

今月の一言 耐震偽装事件以降、国交省および建築業界各団体は建築士法改正に向けて議論を重ね、8月末に法案が出される予定です。建物の運用段階で排出される地球温暖化ガス削減の為に有効な法整備も緊急を要するのではないのでしょうか。(牧村 功)

Topics

- 日建設計グループ/下関地域総合武道館(仮称)整備等事業に係るPFIアドバイザー業務プロポーザルにおいて、日建設計総合研究所グループが選定されました。
- 去る7月19日、NSRIでは設立を記念し香西泰氏(日本経済研究センター特別顧問)をお招きし、「日本経済の新しい成長 市場経済化と豊かな公共生活の両立」と題し日本経済の現状を踏まえた今後の都市経済についてご講演を行って頂きました。悪天候にもかかわらず、約450名の方々にご来場頂き、質疑応答も活発に行われました。その後の懇親会でも各界を代表する多数の方々にお集まり頂き、会場は終始賑やかな雰囲気にも包まれていました。講演会の詳細は次号VIEW4とHPにて掲載予定です。是非ご覧ください。

Factor X の都市づくり・街づくり

Factorはドイツのヴァプター研究所のE.V.ワイゼッカー等により提唱された概念です。(1)式により定義される資源生産性を2倍にできたときFactor2、4倍にできたときFactor4などと言います。自動車の例をみましょう。1Lのガソリンで5km走る燃費の車を20km走れる車に改善できたとすれば、Factor4と評価されます。現状などからの改善の程度がわかり易いという特徴があります。
$$\text{資源生産性} = \frac{\text{生産量}}{\text{資源消費}} \cdot (1)$$

一方、地球の環境面での持続可能性を計る手法としてエコロジカル・フットプリント(ニックー・チェンバース等)の考えが提唱されています。日本人の享受している現状(2004年)の生活水準を全世界の人口に敷衍すると、地球が2.4個分必要なのだそうです。即ち、この指標によれば日本の現状は持続可能とは言い難いこととなります。都市づくり・街づくりの分野でも、少なくともFactor2.4をクリアすることが当面の目標と言っても、あながちの外れではないように思います。地球の人口が増加すること、低開発国での工業化が進むことなどを考えれば、将来的にはFactor4以上を目指すことも必要と見込まれます。

ところで、車の資源生産性(燃費)を改善するには、車体の軽量化、走行時の空気抵抗の低減、摩擦抵抗の軽減、駆動力の伝達効率の向上などが有力視されています。Factor4は手の内にあるのです。車以外に目を転じ

てみれば、Factor10を既に達成した製品も少なくないのです。翻ってみるに、都市づくり・街づくりではどのようになっているのでしょうか?残念ながら、先述の資源生産性などに対応する指標が定まっておらずFactorを論じる状況には至っていませんでした。しかしながら、最近ではCASBEE-まちづくりによる環境効率の概念などが提唱され、漸くFactorを論じられるようになってきました。これらの指標を用いて、Factorをどのようにして向上したらよいかのが今後の焦点です。地球温暖化抑制の視点からは、a.環境配慮型交通システムの構築、b.環境配慮型エネルギーシステムの構築、c.環境親和型建築の実現、d.緑と水の面的広がりなどがFactor Xの実現に向けての重点課題と考えます。

環境に配慮した都市づくり・街づくりは美しい街並みの形成にも役立つと確信しています。(松縄 堅)



図1: ガソリン代も安くつく環境配慮型の車



図2: 地球2.4個分に支えられている日本の現状 (エコ・フットプリントによる評価より)

定期配信をご希望の方

定期配信を御希望の方は、下記メールアドレスまでご連絡をお願いいたします。
(chihiro.kimura@nikken.co.jp 担当: 木村千博)

編集後記

環境に配慮する生活ということ、つい我慢することばかりが頭に浮かびますが、LOHAS (Lifestyles of Health and Sustainability) な生活ということ、自発的でおしゃれな気になるから不思議です。きっかけはなんであれ、楽しみながら取り組みたいですね。(K)