

仙台市環境影響評価審査会 議事録（要旨）	
■日 時	平成24年11月28日(水) 13時30分～16時57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, 西田委員 松八重委員, 三上委員, 溝田委員, 安井委員, 山崎委員, 山田委員, 山本委員
■欠席委員	風間(基)委員, 風間(聡)委員, 清和委員, 武山委員, 横山委員
■事務局	小林環境局次長兼環境部長, 川股環境都市推進課長, 川邊参事兼環境企画課長, 早坂環境対策課長, 早坂公園課施設係長, 鈴木百年の杜推進課緑地保全係長, (環境都市推進課環境調整係)
■ 事業者 1	(仮称) 仙台市富沢駅西土地地区画整理事業事業者
事業者 2	(仮称) 仙台市東部復興道路(主要地方道塩釜亘理線外1線)整備事業事業者
事業者 3	仙台市高速鉄道東西線建設事業事業者
事業者 4	都市計画道路川内旗立線整備事業事業者
事務局	【次第1 開会】 ・審査会成立報告
事務局	【次第2 資料確認】 ・資料確認
持田会長	【次第3 審議】 《公開・非公開の確認》 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。 →(各委員了承) 事務局から、次第3及び次第4の報告は非公開としたいと提案があった。非公開としてよろしいか。 →(各委員了承) 《署名委員の確認》 議事録署名 西田委員に依頼 →(西田委員了承)
持田会長	【次第3 審議1】 それでは審議に入る。 審議事項1は「(仮称)仙台市富沢駅西土地地区画整理事業環境影響評価準備書について」である。 今回が2回目の審議になる。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を伺った上でさらに審議を重ねる。

事務局	<p>(仮称)仙台市富沢駅西土地地区画整理事業環境影響評価準備書の説明会は、11月8日(木)に開催された。意見書の提出期間は12月3日(月)までとなっているため、意見書の有無内容については12月の審査会でご報告する。</p>
事業者1 持田会長 安井委員	<p>まず資料1-3について区画整理課から、次に資料1-1, 1-2の内容について事業者さんから説明して頂く。</p>
永幡委員	<p>(資料1-1~1-3について説明)</p> <p>それでは、委員の皆様からご質問、ご意見等をお願いしたい。</p> <p>こちらの意向に沿って、公園の位置を少し変更していただいた。理想的とは言えないが、最大限の努力をしていただいたと認識している。</p>
区画整理課	<p>騒音の点も恐らく、ご説明いただいた対応方針しかないと思う。あとは、仙台市がどうされるかということだと思う。市でも、これが実現できるような努力をしていただきたい。</p>
三上委員	<p>区画整理課の鈴木です。市の道路管理者の都合がつかないので、私から回答する。</p> <p>仙台市で整備を行った道路は、舗装の耐用年数を約10年としている。この場所については、平成15年に供用開始の告示をしているので、約10年を経過している。そのため、いつ道路の打換えを行っても良い状況である。しかし、震災を受け、道路管理者でも災害復旧で、随所の対応が迫られており、すぐには着手できない状況である。</p> <p>私どもも、区画整理事業の担当課として道路管理者に道路の打換えについて強く要請していきたいと考えている。</p>
事業者1 持田会長	<p>資料1-1の8頁、No.4の、猛禽類に対して代償措置ができないことについての指摘に対してご回答いただいたが、準備書の8.9-82頁を見ると、両生類と底生動物の代償措置をするという文章になっている。ここに、猛禽について、公園の位置を移動することも含め書けば良いと思う。</p> <p>そのように修正する。</p> <p>現地も見てきたが、6番、7番はまとまった緑地である。詳しく調べ、貴重なデータもとっており、色々配慮して大きく改善したと思うが、あと一息、改善できないか。</p> <p>道路が、居久根の群落の配置に対して一直線に通っているが、もう少しカーブをつけたり、よけたりするようになれば、もっと全体として守れるのではないか。特に7番の緑地と交差する14m道路は、真直ぐでなければならぬのか。コントロールポイント①とコントロールポイント②の間はやはり真直ぐ進まないといけないのか。</p> <p>それから、交差点からさらに先の、南部道路に向かう道路は本当に14mである必要があるのか。これは土木が勝ったプランニングである。もっと緑地</p>

事業者 1	<p>をよけるような道路にならないか。例えば、6番の南側の緑地は大変良いところなのだが、そこを真直ぐ通らないといけないのか。もう少し細かな調整の余地はないのか。</p> <p>まず、最初にご指摘を受けた南北に通る14m道路についてだが、このL字に曲がっている現況道路は、水道管が入っている関係でどうしても動かさない。あとは、自動車動線を考え、南側への道路を引くと、どうしても交差点はこの部分になる。</p>
持田会長 事業者 1	<p>それは仕方がないと思う。</p> <p>すると、あとはカーブをどうつけるかという話になるが、交差点の南側の道路は、短い距離であるため、急なカーブが構造上認められず、直線的な線形にならざるを得ない。また道路には防災機能や地下の埋設物を入れるという機能もあるので、ここに急激なカーブをつけることは土地利用上好ましくないのです。このような設計としている。</p>
持田会長	<p>急激なカーブではなく、緩やかなカーブで、ささやかでも居久根に配慮できないか。今の計画では、居久根があろうとなかろうと道路は直線になるという思想が出ている。難しい点があるのは分かるが、最近のトレンドと比べても、少しこれはオールドファッションな内容ではないか。</p>
事業者 1	<p>網目のように道路が計画されているので、1か所を動かすと他も動いてしまうということもある。</p>
持田会長	<p>6番の南側の緑地は大変良いところだが、やはり、その間を東西に真直ぐ行かなくてはならないのか。</p>
事業者 1	<p>まず、資料1-1の21頁の図面で、ちょうど⑥とある、東に向かう道路は既存道路であり、これがそのまま既成の市街地の方に向かう形になっている。それでは、この西側について、現道を活かし、もう少し緩やかにできないのかというご指摘なのかもしれないが、その点については資料1-1の15頁を見ていただきたい。今の道路の線形がこの図面のこの位置になる。その線形を緩やかに曲げてそのまま伸ばすと、ここにある大きなお宅に道路がかかってしまう。また、その先にある樹林も潰してしまうことになるので、今は既存の宅地を避けて、その結果としてこの樹林が保全できるという形になっている。</p>
持田会長 事業者 1	<p>6番の南側の緑地の真ん中を真直ぐ行く道路はもう少し上にずらせないか。</p> <p>そういうこともあったので、現地をよく見てきたが、この南側の緑地の真ん中の部分は、現況では小屋付の駐車場になっている。上空から見ると緑がかかっているように見えるが、これは周りの木の木陰である。実際に木がある範囲はこの太い緑の波線部分であり、せめてその南にある庵と周りの木を残したいという計画で考えた。</p>

<p>持田会長</p> <p>事業者1</p> <p>持田会長</p>	<p>最近の、被災地の自治体の区画整理を見ると、桜の木があればそれを残して、道がよけたりすることで景観を大事にするような例が色々あるようなので、可能であれば、細かいところでもう少し考えていただければ良い。</p> <p>あと公園から外れた緑地の保存樹林の要請については、保存の実現性はあると見ていいのか。例えば資料1-1の18頁には、保存要請というものが3か所あるが、その辺りはどうか。</p> <p>仙台市の制度の中に、まとまった樹林群を保存する保存樹林制度があるので、こういったものの活用を拠り所にして、地元の方をお願いしていく形になる。保存の実行については、地元の方にまだ説明をしていないので、そういった部分で、実現に向けて働きかけていく。</p> <p>ぜひ実現するようにお願いします。</p> <p>それでは追加の質問、ご意見などがあれば後ほど事務局にご提出いただきたい。</p> <p>今回は、事務局に答申案を用意していただき、それをもとに議論していただきたい。</p>
<p>持田会長</p> <p>事務局</p> <p>事業者2</p> <p>持田会長 永幡委員</p> <p>事業者2</p>	<p>【次第3 審議2】</p> <p>審議事項2は「(仮称) 東部復興道路(主要地方道塩釜亘理線外1線) 整備事業環境影響評価方法書について」である。</p> <p>今回が初めての審議になるので、まず事務局から説明をお願いします。</p> <p>(仮称) 東部復興道路(主要地方道塩釜亘理線外1線) 整備事業環境影響評価方法書は11月15日付けで提出され、12月21日から1か月縦覧を行っている。説明会は12月19日に開催する予定である。意見書の提出期間は来年1月4日までとなっているので、意見書の有無内容については1月の審査会でご報告する予定である。</p> <p>通常と同じように、本日を含め3回の審議で答申を頂くことを予定している。</p> <p>方法書の内容については、事業部局である、建設局道路部道路計画課から説明する。</p> <p>(方法書及び要約書について説明)</p> <p>ただいまの説明に対して、委員の皆様からご意見、ご質問等をお願いします。</p> <p>2点お聞きしたい。まず1点目だが、既存の道路の横に、新しい道路を作るとのことだが、車の流れはどうなるのか。基本的には新しい道路に全て流れていくという考えか。</p> <p>そのとおり。新しく作るかさ上げ道路の方が、通行を流す主要な道路になる。そして、現道が、道路より西側の現在圃場整備等をしている区域の生活道路という使い方になると思う。</p>

永幡委員	そうすると、将来の車の数はどうなるのか。両方足すと、今と変わらない程度になるのか。
事業者2	基本的には大きくは変わらないという考えで、検討している。
永幡委員	2点目だが、この辺で住んでいらっしゃる方がどこにいるのかという情報はあるのか。それが分からないと、騒音を予測する際にどこを守らなければならないのかという判断ができない。
事業者2	基本的に、今回かさ上げる道路の東側にあった荒浜の住宅地や、集落の方々は、県道の西側に新たに集団移転をして住まわれることになるので、可住地としては、基本的に県道の西側になる。
永幡委員	道路のかなり近い位置に住まわれることは考えられるのか。
事業者2	集落として一番近いところは、要約書3頁の事業計画地の下から4分の1ぐらいにある井土地区になると思う。 あと、北側の、この図でいう「(市)南蒲生浄化センター1号線」という表記の「線」と書かれた辺りに集落らしきものがある。現在の可住地の中ではその辺りも近いところだと思う。
持田会長	具体的に今、想定される集落は井土等ということだが、今後、かさ上げ道路の西側は、人が家を建てようと思えばすぐ横に建てられるのか。
事業者2	市街化調整区域なので、どこでも建てられるという訳ではなく、開発上は許可等が要るが、既存宅地があった場所については、建て直し等をしてそこに住むことは特に法的な制限はない。
持田会長	今、住んでいる場所はこうだが、将来的には道路の西側全域の環境を見る必要があるということでしょうか。
事業者2	はい。
持田会長	交通量については私も永幡委員と同じ疑問を持っている。大気汚染についても、騒音と同じで、基本は交通量だと思うが、これは新しい道路がバイパスのようになり、便利になれば、交通量が増えていくということはないのか。
事業者2	震災前も現状も、主要地方道塩釜亘理線自体が、ちょうど宮城野区側の仙台港と、閑上を経由し、岩沼の方にある空港を直結するような、交通量の多い道路になっている。そのため、今回新しくかさ上げる道路がバイパス的な役割をするような感じがするが、基本的にはルートはほとんど変わらないので、震災前の交通量に戻っていくと考えている。 一方で、この道路の西側に仙台東部道路という高速道路がある。これも震災前から存在しており、南北方向としては、仙台東部道路と今回の塩釜亘理線が、通行の主要な道路であるという位置づけは変わらない。
持田会長	お金を払って仙台東部道路に乗らないで、こちらを行く車の量が増えるということはないか。

事業者 2	今までも同じような形であった。
持田会長	今までも、ここは速度を出して走れた場所であったということか。
事業者 2	北と南に橋があるが、この橋の架け替えは考えていないので、交通容量は、これ以上増えることはないと考えている。
持田会長	それから、ボックスカルバートでこの道路をくぐるイメージは分かるが、直行する道路が、この 6mのかさ上げ道路に接続する部分はどのような構造になるのか。高速道路のインターチェンジのようになるのか。
事業者 2	3本の避難道路については、例えば 100m位の区間で徐々にかさ上げしながら、6mの高さで平面交差を行うという考え方である。 先ほどのボックスカルバートというのは、3本の避難道路が、かさ上げ道路まで上がっていく場所で、現道がその下を真直ぐ抜いて通ることができるようにするためのものである。
西田委員	仙台東部道路から海岸側の土地利用はどのようになるのか。
事業者 2	かさ上げ道路の東側については、災害危険区域となり、居住できない地域となる。かさ上げ道路の西側については、市街化調整区域となり、許可があれば居住できる地域となる。
西田委員	災害危険区域は災害法に基づくものか。
事業者 2	確認をして次回、回答する。
西田委員	もう 1 点、かさ上げの盛土材に震災がれきを使うとあったが、その規模等は決まっているのか。また、再生資材として使うのか、それとも単なるがれきとして使うのか。
事業者 2	今、考えているのは、震災がれきと言っても、実際には家のコンクリート基礎等を処理した、再生クラッシャーランという形での使用である。 それから、もう一つは堆積土砂である。津波によって農地の上に堆積した土砂を集めて保管しているので、それを今後かさ上げの盛土材等に使用することを考えている。
西田委員	それはどの辺から持ってくるのか。
事業者 2	今、仮置き場が何か所かある。
事務局（環境局次長兼環境部長）	海のそばに 30 数 h a の搬入場が 3 か所、合わせて 100 h a の搬入場がある。土は、井土浦の搬入場に多く保管している。135 万 t の土砂等があり、その大部分がかさ上げ道路や堤防などに使われる。仙台には漁港がなく、有機汚泥や土砂の汚染がほとんどなく、土砂のほぼ全てが再利用可能で、かさ上げ道路や国の堤防事業などに使われると聞いている。
西田委員	NHKの番組か何かで、再生資材は用途や販路がないと言っていたが、これは、その使用先の中心になるということか。

事務局（環境局次長兼環境部長）	堤防の方もあるので、かさ上げ道路だけではないが、そうだ。
持田会長	他の被災地の市町村では、盛土用の土が足りないため、山を崩して土石採取をするという話も聞いており、環境上あまり好ましくないと考えている。
持田会長	それについては私も大変関心がある。必要な土の量は膨大だと思うが、それは全て震災がれきや堆積土砂で賄えるのか。
事業者2	恐らく100万m ³ 以上の土が必要になるが、全ては賄えないと考えている。
持田会長	そうすると、足りない分の土はどこから調達することになると思うが、土を調達するために環境破壊が起きないかということが非常に重要な問題である。どこから土を取ってくるかという話は、このアセス審査会の中には出てこないのか。
事業者2	この事業だけではなく、色々な復興事業があり、色々なところで土が必要になっているという状況である。これは市全体で考えていかなければならないということで、今、調整している段階である。例えば、移転先の盛土等の他の事業も含め、市全体で土をどのように確保するかということを検討していかなければならない。
持田会長	この事業のアセスとしては、この事業を実施することにより、どこかの山を切り崩すということが起きていないということを確認する必要はないのか。評価項目に挙げる必要はないのか。
事務局（環境都市推進課長）	土不足が全県的にあるので、仙台市だけではなく県全体で調整しようという枠組みを宮城県で作っており、今、県の方で様々な需要を把握した上で調整をしようとしている。その中では、土が足りない分は、環境に影響がない範囲でかき集めるという基本スキームになっているので、仮に仙台市で足りない部分が出てくれば調整もされると思う。
持田会長	それを確認するのがアセス審査会なのではないか。全体で調整されると言っているが、その根拠を何らかの形で示す必要性はないのか。
事務局（環境局次長兼環境部長）	そうすると、この事業だけではなく、全ての事業についてということになる。個々のアセスとは全く別問題の話になり、仙台市のアセス制度の枠組みを超えてしまうことになる。
持田会長	また土砂採取による一定規模以上の開発ということになれば、市または県のアセス条例の対象になる。この事業のアセスでは、土砂の運搬ルート等の問題までしか審議できないのではないかと考えている。
持田会長	了解した。 土の問題は市全体で調整することになるので、この事業だけ単独で評価しても仕方がないと思う。仙台市全体で努力していただきたい。
山本委員	3点ある。まず1点目で、津波被害を防ぐということだが、なぜ県道があるのに、その横に新たに市道を作るのか。それから、岡田から蒲生の区域で

- は従来の北西に向かう県道を使わず、なぜ東側に持ってくるのか。堤防機能だから、という理由だけの説明では弱いと思う。様々な議論があつての結果だとは思いますが、まずその点について教えていただきたい。
- 2 点目は、閑上大橋から南側は名取市であるが、名取市側との連携等はあるのか。
- 3 点目は、先ほどの説明の中で、この事業による蒲生干潟等の特別保護地区への直接的影響はないが、間接的影響も考えられるので配慮したいとあつた。間接的影響としてはどのようなものを想定しているのか。
- 事業者 2
山本委員
1 点目について、まず、現道の隣に作る理由ということか。
- まずは県道の隣に作る理由と同時に、県もかさ上げするというようなことはなくて、市だけが防波堤の役割を担うつもりで作るのかということをお聞きしたい。
- 事業者 2
現道は、県道と言っても実際は、市が管理している道路である。なぜ隣に作るのかというご質問だが、この現道は、今既に南北の交通を担う重要な路線となっているので、これを通行止めにしていきながら、かさ上げするという形ではなく、現在の道路を生かしつつ、そして工事中道路等としても活用しながら現道の東隣のほうに作ることになっている。
- それから、宮城野区に入っていくときに、今の県道から東側に外れていく理由だが、それについては要約書の 3 頁の図を見ていただきたい。
- ちょうど今の県道から分かれていくところに集落がある。「南蒲生浄化センター1号線」の「線」の文字がかかっている部分である。こちらの集落の方々から現地再建をしたいというご要望があり、この集落を残し、堤防機能により守れるよう、海岸線に平行となるような形で県道から東側に外れ、七北田川まで行くルートに変更している。
- ご質問の 2 点目の、名取市との関係については、私どもの方でまだ把握していない部分があるので、次回、回答する。
- 事業者 2
ご質問の 3 点目については、蒲生、井土浦、あるいは海岸林も含めてお話しをさせていただく。現段階での事業計画地との離隔を考えると、直接的な改変は恐らく生じないと予測している。ただ、まだ事業計画の熟度が低い状況の中で、水質、水象、あるいは猛禽類への騒音問題等の可能性も想定しながら調査計画を組みたいと考えており、このような記載となった。今後、事業計画の熟度が上がってきて、調査データもとれて、予測ができる段階になってから改めてお示ししたい。
- 三上委員
蒲生に関連して質問する。七北田川の堤防を作る際に、川側に重機は一切入らないのか。
- 事業者 2
七北田川の堤防は宮城県が事業主体である。要約書の 4 頁を見ていただき

	<p>たい。図の上の方に七北田川右岸堤防と茶色で示している部分については、県の、災害復旧事業で計画をしている。私どもの事業では、その堤防の脇の後段で道路を作ることを検討しており、堤外地には、この事業単独では重機は入らないと考えている。</p>
三上委員	<p>道路工事が始まる時期は決まっているのか。要約書の9頁では平成25年度の中ごろとなっている。</p>
事業者2	<p>現在は事業の基本設計や路線測量、地質調査等を行っている。今回、道路を作る場所のほとんどが農地であり、来年度から用地買収に取り掛かる。用地買収を行いながら、ある程度まとまって取得できた場所から工事に着手していく予定である。用地の取得状況によって工事着手が左右されるので、今、想定としてこのように記載している。</p>
三上委員	<p>わかった。ここは、農地と荒地のようになっているが、生き物が豊富な地域である。調査は1年間きちんと行った方が良い。</p> <p>今は松林が傷んでいるので、いるかどうか分からないが、昔はオオタカが2つ程いたと思う。調査をした段階で、もしオオタカがいるのであれば、調査範囲内だけでなく、巣を包括する調査が必要である。</p>
事業者2	<p>調査範囲については、事業計画地から400mとしているが、基本的にはそこに連なる樹林は全て調査範囲に入れるので、実際には海岸に残る樹林の全てについて、営巣の有無や営巣中心地域等の検討を行っていく予定である。現在、海岸林の架巢木は、密度は少ないが、ない訳ではないので、そういったところや事業計画地までが採餌場所となっていないか等も含めて調査検討を行っていく。</p>
三上委員	<p>先ほど蒲生への影響の話があったが、水鳥であれば蒲生で休んで、餌を事業計画地周辺で採るということも有り得るので、蒲生も評価の対象にした方が良いかもしれない。</p> <p>また、この環境だと、クイナの仲間など、夜しか観察できない鳥がいるはずであるので、初夏の調査では必ず夜間調査を入れてもらいたい。</p> <p>それから、今、津波により沿岸地域の環境が被害を受け、渡り鳥が移動できる場所が減ってしまっている。今、仙台市のこの地域は渡り鳥にとって重要な場所になっているかもしれない。特に鳴かない鳥で藪の中でじっとしているような渡り鳥は、観察だけでは捉えられないものが多いので、もし予算上可能であれば、簡単なもので構わないので、捕獲調査をした方が良い。渡りの時期にやると色々な鳥が入り、分かりにくくなるので、11月の今頃から冬季だけでも良い。</p> <p>それから、方法書の4-83頁の表にある鳥類の分類については、今年の9月に鳥類目録は大きく変わっているので、そちらに合わせた方が良い。</p>

事業者 2	<p>まず夜間でしか確認できない鳥については、夜間調査を実施する予定である。</p> <p>蒲生における調査についてはもう少し検討させていただきたい。</p> <p>また捕獲調査についても、少し検討させていただいた上で回答させていただきたい。</p>
三上委員	<p>沿岸地域で、重要そうな場所があれば特別にやっていただきたいが、もしそういうところが特になければ必要はない。</p>
事業者 2	<p>再度検討させていただく。</p>
山本委員	<p>方法書の 5-7 頁で、廃棄物の水利用の項目が選定されていないのは、これは道路で、水利用がないからだ、ということだが、道路の水はけ等に必要な側溝等は作るのか。軟弱地盤なので、ただ水を垂れ流す訳ではないと思うが、実際はどのように対応するのか。廃棄物や水質、土壌地盤に関わることだと思う。</p>
事業者 2	<p>今のご質問は、路面排水等をきちんと受けるような構造を作るのかということか。</p>
山本委員	<p>そうです。そういった構造が作られ、きちんとした処理対応がされていれば問題はないと思うが、もしそうでなければ、この地域の水環境そのものが悪くなる可能性もある。</p>
事業者 2	<p>設計の中で、道路面に降った雨の処理方法については、流末も含めて検討していく。そのために必要な側溝等についても、概略ではあるが、要約書の 8 頁にあるような形で検討している。流末についても、水路等の状況を把握しながら検討していく。</p>
山本委員	<p>そういったことも考慮しながらきちんと検討していただきたい。</p>
事業者 2	<p>わかった。</p>
溝田委員	<p>要約書 9 頁の事業の実施予定期間を見ると、関連事業も含めて、平成 25 年度にはほとんど全ての事業が同時に行われることになる。今回の事業だけをみると、ほとんどが水田の改変になるので環境への影響は小さいように思われるかもしれないが、全ての事業を合わせてみると、影響はかなり大きい。</p> <p>7.2mの海岸堤防を作り、その内陸側では林野庁が海岸防風林を作る。今回のこの事業だけでも動物の移動は大きく妨げられる上に、海岸堤防や海岸防風林の事業も考え合わせると、生態系への影響はかなり大きいので、今回の案件だけで評価して良いのか疑問である。</p> <p>また、高さが 6mということに関して。まず海岸堤防 7.2mを聞いて高いと思ったのでもう少し低くならないかと聞いたところ、色々な議論がされた上での 7.2mということだった。次に防風林についても、林野庁に対し、今、色々な植物が再生してきているところを無理に耕して新たに木を植える必要</p>

	<p>があるのかと聞いたところ、津波の威力を軽減するために必要であるということであった。今回の事業について、海岸堤防、海岸防風林と二重にあるのに、さらに 6mの高さが必要なのか。その奥には仙台東部道路もある。四重に壁をつくる必要があるのかがよく分からないので、6mの根拠を示していただきたい。</p>
事業者 2	<p>6mという高さについては、東北大学の力を借りて行って津波シミュレーションに基づいて決めている。海岸堤防を T P 7. 2m で作った場合の津波シミュレーションでは、今回の 3. 11 規模の津波の場合では、越流をするという結果になっている。そこで海岸の防潮林や、県道沿いのかさ上げ道路を作って多重防御をしていくという考えになった。今回の 3. 11 規模の津波では、かさ上げを行ってもやはり越流はしていくが、県道から西側で、浸水深が 2m 以下になるようにした結果の高さがこの約 6m、T P 7m である。</p>
溝田委員	<p>今回の津波で、田老町にあるスーパー堤防が全く役に立たなかったという反省もなく、千年に一度の津波を想定して作るということか。</p>
事業者 2 事務局（環境調整係長）	<p>そうだ。 周辺で複数の事業が同時並行で進んでいるため、予測評価をこの事業単独で行っても仕方がないというご指摘もあった。この点については、これまでにご審議いただいた荒井地区の土地区画整理事業でも、周辺事業の影響も考えつつ、予測評価をすることになっていた。この事業の影響の及ぶ範囲に限定はされるが、他の周辺事業の影響も加味して予測評価をしていくことになると思う。</p>
山崎委員	<p>大気質関係で 3 点うかがう。 要約書 23 頁から 24 頁の調査方法のところ、一般環境測定局の七郷測定局のデータを使うこととしている。これは中野測定局が地震で使えなくなったからだと思うが、中野測定局については高砂中学校に移す予定があるときいた。</p>
事務局（環境対策課長）	<p>まだ予算要求段階ではあるが、高砂中学校への移転は予定している。</p>
山崎委員	<p>その移転及び稼働のスケジュールはどのようになっているのか。</p>
事務局（環境対策課長）	<p>第 4 回定例会の補正ということなので、補正予算が通れば、早期に移設したいと考えている。</p>
山崎委員	<p>移設したものの利用が可能になれば、そちらが事業計画地に一番近いところになると思うのでそのデータも使っていただきたい。 それから、要約書 24 頁に、大気質濃度等の気象に関するバックグラウンドを測定する地点として、要約書 32 頁の⑦と⑧の地点で調査を実施することになっている。このうちの新浜東部となっている⑦の地点は蒲生の仮設焼却炉</p>


事業者 2	<p>に近い場所になるのでバックグラウンドをとるという意味ではあまり望ましくないなので少し離れたほうが良いと思う。ただ、新浜の集落に対する影響を評価したいという意味でこちらに置くというのであれば、そのほうが良いのかもしれない。どのようなバックグラウンドをとりたいのか、目的にもよると思うが、その辺はどのように考えているのか。</p>
持田会長	<p>現在、設定している要約書 32 頁の⑦と⑧の地点はそれぞれ狙いがある。まず一点は現在、集落として残っている地域を考慮しているということである。もう一点は、現在の道路のタイプが、主要地方道と市道ということで、現在の交通量がかなり違い、そこでのバックグラウンドの違いを把握したいということである。また既にこの周辺では復旧事業が行われており、復旧関連車両等も多く、その差分も把握したいということもある。以上の点から、この⑦と⑧の地点を設定している。</p>
山崎委員	<p>山崎委員がご指摘された蒲生の焼却炉の影響がもし入ってくるとなると、少し変わってくるのではないかと。</p>
事業者 2	<p>⑦の地点は、蒲生の仮設焼却炉から直線距離で 500mほど離れるのか。</p>
山崎委員	<p>図のスケールから読み取ると、500m程度は離れていると思う。</p>
事業者 2	<p>仮設焼却炉の影響がどの程度入るのかというのも、考慮しながら進めていただきたい。</p>
山崎委員	<p>わかった。</p>
事業者 2	<p>あともう一点、要約書 23 頁の調査方法の 2. 気象 のところで、仙台管区気象台の日射収支量を文献調査として利用するとあるが、気象台で測定しているのは日射収支量ではなくて日射量である。日射収支量と言った場合は上から来る日射と跳ね返る日射の収支を指すことになるが、気象台で測っているのは、上から来る日射の量だけである。</p>
三上委員	<p>わかった。日射量に修正する。</p>
事業者 2	<p>これは人が横断する際も、かさ上げ道路の上を通るのか。</p>
三上委員	<p>基本的に堤防機能を持たせるといえることがあるので、人の東西の行き来に関しては上を通ることを考えている。</p>
事業者 2	<p>そうすると、下は一切穴が開いていないということになるのか。</p>
三上委員	<p>水路等に関しては、どのような構造になるのか現在検討中である。</p>
事業者 2	<p>両端が河川で、これが堤防だとすると、生き物の移動がかなり制限されることになる。すると、海側については遺伝的にどんどん劣化していつてしまう。設計の段階で何か配慮していただきたい。</p>
溝田委員	<p>検討する。 要約書の 35 頁に水質の調査地点が記載されている。一見、河川のような地点を調査地点としているようだ。今年、この地域で、カエルのお腹が膨れて</p>

事業者 2	<p>ひっくり返って死んでいるのをよく見た。もしかしたらコンクリートがれき等により、水のアルカリ性が高くなったこと等が原因かもしれない。今回がれきを使用するのであれば、何か水が溜まるような、水質の変化が分かるような場所をもう一点ぐらい加えていただきたい。</p> <p>現在、排水計画については、関係機関との調整もあり、まだ特定ができていない状況である。そういった状況の中で、水路や河川はなるべく多く調査地点としているので水路の中のカエル等については押さえることができると思うが、ご指摘は、それとはまた違う別の地点でということか。</p>
溝田委員	<p>そうだ。</p>
事業者 2	<p>検討する。</p>
持田会長	<p>景観について、6mのかさ上げ道路は、津波防御のためとは言え、仙台平野の景観を破壊する行為であることは間違いない。景観の影響への配慮は慎重にやるべきである。まず、防潮林や公園が計画されているので、その中で、単に仙台平野に塀があるということをモニターで示すだけでは景観への影響の評価にはならない。防潮林が見えるかどうかということや、新しく計画されている公園との関係、またその公園から山の方を見たときにどう見えるのか等、詳しく見ていただく必要があると思う。</p> <p>それから、要約書 48 頁の回避・低減の評価に関連してだが、景観に何か問題があった場合、具体的にどのような回避・低減措置が考えられるのか。</p>
事業者 2	<p>今後、本事業の計画熟度が上がり、周辺の関連事業の概要も見えてきた段階で、先ほどご指摘のあった、眺望の中での影響の度合いや程度、また性質について、影響を見極め、どのように低減するか考えていきたい。</p>
持田会長	<p>本日欠席の委員の方からご意見をいただいているということなので、事務局からご説明をお願いします。</p>
事務局（環境調整係長）	<p>お手元にある追加資料と記載のあるものが、ご欠席の委員からのご意見と対応方針になる。内容について、事業者からご説明いただく。</p>
事業者 2	<p>(追加資料について説明)</p>
持田会長	<p>それでは、追加の質問、ご意見などがあれば、後ほど事務局に提出をお願いします。今回は本日のご意見と追加のご意見、ご質問について対応方針をお示しいただき、さらに審議を重ねたいと思う。</p>
持田会長	<p>【次第 4 報告 1】</p> <p>「仙台市高速鉄道東西線建設事業に係る事後調査報告書（第 5 回）案」以降については非公開とするので、委員、事務局、事業者以外の退出をお願いします。</p>
<p>《傍聴者等退出 以後非公開》</p>	

事務局	<p>【次第5 事務連絡】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・追加意見聴取 本日審議した事業について追加意見 12月5日(水)夕方までに事務まで ・次回審査会 12月25日(水)13:30～ 仙台市役所本庁舎2階第1委員会室 <p>予定案件</p> <p>(仮称) 仙台市富沢駅西土地地区画整理事業環境影響評価準備書(3回目)</p> <p>(仮称) 東部復興道路(主要地方道塩釜亘理線外1線)整備事業環境影響評価方法書(2回目)</p>
事務局	<p>【次第6 その他】</p> <p>特になし</p>
事務局	<p>【次第7 閉会】</p> <p>《審査会終了》</p>

平成25年2月4日

仙台市環境影響評価審査会会長

氏名 掛田 灯 

仙台市環境影響評価審査会委員

氏名 西日 圭範 