

第1章 対象事業の概要

1.1 事業者の氏名及び住所

事業者：株式会社ニトリ

代表者：代表取締役 似鳥 昭雄

所在地：北海道札幌市北区新琴似七条 1-2-39

1.2 対象事業の名称

(仮称) ニトリ仙台 DC 新築工事 (以下、「本事業」)

1.3 対象事業の種類

大規模建築物の建設の事業

(仙台市環境影響評価条例第2条第3項第21号)

1.4 対象事業の目的

本事業の計画地が位置する仙台市蒲生北部地区は、仙台駅から東に約10km、七北田川左岸・仙台港南側に位置する。本地区は、東日本大震災前より住宅や業務系の土地利用であったが、東日本大震災で甚大な被害を受けた地域の1つであり、「仙台市震災復興計画」(平成23年11月)に基づき、災害危険区域^{※1}に指定され、防災集団移転促進事業が進められた。

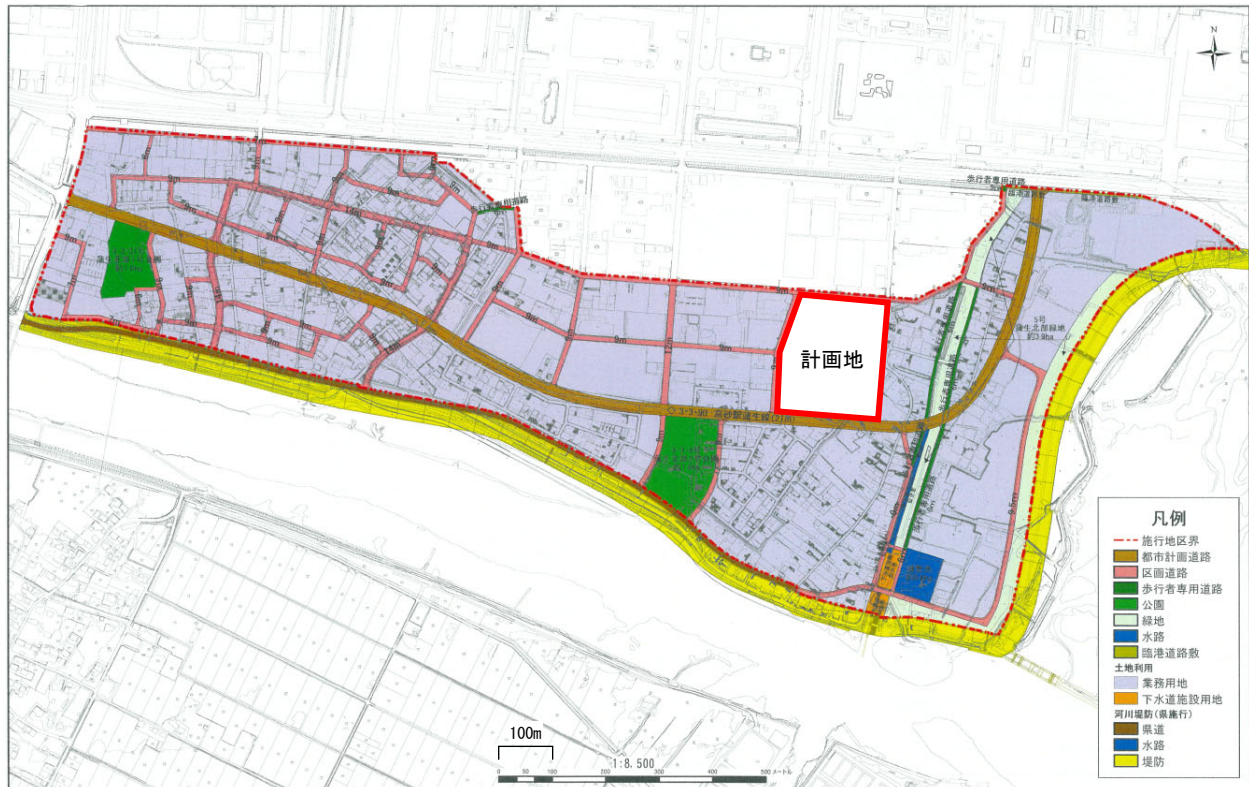
その後、「仙台市政策重点化方針2020」(平成27年12月)において「新たな産業集積を推進するため、業務系土地利用にふさわしい都市基盤の再整備と、土地の整理集約を図る土地区画整理事業を進める地区」と位置づけられ、業務系土地利用を前提とした都市基盤の再整備として、「仙台市蒲生北部被災市街地復興土地区画整理事業」が進められている(図1.4-1)。土地区画整理事業は現在も進行中であるが、土地区画整理事業により整理集約された市有地を対象に、利活用に係る事業者募集が順次行われている。本事業は、第7回募集(令和3年1月)に対する応募(25街区、S-33区画)の結果、事業候補として選定された。

このような背景の下、本事業では、国内有数の仙台塩釜港(仙台港区)に隣接する当地に、海外から東北全域への輸配送の拠点となるDC(ディストリビューションセンター^{※2})を建築する。東北6県への輸配送については、現在、東京港等を起点として関東圏内に立地する複数の輸配送センターから陸路を通じた長距離輸配送を行っているが、今後、本施設を機能集約型拠点とする輸配送へ切り替えることで、仙台塩釜港(仙台港区)を東北エリアの玄関と位置づけた物流関連事業の拡大と温室効果ガス排出削減の両立を目指す。

また、仙台市蒲生北部地区の利活用に係る経緯を踏まえ、仙台市における震災からの復興及び新たな産業の推進、仙台市のブランド力の向上、地場業者との協業や従業員の新規雇用を通じた地域活性化等に貢献する。

※1 仙台市災害危険区域条例の改正(平成23年12月)により災害危険区域(第2条)に「津波による危険の特に著しい区域」が追加され、本地区の指定はこれに該当する。

※2 在庫型物流センターとも言われ、在庫を保管・管理し、店・方面別に仕分けし納品する役目をもつ施設である。



出典：仙台市蒲生北部被災市街地復興土地区画整理事業設計図に一部加筆

<http://www.city.sendai.jp/gamo-kikaku/kurashi/machi/kaihatsu/tochikukaku/gamohokubu.html>

図 1.4-1 仙台市蒲生北部被災市街地復興土地区画整理事業

1.5 対象事業の実施区域

対象事業の実施区域（以下「計画地」）を図 1.5-1 に示す。

計画地は、仙台駅の東約 10km に位置し、全域が仙台市宮城野区に含まれる。計画地及びその周辺地域は、標高約 4m の平坦な地形となっている。

計画地が立地する「仙台市蒲生北部被災市街地復興土地区画整理事業」（以下、本項では「土地区画整理事業」という）の施行地区は、仙台塩釜港（塩釜港区）と仙台港 IC の中間地点に位置し、物流の観点からアクセス性に優れたエリアであり、用途地域は工業地域及び準工業地域である。

計画地の北東約 1km に仙台塩釜港高砂コンテナターミナルが存在し、北～北西側には物流系事業所や鉄工所等が存在する。計画地の西～南～東側は、土地区画整理事業の施行地区に含まれ、物流・工業系の事業所が存在する。

計画地周辺の集落としては、計画地の西側約 1.5km～南西側約 1.2km にまとまった住宅地（白鳥 1・2 丁目、蒲生）が存在する。土地区画整理事業の施行地区内には、かつては集落が存在したが、東日本大震災の津波等でその多くが損壊し、その後の災害危険区域指定及び防災集団移転促進事業により、新たな集落等の形成はみられない。

自然環境としては、計画地の南を七北田川が流れ、河口部には渡り鳥の飛来地等として名高い蒲生干潟、南貞山運河（貞山堀）が存在する。また、計画地内及び周辺に埋蔵文化財（蒲生御蔵跡等）が存在する。



- 凡例**
- 計画地
 - 主要な道路
 - 高速自動車国道
 - 一般国道
 - 主要地方道(県道)
 - 一般県道
 - その他道路
 - 主な河川
 - 蒲生干潟

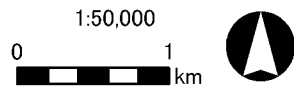


図 1.5-1 計画地の位置



凡例

 計画地

※ 計画地の東北東に見られる水域は、かつては養魚場であったが、東日本大震災の津波被災のため閉鎖され、令和3年9月現在は埋め立てられ、水域は消失している。

出典：国土地理院 HP の「地図・空中写真閲覧サービス」(<https://maps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1>) の写真に加筆。写真の撮影時期は2019年。

1:25,000



図 1.5-2(1) 計画地周辺の空中写真



凡例

 計画地

※1 計画地の東北東に見られる水域は、かつては養魚場であったが、東日本大震災の津波被災のため閉鎖され、令和3年9月現在は埋め立てられ、水域は消失している。

※2 写真の番号は写真 1.5-1 と対応。

出典：国土地理院 HP の「地図・空中写真閲覧サービス」(<https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1>) の写真に加筆。写真の撮影時期は2019年。

1:10,000



図 1.5-2(2) 計画地周辺の空中写真（拡大）



①計画地南東端より北西方向



②計画地南西端より北東方向



③計画地南西端より北方向



④計画地南西端より東方向



⑤計画地北西端より東方向



⑥計画地北西端より南方向



⑦計画地北東端より南方向



⑧計画地北東端より南西方向

※写真の番号は図 1.5-2(2)と対応。

写真 1.5-1 計画地周辺の状況（令和3年6月17日撮影）

1.8 施設配置計画

施設の配置計画を図 1.8-1、完成イメージパースを図 1.8-2 に示す。

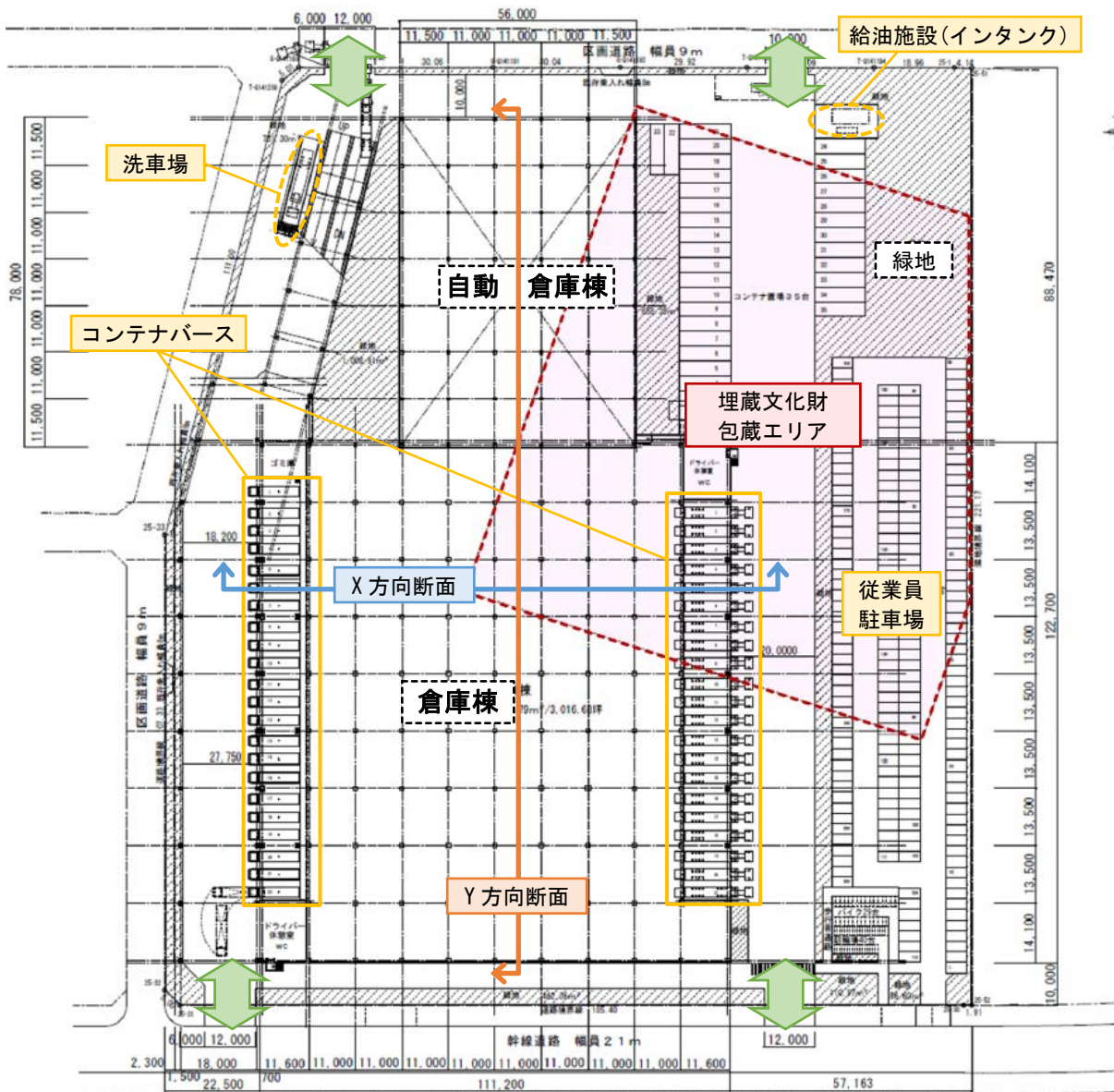
メイン施設である倉庫棟は、計画地の南側に倉庫棟（地上4階建）、北側に自動倉庫棟（地上4階建）を配置する。コンテナ車両の出入口は、計画地の北側2か所、南側2か所の計4か所設置する。倉庫棟の東側と西側にコンテナバース※1を配置し、西側は1階及び2階、東側は1階部分で建物内と連絡する。計画地内の北東側に給油施設1か所、計画地内の北西側に洗車場1か所、計画地内の東側に従業員駐車を設置し、計画地の周辺に緑地帯を配置する。また、倉庫棟屋上に太陽光パネルを配置※2する。

この他、災害時に周辺地域住民等が緊急的に避難できるよう、上部階への大規模人数※3が収容できるような施設計画とするとともに、行政からの要請により緊急物資を供給可能な体制を整える。

※1 コンテナバースとは、コンテナトラック等を駐車し荷役等を行うスペースのこと。

※2 太陽光パネルの反射光による影響（主に鳥類）は「動物」の項目で予測評価を行う（第4章参照）。

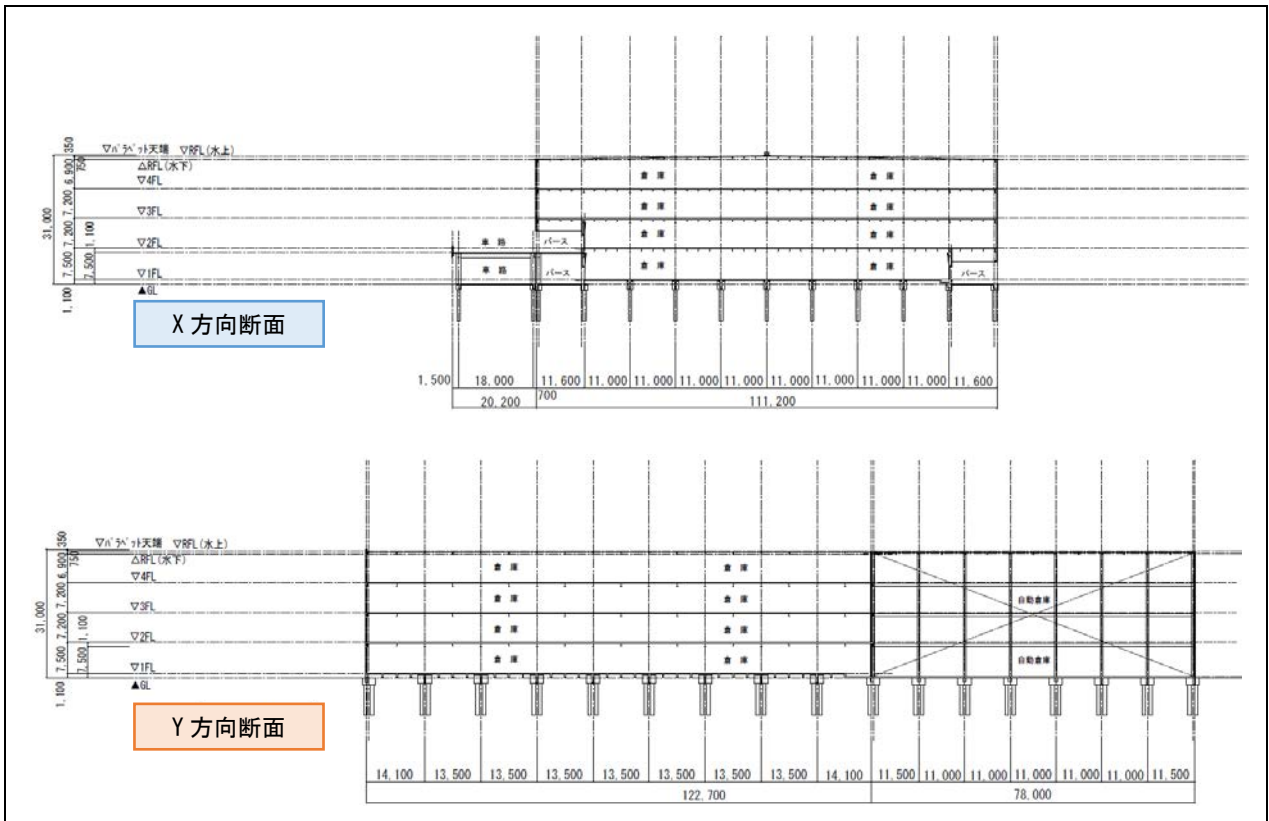
※3 1,000人規模での収容能力を想定する。



※ 断面図は図 1.8-1(2) に示す。矢印の向きに見た断面である。

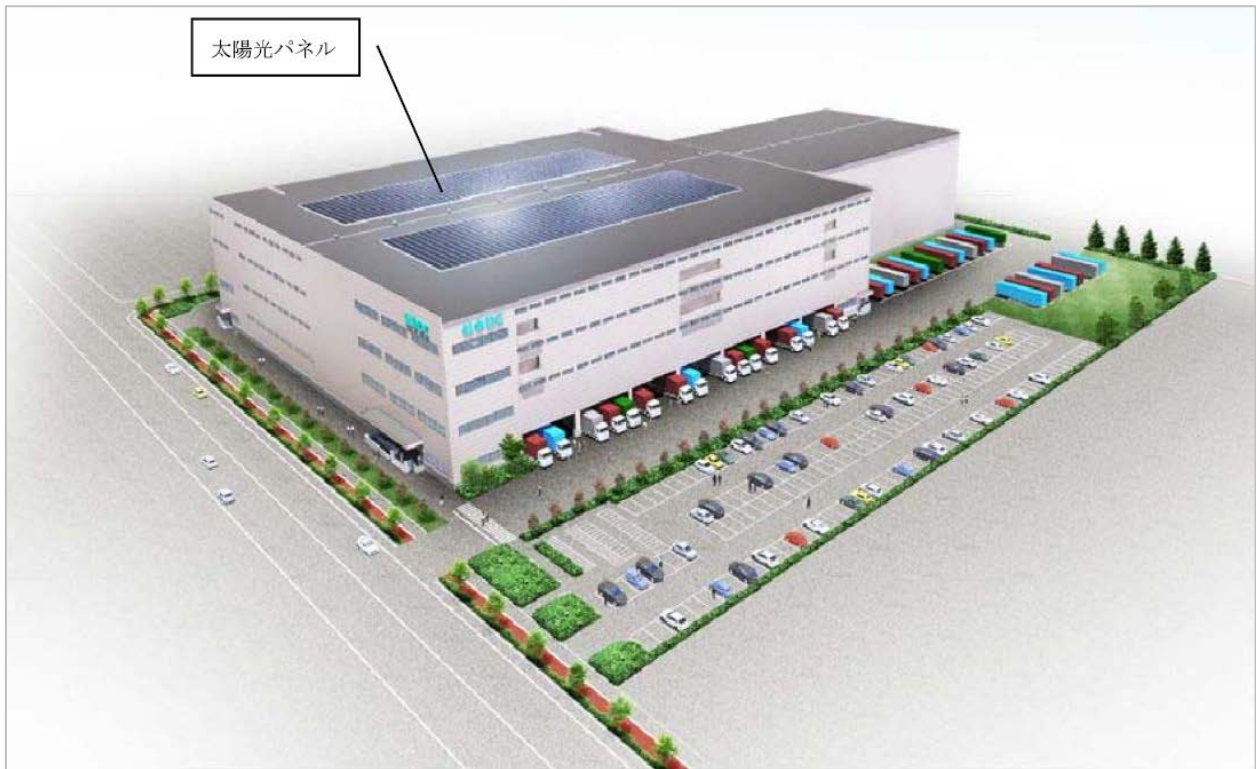
※ 計画地周辺道路から幹線道路に至る走行ルートは今後検討予定である。

図 1.8-1(1) 施設配置計画（平面図）



※ 断面位置は図 1.8-1(1)に示す。

図 1.8-1(2) 建築計画 (断面図)



※ 現時点のイメージであり、設計図とは細部が異なる部分があるが、今後の詳細検討により変更される予定である。

図 1.8-2 イメージパース (南東方向からの見え方)

1.9 緑化及び景観計画

緑化については、「杜の都の環境をつくる条例」（平成 18 年 6 月 23 日仙台市条例第 47 号）及び「仙台市工場立地法に基づく準則を定める条例」（平成 24 年 10 月 5 日仙台市条例第 52 号）に基づき、敷地内に緑地を確保する。また、緑化面積を義務的に達成することにとどまらず、蒲生干潟等の周辺の自然環境や計画地の植生の現状も踏まえた樹種の選定等、生物多様性等に配慮した緑地創出を行う。

景観については、計画地周辺に緑地帯を設置することで、周辺からの見え方に配慮する。建築物の外壁色は周辺施設と調和したものを採用し、原色や蛍光色等の調和を乱すような配色を採用しない等、周辺景観に配慮した施設とする。

1.10 交通計画

供用時における事業関連車両の主要な走行経路を表 1.10-1 及び図 1.10-1 に示す。

主要な走行経路としては、①計画地と仙台塩釜港高砂コンテナターミナルを結ぶルート、②計画地から仙台港 IC を経由し仙台東部道路で東北各方面に至るルート、③仙台東部道路を使用せず近隣各方面へ向かうルートの 3 つを想定する。

②のルートは、計画地から都市計画道路 3・3・90 号高砂駅蒲生線又は臨港道路を經由し、県道 10 号（塩釜亘理線）を經由し、仙台港 IC から仙台東部道路に接続するものである。施設より内陸側を走行する配送用車両（ルート②及び③を走行する配送用車両の合計）の約 7 割がルート②を使用する予定である。

表 1.10-1 事業関連車両の主要な走行経路

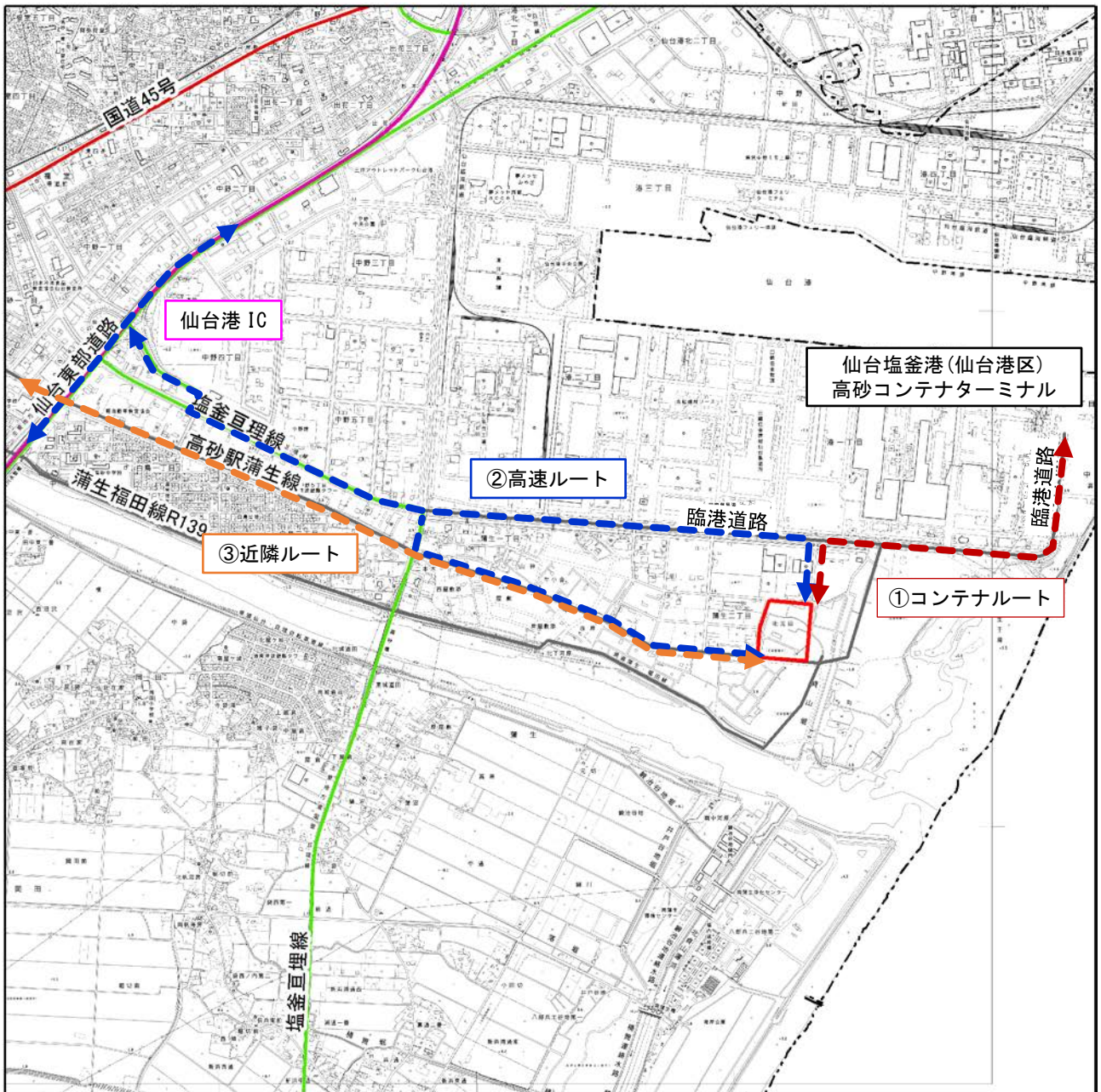
主要な走行経路 （【 】は略称）	用途	主な車両	台数（往復計）※1	
			通常期	繁忙期※2
①計画地と仙台塩釜港高砂コンテナターミナルを結ぶルート【コンテナルート】	配送	40ft コンテナトラック等	60 台/日	78 台/日
②計画地から仙台港 IC を経由し仙台東部道路で東北各方面に至るルート【高速ルート】	配送	10t トラック、4t トラック等	100 台/日	130 台/日
③仙台東部道路を使用せず近隣各方面へ向かうルート【近隣ルート】	配送	2t トラック、宅配便等	38 台/日	50 台/日
	通勤※3	従業員車両等	336 台/日	438※4 台/日

※1 コンテナラウンドユース（輸入に用いた後の空コンテナを港に戻さず輸出に転用することで、空コンテナ輸送を削減する取組）を予定するが、現時点で時期・台数が未定であり、上記には含めていない。

※2 繁忙期（3～5 月及び 12 月を想定）には出荷量が年間平均値の約 1.3 倍になる実績を踏まえ、繁忙期の台数は通常期の 1.3 倍を見込んでいる。

※3 通勤車両の一部が、南側の塩釜亘理線を利用する可能性があるが、現時点で通勤者個人が選択するルートが予想できないこと、通勤者が多く居住すると想定される仙台市街地に至るには多少遠回りとなり相対的な利用頻度は少ないと考えられることから、現時点で主要な走行経路には含めていない。

※4 繁忙期の従業員車両台数は、最大想定 219 台×往復＝438 台/日であるが、2 又は 3 交代制のシフト勤務であるため 219 台が同時に駐車することはなく、従業員駐車場台数（205 台）以内に収まる。



凡例

- 計画地
- 主要な道路
- 高速自動車国道
- 一般国道
- 主要地方道(県道)
- その他道路

※ 走行ルートは現時点の想定であり、今後の事業計画の検討により変更となる可能性がある。

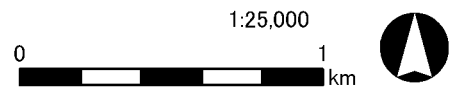


図 1.10-1 事業関係車両の走行経路

1.11 供給・処理施設計画

1.11.1 供給施設

1) 水道

仙台市蒲生北部被災市街地復興土地区画整理事業において敷地境界付近の4か所に設置された、既設の給水管（口径20mm）に接続し、供給する計画である。

2) ガス

計画地は仙台市ガス局の都市ガス供給区域外であるため、ガスを使用する場合、ガス供給事業者より調達し、供給する計画である。

3) 電力

電力供給事業者（東北電力ネットワーク株式会社）により、供給される計画である。

1.11.2 処理施設計画

1) 汚水排水

敷地境界付近の5か所に設置された、既設の汚水枘及び取付管に接続し、公共下水道（汚水）を経由して排水する計画である。なお、汚水と雨水は分流方式である。

2) 雨水排水

敷地境界付近の5か所に設置された、既設の雨水枘及び取付管に接続し、公共下水道（雨水）を経由して排水する計画である。また、浸透枘・浸透側溝・雨水貯留等の雨水浸透等に配慮した設備の設置を今後検討する。

1.11.3 廃棄物処理計画

国及び仙台市における廃棄物関連法令等に基づき適正に処理する計画とする。

1.12 工事計画

工事計画は、今後施工業者の確定を受けて、詳細な検討を進める予定であるが、現時点の想定を以下に整理する。

- ・計画地は土地区画整理事業により整理集約済の平坦な造成地であり、本事業による大規模な造成は想定しない。
- ・基礎工事、建築工事、設備工事が想定されるが、基礎工事においては計画地内の埋蔵文化財（蒲生御蔵跡）の存在に配慮し、掘削工事を行う。
- ・工事用車両の主要な走行経路は、事業関係車両の走行経路（図 1.10-1）と同じルートを想定する。
- ・工事中の雨水排水は、沈砂池を設ける等、敷地内で処理を行った後、公共下水道（污水）へ排水する。なお、計画地は平坦な土地であり、敷地境界付近に比高約 0.5m 簡易盛土が施されているが、工事中もこれを維持・強化することで、小規模の降雨であれば、地表面浸透や水溜まり等となり、大量の濁水が計画地外に流出する可能性は小さいと考えられる。

1.13 埋蔵文化財の保存・活用計画

計画地内及び周辺に分布する埋蔵文化財について、本事業の実施に当たり適切な環境配慮を行うとともに、仙台市をはじめとする関係機関と連携・協力しながら保存・活用を図っていく予定である。なお、本環境影響評価手続きと並行して、埋蔵文化財調査等が進められる予定であり、埋蔵文化財の出土状況に応じて保存・活用の方向性が変わりうるが、本項は図書作成時点の最新情報に基づき整理したものである。

<埋蔵文化財の概要>

計画地及びその周辺に分布する埋蔵文化財を図 1.13-1 に示す。

埋蔵文化財として「蒲生御蔵跡」、「貞山堀」が分布している。貞山堀は、16 世紀末～17 世紀末にかけて開削された、木挽き堀（阿武隈川河口～名取川河口）、新堀（名取川河口～七北田川河口）、御舟入堀（七北田川河口～塩釜湾）の 3 か所の運河の総称であり、計画地東側の部分は御舟入堀に該当する。舟入堀舟溜りの西側にある蒲生御蔵跡は、貞山堀の物流拠点であった蒲生御蔵の跡地である。

資料 「貞山堀・蒲生御蔵跡ほか -平成 27 年・28 年度蒲生北部被災市街地復興土地区画整理事業関係遺跡発掘調査報告書-」（平成 30 年 3 月、仙台市教育委員会）

<埋蔵文化財調査の方針>

- ・文化財保護法 93 条の規定（土木工事等のための発掘に関する届出及び指示）に基づき、埋蔵文化財等の発掘調査を行う。なお、調査方法等については仙台市の所管部署の指示に従う。
- ・調査工程は、現時点では以下が予定されている。

試掘・本掘調査※： 令和 3 年 12 月頃～令和 4 年 12 月頃（予定）

整理作業： 令和 5 年 1 月頃～令和 5 年 12 月頃（予定）

※ 試掘調査の対象は、現時点で埋蔵文化財ではないが蒲生御蔵跡の西側にあると推定される高瀬堀、本掘調査の対象は、蒲生御蔵跡及び高瀬堀が予定されている。蒲生御蔵跡は試掘調査済である。



※ 参考イメージであり、展示内容の詳細は、埋蔵文化財の出土状況を踏まえ今後検討を進めるものである。

図 1.13-2 展示スペースの参考イメージ

1.14 環境影響評価の実施にあたっての配慮事項

事前調査結果及び現時点での事業計画を踏まえ、環境影響評価の実施にあたっての配慮事項を以下に整理する。

1.14.1 大気質・騒音・振動

○工事中（資材等の運搬）

- ✓ 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。
- ✓ 資材運搬等の車両は、最新排出ガス規制適合車の採用に努める。
- ✓ 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。
- ✓ 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。
- ✓ 土砂等の運搬時には、必要に応じて車両の荷台等をシートで被覆する。

○工事中（重機の稼働）

- ✓ 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。
- ✓ 排出ガス対策型、低騒音・低振動型の建設機械の採用に努める。
- ✓ 建設機械のアイドリングストップを徹底する。
- ✓ 建設機械の整備、点検を徹底する。
- ✓ 低騒音・低振動型の工法の採用に努める。

○工事中（切土・盛土・発破・掘削等）

- ✓ 造成箇所や計画地内の仮設道路には適宜散水を行い、粉じんの飛散防止を行う。
- ✓ 土砂等の運搬時には、必要に応じて車両の荷台等をシートで被覆する。

○供用時（資材・製品・人等の運搬・輸送）

- ✓ コンテナラウンドユース[※]を推進し、効率の良い車両運行を行う。
※輸入に用いた後の空コンテナを港に戻さず輸出に転用することで、空コンテナ輸送を削減する取組のこと。
- ✓ 事業関係車両のアイドリングストップを徹底する。

1.14.2 水の汚れ・地下水汚染等

○供用時（施設の稼働、有害物質の使用）

- ✓ 計画地内に給油施設を設置する可能性があるが、設置する場合、油分が外部へ漏出し公共用水域や地下水系へ流出・浸透しないように、当該施設を適切に設計施工・運用する。
- ✓ 計画地内に洗車場を設置する可能性があるが、設置する場合、洗車排水が公共用水域へ流出しないように、公共下水道（汚水）へ放流する。

1.14.3 水の濁り

○工事中（切土・盛土・発破・掘削等）

- ✓ 敷地境界に簡易盛土を行い、敷地外への濁水流出を防止する。
- ✓ 施工区域内に仮沈砂池等を設置し、工事排水を一旦貯留し、土粒子を十分に沈殿或いは浸透させた後、濁りが低下した上澄み水を公共下水道（汚水）へ放流する。
- ✓ 造成箇所は速やかに転圧等を施す。
- ✓ コンクリート製品はできる限り二次製品を使用し、現場でのコンクリート打設を最小限に抑える。

1.14.4 地盤沈下

○存在（工作物等の出現）

- ✓ 地盤沈下が発生しないよう、地盤性状にあわせた適切な工法により工事を行う。
- ✓ 工事中においては、沈下量や変形等を監視する。

1.14.5 樹木・樹林等（緑の量）

○存在（工作物等の出現）

- ✓ 緑化面積を義務的に達成することにとどまらず、蒲生干潟等の周辺の自然環境や計画地の植生の現状も踏まえた樹種の選定等、生物多様性等に配慮した緑地創出を行う。

1.14.6 動物

○工事中

- ✓ 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。また、夜間作業を行わない。
- ✓ 特に、鳥類をはじめとする動物の重要な生息地である蒲生干潟への影響を低減するため、資材運搬等の車両の走行経路を蒲生干潟に近接しないよう設定する等の配慮を行う。

○供用時

- ✓ 鳥類をはじめとする動物の重要な生息地である蒲生干潟への影響を低減するため、事業関係車両の走行経路を蒲生干潟に近接しないよう設定する等の配慮を行う。

1.14.7 景観

○供用時

- ✓ 建築物の外壁色は、周辺施設と調和したものを採用し、原色や蛍光色等の調和を乱すような配色を採用しない。
- ✓ 計画地周辺に設置する緑地帯は景観に配慮したものとする。

1.14.8 自然との触れ合いの場

○工事中（資材等の運搬）

- ✓ 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中する等し、自然との触れ合いの場のアクセスに影響を与えないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。

○工事中（重機の稼働）

- ✓ 重機の騒音が自然との触れ合いの場の利用環境に影響を与えないよう、騒音防止・低減のための対策を講じる。（→「騒音・振動」の項を参照）

○供用時（工作物等の出現）

- ✓ 大規模建築物が出現することで自然との触れ合いの場の利用環境に影響を与えないよう、建築物の外壁色は、周辺施設と調和したものを採用する等の配慮を行う。

○供用時（資材・製品・人等の運搬・輸送）

- ✓ 事業関係車両による搬出入が一時的に集中する等し、自然との触れ合いの場のアクセスに影響を与えないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。

1.14.9 文化財

計画地内に分布する埋蔵文化財が環境配慮の対象となるが、その配慮事項等の内容は「1.13 埋蔵文化財の保存・活用計画」に整理している。

1.14.10 廃棄物等

○工事中

- ✓ 工事中における建設廃棄物は、分別を徹底し、再資源化及び再利用等の促進を図るとともに、再利用できないものは専門業者に委託し、適切に処理する。

○供用時

- ✓ 操業に伴い生じる廃棄物は、減量・分別・再利用を徹底し、関係法令に則り適切に処理を行う。

1.14.11 温室効果ガス等

○工事中（資材等の運搬）

- ✓ 資材運搬等の車両による搬出入が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める。
- ✓ 資材運搬等の車両のアイドリングストップを徹底する。
- ✓ 資材運搬等の車両の整備、点検を徹底する。

○工事中（重機の稼働）

- ✓ 計画的かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避ける。
- ✓ 建設機械のアイドリングストップを徹底する。
- ✓ 建設機械の整備、点検を徹底する。

○工事中（建築物等の建築）

- ✓ 工事中における型枠は計画的に転用する等、熱帯材使用についての環境配慮に努める。

○供用時（施設の稼働）

- ✓ 地球温暖化対策推進法等の気候変動・エネルギー関連法令に準拠し、事業で使用するエネルギー使用量の削減に努める。
- ✓ 施設屋上に太陽光パネルを設置して発電し、再生可能エネルギーの利用に努める。

○供用時（資材・製品・人等の運搬・輸送）

- ✓ コンテナラウンドユース※を推進し、効率の良い車両運行を行う。
※輸入に用いた後の空コンテナを港に戻さず輸出に転用することで、空コンテナ輸送を削減する取組のこと。
- ✓ 事業関係車両のアイドリングストップを徹底する。

(見開きの関係から空白ページ)