

## シリーズ：語り継ごう！技術は人なり（第2回）

明専会東京支部 鉾山・建設系分会

第2回目は海外経験豊富な加藤様による”工事の契約・履行および権利”に関し、国際契約約款(FIDIC)等による貴重な経験談でございます(クレームとは何か)。

### 加藤 武 (開土 S41)

出身：山口県防府市

現在：千葉県船橋市に在住

千葉県庁勤務4年を経て青年海外協力隊へ。

元(株)間組勤務(31年間)

(社)海外建設協会アドバイザー

趣味：弓道(錬六)、詩吟、漢詩創作

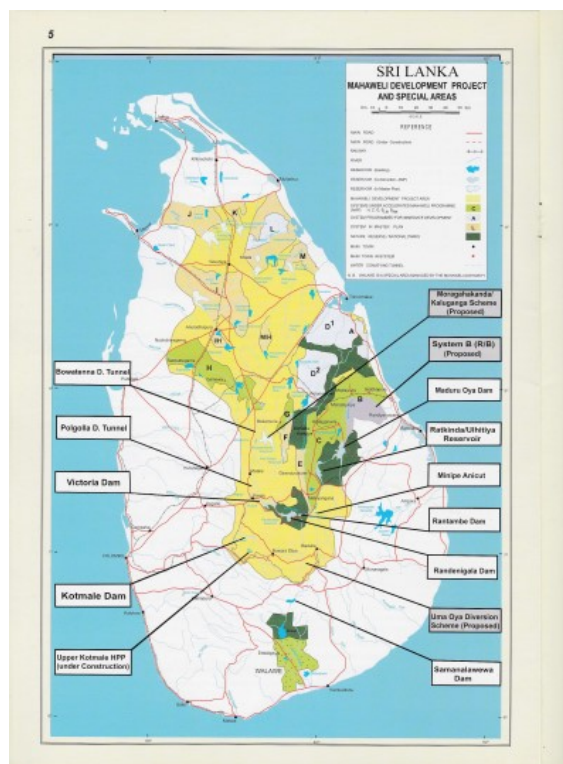


私は60歳で定年退職するまで、国内工事には通算6年、残り31年海外工事部門でした。国内工事では専ら図面と仕様書に従い施工を進め、問題が起きれば発注者・請負者協議の上、解決してゆくというパターンが通常ですが、海外工事ではこれに加え、**契約管理が非常に重要**となります。ここで”The Engineer”が登場します。彼は発注者に雇用されていますが、問題解決には公正な決定 Fair determination を下す義務を負っています。請負者は日常問題が起これば、契約書の重要な一部である契約条件書 Conditions of Contract に従い、通知文書 Notice letter、クレーム書簡 Claim letter (いわゆる苦情・文句ではなく請負者の当然の権利を述べた書簡)を提出しこれに基づき協議していきます。契約条件書は一般条件書 General Conditions と特別条件書 Particular Conditions で構成され、前者は国際コンサルティング・エンジニア連盟(FIDIC)発行のもので用途により各種ありますが、通常は発注者が設計する通称”Red Book”(本当に赤い外装本)を使用し、日本の国際協力機構 JICA や世界銀行 WB・アジア開発銀行 ADB 融資の工事ではこの国際開発金融機関 MDB 版が使われます。(各国独自の契約条

件書を持ち、これを使用する場合があります。)

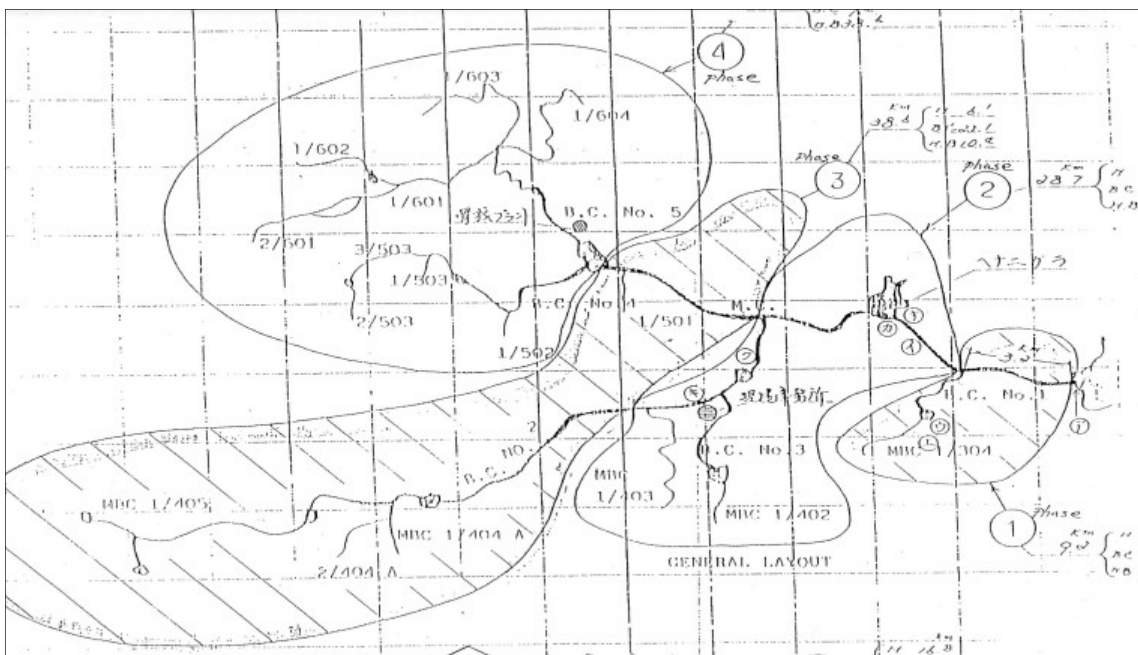
20代に私が初めて海外工事部門配属となったとき、先輩から言われたのは、「まずは FIDIC をしっかり勉強せよ」でした。最初の赴任先は中米エルサルバドルの国際空港土木工事で国際建設契約やクレームに関する参考書を米国から取り寄せ、着工から竣工まで常に傍らに置いていたものでした。その後、マレーシアの火力発電所建設土木工事に赴任し、ここで老いた英国人エンジニアから色々学び、この竣工後は本社新設の工事契約部配属となり、スリランカ・ラオス・マレーシア・インドネシア・トルコ・ベトナム・コロンビアなどのクレーム支援をしました。中でも、最も印象に残ったのは、スリランカの灌漑用水路建設工事でのクレーム処理で、これについて、少し具体的に説明したいと思います。

スリランカのマハベリ開発プロジェクト Mahaweli Development Project は、農業開発・入植政策・雇用政策・水力発電・洪水対策を目的として、1979年から加速的に国際プロジェクトとして取り組まれ、日本もその一部のダム・灌漑用水路の建設に携わりました。



Mahaweli Development Project 全体計画図

私が関与したのは、日本政府（当時の OECF：海外経済協力基金）の ODA（政府開発援助）案件としてシステム C と称する灌漑用水路建設プロジェクトで、4 匹のムカデを繋げたように全長約 126 km の工事は 4 工区に分かれ各工区毎に約定完成工期が与えられ、水路構築に原野を掘ったり盛ったりし、法面は張芝（一定間隔にある渡橋の箇所はコンクリート張り）という、構造的には決して困難な工事ではありません。しかし、1983 年 6 月着工し約定工期 4 年から、実際の工事完成は 1988 年 10 月で、1 年 3 ヶ月の遅延となりました。



“システム C” 灌漑用水路建設プロジェクト全体計画図



張り芝の法面水路(左)と渡橋部のコンクリート法張り部(右)

これは何故か？ 最大の原因は、水路の切り盛りする際、適切な盛土材料が予想していた(土取場)範囲内から得られなかったこと。切土材や近くの土取場からの土は砂質土で、盛土材料としては所定の締固め密度が得られないので、1~2 km先から客土(土をダンプ等にて運んで来る)を得なければならなかったのです。また、一部コンクリート張りや橋梁工事に必要なコンクリート粗骨材としての岩材料が近くに見つからず、75km 遠方より他業者から購入したり、35km 先の原石を得たり、と苦勞の連続で、機械増強・突貫工事と工事施工に全力を注ぎ、その苦勞は発注者やエンジニアに高く評価されていました。

しかし、エンジニア会社(日本)から請負者会社本社へ「よく工事をしてきているが、まだクレーム書が一通もでていないが？」と声がかかったのです。

そうして、当時マレーシアの現場にいた私に状況を見て来いと本社の命があり、現場に入ったのは1工区完成後でした。現場の日本人スタッフは海外工事経験者が少なく、基本的な契約管理体制対応が為されておらず、契約書一式が揃っていない、英文レターが書ける職員がいない、英国人の QS (Quantity Surveyor) : (英国の公的資格を取得したコスト積算・査定・請求など工務実務のプロ)が一人常駐していましたが、日本人スタッフとのコミュニケーションがうまく取れていない状態でした。原野に現場事務所・宿舎を構え、全員終日共同生活です。着工後まもなく発令された外出禁止令(curfew)や異常降雨については通知レターが出ていましたが、これらのクレーム金額算定書は出ておらず、上記の困難な技術的問題については、「条件変更」になっていることに現場スタッフが誰一人気付かず、クレーム通知レターの提出は一通もありませんでした。

契約上は、**Claim notice letter** が適切に出されていないとクレーム権利は喪失するのですが、施工努力を認知している発注者・エンジニアは、その後提出したクレーム書を情状酌量で受け取ってくれ、結局1・2工区取り纏めて約 25 億円、3工区で 16 億円、4工区で 11 億円、合計約 52 億円が追加支払いとなり、追加借款が為されました。(請負者への支払いが認められました)

ここから学んだことは、

- ① 契約書一式は現場で管理し、これらに手を入れて写しを作成しておく。
- ② 入札から契約締結・工事立ち上がり・施工中を通して、一貫して契約管理担当者を常備する（QSを雇用する場合にも）。
- ③ クレームは契約上の当然の権利であることを根底に、技術者・事務担当者間の良いコミュニケーションを樹立しておく。
- ④ 発注者・エンジニア(The Engineer)の担当者と信頼関係を早期に確立し維持してゆくこと、などです。

なお、当工事の上流側ではイタリアのクレームで有名なピアニーニ・ラボリ社が施工、担当したエンジニアの一人から聞いたところ、彼らはクレーム出来るものは、施工中にどんどんクレームしてくる、との事であった（切り盛りの繰り返し・仮設道路切り直し・岩／土の余掘り等、とにかく施工数量の増クレーム）。下流側のシステム B では米国業者が施工し、クレーム（伐除根・盛土材不足・岩掘削・アクセラレーション等）により 70 億円は支払い済みでこれに対してスリランカ法廷は仮差止め命令 **Interim injunction** を発令していた（1987 年 9 月）。両者とも灌漑用水路は全線コンクリート張りでした。



全線コンクリート張りとなった灌漑用水路法面

上記の例では、エンジニアは誠にありがたい **Fair determination** をしてくれましたが、国や担当者などによっては、必ずしもいつもそうだとは限りません。そのような場合、昔は請負者としては仲裁や裁判が次への道だったのですが、現在の **FIDIC 1999 年版** (“**New Red Book**”) では紛争裁定委員会 **Dispute Adjudication Board (DAB)** (**MDB 2010 年版**では **DB**) が取り入れられて、第三者的な立場から公平な裁定 **Impartial decision** が下されるシステムが取り入れられました。

日本でも **JICA** 主導で **2010 年 12 月** にアジュディケーター (**Adjudicator** : 裁定者) 養成ワークショップが開かれ、それにより現在日本の **National List** として **10 名** の **Adjudicators** が登録されています。

また、日本の建設会社を会員として海外活動を支援する「海外建設協会」では、協会編纂の海外建設の契約管理に関する書物が **4 種** 出版されていますので、関心のある方は閲覧してください。私としては、**2005 年** からこれらの編纂に関わり、特に「海外契約用語」は **30 年** 余コツコツと集積してきて提起し編まれたもので、思い入れの強い一冊です。またクレーム講習会など **3~4 回** / 年の講習会を毎年講師として携わっていましたが、コロナ禍の為、全て中止となっていて残念です。

これから海外工事に挑戦しようと思っておられる方は、是非まずは **FIDIC** に挑戦されんことをお勧めします。

※ありがとうございました！。

今回は、足立 二雄 様 (開土 41 年) に寄稿をお願いする予定です。