

1. フィリピンにおける現地調査報告について

1-1 背景・目的

国際的な発注・契約方式を国内における公共工事にも取り入れることを検討するため、以下の事項について海外の事例を調査することを目的とする。

(1)第三者技術者の責任と役割

(2)紛争委員会の運用について

(3)発注者と第三者技術者の調整・やりとりについて

1-2 調査対象

FIDIC契約約款に基づいた契約方式を採用しているフィリピン共和国における3つの公共工事(全て円借款案件)を調査対象とした。

1-3 調査期間

平成23年1月9日(日)～平成23年1月12日(水)

1-4 調査スケジュール

日程		ヒヤリング先
1月10日	AM	JICAフィリピン事務所
	PM	パッシングマリキナ川河川改修事業 発注者、コンサルタント、コントラクター
1月11日	AM	幹線道路バイパス建設事業 発注者、コンサルタント、コントラクター
	PM	中部ルソン高速道路建設事業 発注者、コンサルタント

2-1 パッシングマリキナ川河川改修事業

① 基本情報

- FIDIC1987版に準拠した契約書。
- 発注者は、公共事業道路省(DPWH: Department of Public Works and Highways)。
- ジ・エンジニアは、発注者のProject Director。
- コンサルタントは発注者の支援業務をやっている。

② ジ・エンジニアの責任と役割

- 契約金額に関わるものなど重要協議はジ・エンジニアでもある発注者が判断する。

③ レター、クレームの運用実態

- レターのやり取りは7~10通/日。コントラクター側の担当チームは7名。

④ 立会検査のやり方、頻度

- 立会検査は、発注者、コンサルタント、コントラクターの3者立会でほぼ毎日実施している。

⑤ 紛争委員会

- 紛争委員会(Dispute Board)は設置していない。
「契約交渉の段階で設置しないことに決めた」「工事進捗も順調でありDBの必要性は感じていない」

⑥ その他

- 工程表は契約書類の一部だが、「1日や2日のズレでも契約変更になる」という運用はしていない。
- 海外融資プロジェクト以外のローカル工事ではFIDICを適用せず、2者構造である。

2-1 パッシングマリキナ川河川改修事業（続き）

⑦ FIDIC及びビジ・エンジニアについての意見

（発注者）

- 「コントラクターからのクレームの処理にあたっては、発注者支援の日系コンサルタントの支援を受けており、具体的にはクレーム内容のチェックをしてもらっている。」

（コントラクター）

- 「日本にFIDICに準拠した契約方式を導入した場合、受発注者双方にとって、レターのやり取りに関する大きな業務負担、経費がかかると思う。」
- 「レターがないと立会申請、契約変更、請求などできないので、日本国内の工事と比べて、保管しないとイケない資料がだいぶ多い。」
- 「欧米系の発注者から受けた工事でFIDICをベースにした契約をしたが、FIDICの原型がほとんどない形になり、発注者側にだいぶ有利な契約となり、請負側にリスクが多くなったケースもあった。特記条件書でだいぶ変えられてしまう。」

2-2 幹線道路バイパス建設事業

① 基本情報

- FIDIC1999版に準拠した契約書。
- 発注者は、公共事業道路省(DPWH: Department of Public Works and Highways)。
- ジ・エンジニアは、日系コンサルタントと現地コンサルタント6社のJV。
- 発注者側の組織にも、コンサルタントの職員がインハウスエンジニアとして配置されている。

② ジ・エンジニアの責任と役割

- 受注者への指示、スペック通りに施工しているかの確認業務。(関係機関との協議等は発注者の仕事)
- コントラクターは、全ての主要工事に関して事前にWork Request(工事願い)をジ・エンジニアに提出し、ジ・エンジニアのサインがないと次の工程に進むことができない。
- 金額変更を伴う設計変更に関しては、発注者の事前承認が必要。

③ レター、クレームの運用実態

- 台風等による工事の中断についても、工期延長クレームにつながる可能性があるのでレターを出している。

④ 立会検査のやり方、頻度

- 立会検査は、ジ・エンジニアが主導して行う。発注者側のインハウスエンジニアは、彼らの決められた頻度で試験を監視(モニター)するだけ。

⑤ 紛争委員会

- 紛争委員会(Dispute Board)は設置していない。必要な場合に設けられる。
- 特記条件書にCIAC(Construction Industry Arbitration Commission: 建設産業裁定委員会)の規定あり。

2-2 幹線道路バイパス建設事業(続き)

⑥ FIDIC及びジ・エンジニアについての意見

(発注者)

- 「海外融資プロジェクトでは、FIDICの条項がローカルコンディションに適合するよう、プロジェクト毎に変更している。」

(コントラクター)

- 「紛争委員会(Dispute Board)の設置は時間も費用も余計にかかる。また、コントラクター側は勝てる見込みがない。問題が生じた場合、交渉やギブアンドテイクで解決した方が得策である。」
- 「本工事では、FIDICを使っているため、受注者側は契約的に守られていると思う。」
- 「工事段階でも、FIDICに沿って契約運用がなされており、特に支払いに関しては、自国ガイドラインより良いと感じている。なぜなら、FIDICでは、クレーム手続きが明記されており、例えば発注者側の支払い遅延に対し受注者は利子の請求をできる。」
- 「自国資金プロジェクトでは、工事規模が小さいので、発注者はジ・エンジニアを入れる必要がないのではないか。」
- 「ジ・エンジニアが入ることで、工事の品質の向上や、資金の透明性が高まると思う。」

2-3 中部ルソン高速道路建設事業

① 基本情報

- FIDIC1987版に準拠した契約書。
- 発注者は、基地転換開発局(BCDA: Base Conversion Development Authority)。
- ジ・エンジニアは、日系コンサルタントと現地コンサルタント10社のJV。
- アメリカ軍が占領していたSubic(港湾)とClark(空港)という2つの大きなキャンプを結ぶ交通網が必要とされた。

② ジ・エンジニアの責任と役割

- 工程、コスト、図面等の監督が主な業務。設計変更時の詳細設計も基本的にジ・エンジニアが行う。
- 契約変更を伴うものは全て発注者の事前承認が必要で、変更命令(Variation Order)は発注者が行う。
- ジ・エンジニアとの契約金が10億ペソを超えていたにも関わらず、ジ・エンジニアとの契約に責務や罰則の規定がなく、きちんと規定すべきではないかと監査委員会から指摘された。

③ レター、クレームの運用実態

- レターのやり取りは5年間(2005~2009)で約17,000通(1日平均10通程度)。
- クレームの処理については、ジ・エンジニアの意見が尊重されたが、最終判断は発注者が行う。

④ 立会検査のやり方、頻度

- 立会検査は、ジ・エンジニアが行い、発注者側はモニターするだけ。3者立会が多い。

⑤ 紛争委員会

- 受発注者の協議の上、余計なコストがかかるという理由で、紛争委員会(Dispute Board)は設置しなかった。

2-3 中部ルソン高速道路建設事業（続き）

⑥ FIDIC及びジ・エンジニアについての意見

（発注者）

- 「紛争委員会 (Dispute Board) の設立・維持の費用に関し、庁内の法律家に聞いてみたが、回答は「とにかく高い」とのことだった。紛争もないのに紛争委員会 (Dispute Board) を設置して費用を支払うことは、監査委員会から厳しく追及されると思われる。」
- 「ジ・エンジニアは基本的に発注者と一心同体と考えており、隔週の運営委員会にも必ず同席してもらった。どんな些細な問題でも、ジ・エンジニアと協議して、迅速な解決策を見つけるよう心掛けた。」

（ジ・エンジニア）

- 「クレームに対する発注者承認の遅れは多少あったが、それが工程を遅延させる主要な要因であったわけではない。」
- 「日本でジ・エンジニア制度を導入するのであれば、コンサルタントの権限を大きくすべきである。」

3-1. 第三者技術者の責任と役割

- ✓ ジ・エンジニアの役割は、受注者への指示、スペック通りに施工しているかの確認業務であった。
- ✓ 金額変更を伴う設計変更に関しては、発注者の事前承認が必要であった。
- ✓ 立会検査のやり方、頻度については、ジ・エンジニアが主導して行う。発注者側のインハウスエンジニアは、彼らの決められた頻度で試験を監視(モニター)するだけである。立会検査は、発注者、コンサルタント、コントラクターの3者立会でほぼ毎日実施している。

3-2. 発注者と第三者技術者の調整・やりとりについて

- ✓ 三者間の打合せ頻度は、週間会議、月間会議の他、問題の迅速な解決が要求される場合に開かれる特別会議の3種類を開催、書簡のやりとりについては一日平均で10通程度が一般的であった。
- ✓ レター、クレームの運用実態については、台風等による工事の中断についても、工期延長クレームにつながる可能性があるのでレターを出している実態であった。

3-3. 紛争委員会の運用について

- ✓ 紛争委員会 (Dispute Board) については、受発注者の協議の上、余計なコストがかかるという理由で、紛争委員会 (Dispute Board) は設置していなかった。

3-4. FIDIC及びジ・エンジニアについての意見

- ✓ ジ・エンジニアが入ることで、工事の品質の向上や、資金の透明性が高まるのでは、という意見があった。
- ✓ クレームに対する発注者承認の遅れは多少あったが、それが工程を遅延させる主要な要因であったわけではない、という意見があった。
- ✓ 日本にFIDICに準拠した契約方式を導入した場合、受発注者双方にとって、レターのやり取りに関する大きな業務負担、経費がかかると思う、という意見があった。