

環境影響評価審査会総会 会議録

- 1 日時：平成 27 年 12 月 8 日（火）14:00～17:00
- 2 場所：兵庫県民会館 303 会議室
- 3 議題：
平成 26 年度事後監視調査結果報告について
 - (1) 淡路風力発電事業
 - (2) 一般国道 178 号余部道路事業
 - (3) 東播都市計画道路 1.4.1 号東播磨南北道路事業
 - (4) 淡路・東浦都市計画緑地 1 号あわじ石の寝屋緑地事業
- 4 報告事項：
- 5 出席委員：服部会長、大迫委員、小谷委員、上甫木委員、川井委員、近藤委員、菅原委員、住友委員、西村委員、藤川委員、別府委員、益田委員、三橋委員
- 6 兵庫県：環境管理局长
環境影響評価室長、審査情報班長他班員 3 名
自然環境課、水大気課、温暖化対策課、環境整備課
- 7 事業者：株式会社関電エネルギーソリューション、兵庫県
- 8 傍聴者：なし
- 9 配布資料
＜資料＞

資料 1	平成 26 年度事後監視調査結果報告について
資料 2	平成 26 年度 淡路風力発電事業 事後監視調査結果報告
資料 2-2	風力発電施設に係るフォローアップ調査の結果について
資料 3	平成 26 年度 一般国道 178 号余部道路 事後監視調査結果報告
資料 4	平成 26 年度 東播磨道（東播磨南北道路）事後監視調査結果報告
資料 5	平成 26 年度 あわじ石の寝屋緑地 事後監視調査結果報告
資料 6	株式会社神戸製鋼所神戸製鉄所火力発電所（仮称）設置計画に係る環境影響評価方法書の審査について（答申及び知事意見）

10 議事概要

事務局が資料 1 により、平成 26 年度事後監視調査結果報告について、各事業毎に概要を説明。

(1) 淡路風力発電事業

（事業者が資料 2 により、平成 26 年度事後監視調査結果について報告。その後、事務局が資料 2-2 により、風力発電に係るフォローアップ調査の結果について説明。）

[質疑]

(委員)

ご存じのように、音というのはその性質上、風下で高くなり風上で低くなる。この場合に、それを意識してデータをまとめ直したのか。例えば測定点によっては、風向きによっては全く音が来ないような風向きの音もあると思う。そういった風向きに関して、考察した事例はあるのか。

(事業者)

それについては、我々もそういう傾向がないか確認を行ったが、風車から測定点までの距離がある程度離れており、風車音の分離が難しく顕著には風車の風下風上による影響が現れるということではなかった。

(委員)

なかったということですね。

(事業者)

はい、今回の調査では顕著な影響が現れることはなかった。

(委員)

だから、風上側にあっても音は聞こえていたということか。

(事業者)

はい、そうだと思います。

(委員)

それから一番最後のシャドーフリッカーのことだが、これは参考値だと思われるが、風車で問題になるのは、ブレードの先から出る周波数 200Hz 前後のものとシャドーフリッカーだと思われる。シャドーフリッカーについては、2軒以外の対策をとった場所は問題がなくなったということだが、当然季節によっても高さによっても違ってくるだろうが、1日あたりどれぐらいの時間かかるのか？

(事業者)

一番長い時で30分程度。場所にもよるが、朝もしくは夕方にかかる。太陽の位置が変わるのでシャドーフリッカーは長い場所で1か月以上続くが、日ごとに時間が長くなっていき、ピークで30分程度となりその後短くなるというような動きをする。

(委員)

季節によってはシャドーフリッカーがかからない季節もあるということか。

(事業者)

そうです。シャドーフリッカーがかかるのが、年間でいうと、よくかかるところで2か月ぐらい。ほとんどの季節でかかっていない。

(委員)

一応町内会の方は遮光カーテンでOKということだが、あとの2軒が町内会ではないとして、それ以外がOKということか。また、シャドーフリッカーが一番かかるのはこの直近の

2軒ということか。

(事業者)

この2軒は風車の直近ではなく、一番かかるのは、風車直近の別荘で、ここが西日によって30分以上と一番よくかかるが対策を実施しており問題とはなっていない。苦情を言われている方は、ここよりも影響時間は短いと思われる。

(委員)

そこが実際はどれくらいの時間かかるのかを測定はされたのか。

(事業者)

平成25年度に、シャドーフリッカーの発生時期に現地へ行って、影が家の壁に実際にかかっている時間を調査している。

(委員)

分かりました。到達騒音の出し方について、考え方としてはこれしかないのかなと思うが、いずれにしても暗騒音がどちらにもかかってくるので、これで全てOKとは言にくい部分があるかと思う。ただ、兵庫県が作成している風車のガイドラインは、家の前で環境基準を守ることとなっており、今回環境基準以下になるということで、それはそれで良いが、やはり音は聞こえるだろうと思う。私も現地に行ったことがあるが、風下側にいるとやはり聞こえる。そういうことがあるので、環境基準を守っているから全てOKではないと思う。聞こえている限りにおいては、苦情を言われる方は訴え続けるだろうと思う。

(事業者)

引き続きそういうお申し出があれば対応していく。

(委員)

事後調査が終了した後も、町内会との協定で継続して測定を行うと言われているが、もう少し具体的にどういうことを行うのか教えてほしい。

(事業者)

測定方法としては従来と同様到達騒音も算定する。また、現在の調査地点については、庭の中に測定機を入れさせていただいている住宅もあり、辞めて欲しいという声もあるため、出来るだけご迷惑にならない地点ということで、風車からの距離も近く、敷地の入口付近に騒音計を設置する。③・④の2地点で考えている。なお、11月下旬に開催した運転協議会で、この2地点で継続して行いたいと説明しご理解をいただいている。

(委員)

年1回ぐらい日を決めて測定を継続していくのか。

(事業者)

風が強く風車音が一番大きくなるのが冬場なので、1月から2月頃にかけて毎年測定を継続していきたいと運転協議会で説明しご理解をいただいている。

(2) 一般国道178号余部道路事業

(事業者が資料3により、平成26年度事後監視調査結果について報告)

[質疑]

(委員)

こちらのほう、先程ご説明いただいたとおり、私のほうご協力させていただいたが、いくつかの沢については、やはり完全に水が枯れてしまうという事態が起こっている。ということは、水生昆虫など住みようがないので、影響が軽微という書き方については、少し配慮を、丁寧な書き方が出来ないかなというのが提案である。このままでいくと、後生の人が見た時に影響が無かったと誤解されることがあるので、「この範囲内では濁水が起こって影響が検出された、ただし、広い範囲で見た時には他にも個体群は維持されているので」というような書き方にしっかりと直してもらった方がよいというのが、ヒダサンショウウオに関する意見である。

もう一つは、ニホンアカガエルのところ、資料3の16頁で、貴重種分布の平成12年は4、26年は0で、以後確認されていないにも関わらず、水田があるから影響は極めて小さいというのは、この表現が本当に適切かどうかというのは、やはり科学的には分からない。影響が大きいのか小さいのかも分からないので、ここは小さいという書き方が誤っているのではないかと思う。出来ればこの表現については、「確認されていないが水田環境は確保されているので、影響は分からない」というのが正しい表現かなと思う。小さいという科学的根拠はどこにもないので、こういった部分について表現を改めていただければと思う。確実に言えるのは、沢が1本枯れているので、水が無くなるということは、サンショウウオだけではなく他のものもいなくなる。

ムカシヤンマ、ムカシトンボ、ヒダサンショウウオというのは寿命が長い。供用開始してから3年よりも寿命が長い生物なので、当然今後減る可能性はあるということ。これは調査をしてくださいという意味ではない。表現として、今後生活種が長いので、3年以上かかるものはそれ以降に影響が出てくる可能性があるもので、そういった点にも配慮がいるということはしっかりと書いておいていただかないといけない。まるで3年で影響が無かったかようになるのは科学的には正しくないもので、その部分をしっかりと追記しておいて、長期的にはどうなるか分からないということを書いておいていただきたい。

(事業者)

ご指摘のとおり文章は修正させていただきたいと思う。

(委員)

私もそう思う。溪流が枯れて周辺をもう一度調査したらたくさんいたから大丈夫だというのは、一昔前のアセスメントのやり方で、ここの工事で起こったことに対してどうフォローしたかということであり、本来なら溪流の水をどう復元するかということを考えなければいけないと思う。そういうのがなかなか出来なかったのがこういうことになったと思うが、もう少し書き方を考えていただきたいと思う。

(委員)

この道路自体がネットワークとして完成していないので、現時点で交通量を測るのは難しいが、計画交通量は何台か。

また、騒音・振動というのは、現在の1日4,100台に対してのものか。

(事業者)

計画交通量については、ネットワークが繋がった状態で9,200台が想定されており、現在はそれに対して4,100台という状況である。

騒音については、現況交通量ベースで測量しているため、基本的には4,100台ベースでの騒音という形になっている。

(委員)

9,200台の時でも騒音・振動問題なしという前提か。

(事業者)

そうです。

(委員)

植物のことで、アケボノシュスランの評価を始めた時のことを覚えているが、但馬公園植物園で移植に成功して、更に個体数が増えているというのは良いことだと思うが、移植をした元の場所にあったものについて、ここでは評価されていない。先程の動物のと同じだが、生物というのは、元あった場所にずっと居続けることが出来たことをもって評価をすべきだと思うのだが、植物に関してはそのような評価をなされたのか。例えば32頁の3種類については、事業地周辺の水田にまだ残っているようなので、環境が保全されたと見なしても良いのだと思うが、アケボノシュスランについては住み処を失ってしまったのか。

(事業者)

アケボノシュスランについては、3箇所確認されている場所のうち、2箇所が事業によって変更されており、その分については移植を行っている。残り1箇所については、現地での自生を確認しており大丈夫と考えている。

(委員)

資料3の15頁で、例えばタウコギについては15本生えていたのがゼロになっていて、周辺の水田にあるから問題ないという論調ですよね。ただ、水田自体は人間の活動によって維持されているので、将来もそこが同じように水田であるかは担保されていない。ここには種子の保存を実施していて、工事後に種をまく予定であると書いてある。だから影響は小さいだろうと予測されるという表現なら分かるが。つまり、この場所に戻せたら影響は小さいが、現状はゼロになっている訳で、河川の場合でも、どこまで広げた範囲で保全されているから影響が小さいと考えるのかというところが場所によって定まっていない。周辺というのが500mなのか、川の全域なのか、そういうところをどの範囲で影響が小さいと考えているのか、或いはどういうことをやった上で影響が小さいと考えているのか、というところを植物に関しても少し書き改めていただいた方がよいと思う。

(事業者)

タウコギに関しては、今回報告したのは道路から50mの狭い範囲に限ったが、例えば道路から120m離れた範囲には非常にたくさんタウコギが残っているゾーンがある。また、道路から少し離れるが残っているゾーンもある。この地域全体で見ると、タウコギがたくさん残っているという状況であった。ただ、周辺に残っているからよいというのではなく、この地域でタウコギ等の生息地を一部壊してしまったので、その点に関しては、種子を採取し、別の場所になるが、移植をして失われた分の新たな生息地を確保すべく事業者としては努力をした。ここで見つかっているタウコギは、全て水田で自生しているもので、農家の方の稲作と一体となって残っていたものだが、新たな移植場所は公園の中の湿地であったが、残念ながら移植した分はうまく育たなかった。今後タウコギに関しては、この事業地周辺等の水田等で、浜坂道路の事業が終わった後、種子をもう一度この地域の田んぼに戻すなどを現在考えている状況である。

(委員)

今の説明の内容が、今後種子の播種を行う予定であるというのが、どこにどういう意図でというところが説明にはないので、その部分を加筆していただければと思う。

(委員)

道路事業の場合は、余分の土地を購入して、その土地に何かをするということはなかなか出来なくて、だからアケボノシュスランの場合も、他人の土地に持って行って植えているというような形になるわけである。このタウコギは完全に水田の中に生えているので、水田がなければ生育しない。工事の時は移植できるけれども、タウコギは1年草なので種でなければ移植できないが、今度移植する時には自分の土地がない。だから他人の土地にもっていかなければならないが、本当に他人の土地に植えられるかどうかということも含めて、それがどうなるのかということだと思う。道路事業というのは今までこういった問題がずっとつきまどってきた。こういう保全地域がないという問題は、これからも続くと思うが、その辺をきちっと書いてもらいたい。

(委員)

先程のみなさんからの意見もあったように、結果だけじゃなくて、事後どんなことが出来そうなのかということも、もう少し報告書の中にしっかりと書き込んでいただければと思う。それは環境影響評価法の理念の一つになっている。法改正後の報告書なので、そういったところを加味して、事後どうあるのかということもしっかりと残していただけるようお願いしたい。

(委員)

資料3の35頁の騒音の方の地点Ⅱ(余部)の昼間の64dBについて、先程1日の4,100台と言われたが、これが将来予測として9,200台まで伸びる訳であるが、今の64dBは高すぎるかなと感じる。測定点の関係が分かれば教えてほしい。4,100台ぐらいであれば、ここまで大きい数字にはならないと思う。

(事業者)

測定地点Ⅱは、余部道路と178号の県道のちょうど接続部付近で測っており、178号の現状の騒音影響が強く出ている。それでちょっと高くなっているということである。

(委員)

沢枯れするという話があるが、この辺りで沢はいくつぐらい確認されていて、そのうちほとんどが夏は沢枯れしていると理解したらよいのか。或いはそういうデータというか情報を持っているのか。

(事業者)

船越トンネル周辺の長谷川水系で水門の調査を実施しており、スライド画面の①から⑦までの地点で調査をしている。この中の青いハッチングで示している②と④の地点については、工事後もそれほど水量は変わっていない。黄色で示している③、⑤、⑦の地点については、工事前に比べて水量が減ったと確認されている地点で、赤で示しているところは流量が減っており、一時渇水も生じることもある川となっている。③、⑥、⑦の地点、一つの筋になるが、例えば⑥については、一時的に渇水が生じる区間もあるという状況である。

(3) 東播磨道（東播磨南北道路）事業

(事業者が資料4により、平成26年度事後監視調査結果について報告)

[質疑]

(委員)

資料4の17頁の供用後の騒音の調査結果で、ここで示されている環境監視目標値というのは、幹線交通を担う道路の昼間夜間の環境基準を適用していると思うが、測定点をいわゆる県と民地との境目にもってくるのか。

(事業者)

この測定点については、いろんな測定点があるが、基本は官民境界に接したポイントに置いている。

(委員)

そうすると、例えば資料4の26頁であれば、壁を設置している側道の写真が出ているが、高架があってその右側の民家側のところで測ったということか。

(事業者)

前面のスクリーンで測定値の平面図をお示しする。この図で測定点の1地点を表しているが、こちらは測定点のNo.2になる。右手のところは少し広がっているが、そこがジャンクションに向かっている方向であり、右手方向が八幡南ランプ方面で、着色している部分が東播磨道の自動車専用道路区域である。この路線については、市街化区域の中に両側に

側道を設置しているのので、白抜きの所が側道である。側道の下側、東側になるが、東側の側道と民地の間のところ（カラーコーンのところ）が測定点となる。

（委員）

側道は5 mぐらいの道路か。

（事業者）

側道は約10 m強で、北行き、南行きの一方通行で両側に5 mずつである。歩道が設置されているところである。

（委員）

そうすると、音は高架道路を走る車の音が回折して下りてくる音と高架橋の音の二つから構成されるということですね。

（事業者）

そういうことになる。

（委員）

低周波音を測っているが、これは1箇所か。

（事業者）

低周波については、連続高架橋の区間を基本に設定しており、こちらも図面がある。

（委員）

民家の連櫓しているような所で測定されているのか。

（事業者）

先程説明した図の同じNo. 2の測定点では、騒音・振動と低周波音は同一測定点で測定しており、低周波音については、基本的に連続高架橋の部分の沿道の所で測定している。

（委員）

分かりました。資料4の17頁で、供用後の調査の結果でNo. 5の坂元、水足という所が昼間と夜間の差がほとんどない。これは供用開始直後も差が2 dB、供用1年後も2 dBである。その他のところは5 dBぐらい差があるが、これは、何か他に騒音源があるから夜間の騒音が高くなっていたということではないのか。

（事業者）

数値と交通量の関係までは答えられないが、ここの測定については、交通量が高架橋の所で一番大きくなる。全体で日当たり28,537台となっており、このうち昼間交通量日当たり21,669台、夜間が6,868台となっている。そのうちの大型車交通量については昼間が3,155台、夜間が1,329台という結果となっている。答えにはなっていないが。

（委員）

その他の測定点と交通量が大きく違うということならそれで良いが、こういう道路は端から端まであまり交通量が変わらないので、何か他の音源があつて夜間のみだけ高くなっているのかと思った。測定値はこれであつたということは別に構わない。もしそういうところがあるのなら、測定結果を見て、少しおかしいかなと判断してもらえば良い。

高架橋からの低周波のレベルについては、これぐらいのレベルが出ているということは、場合によっては周辺民家から苦情が出る可能性はあると思う。基準がないのはご存じだと思うが、L50 と L G5 で出しているが、必ずしもこれであれば問題ないというわけではなくて、今の記載されている L50 の値であっても苦情が出る可能性はあると思う。50 dB、60 dBなら問題ないが、70 dBを超えているので、苦情が出る可能性があると言わざるを得ない。

(委員)

大気汚染の二酸化窒素や浮遊粒子状物質、騒音もそうだが、通常交通量が増えれば増えるということなので、供用開始直後と供用1年後だと交通量が増えている。二酸化窒素だと濃度が増えて、騒音も増えている。ところが浮遊粒子状物質は減っている。おそらくバックグラウンドが変化しているのかなと思うが、少し疑問があるので、近くに一般局もあるのでそれと付き合わせて、こういった傾向が出ているのかということ調べてもらっていた方が、このデータを解釈する上では非常に分かりやすいと思う。可能であれば少し考えてもらえたらと思う。

(事業者)

一般局が加古川市役所にあるが、交通量が増えているのにSPMが極端に減っていることについては、我々も少し疑問を持っており、一般局の数字も確認している。これが供用直後のSPMについては、加古川局が0.028、同じく供用1年後が0.020という差異が出ている。こういう差異が出ているということは、バックグラウンドの影響が一般的に多いのかなと感じている。

(委員)

おそらく現在は車の排出量はすごく減っていて、あまり車の寄与は見えないようになっている。そういう意味で、車の増減による影響をあまり聞かなくなっている状況があると思う。二酸化窒素は少し状況は違うけれども。

(委員)

景観の調査結果について、分厚いほうの110頁に詳細な結果が載っているが、110頁の工事前の予測と供用後を見ると、確かに工事前の予測は「存在感の軽減に配慮したデザイン」で非常にすっきりしているが、供用後は防音壁や橋脚が見るからに大きくなっているのではという印象を受ける。少なくとも予測時点と比べて、明らかにかなり形態が変わっている。これをもって、供用後景観に与えた影響が小さいという表現は非常に違和感を感じるので、まずそうなった経過はどうなのかということは、少なくとも言うべきではないかと思うがどうか。

(事業者)

工事前の予測については、環境影響評価時点であり、あくまでイメージパースである。この時点でも、予測の交通量に対して環境基準を満足しているということもあり、工事着手前はそういった遮音壁も考慮していなかった。今回供用にあたり、沿道の住民の方々とも協議を重ねる中で、やはり人家、連たん等については、物の投げ込みもあるし、今まで

車が通ってなかったというところに自動車騒音が発生するということがあったため、遮音壁を設置した。若干そのあたりが予測の絵柄と違うところが出ているかと思われる。主観的な話になってしまうところもあるが、橋脚の配置位置については、出来るだけ連続した高架橋で、出来るだけ飛ばして、あまり目立たないようというところは極力配慮した。桁の厚みについても厚くなったり薄くなったりという連続性のない桁とせず、極力連続性のある桁で、桁高等の横からの景観にも一応配慮させていただいている。

(委員)

かなり苦しいお答えではないかなと思う。画面構成比から見て圧倒的にかなり増えていますよね。予測のデザインと比べると違いが大きすぎる。騒音に対する対処は、それはそれであるが、それと同時に景観への問題があるので、そこはもう少し景観への配慮が出来ないのかなと思った。まだそれは可能性はある話だと思うが。

それから、供用後の橋の下に倉庫のようなものが置かれているが、こういうものは一時的なものか。先程、橋下をすっきりという話があったが、そういうこととの兼ね合いで、景観的には気になる要素かなと思う。

(事業者)

この報告書の倉庫は、東播磨道の高架下ではなく側道も外れており、手前の県道の横にある倉庫である。

(委員)

分かりました。

(4) 淡路・東浦都市計画緑地1号あわじ石の寝屋緑地事業

(事業者が資料5により、平成26年度事後監視調査結果について報告)

(委員)

ため池のようなところで、工事とは直接関係なく現状置いていると思うが、サイコクヌカボが減少したとかコオイムシがいなくなったということが出ており、また生態系の方でウバメガシ林内を見るとシタガキという常緑植物がいて、このまま置いておくとウバメガシ林も非常に危ない状態になるのではないかなと思う。工事の直接的な影響ではないけれども、放置することによってそういう生物相がかなり変わるといえることがある。そういうことについては、影響評価の中では非常に難しい問題だと思うがどう考えているか。

(事業者)

工事による影響ということでしょうか。

(委員)

結局放置しているから、当然泥が溜まってきてため池が埋まり、山林を放置しているからその中で遷移が進んで常緑樹林に変わっていくという構造がある。だから工事とは直接関係ないけれども、現実には生態系自体がマイナスになっているのではないかな、だからコオイムシやヌカボのあるところをもう少し綺麗に改善してやればもっときちんと繁殖でき

たのではないか、そういうところまではやらないのかということである。

(事業者)

基本的に工事に関してはほとんど影響がなく、ため池についても長年使われていないので漏水しているような状態で、年によって水位変動が入れ替わるという状況である。

工事要因ということではないが、今後どういうふうに管理していくかという話についてでしょうか。

(委員)

だから、ここで目標に挙げているのは、そういう絶滅危惧の生物や生態系を守るというのが保全目標に挙げられているので、それが工事で直接的に影響は受けていなかったとしても、そこで管理しているということならば、管理していくというのが一つの方向ではないかということである。少し難しい問題ではあるが。

(事業者)

コオイムシが減っている所は公園の区域外であり、今後民地の方との相談にもなると思われるが、前向きに考えていきたい。

(委員)

コオイムシが自然要因で減っているとあるが、具体的には何が原因と考えているのか。工事の影響ではないとおっしゃっているが。

(事業者)

調査地点のAとBに関しては、ほとんど水が無い状態になっている年が結構多く、たくさん雨が降れば溜まるが、時間の経過とともに抜けていく。

(委員)

これは耕作放棄地で、乾燥化が年々進んでいっているために湿地として維持されなくなってきている。ただし、公園区域外なので関与しにくいという理解か。

(事業者)

はい。

(委員)

それは分かった。二点目は、この中でやはり淡路全体から見ても、移動性が低く絶滅危惧に貧しているのはカスミサンショウウオだと思う。ニホンアカガエルは、開いて穴掘ったら2時間ぐらいで増えるような生物だから、それほど大きな問題ではない。カスミサンショウウオに関しては、本来の生息地をきっちりと保全しないと維持できないが、むしろ注目するところを、今後はカスミサンショウウオに少し絞った方がいいと思う。ニホンアカガエルやコオイムシもたくさんいるので、むしろ少ないカスミサンショウウオの生息地の保全に重きを置いてやっていただいた方がいいと思う。

三点目が、報告書の資料編の25頁のS t. 1の状況を見ると、どう見てもアオコが発生しているようにしか見えないが、おそらくS t. 1の場合の修景の経過を見ていると、修景緑地をたくさん設置しているので、流域内から窒素もリンも肥料の負荷があつてこういうことが起こっていると思う。これについて、アオコが出ると両生類等も非常に深刻なので

対策を考えていただいた方がよいと思う。

もう一点目は、こういった大きい池で修景池が出来た時に、外来種、ザリガニやウシガエルというのが入ると、サンショウウオ、ニホンアカガエルに対して非常にマイナスの影響がある。これは以前はゼロだったからよいが、卵を産みに来てここに外来種がいるなんて分からないから、そこでマイナスになるというのが日本各地で起こっている。特にこの修景池そのものでの外来種が、結局のところ希少な水生生物に影響を及ぼすということも今後懸念されるので、報告書というよりも、今後着目するとすれば、涸れてしまっている公園外のおよその土地だからどうしてもない所に労力を費やすよりも、公園内で出来る対策と、公園内で最も絶滅に瀕しているカスミサンショウウオ等の対策に注力をした方が非常に実りがあるのではないかというのが私の意見である。

(委員)

要は、工事によって外来種が増えるということではないと思うが、外来種が増えることによって在来の生物が影響を受けるという構造をどう考えるかという難しい問題であるが、その辺も考えていただければと思う。

(委員)

資料5の21頁でドットがある所がこのウバメガシの写真か。平成29年度の調査結果と比較し評価するというと、立ち位置がはっきりするように保存しておかないと比較が難しいのでは。比較するのであれば、正確に保存しておかないと比較できない。

(事業者)

現地の杭等は分かるような形にはしてある。

○報告事項

株式会社神戸製鋼所神戸製鉄所火力発電所（仮称）設置計画に係る環境影響評価方法書の審査について（答申及び知事意見）

（事務局が、資料6により、株式会社神戸製鋼所神戸製鉄所火力発電所（仮称）設置計画に係る環境影響評価方法書の審査、答申及び知事意見について報告。）