

資料 - 3

(第10回 山本委員)

- ・ 東京都の大気環境について

(第9回 山本委員)

- ・ 首都高速道路の利用交通と外環の交通量
- ・ 23区の通過交通について
- ・ 高齢化の傾向と将来交通需要について
- ・ 経済効果の算出及び費用便益分析の条件
- ・ 東京湾アクアラインおよび本州四国連絡道路の事業評価
- ・ 運輸部門における地球温暖化対策
- ・ 換気塔からの排出ガスの拡散について
- ・ 換気所周辺の大気測定結果（供用前後）について
- ・ 東京外かく環状道路（埼玉区間）の事業費について

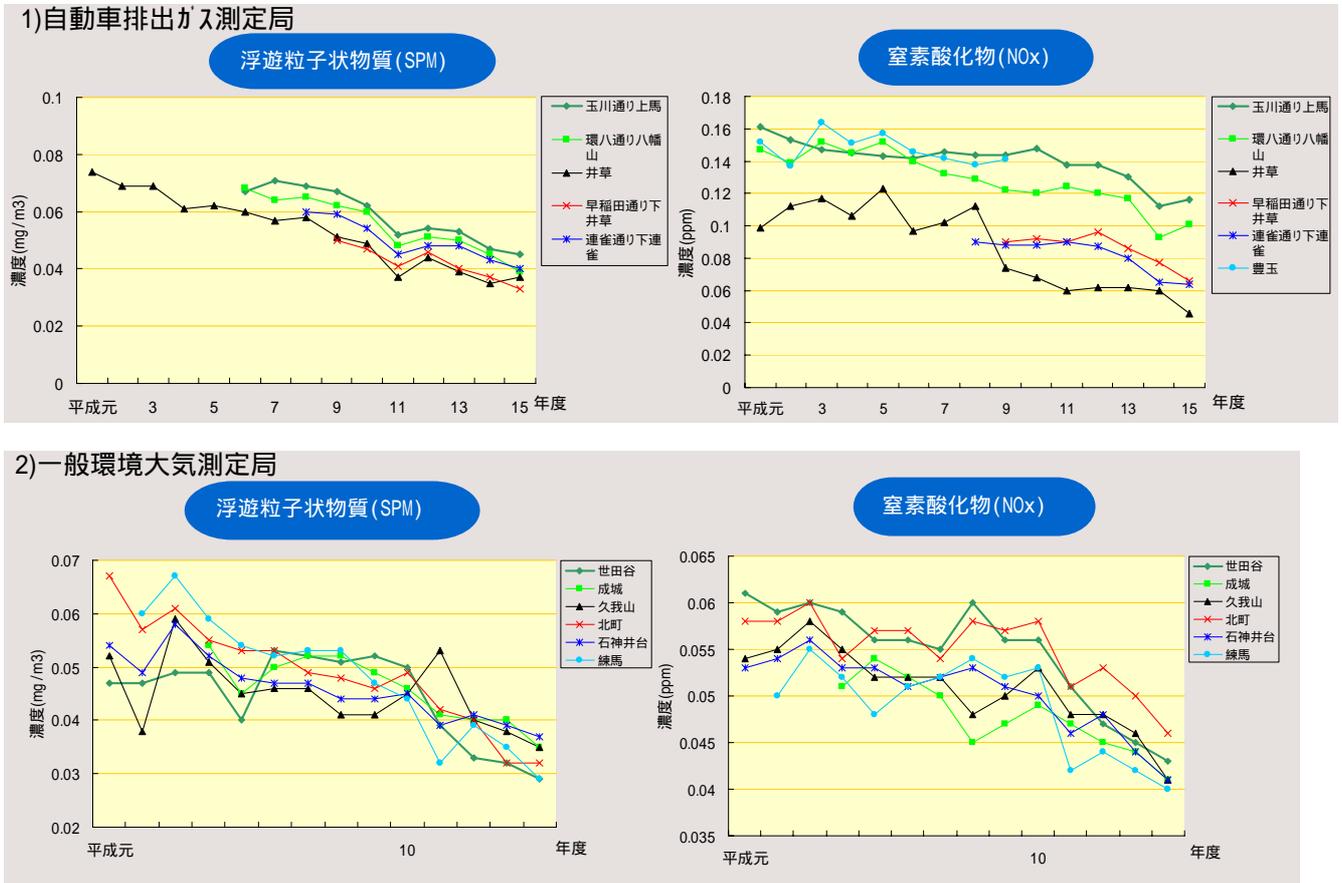
(第7回 山本委員)

- ・ 他の道路事業の費用便益比
- ・ 外環の整備による環境改善について

東京都の大気環境について

自動車排出ガス測定局、一般環境大気測定局の濃度の推移(外かん沿線)

外環(関越道～東名高速間)の周辺にある自動車排出ガス測定局、一般環境大気測定局では、浮遊粒子状物質及び窒素酸化物ともに、全ての測定局で減少する傾向が確認できます。



1 「自動車排出ガス測定局」とは、自動車排出ガスの影響を強く受ける道路沿道に設置した測定局のことをいいます。

2 「一般環境大気測定局」とは、住宅地域等に設置した測定局のことをいいます。

3 出典：道路周辺の大气汚染状況 環境庁大気保全局自動車環境対策第二課/監修及び日本の大気汚染状況 環境庁大気保全局大気規制課、

大気常時監視研究会、大気汚染法令研究会/監修より作成

4 測定結果は、年平均値によるものです。

5 井草測定局の平成15年度浮遊粒子状物質測定結果は、有効測定時間に達していないため参考値です。

ディーゼル自動車排出ガス規制値の推移(重量貨物車)

粒子状物質(PM)と窒素酸化物(NO_x)については、新車についての排出ガス規制が順次強化されており、平成17年より実施される新長期規制の規制値は、PMについては平成5年の規制開始前から約97%低減された値となっています。

