

仙台市環境影響評価審査会 議事録 (要旨)

■日 時	平成 27年 11月 26日(木) 午前 10時 00分～11時 20分
■場 所	市役所本庁舎 2階第 5委員会室
■出席委員	持田委員、永幡委員、遠藤委員、大熊委員、西條委員、 山口委員、山崎委員、山田委員、横山委員
■欠席委員	風間委員、廣田委員、松木委員、松八重委員、丸尾委員、森田委員
■事務局	佐藤環境局次長兼環境部長、瀧澤環境企画課長、菊地環境対策課長、 田中環境共生課長 (環境共生課環境調整係)
■ 審 議	プロロジスパーク仙台泉 2 プロジェクト環境影響評価方法書について (諮問 第 49号)
■ 事業者	プロロジスパーク仙台泉 2 プロジェクト 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 報告】 《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・生育場 所に関する事項があれば非公開とする。 → (各委員了承) 議事録署名 永幡委員に依頼 → (永幡委員了承)
持田会長	それでは審議に入る。 審議事項 1 の「プロロジスパーク仙台泉 2 プロジェクト環境影響評価方法 書」について、事務局から説明をお願いします。
事務局	本案件は、環境影響評価方法書、その要約書及び事前調査書が、11月 9日 付で提出され、11月 12日から 1ヶ月縦覧を行っている。説明会は 12月 4 日及び 5日に開催される予定であり、意見書の提出期間は 12月 25日までと なっている。意見書の有無及び内容については、次回の審査会でご報告する。 本案件は、通常と同じように本日を含め 3回の審議で答申をいただくこと を予定している。方法書の内容については、事業者から説明をお願いします。
事業者	(別冊資料について説明)
持田会長	それでは、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 願いしたい。

横山委員	樹木・樹林等を配慮項目として選定しているが、緑化計画はどの段階で示されるのか。
事業者	準備書の段階で示したい。現在のところ、方法書 1-6 ページの土地利用計画図に緑地として示している箇所を検討している。
山崎委員	本案件は、倉庫を建設するものだが、具体的にはどのような物が保管される予定か。
事業者	保管物については、一般の生活雑貨や食品等、一般消費に供するような商品を想定している。
山崎委員	冷凍商品もあるのか。
事業者	そうである。
山崎委員	事業概要によれば、A 棟の駐車場台数はトラック 30 台、乗用車 540 台を計画しているが、乗用車に関してこれだけの台数の駐車場が本当に必要なか疑問を感じる。
事業者	また、建物の平面図によれば、屋上に駐車場を配置するようだが、5 階建ての建物の屋上まで毎回登り下りする必要がある、平面駐車場に比べると環境負荷も大きい。屋上駐車場とした理由を教えてください。
事業者	乗用車の駐車場台数については、本倉庫で働かれる従業員の方々のための台数として、現在 540 台を計画している。
事業者	また、屋上に駐車場を配置している理由としては、物流施設という事業の特性上トラックの走行が多く、従業員の方々の安全を確保するため、歩車分離の考え方によるものである。
西條委員	私からも屋上駐車場に関してお聞きしたい。A 棟は高さとしては 30m ということだが、マンションで言うと大体 10 階建てくらいの高さになる。そのような高さまで車両が登るとすれば、やはり排気ガス等の環境影響が大きいと思う。車道の勾配としては、どれくらいになるのか。
事業者	旋回して建物の上部に車両が登って行くこのような施設を弊社ではランプと呼んでいるが、全国で相当数を開発した実績がある。そのような現場では、構内の車両の速度制限をしており、10km 未満で走行するよう運用している。また、アイドリングストップ等に関する注意喚起をしている。
西條委員	先ほど、保管するものに冷凍する商品が含まれるという話が出たが、冷凍室の規模はどれくらいになりそうか。
事業者	現時点での計画では、方法書 1-9 ページに建物平面図で A 棟 3 階の中央部分に冷蔵庫と示しているが、このくらいのスペースを考えている。
持田会長	A 棟と B 棟で大分図面の精度が異なっている。A 棟は冷蔵庫等が具体的に示されているのに対し、B 棟は何も示されていない。このような状況で、アセスが出来るのか疑問だ。これから設計が進んでいくと思われるが、例えば、

事務局	<p>B棟にも冷蔵庫が入ってくれば、エネルギー消費量も変わってくる。</p> <p>その点、事務局から説明させて頂く。会長のご指摘のとおり、A棟とB棟はかなり精度が違う。冒頭の事業者の説明のとおり、B棟については計画が未定という段階である。しかしながら、環境アセスメントを実施するにあたって、B棟の計画が未定だからといって、A棟のみで予測・評価をして良いのかというと、それは環境アセスメントの考え方から言えばおかしいと考える。そのため、可能な範囲でB棟も含めた最大負荷の状態を想定してアセスメントを実施してほしいと事業者に要請して、このような状況になっている次第だ。</p>
持田会長	<p>最大負荷の考え方だと思う。要するに冷蔵庫があったほうが、ただの倉庫より負荷が大きい。極端な話だが、B棟は1階から4階まで全て冷蔵庫と考えれば、その負荷は大きくなる。</p>
事務局	<p>B棟に関しては、事業者が全国で多数の実績があるとのことから、これまでの実績を踏まえた一般的な仕様で、かつ、この敷地面積等から考え得る最大のを想定してやるべきではないかということをご提案させて頂いた。</p>
持田会長	<p>そのイメージがもうちょっと具体的であると良かった。もう少しスケジュールが進めば、だんだん具体的になって、それがフィードバックされていくことでよろしいか。</p>
事業者	<p>はい。現時点では未定だが、次の段階になればもう少し具体的に決まってくる可能性もある。その点も含めて現時点では未定としか言えない状況である。</p>
持田会長	<p>次に、540台の駐車場台数ということだが、倉庫にそれ程の従業員が必要なのか。</p>
事業者	<p>倉庫と言っても、単に物を保管するだけではない。最近では、通信販売等の発送拠点として、仕分け、梱包、値札つけ、検品等といったいわゆる流通加工の作業場としても利用されており、それ相応の従業員の方々が必要になってくる。A棟に関しては、現在賃貸に向けて交渉中の企業があり、そちらとの話の中でこれぐらいの従業員が必要だろうとのことから、540台の駐車場を計画している。</p>
西條委員 事業者	<p>この建物は24時間稼働するのか。</p> <p>運営形態は賃貸先の企業によるところだが、全国における実績においては24時間稼働している施設が多数ある。</p>
西條委員	<p>そうすると、屋上駐車場の照明設備が及ぼす影響については問題ないのか。現状の夜間はほぼ真っ暗だと思うが、屋上駐車場の照明が空に向かうことになる。その影響について予測等が必要なのではないか。</p>
持田会長	<p>夜間の照明を考えるとすれば、どの環境影響要素になるのか。</p>

永幡委員	景観が関わってくるのではないか。
持田会長	景観はあると思う。環境影響要素に光害はない。
山田委員	昆虫類等の生態系への影響も考えられる。
横山委員	計画地の南側にゴルフ場とはといえ樹林地が存在するが、ここには配慮の必要な動物は一切分布していないという前提になっている。
事業者	そのような考えではない。周囲の樹林は改変しないため、影響はないと考えている。
横山委員	植物に関しては、改変しないので影響はないという考え方は理解できる。ただし、動物は移動するので、改変しないから影響がないというのは、ちょっと短絡的ではないか。仙台だとちょっとした樹林地にも配慮の必要な動物が分布していることは多い。ゴルフ場とは言え、動物に関しては項目として選定するか、配慮項目として頂きたい。夜間照明についても、昆虫が大量に集まってくる等といった影響が起り得る。
事業者	方法書 4-6 ページに示したとおり、樹木・樹林等を配慮項目として選定している。本事業では、現存する樹林地をそのまま残す計画であるが、そこに動物が生息していることも考えられる。それに対する配慮という点については、これから検討させて頂きたい。
横山委員	動物については、最低でも配慮項目として選定頂きたい。鳥や昆虫など影響が出そうな動物に限って頂いても結構だが、出来れば調査を実施して頂きたい。
持田会長	夜間照明に関する景観への影響は如何か。
事業者	屋上駐車場につける照明については、煌々としているものではなく、おそらく街灯ランプと同じようなレベルになると思う。また、計画地は産業団地内に位置しており、現状周りにも同じように工場等が沢山あるため、これまで真っ暗であったところが、凄く明るくなるというような大きな変化はないとは考える。
西條委員	屋上駐車場なので高さ 30m のところに光がある。これは、地上の照明とは感覚が異なるのではないか。
大熊委員	それに関連して、仮に夜間の光の問題を景観で扱うとすると、調査・予測地点の考え方が変わってくるかもしれない。現在の調査・予測地点は、住民が昼間に景観を楽しむという観点から地点を選定していると思われるが、夜間であれば、むしろ住宅地への影響という観点で選定する必要があるのではないか。
事業者	景観の調査・予測地点については、方法書 4-22 ページに示したとおり、地域住民に親しまれ、日常的に不特定多数の人が利用する眺望地点として選定しており、具体的な位置は、4-23 ページに図示している。詳細について申し

持田会長	<p>上げると、まず南側にゴルフ場があるため、南側からは計画地がなかなか見えづらい。また、その他の方向からも、起伏や計画地周辺の建物に遮られるため、建物が出来たとしてもなかなか見えづらい場所になっている。その中で、出来るだけ計画建物が見える可能性の高いところを選定した次第である。住宅地については、南側や東側に存在するが、これら住宅地の中に入ってしまおうと見通しの良いところがないという状況だ。</p>
事業者	<p>選定している眺望地点は公園等だが、住宅地からの視点も入っていると考えても良いか。</p> <p>申し上げたとおり、住宅地の中に入ってしまおうと見通しが良いところがない。南側の住宅地からの視点であれば No.5 から北に向かって計画地を見ること、東側の住宅地からの視点であれば、No.3 や No.8 から西に向かって計画地を見ることで、住宅地からの視点を包含している。</p>
山崎委員	<p>現在はこの場所は更地になっていて、以前は東北セミコンダクタの工場があったということだが、その建物の高さはどうだったのか。</p>
事業者	<p>計画地には、以前、東北セミコンダクタの半導体関連の製造工場があり、震災で損傷を受けたこともあり 2011 年末で工場が閉鎖され、敷地を売却されたと聞いている。更地の状態で買い受けたため、工場の正確な高さはわからないが、工場施設ということであれば、おそらく計画している建物よりは低く、20m とか 25m 程度ではないかと推察される。</p>
永幡委員	<p>話しを戻すが、方法書 1-3 ページの航空写真を見る限り、他の建物で屋上駐車場になっているところは無いように見受けられる。その意味では、計画地が産業団地内に位置しているとはいえ、高い場所での光というのは、新たな影響要因になるのではないか。</p>
事業者	<p>他の建物等が屋上を駐車場として利用しているかどうかに関しては、把握出来ていないが、同じような高さの建物は周囲に並んでいる。また、ライトについても、周り全体を照らすようなものではないので、それほど目立つような形にはならないのではないかと考えている。</p>
西條委員	<p>駐車場は、安全上を考えて結構明るくするのではないか。</p>
事業者	<p>安全上の問題もあるが、単純に明るくするだけではなく、例えば、必要なところだけに光が当たるように、指向性のある照明にする等の配慮はしていけると考える。</p>
山田委員	<p>今ご議論頂いたようなことも含めて、夜間照明の状態が、フォトモンタージュでどのように各予測地点から見えるのかというのを是非準備書の方で示して頂きたいと思う。</p>
事業者	<p>夜間照明に対する設備面からの配慮という点については、例えば、照明としての配慮、あるいは、前に囲いを作って、外部にその光が漏れないような</p>

	<p>対策は出来るかどうか等、今後検討を進め、準備書の段階ではある程度明確にできるようしたいと考える。また、それを踏まえた形で、先ほどご指摘頂いた樹林に生息する動物に対する配慮という点でも検討していきたい。</p> <p>次に、景観に関する予測についても、良い手法がないか検討させて頂きたい。ただし、正直なところ、現状の夜間の写真を撮っても真っ暗な写真しか撮れず、イメージされるようなフォトモンタージュを作成するのは難しいのではないかと考える。今後色々模索してみたいと思うが、場合によっては定性的な予測という形になるかもしれない。</p>
持田会長	<p>景観や生態系への影響についてはぜひご検討頂きたい。</p> <p>それから、屋上駐車場という点に関し、最初に話があったとおり排気ガスの影響が考えられるが、調査地点を沿道だけではなく、周辺の建物等に設定する必要はないか。</p>
事業者	<p>方法書 4-9 ページの予測内容③として示す供用後の施設の稼働に関しては、当然のことながら駐車場を利用する車両の影響も含めることで考えていた。</p>
持田会長 事業者	<p>そうすると、調査地点が沿道だけで良いのか。</p> <p>外部の道路を走行する車両の影響につきましては、道路沿道で予測する。一方、駐車場を利用する車両の影響に関しては、計画地内の屋上駐車場までのルート等から排気ガスが拡散することを想定して予測する。</p>
持田会長 事業者 事務局	<p>敷地内で見るということか。</p> <p>敷地からの拡散を予測する。</p> <p>調査としては計画地内で行い、そのデータ等を元にシミュレーションモデルを使いながら、外部にどれくらい広がるかというのを予測するもので、アセスメントでは一般的な手法である。予測結果としては、コンター図が出され、隣接する建物も含め、周辺への影響が示される。</p>
山田委員	<p>方法書 4-5 ページの地下水汚染に係る項目選定について確認させて頂きたい。給油施設は地中埋設式等とするなど適切に設置することで地下水への影響はないとのことだ。一方、実際に給油をする地上部の方では、操作中に油が漏れ出るという事故が起こりがちだが、配慮は必要ないか。</p>
事業者	<p>ご指摘の点については、設計や運用の中での配慮を当然考えていかなければいけないので、検討を進め、準備書の段階で示していきたい。</p>
山田委員 持田会長 永幡委員	<p>ぜひ検討頂きたい。</p> <p>他に。</p> <p>騒音について、まずは確認だが、方法書 4-13 ページの予測内容では、工事中や供用後の複合影響について項目立てされていないが、次ページの予測方法ではその旨記載されている。きちんと予測して頂ければ問題はないのだが、一般的には予測内容から項目立てするものではないのか。</p>

事業者	予測方法に示したとおり、複合的な影響については予測するが、予測項目としては4-13ページに示している4つの項目で整理したい。
永幡委員	次に、供用後の屋上駐車場等への車両走行に関し、騒音についても予測されるということで宜しいか。
事業者	騒音についても予測する。
永幡委員	このようなケースの予測は、ASJモデルではなかなか上手くいかないようなので、注意して予測して頂きたい。 次に、あと、4-15ページに騒音・振動に係る調査・予測地点と主要な走行ルートが示されているが、宮沢根白石線を走行する車両は想定されないのか。
事業者	計画地より西側に向かう場合には、計画地から直ぐ西側に向かい、No.1地点を通るものと考えている。
永幡委員	次に、住宅への影響を考えると、No.4-1、4-2地点というのもあるが、もう少し南側のまとまった住宅地についても問題ないことを確認して頂きたい。特に2階の高さでも、環境基準を満たしているので大丈夫だということを示して頂きたい。物流倉庫であれば、かなり走行車両台数が増えると思われるが、具体的にはどれぐらいになるのか。
事業者	これから具体的に検討するところである。
永幡委員	トラックの走行だと、騒音レベルは一気に高くなる。予測高さについては、必要に応じて考える旨が記載されているが、住宅への影響がきちんと把握できるようお願いしたい。
事業者	大型車の走行ルートとしては西側と東側に行くルートが主と考えており、No.4地点を通る南側に行くルートは従業員の方が通勤するルートとして想定している。その辺も今後整理したい。
山崎委員	大気質並びに騒音等に係るNo.4地点についてだが、擁壁があるということで、調査地点と予測地点を変えているということだ。むしろ北側にずらして交差点に近いところとすれば、両方同じ地点とすることができるのではないか。
事業者	交差点に近い場所では、信号で車両が止まってしまう。走行の影響という意味では、交差点よりむしろスピードが出ている場所のほうが望ましいと考える。
西條委員	供用後の大型トラック走行に関しては、高速道路からの流入流出となると思うが、高速道路の出入り口はどこにあるのか。
事業者	方法書3-105ページにインターチェンジの位置を示している。泉ICか泉PAスマートICを使うことを想定しており、泉ICからの車両は国道4号からNo.2、3地点を通り、泉PAスマートICからの車両は大衡仙台線を北上して西からNo.1地点を通ることを想定している。

西條委員 大熊委員	<p>了解した。</p> <p>温室効果ガス等という項目について2点確認させて頂きたい。</p> <p>先程、冷蔵庫があるとの話であったが、その冷蔵庫での冷媒に何を使うのか、また、どのように管理するのかという点についても温室効果ガスの観点から対策が必要ではないか。</p>
事業者	<p>次に、二酸化炭素の排出に係る予測の対象地域については計画地内ということだが、物流拠点が出来ると、インターネットでの通販含めて個別宅配でどんどん車両が増えて、二酸化炭素の排出が全体として増えるという面があると思う。物流拠点を作る方や管理する方にそこまで含めて考えるように求めることは難しいと思うが、どのようにお考えかお聞き出来ればと思った次第である。</p>
事業者	<p>ご意見のとおり、物流拠点ができることで地域の温室効果ガスの排出量が増加する可能性もあるかもしれないが、私共としては、方法書 1-1 ページの事業目的に示したとおり、計画地は物流の拠点として最適であり、この地域の物流拠点として、物流の効率化を図り、それによって運搬車両の走行距離の低減によって温室効果ガスの排出抑制等に資するものと考えている。</p>
持田会長	<p>温室効果ガスの排出量を予測する際には、どこまでの範囲を対象として考えているのか。施設のエネルギー消費に伴うものは当然だと思うが、540人の従業員の通勤車両の走行や出入りするトラックも対象となるのか。</p>
事業者 大熊委員	<p>そのとおりである。</p> <p>確かに、この事業では物流拠点を一方所インターの近くに造ることで、効率化が図られ、温室効果ガスの排出は低減されるはずだが、そこまでは予測はされないということだ。</p>
事業者	<p>冷蔵庫の冷媒に関しては如何か。</p>
事業者 大熊委員	<p>どのような機種の冷蔵庫を使うのかについては、まだ具体的に決まっていないが、温室効果ガスが排出されるような機械はないものと考えている。</p> <p>通常の使用時に排出されるものではないが、最後に廃棄する際などに配慮が必要だ。そういった冷媒についても温暖化の観点から管理を強化しようという流れにあるため、出来る範囲の配慮は是非して頂きたい。</p>
持田会長	<p>その他の温室効果ガス並びにオゾン層破壊物質は配慮項目として選定されているが、選定項目にした方が良いということか。</p>
事業者	<p>冷媒については常時排出されるわけではないので、予測はしづらい。もちろん配慮は出来ると思うので、配慮項目の中で対応させて頂きたい。</p>
西條委員	<p>冷蔵庫の管理は、賃貸先の企業が行うのか。それとも、施設の管理ということで御社が行うのか。</p>
事業者	<p>借りていただいたお客様の方で管理することとなる。</p>

西條委員 事業者	<p>建築までは御社が行い、それを貸し出すということか。</p> <p>基本はそのとおりだが、例えば、部分的にお客様が直接発注される場合もある。</p>
永幡委員	<p>過去の案件において、賃貸先に対しての配慮を求めた事例があったのではないか。</p>
持田会長	<p>JRの仙台駅東口開発計画において、テナントが多いため、事業者がコントロールすることが難しいという話があったが、テナントに対して配慮を求めよう事業者に要請した。</p>
永幡委員	<p>そのようなことから、配慮項目でも結構だが、配慮事項についてはきちんと準備書に記載頂くとともに、遵守して頂きたい。</p>
西條委員 事業者	<p>A棟に関し、500人余りの従業員が働くとのことだが、厨房施設の計画はないのか。場合によっては、エネルギー消費も大きくなる。</p> <p>厨房施設については現在検討中だが、例え設置したとしても商業施設のフードコートのような大掛かりなものではない。設置の有無について明らかになった場合には改めてご報告する。</p>
山口委員	<p>土壌汚染について、計画地は半導体の製造工場跡地ということであった。方法書4-5ページには、計画地は前土地所有者によって土壌汚染状況調査が行われ、土壌汚染対策が実施されているとあるが、購入直前の更地の状態で調査が行われ、対策がとられたということで宜しいか。</p>
菊地環境対策 課長	<p>私の方から説明申し上げる。東北セミコンダクタは特定施設を設置していたことから、土壌汚染の状況調査が必要であり、それにより汚染土壌が確認されたため、対策をとったということである。</p>
山口委員 菊地環境対策 課長	<p>それは、更地の状態で行ったということか。</p> <p>建物があると（土壌の）調査が出来ないため、調査計画に基づき、更地の状態で全て調査されている。</p>
山口委員 持田会長	<p>了解した。</p> <p>方法書4-26ページの温室効果ガスに係る評価手法について、実行可能な範囲で最大限の回避・低減が図られているか評価するとあるが、この最大限がどの程度のレベルかというところで、我々と事業者の間でいつも認識にギャップが出る。また、過去の大規模建築物の案件では、CASBEEという話をされていて、今回は1-11ページにAランク以上を目指すということが示されている。CASBEEの評価項目には環境品質（Q）と環境負荷（L）があり、Qは室内環境等、多くの人が使う施設において検討される事項であるため、倉庫にはあまり適していないと思う。一方、Lに関しては、ライフサイクルCO₂として別立てランク表示される。以上のことから、CASBEEとしてAランク以上を目指すとするより、LのライフサイクルCO₂のランクを一番上にす</p>

事業者	<p>るぐらいの目標を明記して頂くと、クリアかなと考える。</p> <p>弊社の大型の物流施設は、極力 CASBEE を取得する方向で進めており、過去に S ランクの実績も数件ある。ご意見頂いた L に関する目標についてはなかなか立てづらいため、今回に関しては A ランク以上というのをまず目標として設計等を進めさせて頂きたい。</p>
持田会長	<p>L のライフサイクル CO₂ をピンポイントで目標として挙げたほうが、簡単であり、この建物に合っていると思うが如何か。</p>
事業者	<p>そういったことが可能か、確認させて頂きたい。</p>
遠藤委員	<p>交通量が増加し、かつ 24 時間稼働するとなると、哺乳類等が車に轢かれて死んでしまう、いわゆるロードキルの問題はないのか。</p>
横山委員	<p>やはり、動物の調査を実施し、これぐらい動物がいるので、これぐらい車両台数が増えると、ロードキルがこれぐらい増えそうだっていう予測・評価が必要ではないか。</p>
事業者	<p>走行ルートは現状で既に道路として機能しており、また、計画地についても既に機能している産業団地に位置している。これまで何度も計画地に行っているが、そのような現象は今のところ見ていない。</p>
遠藤委員	<p>24 時間稼働するということが、そういった事故は夜間に発生することが多い。道路として既に使われていることは理解しているが、台数が増加するという話もあったので、今までと同じ状況とは言えないのではないか。</p>
西條委員	<p>この産業団地の中で、24 時間稼働している建物はあるのか。</p>
事業者	<p>何棟もあり、それらも物流施設である。</p>
持田会長	<p>ロードキルや夜間照明の話から、動物が項目として全く選定されていないという点は問題ではないか。</p>
横山委員	<p>例えばその周辺の樹林地に猛禽がいなくても限らない。また、昆虫についても、概況調査結果で示されている昆虫の中には、重要種でかつ夜間照明に飛来する可能性がある種もいる。出来れば動物相及び注目すべき種を項目として選定して頂きたい。最低でも配慮項目として頂きたい。</p>
遠藤委員	<p>一回ぐらい調査をしたほうが良い。</p>
事業者	<p>ご参考までにご説明申し上げます。先ほどご説明したとおり、計画地は旧東北セミコンダクタの工場の跡地である。遠藤委員からは、24 時間稼働であること、また、車両台数が増加するということが懸念されることとであった。まず、車両台数が増加するということに関しては、旧工場の方でも正社員だけで 600 人おられたと聞いており、今回 A 棟、B 棟合わせて 600 台強の駐車場を計画しているが、従前と比べて急激に車両台数が増えるわけではないと認識している。次に、24 時間稼働という点だが、24 時間四六時中、大型車や通勤車両が出入りするものではなく、一定のシフトに沿って行われる。時</p>

持田会長	<p>間帯別にどれくらいの台数になるのかということについては、今後準備書等でご説明したいと考える。そのことも踏まえて、夜間の影響についてどれくらいになるのかということも少し定量的に検討したいと考える。</p> <p>ぜひ項目として選定して頂き、景観に対して、あるいは動物に対してこれくらいだから問題ないということをきちんと示して頂きたい。</p> <p>それでは、追加のご質問・ご意見などがあれば、後ほど事務局に提出をお願いしたい。</p> <p>今回は、本日のご意見、追加のご意見並びに質問について、対応方針を示していただき、さらに審議を重ねたいと思う。</p>
事務局	<p>【次第4 事務連絡】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・追加意見の聴取 本日審議した事業について追加意見 12月3日(木) 夕方5時まで ・次回審査会 平成28年1月28日(木) 午前9時30分～ 予定案件 プロロジスパーク仙台泉2プロジェクト環境影響評価方法書(第2回)
事務局	<p>【次第5 その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なし
事務局	<p>【次第6 閉会】</p> <p>《審査会終了》</p>

平成28年1月28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

永幡 幸司



107 433