

二十余年と言つもの、国家財政の逼迫(ひっぱく)に伴い公共事業費は大幅に削減された。今や公共投資額はピーク時の半分以下の水準になったと言われる。また一方では、平成9年度より公共工事におけるコスト削減策が図られてきた。近年の災害の頻発にかんがみ、防災施設等の整備速度を少しでも遅らせまいとの配慮なのだろうか。平成14年度には平成8年度レベルから14%近くのコスト削減が図られたと言つ。更に現在も平成15年度から5年間で更に15%のコスト削減を目標に施策が進められている。併せて30%もの公共事業コストの削減を図るぞうだが本当に可能なのだろうか。

先日あるダム工事現場を見せて頂く機会があった。堤体設計を見て驚いた。天端橋梁や堤内パイパスが無く、監査廊の勾配は全て同一で、プレ

時 評 私 評

キャスト化しやすい構造となっていた。設計はコスト削減を意図し、よく合理化されていた。使用骨材も、本体掘削や付替道路の発生材を流用し、コスト削減をめぐんだ計画であった。しかし、実施工を見てがくせんとした。その一例が骨材の移動や仮設備の配置である。

原石は一度河床に下るされ貯蔵され

た後、天端付近の骨材製造設備で骨材にし、再び河床部に下ろしコンクリートに練り混ぜ、再度コンクリートとして打設現場に持ち上げるのである。シグザグ運搬である。また、コンクリート製造・運搬設備などの仮設備は、超過洪水時には水に浸かってしまうダム直上の河床部に配置されていた。しかも堤内パイパスは無く、超過洪水は自

今のコスト削減は「安物買いの銭失い」か

然排水されない。工事遅延はコストアップである。運を天に任せたのであるうか。

他の現場では、用地買収が少なくなりコスト削減が図れるという理由で、付替林道を洪水時満水位以下に設置した例もある。洪水時満水位以上の用地買収地内ならまだしも、それより低ければ、大洪水時には水に浸かる恐れが

ある。林道とはいえ、洪水のたびに域内から車を排除しなければならぬし、道路も封鎖しなければならぬ。管理経費や手間を考えただけでも不合理である。また、舗装でもしていようものなら、冠水によって舗装が浮き上がる恐れさえある。本当にコスト削減になったのだろうか。

事であるから「仮設備計画は、エネルギー消費を最小にするように考えよ」と徹底して教えられた。「あらゆる材料を上から下への一方に運ぶのが理想だ」とも聞いた。また「手戻りが最も効率の悪い仕事の仕方である。従ってリスク管理は過大でも過小でもない」とも教わった。洪水時に水に浸かる恐れのあるダム直上の河床部に仮

設備を配置するなどもつてのほかであった。

真のコストダウンを図る方法は、無駄を省く▽工期短縮を図る▽従来の制度やルールを変える▽技術革新をするの4通りくらいしかないであろう。しかも、一部分だけで判断せずに、計画、設計、施工、管理の全体の中でトータルのコストを下げるのでなければ意味がない。財

公共工事のコストダウンを考えていないだろうか。工事担当者は、いま一度技術者としての原点に立ち返り、工事コスト削減策を真摯に考え直してみることが有る。そうでなければ「安物買いの銭失い」になりかねない。国民へのアカウンタビリティも果たせない。公共施設は国民のために調達するものであるのだから。

目先のことだけに
政当局の締め付け
が厳しいがため
に、思いつきや、
ば意味がない。財