

大気環境が更に悪化する 恐れがあります



1988年、当時湾岸域を中心に推進されていた開発プロジェクトに伴う交通量の増加と、それによって引き起こされる大気汚染を懸念して、環境庁(当時)が委託した調査があります。外環のネットワークができあがっていると仮定したシナリオごとの予測結果は以下のとおりです。

①基本シナリオ

東京湾臨海部開発が行われない場合。予測対象地域全体の自動車交通量は走行台kmベースで40%程度の増加を見込まれるが、窒素酸化物排出量は自動車排出ガス規制適合車(1990年規制まで)への代替等により4%減少する。

②湾岸集中シナリオ

基本シナリオに東京、神奈川、千葉の東京湾臨海部開発に伴う新規発生交通量を加えた場合。自動車交通量は走行台kmベースで50%程度の増加が見込まれ、窒素酸化物排出量は規制適合車への代替を見込んでも7%増加する。

③東京集中シナリオ

基本シナリオの東京都特別区部の発生集中交通量の増加分を一旦ゼロとした上で、2000年の東京一極集中ケースのオフィススペース需要値から区部の将来発生集中交通量を予測し各区に配分した場合。自動車交通量は走行台kmベースで59%程度の増加が見込まれ、窒素酸化物排出量は規制適合車への代替を見込んでも12%増加する。

④多極分散シナリオ

基本シナリオの東京都特別区の発生集中交通量の増加分を一旦ゼロとした上で、2000年の多極分散ケースのオフィススペース需要値から区部の将来発生集中交通量を予測し各区に配分した場合。自動車交通量は走行台kmベースで50%程度の増加が見込まれ、窒素酸化物排出量は規制適合車への代替を見込んでも4%増加する。

結論として以下のように書かれています。

「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。」



資料: 環境総合研究所「大気環境の動向予測調査」1989.3