設施配置及94年6月交付施作建築裝修、水電及環控等各項工程之時程。(參聲證3-26)</p>	<p>V2 字第 2588 號函請相對人儘速要求高鐵路提供5000坪商業空間夾層版之修正圖說。相對人方於 93.06.25 提供相關修正圖說(參聲證3-23)。</p> <p>13. 惟 95 年 11 月間，鐵工局完成5000坪結構工程並交付聲請人進場施作水電環控配管工作，聲請人發現鐵工局交付之 5000 坪 B2 空間之版梁系統未依 93.04.01 會議結論(參聲證 3-20)及高鐵路 93.04.14 需求辦理(參聲證 3-21)，而未將原格子梁系統修正為版梁系統(參聲證照片 3-30)，導致 5000 坪 B2F 完成之梁底結構與地板淨高不足(聲請人於 93.04.01 表示需求為 4.35 米，但實際交付淨高為 3.75 米)，致使聲請人 R16 車站主站體已施作完成之風管、cable tray 須配合變更衍生第二次設計變更費用。</p> <p>14. 聲請人曾以 93.10.18(093) 高捷 V2 字第 5070 號函，回覆相對人 93.09.10 函文，有關高鐵路本次變更基地範圍(即 5000 坪</p>	
--	--	---	---	--

			<p>C~D 間柱位間距由 830cm 變更為 760cm)，因柱位空間調整，將影響對人 R16 捷運相關配管功能需求。(參聲證 3-27)</p> <p>15. 統包商以 94.09.19 CR6 設字第 94-0845 號備忘錄(第一次變更設計)及 95.11.17 CR6 機字第 95-0967 號備忘錄(第一次變更設計)，向聲請人提報因結構體淨空間不足所致相關管線需變更設計費用，共計 3,419,500 元。(參聲證 3-28、3-29)</p> <p>16. 聲請人向相對人主張相關費用函文如下：  (1)95.02.06(095) 高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、  (2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、  (3)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)</p>	
3. 配合高鐵附屬大樓地下結構淨高修正之水環新增工作(含變更設計)	5,614,170	<p>除同上說明外，另補充：</p> <p>1. 96.09.17 高市捷設字第 0960016194 號函：相對人於 96.09.06 召開「高雄捷運 R16 車站與高</p>	<p>除同上事證外，另補充說明：</p> <p>1. 由於鐵工局交付之 5000 坪 B2F 空間之版梁系統未依 93.04.01 會議結論(參聲證 3-20)及高鐵路 93.04.14 需求(參聲證 3-21)，將原</p>	<p>聲證 3-20  聲證 3-21  聲證 3-30  聲證 3-31  聲證 3-32  聲證 3-33</p>



		<p>鐵左營車站附屬事業開發大樓於擴大穿堂層介面處之淨高事宜現場會勘」，相對人原則同意將淨高各調整為 2.8 米及 2.7 米以上。(參聲證 3-31)</p>	<p>格子梁系統修正為版梁系統(參聲證照片 3-30)，導致 5000 坪 B2F 完成後梁底與地板淨高不足(聲請人於 93.04.01 表示需求為 4.35 米，但實際交付淨高為 3.75 米)。</p> <p>2. 該淨高問題將使聲請人日後相關管線裝設完成後，造成地坪裝修完成面至天花板距離不足 3 公尺，將不符綱要性車站工程設計規範之規定(參聲證 3-33)。</p> <p>3. 為避免該處淨高不足抵觸綱要性規範，相對人於 96.09.06 召開現場會勘，同意該抵觸部分之淨高放寬。(參聲證 3-31)</p> <p>4. 統包商以 96.08.07 CR6 機字第 96-0565 號備忘錄，提報因鐵工局交付結構不符需求而衍生空調風管拆裝及增加數量之費用，共計 5,702,987 元。(參聲證 3-32)</p>	
4. 結構版高程低於設計高程增加混凝土墊層材料及施工	2,326,260	1. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。	<p>鐵工局結構版完成高程與設計圖不符。造成聲請人為符合捷運規定，而增加混凝土墊層高度以符合設計，相關證物如下：</p> <p>3. 93.12.27(093) 高捷 V2 字第 6569 號</p>	<p>聲證 3-2 聲證 3-17 聲證 3-18 聲證 3-33-1 聲證 3-34 (相證 69 同)</p>

		(聲證 3-34、相證 69)	<p>函：聲請人基於公司權益，向相對人申明「現提出之部分交付，及尚未能交付部分所造成設計及施工之影響，且因本件尚經驗收及核對，若有不符者，高雄捷運股份有限公司保留一切權利。」並檢附相關缺失及各區域測量檢測資料。(參聲證 3-33-1)</p> <p>4. 95.06.14 CR6 二字第 95-0490 號備忘錄：統包商向聲請人提出相關費用及數量表，共計 6,576,375 元。(聲證 3-35)</p> <p>5. 聲請人向相對人主張相關費用函文：  (1)95.02.06(095) 高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、  (2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、  (3)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)</p>	聲證 3-35
5. 穿堂層牆面結構不平整之打毛、粉刷	3,651,425	1. 94.07.25 高市捷設字第 0940010778 號函：相對人致函鐵工局表示，R16 車站已完成結構部分，其頂版、底版及側牆滲漏水情形嚴重，為避免影	因鐵工局完成之結構面不平整，且聲請人於歷次交付會勘中多次向相對人及鐵工局表示牆面有不平整須再整理之缺失意見，致 C3C 顧問團要求聲請人若要達成勘驗付款條件即須依捷運土建工程施工規範之需求(聲證 3-36)，故聲請人	聲證 3-2 聲證 3-17 聲證 3-18 聲證 3-33 聲證 3-34 聲證 3-36 聲證 3-37 聲證 3-38 聲證 3-39 聲證 3-40 聲證 3-41

		<p>響聲請人後續裝修受到影響，請鐵工局儘速進行改善(聲證3-39)。</p> <p>2. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34)</p>	<p>迫於通車時程及勘驗壓力，並依據相對人95.05.02現場會勘結論(聲證3-34)，要求統包商辦理缺失牆面接縫處磨平、打毛及水泥砂漿粉刷等修改工作。相關函文如下：</p> <p>1. 93.09.02 鐵工高組字 第 093M001932-1 號函：聲請人於會勘中已向相對人及鐵工局表示牆面須再整理。(聲證3-37)</p> <p>2. 93.12.27(093) 高捷V2 字第 6569 號函：聲請人基於公司權益，向相對人申明「現提出之部分交付，及尚未能交付部分所造成設計及施工之影響，且因本件尚經驗收及核對，若有不符者，高雄捷運股份有限公司保留一切權利。」(參聲證3-33)</p> <p>3. 94.03.03 鐵工高組字第 094M0005090 號函：94.03.01 交付會勘，聲請人仍向相對人及鐵工局提出有牆面不平整缺失之情形。(聲證3-38)</p> <p>4. 統包商以 95.06.28 CR6 二 字 第 95-0531 號備忘錄(聲證3-40)及 96.01.05 CR6 工字 第 96-0010 號函(聲</p>	
--	--	--	---	--

			<p>證 3-41)，提出相關費用及數量計算表，共計 3,863,411 元。</p> <p>5. 聲請人向相對人主張相關費用函文：  (1)95.02.06(095) 高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、  (2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、  (3)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)</p>	
6. 交付鋪軌之軌道層測量作業	273,000	<p>1. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34)</p> <p>2. 93.12.08 鐵工高組字第 093M002733-0 號函：依據本次交付會勘紀錄第二點，相對人及鐵工局皆要求承商須依聲請人需求辦理現地收測事宜。(聲證 3-42)</p>	<p>1. 依據 93.11.29 鐵工局辦理 R16 車站結構體工程交付會勘紀錄第二點，相對人及鐵工局皆要求承商須依聲請人需求辦理現地收測事宜(聲證 3-42)。</p> <p>2. 惟鐵工局承商提供之月台層結構檢測資料僅為柱位線與軌道中心線之交點(即每 8.4 公尺)，又捷運軌道鋪軌需求為直線段每 5 公尺、曲線段每 2.5 公尺需一檢測點，故鐵工局提供之資料密度明顯不足捷運鋪軌需求，亦不符 93.11.29 之會議結論。故造成後續聲請人需另行要求統包商辦理月台淨空測量檢測作業。</p> <p>3. 93.12.27(093) 高捷 V2 字第 6569 號函：聲請人基於公</p>	<p>聲證 3-2  聲證 3-17  聲證 3-18  聲證 3-33  聲證 3-34  聲證 3-42  聲證 3-43  聲證 3-44  聲證 3-45</p>

			<p>司權益，向相對人申明「現提出之部分交付，及尚未能交付部分所造成設計及施工之影響，且因本件尚經驗收及核對，若有不符者，高雄捷運股份有限公司保留一切權利。」並於本次函文中提出聲請人之軌道標進場需求，請鐵工局提供最新R16車站軌道中心線形資料(直線每5公尺一點、曲線每2.5公尺一點)(參聲證3-33)</p> <p>4. 95.01.04 鐵工高組字第0956400024號函:94.12.30鐵工局辦理R16車站結構體工程交付會勘紀錄第二點，請猛揮營造提供測量空間檢測資料。(聲證3-43)</p> <p>5. 95.07.07 CR6 二字第95-0561號備忘錄：統包商向聲請人提出測量相關費用，共計358,313元。(聲證3-45)</p> <p>6. 960730(096)高捷V2字第4422號函：相對人表達有關R16站月台結構侵入軌道層淨空事宜。(聲證3-44)</p> <p>7. 聲請人向相對人主張相關費用函文：(1)95.02.06(095)高捷V2字第0715號</p>	
--	--	--	---	--

			函(參聲證 3-17)、 (2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號 函(參聲證 3-18)、 (3)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號 函(聲證 3-2)	
7. R16 車站 B 出入口電扶梯機坑、日用水箱結構整修	751,595	<p>1. 93.07.26 高市捷設字第 0930009231 號函：相對人函送 R16 車站日用水箱及消防水箱圖說乙份予鐵工局，請鐵工局納入設計及施工。(聲證 3-46)</p> <p>2. 94.02.21 高市捷設字第 0940002466 號函：相對人於 94.02.04 邀集鐵工局召開研商「R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構」事宜，會議決議事項要求鐵工局改善 B 出入口電扶梯機坑位置以符合捷運規範，及月台層日用水箱下層需預留 45cm 間隔，請鐵工局敲除。(聲證 3-47)</p> <p>3. 95.01.16 高市捷設字第 0950001091 號</p>	<p>4. 因鐵工局 B 出入口電扶梯機坑及月台層日用水箱現場施工與設計圖不符。但相對人於 94.02.04 邀集鐵工局召開研商「R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構」會勘時，要求鐵工局改善(聲證 3-47)。</p> <p>5. 惟鐵工局至 95.01.06 相對人召開「R16 車站西側工作井底板混凝土殘渣、預埋管銜接處破損及預留鋼筋續接器等相關工程介面事宜現場會勘」時，B 出入口電扶梯機坑及月台層日用水箱相關缺失仍未見改善，故相對人遂於本次會勘指示配合現場施工進度，要求聲請人請統包商先行施工。(聲證 3-48)</p> <p>6. 93.12.27(093) 高捷 V2 字第 6569 號函：聲請人基於公司權益，向相對人陳明「現提出之部分交付，及尚未能</p>	<p>聲證 3-2 聲證 3-17 聲證 3-18 聲證 3-33 聲證 3-34 聲證 3-46 聲證 3-47 聲證 3-48 聲證 3-49 聲證 3-50 聲證 3-51 聲證 3-52</p>

		<p>函：相對人於 95.01.06 邀集鐵工局召開「R16 車站西側工作井底版混凝土殘渣、預埋管銜接處破損及預留鋼筋續接器等相關工程介面事宜現場會勘」，會議決議事項第 5 點：R16 車站 B 出入口電扶梯機坑位置之調整，及日用水箱下方與樓地板間之部分敲除等二項作業，為配合現場之施工進度，請捷運公司統包商先行施工。(聲證 3-48)</p> <p>4. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34)</p>	<p>交付部分所造成設計及施工之影響，且因本件尚經驗收及核對，若有不符者，高雄捷運股份有限公司保留一切權利。」(參聲證 3-33)</p> <p>7. 96.03.14(096) 高捷 V2 字第 1428 號函：聲請人檢送 R16 車站電梯間結構缺失資料予相對人，並說明鐵工局辦理之 R16 車站 A、B 出入口電梯機坑內集水坑位置偏移，及穿堂層至月台層電梯機坑未施作集水坑。並請鐵工局於 96.03.20 前改善完成，避免影響聲請人後續裝修及電梯安裝工作。若仍無法完成，聲請人將於不負擔費用及風險之前題下，代為處理，並將所衍生的費用另案提報相對人。(聲證 3-49)</p> <p>8. 96.03.20(096) 高捷 V2 字第 1556 號函：聲請人向相對人表示日用水箱結構滲水缺失應由鐵工局完成改善後再交由聲請人進行防水粉刷及磁磚貼設。並請鐵工局於 96.03.25 前改善完成，若尚未完成改善，聲請人將代為</p>	
--	--	--	--	--

			<p>處理並另案提報追加費用。(聲證 3-50)</p> <p>9. 統包商以 95.07.12 CR6 二字第 95-0575 號備忘錄：向聲請人提出相關費用及數量明細表，共計 1,015,765 元。(聲證 3-51、聲證 3-52)</p> <p>10. 聲請人向相對人主張相關費用函文：  (1)95.02.06(095) 高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、  (2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、  (3)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)</p>	
8. R16 車站穿堂層 A 出入口與高鐵轉乘區隔間牆	469,265	<p>1. 94.03.23 高市捷設第字 0940003514 號函：相對人要求鐵工局將 A 出入口隔牆納入設計考量。(聲證 3-54)</p> <p>2. 94.04.19 高市捷設字第 0940005631 號函：相對人於 94.04.08 邀集鐵工局召開「有關 R16 車站釋壓通風井 X 出口之調整建議方案等協商」會議，決議事項第 2 點：有關高鐵轉乘區與 R16</p>	<p>5. 有關 R16 車站穿堂層之高鐵轉乘區隔牆及高鐵附屬事業大樓地下結構夾層版之介面需求及設計考量，相對人業於 94.03.23 致函(聲證 3-54)要求鐵工局依據聲請人之建議圖說納入考量(聲證 3-53)。</p> <p>6. 該隔間牆係因高鐵局於 93.04.14 函請鐵工局配合「高鐵附屬事業大樓地下結構工程」辦理變更設計(即變更高鐵附屬事業大樓下結構柱位及 B1、B2 層樓版之結構設計，參聲證 3-21)後，進行柱位調整</p>	<p>聲證 3-2  聲證 3-17  聲證 3-18  聲證 3-34  聲證 3-53  聲證 3-54  聲證 3-55  聲證 3-56</p>



		<p>穿堂層大廳通道介面之隔牆建議案，未施做部分，鐵工局及高鐵局同意配合捷運需求施作；已施作完成部分則維持現況，後續作業請高雄捷運公司依需要自行處理。(聲證 3-55)</p> <p>3. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34)</p>	<p>位移 2M 而造成之多餘空間，而鐵工局未依變更後之柱位考量設計及施作結構牆。</p> <p>7. 故聲請人於 94.03.11 函請相對人轉知鐵工局，請鐵工局納入設計考量(聲證 3-53)，且相對人亦認為該工作係屬鐵工局應辦理事項，故亦於 94.03.23 致函(聲證 3-54)要求鐵工局依據聲請人之建議圖說納入設計考量。</p> <p>8. 惟相對人於 95.04.08 召開介面會議後，因高鐵局及鐵工局均表示不願施作，故相對人即指示聲請人暨所屬 CR6 統包商依需求自行處理。(聲證 3-55)</p> <p>9. 94.03.11(094) 高捷 V2 字第 1180 號函：有關 R16 車站穿堂層之高鐵轉乘區隔牆及高鐵附屬事業大樓地下結構夾層版之介面需求及設計考量，惠請相對人轉請高鐵局及鐵工局納入設計。(聲證 3-53)</p> <p>10. 統包商以 95.10.05 CR6 二字第 95-0840 號函，向聲請人提出施作該隔間牆費用及明細。(聲證 3-56)</p>	
--	--	--	--	--

			11. 聲請人向相對人主張相關費用函文： (1)95.02.06(095) 高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、 (2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、 (3)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)	
9. R16 車站出入口電扶梯下方斜版及空調機房隔間牆	528,754	1. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34)	4. R16 車站 A 出入口電扶梯下方斜版鐵工局僅施作上半部(參聲證 3-58),鐵工局並表示因下半部斜版中華顧問未設計,故不予施作。又斜版下方為捷運空調機房及販賣店,一般工程慣例不可能沒設計頂版,且不符消防法規規定,故為符合防火時效等規範規定,以及考量後續施工進度緊迫,聲請人已要求 JV 施作。(參聲證 3-59) 5. 96.03.15(096) 高捷 V2 字第 1481 號函(參聲證 3-59) 聲請人向相對人表達 A 出入口電扶梯下方結構斜版施作及費用追加事宜。 6. 統包商以 95.11.26 CR6 二字第 95-0988 號函,向聲請人提出施作該隔間牆費用及明細。(聲證 3-60) 7. 聲請人向相對人主	聲證 3-2 聲證 3-17 聲證 3-18 聲證 3-34 聲證 3-58 聲證 3-59 聲證 3-60

			張相關費用函： (1)95.02.06(095) 高捷V2 字第0715 號函(參聲證 3-17)、 (2)95.12.27(095) 高捷V2 字第7981 號函(參聲證 3-18)、 (3)96.06.07(096) 高捷V2 字第3313 號函(聲證3-2)。	
10. R16 車站配合鐵工局止漏作業拆裝風管	289,500	3. 95.05.16 高市捷設字第0950009348 號函：相對人95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34) 4. 95.09.26 鐵工高雄施字第0956401790 號函：鐵工局於95.09.25 召開「研商鐵工局進行高雄捷運R16 車站主體結構止滲作業時之捷運工程配合等事宜」，會勘確認R16 穿堂層結構有多處滲水情形，請聲請人配合拆除已架設之管線。(參聲證3-61) 5. 95.10.05 高市捷設字第0950018511 號函：相對人於95.09.29 召開	1. 95.10.20 (095)高捷V2 字第 6648 號函：聲請人致函相對人，有關鐵工局於95.09.25 召開之滲水作業配合事宜中，旨揭決議鐵工局應儘速要求承商進行止漏作業，並於95 年9 月底前完成；且已裝設管線處之配合拆除作業之相關時程配合及費用事宜，鐵工局皆未執行。(參聲證3-63) 2. 95.12.21(095) 高捷V2 字第 7871 號函：聲請人致函相對人，表示相關拆裝管線所需費用將另案提報。(參聲證3-65) 3. 96.08.01(096) 高捷V2 字第 4488 號函：聲請人致函相對人，表達因結構滲水現象，已造成多處風管設施破壞，將另案提報拆除裝設費用及損壞換新費用。(參聲證3-66)	聲證3-2 聲證3-17 聲證3-18 聲證3-34 聲證3-61 聲證3-62 聲證3-63 聲證3-64 聲證3-65 聲證3-66 聲證3-67 聲證3-68

		<p>「高雄捷運 R16 車站主體結構已交付區域之結構滲水辦理情形現場會勘」，會勘確認日後若再發現滲水情形，鐵工局應配合辦理。(參聲證 3-62)</p> <p>6. 95.11.06 高市捷設字第 0950020249 號函：相對人於 95.10.31 再召開「高雄捷運 R16 車站主體結構滲水處理情形現場會勘」，指示聲請人配合拆除已裝設完成之通風管，以利鐵工局進行止水作業，再由聲請人將通風管復原。(參聲證 3-64)</p>	<p>4. 96.10.01(096) 高捷 V2 字第 5743 號函：聲請人致函相對人，表達鐵工局滲水情況未改善，結構持續滲水將嚴重造成水環設備及影響測試。(參聲證 3-67)</p> <p>5. 統包商以 95.11.24 CR6 機字第 95-1009 號備忘錄，向聲請人提出相關風管拆裝費用及明細。(聲證 3-68)</p> <p>6. 聲請人向相對人主張相關費用函文：(1)95.02.06(095) 高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、(2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、(3)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)</p>	
11. R16 車站站體樓梯(1~4 號)整修及西側逃生梯敲除重做	1,911,823	1. 94.02.21 高市捷設字第 0940002466 號函：相對人 94.02.04 召開「研商 R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜」，會議決議事項第二點敘述，確認六號樓梯(即西側	<p>6. 本案原依 94.02.04 由相對人邀集鐵工局及聲請人召開之「研商 R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜」會議，相對人於會中要求鐵工局該六號樓梯(即西側逃生梯)於 94 年 6 月整修完成。(聲證 3-47)</p> <p>7. 相對人於 94.02.04</p>	<p>聲證 3-2 聲證 3-17 聲證 3-18 聲證 3-34 聲證 3-41 聲證 3-47 聲證 3-48 聲證 3-69 聲證 3-70 聲證 3-71</p>

		<p>逃生梯)與高雄捷運需求不符，鐵工局將另案發包。(聲證3-47)</p> <p>2. 95.01.16 高市捷設字第0950001091號函：相對人邀集鐵工局於95.01.06召開「R16車站西側工作井底板混凝土殘渣、預埋管銜接處破損及預留鋼筋續接器等相關工程介面事宜現場會勘」，會勘決議事項第4點：R16車站之西側逃生梯，依94.02.04會議結論，鐵工局將另案發包辦理整修，惟為配合捷運公司統包商之隔間牆施工進度，將由該公司統包商逕為施作。(聲證3-48)</p> <p>3. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34、相證69)</p>	<p>召開之協調會議中，因鐵工局表示樓梯整修工程將於西側工作井結構工程中另案發包，且鐵工局要求不要在會議紀落款敲除重作等字眼(聲證3-69)，但聲請人發現後續鐵工局進度嚴重緩慢(因西側工作井之三次流標)，已嚴重影響聲請人後續裝修工程之進度。故相對人再於95.01.06辦理現場會勘，並確定鐵工局無法施作後，相對人裁示由聲請人逕為施作(聲證3-48)。</p> <p>8. 聲請人本案內部發辦單095-003671號(聲證3-69)相對人於94.02.04召開「研商R16車站月台層六號樓梯、B出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜」時，與鐵工局達成協議，鐵工局表示將另案發包商施作，且鐵工局特別於會議中要求勿使用「敲除重做」等用詞，因敲除結構即表示鐵工局結構完全施作錯誤，若用「整修」則表示只有些許結構缺失。但鐵工局西側工作井之相關工程流標三次，故</p>	
--	--	--	---	--

			<p>相對人於 95.01.06 辦理現場會勘時，鐵工局方確定無法施作，故相對人裁示由聲請人統包商逕為施作，且聲請人會勘時曾表示關於費用追加問題可不必列入會勘紀錄，但將於日後提出，相對人並無意見。</p> <p>9. 95.03.21(095) 高捷 V2 字第 1810 號函：聲請人依據 94.02.04 召開「研商 R16 車站月台層六號樓梯、B 出入口樓梯與電扶梯支撐結構等事宜」之現場會勘，依相對人之指示已責成統包商辦理相關整修工程，後續費用將另函送相對人辦理追加。(聲證 3-70)</p> <p>10. 95.05.09(095) 高捷 V2 字第 2999 號函：聲請人再次致函相對人，有關相關樓梯整修工作已於 95.02.25 開始進行，相關衍生之費用請相對人協請鐵工局支付。(聲證 3-71)</p> <p>11. 統包商以 96.01.05 CR6 工字第 96-0010 號函，提出相關費用及數量計算表，共計 2,507,816 元。(聲證 3-41)</p>	
--	--	--	--	--

			12. 聲請人向相對人主張相關費用函： (1)95.02.06(095) 高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、 (2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、 (3)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)	
12. R16 車站月台門下垂壁超出設計高程整修	392,352	1. 94.09.16 高市捷設字第 0940014439 號函：相對人回覆有關月台門下垂壁部分須敲除乙節，請聲請人自行修復。(聲證 3-73) 2. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34、相證 69)	有關 R16 車站月台門下垂壁結構並非聲請人之施工範圍，該工作係鐵工局之工作範圍，茲說明如下： 1. 本案係因鐵工局施作之月台門下垂壁之高程精度超出誤差(±5mm)，聲請人去函相對人，相關缺失須在安裝型鋼前敲除，並詢問該超出部分恐須切除部分鋼筋否影響結構安全(聲證 3-72)，惟鐵工局及相對人回覆聲請人，該部分不影響結構安全，請聲請人自行修復。(聲證 3-73) 2. 94.09.02(094)高捷 V2 字第 4639 號函：由於鐵工局施做之月台門下垂壁結構精度誤差甚大，故聲請人函請相對人及鐵工局評估月台門下垂壁結構須於安裝型鋼前敲除及結構安全事宜。(聲證 3-72)	聲證3-2 聲證3-17 聲證3-18 聲證3-34 聲證3-41 聲證3-72 聲證3-73

			<p>3. 統包商以 96.01.05 CR6 工字第 96-0010 號函，提出相關費用及數量計算表。(聲證 3-41)</p> <p>4. 聲請人向相對人主張相關費用函文： (1)95.02.06(095)高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、 (2)95.12.27(095)高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、 (3)96.06.07(096)高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)</p>	
13. R16 車站基座整修及開口緣石(含格柵)施作	1,218,551	1. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34 相證 69)	<p>依據鐵工局施工圖說，基座及緣石為鐵工局工作範疇，惟鐵工局否認基座及緣石為其工作範圍，茲說明如下：</p> <p>1. 鐵工局基座圖說(聲證 3-74)。依據鐵工局之圖說，基座及緣石係屬鐵工局之應辦事項。</p> <p>2. 統包商以 96.01.05 CR6 工字第 96-0010 號函，提出相關費用及數量計算表，共計 1,737,723 元。(聲證 3-41)</p> <p>3. 聲請人向相對人主張相關費用函文： (1)95.12.27(095)高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、 (2)96.06.07(096)高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)</p>	聲證 3-2 聲證 3-18 聲證 3-34 聲證 3-41 聲證 3-74
14.	511,264	1. 95.05.16 高市	因鐵工局於月台層施	聲證 3-2



R16 車站有蓋電纜槽整修(月台旁電纜槽溝整修)。		捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34、相證 69)	做之電纜溝槽側壁、底部留有鐵線、突出物等不平整事物，若依現況拉設電纜，將導致電纜破皮損傷而影響功能。聲請人為維持功能需求正常，又該結構物係屬鐵工局之辦理事項，不可歸責聲請人，故聲請人迫於工進，先行指示統包商辦理缺失改善工作(聲證 3-75)，此有下列文件可資證明： 1. 95.12.28(095) 高捷 V2 字第 7995 號函。(參聲證 3-75) 2. 96.03.20(096) 高捷 V2 字第 1557 號函。(參聲證 3-76) 3. 統包商以 96.01.15 CR6 工字第 96-0040 號函，提出相關費用及數量計算表，共計 615,101 元。(聲證 3-77) 4. 聲請人向相對人主張相關費用函文： (1)95.02.06(095) 高捷 V2 字第 0715 號函(參聲證 3-17)、 (2)95.12.27(095) 高捷 V2 字第 7981 號函(參聲證 3-18)、 (3)96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函(聲證 3-2)	聲證 3-17 聲證 3-18 聲證 3-34 聲證 3-75 聲證 3-76 聲證 3-77
15. R16 車站月台門預埋槽鐵整修	136,890	95.05.16 高捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)		

		指示聲請人現況接收辦理。 (聲證3-34相證69)		
16. R16車站設備吊物樑施作與安裝	342,048	<p>1. 93.11.05 高市捷設字第0930014562號函：相對人函請鐵工局將R16車站吊物樑納入設計及施工。(參聲證3-79)</p> <p>2. 93.11.15 鐵工高組字第093M002496-0號：鐵工局致函相對人，表示R16車站吊物樑需求，鐵工局原則同意配合辦理，惟所增加之費用，由相對人委託該局代辦工程合約施工項目下支應。(參聲證3-80)</p> <p>3. 93.11.26 高市捷設字第0930015638號函：相對人復鐵工局93.11.15函，表達同意R16車站吊物樑預埋件所增加之相關費用，同意由鐵工局代辦工程合約施工項目下支應。(參聲證3-81)</p> <p>4. 95.05.16 高市</p>	<p>4. 聲請人於93.10.27提送R16車站吊物樑圖說予相對人，請鐵工局將吊物樑納入設計及施工。(參聲證3-78)。</p> <p>5. 相對人亦函請鐵工局納入設計及施工，並由相對人委託該局代辦工程合約施工項目下支應(參聲證3-79、3-80、3-81)。</p> <p>6. 惟聲請人於96.01.05函請相對人要求鐵工局辦理相關缺失改善，並請鐵工局儘速安裝吊物樑(參聲證3-82)，但相對人竟表示吊物樑係屬R16車站建築裝修之工作屬聲請人之工作範疇。而此部分確非屬聲請人原工作範圍，此由相關函文可知。</p> <p>7. 93.10.27(093)高捷V2字第5280號函：請相對人函轉吊物樑圖說予鐵工局(聲證3-78)。</p> <p>8. 96.01.05(096)高捷V2字第0133號函：請相對人要求鐵工局儘速安裝R16車站吊物樑。(聲證3-82)</p> <p>9. 96.03.15(096)高捷</p>	<p>聲證3-2 聲證3-34 聲證3-78 聲證3-79 聲證3-80 聲證3-81 聲證3-82 聲證3-83 聲證3-84 聲證3-85</p>

		捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34相證69)	V2字第1479號函：聲請人向相對人表達，吊物樑非屬聲請人之建築裝修工作範疇。(聲證3-83) 10. 96.04.30(096)高捷V2字第2412號函：再次向相對人表達，聲請人之吊物樑需求於93.10.27提送相對人後，從未變更相關須求，且吊物樑之工程係屬鐵工局之工作範疇，非屬相對人。(聲證3-84) 11. 統包商以96.03.16CR6工字第96-0231號函，提出相關費用及數量計算表，共計413,023元。(聲證3-85) 12. 96.06.07(096)高捷V2字第3313號函：聲請人向相對人主張相關費用函文(聲證3-2)	
17. R16車站西側消防人員鋼構樓梯設計及施作	1,074,715	1. 96.01.05鐵工高雄施字第0966400053號函：鐵工局於96.01.04召開「代辦高雄捷運紅線R16車站主體結構後續工程」Y通風井五號樓梯現場會勘，決議事項第1點：鑑於Y通風井五號鋼梯寬度高市消防	4. 依據鐵工局召開之歷次會議(聲證3-86、3-87)可知，本案係鐵工局西側消防人員梯(即Y通風井五號樓梯)設計及施工為90cm，恐不符消防局120cm之需求，故要求捷運公司評估該已完成之鋼梯可否再利用，若無法利用則請捷運公司另作新製鋼梯辦理。	聲證3-2 聲證3-34 聲證3-86 聲證3-87 聲證3-88 聲證3-89

		<p>局要求至少120cm以上，與原設計90cm寬度不符，經與高雄捷運局協調，確認於本工程內減帳不予施做，…。第2點：已加工完成之五號樓梯，請捷運公司評估可否再加利用，若無法、則擇期與高雄捷運局協商處置方式。(參聲證3-86)</p> <p>2. 96.01.19 鐵工高雄施字第0966400160號函：鐵工局於96.01.17召開「代辦高雄捷運紅線R16車站主體結構後續工程」Y通風井熱浸鍍鋅格柵板、五號樓梯材料交付現場點交會勘，決議事項第1點：五號鋼梯因高市消防局要求，將梯寬由90cm改為120cm，已加工完成之90cm寬鋼梯，移請捷運公司評估可否改為120cm寬之鋼梯使用，</p>	<p>5. 依據興建營運合約8.13.2條第5項之約定，甲方就本計畫簽訂共構設施合約/協議書之第三人對共構本體事後進行修建、改建、重建時，甲方應負責協議及監督，不得影響乙方興建營運之權益及安全。故捷運公司無代辦之義務，仍請原施工單位製作安裝為宜。惟相對人不再要求鐵工局辦理，卻要求聲請人接續相關缺失工作。</p> <p>6. 96.03.23(096)高捷V2字第1635號函：聲請人致函相對人，澄清5號鋼梯事宜並主張本案所增加之工程費，將另案提報相對人辦理。(參聲證3-88)</p> <p>7. 統包商以96.10.25 CR6工字第96-0770號函，提出相關費用及數量計算表，共計1,594,371元。(聲證3-89)</p> <p>8. 96.06.07(096)高捷V2字第3313號函：聲請人向相對人主張相關費用函文(聲證3-2)</p>	
--	--	--	--	--

		<p>否則請捷運公司另作新製鋼梯處理。(參聲證3-87)</p> <p>3. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34相證69)</p>		
18. R16車站A出入口含地面層、冷卻水塔之建築裝修及水環工程	5,543,862	<p>1. 95.08.08 高市捷設字第0950014679號函：相對人於95.07.27邀集高鐵路、鐵工局召開「協商高雄捷運R16車站A出入口地面層裝修施作事宜」現場會勘，決議事項第2點：A出入口(含殘障坡道)之扶手欄杆(含地面層開口部)、電扶梯開口牆面之裝修，請高雄捷運公司施作。(聲證3-90)</p> <p>2. 96.04.04 高市捷設字第09600005494號函：相對人邀集高鐵路召開「研商高鐵路附屬事業大樓與高雄捷運</p>	<p>有關R16車站A出入口(高鐵路前廣場)、B出入口(台鐵左營站前廣場)之相關都審，分別屬高鐵路及鐵工局辦理事項，其地面層之相關配置與聲請人無涉，亦非聲請人之工作範疇。(參聲證3-24)無地面層之相關裝修等工作皆非屬聲請人之責。</p> <p>1. 95.09.26(095)高捷V2字第6169號函：聲請人向相對人表示表示，有關95.07.27召開之現場會勘，相對人指示聲請人施作之A出入口與殘障坡道之扶手欄(含地面層開口部)，以及電扶梯開口牆面裝修事宜，非屬聲請人之契約範圍，將另案提送相對人辦理追加。(參聲證3-92)</p> <p>2. 96.08.21(096)高捷V2字第4906號</p>	<p>聲證3-2 聲證3-24 聲證3-90 聲證3-91 聲證3-92 聲證3-93 聲證3-94</p>

		<p>R16 車站 A 出入口介面整合及執行細節會議」，將 A 出入口捷運公司施作範圍，以無障礙電梯之防火鐵捲門及格柵鐵捲門為界，屬聲請人施工範圍。(聲證 3-91)</p> <p>3. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34 相證 69)</p>	<p>函：聲請人向相對人表示，有關 R16 車站 A、B 出入口之地面層景觀設計亦都由高鐵局及鐵工局提送市府都市審議核可，其地面景觀等相關工作非屬聲請人工作範圍，惟相對人既指示聲請人辦理，聲請人自當配合辦理，而所增加之費用，將另案提送相對人辦理追加。(參聲證 3-93)</p> <p>3. 統包商以 96.09.13 CR6 工字第 96-0665 號函，提出本案相關費用及數量計算表，共計 14,139,331 元。(聲證 3-94)</p> <p>4. 96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函：聲請人向相對人主張相關費用(聲證 3-2)</p>	
19. R16 車站 B 出入口含地面層、冷卻水塔之建築裝修及水環工程	2,951,366	<p>同項次 18。依據相對人 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函會議紀錄第六點：請捷運公司依現況配合細設進場施作裝修工作。(聲證 3-34 相證 69)</p>	<p>同項次 185 之說明，另補充如下：</p> <p>1. 96.03.12(096) 高捷 V2 字第 1356 號函(聲證 3-95)</p> <p>聲請人向相對人表達，R16 車站 B 出入口及 X、Y 通風井區之屬鐵工局之施工範圍仍有缺失及未施作項目，請鐵工局於 96.03.15 前改善完成，若無法完成，聲請人將自行辦理，並再另案向相對人提報辦理追加</p>	<p>聲證 3-2 聲證 3-34 聲證 3-95</p>

			<p>事宜。</p> <p>2. 96.06.07(096) 高捷 V2 字第 3313 號函：聲請人向相對人主張相關費用函文(聲證 3-2)</p>	
20. 污水坑、男女廁所結構滲水，追加止水費用	120,509	1. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34、相證 69)	<p>本案係因鐵工局代辦之 R16 車站結構體污水坑及男女廁所地面(含側溝)嚴重滲水，而聲請人施作該處之無縫式防水膜依規範需在結構體無滲水之情況下施工方可達施工規範要求。故聲請人迫於工進，並依據相對人 95 年 5 月 2 日召開之「高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議第六點指示，依現況配合細設進場施作(聲證 3-34)。</p> <p>1. 96.12.27 CR6 工字第 96-0941 號備忘錄：統包商提報本案相關費用明細及照片，共計 120,509 元。(聲證 3-96)</p>	聲證 3-34 聲證 3-96
21. 北擴挖區 B3 層電池室排水管阻塞，追加通管費用	36,225	1. 97.05.26 高市捷設字第 0970008620 號函：相對人函轉鐵工局函文，請鐵工局辦理相關費用給付。(參聲證 3-99) 2. 依據 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函	<p>本案係因鐵工局承商辦理結構止水作業時，止水發泡劑造成 R16 車站北擴挖區月台層之電池室排水管逼阻。</p> <p>3. 聲請人分別於 97.05.16、97.06.27 及 97.10.07 函請相對人協調處理並主張本案所衍生的費用將另案向相對人提報。</p>	聲證 3-34 聲證 3-97 聲證 3-98 聲證 3-99 聲證 3-100 聲證 3-101

		<p>相對人 95.05.02 會議 紀錄第(六點) 指示聲請人現 況接收辦理。 (聲證 3-34、相 證 69)</p>	<p>4. 97.05.16(097) 高捷 V2 字第 2625 號 函：聲請人函請相 對人協調鐵工局承 商給付。(參聲證 3-97)</p> <p>5. 97.06.27(097) 高捷 V2 字第 3493 號 函：聲請人向相對 人表示本案通管作 業費用，皆未獲鐵 工局承商回應訊 息，請相對人協助 辦理。(參聲證 3-98)</p> <p>6. 97.10.07(097) 高捷 V2 字第 5537 號 函：聲請人向相對 人催請儘速處理， 並對本案所衍生之 損失聲明保留相關 權利。(參聲證 3-100)</p> <p>7. 統包商以 97.03.21 CR6 機字第 97-0128 號備忘錄 提報本案因鐵工局 施工所需額外通管 之施工費用明細及 照片，共計 36,225 元。(參聲證 3-101)</p>	
22. B 出入口樓 梯結構與 兩側電扶 梯間距過 大，追加扶 手欄杆基 座加大費 用	19,562	1. 95.05.16 高市 捷設字第 0950009348 號 函：相對人 95.05.02 會議 紀錄第(六點) 指示聲請人現 況接收辦理。 (聲證 3-34 相 證 69)		聲證3-34 相證69
23. 相對人要 求B出入口	634,118	1. 95.05.16 高市 捷設字第 0950009348 號	依據鐵工局提送高雄 市政府都市審議工作 範圍可瞭解，地面層相	聲證3-34 相證69



<p>樓梯欄杆加裝霧面玻璃、不繡鋼梯腳板、L型銼板及R16-3、R16-4樓梯加裝L型銼板</p>		<p>函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34)</p>	<p>關景觀、裝修工程係屬高鐵局及鐵工局之責，非屬聲請人辦理建築裝修之工作範疇。</p>	
<p>24. B出入口外側光面花崗石地坪變更為燒面</p>	<p>50,106</p>	<p>1. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34、相證69)</p>	<p>依據鐵工局提送高雄市政府都市審議工作範圍可瞭解地面層相關景觀、裝修工程係屬高鐵局及鐵工局之責，非屬聲請人辦理建築裝修之工作範疇。</p>	<p>聲證3-34 相證69</p>
<p>25. 依消防局消檢意見變更施作，加設步道、鐵絲網門及劃設紅線等</p>	<p>211,892</p>	<p>相對人於97.02.01邀集鐵路管理局、消防局辦理R16車站西側地面層搶救動線施作事宜會勘。</p>	<p>依據鐵工局提送高雄市政府都市審議工作範圍可瞭解，B出入口地面層相關景觀、裝修工程係屬鐵工局之責，非屬聲請人辦理建築裝修之工作範疇。</p> <p>1. 97.02.01會勘中，消防局提出之意見(劃設紅色禁停線、增設鐵絲網門、增設高壓磚步道)係屬台灣鐵路管理局所屬路權，且原相關之設計及施作單位為鐵工局辦理，故聲請人向相對人表示僅為修正施作，相關費用將另案報請追加。</p> <p>2. 97.02.13(097)高捷V2字第0720號函：聲請人表達，</p>	<p>聲證3-34 聲證3-102 相證69</p>

			地面層景觀裝修工程，非屬聲請人工作範圍，相關之費用將另案提報。(參聲證3-102)	
26. 排風機房 結構開口 封板費用	82,231	1. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34相證69)	1. 統包商以96.08.29 CR6 機字第96-0620號備忘錄提報本案之施工費用明細及照片，共計82,231元。(參聲證3-103)	聲證3-34 相證69 聲證3-103
27. 追加辦理 高鐵附屬 事業大樓 及台鐵轉 乘區消防 介面整合 及送審之 相關費用	433,130	1. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34)		聲證3-34 相證69
28. 追加南擴 挖區夾層 板開孔費 用	90,744	1. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34)	本案係因鐵工局施做南擴挖區夾層版時，結構開孔與聲請人提出之需求不符，造成聲請人需要求統包商將開孔增打所額增之費用。	聲證3-34 相證69
29. 北擴挖區 穿堂層增 加設計一 直達地面 層樓梯之 設計費用。	600,000	1. 94.07.27 高市捷設字第0940011410號函：相對人於94.07.22邀集高鐵局、鐵工局、聲請人召開「R16車站釋壓通風井X出口之設計修	1. 本案係相對人分別於94.07.22、94.09.27召開R16車站與高鐵附屬事業大樓相關議題討論時，要求聲請人需於高雄捷運與高鐵之介面空間增設一座獨立逃生梯至地面層(聲證	聲證3-104 聲證3-105 聲證3-106 聲證3-107 聲證3-108 聲證3-109 聲證3-110 聲證3-111

		<p>正案、R16 車站擴大穿堂層特種建築物管理作業適用範圍及規劃設計之安全性議題、高鐵附屬事業大樓與 R16 車站污水設施整合等事宜協商」會議，會議結論第 2 點：高鐵附屬事業大樓地下二層之高雄捷運與高鐵之介面空間(含捷運機房區)，為安全考量，請 R16 車站細設建築師增設一座獨立逃生梯至地面層。(參聲證 3-104)</p> <p>2. 94.10.03 高市捷設字第 0940015569 號函：相對人於 94.09.27 再邀集 C3C、高鐵局、鐵工局、聲請人召開「協商 R16 車站 X 通風井地面出口設計修正圖說納入相關設計及施工之細部設計及介面事宜」，決議事項第 2 點：有關 R16 車站捷運機房區增設之安全</p>	<p>3-104、3-105)。</p> <p>2. 聲請人於上述會議遵照相對人之指示，要求聲請人統包商先行檢討其空間配置可行行，惟該處管線複雜，僅能以設計員工樓梯之標準進行設計，並於 94.09.22 請相對人以專案處理。(聲證 3-106)</p> <p>3. 聲請人於 94.11.01 提送空間調整後之相關結構設計圖說電子檔予相對人，請相對人函轉鐵工局納入考設計及施工。(聲證 3-107)</p> <p>4. 相對人再於 94.10.27 邀集相關單位召開協商 R16 車相關事宜(聲證 3-108)後，確認聲請人 94.11.01 之設計圖說可行，並函請鐵工局配合納入設計(聲證 3-109)。</p> <p>5. 依據相對人 94.10.27 召開之會議結論第 6 點(聲證 3-108)，聲請人於 94.11.28 再檢送定案設計圖說予相對人(聲證 3-110)。惟最終，鐵工局並未將相關設計納入，造成聲請人需額外配合多次討論及動員相關設計單位配合，而衍生相關之費用，自應由相對人負擔。</p>	
--	--	---	---	--

		<p>梯乙項，請高雄捷運公司再與 C3 顧問及高鐵所屬之華業工程顧問公司洽商設計修正事宜，以利儘速定案。(參聲證 3-105)</p> <p>3. 94.11.08 高市捷設字第 0940017892 號函：相對人於 94.10.27 邀集 C3C、高鐵局、鐵工局、聲請人召開「協商 R16 車站捷運優先段(機房區)及西側工作井相關交付鋪軌、結構體之交付時程與經費來源等相關事宜」，會議結論第 6 點確認高鐵局原則同意聲請人提送之逃生樓梯調整方案，並請聲請人於 2 週內完成細設圖說定案。(聲證 3-108)</p> <p>4. 94.11.08 高市捷設字第 0940017622 號函：相對人致函鐵工局，請鐵工局依據捷運公司 94.11.01 提送</p>	<p>6. 94.09.22(094) 高捷 V2 字第 5106 號函。(聲證 3-106) 聲請人依據相對人 94.07.27 函文，請統包商就高鐵與捷運介面空間增設乙座逃生樓梯案進行評估，惟經評估，因該平面空間限制，僅可以員工樓梯標準進行設計，故請相對人以專案處理本案。</p> <p>7. 94.11.01(094) 高捷 V2 字第 5938 號函。(聲證 3-107) 聲請人依據相對人 94.07.27、94.10.03、94.10.27 等相關會議結論及函文，提供相關結構設計電子檔圖說予相對人。</p> <p>8. 94.11.28(094) 高捷 V2 字第 6564 號函。(聲證 3-110)</p> <p>9. 統包商以 95.01.18 CR6 設字第 95-0064 號備忘錄，提報 R16 車站高鐵附屬事業大樓地下結構增設緊急逃生梯之變更設計費用，共計 600,000 元。(聲證 3-111)</p>	
--	--	--	---	--

		之設計圖說納入設計及施工。(聲證3-109)		
30. 上行線軌道層排水管因鐵工局施工阻塞,追加通管費用	298,856	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 95.01.27 高市捷設字第0950001787號函:相對人函請鐵工局儘速辦理因泥漿流入軌道層底版致下方排水管阻塞乙案。(參聲證3-113)</li> <li>2. 95.05.25 高市捷設字第0950010015號函:相對人於95.05.18 邀集鐵工局、聲請人召開「協商R16 車站相關施工介面處理事宜會議」,於決議事項第2點:相對人指示聲請人先行就管徑200mm之排水管阻塞先行通管。(參聲證3-114)</li> <li>3. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函:相對人95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證3-34)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. 本案係鐵工局承商(猛揮營造)施工時泥漿流入軌道層排水管因而阻塞,聲請人於95.01.24 函請相對人要求鐵工局辦理(聲證3-112),惟鐵工局遲遲不辦理,為配合交付鋪軌時程,相對人要求聲請人先行通管。(聲證3-114)</li> <li>4. 相對人於95.01.27 函請鐵工局儘速辦理(聲證3-113),因鐵工局遲遲不辦理相關清管工作,故相對人於95.05.18 召開介面會議要求聲請人辦理本案通管工作,惟鐵工局乃遲遲不願辦理。(聲證3-114)。</li> <li>5. 95.01.24(095) 高捷V2 字第0564 號函。(聲證3-112) 聲請人請相對人要求鐵工局將其清理機房區現地時,流入軌道層底版致下方排水管阻塞部份,儘速清理改善。</li> <li>6. 統包商以95.08.18CR6 二字第95-0695 號備忘錄,提報相關通追費用及明細,共計298,856 元。(聲證</li> </ol>	<p>聲證3-34 聲證3-112 聲證3-113 聲證3-114 聲證3-115</p>

			3-115)	
31. 颱風過後 清理軌道 層及電纜 管道間淤 泥費用	393,947	1. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34 相證 69)	本案因鐵工局 R16 車站地面層排水與防汛措施未臻完善，而於94年6月上旬連日豪大雨沖跨西側工作井地面之臨時土堤，導致站體軌道層泥砂淤積，因非屬統包之責，故向相對人請求補償。 1. 94.07.14(094) 高捷 V2 字第 3660 號函：聲請人向相對人表達，並檢附統包商 94.06.17 來函，有關因淹水造成之管線、通道清理費用將日後函報申請補償。(聲證 3-116) 2. 統包商以 96.01.05 CR6 工字第 96-0010 號函，提出相關費用及數量計算表，共計 393,947 元。(聲證 3-41)	聲證3-34 聲證3-41 聲證3-116
32. 追加西側 工作井及 南擴挖區 穿堂層隔 間牆趕工 購買之模 板費用	4,551,548	1. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號函：相對人95.05.02會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34)	1. 依據興建營運合約第3.4.3條之約定，相對人應於93年1月前完成R16車站站體結構交付聲請人。 2. 惟相對人所屬鐵工局無法依約辦理交付，而改採分區交付，而最後一次R16車站結構體交付時間為95.12.20(參聲證4-2)，較合約約定交付期限晚1054日，造成聲請人需要求統包商投入更多模	聲證4-2 聲證3-34 聲證3-117

			<p>板進行趕工，以利後續交付各關聯承商相關機房。</p> <p>3. 統包商以 96.01.05 CR6 二字第 96-0039 號函，提出相關費用及數量計算表，共計 4,551,548 元。(聲證 3-117)</p>	
33. R16 車站月台下方排氣管道預留風口整修	25,358	1. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34)	<p>本案係鐵工局施作月台層之排風管預留風口，與圖說不符，造成聲請人需要求統包商修改其開口，故其費用自應由相對人負責。</p> <p>1. 93.12.27(093) 高捷 V2 字第 6569 號函：聲請人基於公司權益，向相對人申明「現提出之部分交付，及尚未能交付部分所造成設計及施工之影響，且因本件尚經驗收及核對，若有不符者，高雄捷運股份有限公司保留一切權利。」(參聲證 3-33)</p> <p>2. 96.08.01(096) 高捷 V2 字第 4487 號函：向相對人主張相關衍生之費用(聲證 3-118)</p> <p>3. 統包商以 96.07.11 CR6 機字第 96-0495 號備忘錄，提報相關費用、明細及照片。(參聲證 3-119)</p>	<p>聲證3-33 聲證3-34 聲證3-118</p>
34. 增設標誌	247,308	1. 95.05.16 高市捷設字第		聲證3-34

<p>電源工程 相關水環 佈纜，及拆 裝瑤瑯板 工程費</p>		<p>0950009348 號 函：相對人 95.05.02 會議 紀錄第(六點) 指示聲請人現 況接收辦理。 (聲證 3-34)</p>		
<p>35. X通風井群 內(進氣井) 地面層欄 杆及地坪 施作</p>	<p>203,404</p>	<p>1. 93.08.24 鐵工 高組字第 093M001693-0 號函：93.08.18 鐵工局召開之 「研商代辦高 鐵附屬事業大 樓地下結構工 程捷運界面會 議」會議結 論：其中 R16 車站通風井 X 納入高鐵附屬 事業大樓後之 設計及施工界 面，經會商後 訂定各自施工 範圍明訂，通 風井 X 之建築 裝修施工屬高 鐵局辦理。(參 聲證 3-119)</p> <p>2. 97.06.03 高市 捷設字第 0970009242 號 函 97.05.29 相 對人召開「高 鐵左營車站附 屬事業開發大 樓與高雄捷運 R16 車站之裝 修及介面配合 事宜協調會」 ，相對人於會 議紀錄第 2 點 指示：有關</p>	<p>1. 有關R16車站X通 風井之建築裝修， 原依 93.08.18 鐵工 局召開之「研商代 辦高鐵附屬事業大 樓地下結構工程捷 運界面會議」詳 載，通風井 X 之建 築裝修施工係屬高 鐵局辦理。(聲證 3-119)</p> <p>2. 聲請人於 97.01.31 函請相對人及高鐵 局儘速完成 R16 車 站東側 X 通風井群 之消防人員梯地面 層之結構與裝修， 以利捷運順利履勘 與營運通車。(聲證 3-120)</p> <p>3. 惟 97.05.29 相對人 召開之「高鐵左營 車站附屬事業開發 大樓與高雄捷運 R16 車站之裝修及 介面配合事宜協調 會」，高鐵局於會中 表明不願施作 X 通 風井之相關建築裝 修工作，故相對人 於會議紀錄第 2 點 即要求聲請人配合 施作。(聲證 3-121)</p> <p>4. 故聲請人於 97.09.22 致函相對 人，表示有關 X 通</p>	<p>聲證3-34 聲證3-119 聲證3-120 聲證3-121 聲證3-122 聲證3-123</p>



		<p>消防人員梯之扶手欄杆屬 R16 車站內部建築裝修工程，請聲請人配合施作。(參聲證 3-121)</p> <p>3. 95.05.16 高市捷設字第 0950009348 號函：依據相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34)</p>	<p>風井之消防人員梯扶手欄杆及牆面粉刷、油漆及地坪環氧樹脂為配合爾後消檢作業，將由聲請人一併施作完成，相關衍生之費用將另案提報相對人。(聲證 3-122)</p> <p>5. 97.01.31(097) 高捷 V2 字第 0608 號函：聲請人函請相對人轉請高鐵局儘速完成東側 X 通風井群之消防人員梯地面層結構及建築裝修等工作。(聲證 3-120)</p> <p>6. 97.09.22(097) 高捷 V2 字第 5237 號函(聲證 3-122) 請聲請人再次向相對人表示，依據 93.08.18 相對人召開之結構及裝修界面會議結論，本案進氣井結構 1.2m 以下由鐵工局施作，其餘結構及所有建築裝修均應由高鐵局施作。故地面層消防人員梯屬進氣井內之裝修工作，並非 R16 車站內部裝修工作。</p> <p>7. 97.07.24 CR6 工字第 97-0270 號函：統包商提報本案相關費用、施工圖及施工照片，費用共計新台幣 203,404 元。(聲證 3-123)</p>	
36.	228,339	1. 96.12.26 高市	2. 有關 R16 車站 A 出	聲證 3-34

<p>東側地面層(高鐵範圍內)自來水錶箱及雨、污排水消能井高程變更</p>		<p>捷設字第0960022832號函：相對人於96.12.19召開「高鐵左營車站附屬事業開發大樓與高雄捷運R16車站介面協調會議」，並請高鐵局提供最新之圖面及高程等相關資料供聲請人配合調整參考。但此次會議高鐵局仍無法提供相關之圖面供聲請人參考。(參聲證3-125)</p> <p>1. 97.06.06 高市捷設字第0970009242號函：相對人於97.05.29召開「高鐵左營車站附屬事業開發大樓與高雄捷運R16車站之裝修及介面配合事宜協調會議」第3點，請聲請人儘速配合調整R16車站自來水箱、排水管線及消能井等捷運設施地面層完成面高程。(聲證3-128)</p> <p>2. 95.05.16 高市捷設字第0950009348號</p>	<p>入口地坪平面圖(即高鐵站前廣場處)，聲請人業於96.11.28函委請相對人函轉高鐵局確認自來水錶箱、管線等相關位置及高程。(參聲證3-124)</p> <p>3. 惟至96.12.19相對人召開「高鐵左營車站附屬事業開發大樓與高雄捷運R16車站介面協調會議」時，高鐵局仍無法提供相關之圖面供聲請人參考。但本次會議聲請人已檢附R16車站A出入口地坪圖說及高程予高鐵局。(聲證3-125)</p> <p>4. 聲請人迫於紅線通車時程，業於97.01.17致函相對人，表示聲請人已依捷運原設計施作完成並請相對人函轉高鐵配合聲請人已施作完成之設施調整設計(聲證3-126)。</p> <p>5. 聲請人於97.03.18再次致函相對人，因高鐵局遲遲無法提供相關高程圖說，又聲請人相關之自來水錶箱及雨、污排水消能井工程施做在前，建請相對人轉知高鐵局配合聲請人現況高程施工。(聲證3-127)</p>	<p>聲證3-124 聲證3-125 聲證3-126 聲證3-127 聲證3-128 聲證3-129 聲證3-130</p>
---------------------------------------	--	--	---	--

		<p>函：依據相對人 95.05.02 會議紀錄第(六點)指示聲請人現況接收辦理。(聲證 3-34)</p>	<p>6. 惟相對人於 97.05.29 再次召開「高鐵左營車站附屬事業開發大樓與高雄捷運 R16 車站之裝修及介面配合事宜協調會議」，要求聲請人需依據高鐵局於當次會議提供之高程圖說儘速配合調整修改已完成之設施。(聲證 3-128)</p> <p>7. 聲請人 97.07.09 致函相對人說明本案係高鐵局無法提供相關之高程圖說供聲請人參考，高鐵局提供 A 出入口高程圖說係於 97.05.29 相對人召開之介面會議提供，故聲請人迫於施工時程，不得不依原設計施工，故後續相關調整高程費用將另案向相對人提報。(聲證 3-129)</p> <p>8. 96.11.28(096) 高捷 V2 字第 7300 號函(聲證 3-124)：聲請人提送 A 出入口建築裝修圖說乙份，並請相對人於 96 年 12 月底前確認自來水錶箱及預留管線高程，以利聲請人依據圖說調整施工。</p> <p>9. 97.01.17(097) 高捷 V2 字第 0314 號函(聲證 3-126)：聲請</p>
--	--	--	--

			<p>人已多次催促高鐵局儘速提供A 出入口相關高程圖說，惟高鐵局仍無法提供。今聲請人為因為紅線通車時程，已依原設計完成自來水錶等相關設施，請高鐵局依現況調整變更。</p> <p>10. 97.07.09(097) 高捷 V2 字第 3692 號函 (聲證 3-129) 聲請人再次向相對人表達，有關本案係因高鐵局遲遲未能提供A 出入口地面層之設計高程，高鐵局直至 97.05.29 方於相對人召開之會議提供，聲請人迫於通車時程早已完成相關工作，故本案之自來水錶箱、排水管線及消能井調降高程等作業費用將另案向相對人提報。</p> <p>2. 97.09.22 CR6 工字第 97-0357 號函：統包商提報辦理本案相關費用及照片，共計 228,339 元。(聲證 3-130)</p>	

6、相對人固執聲請人於仲裁補充理由（一）書中表示：「…彙整提出共計 35 冊之證據資料予相對人（聲證 1.13）」、「…向相對人提案請求儘速安排召開協調委員會第三屆第一次會議時，在提案文件中詳細

說明主張之增辦事項、原因及事證資料，並再次就『26 項新增項目』表列兩造爭點及主張…」云云。然對應本案此項議題即可知悉：(1) 自協調委員會起迄今一年有餘，然聲請人僅針對一項缺失提出簡要說明，其餘均無相關證據資料；(2) 當時提出之「捷運公司配合 R16 車站結構體缺失改善及配合變更項目」僅有 19 項，現今提出 36 項（項目第 20 至 36 為過去所無），即可證明相對人一直主張之相關爭議並非全然經過協調委員會協調，導致直至仲裁亦無法特定爭點及其原因事實等語。惟查：

(1) 就本項「R16 車站共構結構體施作缺失改善工作」請求，其中 1-19 項聲請人已分別於 97 年 5 月 22 日(097)高捷 P1 字第 2778 號函(聲證 1.9)，及 97 年 9 月 1 日(097)高捷 P1 字第 4861 號函(聲證 1.11)予以請求。後續於協調過程提出資料時，亦均列於項次 14. 「R16 車站共構結構體施作缺失改善工作」中請求。至項次 20-36 部分聲請人則於 97 年 10 月 20 日(097)高捷 P1 字第 5699 號函(聲證 1.13)提送有關高雄捷運工程「新增項目」供相對人審閱並請召開後續協調委員會時，所檢附高雄捷運實際施作與基設差異之增(減)辦工程文件共計 35 冊增(減)辦文件中，亦列於第 14. 項「R16 車站共構結構體施作缺失改善工作」(聲證 3.131) 請求。該文件資料中，項次 1-19 與本項請求項次第 1-19 相同，項次 D 「後續發生需改善工項預估費用」即本項請求項次第 20-36 部分(聲證 3.131，第 16 頁)。

(2) 上開項次 20-36 部分，固未詳載瑕疵內容與分項金額，而以「後續發生需改善工項預估費用」籠統含括，惟基於爭議一次解決之原則及本項請求均屬 R16 車站結構體施作缺失改善之問題，若雙方於協調階段實質進行各項瑕疵改善

之認定，就聲請人於提請協調時尚未明確之瑕疵改善部分，由聲請人補充後一併列入協調亦屬必然。而聲請人就此以後續發生之事項含括請求，應認已踐行協調程序。

7、至相對人以聲請人陳稱之「19項結構體缺失瑕疵改善工程」之項目，屬於結構體接收後之軌道工作者計有1項(即項目6)；可歸屬結構體接收後之建築整修、裝修之工作者計有10項(即項目4、5、7、8、10、11、12、13、14及15等10項)；可歸屬接收後機電等工程之設計與施工者計有5項(即項目第3、9、17、18及19等5項)；可歸屬其他為接續完成所有興建工作者計有3項(即項目1、2及16等3項)。是聲請人稱「結構體缺失瑕疵改善工程」之19項工作項目，並無一項係屬「結構體」本身之缺失(例如：結構有裂縫、強度不足、漏水等缺失)，反均屬聲請人依約接收結構體後，為接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉、履勘及營運等，所應為之軌道、建築裝修、機電工程以及其他配合興建完成之工作等語。按：

- (1) 捷運R16車站結構體工程，乃相對人依據政府採購法第40條及採購法施行細則第42條委由鐵工局全權代辦之工程，故R16車站結構體工程之招標、履約管理(含規劃、設計、監造)及驗收均為相對人委託鐵工局施作之工作，並非聲請人之工作範圍已如前述。
- (2) 依據相對人與鐵工局於89年10月定訂之「高雄捷運紅線-R16車站-土木結構工程 委交交通部地鐵處工作範圍」(聲證3.133)可知，鐵工局之工作範圍如下所述：
  - ① 細部設計(即工作範圍2.2)：地鐵處需依據高雄市政府核准之基本設計、相關設計準則及規範(含日後修正版)，進行紅線R16車站及其附屬設施之土木結構工程細部設計及補充

地形、地質、公共管線調查，並據以發展出相關發包圖說、規範、工程經費估算及其他達成招標及施工等目的之必要文件。其細部設計顧問並應依設計各階段提送文件及圖說，以利高雄市政府審查。另細部設計應符合相關地方主管機關需求，進行相關都市計畫審議(本項請求之項次第 23、24、25、35、36 項即與此有關)、交通維持、管線遷移、安衛環保等各項計畫、圖說與報告。

② 土木結構工程施工(即工作範圍 2.3)：地鐵處應依據高雄市政府核准之細部設計圖說(本項請求之項次第 1、2、3、17、27、29 項即與此有關)與文件，及相關設計與規範，進行紅線 R16 車站土木結構工程施工，及為完成本工程所執行之相關作業。其相關作業項目亦分為如下：

I. 假設工程。

II. 交通維持。

III. 管線遷移。

IV. 土方工程：如連續壁工程、挖棄土、回填、支撐、覆蓋系統，祛水。

V. 結構工程：如站體(本項請求之項次第 4、5、6、7、8、11、12、14、32 項即與此有關)、出入口(本項請求之項次第 9、22 項即與此有關)、通道、通風井(即本項請求之項次第 18、19 項即與此有關)。

VI. 地盤改良、建物保護及監測。

VII. 防水工程(本項請求之項次第 10、20 項即與此有關)及腐蝕控制。

VIII. 街道復原。

IX. 景觀工程(本項請求之項次第 18、19 項即與此有關)。

X. 其他相關工程(本項請求之項次第 21、30、31、34 項可歸類於此)。

③ 機電工程管線預埋施工(即工作範圍 2.5)：地鐵處應依據

高雄市政府所核准之細部設計圖說進行相關機電工程之預埋管線施工，其相關作業項目大致可分為：

- I. 設備基礎座(本項請求之項次第 13 項即與此有關)及固定錨栓。
  - II. 牆面、樁板開孔(本項請求之項次第 26、28、33 項即與此有關)。
  - III. 預埋套管、預埋管。
  - IV. 支撐預埋件(本項請求之項次第 15、16 項即與此有關)。
- ④ 其他(即工作範圍 2.6)：紅線 R16 車站南北端隧道工作井之結構工程及其相關施工配合事項。
  - ⑤ 高雄市政府負責辦理之工作：參與捷運紅線 R16 車站之驗收與點交(參工作範圍 3.4 之約定)，「高雄市政府將參與紅線 R16 車站結構工程之驗收與點交，並提供相關意見以利日後營運之順利進行」。
  - ⑥ 高雄市政府提供地鐵處之相關文件(即工作範圍 4)包括：土建設計規範定案報告、綱要性土建施工規範定案報告、高鐵左營站三鐵共構捷運 R16 車站基本設計定案修正報告、機電系統設計準則 及功能規範、綱要性營運維修規範定案報告、軌道功能規範定案報告、綱要性土建工程設計規範、綱要性車站工程設計規範。
- (3) 基上，相對人已將 R16 車站全權委由鐵工局辦理相關結構工程之施作，並檢附有關捷運之相關規範及圖說予鐵工局，鐵工局即應依據捷運之相關規範辦理施工、監造及驗收，且相對人與鐵工局間之契約第 3.4 條，亦已約定相對人須參與捷運紅線 R16 車站之驗收與點交工作。因此相對人自應依捷運相關規範，要求鐵工局須交付無瑕疵之結構體予聲請人依約進場接續施作後續之裝修及水環、機電等工程。

8、相對人復執按興建營運合約第 3.4.3 條第 1 項規定：「R16 共站車站



之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方統籌辦理，於九十三年一月前完成站體結構交付乙方。」中所稱之「結構體」，參照建築法第 8 條規定：「本法所稱建築物之主要構造，為基礎、主要樑柱、承重牆壁、樓地板及屋頂之構造。」故而，相對人依約僅負交付上開結構之責任，即「共站共構之規劃」以及「車站土木結構體之設計施工及管線預埋」，至於結構體交付後裝修及機電設計、施工，及與鐵工局統包商介面整合之事項，仍屬聲請人之工作範圍等語。經查：

- (1) 按建築法第 8 條所定義者乃指「建築物之主要構造」，此與上開第 3.4.3 條第 1 項所定之「結構體」是否等同，容有爭執。
- (2) 建築法所稱「主要結構」係為區分建築物於興建期中，何部分之變更設計可於竣工後一次報驗併同竣工圖變更，何部分為使用執照核發時審查之項目，此觀建築法第 39 條但書「但不變更主要構造或位置，不增加高度或面積…得於竣工後，備具竣工平面圖、立面圖，一次報驗。」及同法第 70 條第 1 項規定「建築工程完竣後…主管機關應自接到申請之日起，10 日內派員查驗完竣。其主要構造，室內隔間及建築物主要設備等與設計圖樣相符者，發給使用執照。…」自明，此與興建營運合約第 3.4.3 條第一項所稱由相對人辦理之「結構體」，顯非同一。相對人主張非屬建築法第 8 條所稱之「主要結構」，即非屬興建營運合約第 3.4.3 條第一款所指之「結構體」，洵不足採。
- (3) 依興建營運合約 8.12 條之約定，聲請人之義務乃在於「配合及協助相對人審查鐵工局之細部設計，並負責 R11、R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運

等。」而聲請人本項係請求 R16 車站結構體缺失之改善工程及配合變更之費用，此顯然非屬本合約 8.12 條約定之範圍。

(4) 綜上，依興建營運合約第 3.4.3 條第 1 項之約定，R16 車站結構體設計施工及管線預埋係由相對人統籌辦理。聲請人依興建營運合約 8.12 條約定，既須辦理「接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運」工作，則相對人依債之本旨，就 R16 車站結構體，自應需交付符合捷運規範、圖說及無瑕疵之結構予聲請人。

9、綜上所述，R16 車站土木結構體之交付既屬相對人依興建營運合約之應辦事項，則「R16 車站土木結構體施作改善工作」自係相對人應統籌辦理之合約工作事項，惟其竟遲未辦理，復指示及要求聲請人施作，此自屬興建營運合約第 4.2 條所指之「工作範圍變更」，自應由相對人負擔相關費用。換言之簽約後因相對人指示增加工作項目，聲請人自有權依據興建營運合約第 4.2 條約定請求增加給付應屬無疑。

10、至相對人主張申修補第 3-2 頁中第 3.1.7.1 條規定（與高鐵及台鐵之工程介面）：「……特許公司需與該部所屬主辦機關及承包商密切配合，並負責審查其細部設計及 R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，主管機關將提供必要的協助。」而申修補之規定為參與本計畫之入圍申請人必須遵守者，並為相對人與聲請人議約基礎，有系爭興建營運合約第 1.1.2 條之 5、第 7.1.2 條、第 7.3 條規定可稽等語。惟查：

(1) 「申請須知修訂與補充資料及補充規定」第 3.1.7.1 與高鐵及台鐵之工程介面之規定，完整約定文字如下：紅線 R16 站、高鐵左營站及台鐵左營新站共站「共站站區之規劃、R16 車站土木

結構體之設計施工及管線預埋，將交由交通部統籌辦理。特許公司需與該部所屬主辦機關及承包商密切配合，並負責審查其細部設計及 R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，主管機關將提供必要的協助。」(相證 0.9、相證 0.17)，此項約定核與雙方興建營運合約第 8.12 條共站及共構工程介面之約定相符。

- (2) 由上開申修補規定 3.1.7.1 條之約定可知，R16 車站土木結構體之設計、施工及管線預埋皆由交通部統籌辦理，聲請人則依約協助相對人審查鐵工局所提之細部設計圖。惟聲請人已依時程多次提供設計圖說，鐵工局未能納入設計考量，或致發生尺寸與圖說不符之情形，致使鐵工局交付之結構體亦因而缺失嚴重，此觀前 5 之列表中，聲請人辦理情形欄及證物欄所提之證據自明。聲請人在迫於通車時程壓力下，乃依據相對人 95 年 5 月 2 日召開之「研商高雄捷運紅線 R11 臨時站、R16 車站土建工程尚未驗收部分接續處理原則」會議紀錄會議結論(六)「R16 車站交通部鐵工局已完成驗收之結構體，請高雄捷運公司依現況配合細設進場施作裝修工作。」之指示辦理，依現況配合進場施作裝修工作，而為施作裝修工作，需先就結構體缺失部分先行改善，否則即無法進行裝修工程，則所增加之費用，自應由相對人負擔。

- 11、相對人雖又主張就 R16 車站於高鐵附屬事業大樓採筏式基礎，聲請人就其所需設計集(汙)水坑及 CSD/SEM 設計交由相對人納入施工範圍，因聲請人不能配合鐵工局施工時程提供預埋管件圖說屬可歸責聲請人事由(相證 9.3.14~相證 9.3.16)，是就相對人委託鐵工局辦理 R16 車站配合聲請人調整之工項共有 18 項，聲請人應支付

相對人1億3296萬5739元(相對人101年3月25日仲裁答辯九之三、相證9.3.1、相證9.3.2)等語。惟查：

- (1) 有關增加R16車站附屬事業大樓需求部分，係相對人於91年6月25日要求聲請人增加納入工作範圍，前已敘明。聲請人受相對人指示後，聲請人於91年10月間CR6區段標統包商開工後，即進行相關建築設計及CSD/SEM彙整設計，並於92年07月14日(聲證4.37)、92年12月05日(聲證4.38)、93年04月20日(聲證4.39)已陸續提供R16車站之相關CSD/SEM圖說，或直接請相對人函請鐵工局或直接交由鐵工局納入設計考量。
- (2) 而鐵工局係於93年7月20日始發包由猛揮營造得標，且由鐵工局於93年12月24日、94年1月3日及94年1月21日尚函請相對人就該區相關預埋管件需求為確認(聲證4.41)。可知相對人並未督促鐵工局於發包作業時，將聲請人92年7月14日(092)高捷V2字第2944號函提送有關「R16車站建築配置平面設計圖」之需求完全納入。是因此造成鐵工局承商(即猛揮營造)於得標施作R16車站高鐵附屬事業大樓後，必須向鐵工局提出變更設計，此鐵工局與其承商間之變更設計責任，與聲請人顯然無關。
- (3) 依交通部鐵工局96年2月12日鐵南工一字第0960000088號函說明「二、經查貴局委託本局代辦『高雄捷運R16車站主體結構暨後續工程』受旨揭費用未到位之因素，本局業已無法配合貴局需求辦理後續變更設計」明載相對人未撥經費3800萬元情事(相證9.3.1)。則相對人就此顯未增加費用；再依鐵工局「代辦『高雄捷運R16車站主體結構工程』開工後歷次配合高雄捷運新增需求變更情形」(相證9.3.2)，雖鐵工局已列出興建期間

經相對人請求而變更之工程內容，但相對人除未證明其與聲請人間有何因果關係外，亦未就 132,965,739 元從何而來詳實舉證說明，亦無細目可供審酌，則相對人此項抗辯自不足採。

(四) 「R16 車站共構結構體施作缺失改善工作」費用之准駁

- 1、聲請人於仲裁聲請時請求本項瑕疵缺失改善相對人應給付 6490 萬 8400 元(聲請人附表 3)，嗣於 101 年 2 月 17 日理由六提出 20~36 項細目後更正請求為 5661 萬 5372 元，再於 101 年 3 月 3 日 5 仲裁補充理由七書就間接費用更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用占直接費用之比例為 11.27% (聲請人附表 1.1)請求給付等語。
- 2、首按仲裁理由六書聲請人提出第 20 至 36 細項及仲裁補充理由七書就間接費用更正比例為 11.27% (聲請人附表 1.1)後計算聲請人請求金額應為 5105 萬 0182 元。

項次	工作項目	理由六聲請人請求			聲請人附表 1.1 請求			
		單位	數量	單價	複價	數量	單價	複價
A	直接工程費							
1	配合高鐵附屬事業大樓筏式基礎結構，辦理及(汙)水坑及 CSD/SEM 變更設計	式	1	549,120	549,120	1	549,120	549,120

2	配合高鐵附屬 事業大樓下結 構注位移動及 淨高不足辦理 R16 車站建築 裝修，及 CSD/SEM 相關 圖說變更設計	式	1	3,644,800	3,644,800	1	3,644,800	3,644,800
3	配合高鐵附屬 大樓地下結構 淨高修正之水 還新增工作	式	1	5,614,170	5,614,170	1	5,614,170	5,614,170
4	結構板高程低 於設計高程， 增加混凝土墊 層材料及施工	式	1	2,326,260	2,326,260	1	2,326,260	2,326,260
5	穿堂層牆面結 構不平整之打 毛粉刷	式	1	3,651,425	3,651,425	1	3,651,425	3,651,425
6	交付鋪軌之軌 道層測量作業	式	1	273,000	273,000	1	273,000	273,000
7	R16 車站 B 出 入口電扶梯機 坑、日用水箱 結構整修	式	1	751,595	751,595	1	751,595	751,595
8	R16 車站穿堂 層 A 出入口與 高鐵轉層區隔 間牆	式	1	469,265	469,265	1	469,265	469,265
9	R16 車站出入 口電扶梯下方 斜板及空調機 房隔間牆	式	1	528,754	528,754	1	528,754	528,754
10	R16 車站配合 鐵工局止漏作 業拆裝風管	式	1	289,500	289,500	1	289,500	289,500

11	R16 車站站體 樓梯(1~4 號) 整修及西側逃 生梯敲除重做	式	1	1,911,823	1,911,823	1	1,911,823	1,911,823
12	R16 車站月台 門下垂壁超出 設計高程整修	式	1	392,352	392,352	1	392,352	392,352
13	R16 車站基座 整修及開口緣 石(含格柵)施 作	式	1	1,218,551	1,218,551	1	1,218,551	1,218,551
14	R16 車站有蓋 電纜槽整修 (月台旁電纜 槽溝整修)	式	1	511,264	511,264	1	511,264	511,264
15	R16 車站月台 門預埋槽鐵整 修	式	1	136,890	136,890	1	136,890	136,890
16	R16 車站設備 吊物樑施作予 安裝	式	1	342,048	342,048	1	342,048	342,048
17	R16 車站西側 消防人員剛夠 樓梯設計及施 作	式	1	1,074,715	1,074,715	1	1,074,715	1,074,715
18	R16 車站 A 出 入口含地面層 冷卻水塔之建 築裝修及水環	式	1	5,543,862	5,543,862	1	5,543,862	5,543,862
19	R16 車站 B 出 入口含地面層 及水環工程	式	1	2,951,366	2,951,366	1	2,951,366	2,951,366
20	汗水坑男女廁 所結構滲水追 加止水費用	式	1	120,509	120,509	1	120,509	120,509
21	北括窪區 B3 層電池室排水 管阻塞追加通	式	1	36,225	36,225	1	36,225	36,225

	管費用							
22	B 出入口樓梯結構與兩側電扶梯間過大追加扶手欄杆基作加大費用	式	1	19,562	19,562	1	19,562	19,562
23	相對人要求B出入口樓梯欄杆加裝霧面玻璃不銹鋼踢腳板L型扭板及R16-3、R16-4樓梯加裝L型亞板	式	1	634,118	634,118	1	634,118	634,118
24	B出入口外側光面花崗實地坪變更為燒面	式	1	50,106	50,106	1	50,106	50,106
25	依消防局消防亦件變更施作，加設步道鐵絲網門即劃設紅線等	式	1	211,892	211,892	1	211,892	211,892
26	拆封機房結構開口封板費用	式	1	82,231	82,231	1	82,231	82,231
27	追加辦理高鐵附屬事業大樓及台鐵轉乘區消防界面整合即送審之相關費用	式	1	433,130	433,130	1	433,130	433,130
28	追加南擴挖區扁開孔費用	式	1	90,744	90,744	1	90,744	90,744
29	北擴挖區穿堂層增加設計一直達地面層樓梯之設計費	式	1	600,000	600,000	1	600,000	600,000



30	上行線軌道層 排水管因鐵工 局施工阻塞追 加通管費用	式	1	298,856	298,856	1	298,856	298,856
31	颱風過後清理 軌道層及電纜 管道間淤泥	式	1	393,947	393,947	1	393,947	393,947
32	追加西側工作 井及南括窪區 穿堂層隔間牆 趕工購買之模 板費用	式	1	4,551,548	4,551,548	1	4,551,548	4,551,548
33	R16 車站月台 下方排氣管道 預留鋒口整修	式	1	25,358	25,358	1	25,358	25,358
34	增設標誌電源 工程相關水環 布纜及拆裝砗 瑯板工程費	式	1	247,308	247,308	1	247,308	247,308
35	X 通風井群內 (進氣井)地面 層欄杆即地坪 施作	式	1	203,404	203,404	1	203,404	203,404
36	東側地面層自 來水錶箱及與 汙排水消能井 高程變更	式	1	228,339	228,339	1	228,339	228,339
	小計				40,408,037			40,408,037
B	間接工程費							
1	安全衛生費	式	1	160,905	160,905	1	160,905	160,905
2	環境保護費	式	1	193,084	193,084	1	193,084	193,084
3	品質管理費	式	1	160,904	160,904	1	160,904	160,904
	小計				514,893			514,893
C	管理費	式	1	4,956,626	4,956,626	1	4,956,626	4,956,626
	合計				45,879,556			45,879,556

D	KRTC 管理費	式	1	10,735,816	10,735,816	1	5,170,626	5,170,626
	總計 (A+B+C+D)				56,615,372			51,050,182

3、查聲請人於 96 年 12 月 17 日與統包商就上開請求中之第 1 項至第 19 項工作範圍變更進行議價，最後議訂金額為 3760 萬元並簽定有變更契約書(聲證 3. A)，且已支付統包商。再於 99 年 5 月 18 日與統包商就上開請求中之第 20 項至第 36 項工作併同其他非本項請求部分進行議價，其中編號 001「R16 車站結構體缺失修繕及建築水環配合變更設計工程、後續發生修繕項目及尚未支付修繕項目」金額 5,002,829 元部分，即為本項請求其中 20-36 小項之工作追加之費用，雙方亦簽有契約變更書(聲證 3. B)，聲請人則尚未將此金額支付統包商。

茲將上述聲請人與統包商間之請求項目及議價金額列表如下：

項次	工作項目	聲請人給付金額	統包商請求金額	證物
1	配合高鐵附屬事業大樓筏式基礎結構，辦理及(汙)水坑及 CSD/SEM 變更設計	549,120	620,000	聲證3. 19
2	配合高鐵附屬事業大樓下結構注位移動及淨高不足辦理 R16 車站建築裝修，及 CSD/SEM 相關圖說變更設計	3,644,800	3,419,500	聲證3. 28 聲證3. 29
3	配合高鐵附屬大樓地下結構淨高修正之水還新增工作	5,614,170	5,702,987	聲證3. 32
4	結構板高程低於設計高程，增加混凝土墊層材料及施工	2,326,260	6,576,375	聲證3. 35
5	穿堂層牆面結構不平整之打毛粉刷	3,651,425	3,863,411	聲證3. 40 聲證3. 41
6	交付鋪軌之軌道層測量作業	273,000	358,313	聲證3. 45
7	R16 車站 B 出入口電扶梯機坑、日	751,595	1,015,765	聲證3. 51

	用水箱結構整修			
8	R16 車站穿堂層 A 出入口與高鐵轉層區隔間牆	469,265	666,549	聲證3.56
9	R16 車站出入口電扶梯下方斜板及空調機房隔間牆	528,754	468,097	聲證3.60
10	R16 車站配合鐵工局止漏作業拆裝風管	289,500	321,316	聲證3.68
11	R16 車站站體樓梯(1~4 號)整修及西側逃生梯敲除重做	1,911,823	2,507,816	聲證3.41
12	R16 車站月台門下垂壁超出設計高程整修	392,352	377,810	聲證3.41
13	R16 車站基座整修及開口緣石(含格柵)施作	1,218,551	1,737,723	聲證3.41
14	R16 車站有蓋電纜槽整修(月台旁電纜槽溝整修)	511,264	615,101	聲證3.77
15	R16 車站月台門預埋槽鐵整修	136,890	136,890	聲證3.19
16	R16 車站設備吊物梁施作予安裝	342,048	413,023	聲證3.85
17	R16 車站西側消防人員鋼構樓梯設計及施作	1,074,715	1,594,371	聲證3.89
18	R16 車站 A 出入口含地面層冷卻水塔之建築裝修及水環	5,543,862	14,139,331	聲證3.94
19	R16 車站 B 出入口含地面層及水環工程	2,951,366		
	直接工程費	32,180,760	包含於上述 總價	
	間接工程費(安衛、環保、品管)	514,892		
	管理費	4,904,348		
	總計	37,600,000		44,534,378

4、綜上所述，仲裁庭審酌雙方全辯論意旨，斟酌興建營運合約第 4.2 條約定及聲請人已就額外增加之費用，或已支付統包商，或雖尚未支付但已達成具體協議，依民事訴訟法第 222 條第 2 項規定，審酌一切情況，依所得心證，認定就本項聲請人請求之第 1 至 19 項部分，相對人應負擔七成，即應准許 2632 萬元

(37,600,000\*0.7=26,320,000)，第20項至第36項部分相對人應負擔五成，即應准許金額為250萬1415元(5,002,829\*0.5=2,501,415)。因相對人之結構體依約交付後，聲請人為遂行其工作，仍有一定之界面整合需處理，而有一定之負擔責任，是仲裁庭參酌雙方酌定之衡平仲裁精神，認本項應不再加計間接費用。是合計應准許金額為2882萬1415元(26,320,000+2,501,415=28,821,415)，逾此核屬無理由而不應准許。

## 五、關於「R11車站及R16車站趕工費用」部分

### (一) 聲請人主張：

1、按興建營運合約第3.4.3條約定：「R16共站車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方(相對人)統籌辦理，於九十三年一月前完成站體結構交付乙方(聲請人)」、「R11共站共構車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方(相對人)統籌辦理，並配合乙方(聲請人)之興建時程於九十三年六月前交付乙方進行舖軌工程」(聲證1)。又依交通部於96年7月31日同意備查之高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網通車里程碑，聲請人需於96年底紅線通車營運，97年10月紅橘兩線全線通車營運。

2、相對人實際分段交付情形為：

#### R16車站部分：

- (1) 穿堂層D7~D9及轉乘區D5~U12交付：93年8月31日(聲證3.4)。
- (2) 穿堂層其餘區域交付：94年3月01日(聲證3.5)。
- (3) 高鐵北擴挖區B3層交付：94年12月30日(聲證3.6)。
- (4) 高鐵北擴挖區B2層交付：95年4月26日(聲證3.7)。

(5) 高鐵南擴挖區 B2 層交付：95 年 9 月 29 日（聲證 4.1）。

(6) 西井及 Y 通風井交付：95 年 12 月 20 日（聲證 4.2）。

**R11 車站部分：**

(1) 軌道層交付鋪軌：94 年 8 月 10 日（聲證 4.3）。

(2) 結構體 U-4 層(南北站)：94 年 11 月 15 日（聲證 4.4）。

(3) 結構體 U-3 層(北站)：95 年 5 月 15 日（聲證 4.5）。

(4) 結構體 U-3 層(南站)：95 年 7 月 01 日（聲證 4.6）。

(5) 結構體 U-2 層(南北站)：95 年 11 月 20 日（聲證 4.7）。

3、就 R16 車站相對人不但未依約一次交付聲請人進行施作，而係分次遲延交付，其最後交付日期為 95 年 12 月 20 日，交付延遲時間最嚴重達 1,054 日，此因相對人未能依約如期交付 R16 車站結構體予聲請人進行鋪軌及裝修工作，致聲請人為達成既定通車里程碑時程，必須進行趕工以達契約約定之通車目標；又就 R11 車站相對人就 R11 車站交付鋪軌時程延遲達 406 日，交付結構體進行建築裝修時程延遲交付之天數，最嚴重高達 630 日。因相對人未能依約交付 R11 車站結構體予聲請人進行鋪軌及裝修工作，致聲請人為達成既定通車里程碑時程，須進行趕工以趨趕工期(詳參聲證 4.8.1、聲證 4.9~聲證 13)；因此額外支出之費用，自應由相對人負擔。

4、因相對人無法依約交付 R11、R16 車站結構體及用地等予聲請人，致聲請人須指示統包商進行額外趕工而衍生費用，因而受有損害。由於本項損害之發生不可歸責於聲請人，而係因相對人延遲交付結構體所致，且已嚴重影響合約興建、營運一部或全部之履行者，故聲請人自得依興建營運合約第 19.4.3 條之約定，請求相對人給予合理之補償。

5、趕工增生費用之請求，均係因相對人未依約交付 R11、R16 車站結構

體及用地等予聲請人，致聲請人須指示統包商進行額外趕工而衍生費用，對此不可歸責聲請人事由所致之遲延，相對人本應展延通車營運時程，惟其仍要求聲請人配合 96 年 12 月通車營運，聲請人乃指示 CR5 及 CR6 區段標統包商就此兩車站積極全面趕工，以追趕遭相對人延遲交付而延誤之工期，故本項請求亦應有「擬制性設計變更」之適用，另依國際工程實務及民法公平正義原則、誠實信用原則、情事變更原則等法理，相對人亦應增加給付聲請人因趕工而增生之費用。

6、另案（99 年仲雄聲義字第 9 號）仲裁庭已初步評議認定 R11 及 R16 兩車站，因有相對人交付用地遲延之事實，故認應可展延興建期，從而，本件聲請人為趨趕原已落後之興建期，而在 R11 及 R16 車站有趕工之事實，亦可獲得證明。

7、基上，R11 及 R16 車站因相對人交付用地遲延，致聲請人為達成既定通車里程碑時程，增衍趕工費用等情，爰乃依據興建營運契約第 19.4.3 條所指「損害補償」範圍及 18.3.3.4 所指之「補償」及民法第 1 條之工程習慣與「擬制性設計變更」原則，請求相對人給付趕工費用等語。

(二) 相對人則辯稱：

- 1、聲請人主張 R11 車站趕工費用，確係受聲請人施工介面之影響，聲請人泛稱伊不可歸責，而請求相對人給予趕工費用云云，實無理由
- 2、聲請人主張 R16 車站趕工費用，經三方屢次協商協調後，決議變更交付日期，此屬工程介面之配合所致，則原訂合約完工日期已不復存在，聲請人僅需配合新訂完工日期完工即可，故既無遲延原訂合約之事實，亦無趕工之必要性，其對期程之控制屬於自我風險管控之權責，與相對人無涉，額外費用自無須由相對人負擔。

- 3、聲請人提出使用西側工作井之期間長達 22 個月，如此長時間佔用必然導致工期大幅延長，屬於可歸責聲請人原因致相對人遲延交付。為協助聲請人進行建築裝修及水環等工作，三方協調以分區（層）交付方式辦理，以 R16 車站為例，全站約百分之五十於 93 年中及 94 年初即已交付，後續陸續交付時程亦足供聲請人於預訂時程內完成相關作業。甚者，聲請人提出 R16 車站缺失改善費用中之項目 14「月台旁電纜槽溝整修」及項目 5「穿堂層結構面不平整之打毛、粉刷」，均可充分說明聲請人施工廠商就已交付區於交付後一年甚至二年期間依舊繼續施工，故其所稱趕工事由存在，即屬可疑。
- 4、基上，聲請人請求趕工費用而未提出實際趕工憑證資料，且聲請人將其對施工統包商責任轉嫁予相對人，實與興建營運合約規定有違，況聲請人非實際施工廠商未實際辦理施工作業，卻以本項請求謀取鉅額之差額利益顯有不當得利情事，而無理由等情。

### (三) 聲請人之請求權基礎

- 1、興建營運合約第 18.2.1 條約定：「本合約所稱除外情事，係指下列事件，其發生須因不可歸責於乙方之事由並足以嚴重影響本合約興建、營運一部或全部之履行者：甲方未按...約定之時程交付乙方或使乙方接管使用本計畫興建所需之用地或結構體者。」（聲證 1，第 55 頁）。  
而依第 18.3.3 條則規定其法律效果為：「...4.減免租金權利金或給予其他方式補償：如乙方遭受重大損害且已依本合約規定投保，但以所獲得之保險金額彌補後猶仍不足者，甲方得以減免租金、權利金或其他方式就其損害之一部或全部予以合理補償」。
- 2、此外興建營運合約第 19.4.3 條雖亦規定聲請人受有相當損害時，相

對人同意準用本合約第 18.3.3 條及第 18.3.4 條之約定協商補救方案，該方案之內容及程度應以足以彌補聲請人之直接損害為原則。惟本條適用之範圍限於「甲方(相對人)未依本合約第 3.4.3 之 2 條約定辦理等情形」(聲證 1)。而「R16 共站車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方(相對人)統籌辦理，於九十三年一月前完成站體結構交付乙方(聲請人)」則係約定於興建營運合約第 3.4.3 條第 1 項而並未明訂於第 19.4.3 條之違約事由中，故本項請求應審酌是否構成第 18.2.1 條之除外情事而得依第 18.3.3 條向相對人請求合理補償。此外，R11 共站共構車站之結構體設計、施工及管線預埋等工作由甲方(相對人)統籌辦理，並配合乙方(聲請人)之興建時程於九十三年六月前交付乙方進行鋪軌工程(參聲證 1 號)。

- 3、上開合約第 3.4.3 條第 1 項所定之交付站體結構之義務，應認係雙方合約約定之從給付義務，故相對人如未履行此項義務，聲請人仍得依合約請求合理補償。
- 4、查 R16 車站係規劃為三鐵(台鐵、高鐵及捷運)共站車站，而因整體規劃設計及 93 年 2 月台灣高鐵鋪軌之急迫性，相對人乃於 89 年 10 月間將高雄捷運 R16 車站委由鐵工局先行進行結構設計與施工(聲證 3.133 聲證 4.22)。而 R11 車站之規劃背景係因台鐵辦理高雄火車站地下化工程，故相對人於 90 年 1 月 12 日與聲請人簽訂興建營運合約前，即先行將之委交鐵工局辦理 R11 臨時車站結構設計與施工(聲證 4.19)。
- 5、因而相對人依約應於通車營運前，先行完成 R11、R16 共構車站結構體，並給予聲請人合理且足夠之時間以完成後續建築裝修、水電環控工程及通車營運準備工作。

#### (四)用地交付延誤



1、而依聲請人所提出之相關證物，相對人就R16車站部分，確實於93年8月31日後陸續交付，其交付之情形為：

#### R16 車站部分

- (1) 穿堂層 D7~D9 及轉乘區 D5~U12 交付：93 年 8 月 31 日（聲證 3.4）。
- (2) 穿堂層其餘區域交付：94 年 3 月 1 日（聲證 3.5 號）。
- (3) 高鐵北擴挖區 B3 層交付：94 年 12 月 30 日（聲證 3.6）。
- (4) 高鐵北擴挖區 B2 層交付：95 年 4 月 26 日（聲證 3.7 號）。
- (5) 高鐵南擴挖區 B2 層交付：95 年 9 月 29 日（聲證 4.1）。
- (6) 西井及 Y 通風井交付：95 年 12 月 20 日（聲證 4.2）

#### R11 車站部分

- (1) 軌道層交付鋪軌：94 年 8 月 10 日（聲證 4.3）。
- (2) 結構體 U-4 層(南北站)：94 年 11 年 15 日（聲證 4.4）。
- (3) 結構體 U-3 層(北站)：95 年 5 月 15 日（聲證 4.5）。
- (4) 結構體 U-3 層(南站)：95 年 7 月 1 日（聲證 4.6）。
- (5) 結構體 U-2 層(南北站)：95 年 11 月 20 日（聲證 4.7）。

2、本件聲請人須於 96 年底前紅線通車，亦即相對人應於 93 年 1 月交付 R16 車站結構體予聲請人(聲證 1，第 7 頁)，相對人在交付 R16 車站站體結構確實與原約定時程不符而有延後交付之情事。

3、另 R11 車站

- (1) 依據 91 年 4 月 29 日相對人函轉鐵工局有關捷運 R11 臨時站工程預定時程表，其中約定交付鋪軌時程為 93 年 5 月，另外交付結構體時程為 94 年 2 月 28 日（聲證 4.8.1）。
- (2) 其後相對人曾於 94 年 6 月 22 日召開「R11 車站建築裝修進場時程協調會(三)」，聲請人於會議中即提出「R11 進度表修正說

明」，並以 96 年 10 月 31 日通車里程碑推算建築裝修進場應交付時程（聲證 4.9）。

- (3) 又依據鐵工局於當次會議提出之「為配合捷運局需求評估車站建築裝修進場時程」，可知鐵工局最快交付時間為 94 年 9 月 1 日（聲證 4.9，末 2 頁），且分層分次交付，預計最終於 95 年 4 月 1 日交付前後站之 U-2 層（參聲證 4.9 號末頁，惟最終實際交付仍遲延至 95 年 11 月 20 日）。
- (4) 聲請人另於 94 年 7 月 11 日再次向相對人說明 R11 車站必須於 94 年 9 月 1 日全區進場施工，始可達成 96 年 10 月 31 日通車目標（聲證 4.11）。
- (5) 嗣聲請人於 95 年 6 月 19 日再次發函催請相對人，並告知相對人依據 94 年 6 月 22 日會議內容，鐵工局需於 94 年 9 月 1 日交付 U-4 層供聲請人進行水環裝修等工程，惟當時鐵工局僅切除部份中間樁且現場存在明顯缺失、滲水、施工架未拆除等未達可進場之條件，該情況已嚴重影響興建及營運時程（聲證 4.13）。
- (6) 據上，顯見相對人就 R11 車站交付鋪軌時程與交付結構體進行建築裝修時程均有延誤。

#### (五) 是否不可歸責於聲請人

1、依興建營運合約第 8.12 條之規定，紅線 R11、R16 車站共站及共構之規劃、車站土木結構體之設計施工及管線預埋，將由甲方統籌辦理。乙方須與甲方即期承包商密切配合，負責審查其細部設計及負責 R11、R16 車站有關軌道、建築裝修及機電等工程之設計與施工，接續完成所有興建工作、接管，以達成測試、試運轉及營運模擬、履勘、營運。甲方將提供必要協助。亦即聲請人施作之工程必須藉由相對人協助，而聲請人亦須與相對人之即期承包商密切配合，此

捷運車站之共站與共構涉及工程界面整合，須多方互相配合，且亦常因一方之規劃、設計、施作而互相影響其施作順序與施作之時程。相對人對於其 R16、R11 車站主張交付鋪軌與結構體之時程均與聲請人協調同意變更並按建議時程分層分區交付而不應給付趕工費用。惟相對人交付結構體與鋪軌時程確已影響聲請人於預定時程完成捷運通車之目標。

- 2、其次，相對人抗辯 R11 車站未於 93 年 6 月前交付聲請人進行鋪軌工程，係肇因於聲請人為施工便利、減省潛盾工程費用，將 R11 車站南北兩端分別作為 LUR20 及 LUR21 潛盾隧道之到達工作井，衍生地盤改良，及潛盾拆解、環片組立及跨接版等施工，以及淤泥清除、鋼筋復原等諸多界面工作及潛盾到達前後置作業，且聲請人所進行之界面工作及潛盾作業亦有遲延，迄至 94 年 7 月 8 日始撤離相關人員機具，鐵工局隨即依約定於 1 個月工作天內之 94 年 8 月 10 日，完成該等工作井結構受影響部分，交付聲請人進行鋪軌工程，故 94 年 8 月 10 日 R11 車站始交付聲請人鋪軌，實係因聲請人之因素所致，實不可歸責於相對人。
- 3、關於 R16 車站，相對人亦主張(1)聲請人研訂之 R16 車站西側工作井潛盾隧道施工時程 92 年 7 月 1 日進場，94 年 5 月 1 日離場，使用 R16 車站西側工作井達 22 個月(相證 81)，致鐵工局 R16 車站西側(與工作井重疊部分)結構體無法施作。(2)鐵工局、聲請人與相對人三方同意，西側潛盾發進工作井範圍以外結構體交付時程，順延至 93 年 7 月，R16 車站西側潛盾發進井聲請人則於鐵工局交付工作井工期施工後，再於 94 年 1 月 15 日交還鐵工局，繼續完成後續作業。(3)西側工作井範圍以外結構體之交付時程：因配合聲請人新增需求，決定 93 年 7 月 31 日鐵工局將已完成結構體先行交付，其餘受

新增配合需求之影響結構體四鐵工局完成後再陸續交付；R16 車站結構體：需延至 93 年 11 月 29 日前完成，是三方再協商決議配合聲請人施作；西井及通風井 Y 結構體代聲請人潛盾作業離場後鐵工局再續作。(4)R16 車站已完工之穿堂層部分於 93 年 7 月 31 日交由聲請人之統包商進場施作，預定 93 年 11 月 29 日交付除西側潛盾工作井、XY 通風井外車站主體部分，聲請人同意遵辦在案。

- 4、由相對人於 93 年 6 月 8 日召開「高雄捷運紅線 R11 臨時站委辦工程工作協調會議」之紀錄，鐵工局當時提出臨時動議第(二)點討論：「『高雄車站配合捷運 R11 站預訂時程調整施工方案』因高雄市政府配合款編列撥付不足，無法達成本案捷運 R11 站 U-4 層主體結構，交付高雄捷運公司進場鋪軌時程之要求」(聲證 4.19)，顯見 R11 車站之遲延，非因聲請人之因素所致。另依據鐵工局實際施工之工期(聲證 4.20.5)，鐵工局實際辦理結構體工程施工時，至少已較預定進度遲延達 1 年；再從實際時程可看出，鐵工局辦理 R11 車站連續壁及中間樁於 93 年 5 月完成，開挖及支撐至 93 年 11 月亦方完成，潛盾隧道至 93 年 7 月 19 日方發進，皆已逾 93 年 6 月 30 日，因此相對人顯不可能依約於 93 年 6 月交付鋪軌。且上述之連續壁、中間樁、開挖支撐及內部潛盾隧道皆為鐵工局內部獨立作業，聲請人尚未進場施做，故其結構體施工遲延與聲請人間無任何之界面事宜。
- 5、另依據 94 年 3 月 10 日潛盾到達井交付會勘會議(相證 76)，鐵工局提供 CR5 及 CR4 區段標到達井之時間係自 94 年 3 月 21 日起，而聲請人就潛盾隧道到達井之交還時間則為 94 年 7 月初(相證 77、相證 78)，故聲請人就 R11 車站潛盾到達井使用時間僅 3 個月餘，並未影響鐵工局整體工作之時程。

6、據上，依聲證 4.19 所示協調會議紀錄，可知 R11 車站之遲延，並非可歸責於聲請人。

7、關於聲請人請求利用鐵工局之西側工作井進行潛盾隧道施工，是否因此造成鐵工局遲延，而致 R16 遲延交付結構體。

(1) 依據相對人 92 年 12 月 23 日致函鐵工局函文之說明三，載明：

「R16 車站工程係依本府(即相對人)依政府採購法第 40 條及採購法施行細則第 42 條委由 貴局(鐵工局)全權代辦之工程(包括介面協調亦在內)…」(聲證 4.21) 足證，R16 車站結構體工程之招標、履約管理(含規劃、設計、監造)及驗收均為相對人自行委託鐵工局代辦之工作，而相關介面協調工作，並非聲請人應負責之範圍。

(2) 相對人於 92 年 03 月 21 日召開三方(KMRT、鐵工局、KRTC)之第二次介面協商會議(相證 82)，該次會議結論為鐵工局同意於 92 年 8 月 1 日提供聲請人潛盾發進施工工作場地，而就該西側潛盾發進工作井，聲請人則應於 94 年 1 月 15 日交付鐵工局，以完成西側工作井之後續作業。至就相對人依興建營運合約應於 93 年 01 月完成 R16 車站結構體交付，三方係同意「除西側工作井範圍以外之結構體」交付時程順延至 93 年 7 月(聲證 4.27)。

(3) 依上開會議結論，即可知有關西側潛盾發進工作井部分，實際上並不影響鐵工局就 R16 站體結構其他部分之施工。依會議記錄，聲請人於 94 年 1 月 15 日將西側工作井交付鐵工局以完成「西側工作井部分」之後續結構體作業時，鐵工局至遲仍應於 93 年 07 月前將 R16 站體結構其他部分交付聲請人。

8、關於 R16 車站部分

(1) 興建營運合約於90年1月12日簽約後，高鐵局於91年初，提出計劃在R16車站站體東側地下與捷運共構及地面六層「高鐵局5000坪附屬商業大樓」(以下簡稱5000坪)之需求(聲證4.35)。於相對人指示下，聲請人隨即進行調整原規劃R16站捷運機電設施(備)及相關建築配置，定案後，相對人乃於91年06月25日正式函請聲請人就高鐵局所規劃之高雄捷運R16車站穿堂層擴大案追加納入工作範圍(聲證4.36，說明三)。

隨後，聲請人即依相對人之指示，將5000坪納入工作範圍及發包，於91年10月間CR6區段標統包商開工後，聲請人即進行相關建築設計及SEM彙整設計需求，完成後即分別以92年07月14日(092)高捷V2字第2944號函，檢送「R16車站建築配置平面設計圖」(包括原R16車站體及後續增加之5000坪)(聲證4.37)、92年12月05日(092)高捷V2字第5335號函送R16車站月台及軌道層SEM需求圖說(聲證4.38)、93年4月20日(093)高捷V2字第1733號函送「R16車站穿堂層、月台層、軌道層、月台門、接地系統及照明預埋之SEM圖說」(包括原R16車站體及後續增加之5000坪)(聲證4.39)予高鐵局、鐵工局及相對人，以納入5000坪之結構設計並予以發包及施工。事實為聲請人於相對人指示增作上開5000坪部分後，已於93年04月20日即已提送完整(包括5000坪)之R16車站之相關需求圖說(建築配置及SEM)。由上述事實，就聲請人提出之建築配置及SEM圖說之時間，並無可歸責聲請人事由之遲延。

(2) 聲請人於93年04月20日就R16車站提送全部SEM圖說前，為配合鐵工局原R16車站結構體之混凝土施工之工進，聲請人於收到鐵工局分區塊澆置混凝土通知後，即立即邀集相關單位

彙整 SEM 需求圖說並提送相對人轉請鐵工局納入據以施作(聲證 4.38)，由此聲請人提送 SEM 等之時程，並未影響鐵工局之施工。

於鐵工局發包期間，高鐵局因需求變更致需變更 5000 坪之結構體（例如：高鐵局考量 5000 坪地面層需設置 3% 之洩水坡度，5000 坪之夾層需降低中版之高程；又如已設計之連續壁位置與地面層高速鐵路軌道旁之阻隔牆抵觸，致需變更 5000 坪之基地範圍及柱位等），惟鐵工局並未將此等變更部分，提供相關圖說予聲請人進行相對應之建築配置及 SEM 之變更。

(3) 嗣聲請人於 94 年 02 月 16 日函請相對人提供已經變更及核定過之 5000 坪結構圖說及電子檔，以利聲請人據以變更相關圖說(聲證 4.42)後，聲請人即於 94 年 02 月 23 日再次提送 5000 坪之 SEM 圖說(聲證 4.43)，並於 94 年 04 月 21 日彙整相關 SEM 數量及配合 5000 坪筏式基礎修正之 SEM，提送鐵工局未納入之集水井、污水井之相關資料予相對人轉請鐵工納入設計施工(聲證 4.44)。

(4) 由上可知，聲請人提送 SEM 等之時程，已配合相對人或鐵工局之施工時程，並未影響鐵工局之施工。聲請人並早已於 93 年 04 月 20 日以(093)高捷 V2 字第 1733 號函，就 R16 車站之整體需求檢送相對人；聲請人提送 SEM/CSD 預埋管等需求，未影響鐵工局 R16 車站結構體之施工等情事甚明。

9、綜上可知，相對人並未依合約約定交付 R11、R16 車站交付鋪軌或結構體致聲請人額外支出費用，且係不可歸責於聲請人；應認聲請人得依興建營運合約第 18.2.1 條及第 18.3.3 條之規定就聲請人支出之費用，請求相對人為合理補償。

(六) 關於聲請人得請求「R11 車站及 R16 車站趕工費用」費用之範圍

1、聲請人於仲裁聲請時原請求 R11 車站及 R16 車站趕工費用相對人應給付 1 億 5914 萬 1374 元(聲請人附表 4)，有關間接費用聲請人原以直接費用之 23.4% 計算嗣後更正為經相對人核定之工程經費表中所有間接費用占直接費用之比例為 11.27% (聲請人附表 1.1)，其金額應為 1 億 4349 萬 8080 元。

項次	工作項目	聲請人附表 1.1 請求			
		單位	數量	單價	複價
壹	直接工程費				
一	R11 車站水電環控工程趕工費用	式	1	34,500,000	34,500,000
二	R11 車站建築裝修工程趕工費用	式	1	21,659,673	21,659,673
三	R16 車站工程趕工費用	式	1	72,804,163	72,804,163
	小計				128,963,836
貳	KRTC 管理費 11.27%	式	1	14,534,224	14,534,224
	總計(壹+貳)				143,498,060

2、關於 R11 車站趕工費用

(1) 查統包商向聲請人請求本項變更追加費用為 4038 萬元(聲證 4. A)。經聲請人重新核算後，統包商趕工費用為 3432 萬 0,888 元(方案一)或 3532 萬 6,500 元(方案二)，聲請人於 96 年 11 月 22 日會議中，決議將此不可歸責聲請人所致之趕工費用，送請相對人審核備查並請求趕工費用(聲證 4. B)。

(2) 聲請人於 96 年 3 月 18 日與統包商進行議價，經多次議減後始議定價額為 3450 萬元並簽定變更契約書(聲證 4. C)。

(3) 聲請人已支付該 3450 萬元追加款項予統包商(聲證 4. D)。

3、R16 車站趕工費用



- (1) 查統包商於 96 年 1 月 6 日向聲請人請求本項變更追加費用為 7280 萬 4163 元(聲證 4. E)。經聲請人重新核算後，統包商趕工費用為 1442 萬 2375 元 (聲證 4. F)，聲請人於 96 年 11 月 22 日會議中，決議將此不可歸責聲請人所致之趕工費用，送請相對人審核備查並請求趕工費用 (聲證 4. B)。
- (2) 聲請人於 97 年 8 月 22 日與統包商進行議價，經多次議減後始議定價額為 1420 萬元並簽定變更契約書(聲證 4. G)。
- (3) 聲請人並已付清該 1420 萬元追加款項予統包商 (聲證 4. H)。

#### 4、相對人應補償之費用

- (1) 綜上所述，R11、R16 車站為共站共構，無論在工序之排定與界面整合均牽涉兩造以外之鐵工局、聲請人之統包商及鐵工局之次承包商之合力協調與按工序施作，綜覽雙方所提出之書狀及證物，亦可見兩造當事人亦均盡力互相配合，惟相對人客觀上既有未依約定時程交付結構體或交付鋪軌以供聲請人進行後續之建築裝修與水環工程之施作，縱聲請人亦同意協商變更交付時程。惟聲請人為達預定捷運通車時程，如未積極趕工勢必無法達成此項目標，其趕工應認有必要性。
- (2) 其次，聲請人亦就其額外支付統包商之費用提出具體協議、給付之憑證，應認聲請人之舉證已符合民法第 216 條第二項所定具體計算之損害範圍所須之確切心證。
- (3) 據此，聲請人額外支出費用而得使捷運如期通車，一般市民大眾受有便捷交通設施之公共利益，自不應由聲請人自行承擔衍生之趕工費用。本仲裁庭斟酌興建營運合約第 18.2.1 條及第 18.3.4 條之約定與雙方酌定之衡平仲裁之精神，認聲請人此項費用支出或有係因其與統包商間之合約執行，本於債之相對性應

自行承擔風險，或有因其與相對人議定本合約之施行，原具有框架契約之內容之性質，聲請人於訂約時就此興建營運合約之規劃設計施工亦與傳統政府採購具差異性，而應具較大範圍之風險預估與承擔能力。故斟酌以上因素，本仲裁庭認聲請人得向相對人請求之合理補償範圍為 1948 萬元，即 R11 車站為 1380 萬元(即聲請人支付統包商之費用乘以百分之四十，且不應支付其酬金性質之間接費用  $34,500,000 \times 0.4 = 13,800,000$ )，R16 車站為 568 萬元( $14,200,000 \times 0.4 = 5,680,000$ )。

5、綜上，R11 與 R16 車站趕工費用，相對人應予合理補償之金額為 1948 萬元(1380 萬元+568 萬元=1948 萬元)，聲請人逾此部分之請求金額應認為無理由。

#### 六、關於「O12 車站用地國軍英雄館建物拆除清理費用」部分

##### (一) 聲請人主張：

相對人未依據興建營運合約 6.3.3 條「地上物之處理」第 1 款約定，騰空或拆除 O12 車站通風井 X1 用地之國軍英雄館三層樓地上建築物，供聲請人進場使用，故聲請人爰依興建營運合約第 4.2 條、第 6.3.3 條第 1 項民法誠信原則與不當得利，請求相對人給付就代為辦理拆除及清理地上物作業所額外支出之費用為 154 萬 4371 元（聲請人附表 7）等語。

##### (二) 相對人辯稱：

1. 依「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網用地交付作業程序」（相證 89），雙方於辦理用地之實地交付時，應進行「現場會勘及樁位點交」及「會勘簽認」（該程序第 5.2.1 條）；如現場會勘發現用地交付有不符合系爭合約第 6.3.3 條第 1 項規定者，雙方應於約定日期辦理會勘簽認，並由雙方授權代理人即於「實地交付疑義表」簽認後，當場或另訂期日

協商解決（第 5.2.2.2 條）。若無前開情況者，雙方授權代理人應即於無疑義之土地於「實地交付記錄表」簽認，以完成實際交付作業（第 5.2.2.3 條）。

2. 相對人及聲請人於 91 年 10 月 30 日辦理 O12 車站用地之實地交付（相證 90），當時聲請人雖提出地上物尚未清理之疑義，但經雙方協商後，聲請人即同意以現況辦理實地交付（相證 91），並由雙方簽訂實地交付紀錄表在案（相證 92），聲請人於用地交付後從無表示另有拆除費用須由相對人負擔，O12 車站用地拆除工作本在聲請人之工作範圍，且無聲請人所主張之第 6.3.3 條第 1 款之適用等語。

### （三）聲請人之請求是否成立

- 1、按興建營運合約第 6.3.3 條第 1 項明定：「甲方交付用地（不含既成道路及穿越段）予乙方時，應負責遷離地上之人員，並騰空或拆除地上之物品（含建築物），使該等土地達到足以供乙方進場使用之狀況；其餘遺留之地上物，乙方得視為廢棄物自費清理之。」及興建營運合約附件 A5.1 用地提供時程之約定，O12 車站通風井 X1 用地應於 91 年 10 月 31 日前交付用地。是相對人交付用地時，依約應負責拆除地上之建築物，並應使該土地達到足以供聲請人進場使用之狀況。
- 2、查本件相對人於 91 年 10 月 30 日先期辦理實地交付作業時，聲請人即已對相對人明確表示，地上物尚未清理完成（聲證 7.3，相證 90）。相對人鑑於辦理拆除之發包作業費時，故要求依現況點交，雙方並於 92 年 1 月 20 日實際辦理用地交付。按「行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法」民法第 148 條第 2 項定有明文。所謂誠實信用，依最高法院 86 年度台再字第 64 號判例要旨所示「所謂誠實信用之原則，係在具體的權利義務之關係依正義公平之方法，

確定並實現權力之內容，避免當事人間犧牲他方利益以圖利自己，自應以權利人及義務人雙方利益為衡量依據，並應考察權利義務之社會上作用，於具體事實妥善運用之方法」。本件系爭國軍英雄館建物之拆除，既係原屬相對人之契約責任，相對人既未予拆除而指示由聲請人執行拆除清理之工作，若將之視為廢棄物，責由聲請人負責清除，顯對聲請人不公，是解釋興建營運合約第 6.3.3 條第 1 項所定之相對人義務，依上揭誠信原則，應指相對人已就地上物為清理、騰空至聲請人足以進場使用之狀況，若有清理未盡之遺留物，方視為廢棄物。而非謂未經拆除清理而遺留之地上物皆應視為廢棄物，由聲請人自費清理。是本件應屬興建營運合約第 4.2 條之工作範圍變更，聲請人依興建營運合約第 6.3.3 條約定請求相對人支付代為清除之費用，自核屬有理由。

3、次查就 02 車站出入口 B 之光復戲院拆除清理，亦經第 4 屆協調委員會第 1、2 次協調會議決議，認定該拆除清理屬相對人契約義務，相對人應給付聲請人代為拆除清理之費用，亦為相對人所不否認，是此亦足供為本案審酌依據。

#### (四) 關於「O12 車站用地國軍英雄館建物拆除清理費用」費用之准駁

- 1、聲請人於仲裁聲請時請求本項 O12 車站用地國軍英雄館拆除因相對人未拆除交付致令聲請人代為拆除清理增衍費用，相對人應給付 154 萬 4371 元(聲請人附表 7)，嗣於 101 年 3 月 3 日仲裁補充理由七書就間接費用更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用占直接費用之比例為 16.49%(聲請人附表 1.1)請求給付等語。
- 2、相對人則認聲請人拆除建物或廢棄物之主張為無理由外，更請仲裁庭審酌，就聲請人拆除後之可變賣而獲利之部分應為損益相抵。又依損益相抵之要求，參照第 4 屆協調委員會第 1、2 次會議有關「02

車站光復戲院拆除」案之決議，即「拆除回收材料所衍生之利益，請兩造依市場行情釐清，如協商不成再予鑑價。本案單價部分應考量捷運公司與統包商包裹協商之比例原則」，故聲請人請求金額應將統包商利潤及管理費刪除，而統包商進行地上物拆除所衍生之回收廢料或下腳料之收益，亦應合理評估並予以扣除。故依上述原則計算應扣除之鋼筋廢料金額為 454,906 元，及統包商管理費、營業稅 209,596 元等語。

3、首按仲裁補充理由七書就間接費用更正比例為 16.49% (聲請人附表 1.1)。經計算減縮後之聲請人請求金額應為 145 萬 7891 元，如下表：

項次	工作項目	聲請人附表 1.1 更正請求			
		單位	數量	單價	複價
一	直接工程費				
1	建物打除每層樓面積約 232M <sup>2</sup> 共 3 層	M <sup>2</sup>	696	520	361,920
2	廢棄物處理運棄	式	1	500,000	500,000
3	臨時圍籬及安全措施	式	1	50,000	50,000
4	空污環保灑水費	式	1	95,000	95,000
5	保險費	式	1	35,000	35,000
6	工程管理費	式	1	150,000	150,000
7	增值營業稅	式	1	59,596	59,596
	小計				1,251,516
二	KRTC 管理費及營業稅 16.49%		1	206,375	206,375
	一+二合計				1,457,891

4、查統包商於 92 年 2 月 22 日向聲請人請求本項變更追加費用為 125 萬 1516 元(聲證 7.A)。聲請人於 98 年 4 月 29 日與統包商議定價額

簽定變更契約書，契約內其中編號 S3「012 通風井 X1 用地拆除金額 1,009,222 元部分」即為本項變更追加費用(聲證 7.B)。聲請人已支付該追加款項予統包商(聲證 7.C)。

項次	工作項目	聲請人給付金額	統包商請求金額	證物
1	建物打除每層樓面積約 232M <sup>2</sup> 共 3 層	297,164	361,920	聲證 7.A
2	廢棄物處理運棄	400,000	500,000	聲證 7.A
3	臨時圍籬及安全措施	40,000	50,000	聲證 7.A
4	空污環保灑水費	76,000	95,000	聲證 7.A
5	保險費	28,000	35,000	聲證 7.A
6	工程管理費	120,000	150,000	聲證 7.A
7	加值營業稅	48,058	59,596	聲證 7.A
	合計	1,009,222	1,251,516	

5、綜上，仲裁庭審酌雙方全辯論意旨，斟酌興建營運合約第 6.3.3 條約定及聲請人已就額外增加費用已實際支付其統包商，依民事訴訟法第 222 條第 2 項規定審酌一切情況，依所得心證，認定本項相對人應負擔八成，且認聲請人與統包商協商之金額實已包含拆除回收之利益，故不另扣除。再參酌雙方約定衡平仲裁之精神，基於聲請人就本項工程原即負有一定之清除責任，應不再加計間接費用，是相對人應給付聲請人金額為 80 萬 7378 元 (1,009,222\*0.8=807,378)，亦即聲請人請求應准許金額 80 萬 7378 元，逾此核屬無理由而不應准許。

## 七、關於「大寮機廠廢棄物清除(交地代辦)」部分

### (一) 聲請人主張：

相對人未依據興建營運合約第 6.3.3 條「地上物之處理」第 1 項約

定，騰空或拆除大寮機廠地上樹木及垃圾廢棄物，供聲請人進場使用，故聲請人爰依興建營運合約第 4.2 條、第 6.3.3 條第 1 項、民法誠信原則與不當得利，請求相對人給付就代為辦理拆除及清理地上物作業所額外支出之費用為 1098 萬 2600 元（聲請人附表 8）等語。

(二) 相對人辯稱：

1. 本件並不屬興建營運合約第 4.2 條所指之「工作範圍變更」。
2. 用地上之地上物拆除，依興建營運合約第 4.1 條規定，係乙方工作範圍。本件用地上之樹木由捷運局協調各認養機關自行移植完畢，雙方續行辦理用地交付（相證 96），即對前實地交付之疑義，聲請人已無疑義。聲請人無任何論證即主張該拆除後有系爭合約第 6.3.3 條第 1 項但書之適用，且要求清理事業廢棄物之費用，並無理由。
3. 本案已依系爭合約第 6.3.3 條第 1 項完成用地交付，足供聲請人進場使用，遺留之地上物，依系爭合約，聲請人已視為廢棄物並自費清理之。

(三) 聲請人之請求是否成立

- 1、按興建營運合約第 6.3.3 條第 1 項約定：「甲方交付用地（不含既成道路及穿越段）予乙方時，應負責遷離地上之人員，並騰空或拆除地上之物品（含建築物），使該等土地達到足以供乙方進場使用之狀況；其餘遺留之地上物，乙方得視為廢棄物自費清理之」，另興建營運合約附件 A5.1 用地提供時程約定，大寮機廠捷運系統用地應於 90 年 12 月 31 日前交付用地（聲證 8.4）。是相對人交付用地時，依約應負責騰空或拆除地上之物品（含建築物），並應使該土地達到足以供聲請人進場使用之狀況。
- 2、相對人曾以 91 年 1 月 28 日高市捷路字第 0000736 號函，檢送研商「高雄捷運大寮機廠用地地上物處理」會議紀錄，會議結論第一點載明：「...屆時尚請捷運公司協助聯繫遷移等相關事宜，至所需拆

遷清運費用，由本局依約定負擔。」(聲證 8.2)，是相對人曾明確承諾將由其負擔地上物之清除費用，顯見相對人亦明知地上物之騰空或拆除係屬其契約上之責任。

3、相對人另曾以 91 年 12 月 27 高市捷路字第 0910011842 號函，檢送研商「高雄捷運橘線大寮機廠用地交付疑義處理會議」會議紀錄，會議結論第 2 點載明：「大寮機廠用地內地上物均已完成徵收補償法定程序，其中自由路以南地上物請捷運公司配合圍籬施築，即視同廢棄物予以清除；自由路以北地上物若至明(92)年元月底前未移植完竣，請捷運公司逕行清除」(聲證 8.3)，是相對人確已指示由聲請人逕行清除地上物。

4、相對人另以捷運局 91 年 3 月 18 日高市捷字第 0001913 號函說明：「二、經查對徵收補償清冊，來函所示地區計有黑板樹(396 株)、福木(1274 株)、木棉樹(470 株)，本公司同意於高雄縣政府完成地上物徵收補償程序後，以現況點交方式預先保留供 貴公司日後土地開發及綠化之用。」(相證 94)，執辭該大寮機廠之相關樹木皆由相對人協調各認養單位自行前往移植完畢，或因聲請人要求部分遺留於現地，非如聲請人主張之相對人已承諾負擔清除地上物費用，雙方始續行辦理實地交付(相證 95、相證 96)等語。惟查：該大寮機廠面積廣達約 54 公頃，樹木約計 26000 株，而聲請人所保留樹木移植部分僅為其中一小部分，則聲請人尚須就廣達 54 公頃上之土地為清除，誠非相對人所持之協調各認養單位自行移除樹木完竣情事可整體含括。

5、按「行使權利，履行義務，應依誠實及信用方法」民法第 148 條第 2 項定有明文。所謂誠實信用，依最高法院 86 年度台再字第 64 號判例要旨所示「所謂誠實信用之原則，係在具體的權利義務之關係



依正義公平之方法，確定並實現權力之內容，避免當事人間犧牲他方利益以圖利自己，自應以權利人及義務人雙方利益為衡量依據，並應考察權利義務之社會上作用，於具體事實妥善運用之方法」。本件系爭大寮機場用地廣大，相對人留下未清除之樹木等地上物數量眾多，若全部視為廢棄物，責由聲請人負責清除，顯係對聲請人極其不公，是解釋興建營運合約第 6.3.3 條第 1 項前段所定之相對人義務，依上揭誠信原則，應指相對人已就地上物為清理、騰空至聲請人足以進場使用之狀況，若有清理未盡之餘留物，方視為廢棄物。而非謂未經全力清理而餘留之地上物皆應視為廢棄物，由聲請人自費清理。是本件核屬興建營運合約第 4.2 條之工作範圍變更，聲請人依興建營運合約第 6.3.3 條約定請求相對人支付代為清除之費用，自核屬有理由。

(四) 關於「大寮機廠廢棄物清除(交地代辦)」費用之准駁

- 1、聲請人於仲裁聲請時請求本項大寮機廠廢棄物清除(交地代辦)因相對人未清除交付，致令聲請人代為清除應給付之費用為 1098 萬 2600 元(聲請人附表 8)；嗣於 101 年 3 月 3 日仲裁補充理由七書就間接費用更正為以經相對人核定之工程經費表中，所有間接費用占直接費用之比例為 16.86% (聲請人附表 1.1)請求給付等語。
- 2、相對人則以相關樹木皆由認養單位自行前往移植，非如聲請人主張相對人已承諾負擔清除地上物費用，至為顯明，聲請人要求保留部分，亦已遺留在現地，故嗣後若有移除，費用當由聲請人負擔。並請仲裁庭審酌第 4 屆協調委員會第 1 次會議有關「02 車站光復戲院拆除」案之決議，即「拆除回收材料所衍生之利益，請兩造依市場行情釐清，如協商不成再予鑑價。本案單價部分應考量捷運公司與統包商包裹協商之比例原則」(相證 101)，聲請人應剔除管理費及

營業稅，否則將有雙重獲利情形等語。

- 3、首按仲裁補充理由七書就間接費用更正比例為 16.86% (聲請人附表 1.1)。經計算減縮後聲請人請求之金額應為 1004 萬 0541 元，如下表：

項次	工作項目	聲請人附表 1.1 更正請求			
		單位	數量	單價	複價
一	直接工程費				
1	可燃性廢棄物	式	1	6,423,000	6,423,000
2	其他廢棄物	式	1	915,693	915,693
3	安衛環保品管戲設等費用 5%	式	1	366,935	366,935
4	管理費 10%	式	1	770,563	770,563
5	加值營業稅	式	1	423,810	423,810
	小計				8,900,001
二	KRTC 管理費及營業稅 16.86%	式	1	1,500,540	1,500,540
	一十二合計				10,400,541

- 4、查聲請人之統包商於 92 年 3 月 19 日向聲請人請求本項變更追加費用為 1656 萬 3121 元(聲證 8. A)。聲請人於 98 年 10 月 13 日與統包商進行議價，經議定價額並簽定變更契約書，契約內其中編號 J102 「地上物植栽處理費(大寮機廠廢棄物清理)金額 340 萬 0663 元部分」即為本項變更追加費用(聲證 8. B 如下表)，聲請人尚未就上開金額支付統包商，惟統包商確已就此追加工作支付分包商 279 萬 7683 元(聲證 8. C)。

項次	工作項目	聲請人與統包商議定給付金額	統包商請求金額	證物

1	可燃性廢棄物	包裹協商	6,692,160	聲證8. A
2	建築物廢棄物		5,990,330	聲證8. A
3	其他廢棄物		975,000	聲證8. A
4	安衛環保品管戲設等費用5%		682,875	聲證8. A
5	管理費10%		1,434,036	聲證8. A
6	加值營業稅5%		788,720	聲證8. A
	合計	3,400,663	16,563,121	

5、經仲裁庭綜合兩造全辯論意旨，參酌興建營運合約第6.3.3條約定及聲請人已就額外增加費用與其統包商達成具體協議，依民事訴訟法第222條第2項規定，審酌一切情況，得心證，認定本項相對人應負擔八成，並參酌雙方約定衡平仲裁之精神，基於聲請人就本項工程原即負有一定之清除責任，應不再加計間接費用。是相對人應給付聲請人金額為272萬0530元(3,400,663\*0.8=2,720,530)，逾此核屬無理由而不應准許。

八、另相對人對本件聲請人請求依系爭合約工作範圍變更之約定之請求給付費用，抗辯已罹於消滅時效，惟民法第127條第7款就承攬人之報酬請求權所定之短期二年消滅時效，限於宜速履行之契約，就巨額之公共工程採購或本件關於政府投資之1047.7億部分為不動產製造物供給契約，係屬不動產買賣與承攬之混合契約，依最高法院88年度台上字第156號民事判決意旨，不適用二年之短期消滅時效。更何況聲請人於民國92年工程進行中，即陸續依本興建營運合約關於爭議程序之規定，請求相對人依合約4.2之規定給付費用，故並無民法第127條第7款所定請求權罹於二年時效之情形，併此說明。

#### 九、關於遲延利息之准駁

(一)按「遲延之債務以支付金錢為標的者，債權人得請求法定利率計算之遲

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」民法第 233 條第 1 項及第 203 條分別訂有明文，又民法第 229 條規定「給付有確定期限者，債務人自期限屆滿時起，負遲延責任。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，或依督促程序送達支付命令，或為其他相類之行為者，與催告有同一之效力。前項催告定有期限者，債務人自期限屆滿時起負遲延責任。」。

(二)查系爭興建營運契約爭議，聲請人於 97 年 9 月 1 日函請相對人給付工程款，相對人於同日收受上開函文（聲證 9.1），雖依據民法第 229 條規定具催告效力，惟因本案爭議需經聯繫、協調等過程，本案爭議係於 98 年 6 月 11 日送請第三屆協調委員會第一次協調會協調無結果（聲證 1.1），是以依據興建營運合約第 20 條爭議第 20.3.1 條經協調委員會協調 90 日後仍無法解決之約定，為至 98 年 9 月 9 日（98.06.11+90 日=98.09.09），聲請人請求遲延利息，核應准許自 98 年 9 月 10 日起計。

(三)又關於遲延利息部分，聲請人原請求按年息百分之五計算，本仲裁庭認為，依百分之五計算計算法定利率原為民法第 205 條所明訂，惟依當今銀行對於企業融資之營利行為其放款利率亦僅為 2%~3%，上開民法所定之法定利率顯已偏離市場通常行情，故本仲裁庭爰依兩造所約定之衡平原則，酌定相對人於本件仲裁應給付聲請人之金額，依 2.5% 計算遲延利息。

十、綜上所述，本件聲請人之請求，應准許 5389 萬 5945 元（未稅）（計算式： $2,066,622+28,821,415+19,480,000+807,378+2,720,530=53,895,945$ ）；及自民國 98 年 9 月 10 日起，至清償日止，按年利率百分之二點五計算之利息，暨前開金額及利息均按百分之五計算之營業稅；乃判斷如主文一。

十一、聲請人其餘請求核屬無理由，爰判斷如主文二。

十二、仲裁費用，依獲判比例應由聲請人負擔十分之八，相對人負擔十分之二，爰判斷如主文三。

十三、兩造其餘之主張陳述，均與本件仲裁判斷結果，不生影響，爰不逐一論述。

參、綜上論結，本件聲請人之請求，一部有理由，一部無理由，謹依仲裁法第33條、仲裁機構組織與調解程序及費用規則第34條規定，於中華民國高雄市作成判斷如主文。

中 華 民 國 一 零 一 年 五 月 廿 五 日

主任仲裁人 楊 淑 文

仲裁人 林 美 惠

仲裁人 方 春 意

上正本證明與原本無異

書記員 薛 雅 婷

中 華 民 國 一 零 一 年 六 月 一 日

附表

項次	項目名稱	聲請人請求		撤回後之請 求	附表 1.1 聲請人更正 請求		仲裁庭審核
		金額		金額	金額		金額
一	亞企大樓與 R8 聯通於地 面層至地下 一層之裝修 及機電工程 拆除施作	23,035,834	附表 02		21,757,102	附表 02	2,066,622
二	R16 車站共 構結構體施 作缺失改善 工作	56,615,372	附表 03		51,050,182	附表 03	28,821,415
三	R11、R16 車 站趕工費	159,141,374	附表 04		143,498,060	附表 04	19,480,000
四	01 車站出入 口 A 地上物 (電信大樓) 拆除清理費 用	1,814,045	附表 05	撤回			
五	光復戲院拆 除清理	3,495,332	附表 06	撤回			
六	012 車站用 地國軍英雄 館建物拆除 清理	1,544,371	附表 07		1,457,891	附表 07	807,378
七	大寮機場廢 棄物清除(交 地代辦)	10,982,601	附表 08		10,400,541	附表 08	2,720,530
	<b>總計</b>	<b>256,628,928</b>		<b>251,319,551</b>	<b>228,163,777</b>		<b>53,895,945</b>