

16

見解書の概要

—東京都中央卸売市場大井市場(仮称)建設事業—

昭和60年 3月

東 京 都

1. 総 括

(1) 事業者の氏名及び住所

東京都 代表者 東京都知事 鈴木俊一

東京都千代田区丸の内三丁目5番1号

(2) 対象事業の名称

東京都中央卸売市場大井市場（仮称）建設事業

〔卸売市場の設置〕

(3) 対象事業の内容の概略

本事業は市場の建設で、その計画の概要及び建設計画については、表1-1と表1-2に示すとおりである。

表1-1 市場建設計画概要

位 置		大田区東海一丁目地先
敷地面積		386,000 m^2
建築面積		133,080 m^2
延床面積		195,290 m^2
取扱規模	青果部	3,000トン/日
	水産物部	300トン/日
	花き部	1,500千本/日

表1-2 工事計画概要

年 度	
61	第1期工事（青果部及び水産物部）着工
62	第2期工事（花き部）着工
63	第1・2期工事竣工・開場

(4) 評価書案について提出された主な意見と事業者の見解の概略
評価書案について都民からの意見書が13通及び関係区長か

らの意見が2通提出された。また、公聴会においては、公述人9名から意見の公述がなされた。

これらの主な意見と事業者の見解の要旨の概略は、次のとおりである。

主な意見の要旨と見解の要旨の概略

主な意見の要旨	見 解 の 要 旨
〔大気汚染〕 環7大井埠頭～京浜大橋間の大気汚染について予測・評価されたい。	(1) 予測 市場関連交通量19,570台のうち13,013台が国道357号線を走ると計画した(この数字は考えられる最大値)。

表1-3 道路端のNO₂濃度 (ppm)

路線名	区 間	将来バックグラウンド濃度	市場関連交通量濃度		市場関連交通量濃度+将来バックグラウンド濃度	
			上り	下り	上り	下り
国 道 357号線	⑯環7大井埠頭～京浜大橋	0.025	0.0035	0.0024	0.0285	0.0274

表1-4 道路端のCO濃度 (ppm)

路線名	区 間	将来バックグラウンド濃度	市場関連交通量濃度		市場関連交通量濃度+将来バックグラウンド濃度	
			上り	下り	上り	下り
国 道 357号線	⑯環7大井埠頭～京浜大橋	13	0.1061	0.0737	1.4061	1.3737

主な意見の要旨

見解の要旨

(2) 評価

ア. 二酸化窒素

道路端濃度について評価すると、最高濃度は、上り側で市場関連交通量の占める割合は12.3%となる。この濃度は道路端において認められるもので、周辺は市場用地が大半であり影響は軽微であると考ええる。

イ. 一酸化炭素

道路端濃度について評価すると、最高濃度は上り側で7.5%となる。この濃度は道路端において認められるもので、周辺は市場用地が大半で影響は軽微であると考ええる。

主な意見の要旨	見解の要旨
(騒音) 環7大井埠頭～京浜大橋間の騒音について予測 ・評価されたい。	(1) 予測

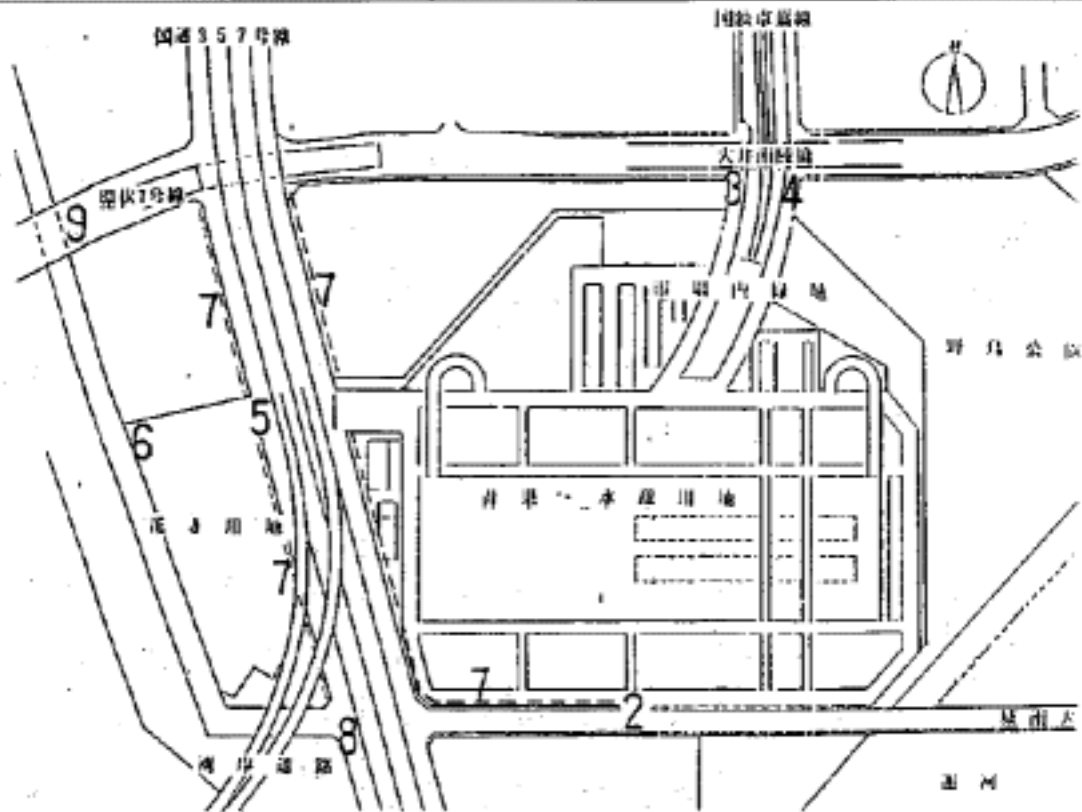
表1-5 現況及び将来の騒音レベル予測結果 (単位: dB(A))

路線名	区間	時間		0m	5m	10m	20m	30m	40m
国道357号線	環7大井埠頭 ～京浜大橋	6時台	現況	61.3	58.4	57.0	55.8	54.2	53.2
			昭和64年時	60.9	57.9	56.6	55.4	53.8	52.8
			予測時	65.4	60.5	59.6	57.9	57.4	56.4
		10時台	現況	62.6	57.7	56.8	55.2	54.6	53.6
			昭和64年時	62.4	57.5	56.6	54.9	54.3	53.3
			予測時	64.2	59.3	58.4	56.7	56.1	55.1
		20時台	現況	55.2	52.3	50.9	49.8	48.2	47.2
			昭和64年時	55.1	52.2	50.8	49.7	48.1	47.1
			予測時	59.2	56.3	54.9	53.7	52.2	51.2
		5時台	現況	58.1	55.3	53.9	52.8	51.2	50.2
			昭和64年時	57.8	54.9	53.6	52.4	50.8	49.8
			予測時	61.9	57.0	56.1	54.4	53.8	52.8
路線名	区間	時間		50m	60m	70m	80m	90m	100m
国道357号線	環7大井埠頭 ～京浜大橋	6時台	現況	52.8	51.8	51.5	50.6	50.3	49.5
			昭和64年時	52.4	51.4	51.1	50.2	49.9	49.1
			予測時	55.4	54.5	53.6	52.8	52.4	52.1
		10時台	現況	52.6	51.7	50.8	50.0	49.7	49.4
			昭和64年時	52.4	51.5	50.6	49.7	49.4	49.1
			予測時	54.2	53.3	52.4	51.5	51.2	50.9
		20時台	現況	46.7	45.8	45.4	44.6	44.3	43.5
			昭和64年時	46.6	45.7	45.3	44.5	44.2	43.4
			予測時	50.7	49.8	49.4	48.6	48.2	47.4
		5時台	現況	49.8	48.9	48.5	47.6	47.3	46.5
			昭和64年時	49.3	48.4	48.1	47.2	46.9	46.1
			予測時	51.9	50.9	50.1	49.2	48.9	48.6

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>(2) 評価</p> <p>市場関連交通量のピーク時となる6時台の騒音レベルは65.4 dB(A)で、環境基準値を若干超えるが、その他の10時台、20時台、5時台では環境基準値の範囲内です。</p> <p>したがって、自動車交通騒音による道路周辺への影響は比較的少ないと評価します。</p>	
<p>〔野鳥への影響〕</p> <p>市場建設によって野鳥の生息が不可能になるのではないか。</p>	<p>大井市場計画地とその周辺は、埋立地であり、埋立後10余年を経過したが、草本類が主体の草原地帯で、通称“パンの池”と“汐入の池”という2つの池が湿地環境を形成しています。</p>
	<p>市場建設により、パンの池とその周辺の草地が失われますが、市場建設に先だち隣接地に計画されている野鳥公園の中にパンの池に変わる池が作られます。工事に当っては相互に調整をはかり、現状の野鳥生息環境を考慮しつつ、移設・保全していきます。</p>

主な意見の要旨

見解の要旨



〔車両の出入口〕

- 1) ㊦ 1 は入専用とするか廃止すること。
- 2) ㊦ 2 は入専用とすること。
- 3) ㊦ 3 は出専用とするか出入口とすること。
- 4) ㊦ 4 は出入口とすること。
- 5) ㊦ 5 は入専用とするか閉鎖すること。
- 6) ㊦ 6 は出入口とすること。

- 1) ㊦ 1 は車両の入専用とします。廃止することは不可能です。
- 2) ㊦ 2 は出入口とします。入専用とすると出場車の処理が出来ません。
- 3) ㊦ 3 は出入口とします。出専用にすると国道357号線が計画以上に混雑します。
- 4) ㊦ 4 は出入口とします。
- 5) ㊦ 5 の閉鎖は無理と考えます。しかし出入時間、入専用については今後充分検討します。
- 6) ㊦ 6 は出入口とします

主な意見の要旨	見解の要旨
<p>(アンダーパス)</p> <p>1) 環状7号線と国道357号線の交差箇所はアンダーパスとする。</p> <p>2) ㈬8(357号線と城南大橋通りの交差箇所)はアンダーパスとする。</p> <p>3) ㈬9 環状7号線と花き用地通りの交差箇所をアンダーパスとする。</p>	<p>1) 環状7号線と国道357号線の交差箇所をアンダーパスとすべく関係機関に要請し最善の努力をします。</p> <p>2) ㈬8をアンダーパスとすることは、構造上、線形上実施不可能です。</p> <p>3) ㈬9の地点については、現行のとおりです。</p>
<p>(大井市場の必要性)</p> <p>大井市場の必要性が不明確である。</p>	<p>大井市場の必要性については評価書案P2-1に記載したとおりです。その目的として、第一は大田区、品川区を中心とした城南地域の市場として荏原市場、同市場蒲田分場及び大森市場の狭隘化した現状を打開し、これらを統合した市場として近代的流通に対応した市場として整備する。第二に都心部に立地する神田市場の狭隘化、老朽化による市場機能の麻痺状態を打開する。第三に都内に点在する花き市場のうち城南地区の市場を統合し、近代的取引を実施するために大井市場の建設を行なおうとするものです。</p>

2. 対象事業の目的及び内容

(1) 事業の目的

本事業の目的は次のとおりである。

- ア. 城南地域の地元市場としての整備
- イ. 都心部に立地する神田・築地両市場の過密の解消
- ウ. 生鮮食料品等の円滑な流通の確保

(2) 事業の内容

ア. 位置及び区域

対象事業地は図2-1に示すように、東京都大田区東海一丁目地先に位置する。東京モノレール・流通センター駅東方約700mに位置し、青果・水産棟用地の北側は道路を挟んで国鉄大井ターミナルに、東側は野鳥公園用地に、北西は東京港野鳥公園に、西側は湾岸道路を挟んで花き棟用地となる。

イ. 面積

青果・水産棟用地33.7haと、同用地にとりかこまれた国鉄用地0.9ha及び花き棟用地4.0haの合計38.6haとする。

ウ. 事業開始の時期

昭和63年度竣工・開場とする。

エ. 事業の内容及び規模

計画施設の規模

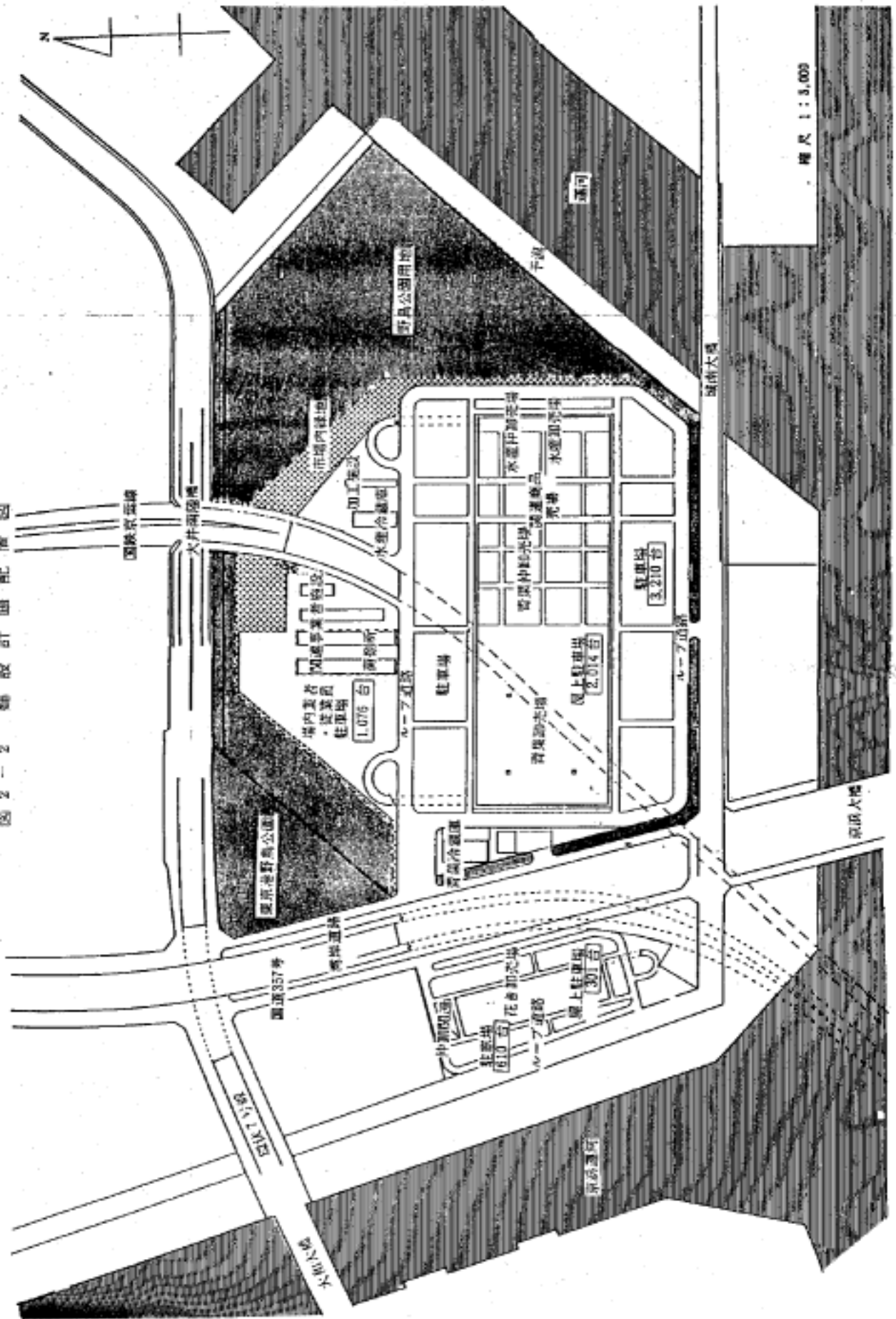
計画施設のうち青果・水産棟は地上7階建、最高高さ40mでその他の建築物を含め建築面積は133,080 m^2 、延床面積は195,290 m^2 である。

駐車場は、青果・水産棟用地に6,300台、花き棟用地に911台、合計7,211台で、位置は図2-2に示す。

オ. 建設計画

図2-2に配置図を示す。

圖 2-2 總設計面配置圖



カ. 工事工程

表 2 - 1 に工事工程を示す。

表 2 - 1 工事工程表

工事区分 \ 年度		60	61	62	63
青果・水産棟用地	地盤改良工事	—			
	建築工事		—	—	—
	設備工事		—	—	—
	土木工事			—	—
	植栽工事		—	—	—
	テナント工事				—
花き棟用地	地盤改良工事		—		
	建築工事			—	—
	設備工事			—	—
	土木工事				—
	植栽工事			—	—
	テナント工事				—

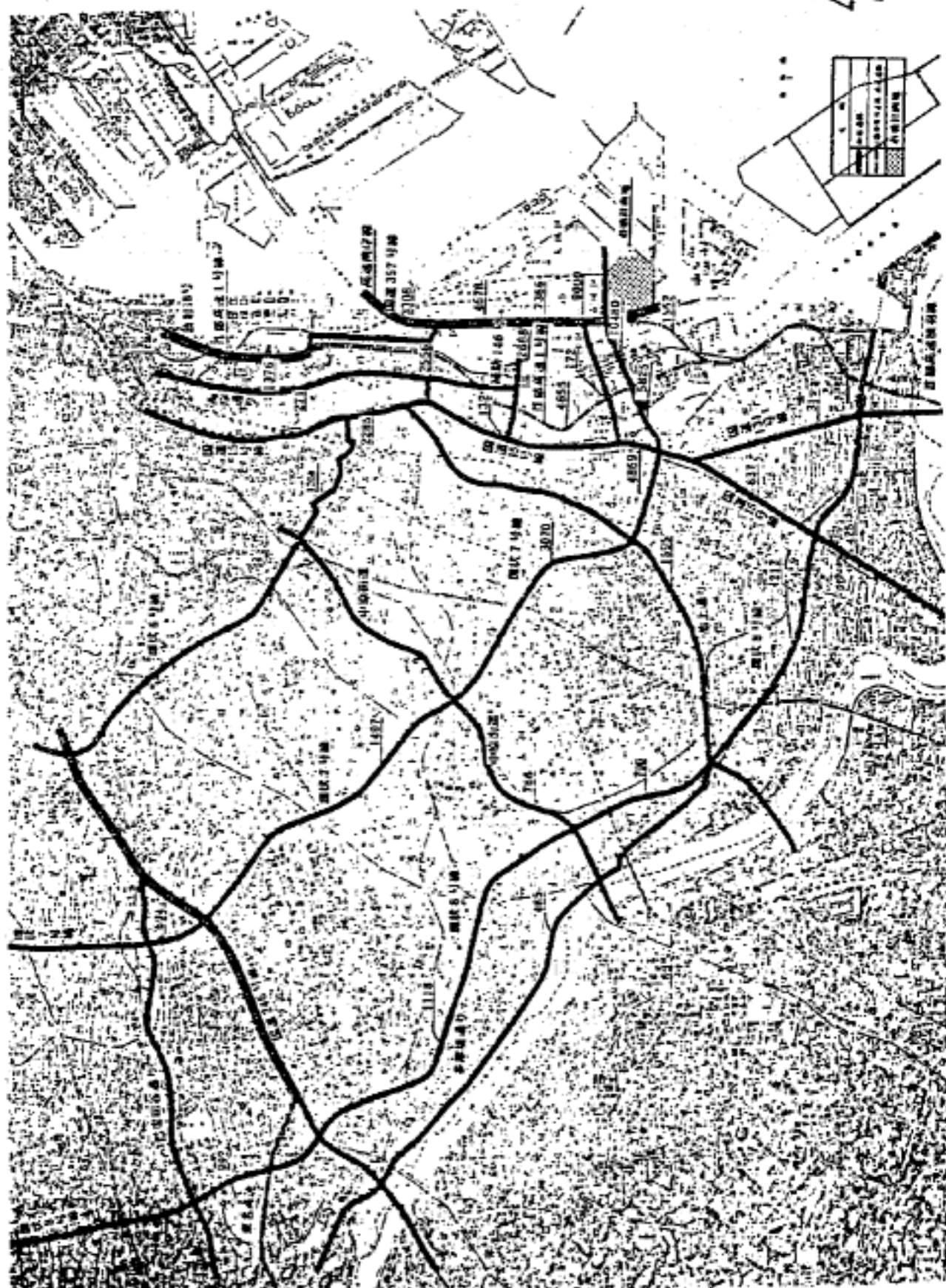
(3) 工事施行中の工事用車両交通量

工事開始後 40 ヶ月目にピークとなり、978 台/日となる。

(4) 市場開場後の市場関連交通量

計画交通量は、9,785 台/日であり、その内容は表 2 - 2 に示すとおりである。時間帯別市場関連交通量を表 2 - 3 に示す。またルート別交通量を図 2 - 3 に示す。

図2-3 ルート別市場関連交通量(台/日)



注) 数字は一日当り往復交通量

表 2 - 2 発生交通量

		青 果	水 産	花 き	計
計 画 取 扱 量		3000t/日	300t/日	1,500千本/日	—
搬 入	積 載 量	251t/台	256t/台	549千本/台	—
	台 数	1,194台/日	117台/日	273 台/日	1,584台/日
搬 出	積 載 量	1.12t/台	0.54t/台	245千本/台	—
	台 数	2,682台/日	558台/日	612 台/日	3,852台/日
業 務 用		1,744台/日	250台/日	398 台/日	2,392台/日
通 勤 用		—	—	—	1,957台/日
計		—	—	—	9,785台/日
1 日往復交通量					19,570台/日

表 2 - 3 時間帯別市場関連交通量

車種 \ 時間帯		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
入 場	大型貨物車	109	103	57	51	65	136	441	168	52	48	45	45	42
	小型貨物車	58	52	98	108	153	607	1,876	722	238	230	214	210	149
	乗 用 車	7	8	19	25	50	133	293	127	56	61	55	66	47
	計	174	162	175	184	267	876	2,609	1,018	346	339	314	320	238
出 場	大型貨物車	98	116	65	52	62	60	56	31	93	247	267	131	75
	小型貨物車	41	26	36	96	88	279	290	132	435	980	1,122	526	339
	乗 用 車	6	3	7	19	21	59	65	29	95	168	192	106	90
	計	145	146	108	167	170	398	411	192	623	1,395	1,581	762	504

車種 \ 時間帯		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	計
入 場	大型貨物車	52	42	65	59	59	83	131	167	175	178	167	2,544 (260)
	小型貨物車	293	247	184	142	72	83	55	97	44	36	41	5,998 (613)
	乗 用 車	80	64	46	38	19	16	9	16	5	2	3	1,243 (127)
	計	424	353	294	239	150	182	195	281	223	216	212	9,785 (1,000)
出 場	大型貨物車	66	39	70	56	66	90	93	147	160	171	190	2,544 (260)
	小型貨物車	319	323	327	198	147	65	33	45	53	51	52	5,998 (613)
	乗 用 車	83	89	77	52	36	15	6	6	6	5	5	1,243 (127)
	計	468	471	473	305	249	170	132	198	239	227	246	9,785 (1,000)