国土交通省から講師を招いて政府が取り組

は大きい」と話した。

草柳教授の建設契約講座 ▶11

追加費用と工期延伸の対応

草柳 俊二

■公正・公平・公明性の確保が原点

建設プロジェクトの追加費用や工期延伸の請求を国際市場では、「クレーム＝Ｃｌａｉｍ」と言います。日本語の辞書では「クレーム」を苦情、不満としており、メディア等では不当要求といった意味で使っている例も見られます。英語の辞書では「Ｃｌａｉｍ」を「正当な権利に基づく請求」と定義しています。したがって、追加費用や工期延伸の請求は正当な権利に基づく請求であり、また、正当な権利に基づく請求でなくてはならないということなのです。

取引において、最も基本的なことは、言うまでもなく、提供した物に対し、適正な対価が支払われることです。建設産業においては、追加費用の支払いや工期延伸が適切に行われるシステムを備えることが、産業全体のｆａｉｒｎｅｓｓ（公正性、公平性、公明性）の確保の原点であり、世界各国が、建設産業を健全に維持し、発展させて行くための最重要項目として真摯に取り組んでいることなのです。言い換えれば、追加費用支払いや工期延伸を適切に行うことは、建設産業の公正、公平、公明性の担保の根幹となるわけです。

こう考えると、改正品確法の発注者責任は、受注者を助けるために定めたものではなく、産業の原点であるｆａｉｒｎｅｓｓを確保するために定めたものと理解すべきことが分かります。

我が国では追加費用や工期延伸対応を「クレーム」と言わず「設計変更」と言ってきました。これには、二つの理由が考えられます。第1の理由は、先に述べたように、クレームという言葉の意味が苦情や不満となっていることです。そして、第2の理由は、追加費用や工期延伸に対する処理の実態です。

我が国では、追加費用や工期延伸の対応は受注者からの請求に基づいて行われるのではなく、発注者が自ら対応する形となっています。

国際建設プロジェクトでは、たとえ、発注者自身の意向や都合で設計を変更したり、契約条件を変更したりしても、受注者から追加費用や工期延伸の請求図書（Ｃｌａｉｍ ｄｏｃｕｍｅｎｔｓ）が提出されない限り、発注者は何の対応もしません。これは、「請求なきものに支払いなし」という極めて明快な理論から生まれてくるものです。

■契約変更のガイドライン設定

公共工事標準請負契約約款の第19条の「設計図書の変更」には以下の記述がみられます。

「発注者は、必要があると認めるときは、設計図書の変更内容を受注者に通知して、設計図書を変更することができる。この場合において、発注者は、必要があると認められるときは工期もしくは請負代金額を変更し、または受注者に損害を及ぼしたときは必要な費用を負担しなければならない」

この条項は、発注者が必要と考えたら、自由に設計を変更することができ、追加費用や工期延伸が必要なら対応すると述べています。この条項が基になって「設計変更」という言葉が生まれ、追加費用や工期延伸の対応も包むものとなったと思われます。

問題は、発注者が自身で追加費用や工期延伸に対処するというシステムが作られ、受注者が「正当な権利に基づく請求」という行動をとらなくなってしまったことです。日本の建設企業の国際対応力の低さはこの点にあるのですが、これについては後に詳しく述べて行くことにします。

公共工事標準請負契約約款には「発注者と受注者が協議して定める」という文言が記されたいくつかの条項があります。

協議＝交渉とは、提案・ｏｆｆｅｒと受諾・ａｃｃｅｐｔａｎｃｅのやりとりです。受注者から正当な権利に基づく請求図書の提示、つまり、ｏｆｆｅｒが明確に示されなければ公平、公正、公明な協議は成立しません。

２００８年に、国交省の各整備局から、追加費用や工期延伸の対応方法を定めた「工事請負契約における設計変更ガイドライン」が出され改定が続けられています。興味深いのは、同じ国交省でも、港湾局は「港湾工事における契約変更事務ガイドライン」としていることです。このガイドラインでは設計変更と契約変更を以下のように定義しています。

「設計変更とは、工事の施工に当たり、設計図書の変更にかかるものをいう。契約変更とは、設計変更により、工事請負契約書に規定する各条項に従って、工期や請負代金額の変更にかかるものをいう」。

これまで述べてきたように、重要なのは追加費用の支払いや工期延伸を適切に行うこと、つまり、「契約変更」であり、「契約変更」から見ると「設計変更」は手続き論に過ぎません。なぜ、地方整備局はタイトルを「設計変更ガイドライン」としたのでしょう。その原因を探ってみる必要があります。

（高知工科大名誉教授、東京都市大客員教授）

＝次回掲載予定は4月19日

草柳教授の建設契約講座 ▶12

整備局と港湾局、指針の名称なぜ違う？

草柳 俊二

■設計変更と契約変更の相違

前回、地方整備局は「設計変更ガイドライン」とし、港湾局は「契約変更事務ガイドライン」となっていると記しました。

なぜ、整備局と港湾局のガイドラインの名称が違うのでしょう。その理由を調べて行くと、整備局のガイドラインと港湾局のガイドラインでは「設計変更」と「契約変更」の定義が異なっていることに気付きます。

港湾局のガイドラインでは、設計変更を「工事の施工に当たり、設計図書の変更にかかるものをいう」とし、契約変更は「設計変更により、工事請負契約書に規定する各条項に従って、工期や請負代金額の変更にかかるものをいう」としています。

一方、整備局のガイドラインは設計変更を「契約変更の手続きの前に当該変更の内容をあらかじめ受注者に指示すること」と定義し、契約変更を「契約内容に変更の必要が生じた場合、当該受注者との間において、既に締結されている契約内容を変更すること」としています。港湾局のガイドラインの「制定の目的」には以下の内容が述べられています。

「改正品確法の基本理念に『請負契約の当事者が対等の立場における合意に基づいて公正な契約を適正な額の請負契約代金で締結』が示されているとともに、『設計図書に適切に施工条件を明示するとともに、必要があると認められたときは適切に設計図書の変更及びこれに伴い必要となる請負代金又は工期の変更を行うこと』が規定されている」。

整備局のガイドラインもこれと同じ記述がありますので、港湾局と整備局のガイドラインの制定目的は、共に「工期や請負代金額の変更」を適切に行うためであることが分かります。従って、港湾局の「契約変更事務ガイドライン」というタイトルの方が制定目的を的確に表現しており、設計変更と契約変更の定義も分かりやすい内容となっています。

ここからは、両ガイドラインの内容を、さらに踏み込んで分析してみることにしましょう。

■設計変更と契約変更の関連

契約条件と異なった事象、つまり変化がない限り、請負代金や工期変更の請求権は発生しません。変化とは「原型と現状の相違」ですから、原型を特定しない限り変化を証明することはできません。わが国では、元契約がどうであるかではなく、発生した問題をどう解決するかの協議から始まります。このため対処策の論理は組み立てられるのですが、権利と義務の論理が組み立てられないといった現象が見られます。建設契約における「原型」とは契約条件であり、それは「契約図書」に記された内容となります。

公共工事標準請負契約約款には「契約図書」という文言がありませんが、国土交通省の港湾工事共通仕様書及び土木工事共通仕様書では、「契約書および設計図書をいう」と定義しています。しかし、「契約書」の定義が記されていません。公共工事標準請負契約約款の解説書では、会計法29条第1項の記述からすると「契約書」は、約款の条項部分も含まれると述べています。これらのことを総括すると、図のような「契約図書」の構造が見えてきます。港湾局のガイドラインの述べる「設計変更」とは、この図の設計図書の枠内に記された書類内容の変更ということになります。

契約図書	契約書	1. 契約書（約款の様式） 2. 公共工事標準請負契約約款の条項
	設計図書	1. 仕様書 2. 図面 3. 現場説明書及び現場説明に対する質問回答書 4. 工事数量総括表 5. 共通仕様 6. 特記仕様書を変更

問題の設計変更と契約変更の関連を港湾局の定義に従って整理してみましょう。

図面の誤謬（ごびゅう）是正は設計図書の変更ですので「設計変更」となります。しかし必ずしも追加費用と工期延伸が必要とはなりませんので「契約変更」には繋がりません。一方、異常気候や急激な地質の変化などは、設計図書の内容変更を必要としませんが工期や請負代金額の変更に繋がる場合があります。設計変更と契約変更の関連は、

①設計変更（設計図書の変更）が必要となり、契約変更を行う。

②設計変更が必要となるが、契約変更を行う必要がない。

③設計変更は必要ないが、契約変更が必要となる。

といった3ケースがあることが分かります。

従って、「設計変更により、工事請負契約書に規定する各条項に従って、工期や請負代金額の変更にかかるものをいう」とする港湾局のガイドラインの契約変更の定義は実態に則さない部分を含んでいることになります。

（高知工科大名誉教授、東京都市大客員教授）

＝次回掲載予定は5月10日