

## B0Q 落ち項目の求償実例の紹介と考察 “鑑定失敗例から”

前田建設土木事業本部海外部台湾出張所 フェロー会員 ○酒井 照夫  
(勁草国際股份有限公司 代表)

### 1. はじめに

海外工事の入札は、一般に最低価格の業者に落札される。設計施工契約でない場合、入札書には B0Q<sup>1)</sup> 単価の根拠として単価分析表<sup>2)</sup>が付帯されている場合が多い。単価分析表は B0Q 単価の構成の根拠（内訳）を示すものである。当該係争工事では、この単価分析表の中の項目に落ち項目があった。しかし業者は入札時にこの事実気づかずに工事金額を積み上げてしまった。不足額は約 2 億円に達していた。ここでは、この不足金額を求償した事例を紹介し考察するものである。今後の海外工事成功戦略の一助になればありがたい。

### 2. 求償の経緯

#### 2-1 B0Q と単価分析表の仕組み

B0Q とは、その工事の全ての項目の数量と単価を示したもので、合計が工事代金となるものである。

施主側は工事予算確保のために完成した B0Q

（単価分析表を含む）を持っているが、入札では、

この B0Q 単価を空白としたものを入札書類として提示する。

単価分析表とは、B0Q 単価の算出根拠で、数種類の項目の数量（歩掛を考慮）とその項目の基本単価で構成されており（図—1 参照）、入札時はこの基本単価が空白となっている。入札では業者がこの空白の基本単価を記入し、B0Q 表を完成させ工事代金を算出し提出するのである。別途参考として単価分析表の提出も求められる。B0Q の前書きには、単価分析表は参考のみで、業者は内容に異論を唱えてはてはならず、エンジニアが設計変更時に使用するためのものである<sup>3)</sup>と記載されている。

#### 2-2 問題発見の経緯（工事概要の説明）

地下 4 階（H=30m）、幅 35m の大きな駅（北門駅）があった。

駅部横断面方向に 1 本の鋼柱が配置された一部鉄骨構造

となっていた。このような構造の駅は最近の台北地下鉄

工事では皆無であった。地下駅の鉄骨の数量は約 1200 t、

出入口の鉄骨は約 20t の計画であった（図—2 参照）。

ところが、工事中この出入口の形状が芸術的な造形に変更になった。

この変更時に我々は単価分析表の中に鉄骨建て方の機械費の項目がすっかり落ちていることに気が付いた。

施主は、出入口の鉄骨約 20t に対してのみ、芸術的な鉄骨建て方の機械費（約 3.5 万元/t）<sup>4)</sup>を追加した。

#### 2-3 落ち項目の説明

鉄骨建て方の B0Q は駅部と出入口に共通のものである（一項目のみである）。しかし地下駅部約 1200 t の鉄骨については芸術的な造形への変更はなかったので、機械費の項目が落ちたままとなった。地下駅部の鉄骨建て方の機械費に関する落ち項目は何故か原設計のままにされた。我々はこの時点から、求償を開始した。

BOQ

| 項次  | 項目  | 単位 | 数量  | 単価  | 複価  | 備考 |
|-----|-----|----|-----|-----|-----|----|
| 1   | 1-1 |    | A1  | B1  | C1  |    |
| 2   | 1-2 |    | A2  | B2  | C2  |    |
| 3   | 1-3 |    | A3  | B3  | C3  |    |
| ... | ... |    | ... | ... | ... |    |
| ... | ... |    | ... | ... | ... |    |
| 合計  | 合計  |    |     | ΣCi |     |    |

※単価分析表為詳細表中単価之重要依據，  
絕非僅供參考。

単価分析表

| 項次  | 項目  | 単位 | 数量  | 単価  | 複価    | 備考   |
|-----|-----|----|-----|-----|-------|------|
| 1   | 1-1 |    | a1  | b1  | f1    | 30材料 |
| 2   | 1-2 |    | a2  | b2  | f2    | 人工費  |
| 3   | 1-3 |    | a3  | b3  | f3    | 設備費  |
| ... | ... |    | ... | ... | ...   |      |
| ... | ... |    | ... | ... | ...   |      |
| 合計  | 合計  |    | α   |     | Σfi/α |      |

図 - 1 B0Q, 単価分析

$$B1 = \Sigma fi / \alpha$$



図 - 2 北門駅構造イメージ

キーワード 海外工事, 落ち項目, B0Q, 単価分析表, 紛争処理, 負け犬根性.

連絡先 前田建設台湾出張所 台北市大同区延平北路一段 22 号 2F - 4 tel. 02-2558-8590 ex. 302

## 2-4 当社の求償の主張と施主の主張

### 〔当社の主張〕

- A. 以下の事実から、契約一般条項 P. 2<sup>5)</sup> と E. 5<sup>6)</sup> により地下駅部分の単価も変更されるべきである。
- ① 出入口の設計変更の増額部分は全て機械費であり、芸術的造形に一切関係していない。
  - ② 単価分析表の説明部分に示した記号<sup>7)</sup>を見ると、当初設計には機械費は明らかに入っていない。
  - ③ 地下駅は 1t 以上/m の大型特殊鉄骨であることから、大型クレーン等の機械が必要な事は明らか<sup>8)</sup>。

### 〔施主の主張〕

- A. 単価分析表は参考のみなので、項目の落ち云々の主張の根拠に用いていけない。
- B. 出入口の設計変更は“芸術性の鉄骨建て方の変更”であり、当初設計の追加である。
- C. 鉄骨建て方の単価は他工区とほぼ同様である。機械費は「金属・・・組み立て工」項目に含まれる。
- D. 入札時に業者からの問題提起が無かった（3ヶ月の質問期間がある）。業者の確認ミスである。
- E. 業者は経験豊かな会社なので、施工可能な単価を入れているはず。

## 3. 争議の経緯と判決

### 3-1 争議の経緯と提訴

契約上の手続き（争議処理条項の適用、施主および上位機関との協議、市政府の調停）を経て

- ・ 2018 年 12 月 27 日：起訴（一審に提訴）。

専門家に鑑定を依頼して、①当初設計から機械費は落ちているか、②合理的な機械費は幾らか。この 2 つが明確になれば、勝訴の可能性は高いと判断。

- ・ 2019 年 3 月 28 日：第一回開廷時に、鑑定に進むことが了承された。
  - ・ 2019 年 8 月 16 日：鑑定完了<sup>9)</sup>。①機械費は「金属・・・立て工」項目に含む、②機械費は 1 千万円程度。
  - ・ 2019 年 11 月 8 日：法廷にて、鑑定機関の担当エンジニアへのヒヤリング
    - ① 鑑定機関の担当エンジニアは、地下鉄工事及び大型地下構造物の経験がない事を発言。
    - ② 「金属・・・立て工」項目には工具類は含む。大型クレーン等が含まれているか不明と発言。
    - ③ 機械費は地上の鉄骨建て方の歩掛から算出し、工期は 1.5 ケ月であるとの発言（実際は 2 年）。
- 以上の発言等から追加補充鑑定の依頼を裁判官に要請したが、聞き入れられなかった。
- ・ 2020 年 9 月 4 日：判決一審請求棄却<sup>10)</sup>。

### 3-2 一審敗訴の主な理由と 2 審へ

一審は主に以下の理由から、落ち項目ではないと認定され、棄却された。

- ① 単価分析表は参考のみである。内容について云々は言えない。
- ② 出入口部分の芸術性に関する変更で機械費が追加されるのは理由がある。
- ③ 地下部分には特段の変更はなかった。よって単価変更の余地はない。
- ④ 鑑定によると機械費用は原設計に含まれていると判断される。

以上の不思議な判決を不服に、我々は 2 審に進んでいる。

## 4. まとめ

法廷論争の中で、不利な鑑定を覆すのは難しい。しかしそこで訴訟（交渉）の終わりではない。海外工事は交渉文化の中でのマネジメントである。どうせダメだから問題をこれ以上大きくしない様に・・・云々という“負け犬根性”は捨てるべきである。工事開始時点から施工同様に争議（交渉）準備をし、正々堂々とあきらめずに交渉を進めながら工事を完了する。これが契約管理の目的であり、予定原価厳守の近道である。

負け犬根性とは、交渉相手に対し良い関係を保つ価値観、容易に追加原価要求できる人が優秀とする伝統等。

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