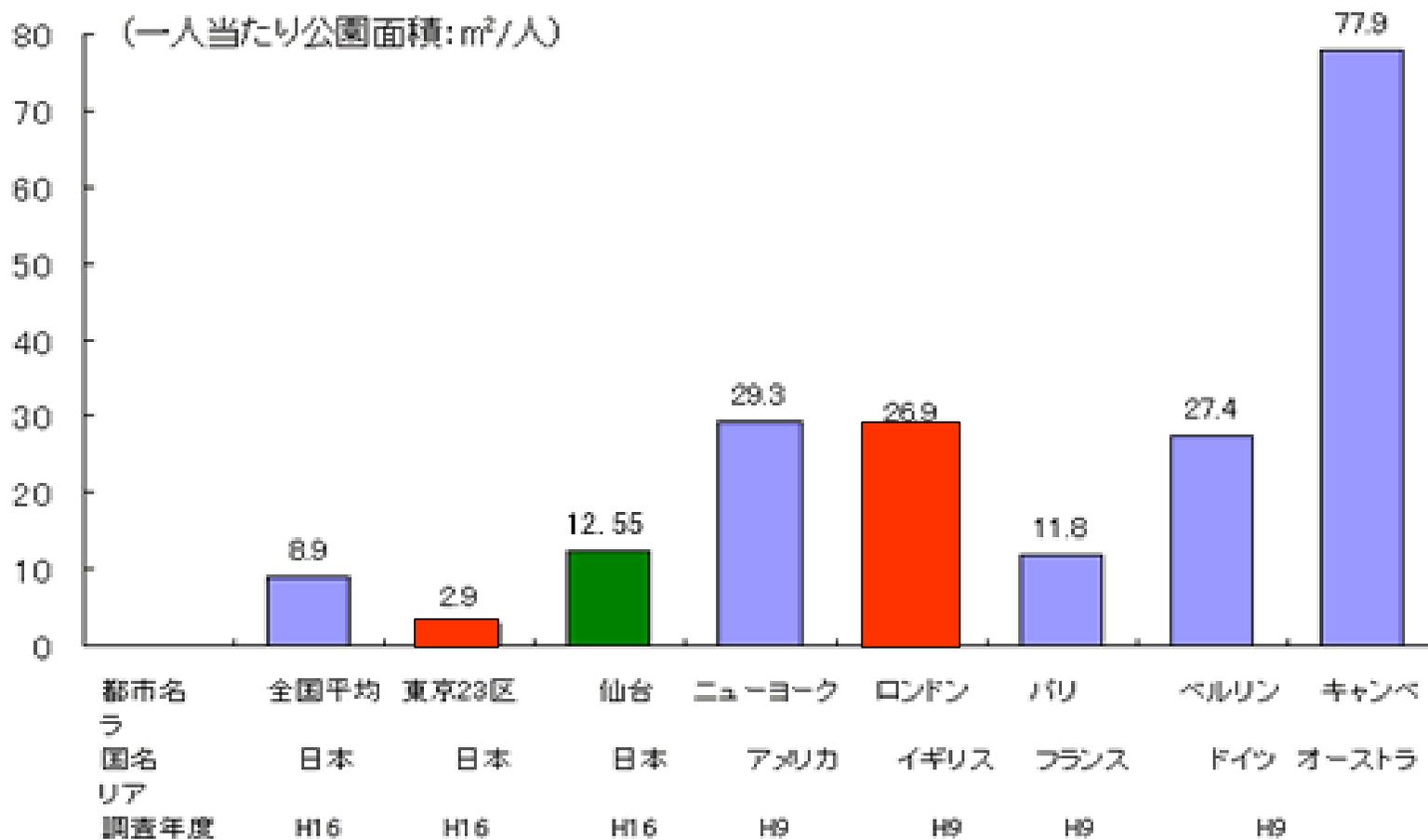


世界主要都市の一人当たりの公園面積の比較

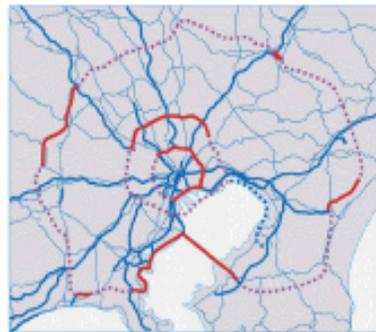


ロンドンの一人当たりの公園面積は東京の約10倍です。

出所: 仙台市役所

各国主要都市圏の環状道路の比較

首都圏



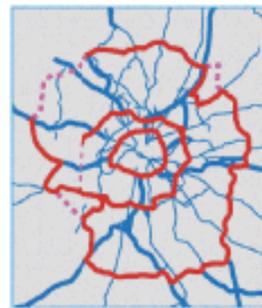
— 環状道路(供用中)
 環状道路(計画中)
 — 其他の高速道路
 — 主な一般道路

道路延長：(2006年3月調査)
 人口：(2005年3月調査)

計画延長	521km
供用延長	180km
整備率	35%
人口	2,857万人
人口密度	4,459人/km ²

資料) 国土交通省

パリ



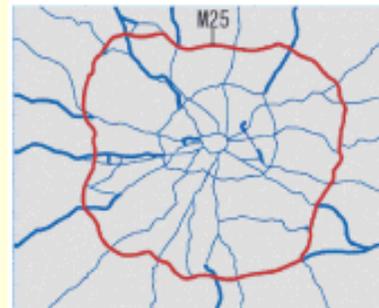
— 環状道路(供用中)
 環状道路(計画中)
 — 其他の高速道路
 — 主な一般道路

道路延長：(2006年調査)
 人口：(1999年調査)

計画延長	313km
供用延長	262km
整備率	84%
人口	861万人
人口密度	4,482人/km ²

資料)
 道路延長：イル・ド・フランス
 地方道路インフラ計
 画課

ロンドン



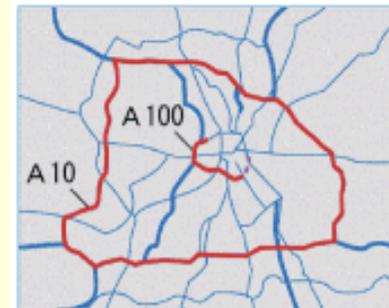
— 環状道路(供用中)
 環状道路(計画中)
 — 其他の高速道路
 — 主な一般道路

道路延長：(2003年調査)
 人口：(2004年調査)

計画延長	188km
供用延長	188km
整備率	100%
人口	906万人
人口密度	2,208人/km ²

資料)
 道路延長：Department of
 Transport

ベルリン



— 環状道路(供用中)
 環状道路(計画中)
 — 其他の高速道路
 — 主な一般道路

道路延長：(2006年調査)
 人口：(2003年末調査)

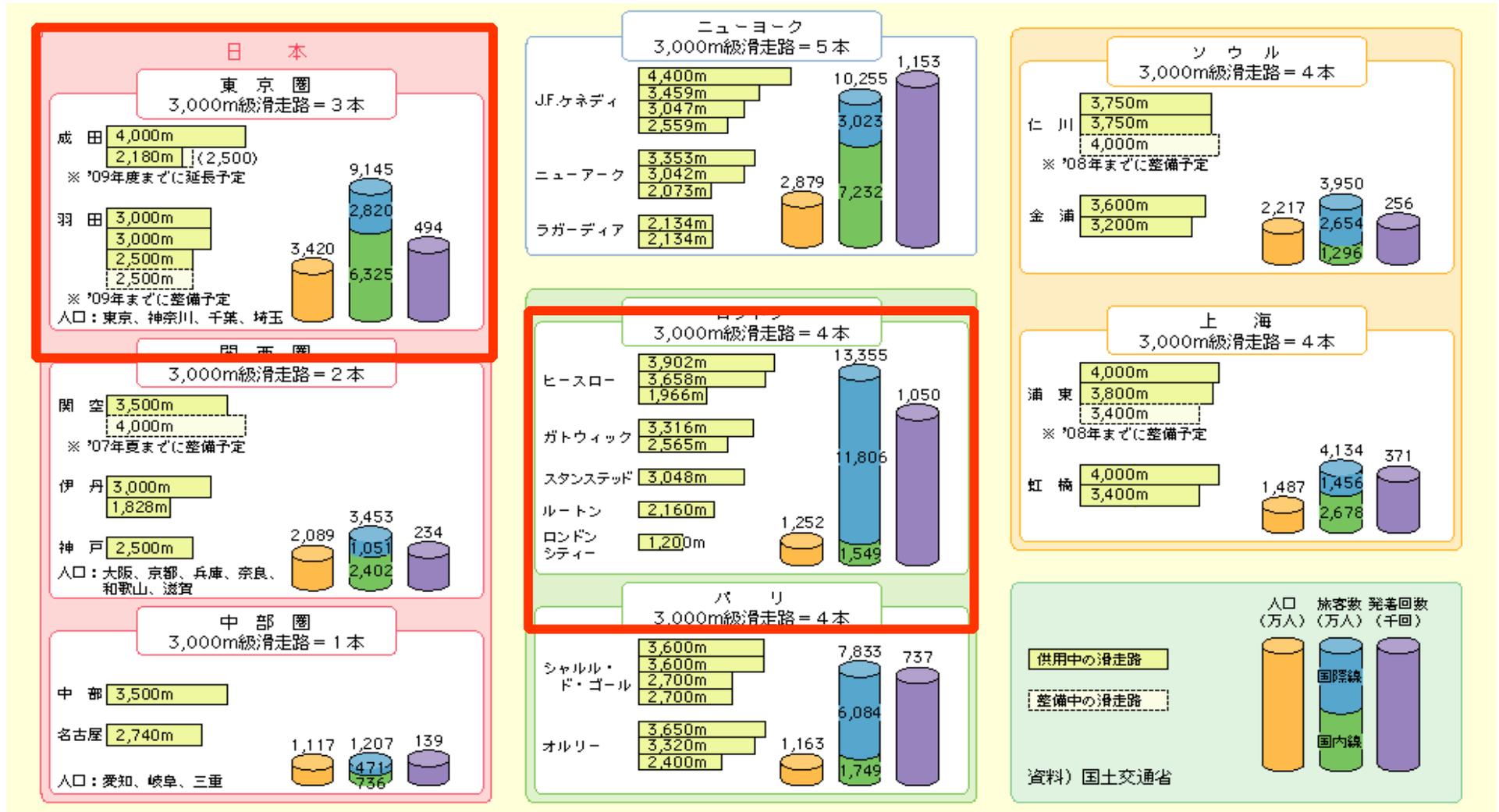
計画延長	222km
供用延長	216km
整備率	97%
人口	419万人
人口密度	994人/km ²

資料)
 道路延長：MAXIATLAS 2006/2007、
 アウトバーンHP

(注) 人口・人口密度：おおむね環状道路の内側

ロンドンは1990年に全長約200kmの環状高速道路を完成させ
 市内を通過する車両の市中心部へ乗り入れを迂回させています。

世界の都市圏の空港整備状況



ロンドンには近郊に5つの国際空港があり、国際線の年間旅客数は東京圏(羽田・成田)の約4倍の1億1000万人を超え、国内・国際線の年間発着回数も東京圏の2倍の100万回を超え、英国の際立った国際化を表しています。

環境・エネルギー事情

イギリスの挑戦

Zero Carbon House by 2016

2016年以降の新築住宅のCO2排出はZeroに
しなければならない！

2010年 -25% (2006年比)

2013年 -44% (2006年比)

2016年 Zero Carbon

(カーボンオフセットを含む)

世界で唯一、英国だけが2016年以降の新築住宅に対してゼロカーボンZero Carbon (年間のCO2排出量をネットでゼロ)が法的に義務付けられています。これに対して日本は「グリーン政策大綱」で2020年までに新築住宅のゼロエネルギーを目指すと表明しているが、罰則規定もないので果たして達成が可能かどうか疑問であります。39

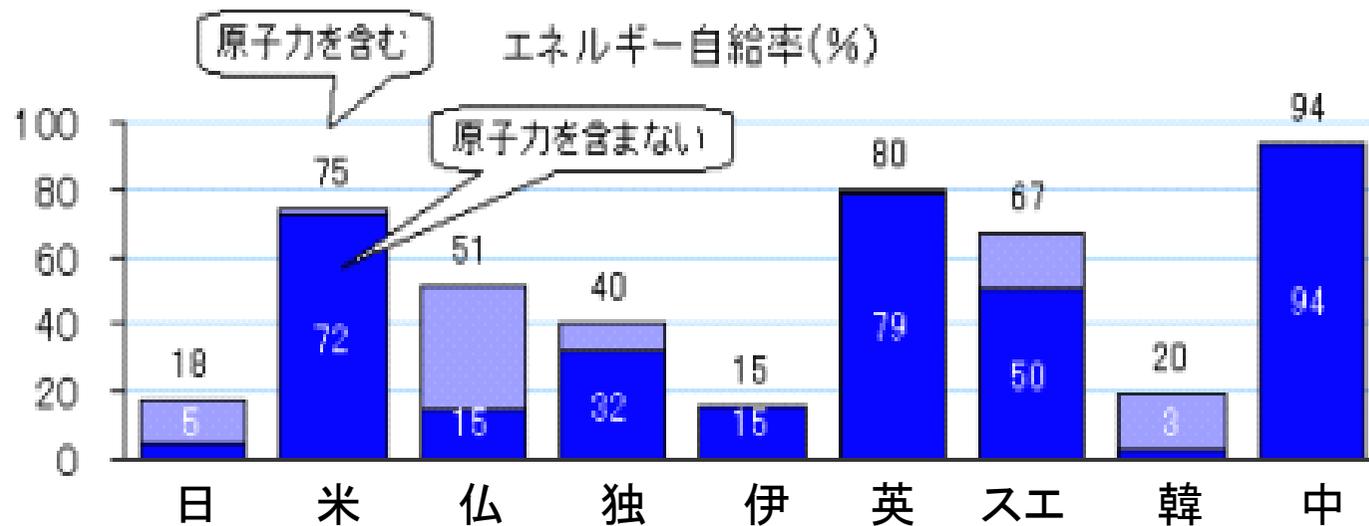
環境に優しいロンドンの渋滞税 (Congestion Charge)

- * 2003年2月に導入
- * **7:00~18:00**(月~金) ロンドン中心部(限定地区)に乗り入れる車に**10ポンド(約1400円)**/日の税金がかかる。
- * この結果; -
 - ①ロンドン市は年間約**250億円**の税収増
 - ②交通量は**20%削減**
 - ③**CO2**は**16%削減**
 - ④バス・地下鉄は利用者が**23%増加**

これまで渋滞税はストックホルムやシンガポールで適用されているが、ロンドンの様な大都市での適用はその効果が極めて大きく、他の世界の大都市での交通渋滞削減策として期待されています。ここで注目すべきは市街地への進入車両のナンバー読取、税の支払状況、不払者への取立、銀行口座からの自動引落等の一連の事象が全てオンラインで構築された見事なシステムであります。英国人は数ある既存の技術やシステムから、目指すプロジェクトの最適なシステムを作り、その運用にも長けている様です。ロンドンで出来るなら、東京でも出来るはずです。

主要国のエネルギー自給率

主要国のエネルギー自給率とエネルギー効率(2008年)

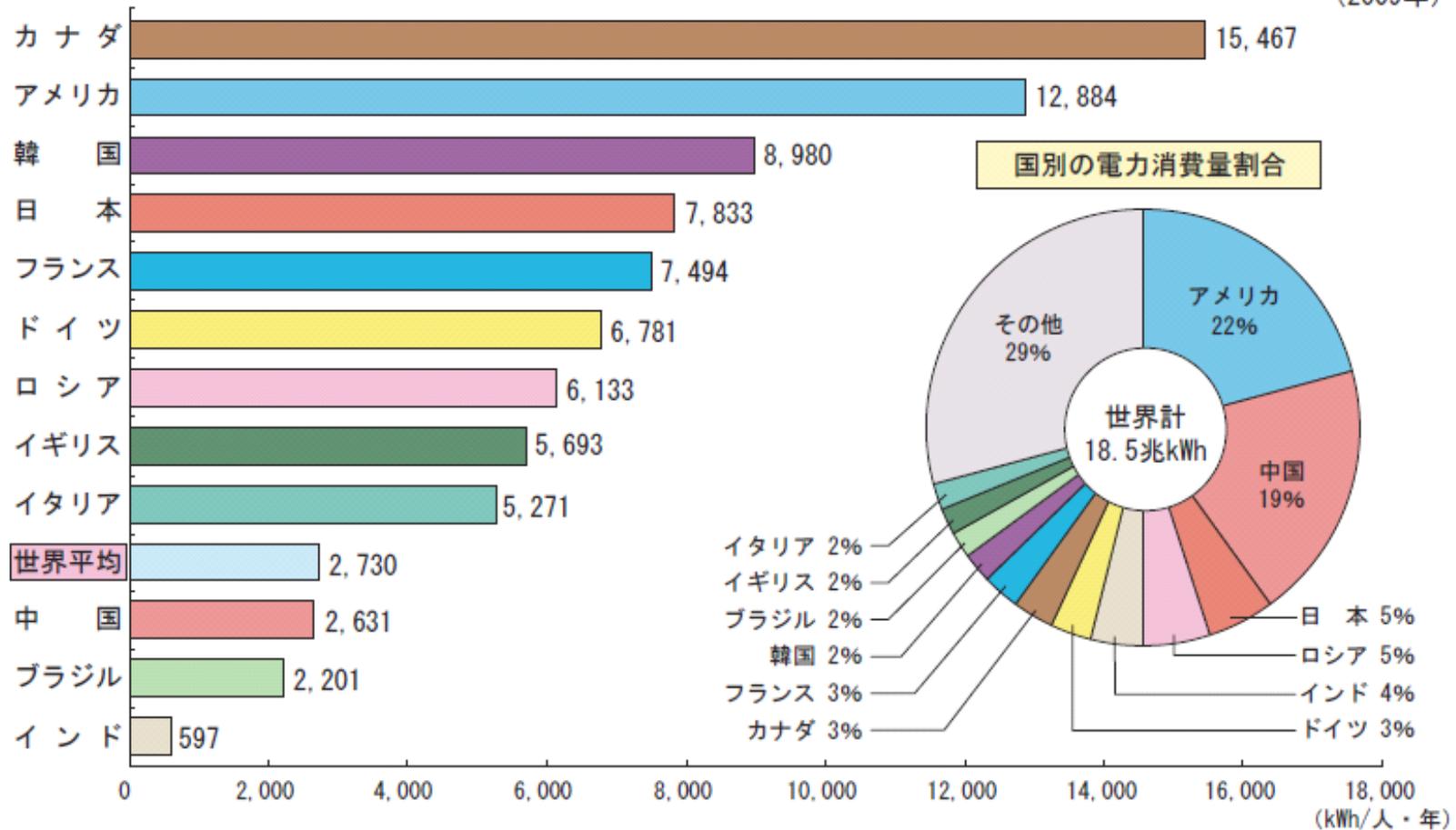


英国は近年、北海からの石油と天然ガスの産出量が減少し、エネルギー自給率も80%に低下しています。この為政府は再生可能エネルギーを増やすべく施策で、特に風力発電に力を入れその伸びは著しく、2011年は前年比55%増となり、再生可能エネルギー全体の総発電量に占る割合が2010年の7.5%から9.5%と押し上げに貢献しています。

日本はエネルギー自給率が僅か5%足らずで、福島原発事故以来、エネルギーのベストミックスの模索が続いている。現在、総エネルギーに占める僅か2%足らずの再生可能エネルギーを増やすのは喫緊の課題であるが、政府の2020年目標10%を達成
41
できるかどうか極めて懐疑的であります。

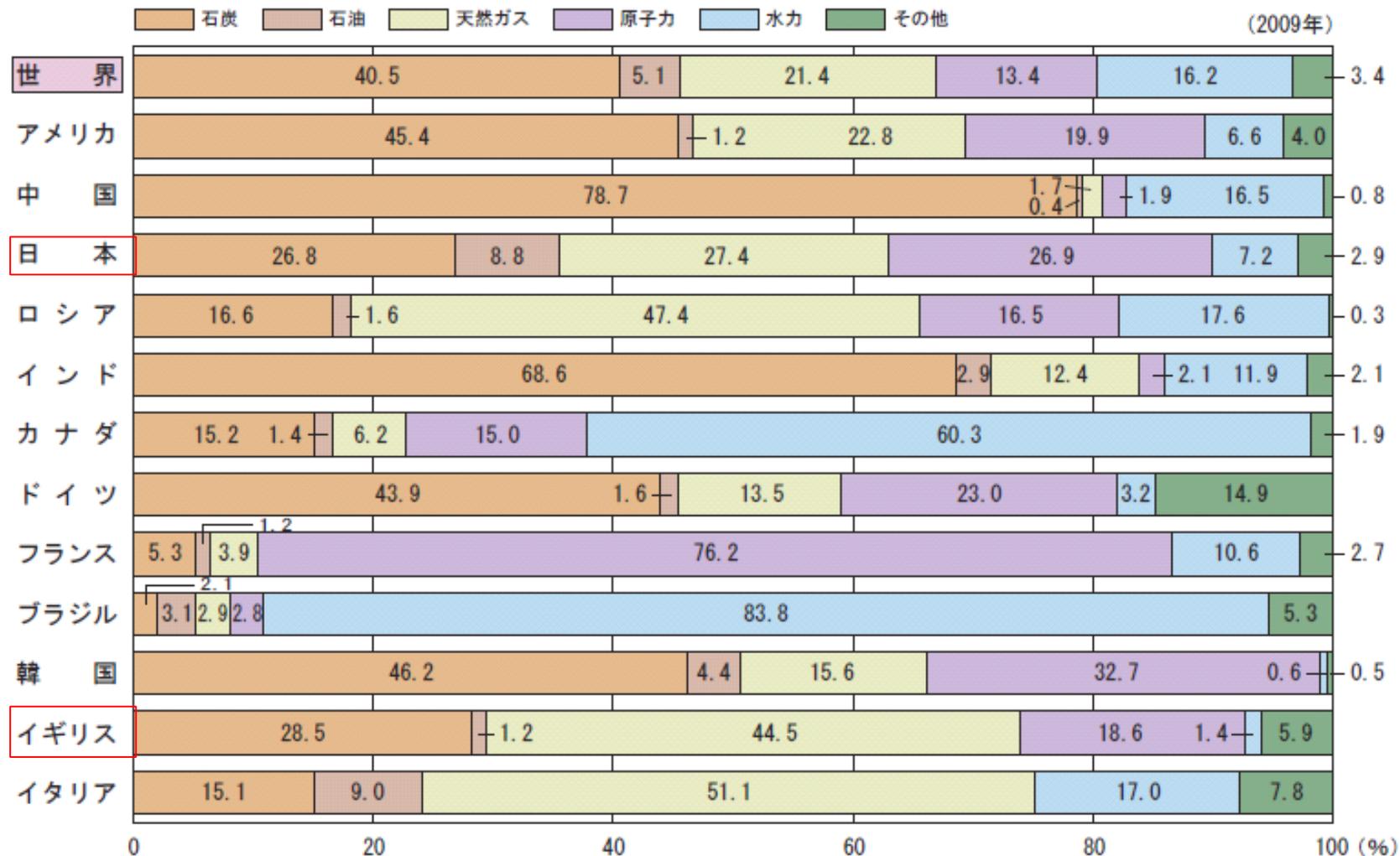
主要国の一人あたりの電力消費量

(2009年)



英国の一人当たりの電力消費量は5693kwhでカナダの1/3、米国の半分以下、日本の70%位で先進国の中ではイタリアに次いで少なく、質素な生活を心がける英国人気質を表しているかもしれません。

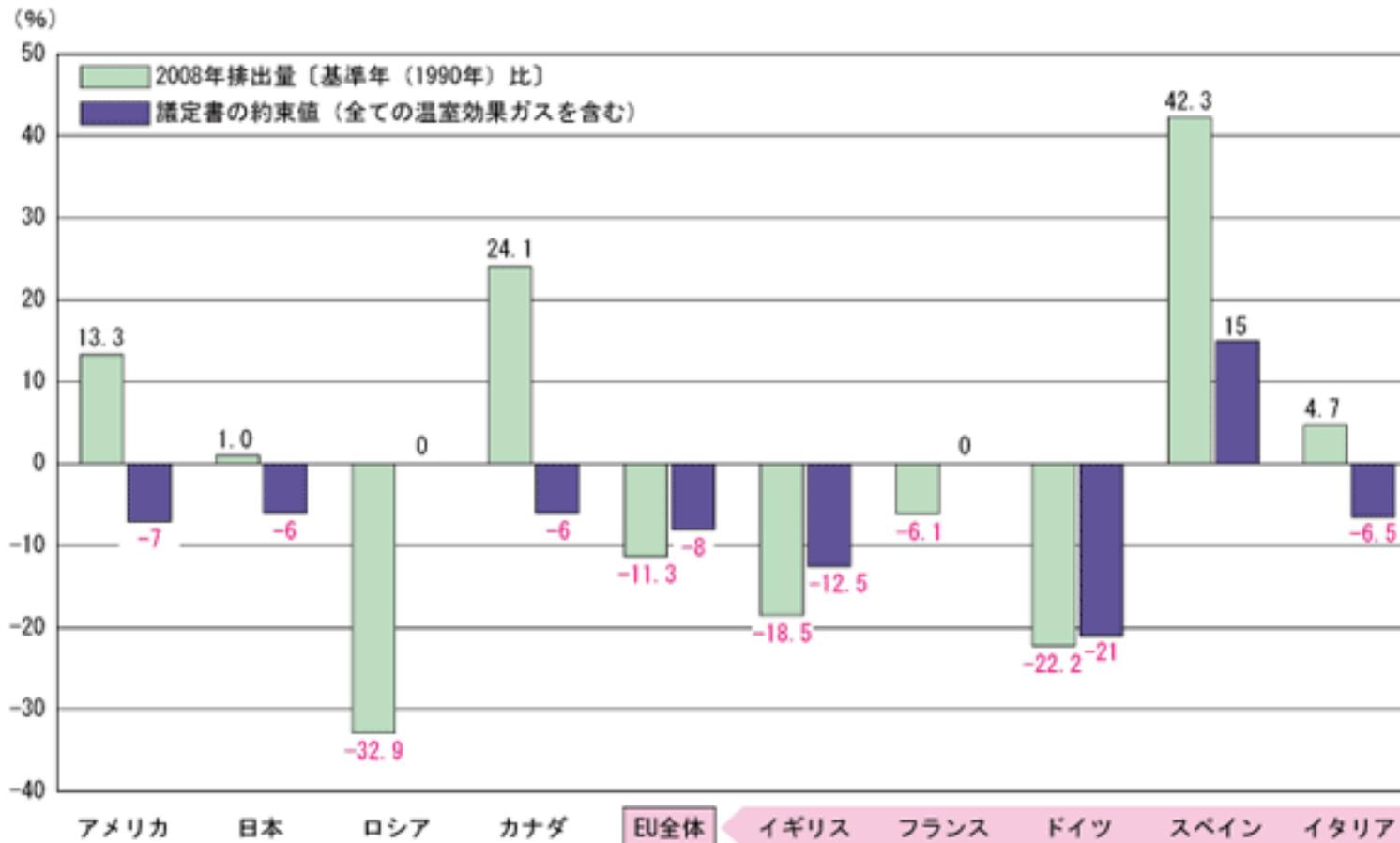
主要国の電源別発電電力量の構成比



英国の再生可能エネルギーの発電量に占める割合は、ヨーロッパではドイツに次いで高く日本の倍となっています。

出所：電力事業連合会

京都議定書の約束値と温室効果ガス排出状況



(注) 中国、インド、ブラジル等の発展途上国には、削減数値目標は課せられていない

京都議定書での英国の約束値は-12.5%に対して達成値は-18.5%、日本は約束値-6%に対して達成値は+1%で逆に増加しています。

温暖化対策トップは英国

世界自然保護基金(WWF)と独保険大手アリアンツは4日、G8各国の温暖化対策ランキングを発表した。トップには革新的な政策を導入したとして英国を選び、最低はエネルギーの大量消費を続ける米国、日本は5位だった。ただ、危険な水準になる前に温暖化を食い止めるには各国とも「対策が立ち遅れている」と結論づけている。

WWFがG8国ランキング

順位は英国、フランス、ドイツ、イタリア、日本、ロシア、カナダ、米国の順。過去の温室効果ガス排出量などの指標と、エネルギー効率や再生可能エネルギー導入などの個別政策について独自の基準で評価した。

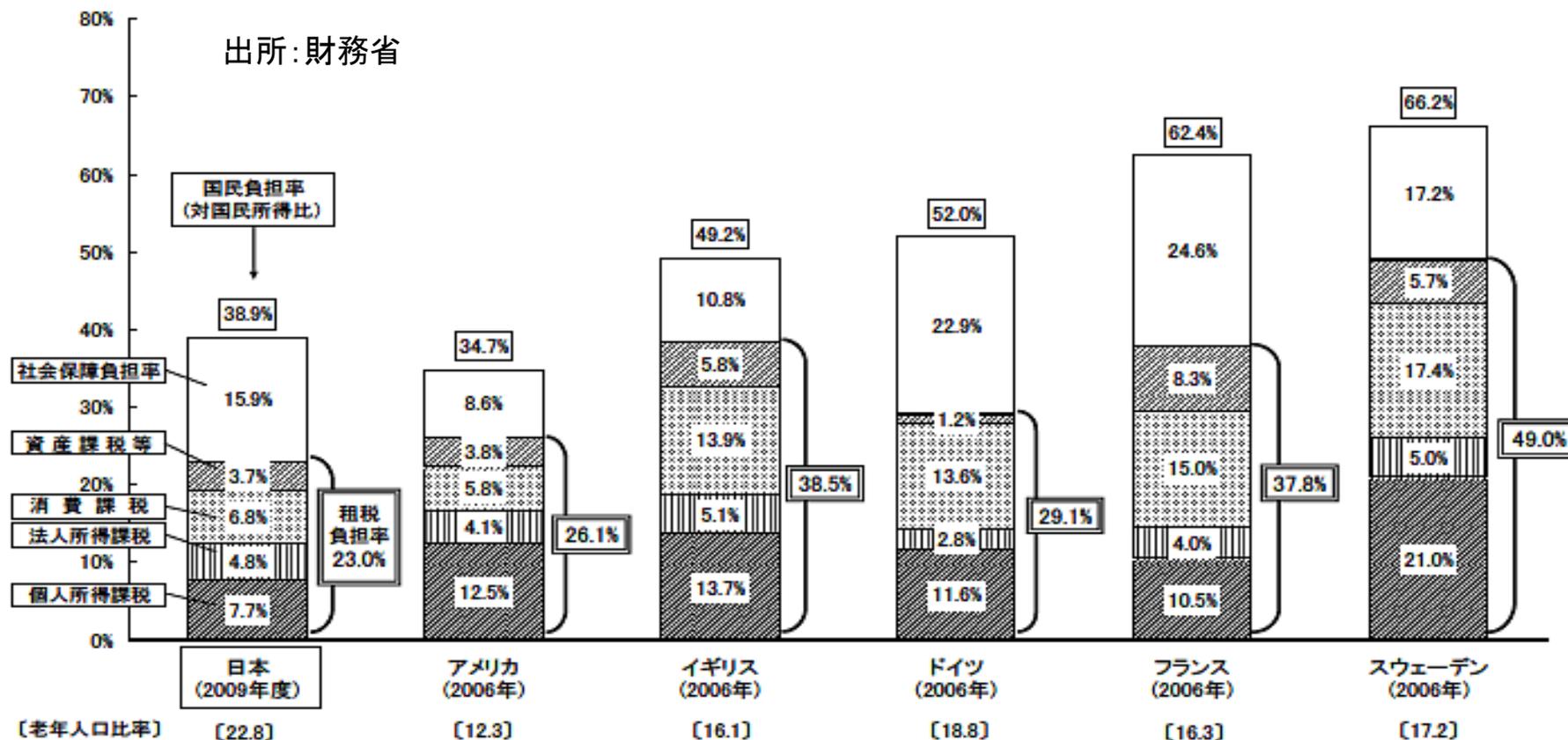
日本は、高いエネルギー効率や原発の使用で国民1人当たりの排出量は平均値より低い。総排出量は増えており、削減に向けた強制力のある政策がないことなどを指摘。「いくぶん努力したが世界に十分な貢献をしていない」と低位にとどまった。

日本5位「十分な貢献ない」 ■ 最下位は米

社会福祉費・消費税

戦後スタートした「ゆりかごから墓場まで」の社会福祉政策は当然それなりの社会コストが掛かります。そのコスト増にどの様に対応したのでしょうか。

社会保障費・租税の負担率の国際比較



英国は別途徴収される社会保障費と消費税20%の一部で「ゆりかごから墓場まで」のコストを支えています。高齢者人口比率が西欧を追い越した日本は、増大する社会福祉費のコストを消費税の西欧並みに20%台まで引き上げと社会保障費と併せて国民が負担するしか方法がないですね。高齢化社会の到来は数十年前から判っていたにもかかわらず、これまでの政府の無策が、今日の日本社会の混乱を招いて

英国の消費税の推移

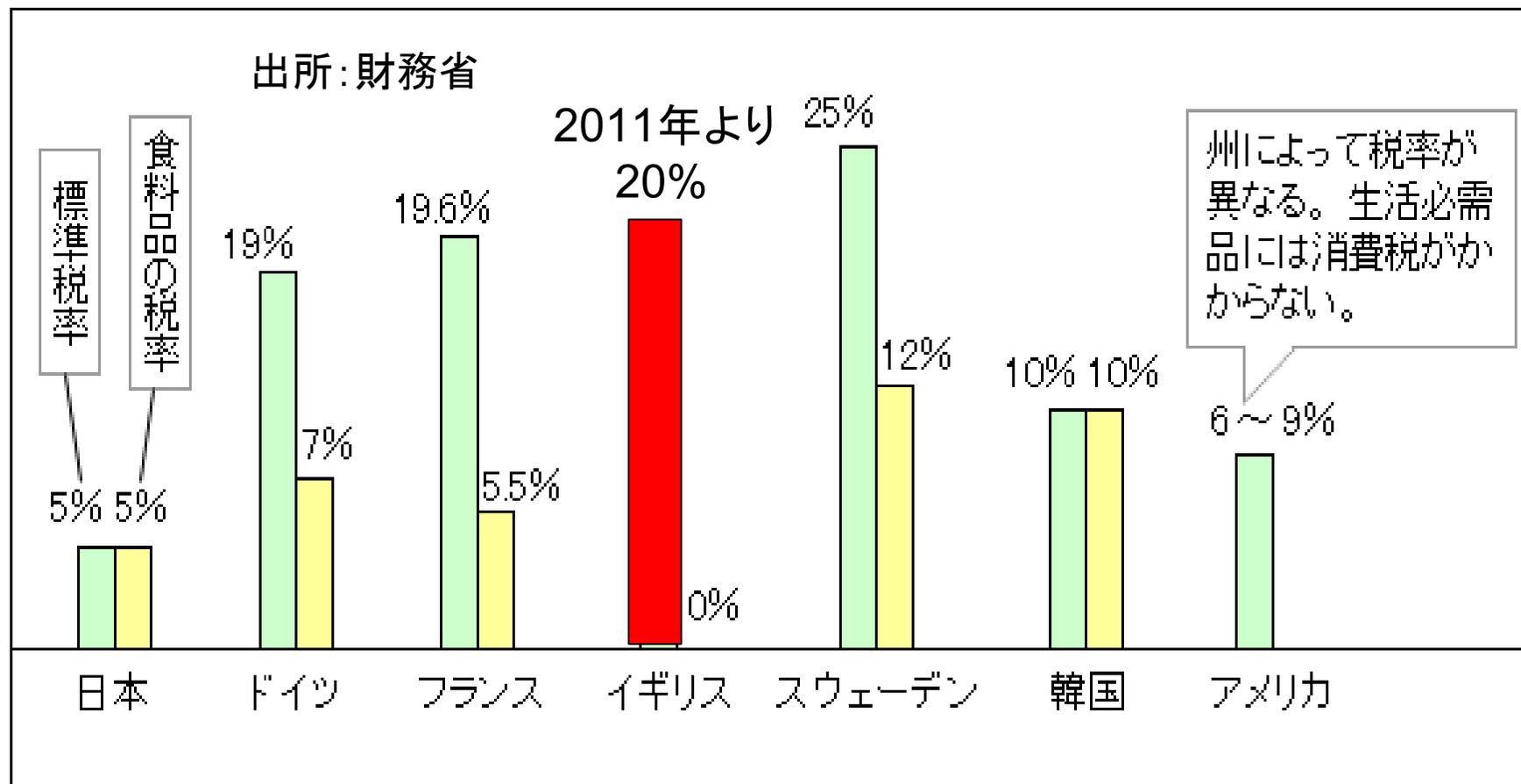
1970年	33.3%
1972年	25.0%
1979年	15.0%
1991年	17.5%
2008年	15.0%
2010年	17.5%
2011年	20.0%

(但し、子供用品、医療医薬品、福祉用品、食料品等は**0%**)

出所 : HM Customs & Excise

英国政府はこれまでに社会情勢を鑑みながら消費税税率をコントロールして来た様子が読み取れます。日本も増大する社会福祉費のコストを支える重要な財源として消費税の税率アップはやもうえないですね。政府は税の無駄使いを無くし、早い時期に消費税率アップの必要性を国民に判りやすく説明し、コンセンサスの取り付けるべきです。

主要国の消費税率の比較(2009年)



英国の消費税は軽減税率制を採り入れており、食料品、子供衣料、医療費、福祉関係費、新聞等は税率0%で、特に低所得者層の所得に対する食料品の比率の高さに配慮がなされています。