

中華民國仲裁協會仲裁判斷書 99年仲雄聲義字第022號

稱謂	名稱或姓名	營業所或住居所
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	吳濟華	同上
代理人	施炳煌	同上
	陳培安	同上
	張修齊	同上
	賀新	同上
	周錫芳	同上
	程子箴	同上
	王慶國	同上
	李慶雄	同上
	謝孟志	同上
	陳威宗	同上
	許貴棠	同上
	梁靜婷	同上
	柯宗呈	同上
	李家慶律師	台北市敦化北路201號7樓
	梅芳琪律師	同上
	蕭偉松律師	同上
	邊國鈞律師	同上
相對人	高雄市政府	高雄市苓雅區四維三路2號
法定代理人	陳菊	同上
代理人	鍾禮榮	同上

施嫩嫩	同上
陳俊融	同上
王然興	同上
李漢明	同上
王世芳	同上
郭培榮	同上
陳懷哲	同上
汪興國	同上
林淼基	同上
江照雄	同上
宋佳霖	同上
李永坤	同上
吳嘉昌	同上
湯德誠	同上
米克寧	同上
李紫瑜	同上
闕河淵	同上
王明雄	同上
吳嘉玲	同上
邱贊儒	同上
陳仕欣	同上
吳小燕律師	高雄市中正四路 211 號 18 樓之 5
胡仁達律師	同上
吳文賓律師	同上
胡高誠律師	同上

李榮唐律師	同上
蘇傳清律師	同上
游雅鈴律師	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 4860 萬 4353 元整（未稅），及自仲裁判斷書送達相對人之翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之遲延利息，暨前開金額及利息均按百分之五計算之營業稅。
- 二、聲請人其餘請求駁回。
- 三、仲裁費用由聲請人負擔十分之七，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臺幣（下同）1 億 5,844 萬 1,524 元，及其中 9,483 萬 3,023 元自 97 年 9 月 2 日起，餘自 98 年 9 月 24 日起，均至清償日止，按週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

A、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本合約」(下稱「本合約」,參聲證1號)訂有仲裁條款：

(一)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約定之程序提交協調委員會處理」。

(二)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)本合約第 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,若兩造因履行本合約而發生爭議時,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)：

1.有關新增「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」、「R4 車站 A2/C1 出入口通道」、「R4 車站 A1 出入口轉乘設施額增施工需求(配合高雄公園改造)」及「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增工作項目(新增調節池暨雜項工程)」部分：查上開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，惟雙方就系爭之爭議，始終無法達成共識，迄今雖已逾九十日仍無法解決，故聲請人依本合約第 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。

2.有關「平行監造小組監造費用」及「增建建築工藝展示室」部分：聲請人就「平行監造小組監造費用」及「增建建築工藝展示室」之爭議，前亦曾依約聲請協調，並經協調委員會第三屆第三次會議（於 98 年 12 月 2 日召開，參聲證 1-2）進行協調，惟雙方就該等爭議，亦始終無法達成共識，迄今仍無法解決，故聲請人自亦得依本合約第 20.3.1 條之約定，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 1-8 號) 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 1-44 號），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)查就系爭仲裁有關新增「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」、「R4 車站 A2/C1 出入口通道」、「R4 車站 A1 出入口轉乘設施額增施工需求(配合高雄公園改造)」及「廠區開發區

及路權外因應外單位暨民意要求新增工作項目(新增調節池暨雜項工程)」爭議部分，聲請人早於 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 1-16、1-18、1-20）。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，本件就上開請求事項，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 CR1-1、CR1-2、CR1-3 及 CD3-1 即本件上開爭議事項）請求相對人儘速召開協調會議時（參聲證 1-14 號），即應起算協調 90 日之期間。

（二）況且，由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 1-45 號），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 1-14 號）。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相對人及協調委員會，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，就上開爭議項目，經雙方三次協商未果後，聲請人於 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（至「平行監造小組監造費用」及「增建建築工藝展示室」爭議部分，聲請人前亦曾依約提請協調委員會第三屆第二次及第三次會議，並分別於 98 年 9 月 27 日及 98 年 12 月 2 日召開協調會議進行協調，參聲證 1-23 至 1-25 及聲證 1-2）。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，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（前 4 項爭議至遲於 98 年 9 月 9 日屆期，後 2 項爭議則至遲於 99 年 3 月 1 日屆期），聲請人自得依本合約第 20.3.1 條約定提付仲裁。就此，相對人所推選之協調委員楊富強法官於 98 年 6 月 11 日第三屆協調委員會第一次會議即將結束前，亦表示「我們還有 3 個月的時間」（參聲證 1-1 號會議紀錄第

18 頁)，是協調委員亦認為協調期間 90 天係自協調委員會於 98 年 6 月 11 日召開會議時起算。

(六)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，摘錄如仲裁辯論意旨(一)書(程序部分)之附件 1 號，並說明如下：

(一)依據附件 1 號所載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（參聲證 1-46 及 1-47 號）。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（參聲證 1-48 號）。

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（參聲證 1-49 及 1-50 號），惟相對人遲至 95 年 1 月 5 日始就多項增辦事項回函認為非屬本合約第 4.2 條規定之範圍，且拒絕增辦（參聲證 1-51 號）。就此，聲請人函覆表示不服（參聲證 1-52 號），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（參聲證 1-54 號）。

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（參聲證 1-56 號）。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」，協調委員會作成決議：「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。」（參聲證 1-67 號）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類似於調解委員，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。是協調委員會絕非相對人所主張之「第三人裁決」。

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（參聲證 1-63 號），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（參聲證 1-14 號），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（參聲證 1-16 號）。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（參聲證 1-18 號）。惟雖經相對人召開三次「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」，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「高雄捷運紅橘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（參聲證 1-19 號）。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」之項次 1、2、3、19 即為本件仲裁之前 4 項請求），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（參聲證 1-20 號）；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。是相對人一再主張協調委員會沒有充分資料來討論云云，顯與事實不符。

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（參聲證1-20號），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（參聲證1-1號）而未做成可解決爭議之實體決議。又依本合約協調委員會組織章程第5條之約定可知（參聲證1-45號），協調委員會之決議須有委員三分之二(含)以上之出席始得開會，並以出席委員三分之二(含)以上之同意始得決議，而協調委員於第三屆協調委員會第一次會議時，並未經此決議程序做成決議。

8.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，故協調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，協調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。

9.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「高雄捷運紅橘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（參聲證1-21號）。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。

10. 嗣相對人召開「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（參聲證 1-22 號）。

11. 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（參聲證 1-72 號）。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「建築工藝展示」及「平行監造小組」提出書面簡報資料（參聲證 1-24 號），亦對於 26 項增辦事項（包括本件仲裁前 4 項請求）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（參聲證 1-25 號）；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依協調委員會組織章程第 5 條之約定（參聲證 1-45 號；委員三分之二(含)以上之出席始得開會，並以出席委員三分之二(含)以上之同意始得決議），就爭議做成決議（參聲證 1-45 號）。

12. 查本件前 4 項爭議自 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（後 2 項爭議自 98 年 12 月 2 日第三屆協調委員會第三次會議召開起，至 99 年 3 月 1 日協調期間 90 天亦已屆期），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（參聲證 1-75 號）。

13.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 14 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。

14.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（參聲證 1-19 號），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。」（參聲證 1-1 號）。是兩造及協調委員，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。

15.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 號) 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，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，故將依據本合約 20.3.1 之約定辦理提付仲裁(參聲證 1-75 號)。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，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（後 2 項爭議則則於 99 年 3 月 1 日屆期），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，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 14 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)相對人雖又主張依本合約第 4.2 條之約定，兩造就工作範圍變更後之權利義務如協議不成，應依本合約第 20 章提送協調委員會處理，故應依協調程序解決本件爭議云云。惟按本合約第 20 章係有關「爭議之處理」之完整規定，其中，第 20.1 條為「聯繫」、第 20.2 條為「協調」、第 20.3 條為「仲裁」，該三程序相互聯絡，其最終目的在解決當事人雙方之爭議，而本件相對人事實上亦主張協調程序係仲裁程序之前置程序（聲請人則認為係先行程序，且其

並非仲裁協議生效之停止條件)，是兩造就本件爭議既已無法經由雙方之聯繫磋商或協商達成協議（第 20.1 條），且經由協調委員會協調亦未能解決（第 20.2 條），聲請人自得依第 20.3 條之約定提付仲裁。相對人刻意曲解合約約定，主張僅能透過協調解決云云，實無可採。況按本合約第 20.2.1 條係約定：「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。」實亦可知在第 20.2 條「協調」之章節，已明文在協調程序後係進行仲裁程序；相對人任為切割，自無理由。

（四）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 1-8 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（參聲證 1-19 號），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。」（參聲證 1-67 號）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。」(參聲證 1-11 號)

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。」(參聲證 1-12 號)

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。」(參聲證 1-41 號)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。」（參聲證 1-8 號）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有先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（參聲證 1-9 號）。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（參聲證 1-10 號），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 1-11 號）及 93 年度台上字第 2008 號判決（參聲證 1-12 號）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「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「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.相對人雖又援引相證 5 號所謂比較法之見解，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。」（參聲證 1 號），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。

(2)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。……」（參聲證 1-42 號）

(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 號）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 14 日提起本件仲裁聲請，自係符合合約之約定。

(十三)至相對人另主張高鐵 BOT 案有關協調委員會之約定云云，與本件爭議無關，且相對人並未舉證，聲請人否認之。

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 1-39 號）。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」（參聲證 1-40 號）。

(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（參聲證 1-1 號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(後 2 項爭議則於 98 年 12 月 2 日起算)，惟經 90 天之協調期間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 14 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 14 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，隨後並組成第四屆協調委員會進行協調，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（與本件爭議無關），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，聲請人就此甚感遺憾。

(五)又相對人提出所謂第四屆協調委員會第六次會議委員內部討論決議，惟觀諸聲證 1-38 號第四屆協調委員會第六次會議之正式會議紀錄，並無相對人所提出之內部討論，且就相對人所述「LER45 橋樑結構型式由預力混凝土變更為鋼結構」之爭議，該次會議之決議為「本案協調沒有成功」，即協調無法解決該爭議，是相對人自不得以有 1 張廢票為由（依正式會議紀錄，無從得知係由哪一位委員投出廢票），含沙射影任為主張。

(六)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 14 日即已合法提出仲裁聲請，而第四屆協調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。

(七)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，為私法爭議且為相對人得處分之財產上權利：

1.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，與行政院是否核定經費或相對人是否編列預算均無關。

2.況按本合約第 20 章之約定，可知對於兩造間就本合約所生之爭議，已約定以仲裁為最終的爭端解決機制，是兩造間之契約爭議自係屬私權之爭議，又促進民間參與公共建設法第 12 條第 1 項亦明定：「主辦機關與民間機構之權利義務，除本法另有規定外，依投資契約之約定；契約無約定者，適用民事法相關之規定。」另相對人代理人建業法律事務所為行政院公共工程委員會所製作之 BOT 案件投資契約範本之第一章亦明定「雙方合意本契約為私法契約，如有本契約未約定之事宜，依民事法相關規定處理」(參聲證 1-114 號)，是姑不論本件兩造間之興建營運合約尚非典型之 BOT 契約，實則，依法令及相對人代理人對 BOT 契約性質之認知，有關 BOT 契約當事人間就該契約所生之爭議

確屬私權爭議，是本件爭議自屬私權爭議。相對人主張本件爭議屬公法事項云云，自無可採。

(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：

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。」至本合約第 20 章「爭議處理」，則約定仲裁為解決兩造爭議之方式，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，要與聲請人無關，更不因此導致本件仲裁標的欠缺仲裁容許性。

(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。

7.末按，有關政府機關以未完成編列預算之法定程序，作為其無給付工程款義務之辯解，台灣高等法院 96 年度建上易字第 7 號確定判決意旨明揭：「至於預算須完成法定程序，乃為機關動支款項前必須自行遵循之行政義務，該預算完成法定程序之用語，並非條件，上訴人自不得執預算須完成法定程序始為付款置辯。」、「預算之編列原屬上訴人之職掌，非被上訴人所得為之，上訴人先於 94 年 3 月 8 日府工程字第 0940056111 號函、0940056110 號函通知被上訴人開會協商，事後卻以無經費預算可供支應為由拒絕給付物價調整款，顯見上訴人乃以自身職掌之事，故意不編列預算，促使期限不屆至，揆諸前揭意旨，亦應認為期限已屆至，上訴人自應給付系爭工程調整款予被上訴人。至於如何執行，強制執行法第 122 條之 1 至 122 條之 4 另有規定，屬另一程序。」是可知，有關預算之編列乃行政機關之義務，尚不得以機關必須先行編列預算為理由，作為拒絕給付變更追加工程款之理由，故相對人主張在本合約政府投資範圍 1047.7 億元外並未編列預算而不具仲裁容許性云云，並無可採。

(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)至相對人雖又引用監察院彈劾文，主張在財務計畫獲行政院核定前，其無與聲請人簽訂本合約之權，亦無給付超過原核定物調款上限或政府投資範圍金額之權利，惟查：本合約業已簽訂，是相對人所引監察院認為相對人不應先簽訂本合約之彈劾文，自與本件爭議完全無關。又本合約既已簽訂，相對人自應依約履行，是有關物調款及因相對人指示變更工作範圍而增加之工程款，既屬相對人依約依法所應給付者，其自應給付；否則，若認相對人得以其未完成預算程序而拒絕給付，則對聲請人將毫無保障可言。是相對人此部分抗辯，自亦無理由。

(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.末查，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 1-133 號)，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。

(四)相對人主張無仲裁容許性為無理由：

1.相對人一方面主張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，另一方面卻主張應將爭議交由協調委

員會協調，且兩造均應遵守協調委員會之決議，其抗辯有邏輯上之瑕疵。

2.若本契約所生之爭議不具仲裁容許性，相對人自不應在契約中納入仲裁協議。

3.相對人主張本計畫路網的規劃法律依據與規劃本身，係政府內部考量其決策的問題，非相對人與聲請人之契約問題。(故相對人於本件仲裁程序中所主張之行政計畫等抗辯，自無可採。)

B、實體部分：

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 號)

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，包括所有之土木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[聲證 1-3 號](#)）。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（參聲證 1-3 號）。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：

(3)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 號) 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。

(4)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 號) 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」。(參聲證 1 號)

(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 號)

(3)本合約附件 C1.2 訂有「公開招標之作業程序」。(參聲證 1-116 號)

(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 號)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。」

(參聲證 1-117 號) 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 1-118 號) 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 1-119 號；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 1-120 號)；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 號)。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1-121號）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號）。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：

本件兩造間對於聲請人於本合約下之原工作範圍，以及對於本合約第 4.2 條「工作範圍變更」之約定，究應如何解釋與適用，多所爭執，聲請人除已於歷次之書狀及詢問會中，詳已陳述說明工作範圍應以經相對人核可之工程經費表及功能設計予以界定外，茲再綜整補充說明如下：

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：

(一) 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。」

(二) 最高法院見解：(參聲證 0-1 號)

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：

(一) 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。」

(二) 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。.....

(三)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	

(四)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。

(五)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橘路線網圖『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，限於紅橘路線網圖「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 號)，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)（參聲證 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（參聲證 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 號及附件 1 號)

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。...」(參聲證 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(參聲證 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（參聲證 0-8 號），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；...」（參聲證 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：

(一) 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。...」（參聲證 0-10 號）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（參聲證 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）。

（二）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。

（三）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。

(四)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（參聲證 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：

(一)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。

(二)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。

(三)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，參聲證 0-13 號）。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？

(一)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 號所示),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 號)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。

(二)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(參聲證 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」(參聲證 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 號）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（參聲證 0-17 號）。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」（參聲證 0-18 號），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。」(參聲證 0-19 號)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（參聲證 0-20 號），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。

(三)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...」（參聲證 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：(參聲證 0-22 號)

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	O2 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 O1 車站西側尾軌 LUO01,LUO01A	甲方/ 乙方	§ 4.2	714,780,000 (工程費直接不給付)	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
3	O8 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
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	LUO01,LUO01A 水 電減帳	甲方	§ 4.2	1,400,000	基本設計變更
	總 計			1,197,397,285	

(1)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。

(2) 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。

(3) 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。

3. 相對人已核定增帳 9 案之情形：(參聲證 0-18 號)

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	O2 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 LUO01 及 LUO01A 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	美麗島大道興設計畫工程	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。

4. 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。

(四) 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 BTO 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。

(五)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...」(參聲證 0-23 號)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。」(參聲證 0-24 號)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(參聲證 0-25 號)，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...」(參聲證 0-26 號)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？

(六) 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」（參聲證 0-28 號）。由上開覆函審查意見之文字，相對人亦稱之為「基本設計」，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。

(七) 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。

(八) 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 O2、O8 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。」(參聲證 0-29 號)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。

(九)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：

(一) 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。

(二) 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 號），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

(一) 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。」(參聲證 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。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：

(一)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。

(二)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。

(三)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）。

(四)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。

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：

二、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。

三、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。

四、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（ $1,043.8 \text{ 億元} \times 6\% = 62.628 \text{ 億元}$ ），且聲請人須繳交 5% 之營業稅（ $1,043.8 \text{ 億元} \times (1-6\%) / 1.05 \times 5\% = 46.722 \text{ 億元}$ ），故聲請人實際領得金額約為 934 億元（ $1,043.8 \text{ 億元} - 62.628 \text{ 億元} - 46.722 \text{ 億元} = 934.45 \text{ 億元}$ ）。

(二) 聲請人已支出之金額約為 954 億元：

1.1. 直接成本：約 883 億元

2.2. 間接成本：約 71 億元。

3.3. 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 LUO09 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. 有關本件第 1 項請求（CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程費用）及第 2 項請求（CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道費用）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 號)。

(二)查系爭「CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」及「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道費用」，係屬興建營運合約第 4.2 條所指「工作範圍變更」，茲說明如下：

1. 「CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」原非興建營運合約約定之工作範圍：

(1)查相對人於 90 年 6 月 14 日高層會議指示，請相對人及聲請人針對 R4 車站佈設於小港機場停車場案，與交通部民航局討論 (參聲證 3-6 號)。

(2)相對人於 90 年 8 月 27 日邀集民航局高雄航空站、交通部高雄港務局，及相對人研考會、建設局、捷運局、工務局等單位，召開研議「國道末端銜接國際機場、國際海港之瓶頸路段緊急改善計畫」長期方案及短期方案 (參聲證 3-7 號)。

(3)聲請人於研擬「R4 車站土地使用計畫書」後，高雄航空站已於 91 年 1 月 29 日函報交通部民用航空局核准「R4 車站土地使用計畫書」，並於函文中向主管機關說明：R4 車站相關設施位置經本站 (高雄航空站)、高雄市捷運局、高雄捷運公司多次研討確認，已配合機場長期發展所需 (參聲證 3-8 號)。

(4)相對人於 91 年 3 月 8 日函轉高雄航空站 91 年 3 月 4 日高維字第 0910001712 號函予聲請人，表示：R4 車站土地使用計畫書已獲高雄航空站同意備查 (參聲證 3-9 號)。此土地使用計畫書中有關 R4 車站及出入口配置圖即為基設基

礎，而基設 0 版亦經相對人於 91 年 6 月 10 日核准，是聲請人有關 R4 車站之工作範圍即已確定。

(5)由相對人核准之基設 0 版已確認 R4 車站 A2/C1 出入口通道之工作範圍，且 C1 出入口係施作通達地面層之電梯乙座，並無需與國際航站人行天橋連通（參聲證 3-9-1 號）。

2.聲請人配合相對人之捷運政策及相對人就高雄航空站擬興建立體停車場計畫之政策遲遲無法定案，嗣高雄航空站取消興建立體停車場計畫，改由變更 R4 車站出入口之佈設及增加範圍，導致聲請人原工作範圍發生變更而增加費用，相關歷程說明如下：

(1)高雄航空站於 91 年 7 月 30 日提出「高雄國際機場站前交通及立體停車場細部規劃」期中報告，邀集市府相關單位、公共工程委員會及相關學者，共同審查高雄航空站前立體停車場之規劃事宜（參聲證 3-10 號）。其後，高雄航空站並就上開規劃與相對人多次會議討論（參聲證 3-11 號、聲證 3-12 號、聲證 3-13 號），惟該興建立體停車場計畫之政策始終無法定案。

(2)高雄航空站遂於 92 年 6 月 5 日致函相對人表示，航廈前停車場計畫尚未定案，並要求相對人就 R4 車站 C 通道之規劃研擬應變對策。（參聲證 3-1 號）

(3)相對人乃於 92 年 6 月 24 日邀集民航局及高雄航空站等單位，並指示聲請人於是日會議中就「R4 車站 A3、A2 及 C1 出入口變更設計」提出簡報說明（參聲證 3-14 號）。

(4)高雄航空站於 92 年 7 月 11 日致函相對人表示，R4 車站 C 通道施工涉及高雄航空站土地使用，請聲請人擬具體建

設計畫送高雄航空站同意後方可開始施工（參聲證 3-15 號）。

(5)聲請人於 92 年 8 月 27 日即據以邀集相對人及高雄航空站等單位，辦理「紅線 CR1 區段標統包工程建築設計構想簡報」會議，並討論 R4 車站 C1 出入口通道配合高雄航空站之需求，往北移設（參聲證 3-16 號）等事宜。

(6)相對人高雄市道安督導會報於 92 年 11 月 14 日辦理 R4 車站出入口及轉乘設施整合規劃檢討會勘時，相對人表示，R4 車站出入口之配置均配合高雄航空站未來相關計畫予以規劃，並獲民航局同意定案（參聲證 3-17 號）。

(7)聲請人於 93 年 8 月 5 日發函向相對人表示，對於 R4 車站 C1 出入口位置變更乙案費用不予增減部分無法同意（參聲證 3-18 號）。

(8)聲請人於 93 年 9 月 2 日邀集相對人及高雄航空站商討 R4 車站 C1 出入口變更案工程經費協調事宜，會議雖確認 C1 出入口需配合高雄航空站需求，往東平移且電梯直接通達航站人行天橋，惟就增加之費用無法取得共識（參聲證 3-19 號）。

(9)聲請人於 93 年 12 月 15 日召開 C1 出入口變更位置確認會議，確認 C1 出入口之平面位置規劃事宜（參聲證 3-20 號）。

(10)聲請人於 94 年 5 月 19 日召開「高雄捷運與高雄航空站相關介面協調討論會」，由高雄航空站確認 A2 出入口配置，並預留未來電梯位置（參聲證 3-20-1 號）。

(11)相對人於 94 年 11 月 24 日同意 R4 車站 A、C 出入口通道細部設計階段功能性改善方案（參聲證 3-21 號）。

(12)綜上，可知本件第 1 項有關「CR1 區段標 R4 車站

C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」工作變更增加費用部分，及第 2 項有關「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道」工作變更增加費用部分，乃係因高雄航空站之立體停車場計劃原可將中山四路高架化引入機場高架橋，以構成立體化之聯運中心，提供航空旅客完整的停車、轉乘服務以達成空中與地下通道系統結合之功能性。惟相對人之整體市政建設與此立體停車場計劃無法達成共識，致高雄航空站於 92 年 6 月 5 日函請相對人就 R4 車站 C 通道規劃研擬因應之變更對策（參聲證 3-1 號）。亦即，相對人於 91 年 3 月同意「R4 車站土地使用計畫書」，聲請人並據以為基設基礎，嗣基設 0 版經相對人於 91 年 6 月 10 日核准後，R4 車站之工作範圍即已確定。惟相對人對於高雄航空站立體停車場計畫政策不明，造成高雄航空站最後取消立體停車場興建計劃，並要求相對人提升 R4 車站 C 通道之功能（即將 C1 通道移位與變寬、C1 通道直接與國際航廈人行天橋銜接、A2 出入口配合國內航廈二期工程移設與預留）以滿足原立體停車場欲提供旅客之便利性（參聲證 3-3 號、聲證 3-4 號）；並由 A2 出入口移設位置與預留電扶梯機坑，滿足未來國內線二期航廈擴建後與地下通道連通之計劃，造成聲請人因政策或重大原因致工作範圍變更。

(三)上開請求屬興建營運合約第 4.2 條所指之「工作範圍變更」，應由相對人負擔費用：

1. 由興建營運合約草案之歷次修改內容，可知本合約第 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：查 88 年 10 月 6

日「興建營運合約草案」5版第7.1.4條內容為：「但如變更設計係因甲方『之』政策變更或甲方之書面指示者...」，惟自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；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，可知本合約第4.2條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，其他政府單位之政策要求亦應屬之（此部分詳參聲請人100/12/30補充理由(四)書第10頁之說明）。因此，本項請求自屬本合約第4.2條所指之「工作範圍變更」，應由相對人負擔費用。

2. 查相對人於92年6月24日召開「研商R4車站出入口配置與相關介面協調」會議(由相對人捷運局總工程司王冠雄主持)指示：將出入口A2往西移並調整出入口設施與進出方向，出入口C1及其通道之結構需考量爾後立體停車場之施作，出入口向東移一個天橋柱位(參聲證3-4號)。聲請人為配合高雄航空站整體計畫與發展及捷運工程之順利進行，乃據以增辦本項工作。

3. 茲以相對人指示變更，已導致聲請人增加施作C1通道銜接國際航廈人行天橋工程、R4車站站體(含通道)之面積亦較原基本設計規劃之面積大幅增加(參聲證3-5號、聲證3-9-1號)，是此自屬興建營運合約第4.2條所指因政策變更或重大原因所致之「工作範圍變更」。而就本件第1項有關C1出入口電梯與上方人行天橋銜接工程變更增加費用部分，聲請人前已向相對人說明不同意負擔因此產生之費用(參聲證2-3號)；另就A2/C1出入口通道變更增加費用部分，聲請人亦於93年8月5日向相對人表示無法同意由聲請人負擔費用(參聲證3-18號)。

4.至相對人前於協調程序中雖主張其指示僅屬協助協調相關介面問題云云；惟查：

(1)依據 88 年 11 月 30 日申請須知修訂與補充資料及補充規定（下稱「申修補」）附件 H：捷運設施取得土地使用權同意書內容摘要（參聲證 3-22 號），可知：

a.R4 車站小港機場用地，相對人僅取得土地同意使用函，並未取得 R4 車站實質路權，是 R4 車站之設計、施工皆須獲得高雄航空站之同意許可，聲請人遂協助擬定相關土地使用計畫予高雄航空站審查。

b.依據申修補附件 H，R4 車站小港機場用地主管機關同意或承諾事項約定：(一)在未妥善規畫解決本場聯外進出口通道及停車問題(航廈正面段捷運站體工程施工期間)之前，不得開工。(二)建議在設計、施工前，仍請高雄捷運局妥適研擬交通維持計畫送民航局審查核可，俾使車站施工時能將機場營運所受影響降至最低。

c.由上開申修補約定之(一)、(二)事項之介面問題，在當時高雄航空站未規劃立體高架停車場(聯運中心)之情況下，聲請人已於施工前為高雄航空站興建臨時高架停車場（參聲證 3-23 號）、並提送交通維持計畫書經航空站同意備查（參聲證 3-24 號），故聲請人實已妥善解決相對人對航空站之承諾事項，是相對人上開主張，自非可採。

(2)況且，聲請人在相對人核定基設 0 版前，更已完成高雄航空站航空站介面整合：

a.聲請人於 91 年 1 月 9 日提送「R4 車站土地使用計畫書」（參聲證 3-25 號）予相對人並函轉高雄航空站，並於

91年3月4日獲高雄航空站同意備查（參聲證 3-26 號），且相對人及其委託之 C3C 顧問皆有參與 R4 車站土地使用計畫書之審查（參聲證 3-27 號），合先敘明。

b. 上開「R4 車站土地使用計畫書」已明確載明：R4 車站並未與機場共構，但留設可拆式牆板與未來新航廈連通；並由其中附圖 3-4 可看出，未來連通航站立體停車場部份，亦預留可拆式牆板即可（參聲證 3-28 號）。

c. 相對人原核定之基設中，就 R4 車站出入口之佈設位置，高雄航空站業於 91 年 1 月 29 日報請交通部民用航空局核准「R4 車站土地使用計畫書」，而由高雄航空站函文中，已向主管機關說明：「R4 車站相關設施位置經本站、高雄市捷運局、高雄捷運公司多次研討確認，已配合機場長期發展所需」（參聲證 3-8 號）。實亦可知，聲請人在相對人核定基設 0 版前，已完成高雄航空站航站介面整合，是相對人上開主張，顯非可採。本項請求實係因高雄航空站 91 年 3 月同意 R4 車站各出入口配置情形後，卻因相對人各單位對高雄航空站立體停車場計畫無法達成共識，造成高雄航空站取消立體停車場計畫，並要求相對人研擬替代方案，始造成工作範圍變更。

d. 綜上，聲請人已依高雄航空站之要求及相對人之指示而變更出入口設計，是此自屬興建營運合約第 4.2 條因政策變更或重大原因所致之「工作範圍變更」，是就聲請人額外增加之費用，自應由相對人負擔。

5. 至相對人以相證 55-7 主張聲請人與統包商契約中，有關 R4 車站部分，約定細部設計配合高雄航空站開發計畫，預留可

能之連通，進而謂聲請人已預見本項工作範圍將有增加云云；惟查，相證 55-7 右上角所示聲請人與統包商契約之日期為 91 年 8 月 14 日，而依據當時與統包商約定之上開內容，有關配合高雄航空站未來發展部分，聲請人為配合高雄航空站未來可能發展，已於車站地下站體施工時，已預留可拆式牆板及 2 個電梯機坑（參聲證 3-28 號）。再者，亦非可因上開約定即遽認高雄航空站「後續」提出之需求都在聲請人與統包商約定之工作範圍中。換言之，聲請人與統包商於 91 年 8 月 14 日簽訂契約文件所約定之內容，當然僅限於聲請人斯時可預見之範圍內，而就此部分，聲請人已預留可拆式牆板及電梯機坑供高雄航空站未來可能發展之用（參聲證 3-28 號），嗣高雄航空站於「92 年以後」，因其規劃之立體停車場無法施作所新增之需求，自不在上開 91 年 8 月 14 日聲請人與統包商間之契約文件時可預見之範圍中，是相對人上開主張，自非可採。

(四) 針對相對人就本 2 項請求之主張、答辯之駁斥及相關補充之證物，請詳參本書狀附件 1 號所載（此即聲請人 101/4/3 仲裁補充理由(八)書之附件 1 號）。

(五) 此外，就「CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程費用」部分，相對人雖主張：空調設備拆除作業於人行空橋外飾鋼板切除時一併施作，復舊位置為新設電梯出口，惟電梯出口未見出風口，故空調設備實際上並未復舊云云；惟查：

1. 聲請人於辦理電梯與上方人行天橋銜接工程時，係依現場狀況辦理銜接與復舊工作。

2. 就空調設備拆除及復舊工作，聲請人之統包商係以復舊後

仍維持天橋空調通風為主；故人行天橋銜接處之通風口，因已開口做為電梯通路，故不可能於該處再設置空調出風口。

3.聲請人於施工時，係先將舊空調管線切除，待銜接工程完成後，再依據現況將原本空調管路銜接復舊（參聲證 2-4 號）。

4.據上，本項請求內容有關「空調設備拆除及復舊工作」，係將原於人行天橋銜接處之空調管線拆除，俟人行天橋銜接工程完工後，再依現況將空調管進行繞道連接（參聲證 2-4 號），以維持人行天橋之空調功能。是相對人以未見空調出風口，逕主張聲請人未辦理空調設備拆除及復舊工作云云，與事實不符。

(六)請求增加費用：

1.聲請人就本件仲裁第 1 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」費用，請求金額為 2,330,927 元；第 2 項「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道」費用，請求金額為 45,998,195 元（參附表 2 號）。

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 16.65%（參附表 1-1 號）。

3.聲請人與統包商就本區段標共計 20 項變更（包括本件前三項工作範圍變更之請求）進行包裹協商，嗣於 99 年 4 月 15 日達成協議並簽訂契約變更書，總計追加新台幣（下同）63,662,832 元（參聲證 2-A 號）。而聲證 2-A 號之契約變更書訂價單中，編號 N6 即為本件仲裁第 1 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」費用之請求（註：由聲證 2-A 號末頁之項次 12.「R4 車站 C1 出入口與航站人行空橋配合拆除電動步道費用」之內容說明，可知本項變更追加之標題名稱

「配合拆除電動步道費用」雖不精確，惟其內容確實係指「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」，本項聲請人變更追加予統包商之金額為 1,608,977 元（未稅，營業稅係於 N12 項外加 5%）。

4. 契約變更書訂價單中，編號 N4 即為本件仲裁第 2 項「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道」費用之請求，聲請人變更追加予統包商之金額為 37,141,504 元（未稅，營業稅係於 N12 項外加 5%）。

5. 另由聲請人與統包商進行議價之紀錄（參聲證 2-A 號末 2 頁），可知聲請人係多次要求減價以使變更追加工程款降至最低，方議定總金額。

6. 聲請人因多項工作範圍變更未獲相對人給付，故目前僅先於取得相對人給付之工程款後，依聲請人積欠各統包商工程款之比例，分別於第 56 次（O2B 共構大樓鑑價後，聲請人取得相對人支付之工程款時）、第 57 次（LUO01/01A 及美麗島大道鑑價後，聲請人取得相對人支付之工程款時）及第 58 次（聲請人取得相對人給付 15.22 億物調款時）暫先支付部分費用予統包商（參聲證 2-B 號）。

(七) 相對人答辯(六)書提出「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道費用」之單價甚不合理，且有錯誤估算情事，茲說明如下：相對人雖以工程會網站之「公共工程價格資料庫」查詢各工程項目單價，作為其審核估算單價之基礎。惟查：

1. 工程會上開系統於查詢時即註明：「實際編列時，應視使用目的、工程性質、施工規範內容、施工品質要求等，配合專業判斷調整以符合實際個案需求。」是可知，上開查詢系統係針對一般性質

之公共工程所為之統計資料，至本工程係屬捷運工程，依據一般工程經驗，其施工規範內容及施工品質要求等，均相較一般公共工程嚴格甚多，故相對人於實際審核合理單價時，自仍應參考捷運工程之實際性質、施工規範內容及施工品質之要求等，合理調整之。

2.相對人於查詢「公共工程價格資料庫」作為審核估算之單價基礎時，更有以下不合理情形：

(1)相對人並未依實際施工時間輸入查詢，致其查詢所得之價格明顯偏低：查由相對人提出之相證 61-2（末 3 張）之「資源統計表」，可知本工程各工項之單價自 93/9 起至 95 年 12 月止，其價格均節節攀升，迺相對人竟未依實際施工時間決定合理單價，而以上開期間內之「平均單價」或「最低單價」作為審核決定價格之基礎，是其不合理甚明，自非可採。

(2)以「開挖支撐系統」為例：相對人並未依實際施工時間及支撐系統型態輸入查詢（即漏未包括「中間柱」之費用），故其主張單價 6628 元並不合理。依實際施工時間及支撐系統型態查詢工程會資料，單價應為 14847 元。

(3)又以「結構開挖,深度 \leq 5M（含棄土）」為例：相對人除未依實際施工時間查詢外，本項請求中，棄土應包括「運」及「棄」之費用，而相對人僅計入「棄」之費用（即僅以棄土證明費計入「棄費」，漏未計入「運費」），且其以 93/12 之棄土證明之單價 42 元為審核依據，明顯過低，故相對人主張本項單價為 79 元，至不合理。

(4)另以「混凝土澆置（140kg/m²，I 型水泥）」為例：相對人除未依實際施工時間查詢外，本項請求應包括「混凝土材料費」及「混凝土澆置費」，而相對人僅計入「混凝土材料費」之

單價，漏未計入「混凝土澆置費」，故其主張單價 1640 元，至非合理。依實際施工時間查詢工程會有關「混凝土材料費」單價，並加計參考合理之「混凝土澆置費」後，單價至少應為 2308 元（參附件 1 號），始為合理。

(5)再以「鋼筋組立,G40 級,結構工程」為例：相對人並未依實際施工時間查詢，其係依 93/12 鋼筋單價計算，惟本項實際施工期間為 95/5-96/2 間，該期間鋼筋已較 93/12 大幅上漲(至 99/9 單價已高達 24500 元，參相證 61-2 (末 3 張)之「資源統計表」)，故其審核之單價 19015 元顯然過低而不合理。

(6)至其他工作項目之詳細說明及合理之參考單價，請參仲裁補充理由(十三)書附件 1 號及相關證物。

二.「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」額增施工費用：

本項新增工作之請求係依據相對人高雄公園改造需求，而依相對人工務局養工處 94 年 12 月 9 日「94 年度高雄公園改造工程委託規劃設計案細部設計審查會議」及相對人捷運局 95 年 8 月 3 日「研商 R3~R8 車站沿線景觀」會議之指示辦理，茲說明如下：

(一)R4 車站 A1 出入口轉乘設施額增施工，係配合相對人高雄公園改造工程所需，自屬興建營運合約第 4.2 條因政策變更或重大原因所致之「工作範圍變更」：

1.按興建營運合約附件 A5.3「路權圖與開發用地位置圖」事實上已明確約定路權範圍，而聲請人前亦據此進行基本設計，並經相對人核准（參聲證 4-1 號）。就系爭 R4 車站 A1 出入口轉乘設施部分，在進行細部設計時，聲請人原係依相對人核准之基本設計圖說，將之設置於原捷運路權範圍及原基本設計規劃之

復舊範圍內（即設置在 R4 車站 A1 出入口路權範圍內），並配合車站出入口之復舊施作。

2. 惟查，相對人嗣於 94 年 12 月 9 日「94 年度高雄公園改造工程」細部設計審查會議中，竟要求聲請人配合相對人工務局養工處之「高雄公園改造工程復舊案」，將 R4 車站 A1 出入口轉乘設施設置於路權範圍外（參聲證 4-2 號），由於此一政策變更或重大原因，已實質變更聲請人之工作範圍，自己構成興建營運合約第 4.2 條所指之「工作範圍變更」，而應由相對人負擔費用。

3. 本項增辦工作係依據相對人之工務局養工處 94 年 12 月 9 日「94 年度高雄公園改造工程委託規劃設計案細部設計審查會議」（參聲證 4-2 號）及相對人捷運局 95 年 8 月 3 日「研商 R3~R8 車站沿線景觀」會議（參聲證 4-3 號）之指示辦理，主要增辦項目為 R4 車站 A1 出入口至路權範圍外之機車/腳踏車停車場之相關設施，其中包括機車/腳踏車位、人行道鋪面（自出入口至停車場乙段）、照明及景觀植栽等工程（參聲證 4-4 號及聲證 4-2、4-3 號）。

4. 又查，本項增辦工作除經相對人捷運局於 95 年 8 月 3 日「研商 R3~R8 車站沿線景觀」會議指示辦理外，相對人更於 96 年 1 月 11 日以高市捷設字第 0960000172 號函，指示聲請人儘速施作，以免影響後續勘驗作業（參聲證 4-5 號）。如前所述，本項增辦工作之施工位置，並非在原捷運路權範圍及原基本設計規劃之復舊範圍（參聲證 4-4 號），亦非屬工程執行期間受影響需復舊範圍，是本項增辦工作實非興建營運合約原約定聲請人工作之範圍，而屬相對人變更增加之工作，故增加之費用自應由相對

人負擔。

(二)有關本項工作範圍變更增加之費用，聲請人前已向相對人說明及請求：

1.聲請人於 95 年 3 月 30 日致函相對人，表示 CR1 區段標 R4 車站復舊範圍，並不包括高雄公園改造工程(參聲證 4-6 號)。

2.聲請人於 95 年 5 月 2 日致函相對人，表示相對人養工處指示配合高雄公園改造工程，因非捷運路權範圍之復舊區域及施作內容，故請相對人將衍生之工程經費納入辦理追加(參聲證 4-7 號)。

3.聲請人於 95 年 9 月 8 日致函相對人，重申：有關相對人養工處要求 R4 車站 A1 出入口配合「高雄公園改造工程」，非原基設規劃之復舊範圍，考量紅線 R3~R8 試運轉時程，聲請人將依相對人指示辦理，惟請相對人就增加之工程費用辦理追加(參聲證 4-8 號)。

4.聲請人分別於 96 年 1 月 3 日、96 年 7 月 24 日多次致函相對人，表示：「高雄公園改造工程」已遠大於原基設之範圍，請相對人就此工作範圍之變更追加費用。(參聲證 4-9 號、聲證 4-10 號)。

(三)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，請詳參本書狀附件 2 號所載(此即聲請人 101/4/3 仲裁補充理由(九)書之附件 1 號)。

(四)此外，相對人雖主張本項相對人養工處之規劃係符合聲請人委託鼎漢國際工程顧問公司製作之「站外轉乘設施推動」報告，故本項屬聲請人工作範圍云云；惟查，鼎漢國際工程顧問公司製作之「站外轉乘設施推動」報告僅係研究性質，其目的不在於釐

清本合約之工作範圍，故其製作報告時並不會深究本件聲請人與相對人間契約約定之工作範圍為何？其僅以長期規劃之角度，提出可供高雄捷運未來發展之方向，因此，不能以該研究報告有長期轉乘設施之規劃，即率爾推論相對人養工處之規劃符合聲請人營運之長期發展而有利於聲請人，進而謂此為聲請人原有之工作範圍，是相對人上開主張，顯非可採。

(五)至有關相對人提出損益相抵之主張，聲請人茲駁斥如下：

1.按姑先不論相對人損益相抵之主張並未提出其主張之依據，況查，相對人係依據聲請人於92年間委託鼎漢國際工程顧問公司所作的「站外轉乘設施推動」評估報告，然上開報告實際上僅屬研究性質，報告中所載未來之旅次僅係推估性質，而現今實際發生之旅次，明顯未達92年間推估之數字，且相去甚遠（相對人自己在規劃高雄捷運系統時所預估之運量，相較現在實際發生之運量，亦大幅高估）。

2.據上，可知無論相對人自己在規劃高雄捷運系統時所預估的旅客人次，抑或92年間鼎漢國際工程顧問公司為研究所推估之旅客人次，均因高雄地區民眾生活型態改變不易，致與現今實際發生搭乘高雄捷運之旅客人次相去甚遠（請參本書狀「C.衡平原則」部分之說明）。從而，相對人引據92年間鼎漢國際工程顧問公司研究所推估之未來旅客人次，進而為損益相抵之主張，顯非可採。況且，就運量部分，高雄捷運之自償率本即不足，目前營運更陷入嚴重虧損之狀況，是考量實際發生之情形，聲請人焉有相對人所稱得利情形可言？

(六)請求增加費用：

1.本項「CR1區段標R4車站A1出入口轉乘設施配合相對

人高雄公園改造」額增施工費用，聲請人請求金額為 5,834,352 元（參附表 2 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 16.65%（參附表 1-1 號）。

2. 聲請人與統包商簽訂之契約變更書訂價單（參聲證 2-A 號）中，編號 N5 即為本項請求，聲請人變更追加予統包商之金額為 3,131,504 元（未稅，營業稅係於 N12 項外加 5%）。另由聲請人與統包商進行議價之紀錄（參聲證 2-A 號末 2 頁），可知聲請人係多次要求減價以使變更追加工程款降至最低，方議定總金額。

3. 同上述，聲請人因多項工作範圍變更未獲相對人給付，故目前僅先於取得相對人給付之工程款後，依聲請人積欠各統包商工程款之比例，分別於第 56 次（O2B 共構大樓鑑價後，聲請人取得相對人支付之工程款時）、第 57 次（LUO01/01A 及美麗島大道鑑價後，聲請人取得相對人支付之工程款時）及第 58 次（聲請人取得相對人給付 15.22 億物調款時）暫先支付部分費用予統包商（參聲證 2-B 號）。

（七）針對相對人答辯（六）書提出「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」費用，其甚不合理，茲說明如下：

1. 查由相對人提出之相證 61-3 號函文，可知相對人工務局養護工程處於 95 年 1 月 20 日即已編列本項工作之預算，是足證本項本即應由相對人工務局養護工程處支付相關費用，迺相對人迄今竟仍拒絕辦理變更追加費用，實非可取。

2.次查，上開相對人工務局養護工程處所編列之工程項目及數量（參相對人提出相證 61-3 第 2、3 頁），與聲請人本項請求之數量完全相同（參仲裁聲請書附表 4 號），故兩造就本項請求之數量，應無爭執。

3.然相對人工務局養護工程處編列之預算亦明顯偏低而不合理，聲請人謹提出高雄捷運工程 CR6 及 CR3 區段標於相同工作項目之合理單價（詳參仲裁補充理由(十三)書附件 2 號），敬請 貴仲裁庭鑒核。

三. 有關「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程費用」部分：

相對人為消彌民意抗爭暨順利推動捷運政策，乃指示聲請人應配合高雄縣政府、縣議會及民意代表之要求，而在北機廠區增設滯洪池及相關雜項工程，茲說明如下：

(一)北機廠原屬聲請人施作範圍之廠區排洪設備即已足用，並無需規劃滯洪池（參聲證 5-7 號），且相對人核准之基設 0 版圖說亦無滯洪池之規劃(參聲證 5-8)，惟因北機廠區外(橋頭、岡山地區)應由高雄縣政府設計及施工之排洪設施尚未完成，致使北機廠成為地方民意抗爭對象（參聲證 5-1 號、聲證 5-9）。且高雄縣議員於議會中表示，大遼排水、典寶溪等排水工程尚未整治完成（按：此等排水工程非屬捷運工程部分），請相對人與高雄縣政府積極向中央爭取排水改善計畫專案補助事宜，惟在市府捷運局尚未有整體排水規畫及工程經費來源前，不同意北機廠工程施工（參聲證 5-10 號）。相對人為消彌民意抗爭並順利推動捷運政策，乃指示聲請人應配合高雄縣政府及地方民意代表之要求，將北機廠週邊之排水納入捷運施工考量，並要求聲請人協助相對人向中央申請北

機廠週邊排水工程費用(參聲證 5-4)。

(二)相對人曾於 92 年 1 月 22 日致函高雄縣橋頭鄉公所，表示聲請人北機廠相關排水設施係依據 86 年 12 月水利署典寶溪排水系統規畫報告設計跨越大遼排水結構物(參聲證 5-11 號)，故聲請人事實上於 92 年 3 月 17 日提送有關北機廠申請跨越大遼排水新設箱涵案，即已依台灣省政府水利處 86 年 12 月「高雄縣典寶溪排水系統整體改善規畫報告」，以 10 年洪水頻率保護標準，設計該案之跨越箱涵（參聲證 5-12 號）。

(三)惟因高雄縣政府曾於 91 年 6 月 18 日「為高雄捷運北機廠設置有關排水問題現場會勘」指示：研擬高雄北機廠內及週邊排水，分別排入大遼排水及典寶溪並納入捷運工程一併施作..... (參聲證 5-1)，故高雄縣政府於 92 年 3 月 17 日「捷運 CD3 北機廠申請排水箱涵跨越大遼排水支線協商會議」仍指示：填土導致其他低窪減少應規劃滯洪池.....(參聲證 5-2、聲證 5-3)。由上可知，雖聲請人相關之排水計算均依據台灣省政府水利處 86 年 12 月「高雄縣典寶溪排水系統整體改善規畫報告」設計，惟聲請人為配合使機廠工程順利進行，並依據相對人 92 年 8 月 18 日來函指示(參聲證 5-4)，乃依高雄縣政府及地方民意之要求，將滯洪池設施納入北機廠排洪考量，最終相對人方於 92 年 8 月 29 日函請高雄縣政府函文核准該跨越「典寶溪大遼排水」興建橋涵案(參聲證 5-13)。

(四)此外，依據 92 年 7 月 24 日行政院經建會召開「有關大寮主機廠及岡山北機廠聯外水路排水設施興建用地費一案」會議，明確指示：有關兩機廠排水改善工程...，基於現行法令規定，仍建議應優先請高雄縣政府本於權責自行籌編支應。倘高雄縣政府仍無法籌編支應，...建請高雄市政府捷運工程局與高雄縣政府再

整體詳細量化評估本案與捷運附屬工程之關聯性及必要性，...由交通部衡酌其土地取得所需經費之一定比率，納入高雄捷運計畫內辦理（參聲證 5-6 號）。可知，改善區域排水之工作係高雄縣政府（現已合併為高雄市）之權責，並應由高雄縣政府編列預算支應，或由交通部編列預算納入捷運計畫執行，自非屬聲請人興建營運契約約定之工作範圍。

(五)據上，北機廠原屬聲請人施作範圍之排洪設備即已足用，增設北機廠滯洪池設施（參聲證 5-14 號）乃係因北機廠區外，應由高雄縣政府設計、施作之排洪設施未完成，相對人為消弭民意抗爭暨順利推動捷運政策，乃指示聲請人應配合縣政府、縣議會及民意代表之要求，而在北機廠區增設滯洪池及相關雜項工程，此與相對人核定之基設 0 版已有變更，自屬興建營運合約 4.2 條所指因「政策變更」或「重大原因」所致之「工作範圍變更」，依約自應由相對人負擔費用。

(六)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，請詳參本書狀附件 3 號所載（此即聲請人 101/4/3 仲裁補充理由(十)書之附件 1 號）。

(七)請求增加費用：

1.聲請人就本項「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程費用」，請求金額為 45,411,200 元（參附表 2 號）。

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 16.86%（參附表 1-1 號）。

3.聲請人於 97 年 8 月 13 日與統包商就本項工作範圍變更之

請求進行議價，經多次要求減價後，始議定總金額為 36,800,000 元（含營業稅），雙方並簽訂變更契約書。（參聲證 5-A 號）

4. 聲請人已就本項工作範圍變更追加工程款 36,800,000 元支付予統包商。（參聲證 5-B 號）

（八）另應說明者，相對人仲裁言詞辯論（四）書提出附表一至附表四之費用計算表並非合理，業如前述（聲請人更已於 101/4/23 仲裁補充理由（十三）書及 101/4/25 仲裁詢問會中逐一說明理由）。另針對相對人仲裁言詞辯論（四）書提出之附表四「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程費用」之各工程項目單價，相對人仍錯誤引據同前之不合理單價，故相對人審查提出之金額，自非可採。聲請人茲另參考工程會「公共工程價格資料庫」、高雄捷運工程 CR6 區段標相同工項單價，及現代營建雜誌社編製之「工料分析」，提出本項請求各工作項目之合理單價（請參 101/5/18 仲裁補充理由（十五）書附件及相關證物），敬供貴仲裁庭鑒核。

四. 相對人指示增建「建築工藝展示室」部分：

（一）按興建營運合約並未約定聲請人應施作建築工藝展示室，故相對人於簽約後要求聲請人增建「建築工藝展示室」，自屬興建營運合約第 4.2 條所約定甲方指示之工作範圍變更：

1. 在興建營運合約簽訂後，相對人捷運局於 91 年 5 月 16 日會議中要求聲請人於南機廠設置建築工藝展示室（參聲證 6-1 號）；在前述會議中，相對人明確為以下之指示：

（1）車站公共區所使用之建築裝修材料將依規範製作，並於南機廠設置建材展示區建構實體模型（即車站建築工藝展示室）。

(2)實體模型製作完成後，將邀請 KMRT/C3C（高雄市政府捷運局/高雄市政府委託之「品質及安全管理監督顧問」）會同審查。

(3)所有車站公共區之建築裝修將請統包商依實體模型之工藝水準施工。

(4)各區段標不另設置建材展示區或製作實體模型。

2.嗣於 92 年 8 月 7 日會議中，相對人捷運局復亦指示聲請人妥善規劃車站建築工藝展示室，並要求於年底前完成（參聲證 6-2 號）。

3.綜上可知，興建營運合約原未約定聲請人應設置「建築工藝展示」室，惟相對人嗣後卻指示聲請人增加設置，是此自屬興建營運合約第 4.2 條所約定之工作範圍變更，故相對人自應增加給付工程款予聲請人。

(二)況且，相對人除要求聲請人設置「建築工藝展示室」外，亦要求聲請人仍應就各區段標另設置建築裝修實體模型，而使聲請人支出雙重成本，聲請人本項僅請求增加設置「建築工藝展示室」所額外增加之成本費用，自屬合理：

1.查如前所述，相對人捷運局於 91 年 5 月 16 日會議中，已指示聲請人於南機廠設置建材展示區建構實體模型（即「建築工藝展示室」），該次會議中相對人並已決定「各區段標不另設置建材展示區或製作實體模型」（參聲證 6-1 號），以作為原興建營運合約約定施作「建築裝修實體模型」（參聲證 6-3 號）之替代方案。

2.惟相對人委託之「品質及安全管理監督顧問」，於聲請人完成新增「建築工藝展示室」後，卻要求聲請人於各區段標施工

時，應在各車站建築裝修施築前，於結構體適當之位置製作建築裝修實體模型，配合實際採用之材料、配色及照明等，展示各項設計之呈現、介面之處理以及工藝之水準，供專案審查，且應經同意後始得據以施工，此由相對人委託之「品質及安全管理監督顧問」於施工品質查驗時，不斷要求聲請人需先行於「各區段標設置建材展示區或製作實體模型」（參聲證 6-4 號），即得證明。是此，已導致聲請人支出雙重成本（即新增設置「建築工藝展示室」與「各區段標設置建材展示區或製作實體模型」），又聲請人本項僅請求相對人指示新增設置「建築工藝展示室」額外增加之成本費用，並無請求原契約範圍施作之「建築裝修實體模型」費用，自屬合理。

(三) 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，請詳參本書狀附件 4 號所載（此即聲請人 101/4/23 仲裁補充理由(十一)書之附件 1 號）。

(四) 聲請人就本項增建「建築工藝展示室」之請求金額為 15,549,265 元（參附表 2 號）。有關間接費用部分，因相對人指示增作上開項目並非限於工程經費表中之特定車站或廠站，經參考本合約所有車站及廠站之平均間接費用為 16.24%（附表 1-2 號）後，聲請人就上開二項目則請求以 15% 計算之間接費用。

(五) 聲請人追加本項費用予統包商之情形：

1. 建築工藝展示室工程費用部分：

(1) 聲請人於 93 年 1 月 29 日與統包商就增辦本項工作進行議價，經多次要求減價後，始議定總金額為 3,300,000 元（含營業稅），雙方並簽訂工程契約（參聲證 6-A 號）。雙方另於 93 年 10 月 8 日就「增建建築工藝展示室」辦理追加減進行議

價，經多次要求減價後，始議定第一次追加金額為 3,290,000 元（含營業稅）（參聲證 6-A 號）。

(2)聲請人於 93 年 7 月 8 日辦理第一次估驗支付統包商 3,135,000 元。（參聲證 6-B-1 號）

(3)聲請人於 93 年 11 月 30 日辦理第二次估驗支付統包商 3,125,500 元。（參聲證 6-B-2 號）

(4)聲請人於 94 年 4 月 27 日辦理尾款估驗支付統包商 329,500 元。（參聲證 6-B-3 號）

(5)據上，總計聲請人已支付統包商 6,590,000 元（含第一次追加）。

2. 建築工藝展示室裝修費用部分：

(1)聲請人於 93 年 10 月 26 日與統包商就增辦本項工作進行議價，經多次要求減價後，始議定總金額為 4,890,000 元（含營業稅），雙方並簽訂工程契約（參聲證 6-C 號）。

(2)聲請人於 94 年 2 月 1 日辦理第一次估驗支付統包商 4,645,500 元，94 年 8 月 5 日辦理第二次估驗支付統包商 261,250 元，並於 95 年 5 月 11 日辦理支付統包商尾款 258,250 元（參聲證 6-D 號），總計支付統包商之金額為 5,165,000 元（含第一次追加 275,000 元，參聲證 6-D 號末頁之「工程結算證明書」）。

3. 建築工藝展示室設計費用部分：

(1)有關建築工藝展示室設計部分之額外服務工作契約及訂價單等佐證資料，詳如聲證 6-E 號，其中額外工作項目四「車站工藝展示室建築設計」即本項增辦工作，金額為 1,766,100 元（含稅）。

(2) 聲請人已就全部額外服務工作支付費用予中興顧問公司（包括本項增辦設計工作金額為 1,766,100 元，參聲證 6-F）。

五. 相對人指示「設置平行監造小組」部分：

(一) 相對人要求聲請人增設「設置平行監造小組」，係屬於興建營運合約第 4.2 條所約定甲方指示之工作範圍變更：

1. 依相對人就高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之原規劃，「工程監造」屬於相對人之辦理事項，至聲請人則僅負責土建工程及機電工程興建工程之自主監造，且聲請人所提送之監造計畫及其執行成果，已符合興建營運合約之要求：

(1) 依相對人 89 年 11 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(二版)」所載，工程監造屬於「政府辦理事項」（即相對人應辦理事項），經費為 31 億 400 萬元（參聲證 7-1 號），是有關高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之整體興建工程之監造，乃屬於相對人應辦理事項，故就因此所生之監造費用自應由相對人負擔。

(2) 聲請人僅負責土建工程及機電工程興建工程之自主監造，且聲請人前已依約建立監造體系，並經相對人捷運局核准相關監造計畫：

按興建營運合約第 8.3.1 條約定：「乙方應依據本合約附件 C3.4 之規定提出施工管理計畫並據以施工。」（參聲證 1 號）興建營運合約附件 C3.4.3 條則約定「乙方應提送土建工程監造計畫、機電系統製造及安裝之監造計畫」（參聲證 7-2 號）。查聲請人前已依上開約定，提送監造計畫予相對人，嗣相對人亦已核准聲請人所提送之監造計畫（參聲證 7-3 號），

甚者，又聲請人亦業已依該等監造計畫所載，建立自主監造體系之三級品管機制，包括：對聲請人統包商之監造、聲請人之工務所進行重點查核及聲請人品保中心進行監督。是聲請人前所提送之監造計畫及其執行成果，實已符合興建營運合約之要求。

2.聲請人雖已依約進行監造，惟相對人卻於 94 年間指示聲請人另設置「平行監造小組」：

(1)94 年 12 月高雄捷運工程發生 LUO09 潛盾隧道塌陷事故後，相對人於 94 年 12 月 12 日記者會中要求聲請人「針對目前捷運進行的重要工程項目，尤其是未完成或待開挖的地下工程立即建立一獨立的專業監造系統，直接進入現場第一線執行平行監造...」(參聲證 7-4 號)；而此獨立的專業監造系統，即為系爭「平行監造小組」。

(2)查聲請人原雖已依約進行監造，惟因相對人指示聲請人額外增加「平行監造小組」，相對人 C3C 顧問亦曾函請聲請人提供平行監造計畫書供參(參聲證 7-9 號)。聲請人遂依相對人之指示，另行委請亞新工程顧問股份有限公司、中興工程顧問股份有限公司、財團法人中華顧問工程司及中鋼企管顧問股份有限公司提供專案現場施工監督服務，並額外支出鉅額成本費用。

3.綜上所述，聲請人原僅須依約提送監造計畫，並於經相對人核准後據以執行建立自主監造體系之三級品管機制即可，迺相對人卻指示增加「平行監造小組」之監造工作，此自屬興建營運合約第 4.2 條所約定甲方指示之工作範圍變更，而有關本項工作範圍變更增加之費用，聲請人曾分別於 95 年 2 月 3 日提送增加

之平行監造小組組織架構、工作範圍與工作內容及所需費用等，請相對人鑑核（參聲證 7-10 號），嗣並於 95 年 3 月 13 日再次致函相對人就平行監造小組費用辦理追加（參聲證 7-11 號），惟迄未獲相對人辦理。

(二) 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，請詳參本書狀附件 5 號所載（此即聲請人 101/4/23 仲裁補充理由(十二)書之附件 1 號）。

(三) 聲請人就本項增加「設置平行監造小組」之請求金額為 51,239,661 元（參附表 2 號）。有關間接費用部分，因相對人指示增作上開項目並非限於工程經費表中之特定車站或廠站，經參考本合約所有車站及廠站之平均間接費用為 16.24%（附表 1-2 號）後，聲請人就上開二項目則請求以 15% 計算之間接費用。

(四) 聲請人支付本項費用之情形：

1. 聲請人委請亞新工程顧問股份有限公司提供專案現場施工監督服務工作。服務範圍：(1) CO1 區段標：O1 車站深開挖與 LUO03 潛盾隧道及其聯絡通道工程。(2) CO4 區段標：LUO16 潛盾隧道與 LUO22 潛盾隧道之聯絡通道工程。（參聲證 7-A 號）。聲請人總計支付費用為 11,991,900 元（參聲證 7-B 號）：

(1) 就 O2B 出入口之平行監造，聲請人第一期付款詳如聲證 7-B-1 號，第二期付款詳如聲證 7-B-2 號，第三期付款詳如聲證 7-B-3 號，第四期付款文件詳如聲證 7-B-4 號，第五期付款文件詳如聲證 7-B-5 號。

(2) 就 LUO03、LUO16、LUO22 潛盾隧道之平行監造，聲請人第一期付款詳如聲證 7-B-6 號，第二期付款詳如聲證 7-B-7 號，第三期付款詳如聲證 7-B-8 號。

2.聲請人委請中興工程顧問股份有限公司提供專案現場施工監督服務工作。服務範圍：CO2 區段標：LUO09 潛盾隧道及其聯絡通道復建工程（參聲證 7-C 號）。聲請人共分 18 期付款，總計支付費用為 17,581,300 元（參聲證 7-D 號）。

3.聲請人委請中華顧問工程司提供專案現場施工監督服務工作。服務範圍：(1)CR3 區段標：LUR18 潛盾隧道工程。(2) CR4 區段標：LUO05 潛盾隧道與三處續接段工程。（參聲證 7-E 號）。聲請人共分 3 期付款，總計支付費用為 11,142,300 元（參聲證 7-F 號）。

4.聲請人委請中鋼企管顧問股份有限公司，提供專案現場施工監督服務、規劃協調等工作（參聲證 7-G 號）。聲請人共分 7 期付款，總計支付費用為 1,719,002 元（參聲證 7-H 號）。

六.就相對人提及本件請求之間接費用之比例是否包括營業稅部分，澄清說明如下：

(一)有關本件各請求項目之間接費用部分，聲請人原係以直接費用之 23.4%計算，然聲請人前已於 101/4/3 仲裁補充理由(七)書中，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（參該書狀之附表 1-1 號），先予敘明。

(二)又兩造前已辦理工作範圍變更之增帳案件中，就需進行鑑價部分，經兩造同意送請高雄市土木技師公會鑑價後，於鑑定報告中，直接工程費係依比例計算外加安衛、環保、品管等費用（計算比例為：一般需求 1.5%、安全衛生 0.5%、環境保護 0.5%、品質管理 0.6%、利潤管理費 10%），最後再依上開全部費用加計 16.66%為間接費用（其中 5%為營業稅），此可參聲請人 101/4/3 仲裁補充理由(七)書附件第 8 頁「O2 車站出入口 B 共構大樓 B3-4F

部分」鑑價總表（即兩造前已辦理之第 7 項增帳案），及該附件末頁「美麗島大道興建計劃工程」鑑價總表（即兩造前已辦理之第 9 項增帳案），故基於債之相對性，聲請人本得請求 16.66% 之間接費用，自無就管理費重複請求之問題。

(三)據上，聲請人於仲裁聲請書附表 2-5 號請求金額，自應依比例加計安全衛生、環境保護、品管、利潤管理費為直接費用，再加計聲請人依約得請求以 16.65%（或 16.86%）計算之間接費用（即聲請人管理費，其中 5% 為營業稅）。

(四)至聲請人另提出已追加予統包商之直接工程費，及加計支付統包商營業稅之金額，其目的僅在於使 貴仲裁庭明瞭聲請人實際支付統包商之總金額，俾作為仲裁判斷之參考。聲請人並無縮減改以實際支付統包商之總金額（包括營業稅），再加計 16.65% 或 16.86%（其中 5% 為營業稅）計算間接費用之意思，是本件請求並無聲請人所稱重複請求營業稅之問題。

七.本件請求遲延利息之說明（遲延利息起算日）：

(一)有關「CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」、「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道」、「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」及「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程」（即仲裁聲請書第貳至伍部分）等項目請求之遲延利息起算日為 97 年 9 月 2 日：

1.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」。

2. 聲請人就上開項目之請求，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，相對人則係於同日收受上開函文（參聲證 8-1 號），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。

(二) 「增建建築工藝展示室」及「設置平行監造小組」（即第陸至柒部分）兩項請求之遲延利息起算日 98 年 9 月 24 日：

聲請人上開項目請求，亦屬給付未定有確定期限者，故依民法第 229 條第 2 項之規定，相對人自受催告時起，即負遲延責任。查本項聲請人前於 98 年 9 月 23 日，致函請求相對人給付系爭工程款（參聲證 8-2 號），相對人則於同日收受上開函文，故聲請人自得依法請求自 98 年 9 月 24 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。

C. 本件衡平原則之適用：

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. 衡平原則之適用係經兩造合意且明定於本合約第 20.3.2 條：

(一) 依仲裁法第 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。查本合約第 20.3.2 條已明定：「……雙方茲此明示合意仲裁庭得適用衡平原則。」是本件 貴仲裁庭自得適用衡平原則為本件仲裁之判斷。

(二)衡平原則之概念與本件適用衡平原則之意義：

1.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 號）。

2.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可依據「自然正義」、「衡平原則」為判斷。經由此種衡平仲裁判斷，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（附件 0-2 號）。

3.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繁瑣訴訟程序，後者則指仲裁庭得不依據法律規定，而可以公平、合理或衡平原則為判斷。

(三)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； 貴仲裁庭如依衡平原則作成本件仲裁判斷，符合本合約第 3.1.1 條、第 3.2.1 條之約定：

1.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。

2.次按，本合約第 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，雙方復於合約第 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 條及第 3.2.1 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，而有興建營運合約第 20.3.2 條及仲裁法第 31 條之依據外，亦係符合兩造間上開合約第 3.1.1 條、第 3.1.2 條以及第 3.2.1 條所約定之基本原則或共同聲明，並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。

(四)惟應說明者，我國現行法尚有一些與上述衡平原則相類似之概念外，如我國民法第 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，則本件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，以為本件請求金額之判斷。

二.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。

三.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。

四. 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，已大幅縮短工期：

1. 高雄捷運原採政府採購方式辦理，原計畫興建時程長達 13.5 年：

依據交通部 83 年 3 月 25 日「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫審議報告」，橘線之預定進度為 83 年 6 月開始細部設計，85 年 1 月發包施工，92 年 12 月完工通車（橘線自細設開始至通車約 9 年 6 個月）；又紅線部分，預定進度為 86 年 6 月開始細部設計，89 年 1 月發包施工，96 年 12 月完工通車（紅線自細設開始至通車約 10 年 6 個月）；是依該計畫，高雄捷運紅橘線路網之完工通車目標日為 96 年 12 月，細部設計及施工期共計為 13.5 年（附件 0-3 號）。又依據相對人 99 年 6 月「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設修正計畫書（核定本）」所載，行政院原核定之時程為：橘線部分，83 年 4 月開始細部設計，85 年 1 月發包施工，91 年 6 月完工通車；紅線部分，86 年 7 月開

始細部設計，87 年 10 月發包施工，94 年 12 月完工通車；細部設計及施工期亦共計約為 11.7 年（附件 0-4 號）。

2. 高雄捷運由聲請人以民間參與方式興建，實際設計及興建時間（包括功能設計、細部設計及施工）僅約 7 年，已大幅縮短工期：

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。

(二) 又比較臺北捷運及本計畫之通車時程，亦可證明本計畫之興建期遠較臺北捷運為短，且興建成本亦大幅減省：

1. 臺北捷運：

路線名稱	長度	開工日期	通車時間	施工時程	施工時程 (含細設)	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	9.4 年	10.3 年	20

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	8.8 年 (不含小碧 潭支線)	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 全線通車	10.2 年	11.8 年	11
小南門 線	1.6 公里	80.03.27 CN251 標	89.08.31 全線通車	9.4 年	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	8.3 年	10.6 年	5
中和線	5.4 公里	81.06.15	87.12.24 全線通車	6.5 年	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)	7 年	8.7 年	4
蘆洲線	6.4 公里	90.12.04 CL700A 標	99.12.03 全線通車	9 年	11.5 年	5

2. 又參諸下列高雄捷運與台北捷運之興建成本比較，亦可知
高雄捷運之每公里平均造價低於台北捷運：

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

3.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，抑有進者，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 0-5 號）。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。

五.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 0-6 號），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 0-7 號)，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 0-7 號）。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 0-8 號），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 0-9 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。

六.聲請人就民間投資部分已持續鉅額虧損中，且就「政府投資範圍」亦已虧損約 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（ $1,043.8 \text{ 億元} \times 6\% = 62.628 \text{ 億元}$ ），且聲請人須繳交 5% 之營業稅（ $1,043.8 \text{ 億元} \times (1-6\%) / 1.05 \times 5\% = 46.722 \text{ 億元}$ ），故聲請人實際可領得金額僅為 934.45 億元（ $1,043.8 \text{ 億元} - 62.628 \text{ 億元} - 46.722 \text{ 億元} = 934.45 \text{ 億元}$ ）。

(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？

七. 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 0-10 號），做為計算自償率及財務計畫之基礎（附件 0-11 號），惟目前實際運量，遠低於相對人預估之運量，表列如下：

高雄捷運日運量比較表

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。

八. 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。

九. 聲請人興建高雄捷運，已獲得諸多獎項，有關該獎項之獲得，不僅可證明聲請人之努力外，相對人亦因此可獲得非經濟上之利益：

(一)高雄都會區大眾捷運紅橘線路網建設案

4.98年11月-獲第八屆東亞運輸學會(EASTS)『2009傑出運輸建設獎(OTPA)』創台灣首次獲此殊榮記錄

(二)O5/R10 美麗島站

1.101年1月-獲美國知名旅遊網站「BootsnAll」評選為全球「第二美」捷運車站

2.99年6月-獲世界不動產聯合會全球卓越建設獎-公共建設類「銀獎」

3.98年5月-獲世界不動產聯合會台灣分會國家卓越建設獎-優良環境文化類「卓越獎」

4.98年5月-獲高雄市建築經營協會建築園冶獎-優質公共景觀「特別獎」

(三)R9 中央公園站

1.101年1月-獲美國知名旅遊網站「BootsnAll」評選為全球「第四美」捷運車站

2.100年8月-獲交通部金路獎「站場環境維護類」第二名

3.98年5月-獲世界不動產聯合會全球卓越建設獎-環境類「金質獎銀牌」

4.97年6月-獲世界不動產聯合會台灣分會及中華民國不動產協進會頒發國家卓越建設獎「優良環境文化類金質獎」

5.97年6月-獲高雄市建築經營協會建築園冶獎-「優質公共景觀獎」

(四)R17 世運站

1.99年7月-獲第五屆高雄都市設計景觀評選大獎「景觀管理維護獎」

2.98年5月-獲世界不動產聯合會台灣分會國家卓越建設獎-優良環境文化類「金質獎」

(五)R18 油廠國小站

5.99年7月-獲第五屆高雄都市設計景觀評選大獎「公共工程及公共建設獎」

(六)R20 後勁站

6.100年8月-獲交通部金路獎「站場環境維護類」第二名

十.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。

十一.另高雄捷運之興建亦涉及其他相關機關，且亦影響整體捷運之興建完成及施工成本，此部分之風險既非可歸責於聲請人，不應由聲請人承擔風險：

相對人雖主張就涉及其他政府機關所致之工作範圍變更事項，其僅須協助協調而不負有其他義務云云，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。

丙、證物

附表 1 號：請求項目及金額表。

附表 2 號：「CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」請求金額表。

附表 3 號：「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道」請求金額表。

附表 4 號：CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」請求金額表。

附表 5 號：「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程」請求金額表。

(程序部分)

附件 1 號：協商及協調過程中，兩造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。

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。

(實體部分)

附件：簡報資料

附件 (仲裁補充理由(七)書)：增帳案第 8 項「取消 LU001 及 LU001A 造成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」鑑定報告節文。

附件 1 號：相對人核定功能設計之審查文件及審查意見彙整表。

附表 1-1 號：本件各請求項目之管理費用比例更正值。

附表 1-2 號：本合約各車站及廠站平均間接費用計算值及其平均值。

附件 1 號（仲裁補充理由(八)書）：有關本件第 1 項請求（CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程費用）及第 2 項請求（CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道費用）之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(四)書之駁斥）。

附件 1 號（仲裁補充理由(九)書）：請求項目「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造費用」之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(五)書之駁斥）。

附件 1 號（仲裁補充理由(十)書）：請求項目「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程」之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(五)書之駁斥）。

附件 1 號（仲裁補充理由(十一)書）：請求項目「相對人指示增建建築工藝展示室」部分之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(五)書之駁斥）。

附件 1 號（仲裁補充理由(十二)書）：請求項目「相對人指示設置平行監造小組」部分之爭點整理表（聲請人就相對人仲裁答辯(五)書之駁斥）。

附件 1 號（仲裁補充理由(十三)書）：「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道」合理參考費用。

附件 2 號（仲裁補充理由(十三)書）：「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」合理參考費用。

聲證 0-1 號：最高法院 19 年上字第 58 號判例、19 年上字第 453 號判例、39 年台上字第 1053 號判例、79 年台上字第 1778 號判決、85 年台上字第 517 號判決。

聲證 0-2 號：「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0-3 號：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「橋紅線工程圖說」上、中、下，共三冊。

聲證0-4 號：聲請人投資計畫書之「工程經費表」。

聲證0-5 號：捷運局核定基本設計(O 版)情形。

聲證0-6 號：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。

聲證0-7 號：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。

聲證0-8 號：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0-9 號：相對人於本合約另案仲裁事件(99 年仲雄聲義字第 21 號)提出之仲裁答辯(五)狀節文。

聲證0-10 號：監察院調查報告節錄(派查字號0980801027)。

聲證0-11 號：C3C 顧問於91 年3 月14 日提出之工作執行計畫書。

聲證0-12 號：「工程經費表」D4.1-「各工程項目經費詳細表」節文。

聲證0-13 號：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0-14 號：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0-15 號：聲請人94 年8 月15 日(094)高捷 VP 字第 4255 號函及92 年5 月5 日(092)高捷 VP 字第 1685 號函。

聲證0-16 號：聲請人93 年11 月30 日(093)高捷 VP 字第 5997 號函、95 年3 月15 日(095)高捷 VP 字第 1686 號函、95 年8 月4 日(095)高捷 VP 字第 5018 號函。

聲證0-17 號：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。

聲證 0-18 號：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。

聲證 0-19 號：相對人 91 年 12 月 2 日高市府捷設字第 0910060251 號函。

聲證 0-20 號：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。

聲證 0-21 號：協調委員會第三屆第一次協調會議紀錄節文。

聲證 0-22 號：相對人歷次已核定減帳案件之說明。

聲證 0-23 號：聲請人 91 年 4 月 18 日(091)高捷 VP 字第 0752 號函。

聲證 0-24 號：C3 顧問 91 年 5 月 22 日 C3 高捷字第 91052202 號函。

聲證 0-25 號：聲請人 92 年 1 月 3 日(092)高捷 VP 字第 0024 號函。

聲證 0-26 號：92 年 1 月 22 日技術會議紀錄。

聲證 0-27 號：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。

聲證 0-28 號：相對人捷運局 95 年 1 月 5 日高市捷設字第 0950000316 號函及附件增辦事項之審查意見。

聲證 0-29 號：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）詢問會之陳述。

聲證 1 號：興建營運合約。

聲證 1-1 號：協調委員會第三屆第一次協調會議紀錄。

聲證 1-2 號：協調委員會第三屆第三次協調會議紀錄。

聲證 1-3 號：興建營運合約附件 B2.1 工程經費表。

聲證 1-4 號：興建營運合約附件 C1.2。

聲證 1-5 號：協調委員會第四屆第一次協調會議紀錄。

聲證 1-6 號：第四屆協調委員會第二次會議、第三次會議、第四次會議、第五次會議、第六次會議及第七次會議通知。

聲證 1-7 號：100 年 10 月 29 日中華民國仲裁協會 99 年仲雄聲義字第 9 號事件之第 3 次仲裁詢問紀錄節文。

聲證 1-8 號：本合約議約第 3 版摘要。

聲證 1-9 號：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。

聲證 1-10 號：仲裁判斷節文。

聲證 1-11 號：最高法院 93 年台上字第 992 號判決。

聲證 1-12 號：最高法院 93 年台上字第 2008 號判決。

聲證 1-13 號：相對人捷運工程局 98 年 8 月 6 日高市捷工字第 0980006948 號函。

聲證 1-14 號：聲請人 97 年 5 月 22 日(097)高捷 P1 字第 2778 號函。

聲證 1-15 號：相對人捷運工程局 97 年 7 月 14 日高市捷工字第 0970011656 號函。

聲證 1-16 號：聲請人 97 年 9 月 1 日(097)高捷 P1 字第 4861 號函。

聲證 1-17 號：相對人捷運工程局 97 年 10 月 1 日高市捷工字第 0970016808 號函。

聲證 1-18 號：聲請人 97 年 10 月 20 日(097)高捷 P1 字第 5699 號函。

聲證 1-19 號：相對人捷運工程局 98 年 6 月 4 日高市捷工字第 0980005030 號函。

聲證 1-20 號：聲請人 98 年 6 月 2 日(098)高捷 M4 字第 1395 號函。

聲證 1-21 號：相對人捷運工程局 98 年 8 月 6 日高市捷工字第 0980006948 號函。

聲證 1-22 號：相對人捷運工程局 98 年 9 月 4 日高市捷工字第 0980007857 號函。

聲證 1-23 號：聲請人 98 年 9 月 23 日(098)高捷 M4 字第 2277 號函及附件。

聲證 1-24 號：98 年 9 月 27 日協調委員會 26 項增辦事項簡報資料

聲證 1-25 號：相對人 98 年 10 月 16 日高市府捷工字第 0980060652 號函。

聲證 1-26 號：聲請人 98 年 11 月 24 日(098)高捷 M4 字第 2719 號函。

聲證 1-27 號：聲請人 99 年 1 月 22 日(099)高捷 M4 字第 0154 號函。

聲證 1-28 號：聲請人 99 年 4 月 2 日(099)高捷 M4 字第 0544 號函。

聲證 1-29 號：聲請人 99 年 5 月 13 日(099)高捷 M4 字第 0793 號函。

聲證 1-30 號：聲請人 99 年 6 月 2 日(099)高捷 M4 字第 0911 號函。

聲證 1-31 號：第三屆協調委員會第四次會議紀錄。

聲證 1-32 號：第三屆協調委員會第五次會議紀錄。

聲證 1-33 號：第三屆協調委員會第六次會議紀錄。

聲證 1-34 號：第四屆協調委員會第二次會議紀錄。

聲證 1-35 號：第四屆協調委員會第三次會議紀錄。

聲證 1-36 號：第四屆協調委員會第四次會議紀錄。

聲證 1-37 號：第四屆協調委員會第五次會議紀錄。

聲證 1-38 號：第四屆協調委員會第六次會議紀錄。

聲證 1-39 號：藍瀛芳著，仲裁條款的解釋，載律師雜誌第 218 期。

聲證 1-40 號：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 1-41 號：「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。

聲證 1-42 號：最高法院 93 年度台上字第 2431 號判決。

聲證 1-43 號：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。

聲證 1-44 號：大法官會議釋字第 591 號解釋。

聲證 1-45 號：本合約協調委員會組織章程。

聲證 1-46 號：聲請人 92 年 5 月 5 日(092)高捷 VP 字第 1685 號函。

聲證 1-47 號：聲請人 93 年 11 月 30 日(093)高捷 VP 字第 5997 號函。

聲證 1-48 號：相對人捷運工程局 94 年 3 月 8 日高市捷設字第 0940003198 號函。

聲證 1-49 號：聲請人 94 年 7 月 26 日(094)高捷 VP 字第 3830 號函。

聲證 1-50 號：聲請人 94 年 8 月 15 日(094)高捷 VP 字第 4255 號函。

聲證 1-51 號：相對人捷運工程局 95 年 1 月 5 日高市捷設字第 09500000316 號函。

聲證 1-52 號：聲請人 95 年 3 月 15 日(095)高捷 VP 字第 1686 號函。

聲證 1-53 號：相對人捷運工程局 95 年 4 月 4 日高市捷設字第 0950005077 號函。

聲證 1-54 號：聲請人 95 年 8 月 4 日(095)高捷 VP 字第 5018 號函。

聲證 1-55 號：相對人捷運工程局 95 年 8 月 30 日高市捷設字第 0950014541 號函。

聲證 1-56 號：聲請人 96 年 3 月 13 日(096)高捷 C1 字第 1403 號函。

聲證 1-57 號：第二屆協調委員會第一次會議紀錄。

聲證 1-58 號：聲請人 96 年 8 月 24 日(096)高捷 P1 字第 4990 號函。

聲證 1-59 號：聲請人 96 年 8 月 31 日(096)高捷 P1 字第 5124 號函。

聲證 1-60 號：相對人捷運工程局 96 年 11 月 7 日高市捷設字第 0960019808 號函。

聲證 1-61 號：聲請人 96 年 11 月 12 日(096)高捷 P1 字第 6937 號函。

聲證 1-62 號：相對人捷運工程局 96 年 11 月 30 日高市捷設字第 0960021177 號函。

聲證 1-63 號：聲請人 97 年 1 月 14 日(097)高捷 P1 字第 0249 號函。

聲證 1-64 號：相對人捷運工程局 97 年 1 月 25 日高市捷設字第 0970000789 號函。

聲證 1-65 號：聲請人 97 年 3 月 3 日(097)高捷 P1 字第 1050 號函。

聲證 1-66 號：相對人捷運工程局 97 年 3 月 10 日高市捷設字第 0970003223 號函。

聲證 1-67 號：第二屆協調委員會第二次會議紀錄。

聲證 1-68 號：聲請人 98 年 2 月 6 日(098)高捷 D4 字第 0327 號函。

聲證 1-69 號：聲請人 98 年 3 月 5 日(098)高捷 D4 字第 0595 號函。

聲證 1-70 號：聲請人 98 年 4 月 8 日(098)高捷 D4 字第 0943 號函。

聲證 1-71 號：聲請人 98 年 8 月 11 日(098)高捷 M4 字第 1940 號函。

聲證 1-72 號：聲請人 98 年 9 月 8 日(098)高捷 M4 字第 2191 號函。

聲證 1-73 號：聲請人 98 年 9 月 23 日(098)高捷 M4 字第 2277 號函。

聲證 1-74 號：聲請人 98 年 10 月 9 日 (098) 高捷 M4 字第 2414 號函。

聲證 1-75 號：聲請人 98 年 10 月 13 日(098)高捷 M4 字第 2449 號函。

聲證 1-76 號：聲請人 98 年 10 月 20 日(098)高捷 T2 字第 2497 號函。

聲證 1-77 號：相對人 98 年 10 月 20 日高市府捷工字第 0980059933 號函及 0980061232 號函。

聲證 1-78 號：相對人捷運工程局 98 年 10 月 27 日高市捷工字第 0980009403 號函。

聲證 1-79 號：相對人捷運工程局 98 年 10 月 27 日高市捷工字第 0980009230 號函。

聲證 1-80 號：聲請人 98 年 11 月 6 日(098)高捷 D4 字第 2612 號函。

聲證 1-81 號：聲請人 98 年 11 月 17 日(098)高捷 T2 字第 2669 號函。

聲證 1-82 號：相對人捷運工程局 98 年 11 月 24 日高市捷工字第 0980010249 號函。

聲證 1-83 號：聲請人 98 年 12 月 1 日(098)高捷 M4 字第 2770 號函。

聲證 1-84 號：聲請人 98 年 12 月 11 日(098)高捷 T2 字第 2848 號函。

聲證 1-85 號：相對人捷運工程局 98 年 12 月 21 日高市捷工字第 0980011084 函。

聲證 1-86 號：聲請人 98 年 12 月 24 日(098)高捷 M4 字第 2932 號函。

聲證 1-87 號：相對人捷運工程局 99 年 1 月 5 日高市捷工字第 099000097 號函。

聲證 1-88 號：聲請人 99 年 1 月 14 日(099)高捷 T2 字第 0098 號函。

聲證 1-89 號：相對人捷運工程局 99 年 1 月 25 日高市捷工字第 0990000737 號函。

聲證 1-90 號：相對人捷運工程局 99 年 2 月 8 日高市捷工字第 0990001235 號函。

聲證 1-91 號：聲請人 99 年 2 月 23 日(099)高捷 T2 字第 0324 號函。

聲證 1-92 號：相對人捷運工程局 99 年 3 月 5 日高市捷工字第 0990001879 號函。

聲證 1-93 號：相對人捷運工程局 99 年 3 月 17 日高市捷工字第 0990000857 號函。

聲證 1-94 號：聲請人 99 年 3 月 26 日(099)高捷 D4 字第 0503 號函。

聲證 1-95 號：相對人捷運工程局 99 年 4 月 23 日高市捷工字第 0990003426 號函。

聲證 1-96 號：聲請人 99 年 4 月 15 日(099)高捷 M4 字第 0618 號函。

聲證 1-97 號：相對人 99 年 4 月 26 日高市府捷工字第 0990021557 號函。

聲證 1-98 號：相對人 99 年 5 月 24 日高市府捷工字第 0990027626 號函。

聲證 1-99 號：聲請人 99 年 7 月 22 日(099)高捷 M4 字第 1176 號函。

聲證 1-100 號：聲請人 99 年 7 月 22 日(099)高捷 D4 字第 1182 號函。

聲證 1-101 號：聲請人 99 年 7 月 22 日(099)高捷 M4 字第 1177 號函。

聲證 1-102 號：相對人捷運工程局 99 年 8 月 17 日高市捷工字第 0990006946 號函。

聲證 1-103 號：聲請人 99 年 8 月 6 日(099)高捷 M4 字第 1272 號函。

聲證 1-104 號：聲請人 99 年 8 月 18 日(099)高捷 T2 字第 1345 號函。

聲證 1-105 號：聲請人 99 年 9 月 10 日(099)高捷 M4 字第 1474 號函。

聲證 1-106 號：聲請人 99 年 10 月 4 日(099)高捷 M4 字第 1587 號函。

聲證 1-107 號：聲請人 99 年 11 月 5 日(099)高捷 M4 字第 1750 號函。

聲證 1-108 號：相對人捷運工程局 99 年 12 月 8 日高市捷工字第 0990011164 號函。

聲證 1-109 號：聲請人 99 年 12 月 3 日(099)高捷 M4 字第 1877 號函。

聲證 1-110 號：聲請人 100 年 1 月 25 日(100)高捷 M4 字第 0120 號函。

聲證 1-111 號：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 1-112 號：聲請人 100 年 6 月 21 日(100)高捷 M4 字第 0717 號函。

聲證 1-113 號：聲請人 100 年 7 月 13 日(100)高捷 M4 字第 0822 號函。

聲證 1-114 號：建業法律事務所製作之「BOT 招商文件及投資契約範本」節文。

聲證 1-115 號：監察院調查報告節文（派查字號 0980801027）。

聲證 1-116 號：本合約附件 C1.2「公開招標之作業程序」。

聲證 1-117 號：「採購契約要項」第 20 條第 1 項規定。

聲證 1-118 號：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。

聲證 1-119 號：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。

聲證 1-120 號：聲請人投標時提出之投資計畫書說明。

聲證 1-121 號：監察院調查報告節錄（派查字號 0980801027）。

- 聲證 1-122 號：最高法院 19 年上字第 58 號判例、19 年上字第 453 號判例、39 年台上字第 1053 號判例、79 年台上字第 1778 號判決、85 年台上字第 517 號判決。
- 聲證 1-123 號：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 1-124 號：「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申請須知修定與補充資料及補充規定附件」(88.11.30)。
- 聲證 1-125 號：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「橋紅線工程圖說」上、中、下，共三冊之封面。
- 聲證 1-126 號：聲請人投資計畫書之「工程經費表」。
- 聲證 1-127 號：相對人提供之橋紅線工程圖說(紅線定線圖、橋線定線圖、車站配置圖、典型車站圖說、參考圖、機電參考圖、路權圖)之封面。
- 聲證 1-128 號：於 91.06~91.11 陸續經捷運局核定基本設計(0 版)之證明。
- 聲證 1-129 號：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 1-130 號：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橋線路網建設財務計畫」pp.2-118、2-119 節錄。
- 聲證 1-131 號：相對人依合約第 4.2 條約定辦理減帳 8 案之議價資料。
- 聲證 1-132 號：相對人依合約第 4.2 條約定辦理增帳 9 案之議價資料。
- 聲證 1-133 號：99 年仲雄聲義字第 9 號仲裁中間判斷書。
- 聲證 2-1 號：高雄國際航空站 95 年 6 月 28 日研討「高雄捷運 R4 車站 C1 通道出入口與航空站人行空橋銜接事宜」會議紀錄。
- 聲證 2-2 號：高雄國際航空站 95 年 8 月 9 日研討「高雄捷運 R4 車站 C1 通道出入口與航空站人行空橋銜接事宜」第二次會議紀錄。
- 聲證 2-3 號：聲請人 95 年 9 月 26 日(095)高捷 V1 字第 6164 號函。

聲證 2-A 號：紅線 CR1 區段標統包工程第三次契約變更書。

聲證 2-B 號：紅線 CR1 區段標統包工程第 56 次、第 57 次及第 58 次估驗計價及實支證明資料。

聲證 2-C-1 號：CR6 區段標追加減簽認單內容。

聲證 2-C-2 號：公共工程價格資料庫查詢（工程會網站）。

聲證 2-C-3 號：CR6 區段標工程契約及詳細價目單。

聲證 2-C-4 號：CR6 區段標工程計價單（96/12/31）。

聲證 2-C-5 號：CR6 區段標工程契約及詳細價目單（結構水平模板等）。

聲證 2-C-6 號：台北市政府 96 年度工程預算單價比較表。

聲證 2-C-7 號：公共工程價格資料庫查詢（工程會網站）及混凝土澆置費。

聲證 2-C-8 號：本合約土建規範節文（防水膜）。

聲證 2-C-9 號：公共工程價格資料庫查詢（工程會網站）。

聲證 2-C-10 號：CR3 區段標工程預算明細表(二)節文。

聲證 2-C-11 號：CR3 區段標工程預算明細表(二)節文（金屬天花板）。

聲證 2-C-12 號：施工查驗日報（各工作項目之實際施工時間）。

聲證 2-D-1 號：CR6 區段標工程計價單（97/3/31）。

聲證 2-D-2 號：CR6 區段標工程計價單（97/2/29）。

聲證 2-D-3 號：CR6 區段標工程價目表。

聲證 2-D-4 號：營建工程工料單價分析手冊（第 3-16、3-17 頁）。

聲證 2-D-5 號：CR6 區段標工程計價單（93/12/30）。

聲證 2-D-6 號：營建工程工料單價分析手冊（第 137-138 頁）。

聲證 3-1 號：高雄國際航空站 92 年 6 月 5 日高維字第 09200045940 號函。

聲證 3-2 號：第 52 次工作會報紀錄、第 53 次工作會報紀錄、第 54 次工作會報紀錄。

聲證 3-3 號：聲請人 92 年 6 月 6 日(092)高捷 V1 字第 2251 號函。

聲證 3-4 號：相對人 92 年 6 月 24 日「研商 R4 車站出入口配置與相關介面協調」會議紀錄。

聲證 3-5 號：相對人變更 R4 車站 A2/C1 出入口通道差異及範圍圖示。

聲證 3-6 號：90 年 6 月 14 日高層會議紀錄。

聲證 3-7 號：90 年 8 月 27 日研商「國道末端銜接國際機場、國際海港之瓶頸路段緊急改善計畫」長期方案及短期方案會議紀錄。

聲證 3-8 號：高雄航空站於 91 年 1 月 29 日函。

聲證 3-9 號：相對人 91 年 3 月 8 日高市捷設字第 0001646 號函。

聲證 3-9-1 號：相對人核准之基設 0 版。

聲證 3-10 號：高雄航空站於 91 年 7 月 30 日提出之「高雄國際機場站前交通及立體停車場細部規劃」期中報告。

聲證 3-11 號：相對人就「高雄國際機場站前交通及立體停車場細部規劃」案相關討論會議紀錄。

聲證 3-12 號：相對人就「高雄國際機場站前交通及立體停車場細部規劃」案相關討論會議紀錄。

聲證 3-13 號：相對人就「高雄國際機場站前交通及立體停車場細部規劃」案相關討論會議紀錄。

聲證 3-14 號：聲請人 92 年 6 月 24 日會議就「R4 車站 A3、A2 及 C1 出入口變更設計」提出之簡報。

聲證 3-15 號：高雄航空站 92 年 7 月 11 日函。

聲證 3-16 號：92 年 8 月 27 日辦理「紅線 CR1 區段標統包工程建築設計構想簡報」會議紀錄。

聲證 3-17 號：相對人高雄市道安督導會報 92 年 11 月 14 日辦理 R4 車站出入口及轉乘設施整合規劃檢討會勘紀錄。

聲證 3-18 號：聲請人 93 年 8 月 5 日(093)高捷 V1 字第 3667 號函。

聲證 3-19 號：聲請人 93 年 9 月 20 日(093)高捷 V1 字第 4529 號函及附件會議紀錄。

聲證 3-20 號：聲請人 94 年 1 月 7 日(094)高捷 V1 字第 0119 號函及附件會議紀錄。

聲證 3-20-1 號：聲請人 94 年 5 月 31 日(094)高捷 V1 字第 2805 號函及附件會議紀錄。

聲證 3-21 號：相對人 94 年 11 月 24 日高市捷設字第 0940018695 號函。

聲證 3-22 號：申請須知修訂與補充資料及補充規定附件 H：捷運設施取得土地使用權同意書內容摘要。

聲證 3-23 號：高雄航空站於 91 年 6 月 13 日函。

聲證 3-24 號：高雄航空站於 91 年 2 月 7 日函。

聲證 3-25 號：「R4 車站土地使用計畫書」節文。

聲證 3-25-1 號：「R4 車站土地使用計畫書」。(完整版)

聲證 3-26 號：高雄航空站 91 年 3 月 4 日同意「R4 車站土地使用計畫書」備查文件。

聲證 3-27 號：相對人之 C3C 顧問參與 R4 車站土地使用計畫書審查文件。

聲證 3-28 號：「R4 車站土地使用計畫書」附圖 3-4 節文。

聲證 3-29 號：申請須知修訂與補充資料及補充規定「附件 G」節文。

聲證 4-1 號：「路權圖與開發用地位置圖」。

聲證 4-2 號：相對人 94 年 12 月 9 日「94 年度高雄公園改造工程」細部設計審查會議紀錄。

聲證 4-3 號：相對人捷運局 95 年 8 月 3 日「研商 R3~R8 車站沿線景觀」會議紀錄。

聲證 4-4 號：「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」額增施工圖示。

聲證 4-5 號：相對人 96 年 1 月 11 日高市捷設字第 0960000172 號函。

聲證 4-6 號：聲請人 95 年 3 月 30 日(095)高捷 V1 字第 2097 號函。

聲證 4-7 號：聲請人 95 年 5 月 2 日(095)高捷 V1 字第 2822 號函。

聲證 4-8 號：聲請人 95 年 9 月 8 日(095)高捷 V1 字第 5798 號函。

聲證 4-9 號：聲請人 96 年 1 月 3 日(096)高捷 V1 字第 0058 號函。

聲證 4-10 號：聲請人 96 年 7 月 24 日(096)高捷 V1 字第 4330 號函。

聲證 4-11 號：R4 車站出入口基設 0 版設計圖、竣工圖及現況相片。

聲證 4-11-1 號：R4 車站出入口基設 0 版設計圖、竣工圖及現況相片（彩色版）。

聲證 4-12 號：R8 車站之路權劃定區域為出入口四周。

聲證 4-13 號：R8 車站斜線劃定區域皆為 R8 車站道路復舊範圍。

聲證 4-14 號：美麗島大道興建計劃工程鑑價報告。

聲證 5-1 號：相對人捷運局 91 年 7 月 2 日高市捷設字第 0910005446 號函，及核轉之高雄縣政府 91 年 6 月 18 日「高雄捷運北機廠設置位置會勘紀錄」。

聲證 5-2 號：高雄縣政府 92 年 3 月 24 日檢送相對人「為高雄市政府捷運工程局申設高雄捷運 CD3 北機廠跨越本縣典寶溪大遼排水支線做 370m 橋函案協商會議紀錄」之函文。

聲證 5-3 號：相對人捷運局 92 年 3 月 27 日高市捷設字第 0920002966 號函。

聲證 5-4 號：相對人捷運局 92 年 8 月 18 日高市捷設字第 0920009427 號函。

聲證 5-5 號：行政院秘書長 92 年 8 月 7 日院台臺交字第 0920042226 號函。

聲證 5-6 號：行政院經濟建設委員會 92 年 7 月 24 日都字第 0920003745 號函。

聲證 5-7 號：聲請人 91 年 4 月 25 日(091)高捷 V2 字第 0829 號函。

聲證 5-8 號：基設 0 版圖說(圖號：NDOOO-CE4304)。

聲證 5-9 號：相對人 92 年 9 月 24 日高市捷設字第 0920010429 號函及附件陳情書。

聲證 5-10 號：高雄縣政府 91 年 11 月 5 日府水工字第 0910193545 號函、相對人 91 年 11 月 14 日高市捷設字第 0910009825 號函。

聲證 5-11 號：相對人 92 年 1 月 22 日高市捷設字第 0920000474 號函。

聲證 5-12 號：92 年 3 月 11 日高雄縣政府開會通知單及典寶溪大遼支線架設箱涵簡報。

聲證 5-13 號：相對人 92 年 8 月 29 日高市捷設字第 0920009626 號函。

聲證 5-14 號：竣工圖說(圖號：NDOOO-CE0201)。

聲證 5-15 號：台灣省政府水利處 86 年 12 月「高雄縣典寶溪排水系統整體改善規畫報告」。

聲證 5-16 號：CD1 大寮主機廠經相對人核准之功能設計圖（基設 0 版）。

聲證 5-A 號：紅線 CD3 機廠新增調節池暨雜項工程契約書。

聲證 5-B 號：紅線 CD3 機廠新增調節池暨雜項工程實支證明資料。

聲證 6-1 號：相對人捷運局 91 年 5 月 16 日會議紀錄。

聲證 6-2 號：相對人捷運局 92 年 8 月 7 日會議紀錄。

聲證 6-3 號：「建築裝修實體模型製作管制準則」。

聲證 6-4 號：相對人委託之「品質及安全管理監督顧問」施工品質查驗紀錄。

聲證 6-5 號：工藝展示室工程之結算驗收證明書、結算明細表、工程契約及工程訂價單。

聲證 6-6 號：工藝展示室裝修工程之結算驗收證明書及結算明細表。

聲證 6-7 號：工藝展示室設計費之支出費用單據及服務契約。

聲證 6-8 號：90.07.12 第 5 次高層會議紀錄。

聲證 6-9 號：91.04.18 第 14 次高層會議紀錄。

聲證 6-10 號：91.05.16 第 15 次高層會議紀錄。

聲證 6-11 號：91.06.13 第 16 次高層會議紀錄。

聲證 6-12 號：91.07.10 第 17 次高層會議紀錄。

聲證 6-13 號：91.08.08 第 18 次高層會議紀錄。

聲證 6-14 號：91.09.12 第 19 次高層會議紀錄。

聲證 6-15 號：91.10.17 第 20 次高層會議紀錄。

聲證 6-16 號：91.11.15 第 21 次高層會議紀錄。

聲證 6-17 號：99 仲雄聲義字第 12 號第八次仲裁詢問會議紀錄節文。

聲證 6-18 號：第十六次高層會議議程。

聲證 6-19 號：94 年 7 月 6 日第七十次捷運工程連繫會報紀錄。

聲證 6-20 號：C3C 顧問 94 年 9 月 12 日 C3 高捷字第 94091210 號函。

聲證 6-A 號：工藝展示室工程契約書。

聲證 6-B-1 號：聲請人 93 年 7 月 8 日第一次估驗支付憑證。

聲證 6-B-2 號：聲請人 93 年 11 月 30 日第二次估驗支付

聲證 6-B-3 號：聲請人 94 年 4 月 27 日估驗支付尾款憑證。

聲證 6-C 號：工藝展示室裝修工程契約書。

聲證 6-D 號：聲請人就工藝展示室裝修工程之估驗支付憑證及「工程結算證明書」。

聲證 6-E 號：工藝展示室設計費之服務契約相關文件。

聲證 6-F 號：工藝展示室設計費之支出費用單據憑證。

聲證 7-1 號：「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(二版)」節文。

聲證 7-2 號：興建營運合約附件 C3.4。

聲證 7-3 號：聲請人提送監造計畫函及相對人核准函。

聲證 7-4 號：94 年 12 月 13 日剪報資料。

聲證 7-5 號：聲請人與亞新工程顧問股份有限公司簽訂之「專案現場施工監督服務契約」節文及付款憑證。

聲證 7-6 號：聲請人與中興工程顧問股份有限公司簽訂之「專案現場施工監督服務契約」節文及付款憑證。

聲證 7-7 號：聲請人與財團法人中華顧問工程司簽訂之「專案現場施工監督服務契約」節文及付款憑證。

聲證 7-8 號：聲請人委託中鋼企管顧問股份有限公司辦理「現場專案施工監督組織」函及付款憑證。

聲證 7-9 號：相對人 C3C 顧問 2006/1/19 函。

聲證 7-10 號：聲請人 95 年 2 月 3 日(095)高捷 QA 字第 0696 號函。

聲證 7-11 號：聲請人 95 年 3 月 13 日(095)高捷 QA 字第 1594 號函。

聲證 7-12 號：相對人捷運局 90 年 12 月 28 日高市捷設字第 0006533 號函。

聲證 7-13 號：相對人捷運局 93 年 8 月 4 日高市捷設字第 0930009690 號函。

聲證 7-14 號：相對人核准之「土建工程監造計畫」節文。

聲證 7-15 號：「土建工程監造計畫」審查意見答覆表節文。

聲證 7-16 號：「土建工程監造計畫」審查意見答覆表節文（續）。

聲證 7-A 號：聲請人與亞新工程顧問股份有限公司簽訂之「專案現場施工監督服務契約」節文。

聲證 7-B 號：聲請人支付亞新工程顧問股份有限公司之付款憑證（聲證 7-B-1 號~聲證 7-B-8 號）。

聲證 7-C 號：聲請人與中興工程顧問股份有限公司簽訂之「專案現場施工監督服務契約」節文。

聲證 7-D 號：聲請人支付中興工程顧問股份有限公司之付款憑證（聲證 7-D-1 號~聲證 7-D-18 號）。

聲證 7-E 號：聲請人與財團法人中華顧問工程司簽訂之「專案現場施工監督服務契約」節文。

聲證 7-F 號：聲請人支付財團法人中華顧問工程司之付款憑證（聲證 7-F-1 號~聲證 7-F-3 號）

聲證 7-G 號：聲請人委託中鋼企管顧問股份有限公司辦理「現場專案施工監督組織」函。

聲證 7-H 號：聲請人支付中鋼企管顧問股份有限公司之付款憑證（聲證 7-H-1 號~聲證 7-H-7 號）

聲證 8-1 號：聲請人 97 年 9 月 1 日(097)高捷 P1 字第 4861 號函及送達證明。

聲證 8-2 號：聲請人 98 年 9 月 23 日(098)高捷 M4 字第 2277 號函。

附件 0-1 號：仲裁法新論第 34 至 35 頁。

附件 0-2 號：廖緯民，論國際商務仲裁上的衡平仲裁。

附件 0-3 號：83 年 3 月 25 日「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫審議報告」節文。

附件0-4 號：99 年 6 月「高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設」「修正計畫書(核定本)」第 11、12、15、66 及 67 頁。

附件0-5 號：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。

附件0-6 號：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0-7 號：相對人捷運局陳俊融副總工程司及江照雄科長，高雄捷運工程付款方式與進度差異之研析。

附件0-8 號：聲請人 95 年 12 月 4 日(095)高捷 C1 字第 7529 號函(第一屆協調委員會第三次會議議程之提案)。

附件0-9 號：相對人 96 年 3 月 6 日高市府捷設字第 0960001053 號函。

附件0-10 號：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「紅橋線運量初步檢核報告」第 5-5 及 5-11 頁。

附件0-11 號：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橋線路網建設案」所提出「第二階段申請文件」「投資計畫書」第二冊第三章「財務計畫」第 3-4 及 3-11 頁。

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

A、有關程序答辯部分

壹、本件聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法有

效。說明如下：

一.按仲裁制度乃當事人基於私權自治及處分自由之原則，本於程序選擇權以解決私權紛爭之重要機制。是仲裁之提起，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。」（參照相證 6）。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.雙方簽訂之系爭興建營運合約（下稱系爭合約）訂有仲裁前置程序。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：

1. 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。

2. 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。

3. 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。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。

4. 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。」可得明證。詎料，

甫過興建期，聲請人即置當初之聲明與承諾如無物，枉顧協調機制，恣意提出仲裁，實不可採。

5. 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？是以，聲請人之解釋，洵與雙方真意扞格，不足採信。

6. 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 23）

1. 聲請人主張：就系爭仲裁爭議，聲請人早於 97 年 5 月 22 日即依合約第 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。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」請求相對人儘速召開協調會議時，即應起算協調 90 日之期間云云。

2. 惟查，聲請人於 97 年 5 月 22 日函僅列表提出主張之增減辦事項及簡單之原因說明，且當時所指之協調會議係與相對人捷運工程局間之協調（協商）會議，故後來兩造間陸續召開三次協調（協商）會議，況且係在相對人之要求下，聲請人始提出相關之證據資料（詳聲證 1-17，97 年 9 月 23 日第二次協商會議紀錄六、意見與說明綜整（一）2 點及七、結論（三）點），同時雙方整理爭點彙整資料俾便後續協調委員會能進行討論。當時因雙方共同組成之第二屆協調委員會委員任期於 98 年 3 月屆至，故經雙方重新推選委員後，方依照 98 年 5 月 25 日雙方第三次協商會議結論由聲請人提請協調委員會處理，且為利各爭議事項於協調委員會中進行協調，故該次會議結論要求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。聲請人不應於事隔 2 年後之現在，又任意曲解當時會議結論原意為非就各新增項目逐一說明，否則個案事實內容與請求金額均不相同，如不逐案進行重點原則歸納說明，協調委員如何能了解事實經過而進行協調？本件給付工程款爭議，聲請人於 98 年 6 月 11 日召開之第三屆第一次協調委員會首度進行提案，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。後續雙方依照該協調委員會決議分別於 98 年 8 月 3 日及 98 年 9 月 1 日召開 2 次協商會議，雖雙方無法達成共識，但依照協調委員會決議

應再提下一次委員會討論。嗣 98 年 9 月 27 日第二次協調會，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（請參相證 24）。顯見當時聲請人之提案僅泛稱有此一爭議尚待處理，卻未提出充分資料及說明以供討論，故協調委員會作成此一決議。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。且由本合約第 20.2.3 條規定，雙方應遵守該決議再提請協調委員會協調。

3. 又細查聲請人所謂「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，從第三屆協調委員會主任委員之發言「...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。且由本合約第 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。

4. 由聲請人拒絕配合協調委員之決議，更可清楚知悉聲請人漠視協調機制心態，試圖以草率提案，然後又不願說明各事項爭議內容，讓協調委員無法進行討論，以營造符合仲裁前置程序之假象。

查 98 年 9 月 27 日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 98 年 12 月 2 日之第三次協調委員會，再另提案 9 項增辦工程。聲請人於協調程序中，均僅負責提案，但對於爭議解決所需之具體內容及資料，卻拒絕配合提出說明以進行討論，致令協調委員會程序一再空轉。協調委員未能討論爭議內容。（相證 29）。

5. 另相對人於 98 年 9 月 27 日第二次協調委員會後，依照協調委員會決議分別五度函請聲請人提出相關案例進行協商，俾利後續提請協調委員會協調討論（相證 25）。惟於整個第三屆協調委員會第一、第二及第三次會議過程，聲請人除前述另案機車頭之爭議部分有提出具體資料進行討論故經協調解決外，聲請人從未就其提案之 26 項增辦工程提出案例詳細說明，亦未曾於協調委員會中進行爭議內容討論，亦即聲請人並未踐行協調程序。。

6. 過程中，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 26），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 27），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 28），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 29），聲請人出爾反爾之行為不但有違雙方解決爭議之誠信，其操弄及漠視協調機制的心態，亦展露無疑。

7. 況協調委員會係由雙方共推委員組成，相對人僅依雙方訂定之協調委員會組織章程規定負責委員會之行政幕僚工作，並無權決定何時召開協調委員會，更無聲請人書狀所稱召集第四次協調委員會之權力。是協調委員會之召開完全取決於委員之時間，及是否有章程規定之足夠委員人數能於同一時間出席會議，方可召開協調委員會（並由主任委員召集會議，相對人僅係代行聯繫與通知開會）。且當時亦曾發生相對人推薦之 1 位委員因身體不適，及聲請人推薦之 2 位委員因故陸續辭任，故雙方又重新推薦委員之情形。迨至 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決議針對其所提增辦工程事項提出佐證資料及詳細說明，因此未能進行內容討論，故第四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。」，綜觀整個協調過程，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。聲請人缺乏誠信且操弄協調程序，漠視當初雙方於契約明定「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。

8. 甚者，聲請人更於第三屆第四次協調委員會中稱：「提案三的部分.....其他的包括 15 億還有 72 億也就是 97 年 11 月 1 日以前的部分，也是在協調委員會多次協調仍然沒有結果，所以這個部分我們已經提付仲裁.....」。對於聲請人敷衍協調程序之心態，早已有部分協調委員提出質疑，此參協調委員楊富強（高雄地方法院法官）於第三屆第四次協調委員會之發言：「所以，其實感覺上以我們這一次整個會議的決議來看的話，事實上雙方進行的也都還不錯。所以我是不是建請，就是說因為今天又有新的提案出來，那感覺上就是每一次原來舊的提案都還沒有完全作一個討論，新的提案又跑出來，那我的感覺是這樣，就是說當然捷運公司很急，很多案子要提出來，但是，也是不是不要有這樣的心態，就是我們提出來好像是要到委員會過個水，然後就覺得說好像委員會沒有作出一個很具體的決議出來，然後就希望走仲裁的路。」及主任委員陳朝順（國立中山大學教授）之發言：「我想這個工期展延很重要就是責任歸屬，是誰造成這樣的一個工期展期，先作個釐清。那這樣的話，這才提到這個協調委員會來，我們才有個依據判斷。那當然在整個合約解釋，提到這個協調不成才送仲裁，感覺上是不是真的是已經到協調不成，還是中間我們並沒有好好去協調。有很多資料，我們是沒有辦法去判斷，沒有根據。我想這個感覺，的確，我是個人覺得有點不太受尊重的感覺。」（相證 51），聲請人漠視協調之心態，

足見一斑。

9. 綜上可知：聲請人既主導議程安排，又從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，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，違反系爭合約誠信原則，莫此為甚。是以，本件給付工程款爭議，雙方應仍在協商協調程序。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 30）：

1. 原雙方合意自 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 8）。是以，本屆委員會之召開自 100 年 4 月 14 日起，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。

2. 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，就為爾後的仲裁做一個完整合法的鋪陳」（參照相證 13 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 13 頁 19）等驚人之語。

3. 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。當日會議討論非本案之「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 31）。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。

4. 參國際通商法律事務所 100 年 9 月 5 日 100 國際字第 0902 號函，該所已明白指出：「該 100 年 6 月 30 日『仲裁程序暫停及後續付款時程等說明會』，係由 貴公司（按：即聲請人）所召開，發函邀集各統包商...該會由 貴公司施炳煌代總經理主持， 貴公司與會同仁於會中所為發言，難認純係個人意見。」及「至於作成會議記錄，係依一般商務慣例辦理，作成詳實會議記錄...並免與會人員所為口頭發言如不形諸書面，恐將流失而難以查證，故日本營造商乃詳實作成會議紀錄，並檢附 貴公司會中或會後提供之相關文件，俾完整忠實呈現會議討論內容，並經與會人員確認後，寄發予 貴公司收執為憑。」等語在案，足見聲請人疑有架空與杯葛興建營運合約協調機制情形，且漠視協調機制並企圖影響協調委員之中立性，信而有徵，聲請人始終無心協調，洵屬灼然。準此足見聲請人 100 年 6 月 30 日對統包商之說明會，確實已經對於協調機制與誠信履約造成傷害。顯然如聲請人於前述與統包商會議中所言者，在「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」的指導方針下，使協調程序僅是「為爾後的仲裁做成一個完整合法的鋪陳」，不願在協調委員會中解決兩造爭議。

5. 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。

6. 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。

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限所及，卻仍為該仲裁判斷，該仲裁判斷並不合法：

(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」、「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 16 頁 2 行 11 頁 5 末；相證 32 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、「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設」（下稱本計畫）為重大交通建設，係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」（下稱獎參條例，相關法令參照相證 34、相證 35）第 37 條之規定，經甄審評定由聲請人參與投資本計畫之興建、營運並得為開發。並就本計畫之興建、營運及移轉，依獎參條例第 38 條議定興建營運合約（下稱系爭合約），以資雙方遵守：

(一) 本計畫係由政府規劃之交通建設計畫，為行政計畫性質。嗣採獎參條例規定之 BOT 方式推行。是以，聲請人應自負興建、營運及移轉責任，此揆諸系爭合約第 2.1.1 條、第 3.1.1 條、第 3.5.1 條及第 4.1.1 條第 1 項之下列規定可明：「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」、「乙方於特許期間內，就甲方所提供之路權範圍內土地，取得興建、營運本計畫路網捷運系統之權利」、「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」、「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）又依民間投資建設大眾捷運系統辦法（下稱民投辦法）第4條第1項規定：「地方主管機關就其規劃之捷運建設計畫中經核定路網之一部或全部，擬由民間投資者，經行政院核准後，應公告徵求投資。」，而獎參條例第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。」，獎參條例第6條第1項規定：「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。……」，高雄都會區大眾捷運系統確實係依前揭法律規定，所推行之重大交通建設，系爭合約亦係在此法源基礎下所議定之 BOT 契約。

（三）經查系爭合約第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。」，而本計畫路網，係「指行政院於民國80年1月25日（台八十交字第3600號函）及83年9月27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』，

即紅橘線路網，並包含核定修改之路段。」（參申請須知第 1.2.3 條。相證 36）。且查申請須知之背景說明，第 1.3.2 條：「為解決高雄都會區大量且仍持續增加之通勤旅次，降低交通擁塞所產生的空氣、....主管機關於民國 77 年起，即著手規劃高雄都會區大眾捷運系統。為考量政府財政負擔能力，以及目前民間參與交通建設之時機已日趨成熟，且民間參與交通建設相關法規已相當完備，主管機關即依照『獎勵民間參與交通建設條例』及相關法規辦理本案。主管機關以民間參與模式推動高雄捷運系統紅橘線路網建設，期能引入民間豐沛的資金及技術，以民間的高效率來興建、營運本計畫路網，期能早日提供高雄都會區安全、舒適、便捷的大眾運輸服務。」故高雄捷運紅橘線路網建設案引進民間之力量參與興建及營運，目的即在於減少政府財政負擔，並希冀藉由民間企業高效率之特性，使高雄捷運能以最少的資金、最快的速度完成興建。此由聲請人所提送核定後之財務計畫中可知，初期雖然必須承受虧損，但在票箱、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，該財務計畫中評估累計現金流量至民國 125 年將可超過新台幣 1,500 億元（相證 37）。

（四）再按，「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」、「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，不得與該辦法抵觸，抵觸者，無效；如該辦法日後更動，本合約應配合修正之」為系爭合約 1.2.2 條第 2 項及第 3 項之規定。換言之，相對人既為系爭合約一方當事人，亦為本計畫之地方主管機關，援此，乃有系爭合約第 1.3 條如下規定：「乙方應受主管機關依法所為之行政命令、行政處分或其他公法上行政行為之拘束。但乙方得

依法行使其行政法上之權利」。故解釋系爭合約時，自應依循上開法令合併觀察與理解，方能確保契約目的不至於逸脫上開法令意旨，亦可監督行政機關能夠達成依法行政的要求。且私人透過契約自願和行政機關發生負有義務的法律關係，對於該契約之履行須受到相關法律之規制有所預見，該私人當然也同時受到法律的拘束。實不待言。上開法理，係透過依法授與特許權(concession)給民間機構，以引進民間資金與效率之活動，在特許期間內，由特許權所有者負責特定公共建設之融資、興建、營運、維修等事項，並由特許權所有者(concessionaire)自負盈虧。簡言之，公私部門合作的「公私夥伴關係」(Public-Private-Partnership)中，政府既然釋放權力(sovereignty)使特定民間機構成為獨占權利者(concession)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(相證 38)。以避免在政府業務外包下產生「民主赤字」--將公法所設計的各種規範機制與負責、透明及公共參與的價值被侵蝕，此種公私夥伴形式，將會造成公私制衡機制失靈(相證 39)。行政機關於此有兩種角色：在規劃期間，行政機關可針對特性公共建設的推行及其目標，進行設計，然在計畫確定之後，須本於監督之角色，確保計畫執行能合乎目標，而我國的獎參條例及促參法，正是上開法理之具體化(參照相證 40)。

三.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。簡言之，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）承上，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，政府投資額度之上限 1047.7 億元既經核定在案，若有增加額度之爭議，事涉國家行政權及立法權之行使，並非依法得和解者，自不具仲裁容許性。

（四）再者，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。」等語（參照相證 42）。

（五）預算制度乃行政部門實現其施政方針並經立法部門參與決策之憲法建制，對預算之審議即執行之監督，為立法機關之權限與職責，預算案經立法院審議通過及公布為法定預算，形式與法律相當，此有憲法第 58 條及第 63 條所明定，並為大法官解釋所肯認（參照相證 43）。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。

（六）實則，本件聲請人為高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設（BOT）案之特許公司，聲請人藉由興建及特許營運期間經營此獨佔寡占之公用交通事業而賺取利潤為目的，則聲請人之興建行為，顯非基於為相對人處理事務之地位為興建行為，亦非屬依相對人之指示或定作所為之興建行為。高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案，因自償率不足，遂由相對人依獎參條

例第 25 條依法投資（非出資）捷運建設之一部，包含政府投資及政府辦理事項之額度，係以聲請人提供之財務計畫為基礎，再由相對人報請交通部核轉行政院核定。參酌興建營運合約第 4.1.2 條、附件 B2.1 工程經費表之「政府投資範圍」之約定、及興建營運合約第 9 章「政府投資範圍之付款」規定以觀，益證本件確以「由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉予政府」合作模式之主要精神；即由民間機構興建、營運，特許期間屆滿後再移轉予政府。是故，聲請人興建大眾捷運系統，仍屬為其自身之營運利益而興建，而非屬受相對人之委任指示或定作所為。

（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，如欲變更聲請人及相對人應依照系爭合約規定透過協調委員會機制處理，並向行政院聲請變更財務計畫，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劃核定（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，顯無仲裁容許性。

參、併此說明者，按興建營運合約第 3.5.7 條規定：「除本合約另有訂定或可歸責於甲方之事由外，乙方承諾乙方與其代理人、受僱人、受任人、承包商或任何第三人因興建及營運本計畫所生之所有權利義務、債權債務等，應由乙方負責，與甲方無涉。乙方並應使甲方免於上述事項之任何追索、求償或涉訟，否則如致甲方受損，乙方應對甲方負賠償責任。」聲請人逕與統包商簽訂協議書，約定共同向相對人提出仲裁同時約定物調款及仲裁費用之受償與分擔比例，故聲請人於協調程序，僅在塑造協調九十天無法解決爭議之虛貌，其無心協調，

唯求仲裁之心態，昭然若揭。況聲請人片面同意統包商之主張，卻回頭以背對背方式要求給付物價指數調整款，已違反系爭合約第 3.5.7 條規定。就此，相對人前已多次函知聲請人，申明此舉已違背雙方誠信履約之精神，並已構成重大缺失事由，要求聲請人改善在案。故而，本件仲裁聲請，依法、依約皆有未合，亦無理由。

肆、綜上所述，本件聲請人所主張者，其請求權基礎係依據該合約 4.2 條之工作範圍變更，其要件係「政策變更或重大原因」，亦即相關工作範圍之變更，需有「政策變更」或有相當於政策變更之「重大原因」，方構成工作範圍之變更，且其法律效果係「依本合約第二十章提送協調委員會處理」，即係認為有關工作範圍變更此一情事，既係變更核定範圍及權限，應經由協調程序之溝通與對話，建構出對於工作範圍變更之定義，以為長達 36 年特許期間雙方夥伴關係之適用。惟本件聲請人於協調程序竟罔顧協調委員之殷殷請求，對於協調委員會做成請聲請人提出資料說明之決議置若罔聞，在未經協調之情形下，率爾違反該合約之規定提出仲裁聲請，其不具仲裁容許性之情形，其理甚明。

B、有關各細項爭議部分

壹、對於聲請人主張「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」以及「R4 車站 A2/C1 出入口通道」部分，相對人抗辯，見本仲裁判斷理由、參、A、(二)、2。

貳、對於聲請人主張「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」部分相對人抗辯，見本仲裁判斷理由、參、B、(二)、2。

參、對於聲請人主張「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程」部分，相對人抗辯，見本仲裁判斷理由、參、C、(二)、2。

肆、對於聲請人主張「建築工藝展示室」部分，相對人抗辯，見本仲裁判斷理由、參、D、(二)、2。

伍、對於聲請人主張「平行監造小組費用」部分該當合約第 4.2 條之主張，相對人抗辯，見本仲裁判斷理由、參、E、(二)、2。

陸、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。

C、關於「工作範圍及其變更」、「政府投資額度 1047.7 億元」部分：

壹、程序抗辯：本件雙方並無仲裁合意，亦無仲裁容許性，相對人先前提出之程序抗辯全部均予援用，合先敘明。

貳、查聲請人自民國（下同）99 年 3 月起，至同年 5 月止，向相對人提付之仲裁，計有 10 件之多。其中八件（99 年仲雄聲義字第 12、13、14、15、19、21、22，及 23 號），聲請人均主張係依興建營運合約（下稱，系爭合約）第 4.2 條工作範圍變更，而請求增加給付「政府投資範圍」之工程款，合計高達新台幣（下同）約 52 億元之鉅。是以，第 4.2 條工作範圍變更如何解釋？攸關係爭工程款爭議之請求是否適法有理。爰就此析述如後。

參、系爭合約係針對「本計畫路網建設」之興建營運及移轉。關於「工作範圍」及「工作範圍變更」之意涵，有系爭合約第四章規定可稽。

一.按解釋意思表示，應探求當事人之真意，不得拘泥於所用之辭句；此於契約之解釋亦應適用，即應以當事人立約時之真意為標準，對於契約所書寫之文字應不能有所拘泥，但如若從文字之解釋已能探求本意時，自應不得再為曲解或捨棄文字之意思（最高法院 100 年度台上字第 896 號判決參照）。準此，本件關於聲請人工作範圍之意義及內涵，系爭合約第四章內已有相關規定，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；復雙方於簽訂系爭合約之際，根本無所謂功能設計或聲請人主張之基本設計等情。是以，基於文義解釋方法，聲請人之工作範圍，自無可能如聲請人所主張以相對人所核可之「功能設計」為準之理。聲請人無視合約規定，擅行曲解，殊屬無稽。

二.查系爭合約第 4.1.1 條，載明聲請人（即乙方）工作範圍之基本原則為：1.「本計畫路網」建設係依獎參條例（即獎勵民間參與交通建設條例），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」。足見系爭合約係針對「本計畫路網建設」之興建營運及移轉。

三.云何「本計畫路網」？系爭合約第 1.2.1 第 5 款亦載明為：「行政院 80 年 1 月 25 日（台八十交字第 3600 號函）及 83 年 9 月 27 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」。而查附件 C1.1 內容（相證 0-1），均僅作紅橘線路網概述（參該附件 C1.1.2）、紅橘線車站位置概述（參該附件 C1.1.3），及機廠位置（參該附件 C1.1.4）。要言之，只規定紅、橘兩線總長約 42.7 公里，設有 37 座車站（紅線

全長約 28.3 公里，23 座車站，其中 15 座為地下車站，8 座為高架車站，並設有 2 座副機廠。橋線全長約 14.4 公里，14 座車站，除大寮站外均採地下興建，並設有 1 座主機廠）；至於各車站位置，則規定「大致」位於某處；機廠位置，亦僅規定設置三座機廠，各位於何處而已。故如增減路線長度，或增減車站數，與上開概述不符者，當屬於工作範圍變更，洵無爭議。至於某處車站在該處之位置調整，則非屬工作範圍變更，厥理明甚。

四.系爭合約第 4.1.1 條規定乙方工作範圍之基本原則，已如上述；第 4.1.2 條則規定乙方工作範圍之內容。後者，明定其工作範圍包含興建範圍及營運範圍。其工作範圍之內容，圖示如下：

「乙方工作範圍」＝〈興建範圍〉＋〈營運範圍〉＋〈位於聯合開發基地內之車站相關設施之興建營運〉＋〈R11 車站乙方工作範圍係以潛盾隧道為依據〉

五.而興建範圍又分為「乙方投資範圍」及「政府投資範圍」，詳如系爭合約附件 B2.1，並接續規定「應包括但不限於下列工作：……」足見聲請人之興建範圍，並不以第 4.1.2 條第 1 款所例示者為限。聲請人之興建範圍，圖示如下：

興建範圍＝「乙方投資範圍」＋「政府投資範圍」。詳如附件 B2.1。而附件 B2.1 源自甄審階段時之附件 D.4「工程經費表」，該表由申請人自行填寫。（參申修補第 4.3.2 條）。

六.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.相對人因政策變更或重大原因；3.有變更聲請人工作範圍之必要。聲請人就其主張之個案內容，應負舉證之責。且相對人係指「高雄市政府」，故如涉及改制前之高雄縣政府、經濟部水利局、國營事業或高雄航空站等，皆非相對人對聲請人提出要

求，自無「工作範圍變更」之適用。

肆、聲請人除應依系爭合約第四章規定之「工作範圍」負責興建營運外，附件 C4.1 所載工程項目亦為其興建範圍。

一. 查系爭合約第 8.1.6 條第 4 款規定：「本合約附件 C4 之規定乙方皆應配合辦理，甲方須提供必要之協助。乙方因辦理本合約附件 C4.1 所增加之工程經費新台幣壹拾億元，雙方同意依本合約第 14.1.2 條之規定辦理」，第 14.1.2 條規定：「乙方因辦理本合約附件 C4.1 所增加之全部工程經費，全部由乙方負擔，於興建完成時即視為乙方已支付權利金新台幣壹拾億元。」故附件 C4.1 之興建，亦屬聲請人工作範圍。（參附圖二「工作範圍變更流程圖」）

二. 系爭合約附件 C4.1 內容如下：

C4.1	部分工程項目新增或修正 乙方應配合辦理下列七項部分工程項目新增或修正，進行整體性之規劃設計，並據以施工。因此所增加之工程經費由乙方負擔，通車時程亦不作調整。
C4.1.1	「O2 車站大勇路行人徒步區」： O2 車站、出入口通風井等捷運設施及大勇路行人徒步區，乙方應配合作整體性之規劃設計。
C4.1.2	「O13 採疊式車站」： 避免 O13 車站東側隧道地下穿越民房之問題，O13 車站東移並採疊式車站為解決方案。
C4.1.3	「O6 車站通風井、冷卻水塔位置遷移」： O6 車站通風井 Y 及冷卻水塔自原共構基地遷移至人行道及民族二路分隔島。

C4.1.4	「O10 車站配合公車處聯合開發增設出入口及通道」：O10 車站配合公車處建軍站聯合開發需要，調整並增設車站出入口及相關通道。
C4.1.5	「O5/R10 車站出入口及通風井位置遷移」： O5/R10 車站之出入口 A2 及通風井 V 之位置自原位置遷移至人行道及圓環槽化島，並考量中山路圓環北側東西向行人穿越之需求，增設地下通道及入口 A2'。
C4.1.6	「R23 車站與台鐵橋頭站共構」： R23 車站之出入口、連接通道及台鐵橋頭車站；不含台鐵橋頭站之軌道遷移、月台修改及舊站處理等。
C4.1.7	「O7 車站通風井位置遷移」： O7 車站通風井 X 自原始位置遷移至北側加油站旁。

伍、聲請人工作範圍(包含興建範圍)之界定標準為本計畫路網、網要性規範，及合約規定。理由如後。

一.本計畫路網及內容，有系爭合約第 1.2.1 第 5 款，及附件 C1.1 可稽。詳參本書狀第參、三點，不復贅述。

二.系爭合約係針對「本計畫路網建設」之興建營運及移轉，此除第 4.1.1 條規定外，另系爭合約前言：「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。」，第 1.2.2 條第 2 款前段規定「本合約應適

用獎參條例等相關法令」，亦明系爭合約之目的在「本計畫路網建設」，聲請人應負責其興建、營運及移轉；非僅興建而已。其方式則為獎參條例之民間參與 BOT，並非政府之工程採購或承攬契約。況查系爭合約並未要求聲請人應提出「基本設計」或「基本設計圖」以供相對人核可，是以，聲請人將其提給統包商之基本設計（Basic Design）變更（Change Order），作為兩造間工作範圍變更之依據，殊不足採。

三. 系爭合約並未要求聲請人應提出基本設計或「基本設計圖」，而係規定其應擬定「功能設計」（參系爭合約第 8.2.3 條）。「功能設計」非屬合約附件，「甲方綱要性設計及施工規範」方是「本合約之附件」（參系爭合約第 1.1.2 條）。且依系爭合約第 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。」可明系爭合約並非政府之工程採購或承攬契約，基本設計變更與工作範圍變更無涉。

四. 「綱要性設計及施工規範」包含「C2.1 綱要性土木工程設計規範」、「C2.2 綱要性車站工程設計規範」、「C2.3 綱要性軌道工程設計規範」、「C2.4 綱要性機電系統設計規範」、「C2.5 綱要性環境保護規範」、「C2.6 綱要性土木工程施工規範」，內容多屬功能、安全、品質及介面之最低限度要求（minimal requirement）。例如「C2.1 綱要性土木工程設計規範」第 1.2 條功能：「土木工程須能支承、保護與維護車輛與系統之運作，其設計至少須符合下列各項功能需求：……」；「C2.6 綱要性土木工程施工規範」第 1 條概要「...本『網

要性土建工程施工規範』係說明本案中之土建工程所應符合之最低需求，並作為入圍申請人提出土建工程造价之基本依據。『預計採用之土建工程施工規範』及『土建工程施工規範』(以下合併簡稱為『施工規範』)之內容，不得低於本『綱要性土建工程施工規範』之標準。....」，第3條功能：「施工規範所規定之事項至少應能確保下列目標：....」(相證 0-2)是以，相對人主張綱要性規範係對申請人設計施工之最低限度要求，其功能、品質、安全若有超出或更佳，並非工作範圍變更一節，信而有徵。

五.再查系爭合約附件 C3，此係計畫執行期間甲方(相對人)對乙方(申請人)提送文件之要求，載明「本附件係甲方對計畫執行期間提送文件(含興建管理計畫、管理報告、設計文件、施工管理與監督、測試、試運轉及營運模擬)之要求。.....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、隧道結構型式等之決定)，提出規劃設計。.....」(相證 0-3)。亦明基本設計變更或功能設計變更，並非界定工作範圍是否變更之依據。

陸、申請人依約提出之功能設計，相對人係以綱要性規範之最低限度要求為標準，就品質、功能、安全三大要求進行審查。功能設計非基本設計，功能設計變更亦非工作範圍變更。

一.本計畫路網建設係依獎參條例民間參與 BOT 之方式。分兩階段甄審作業。第二階段，入圍申請人應提出投資計畫書。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第 4.3.2 節「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。聲請人籌備處提出之投資計畫書及報價書，經評決為第一，而獲選為最優申請人後，雙方進行議約。依申修補第 8.1.1 條（議約原則）：「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。」。足見雙方在簽訂系爭合約前，工作範圍及政府投資額度，均已確定。而簽約後，聲請人方提出功能設計。是以，聲請人主張功能設計或基本設計變更即係工作範圍變更，時序錯置，顯然誤解。

二. 相對人或相對人委託之獨立驗證認證機構（IV&V）於審查聲請人提出之功能設計時，依系爭合約附件 C2「綱要性設計及施工規範」為審查，然僅為判斷該設計內容是否符合最低限度要求（minimal requirement），即是否符合最低程度之使用者需求（User Requirement）及安全要求（系爭合約第 8.2.3 條），然非據此劃定聲請人之工作範圍。此除有本書狀前開第伍、四點之敘明可稽外，茲再以土建工程中之橋樑設計為例--自系爭合約附件 C2.1 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 條可明（參相證 0-2）除橋樑之外型設計需先經相對人捷運局同意外（因牽涉到市容景觀），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沖擊力與河床侵蝕效應等功能、安全要求後，聲請人得自行提出設計並據以施工。相對人於核可其提出之橋樑設計時，亦僅審酌是否合於上開最低之使用者需求之滿足或安全要求。

三. 況查聲請人之工作範圍及政府投資範圍之付款，於雙方簽訂系爭合約時即已載明。簽約後，聲請人始依第 8.2.3 條規定提出「功能設計」，已於前述。顯見功能設計不等於工作範圍。功能設計縱須經相對人核可後始能據以執行細部設計（參系爭合約第 8.2.4 條），然功能設計之核可，乃相對人基於法律規定之管理監督責任。

且功能設計非屬系爭合約之附件，「甲方綱要性設計及施工規範」始屬系爭合約第 1.1.2 條「本合約之附件」，後者之內容多屬功能、安全、品質及介面之最低限度要求（minimal requirement），亦於上述。基此，益明功能設計變更，並非工作範圍變更。

四.再者，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」可稽（相證 0-4）。以 OR10 車站為例，政府投資金額高達約 50 億元，主要審查項目僅 17 項，可知功能設計審查之事項範圍係採取低密度及少事項之審查方式。

五.而 C3 顧問（即系爭合約第 10.1 條規定之「品質及安全管理監督顧問」）工作執行計劃書第 2.3.3 節記載：「本顧問團在執行 KRTC（即聲請人）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、橘線路往建設案—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 0-5）。

六.聲請人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，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（參

系爭合約第 8.1.4 條)。此外，系爭合約第 8.1.6 條亦規定「本合約之主要工程，應由乙方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，」、「為公共利益、整體計畫之順利進行，乙方應於與承包商之合約中明定防止條款，盡力避免因承包商之因素致影響本計畫之興建。」，加以，聲請人為本計畫路網建設之特許公司，系爭合約第 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。」，第 3.5.7 條亦明定：「除本合約另有訂定或可歸責於甲方之事由外，乙方承諾乙方與其代理人、受僱人、受任人、承包商或任何第三人因興建及營運本計畫所生之所有權利義務、債權債務等，應由乙方負責，與甲方無涉。乙方並應使甲方免於上述事項之任何追索、求償或涉訟，否則如致甲方受損，乙方應對甲方負賠償責任。」，均足證明聲請人為本計畫路網建設之業主，負責興建營運。興建範圍內各項工程之設計、施工，不論由其自行辦理，或委由顧問機構、承包商辦理，均由其負全部責任（參系爭合約第 8.1.5 條）。其於簽約後提出之功能設計，相對人係以綱要性規範為標準，就品質、功能、安全三大要求進行審查，係屬於低密度之審查方式。其經核可後，若再作變更，並非工作範圍變更，彰然明甚。故功能設計經相對人審查核可，毫不意味聲請人之工作範圍已確定且以此為限，更不可能免除聲請人依法（建築法、都市計畫法、水利法、消防法、公路法等）於細部設計階段應取得權責主管機關同意、核准、備查之責任。

七.如上所述，聲請人立於業主之地位，於興建階段係自己承擔利益及風險，依約自行負責本計畫路網建設之設計及施工；然相對人依法亦負管理監督之責，此參系爭合約第 10.1 條規定可明：「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）。申言之，相對人要求聲請人就本計畫路網建設之設計施工，至少所應具之功能、品質及安全性等，係以概括性、上位性之「綱要性設計及施工規範」作為審查標準。功能設計經核可後，聲請人及其統包商再據以進一步落實至基本設計及細部設計。

柒、附件 B2.1 工程經費表所載之各「工程項目」之「工程經費」係指各該工程項目全部完成之金額。數量增減，並非工作範圍變更。聲請人興建，係直接基於其營運之所需，故其設計施工之功能、品質、安全若優於綱要性規範之最低限度要求，亦非工作範圍變更。說明如後。

一. 附件 B2.1 之「工程經費表」及政府投資額度 104,770,000,000 元，均係聲請人籌備處於第二階段甄審時所提出。嗣於 89 年 5 月，經甄審委員會評選聲請人籌備處為最優申請人，雙方於 90 年 1 月 12 日簽約，援將之納入作為系爭合約附件 B2.1。況且，聲請人之工作範圍除興建外，另有營運。故聲請人主張 1047.7 億元與政府投資範圍有對價關係，顯與法令及系爭合約扞格，不足採憑。

二. 再者，本計畫路網建設之工作項目，除系爭合約第 3.4 條外，餘均納入「乙方工作範圍」。「乙方工作範圍」分為興建範圍及營運範圍。興建範圍又分為「乙方投資範圍」及「政府投資範圍」，詳如系爭合約附件 B2.1(參系爭合約第 4.1.1 條第 2 款、第 4.1.2 條)。經查附件 B2.1 為工程經費表。該表所載之各「工程項目」之「工程經費」係指各該工程項目全部完成之金額（參附件 B2.1 第 1 款）。以工程項目（成本中心）「機廠工程/場站及路線之機電工程成本」為例，參該附件 B2.1-1 至 B2.1-2 所示（摘錄如下），亦見各該工程

項目並無數量之限，故數量增減，洵非工作範圍變更：

(單位：新台幣仟元)

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
D1	機廠設備		2,364,891
SM1	電扶梯	3,312,083	
SM2	電梯	306,501	
SM3	場站及路線環控系統	4,147,378	
SM4	場站及路線水電設備	6,179,519	
D2	行控、訓練中心之土建 工程	542,909	
D3	北機廠之土建工程	1,475,711	
D4	南機廠之土建工程	1,593,701	
D5	大寮機廠之土建工程	3,324,210	
	小計	20,882,012	

三.此外，附件 B2.1 第 2 款更載明「...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 元為限，不予增減。」益明本計畫路網建設，經依獎參條例規定之民間參與 BOT 方式，進行兩階段甄審後，聲請人之工作範圍及其要求之政府投資額度，已在第二階段甄審時，經其提出之投資計畫書及報價書上，於獲選為最優申請人之際，型塑而成。日後雙方議約，投資計畫書為議約基礎（參申修補第 8.1.1 條：「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。」），其提出之報價書有關政府投資額度亦維持第二階段甄審時，聲請人籌備處所提出之

1047.7 億元。聲請人雖曾依附件 B2.1 工程經費表規定「乙方得於簽約後依本合約附件 C3 提送文件之結果做必要之修正(含各工程項目經費詳細表)，但以修正一次為限，...」，修正一次，然政府投資額度 1047.7 億元總金額不變，該修正一次目的係為供作後續按系爭合約附件 B2.2 典型成本中心計價里程碑計算付款金額之依據，並非界定雙方之工作範圍。足見政府投資範圍與政府投資額度，均屬聲請人籌備處所以被評選為最優申請人之條件。聲請人藉詞適用或準用政府工程採購或承攬契約關係，顯然錯誤解釋工作範圍，進而要求增加政府投資範圍之付款，更屬無據。

四.聲請人為特許公司，有 6 年特許興建期及 30 年特許營運期；而興建期並無逾期罰款，僅規定「如興建期間提前或延誤，則營運期間應配合增減」（參系爭合約第 2.2.1 條），基此，益明聲請人興建政府投資範圍之工程，並非政府工程採購或承攬契約之承攬人。且無論是「乙方投資範圍」或「政府投資範圍」之興建，均係直接基於其營運之所需。故其設計施工之功能、品質、安全若優於綱要性規範之最低限度要求，並非工作範圍變更。

捌、政府投資範圍經費額度 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.相對人以下論述，係僅就本案所涉事實及法律爭議為答辯；如若 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，合先說明。

二.按聲請人依約所應負之興建範圍，依系爭合約第 4.1.2 之 1 條及附件 B2.1 工程經費表之規定，包括政府投資範圍及民間投資範圍二類。前者除包括附件 B2.1 代碼「D1」機廠設備、「SM1」電扶

梯、「SM2」電梯、「SM3」場站及線路環控系統、「SM4」場站及線路水電設備外，主要為各廠、站、行控中心及路線之土建工程；後者則為電聯車、號誌、軌道、通訊及月台門等機電項目。

三. 聲請人對前揭附件 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。」，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，相對人核可之功能設計若有變更者，依民法承攬之規定，應依系爭合約第 4.2 條規定調整雙方權利義務關係云云。實有刻意誤導之嫌，亦違背雙方締約本旨。相對人爰駁斥如下：

(一). 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。

(二). 聲請人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 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」（此為合約文件之一。參系爭合約第 1.1.2 之 5 條）之相關條文甚明：

1. 申修補第 4.3.1 條（基本原則）：「1. 本計畫路網建設係依『獎勵民間參與交通建設條例』，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.本計畫路網之工作項目，除 5.2 節『政府辦理事項』外，餘均納入『民間工作範圍』。」

2.申修補第 4.3.2 之 1 條第(2)款規定：「『政府投資範圍』之工程項目為附件 D4『工程經費表』民間投資範圍工程項目以外之全部，其所需經費即為『政府投資額度』為政府投資。」

3.申修補第 7.1.3.4 之 8 條規定：「入圍申請人須估算各興建工程項目所需工程經費（不包括開發經費）依附件 D4 填寫。該經費應至少包括各主體工程、附屬工程、配合工程（含管線遷移）、假設工程、設備、附屬設施及完成興建所需其他相關工作等之工程費用，以及辦理各項工作之設計、審查、施工監造、管理、稅捐、保險、利潤、安衛環保（含空污費）等費用。」

4.申修補附件 D「第二階段申請文件格式」內，則附有 D1「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」、D4「工程經費表」等（其中 D4「工程經費表」經聲請人分別填入「政府投資範圍工程經費」及「民間投資範圍工程經費」後，即為興建營運合約附件 B2.1 之工程經費表）。復依申修補附件 D4 工程經費表之說明第 4 點所載，主辦機關即相對人捷運局所提供之工程圖說僅係參考資料，聲請人可依其興建計畫所採之結構配置，進行「調整或增減之」，並於備註欄內說明里程及結構形式之變更等語。嗣後，聲請人籌備處於第二階段甄審時，乃自行於報價書及工程經費表內填入政府投資範圍之工程經費為 1047.7 億

元，並列為其投資計畫書之一部份，於 89 年 5 月 10 日第五次甄審會議中獲評為最優申請人（相證 0-6）。

(三). 綜上足認，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系爭合約（簽約日為 90 年 1 月 12 日），且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 億元之付款依據，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覆蓋隧道或潛盾隧道）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，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。

玖、本案「政府投資範圍」之勘驗（履勘）付款，係依典型成本中心計價里程碑計價。故政府投資範圍之付款亦與民法承攬規定不同：

一. 就政府投資範圍工程項目之付款，依系爭合約第 9.1 條、第 9.2.3 條及第 9.3 條等規定，分為「勘驗付款」及「履勘付款」，皆依系爭合約附件 B2.1「工程經費表」及附件 B2.2「典型成本中心計價里程碑」計算之（此與行政院工程委員會編制之「BOT 專案進度與品質管理參考手冊」規定相同，相證 0-7）。以系爭合約附件 B2.2

「典型成本中心計價里程碑」之「路線（地下段）—明挖覆蓋隧道」為例，其計價方式如下（參第 B2.2-14 頁）：

里程碑	成本中心之付款百分比
1.連續壁等擋土結構施工完成 50% ● 連續壁等擋土結構應施作完成 50%。	16%
2.連續壁等擋土結構施工完成 100% ● 連續壁等擋土結構應施作完成 100%，已利隧道開挖施工。	12%
3.隧道底版完成	25%
4.隧道中間牆及頂版實質完成	16%
5.回填、道路復舊及必要之出口實質完成	14%
6.隧道完成並交付鋪軌作業 ● 隧道完成有關之土木工程以便鋪軌作業	8%
7.土建完工 ● 完成所有剩餘之土木工程（如步道裝設）及隧道鋪軌完成至可以啟用之程度	5%
8.系統整合測試	2%
9.履勘	2%
合計	100%

二. 自上揭以成本中心按各里程碑階段付款之規定，要與民法第 490 條：「稱承攬者，謂當事人約定，一方為他方完成一定之工作，他方俟工作完成，給付報酬之契約。約定由承攬人供給材料者，其材料之價額，推定為報酬之一部。」及第 505 條：「報酬應於工作交付時給付之，無須交付者，應於工作完成時給付之。工作係分部交

付，而報酬係就各部分定之者，應於每部分交付時，給付該部分之報酬。」等規定，有所不同。

三.有關係爭合約第九章規定「政府投資範圍之付款」，請參附圖一。

壹拾、聲請人與相對人之法律關係為獎參條例之民間參與 BOT。聲請人與其承/統包商間之法律關係則為民法承攬，兩者差異甚大。聲請人之承包商細部設計變更，縱與功能設計或基本設計有所差異，並非聲請人工作範圍之變更。

一.依獎參條例之民間參與 BOT 方式簽訂之興建營運合約，與依民法承攬關係簽訂之承攬契約，性質差異甚大。前者，需先依獎參條例相關法令，後者，則依民法規定。聲請人之工作範圍，如前所述，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（參系爭合約第 4.1.2 條）。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。相對於此，聲請人與其統包商簽訂之統包契約中，其中一般條款內（以紅線 CR7 區段標為例），係作如下約定，即明與系爭合約不同：

（一）.第 1.1 條（定義）：「”基本設計圖說”係指工程司依本契約提供統包商有關高雄捷運公司需求之全部圖說。」、「”細部設計圖說”係指統包商為完成本工程依基本設計圖說及契約規範繪製，並經工程司核准之全部圖說。」

（二）.第 12.1 條（契約變更）：「高雄捷運公司如為順利完成本工程，或為達成本工程之目的而變更需求時得指示統包商就基本設計圖說或其他需求為變更，統包商應遵照辦理，雙方並

應就變更後之權利義務進行協商。」

上開係明白約定聲請人之統包商應以「基本設計圖說」作為統包商之工作範圍，若有變更，則屬聲請人與其統包商工作範圍之變更。此與系爭合約之規定，迥然不同。

二. 因此，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」(系爭合約第 3.3.7 條)，聲請人並承諾自行負責設計、施工及營運(系爭合約第 3.5.1 條)。復且，依照興建營運合約第 8.1.4 條前段規定：「乙方為保證其興建之捷運系統(包括土建工程、軌道工程及機電系統等)能夠達到功能、品質及安全要求。」及第 8.1.5 條前段規定：「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。」聲請人取得興建營運之特許權利後，係自行就 14 個區段標辦理發包，並與各區段標得標廠商簽訂統包契約，嗣由統包商發展出細部設計內容送聲請人核定；後續工程監造及細部工作之時程及經費控管，亦由聲請人全權負責。

三. 系爭合約與承攬/統包契約，於權利義務及責任、風險分擔上，各有不同。聲請人未檢討高雄捷運紅橘線路網延後通車係存在許多可歸責於統包商或聲請人之事由，且聲請人對於興建範圍內之設計、施工，亦需全權負責之合約精神，一概泛指俱應由相對人負責云云，無視雙方締約時之真意，洵無可採。聲請人依統包契約，對統包商所應負之責任，更非得以「背對背」之方式，回頭向相對人主張應為相同之給付，此即系爭第 3.5.7 條規定：「除本合約另有訂定或可歸責於甲方之事由外，乙方承諾乙方與其代理人、受僱人、受任人、承包商或任何第三人因興建及營運本計畫所生之所有權利

義務、債權債務等，應由乙方負責，與甲方無涉。」之精神。此併參學者關於 BOT 合約之性質及政府角色，亦曾撰文表示：BOT 契約之優點，除可減輕政府財政負擔，且因交由民間機構負責興建及營運，較易掌握工期及控制預算（相證 0-8）。復就 BOT 契約之立約精神，論者亦曾表示：「BOT 的精神，政府不是業主、政府只是把特許權給民間，民間去興建、營運，自己承擔盈虧...真正的業主是民間的投資人，政府不是業主，傳統把政府當業主觀念應要改變過來，事實上政府在 BOT 的 project 裏，它不須介入太多詳細的東西...所完成的交通建設應能提供民眾所需要的服務，政府要能達到這個最基本的目標要求，其他事情應能真正交給業主去做。」（相證 0-9），益明此旨。

四.此核以聲請人網站上公告之前負責人江耀宗先生針對「BOT」議題之說明，亦明載：「民間參與公共建設主要是結合政府公權力、民間資金、及經營效率，共同完成建設之一種模式，亦即在不增加政府負擔之原則下能有效率推動既定的重大國家建設。所以它的基本效益就是『縮短工期、降低政府資本支出、確保品質、精簡主辦機關人力』，且民眾一樣享受公共建設的成果與服務，共創政府、民間機構、民眾三贏...依台北捷運之經驗，在設計完成後，自發包到完工約需 8-10 年，而高雄捷運自設計、發包到完工僅 6 年，若沿用傳統之作業方式，決難達成。高雄捷運採 BOT 方式，發揚民間企業之優勢，政府人員之編制縮減，且比政府興建更具效率。高雄捷運是將興建營運結合為一體之永續經營，我們更會加強工程管理如期、如質、如預算的完成捷運工作，以奠定營運良好的基礎。」等語（相證 0-10），俱見系爭合約與一般採購承攬合約，迥然不侔。聲請人於仲裁聲請書內主張本案較類似政府採購工程契約之約定云

云，顯然誤會。

五.依聲請人籌備處於第二階段甄審時之報價，本計畫路網建設之總興建經費為 1813.79 億元，其中政府投資金額為 1047.7 億元、政府辦理事項經費為 461.19 億元，剩餘 304.9 億元則為聲請人所出資。前開政府投資範圍之工程經費 1047.7 億元，係各廠、站、路線之土建工程，以及部分機電工程成本之興建經費，依系爭合約第 4.1.1 之 2 條及第 4.1.2 條規定，上開政府投資範圍之工程項目，亦為聲請人之工作範圍。而聲請人就政府投資範圍之工程，係自行發包交各區段標統包商辦理，惟聲請人與統包商簽訂之合約總金額僅有 800 億餘元，聲請人在此合約架構下，得享有高達 200 億餘元之結餘款利益，益見本案與傳統承攬工程契約，大相逕庭，聲請人一方面享有鉅額結餘款利益，另一方面卻又主張其應負之工作範圍，僅限所謂經相對人核可之功能設計範圍內云云，顯然漠視雙方締約之本旨。

六.再查，系爭合約第 4.1.2 條所述「工作範圍」之「政府投資範圍」，包括 37 個車站、3 座機廠及各路線段與相關的管線遷移、交通維持及環評承諾事項。合約附件 B2.1 工程經費表列有工程項目（成本中心）僅有里程（及長度），並未就深度、高度、寬度、出入口數、通風口數、各項材料及工程數量等具體施工項目予以明訂。以路線段而言，僅有里程數，並未標明結構型式及設施內容等等。而合約附件 C3「甲方對於計畫執行期間提送文件之規定」亦訂明：「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。」。此揆諸下舉之例，即得明證：

（一）.以 R19 車站~R20 車站之間的高架路線段為例（相證

0-11；相證 0-12)：

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 O7 車站為例 (相證 0-13；相證 0-14)：

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 0-15)：

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).以 CR7 區段標改採 30 公尺落墩案為例 (相證 0-16)：

聲請人於 92 年 1 月 9 日第 23 次高層會議提案表示：『CR7 區段標原基本設計圖標準樑跨距為 25 公尺。...統包商基於工期考量，於備標階段即請細設顧問評估採三十米落墩約可縮短工期約三～四個月 (樑跨數可少 50 跨)。』；同時建議：『因高架段極可能因交維、管線、都審及特殊原因因而必須做墩位調整；且基設送審時亦僅對線形、路權、淨高、交通配置等功能性進行審查，對跨距並無特別要求，本案應不涉及基設功能性變更，建議應留給統包商有調整跨距的彈性。』。足證聲請人亦認知功

能設計之核可確屬低密度審查，不論聲請人所提圖說內容是否為其所主張之基本設計圖說，相對人均僅按系爭合約對功能設計圖說內容之要求（相證 0-4）及以本合約文件綱要性規範之最低需求為標準，就品質、功能、安全三大要求進行審查，且聲請人細部設計時仍可進行調整（依照系爭合約 3.5.1 規定聲請人承諾依系爭合約自行負責本計畫設計、施工及營運並保證其品質）。以本案為例，增加跨距可減少墩柱數量（依聲請人所述可減少 50 跨）及縮短工期，可降低工程經費，惟因變更後之設計仍然符合綱要性規範之功能要求，其工作範圍並未變更，故相對人亦未要求減少投資金額。

七.從而，進行功能設計之前，聲請人必須針對營運需求、系統需求先行規劃。以系統需求而言，其所規劃的機電系統，必然影響車站、路線、機廠等之空間配置。以隧道通風為例，不同之通風系統採用不同之隧道通風設備，其空間大小亦有所不同；號誌系統之不同亦影響各車站號誌設備室大小；對於車站寬度、隧道直徑而言，也需依據車輛動態包絡線而做決定。易言之，聲請人作為特許公司，主導整體計畫之推動、管理，依據其需求及利益而進行功能設計，其成果與相對人招標提供參考之工程圖說及聲請人投資計畫書提出之規劃圖說大不相同。以車站為例，聲請人所設計興建的車站長度大幅縮減，整體面積亦大幅減少，但是只要設計內容符合系爭合約設計規範之規定，相對人並未因此要求減少 1,047.7 億元之投資。此外倘若涉及行政機關之法定職權部分，例如都市設計審議、水利、消防安全等項目，依據系爭合約第 7.1.6 條、7.2 條及 8.1.5 條等規定，由聲請人負責取得該管機關之同意許可，始得據以進行後續之施工興建，並由聲請人承擔不能取得該管機關同意許可之風險。縱使聲

請人無法取得相關機關同意許可，而必須提高或降低其功能設計，只要調整後之設計不低於系爭合約綱要性規範之功能、品質及安全要求，並無不可，並未逸脫系爭合約所訂聲請人工作範圍，殊無工作範圍變更可言

壹拾壹、聲請人舉 8 項減帳、9 項增帳為例，主張功能設計變更，即構成合約第 4.2 條工作範圍變更，與事實有間，不足採憑。說明如後。

一. 相對人及聲請人，過去曾辦理 9 項增辦及 7 項減辦，為利 仲 裁庭瞭解，相對人謹臚列說明如下：

項次	增辦事項	捷運公司要求增加費用 (NT\$)	議價或鑑價結果 (NT\$)	增辦依據
1	南機廠有毒廢棄物清理 (交地代辦)	8,314,248	6,080,000	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。 2. 本案並非本於系爭合約第 4.2 條規定辦理。
2	配合博愛世運大道工程 R12、R13、R14、R15 車	215,244,658	112,270,000	1. 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

	站及 LUR24 所需增加之 復舊工程費 用			<p>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。簡言之，要求聲請人提出功能設計以供相對人審查，其目的僅是為判斷該功能設計是否符合系爭合約規定之安全、功能及品質等要求，並非以此劃定聲請人之工作範圍。</p> <p>2. 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。</p>
3	配合中正路 改建計畫所 需增加之復	374,690,613	145,680,000	同上

	舊工程費用			
4	R3~R8 道路 復舊時配合 養工處於中 山路(飛機路 至新光路段) 景觀及照明 改善工程所 增加之費用	25,659,243	21,800,000	同上
5	美麗島大道 興建計劃工 程(捷運擾動 段將與捷運 公司協商增 減費用,非擾 動段則依照 開發合約辦 理)	229,400,600	42,994,517	同上
6	R6 車站西側 台塑南亞等 鄰地圍牆施 作費用	1,519,984	1,460,000	1. 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

				<p>用方式，故與聲請人另行協商費用負擔事宜。</p> <p>2.本案並非本於系爭合約第4.2條規定辦理。</p>
7	R12 車站 C 出入口冷卻水塔暫置土銀五樓後再遷移頂樓衍生費用案	1,480,800	1,400,000	<p>1.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。</p> <p>2.本案並非本於系爭合約第 4.2 條規定辦理。</p>
8	O2 車站出入口 B 共構大樓 B3~4F 部分	542,290,867	370,719,390	<p>1.原聲請人負責興建營運之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</p>

				<p>，故辦理增帳作業。</p> <p>2.屬於相對人指示聲請人將該共構大樓之興建納入其工作範圍，乃依興建營運合約第 4.2 條規定辦理工作範圍之變更。</p>
9	取消 LUO01 及 LUO01A 造成統包商先期作業求償案	311,733,623	127,720,759	<p>1. 本案 LUO01A 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 O1 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 LUO01 尾軌及通風井之施作，相對人經評估後同意取消 LUO01 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。</p> <p>2. 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。</p>

二.此外，「O2 車站取消與棕線交會之預留結構體」部分，係原 O2 車站依 89 年招標時申修補第 3.1.7.2 條規定，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。另「O8 車站取消與藍線交會之預留結構體」部分，則係原 O8 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。上開兩項之減帳作業，與功能設計變更顯然無關。

三. 聲請人另舉 R20 車站自島式月台改為側式月台亦構成工作範圍變更為例。亦與實情大相逕庭，說明如下：

(一). 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 O2、O8、O10、O14、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。」而相對人捷運工程局於 88 年提供之參考圖說及聲請人 89 年投標時提出之投資計畫書中之規劃圖說，其中 O8、R8 與 R13 車站皆採側式月台方式與後續路網做轉乘規劃。

(二). 系爭合約簽訂後，聲請人準備提送功能設計予相對人審查前，於 90 年 7 月 12 日第 5 次高層會議中，聲請人先提出車站分級規劃，提議將 O8、R8、R13 車站改為島式月台，當時依據申修補第 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 O8、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。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產生之差異費用，事甚灼然。

(三).從本案例可知系爭高雄捷運民間參與建設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、品質與安全之要求前提下，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，相對人並未因此月台型式改變而扣減之。

四.綜上，上揭增減帳工作項目變更，係依據獎參條例民間參與 BOT 合約及綱要性規範之規定內容為判斷，並據以認定是否構成工作範圍變更。倘經確認屬相對人（甲方）因政策變更或重大原因指示聲請人（乙方）辦理，雙方即需就權利義務變動之內容加以確認（即確認增減帳之金額）。惟因本案屬民間參與 BOT 合約之性質，無論係興建營運合約或綱要性規範，均屬功能、品質、安全之上位性概念規定，不可能針對各工作項目之數量、價格作鉅細靡遺的規定，故雙方就工作範圍變更後權利義務進行協議當時不無參考聲請人與其統包商間之細部設計，作為增減帳數量、金額計算之依據者。總而言之，必然是先依系爭合約及綱要性規範規定內容進行是否屬工作範圍變更之檢討，雙方確認屬於工作範圍變更後，始有協議如何計算數量、金額之必要，此與「功能設計」是否發生變更，實不

相干。

壹拾貳、系爭合約第 4.2 條「工作範圍變更」，係相對人（甲方）之權利。聲請人依約應配合為之。此非聲請人之權利，故其據此主張工作範圍變更，要求增加系爭工程款，與法不合。理由如後。

一.按系爭合約第 4.2 條規定：「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，則依合約第二十章提送協調委員會處理。」，故本條之工作範圍變更，須符合下列要件：

- (一).相對人指示變更；
- (二).相對人因政策變更或重大原因；
- (三).有變更聲請人工作範圍必要。

二.足見系爭合約第 4.2 條「工作範圍變更」係甲方之權利。發動者，限於甲方，且明定「乙方應配合為之」，顯見乙方無拒絕之權。故適用本條時，雙方就「工作範圍變更」應無爭議。然查聲請人提出之系爭工程款爭議仲裁，卻反是，故其以系爭合約第 4.2 條作為請求權基礎，殊屬誤解。

三.再者，工作範圍變更—且屬政府投資範圍者，將牽動政府投資額度之付款（參系爭合約第九章），此攸關政府預算。而依行政院 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，雙方爰議訂於系爭合約第 9.5 條中。依第 9.5 條規定（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。」故相對人如擬依第 4.2 條規定

變更聲請人之工作範圍時，當需充分考量預算問題，由此亦明第 4.2 條工作範圍變更，限由甲方發動，乙方配合。非乙方所得主張。

壹拾參、聲請人若主張有政策變更或法令變更/增訂之情形，要求調整工作範圍者，應屬是否構成系爭合約「除外情事」之問題；並非系爭合約第 4.2 條之適用範圍。

一.經查「政策變更」一語，除出現於系爭合約第 4.2 條外，另於第 18.2.2 條亦有政策變更之規定：「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之影響者。」，此乃除外情事例示事件之一。故聲請人若認有第 18.2.2 條情形，且其發生係不可歸責於己之事由「並足以嚴重影響本合約興建、營運一部或全部之履行者。」當得主張除外情事，依據第 18.3.1 之規定「任何一方主張不可抗力或除外情勢之發生，應於事件發生且客觀上能通知之時起，儘速以書面通知他方。」。要言之，聲請人如主張有政策變更，希望調整其權利義務時，此屬除外情事之探討範圍，應依系爭合約第十八章程序辦理。與第 4.2 條不同，不得不辨。

二.實則聲請人並未依系爭合約第 18.3.1 之規定為通知、亦未依據第 18.3.2 之規定經由協調委員會對於是否構成工作範圍變更加以認定，且聲請人曾主張相對人係經由相關會議及管理月報而知悉相關事件，但相關會議或管理月報係討論如何解決相關遭遇問題，並非在認定是否為不可抗力或除外情事，或該知悉即等同已認定該等事件構成不可抗力或除外情事（詳附圖三）。

三.縱使因政府政策或法令之變更或增訂而構成除外情事，依系爭合約第 18 章規定，亦應依第 18.3.3 條規定定其效果。即—

(一).在不可抗力或除外情事所生之障礙排除前，乙方不負遲延責任，並得展延本合約義務之相關履行期限，且特許期間

之進行亦得停止計算。

(二).如乙方受重大災害損害，甲方願協助乙方辦理重大天然災害復舊貸款或其他紓困方式。

(三).展延特許期間：依情節適度展延特許期間。

(四).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。

遑論聲請人請求增加系爭工程款並非基於除外情事，且揆諸聲請人請求之金額（尚且包括管理費），亦顯然超出補償概念。

壹拾肆、聲請人提出系爭工程款爭議仲裁，以工作範圍變更為由，請求相對人增加之政府投資範圍工程經費已超出第二階段甄審時其報價之總金額新台幣 1047.7 億元，嚴重影響甄審之公平性。併此敘明。

一.按本計畫路網建設屬於獎參條例第 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。」，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 BOT 方式。並分二階段甄審（參申請須知第 1.1.1 條）。第一階段甄審時，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。第二階段，入圍申請人應提出投資計畫書，投資計畫書內之興建計畫應以申修補第 4.3.2 節「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。」此外，入圍申請人在第二階段另應提出報價書（參申修補—即申請須知修訂與補充資料第 7.1 條第二階段申請文件）。

二. 聲請人籌備處在第二階段甄審時提出之報價書，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。少於另一名入圍申請人港都捷運股份有限公司籌備處之報價（註：其報價，分別為政府辦理事項經費 370 億元、政府投資額度 1189 億 1787 萬 1 千元、民間投資額度 328 億 8212 萬 9 千元，總建設經費為 1888 億元）。經甄審委員會評決後，聲請人籌備處投資計畫書及報價書均評定為第一名而獲選為最優申請人。且兩家報價書相差一百餘億元。

三. 依申修補第 8.1.1 條（議約原則）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。」本計畫路網建設之主管機關，包含中央主管機關（交通部）及地方主管機關（高雄市政府）。茲聲請人主張工作範圍變更，並要求提高政府投資額度，顯然影響其投資計畫書及報價書之變動，際此，主管機關基於甄審之公平性，避免影響甄審結果，依法實難許可。

壹拾伍、綜上所述，足見聲請人所為工作範圍變更之主張，實無理由。懇請惠賜仲裁答辯聲明之判斷，以符法制而維權益。

D、關於聲請人與其統包商間之相關給付請求（含金額、工程項目之數量以及單價等）之合理性部分：

壹、有關「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」乙案

一、聲請人各工程項目均以「式」計價，並未進行單價分析，亦未提供實際施作圖面據以研判各工程項目是否屬實、合理，相對人依據有限之圖說資料及爭議地點之現況，從工程技術觀點進行合理性檢視。

二、空調設備拆除作業於人行空橋外飾鋼板切除時一併施作，復舊位置為新設電梯出口，惟電梯出口未見出風口，故空調設備實際上並未復舊。

三、項次 3「設計費用」佔直接工程費比例過高與工程慣例不符顯不合理，另根據聲請人與統包商簽訂之協議書，聲請人並未同意給付統包商設計費用。

貳、有關「R4 車站 A2/C1 出入口通道」乙案

一、聲請人所提部份工程項目、材料名稱規格不明確，無法評估其單價之合理性。另聲請人仲裁補充理由（十三）書所提，工程會價格資料庫系統於查詢時註明，「應視使用目的、工程性質、施工規範內容、施工品質要求等，配合專業判斷調整以符合實際個案需求」。惟本件爭議聲請人所提工項均無單價分析之詳細資料，亦無任何施工說明，相對人係依聲請人所提資料，及本件爭議施工期間為 94 年至 95 年初，以 93 年～95 年間工程會價格資料庫查得之平均單價，作為本件爭議部份工項參考單價，應屬公允。

二、聲請人仲裁補充理由（十三）書稱工程項目 5H-4「開挖支撐系統」相對人單價漏列「中間柱」費用且不合理，惟查聲請人本件爭議提送相對人之數量計算表（未檢附工程圖說），僅計算水平支撐系

統（水平支撐、橫檔、角撐）之重量，並未計算中間柱系統之重量。

三、聲請人仲裁補充理由（十三）書稱工程項目 5H-11「結構開挖，深度 $\leq 5M$ ，含棄土」相對人單價未包含「運費」且不合理，惟查聲請人並未提出實際之運距及相關棄土證明資料，相對人僅依聲請人提供之有限資料進行單價評估。

四、聲請人仲裁補充理由（十三）書稱工程項目 5H-18「混凝土澆置，140KG/M²，I 型水泥」相對人單價未計入「混凝土澆置費」，然依據公共工程委員會 V3 版施工規範（94/10~96/8），結構用混凝土之工項單價已包括澆置所必需之一切人工、材料、機具、設備、動力及運輸等費用在內，故聲請人所提澆置費用不應計入。

五、聲請人仲裁補充理由（十三）書稱工程項目 5H-16「鋼筋組立，G40 級，結構工程」相對人單價過低不合理，另提供台北市政府 96 年預算單價參考，惟該等價格有地域性之差異，且並未考量工程性質等因素，故仍應以工程會價格資料庫進行評估。

六、有關建築工程部分之工程項目，聲請人仲裁補充理由（十三）書建議參考 96 年 3 月 CR3 區段標之工程預算明細表並非發包價格，且亦無單價分析供檢視其與本件爭議之工項內容是否相同，恐有失客觀公允之虞。

七、本件爭議為出入口位置變更，惟聲請人所提供工項數量計算表內並無相關圖說資料，相對人無法檢視其數量計算之合理性。故出入口變更前後之數量差異，相對人依據相關圖說計算出入口 A2、C1 之差異總面積，另由工程項目 5H-13「一般回填（第一類材料）」之數量差異，推算數量差異百分比為 53%，進行數量差異之調整。

參、有關「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」乙案

一、本件爭議相對人參考工務局養護工程處單價，作為部份工項實際發包單價之依據。

二、聲請人所提工程項目數量皆未提供數量計算表，亦未檢附相關圖說供檢視，且部份工項之施作範圍不明確。相對人依據有限之圖說資料檢視數量之合理性。

三、經查部分工程項目位於施工範圍線外，部分工項圖說內並未標示施作位置。另部分工項根據聲請人與統包商簽訂之協議書及辦理之契約變更內容，聲請人不得請求該工項之費用。

四、有關聲請人提出以 CR6 及 CR3 區段標之相關單價做為調整依據，因所提資料無法檢視其工項內容是否相同，故仍應以相對人工務局養護工程處單價計算。

肆、有關「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程」乙案

一、本件爭議相對人參考 93 年~95 年間工程會價格資料庫等單價，作為部份工程項目實際發包單價之依據來源，惟部份工項名稱與工程會價格資料庫名稱不符。

二、聲請人所提工程項目數量皆未提供數量計算表，亦未檢附相關圖說供檢視，且部份工項之施作範圍不明確，相對人依據有限之圖說資料檢視數量之合理性。

三、經查部分工程項目圖說內並未標註實際施作位置，部分工項實際上並不合理，因此不能請求相關費用。

四、綜上所述，足見聲請人所為之主張，係有浮濫之瑕疵，懇請鈞庭參酌。另有關「建築工藝展示室」以及「平行監造小組費用」部分，由於係屬聲請人曾於第二屆協調委員會第二次會議撤回(參相證 59-1)之議案，依照系爭合約 20.2.3 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。因此，聲請人再行於第三屆協調委員會第二次會議提出同一之請求，已違反系爭合約規定，且有違誠信原則，相對人謹此重申建請 鈞庭應於程序駁回聲請人請求之立場。另有關平行監造小組費用部分，參考聲證 7-A、7-C 以及 7-E，聲請人與各該顧問公司簽約就具備碩士學位，一年工作經驗之一般工程師，其每月服務費用即高達新台幣 21 萬元，其費用顯不合理，亦請 鈞庭參酌。

E、關於「興建營運合約（下稱系爭合約）第 20.3.2 條及仲裁法第 31 條等規定，關於衡平原則之意義與本案之適用方法」部分：

壹、查聲請人自民國（下同）99 年 3 月起，至同年 5 月止，向相對人提付之仲裁，計有 10 件之多。其中八件（字號分別為 99 年仲雄聲義字第 12、13、14、15、19、21、22，及 23 號），聲請人均主張係依系爭合約第 4.2 條工作範圍變更，而請求增加給付「政府投資範圍」之工程款，合計高達約 51 億元之鉅。是以，仲裁庭應考量個案之本質及特性，透過系爭合約第 20.3.2 條及仲裁法第 31 條所揭示之衡平原則，確保個案仲裁結果之公平性。爰就此析述如後。

貳、關於系爭合約第 20.3.2 條及仲裁法第 31 條衡平原則之概念及與本案適用衡平仲裁之意義：

一.所謂衡平仲裁，係指 鈞庭於嚴格適用法律將產生不公平之結果時，得依據個案之具體情形，在公平公正的基礎上與無違公共政策之範圍內，依據「衡平與良知」、「公允善意」或「衡平原則」之理念，以裁決當事人之紛爭，有以下見解可稽：

（一）最高法院 92 年度台上字第 1689 號判決：「按八十七年六月二十四日修正公布之仲裁法第三十一條，固引進聯合國國際貿

易法委員會國際商務仲裁模範法第二十八條第三項之規定，增設『法律仲裁』外之『衡平仲裁』制度，惟該條所稱之『衡平仲裁』，係指仲裁庭如發現適用法律之嚴格規定，將產生不公平之結果者，得經由當事人之明示合意授權，基於公平、合理之考量，摒除法律之嚴格規定，改適用衡平原則為判斷而言」（相證：63-1）。

（二）楊崇森等編著『仲裁法新論』：「仲裁按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……衡平仲裁則係仲裁庭可在一定限度內，不顧嚴格法律或契約之要求，以達到衡平解決爭議之目的……惟此時仲裁庭尚須受到公共政策與任何仲裁地法強行法規之限制。換言之，如嚴格法律之作法會導致不公正結果時，不必將嚴格法律之解釋法則應用到當事人契約上或其他方面之義務，而 AMIABLE COMPOSITION 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（COMMERCIAL FAIRNESS AND REALITY）……不過 AMIABLE COMPOSITION 之權限並非毫無限制（且亦不應無限制），仍須遵守正當法律秩序以便對雙方當事人予以平等待遇，且須受到仲裁地法公共政策原則與強行法規之拘束」（相證：63-2）。

二.衡平仲裁權限之行使，應於當事人合約所定之框架內，斟酌並兼顧契約條款、締約目的、商業實情、兩造平等及公共政策等具體因素，合理調整嚴格適用法律所生之不公平結果，但不得變更契約之結構，或根本逸脫契約之框架，有以下見解可稽：

（一）Alan Redfern, Martin Hunter 編著/林一飛、宋連斌譯『Law and Practice of International Commercial Arbitration（國際商事仲裁法律與實踐）』：「有時候，仲裁員可能被要求依據”公平合理”解決爭議，而非依據法律。這種權力是通過所謂的”公平條款”來賦

予的。例如，”公平條款”規定，仲裁員應”依據公平的而非嚴格的法律解釋”作出決定，或者更簡單地規定，仲裁員應作為友好仲裁員（*amiable compositeurs*）作出決定。這種有時候稱為”公平”決定的權力，有幾種不同的解釋。例如，它可能意味著仲裁庭：1.應對爭議適用相關的法律規則，但是可以忽略任何純粹形式主義的規則（例如，要求合同應當以某種特定的形式簽訂）；或者 2.應對爭議適用相關的法律規則，但是可以忽略在其審理的特定案件中看起來苛刻或不公平的任何規則；或者 3.應依據一般法律原則做出決定；或者 4.可以忽略任何法律規則，並按仲裁庭認為的事情是非曲直作出決定。評論者通常否定第四個選項，在他們同意的範圍內，評論者看起來是認為，即使依”公正”作出決定的仲裁庭，也必須依據一些普遍接受的法律原則進行審理。在許多（或者大部分）情況下，正如本章開頭處指出的，這意味著，仲裁庭主要基於對事實和合同約定的考慮作出決定，同時試圖確保此類約定不會不公平地損害一方當事人的利益」（相證：63-3）。

（二）PHILIPPE FOUCHARD 等編『國際商事仲裁』，關於「衡平仲裁」（*AMIABLE COMPOSITION*）之說明如下（相證：63-4）：

1. 「論者有時就『依衡平仲裁』（*ARBITRATION “IN EQUITY”*，如瑞士）與『衡平仲裁』（*AMIABLE COMPOSITION*，如法國）進行區別。認為前者係指”得偏離法律規定，縱令該等規定具強制性”，但後者僅單純容許仲裁人得”依法判斷，惟得緩和和法律適用之效果”而已」（第 836 頁，第 3 至 7 行）。

2. 「衡平仲裁之仲裁人，是否須遵守兩造間契約之相關規定？……，衡平仲裁之仲裁人不能直接逾越契約之規定。統一模範法亦支持此一論點……其規定略以：……在所有案件中，仲裁庭應

依契約條款為判斷，並應考量適宜之交易習慣……仲裁庭仍應遵守契約之規定，縱令仲裁庭認為適用契約相關規定，可能導致不衡平之結果。」（第 839 至 840 頁）。

3. 「巴黎上訴法院 1988 年在 Société Unijet 判決中指出，衡平仲裁之仲裁人得緩和契約中之相關權利，以排除嚴格適用契約條款之後果云云，但其亦指出，衡平仲裁之仲裁人”不得任意變更契約之結構”、”不得以兩造協議中所無之新義務，替代原本之契約義務”」（第 840 頁第 3 段）。

4. 「論者爭執者係，衡平仲裁權限之界線何在？……仲裁人之角色，並非兩造當事人之代理人，而在解決兩造間之爭執，所以仲裁人於衡平仲裁時，其結果不得無異於重寫兩造間之契約（REWRITE THE CONTRACT）」（第 840 頁第 4 段）。

三.系爭合約第 20.3.2 條規定：「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」，授權 鈞庭得適用衡平原則作成仲裁判斷，徵諸前揭實務及學說關於「衡平仲裁」之說明，可知 鈞庭於衡平仲裁前，應先究明及認定之事項有如下：

* 本件請求之合約上依據為何？

* 本件請求是否符合系爭合約採納「民間參與」之精神？

* 本件請求是否已抵觸系爭合約其他之主要權利義務？

* 本件請求是否破壞系爭合約框架下原訂之風險分配機制？

* 本件請求是否有不可歸責於聲請人之事由？是否不可或已無從

適用系爭合約其它規定（如：系爭合約第 18.3.3 條所訂展延整體特許期間、調整租金或權利金等法律效果）予以救濟，而對聲請人過苛？

是以，必定將前開因素均考量在內，方能基於系爭合約第 20.3.2 條規定所賦予之衡平仲裁權限，由 鈞庭在系爭合約之架構下，斟酌相關之履約經過、契約條款、締約目的、商業實情、兩造平等及公共政策等具體因素，公平、合理調整兩造間之權利義務，否則即有違反系爭合約第 20.3.2 條規定之問題。

參、本案事由屬聲請人依照系爭合約應辦理之工作範圍，並無系爭合約第 4.2 條、第 18.1 條或第 18.2 條之適用情形，且聲請人支付統包商之金額亦未超出政府投資額度，聲請人實未因本建設案而受有興建之損失，故 鈞庭應依系爭合約第 20.3.2 條及仲裁法第 31 條等規定，適用衡平原則為有利於相對人之判斷，而非為有利於聲請人之判斷：

一.聲請人本身並未實際參與施工，相關興建風險責任已透過統包契約轉嫁予其統包商承擔，且政府投資之 1047.7 億元，聲請人用於興建支付其統包商相關款項後仍有餘額約 40 億元，聲請人因此已受有利益，依照系爭合約第 3.5.1 條聲請人承諾自行負責設計及施工規定，聲請人實無理由再要求政府增加投資額度：

(一) 暫不論聲請人主張之金額有片面、不完整及不實等問題，縱依聲請人主張，聲請人就辦理相關興建工作已支出金額為 954 億元（未稅），該金額已包含聲請人自行同意其統包商辦理變更之金額；而相對人依照系爭合約目前計支付聲請人政府投資款 1043.8 億元，扣除營業稅後約為 994 億元（計算式： $1043.8/1.05=994.0952$ ），可知聲請人就本建設案之政府投資已付款部分，不但未因負責興建而受有損失，且已實際獲取至少約 40 億元之差額利益，更無聲請人所謂虧損 20 億元云云之問題（相證：63-5）。且聲請人本身並未實際參與施工，自未受有所謂物價上漲風險，但相對人另支付聲請人

之 116 億元物調款，聲請人支付其統包商僅 95 億元，聲請人另獲取物調款支付差額利益 21 億元。惟就聲請人自行同意統包商辦理契約變更之部分，聲請人竟依據統包商變更金額另向相對人提起包含本件在內之 8 件仲裁案，請求高達約 51 億元之額外利益，顯失公平合理。

(二) 況且聲請人在 94 年 9 月提出其辦理興建工程契約總金額為 823 億元(含稅)，若聲請人仲裁期間所提出之 883 億元為未稅金額，則反算含稅金額為 927 億元(883 x 1.05)。換言之，聲請人初始所提出之 823 億元增為 927 億元，其增加之額度為何所生？是否管控失當或有其他原因？未見說明。加以統包商又多為聲請人之股東，難免瓜田李下之疑。

(三) 聲請人係本計畫路網建設案之特許公司，負責興建，成本亦由其自行控管，迺聲請人毫未承擔起其所負注意控管興建成本支出之責任，亦未釐清聲請人與其統包商之法律關係及應有之結算找補，率謂其興建成本有超支而有虧損云云(惟實際上並未虧損，反受有支付差額利益達 61 億元，詳如前述)，逕向相對人請求追加高達 51 億元之政府投資金額，除失卻本計畫路網建設案採取民間參與 BOT 模式，在利用民間機構之活力與效率為興建之契約本旨外，更將因此事後請求而嚴重影響本建設案當初甄審之公平性。

二. 聲請人主張扣除平準基金之金額，再據以結算政府投資金額之盈虧云云，顯無理由：

(一) 本建設案平準基金係從政府投資範圍之款項提撥(參照系爭合約第 14.2.2 條)，且用於聲請人(參照系爭合約第 14.2.3 條)，並於特許期間屆滿時，平準基金之餘額由聲請人領取(參照系爭合約第 14.2.7 條)。可知平準基金屬政府投資範圍付款之一部，迺聲

請人主張將平準基金之提撥金額從中扣除，一再稱其就政府投資金額已虧損約 20 億元云云，顯無理由。

(二) 依據平準基金設置之目的及用途，益明本建設案確為 BOT 契約，政府投資金額 1047.7 億元並非興建對價，而係為使民間參與本建設案之財務可行，故將政府投資金額保留款項可供營運期間所生虧損使用（參照系爭合約第 14.2.3 條）。

三. 聲請人主張扣除權利金之金額，再據以結算政府投資金額之盈虧云云，更無理由：

(一) 查申請須知修訂與補充資料（以下，簡稱申修補）第 7.1.3.3 條財務計畫有關權利金之規定如下：「為提高民間投資額度，請入圍申請人悉以主管機關不收取權利金之條件研提投資計畫書及報價書。但未來如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時，主管機關不排除以權利金機制納入作為協議雙方投資條件之方法。」，嗣因第二階段甄審時，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 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，其金額、時程及實際作業由甄審委員會授權主管機關辦理（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）。足見系爭合約之權利金總計 110 億元規定（參第 14.1 條），

係依甄審委員會決議辦理。與一般「對價」之意義，實有差異。

(二) 如上所述，權利金 110 億元源於甄審委員會之決議，為政府投資金額 1047.7 億元以外之金額（參照系爭合約第 14.1 條），聲請人依約應分期給付相對人，而系爭合約第 14.1.2 條規定：「乙方因辦理系爭合約附件 C4.1 所增加之全部工程經費，全部由乙方負擔，於興建完成時即視為乙方已支付權利金壹拾億元」。則聲請人主張將權利金支出與政府投資範圍 1047.7 億元認定有對價概念而結算盈虧云云，違反當事人真意，實無理由。

肆、聲請人透過政府投資付款、營運收入、與統包商間之包裹協議及保險制度等方式，確保財務計畫可行，聲請人實未因本建設案而受有興建之損失，故 鈞庭應依系爭合約第 20.3.2 條及仲裁法第 31 條等規定，適用衡平原則為有利於相對人之判斷，而非為有利於聲請人之判斷：

一.按，系爭合約係依獎參條例之民間參與 BOT 性質，聲請人為興建營運本計畫路網建設之業主，相對人則依最優申請人之報價書所載，依法投資其中之非自償部分。要言之，聲請人擁有 36 年特許期間，可以興建及營運本計畫路網建設之特許權，相對人則以投資非自償部分之方式，以完成本計畫路網建設之興建營運，並於 36 年特許期間屆滿後，經由聲請人移轉，而取得其所有且為繼續營運本計畫之現存所有全部營運資產。（相證 63-6）。

二.且查，聲請人早已預見營運初期可能會有資金周轉之問題，故於財務計畫中，承諾將於營運初期先後增資共 26 億元，並維持自有資金 30% 以上。惟聲請人並未依該承諾辦理增資，目前自有資金之比例僅 7.21% 而已（相證 63-7）。益徵聲請人目前之財務問題，係自己未能履行財務計畫之承諾所致，於其辦理增資前，更無從據以主張適用衡平原

則為有利於聲請人之認定，否則無異於以全體國民之稅收，彌補聲請人未依約辦理之財務缺口，顯然違反衡平。

三.再者，本計畫路網建設之民間投資共 305 億元部分，除聲請人公司成立初期由股東出資之 100 億元以外，其餘款項均向銀行以融資方式取得，並由相對人擔保（相證：63-8）。可知聲請人應投資之資金未實際到位，卻以借貸方式籌措而造成更大之財務壓力，目前聲請人貸款餘額仍高達 218 億元，為聲請人營運財務問題之主因之一。

四.易言之，聲請人未依財務計畫之承諾辦理增資，以改善財務結構與營運狀況，而相對人為擔保聲請人參與本建設案得以成功，實已盡最大努力使聲請人獲得最大協助。聲請人等主張不但違反系爭合約由特許公司作為業主承擔興建公共建設風險之目的，更將興建本計畫路網建設之特許權，曲解並窄化為單純之承攬人完成工作義務，完全逸脫「興建本計畫路網建設」乃授予聲請人特許權之規範目的與合約框架，更嚴重扭曲系爭合約之對價關係，完全顛覆系爭合約之風險分散機制，不符採取民間參與方式締約精神，故 鈞庭不但無從以所謂「衡平仲裁」為有利於聲請人之認定，反應於衡平仲裁時，作成有利於相對人之認定，否則將嚴重斷傷我國民間參與契約法制之發展。

伍、鈞庭若為衡平仲裁，應為有利於相對人之認定，以督促聲請人正視自己身為本計畫路網建設經營者之主體性地位，回歸經營捷運之本業，而非一再推諉卸責，形同藉仲裁程序將相對人與全體國民作為提款機使用：

一.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業主地位，取得興建營運本計畫路網建設之特許權及風險，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，如前所述。

二.系爭合約相對人之角色，在於確保聲請人所建設之本計畫路網建設之安全與功能得符合預期。相對人除予以必要之監督外，更隨時盡可能提供協助，使得聲請人參與交通公共建設時無後顧之憂，謀取大眾、民間與政府三贏之局面。

三.從而，聲請人同時為興建本計畫路網建設之業主，與本計畫路網建設之經營者，應致力於提升服務品質，開拓搭乘本計畫路網建設之客源，開發附屬事業，改善自身之財務結構，而非巧立名目一再提起仲裁索求額外利益。

四.又本計畫路網建設之營運量，本即會隨營運期間之經過而逐年增長，故營運初期之票箱收入有偏低狀況，或聲請人財務上暫時有虧損現象，實屬正常，亦為聲請人投標時財務計畫所預期並預做風險規劃考量，自非本件衡平仲裁所應考量之因素。

五.高雄捷運通車後，票箱收入與日俱增，平日上下班通勤時段人潮密集，連離峰時段之旅客也明顯增加（相證：63-9），且相對人之輕軌建設即將發包執行，預計不久之將來，即可搭配高雄捷運而形成環狀線之路網，大幅增加聲請人之營運收入（相證：63-10），不但可解決聲請人之財務問題，更有助於提昇聲請人之收入，敬請 鈞庭就此適用衡平原則而為有利於相對人之判斷。

綜上所述，相對人為政府機關，所有經費均來自全民納稅，而聲請人提起含本件仲裁在內之 9 件仲裁，共請求高達 124 億餘元之天價，已達相對人年度資本門預算 212.5 億元之 58%，對其他公共建設之預算產生嚴重之排擠效應，嚴重妨礙高雄市政之推動與進步，對全體國民亦屬不公，敬請 鈞庭適用衡平原則，為有利於相對人之判斷，並懇請惠賜仲裁答辯聲明之判斷，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木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-O7 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-O7 地面層平面圖影本乙份。
- 相證 0.16：LUC09 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橋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 日高雄捷運紅橋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 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，王文宇著，「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 綱要性土建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：高雄捷運公司土建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—O7 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—O7 地面層平面配置圖影本乙份。
- 相證 68.2：LUO09 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 日函轉知鐵政局函文影本乙份。
- 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 臨時站土木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：交通部鐵政局高雄作業組 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：O12 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。

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 日高市府捷工字第 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）。

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：

A、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。

2、次查就有關新增「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」、「R4 車站 A2/C1 出入口通道」、「R4 車站 A1 出入口轉乘設施額增施工需求(配合高雄公園改造)」及「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增工作項目(新增調節池暨雜項工程)」等四項爭議，聲請人聲請協調，並經第三屆「高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案協調委員會」(以下簡稱「協調委員會」)於 98 年 6 月 11 日召開第一次會議(聲證 1-1)進行協調，至 98 年 9 月 9 日協調期間 90 日屆滿前，並未就爭議作成決議(聲證 1-45)。其後雖於 98 年 9 月 27 日召開第三屆協調委員會第二次會議，協調委員會仍未作成決議。有關

「平行監造小組監造費用」及「增建建築工藝展示室」部分：聲請人就「平行監造小組監造費用」及「增建建築工藝展示室」之爭議，前亦曾聲請協調，並經協調委員會第三屆第三次會議於98年12月2日進行協調（聲證1-23至1-25及1-2），至99年3月1日協調期間亦已屆滿。

- 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。聲請人於99年5月14日提起本件仲裁，應認聲請人提起本件仲裁係屬適法。

B、本件爭議具備仲裁容許性

- 1、系爭高雄都會區大眾捷運系統紅橘線建設案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。」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，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。

C、本件仲裁得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。

貳、實體部分共通爭點

A、契約基本架構

- (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。由於本計畫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）。

B、本件契約法律性質之爭議

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畫，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畫，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。

- （一）聲請人主張：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畫之自償率偏低，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。

(二) 相對人主張：

- 1、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。
- 2、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。

3. 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）。
4. 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）。

（三）契約法律性質爭議對本仲裁判斷之意義：

本件均屬政府投資部分之爭議，兩造並無爭議。聲請人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。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，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。惟本件契約不僅與一般 BOT 有不同，與傳統政府工程採購亦有差異：

- 1、本件契約與一般 BOT 不同：首先，本件聲請人參與投資興建及營運高雄捷運系統，相對人依約之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）；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），與典型 BOT 政府不負責工程費用之情形，即有不同。其次，典型 BOT 案，工程之招標與發包均由民間自行負責，政府不積極介入，但依合約 8.1.8 條：「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 號），相對人亦參與工程之招標程序。第三、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。此點，與典型 BOT 亦有差異。本件屬於典型 BOT 部分乃聲請人投資部分，但相較於政府投資部分，比例偏低，不應以聲請人投資部分屬於典型 BOT，遂認為本件全部均為 BOT，聲請人應承擔工程興建全部之風險。

- 2、本件與一般政府採購不同：就政府投資部分，雖與典型 BOT 不同，但與典型政府工程採購也有差異。傳統工程採購，係依政府採購法辦理採購，由採購機關進行設計，採購機關委託監造單位或自行監造，承包商依合約辦理定期由廠商提出估驗明細單，估驗計價，興建完成工作物當然歸屬業主。在工程設計方面，本件與典型政府工程採購不同，觀以下合約規定自明：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」；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；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」；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」；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。」。在工程監造方面，依合約第 8.1.4 條規定：「乙方為保證其興建之捷運系統(包括土建工程、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)」，可知係由聲請人自行負責監造。在工程款支付方面，本件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，並非如一般工程採購由包商提出估驗明細定期估驗計價，完工時，採購機關應會同監造單位及廠商，依據契約、圖說或貨樣核對竣工之項目及數量，以確定是否竣工，即使採契約價金總額結算給付者，工程之個別項目實作數量較契約所定數量增減達 10% 以上時，其逾 10% 之部分，得以契約變更增減契約價金，未達 10% 者，契約價金不予增減，實際施作數量如何，均攸關報酬之給付數額。

- 3、綜上，本件契約既與典型的 BOT 案有不同，與傳統政府工程採購亦有差異，而具有獨特性。從而，變更設計的風險，BOT 案由特許公司承擔，傳統政府採購，則由業主承擔之原則，在本件契約無法擇一適用。換言之，本件契約性質的決定並非本件仲裁判斷唯一的關鍵。

C、工作範圍變更之爭議

- (一) 本件仲裁六項爭議，聲請人均主張係在功能設計經相對人核可後應聲請人之指示而變更設計，遂依本興建營運合約第 4.2 條所定「工作範

圍變更」請求額外增加的費用。本件六項爭議是否構成工作範圍變更，始終為本件六項爭議焦點。

- 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) 功能設計及規範經相對人核可後變更風險之分配

- 1、聲請人主張本件均為基本設計審核後因相對人指示而變更基本設計，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；相對人則主張均此基本設計變更均在合約綱要性規範之架構中之調整，並非興建營運合約工作範圍變更。本仲裁庭認為聲請人及相對人主張及抗辯均過度簡化問題所在，問題關鍵不在於聲請人所變更的

設計是否為功能設計或基本設計、基本設計是否即為功能設計、基本設計與功能設計是否有不同？聲請人得否在原政府投資範圍之外，另行請求，無寧涉及功能設計及規範經相對人核可後，如何在契約風險分配規則中合理分配變更功能設計的風險。

- 2、其次，聲請人主張本件六項爭議均係基本設計 0 版核可後因相對人指示而變更；相對人則援引興建營運合約第 8.1.5 條，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。本仲裁庭認為相對人是否應在原定政府出資範圍外額外給付，不應取決於何人首先提及有變更設計之必要。蓋無論功能設計、基本設計，均應提請相對人審核，相對人基於達成興建營運目的之達成，促成公眾福祉最大利益之實現，對功能設計甚至細部設計本於政府代表公益立場，在相關會議表達立場與建議，敦促聲請人注意，不斷溝通協調，均為本於合作夥伴關係所必要。此等表達與建議不得一概解釋為相對人之指示，固不待言。從而，問題關鍵仍應在於使功能設計變更的因素本身而不在是否係因相對人首先提起或聲請人主動變更。
- 3、依本興建營運合約第 4.1.2 條，聲請人工作範圍分為興建範圍與營運範圍，興建範圍分為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「橘紅線工程圖說」並計算數量及金額而載明於投資計畫書中(聲證 0.4)。雙方於 90 年 1 月 12 日簽訂本興建營運合約，聲請人陸續依合約 8.2.3 條「功能設計及規範」規定，按相對人所判定之綱要性設計及施工規範，完功能

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)。準此以言，在達到綱要性架構基本要求之前提下，聲請人一方面以自己責任負責基礎設計，他方面有追求最小支出之選擇自由(成本支出之最小化，利潤之最大化)，此選擇自由並非相對人所得干涉。故而，若完全不可歸責於聲請人，聲請人依相對人之指示放棄自行選擇之工程範圍而改採較為昂貴的施作方式，相對人對因而所增之費用應負責償還。觀諸聲請人所提聲證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，可見相對人也承認功能設計變更之原因若完全不可歸責於聲請人，構成本興建營運合約之工作範圍之變更。若在綱要性架構中，基礎設計本有不當或缺漏，聲請人能預見基礎設計有變更之可能與必要，則縱相對人有指示，而與聲請人當初之基礎設計及細部設計不同，或有所增加，此乃依契約架構之指示，目的在督促聲請人依綱要架構為妥適之設計(基礎設計及細部設計)，因此所增之費用不得另外請求。

- 4、綜上所述，功能設計經相對人核定後，因一定情事致變更設計而增加興建成本，聲請人是否有請求權，且其請求之數額多寡，應依個案判斷此情事的發生是否超出聲請人依契約所承擔之風險？是否超出契約原定預算之分配，增加聲請人工程之風險？此等情事的發生聲請人是否有預見可能性？此時，應斟酌何時發生變更？變更原因如何，變更是否係因聲請人自始基本設計考慮不週，或係因相對人在功能設計後需求改變而剝奪聲請人在綱要性架構中自我決定的空間，遂可全部歸責於一方當事人？抑或此等情事之發生，雙方均與有原因，而應依與有原因力的程度分擔風險？

D、請求權基礎及請求金額計算上共同問題：

(一) 聲請人主張之請求權基礎：

- 1、聲請人仲裁請求依據為興建營運合約第 4.2 條因工作範圍變更請求償還因新增工作所支出之費用。
- 2、民法不當得利：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。
- 3、誠信原則：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。
- 4、適用衡平原則：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」。

(二) 請求權基礎為因變更設計所增加之費用償還請求權：

- 1、聲請人本件六項請求在仲裁聲請狀、歷次書狀均以合約第 4.2 條工作範圍變更請求償還費用為主要請求權基礎，雖在言詞辯論總狀頁 84 主張不當得利返還，但聲請人與相對人間存在有效的契約，其所為的給付顯然並非無法律上原因所為的給付，並不構成不當得利。此外，聲請人雖同時主張由聲請人自行負擔費用，對聲請人顯失公平，故亦

得依誠信原則請求償還，然本仲裁庭認為聲請人主張有基於誠信原則所生之請求權，主張過於空泛，在無現行法律規定依據下，基於誠信原則而補充修正給付態樣或使附隨義務發生者固不乏其例，然使主給付義務發生，須有更堅強論證，聲請人主張尚嫌不足。事實上，合約第 4.2 條乃接繫契約風險分配之基本原則，即聲請人本來應以自己責任在綱要性架構中負責基本設計及細部設計，但契約本旨也賦予聲請人基本設計自我決定之空間，在聲請人自我決定之範疇內，風險均由聲請人負擔，聲請人基於自由決定空間所決定之基本設計所生之所有費用，均應由其負擔，此風險承擔之對價即為政府投資的 1047.7 億，在此風險承擔之範圍內，虧贏均為聲請人承受及負擔。然若因相對人政策變更或重大原因而使聲請人喪失契約締結時依契約架構容許的自由空間，則已超出聲請人所應承擔之風險，聲請人在逾越依契約所應承擔之風險範圍外所支出之費用，得向相對人請求償還。準此，合約 4.2 約定，亦為本諸公平分配契約風險之思想所為之設計，與衡平原則不謀而合。本合約第 20.3.2 條固然載明「明示合意仲裁庭得適用衡平原則」，但本仲裁庭公平合理分配基本設計經相對人核定後變更設計之風險所為之仲裁判斷，不僅為 20.3.2 條所容許，縱無前開約定，亦符合契約本旨。

- 2、聲請人之仲裁聲明，無論以合約 4.2 條為依據，或容許本仲裁庭適用衡平原則，均係主張償還因變更設計所增加之費用，此請求權並非典型承攬契約之報酬請求權（民法第 490 條）。蓋一般承攬契約，工作物完成後，有交付定作人受領之問題，受領完成後，危險移轉，除有瑕疵擔保與契約約定保固問題發生外，基本上承攬人給付義務消滅，承攬人對標的物不負有保管維護修繕等義務。然依本件營運合約 9.8 條：「不論典型成本中心計價里程碑之工程項目是否完成，亦不論該

完成工程之產權是否已由甲方取得，乙方均應依善良管理人之注意，善盡保管、維修、養護、修繕與管理之責，並自行負擔費用直至乙方依本合約規定將資產返還甲方為止。」，捷運工程完工後，產權並不交付相對人管領，相對人亦非以出租人之地位，負責使標的物符合約定使用狀態義務而交付聲請人使用收益。要之，本營運合約性質上應為民法所謂的「勞務給付契約」，且不屬於法律所規定其他契約之種類，依民法第 529 條之規定，應適用民法關於委任之規定。本仲裁庭認為因相對人政策變更其他出於自己需求重大原因而逾越聲請人原契約風險承擔範圍之設計變更，乃依相對人之指示而為委任事務之處理，依民法第 545 條規定，聲請人有必要費用償還請求權。

（三）費用之計算基準

本仲裁請求六項爭議，聲請人均認為屬於營運合約第 4.2 條所指之工作範圍變更，應由相對人負擔費用（參見仲裁聲請書及仲裁辯論意旨總狀），其於仲裁聲請書所請求之總金額（1 億 6636 萬 3600 元），與仲裁辯論意旨總狀所請求之金額（1 億 5844 萬 1524 元）並不相同，主因在於間接工程費計算方式不同，然經更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用所佔直接費用之比例計算間接費用之仲裁辯論意旨總狀之總金額，與 101 年 6 月 4 日仲裁陳報書附表「請求金額總表」之總金額（1 億 5855 萬 4183 元）也有些微差距。聲請人之請求係以工程項目為金額計算之基準，與相對人審查金額差距頗大，如：CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程費，相對人 C3 顧問審查金額為 1282167 元（相證 61-2）；CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道費用，則為 20265943 元（相證 61-2）；CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造額增施工費用，依相對人養工處預算表為 2829583 元，相對人對其餘三項請求，並未提出審查金額。關於聲請人主張工程費合理性如何，固然可委託客觀中

立之第三人鑑定工程費，相對人訴訟代理人事實上亦曾提出此建議，但鑑定已可預見無法在法定仲裁期限內完成，曠日廢時，緩不濟急，其所花費之時間勞力及費用支出，未必符合當事人之程序及實體利益。反之，聲請人支付統包商之金額乃確定之事實，聲請人也已提出證據證明，相對人對此亦不否認。是以，本仲裁庭認為於費用請求之計算上，以聲請人所主張並經證明之變更追加實際支付之金額為準，既不違背聲請人請求支出費用償還之本旨，於相對人之爭議性亦較低，符合衡平原則。

（四）費用必要性之爭議

- 1、受任人費用之支出是否必要，學說提出不同觀點，有主張費用支出必要性判斷上，應從委任人之立場觀察費用是否必要，亦有認為應從受任人的觀點觀察費用支出之合理性，但也有認為應從客觀公正第三人之立場判斷費用之合理性。本仲裁庭認為費用支出是否必要，聲請人本其專業判斷能力，應盡善良管理人之注意，對統包商工程項目及單價等報價應盡一定審查義務，然若客觀上已盡其審查能事，且與相似工程或依據工程會、工料分析手冊等資料估算之工程費用相比較，並無不合理之處，得認為聲請人實際支出之費用為必要。
- 2、委任契約之委任人所以須償還受任人其所支出之必要費用，乃因受任人所處理之事務為委任人之事務，受任人主觀上又為他人事務處理之意思，處理事務之結果也歸委任人，從而，費用支出是否必要，亦應判斷受任人費用支出是否為委任人之利益，或亦有為自己利益而支出者。按本興建合約，包括捷運之興建及營運兩部分，系爭六項爭議均為興建階段之爭議，然無論工程在聲請人所謂基設0版經相對人核定後有變更，或屬於新增工程項目，相對人是否應償還該費用，是否應全部償還，除應考量該工程是否有助於聲請人捷運之興建外，亦應

斟酌該工程是否有亦有利於聲請人捷運完工後之營運，聲請人及相對人因該工程變更或新增各可享受的利益比例如何。

(五) 消滅時效抗辯

如前所述，本件契約並非傳統業主委託包商興建之工程契約，並非典型民法完成一定工作給付報酬之承攬契約，故無承攬報酬短期消滅時效之適用（民法第 127 條款），相對人主張消滅時效完成之抗辯權，並無理由。

E、間接費用之請求

(一) 聲請人之請求與主張

1、有關本件「CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」費用、「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道」費用、「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」及「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程費用」之間接費用部分，聲請人原係以直接費用之 23.4% 計算，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。又由於本件各請求項目涉及不同車站及廠站，聲請人依據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後，更正本件各項目請求管理費用之比例。

2、關於「建築工藝展示室裝修費用」及「增設平行監造小組費用」部分，因相對人指示增作上開項目並非限於工程經費表中之特定車站或廠站，經參考本合約所有車站及廠站之平均間接費用為 16.24% 後，聲請人就上開二項目則請求以 15% 計算之間接費用。

(二) 相對人主張

工作範圍符合系爭合約第 4.2 條規定之變更者，充其量亦僅能參酌不可抗力或除外情事規定，限於直接工程費用之酌予「補償」--且須符合上開第

9.5 條規定；實無加計間接費用、管理費用等等名目之理，否則即失情理法之平（仲裁答辯書六，頁 9）。

（三）聲請人主張管理費計算比例，係依合約附件 D4.1—各工程項目經費詳細表計算，但此計算方法係在原訂政府投資 1047.7 億範圍內決定各里程完成計價之標準，至於依合約第 4.2 條變更工作範圍如何計算償還之數額，該條僅謂：「雙方應就變更後之權利義務進行協議」，並未明示計算標準，更未謂應依原里程計價標準支付。如前所述，本仲裁庭認為本件仲裁聲請人六項請求均為請求償還費用，故僅須以聲請人實際支出之金額為準。他方面，依民法委任之規定，委任人除須償還受任人支出之必要費用外，依民法第 546 條 1 項，受任人得請求自支出時起之利息。其利息請求權性質上並非遲延利息，與費用償還請求權具有相同之法律性質，即受任人使用自己之金錢於委任人事務之處理，已無法使用該資金，若非使用自己資金，更有資金獲取之成本，故該利息之計算應考量費用支出時市場之利率狀態，而非法定利率。此外，聲請人因工程變更而有洽請統包商依變更後之基本設計為細部設計施工之時間勞力等支出。本仲裁庭認為聲請人主張之管理費，性質上即為實際支出費用以外之費用取得成本及其他有形無形之支出。本仲裁庭斟酌所有情事，基於衡平原則，認為關於聲請人主張之管理費以百分之五為當，其他管理費之請求不應准許，應予駁回。

F、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) 聲請人之請求

- 1、有關「CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」、「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道」、「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」及「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程」（即仲裁聲請書第貳至伍部分）等項目請求之遲延利息起算日為 97 年 9 月 2 日。聲請人主張就上開項目之請求，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，相對人則係於同日收受上開函文（參聲證 8-1 號），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。
- 2、「增建建築工藝展示室」及「設置平行監造小組」（即第陸至柒部分）兩項請求之遲延利息起算日 98 年 9 月 24 日：聲請人上開項目請求，亦屬給付未定有確定期限者，故依民法第 229 條第 2 項之規定，相對人自受催告時起，即負遲延責任。查本項聲請人前於 98 年 9 月 23 日，致函請求相對人給付系爭工程款（參聲證 8-2 號），相對人則於同日收受上開函文，故聲請人自得依法請求自 98 年 9 月 24 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。

(三) 經查本件仲裁六項爭議自始自終均極具爭議性，聲請人及相對人多次協商均無結果，提送協調委員會亦無法得到拘束雙方之處理結果。聲請人雖主張相對人自受催告時起即須負遲延責任，請求依法定利率計算之遲延利息，但聲請人仲裁聲明所主張之權利並非如買賣價金給付請求權、消費借貸借款返還請求等給付數額經當事人具體約定者不同，本件六項爭議，相對人是否應給付聲請人及金額多寡，有待紛爭處理程序之結果，即學說所謂權利形成過程，事實上，相對人對本件六項爭議始終主張無給付義務，本仲裁庭亦認為並非全為卸責之詞，而有相當之理由。故而，本件六項爭議本仲裁庭認為聲請人一部有理由之部分，遲延利息應自仲裁判斷書送達相對人之翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之遲延利息。又現行民法法定利率為週年百分之五，雖依當今銀行對於企業融資之營利行為放款利率僅為 2%~3%，上開民法所定之法定利率顯已偏離市場通常行情，但本仲裁庭認為相對人對聲請人之給付義務既經本仲裁判斷而生與確定，應即為給付，其遲延給付應承擔支付偏離市場行情之不利益。

參、實體部分各項請求

A、CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程費用及 CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道費用部分：

(一) 聲請人之請求與相對人之聲明

I、有關 CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程費用部分：

1、聲請人之請求：

聲請人主張「CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」原非興建營運合約第四章所約定工作範圍，配合相對人之捷運政策，

而依據高雄國際航空站 95 年 6 月 28 日研討「高雄捷運 R4 車站 C1 通道出入口與航站人行空橋銜接事宜」會議（聲證 2-1 號）及 95 年 8 月 9 日第二次會議（聲證 2-2 號）結論指示辦理，因相對人及航站人所增加之需求，聲請人必須額外進行消防管線、空調設備等之拆除及復舊，及人行天橋外飾鋼板切除補強等工作，致額外增加成本費用，是此自屬興建營運合約第 4.2 條所指之「工作範圍變更」。依興建營運合約第 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 號）。因協調不成逾 90 日，針對本項新增工作，依據施作統包商提報之實支費用，據以請求 2,330,927 元。其後，因間接費用部分，從直接費用之 23.4% 計算，更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用所佔直接費用之比例計算間接費用為 16.65%。

2、相對人之聲明

仲裁答辯聲明：相對人主張本件聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法有效，依法並無仲裁容許性而聲明駁回仲裁請求。

II、有關 CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道費用部分

1、聲請人主張在已依基本設計進行細部設計之後，相對人因高雄航空站之要求指示聲請人變更系爭出入口位置，致 R4 車站站體（含通道）之面積較原基本設計規劃之面積大幅增加（聲證 3-5 號），是此自屬興建營運合約第 4.2 條所指因政策變更或重大原因所致之「工作範圍變更」。針對本項新增工作，聲請人係依據施作統包商提報之實支費用，據以請求 45,998,195 元（附表 3 號）。其後，因間接費用部分，從直接費用之 23.4% 計算，更正為以經相對人核定之工程經費表中所有間接費用所佔直接費用之比例計算間接費用為 16.65%。

2、相對人仲裁答辯聲明：相對人主張本件聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法有效，依法並無仲裁容許性而聲明駁回仲裁請求。

(二) 聲請人主張之事實及相對人之抗辯

1、聲請人主張之事實

本件第 1 項有關「CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」工作變更增加費用部分，及第 2 項有關「CR1 區段標 R4 車站 A2/C1 出入口通道」工作變更增加費用部分，相對人於 91 年 3 月同意「R4 車站土地使用計畫書」，聲請人並據以為基設基礎，嗣基設 0 版經相對人於 91 年 6 月 10 日核准後，R4 車站之工作範圍即已確定。惟相對人對於高雄航空站立體停車場計畫政策不明，造成高雄航空站最後取消立體停車場興建計畫，致高雄航空站於 92 年 6 月 5 日函請相對人就 R4 車站 C 通道規劃研擬因應之變更對策（參聲證 3-1 號），並要求相對人提升 R4 車站 C 通道之功能（即將 C1 通道移位與變寬、C1 通道直接與國際航廈人行天橋銜接、A2 出入口配合國內航廈二期工程移設與預留）以滿足原立體停車場欲提供旅客之便利性（參聲證 3-3 號、聲證 3-4 號）；並由 A2 出入口移設位置與預留電扶梯機坑，滿足未來國內線二期航廈擴建後與地下通道連通之計畫，造成聲請人因政策或重大原因致工作範圍變更。

2、相對人之抗辯

a、關於「本件出入口位置暨型式變更構成工作範圍變更」聲請人主張部分，相對人回應：

依照系爭合約 1.1.2 第 3 款規定，「申請須知修訂與補充資料及補充規定」係合約文件，該「申請須知修訂與補充資料及補充規定」第 3.1.7.5 條規定，載明特許公司須負責「紅線 R4 站與民航局高雄國際航空站之介面」，因此相關設計內容需取得高雄航空站同意原屬聲請人依約應辦理之工作範

圍，並無工作範圍變更之情形。相關過程皆係高雄航空站與聲請人間之溝通協調，與相對人無關：(一) 聲請人於 92 年 8 月 27 日召開「紅線 CR1 區段標統包工程建築設計構想簡報會議」中（會議主席係聲請人范副總經理陳柏），高雄航空站提議：「R4 車站 C1 出入口南側之人行通道稍窄，建議略為調整。」經統包商回應可配合調整，而做成「R4 車站 C1 出入口之電梯機房配合航站之需求略往北移，以騰出較寬之步道空間」之會議結論（參相證 56-2），並非相對人指示聲請人調整 C1 出入口配置。(二) 聲請人與高雄航空站於 93 年 12 月 15 日召開之「捷運紅線 CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口變更位置確認會議」，亦獲致結論：「各單位原則同意 R4 車站 C1 出入口所行規劃之平面位置（詳附圖），俾利細部設計顧問進行 C1 出入口建物後續規劃發展，俟細部設計規劃完成後，再行向航空站簡報」（參相證 56-3）。由該結論可知，聲請人亦認為相關細部設計應取得航站之同意。(三) 聲請人與高雄航空站於 94 年 5 月 19 日所召開之「高雄捷運與高雄航空站相關介面協調討論會」結論即指出：「有關 R4 車站 A2 出入口經協調後高雄航空站同意此配置位移修正方式」（參相證 56-4）。因此，所有協調過程皆係由聲請人與高雄航空站間為之，並無相對人「因政策變更或重大原因，致乙方工作範圍變更」之情形。

b、關於「興建營運合約及功能性設計圖說（基設 0 版）並未約定 R4 車站需與航站共構，興建營運合約申修補附件 G 僅約定 O7、R12 有共構行為，而 R4 車站 C1 出入口與國際航廈人行天橋共構之行為，並非聲請人之介面協調應辦事項。」聲請人主張部分，相對人回應：聲請人依 88 年 11 月 30 日「申請須知修訂與補充資料及補充規定」第 3.1.7.5 條規定，載明特許公司須負責「紅線 R4 站與民航局高雄國際航空站之介面」，因此 R4 車站與高雄航空站之協調介面，係聲請人之工作範圍。

且最終 C1 出入口並無與高雄航空站共構，僅有 C1 出入口與國際航廈人行天橋連通。

c、關於「依據 88 年 11 月 30 日申請須知修訂與補充資料及補充規定（下稱「申修補」）附件 H：捷運設施取得土地使用權同意書摘要表（聲證 3-22），可知：在未妥善規畫解決本場聯外進出口通道及停車問題（航廈正面段捷運站體工程施工期間）之前，不得開工。建議在設計、施工前，仍請高雄捷運局妥適研擬交通維持計畫送民航局審查核可，俾使車站施工時能將機場營運所受影響降至最低。以上即為相關介面協調工作之全部，聲請人已完成。」聲請人主張部分，相對人回應：聲請人刻意曲解申修補附件 H 之內容，實則附件 H 僅係整個協調介面中有關「用地取得」之部分：一、「申請須知修訂與補充資料」3.1.7.5 規定紅線 R4 站與民航局高雄國際航空站之介面，聲請人應負責辦理（相證 55-1）。惟聲請人刻意把此介面解釋成申修補中「2.2 車站相關設施共構、聯合開發、附條件同意使用方式取得用地之介面」，「2.2.3 附條件同意使用（參相證 55-6）」，其中所述附件 H 捷運設施取得土地使用權同意書內容摘要表規定之兩項（聲證 3-22），但是實際上，附件 H 規定的是用地取得之介面條件而已。二、「申請須知修訂與補充資料」3.1.7 規定的是整個興建之介面，並非僅限附件 H 之內容（3.1.7.5 內容也未說詳附件 H），因此系爭合約及相關文件之精神係指 R4 車站之設計興建應取得民航局之同意。雖然民航局於 91 年 1 月 29 日同意聲請人所提之土地使用計畫書，但該「同意」僅限於初步規劃之功能設計，並非實際施工之細部設計，因此後續在聲請人召開主持之相關會議（如 92 年 9 月 12 日紅線 CR1 區段標統包工程建築設計構想簡報（地面設施）專案會議、93 年 9 月 2 日高雄捷運紅線 CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口變更案工程經費協調事宜會議、93 年 12 月 15 日捷運紅線 CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口變更位置確認會議，以及 94 年 5 月 19 日高

雄捷運與高雄航空站相關介面協調討論會)，民航局在審查細部設計時才會陸續提出相關意見，聲請人也配合相關意見提出設計方案，且由這些會議之召開也可以知道，當時聲請人亦認知相關興建設計內容應取得航空站之同意，此即為「申請須知修訂與補充資料」3.1.7.5 規定之興建介面要求，為聲請人投標時可以預見之問題。

d、關於「R4 車站原基設出入口佈設位置，依據航空站於 91 年 1 月 29 日函報民用航空局核轉前開土地使用計畫書時，即於函文中向民航局說明：「相關設施經本站、高雄市捷運局、高雄捷運公司等多次研討確認，已配合機場長期發展所需。」聲請人主張部分，相對人回應：聲請人與高雄航空站間之協調，依約係聲請人之工作範圍，如何符合高雄航空站之需求並取得其同意，應由聲請人負擔此責任，聲請人為取得許可，自行與高雄航空站溝通協調之過程及相關承諾，不應再轉嫁予相對人承擔。聲請人 R4 車站土地使用計劃書第 8 頁（聲證 3-25-1）亦自承：「有關本車站與小港國際機場介面及相關細節尚未完成細部設計，惟高雄捷運公司亦要求統包商於辦理細部設計應注意下列事項，並於設計完成時，另將成果提送高雄航空站。」，是以航空站雖於 91.3.4 原則同意施工（聲證 3-9），但聲請人亦認知相關細節尚未完成，故後續需提出設計成果與航空站協調，取得航空站之同意。

e、關於「簽約時高雄航空站並未規劃立體高架停車場，有關與高雄航空站間之協調介面，已提送交通維持計畫書經高雄航空站同意備查，妥善解決。

」聲請人主張部分，相對人回應：

聲請人依 88 年 11 月 30 日「申請須知修訂與補充資料及補充規定」第 3.1.7.5 條規定，載明特許公司須負責「紅線 R4 站與民航局高雄國際航空站之介面」，因此 R4 車站與高雄航空站之協調介面，係聲請人之工作範圍。

聲請人後續與高雄航空站之協商及討論，係聲請人依約與高雄航空站協商結果，相對人並未參與，亦無為任何之指示。

f、關於「聲請人主張因 R4 車站 C1 出入口之位置，配合航空站所提需求往東平移一個高架橋柱，且電動步道必須直接通達航站人行天橋，致聲請人必須額外進行「消防管線、空調設備等之拆除及復舊，及人行天橋外飾鋼板切除補強」。」聲請人主張部分，相對人回應以上係航空站之需求，與相對人無關：

所謂「消防管線、空調設備等之拆除及復舊，及人行天橋外飾鋼板切除補強」等工作，並非由相對人指示辦理，而係聲請人與高雄國際航空站協調後同意施作，倘該等設施為高雄航空站所有者，本工項即係聲請人與高雄航空站間之所生之爭議，要與相對人無涉。有鑑於此，自應先確認系爭消防管線、空調設備、人行天橋等設備為何人所有，始可進一步釐清爭議。聲請人於 93 年 9 月 2 日召開之「高雄捷運紅線 CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口變更案工程經費航空站協調事宜」會議，即係由聲請人范陳柏副總經理擔任主席，會議紀錄即載明「R4 車站 C1 出入口規劃設計案，其位置確認配合航空站所提需求往東平移一個高架橋柱位」、「出入口與國際航廈間之關連細設圖及各出入口完工復舊圖說，將送請航空站參閱並提供意見。」(相證 55-2)；嗣聲請人於 93 年 12 月 15 日再度召開之「捷運紅線 CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口變更位置確認」會議，則係由高雄航空站李燦煌主任及聲請人謝文凱經理擔任主席，該會議紀錄亦決議：「各單位原則同意 R4 車站 C1 出入口所行規劃之平面位置，...俟細部設計規劃完成後，再行向航空站簡報。」(相證 55-3)。是悉，R4 車站 C1 出入口所規劃之位置及本案之「消防管線、空調設備等之拆除及復舊，及人行天橋外飾鋼板切除補強」等工作，均係由高雄航空站與聲請人自行協商後之結論，實非相對人所為之指示，灼然至明。此外，高雄航空站復於 95 年 6 月 28 日(相

證 55-4)、95 年 8 月 9 日 (相證 55-5) 先後召開「研討高雄捷運 R4 車站 C1 通道出入口與航空站人行天橋銜接事宜」之會議，此二次會議之召集方均為高雄航空站而非相對人；且於 95 年 8 月 9 日第二次會議中，相對人人員甚至並未出席，該次會議結論並謂：「(三) 細部設計圖及施工計畫經本站同意備查後，始可動工施作。(四) 有關拆除電動步道及人行天橋復舊費用，原則上由捷運公司負擔，若須本站支援部分俟陳報上級後再議。」(參相證 55-5)。

g、關於「高雄航空站於 92 年 6 月 5 日函知相對人捷運工程局，「茲停車場立體化計畫因 貴府有關單位迄今未有具體結論，為避免 C 通道建設後，本站相關土地無法建築利用影響未來發展，請惠研替代方案，以利後續作業」。C 通道之變更皆為配合航空站立體停車場計畫之取消，而要求 C 通道之功能性提昇來滿足原立體停車場欲提供旅客之便利性。並由 A2 出入口移設位置與預留電扶梯機坑，來滿足未來國內線二期航廈擴建後與地下通道連通之計畫」聲請人主張部分，相對人回應：

聲請人並未舉證證明有關 A2/C1 出入口之調整與停車場立體化兩案件間之因果關係，且未舉證說明為何「C 通道之變更皆為配合航空站立體停車場計畫之取消，而要求 C 通道之功能性提昇來滿足原立體停車場欲提供旅客之便利性」，蓋因透過立體停車場進入航廈與搭乘捷運進入航廈之旅客類型並不相同，其間之因果關係聲請人並未明確說明及舉證。相對人於 92 年 6 月 24 日召開「研商 R4 車站出入口配置及相關介面協調會議」，係因聲請人於 92 年 6 月 6 日以(092)高捷 V1 字第 2251 號函 (參相證 56-1) 請相對人出面協助，相對人乃依聲請人之要求而邀集相關單位予以協助，並非如聲請人所主張係相對人依據 92 年 6 月 5 日航空站之要求而要求聲請人提出替代方案。為聲請人依照系爭合約規定與航空站協商辦理之結果，並非相對人之

指示：(一) C1 通道寬度調整：92 年 9 月 12 日紅線 CR1 區段標統包工程建築設計構想簡報（地面設施）專案會議航空站所提建議，聲請人之統包商同意配合調整。(二) C1 出入口調整及電梯連通：93 年 9 月 2 日高雄捷運紅線 CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口變更案工程經費協調事宜會議聲請人確認配合航空站需求辦理，細設圖說送請航空站參閱並提供意見。93 年 12 月 15 日捷運紅線 CR1 區段標 R4 車站 C1 出入口變更位置確認會議聲請人及航空站同意 C1 出入口規劃。(三) A2 出入口調整：94 年 5 月 19 日高雄捷運與高雄航空站相關介面協調討論會航空站同意此配置位移修正方式。與停車場立體化更無關係，且無所謂政策變更或重大原因之存在，該變更顯係聲請人與高雄航空站間介面協調之過程，要無工作範圍變更之適用。聲請人與統包商統包契約中之「細部設計工作範疇第二部分特定工作範疇」有關 R4 車站(1)已規定：「...民航站有開發計畫，細部設計階段須配合該開發計畫預留可能之連通」(參相證 55-7)。因此，縱依聲請人主張 A2/C1 出入口位置因航空站停車場開發計畫導致變更（相對人仍否認之），則相關之細部設計配合，仍屬統包商契約原訂之工作範圍，聲請人所稱其已同意統包商變更契約之請求並給付金錢，顯亦違反其統包契約約定，應屬無須支付之款項。

h、關於「此工作範圍之變更，係聲請人於簽約時無法預見，故衍生之費用不應由聲請人負擔」聲請人主張部分，相對人回應：

本建設案甄審時「申請須知修訂與補充資料及補充規定」第 3.1.7.5 條已規定聲請人應負責辦理 R4 車站與航空站之興建介面要求，因此簽約時已可預見相關設計需取得航空站之同意，並為聲請人之工作範圍。依照系爭合約第 3.5.1 條規定，聲請人承諾依約自行負責設計及施工，故聲請人有權掌控細部設計內容，因此設計內容如果產生風險，亦應由聲請人承擔（有決定權者才有能力承擔風險），另功能設計縱經相對人核定，暫不論相對人

主張功能設計目的並非界定工作範圍，依照系爭合約 8.1.5 設計與施工之責任規定，亦不減少或免除聲請人應盡之義務與責任。航空站相關意見均由聲請人提出設計方案因應以取得航空站之同意，相對人依聲請人所請協助協調（92 年 6 月 24 日研商 R4 車站出入口配置與相關介面協調會議），依照合約 7.3 規定，聲請人不得因協助事項之不能成就而對相對人為任何主張或減免自己之責任。

（三）聲請人得向相對人請求償還 60% 之費用：

- 1、按聲請人研議之「R4 車站土地使用計畫書」經高雄航空站於 91 年 3 月 4 日同意備查，聲請人即以此為基礎完成聲請人所謂之「基設 0 版」，並經相對人於 91 年 6 月 10 日核准，此點相對人並未爭執。嗣高雄航空站於 92 年 6 月 5 日致函相對人表示，航廈前停車場計畫尚未定案，並要求相對人就 R4 車站 C 通道之規劃研擬應變對策（參聲證 3-1 號）。其後，聲請人、高雄航空站及相對人召開多次協調會確認出入口位置變更及規劃事宜。相對人於 94 年 11 月 24 日同意 R4 車站 A、C 出入口通道細部設計階段功能性改善方案（參聲證 3-21 號），本項爭議所涉之變更設計方告確定。相對人雖主張聲請人並未舉證證明有關 A2/C1 出入口之調整與停車場立體化兩案間之因果關係，但出入口位置在聲請人所謂之「基設 0 版」核定後有變更，高雄航空站於 92 年 7 月 11 日致函相對人表示，R4 車站 C 通道施工涉及高雄航空站土地使用，請聲請人擬具體建設計畫送高雄航空站同意後方可開始施工（參聲證 3-15 號），均為不爭之事實。問題關鍵在於因高雄航空站需求之改變或聲請人所謂基設 0 版核准時尚未能確定，嗣後使聲請人需變更設計之風險應如何分配？
- 2、相對人主張合約 4.2 條指「相對人」因政策變更或重大原因致工作範圍變更。C1 出入口位置之變更係不同機關之航空站之需求，且為聲

請人與航空站協調之結果，與相對人無關，均非因相對人之指示；依照系爭合約 1.1.2 第 3 款規定，「申請須知修訂與補充資料及補充規定」係合約文件，該「申請須知修訂與補充資料及補充規定」第 3.1.7.5 條規定，載明特許公司須負責「紅線 R4 站與民航局高雄國際航空站之介面」，因此相關設計內容需取得高雄航空站同意原屬聲請人依約應辦理之工作範圍，並無工作範圍變更之情形。高雄航空站雖為獨立於相對人之機關，惟查合約 4.2 條並非規定「因甲方之政策更或重大原因變更乙方工作範圍」，而係「甲方如因政策變更、、、」，所謂「因政策變更」當然可能係因法令變更或中央政策改變，所謂「重大原因」也應涵蓋諸如不可抗力事變或其他等不可歸責於乙方的重大原因，亦即該條並不限於因相對人之政策變更。聲請人固然須負責與航空站之介面協調，凡基於契約成立時相對人所明知或可得預見之事實或情事變更，聲請人均須負責協調並為自行承擔之風險，但若介面協調之基礎事實發生重大變更，而不可歸責於聲請人，致嗣後有變更設計之必要而增加費用時，此風險不應由聲請人全部承擔。更何況高雄航空站於 92 年 6 月 5 日函知相對人捷運工程局，「茲停車場立體化計畫因 貴府有關單位迄今未有具體結論，為避免 C 通道建設後，本站相關土地無法建築利用影響未來發展，請惠研替代方案，以利後續作業」，可知停車場立體化計畫政策擬定並非與相對人無關。

- 3、他方面，聲請人於契約成立時，明知須負責與高雄航空站介面之協調，相關設計內容均須取得航空站之同意。聲請人於 91 年 1 月提送「R4 車站土地使用計畫書」於相對人，並於 91 年 3 月 4 日獲航空站同意備查（聲證 3-26 號）時，細部設計尚未獲航空站同意，但因相關設計均須得航空站同意，從而，縱聲請人所謂「基設 0 版」經相對人核定，因航空站需求改變或計畫調整而有變更設計之可能性，於聲請人

應有一定預見可能性。從而，本仲裁庭衡酌所有相關具體情事，認為聲請人應承擔 40% 之風險，即僅得請求 60% 費用之償還。

(四) 費用必要性

1、聲請人之請求

「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」部分，聲請人請求依統包商所提之實支費用請求直接工程費 188920 元（附表 2）及間接工程費。「R4 車站 A2/C1 出入口通道」部分，聲請人請求依統包商所提之實支費用請求直接工程費 37275717 元（附表 3）及間接工程費。

2、相對人抗辯

「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」部分，相對人主張聲請人各工程項目均以「式」計價，並未進行單價分析，亦未提供實際施作圖面據以研判各工程項目是否屬實、合理，項次 3「設計費用」佔直接工程費比例過高與工程慣例不符顯不合理，另根據聲請人與統包商簽訂之協議書，聲請人並未同意給付統包商設計費用。經相對人 C3 顧問估算（相證 61-2），審查金額為 1282167 元。「R4 車站 A2/C1 出入口通道」部分，相對人主張：聲請人所提部份工程項目、材料名稱規格不明確，無法評估其單價之合理性。出入口位置變更之爭議，聲請人所提供工項數量計算表內並無相關圖說資料，相對人無法檢視其數量計算之合理性。

3、如前所述，本仲裁庭認為本項請求性質上為受任人必要費用償還請求權，不需核對實際工程施作項目是否合理屬實及其個別工程項目之單價。本仲裁庭審酌聲請人及相對人所主張之事實及證據，認為聲請人費用之支出，並無不合理。

(五) 綜上所述，就「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」

部分，相對人應給付聲請人 1,064,338 元（計算式：聲請人變更追加實際支付統包商之金額 1,689,426 元 * 60% * 1.05 四捨五入）；

就「R4 車站 A2/C1 出入口通道」部分，相對人應給付聲請人 24,569,105 元（計算式：聲請人變更追加實際支付統包商之金額 38,998,579 元 * 60% * 1.05 四捨五入）。

B、CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造額增施工費用部分：

(一) 聲請人之請求與相對人之聲明

1、聲請人之請求：

聲請人主張 R4 車站 A1 出入口轉乘設施額增施工，係配合相對人高雄公園改造工程所需，屬興建營運合約第 4.2 條因政策變更或重大原因所致之「工作範圍變更」，應由相對人負擔費用。本項增額施工費用，聲請人請求金額為 5,834,352 元。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佔直接費用之比例計算間接費用為 16.65%。

2、相對人仲裁答辯聲明：相對人主張本件聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法有效，依法並無仲裁容許性而聲明駁回仲裁請求。

(二) 聲請人主張之事實及相對人之抗辯

1、聲請人主張之事實

興建營運合約附件 A5.3「路權圖與開發用地位置圖」事實上已明確約定路權範圍，而聲請人前亦據此進行基本設計，並經相對人核准（參聲證 4-1 號）。就系爭 R4 車站 A1 出入口轉乘設施部分，在進行細部設計時，聲請人原係依相對人核准之基本設計圖說，將之設置於原捷運路權範圍及原基本設計規劃之復舊範圍內（即設置在 R4 車站 A1 出入口路權範圍內），並配合車站出入口之復舊施作。相對人嗣於 94 年 12 月 9 日「94 年度高雄公

園改造工程」細部設計審查會議中，竟要求聲請人配合相對人工務局養工處之「高雄公園改造工程復舊案」，將 R4 車站 A1 出入口轉乘設施設置於路權範圍外（參聲證 4-2 號），由於此一政策變更或重大原因，已實質變更聲請人之工作範圍，自己構成興建營運合約第 4.2 條所指之「工作範圍變更」，而應由相對人負擔費用。主要增辦項目為 R4 車站 A1 出入口至路權範圍外之機車/腳踏車停車場之相關設施，其中包括機車/腳踏車位、人行道鋪面（自出入口至停車場乙段）、照明及景觀植栽等工程（參聲證 4-4 號及聲證 4-2、4-3 號）。本項增辦工作之施工位置，並非在原捷運路權範圍及原基本設計規劃之復舊範圍（參聲證 4-4 號），亦非屬工程執行期間受影響需復舊範圍，是本項增辦工作實非興建營運合約原約定聲請人工作之範圍，而屬相對人變更增加之工作，故增加之費用自應由相對人負擔。

2、相對人抗辯

a、關於「相對人指示聲請人將 R4 車站 A1 出入口轉乘設施設置於路權範圍外，係屬政策變更或重大原因，構成工作範圍變更」聲請人主張部分，相對人回應：

轉乘設施之完善係有助於運量之提升，相對人工務局養護工程處無償提供原應由聲請人列為「長期目標」之「第三推動階段」轉乘設施之用地（即系爭高雄公園用地），以供聲請人設置轉乘設施之用，且已說明「完工後由本府養護工程處維護管理」（參相證 57-1、57-2），免除聲請人後續維護管理之成本，且因 A3 出入口調整為緊急出入口，該 A1 出入口係唯一位於航空站外之捷運車站出入口（參相證 57-3），而有大量轉乘之需求，並立於協助之立場提供建議，復以轉乘設施係有利於運量之提升，因此而產生之票箱收益，係為聲請人所享有，要無相對人「政策變更」或類此之「重大原因」必須變更聲請人工作範圍之情事發生，聲請人之主張係為無理由。

b、關於「工作範圍以路權範圍為限聲請人主張部分，相對人回應：

路權範圍並非界定聲請人工作範圍之依據，依據系爭合約 8.1.1 第 1 款之規定：「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。車站出入口及通風井等相關附屬設施原則上應設置在甲方所規劃取得的用地範圍內。」亦即，車站出入口、通風井及復舊階段進行之景觀、植栽、轉乘設施等相關設施之設置，並不僅限於路權範圍內。舉 R7、R8 以及 O14 車站（如相證 57-8）為例，該等車站之站外轉乘設施及相關復舊範圍，並未在路權範圍內，然依約仍屬聲請人之工作範圍，且聲請人皆未向相對人依據系爭合約 4.2 條工作範圍變更為主張，顯見聲請人所稱以路權範圍劃定工作範圍之主張，係無理由。

c、關於「R4 車站之轉乘設施並非依據聲請人委託鼎漢工程顧問公司製作之「站外轉乘設施推動」報告，而係因相對人養工處需求所致」聲請人主張部分，相對人回應：

聲請人前於民國 91 年間委請鼎漢國際工程顧問公司就高雄捷運紅橘線車站之轉乘設施進行規畫設計，並於 92 年 5 月 14 日完成「站外轉乘設施推動」報告(0 版)，內容略以：「捷運無法如同汽機車般提供戶到戶之服務，乘客須藉步行或其他載具到達車站，故為提升捷運之運量，須有效整合其他運具系統，以擴大捷運服務之腹地，因此轉乘設施之提供有其必要性。」、「本規劃之工作目標，係藉由良好之站外轉乘設施整合規劃，讓最多的乘客有最方便的轉乘環境，進而達到鼓勵使用大眾運輸、提高捷運運量之目的。」(參相證 57-5，頁 1-1) 本件 R4 車站係地處高雄航空站，僅有系爭 A1 出入口位於航站範圍外，因此，若航站外旅客欲利用 R4 車站搭乘捷運時，僅得自 A1 出入口進出，該出入口之轉乘即相對重要，且由於該站附近行人較少，絕大多數之乘客皆係經由其他交通工具進出捷運站，參考前開聲請人所委託之研究報告，該車站之轉乘設施即更為重要。捷運運量之提升，與轉乘設施之完善與否息息相關已如前述，而依據前開研究報告，有

關轉乘設施之規劃及推動方式，可分為三個推動階段，第一、二個推動階段係於復舊區內及非復舊區之道路或綠地用地，且係較易推動者；另有關第三推動階段，係指位於道路及捷運路權範圍以外，大部分位於已開闢之公園等公共設施用地，依據該研究報告之說明，第三階段設施因涉及土地使用權之協商，推動時程較難掌握，故列為長期目標逐步推動。今相對人工務局養護工程處無償提供原應由聲請人列為「長期目標」之「第三推動階段」轉乘設施之用地（即系爭高雄公園用地），以供聲請人設置轉乘設施之用，且已說明「完工後由本府養護工程處維護管理」(參相證 57-1、57-2)，免除聲請人後續維護管理之成本，且因 A3 出入口調整為緊急出入口，該出入口係唯一位於航空站外之捷運車站出入口（參相證 57-3），而有大量轉乘之需求，並立於協助之立場提供建議，復以轉乘設施係有利於運量之提升，因此而產生之票箱收益，係為聲請人所享有，要無相對人「政策變更」或類此之「重大原因」必須變更聲請人工作範圍之情事發生，聲請人之主張係為無理由。

d、關於「有關損益相抵之主張」聲請人主張部分，相對人回應：

R4 車站 A1 出入口轉乘設施額增聲請人所增加之票箱收入計算：本區段標（CR1 區段標）功能設計核可時，聲請人於 A1 出入口規劃之轉乘設施數量為腳踏車位 30 席，捷運完工通車後設置之轉乘設施數量計有機車位 85 席、腳踏車位 82 席。總計增設機車位 85 席、腳踏車位 52 席。而依據聲請人委託鼎漢國際工程顧問公司於 92 年 5 月 14 日製作之「站外轉乘設施推動」報告第 3.4 節，將 R4 車站分類為「特殊功能型」下「城際轉運」子類（參相證 57-9），依此分類參照表 3.7-3 所列各項參數，推估因轉乘設施額增所增加之捷運系統載客人次為：增加之載客人次(人次/日)=增加之轉乘車位(車位)*承載率(人/車)*車位轉換率(車次/車位-日)

機車 $85 * 1.18 * 4 = 401$ (人次/日)

腳踏車 $52*1.0*4 = 208$ (人次/日)

合計 $401+208 = 609$ (人次/日)

聲請人 30 年營運特許期間因轉乘設施額增所增加之載客人次為 6,668,550 人次 ($609*365*30$)，每一人次以平均票價 25.8 元計算，聲請人增加之票箱收入為 172,048,590 元。如聲請人主張相對人應增加投資金額以辦理本項工作，則相對人主張應此增加之收益應予扣減，否則將影響本建設案甄審之公平性。

e、關於「有關 A3 出入口調整為緊急出入口」聲請人主張部分，相對人回應：

有關 R4 車站 A3 出入口調整為緊急出入口乙節，因該出入口於功能設計圖經相對人捷運工程局核可時係已存在，且依據聲請人之主張，工作範圍係經由功能設計圖之核可而確定。若 鈞庭認定聲請人之主張有理由（相對人仍否認之），則就 A3 出入口取消為緊急出入口，無法供民眾使用進入 R4 車站乙節，相對人主張應依據系爭合約 4.2 條工作範圍變更予以減帳。

（三）聲請人得向相對人請求償還 80% 之費用：

1、查聲請人依興建營運合約附件 A5.3「路權圖與開發用地位置圖」所載路權範圍進行基本設計，並經相對人核准（參聲證 4-1 號），相對人嗣於 94 年 12 月 9 日「94 年度高雄公園改造工程」細部設計審查會議中，要求聲請人配合相對人工務局養工處之「高雄公園改造工程復舊案」，將 R4 車站 A1 出入口轉乘設施設置於路權範圍外（參聲證 4-2 號）等情，為相對人所不爭。相對人主張系爭合約 8.1.1 條第 1 款規定，車站出入口、通風井及復舊階段進行之景觀、植栽、轉乘設施等相關設施之設置，並不僅限於路權範圍內，並舉 R7、R8 以及 O14 車站（如相證 57-8）為例。惟該款規定：「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。車站出入口

及通風井等相關附屬設施原則上應設置在甲方所規劃取得的用地範圍內。」路線、場、站及其相關附屬設施均應在路權範圍內，後段應限於與出入口、通風井等類似的附屬設施，轉乘設施並無法與出入口、通風井等相提並論。聲請人於基本設計時所享有的設計空間，應受該規定之限制，且亦拘束相對人，聲請人在該規定所劃定的設計裁量空間內所進行之基本設計，其符合綱要性規範者，相對人均須尊重，方符合契約本旨。相對人主張轉乘設施並不限於路權範圍，此點應於契約中載明，契約並未明示，相對人在基本設計後主張轉乘設施得規定於路權範圍外，並不可採。

- 2、其次，94年12月9日高市府工務局養護工程處邀集相關單位，召開「94年度高雄公園改善工程」委託規劃設計案細部設計審查會議(參聲證4-2)，相對人於本次會議表示：「大業北路轉乘設施(機車、自行車停車場)係配合捷運及整體景觀考量，建議復舊範圍及轉乘設施區由捷運公司施作，請顧問公司提供設計圖說供捷運公司及統包商施作，並於圖面標註施作範圍，設計圖說及『工程預算請儘速提供捷運公司』」(參聲證4-2第1頁捷運局之意見)。若轉乘設施在相對人認知上即應由聲請人負責施作，何必要求顧問公司提供聲請人工程預算？再者，該轉乘設施完工後由相對人養護工程處維護管理，(參相證57-1、57-2)，免除聲請人後續維護管理之成本，乃相對人自承(仲裁言詞辯論三，頁3)，則轉乘設施之設置應主要為相對人之利益及考量，應可斷言。
- 3、綜上，聲請人依約在路權範圍內完成基本設計並經相對人核定後，因整體市政規劃之考量，而變更R4車站A1出入口轉乘設施，使聲請人無法按契約成立時所預見之事實，進行最符合經濟效益之設計，而

須按相對人需求而增加支出之費用，此等費用乃屬於處理他人事務之範圍，相對人應負責償還。

- 4、他方面，轉乘設施設置於高雄公園用地，有利於運量之提升，且因轉乘設施完工後由相對人養護工程處維護管理，免除聲請人後續維護管理之成本，相較於原核定基本設計，轉乘設施變更對聲請人應更為有利。換言之，轉乘設施之變更不完全係為相對人之利益，客觀上亦有利於聲請人，就此部分已不單純為管理他人事務，本仲裁庭認為聲請人就增加支費用亦應負擔 20%，方符合契約本旨。

（四）費用必要性

- 1、相對人抗辯：請人未提出相關圖說以為佐證，各工程項目之數量無從查對其合理性，另單價部分亦不合理。本件爭議中各工程項目之數量聲請人係採相對人工務局養工處提供之工程預算書數量進行金額計算（相證 61-3），惟查聲請人單價均較養工處單價高，部分工項甚至達 7 至 8 倍，且保險費、相關管理費用之計算比例亦較養工處之比例為高，而養工處預算僅 282 萬餘元，未達聲請人仲裁請求金額之二分之一。經查部分工程項目位於施工範圍線外，部分工項圖說內並未標示施作位置。另部分工項根據聲請人與統包商簽訂之協議書及辦理之契約變更內容，聲請人不得請求該工項之費用。有關聲請人提出以 CR6 及 CR3 區段標之相關單價做為調整依據，因所提資料無法檢視其工項內容是否相同，故仍應以相對人工務局養護工程處單價計算。
- 2、相對人工務局養護工程處所編列之工程項目及數量（參相對人提出相證 61-3 第 2、3 頁），與聲請人本項請求之數量完全相同（參仲裁聲請書附表 4 號），故兩造就本項請求之數量，應無爭執。聲請人對相對人抗辯單價偏高，則提出高雄捷運工程 CR6 及 CR3 區段標於相同工作項目之合理單價（詳參仲裁補充理由(十三)書附件 2 號）為證。

3、按聲請人因轉乘設施變更而支付統包商（包含營業稅）合計 3,287,696 元，乃增加之費用。本仲裁庭審酌聲請人及相對人所主張之事實及證據，認為聲請人費用之支出，並無不合理。

（五）綜上所述，就「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」額增施工費用部分，相對人應給付聲請人 2,761,665 元（計算式：聲請人變更追加實際支付統包商之金額 3,287,696 元 * 80 % * 1.05 四捨五入）。

C、有關「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程費用」部分：

（一）聲請人之請求與相對人之聲明

1、聲請人之請求

北機廠原屬聲請人施作範圍之排洪設備即已足用，增設北機廠滯洪池設施（參聲證 5-14 號）乃係因北機廠區外，應由高雄縣政府設計、施作之排洪設施未完成，相對人為消彌民意抗爭暨順利推動捷運政策，乃指示聲請人應配合縣政府、縣議會及民意代表之要求，而在北機廠區增設滯洪池及相關雜項工程，此與相對人核定之基設 0 版已有變更，自屬興建營運合約 4.2 條所指因「政策變更」或「重大原因」所致之「工作範圍變更」，依約自應由相對人負擔費用。聲請人就本項「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程費用」，請求金額為 45,411,200 元（參附表 2 號）。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所計算間接費用 16.86%（參附表 1-1 號）。

2、相對人仲裁答辯聲明

相對人主張本件聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法有效，依法並無仲裁容許性而聲明駁回仲裁請求。

(二) 聲請人主張之事實及相對人之抗辯

1、聲請人主張之事實

北機廠原屬聲請人施作範圍之廠區排洪設備即已足用，並無需規劃滯洪池（參聲證 5-7 號），且相對人核准之基設 0 版圖說亦無滯洪池之規劃（參聲證 5-8），惟因北機廠區外（橋頭、岡山地區）應由高雄縣政府設計及施工之排洪設施尚未完成，致使北機廠成為地方民意抗爭對象（參聲證 5-1 號、聲證 5-9）。且高雄縣議員於議會中表示，大遼排水、典寶溪等排水工程尚未整治完成（按：此等排水工程非屬捷運工程部分），請相對人與高雄縣政府積極向中央爭取排水改善計畫專案補助事宜，惟在市府捷運局尚未有整體排水規畫及工程經費來源前，不同意北機廠工程施工（參聲證 5-10 號）。相對人為消彌民意抗爭並順利推動捷運政策，乃指示聲請人應配合高雄縣政府及地方民意代表之要求，將北機廠週邊之排水納入捷運施工考量，並要求聲請人協助相對人向中央申請北機廠週邊排水工程費用（參聲證 5-4）。相對人曾於 92 年 1 月 22 日致函高雄縣橋頭鄉公所，表示聲請人北機廠相關排水設施係依據 86 年 12 月水利署典寶溪排水系統規畫報告設計跨越大遼排水結構物（參聲證 5-11 號），故聲請人事實上於 92 年 3 月 17 日提送有關北機廠申請跨越大遼排水新設箱涵案，即已依台灣省政府水利處 86 年 12 月「高雄縣典寶溪排水系統整體改善規畫報告」，以 10 年洪水頻率保護標準，設計該案之跨越箱涵（參聲證 5-12 號）。惟因高雄縣政府曾於 91 年 6 月 18 日「為高雄捷運北機廠設置有關排水問題現場會勘」指示：研擬高雄北機廠內及週邊排水，分別排入大遼排水及典寶溪並納入捷運工程一併施作……（參聲證 5-1），故高雄縣政府於 92 年 3 月 17 日「捷運 CD3 北機廠申請排水箱涵跨越大遼排水支線協商會議」仍指示：填土導致其他低窪減少

應規劃滯洪池.....(參聲證 5-2、聲證 5-3)。由上可知，雖聲請人相關之排水計算均依據台灣省政府水利處 86 年 12 月「高雄縣典寶溪排水系統整體改善規畫報告」設計，惟聲請人為配合使機廠工程順利進行，並依據相對人 92 年 8 月 18 日來函指示(參聲證 5-4)，乃依高雄縣政府及地方民意之要求，將滯洪池設施納入北機廠排洪考量，最終相對人方於 92 年 8 月 29 日函請高雄縣政府函文核准該跨越「典寶溪大遼排水」興建橋涵案(參聲證 5-13)。此外，依據 92 年 7 月 24 日行政院經建會召開「有關大寮主機廠及岡山北機廠聯外水路排水設施興建用地費一案」會議，明確指示：有關兩機廠排水改善工程...，基於現行法令規定，仍建議應優先請高雄縣政府本於權責自行籌編支應。倘高雄縣政府仍無法籌編支應，...建請高雄市政府捷運工程局與高雄縣政府再整體詳細量化評估本案與捷運附屬工程之關聯性及必要性，...由交通部衡酌其土地取得所需經費之一定比率，納入高雄捷運計畫內辦理（參聲證 5-6 號）。可知，改善區域排水之工作係高雄縣政府（現已合併為高雄市）之權責，並應由高雄縣政府編列預算支應，或由交通部編列預算納入捷運計畫執行，自非屬聲請人興建營運契約約定之工作範圍。

2、相對人抗辯

a、自聲請人主動提送勘驗資料可知系爭工程已納入計價範圍。

聲請人所提送「機場填土及排水系統實質完成」計價里程碑勘驗計價文件（參相證 58-5）中，於辦理階段比例勘驗計價時即將滯洪池部分納入預留範圍，顯見聲請人原設計範圍內即含括滯洪池等項目，因此該部分已納入計價里程碑內給付完畢，聲請人不應再重複請求給付。勘驗合格證明書參相證 58-6。於 94 年依合約辦理勘驗計價時，雙方對於勘驗範圍並無爭執並依約辦理勘驗程序及給付勘驗款項完畢。如今於未提出相關事證下空口反稱係因本府指示，非但於理不合，亦違誠信。若如聲請人之主張，則試問本仲裁案其他聲請人主張係有「工作範圍變更」之各項請求，是否亦

已於勘驗計價文件時納入預留範圍？如依據聲請人主張之邏輯，究係應於辦理增帳前納入原計價里程碑，抑或係於原計價里程碑以外另行主張，以上種種，皆須聲請人進一步說明。足見聲請人之主張反覆，顯無理由。

b、關於聲請人主張「相對人明確指示施作滯洪池，已構成工作範圍變更」，相對人回應如下：

高雄捷運紅線 CD3 捷運機廠工程都市設計審議案委員會審查意見中，王委員小璘之審查意見第 7 項：「建議規劃設計時一併考量治（應為「滯」之誤）洪池，最好是配合生態理念一起規劃」，而聲請人之設計單位即說明：「已加圖說明」（參相證 58-2）。是故，於都市設計審議階段，審查委員即有建議聲請人加入滯洪池之設計。滯洪池之設計本納入於都市設計審議等設計文件中；又依據聲請人於「高雄捷運紅線 CD3 捷運機廠工程都市設計審議案報告書圖說文件」第 7.4「滯洪池規劃說明」即揭示滯洪池之作用：「本滯洪池主要在於將紅線 CD3 北機廠基地內雨水排水做滯洪緩衝之用。原大遼支線仍維持原排水，滯洪池與大遼支線設有排水閘門，以單向方式排水，滯洪池將美化後兼有景觀及保水作用，並將保持平日之小量儲水，兼供小生物棲息以塑造生物多樣化的生態環境」（參相證 58-3）。由此可知，滯洪池本為聲請人為求通過都市審議委員會之審查，並考慮北機廠現地功能上之實際需要所做成之設計，為捷運公司依系爭合約 7.1.6 規定依法為取得主管機關同意，與當地主管機關所做之協調及整合，施作內容並未超脫合約規定工作範圍。91 年 6 月 18 日之「高雄捷運北機廠設置位置會勘」係為高雄縣政府所主辦，會議結論亦為與會各單位多方之共識，捷運公司遽稱該次會勘結論係相對人所指示，顯與事實不符。92 年 3 月 17 日「高雄市政府捷運工程局申設高雄捷運 CD3 北機廠跨越本縣典寶溪大遼排水支線施做 370m 橋涵案協商會議紀錄」內容為：「一、跨越大遼排水支線部分，應以軌道、道路規劃不得作為廠房規劃。二、軌道及道路下箱涵部分，請捷

運局提供細部計畫供審查。三、填土導致其他低窪減少應規劃滯洪池，並提供詳細水理計畫供審查。四、軌道及道路外設計應以 open 方式設計不得加蓋，並依經濟部水利署規劃報告設計。」(參相證 58-4) 可知滯洪池之規劃係高雄縣政府本於當地主管機關角色對於聲請人之設計所做之審查結果。CD1 大寮主機廠與 CD3 北機廠皆有滯洪池之設計，且兩機廠附近排水流域亦同時進行排水整治工程；然為何同樣由聲請人所主導設計之大寮機廠與北機廠之設計概念互不一致而獨向相對人請求北機廠滯洪池之經費？顯見本案係聲請人為求與統包商和解所做出差別待遇之決定。而與北機廠是否設置滯洪池乙案，並無直接關係。本案本為聲請人依約應辦理之工作（依法取得主管機關同意），並非相對人指示變更工作範圍，且相對人係依照系爭合約第 7.2 條規定協助聲請人與主管機關協調，依照系爭合約 7.3 協助事項非甲方之義務規定，聲請人不得因協助事項之不能成就而對相對人為任何主張或減免自己之責任。

c、聲請人主張「大遼排水整治經費非興建營運合約下之工作範圍，應由高雄縣政府及相對人編列預算支應」，相對人回應：

大遼排水改善工程與機廠內滯洪池本屬二事，契約上無直接關聯性，大遼排水改善工程乃屬經費、計畫自外於「興建營運合約」之獨立工程；而北機廠滯洪池係屬本案「興建營運合約」範圍內之工作範圍，兩者互為獨立之契約關係，不應混為一談（詳附表三之一）。參考聲證 10，「...該廠（即北機廠）設立填高後將造成周邊排水嚴重排水不良並加大該地區之淹水面積...」且參考聲證 12，可知悉有關排水箱涵之規畫僅係取代原通過北機廠之典寶溪大遼支線，並未考量北機廠填高後所產生之淹水問題。另由爭點二之回應內容可知，滯洪池與排水箱涵之功能迥異，不可混為一談。滯洪池係為調節北機廠廠區之進水及出水，而排水箱涵主要功能為導水。聲請人未深究兩者間之差異，遽以聲稱排水箱涵已可解決排水問題，並非

事實。聲請人之設計除應確保北機廠排水設施正常運作，確保營運安全外，亦須負責與當地主管機關協調、整合，以符合約之相關要求。

d、聲請人主張「排水箱涵之規畫已足以涵蓋北機廠廠區因填土而導致之高層提高所產生之排水問題」，相對人回應：

參考聲證 10，「...該廠（即北機廠）設立填高後將造成周邊排水嚴重排水不良並加大該地區之淹水面積...」且參考聲證 12，可知悉有關排水箱涵之規畫僅係取代原通過北機廠之典寶溪大遼支線，並未考量北機廠填高後所產生之淹水問題。另由爭點二之回應內容可知，滯洪池與排水箱涵之功能迥異，不可混為一談。滯洪池係為調節北機廠廠區之進水及出水，而排水箱涵主要功能為導水。聲請人未深究兩者間之差異，遽以聲稱排水箱涵已可解決排水問題，並非事實。

e、聲請人主張「規劃設計及建設岡山大區域之排水系統係當地縣市政府之責任，並非聲請人之工作範圍，又增設施作滯洪池之最大受益者實為當地政府及居民，本項新增滯洪池之相關費用，自應由相對人負擔」，相對人回應如下：

聲請人之設計除應確保北機廠排水設施正常運作，確保營運安全外，亦須負責與當地主管機關協調、整合，以符合約之相關要求。按「興建營運合約」附件 C2.1「綱要性土木工程設計規範」第 1.5.6 條：「所有路線、結構與沿線區域應設計適當之排水設施，確保營運之安全，並維持沿線鄰近區域原有排水系統功能。」、同規範第 8.2 條：「捷運系統工程排水設施之功能在於確保捷運系統沿線設施能迅速排水，以免危及結構物、系統與營運安全。」及同規範第 8.5.1 條：「捷運系統工程相關排水設施應與區域水利設施適當整合。設計過程中應與當地之主管機關協調，整合或改善現有排水設施。」（參相證 58-1）。綜上，系爭合約已有規定捷運設施之規畫須維持鄰近區域原有排水系統功能，且在設計過程中應與當地之主管機關協

調、整合或改善現有排水設施。退步言之，即便無需積極改善現有排水設施，捷運設施至少仍須保持捷運設施未興建前之排水功能。捷運北機廠於填土提高高層之後，可能造成「以鄰為壑」之情形，而排水箱涵之規畫僅係取代原通過北機廠之典寶溪大遼支線，並未考量北機廠填高後所產生之淹水問題。因此，若無系爭滯洪池之興建，確實會造成捷運設施興建後之排水功能較捷運設施興建前更不利之結果。而滯洪池之興建，係都市設計審議委員及水利主管機關（高雄縣政府）之意見，依系爭合約為聲請人應辦理之工作，並無工作範圍變更之情形，至為灼然。

f、聲請人主張「CD1 大寮主機場基設時，即設計二座滯洪池，故 CD1 大寮主機廠經相對人核准之基設 O 版即需設置滯洪池，此與本項於相對人核准之基設 O 版外，另增設滯洪池，顯然不同」，相對人回應：CD1 大寮主機廠與 CD3 北機廠皆有滯洪池之設計，且兩機廠附近排水流域亦同時進行排水整治工程；且經查 CD1 大寮主機廠於提送功能設計圖說時（惟聲請人係稱之為基設 O 版），僅有設置 2 座滯洪池（參聲證 5-16 號），惟嗣後實際興建時，滯洪池共有 3 座（詳相證 58-6），係於 CD1 大寮主機廠開發區部分多增加 1 座滯洪池。另有關原設計之滯洪池形狀亦不同於原功能設計圖說所核可之內容。聲請人代理人曾於 鈞庭詢問會中表示因 CD1 大寮主機廠滯洪池於功能設計圖說納入，故對於大寮主機廠滯洪池部分不予請求。然由上述事證中，可知聲請人所述並非完全為事實。CD1 大寮主機廠新增之滯洪池屬於開發區範圍，而 CD3 北機廠之滯洪池亦同屬開發區範圍內。若以相同標準觀之，縱以聲請人所稱之功能設計圖說而言，CD3 北機廠滯洪池係由 0 座增加 2 座，而 CD1 大寮主機廠滯洪池為 2 座增加為 3 座，何以 CD1 大寮主機廠未主張增帳，而僅針對北機廠請求，顯見聲請人主張亦有矛盾之情形。功能設計並非在確定聲請人工作範圍，聲請

人依系爭合約第 3.5.1 條規定應自負設計及施工責任，聲請人本來就可以自行調整設計內容，要與功能設計之核定與否無關。

(三) 聲請人得向相對人請求償還 50% 之費用：

- 1、查聲請人主張相對人應償還北機廠區增設滯洪池及相關雜項工程之費用，無非以原先經相對人核准之基設 0 版並無滯洪池之規劃，原規劃之廠區排洪設備即已足夠，相對人為消弭居民抗爭遂指示聲請人增設滯洪池及相關雜項工程，故屬於合約 4.2 條政策變更或重大原因所致之工作範圍變更。相對人則以滯洪池之規劃係高雄縣政府本於地方主觀機關之角色對於聲請人之設計所為之審查結果，乃聲請人依約應辦理之工作，非因相對人之指示；大遼排水改善工程與機廠內滯洪池為兩事；排水箱涵之規劃僅係取代原通過北機廠之典寶溪大遼支線，並未考量北機廠填高後產生之淹水問題，滯洪池係為調節北機廠廠區之進水及出水，排水箱涵則主要為導水等為抗辯。
- 2、經查北機廠附近周邊居民飽受淹水之苦，相對人最初核定之基設 0 版並未有滯洪池之設置，而僅規劃廠區內排水箱涵，均為不爭事實。在原基設 0 版之外增設滯洪池及附屬設施，聲請人得否請求費用之償還，問題關鍵並不在增設滯洪池究竟為相對人之指示或為聲請人與高雄縣政府及其他相關單位協調之結果，而應在於當時僅設計排水箱涵是否已符合契約本旨。按依「興建營運合約」附件 C2.1「綱要性土建工程設計規範」第 1.5.6 條：「所有路線、結構與沿線區域應設計適當之排水設施，確保營運之安全，並維持沿線鄰近區域原有排水系統功能。」、同規範第 8.2 條：「捷運系統工程排水設施之功能在於確保捷運系統沿線設施能迅速排水，以免危及結構物、系統與營運安全。」及同規範第 8.5.1 條：「捷運系統工程相關排水設施應與區域水利設施適當整合。設計過程中應與當地之主管機關協調，整合或改善現有排

水設施。」(參相證 58-1)，可知排水設施之設置主要目的在確保營運之安全，此點乃聲請人自己興建營運之風險，費用應自行負擔，從而，若基設 0 版未設計滯洪池無法確保營運之安全，縱經相關單位要求增設滯洪池，仍不得主張為基設 0 版核定後之工程變更。他方面，合約排水設施設置之主要目的並不在於「強化」沿線鄰近區域原有排水系統功能，甚至積極改善現有排水設施，使水患消彌於無形，凡屬於超出捷運設施未興建前排水功能之設計，除非聲請人自願承擔其費用，否則不屬於其興建營運所應承擔之風險。

- 3、相對人主張捷運北機廠於填土提高高層後，可能造成「以鄰為壑」之情形，排水箱涵之規畫僅係取代原通過北機廠之典寶溪大遼支線，並未考量北機廠填高後所產生之淹水問題。然而，捷運北機廠於填土提高高層是否果真造成「以鄰為壑」之情形，相對人也自承「可能」，若無滯洪池之設置，是否「確實會造成捷運設施興建後之排水功能較捷運設施興建前更不利之結果」，應為臆測、假設之推論。更何況原經相對人核定之基設 0 版並無滯洪池之設置，相對人當時並未表示反對，為確保營運安全並維持興建前原排水功能，是否有滯洪池設置之必要，並無法斬釘截鐵般論斷。
- 4、他方面，因系爭北機廠跨越典寶溪大遼支線，北機廠設置本身當然須考量機廠排水設施之完善，以免危及自身安全，此亦為合約規範要求，故北機廠設置是否提高鄰地淹水風險，聲請人也無法完全排除。正因滯洪池設置是否為符合契約本旨所不可或缺，現已難以稽考，滯洪池之設置僅可能提高營運安全並改善原排水功能，而不致於欲益反損，於聲請人有百利而無一害，本仲裁庭認為滯洪池設置及附屬設備之費用，聲請人及相對人應各自分擔一半，用昭公平。

(四) 費用必要性

1、相對人抗辯

本件爭議，聲請人係於系爭工程完工後（且在捷運紅線正式通車營運後）才與統包商以另訂契約方式支付統包商工程款，且並未於原統包契約內辦理契約變更。與一般承攬工程，例需確定工程範圍、數量及價金後再依付款條件給付承包商工程款之慣例不符。聲請人未就相關工程項目之數量、單價是否合理，提出說明。另統包商安衛環保及品管費用已以乙式計算，且又另加計 15% 統包商管理費；管理費及營業稅有重複計算情形（統包商請求費用已包含 5% 營業稅，但聲請人之管理費用亦包含 5% 營業稅）。聲請人應先覈實計算。本件爭議相對人參考 93 年～95 年間工程會價格資料庫等單價，作為部份工程項目實際發包單價之依據來源，惟部份工項名稱與工程會價格資料庫名稱不符。聲請人所提工程項目數量皆未提供數量計算表，亦未檢附相關圖說供檢視，且部份工項之施作範圍不明確，相對人依據有限之圖說資料檢視數量之合理性。部分工程項目圖說內並未標註實際施作位置，部分工項實際上並不合理，因此不能請求相關費用。

2、按聲請人因設置滯洪池而實際支付統包商（包含營業稅）之金額計

36,800,000 元，有聲證 5、A 及 5、B 可稽。本仲裁庭審酌聲請人及相對人所主張之事實及證據，認為該費用之支出，並無不合理。

（五）綜上所述，就有關「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程費用」部分，相對人應給付聲請人 19,320,000 元（計算式：聲請人變更追加實際支付統包商之金額 36,800,000 元 * 50 % * 1.05）。

D、增建建築工藝展示室部分：

（一）聲請人之請求與相對人之聲明

1、聲請人之請求：

聲請人主張興建營運合約原未約定聲請人應設置「建築工藝展示」室，惟相對人嗣後卻指示聲請人增加設置，是此自屬興建營運合約第 4.2 條所約定之工作範圍變更，故相對人自應增加給付工程款予聲請人。聲請人就本項增建「建築工藝展示室」之請求金額為 15,549,265 元（參附表 2 號）。有關間接費用部分，因相對人指示增作上開項目並非限於工程經費表中之特定車站或廠站，經參考本合約所有車站及廠站之平均間接費用為 16.24%（附表 1-2 號）後，聲請人請求以 15% 計算之間接費用。

2、相對人仲裁答辯聲明：相對人主張本件聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法有效，依法並無仲裁容許性而聲明駁回仲裁請求。

「相對人指示增建建築工藝展示室」以及「相對人指示設置平行監造小組」等案，原係聲請人於第二屆協調委員會第一次會議中之提案二所提，惟經協調委員會協調聲請人已於該屆第二次會議中依協調委員會決議將前揭二案撤回（參相證 59-1），依照系爭合約 20.2.3 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。因此，本案已協調解決且要求聲請人撤回請求，聲請人再行於第三屆協調委員會第二次會議提出同一之請求，有違誠信原則，不得認為係合法提出協調之提案。聲請人再度於協調委員會第三屆第二次會議提出前揭請求亦未曾由協調委員對於前揭案件之任何實質內容進行協調，難謂已依合約精神踐行仲裁前置程序。

（三）聲請人主張之事實及相對人之抗辯

1、聲請人主張之事實

興建營運合約簽訂後，相對人捷運局於 91 年 5 月 16 日會議中要求聲請人於南機廠設置建築工藝展示室（參聲證 6-1 號），該次會議中相對人並已決定「各區段標不另設置建材展示區或製作實體模型」（參聲證 6-1 號），

以作為原興建營運合約約定施作「建築裝修實體模型」(參聲證 6-3 號)之替代方案。92 年 8 月 7 日會議中，相對人捷運局復亦指示聲請人妥善規劃車站建築工藝展示室，並要求於年底前完成(參聲證 6-2 號)。惟相對人委託之「品質及安全管理監督顧問」，於聲請人完成新增「建築工藝展示室」後，卻要求聲請人於各區段標施工時，應在各車站建築裝修施築前，於結構體適當之位置製作建築裝修實體模型，配合實際採用之材料、配色及照明等，展示各項設計之呈現、介面之處理以及工藝之水準，供專案審查，且應經同意後始得據以施工，此由相對人委託之「品質及安全管理監督顧問」於施工品質查驗時，不斷要求聲請人需先行於「各區段標設置建材展示區或製作實體模型」(參聲證 6-4 號)，即得證明。是此，已導致聲請人支出雙重成本(即新增設置「建築工藝展示室」與「各區段標設置建材展示區或製作實體模型」)，又聲請人本項僅請求相對人指示新增設置「建築工藝展示室」額外增加之成本費用，並無請求原契約範圍施作之「建築裝修實體模型」費用，自屬合理。

2、相對人抗辯

a、關於聲請人主張相對人於 91 年 5 月 16 日第 15 次高層會議中「指示」，要求聲請人於南機廠設置「建築工藝展示室」，且決定「各區段標不另設置建材展示區或製作實體模型」已做為原興建營運合約約定施作「建築裝修實體模型」之替代方案，相對人回應如下：

參酌 91 年 5 月 16 日第 15 次高層會議紀錄(參相證 59-3)，該次會議之結論僅有「請 KRTC 慎重選擇裝修建材，對公共區裝修材料之設計請會同本局審核」，而聲請人所稱「相對人明確為以下之指示」之部分，實則係聲請人針對該次(第 15 次)高層會議結論自行填列之辦理情形，並於下一次(即第 16 次)高層會議中提出(參相證 59-4)。且由該次辦理情形亦可明確看出該項「辦理情形」之「辦理單位」為聲請人本身，該「辦理情形」

欄位係為聲請人自行填寫之內容，與所謂「相對人指示」顯為雲泥，聲請人之此項主張令人費解。91年6月13日第16次高層會議之結論（七）達成以下共識：「有關C3顧問所提之高雄捷運建築品質管理執行建議案，請KRTC統一於南機廠內規劃設置實體標本，並選擇五個車站...，製作實體模型做為其他車站材料及工藝水準等之參考資料...」（參相證59-4）。聲請人主張相對人有「各區段標不另製作實體模型」之「指示」非但不是事實，實則雙方亦無「各區段標不另製作實體模型」之共識存在。依據聲請人品保中心於95年3月1日制定之「建築裝修實體模型製作管制準則」第5.3條之規定，「每一實體模型於開始製作前，承包商應通知工務所，工務所需轉知KMRT/C3C（即係相對人捷運工程局及其所委託之品質及安全管理監督顧問），以利於實體模型製作期間，進行共同見證工作」（參聲證6-3號）。建築裝修實體模型製作管制準則」（參聲證6-3號），其「目的」在於「有效控管建築裝修實體模型之製作，...，確保整體工程完工後應有之工藝水準」，且其適用範圍係廣及「本計劃區段標各車站」，自此一95年由聲請人自行制定之準則，可知係聲請人品保中心認為除「南機廠設置實體標本」外，仍應就各車站製作實體模型才能確保整體工程之工藝水準。且參考前揭準則「5.作業內容」，亦可知係聲請人要求其各承包商應依土建工程施工規範製作模型，並未提及可以「南機廠設置實體標本」替代之。

b、關於聲請人主張相對人於高層會議指示聲請人設置「建築工藝展示室」，相對人回應如下

高層會議係兩造平行之意見交換平台，高層會議之結論係兩造合意之共識。蓋聲請人以及相對人兩造間高層會議，為兩造就系爭合約履行之意見交換平台，高層會議為雙主席制，由聲請人之總經理及相對人捷運工程局局長共同擔任會議主席，開會地點則輪流在聲請人之營業處所及捷運局舉行。且高層會議之舉辦係依據系爭合約20.1.1條而來，復參考高層會議

第一次會議結論第一點：「本高層會議訂於每個月第二週之星期四舉行，請捷運局及高雄捷運股份有限公司相關人員參加，會議地點則輪流在兩個單位舉辦，相關會議資料由輪辦單位彙整。」，參相證 59-5)，可知兩造在高層會議之地位平等，聲請人主張本項建築工藝展示室在高層會議之提案討論，構成相對人對聲請人之指示云云，與事實不符。且高層會議之結論係兩造合意之共識，若嗣後發現一方執行有困難，隨時可再回到高層會議此一意見溝通之平台再行討論，以求迅速獲得妥適之方案，此方為當初設立高層會議此一平台之目的。

c、關於聲請人主張捷運局除要求聲請人設置建築工藝展示室外，仍要求於各區段標設置建築裝修實體模型，相對人抗辯如下：

各區段標設置之模型可作為永久性工程之一部分，不會增加聲請人成本，且建築工藝展示室有其必要之功能。聲請人擬定並於 91 年 6 月 12 日完成內部簽核並經相對人捷運工程局核定之「土建工程施工規範」第 09310 章「磁磚」第 1.2.3 實體模型乙節即有規定：「(2)模型位置及面積，應依照工程司之指示。可利用一房間的牆面作為鋪設實體模型之用；(3)模型完成後，應先獲得工程司之核可，始得進行正式鋪設工作。不合格之模型應依指示拆掉重做；(4)工作未完成前，不可改變、移動或拆毀模型。核可之模型可保留作為永久性工程之一部分，並作為其餘瓷磚工作之品質標準。」；依據「土建工程施工規範」第 09330 章「崗石面磚」第 1.2.4 實體模型乙節亦有規定：「(3)實體模型完成後，應先獲得工程司核可，始得進行正式鋪設工作。不合規定之模型應依照指示更換。(4)工作未完竣前，不得改變、移動或破壞實物模型，以作為本項工作之施工、材質及顏色變化之標準樣本。經核可之模型可保留作為永久工程之一部分。」；建築工藝展示室有其功能。工藝展示室為聲請人為達到確保將來建築裝修材料品質及避免品質未達水準而造成額外費用支出之目的所為之準備工作，由於整個高雄捷運路

網土建工程區分為 14 個區段標，由不同統包商施作，各統包商下又有數十家不同之專業廠商承包各項工作，在不同承包廠商間可能會產生建築裝修型式、水準不一之情況，建築工藝展示室設立之目的，即在於建立一個施工建材工藝標準，其用意是讓所有承包廠商知悉高雄捷運路網工程在施作的時候要達到這樣一個標準，有助於聲請人及統包商整合裝修工作，避免不必要之花費，屬聲請人之履約義務且亦為其所使用，並非額外之工作。

d、關於聲請人主張相對人捷運工程局於 92 年 8 月 7 日第 30 次高層會議復亦指示聲請人妥善規劃車站建築工藝展示室，並要求於年底前完成，相對人抗辯如下：

因雙方已於該次高層會議之前一年多前（91 年 6 月 13 日第 16 次高層會議）之高層會議中，就於南機廠內規劃設置車站工藝展示室乙案，達成共識並作成決議，因此，相對人本於本 BOT 計畫監督之職責，適時追蹤實際辦理情形，以落實各該決議執行之成效，並非指示聲請人辦理本項工作，此一事實與聲請人之主張顯有相當之落差，謹此釐清。

e、關於聲請人主張聲請人品保中心於 95 年 3 月 1 日制定之「建築裝修實體模型製作管制準則」，係依據 94 年 7 月 6 日第七十次捷運工程聯繫會報之結論（三）而來，相對人抗辯如下：

94 年 7 月 6 日第七十次捷運工程聯繫會報結論與聲請人制訂「建築裝修實體模型製作管制準則」實難看出其關連性，且「建築裝修實體模型製作管制準則」為聲請人之內部文件，並未提送相對人或相對人之捷運工程局。該準則之內容完全是聲請人以其執行本捷運路網建設案所需而自行訂定。

f、關於聲請人主張：相對人及 C3C 要求聲請人制定「建築裝修實體模型製作管制準則」，相對人抗辯：

「依系爭合約 8.1.5 「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。」，而「建築裝修實體模型製作管制準則」正是聲請人制訂用以管理統包商，故聲請人所稱：工藝展示室目的是要確保建築裝修水準能符合相對人及 C3C 需求，已跳脫合約所訂聲請人應負責任云云，自屬無據。且依合約 8.1.2 之規定，聲請人應提出之管理計畫中並無「建築裝修實體模型製作管制準則」乙項，是以「建築裝修實體模型製作管制準則」為聲請人之內部文件，並非相對人或 C3C 要求聲請人制定。

（三）聲請人提起本項仲裁請求應予受理

關於相對人聲明聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法有效，依法並無仲裁容許性，本仲裁庭已認定本件六項請求均有合法有效之仲裁協議，且具仲裁容許性。

關於相對人主張：「本項請求原係聲請人於第二屆協調委員會第一次會議中之提案二所提，惟經協調委員會協調聲請人已於該屆第二次會議中依協調委員會決議將前揭二案撤回（參相證 59-1），依照系爭合約 20.2.3 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。因此，本案已協調解決且要求聲請人撤回請求，聲請人再行於第三屆協調委員會第二次會議提出同一之請求，有違誠信原則，不得認為係合法提出協調之提案。」並非主張聲請人已捨棄本件請求，僅主張聲請人再於第三屆協調委員會第二次會議提出同一之請求，有違誠信原則，不得認為係合法提出協調之提案第三屆協調委員會第二次會議提出同一之請求，有違誠信原則，不得認為係合法提出協調之提案。惟於協調程序撤回請求僅表示在該程序不為協調標的之意思，聲請人於嗣後仍得就未解決之紛爭利用所有適法之紛爭解決程序，並無疑義。

（四）聲請人該項請求應不准許：

- 1、按聲請人為確保工程品質，究竟應設置實體模型或工藝展示室，或二者均須有之，合約並未明示。聲請人以聲證 6-3 號為證主張「建築裝修實體模型」為興建營運合約約定，然聲證 6-3 號為品保中心於 95 年 3 月 1 日制定之「建築裝修實體模型製作管制準則」，附件一「土建工程施工規範有關實體模型製作規定」僅分別針對各材料實體模型製作之規定，並無明示排除工藝展示室之意。
- 2、聲請人提出本項請求，最重要之依據即為 91 年 5 月 16 日高層會議(十五)，主張建築工藝展示室之設置且不另設置實體模型乃基於相對人之指示。惟查 91 年 5 月 16 日高層會議(十五)會議紀錄辦理情形序號 7 固然有：南機廠設置建築工藝展示室、各區段標不另設置建材展示區或製作實體模型等內容之記載，但並非屬於「會議結論應辦事項」欄，而為「辦理情形」欄，難以證明此即為相對人之指示。
- 3、相對人抗辯實體模型及建築工藝展示室各有其設置目的，其主張應可採。聲請人就相對人仲裁答辯(五)書之駁斥及補充說明附件 4 號：「建築工藝展示室」部分，項次 5 也承認「工藝展示室目的就是要確保未來各區段標之建築裝修接能符合相對人及 C3C 之需求，而不致於因各區段標之工藝水準不同而造成品質之差異。」反觀實體模型之設置，觀諸聲證 6-3 號「土建工程施工規範有關實體模型製作規定，常有：「實體模型完成後，應先得工程司核可，始得進行正式鋪設工作」、「經認可之實體模型可視為永久工程之一部分」等語，可知實體模型之設置有「試作」之功能，非工藝展示室所能取代。工藝展示室乃為統一不同區段標品質所設，與各車站設置之實體模型係為確保各該工程區段之材料及施工品質之目的，有所不同。
- 4、依相對人之說明，前述「土建工程施工規範」係由聲請人於 91 年 6 月 12 日完成並經相對人核定，聲請人也不否認該規範係於 91 年 6 月

間制定（見聲請人就相對人仲裁答辯（五）書之駁斥及補充說明附件 4 號：「建築工藝展示室」部分，項次 6），制定時間較 91 年 5 月 16 日高層會議（十五）為晚，從而，聲請人主張不另設置實體模型乃基於相對人之指示並不可採。

- 5、從工藝展示室設置費用支出有益性之觀點，無論設置工藝展示室或製作實體模型，均為確保捷運工程之施工品質，捷運工程各區段工藝水準統一，也有助於聲請人將來之營運，實體模型可為永久性工程之一部，對聲請人並無任何不利，而工藝展示室之設置，自 91 年 5 月 16 日高層會議（十五）有此記載後，未見聲請人對該設置表示反對。
- 6、綜上所述，工藝展示室之設置部分，乃聲請人為統一個區段標工藝水準、確保施工品質所必要，屬於興建風險範疇，不得向相對人請求費用之償還，該項之請求不應准許。

E、相對人指示「設置平行監造小組」部分：

(一) 聲請人之請求與相對人之聲明

1、聲請人之請求：

聲請人原僅須依約提送監造計畫，並於經相對人核准後據以執行建立自主監造體系之三級品管機制即可，迺相對人卻指示增加「平行監造小組」之監造工作，此自屬興建營運合約第 4.2 條所約定甲方指示之工作範圍變更，故相對人應增加給付相關款項予聲請人。聲請人支付本項費用之情形：

聲請人委請亞新工程顧問股份有限公司提供專案現場施工監督服務工作。服務範圍：(1)CO1 區段標：O1 車站深開挖與 LUO03 潛盾隧道及其聯絡通道工程。(2)CO4 區段標：LUO16 潛盾隧道與 LUO22 潛盾隧道之聯絡通道工程。(參聲證 7-A 號)。聲請人總計支付費用為 11,991,900 元（參聲證 7-B 號）

聲請人委請中興工程顧問股份有限公司提供專案現場施工監督服務工作。服務範圍：CO2 區段標：LUO09 潛盾隧道及其聯絡通道復建工程（參聲證 7-C 號）。聲請人共分 18 期付款，總計支付費用為 17,581,300 元（參聲證 7-D 號）。

聲請人委請中華顧問工程司提供專案現場施工監督服務工作。服務範圍：(1)CR3 區段標：LUR18 潛盾隧道工程。(2)CR4 區段標：LUO05 潛盾隧道與三處續接段工程。（參聲證 7-E 號）。聲請人共分 3 期付款，總計支付費用為 11,142,300 元（參聲證 7-F 號）。

聲請人委請中鋼企管顧問股份有限公司，提供專案現場施工監督服務、規劃協調等工作（參聲證 7-G 號）。聲請人共分 7 期付款，總計支付費用為 1,719,002 元（參聲證 7-H 號）。

以上，合計支出 42434502 元。聲請人就本項增加「設置平行監造小組」之請求金額為 51,239,661 元（參附表 2 號）。有關間接費用部分，因相對人指示增作上開項目並非限於工程經費表中之特定車站或廠站，經參考本合約所有車站及廠站之平均間接費用為 16.24%（附表 1-2 號）後，聲請人以 15% 計算之間接費用。

2、相對人之聲明

仲裁答辯聲明：相對人主張本件聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法有效，依法並無仲裁容許性而聲明駁回仲裁請求。

「相對人指示增建建築工藝展示室」以及「相對人指示設置平行監造小組」等案，原係聲請人於第二屆協調委員會第一次會議中之提案二所提，惟經協調委員會協調聲請人已於該屆第二次會議中依協調委員會決議將前揭二案撤回（參相證 59-1），依照系爭合約 20.2.3 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。因此，本案已協調解決且要求聲請人撤回請求，聲請人再行於第三屆

協調委員會第二次會議提出同一之請求，有違誠信原則，不得認為係合法提出協調之提案。聲請人再度於協調委員會第三屆第二次會議提出前揭請求亦未曾由協調委員對於前揭案件之任何實質內容進行協調，難謂已依合約精神踐行仲裁前置程序。

(二) 聲請人主張之事實及相對人之抗辯

1、聲請人主張之事實

依相對人 89 年 11 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(二版)」所載，工程監造屬於「政府辦理事項」(即相對人應辦理事項)，經費為 31 億 400 萬元(參聲證 7-1 號)，是有關高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之整體興建工程之監造，乃屬於相對人應辦理事項，故就因此所生之監造費用自應由相對人負擔。聲請人僅負責土建工程及機電工程興建工程之自主監造，且聲請人前已依約建立監造體系，並經相對人捷運局核准相關監造計畫。

94 年 12 月高雄捷運工程發生 LUO09 潛盾隧道塌陷事故後，相對人於 94 年 12 月 12 日記者會中要求聲請人「針對目前捷運進行的重要工程項目，尤其是未完成或待開挖的地下工程立即建立一獨立的專業監造系統，直接進入現場第一線執行平行監造...」(參聲證 7-4 號)；而此獨立的專業監造系統，即為系爭「平行監造小組」。聲請人原雖已依約進行監造，惟因相對人指示聲請人額外增加「平行監造小組」，相對人 C3C 顧問亦曾函請聲請人提供平行監造計畫書供參(參聲證 7-9 號)。聲請人遂依相對人之指示，另行委請亞新工程顧問股份有限公司、中興工程顧問股份有限公司、財團法人中華顧問工程公司及中鋼企管顧問股份有限公司提供專案現場施工監督服務，並額外支出鉅額成本費用。聲請人曾分別於 95 年 2 月 3 日提送增加之平行監造小組組織架構、工作範圍與工作內容及所需費用等，請相對人鑑

核(參聲證 7-10 號),嗣並於 95 年 3 月 13 日再次致函相對人就平行監造小組費用辦理追加(參聲證 7-11 號),惟迄未獲相對人辦理。

2、相對人抗辯

a、關於「依據相對人 89 年 11 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(二版)」,工程監造屬於「政府辦理事項」,相對人亦有編列監造預算」聲請人主張部分,相對人回應如下:

查興建營運合約第 1.1.2 條規定,系爭合約之文件並未包含聲請人所指「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(二版)」,因此,該證物並非屬興建營運合約之合約文件。前開財務計畫係相對人捷運工程局提報行政院資料(係為機關內內部文件),非與聲請人往來文件,且並非系爭興建營運合約之附件。且該財務計畫為 89 年 11 月修訂,系爭合約之簽訂在 90 年 1 月。有關監造預算乙節,係因高雄捷運紅橘線路網原擬採用傳統發包方式辦理,故財務計畫中列有工程監造費,其後因捷運路網改採獎參條例 BOT 計畫辦理,而該項預算保留原因是因會計科目之需求,以便中央做預算管控。

相對人依法應為適當監督:依據大眾捷運法第 38-1 條規定「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。」因此,相對人及相對人捷運工程局對於高雄捷運路網建設不應放任不管,應為適當之監督。監造係聲請人之責:(一)興建營運合約第 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」。且系爭合約第 8.1.4 條規定「乙方為保證其興建之捷運系統(包括土建工程、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。其品質管理計畫須經甲方核定後實施,變更時亦同」。系爭合約附件 C3.4 即為相對人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(即

聲請人)應提送土建工程監造計畫、機電系統製造及安裝之監造計畫」為聲請人應盡之義務。(二)查興建營運合約第9.2.3條規定「系統整合測試階段之提出申請」「乙方於相關工程項目完成施工後,依工程經費表及典型成本中心計價里程碑備妥下列相關資料後向甲方提出系統整合測試計價里程碑勘驗申請:」3.由乙方工程監造單位出具施工符合規範與圖說之證明。」而參考系統整合測試階段聲請人提送之勘驗申請書(參相證60-9)亦明列工程監造單位為聲請人。且聲請人所提出之「監工日報表」,已明確承認其為監造單位(參相證69-10)。(三)另依據聲請人提送相對人核可之「土建工程監造計畫」(參相證60-11)明載「本計畫依據「公共工程施工品質管理作業要點」對監造計畫的規定編訂而成,係屬高雄捷運興建營運合約中整體管理計畫的一環」,故聲請人亦認同本建設計畫必須符合政府法令,執行相關監造作業。而監造計畫第3章所訂出工地監造組織架構中並無相對人或對人聘請之C3C顧問團。(四)惟於LU004上行線隧道工安事故發生後,檢察官去函聲請人索取有關監工人之資料,聲請人卻謂「監工人:CO1區段標工程(包含CO1區段標O1車站工程暨LU004潛盾隧道上行線到達端工程)係以統包方式交由承攬人辦理,並於契約一般條款7.1明定「統包商依本契約約定,為高雄捷運公司辦理本工程之設計、施工、供應、安裝、測試、履勘、任何階段之改正瑕疵直到本工程完成、保固,應提供所需之全部人工(包括監督人員)...本案工程係由統包商自行負責監督、監造...本公司則負責重點查驗...」(參相證60-12,說明三、(二))。另於聲請人說明CD3北機廠水環工程現場無監工問題時,又是將監工人員指向為統包商(參相證60-13)。

相對人委託品質安全管理監督顧問執行監督工作:系爭合約第10.1條「獨立驗證認證機構之職務」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」。系爭合約第 10.2 條「監督、稽查及檢查」規定「甲方或品質及安全管理監督顧問，有權對於乙方及其承包商進行之工程，隨時為監督、稽查及檢查等工作，乙方與其設計單位、審查單位及承包商應配合協助，提供相關之計算資料及文件，並適時執行必要之測試。甲方或品質及安全管理監督顧問關於監督、稽查及檢查等工作之指示，除有違一般工程專業之認知並有具體之事由外，乙方不得拒絕」。爭合約第 10.3 條亦規定「...。於施工、製造、安裝、測試、試運轉與營運模擬階段，甲方如發現乙方工程品質不符本合約之規定，乙方應依甲方之指示限期改正」。因此，聲請人所述監造預算，係指相對人聘請品質安全管理監督顧問之費用。

b、關於「聲請人已依約提送監造計畫，並據此建立三級品管監造機制」聲請人主張部分，相對人回應：

查行政院(於高捷 BOT 計畫核定前)民國八十二年十月七日行政院秘書長台八十二內字第三五三七〇號函頒佈之「公共工程施工品質管理制度」，其前言即敘明「加強公共工程品質之管理，提升工程建設之品質、建立有效之品質管理系統，實為當前之要務。為期使參與實際工程施工任務之所有成員，均能體認工程品質之重要性，在施工過程中，即當以系統化之管理，有效之管制步驟，注意施工品質，使完成之工程建設品質完善，達到規範標準與要求。經整合國內外重大工程品管作業方式，針對國內工程品管過程之缺失，訂定三個層次之工程施工品質管理制度，」(詳相證 60-14)，故依此，所謂「三級品管機制」與「監造體系」完全無關；因為三級品管涵蓋：一級品管(承包商(營造廠 or JV)之施工品質管制系統 QC)；二級品管(主辦工程單位(聲請人)之施工品質保證系統 QA)；三級品管(工程主管機關(相

對人)及行政院公共工程委員會)之工程施工品質之評鑑制度(一般稱為品質查核、品質稽查)。

c、關於「聲請人原本既有之三級品管制度已足夠，係另被相對人要求設立平行監造小組」聲請人主張部分，相對人回應：

本爭議之緣起係因工安意外頻傳，相對人為改正聲請人有關施工階段工程品質不符合要求之事實，要求聲請人「加強及落實此部份之監造工作」(參聲請人94年12月12日新聞稿，詳相證60-4)。且經聲請人自行「委請台灣營建研究院提出體檢，藉第三方之公信單位把脈發覺工程問題」(參94年12月15日，台灣時報第10版、中國晨報第1版，詳相證60-5)，經聲請人研擬後，爰邀請專業團隊來負責此部份工作(即聲請人所稱之「平行監造小組」)；該小組分別負責紅、橘線尚未完成且具有高度風險之車站深開挖、潛盾隧道及聯絡通道工程施工現場統包商監工及自主檢查之查核，協助注意現場之施工安全，以加強興建工程意外事故之防範。是以，聲請人所稱已依興建營運合約第8.3.1條暨附件C3.4.3之約定，提送土建工程監造計畫、機電系統製造及安裝之監造計畫，該等計畫及其執行成果，已能符合興建營運合約附件C3.4.3施工監造之要求云云，於發生LUO09潛盾隧道塌陷事故後，顯見其監造施工不符興建營運合約之規定。故聲請人為因應加強施工監造之功能，成立現場施工『平行監造組織』，且該小組「仍隸屬於高雄捷運團隊，做體制內工程查核」(參94年12月14日，民眾日報第10版、台灣日報第4版，詳相證60-6)，因此系爭小組仍為聲請人品質管理系統之一環，係履行合約範圍，並無所稱變更乙方工作範圍之情事。且該體制內之監造小組成立後，除消彌相關爭議外，亦未再發生大型工安意外，對聲請人工程進度之達成係有重大助益，此等工程進度達成之利益，及早開始營運期之票箱收益，係由聲請人所享有，自不待言，因此本件工作係對聲請人有利。

d、關於「聲請人已於95年2月3日以及95年3月13日兩次通知相對人辦理費用之追加」聲請人主張部分，相對人回應：

相對人早已分別於95年2月16日以高市府捷設字第0950006470號函說明相對人立場，除援引興建營運合約及附件說明監造為聲請人工作範圍外，另說明已多次要求聲請人落實監造工作，聲請人將所謂平行監造小組「納入貴公司品質管理體系」，據以辦理施工監造，相對人將要求品質及安全管理監督顧問對該小組之制度與程序進行稽查，確保施工品質（參相證60-7）。此外，相對人捷運工程局亦業於95年3月24日以高市捷設字第0950005060號函回覆聲請人，陳明：有關平行監造組織仍為聲請人品質管理系統之一環，係履行合約擬具之措施，另落實監造並提出具體做法，係為聲請人之工作範圍，並無工作範圍變更之情事。（參相證60-8）。

e、關於「設置平行監造小組係對何人有利？」，相對人回應

本爭議之緣起係因工安意外頻傳（詳附表五之一），嗣後於興建期內最嚴重之LU009潛遁隧道災變後，輿論對於聲請人是否有能力控制興建期過程中之風險已有質疑之聲浪，實質上聲請人之監造是否已足以發生效用亦已遭受挑戰，因此相對人方要求相對人「加強及落實此部份之監造工作」，且相對人之加強措施已足以弭平相關輿論之質疑聲浪，且在加強監造後確實已未再發生重大公安災變事故，且不致重大延誤工期，並將對於營運期的影響降至最低（蓋因系爭合約係6年之興建期及30年之營運期，若興建期有延誤，將會縮短聲請人之營運期，致減少聲請人營運之收益）。因此，系爭平行監造小組之設置係對聲請人有利，自不待言。

（三）聲請人提起本項仲裁請求應予受理

關於相對人聲明聲請人未依約履踐仲裁前置程序，仲裁協議尚未合法有效，依法並無仲裁容許性，本仲裁庭已認定本件六項請求均有合法有效之仲裁協議，且具仲裁容許性。

關於相對人主張聲請人再於第三屆協調委員會第二次會議提出同一之請求，有違誠信原則，不得認為係合法提出協調之提案，並非主張聲請人已捨棄本件請求。惟於協調程序撤回請求僅表示在該程序不為協調標的之意思，聲請人於嗣後仍得就未解決之紛爭利用所有適法之紛爭解決程序，並無疑義。

(四) 聲請人得向相對人請求償還 20% 之費用：

- 1、按聲請人前已依興建營運合約第 8.3.1 條、興建營運合約附件 C3.4.3 條，於 90 年 12 月 14 日提送「土木工程監造計畫 0 版」，並於 90 年 12 月 28 日經相對人同意備查(聲證 7-12)，並於後續工程進行中，配合相對人及其 C3C 顧問之要求進行相關修正作業，並分別於 93 年 8 月 4 日(聲證 7-13)及 94 年 10 月 13 日完成定案而確認聲請人之監造內容及執行方式(參聲證 7-3)，並無疑義。94 年 12 月 4 日 LUO09 潛盾隧道塌陷事故後，聲請人與亞新工程顧問公司、中興工程顧問公司、中華工程顧問公司、中鋼企管公司簽訂契約，請相關顧問公司立即派員投入高雄捷運第一線，執行平行監造作業，而此平行監造作業為原「土木工程監造計畫」所無，亦無爭議。事實上，在輿論壓力下，相對人及聲請人對加強監造確保捷運安全，應亦無異論。問題在於加強監造所增之費用應由何人負擔。
- 2、聲請人主張高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之整體興建工程之監造，乃屬於相對人應辦理事項，故就因此所生之監造費用自應由相對人負擔，聲請人僅負責土木工程及機電工程興建工程之自主監造，且聲請人前已依約建立監造體系，並經相對人捷運局核准相關監造計畫。惟依興建營運合約第 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」、合約第 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。其品質管理計畫須經甲方核定後實施，變更時亦同」、系爭合約附件 C3.4.3 規定：「乙方(即聲請人)應提送土建工程監造計畫、機電系統製造及安裝之監造計畫」等規定可知，捷運工程之興建雖屬政府出資範圍，然聲請人應以自己責任完成工程並確保能達到功能、品質及安全之要求，並依約建立監造體系，相關監造計畫並經相對人捷運局核准，亦為聲請人所不否認。至於聲請人與統包商契約一般條款規定 15.4 條規定：「統包商應派遣經工程司核准之土地代表人，於契約期間內專責監督本工程」，乃統包商與聲請人間之法律關係，該約定並不能免除聲請人合約所定捷運系統應達到功能、品質及安全之要求之責任，也不因聲請人與統包商間有統包商負責品管並自行負責監督監造之約定，而免除聲請人提送土建工程監造計畫之義務。至於相對人依系爭合約 10.1 條「獨立驗證認證機構之職務」之規定所委任之獨立驗證認證機構，係相對人依大眾捷運法第 38-1 條規定「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。」履行公法上義務所委任者。該獨立驗證機構雖有權對於聲請人及其承包商進行之工程，隨時為監督、稽查及檢查等工作，但該獨立驗證認證機構係相對人之品質及安全管理監督顧問，乃獨立於聲請人工程監造體系，各有其所司，不容混淆。總之，聲請人、相對人及統包商對工程品質之確保，各自扮演一定之角色，應可斷言，然捷運工程完工後使用並營運之人仍為聲請人，依契約本旨，工程品質與安全攸關聲請人之利益至大且鉅，聲請人對捷運工程品質及安全確保應負全部及最後責任。

3、平行監造之設置，係因自 93 年 4 月 6 日起至 94 年 12 月 10 日一連串之公安意外事件，平行監造小組成立後，實際上亦未再發生大型公安

意外，均為事實。平行監造小組之成立是否絕對有必要，即依聲請人原規劃「土木工程監造計畫」是否已足，雖並無法明確斷定，但平行監造成立後未再發生大型公安，可見對其公安災變之發生機率之降低的確有助益。聲請人對成立平行監造小組並未認為不必要而積極表示反對，可見其也肯定成立平行監造小組有助於減少公安事故之發生。

- 4、因聲請人對捷運工程品質及安全之確保應負起全部及最後責任，平行監造小組乃補充及強化聲請人之責任，降低事故之風險，不致於因公安事故而使興建其延誤，縮短聲請人之營運期，減少其營運之收入，費用之支出主要係有利於聲請人。他方面，無論成立平行監造之議由何人發動，均起因於公安意外事故之頻起，動機均著眼於減少公安事故對民眾生命財產（民房塌陷、路面塌陷）之危害及威脅，是平行監造小組之設置不能謂僅於聲請人有利，不僅對大眾生命財產安全之確保有幫助，至少也減少社會大眾對捷運安全之信心，相對人本於道路維護之責，也不能完全排除其對事故發生完全無責任，對被害人完全不負損害賠償責任之可能性。代表社會一般利益之相對人亦應分擔成立平行監造小組之費用，方得事理之平，本仲裁庭認為相對人應分擔20%之費用。

（四）費用必要性

- 1、相對人抗辯：聲請人委託亞新工程顧問公司、中興工程顧問公司、中華顧問工程公司及中鋼企管顧問公司至施工風險較大之工地現場進行平行監造業務（中興工程顧問公司、中華顧問工程司原已有相當人力借調至聲請人公司進行現場監造業務），然查聲請人與前三家顧問公司均簽訂「專案現場施工監督服務契約」，且契約第一條「契約目的」敘明「乙方配合甲方需要提供專案現場施工監督之服務...」，而服務範圍均約定在相關區段標之潛盾隧道工程、聯絡通道工程。至第四家

顧問公司聲請人僅以公文請中鋼企管顧問公司配合派遣相關人力，且工作性質為支援土建工程助理副總（VA1）之「規劃協調」工作，並非實際至工地現場進行監造業務，故聲請人此部分之請求並無理由。

2、相對人對第四家中鋼企管顧問公司之工作認為非監造業務，聲請人說明如下：「中鋼企管顧問公司的性質，主要是做各區段標統合跟指揮的工作，就中鋼企管實際上發生的費用，在 7-H 我們分七期給付，我們以 7-H-1 第一次的給付狀況來做說明，7-H-1 第一頁是我們當時付款的清單，第二頁，實際上我們也大致依照前三家顧問公司的狀況，按照每個工程師實際上發生的人時費用跟他的費率做審核，再逐期做一個付款的工作」（第六次詢問會記錄頁 13）。

3、本仲裁庭認為平行監造小組之設置主要係為補充強化聲請人確保品質與安全之契約責任，基本上固應以自己之費用建立完善之監造體系。惟聲請人為因應公安事故頻繁發生而委託四家顧問公司額外進行平行監造，亦非完全屬於其原可預見而應全部承擔之風險，故斟酌情事變更而調整契約內容之意旨，本仲裁庭認聲請人應自行負擔百分之八十之監造費用。且按聲請人之說明，並無顯然不合理之處。

（五）綜上所述，就「相對人指示「設置平行監造小組」部分」，相對人應給付聲請人 889,245 元（計算式：聲請人支付平行監造小組顧問公司之費用總計 42,434,502 元 * 20% * 1.05 四捨五入）。

肆、綜上所述，就「R4 車站 C1 出入口電梯與上方人行天橋銜接工程」部分，相對人應給付聲請人 1,064,338 元；就「R4 車站 A2/C1 出入口通道」部分，相對人應給付聲請人 24,569,105 元；就「CR1 區段標 R4 車站 A1 出入口轉乘設施配合相對人高雄公園改造」額增施工費用部分，相對人應給付聲請人 2,761,665 元；就「廠區開發區及路權外因應外單位暨民意要求新增滯洪池及雜項工程費用」部分，相對人應給付聲請

人 19,320,000 元；就「相對人指示「設置平行監造小組」部分」，相對人應給付聲請人 889,245 元，總計相對人應給付聲請人 4860 萬 4353 元整（未稅），及自仲裁判斷書送達相對人之翌日起至清償日止，按年息百分之五計算之遲延利息，暨前開金額及利息均按百分之五計算之營業稅。聲請人其餘請求駁回。

伍、本件聲請人之請求，一部有理由，一部無理由，兩造其餘攻擊防禦方法及舉證，均與本件仲裁判斷結果，不生影響，爰不逐一論述。仲裁費用，依獲判比例應由聲請人負擔十分之七，相對人負擔十分之三。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 1 0 1 年 7 月 2 0 日

主任仲裁人 陳自強

仲 裁 人 楊淑文

仲 裁 人 林夙慧

上正本證明與原本無異

書 記 員 薛雅婷

中 華 民 國 1 0 1 年 8 月 2 7 日