

外環整備による大気環境の予測

外環が整備されると首都圏の大気環境はどのように変化するのでしょうか。1988年に環境庁(現環境省)が委託調査した報告書の中に参考になる記載がありましたのでご紹介します。

この調査は、当時首都圏で推進されていた各種開発プロジェクトが大気環境にどのような影響を与えるか、将来外環等が整備されると想定して2000年を予測したものです。外環に関連した記載には特に以下のようなものがあります。

- ・ 東京集中シナリオを除き東京都心部において排出量の減少が見られるが、他方、郊外地域で濃度(注:二酸化窒素)の上昇が見られる。これは、地域開発が都心部から郊外に及ぶことに加え、21世紀に大規模な環状道路が供用されることからトリップが周辺地域に拡張するためと考えられる。したがって、仮に東京湾岸道路の神奈川への延伸、東京湾横断道路、外郭環状道路等の環状系幹線道路が開発され都心通過交通が若干減少することはあっても、近郊地域の二酸化窒素大気汚染は逆に増加するものと考えられる。(p.80)
- ・ 今後、環状系幹線道路が建設され供用されるとますます東京湾岸における大型車の割合が大きくなるものと思われる。したがって、今後とも大型車、ディーゼル車の排ガス規制を強化する必要がある。しかし、この場合でも自動車総量の増加傾向が続く限り排出係数の減少は相殺されることになる。(p.81)
- ・ 現在でも首都圏は、都心部の平均走行速度が20km/h以下ということに象徴されるように、渋滞によって社会的、経済的に自動車交通が成立しなくなる状況にある。このような状況下では、渋滞解消の名目で道路を新設しても結果として可能交通容量が増え、自動車総量(トリップ、断面交通量とも)は増加することになる。その結果、大気汚染、騒音が増加することになる。(p.81)

以上/2003.3.4 江崎美枝子

添付資料:「大気環境の動向予測調査」1989, (株)環境総合研究所より一部を抜粋