

施主の先行使用から生じた問題にみる海外工事管理の一考 “紛争処理条項に準拠した訴訟を通して”

前田建設土木事業本部国際支店台湾出張所 フェロー会員 ○酒井 照夫

1. はじめに

工事全体が竣工していない時に、完成部分の一部を施主が引き取り営業運転を開始することを“先行使用”と呼ぶものとする。公共工事の性格から、工事竣工が近くなると、その施設の営業開始日は政府の都合で決定されることがあり、先行使用となる場合が多い。海外工事では、このような場合に甲乙双方の公平性と権利を守るために、先行使用に関する契約条件が定められている。ここでは、この先行使用により業者に大きな不利益が発生している台湾の事例を紹介し、先行使用に関する施主と業者の進め方に対する問題点について一考するものである。今後の海外工事成功戦略の一助になればありがたい。

2. “先行使用”と完了検査

2-1 先行使用に関する約定（台北地下鉄松山線の場合）

一般条項の T.（完了検査, T. 1, T. 2, T. 3, T. 4）の中の T. 4¹⁾に記している。概要は以下の通りである。

施主が業者に既に完了した部分に先行して使用する事を欲するときは、関係者と“権利と義務の協議をした後、施主はこの部分をいつでも使用できる。施主が使用する時は、業者に通知し、・・・規定に従い部分完了検査を行い・・・部分完了検査証明書を発行しメンテ（瑕疵期間）を起算する。・・・これは施主が契約中のいかなる約定を放棄したことを意味するものではない。先行使用したために発生する追加諸費用は業者の負担ではない。瑕疵等については、施主の要求に符合するまで改善させる事が出来る。云々。

2-2 完了検査に関する約定

上記 T.（完了検査）の中の T. 1, T. 2, T. 3²⁾に完了検査の進め方が示されている。概要は以下の通りである。施主は竣工書類を受領してから（提出は業者）45 日以内に初期検査検を開始する。瑕疵補修期間は 30 日以内で、超えた場合は LD（契約上の工期遅延賠償金）を課す。施主は初検合格後 45 日以内に正式完了検査を開始する。瑕疵補修期間は 30 日以内で、超えた場合は LD を課す。等等。検収期間の規定はない。

2-3 メンテの開始時期

メンテ開始時期は、一般条項ではなく、契約書の工程標準付録³⁾の中に以下の様に約定されている。

保固期：(4)メンテ時期は、正式完了検査合格日の次の日から起算する。

2-4 完了検査と通車と先行使用

先行使用の方針が決まった事から、施主は部分完了検査のための竣工資料を要求してきた(2014 年 9 月 30 日)、しかし竣工書類は出来ていないので、我々は T. 4 に乗っ取り“権利と義務の会議の開催”を主張した(2014 年 10 月 29 日)⁴⁾。その後施主は返信をせずに、台湾政府機関の検査(交通部と施主間の通車に関する検査)に応じ、合格。2014 年 11 月 15 日に通車しそのまま営業運転を開始した。いわゆる先行使用が始まった。その後、追加設計変更の目途がたち、通車後約 1~2 年後から各小契約の完了検査が始まった。しかし瑕疵補修工事は営業運転を開始しながらの工事となり、作業時間の制限もあり突貫も難しく、補修工事は遅れがちで LD 問題がたびたび発生した。膨大な数の瑕疵補修、設計変更の同時進行、さらには小契約が 20 個もあるという事から結局正式完了検査合格日は 2018 年 4 月 24 日⁵⁾となった。したがってメンテ開始日は 2018 年 4 月 25 日と認定された。正式完了検査が終わってみれば先行使用日(通車日)から約 3.5 年が過ぎていた。台北の別ラインもメンテ開始日は通車日から 3 年程度の遅れる事が常態化していた。

キーワード 海外工事, 先行使用, メンテ開始日, 瑕疵期間, 通車, 完了検査, 紛争処理,

連絡先 前田建設台湾出張所 台北市大同区長安西路 205 号 2F tel. 02-2558-8590 ex. 302

3. 争議から起訴へ

長引く完了検査の間、我々は台北の弁護士事務所にて対策を協議したが、完了検査中は施主の承認権が強いので、各業者は争議を起こさない事が通常であるとの指導を受けていた。しかし我々は先行使用時の前に T. 4 の主張をしていたこともあり、FIDIC (10. 2) の内容や、香港（ストーンカッター橋工事）、高雄（地下鉄工事）⁶⁾での先行使用に関する類似経験を元に、正式完了検査合格前からメンテ開始日は通車日に戻るべきとの主張を契約の一般条項 V. 争議処理条項に従い争議項目として上げ、争議協議を開始した（2017 年 8 月 25 日）。しかし施主は、業者が完了検査規定に従わず竣工書類を提出していないので先行使用のための部分完了検査が出来なかった。施主は契約通りである。メンテ開始時期は契約書の規定通りであると主張して合意出来なかった（2017 年 10 月 31 日）⁷⁾。そこで我々は V. 1 に従い次のステップの訴訟に進んだ（2018 年 4 月 30 日）⁸⁾。

3-1 起訴状の主な主張⁹⁾

- ・請求主旨：メンテ開始日は先行使用日（通車日）の 2014 年 11 月 15 日とすべきである。
 - ・理由：施主は、工事の竣工を待たずに路線を解放し営業運転を開始（先行使用）した事実がある。一方で施主は一般条項 T. 4 の先行使用の手順に準拠していない。契約違反である。
 - ・訴 額：約 2.6 百万元（約 1 千万円）。履行保証金返却が伸びたために生じる銀行利子等のみとした。訴額については、損害は発生中であるため最終金額は未定としたが、もしこのままメンテ期間が 3.5 年間増加する事になれば、大きな損害となる事を起訴状の中で説明した。
- メンテ開始時期の確認訴訟として、金額論争を避けるために損害は分かり易くて少ない金額とすれば、金額論争が無くなり、早期判決が可能だろうと考えたためである。判決によりメンテ開始日が確定してから経費を含むその他の実質メンテ追加費用を改めて協議すれば、施主は合意するだろうとの基本的な考えであった。

3-2 一審敗訴

一審は 7 回の開廷を経て、2019 年 7 月 18 日結審された¹⁰⁾。あろうことか、我々の全面敗訴であった。主な理由は次の通りである。①施主は先行使用時に部分検査をすべきであるが、メンテ開始時期は契約書に約定されている日から起算すべきである。②部分完了検査のための竣工書類を業者は出す義務があるが、追加設計変更が未完であった事が、検査書類の提出が出来なかった理由なのか判断がつかない。③メンテ開始時期が伸びたために、業者が重大な損害を被ったという事実も認定できない。

3-3 2 審へ

次の主な理由から、我々は 2 審に進んだ。①基本的に当事者が主張した事実に対する法的見解が述べられていない事。②一般条項 T. 4 特に、第一項「施主が先行使用を望む時、関係者の権利と義務の協議での合意を得てから先行使用できる」この部分が実施されていない事への言及が全くない事。③我々に竣工書類を提出する義務が有り、提出できなかった事の審理をしていない事。④先行使用に際し、竣工種類が無くても部分完了検査が可能であるとの判例もあり、裁判官も理解しているのに、この書類の不提出を問題視している事。⑤損害は 2700 万元程度（1 億円程度）である事等。2019 年 8 月 13 日控訴¹¹⁾。現在一般条項 T. 4 を強調して、先行使用の場合は基本的に竣工書類の提出が不要で、提出しようにも出来なかった事等を主に審議中である。

4. まとめ

大型公共工事では、いわゆる先行使用の状況は、ほぼすべての工事で発生するものと思われ、妥当な概念で極めて合理的である。しかし施主が先行使用の手順と正式完了検査手順を故意的（？）に混乱して運用している事実を業者が許した場合、業者に大きな不利益が発生する。施主側は営業開始して収入を得ていながら、業者にはメンテの開始も許さない事は明らかに不公平のためである。不利益の発生を抑えるには、契約の正しい理解をベースに、常に自らの利益を守るための主張（交渉）をする事が大事である。必要に応じ紛争処理条項を用いての交渉も必須である。これが海外工事利益確保の唯一の対応策であると認識すべきである。

参考文献

- 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11): 台北地下鉄松山線 CG590A 工区管理文書