

ロンドンの大気汚染削減策の現状 ②

ロンドンの超低排ガス地域 (Ultra Low Emission Zone-ULEZ)について

現在のロンドン中心部の渋滞税課税地域 (以下、CCZ) は、低排ガス地域 (以下、LEZ)に指定されています。しかし、2020年からこの地域は一段と厳しい超低排ガス地域 (以下、ULEZ) となります。この為、この地域を通行するすべての車、バス、タクシー、ミニバス、バン、トラックは ULEZ 基準を満たした車両のみが通行が可能となります。ULEZ 基準を満たさない車両の場合は、通行できませんが規定の追加料金を支払うことで可能となります。EV、PHB、FCV の低炭素型車両は無条件で通行が可能となることは言うに及びません。

追加料金を支払うかどうかは、CCZ で使われている車の登録番号の読み取りカメラで、24時間、365日にわたって進入車両を監視し、センターのデータベースに蓄積された、車検証の排ガス検査結果と照合され、指定排ガス物質が規定以下であることが条件となり決定されます。例えば、現在の旧型ディーゼルタクシーは2020年以降は、ULEZ 基準を満たさないのが原則として ULEZ 域内は走行できなくなります。しかし2018年以降の新車タクシーはEVが義務付けられているので、ロンドン交通局は既存のタクシーのEV化がスムーズに進捗する様にタクシー業界に£65m (120億円) の補助金を出すと発表しています。

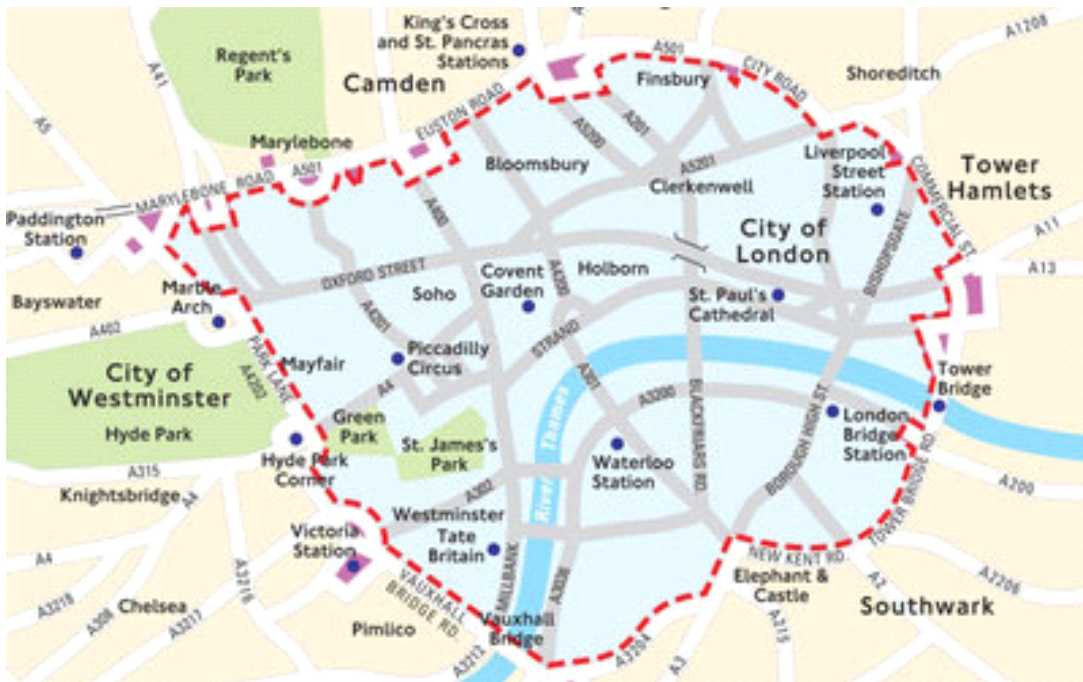


図1. ロンドン中心部の超低排ガス地域 (ULEZ) (出所: ロンドン交通局)

ロンドンの大気の質は、近年まだ十分ではありませんが、かなり良くなったと言われています。それは、大気汚染が人々に健康障害を起こすことが明らかだった為、欧州連合(EU)が発足直後に加盟国へ課した法的規制であります。当時ロンドン中心部の大気汚染はEUの都市の中でも最悪のグループでした。特に、二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)と粒子状物質 (PM10とPM2.5)の汚染が汚染レベルの尺度で年間4300人のロンドン市民が亡くなるに匹敵すると言われていました。以来首都ロンドンとして汚名返上を図るため、様々なハードルの高いな目標をかかげて挑戦を続けています。

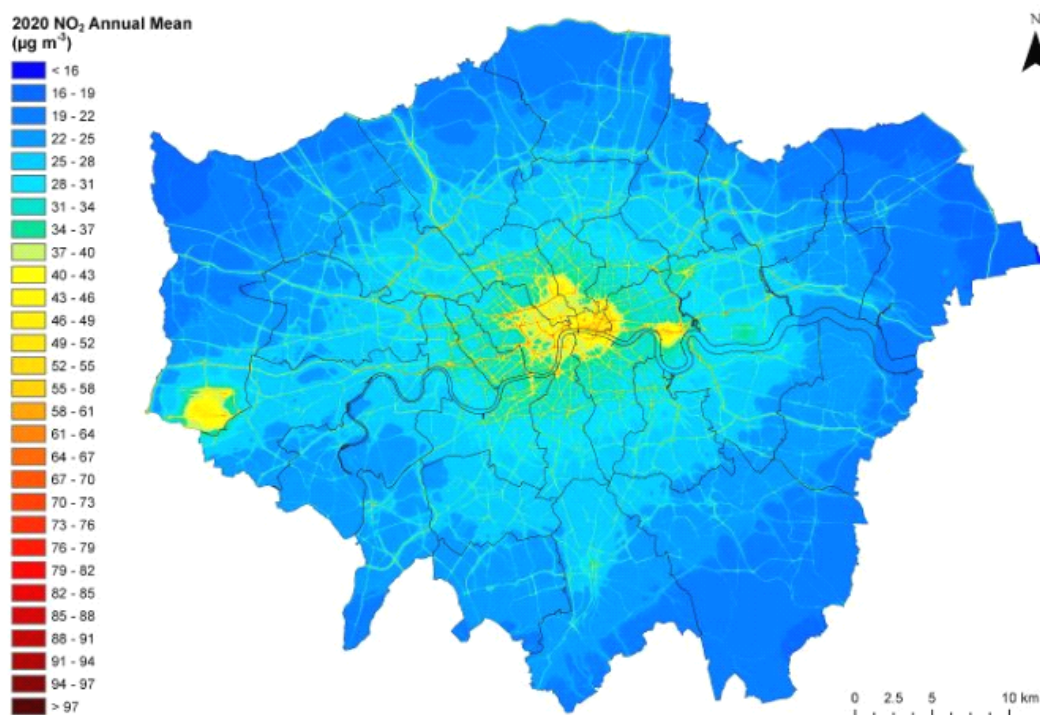


図2. 2020年のロンドンの二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)の年間平均排出量予想 (出所: ロンドン交通局)

上図は2020年の ULEZ 適用直前のロンドン中心部の NO<sub>2</sub>排出量を予想したもので、中心部の排出量が突出している状況が見れます。左の排出量が多いスポットはヒースロー空港です。更に中心部から10kmほど離れると NO<sub>2</sub>の排出量は激減している様子も見て取れます。これは中心部から離れるほど交通量が分散するので排出量が減るのは理解できますが、それ以上に至る所にある大小の公園の樹木と、整備された街路樹や住宅の庭にある無数の樹木による浄化作用もあるのではと覚えてなりません。更に、ロンドン便りその41でレポートした、上図の外周を約20km幅で取り巻くグリーンベルト (環状緑地帯) の存在が一層の大気の浄化作用に貢献していると思います。



2020年から超低排気ガス地域(ULEZ)になる、現在の低排気ガス地域(LEZ) 出所：WEB より

ULEZ の目標は、ロンドン中心部の市民が安心して住める環境となりウォーキングやサイクリングを安全に楽しめ、さら域内を通行する車はEV、PHB、FCV の低炭素型になり、バスや鉄道、地下鉄の公共交通機関も積極的に活用され、持続可能な物流を促進し ULEZ がきっかけとなり、ロンドン中心部だけでなく首都の全域の大気汚染の状況が大幅に改善され、まさにロンドンが環境先進メガ都市として次世代の世界の大都市の目標になることであると、ジョンソン市長は述べています。

さて東京でもロンドンと同様な渋滞税課税地域 (CCZ) と超低排気ガス地域 (ULEZ) の並存が可能かどうか、東京都がイニシアティブを取って、検討することを願っています。(了)