

仙台市環境影響評価審査会 議事録（要旨）

- 日時 平成26年8月29日(金) 13時30分～15時32分
- 場所 小田急仙台ビル 3階 会議室4
- 出席委員 持田委員, 永幡委員, 風間委員, 小森委員, 松木委員, 三上委員, 溝田委員, 安井委員, 山口委員, 山崎委員, 山田委員, 山本委員, 横山委員
- 欠席委員 武山委員, 松八重委員
- 事務局 佐藤環境部長, 瀧澤環境企画課長, 菊地環境対策課長, 田中環境都市推進課長, 環境調整係

- 審議 (1) ヨドバシ仙台第1ビル計画環境影響評価方法書について
(2) 仙台医療センター建替等整備計画環境影響評価準備書について

- 事業者1 株式会社ヨドバシカメラ
- 事業者2 独立行政法人 国立病院機構 仙台医療センター

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 審議】</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場所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 山本委員に依頼</p> <p style="text-align: right;">→ (山本委員了承)</p>
持田会長	<p>それでは審議に入る。</p> <p>審議事項1は「ヨドバシ仙台第1ビル計画環境影響評価方法書について」である。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示していただき、さらに答申案についてご議論いただきたい。</p> <p>それでは前回以降の指摘事項等についてのご説明をお願いする。</p>
事務局	<p>資料説明の前に、事務局から方法書に対する意見書の提出状況について申し上げます。意見書の提出期間は、7月29日(火)までとなっており、意見書の提出はなかったと事業者から報告がなされた。</p> <p>前回審査会以降の指摘事項と対応方針については、事業者から説明していただく。</p>
事業者1	<p>(資料1-1について説明。)</p>
持田会長	<p>ただいまの説明に対して、皆様からご質問、ご意見をお願いする。</p>

永幡委員	資料1-1の9ページで L_5 、 L_{max} となっているが、どちらもA特性であるので、A特性であることがわかるようにAを入れてほしい。
事業者1 山崎委員	承知した。 資料1-1の3ページのNo.1に対する対応方針の(2)、車両の走行について、現在把握しているJRの工事用車両の出入り口であれば、計画建物への来店等による車両とのバッティングは生じないとのことだが、可能であれば図面等でもう少し具体的にご説明いただきたい。
事業者1	方法書4-10ページの図に示すとおり、本計画の想定される主要な走行ルートは、灰色で示したルートを想定している。JRの工事用車両は、宮城野通から直進して駅前広場に進み、工事現場へ出入りするため、計画建物への来店車両とはバッティングしないものと考えている。
持田会長	方法書4-10ページに示す宮城野通のNo.2地点は、両方の車両が通るのではないかと。
事業者1	確かにご指摘のとおり、ルートとしては宮城野通が重複する。しかしながら、JRの工事用車両は、宮城野通を直進し、駅前広場より工事現場へ出入りする一方、計画建物への来店車両は、駅前広場前の交差点で宮城野通を左折するため、出入り口は重複しない。また、宮城野通は幅員があるため問題は生じないと考える。
持田会長	資料1-1の10ページについて、騒音に係る評価の基準・目標として追加修正された⑧仙台市公害防止条例に基づく商業宣伝を目的とした拡声器使用に伴う騒音の規制基準は、 L_{max} での評価か。
事業者1	L_{max} で評価する。
持田会長	他に質問・意見はないか。それでは、続いて答申案について事務局から説明をお願いします。
事務局	(資料1-2について説明)
持田会長	ただいま説明された答申案に対してご質問、ご意見をお願いします。
永幡委員	2. 個別事項の騒音(1)について、最大騒音レベルの L_{max} は、A特性であることがわかるように、Aを入れてほしい。 次に、個別事項の記載順は、騒音、風害、景観と環境影響評価図書の記載順に倣っていると思われる。さらに細かく見ると、騒音の中では、通常環境影響評価図書では、施設の騒音より、道路交通騒音の方が先に記載されている。このことから、答申案の個別事項の(1)と(2)の順序は逆だと思いがいかかか。
事務局	ご指摘のとおり、(1)と(2)の順序を入れ替える。
永幡委員	2. 個別事項の騒音(1)について、「屋外スピーカーの性能“等”」となっているが、この「等」の意味について説明願いたい。

事務局	これまでの審査会の中で、屋外スピーカーの性能に加え、放送内容の配慮を求めるとご意見があったため、それも含め「スピーカーの性能“等”」とさせて頂いた。
永幡委員	了解した。それがとても大事なことなので、答申の内容として含まれているのであれば、ありがたい。
安井委員	「等」が放送内容のことだとわかる担保は。
永幡委員	議事録が担保となる。次の準備書の段階で対応されていなければ、議事録をもって、きちんと対応するようと言える。
安井委員	それではそのことと同様に、2. 全体事項(2)に「壁体等の断熱性能を高める“等”」とあるが、仙台医療センターのようにサッシの断熱性能を求めても良いということか。議事録で担保されているため、細かく記載する必要はないのか。
事務局	省エネ・低炭素化に向けた建物本体による配慮の事例の一つとして「壁体等の断熱性能を高める」を入れさせて頂いた。
安井委員	承知した。
持田会長	本事業は杜の都仙台の玄関口である仙台駅前の事業であり、仙台を訪れた人が最初に見る建物だということを意識して計画建物をよく検討してほしいということが全体事項に入ってきてもいいかと思うが、いかがか。
事務局	1. 全体事項の(1)「本事業計画地が、「杜の都仙台」の玄関口である仙台駅前に位置し、東日本旅客鉄道株式会社が実施する…」としてはどうか。
持田会長	承知した。それで結構である。
山崎委員	2. 全体事項の風害(3)として①～③を求めている。このうち、①と③は風害で良いと思うが、②は大気質の問題ではないか。
持田会長	②仙台駅周辺の弱風化に伴う自動車排出ガスによる大気汚染の可能性について確認しなさいというのは、仙台駅前のNO _x 濃度を予測しなさいという主旨ではなく、タクシー等自動車排出ガスの発生が集中する仙台駅前において、風速シミュレーション(流体解析)により弱風化しないかを確認しなさいという主旨である。そのため、大気質ではなく、風害の項で良いと思う。
山崎委員	了解した。そのような意図であるならば、これで結構である。
風間委員	「大気汚染の可能性」とするから大気質の問題のように読めるのではないか。①や③の語尾と合わせ、「弱風化が与える影響」、「弱風の可能性」等とすると良いのではないか。
持田会長	弱風の影響で具体的に問題になっているのは、温熱快適性と空気質の2つである。従来の環境影響評価における風害では、風速が低いほど良いとしており、風速が高い場所だけを問題にしていた。しかし、JRの環境影響評価において、仙台駅前の夏の風通しを阻害しないという観点から東西自由通路

<p>風間委員</p> <p>持田会長</p>	<p>を考えた。また、その際に、計画地周辺はタクシーが多く停車しており、高層ビルによって風が遮られることで大気汚染につながるという問題についても取り上げた。</p> <p>今回の答申でも、自動車が多く停車しており、NO_xの発生が集中している場所で弱風化しないか考えなさいということがわかる方が良いと思ったが、風間委員としては、大気汚染という言葉を入れないほうが良いか。</p> <p>それは明示したほうが良いが、文章の前と後ろを入れ替えても良いかなと思った。今回話した内容が議事録に記録されるのであるなら、会長のいうとおりで差支えない。</p> <p>ご意見のとおり、本当は風害ではなく、大気質の問題だと私も考える。現在のところ大気質はガウシアン分布で予測しているが、建築学会は大気環境学会に対し、風害と同様に流体解析により予測するよう盛んに意見している。大気環境学会からはまだ目ぼしい回答が寄せられておらず、この問題は過渡期にある。</p> <p>ほかに、よろしいか。</p> <p>それでは、時間の都合もあるので、本日のご指摘をもとに新しい案を作成していただき、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頂くということでよろしいか。</p> <p style="text-align: center;">→ (各委員了承)</p>
<p>持田会長</p> <p>事務局</p> <p>事業者2</p> <p>持田会長</p> <p>山田委員</p> <p>持田会長</p>	<p>次に審議事項2の「仙台医療センター建替等整備計画環境影響評価準備書について」である。今回は2回目の審議となる。前回の審査会以降の指摘事項に対する事業者の対応方針を伺った上でさらに審議を重ねる。</p> <p>それでは資料のご説明をお願いします。</p> <p>資料説明の前に、事務局から準備書に対する意見書の提出状況について申し上げる。意見書の提出期間は、8月7日(木)までとなっており、意見書の提出はなかったと事業者から報告がなされた。</p> <p>前回審査会以降の指摘事項と対応方針については、事業者から説明して頂く。</p> <p>(資料2について説明)</p> <p>ただいまの説明に対してご意見、ご質問はないか。なお、山田委員が早目に退席されるということだが、山田委員からご意見、ご質問はないか。</p> <p>こちらから指摘した水循環と水質に関し、訂正して頂いたようなので特段意見、質問はない。</p> <p>資料2の1ページ No. 1の対応方針について、PALの低減率が12%という数字が目標設定として余りにも低過ぎるとの指摘に対し、実施設計に則りPAL値の計算中ですとの回答になっている。こちらの指摘は、この建物</p>

	<p>にふさわしいPALの低減率は何%かということである。すなわち、他の事例、他の自治体の目標、CASBEEの規定等を総合的に見て、この病院の目標として何%がふさわしいかと聞いている。これでは全く答えになっていない。あくまで12%というなら、12%が妥当だという理由を説明すべきだ。</p>
事業者2	<p>PALの低減率が低過ぎるという御指摘だととらえてしまった。根拠についてはこの場で説明しかねるので、他の事例も確認の上で12%が妥当かという資料を次回提示させて頂きたい。</p>
持田会長	<p>CASBEEは2014年度で規定が変わっており、潜熱も含めたPAL値になっているが、前回の審査会でのやり取りで、顕熱だけでPAL値を出しているとのことであり、CASBEE2010年版が対応する。CASBEE新築2010年版では、PAL低減率35%以上でレベル5、PAL低減率15%以上でレベル4としている。それから東京都などの事例を見ると、PAL値はもっと高くなっている。PAL値の目標を決めてそれに合うように実施設計を進めるのであって、事業者の回答は論理が倒錯している。</p>
山本委員	<p>ほかにご意見、ご質問はないか。</p> <p>資料2の1ページのNo. 4と5に関連するが、ライフサイクルCO₂の観点から、事後調査において、現病院の解体に伴うCO₂の排出量を把握することについてもご検討いただきたい。例えば、建築コンクリート材等については、既に原単位が示されている。アバウトで結構なので、新築する、それから古い病院を壊すという過程で、使用する運搬車両や重機も含めてCO₂排出量を計算して頂けるとありがたい。</p>
事務局	<p>計画建物の建築に伴うCO₂排出量だけではなく、現病院の解体に伴うCO₂排出量についても把握して欲しいというご意見だ。しかしながら、敷地は隣接しているものの、計画地と解体工事を行う敷地は異なるため、制度上、解体工事は環境影響評価の対象とはならないということの方法書に係る審査会において整理した。その上で、解体工事に際しどのような配慮をするかというのは事業者の判断によるものであり、解体工事に伴うCO₂の排出量を推定するということまで求めるのは難しいと思う。</p>
事業者2	<p>方法書でのご意見に沿って、解体工事に関する配慮事項を示した。解体工事に伴うCO₂排出量の把握については、環境影響評価と同等のものを求められると、かなりの作業量になると思われ、実施は難しい。ただし、計画建物の建築については、準備書の事後調査計画に示すとおり、事後調査においてCO₂の排出量を把握する予定である。</p>
山本委員	<p>細かく把握することは確かに無理だが、例えば建物の解体プロセス、それに伴う廃棄物リサイクルということで、土木学会等から原単位が示されてお</p>

り、計算自体はそれほど労力がかからないと思う。温室効果ガスについては、解体から新築にかけてトータルで捉えることで初めて意味が見えてくることになる。もともとライフサイクルCO₂の考え方は環境影響評価の中には入っていないかもしれないが、最近はその考え方がどんどん取り入れられており、例えばCASBEEもその考え方をもとにした一つの提言である。

事務局からの意見は、事業者が「できない」と言えば難しいということだが、解体工事に関する配慮事項として色々なことを示して頂いている中の一環として、CO₂の排出量を把握して頂けないかをお願いしている。

持田会長

制度上は環境影響評価の対象とはならないが、計画地から道路一つ隔てた隣の敷地で建物を解体するため、審査会として少し配慮してくださいということをもとに求めた結果、準備書に配慮事項を記載して頂いた。もし可能なら、そこに解体工事に伴うCO₂排出量を計算していただくと全体がわかりやすくなるという趣旨のご意見である。事業者もどのくらい手間が増えるかわからないところで、安易に「はい」と言えないと思うので、ご検討いただきたいと思う。

ほかにご意見、ご質問はないか。

永幡委員

騒音について、いくつか意見および質問がある。

まず確認したいが、資料2ページにおいて、「ドクターヘリは、格納庫のある地上ヘリポートから、当院の屋上ヘリポート又は東北大学病院のヘリポートに移動し、そこで待機する」とある。ヘリコプターが地上の格納庫から屋上のヘリポートに飛ぶのは、東北大学に行く日を除いて毎日になるのか。屋上ヘリポートへの移動があり、さらに要請があると患者搬送のために飛行する。そうすると、想定している「離陸及び着陸を1回の飛行として1日1回程度の飛行」より飛行回数は多くなるのではないか。屋上への移動は、遠くまで飛ぶものではないから、広い範囲にわたって騒音が発生するものとは思わないが、そもそも記述がおかしいのではないか。

事業者2

当院のヘリコプターの運航者はまだ決まっていない。全国のドクターヘリの運用を見ると、基本的には屋上で待機ということが望ましいが、朝一番の活動は地上でそのまま待機しているというケースが結構ある。そのあたりは運航者が決定してから協議することになるが、我々もできるだけ騒音が発生する機会は少なくしたいと考えている。

永幡委員

了解した。

次に、この件については、住民に対してどれだけ周知徹底されているかが一番の問題である。自分の家が本当にひどい地域に当たるのかどうかは要約書を見ただけでは誰も分からず、準備書を見て初めて、それも理解できる人だけが分かる状況で説明が終わってしまっていることを危惧して前回指摘を

した。ヘリコプターの騒音は、特に木造家屋にとって深刻な問題となりうる。それを考慮したうえで、関係住民、特に航路上で騒音レベルがかなり高くなると思われる人たちに対し、どれぐらいひどくなるのかという話が確実に伝わっているのか疑問である。計画の段階でどこまでその問題が伝わっているのかで、苦情が大きくなるかどうか随分違ってくる。それだけに、ひどくなりそうなところに関しては、まず徹底的な周知をする必要があると思うがいかがか。

事業者2

当院にヘリポートができるということは新聞やテレビで何度か報道されているので、ご存じの方は結構多いと思う。さらに昨年、病院で開催した健康まつりの場で、建替の際にヘリポートも含めた病院をつくるということを説明し、加えて、県民だよりの3月号にはドクターヘリ事業が始まるという記事を掲載した。これらの活動により、ドクターヘリとヘリポートが当院にできることを承知している方はかなりいらっしゃると思う。

具体的な説明については、これまで2回実施した住民説明会で行い、さらに工事施工者が決まった段階で説明会を行う予定であり、その際には、またヘリポートに関してお話しする予定である。1軒1軒、戸別訪問するのはなかなか難しく、環境アセスメントでも義務づけられている住民説明会の中で、また「今後も予定している説明会の中で、騒音について説明する」というのが現在の方針である。

永幡委員

結局、住民説明会というのは広い範囲の人に様々なことを説明することになるため、騒音について、その説明を必要としている住民に対し、十分に説明できないことを懸念している。また、資料2の2ページに L_{\max} が最大99dBとあるが、それがどれぐらいうるさいかを一般の人は実感できるか疑問である。

事業者2

騒音については、一般的に何dBという説明にならざるを得ない。それ以上の説明となると実際の音を出して説明する話となり、それをどういった形で行うかが問題となる。なお、全国のドクターヘリを運営している医療機関の場合、住民説明会での説明というのが通常であり、個別に近隣住民を回って説明したというケースは聞いていない。我々も住民説明会の中で可能な限りご理解いただく所存である。

永幡委員

結局、当事者が出席しなければ説明したことにならない。本当に騒音問題が厳しい状況になりかねない人に、騒音の件が正確に伝わっているかを一番気にしている。国の事業だから大丈夫だろうと思い込んでいる住民も少なからずいると危惧する。少なくともひどくなる可能性がある地域の住民に関しては、説明会への出席を直接働きかけるべきではないか。

事業者2

その場合、案内方法について検討する必要がある。

永幡委員	環境基準を超えない範囲であればあまり憂慮する必要はないが、超える可能性があり、かつ県が決めた大事な事業なので、どこまで丁寧に説明するかということが問われていると思う。
事業者2	病院側としては、その辺は考慮してご案内はするが、強制的に呼ぶわけにいかないのも事実である。
永幡委員	最低でも「あなたのところは大変なことになる可能性があります」という案内は出しておく必要はあるのではないか。
持田会長	騒音に関し、例えば99dBという数字は説明会で明示されているのか。
永幡委員	値は出ていなかったと思う。環境基準を超えるところがある旨を述べているだけでどこが超えるのか全然わからない。超えるところもあるという言い方では、自分のところは超えなければいいということで、恐らくある程度より離れている人は自分のところは大丈夫だろうと思ってしまう。
持田会長	ドクターヘリが飛び、場所によっては環境基準を超えるところもあるが、仙台市のアセス手続きを経ているから、余りおかしなことにはならないと住民の方には信用して頂いていると思う。99dBという数字を示せば、最近では市民の方々のITスキルも高くなっているの、インターネット等で調べて理解すると思う。具体的な数字で示すべきだと思う。
事業者2	次の説明会では具体的な数値を示して説明させて頂く。例えば、85dBが地下鉄の音と同等だなど、具体的な指標を示しながら説明する準備をしておきたい。
永幡委員	騒音レベルが最大騒音レベルか等価騒音レベルか等、指標が異なると単純に比較はできないので、注意して頂きたい。
	もう1件、資料13ページの修正頂いた箇所について、「基準値はないものの、飛行時の最大騒音レベル L_{max} はさらに大きくなることが予測され」とある。これは時間帯補正等価騒音レベル L_{den} の値より大きくなるという意味と思われるが、 L_{max} と L_{den} は異なる指標なので、そもそも比べることはできない。文章を修正頂きたい。
	次に、 L_{max} はA特性と思われる。A特性であるところは、必ずAを記載すること。
安井委員	ヘリコプターの騒音の件で補足がある。原町本通りも関係地域に入っていると思うが、十数年前にあの通りでは、車がスピードを余り出さないように凸凹をつけた。しかし、地域住民から騒音に関する苦情が出たため、結局2年がかりで道路面を平らに戻し、1.2キロぐらいの道路に約2億円かかった。
	同様にドクターヘリについても、実際に運航してから反対の住民運動が起こってはまずいと思う。そのため、永幡委員がもう少し丁寧に説明すべしと

持田会長

話していると思われる。

NO_x濃度等の大気汚染のクレームと異なり、騒音の苦情は主観的なものであり、説明のプロセスで住民が騙されたと思うかどうかで、後での反応は変わってくる。そのためにも丁寧な説明が求められる。

ほかに、ご意見、ご質問はないか。

溝田委員

資料2の7ページ、植物のNo.3について、植栽によって蝶を誘引することは素晴らしいとは思いますが、せっかくやるのであれば蝶の生息環境並びに食樹と吸蜜植物の組み合わせに配慮してくださいという旨を前回指摘した。

例えば、33ページに吸蜜樹としてツツジ類が示されている。ツツジ類はアゲハチョウの仲間を誘引する。そのため、組み合わせとして食樹となるミカンの仲間を植える必要があるが、そのような樹種は選定されていない。

次に、エノキを移植する旨が記載されているが、エノキはオオムラサキ、ゴマダラチョウ、テングチョウの食樹となり得るが、これらの蝶は花の蜜は吸わない。また、クマザサやコグマザサはジャノメチョウの仲間の食樹となり得るが、この蝶も花には来ないため、せっかく花を植えても効果がない。以上のことから、きちんと考えてくださいと前回指摘したが、かえって悪くなっている。蝶を誘引する気があるのであればしっかりやってほしいし、難しいのであれば、蝶を誘引する旨は記載しないこと。

事業者2

宮城教育大学のバタフライガーデンにどういう蝶が定着したかを見ると、樹木に来る蝶ばかりでなく草本類に来るものもかなりある。そういった草本は、樹木の移植や張芝に紛れていわゆる雑草として入ってくるため、そういったことも考慮している。アゲハチョウの食樹として柑橘類をというご指摘に関して、柑橘類は仙台の気候に適さないと思う。サンショウ等も同じくアゲハチョウの食樹をつけ足すことは考えられるが、今の段階ではリストアップはしていない。エノキに関しては、敷地内の既存樹木を移植して植栽として利用することから、文章中に記載したものである。

溝田委員

サンショウ、ユズ、コクサギ、カラタチなど東北でも育つ柑橘類の仲間があるので、そういうものをせめてこの表の中に入れ込んでいただかないと今説明いただいた内容が伝わってほかない。

また、植物の現地調査をされており、資料2の37ページから39ページにかけてリストが示されている。この中には食草になっているものがたくさん入っているので、これら食草も含めて何を使ってどのような蝶を呼ぶのか、もう少し丁寧に計画を立てていただきたい。

事業者2

ご指摘の通りにする。

横山委員

溝田委員の指摘と関連するが、いわゆる雑草と言われる草本に蝶の誘引を期待するのであれば、芝張りの面積をもう少し減らす等、そのような草本が


事業者2	<p>生えやすい環境を整えることを検討すべきではないか。全面を芝張りして、雑草が生える余地がないというのは如何かと思う。また、そのような雑草を除草しない、除草剤をまかないといったことは担保されるのか。</p>
横山委員	<p>草刈りは定期的実施する。除草剤を全くまかないと保証することはできない。</p>
事業者2	<p>そうであるのであれば、蝶の誘引としていわゆる雑草と言われる草本に着目しているという話と全く整合性がつかないのではないか。</p>
横山委員	<p>芝生は、単価的に一番低いという部分もあるが、防塵及び土を押さえて安定させるという効果も有している。他方、芝生というのはどうしても雑草が生えてくるので、その辺の管理を将来どうするかという話も含めて相談しなければいけないと思う。</p>
事業者2	<p>蝶の誘引を目標としているにもかかわらず、整合性のとれた計画になっていない。溝田委員からの指摘のとおり、もし本当に蝶を誘引したいのであれば、それにふさわしい計画にすべきである。</p>
持田会長	<p>次に、資料2の37ページから39ページにかけて植物の現地調査結果が示されているが、リストにある科の名前に結構ミスが散見されるうえに、学名が全部斜体になっているとか、また春季の調査でそれまで確認されていた樹木が確認できていないなど疑問に感じる点が多くある。調査リストに関しては一度見直して頂きたい。</p>
松木委員	<p>春季調査は、既に宮城県の解体工事が開始された中での調査であったため、これまで確認されていた樹木が確認できなかったこともある。それについては明記する。</p>
事業者2	<p>必ず蝶を誘引しなさいということではなく、蝶の誘引という目標を掲げたにも関わらず、計画の整合性がとれていないということなので、少しご検討いただきたい。</p>
	<p>ほかにご意見、ご質問はないか。</p>
	<p>資料2の6ページ、植物のNo.1の指摘事項に関し、イギリスナラを選定した理由として、土地面積が限られていること及び劣悪な環境が想定されることがあげられているが、そのような劣悪な環境下であえて20m以上の高木となるイギリスナラを選定した理由が分からない。低木でこのような環境に強い在来種もあるが、如何か。</p>
	<p>34ページの図面をご覧いただきたい。イギリスナラは、来客用駐車場と職員用駐車場の仕切りを明示する目的として、植栽を計画している。生け垣状の低木を植栽する方法もあると思うが、駐車した車が並んだ場合に、その車高でラインが見えなくなる可能性があるため、ある程度高さがあるイギリスナラを選んだ。</p>

松木委員 事業者2	見かけ上ある程度高さが必要だということか。同じようなものとして在来種のコナラがあるが、コナラよりもイギリスナラを選定した理由は何か。 コナラは樹形が丸いうえに、種子で増やすため、個体ごとに樹形がバラバラに成長する。他方、イギリスナラは、接ぎ木で増やすため、極端に言えば全く同じ樹形が入手でき、デザイン的にきれいに並ぶ。そのため、イギリスナラのほうがより適していると考えている。
松木委員 持田会長	承知した。 ほかに、よろしいか。 それでは、この件については以上とする。追加の質問、ご意見などあれば、後ほど事務局に提出をお願いします。今回は、事務局に答申案を用意して頂き、それを基に議論をする。
事務局	【次第5 事務連絡】 ・追加意見の聴取 本日審議した事業について追加意見 9月5日(金) 夕方5時まで ・次回審査会 10月15日(水) 15:30~ 予定案件 仙台医療センター建替等整備計画準備書(3回目) 仙台市荒井南土地区画整理事業事後調査報告書(第1回)案
事務局	【次第6 その他】 特になし
事務局	【次第7 閉会】 《審査会終了》

平成26年11月21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

山本 玲子 

