

本 2 1 世紀環境立国戦略に盛り込むべき、2 0 年後、3 0 年後の低炭素社会の実現に向けて今から実施することが必要な更なる施策について追加提案を行う。

建築の環境基本性能整備について：

環境建築は今まで、屋上に PV を設備するなど、要素技術を付加することが中心だった。これでは民生部門のベースとなる CO2 排出量の削減につながる速度は遅い。環境基本性能として最低限建築物が備える基準について義務づけを行う。併せて、税制優遇制度などによりさらに高水準の性能へと誘導する仕組みを構築する。建築の環境基本性能としては、高断熱、高气密、日射遮蔽、蓄熱体、制御採光など、建築が設備機器に頼らなくとももつべき性能であり、その上で可能な限り、自然・廃棄・回収エネルギーの利用促進を提案する。この方法は戸建て住宅や業務建築だけでなく、マンションでも可能な方法であり、新築・改修を問わず多くの人々の力が結集できる。

都市内緑化によるヒートアイランド化防止について：

ソウルで高速道路を撤去して川を復元した例のように、都市内の「緑化」や「水面の復活」による、ヒートアイランド化防止を提案する。

木造建築の促進について：

木造建築の普及促進について、現在の木造技術は耐火性、耐震性に対する今までの評価を覆す新しい技術が可能となってきた。木造化を促進する法規制の改正およびインセンティブの整備を提案する。同時に、学校を始め、福祉施設、役場庁舎、集会施設などの公共施設を国産木材により木造で計画することを提案する。木造建築は RC 構造に対して 70～80% の CO2 削減になり、かつ地域産材地域利用によって、森林の再生、水源の確保、川から海への生態系循環など、大きな意味での地球環境再生につながる提案となる。

木材地場産材の活用について：

木材などに関してできるだけ地場産材を地域内で利用することを促進する提案を行う。地場の製材利用が最も CO2 排出量は少なく、次に地場産材による集成加工材、そして内地産材、最も CO2 排出量が多いのは外国からの輸入材による集成加工建材である。できるだけ輸送 CO2 を少なくして木材利用を図ることが必要である。

同時に輸入製品を少なくすることは、相手国の CO2 排出削減と輸送 CO2 の削減も可能となる。そして相手国の環境破壊を縮減することにもつながる。

輸送手段のシフトおよび合理化について：

輸送手段のモードシフトとして、鉄道の再生、人の移動手段と同時に、鉄道貨物の復活を提案する。トラック輸送のCO2排出量に対し、鉄道・海運貨物は約1 / 10という低炭素輸送手段である。

また、都市内デリバリーの合理化として、コンビニの利便性規制、コンビニ各社・郵便、宅配などの都市内デリバリーを統合することを提案する。

政治・経済・社会問題を教える環境教育について：

環境教育について、現状の多くの環境教育は狭義の「自然環境教育」であったり、「身近な観察」に終始するものとなっている。これでは、「環境」をキーワードとして身近な生活から地球規模までの「つながり」を認識させ、行動実践につなげる、という本来の目的は達成できない。

環境問題は自然だけでなく、政治・経済・社会の全てにわたる問題であることを、小学生から高校生、大学生など全ての段階に対してきちんと教えることを提案する。 例えば、スーパーの店頭に並ぶ虫食いのない白菜は、中国の農地を農薬と化学肥料で汚染している、といったことを理解させるべきである。また、日本人が海老を大量に消費することがマングローブの破壊につながっていること、しかし、自然環境保護のみを優先していきなりエビの輸入を停止すれば、それに依存している多くの人々の生活を破壊してしまうこと、といった「問題の複雑さ」についてもっと学ばせる必要がある。

住環境教育の重要性について：

さらに、建築家という立場からは、学校エコ改修の実践を通じて、住宅の断熱・気密・日射遮蔽などによるエネルギー消費の削減という住環境教育が非常に重要であることを、環境教育の中でも伝えて行くことを強く提案したい。