

第1号様式

法令適用事前確認手続（照会書）

令和2年6月15日

国土交通省 土地・建設産業局 建設業課 御中

照会者名：

住 所：

下記について、照会します。

なお、照会及び回答内容（照会に係る法令の条項の性質上照会者名を公にすることが回答に当たって必要とされる場合にあつては、照会及び回答内容並びに照会者名）が公表されることに同意します。

記

1. 法令名及び条項

建設業法第3条（建設業の許可）

2. 将来自らが行おうとする行為に係る個別具体的な事実

- ① A社は、洋上風力発電のための洋上風車の設置据付工事を行う会社（以下、「EPCI会社」という。）に対し、当該工事作業に用いる自航式作業船（SEP（Self Elevated Platform）船）を提供することを検討している。なお、SEP船とは、（a）洋上風車を構成する機器や部材を作業海域まで運搬し、（b）作業海域到着後は、風や波浪による動揺を避けた安定した作業環境を確保するため、当該船舶に備え付けられた「レグ」と呼ばれる昇降用脚を海底まで下ろして海面上に立ち上がり（ジャッキアップ）、（c）その上で、当該船舶に備え付けられたクレーン等の機器を用いて洋上風車の設置据付作業を行うものである（作業海域におけるSEP船のイメージとして次頁の写真ご参照）。
- ② A社は、SEP船（以下、「本船」という。）を自ら保有し、EPCI会社との間で本船にかかる定期傭船契約（商法第704条）を締結し、A社が乗組員を配乗してEPCI会社に本船を引き渡す（ただし、A社が配乗する乗組員が従事する作業については、下記3.のとおり幾通りかのパターンを想定している。）。
- ③ A社は、日本企業であるB社と外国会社との合弁会社（設立準拠法は日本法）であり、A社に対するB社の出資割合は50%で、A社の取締役の3分の2はB社から派遣される。

【作業海域における SEP 船のイメージ】



3. 当該法令の条項の適用に関する照会者の見解及びその根拠

(1) 見解

- ア A 社が配乗する乗組員が上記 2.①(a)の作業にのみ従事する場合 (同(b)及び(c)の作業は EPCI 会社が手配する作業員が行う場合)、A 社は建設業の許可を受ける必要がない。
- イ A 社が配乗する乗組員が上記 2.①(a)の作業に加えて同(b)の作業に従事するものの、同(c)の作業には従事しない場合 (同(c)の作業は EPCI 会社の手配する作業員が行う場合)、A 社は建設業の許可を受ける必要がない。
- ウ A 社が配乗する乗組員が上記 2.①(a)(b)(c)の全ての作業に従事する場合、A 社は建設業の許可を受ける必要がある。
- エ 上記ア乃至ウのいずれの場合であるとを問わず、仮に上記 2.記載の A 社の行為に関し、同社が建設業の許可を受ける必要があったとしても、B 社は建設業の許可を受ける必要がない。

(2) 根拠

ア 見解アについて

建設業法にいう建設業とは、「元請、下請その他いかなる名義をもつてするかを問わず、建設工事の完成を請け負う営業」をいうものであり (建設業法第 2 条第 2 項)、そこにいう建設工事とは、「土木建築に関する工事で (同法) 別表第一の上欄に掲げる

もの」をいうところ（同法同条第1項）、資機材の運搬・運送で据付等を含まないものは、そこにいう建設工事に当たらないと解されている（公益財団法人 建設業適正取引推進機構・改訂3版わかりやすい建設業法 Q&A（大成出版社、2018年）13乃至14頁。地方公共団体による建設業法に関する質問及び回答集にも同旨の説明がある。<https://www.pref.chiba.lg.jp/kenfudou/tetsuzuki/documents/tebiki202004.pdf>（千葉）、<https://www.pref.shimane.lg.jp/infra/kensetsu/hou/junshu/index.data/180401kennsetugyouhouqa.pdf>（島根））。

本件においてA社が行うこと（A社が配乗する乗組員が従事する作業）が上記2.①(a)の作業のみである場合、それはまさに資機材（洋上風車の設置据付作業を行うクレーン等）の運搬・運送で据付等を含まないものに当たると言える。したがって、この場合、A社は建設工事の完成を請け負う営業を行うものではないので、同社について建設業の許可は不要であると解される。

イ 見解イについて

本件においてA社が行うこと（A社が配乗する乗組員が従事する作業）が上記2.①(a)の作業のみでなく、同(b)の作業を含む場合であっても、それらは上記アで述べたと同じ理由から建設工事に当たるものではないと思料される。上記2.①(b)の作業は、同(a)の作業同様、本船の操船または運航業務を構成するものであり、本船に備え付けられたクレーン等の機器によって洋上風車の設置据付作業を行うものではないからである。

ところで、トラッククレーンやコンクリートポンプ車をオペレータ付きでリースする場合には建設工事に当たり建設業の許可が必要であるが、オペレータ付きでないリースの場合は建設業の許可を要しないと解されている（前掲・改訂3版わかりやすい建設業法Q&A13乃至14及び79頁並びに上記アで参照した千葉県及び島根県の質問及び回答集）。この点、本件でA社が行う定期傭船は法律上も会計上もリースと評価されるものではないが、クレーン等の機器が備え付けられた本船を他人の利用に供するという現象面をみると、本件は上記トラッククレーン等の事例と類似するようにも思われ、その限りで上記事例に関する上記解釈論が本件でも参考になると思われる。

そこで検討するに、上記解釈論にいう「オペレータ」とは、当該トラックや車両の運転操作とクレーンまたはポンプの操作の双方を行う者をいうと考えられる（上述のとおり、資機材を運搬・運送することが建設工事に当たらない以上、運搬・運送行為のみを行うトラック運転手がここにいう「オペレータ」に当たるとはならないはずである。）。この点、本件でA社が配乗する乗組員が上記2.①(a)及び(b)の作業に従事するものの、同(c)の作業には従事しない場合、当該乗組員は、上記トラッククレーン等の事例における運搬・運送行為のみを行うトラック運転手に相当する者といえ、「オペレータ」に相当する者ではないというべきである。そうとすれば、上記解釈論の論旨

からして、この場合の A 社の行為は建設工事に当たらないことになる。

なお、念のために述べれば、上記 2.①(b)の作業が「資機材（クレーン等）の据付等」に当たるともならない。なぜなら、同作業は通常の船舶が停泊する際に錨を下すことの延長にある行為であり、本船の操船または運航業務を構成するものといえるからである。

したがって、A 社が配乗する乗組員が上記 2.①(a)及び(b)の作業に従事するもの、同(c)の作業には従事しない場合、同社は建設工事の完成を請け負う営業を行うものではないので、同社について建設業の許可は不要であると解される。

ウ 見解ウについて

上記ア及びイの場合と異なり、A 社が配乗する乗組員が上記 2.①(a)(b)(c)の全ての作業に従事する場合は、同社は建設工事の完成を請け負う営業を行うものと評価されざるを得ず、したがって同社について建設業の許可が必要であると解される。

エ 見解エについて

仮に上記 2.記載の A 社の行為に関し、同社について建設業の許可が必要としても、同社に出資し、役員を派遣するのみの B 社は自ら建設工事の完成を請け負う営業を行うものではないので、B 社は、A 社の当該行為に関し、建設業の許可を受ける必要はないと解される。

4. 公表の延期

希望しない。

5. 連絡先及び連絡方法

(連絡先)

(連絡方法)

以上