

令和 6 年 10 月 18 日

電源開発株式会社 御中

日本野鳥の会大分県支部
支部長 谷上和年
〒 870-1168 大分市松が丘 3-22-3 衛藤方
電話 097-542-5370

公益財団法人日本野鳥の会
理事長 遠藤 孝一
〒141-003 東京都品川区西五反田 3-9-23
電話 03-5436-2633 (自然保護室)

(仮称) 四浦半島風力発電事業に係る環境影響評価準備書に対する意見書

(仮称) 四浦半島風力発電事業については、2018 年 9 月の環境影響評価配慮書（以下、配慮書という）、2019 年 8 月の環境影響評価方法書（以下、方法書という）を経て環境影響評価が実施され、今回の環境影響評価準備書（以下、準備書という）において、その評価の結果と環境保全措置の案などが示されています。

本意見書では、影響評価の結果と保全措置のなかで鳥類に関連すること、特に風力発電事業の影響が大きいと考えられる猛禽類に対して、どのように配慮すべきかということについて意見を述べることにいたします。アセス図書に対し一般から意見を述べるができる機会は、これが最後となります。事業をよりよいものにするために、本意見書で指摘した点を十分に検討してください。

1 クマタカに関する調査結果の明確化と衝突防止への対応について

クマタカは彦岳北ペアと日見ペアの営巣が確認されましたが、四浦半島により近い日見ペアの営巣木で風力発電機（以下、風車という）のうち 1 号機の設置予定位置まで約 3 km、行動圏東端からは約 2 km であるため、両ペアの飛翔が風車設置予定位置周辺に及んでいないと結論づけられています（準備書 10.1.6-22 p1024, 10.1.6-101 p1103）。しかしながら、半島部における希少猛禽類調査ではクマタカの飛翔が何度も設置予定位置周辺で確認されており、その高度がブレード回転域の高さ（高度 M）であることも記録されています（準備書 10.1.6-26 p1028）。個体識別ができていないので営巣ペアであるか、その他の個体（前年以前に巣立った個体の可能性）であるかは不明ですが、半島の東端から基部にかけてクマタカが飛翔したことは事実です。クマタカが事業実施区域（以下、計画地という）を飛翔したという調査結果を明確にして、計画地での飛翔が十分予測されることを明示してください。今回の調

査で、計画地の西端から約 2 km の隣接エリアで営巣していたことと、計画地での飛翔の確認結果は、方法書では予測してなかった新しい知見であるといえます。

以上のことをふまえて、クマタカの風車への衝突防止のために最初に検討すべきことは、飛翔コースにある風車の建設取りやめと設置位置の再検討であると考えます。クマタカは通常、同じ場所に周年生息するため、風車が設置されれば常に衝突の危険にさらされることになります。全国的にみても個体数が少なく、風車への衝突事故死が少しでも生じると地域個体群の存続に及ぼす影響は大きいものがあります。準備書では、渡りをする猛禽類の飛翔の妨げにならないように半島東側で風車の設置は行わず 15 基から 8 基へ削減するという、方法書にはなかった環境保全措置を取ることを貴社は検討されています。クマタカについても今回の調査で得られた新しい知見に基づき、巣に近い半島基部の飛翔頻度の高いエリアでの風車の設置について再検討をしてください。その上で、さらに衝突の可能性を低くするために後述する衝突防止策の実施が必要です。

2 バードストライク発生の防止対策の実施

これまでの調査結果から、風車のブレードやタワーへの衝突が発生する可能性の高い猛禽類は、ミサゴ、ハチクマ、ハイタカ、サシバ、ノスリ、クマタカ、ハヤブサです。これらは球体モデルから推定した 20 年間における衝突個体数が 1～6 個体となっています。衝突可能性の低減策としてタワー基部及びナセル部に、鳥類の忌避効果があるとされる目玉模様貼付が提示されており、これを実施することより衝突件数は減少すると推測されますが、その中でも 20 年間の推定衝突個体数が 1.0 個体を超えるものは、ノスリが 2.0 個体、サシバとミサゴが共に 1.6 個体、クマタカが 1.3 個体となります。これを限りなく 0 に近づけるには、目玉模様貼付だけでなく、ブレードを 1 枚だけ黒く塗りつぶすなどの対策を実施する必要があります。

3 事後調査の方法と期間

ブレード等への衝突回避の処置を行っても、バードストライクの発生はゼロにはならないと予想されます。そのため、これら目玉模様貼付などの保全処置の効果を検証するための事後モニタリング調査を行い、不十分な場合は改善策の検討を行うことで、バードストライク防止効果を高める必要があります。また、事後調査として死骸探索調査を行うとなっていますが、バードストライクで落下した死骸は他の雑食性鳥類や哺乳類等により直ちに持ち去られるケースが多く、実態把握が困難です。そのためバードストライクの有無や頻度は、死骸の回収だけでなく、風車への衝突の検出やライブ映像の記録などの方法を導入することが必要です。

さらに、事後調査の期間を風車の稼働後 1 年間としています。サシバやハチクマなどの渡り鳥は、気象条件（風力、風向、気圧配置、天候など）により渡りのルートが変化します。また、クマタカは繁殖を隔年に行う傾向があることが知られており、これらを考慮すると、稼働後少なくとも 3 年間の事後調査が必要であると考えます。

なお、これらの事後調査については、調査結果を事業者のみで把握・管理するのではなく、適宜、情報を公開し、日本野鳥の会等の自然保護団体とも共有して、即時性・透明性を確保しながら進めていただきたい。

<終わりに>

環境影響評価を実施するにあたって様々な指摘を受け、貴社が調査方法や事業計画そのものの変更を検討されたことは承知しています。調査方法においては当初半島東側のみの調査であったものを半島全域に調査範囲を拡げ、クマタカについてはより広範囲に調査して営巣中心域等を明らかにしたこと、バードストライクの危険性を正確に判断するために飛翔高度を目視で把握したことなど、事業計画については渡りの猛禽類の衝突防止のために設置基数を 15 基から 8 基に削減し面積や場所を縮小したことなど、検討や計画が変更された点があり、事業による猛禽類への影響を低減するために努力をされていると考えています。

そのようなもとで、我々は、環境影響評価を実施したことで判明した結果をもとに予測できることを正確に評価していただき、それに対する対策をこれまでの貴社による努力や環境保全措置の 1 つとして取り上げていただきたいと考えます。

生物多様性の損失に歯止めをかけ、自然を回復基調へと転換する「ネイチャーポジティブ」の実現が求められるなか、風車の設置が地域の自然環境に重大な影響を与えることは世界の潮流に逆行するものです。風力発電を含む再生可能エネルギーへの転換が急務とされている現在、自然環境への影響に十分配慮し、真に持続可能な再生可能エネルギーの推進のために、自然環境や生物多様性保全へのより一層の配慮を求めます。