海外の建設争議における工期の考え方と 「time at large」の概念

前田建設土木本部台湾出張所 所長 フェロー会員 ○酒井 照夫
台北地下鉄松山線 590A 工区 顧問 非会員 税所 陽一

1. はじめに

台湾南部地下鉄工事において、巨額の工事未払い金に対する争議が起こっており、財務問題を抱える施主のみでの解決は難しい状況となっている。当社はこの問題解決のためにいち早く施主（BOT 会社）を訴訟したが、訴訟の争点はやはり工期遅延賠償金（LD）と工期延長（EOT）となり、なかなか判決が得られない状況である。我々はこの争点について「time at large：工期無拘束」という考え方を主張しているが、この考え方は建設工事の工期延長判定の基本的な考え方となるものであるにもかかわらず、台湾の発注者側、請負者側双方にあまり浸透していない。工事代金未払いという争議は海外工事の象徴的な争議であるので、ここではこの争議の概要を説明すると共に、「time at large」の基本的な考え方を紹介するものである。

2. 争議の概要

争議の概要は、以下の通りである。

本地下鉄工事を請負った建設会社は、工事代金の多くを立て替えたまま施主の要望に応えるべく、地下鉄開通に最大の努力を払ってきた。その結果施主は地元政府（BOT の発注者）との竣工検査を完了し営業運転を開始した。にもかかわらず営業運転開始から2年経つが、未だに施主と請負業者との最終竣工検収が完了しておらず、工事代金の6%相当、設計変更及びクレーム追加金額、物価調整金の支払いが完了していない。本地下鉄工事は BOT であるが、建設費用の大部分が中央政府から拠出されているなど、実際の性質は限りなく公共工事に近い。資金のみならず、施主と地元政府との契約により工事の検査、支払いから物価調整金の支給まで地元政府が深く関与している。ところが、地元政府と施主との間に争議が発生し、これが未解決なため施主と請負業者間の問題も解決不能となっている。施主は地元政府への追加費用の支払いを要求するも、地元政府は施主株主の責任を追及し、上記の問題についての解決策がいっこうに示されない。地元政府は全ての争議は施主と請負業者問題とするスタンスを取っている。また、施主は資金繰りの問題があるため支払い時期の見通しも立たない¹⁾。さらに、地元政府は施主に対し工期遅延賠償金を課していないにもかかわらず、施主は請負業者の実際の遅れに対する工期遅延賠償金（LD）を楯に設計変更クレーム金額の相殺に利用し協議を有利に実施し、また地元政府からの支払いがない事から払われたら払う（Pay when paid）の条項を理由に工事代金の支払いを2年以上も遅延させている。

3. 「time at large」の主張

当社は設計変更追加金額の協議を完了し、最終精算の協議書の支払い条件について協議を続けていた。ところがある日、施主より工期の遅れがあるのでLDを課すが、LDの金額が不確定なので出来高の支払いを6%止めるといった内容の手紙が届いた。我々はこの一方的な施主の理由による出来高の差し押さえについて納得がいかず、工期延伸（EOT）が1日もされていない現状を踏まえ、工期の算定が合理的にされていないのでこの工事の工期は開放され「time at large：工期無拘束」となっていることを主張した。つまり請負者はその工期に拘束されなくなるため、LDは適用されなくなるという主旨の返答をして我々は施主と真正面からぶつかった。しかし施主からは明確な返答は無いまま出来高は差し押さえられたのである。

4. LD と EOT

キーワード 海外工事, 工期, time at large, LD (liquidate damage), extension of time

連絡先 前田建設台北出張所 台北市大同区重慶北路1段1-1号4F tel. 02-2558-6380 ex. 1101

(1) LD (liquidated damages) とは

工期遅延賠償金 (LD) 海外の契約では一般に定義されている。当契約では入札文献の中に以下のとおり説明されていた。最大10%までと明記されている。

- ・ 工期遅延賠償金 A = (契約金額) × (1/1000) × (実質完成期限の遅延)
- ・ 工期遅延賠償金 B = (各駅あるいは各トンネルの総契約金額) × (0.5/1000) × マイルストーン遅延日数
- ・ 工期遅延賠償金 C = 工期遅延賠償金 A + 工期遅延賠償金 B

(2) EOT(extensions of time)とは

一方で請負業者が、工期延伸を主張出来る項目が契約ではっきり明記されている。代表的なものは以下の通りである。

- ・ エンジニアの指示による追加工事の合理的日数
- ・ 用地引渡しの遅れの日数
- ・ 請負者の過失にて発生したものではない遅れの日数
- ・ 台風による「出勤停止」, 人が現場に行くことが出来ないための遅れの日数
- ・ その他, 天災等で施工不能となり遅れた日数

5. 工期の考え方と「time at large」の概念

通常の工事契約で工期を定める目的は、LD を算定するためではなく、施主側にすれば事業予算管理の必要性から、請負者側からすれば工期内で合理的な人、物、金の配置を計画するためのものである。このために、請負者は契約で認められた工期内での合理的な施工管理を実施するために、適切な EOT の主張をして修正工程表を作成し、施主の許可を得て双方ともに延伸された新しい工期について共通認識も持ち、合理的な管理をする必要があるのである。当契約でもこの主旨から「工程司は合理的な時間内に出来るだけ速やかに合理的な範囲内の工期延長を書面をもって認めなければならない。」と明記されていた。

にもかかわらず、我々が度重なる工期延長の書面を提出しても施主の工程司はその権限を行使しなかった。さらに営業運転が当初契約より遅れて開始された事実があるにもかかわらず、工程司は工期の延伸を1日たりともしなかったのである。この状況は明らかに工程司の契約違反であり、「Claims in perspective」²⁾等の書物によると、工事の完工期限は開放されている状態と考えられるのである。この結果、請負者は遅延賠償金からも解放されるのである。これが「time at large」の考え方である。

また民法（ほとんどの国で基本的な考え方は同じと思われるが）によると、自分の過失で利益を得る~~る~~ことが禁止されている。つまり、施主が自分の過失による遅れを認めず新しい工期を決めずに遅延賠償金を請負者に課して利益を得ることは明らかに民法違反となる。

6. まとめ

前述のように、我々は施主との協議は続けたが、結論に達する前に時効の可能性がでてきた。つまり、当初の契約工期から2年が経過しようとする時期になっていたのである。我々は止む無く時効を止めるためにも訴訟に出たのである。訴訟開始から1年半が経過したが、まだ判決は出ない。訴訟時点で既に地下鉄は営業運転開始から1年が過ぎようとしていた。

ここで紹介した争議は海外工事の代表的なものであると思うが、いずれの争議も LD と EOT の問題がはっきりすれば解決できる問題であることが多い様に思う。最近では日本でも、国際標準契約約款の FIDIC に準拠した契約にて工事を進めようとの状況になりつつあると聞いているので、今後施主側も請負側も益々契約の概念、法的手段による争議解決手法を十分に理解して工事に望む事が必要になると考える。

私の経験を基にした稚拙な邦文が皆様の今後の建設請負工事の参考になればありがたい。

参考文献

- 1) 台北市日本工商会：台湾政府に対する台北市日本工商会の提言と要望（2010年白書）p. 39～
- 2) Q A HUGHES, J N BARBER :Building and Civil engineering [CLAIMS IN PERSPECTIVE] p. 220～