

仙台市環境影響評価審査会 議事録（要旨）

■日 時	平成 28 年 9 月 2 日(金) 14 時 30 分～16 時 30 分
■場 所	市役所本庁舎 2 階 第 4 委員会室
■出席委員	持田委員, 永幡委員, 大熊委員, 西條委員, 丸尾委員, 山崎委員, 山田委員, 横山委員
■欠席委員	遠藤委員, 風間委員, 菊池委員, 廣田委員, 松木委員, 松八重委員, 山口委員
■事務局	佐藤環境部長, 菅原環境企画課長, 相田環境対策課長, 樋口環境共生課長, 環境調整係
■報告	<ul style="list-style-type: none"> ・市立病院移転新築事業に係る事後調査報告書（供用後）（案）について ・（仮称）仙台駅東口開発計画に係る事後調査報告書（工事中その 1）（案）について ・仙台市茂庭土地区画整理事業に係る事後調査報告書（第 2 回）（案）について
■審議	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台貨物ターミナル駅移転計画に係る環境影響評価方法書（事業内容変更に伴う再手続版）について（諮問第 53 号）
■事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者 1 市立病院移転新築事業 事業者 ・事業者 2 （仮称）仙台駅東口開発計画 事業者 ・事業者 3 仙台市茂庭土地区画整理事業 事業者 ・事業者 4 仙台貨物ターミナル駅移転計画 事業者
事務局	<p>【次第 1 開会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審査会成立報告
事務局	<p>【次第 2 資料確認】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料確認
持田会長	<p>【次第 3 報告】</p> <p><<公開・非公開の確認>></p> <p>原則公開。ただし、個人のプライバシー及び希少な動植物の生息・生育場所等に関する事項があれば非公開とする</p> <p style="text-align: right;">→（各委員了承）</p> <p>議事録署名 山田委員に依頼</p> <p style="text-align: right;">→（山田委員了承）</p> <p>まず、会議の進め方について、事務局から説明願う。</p>
事務局	<p>本日欠席の遠藤委員から、2 件の事後調査報告に対して、事前にご意見をいただいた。これまでと同様に、対象案件の質疑応答の際に紹介したい。</p> <p style="text-align: right;">→（各委員了承）</p>
（報告 1） 持田会長	<p>進行の都合上、報告案件から先に進める。</p>

事務局	<p>市立病院移転新築事業に係る事後調査報告書（供用後）（案）について、事務局から説明をお願いします。</p>
事業者 1 持田会長 永幡委員	<p>市立病院移転新築事業については、平成 24 年 1 月 16 日に評価書の公告を行った。今回は供用後の環境影響に関する事後調査報告書の案について事業者より報告する。</p> <p>（資料 2 について説明）</p> <p>ただいまの説明に対して委員の皆様からご質問、ご意見ををお願いします。</p> <p>騒音について 2 点。</p>
持田会長	<p>1 点目は、資料 2 の 9.2-9 ページの表 9.2-16 には「施設の稼働に伴う騒音の事後調査結果」ということで騒音の測定結果が示され、また「予測を超過」と示されているが、文章中には周りのバックグラウンドが高かったという考察がある。つまり、周りの環境騒音が高かったため、施設の稼働による騒音を測ることはほとんど不可能であったということだ。このことは、文章をよく読めば理解できるが、ぱっと見ただけではわかりづらい。</p>
事業者 1 永幡委員	<p>同じところについて質問だが、表 9.2-16 と表 9.2-17 の 2 つの表があるが、事後調査結果は同じ数値だ。事後調査結果としては、表 9.2-16 の施設の稼働単体ではなく、表 9.2-17 の合成予測結果に相当する値ではないのか。</p> <p>そのとおりである。</p> <p>実際は、合成値しか測れない。つまり、表 9.2-17 は参考となっているが、本当はこちらとの比較が正しい。しかし、先ほど話したとおり、周りの環境騒音が高かったため、実際は予測と比較するための測定はできていないということだ。そこを整理すれば、正しい結果だと思う。</p>
事業者 1 永幡委員	<p>書き方を工夫したい。</p> <p>2 点目は、ヘリコプターの騒音についてである。準備書、評価書では、飛行経路がある程度決まっており、調査・予測地点の真上を飛ぶようなことは余り考えていないということで予測計算をしていたが、今回の事後調査結果によれば、実際は調査地点の上をヘリコプターが飛んでいる。</p>
持田会長	<p>このことは議事録にきちんと残しておく必要があるが、つまり、今後は、準備書、評価書の段階から、調査・予測地点の真上を飛ぶことを想定して予測・評価しなければいけないということだ。最も悪い状態でも大丈夫だ、だから建てても良いという話でないと、影響評価をする意味がない。</p>
事業者 1	<p>今回のヘリコプターの経路は、通常ヘリコプターが飛んでいる経路か。もしくはアセスの調査のためにこのような経路を飛んだのか。</p>
永幡委員	<p>準備書、評価書の際には、極力、家屋・住居等に影響がないよう、広瀬川沿いの飛行ルートを選定すると言っていたが、実際、今回の訓練では自由自在に飛んでおり、最悪の場合、家屋や学校の上でも飛ぶことになると思う。</p> <p>これは事務局へのお願いということになるが、今後、ヘリコプターに関する</p>

事務局
山崎委員

る案件があった際には、必ず最悪の状態を想定して予測・評価をしてもらうように、事業者に対して指導をしていただきたい。そのために、指針か何かで残しておいたほうが良いと思う。

検討させていただきたい。

9.1-15 ページの大気質について、浮遊粒子状物質は、環境基準を満足するものの、事後調査結果が予測結果を上回ってしまったということだ。その理由として、先ほどの騒音と同じように、バックグラウンド濃度が高かったという考察になっている。それ自体は問題ないと思っているが、根拠として、表 9.1-22 に長町測定局の結果のみが記載されているが、文章では、市内の他の大気測定局についても同程度であることを確認しているとなっている。確認したのであれば、他の測定局のデータについても示しておいたほうが丁寧なのではないかと思う。

次に、同じ浮遊粒子状物質の測定結果について、期間平均値が予測結果を上回っているが、これは測定期間中ずっと高い値であったのか、もしくは1回だけ突出した値があり、それに引っ張られているのか。その辺の情報がわからないので、日々の濃度変化等をもう少し丁寧に記載してもらいたい。

事後調査結果が予測を超えたということなので、先ほどの騒音の件と同じく、少し丁寧に記載していただきたい。

事業者 1

長町測定局以外の市内の測定局のデータも一通り調べている。市内の他の測定局よりも長町測定局の方が少し低いぐらいであり、その期間、市内全体の浮遊粒子状物質の濃度が高かった。測定期間中の変化も含めてわかるように示したい。

大熊委員

7-10 ページにおいて、環境保全措置の実施状況として、コージェネレーションシステムを導入しており、排蒸気・排熱の利用については 100%利用する設計としたが、実際は 88%あるいは 60%の利用にとどまっているとある。その理由として、設計時に想定していたほどのエネルギー消費がなかったとある。一方で、9.18-13 ページの表 9.18-25 の施設の稼働による二酸化炭素排出量の算出結果を見ると、エネルギー起源の二酸化炭素排出量は、わずかだが評価書の予測結果より多い結果になっている。エネルギー消費が少なかったのであれば、二酸化炭素の排出量も少なくなるのではないか。

事業者 1

エネルギー起源の二酸化炭素の排出量が、評価書時の予測結果より増加した理由として、電気の単位使用量当たりの排出量が評価書時点より高くなったことが挙げられ、電気使用量が大きく増えたわけではない。

持田会長

コージェネによって発電された電気ではなく、東北電力から買ってくる電気のこと、原発が止まったりして二酸化炭素の排出原単位が変わってしまったということか。

事業者 1

そのとおりである。

大熊委員	<p>確かに原単位は変わっていると思う。しかし、データの見方が正しいかわからないが、9.18-2 ページの表 9.18-4 の電気使用量が、買電と自家発電を含めると、評価書時点の計画と比べると、増えているように見える。電気と熱のバランスの問題なのか、今おっしゃったような原単位の問題なのか分からないが、わずかだが二酸化炭素排出量が評価書の予測結果より増えているので、その原因はきちんと把握いただきたい。</p>
事業者 1 持田会長	<p>原因について確認する。</p> <p>今のご指摘の表 9.18-4 で、評価書時の計画では、電気使用量は 6,490 千 kWh とある一方、平成 27 年度実績の買電と自家発電を足し合わせると、かなり差がある。比較するのは買電分だけを比較するのか。</p>
事業者 1	<p>二酸化炭素の排出量を算出する際、自家発電分はガスによる発電なので、ガス使用量の中で算出しているが、この表では誤解を受けるので、整理し直したい。</p>
永幡委員 事業者 1	<p>評価書時の計画の都市ガス使用量の中には、自家発電分も入っているのか。</p> <p>この場では正確にお答えできず申し訳ないが、コージェネシステムを入れることは計画していたので、入っていたと思う。ご指摘のとおり、この表は適切ではないところがあるので、そこは整理したいと思う。</p>
持田会長 大熊委員	<p>結局、何故増えたのか結論が出ていないが、今の回答でよろしいか。</p> <p>二酸化炭素の排出量が大きく増えたわけではないので、そこを問題にする意図ではないが、原因がわかるように、そして、この表をきちんと整理していただきたい。また、7-10 のページのエネルギー消費が当初計画より少なかったという点についても間違いがないかを確認いただきたい。</p>
丸尾委員	<p>9.18-2 ページの笑気ガス（一酸化二窒素）の使用量について、平成 21 年度実績 185kg/年に対し、平成 27 年度実績は 30kg/年と非常に減っている。たまたま平成 27 年度がこれほど少なかったのか。</p>
事業者 1 丸尾委員 事業者 1 丸尾委員 横山委員	<p>医療の変化があり、以前ほど笑気ガスを使わなくなっている。</p> <p>それでは、ずっとこれぐらいの量が続くであろうと考えて良いか。</p> <p>ずっとこれぐらいの量で続くかは分からないが、減っている方向ではある。そのことがわかっているのであれば、記述していただきたい。</p> <p>今回、屋上緑化にマンネングサの仲間を使っている。植栽の状況を見ると、余りにしなくても良いと思うが、メキシコマンネングサやツルマンネングサは、外来種としてかなりあちこちではびこっていて問題になっているので、外部に漏れださないようにご配慮いただきたい。ちょっとした切れ端だけでもすぐに定着し始めるので、そこには十分ご配慮いただきたいと思う。</p>
事業者 1 横山委員	<p>外に出ないようにしてまいりたい。</p> <p>定期的にモニタリングをされると良いと思う。台風等で飛ばされるとあちこちで繁殖するので、気を付けてもらいたい。</p>

持田会長	建築サイドでは、ヒートアイランド対策として屋上緑化を推しているが、難しいもの。
横山委員	屋上緑化に適した種が少ないので、マンネングサの仲間を植えるというのは理解するが、各地で繁殖してしまって問題になっている。
持田会長	それでは、ここでご欠席の遠藤委員からの事前意見について、事務局からご紹介をお願いします。
事務局	それでは、ご紹介させていただく。 9.14-3 ページの下から 4 行目「対象地はホオジロの生息環境ではないことから、工作物の出現による生息環境へ影響はないものと考えられる」という記載について、「対象地以外で確認された全ての種に当てはまる理由であり、ラインセンサスルートや広瀬川河川敷定点を設定した意味がなくなる。ここでは、工作物の出現が広瀬川という鳥類の重要な生息地に影響を与えていないということ言うべきである。ホオジロは冬季にのみ確認されており、河川敷は越冬地として利用されていたと考えられる。越冬期は繁殖期に比べて特定の場所への定着性が低いということを理由にしたほうが良いのではないか」というご意見である。
事業者 1 持田会長	評価の考え方に対するご意見だと思うので、ご指摘を反映させたいと思う。よろしいか。それでは、この件については以上とする。本日の質問、意見を事後調査報告書の作成にできる限り反映させるようご配慮をお願いします。
(報告 2) 持田会長	次に、(仮称) 仙台駅東口開発計画に係る事後調査報告書(工事中その 1)(案)について、事務局から説明をお願いします。
事務局	(仮称) 仙台駅東口開発計画については、平成 25 年 2 月 12 日に評価書の公告を行った。今回は工事中の環境影響に関する事後調査報告書(工事中その 1)の案について事業者より報告する。
事業者 2 持田会長 山崎委員	(資料 3 について説明) ただいまの説明に対して委員の皆様からご質問、ご意見をお願いします。 大気質について、例えば 6.1-17 ページなどに、季節的な変動によって、二酸化窒素の事後調査結果が予測結果をやや上回ったという記述がある。先ほどの案件でも申し上げたが、一般環境大気測定局の測定値でそのことを示せると思うので、何地点か、一般局の測定値を引用していただきたい。それから、期間平均値のみが示されているが、測定期間中の変動の様子等を少し丁寧に書いていただければよろしいかと思う。
事業者 2 山田委員	繰り返しになるが、事後調査結果が予測を上回ったということに関しては、少し丁寧に書いていただきたい。 一般局のデータや測定期間中の変動について記載を追加する。 6.6-8 ページの残土の処理について、「可能な限り掘削土を他現場に流用す

事業者 2	<p>るように努めた」とあるが、結果的にそれがどのくらいだったのか。残土の発生量は、予測の 6 割程度であったにもかかわらず、掘削土を一時仮置きするスペースの確保ができなかったとある。そもそもスペースを確保するつもりがなかったのではないか。</p>
山田委員	<p>他現場へ流用した残土については、表 6.6-9 の d の部分に記載している。平成 28 年 3 月末時点で 1,000 m³という実績である。</p> <p>また、現場内ヤードの関係で掘削土の一時仮置きができなかったということについては、当初はスペースを確保することを見込んでいたが、やはり、仙台駅という場所である関係上スペースが限られ、工事の材料や仮設材を置く場所を取る必要があった。</p>
事業者 2	<p>再資源化率は予測に近いものであったということだ。</p>
永幡委員	<p>一時仮置きスペースの件は、ご説明の内容をきちんと記載いただきたい。了解した。</p>
事業者 2	<p>6.2-10 ページの重機の稼働に伴う騒音について、地点 1 は評価書時の予測では仮囲いによる遮音効果を見込んでいるのに対し、事後調査では仮囲いの内側で測定したという話だが、仮囲いによって何 dB ぐらいの遮音効果があるのか。</p>
永幡委員	<p>遮音壁による具体的な遮音効果は分からないが、仮囲いは鉄板なので、遮音壁のすぐ外側に騒音計を置いたら、現場からの音は届かないと思う。</p>
事業者 2	<p>高さが 3 メートルなら、上からの回り込みがあるはずだ。ASJ モデルで、遮音壁による補正量が示されているはずなので、モデルを使って事後調査結果の検証ができるのではないか。</p>
永幡委員	<p>ASJ モデルの回折に伴う減衰の補正量を確認し、検証したいと思う。</p> <p>ぜひ検証していただきたい。地点 1 の事後調査結果と予測結果の差が 5dB というのはやはり大き過ぎるので、それできちんと説明がつくということを示した方が良い。</p>
事業者 2	<p>次に、同じく地点 3 の事後調査結果の 68dB は、ちょっと大き過ぎるのではないか。道路交通騒音が影響したものと考えられるとあるが、車の音だけで L_5 がこれ程大きくなるのか疑問だ。調査地点は坂ではないのか。</p>
永幡委員	<p>調査地点は 6.2-3 ページに示している。重機の稼働に係る調査地点は四角で示しているが、3 番の調査地点は坂ではない。</p>
事業者 2	<p>それ程スピードが出るような場所でもないということが良いか。</p>
永幡委員	<p>そのとおりである。</p>
事業者 2	<p>それにもかかわらず L_5 がこれ程大きくなるのはちょっと疑問だ。</p>
永幡委員	<p>調査地点の目の前は道路だけで、建設現場まではかなり距離がある。実際に現場に行ったが、道路交通騒音以外の影響というのは確認できなかった。</p> <p>周辺で他の工事もなかったのか。</p>

<p>事業者 2 永幡委員</p>	<p>見える範囲にはなかった。 そういうことであれば、結構だ。 次に、6.2-11 ページの複合的な影響について、夜間も調査をしているが、夜間も重機が動いていたということか。</p>
<p>事業者 2 永幡委員 持田会長</p>	<p>夜間の工事もあった。 了解した。 今回の報告書は工事中に関してだが、供用後の調査はどのようなスケジュールか。東西自由通路について、準備書の際に議論して、自由通路の通風についてシミュレーションしてもらったが、今後、事後調査で検証されるのか。</p>
<p>事業者 2 持田会長</p>	<p>事後調査において、風のシミュレーションまで行うことは考えていないが、現在のペDESTリアンデッキ上、自由通路内での温熱環境測定というのは行っている状況である。 自由通路に本当に風が通っているのか大変興味を持っており、時々現地を見に行っている。シミュレーションは通路が開いている状態で行われたが、私が現地に行った時は通路が閉まっていた、シミュレーションの際に苦勞したことが、うまく運用に反映されているか心配している。今後調査結果が出てくるのであれば楽しみにしているので、よろしくお願ひしたい。 それでは、この件については以上とする。本日の質問、意見を事後調査報告書の作成にできる限り反映させるようにご配慮をお願ひする。</p>
<p>(報告 3) 持田会長 事務局 事業者 3 持田会長 永幡委員 事業者 3 持田会長</p>	<p>次に、仙台市茂庭土地区画整理事業に係る事後調査報告書（第 2 回）（案）について、事務局から説明をお願ひする。 仙台市茂庭土地区画整理事業は、平成 21 年 9 月 14 日に評価書の公告を行った。今回は工事中の環境影響に関する事後調査報告書（第 2 回）の案について事業者より報告する。 （資料 4 について説明） ただいまの説明に対して委員の皆様からご質問、ご意見をお願ひする。 騒音について、35 ページの表 7-2-4 において、90%レンジ上端値の事後調査結果が 74dB であるのに対し、等価騒音レベルが 73dB とあるが、これはどういうことなのか。この結果は、工事中、騒音がわーっと鳴り続けていて、たまにちょっと大きくなるというものだが、本当にそのような状況なのか。 測定地点と工事区域の間に道路を挟んでおり、車の走行音も一緒に測定している。ただし、この値は車の音を除外した値である。 実際の工事としては、終始騒音があるというよりは、重機が動く際に騒音が発生し、等価騒音レベルを引き上げていると考えている。 永幡委員は 90%レンジの上端値と等価騒音レベルの差がほとんどないことを問題視している。</p>

永幡委員	今、車の騒音を除外したとおっしゃっていたが、それは耳でチェックして全て除外していったということか。
事業者 3	ICレコーダーによる確認や、測定結果をグラフで確認し、グラフの中から車の通っていない時間帯を抽出した。つまり、車の影響がない時間帯で評価をした。
永幡委員	ここは車がどれくらい走っているところなのか。
事業者 3	台数の把握というはしていない。近くに信号があり、そこで停止するとちょっと渋滞する感じはあるが、それは通勤時間帯等に限られていたかと思う。車が通らない時間も、5分まではいかないが、数分間通らない時間帯があり、そういうところを見計らって工事の音を拾った。連続して車が走っていたという状況ではない。
永幡委員	等価騒音レベルが L_0 とこれだけ近い値というのは、かなりすごいことになっていると思う。
事業者 3	確かに等価騒音レベルが高いというのはわかる。車の走行がない時間帯を選択したというのは、当然、負荷が大きい時間帯を選んだということになる。
永幡委員	元のデータは全てあるのか。
事業者 3	ある。
永幡委員	車の走行音を除外せず、測定した時間全ての等価騒音レベルを出していただきたい
事業者 3	了解した。
永幡委員	予測結果の 64~66dB から見てもこの等価騒音レベルはかなり高い。
事業者 3	実際の測定地点での測定結果は、表 7-2-3 に示すとおり、90%レンジ上端値で 56dB である。しかし、測定地点は敷地境界から 36 メートル離れていたため、予測結果と比較するために、距離減衰式を用いて割戻すような感じで、この騒音レベルを出した。
永幡委員	稼働していた重機はバックホー 2 台とトラッククレーン 1 台とあるが、これらは工事区域の中でどのような位置で稼働していたのか。距離減衰とおっしゃったが、全ての重機を同じ位置で計算していないか。正しい計算をするのであれば、それぞれの重機の位置から距離減衰を求めるべきである。重機の位置をきちんと図示してもらいたい。
事業者 3	34 ページの図 7-2-1 に音源と測定地点の関係は示している。
永幡委員	音源は 1 カ所に固まっているのか。
事業者 3	厳密にはそうではないが、最も測定地点に近い重機は、敷地境界から 5 メートルぐらいであった。
永幡委員	やっていることがおかしいような気がしてならない。少なくとも表 7-2-3 から表 7-2-4 にするところで、音源であるそれぞれ重機の位置と測定地点との距離関係を正確に示していただいた上で、どのように予測したのかという

事業者3
持田会長

のを見せていただかないと、何が何だかよくわからない。

了解した。

私も、90%レンジ上端値と等価騒音レベルがほぼ同じというのはおかしいと思う。等価騒音レベルを見るときに、恣意的に値を抽出してしまっは等価騒音レベルではなくなってしまう。

事業者3
持田会長
永幡委員

先ほど申し上げたとおり、車が通らない時間帯を抽出している。

車が通らないときは、いつも重機がうるさいということか。

重機が動いている瞬間だけを切り取るというのは、正しい状態を反映しているとは言えない。また、重機がとまっていて道路交通騒音しか聞こえていない時もあるはずだ。

事業者3
持田会長

測定の対象は、重機による工事の状況である。

しかし、例えば、環境基準が等価騒音レベル 55dB だとして、この環境が良いか悪いかというのは、重機からの騒音だけではなく、車も走っているところに、さらに重機の稼働がある状態で、周りの人たちにとってどうかという話だ。車の騒音を除外して、重機からの騒音だけなら大丈夫ですというものではない。

事業者3
永幡委員

環境基準と比較するというのは、どういうことなのか。

L_0 というのは、騒音が大きいところをまず何とかしてくれということでの基準だ。一方で、 L_0 だけが小さければ良いかということではなく、ずっと生活している中でどれだけ音のエネルギーが与えられ、それが様々な健康影響に関わってくるということで問題になるのが、いわゆる環境基準というものだ。だからこそ、「 L_0 だけではなく、等価騒音レベルもきちんと把握しておいてください、重機の稼働だけではなく、トラックの走行とかも含めた複合影響できちんと予測・評価してください」という話になっている。今回の事後調査を見ていて、複合影響の評価が完全に抜けていることが問題だ。

繰り返しになるが、測定した全データをお持ちなのであれば、改めて等価騒音レベルをきっちり出していただき、工事が周りに対して一体どれだけ影響を与えているのかというのを見ていただきたい。

その上で、測定がこれしかできなかったのであれば、重機と測定地点の位置をはっきりさせて、予測と同じように重機が測定地点に近かった場合にはどのようなのかを計算して、見せてもらいたい。

事業者3
山崎委員

承知した。

33 ページの大気質について、表 7-1-6 に降下ばいじんの予測結果と事後調査結果が示されている。予測結果は寄与濃度だけであるのに対し、事後調査結果はバックグラウンド濃度を含んだものであるということだ。本文を読めばきちんと書いてあるが、表の数値だけを見ると両者の差にびっくりする。表の方にも注釈をつける等して、わかるようにしていただきたい。

事業者 3 持田会長	<p>了解した。</p> <p>それでは、ここでご欠席の遠藤委員からの事前意見について、事務局からご紹介をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、ご紹介させていただく。</p> <p>まず、13～14 ページの図 4-1 と図 4-2 について、「図 4-1 には平成 27 年度の施工範囲が示されていないが、図 4-2 には平成 27 年度工事分とある。粗造成工事と造成工事の違いと思われるが、どちらの図のタイトルも工事とだけになっており、わかりにくい」というご意見である。</p>
持田会長 事業者 3 事務局	<p>図のタイトルを変えるべきというご意見だ。</p> <p>それでは、図 4-1 のタイトルを「粗造成工事」と変えさせていただく。</p> <p>2 点目として、55 ページの下から 2 行目の「調査において轢死などの直接的影響は確認されなかった」という記載について、「轢死は頻繁に発生するものではなく、2 日間の調査で確認されなかったからといって、ないとは言えないだろう。計画地内でもノスリの飛行が確認されているため、工事用車両の運転手に注意を促すなどの措置が必要ではないか」というご意見である。</p>
事業者 3	<p>飛んでいる鳥が車にぶつかるということは万が一あるかもしれないが、轢死というのが表現的に少しおかしいと感じている。評価書がそのような表現になっていたので、そのまま踏襲したが、轢死というのは、少なくとも猛禽類に関しては通常あり得ないと考えている。</p>
持田会長	<p>意見の本質は、調査で車に轢かれたことを確認していないからと言っても、2 日間の調査だけではわからないので、大丈夫とは思わないで、注意を促すなどもっと安全対策をとってほしいということだ。文章がどうのこうのではない。</p>
事業者 3 事務局	<p>そのように文章につけ加えるようにする。</p> <p>最後にもう 1 点、56 ページのニホンアカガエルに関する文章の下から 2 行目について、「現状と比較して状況の著しい変化は生じない」と記載があるが、「この予測は、車両の通行による轢死に関するもので、下表の予測結果の概要のとおり、車両の走行による影響については、工事を行った場合も現状と比較して『状況の著しい変化は生じない』と書くべきではないか。しかし、ここでは、轢死の量の変化を見ていないことから検証はできていないと考えられる。また、歩道や法面で区別される国道や地方道と、工事のために走行する水田内農道とでは、カエル類の出現頻度は異なると考えられる。カエル類は基本的に夜行性であるため、工事用道路の夜間走行はしない、雨天時は注意を払うといった措置が必要なのではないか」というご意見である。</p>
事業者 3	<p>雨天時に道路に出てくるというのは、当然、あると思うので、ご指摘のとおり追記したいと思う。</p>
持田会長	<p>ではよろしくお願ひしたい。</p>

	<p>それでは、この件については以上とする。本日の質問、意見を事後調査報告書の作成にできる限り反映させるようご配慮願いたい。</p>
	<p>【次第4 審議】</p> <p>それでは審議に入る。</p>
持田会長	<p>審議事項の仙台貨物ターミナル駅移転計画環境影響評価方法書について、前回の審査会以降の指摘事項等に対する事業者の対応方針等を伺った上でさらに審議を重ね、その後、答申案について議論する。</p>
事務局	<p>まずは、事務局から意見書の提出状況について説明をお願いします。</p> <p>本方法書に対する意見書の提出期間は、8月17日(水)までとなっており、意見書の提出が1通あったと事業者から報告があった。意見が多数あり、委員の皆様には、意見の内容とそれに対する事業者の見解を記載した資料を事前にお送りさせていただいた。この場では、主たる内容のみ事業者から報告する。</p>
事業者4	<p>(資料1-1及び1-2について説明)</p>
持田会長	<p>ただいまの説明に対して委員の皆様にご質問、ご意見などをお願いします。</p>
持田会長	<p>資料1-2の方法書に対する意見が非常に多岐にわたっているが、その中で、4ページの3)騒音・振動のNo.2について、吹田貨物ターミナル駅と今回の案件では周辺の土地利用や発生源が異なるから、吹田貨物ターミナル駅の予測モデルは使えないのではないかという意見に対し、同じE&S方式なので、つまり、発生源が同じだから大丈夫だという回答だが、それで良いのか。</p>
事業者4	<p>音源データは現駅での現地調査結果を使う予定であるので、発生源としては吹田貨物ターミナル駅のものを使うということではない。また、モデル式は、土地利用まで関係してくるようなものではない。</p>
持田会長	<p>そうすると、事業者の見解の「本事業と同様のE&S方式を導入した」というのは、何の説明になっているのか。</p>
事業者4	<p>この見解は少し言葉足らずであった。環境影響評価が行われている事例として吹田貨物ターミナル駅があり、モデル式や考え方を使うということで書かせていただいたが、あくまでも音源データ等は、現駅での調査結果を用いる。</p>
永幡委員	<p>基本的に、距離減衰をもとに計算するということではないのか</p>
事業者4	<p>そのとおりである。</p>
永幡委員	<p>つまり、遮音壁など、諸条件を適切に当てはめていけば、どのような場所であっても関係ないということではないのか。</p>
事業者4	<p>そのとおりである。</p>
持田会長	<p>おっしゃったことが、文章からは分からない。そうすると、「E&S方式を導入」というのはどういう意味なのか。</p>
事業者4	<p>貨物車両の運行パターンとして、吹田貨物ターミナル駅と同じE&S方式を</p>

持田会長	<p>導入するということで記載している。</p> <p>つまり音源の発生パターンが似ているという意味で言っていると理解した。先ほどご説明いただいたことを含めて、質問に対してストレートに答えたいと思う。</p> <p>それでは、続いて答申案についての審議に移りたいと思う。ここで、事業者の方はご退出願う。</p>
事務局	(資料 1-3 について説明)
持田会長	ただいまのご説明に対して委員の皆様からのご質問、ご意見を願います。
永幡委員	確認だが、前方法書に対して出された意見はどのように取り扱われるのか。
事務局	前方法書に対する意見も有効であり、この再手続版の方法書の中でも前方法書に対する市長意見と、それに対する事業者の見解が示されている。事業者の見解の中には、既に本方法書の中で反映しているもの、あるいは今後の準備書で示すというものがある。そのため、次の準備書においても、前方法書に対する意見と今回の意見は両方示していただく形になる。
永幡委員	了解した。それなら結構だ。
持田会長	それでは、追加の意見があれば、後日、事務局までご連絡をお願いする。最終的な文面等の調整については私と永幡副会長にお任せいただくことでよろしいか。
	→ (各委員了承)
事務局	<p>【次第 5 事務連絡】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本日の審査案件に対する追加意見 9月9日(金) 夕方5時まで ・ 次回審査会 未定
事務局	<p>【次第 6 その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ なし
事務局	<p>【次第 7 閉会】</p> <p>《審査会終了》</p>

平成 28 年 10 月 4 日

仙台市環境影響評価審査会会長

氏名

持田 灯

仙台市環境影響評価審査会委員

氏名

山田 一裕