

日野鳥発第 17 号
平成 25 年 5 月 14 日

エコ・パワー株式会社
代表取締役社長 周布 兼定 様

公益財団法人 日本野鳥の会
理事長 佐藤 仁志

「(仮称)住田ウィンドファーム事業に係る環境影響評価方法書」に対する意見書

この度、貴社が作成された「(仮称)住田ウィンドファーム事業」に係る環境影響評価方法書について、次のとおり意見を提出します。

記

1. 対象事業実施区域の選定について

対象事業実施区域(以下「計画区域」という。)の周辺には、希少猛禽類が生息している。これらにとって、計画区域は採餌など重要な行動をとる場所となっている。

これらのことから、本件は希少猛禽類の生息に大きな影響を与えることが容易に考えられるため、風力発電施設の建設には不適切な場所であり、計画区域の位置を他の地域に変更するなど、見直しを行うべきである。

2. 調査手法について

①夜間調査の実施について

計画区域において、適切な時期に一般鳥類と同じ回数 of 夜間鳥類調査を実施し、夜行性鳥類の有無など必要な情報把握に努めること。

②調査範囲について

鳥類の調査範囲について、計画区域周辺には行動圏の広い希少猛禽類シの生息が確認されていることから、これら希少猛禽類の生息状況に関しては計画区域周辺 10km 程度まで、渡り鳥に関しては計画区域周辺 5km 程度の範囲まで把握できるように、調査範囲を見直すべきである。

③調査期間について

鳥類の調査期間については、「春、夏、秋、冬の 4 季の実施とする」と記されているが、具体的に

は春の渡り時期、繁殖期、秋の渡り時期、越冬期などと表現し、少なくとも年に5期分は調査を行うこと。また、計画区域周辺でどのような鳥類が繁殖、越冬、春秋の渡りを行っているか、その全容を掴むためには、単年度調査では不十分であり、各年により変動があることを踏まえ、少なくとも2年以上継続して調査を実施すること。

④希少猛禽類の生息状況に関する調査期間について

希少猛禽類の繁殖状況に年変動があることを踏まえ、少なくとも3年以上継続して調査を実施すること。なお、調査は1回を3日間とし、月に2回以上は行なうこと。特に猛禽類の風車へのバードストライクは、天候不良時に起きやすいことが知られていることから、好天時と悪天候時の行動様式についても、別途、調査を実施すること。

⑤鳥類の渡り時の移動経路に関する調査時期について

鳥類の渡り時期の移動経路に関する調査については、渡りの時期の幅が広いことから、特に秋季調査については8月中旬～11月中旬とするなど、十分な配慮が必要である。

さらに、渡り時期に出現する鳥種は、短期間中でも大きいことから、各調査は、少なくとも2週間に1回(1回につき3日間)程度実施すること。

⑥ラインセンサス調査について

鳥類に関するラインセンサス法での調査については、各調査期において確認種数が飽和するよう、1回の調査につき4回以上のセンサスを実施すること。または、スポットセンサス法を用いることを検討すること。

⑦空間飛行調査について

空間飛行調査では飛行高度の計測を行う必要があるが、飛行高度を正確に把握するため、高度が分かるレーザー距離計を用いること。

⑧飛行軌跡調査について

希少猛禽類の生息状況調査においては、すべての希少猛禽類に対して飛行軌跡の記録を行い、計画区域およびその周辺も含めて利用状況を把握すること。また、飛行軌跡調査では飛行高度の計測を行い、飛行高度を正確に把握するため、高度が分かるレーザー距離計を用いること。

⑨レーダー調査の利用について

鳥類の渡り時期の移動経路に関する調査については、計画区域および周辺の地形、植生、社会的状況が許す範囲で、昼夜間のレーダー調査を実施すること。場合によっては、樹冠部をやや越える高さのやぐらを設置するなどして、レーダー調査を実施すること。

⑩営巣木確認調査について

営巣木確認調査を実施し、提示の踏査ルートや定点だけでなく、風車建設や道路拡幅に伴って樹木が伐採される予定地域も調査対象とすること。

3. 予測の基本的な手法について

①鳥類の衝突の可能性に関しては、環境省による手引きに掲載されているものだけでなく、専門家に意見聴取するなどして最新の予測モデルを用い、衝突確率を評価すること。

②衝突だけでなく、風車の建設による騒音、生息地破壊および忌避効果が生み出す、生息地の消失や放棄が、計画区域および周辺の鳥類の生息に与える影響（例えば、個体数の減少や生存率の低下など）の有無や程度についても、予測を行うこと。

③希少種の分布または生息環境の改変の程度を予測する方法が、方法書には詳細に記載されていない。については、どのような手法を用いて予測を行うのか、具体的に記載すべきである。

なお、その際に引用した文献などについても記載すべきであること。

また、事業者により実行可能な範囲でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じてその他の方法により保全についての配慮が適正になされているかを評価するとあるが、「回避」とは、影響を避けるために建設を中止するか計画地を変更することを指し、実行可能な範囲での「回避」とは「低減」のことに他ならず、このような誤解を招く表現は避けるべきである。さらに、鳥類をはじめ野生生物の生息に著しい影響が予測される場合、最善の保全対策として「回避（建設を中止すること）」を行うことも明記すること。

4. 事後対策について

①風車建設後は、バードストライクの発生状況について、確認のための調査が実施されると考えられるが、その方法や頻度等について、方法書に記載すること。

なお、鳥類が衝突した場合、その死体を動物が持ち去ってしまうこともあるので、月1回程度の調査では不十分である。鳥類の衝突率や動物による持ち去り率の計算方法については、当会が発行した野鳥保護資料集第26集を参照し、必要な計画を策定すべきであること。

②バードストライク防止策として、下記のような積極的な防護策を検討し、方法書に記載すべきであること。

- ・レーダーを用いた鳥類の行動監視の導入。

- バードストライクが発生する可能性が高い時期での風車の運転停止。
- 一部の風車にでもバードストライクが発生した場合は、直ちにすべての風車の運転を停止し、専門家を交えた検討会を開催して、その後の防護策について検討すること。
- バードストライクが発生した場合、直ちにその内容を公表すること。

5. その他

①本方法書の確定にあたっては、公開を前提として、有識者からの意見聴取を行うこと。

また、環境調査中においても、随時、調査が適切に行われているか等を検討し、風力発電と野鳥との共存が図られるよう、複数の有識者からなる公開を前提とした委員会を設置し、必要な検討や提言を受けること。

②62 頁の表 3.1.5-4 について、オジロワシとオオワシは国の天然記念物であるにも関わらず、そのことについて記載漏れがあるので、追加、訂正すること。