



古民家再生の例

設立総会は20日、金沢市主計町の町屋を再生した居酒屋「空海」で開かれる。北陸3県の設計者や工務店、職人ら約15人が参加する予定だ。最近古民家再生の気運が高まっているが、一部には文化財修復などの基礎的知識も持たず、表

から軸組みまで構造的に補強することにも、当初の姿や思い出の痕を残すなど、その建物でしかできない改築を行うことであり、伝統構法や歴史的建造物の修復に精通した設計者と職人でなければ、中途半端に終わってしまう」と強調する。

温暖化対策効果を数値化 建物の設計者向けツール開発 Together 三井住友建設は、温暖化対策の実効性、環境エン지니어リングをさまざまな角度から数値化・見える化できるを開発、実用化した。今後は集合住宅や工場など

# 正々堂々と「公共事業の雇用創出効果」を論ぜよ

対談 ④

人のためにこそコンクリート



藤井 道路分野でいへば、まず分かります。言い方ですが、隣の中国の経済成長は著しく、日本人もある種、非常に不安に感じていると思う。このままだと中国に全部経済力で負けてしまう。「日本がダメになるのではないかと」。その不安をさらに駆り立ててしまいが、中国は今現在、年間8000キロメートルのスピードで高速道路の整備を推進している。8000キロメートルの日本の高速道路の総延長よりも長い。それを1年間で造るといって、日本は1000キロメートル、1年間で数キロメートル、汲々(ききゅう)と進んでいる。こんな状況で、日本が中国に勝てはしない。

具体的にどういう意味で勝てないかという点、高速道路を造る意味は実は旅行のためにあるのではなく、国民の観光のためでもない。本当は、物流のためである。日本国における生産性向上のために、高速道路が必要なんだ。なぜかと

言っている。高速道路は、すべて港と繋がっている。工場の原材料は港から高速道路を通じてやって来る。反対に、工場で造った製品も高速道路を通じて、港に行き世界に輸出される。個々の利便性がきちんと高ければ、生産コスト並びに販売コストが激減する。そうすると日本の国内で工場を立地しようという企業が増えてくる。そして日本の経済の空洞化が低減される。これが高速道路建設の最大の重要性である。それがないと、日本企業ですら、中国やインドなどで工場を立地するようになる。そうなる。日本の生産力が下がらなければ、国内の雇用がなくなってしまう。雇用がなくなると、みんな貧乏になってしまう。貧乏になると、みんながお金を使わなくなり、デフレになる。日本の経済力がますます小さくなる。それをい止めるために、高速道路網というものを、きちんと整備していかないと

が極めて重要な国策になっている。この国の宝物 市森 北陸地域では、東海北陸自動車道が名古屋から開通したが、実は難関の飛騨トンネル工事では、何回もトラブルに遭遇して工費が高み、一部では道路の必要性そのものが問題視されてきた。しかし、いざ開通すると、もの凄く物流が盛んになっている。中京圏から観光客が来るのはもとより、富山の人もどんどん中京圏に観光に行く。岐阜の土岐アウトレットモールには、富山の人が大勢買い物に行っている。週末は2車線が1車線になるほど大渋滞となるほど、道路一本開通すると、経済効果が大きいというのが間違いない事実。また、物流の面でいへば、富山では今、名古屋で造ったものを富山伏木港で、ロシア極東に輸出し、シベリア鉄道を使ってロシア内部に輸出しようという試験的な取り組みを始めている。そういう意味では、東海北陸自動車道という高速ネットワークは、富山の地域を養えただけではなく、日本の産業の物流構造をも変えてしまふ。それぐらいの力を持っている。

藤井 それで、高速道路とは、莫大なポテンシャルを持つものである。しかも、それが50年間存在し続ける。無限の可能性が広がっていく。「子どもは無限の可能性を秘めた宝物だ」というが、それと同じぐらい新しい高速道路というものは、国にとって無限の可能性を秘めた宝物である。だから、「子どもを大事に育てなアカン」というように、道路も本当は大事に造っていかねばならない。この国の宝だよ。無限の可能性 市森、今、盛んに高速道路の4車線化と言われているが、いわゆるB/C(ビー・バイ・シー)の評価手法について思うところはどうか。

藤井 現在のB/Cが、高速道路が持っている全ての可能性を評価できるものではない、というところは学会の定説。それは論ずるまでもないこと。研究した人間であれば、誰も熟知している事実だ。市森 ただ現状は、そのB/Cで高速道路の建設の是非が判断されている。藤井 それ、これはまったく不当なことである。B/Cを分かりやすく子どもに置き換えると、例えば、子どもはいろいろな可能性を持っている。だけれども、「成長後に親にだけだけ送り返すか」「可愛く」「二つの子で、子どもをさかせるか」とかを判断している。子どものほうは、それだけのものか、もっといろいろなものがあるはずだ。それと一緒に道路も、例えば時間価値があるか、交通事故が減るか、それから走行費用が減るか、とこの三つしか評価されていない。しかし、道路を造れば、日本の産業構造が変わったり、工場の立地が促進されたり、或いは都市と都市との間で統合が進んだり、文化が変わるなどの凄くインパクトが歴史上あることが知られている。それを一切論じていない。それは、先ほどの子どもを仕送り可愛いという気持ちの二つぐらいで評価する暴論とまったく同じである。即刻そういう評価の方法は止めるべきである。

日本人の無知 市森 なるほど、学会ではそう言われているんだ。では、例えば、欧米諸国はB/Cをやっているのか。欧米の場合はどのような評価手法をとっているのか。藤井 欧米諸国でもB/Cを使っているが、ポイントが二つあって、B/Cは、あくまで、いろいろな評価尺度のひとつであり、1を切ってもやる時はやるというのが当たり前となっている。もう一つは、B/CのBの項目が、日本では三つしかないが、欧米はもっと多々隣の韓国もそうである。例えば、ドイツでは雇用創出効果すら含まれており、各国で違いがあるものの、総じてBはもっとたくさんある。項目で評価している。にもかかわらず、Bをそれだけで判断することは決してない、というやり方だ。日本のB/Cの政治上の使い方はきわめて歪(いびつ)である。市森 なるほど。今の話を聞く

平成22年8月19日付 建設工業新聞掲載 7月の全国建設業倒産 商工リサーチ

東京商工リサーチがまとめた7月の全国建設業倒産は、前年同月比23.4%減の287件で、13カ月連続で前年同月を下回った。依然として、景気対策緊急保証制度や中小企業金融円滑化法など政策効果のほか、09年度補正予算の未処理繰越分の発注も下支えした。 負債総額は同比42.8%減の438億7700万円