

公開版

環境影響評価書

(仮称)仙台市岩切山崎今市東土地地区画整理事業

令和2年5月

仙台市岩切山崎今市東土地地区画整理組合設立準備委員会

目 次

1. 対象事業の概要	1-1
1.1 事業者の名称及び所在地	1-1
1.2 対象事業の名称、種類及び目的	1-1
1.2.1 事業の名称	1-1
1.2.2 事業の種類	1-1
1.2.3 事業の目的等	1-1
1.3 事業実施の位置	1-2
1.4 事業の内容	1-7
1.4.1 基本方針	1-7
1.4.2 事業概要	1-8
1.4.3 土地利用計画	1-8
1.4.4 交通計画	1-10
1.4.5 施設整備計画	1-13
1.4.6 造成計画	1-34
1.4.7 仮設防災計画	1-37
1.4.8 事業工程計画	1-39
1.5 工事計画	1-40
1.5.1 工事工程及び使用重機等	1-40
1.5.2 工事管理計画	1-43
1.6 環境の保全・創造等に係る方針	1-48
2. 環境影響評価方法書に対する意見等の概要及び事業者の見解	2-1
2.1 環境影響評価方法書に対する市民等の意見の概要	2-1
2.2 環境影響評価方法書に対する市長の意見	2-1
2.3 市長の意見に対する事業者の見解	2-2
2.4 環境影響評価項目の選定に当たって市長より受けた助言の内容	2-5
3. 環境影響評価準備書に対する意見等の概要及び事業者の見解	3-1
3.1 環境影響評価準備書に対する市民等の意見の概要	3-1
3.2 環境影響評価準備書に対する市長の意見	3-1
3.3 市長の意見に対する事業者の見解	3-2
4. 環境影響評価方法書及び準備書からの変更内容の概要	4-1
4.1 環境影響評価方法書からの変更内容の概要	4-1
4.1.1 事業計画の変更	4-1
4.1.2 環境影響評価項目の選定の変更	4-15

4.1.3	環境影響評価項目の調査、予測・評価の内容の変更	4-19
4.2	環境影響評価準備書からの変更内容の概要	4-20
4.2.1	事業計画の変更	4-20
4.2.2	環境影響評価項目の調査、予測、評価の手法及び結果 並びに環境の保全及び創造のための措置の変更	4-30
5.	関係地域の範囲	5-1
6.	地域の概況	6-1
6.1	自然的状況等	6-3
6.1.1	大気環境	6-3
6.1.2	水環境	6-35
6.1.3	土壌環境	6-55
6.1.4	生物環境	6-68
6.1.5	景観等	6-87
6.2	社会的状況等	6-95
6.2.1	人口及び産業	6-95
6.2.2	土地利用	6-100
6.2.3	水利用	6-104
6.2.4	社会資本整備等	6-107
6.2.5	環境の保全等についての配慮が特に必要な施設等	6-118
6.2.6	環境の保全等を目的とする法令等	6-122
7.	環境影響評価項目の選定	7-1
7.1	環境影響要因の抽出	7-1
7.2	環境影響要素の抽出及び環境影響評価項目の選定	7-2
8.	選定項目ごとの調査、予測、評価の手法及び結果 並びに環境の保全及び創造のための措置の手法	8.1-1
8.1	大気質	8.1-1
8.1.1	調査	8.1-1
8.1.2	予測	8.1-8
8.1.3	環境の保全及び創造のための措置	8.1-76
8.1.4	評価	8.1-78
8.2	騒音	8.2-1
8.2.1	調査	8.2-1
8.2.2	予測	8.2-10
8.2.3	環境の保全及び創造のための措置	8.2-44
8.2.4	評価	8.2-46

8.3 振動	8.3-1
8.3.1 調査	8.3-1
8.3.2 予測	8.3-7
8.3.3 環境の保全及び創造のための措置	8.3-31
8.3.4 評価	8.3-33
8.4 水質（水の濁り）	8.4-1
8.4.1 調査	8.4-1
8.4.2 予測	8.4-5
8.4.3 環境の保全及び創造のための措置	8.4-12
8.4.4 評価	8.4-13
8.5 水象（河川流）	8.5-1
8.5.1 調査	8.5-1
8.5.2 予測	8.5-6
8.5.3 環境の保全及び創造のための措置	8.5-10
8.5.4 評価	8.5-10
8.6 地形・地質（土地の安定性）	8.6-1
8.6.1 調査	8.6-1
8.6.2 予測	8.6-14
8.6.3 環境の保全及び創造のための措置	8.6-20
8.6.4 評価	8.6-20
8.7 地盤沈下	8.7-1
8.7.1 調査	8.7-1
8.7.2 予測	8.7-3
8.7.3 環境の保全及び創造のための措置	8.7-8
8.7.4 評価	8.7-9
8.8 植物	8.8-1
8.8.1 調査	8.8-1
8.8.2 予測	8.8-14
8.8.3 環境の保全及び創造のための措置	8.8-16
8.8.4 評価	8.8-17
8.9 動物	8.9-1
8.9.1 調査	8.9-1
8.9.2 予測	8.9-31
8.9.3 環境の保全及び創造のための措置	8.9-46
8.9.4 評価	8.9-47

8.10 生態系	8.10-1
8.10.1 調査	8.10-1
8.10.2 予測	8.10-16
8.10.3 環境の保全及び創造のための措置	8.10-21
8.10.4 評価	8.10-22
8.11 景観.....	8.11-1
8.11.1 調査	8.11-1
8.11.2 予測	8.11-13
8.11.3 環境の保全及び創造のための措置	8.11-31
8.11.4 評価	8.11-32
8.12 廃棄物等（廃棄物）	8.12-1
8.12.1 調査	8.12-1
8.12.2 予測	8.12-1
8.12.3 環境の保全及び創造のための措置	8.12-2
8.12.4 評価	8.12-3
8.13 温室効果ガス等	8.13-1
8.13.1 調査	8.13-1
8.13.2 予測	8.13-1
8.13.3 環境の保全及び創造のための措置	8.13-7
8.13.4 評価	8.13-8
9. 配慮項目の概要及び配慮事項	9-1
10. 対象事業に係る環境影響の総合的な評価.....	10-1
10.1 大気質	10-2
10.1.1 工事による影響	10-2
10.1.2 供用による影響	10-5
10.2 騒音	10-6
10.2.1 工事による影響	10-6
10.2.2 供用による影響	10-8
10.3 振動.....	10-9
10.3.1 工事による影響	10-9
10.3.2 供用による影響	10-11
10.4 水質（水の濁り）	10-12
10.4.1 工事による影響	10-12

10.5 水象（河川流）	10-13
10.5.1 存在による影響	10-13
10.6 地形・地質（土地の安定性）	10-13
10.6.1 存在による影響	10-13
10.7 地盤沈下	10-14
10.7.1 工事による影響	10-14
10.7.2 存在による影響	10-14
10.8 植物	10-15
10.8.1 存在による影響	10-15
10.9 動物	10-16
10.9.1 工事による影響	10-16
10.9.2 存在による影響	10-17
10.10 生態系	10-18
10.10.1 工事による影響	10-18
10.10.2 存在による影響	10-19
10.11 景観	10-20
10.11.1 存在による影響	10-20
10.12 廃棄物等（廃棄物）	10-22
10.12.1 工事による影響	10-22
10.13 温室効果ガス等	10-23
10.13.1 工事による影響	10-23
10.13.2 供用による影響	10-24
11. 事後調査計画	11-1
11.1 事後調査の内容	11-1
11.2 事後調査のスケジュール	11-14
11.3 事後調査報告書の提出時期	11-14
11.4 苦情等への対応方針	11-14
12. 環境影響評価の委託を受けた者の名称、代表者の氏名 及び主たる事務所の所在地	12-1

資料編

1. 対象事業の概要

1. 対象事業の概要

1.1 事業者の名称及び所在地

事業者：仙台市岩切山崎今市東土地区画整理組合設立準備委員会

代表者：高野 秀策

所在地：仙台市宮城野区岩切字今市東65番地

電話番号：022-396-0040

1.2 対象事業の名称、種類及び目的

1.2.1 事業の名称

(仮称)仙台市岩切山崎今市東土地区画整理事業（以下、「本事業」という。）

1.2.2 事業の種類

土地区画整理事業

1.2.3 事業の目的等

(1) 事業の目的

事業予定区域は、区域中央を南北に縦断する主要地方道仙台松島線（以下、「仙台松島線」という。）の沿線において、病院や業務・サービス施設等の立地が進んでいる。また、区域内の市道沿線においてもクリニックや店舗等の他、戸建住宅（一部アパート）が点在しており、周辺地区を含む既存市街地と一体的な土地利用の展開、地域全体の利便性・快適性にも寄与する都市施設の整備が重要かつ不可欠となっている。

さらに東日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR」という。）東北本線を挟んだ東側エリアで推進中の仙台貨物ターミナル駅移転計画（図1-1参照）と併せたまちづくりの整備が望まれている。

このことから、本事業は、交通利便性を活かした物流拠点の形成を図るとともに、道路等の公共施設の整備改善及び宅地の利用度を高めることにより健全で良好な市街地を形成するものとし、商業等の生活利便施設の誘致に加え、既存の小学校、医療施設等との連携によって質の高い居住環境を整備し、安全・安心で活力のあるまちづくりを目指す。

(2) 背景

仙台市では平成28年6月に「市街化区域と市街化調整区域（線引き）の見直しに係る仙台市案作成の方針」を決定し「機能集約型市街地形成と地域再生」の都市づくりを進めている。事業予定区域は都市計画道路鶴ヶ谷仙台港線や国道4号に近接しており、「物流拠点等へのアクセス性が高く、仙台港や東部業務地区との連携や移転事業が進む仙台貨物ターミナル駅との近接性により流通業務地としての必要性が高まっている地区」と位置づけられている。

(3) 上位計画との整合

「仙台市都市計画マスタープラン」に定められた「機能集約型市街地形成と地域再生」の都市づくりとは、人口減少や少子高齢化など社会経済情勢に対応し、自然環境と都市機能が調和した持続可能で潤いのある都市の実現を目指すものである。

新たな市街地の拡大については、「鉄道駅周辺など交通利便性の高い地区への地域特性に応じた都市機能の配置」及び「幹線道路結節点などへの産業・流通・業務施設の立地など、都市の活力や魅力の向上につながる市街地整備」を限定的かつ効果的に進めていくとしており、事業予定区域は、後者の方針に合致するものとする。

(4) 事業計画検討の経緯

事業計画検討のこれまでの経緯は以下のとおりである。

現在、令和2年5月の市街化区域編入告示、同年10月の土地区画整理組合設立認可取得を目指し、準備を進めている。

- 平成26年3月 : 岩切山崎今市東地区の地権者有志による世話人会の発足
- 平成28年8月 : 市街化区域編入の要望書提出
- 平成29年2月 : 市街化区域編入の仙台市案として位置づけられる
- 平成30年3月 : 宮城県都市計画審議会による審議
- 平成30年5月 : 「整備、開発及び保全の方針」の中で、土地区画整理事業を前提として市街地整備を行う市街化区域編入予定地区に位置づけられる
- 令和2年3月 : 仙台市都市計画審議会による区域区分及び用途地域変更の審議

1.3 事業実施の位置

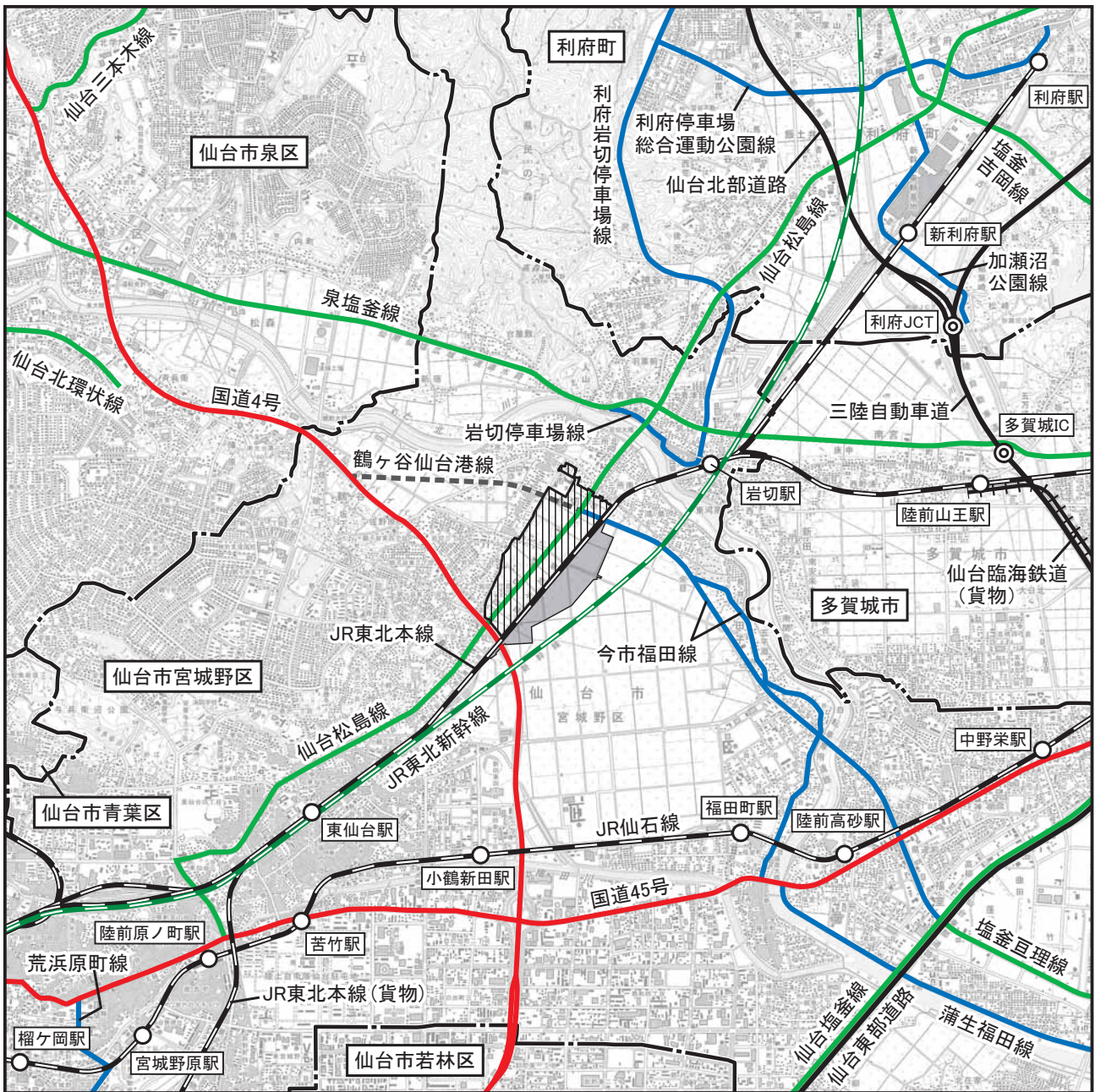
事業予定区域は、仙台市中心部から北東約6kmに位置し、東西約0.4km、南北約1.3kmの面積約48.6haの区域である。

事業予定区域の東側はJR東北本線に接しており、JR東北本線東仙台駅と岩切駅との間に位置している。また、南側は国道4号に、西側及び北側は既存市街地に接しており、中央には、仙台松島線が南北に縦断している。区域北部には県道今市福田線が東西に通り、仙台松島線に接続している。なお、県道今市福田線は、将来的には都市計画道路鶴ヶ谷仙台港線と接続する予定である。

事業予定区域の所在地は以下のとおりであり、その位置は図1-1及び写真1-1に、周辺の状況は写真1-2(1)～(2)に示すとおりである。

仙台市宮城野区

- ・岩切一丁目の一部
- ・岩切字 一本杉北、山神南の全部
今市東、山崎、中江北、山神北、一本杉南、一本杉中の各一部
- ・燕沢字 北田の一部



凡例













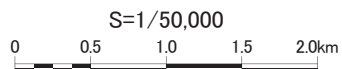
- | | | | |
|---|--------|---|-----------------|
|  | 事業予定区域 |  | JR新幹線 |
|  | 市町界 |  | JR在来線 |
|  | 区界 |  | 仙台臨海鉄道 |
|  | 高速道路 |  | 仙台貨物ターミナル駅移転計画地 |
|  | 国道 | | |
|  | 主要地方道 | | |
|  | 県道 | | |
|  | 都市計画道路 | | |

図1-1 事業予定区域の位置





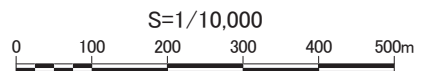
凡 例

平成27年7月2日撮影

- 事業予定区域
- ➔ 写真撮影地点・方向

注) No.は、写真1-2(1)~(2)に対応する。
 出典：「地図・空中写真閲覧サービス」(国土地理院ホームページ)

写真1-1 空中写真





No.1 大井川踏切（西方向）



No.1 大井川踏切（北方向）



No.2 県道今市福田線（西方向）



No.2 県道今市福田線（北方向）



No.3 岩切歩道橋（南西方向）



No.4 市道今市9号線（南西方向）



No.5 岩切中区公民館付近（南方向）



No.6 市道岩切山崎1号線（東方向）

平成29年7月19日撮影

写真1-2(1) 事業予定区域周辺の状況（No.1～6）



No.7 仙台松島線（北方向）



No.7 仙台松島線（北東方向）



No.8 国道4号跨線橋（北方向）

写真1-2(2) 事業予定区域周辺の状況（No.7～8）

平成29年7月19日撮影

1.4 事業の内容

1.4.1 基本方針

本事業によるまちづくりのイメージは、図1-2に示すとおりである。

各土地利用計画に基づいて、①流通業務用地（工業地）②沿道サービス・業務施設用地（商業地）③住宅地の3つのゾーンを設定し、それぞれの「調和と相乗効果」をテーマとして、付加価値の高い土地利用の実現、適切な企業誘致や上質な環境整備を目指す。

(1) 流通業務用地（工業地）

多賀城ICや仙台港ICにも至近であり、仙台都市圏高速環状ネットワーク「ぐるっ都・仙台」の利用により仙台塩釜港や仙台空港ともアクセスできるといった交通利便性、さらにJR貨物の仙台貨物ターミナル駅が隣接地区に移転予定であることを踏まえ、物流施設を中心とする機能集積を図る。

(2) 沿道サービス・業務施設用地（商業地）

既存の病院や店舗の営業環境を保全しつつ、区域内の居住者や就業者等の利便性向上のほか、近隣地域に対する“顔”（賑わいや情報発信）としての機能の導入を検討し、食品スーパーや飲食店舗等を中心に集積を図る。

(3) 住宅地

周辺の既存市街地との調和を図るとともに、安全な道路計画や快適な生活を実現する環境整備に取り組み、安心して生活できるゆとりある居住環境の形成を図る。



図1-2 まちづくりのイメージ図

1.4.2 事業概要

本事業の概要は、表1-1に示すとおりである。

表1-1 本事業の概要

項目	内容
事業名称	(仮称)仙台市岩切山崎今市東土地区画整理事業
種類	土地区画整理事業
位置	仙台市宮城野区岩切一丁目 外
面積	約48.6ha
主要用途	宅地（住宅地、物流用地）
計画戸数	約240戸（一戸あたり約200㎡）
計画人口	約576人（一戸あたり約2.4人）
人口密度	約11.3人/ha
工事予定期間	令和3年1月～令和6年6月
保留地処分期間	令和3年12月～令和6年9月（処分後建築物の建設可能）
環境影響評価を実施することになった要件	「仙台市環境影響評価条例施行規則」（平成11年3月17日、仙台市規則第6号） 地域区分：A地域 対象事業の要件：施行地区（土地区画整理法第2条第4項に規定する施行地区）の面積が10ヘクタール以上であるもの

1.4.3 土地利用計画

土地利用計画は、表1-2及び図1-3に示すとおりである。

事業予定区域の現況土地利用は、水田が26.2ha（約53.9%）、畑・雑種地が3.2ha（約6.6%）、市街地（宅地、道路等）が19.2ha（約39.5%）となっている。

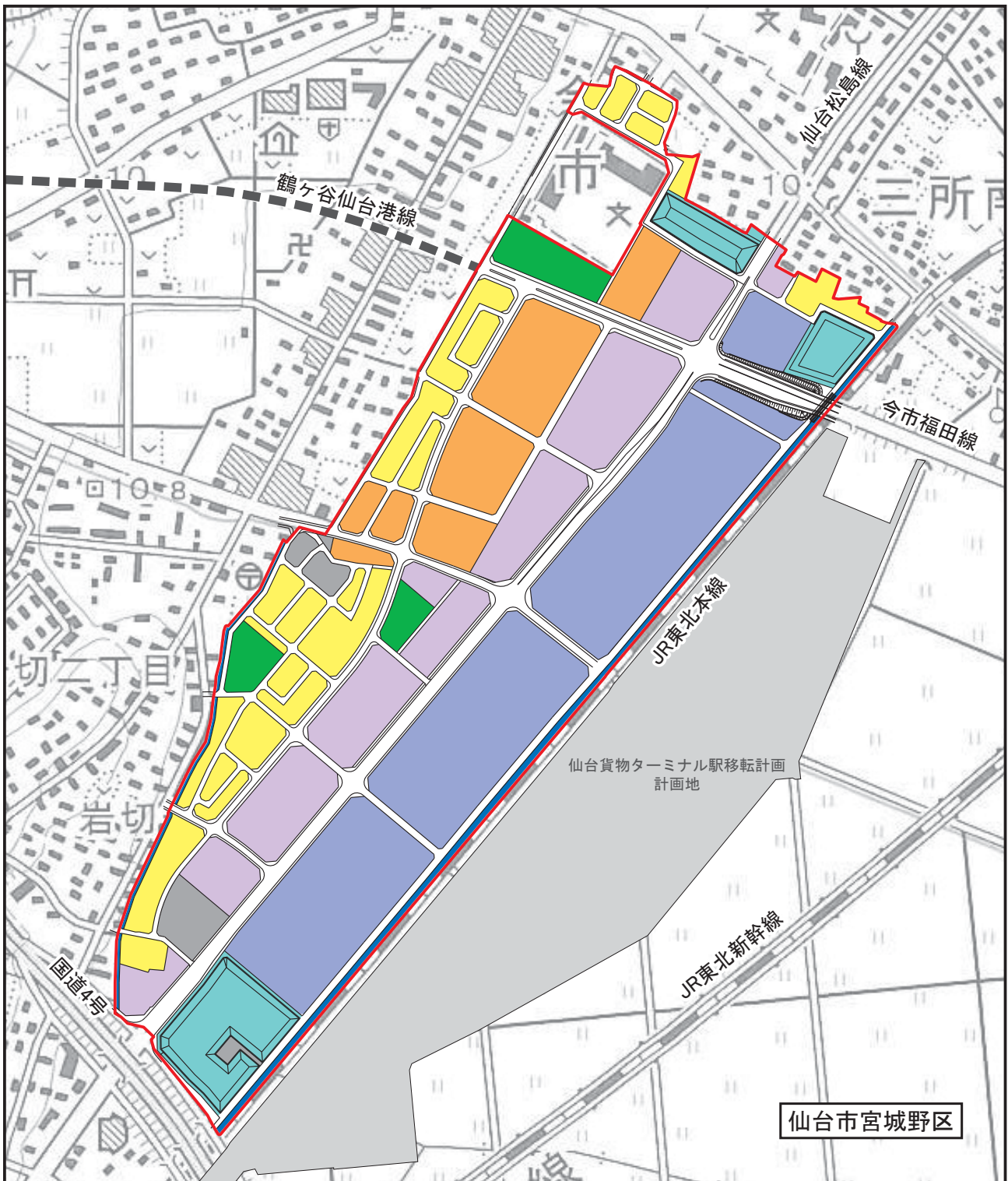
本事業の土地利用は、沿道サービス・業務施設用地、流通業務施設用地及び近隣サービス施設用地が約25.1ha（約51.6%）、住宅用地が約5.6ha（約11.5%）、公益施設用地が約0.9ha（約1.9%）、道路・公園・調整池等の公共用地が約17.0ha（約35.0%）と計画している。

表1-2 土地利用計画

	面積 (ha)	割合 (%)
沿道サービス・業務施設用地	約7.5	約15.4
流通業務施設用地	約13.0	約26.7
近隣サービス施設用地	約4.6	約9.5
住宅用地	約5.6	約11.5
公益施設用地	約0.9	約1.9
公園	約1.5	約3.0
道路	約11.4	約23.5
水路	約0.9	約1.9
調整池	約3.2	約6.6
計	約48.6	100.0

注1) 沿道サービス施設：ドライブイン、ガソリンスタンド、飲食店等の幹線道路沿いに位置する施設

注2) 近隣サービス施設：スーパーマーケット、ドラッグストア等の周辺住民のためのサービス施設

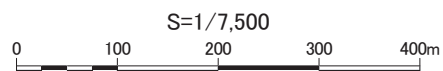


仙台市宮城野区

凡 例

- | | | | |
|--------|---------------|--------|--------|
| 事業予定区域 | 沿道サービス・業務施設用地 | 公益施設用地 | 調整池 |
| | 流通業務施設用地 | 公園 | 都市計画道路 |
| | 近隣サービス施設用地 | 道路 | |
| | 住宅用地 | 水路 | |

図1-3 土地利用計画図



1.4.4 交通計画

(1) 発生交通量

本事業の実施による計画（発生）交通量は表1-3に、走行ルート別交通量は図1-4に示すとおりである。

商業施設及び住宅は「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に、流通業務施設は「平成26年工業統計調査」及び「第4回仙台都市圏パーソントリップ調査結果」に基づき、発生交通量を設定した。また、商業施設からの交通量については、周辺道路の状況や関係機関の指導等を受けて配分した。

なお、事業予定区域周辺の交通量は、現況交通量と本事業の計画交通量のほか、隣接して計画されている仙台貨物ターミナル駅移転計画による発生交通量及び同駅の建設に伴う市道余目高江線通行止めによる転換交通量についても考慮する（資料編p.資-1参照）。

表1-3 本事業の実施による計画（発生）交通量

単位：台/日

用途	平日	休日	備考
商業施設	4,780	6,387	
住宅	435	435	
流通業務施設（通勤）	570	57	
流通業務施設（業務）	197	20	全て大型車（普通貨物車）
計	5,982	6,899	

(2) 交通対策

仙台松島線において、現況で交通渋滞が発生している中、隣接する仙台貨物ターミナル駅移転計画や本事業の実施により、更なる交通負荷が懸念される。このことから、円滑な交通処理を図るため、図1-4に示す4交差点の交通解析を実施し、関係機関と協議の上、交差点構造の改良や信号現示の見直し、滞留長^{*1}の延長等の対策を講じる。

交通解析の結果は、表1-4～6に示すとおりであり、交差点需要率^{*2}が0.9を上回る交差点はないが、交通容量比^{*3}が1.0を上回る車線があり、交差点処理能力が低下することから対策を検討する。

対策として、No.1交差点の仙台方面については、現況の交通状況を悪化させないよう、直進方向・左折方向それぞれの車線に進入しやすくするための左折車線の滞留長延長を計画する。また、交通容量比のさらなる改善について、引き続き関係機関との協議を進めるものとする。

No.2交差点及びNo.4交差点については、最適な青信号時間へ見直し、No.3交差点については、十字交差点化による最適な青信号時間への見直しと併せて利府方面に左折専用車線を設置することで、交通容量比の低減を図る。

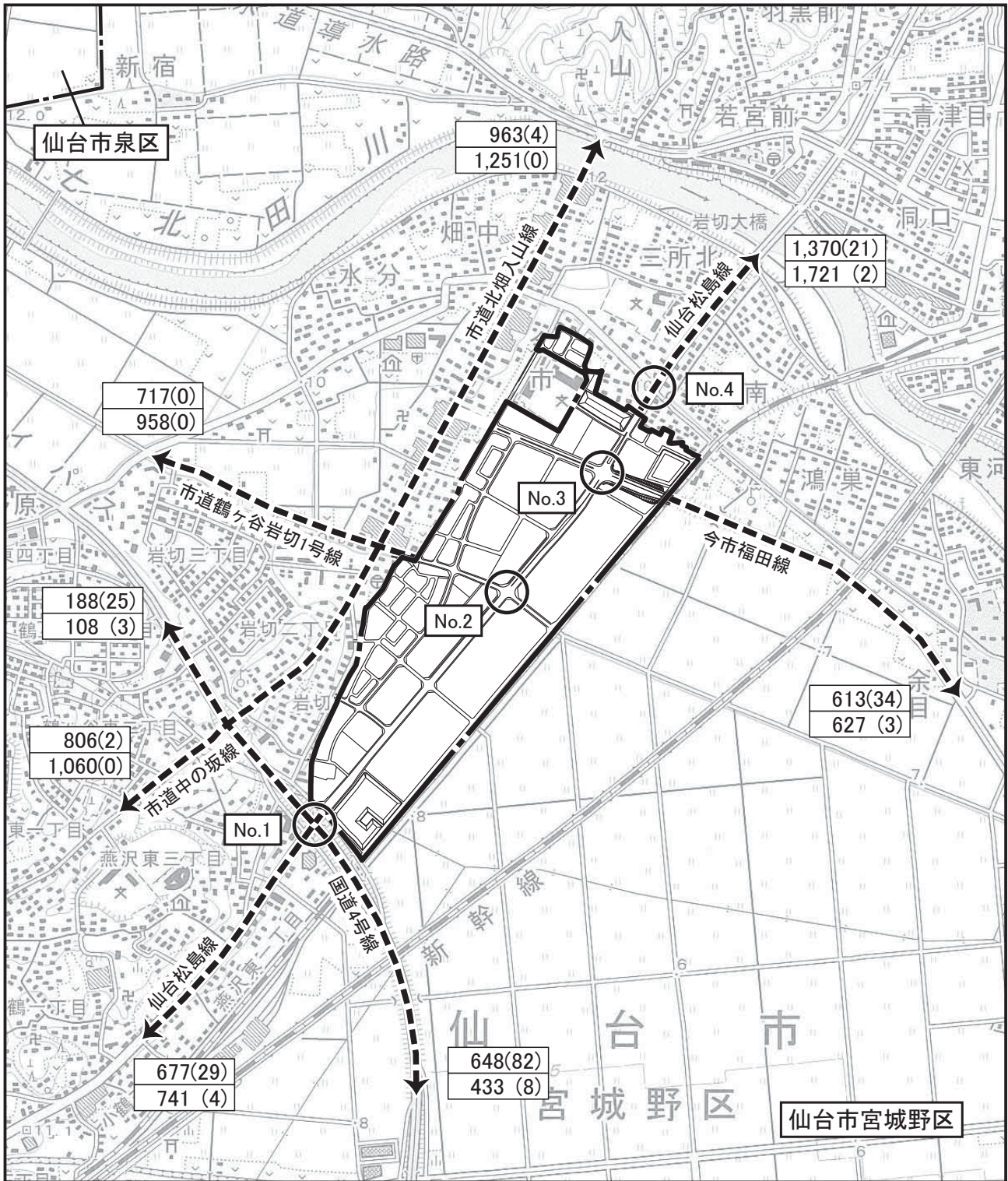
事業予定区域内の交差点において、必要滞留長が不足する車線においては、対策として、滞留長の延長等を行う計画である。なお、No.4交差点は事業予定区域外であり、本事業においての交差点構造の改良はできない。

その他、仙台松島線東側の流通業務用地への直接の乗入の制限や、中央分離帯が一部切れている部分の閉塞による右折制限等により直進車両の阻害要因を排除することを検討する。

^{*1} 交差点において、信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾停車車両までの距離

^{*2} 単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比率

^{*3} 車線個々の交通容量に対する交通量の比率。車線ごとに円滑な処理が可能かを示すものである。



凡例

- 事業予定区域
- .- 区界
- 想定される主要な走行ルート

- 50(5) 発生交通量 (台/日)
- 50(5) 平日 ()内:大型車(内数)
- 50(5) 休日
- 解析対象交差点

注) 交差点No.は、表1-4~6に対応する。

図1-4
施設関連車両走行ルート、発生交通量
及び交通解析対象交差点

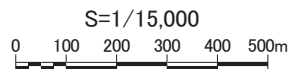


表1-4 交差点解析結果（交差点需要率）

交差点番号	現況	事業後(対策前)	事業後(対策後)
No.1	0.737	0.774	0.758
No.2	0.702	0.894	0.894
No.3	0.860	0.898	0.839
No.4	0.801	0.842	0.842

注1) 交差点番号は、図1-4に対応する。

注2) 解析結果は、関係機関協議により変更の可能性がある。

注3) 交差点需要率が0.9を超えると交差点が飽和状態となり、信号が一巡しても車を捌くことができないことを示す。

表1-5 交差点解析結果（交通容量比）

交差点番号	方面	車線	現況	事業後(対策前)	事業後(対策後)
No.1	利府	左	0.564	0.598	0.667
		左直	1.099	1.142	1.099
No.2	岩切	右	0.222	0.217	0.243
	利府	右	0.527	2.038	0.989
	東仙台	右	0.511	0.114	0.057
No.3	利府	左			0.193
		左直	1.005	1.084	0.989
		右		0.480	0.480
	田子	左	0.324	0.625	0.625
		右	0.936	0.907	0.907
	東仙台	右	0.644	0.974	0.974
No.4	利府	左直	0.971	1.025	0.937
		右	0.486	0.493	0.534
	東仙台	左直	1.021	1.077	0.985

注1) 交差点番号は、図1-4に対応する。

注2) 解析結果は主要箇所を表示しており、関係機関協議により変更の可能性がある。

注3) 網掛けは、交通容量比1.0を超えていることを示しており、青信号時間内に捌ききれない状態を示す。

表1-6 交差点解析結果（滞留長）

単位：m

交差点番号	方面	車線	必要滞留長			現況滞留長	計画滞留長
			現況	事業後(対策前)	事業後(対策後)		
No.1	利府	左	99.6	105.6	117.9	90.0	120.0
		左直	—	—	—	—	—
No.2	岩切	右	37.7	55.3	55.3	45.0	56.0
	利府	右	40.5	115.6	115.6	30.0	120.0
	東仙台	右	38.4	10.6	10.6	18.0	30.0
No.3	利府	左	—	—	100.5	—	101.0
		左直	—	—	—	—	—
		右	—	65.2	65.2	—	70.0
	田子	左	54.9	85.4	85.4	30.0	86.0
		右	131.0	142.4	142.4	70.0	150.0
	東仙台	右	54.9	85.6	85.6	35.0	90.0
No.4	利府	左直	—	—	—	—	—
		右	38.2	38.5	38.5	35.0	—
	東仙台	左直	—	—	—	—	—

注1) 交差点番号は、図1-4に対応する。

注2) 解析結果は主要箇所を表示しており、関係機関協議により変更の可能性がある。

注3) 網掛けは、現況滞留長を超えていることを示す。

1.4.5 施設整備計画

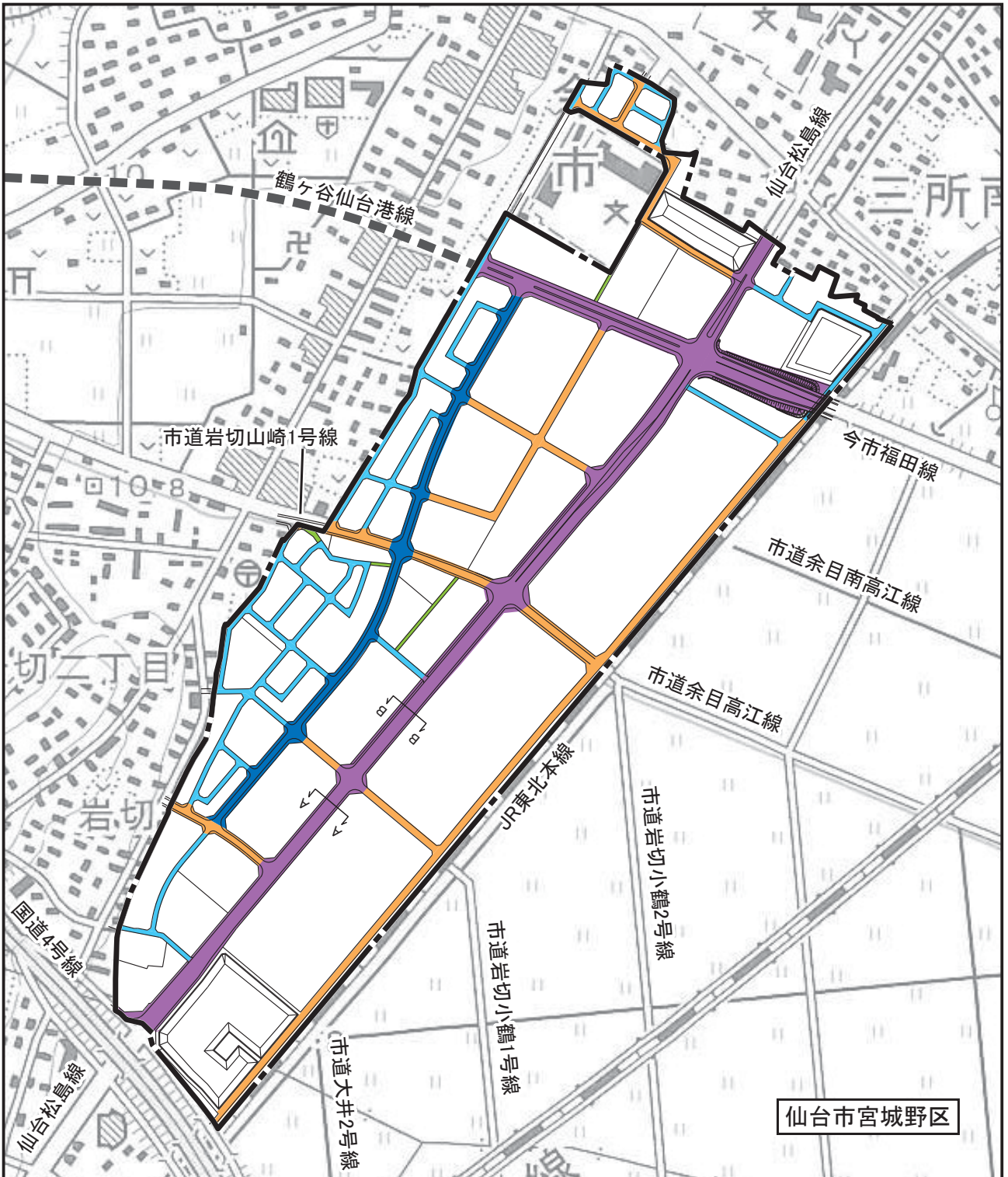
(1) 道路整備計画

1) 道路の構成

事業予定区域内の道路整備計画は図1-5に、道路の断面構成は図1-6(1)～(3)に示すとおりである。

事業予定区域の中央を南北に縦断する仙台松島線を骨格道路とし、その西側に並行して14m道路の補助幹線道路を配置する。さらに、事業予定区域内においては、将来的に都市計画道路鶴ヶ谷仙台港線が今市福田線に接続する計画であることから、その整備を考慮し、事業予定区域内の今市福田線及びその延長上を25m道路とする計画である。

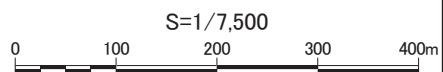
また、事業予定区域周辺道路に配慮し、区画道路を接続する計画である。



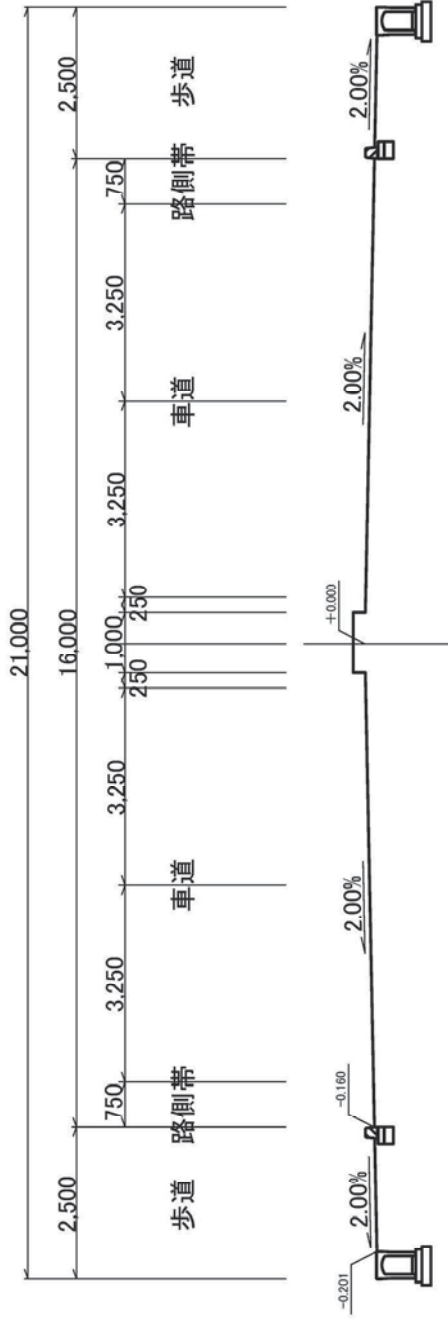
凡例

- 事業予定区域
- 区画道路 (W=6~8m)
- 幹線道路 (W=21~25m)
- 自転車歩行者道路 (W=4~6m)
- 補助幹線道路 (W=14m)
- 都市計画道路
- 区画幹線道路 (W=9~15m)

図1-5 道路整備計画図



幹線道路 県道 仙台松島線（一般部） W=21.0m 【A-A断面】



幹線道路 県道 仙台松島線（下水用地拡張部） W=21.0m 【B-B断面】

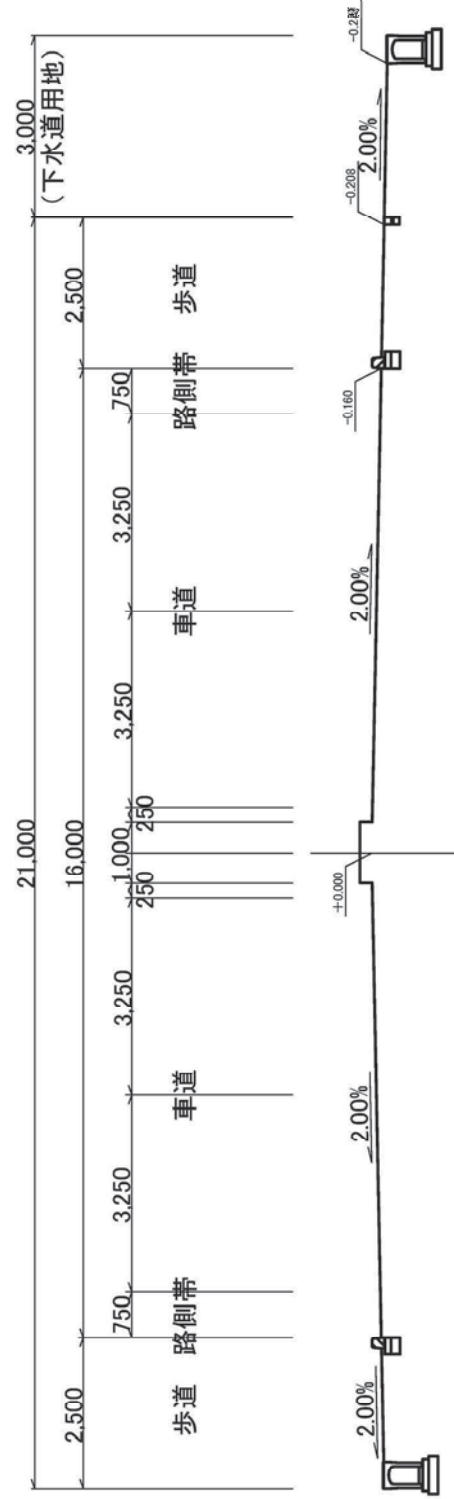
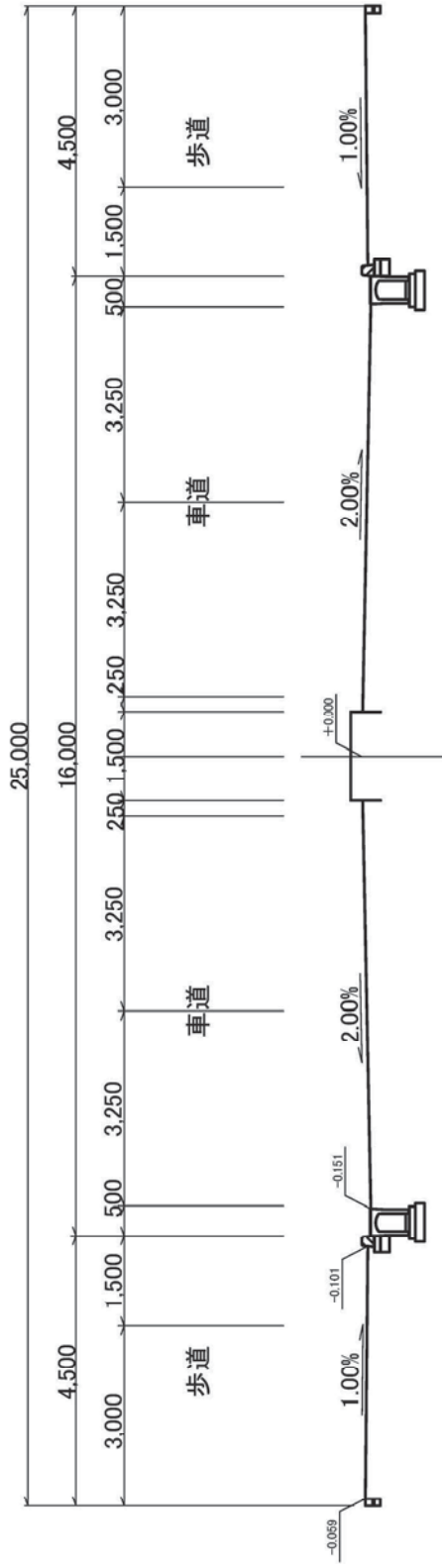


図1-6(1) 道路標準断面図（幹線道路）

幹線道路 市道 今市福田線 W=25.0m



補助幹線道路 W=14.0m

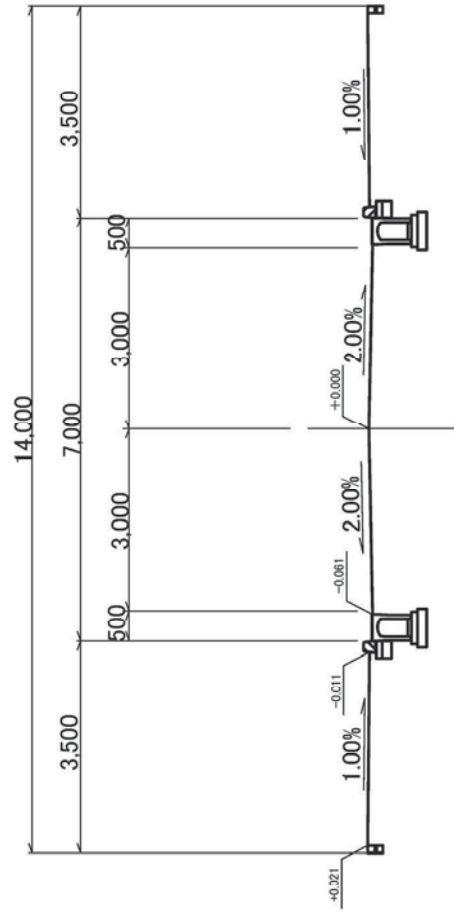
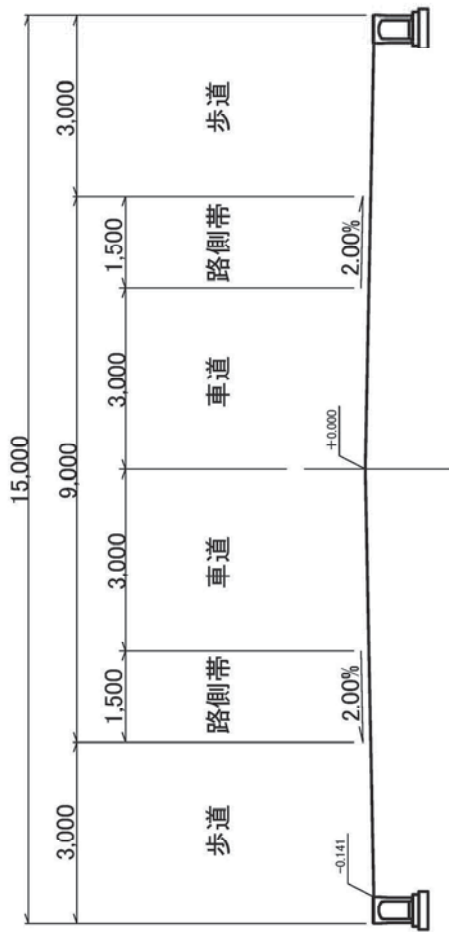
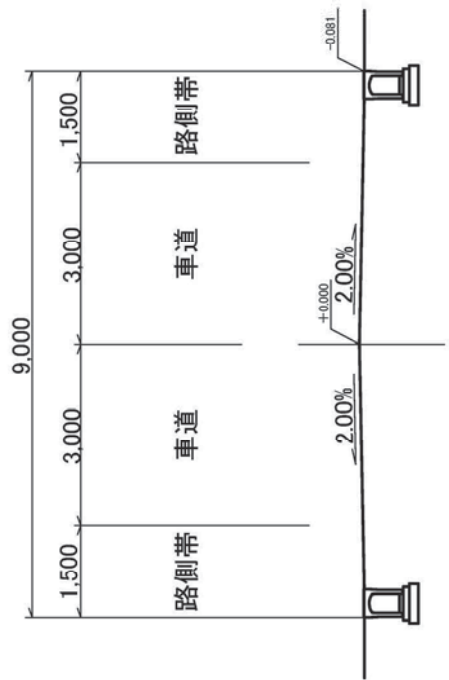


図1-6(2) 道路標準断面図 (幹線道路、補助幹線道路)

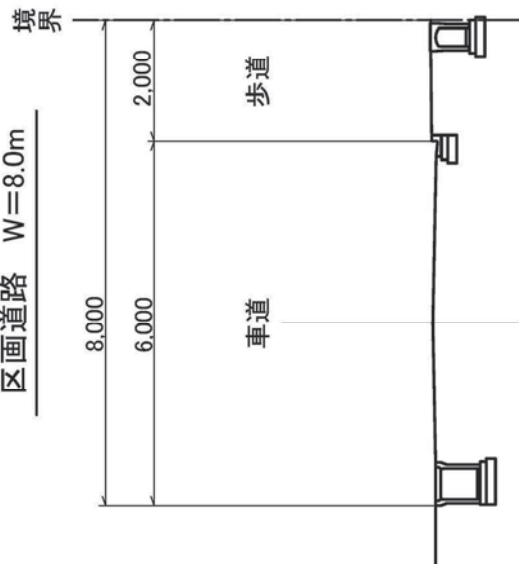
区画幹線道路 W=15.0m



区画幹線道路 W=9.0m



区画道路 W=8.0m



自転車歩行者道路 W=6.0m

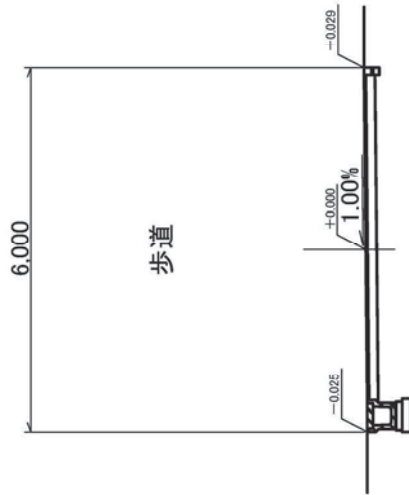


図1-6(3) 道路標準断面図 (区画幹線道路、区画道路、自転車歩行者道路)

(2) 公園・緑地計画

1) 公園計画

ア. 公園の配置

街区公園の配置は図1-7に示すとおりであり、住宅用地が誘致距離（事業予定区域外の公園を含む、各公園の端部から250m）の範囲に含まれるよう、事業予定区域内に3ヶ所配置する計画である。

イ. 公園の必要面積

本事業の公園用地は、「公園面積の合計が人口1人あたり3㎡以上、かつ、施行地区面積の3%以上となるように定める」との土地区画整理法施行規則に基づき、表1-7に示す1.46ha以上の1.47haを確保する計画である。

表1-7 公園の必要面積

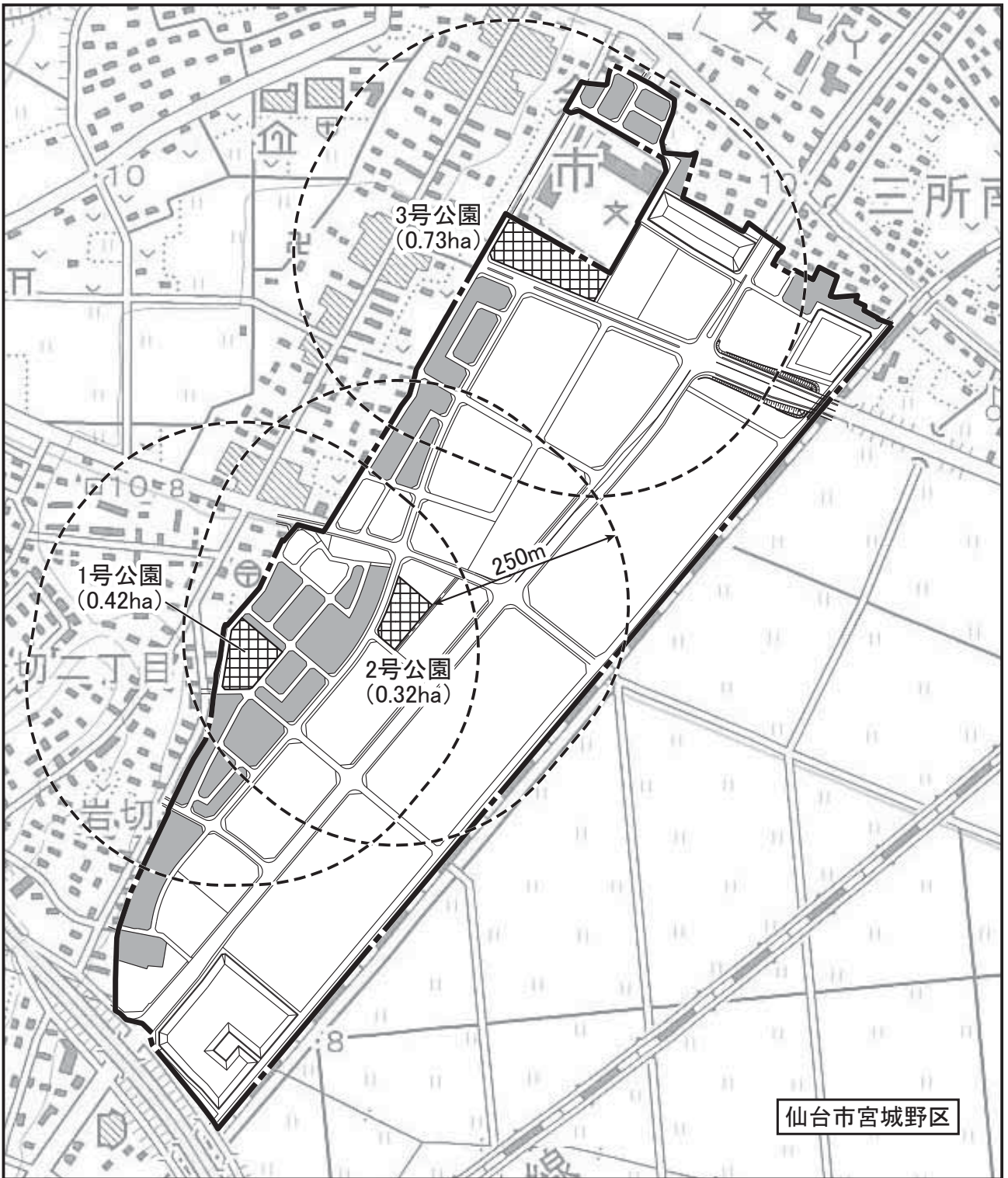
【人口1人あたり3㎡以上】

計画人口 (①)	必要面積原単位 (②)	必要面積 (①×②)
576人	3㎡/人	0.17ha

【施行地区面積の3%以上】

地区面積 (③)	必要面積原単位 (④)	必要面積 (③×④)
48.6ha	3%	1.46ha

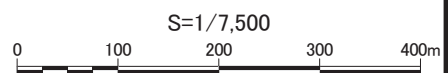
⇒両方を満たす面積：1.46ha



凡 例

- 事業予定区域
- ▣ 公園
- 公園誘致範囲
- 住宅地

図1-7 公園配置計画図



2) 緑化計画

緑化計画図は図1-9に、パース図は図1-8に示すとおりである。

ア. 緑化の考え方

本事業においては、これまで農地等によって構成されていた「風景」としての緑地から、生活空間に息づく「身近な緑」への転換を実現するため、仙台市との協議・調整のもと、緑のネットワーク形成に向けて、主に幹線道路や補助幹線道路における緑化を重点的に実施していく。また、仙台市の「杜の都の環境をつくる条例」に基づく緑化計画が適用され、都市計画法による用途地域ごとの法定建ぺい率に応じて必要な緑化率を確保することが定められていることから、流通業務施設用地や沿道サービス・近隣サービス施設用地などの大規模宅地における効果的で質の高い緑の創出のため、公共性の高いスペースである接道部分の緑化を誘導・促進する。

調整池については、洪水流出の抑制を目的とする施設ではあるものの、緑化についても検討する。幹線道路から見える辺（第1～3調整池共通）や第2調整池の小学校に近接する辺に植栽を行い、道路沿道からの目隠し修景するとともに、幹線道路沿線の街区に施された緑地帯等との連続性を確保する。なお、周辺的环境との調和が図られるように、防護柵の色彩・デザインに配慮する。

住宅用地においては、都市計画法の地区計画制度を導入する際に、統一感のある低木（生垣）や印象的な中高木（シンボルツリー）等の設置を可能な限り促進するとともに、地区計画に緑化の位置づけを行うことを検討する。

きめ細かい景観の統一を図ること、流通業務施設用地、沿道サービス・業務施設用地と住宅地の相互環境の維持を図ることを目的として、地権者の方々とルールを取り決めるための環境形成ガイドラインについて策定することを検討する。

緑化面積として、流通業務施設用地、沿道サービス・業務施設用地等（宅地部）において約4.3haを確保する。また、街路樹及び調整池周囲の植栽については、約0.1haの確保を検討し、管理者と協議を図る。

イ. 地区計画や事業での対応

新規に整備する都市計画道路や区域内の幹線道路・補助幹線道路に付帯する歩道において、地域の気候や風土に合った植栽等による身近に「感じるみどり」により、快適な歩行者動線を確保する。

大規模街区を形成する流通業務施設用地については、壁面後退等により敷地内にオープンスペースを確保し、適切な位置で緑化を推進する。特に仙台松島線の接道部分にボリュームある緑を配置することにより、これまでの田園風景に代わる「見るみどり」がまちの輪郭を意識させる景観を形成する。長大な壁面やその色彩が周囲に圧迫感を与えないように一定の制限を検討するほか、緩衝帯として積極的に緑地を配置し、街区ごとの相互環境の維持を図る。

商業地や住宅地のエリアでは、準幹線道路沿いの街路樹や公園等の身近な緑の整備を計画している。各宅地内においては、環境形成ガイドライン等による自主的な植栽等のルールや地区計画による条件を付すなどし、宅地の接道部分に低木の植栽（生垣）や中高木（シンボルツリー）の設置を促すなど、統一感のある景観の創出に努めるほか、近景の創造の観点でも緑化の検討をしていく。

住宅地においては、街区公園や歩道の緑環境と併せて、自らの手で育む「触れるみどり」の整備も推進する。

ウ．植栽予定樹種

仙台市事業となる街区公園については、道路の街路樹等との緑のネットワーク形成に向けて、事業予定区域の地域特性に適した樹木、地被類の植栽や芝生緑化の実施を要望する。

事業者が植栽する街路樹等については、「仙台市街路樹マニュアル」（平成22年4月、仙台市）を参考にしつつ、事業予定区域及びその周辺における生態系等の調査の結果から、広葉樹を主体に、できる限り地域に由来する在来種を選定する計画とし、緑の質の向上に努めることとする。



※事業予定区域北側より南方面を望む

図1-8 パース図

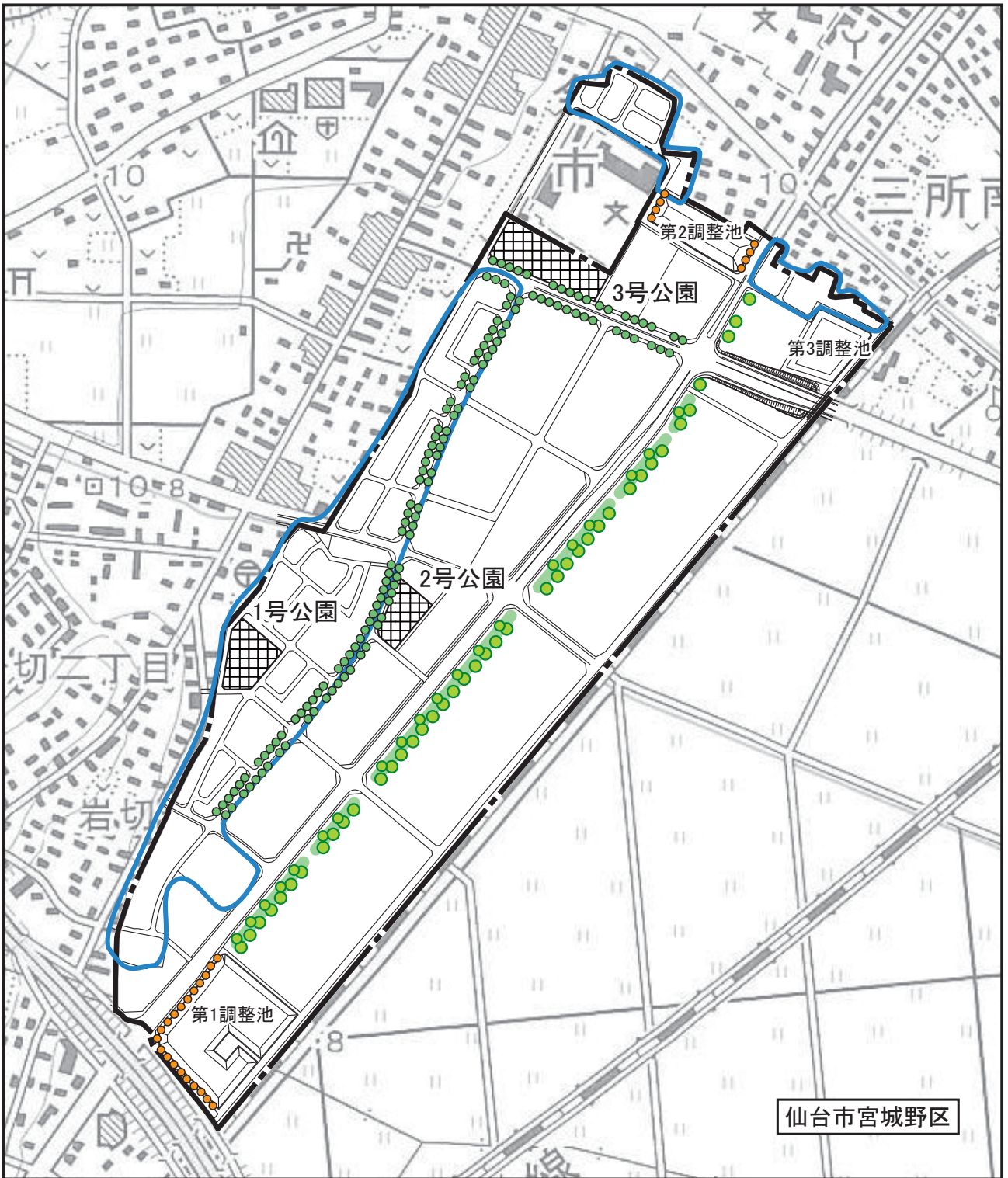
(3) 給水計画

仙台市水道事業者から供給を受け、道路敷地内に水道管を敷設し、各戸に上水を供給する計画である。

(4) 汚水排水計画

汚水排水計画図は、図1-10に示すとおりである。

道路敷地内に敷設する汚水排水管より事業予定区域内を通過する既存の汚水本管に放流し、南蒲生浄化センターで終末処理される計画である。

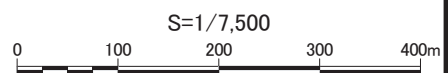


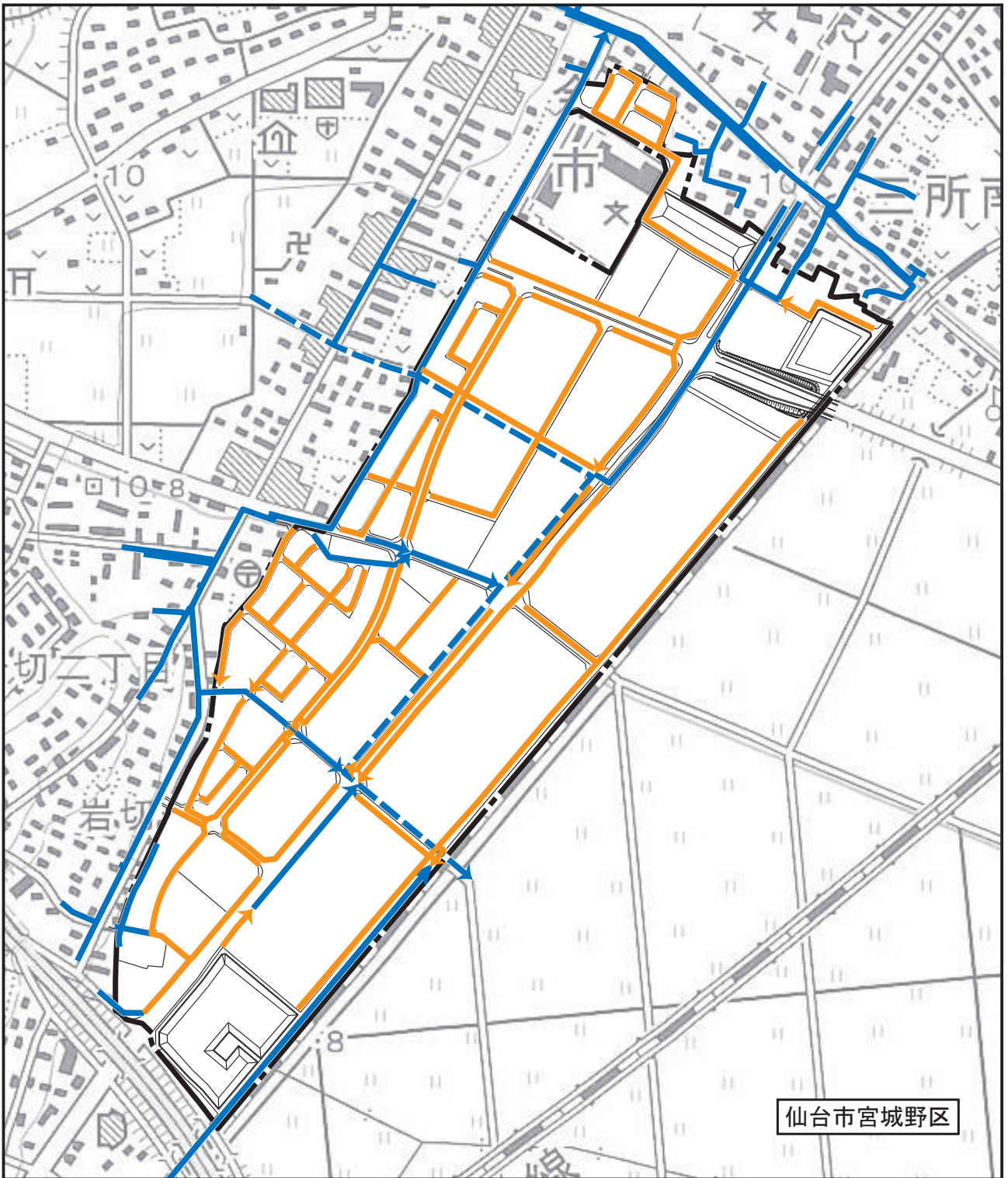
仙台市宮城野区

凡例

- 事業予定区域
- 公園
- 街路樹
- 植栽 (目隠し修景)
- 緑地帯
- 植栽ルールを検討するエリア

図1-9 緑化計画図



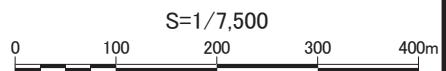


仙台市宮城野区

凡 例

- 事業予定区域
- ← 汚水排水管（新設）
- ← 汚水排水管（既設枝管）
- ← 汚水排水管（既設本管（汚水幹線））

図1-10 汚水排水計画図



(5) 雨水排水計画

1) 雨水排水計画

雨水排水計画は、図1-11(1)～(2)に示すとおりである。

現況では、事業予定区域の面積の約54%を水田が占めており、雨水の流出抑制を担っている。本事業による水田等の市街化により雨水流出量が増加し、事業予定区域下流に洪水発生が高まることが考えられる。それを防ぐため、雨水流出抑制対策として、調整池を設置する。

事業予定区域からの雨水排水は、道路敷地内に敷設する雨水排水管から調整池を経由し、既存水路へ放流する計画である。

事業予定区域は、現況では市道岩切山崎1号線を境に南北に流域が分かれており、区域に降った雨及び上流から流入する雨水は、区域東側のJR東北本線沿いに設置されている排水路により、北側は岩切雨水幹線及び水車堀を経由して梅田川へ、南側は高野川から梅田川へ流入する。

本事業においては、現況の河川流域を考慮し、現況と同様の流域とするが、都市化に伴う雨水流出量の増加に対応するため、事業予定区域内に3ヶ所の調整池を設置し、下流水路への放流量の抑制を図るものとする。

2) 調整池計画

本事業では、事業予定区域の水田が担っていた貯水機能に代わるものとして、調整池を設置して雨水を貯留し、現状よりも事業予定区域から流出する雨水を小さくすることで下流域への負荷を低減させることとしている。特に事業予定区域北側の放流先となる岩切雨水幹線においては、下流域で浸水被害が確認されており、計算上、水田を含めた現状の事業予定区域から流出する雨水は約3.3m³/sであるのに対し、土地区画整理後は放流量を約0.5m³/sとすることで下流域の浸水被害に対する負荷の低減を図っている。

調整池は堀込式とし、その計画平面・断面図は、図1-13(1)～(3)に示すとおりである。

調整池は、「宮城県防災調整池設置指導要綱」に基づき、単位流出抑制容量を750m³/ha（50年確率降雨強度相当）とし、調節容量は表1-8に示すとおりである。

また、調整池からの許容放流量は、放流先の水路における最小流下能力地点の比流量に基づき、表1-9に示すとおりである。

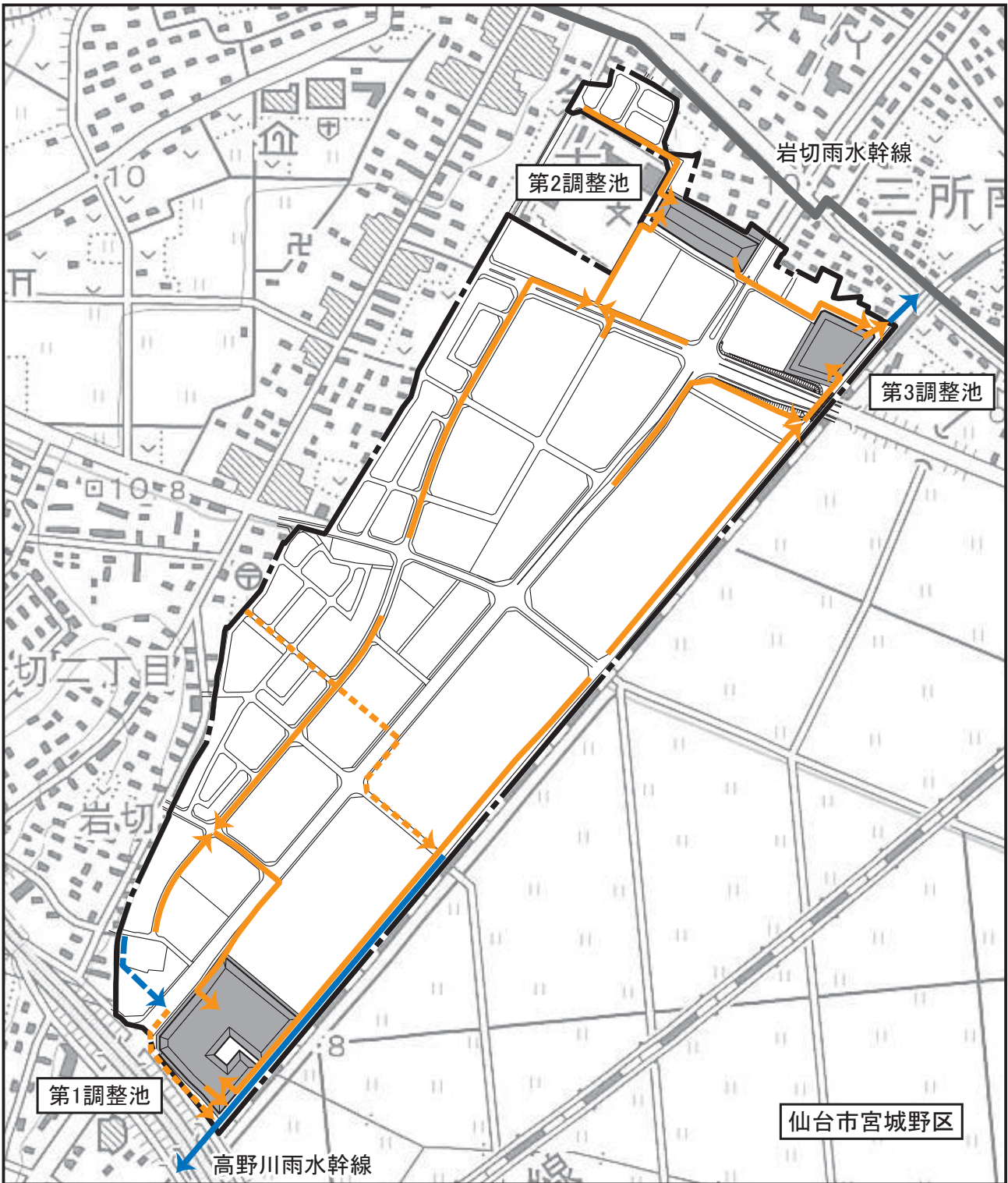
表1-8 調整池の調節容量

	流域面積(ha)	調節容量(m ³)	調整池容量(m ³)	放流先
第1号調整池	24.2	約18,150	約19,160	高野川雨水幹線
第2号調整池	17.5	約13,130	約14,210	岩切雨水幹線
第3号調整池	9.3	約6,980	約8,110	岩切雨水幹線

単位流出抑制容量：750m³/ha（平地部・恒久防災調整池）

表1-9 調整池の許容放流量

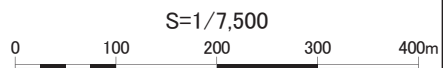
	流域面積(ha)	比流量(m ³ /s/ha)	許容放流量(m ³ /s)
第1号調整池	24.2	0.023	0.557
第2号調整池	17.5	0.017	0.298
第3号調整池	9.3	0.017	0.158

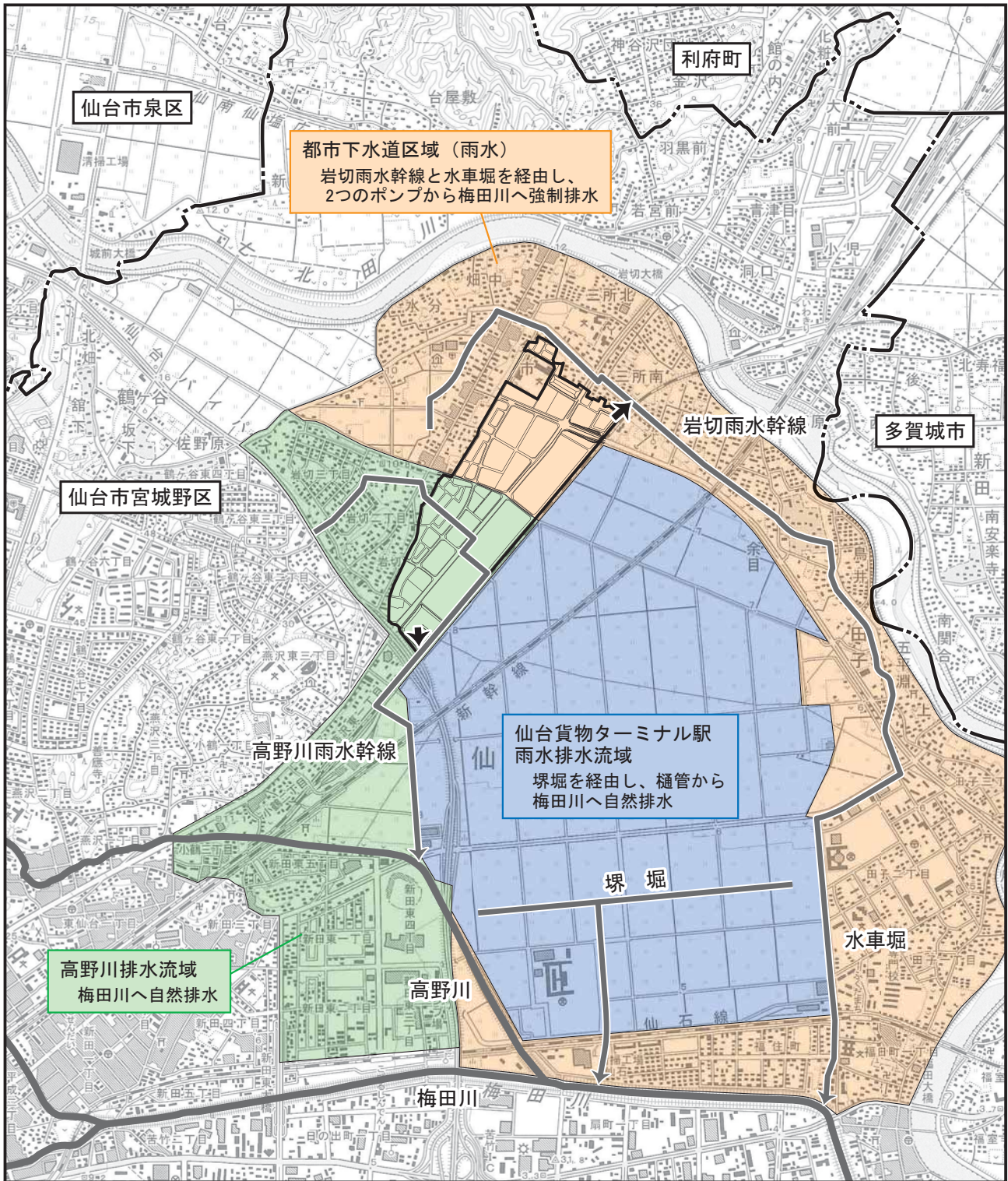


凡 例

- 事業予定区域
- ← 雨水排水管 (既設)
- ← 雨水排水管 (新設)
- ← 雨水排水管 (新設通過管)
- ← 雨水排水路 (既設)
- 調整池

図1-11(1) 雨水排水計画図



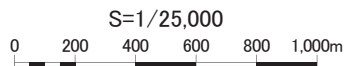


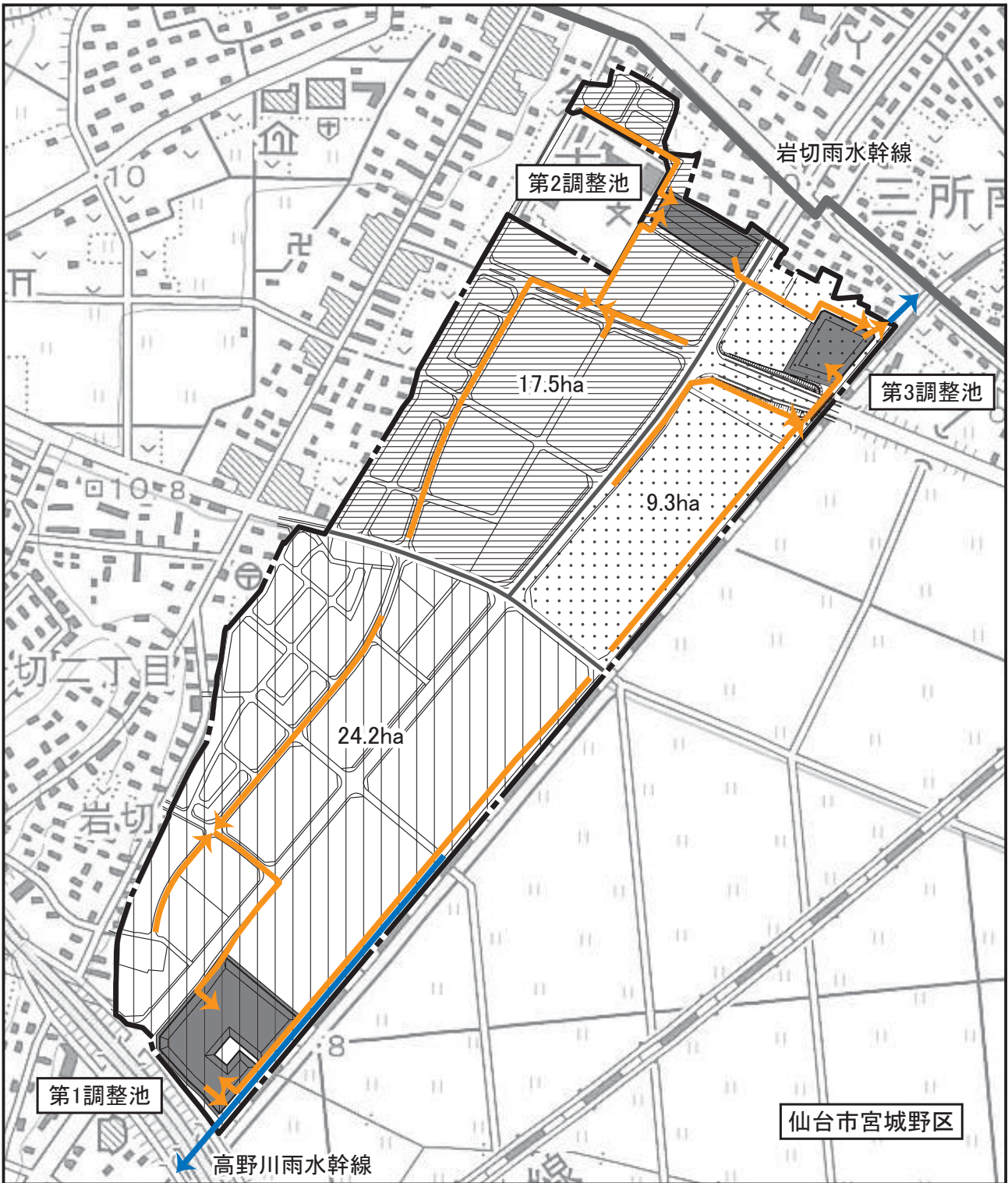
凡 例

- 事業予定区域 事業予定区域からの放流先
- 市町界 河川・水路
- 区 界

注) 事業予定区域内の雨水排水計画は、図1-11(1)参照。

図1-11(2)
雨水排水計画図 (広域) 及び雨水排水流域

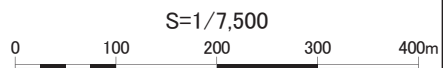




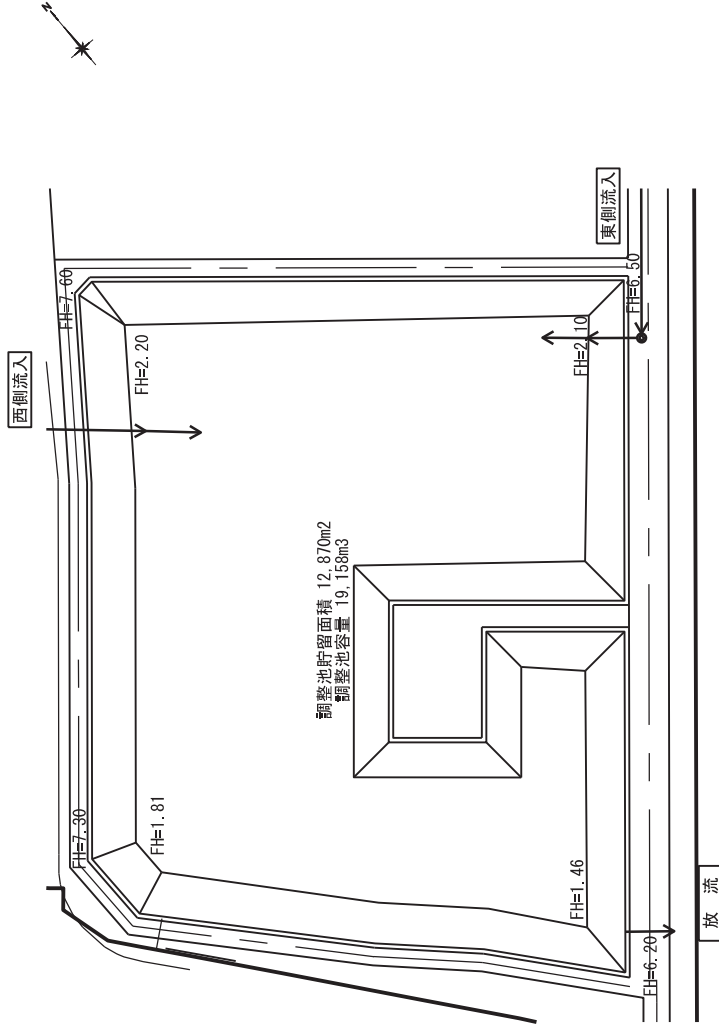
凡 例

- | | |
|--------------|-----------|
| --- 事業予定区域 | —— 流域区分界 |
| ← 雨水排水管 (新設) | ▨ 第1調整池流域 |
| ← 雨水排水管 (既設) | ▨ 第2調整池流域 |
| ■ 調整池 | ⋯ 第3調整池流域 |

図1-12 雨水排水系統図 (調整池流域区分図)



防災調整池平面図



防災調整池一般断面図

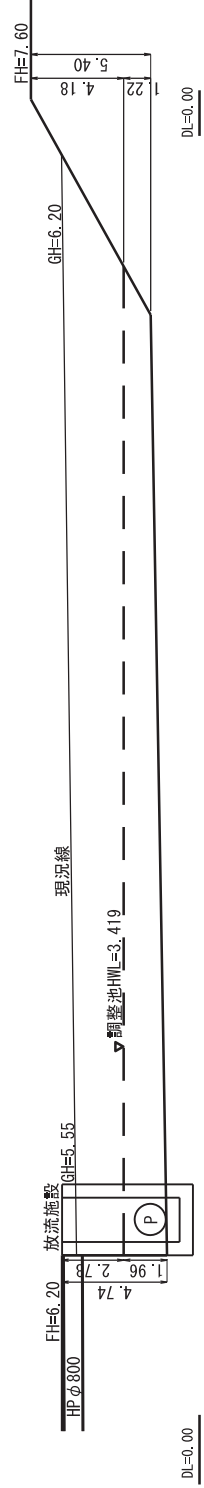
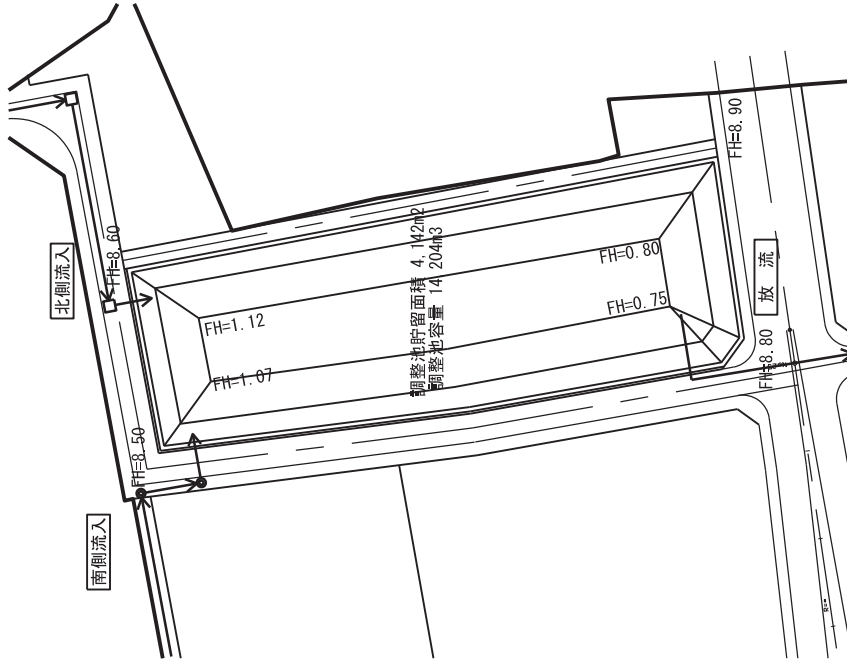


図1-13(1) 調整池計画平面・断面図 (第1調整池)

防災調整池平面図



防災調整池一般断面図

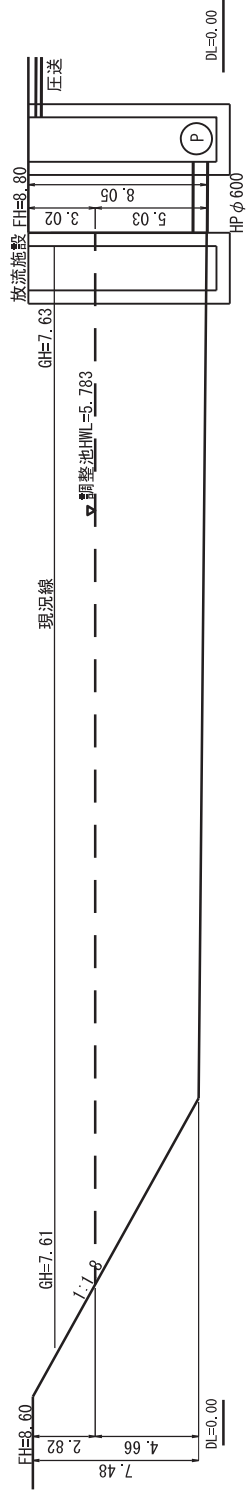
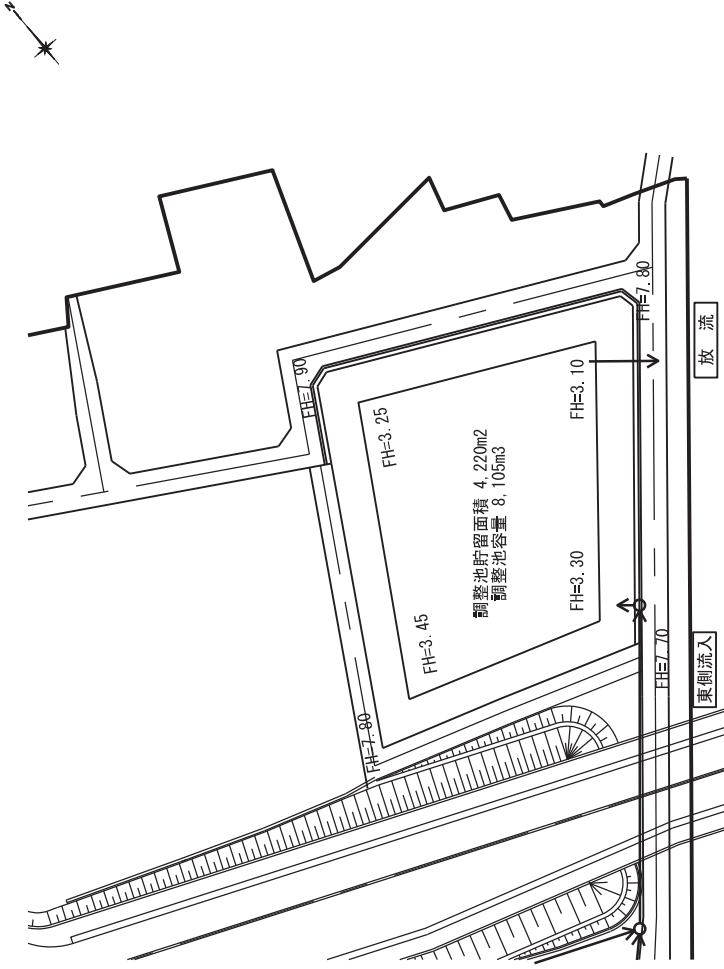


図1-13(2) 調整池計画平面・断面図 (第2調整池)

防災調整池平面図



防災調整池一般断面図

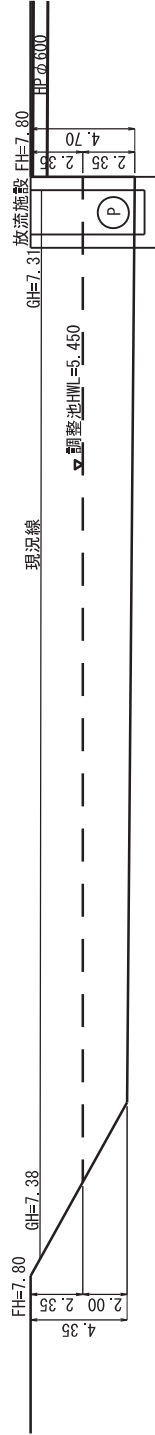


図1-13(3) 調整池計画平面・断面図 (第3調整池)

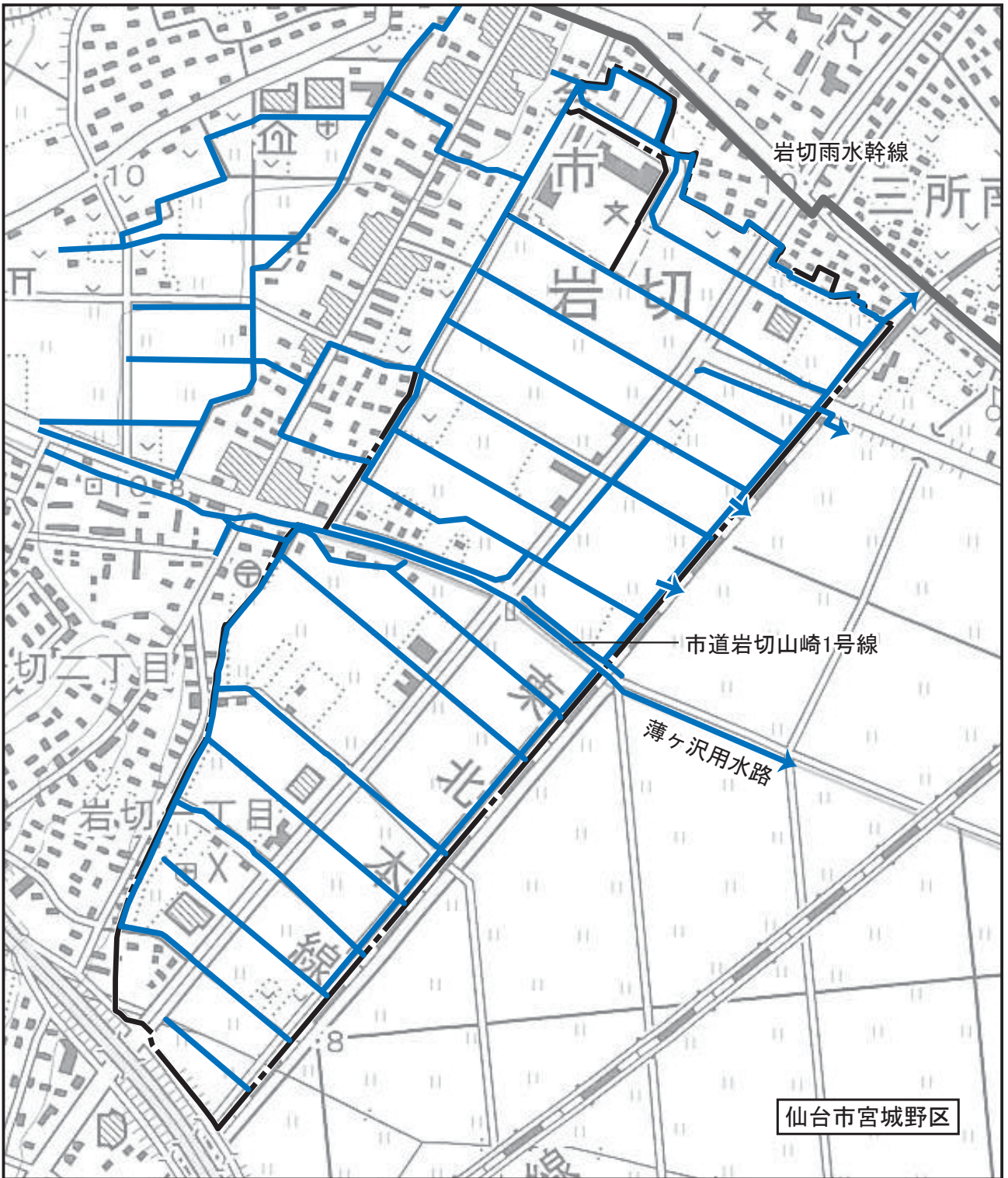
(6) 農業用排水計画

現況農業用水路は図1-14(1)に、計画農業用水路は図1-14(2)に示すとおりである。

事業予定区域内の農地は全て宅地化されるため、農業用排水路は基本的に廃止とする。

しかし、下流に農地が存在するため、市道岩切山崎1号線に埋設されている薄ヶ沢用水路を残存させることとし、薄ヶ沢用水路から供給できない区域（図1-14(2)参照）には、事業予定区域内の用水路の付け替えを行い供給する計画である。

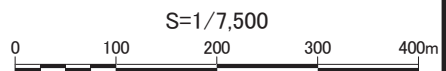
なお、事業予定区域下流において、高野川雨水幹線を農業用水として利用している区域が一部存在している。

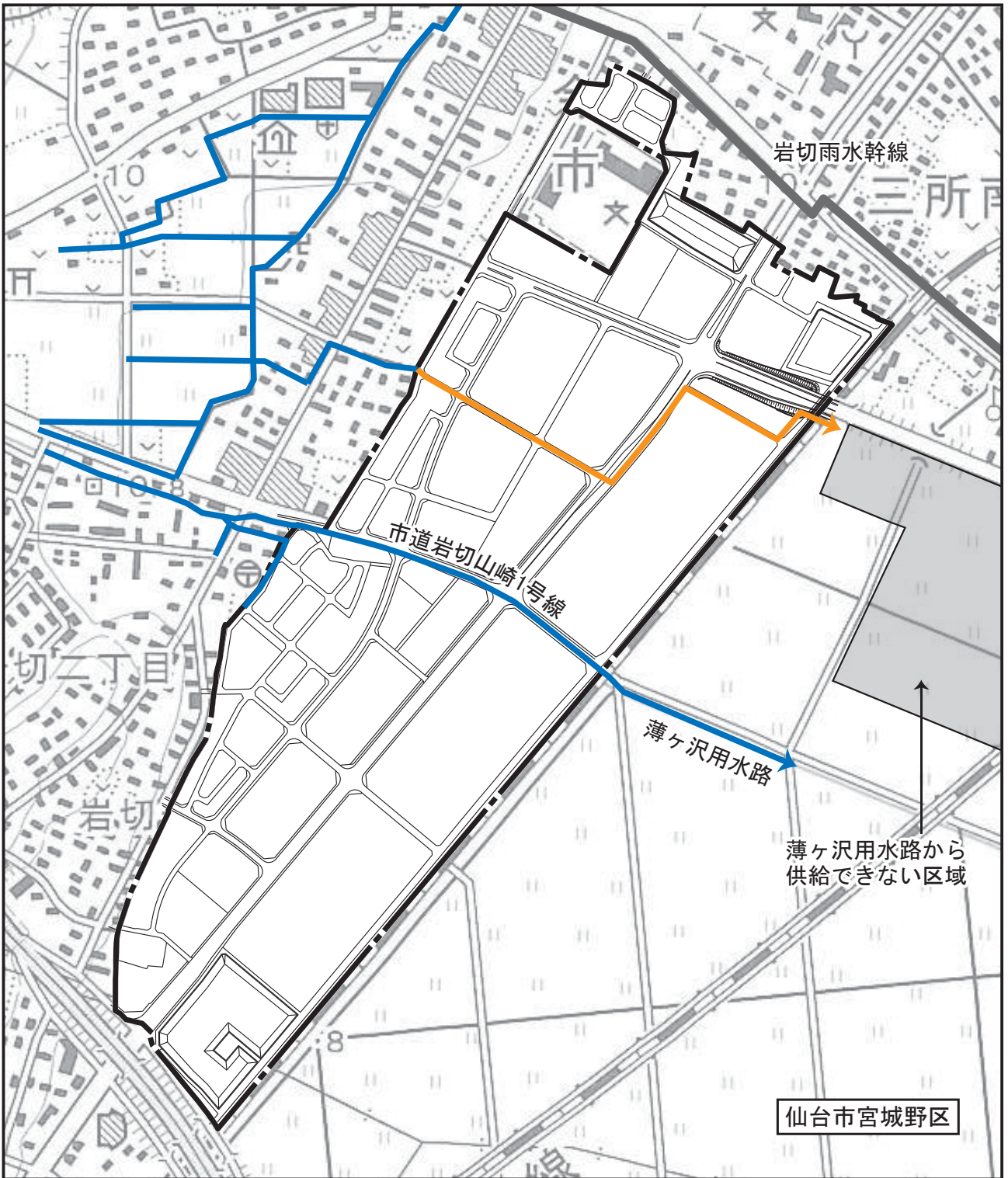


凡 例

- 事業予定区域
- ← 農業用水路（現況）

図1-14(1) 現況農業用水路配置図

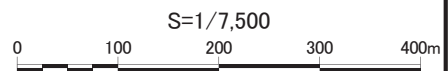




凡 例

- 事業予定区域
- ← 農業用水路（新設）
- ← 農業用水路（既存）

図1-14(2) 計画農業用水路配置図



1.4.6 造成計画

造成計画平面図は図1-15に、造成計画断面図は図1-16に示すとおりである。

造成による平均盛土厚は約1.0m、宅盤と計画道路の高低差は、最大で約0.5mであり、盛土法面は生じない計画である。なお、事業によって発生した切土は場内の盛土として利用するため、残土は発生しない。土工計画は、表1-10に示すとおりである。

事業予定区域における地質調査の結果、地下水位は現況地盤より約1m下にあり、沖積層が5～20m程度堆積しており、圧密沈下が想定されるため、沈下量を考慮した余盛を行い沈下を促進させて残留沈下量の軽減を図る。また、盛土中及び盛土後において沈下板による沈下量を測定し、沈下を確認して計画盛土高さを確保する。

また、隣接する鉄道、家屋等への引き込み沈下等の影響を検討し、必要に応じて縁切り対策を講じる。下水の人孔や調整池の擁壁などの構造物の沈下に対する影響に対しては、解析結果を踏まえて地盤改良等を実施する。

土質調査結果に対し「宅地の液状化可能性に係る技術指針」（国土交通省、平成25年4月1日）による判定を行った結果、液状化の「顕著な被害の可能性が高い」地点が現況地形の一部に確認されたが、東日本大震災において事業予定区域内では液状化は発生していない。盛土をすることにより液状化の可能性は下がることから、特段の対策は行わないこととした。

盛土材の土取場については、宅地の盛土に適した品質の土の採取地の中から極力事業予定区域に近い場所を選定し、盛土材搬入に際しては、事業予定区域の出入口に洗浄装置を設置するとともに、土取場においても同様の装置を設置し、公道の汚れ防止に留意する。

また、本事業においては、仮設沈砂池に堆積した土砂を盛土材として再利用する計画であるが、その際には、「建設発生土利用技術マニュアル」に基づき、含水比低下や粒度調整などの土壌改良を行う。含水比低下については、天日乾燥を行い、現場密度が最大乾燥密度の90%以上を目標に締め固めを行うこととする。また、粒度調整については、コーン指数400kN/m²以上を目標に、土取場から採取した盛土材と混合を行うこととする。

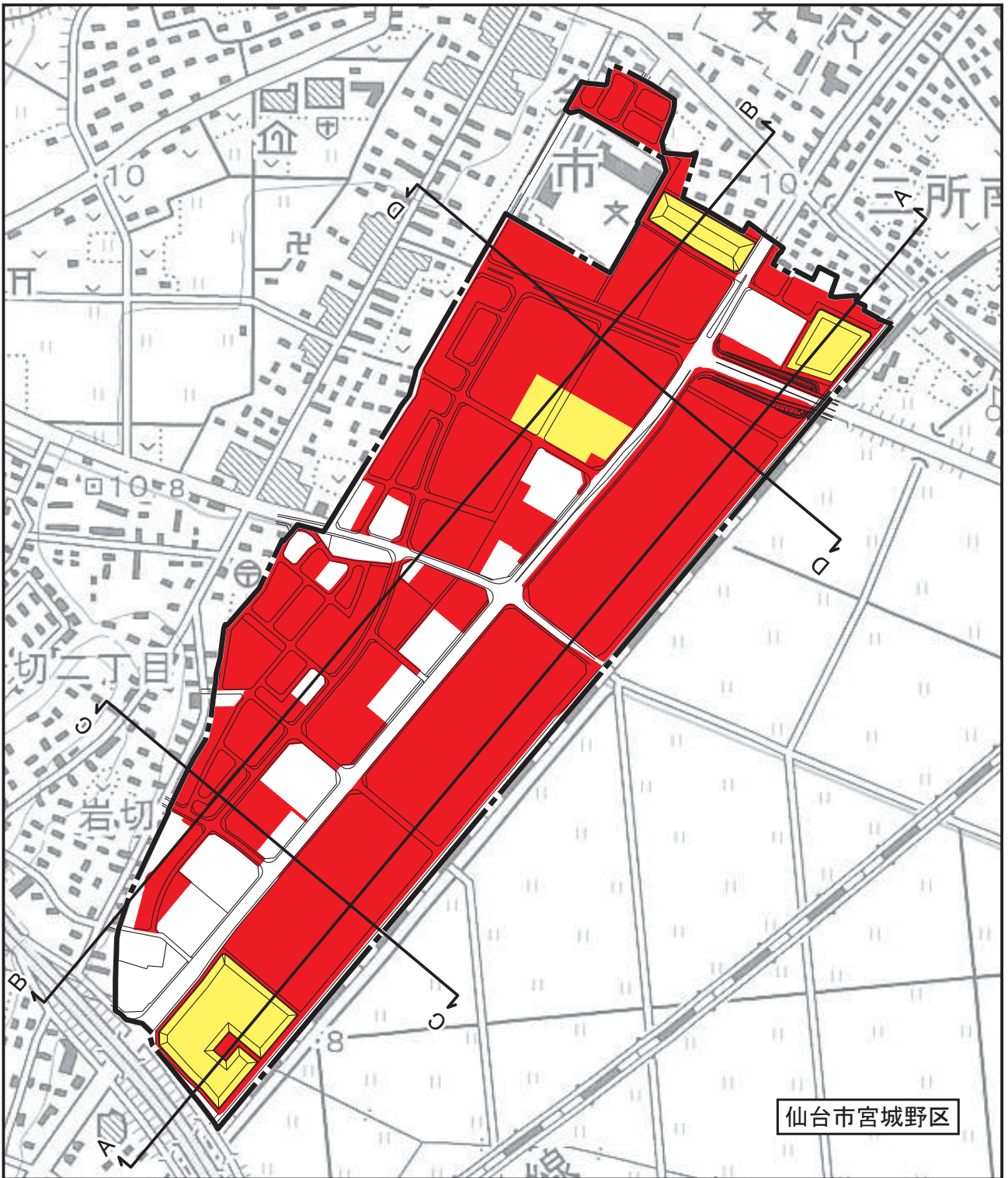
なお、土砂と混合する盛土材には、宅地の盛土に適した品質の土を採取する計画である。

また、土地改良区や地権者の聞き取り等によると、本事業により盛土造成する農地に工場、事業場などの利用履歴はなく、土壌汚染の恐れのある区域は確認されなかった。

表1-10 土工計画

項目		1工区	2工区	3工区	4工区	合計
盛土面積 (ha)		4.6	9.6	7.7	6.5	28.4
土工量 (m ³)	盛土量 (m ³) ①	59,750	122,300	98,200	83,300	363,550
	地区内切土量 (m ³) ②	0	15,000	20,000	8,000	43,000
	地区外からの搬入量 (m ³) ③=①-②	59,750	107,300	78,200	75,300	320,550

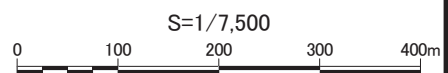
注) 工区区分は、図1-18に示す。



凡例

- 事業予定区域
- 切土部
- 盛土部
- ↕ 断面位置

図1-15 造成計画平面図



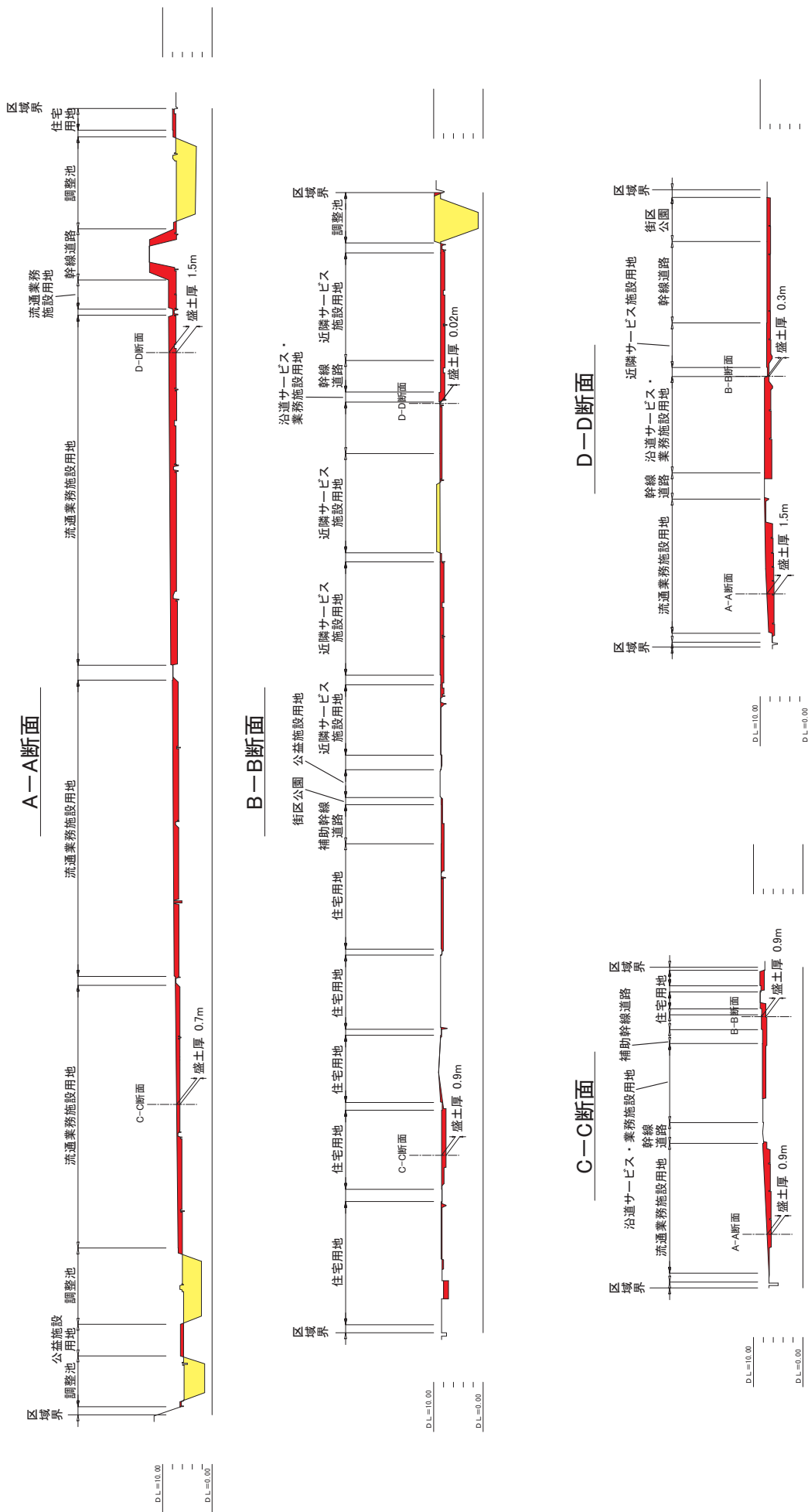


図1-16 造成計画断面図

1.4.7 仮設防災計画

仮設沈砂池の設置計画は表1-11及び図1-17に示すとおりである。

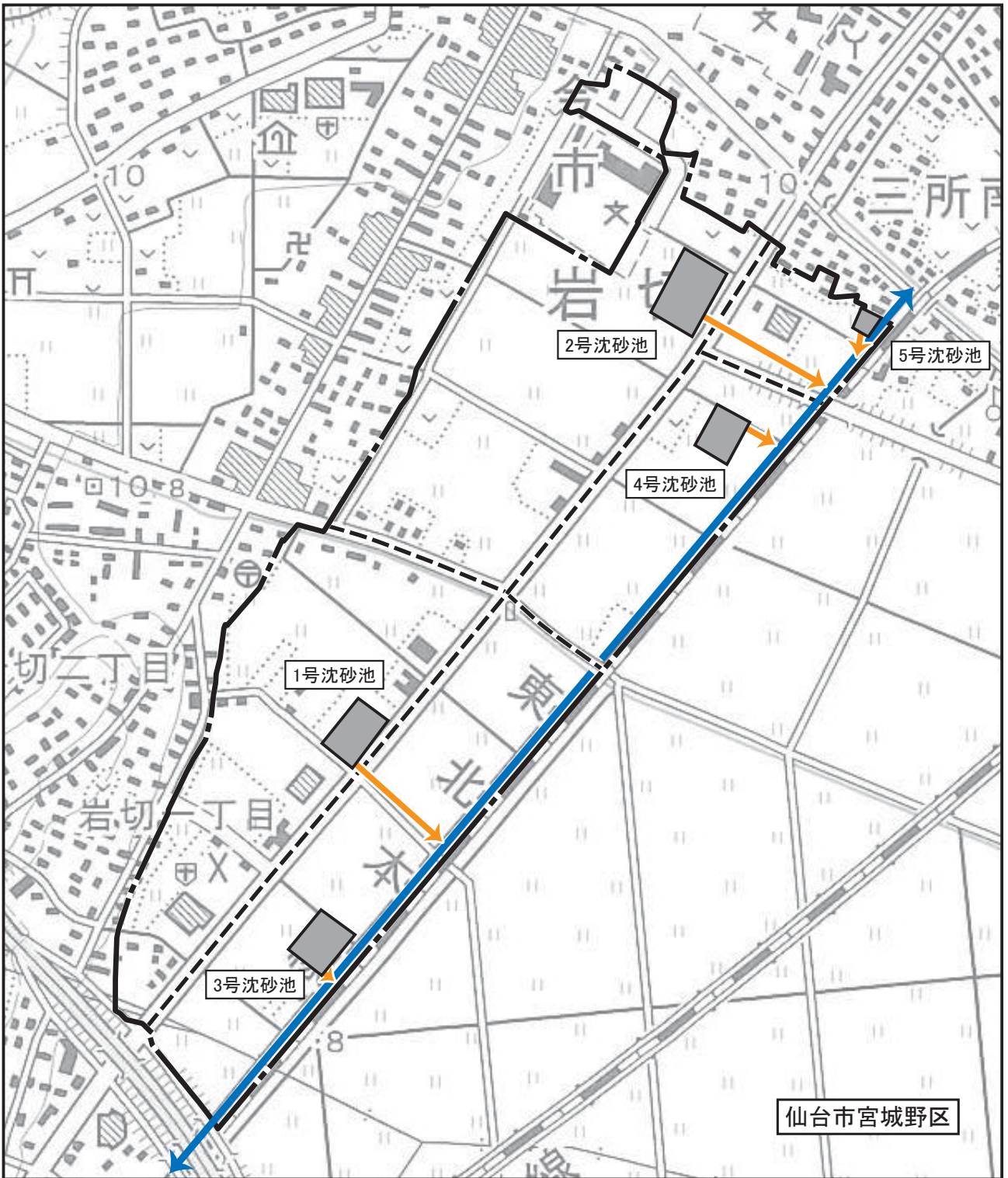
事業予定区域内には、各工区に仮設沈砂池を設置し、土工事開始から事業予定区域内に新設する調整池が整備されるまで利用する。第4工区については、盛土構造である今市福田線を境に流域が分かれるため、それぞれの流域に1ヶ所ずつ設置する計画である。

濁水は、仮設排水路により仮設沈砂池に流入させたのち、仮設沈砂池において沈砂をさせることにより、土工事による土砂流出を防ぎ、事業予定区域外への濁水の影響を軽減させることとする。仮設沈砂池は地形上、堀込式となるため、上水をポンプアップし、圧送配管を通してJR東北本線沿いの既設水路に放流する計画である。圧送管は水田など現況地盤に埋設することとし、県道仙台松島線の横断については、耕作停止とともに不要となった点在する既設の横断埋設管の中に圧送管を配管する。

工事期間中の設計堆砂量は $300\text{m}^3/\text{ha}/\text{年}$ とし、1ヶ月に1回排砂し、その土砂は、盛土材として再利用する計画である。

表1-11 仮設沈砂池計画一覧

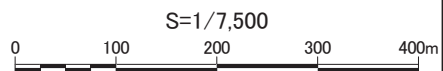
項目	記号	単位	1号沈砂池	2号沈砂池	3号沈砂池	4号沈砂池	5号沈砂池	摘要
造成面積	A'	ha	4.6	10.9	9.2	5.6	1.4	計32ha
流域面積	A	ha	12.5	15.1	11.7	6.6	2.7	計49ha
必要堆砂量	Vs1	m^3	115	273	230	140	35	
下流許容放流量	Qc	m^3/s	0.288	0.257	0.269	0.112	0.046	比流量より算定
雨水調整必要容量	V	m^3	5,231	7,514	4,896	3,284	1,344	
必要容量	ΣV	m^3	5,346	7,787	5,126	3,424	1,379	V+Vs1
計画容量	V'	m^3	5,625	8,100	5,250	3,600	1,500	L×B×h
縦長	L	m	75	90	70	60	50	
横長	B	m	50	60	50	40	20	
洪水吐流量	Qm	m^3/s	0.432	0.386	0.404	0.168	0.069	Qc×1.5
計画堆砂位	h1	m	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	
有効水位	h2	m	1.40	1.40	1.40	1.40	1.40	
越流高さ	h3	m	0.13	0.12	0.13	0.07	0.04	
H.W.Lの水位	h	m	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	h1+h2
H.H.W.Lの水位	h0	m	1.63	1.62	1.63	1.57	1.54	h+h3
余裕高	h4	m	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	
沈砂池の深さ	H	m	2.23	2.22	2.23	2.17	2.14	h0+h4
流水断面積	WA	m^2	6.60	7.35	6.32	2.81	0.78	
平均流速	Va	m/s	0.04	0.03	0.04	0.04	0.06	<0.3
沈砂池内の滞留時間	T	sec	1720	2574	1643	1508	845	>30sec



凡 例

- 事業予定区域 --- 流域界
- ← 放流先
- ← 既設水路
- 仮設沈砂池

図1-17 仮設沈砂池配置計画図



1.4.8 事業工程計画

本事業の工程は、表1-12に示すとおりである。事業予定区域については、市街化区域編入のための手続きが進められており、令和2年5月ごろに都市計画変更（市街化区域編入）が予定されている。

工事は図1-18に示す4工区に分けて行い、令和3年1月に着工、令和6年6月までの42ヶ月間を予定している。また、工事が完了した工区から順次保留地処分を行う予定である。工事完了後は、換地処分・登記を経て、令和8年3月の組合解散を予定している。

なお、隣接事業（仙台貨物ターミナル駅移転計画）の工事期間は、平成30年2月から令和5年2月まで予定されている。

表1-12 事業工程

工程	年度	平成29	平成30	平成31	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
都市計画		■			■						
基本計画・基本設計		■	■	■							
環境影響評価			■	■	■						
事業認可					■						
実施設計・換地設計					■	■	■				
工事・保留地処分					令和3年1月	■	■	■	令和6年6月		
換地計画・処分・登記									■	■	
組合解散											■
隣接事業(仙台貨物ターミナル駅移転計画)工事※		平成30年2月	■	■	■	■	■	令和5年2月			

※ 「仙台貨物ターミナル駅移転計画の概要」（平成31年4月26日、JR貨物・宮城県）（事業説明会説明資料）より

1.5 工事計画

1.5.1 工事工程及び使用重機等

本事業の工事工程は表1-14に、主な使用重機等は表1-13に、工事工区区分は図1-18に示すとおりである。

表1-13 主な使用重機等

工種	主な使用重機等
仮設沈砂池工	ラフテレーンクレーン、バックホウ、ダンプトラック等
盛土工	バックホウ、ブルドーザ、振動ローラ、ダンプトラック等
本設調整池工	ラフテレーンクレーン、バックホウ、ブルドーザ、振動ローラ等
排水工	ラフテレーンクレーン、バックホウ、ダンプトラック、ハンドローラ等
道路工	バックホウ、アスファルトフィニッシャー、タイヤローラ、ハンドローラ等

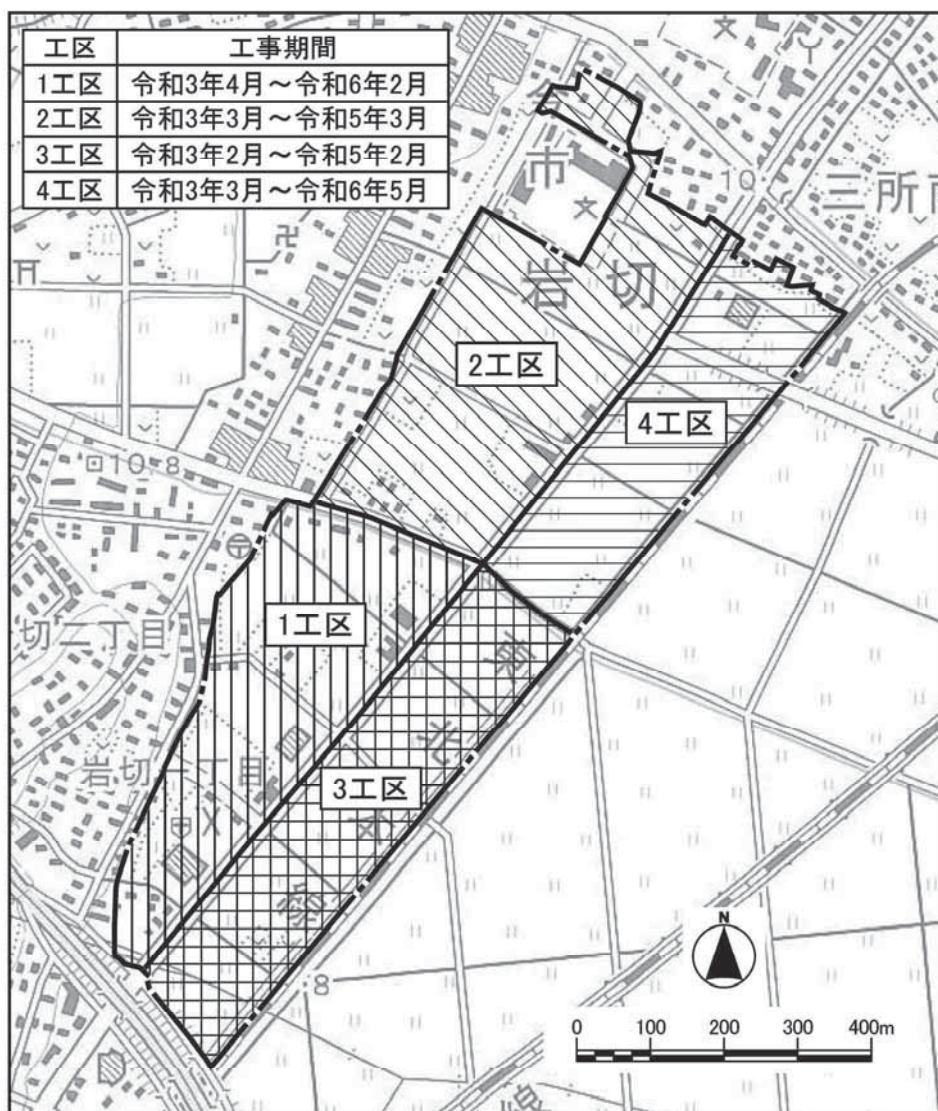


図1-18 工事工区区分及び工事期間

表1-14 工事工程

工事月数		令和2												令和3												令和4												令和5												令和6					
年度	月	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6										
仮設工事																																																							
①工区																																																							
仮設沈砂池工																																																							
盛土工																																																							
水路工・管渠工																																																							
道路工																																																							
②工区																																																							
仮設沈砂池工																																																							
盛土工																																																							
本設調整池工																																																							
水路工・管渠工																																																							
道路工																																																							
③工区																																																							
仮設沈砂池工																																																							
盛土工																																																							
本設調整池工																																																							
水路工・管渠工																																																							
道路工																																																							
④工区																																																							
仮設沈砂池工																																																							
盛土工																																																							
本設調整池工																																																							
水路工・管渠工																																																							
道路工																																																							
計																																																							
月稼働台数 (台/月)	建設機械																																																						
	ラフテレーンクレーン	50t																																											368										
		25t																																											1,070										
	バックホウ	0.8m3級																																											1,246										
		0.45m3級																																											2,515										
	ブルドーザ	21t級																																											628										
		4~7t級																																											550										
	振動ローラ	10t																																											739										
	ダンプトラック	10t(場内)																																											1,526										
		4t,2t(場内)																																											5,124										
	モーターグレーダー																																												176										
	タイヤローラ	10t																																											528										
	ハンドローラ	600kg																																											2,242										
アスファルトフィニッシャー	3.2~6.0m																																											30											
日稼働台数 (台/日)	建設機械																																																						
	ラフテレーンクレーン	50t																																											18										
		25t																																											51										
	バックホウ	0.8m3級																																											66										
		0.45m3級																																											115										
	ブルドーザ	21t級																																											35										
		4~7t級																																											23										
	振動ローラ	10t																																											44										
	ダンプトラック	10t(場内)																																											78										
		4t,2t(場内)																																											250										
	モーターグレーダー																																												8										
	タイヤローラ	10t																																											23										
	ハンドローラ	600kg																																											118										
アスファルトフィニッシャー	3.2~6.0m																																											8											
工事用車両																																																							
ダンプトラック	10t(土取場A)																																											3,200											
	10t(土取場B)																																											3,600											
通勤車両(職員含む)																																												2,406											

注)「使用収益開始」とは、仮換地指定した土地において、換地先の道路やライフラインの整備が完了して、実際に宅地の利用(建築着工等)が可能となることをいう。

■:工事用車両台数、通勤車両台数が最大となる時期を示す。

(空白ページ)

1.5.2 工事管理計画

工事管理計画は、以下に示すとおりである。具体的な内容は工事着手前に関係住民及び関係機関と十分な協議を行い、工事中の安全確保と環境の保全を図る計画である。

(1) 安全対策

工事実施に先立ち、指揮・命令系統の組織表を作成し、責任体制を明確にするとともに、外部からの問い合わせにも、適切かつ迅速に対応できるようにする。

工事用車両は、登下校時間帯の出入りを可能な限り少なくするとともに車両の運行が一時的に集中しないよう工程の平準化に努める。工事用車両ゲート及び工事用車両走行ルート上の主な交差点には、適宜、交通誘導員等を配置し、通行人の安全確保と交通渋滞の緩和に努める。また、工事用車両の走行は、定められたルートを走行するよう周知徹底させる。

作業員には工事着手前に新規入場者教育を行うと共に、工事開始後は、毎日、作業開始前に危険予知活動や作業前点検を行うことによって労働災害の発生防止に努める。

また、工事用車両の運転者には随時安全教育を実施し、交通法規の遵守及び安全運転の実施を徹底させる。

(2) 環境保全対策

工事関連者用の仮設建物は、給排水施設に接続できる場所を選定し、排水は公共下水道に流すとともに、事業予定区域内に仮設トイレを設置し、給排水施設以外の場所に汚水を排水することがないようにする。

環境保全対象となる病院等には必要に応じて防音効果が見込まれる仮囲いを設置するほか、工事実施に先立ち、事業予定区域内の家屋や事務所あるいは外周部において必要な箇所に土砂流出防止柵や防塵ネットなどを設置する。

工事期間中は、粉じんの飛散等が発生しないよう事業予定区域や周辺道路への散水・清掃等を十分に行うとともに、工事用車両出入口にはタイヤ洗浄機を設置し、車輪の清掃を行い一般道路の汚れを防止する。また、排出ガス対策型、低騒音・低振動型の重機の採用に努めるとともに、工事工程を平準化し、工事用車両及び重機等の運転者へは、無用なアイドリングや空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないよう指導・教育を徹底する等、大気汚染物質及び温室効果ガスの排出量を抑制し、騒音及び振動を低減するための措置を講じる。

(3) 廃棄物等処理計画

建設副産物（建設発生土等及び建設産業廃棄物）の処理にあたっては、「資源の有効な利用促進に関する法律（リサイクル法）」、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（通称「建設リサイクル法」）及び「仙台市発注工事における建設副産物適正処理推進要綱」に従い処理する。また、事業予定区域内において発生した一般廃棄物についても、分別収集を行い、リサイクル等再資源化に努める。

廃棄物の回収及び処理を委託する場合は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等の関係法令に基づき、仙台市の許可業者に委託するものとし、産業廃棄物管理票（マニフェスト）を交付し、適切に処理されることを監視する。

伐採した樹木については、再資源化率を向上させる措置として、チップ化による再利用を

行い、廃棄物量及び二酸化炭素排出量の削減に努める。

また、コンクリート型枠は、極力、非木質のものを採用し、基礎工事や地下躯体工事においては、計画的に型枠を転用することに努める。

(4) 作業日及び作業時間

作業日及び作業時間は、原則として午前8時から午後5時まで（昼休み及び休憩計2時間を含む）の7時間とし、土曜日及び日曜日は原則として作業を行わない。なお、祝日は作業を行う。

(5) 工所用車両の運行計画

本事業に係る工所用車両の走行台数は、表1-14に示したとおりである。

1日あたりの台数が最大となるのは工事着手後4～6ヶ月目及び8～20ヶ月目であり、400台/日である。

工所用車両の走行ルートは図1-19(1)～(2)に示すとおりである。

土取場予定地Aからは、国道4号から仙台松島線へ降り北上し、市道岩切山崎1号線へ左折・左折で入り、事業予定区域のうち西側の1工区及び2工区へ搬入させる。土取場予定地Bからは、仙台松島線を南下し、市道岩切山崎1号線との信号交差点を左折し、事業予定区域のうち東側の3工区及び4工区へ搬入させる。

車両の帰路についても、西側工区、東側工区とも搬入時と同様に市道岩切山崎1号線の信号交差点から同経路を戻すものとし、仙台松島線からの直接乗り入れは、4工区の今市福田線の北側以外は原則行わない。

ダンプトラックによる搬出入は、通学時間帯の午前7時30分から午前8時30分の間は行わない。また、仙台方向への朝の通勤時間帯の渋滞を考慮して土取場予定地Bからの搬入は午前9時以降とする。

なお、現在、土取場が不確定であるため、確定した際には、走行ルートは変更する可能性がある。

工所用ゲート及び主な走行ルート上の交差部には、適宜、交通誘導員を配置し、一般車両の走行の妨げにならないように誘導する。工所用車両には事業名、元請会社名を記載したダンプマスクを装着し、所在を明らかにして運行する計画である。また、運転者への安全教育を徹底し、運行時間や走行ルート及び走行ルート上の注意事項を記載したハザードマップを配布、常備させ、事業予定区域外においての交通法規の遵守及び安全運転の実施を徹底させるとともに、定期的に運行経路パトロールを行い確認する計画である。

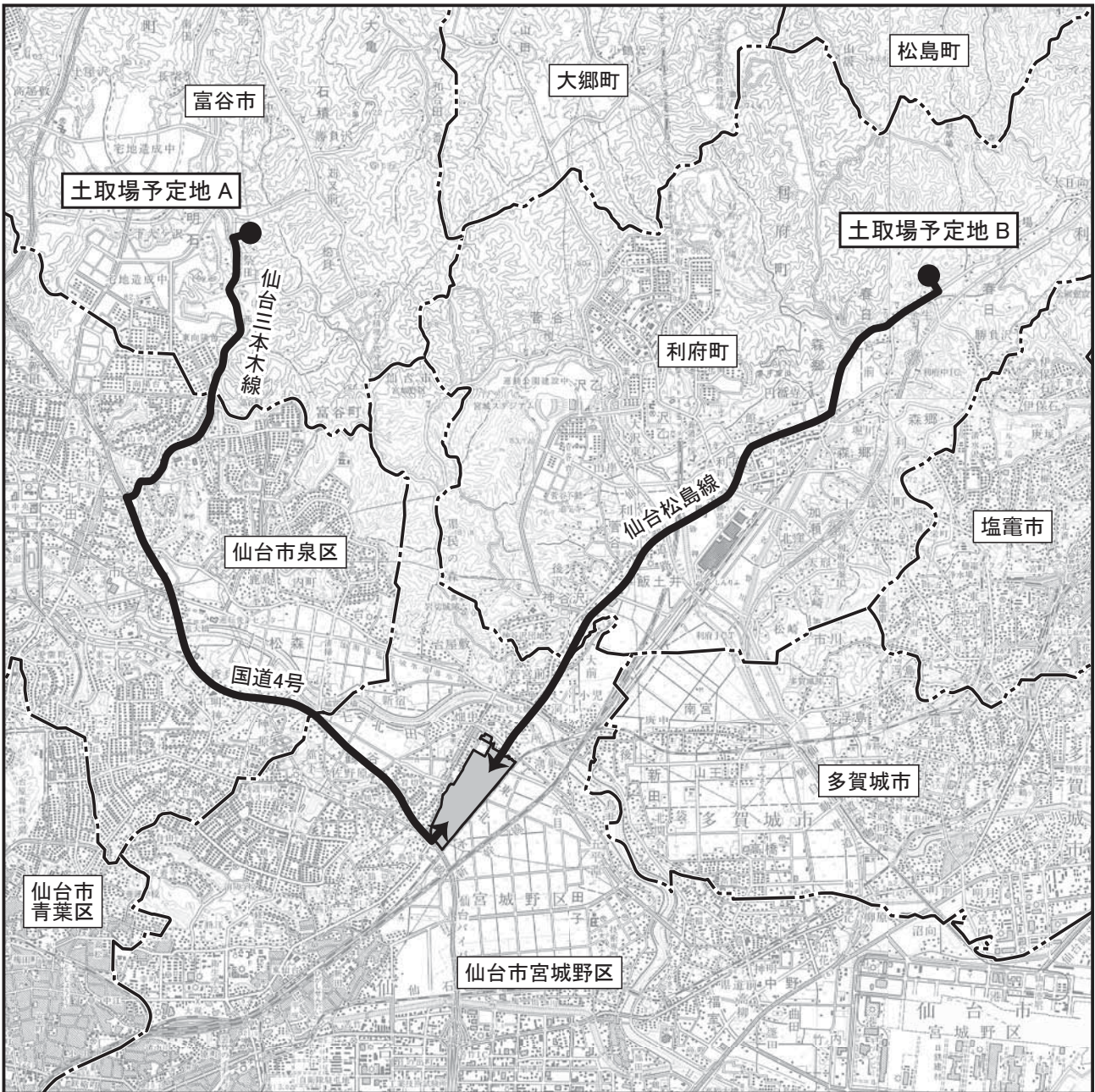
(6) 通勤用車両の運行計画

本事業に係る通勤用車両の台数は、表1-14に示したとおりである。

1日あたりの台数が最大となるのは工事着手後16～26ヶ月目であり、80台/日である。

通勤用車両の走行ルートは図1-20に示すとおりであり、駐車場は、1工区の中央付近に1ヶ所設置する予定である。なお、工所用ゲート及び主な走行ルート上の交差部には、適宜、交通誘導員を配置し、一般車両の走行の妨げにならないように誘導する。

運転者へは、走行ルートや運行時間等を周知すると共に、安全教育を徹底し、事業予定区域外においての交通法規の遵守及び安全運転の実施を徹底させる計画である。



凡 例






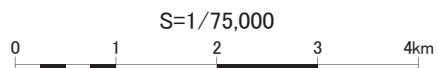
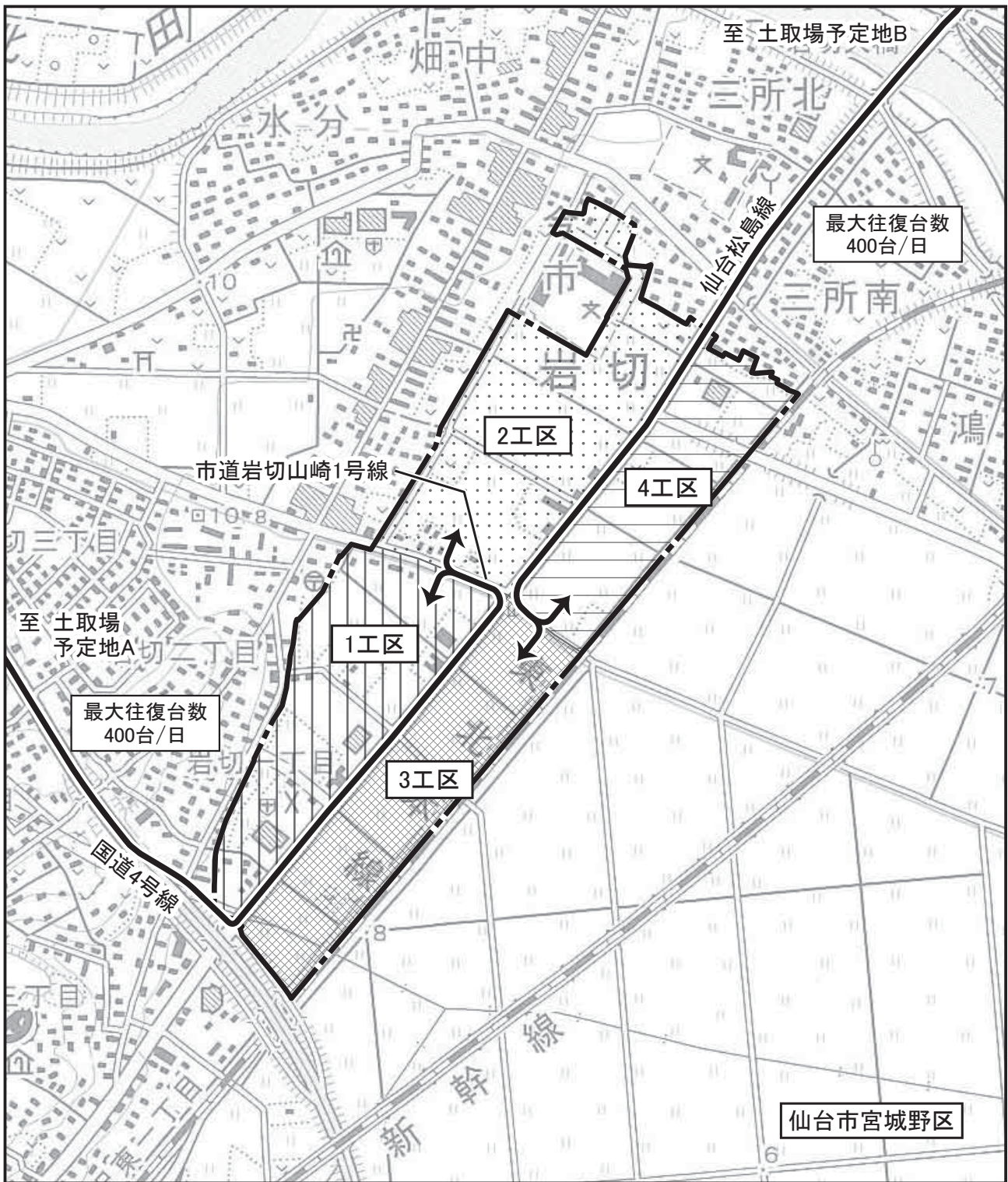
-  事業予定区域
-  市町界
-  区 界
-  土取場予定地
-  工事用車両ルート

図1-19(1) 工事用車両ルート (広域)





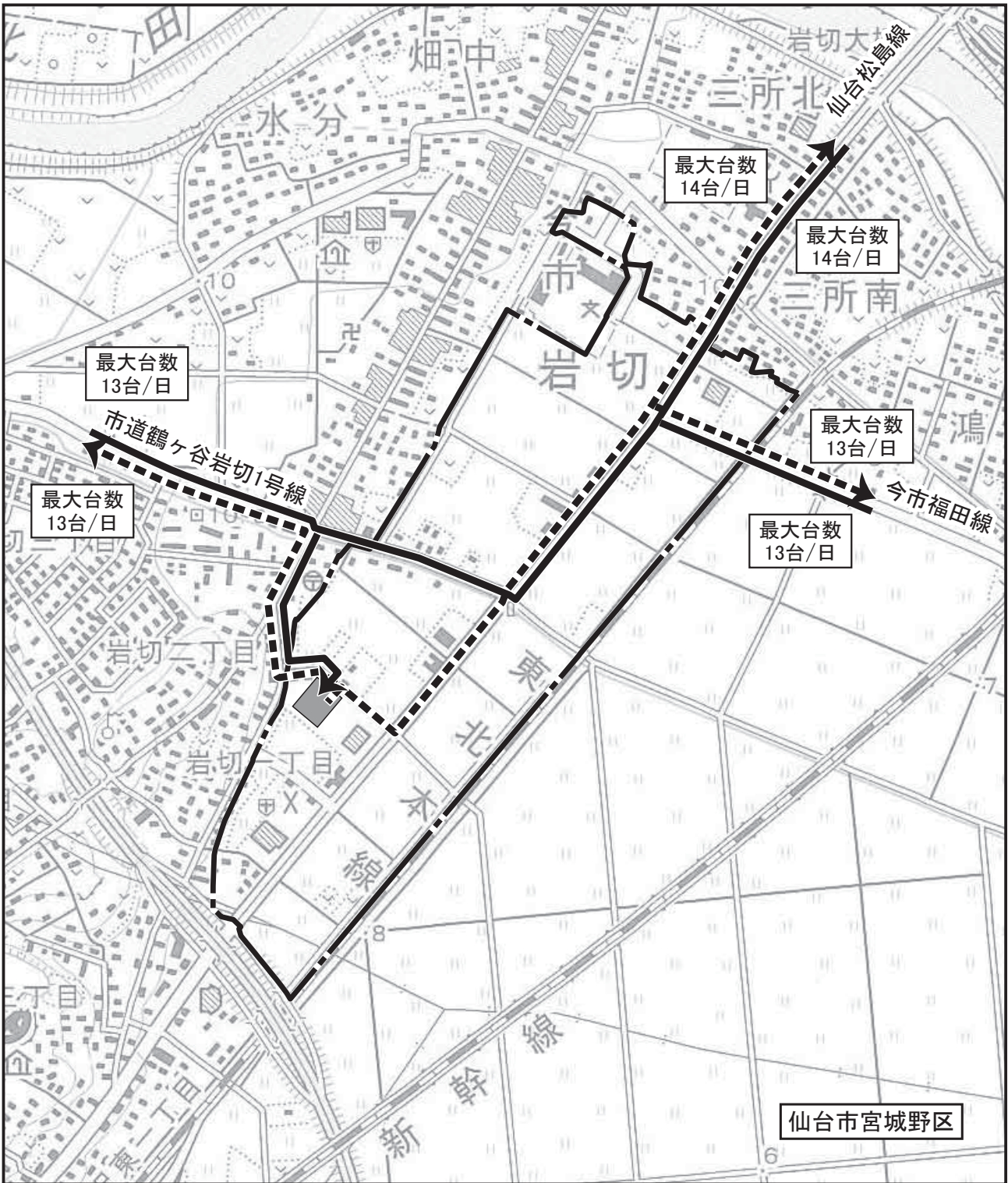
凡 例

- 事業予定区域
- ➔ 工事用車両ルート

図1-19(2) 工事用車両ルート (事業予定区域内)

S=1/10,000
0 100 200 300 400 500m





凡 例

- 事業予定区域
- ← 通勤用車両ルート（出勤）
- ←--- 通勤用車両ルート（退勤）
- 通勤用車両駐車場

図1-20 通勤用車両ルート



1.6 環境の保全・創造等に係る方針

本事業における環境の保全・創造等に係る方針は、表1-15(1)～(2)に示すとおりである。

事業予定区域は、「杜の都環境プラン」（仙台市環境基本計画）に示されている東部田園地域に位置していることから、同プランに示す土地利用に対する配慮事項を考慮しつつ、本事業の実施による影響を最小限に留めることを保全方針とする。

表1-15(1) 環境の保全・創造等に係る方針(1)

項目	環境の保全・創造等に係る方針
土地利用計画	<ul style="list-style-type: none"> ・流通業務施設用地と住宅用地の間に、沿道サービス・業務施設用地や近隣サービス施設用地を配置し、緩衝機能を持たせる。 ・周辺既存市街地との調和や環境に配慮した土地利用計画とする。 ・周辺環境に対して電波障害、日照障害、風害等が生じないように、建築物の高さ制限を設けた地区計画を検討する。 ・建築物の周囲にできる限りの緑化が図られるよう、地区計画等を検討する。 ・流通業務施設用地へのアプローチ動線等は、仙台松島線の交通負荷低減に十分配慮した計画とする。
交通計画	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞の低減を図るよう、交差点改良（交差点構造の改良・信号現示の見直し）等の対策を講じる。 ・参入する企業に対しては、周辺の水田地帯をできるだけ走行しないよう喚起する。
公園・緑地計画	<ul style="list-style-type: none"> ・植物や動物の生育・生息環境が図られるよう、公園や街路樹の植栽樹種を検討する。 ・植栽に際しては、広葉樹を主体に、できる限り地域に由来する在来種を選定する計画とし、緑の質の向上に努める。 ・雨水の地下浸透が図られるよう、公園計画等で検討する。 ・建築物の周囲にできる限りの緑化が図られるよう、壁面後退等によるオープンスペースの確保や緑化部分の適切な配置について、地区計画等の検討を行う。 ・調整池については、幹線道路から見える辺等に植栽を行い、道路沿道からの目隠し修景とするとともに、沿線の緑地帯等との連続性を確保する。また、周辺の環境との調和が図られるように、防護柵の色彩・デザインに配慮する。
排水計画	<ul style="list-style-type: none"> ・事業予定区域内の水田が持つ保水機能を代替するため、当該区域内に3ヶ所の調整池を整備する。 ・雨水排水については、下流排水路の流下能力を踏まえて調整池から排出する水量の調整を行う。 ・汚水排水については、公共下水道を整備し、既存住宅等の生活環境の改善を図る。
造成計画	<ul style="list-style-type: none"> ・地質調査の結果、圧密沈下が想定されるため、沈下量を考慮した余盛を行い、沈下を促進させて残留沈下量の軽減を図る。また、隣接する鉄道、家屋等への引き込み沈下対策を講じる。 ・下水の人孔や調整池の擁壁などの構造物の沈下に対する影響については、解析結果を踏まえて地盤改良等を実施する。 ・土質調査結果を踏まえ、「宅地の液状化可能性に係る技術指針」（国土交通省、平成25年4月1日）による判定を行った結果、現況地形で液状化の「顕著な被害の可能性が高い」地点が一部確認されたが、東日本大震災において事業予定区域内では液状化は発生していない。盛土をすることにより液状化の可能性は下がることから、特段の対策は行わない。

表1-15(2) 環境の保全・創造等に係る方針(2)

項 目	環境の保全・創造等に係る方針
工事計画	<ul style="list-style-type: none"> ・排出ガス対策型、低騒音型・低振動型の重機の採用に努め、大気汚染、騒音・振動及び温室効果ガス排出の低減を図る。 ・工事用車両は低排出ガス認定自動車の採用に努め、大気汚染、温室効果ガス排出の低減を図る。 ・建設資材は、コンクリート二次製品の使用に努め、水質汚染の低減を図る。 ・工事中の濁水対策として仮設沈砂池を設置し、濁水流出の軽減を図る。 ・事業予定区域周辺の水生植物・動物の生育・生息に配慮して、仮設沈砂池を早期に整備して、周辺排水路への濁水の影響をできる限り抑制する。 ・動物への影響を低減させるため、工事の段階的な施工に努めるよう、工事工程を検討する。 ・ロードキル^{*1}への配慮として、工事用車両は、国道4号及び仙台松島線等の事業予定区域に接続する幹線道路を走行する計画であり、このルート以外（事業予定区域東側の水田地帯等）を走行しないよう周知徹底を図る。 ・建設廃棄物の減量化に努め適正に処理を行う。 ・工事用車両や重機の稼働が一時的に集中しないよう、工程の平準化に努める。 ・工事用車両及び重機等の運転者へは、無用なアイドリングや空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないよう、指導・教育を徹底する。

*1 動物が道路上で車に轢かれる現象

2. 環境影響評価方法書に対する意見等の 概要及び事業者の見解

2. 環境影響評価方法書に対する意見等の概要及び事業者の見解

2.1 環境影響評価方法書に対する市民等の意見の概要

環境影響評価方法書は、仙台市環境影響評価条例第8条第1項に基づき、平成30年1月23日から平成30年2月22日までの1ヶ月間、縦覧に供された。

平成30年1月23日から平成30年3月8日までの意見書の提出期間において、環境の保全及び創造の見地からの意見を有する者の意見書の提出はなかった。

2.2 環境影響評価方法書に対する市長の意見

環境影響評価方法書に対する平成30年8月1日付の市長の意見は、以下のとおりである。

1 全体事項

(1) 計画地を通過する主要地方道仙台松島線については、現況で交通渋滞が発生しており、隣接地で先行する仙台貨物ターミナル駅移転計画（以下「隣接事業」とする）に加え、本事業の実施により更なる交通負荷が懸念される。

このことから、関係機関と協議の上、交差点改良や商業施設等への進入路の確保など、適切な交通対策を検討するとともに、対策前後の交通解析結果を環境影響評価準備書に示すこと。

(2) 計画地を含む田園地帯は、市街地に残された貴重な自然景観資源であるとともに、動物の重要な生息地であることから、地域住民とコミュニケーションを図りながら、田園風景との調和や緑のネットワークの形成、周辺の自然環境に配慮した事業計画を検討すること。また、水田の貯水機能の損失に配慮した事業計画を検討すること。

(3) 計画地及びその周辺には住宅地や学校等が存在することから、地域の生活環境や安全性に配慮した工事計画及び事業計画を検討すること。

2 個別事項

(大気環境)

- (1) 工事中の粉じんの影響について、一般項目とすること。
- (2) 現地調査にあたっては、隣接事業の工事による影響を確認の上、地域の大気環境の状況を適切に把握すること。

(水環境)

- (3) 河川の流量等に係る調査にあたっては、晴天時に加え、降雨時にも実施すること。
- (4) 供用後に供給施設を設置するなど、油を使用する企業が立地する可能性があることから、水環境に対する配慮事項を環境影響評価準備書に示すこと。

(土壌環境)

- (5) 既存文献調査によれば計画地内に活断層が存在することから、今後のボーリング調査結果等を踏まえ、適切な対策を講じるとともに、液状化対策の検討にあたっては、造成地盤に加え、現況地盤についても対象とすること。

(動物)

- (6) 工所用車両及び供用後の関連車両が水田地帯を走行することにより、ロードキル（轢死）が懸念されることから、動物に対する配慮事項を環境影響評価準備書に示すこと。

2.3 市長の意見に対する事業者の見解

市長の意見に対する事業者の見解は、表2-1(1)～(3)に示すとおりである。

表2-1(1) 市長意見に対する事業者の見解 (1/3)

市長の意見	事業者の見解
1 全体事項	
<p>(1) 計画地を通過する主要地方道仙台松島線については、現況で交通渋滞が発生しており、隣接地で先行する仙台貨物ターミナル駅移転計画（以下「隣接事業」とする）に加え、本事業の実施により更なる交通負荷が懸念される。</p> <p>このことから、関係機関と協議の上、交差点改良や商業施設等への進入路の確保など、適切な交通対策を検討するとともに、対策前後の交通解析結果を環境影響評価準備書に示すこと。</p>	<p>事業予定区域内を通過する仙台松島線は、現況で交通渋滞が発生している。</p> <p>本事業の環境影響評価にあたっては、本事業の発生交通量に、隣接する仙台貨物ターミナル駅移転計画の発生交通量を加味して、将来交通量を推計し、その交通量を基に道路管理者（仙台市）や交通管理者（警察）と協議を継続し、事業予定区域内において適切な交通対策（信号サイクルの見直しや交差点が丁字路から十字路に計画されていることを踏まえて交差点処理ができるように交通解析）を検討している。</p> <p>将来交通量や交通対策前後の交通解析結果を環境影響評価準備書に記載した。また、交差点構造の改良の他、交通負荷低減の取組みとして、仙台松島線東側の流通業務用地への直接の乗入の制限や、中央分離帯の閉塞による右折制限等により直進車両の阻害要因を排除することを検討する。</p> <p>準備書：【1.4.4 交通計画】(p.1-10)、【資料編 1.1 交通量推計】(p.資-1)</p>

表2-1(2) 市長意見に対する事業者の見解 (2/3)

市長の意見	事業者の見解
<p>(2) 計画地を含む田園地帯は、市街地に残された貴重な自然景観資源であるとともに、動物の重要な生息地であることから、地域住民とコミュニケーションを図りながら、田園風景との調和や緑のネットワークの形成、周辺の自然環境に配慮した事業計画を検討すること。また、水田の貯水機能の損失に配慮した事業計画を検討すること。</p>	<p>事業予定区域及び周辺は、西側の既成市街地（主に戸建て住宅）と東側の田園からなっている。</p> <p>事業計画の具体化にあたっては、環境影響評価の手続きにおける住民説明会や意見書の提出、都市計画変更における意見書の提出などの機会をとらえ、地域住民とのコミュニケーションを図り進めているところである。</p> <p>また、岩切・山崎・今市東の各地区から選出された地区代表者に対する説明を行い、役員も含めたコミュニティのネットワークにより事業の周知を図っている。さらに、雨水排水の放流先である田子・福住・仙石・福田町地区への事業説明会を実施している。</p> <p>本事業では、既成市街地との一体性や、隣接事業で創出される都市景観との調和に考慮する一方、周辺に残る田園風景との調和や遠景からの眺望に配慮し、幹線道路及び公園の緑化による緑のネットワークの形成を検討している。地区計画において形態・意匠、高さ、色彩に制限をかけるとともに、地区施設としての位置付けにより、特に流通業務施設用地等の大規模街区における緑地の適切な配置（仙台松島線沿道）を担保することを検討する。さらに、環境形成ガイドライン等の自主的ルールとの併用について検討し、住宅地の接道部における低木の植栽（生垣）や中高木（シンボルツリー）の設置を促すなど、統一感のある景観の創出に努める。</p> <p>雨水排水計画は、宮城県、仙台市の基準に基づき協議を行い、放流先となる下流側水路の状況を考慮した計画としており、水田が担っていた貯水機能に代わるものとして調整池を設置して雨水を貯留し、現状よりも事業予定区域から流出する雨水を小さくすることで下流域への負荷を低減させている。特に事業予定区域北側の放流先となる岩切雨水幹線においては、下流域で浸水被害が確認されており、計算上、水田を含めた現状の事業予定区域から流出する雨水は約3.3m³/sであるのに対し、土地区画整理後は放流量を約0.5m³/sとすることで下流域の浸水被害に対する負荷の低減を図っている。</p> <p>準備書：【1.4.3 土地利用計画】(p.1-8)、【1.4.5 施設整備計画(2)公園・緑地計画】(p.1-18)、【1.4.5 施設整備計画(5)雨水排水計画】(p.1-24)</p>
<p>(3) 計画地及びその周辺には住宅地や学校等が存在することから、地域の生活環境や安全性に配慮した工事計画及び事業計画を検討すること。</p>	<p>事業予定区域に隣接して岩切小学校や北側約150mに位置する岩切中学校が存在する。</p> <p>本事業においては、流通業務施設は仙台松島線（利府街道）より東側に配置し、岩切小学校を含め、仙台松島線より西側の住宅用地とは隔離することで、安全性に配慮する計画である。また、事業予定区域の主要な区画道路は、両側に十分な幅員を有した歩道を設置し、歩行者の安全に配慮する計画である。</p> <p>工事中については、事業予定区域周辺の幹線道路を主要な走行ルートとして計画し、土砂の搬出入は通学時間帯の7:30～8:30は行わない計画である。また工事用車両の運行が一時的に集中しないよう工程の平準化に努める。</p> <p>工事用車両ゲート及び工事用車両走行ルート上の主な交差点には、適宜、交通誘導員等を配置し、通行人の安全確保と交通渋滞の緩和に努める。また、工事用車両の走行は、定められたルートを走行するよう周知徹底させ、工事用車両の運転者には随時安全教育を実施し、交通法規の遵守及び安全運転の実施を徹底させる。</p> <p>準備書：【1.4.3 土地利用計画】(p.1-8)、【1.4.5 施設整備計画(1)道路整備計画】(p.1-13)、【1.5 工事計画】(p.1-40)</p>

表2-1(3) 市長意見に対する事業者の見解 (3/3)

市長の意見	事業者の見解
2 個別事項	
<p>(大気環境)</p> <p>(1) 工事中の粉じんの影響について、一般項目とすること。</p>	<p>工事中の「盛土・掘削等」による「粉じん」を一般項目とした。</p> <p>準備書：【7. 環境影響評価項目の選定】(p.7-1)、【8.1 大気質】(p.8.1-1)</p>
<p>(2) 現地調査にあたっては、隣接事業の工事による影響を確認の上、地域の大気環境の状況を適切に把握すること。</p>	<p>本事業の現地調査時には、可能な限り隣接事業の工事状況の把握に努めた。現地調査時点においては、隣接の仙台貨物ターミナル駅の工事については、大気質、騒音及び振動の現況に影響を与えるような工事は行われていないことから、地域の現況を適切に把握した。</p> <p>準備書：【8.1 大気質】(p.8.1-1)、【8.2 騒音】(p.8.2-1)、【8.3 振動】(p.8.3-1)</p>
<p>(水環境)</p> <p>(3) 河川の流量等に係る調査にあたっては、晴天時に加え、降雨時にも実施すること。</p>	<p>河川の流量等については、四季ごとに降雨時においても調査し、水質、水象の現地調査に反映した。</p> <p>準備書：【8.4 水質】(p.8.4-1)、【8.5 水象】(p.8.5-1)</p>
<p>(4) 供用後に供給施設を設置するなど、油を使用する企業が立地する可能性があることから、水環境に対する配慮事項を環境影響評価準備書に示すこと。</p>	<p>供用後の「施設の稼働」による「水の汚れ」を配慮項目として選定し、「油を使用する企業に対して、油の流出防止対策を講じるよう要請する。」ことを準備書に明記した。</p> <p>準備書：【1.6 環境の保全・創造等に係る方針】(p.1-47)、【9. 配慮項目の概要と配慮事項】(p.9-1)</p>
<p>(土壌環境)</p> <p>(5) 既存文献調査によれば計画地内に活断層が存在することから、今後のボーリング調査結果等を踏まえ、適切な対策を講じるとともに、液状化対策の検討にあたっては、造成地盤に加え、現況地盤についても対象とすること。</p>	<p>事業予定区域内に活断層が存在することから、事業予定区域内で実施したボーリング調査の結果を基に地盤性状を確認の上、適切な対策を講じる計画である。また、現況地盤と造成地盤において、液状化の判定を行った。</p> <p>液状化については、盛土により現況より危険度が下がることから、特段の対策は行わないこととした。</p> <p>準備書：【1.4.6 造成計画】(p.1-34)、【8.6 地形・地質】(p.8.6-1)、【8.7 地盤沈下】(p.8.7-1)</p>
<p>(動物)</p> <p>(6) 工事用車両及び供用後の関連車両が水田地帯を走行することにより、ロードキル(轢死)が懸念されることから、動物に対する配慮事項を環境影響評価準備書に示すこと。</p>	<p>事業予定区域の一部は、保全上重要な動物の生息地「福田町の田園」に含まれており、現況の土地利用では、約54%が水田となっている。</p> <p>工事中は、工事用車両については決められたルートのみを走行を遵守させ、事業予定区域東側の水田地帯内は走行しないよう周知徹底する。</p> <p>また、隣接事業により、JR東北本線の2ヶ所の踏切(大井川踏切、茨田踏切)が閉鎖され、事業予定区域東側の水田地帯から進入できなくなるため、関係車両が水田地帯内を走行する可能性は小さいと考えるが、供用後の参入企業に対して、水田地帯内を走行しないよう注意喚起をする等、可能な限り配慮する。</p> <p>このことについては、配慮項目として選定の上、準備書に記載した。</p> <p>準備書：【1.6 環境の保全・創造等に係る方針】(p.1-47)、【8.9 動物】(p.8.9-1)、【9. 配慮項目の概要と配慮事項】(p.9-1)</p>

2.4 環境影響評価項目等の選定に当たって市長より受けた助言の内容

関係地域の範囲の設定、環境影響評価項目の選定並びに調査、予測及び評価手法の検討にあたって、市長の技術的助言は受けなかった。

3. 環境影響評価準備書に対する意見等の 概要及び事業者の見解

3. 環境影響評価準備書に対する意見等の概要及び事業者の見解

3.1 環境影響評価準備書に対する市民等の意見の概要

環境影響評価準備書は、仙台市環境影響評価条例第14条第1項に基づき、令和元年8月28日から令和元年9月27日までの1ヶ月間、縦覧に供された。

令和元年8月28日から令和元年10月11日までの意見書の提出期間において、環境の保全及び創造の見地からの意見を有する者の意見書の提出はなかった。

3.2 環境影響評価準備書に対する市長の意見

環境影響評価準備書に対する令和2年1月22日付の市長の意見は、以下のとおりである。

1 全体事項

- (1) 計画地内には、既に交通渋滞が発生している路線があり、本事業の実施によりさらなる渋滞の悪化が懸念される。このことから、関係機関との協議を進め、交通解析結果に基づいた交差点改良を実施するなど、交通負荷を軽減するための交通対策を確実に実施すること。

2 個別事項

(大気環境)

- (1) 供用後の施設関連車両の走行に伴う大気質及び騒音、振動に係る影響について、本事業の発生交通量の多い路線（市道中の坂線及び市道北畑入山線）の沿道においても、調査、予測及び評価を実施し、地域住民への説明を行ったうえで、必要な環境保全措置を講じること。

(土壌環境、廃棄物等)

- (2) 仮設沈砂池に堆積した土砂を盛土材として再利用する際には、適切な土壌改良を行うとともに、その具体的な内容を環境影響評価書に記載すること。

(植物、景観、自然との触れ合いの場)

- (3) 計画地内に整備する工業地及び商業地においては、近傍の路線上からの眺望について調査、予測及び評価を実施し、近景にも配慮した緑化計画及び景観計画を検討すること。
また、緑化にあたっては、当該地域の環境に適した樹種の植栽を検討すること。
- (4) 調整池の設置にあたっては、景観や自然との触れ合いに配慮した緑化空間や水辺空間等の創出を検討すること。

3.3 市長の意見に対する事業者の見解

市長意見に対する事業者の見解は、表3-1(1)～(2)に示すとおりである。

表3-1(1) 市長意見に対する事業者の見解 (1/2)

市長の意見	事業者の見解
1 全体事項	
<p>(1) 計画地内には、既に交通渋滞が発生している路線があり、本事業の実施によりさらなる渋滞の悪化が懸念される。このことから、関係機関との協議を進め、交通解析結果に基づいた交差点改良を実施するなど、交通負荷を軽減するための交通対策を確実に実施すること。</p>	<p>本事業による新たな交通負荷への対策として交差点改良等を検討しており、関係機関との協議の結果、交通解析上は現状と同等レベルの交通状況を達成できると考えている。</p> <p>本事業においては、今後も関係機関と協議を図り、交通状況について確認し、交通負荷軽減のための対策を実施していくこととする。</p> <p>評価書：【1.4.4 交通計画】(p.1-10～12)</p>
2 個別事項	
(大気環境)	
<p>(1) 供用後の施設関連車両の走行に伴う大気質及び騒音、振動に係る影響について、本事業の発生交通量の多い路線（市道中の坂線及び市道北畑入山線）の沿道においても、調査、予測及び評価を実施し、地域住民への説明を行ったうえで、必要な環境保全措置を講じること。</p>	<p>事業予定区域西側の市道中の坂線及び市道北畑入山線の沿道それぞれ1地点において、大気質、騒音・振動の追加の調査、予測、評価、環境保全措置の検討を行った。調査及び予測の結果は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大気質 <p>調査の結果は、2地点とも二酸化窒素濃度は環境基準値を下回った。</p> <p>予測の結果は、2地点とも二酸化窒素、浮遊粒子状物質は環境基準値及び仙台市定量目標値を下回った。</p> ・騒音 <p>調査の結果は、1地点の昼間において環境基準値を上回ったが、要請限度は2地点とも下回った。</p> <p>予測の結果は、1地点の昼間において環境基準値を上回ったが、ここでは現況でも既に環境基準値を上回っていた。</p> <p>本事業の施設関連車両による騒音レベルの増加分は0.0～2.5dBであった。</p> ・振動 <p>調査の結果は、2地点とも要請限度を下回った。</p> <p>予測の結果は、2地点とも要請限度を下回った。</p> <p>これらについては、今後の工事説明会等において、地域住民への説明を行っていくこととする。</p> <p>評価書： 【8.1 大気質】(p.8.1-2～5, 66～75) 【8.2 騒音】(p.8.2-2～6, 9, 31～32, 39～40, 42～44, 49) 【8.3 振動】(p.8.3-2～5, 26～27, 29～30)</p>

表3-1(2) 市長意見に対する事業者の見解 (2/2)

市長の意見	事業者の見解
2 個別事項	
(土壌環境、廃棄物等)	
<p>(2) 仮設沈砂池に堆積した土砂を盛土材として再利用する際には、適切な土壌改良を行うとともに、その具体的な内容を環境影響評価書に記載すること。</p>	<p>仮設沈砂池に堆積した土砂を盛土材として再利用する際には、「建設発生土利用技術マニュアル」に基づき、含水比低下や粒度調整などの土壌改良を行う。含水比低下については、天日乾燥を行い、現場密度が最大乾燥密度の90%以上を目標に締固めを行うこととする。また、粒度調整については、コーン指数400kN/m²以上を目標に、土取場から採取した盛土材と混合を行うこととする。</p> <p>なお、盛土材には、宅地の盛土に適した品質の土を採取する計画である。</p> <p>以上のことについては、本書に記載した。</p> <p>評価書： 【1.4.6 造成計画】 (p.1-34) 【1.4.7 仮設防災計画】 (p.1-37) 【8.12 廃棄物等 (廃棄物)】 (p.8.12-1~3)</p>
(植物、景観、自然との触れ合いの場)	
<p>(3) 計画地内に整備する工業地及び商業地においては、近傍の路線上からの眺望について調査、予測及び評価を実施し、近景にも配慮した緑化計画及び景観計画を検討すること。また、緑化にあたっては、当該地域の環境に適した樹種の植栽を検討すること。</p>	<p>近傍の路線上からの眺望については、事業予定区域内2地点において、追加の調査、予測及び評価を行った。</p> <p>本事業においては、質の高い景観形成のため、特に幹線道路(仙台松島線)に面する街区において、建物の壁面後退と接道部分の緑化を組み合わせるなどして、ボリューム感と連続性のある緑の確保を検討していく。</p> <p>また、緑化にあたっては、仙台市の「仙台市街路樹マニュアル」に基づき、広葉樹を主体に地域に由来する在来種から選定することを検討し、関係機関と協議を行っていただくほか、商業地・住宅地についても、地区計画で条件を付すなどし、統一感のある景観の創出に努めるほか、近景の創造の観点でも緑化の検討をしていく。</p> <p>評価書： 【1.4.5 施設整備計画 (2)公園・緑地計画】 (p.1-20~21) 【1.6 環境の保全・創造等に係る方針】 (p.1-48) 【8.11 景観】 (p.8.11-1~3, 11~14, 29~31)</p>
<p>(4) 調整池の設置にあたっては、景観や自然との触れ合いに配慮した緑化空間や水辺空間等の創出を検討すること。</p>	<p>調整池は、洪水流出の抑制を目的としており、現在はその機能を優先する観点で管理者との協議を進めているが、今後、調整池構造の検討に併せ、景観や自然との触れ合いに配慮した緑化についても検討していく。</p> <p>幹線道路から見える辺(第1~3調整池共通)や第2調整池の小学校に近接する辺に植栽を行うことによる調整池周囲からの目隠し効果を図る等、修景整備の実施についても検討していく。</p> <p>調整池周囲の植栽については、「仙台市街路樹マニュアル」等を参考に、今後も引き続き、関係機関との協議を進めていくこととする。</p> <p>評価書： 【1.4.5 施設整備計画 (2)公園・緑地計画】 (p.1-20~21) 【8.11 景観】 (p.8.11-31)</p>

