

記 録 書

淡路北部風力発電事業（仮称）に係る環境影響評価
に関する公聴会

平成20年 6 月29日
北淡震災記念公園

環境影響評価に関する条例第18条第1項の規定に基づき開催した「淡路北部風力発電事業（仮称）に係る環境影響評価に関する公聴会」の開催の結果は、下記のとおりである。

記

- 1 日 時 平成20年6月29日（日）午後2時00分から午後2時30分まで
- 2 場 所 北淡震災記念公園 セミナールーム
- 3 公述人 1名
- 4 陳述意見 別紙のとおり
- 5 その他 傍聴人 8名

公述人 私は淡路市各地をフィールドに野鳥観察を始めてから10年あまりになります。近年は中でも、タカの渡りを中心に南淡路、そして今回案件に上がっております花さじき、徳島鳴門山等でタカの渡りの観察をしております。

今回、風力発電事業が計画されている花さじき周辺は、春・秋ともにサシバを始めとした多くのタカたちが渡るコースになっていますので、今回の風力発電事業につきまして意見を述べさせていただきたいと思います。

タカの渡りについては、まだまだ謎に満ちたことがらも多いのですが、長年の各地での観察から、信州白樺峠、岐阜金華山、京都岩間山を経て、六甲山系、そして明石海峡を渡って、淡路島、鳴門海峡を通過して、四国、九州へ、というルートで渡っております。春は、そのおよそ逆になります。

渡りの数の上で、最も多いのがサシバという春、夏に日本で繁殖をする絶滅危惧種に指定されているタカです。春は4月初旬から中旬、秋は9月中旬、下旬頃から10月初旬に渡りがピークに達し、多い日には、秋の場合だと、一日に1000羽を超え、2000羽に至る場合もあります。

渡るタカ達にとっては長丁場の旅のため、できるだけ安全に、そして体力を消耗しないように上昇気流をうまく利用して高度を上げ、風によって移動できるコースを選んで渡っているようです。

1999年頃から、花さじき周辺、特に、城ノ瀬山という290m程の山が、景観園芸学校を背後にあります。そこでタカが渡っているのを観察してきました。

見ていますと、秋には、ちょうど景観園芸学校、城ノ瀬山の北側、北東側方向から、多い日には、半日だけで500羽以上のサシバ、それから十数羽のハチクマが南に渡るのを見ることができます。

その渡りのコースは、秋には、城ノ瀬山の北、北東側の山沿いに羽ばたきと滑翔（滑るように飛ぶ）を繰り返して飛来し、ちょうど城ノ瀬山を越えた、景観園芸学校がある側の上空で、輪を描きながらどんどん羽ばたいて、高度を上げていって、ある高度まで上がると、常隆寺山の方へ流れていくというパターンが多いようです。

春においてはその逆で、景観園芸学校南側の谷から低く飛んできて、景観園芸学校あたりの上を通過しながら高度を上げて、北の方へ通過するのを多く観察しています。

と言いましても、渡りはその日の気圧配置、それから風向き、それから風力などの影響を受けて、コースが、コース幅で東西に1kmないし、2km、さらにはそれ以上にずれたり、高さにおいても、肉眼でタカの胸の斑が見える高さから、双眼鏡でしか見えないはるか高空を飛んでおり、大きく変化するのが普通です。

環境影響評価準備書に記載された調査からは、秋に風車ブレード回転面より高いところを通過する傾向にあり、春は、エリア外、東側（東浦側）の海岸部を通過する傾向が見られて、風力発電で最近問題になっている、鳥たちが風車の羽、ブレードによって、破碎されてしまうバードストライクの可能性は、低いと準備書には記載されています。

しかしながら、準備書調査によりまして、風力発電設備が建つエリア内を、ブレードの回転面以下を通過するタカは、秋で111羽、春で55羽となっており、計166羽のタカが実際にバードストライクの危険性にさらされているということになります。

いくら高いところを通過する傾向といいまして、この100羽あまりの、この90羽から100羽あまりのタカにバードストライクの危険性があるという現実を無視してよいのでしょうか。絶滅危惧種に指定されているということは、何らかの保護、環境保全が必要とされているということです。

その一方で、これぐらいの数なら問題がないとするのは、生態系保全の考えに少し矛盾していることにならないでしょうか。

先にも述べましたように、渡りは日によって、その年によって高い日もあれば低い日もあればコースも変わります。

南あわじ市の護国寺のあります、南辺寺山というところで秋によく渡り観察をしておりましたが、雨上がりの2000年10月1日午後から、もう後がないと先を急いだサシバは、頭上100m以内の高さのところ、次々に1000羽を超す群れが渡っていきました。翌2001年9月23日にはまったく同じポイントで、100mどころか、はるかかなり高い所を、これまた1000羽を超すサシバが渡っていくのを見えています。また、それ以降も観察を続けていますが、同じ南辺寺山のポイントで、時を経まして、鳴門海峡を挟んだ鳴門山という観察ポイントでは、1000羽を超えるサシバが渡っているのが観察されているにもかかわらず、南辺寺山ではまったく姿をも見ることができなかつたり、はるか遠くの西浦海岸側を飛んでいって、殆どカウントできなかった年もあります。

花さじきでも同様の事があると考えられます。わずか春と秋の1年次の調査であり、準備書の調査結果はバードストライクが起こる可能性の最大数ではないということです。

勤めを持っている事情から、十分な調査はできないのですが、2007年3月、それから2008年4月と、花さじき周辺で5回、今日も入れますと6回になるのですけれども、個人的に観察しましたら、126羽のタカの内17羽が風車エリア内で高度2以下でした。私の見た範囲だけで計算しますと、比率は13.5%となり、準備書と違う結果になるわけですが、これはそもそも渡りの様相が年によって、日によって違うということの表れであると言えます。

コースや高度が天候の影響でずれた場合、準備書に書かれている数よりも、相当数の渡るタカに影響を与えかねません。風車建設による大きな影響はないと結論づけるのはあまりにも早急ではないでしょうか。

風車エリアは、タカの渡りコース内にあることは、準備書からもはっきりしています。エリア外、ブレード回転面より上空を飛ぶ傾向から影響はないという考え方からすると、渡りがどれほど壮絶なものであるかを認識していないのではと思われます。

海をやっと越えて、淡路島にたどり着いたタカたちは、できるだけ陸地の上を安全に飛びたいものです。淡路北部の陸地は東西幅5 km程度だったと思います。そして風車が建つエリアは、そのうち東西幅で1.5 kmにあたります。また、風車エリア、風車建設ポイントを見ますと、せいぜい海拔250 m程のところに建つようで、そこに120 mの高さで、回転直径が80 mでブレードが回るということは、それがしかも点在するということは、たとえ上空を飛ぶとしても、渡り鳥、タカ達にとっては、脅威以外の何物でもなく、回避するために余分な体力を消耗し、大きなストレスを与える事になります。

さらに、渡りに天候急変はつきもので、海に渡っていく場合、海峡を目前に渡りを止めたり、海上へ出てからUターンしたり、渡らずにとどまったりと、付近で罅入りする個体も多くあろうかと推察されます。

実はこの度出されています、準備書の2005年秋のタカの渡り調査データで大変疑問に思うことがありました。それは、花さじきで9月27日午後、最大数1289羽のサシバが南下しているにもかかわらず、私は同じ日、同じ午後に、南淡路で観察していましたが、雨が降り出し、14時以降雨となり、270羽を観察しただけでした。対岸の鳴門山の調査においても、午後は雨となり、200羽あまりしか飛んでいません。28日も天気は良くなく、雨であったように思います。鳴門山では、天候が回復した29日に1600羽程を超えるサシバが飛んでおります。この花さじきの9月27日、それから鳴門山の9月29日の、この数、時間のずれがすごく気になったわけです。しかしながら、他の観察地点のデータを調べてみましたが、ちょうど明石海峡向かい側の甲山でも花さじきとよく似たデータが出ております。ということは、淡路島、花さじきを越えたタカは1000羽あまりの団体で、淡路南を越えないで、どうも淡路島の山域に罅をとっていたと考えられるのではないだろうかということです。

なぜこんなことを申しましたかということ、ということは、逆のことも起こりうるという事です。春、北へ向かっていくタカの群れは、天候の変化などによって、海を越えるのを躊躇し、手前の山域に降りてしまうこともあるということです。ところが、北部は南部に比べて、花さじき周辺等、狭い山域であります。そこに12基の風車が回っているとしたら、山へ罅をとろうと降りようと

したタカたちにとってはとても危険な存在になるのではないのでしょうか。

もう一点、準備書ではサシバの営巣はエリア外、影響は小さいと記されています。

しかしながら、この春から6月にかけて、私が観察していました範囲では、風車一基の設置予定地のごく近くで、つがいが交尾をするのを観察しております。以前他地域でサシバ営巣を観察した際は、交尾は巣の2、30mほどの距離のところで行われました。残念ながら今回、巣の場所は私一人では特定できませんでしたが、風車一基の予定地から殆ど離れていない場所を止まり木にしたり、飛翔したりと、エリア内が、このつがいの行動圏内に入っているのは間違いないと思います。実は今日も、先程まで花さじきで見えておりましたけれども、やはり風車一基のところを何度も通って行っては木に止まり、ということを繰り返していました。風車建設が営巣地放棄にいたる可能性もあると言えます。

そして、さらにもう一点、調査ポイントの不十分さについても言いたいと思います。秋は風車が立ちならぶ一帯から景観園芸学校、常隆寺山方向にタカが渡りますが、飛来方向や高度を調査する上で城ノ瀬山というポイントは、必要かと思われます。城ノ瀬山で見えておりますと、ちょうど風車が立ち並ぶ予定地を真正面に見ることになり、高さの比較とかもできるのではないのでしょうか。準備書の評価ポイントというのは横から見ることになって、高さとかを本当にちゃんと捉えられているのだろうかということも疑問に感じます。

地球温暖化が進む中、自然エネルギー活用は不可欠だと思うのですが、風力発電設備が野鳥の渡りに大きな影響を与えてしまうことは避けなければならないと思います。

淡路島、花さじきのタカの渡りルートは兵庫県にとっても貴重な自然財産と思います。幅狭い陸路に風車が立ち並ぶことは渡るタカに大きな脅威となり、貴重な県の自然財産を失ってしまうことに繋がっていくのではないのでしょうか。

渡るタカ達を犠牲にした風力発電設備の建設は、今国会で成立した生物多様性基本法の理念にも逆らう流れになることではないのでしょうか。

以上、タカの渡りから、風力発電事業を進めるには大きな問題があるのではないかという事を述べました。もちろんタカだけでなく、たくさんの野鳥の渡りのコースでもあることから、このような渡り鳥のコース上には風力発電設備を建設する事は望ましくないのではないのでしょうか。中でも、準備書で鳥類、猛禽類の調査地点とされており、調査地点Aの周囲を取り巻く、Aが一番近いところの5基、それから調査地点Bのすぐ北側の1基の建設については、特に与える影響は大きく、避けなければならないと申し上げて、公述を終了させていただきます。どうもありがとうございました。