

平成27年度第7回秋田県環境影響評価審査会議事録

1. 日 時 平成27年12月16日(水) 9時30分から
2. 場 所 秋田地方総合庁舎5階 総502・503会議室
3. 出席委員 及川洋委員(会長)、井上正鉄委員、小笠原暁委員、佐藤悟委員、藤田直子委員
4. 議 事 諮問第11号
(仮称) 潟上海岸における風力発電事業に係る環境影響評価準備書について
5. 議事の概要 知事より諮問された案件について審議し、その結果を知事に答申することとした。

委 員 資料2の4ページの騒音について、かなりの地点で、特に夜間の基準を超過しているところが発生しているようだが、地元住民との話し合いなどを設けていくことで、解決できるのだろうか。これだけ増えて、本当に大丈夫なものなのか、その辺の考え方についてご説明いただきたい。

事業者 騒音に関しては、現況からの予測値が高くてもプラス2dBである。
もちろん、これが大きいか小さいかは様々なご意見があろうかとは思いますが、現状を考えると、事業者としては、そう大きくはなく許容範囲と考えている。今後どのように地元の方との意見交換の場を設けるかは、関係自治体や町内会も含め、お話ししていきたいと思う。住民の方から、やはりうるさいといったご意見などがあれば、可能な限り自ら歩み寄って受け入れることによって、ご要望があればすぐに対応させていただいたほうがいいのかと考えている。

委 員 こちらの対処の書き方であるが、窓を閉めた状態での防音性能25dBの記載があるが、窓を閉めた状態が前提だと思う。それが1つ心配なところである。
また、強風時それから空気吸収・減衰が最小時といった、いわゆるワーストケースの場合の予測評価であるが、準備書431ページ以降、平均値でさえ超過しているような条件が見える。大変心配しているので、そういうところを十分検討していただいて、住民とトラブルのないように配慮してほしいと思う。
技術的には対策できないと思うが、どうか。

事業者 正直、技術的なもので、これ以上音を小さくすることは、現時点では難しいところもあると思う。

委 員 大切なことは、つくってしまったから対策取るのではなく、つくる前から対策しなければいけないと思うので、十分に配慮していただけたらと思う。

事業者 承知した。

委員

いまの委員と同じところを私も懸念している。

昼間と夜を比べたときに、やはり夜のほうが、音が小さいということ、睡眠ということもあるので、お年寄りなどは非常に気になるということ多いということ、秋田は古い家屋になると、なかなか冷房を完備していない家屋が結構あるので、夏場は窓を開けた状態で寝ることもあるので、窓を閉めたら OK というのはどうなのかなと思う。

それから、住民から意見が出たときに、どうようにするかといったときに、運転を止めてしまうのか。止めれば音はゼロになると思うので、夜間は止めるなど、具体的な対策があれば教えていただきたい。

事業者

当然、夏場であれば、窓を開けてお休みになられている方もいると思うので、そのような状況においてどうかという話もあると思う。

ただ一方で、夏場は基本的に、この秋田は風が弱い季節ということもあるので、実際にそのような状況がどれだけあるのか、なかなか予測が難しいところがある。風が強いときは、当然、皆さん窓を閉めて寝られると思うので、なかなか各家庭がどのようにお休みになられていて、かつその気象条件等もどのようになっているのか、夏場もときに突風が吹いたり、いろんな状況が変化することもあるので、なかなか予測できないところがある。

そのようなところは、やはり定期的な意見交換の場において、住民の方からのご意見やご感想等を吸い上げていきたいと考えている。仮に苦情が発生した場合においては、どのようにそのような音が聞こえてきているのか、時間帯や風の状況など、さまざまな条件があると思うので、まずはどのような状況かを調べさせていただきたいと思う。そのうえで対策はどのようなものがよいのか、解決策を見いだしていきたい。

一つの案としては、例えば、2重サッシや防音サッシ等を設置することによって、低減できると、住民の方もそれでよいと言っていたるのであれば、そのような対策も考えられるかと思う。また、最悪の場合、被害があまりにも大きくて、そのような窓の対策でも不十分だということになれば、委員のご指摘のとおり、運転制限ということの一つの案として考えなければいけない。

委員

No. 4 のところで増加分が 2dB となっているが、現況値が小さいということか。

事業者

No. 4 の地点が、ほかと比べて夜間の騒音レベルが低いということである。

委員

騒音の話であるが、病院や学校などの特に配慮を要する施設について、分布状況はどのように把握しているのか。

事業者

予測地点として設定しているところよりも影響が少ないと考えている。位置関係的に、距離が離れればその分、騒音は下がるので、配慮を要する施設よりも影響があるだろう場所に設定している。この予測結果よりは低くなるだろうと予測している。

委員

考え方として、距離があるからということではなく、やはりその辺の位置を検証す

るべきではないか。例えば、環境基準 A 類型など基準があるとすれば、そこに鑑みて評価していかなければならないと思うが、いかがか。

事業者

どこまでも調査地点を多くすれば、対応は可能であるが、調査地点の数とバランスを見ながら、まずは一番影響が大きい場所をピックアップし、網羅できるよう 6 地点を設定している。

その No.4 地点が一番影響の大きい福祉施設になるわけだが、福祉施設等の配慮が必要な施設の全部を網羅することは難しいと考えている。

委員

数や所在を全部調査して、何とかすればできるようなことは、すべきではないのか。

事業者

騒音等の影響を配慮しなければならない施設や住居は、それぞれ今回の計画エリアから、どの程度の距離にあるのかを事前に調査したうえで、一番影響が大きいだろう箇所を位置として選定をしている。

たまたま今回は、全てが住居に近い位置関係になったので、場所の選定においては基本的に住居としている。ただ、当然、その付近に配慮しなければならない施設がある場合は、その最寄りの評価ポイントが、仮に配慮しなければならない施設よりも影響が大きくなることがあれば、その近隣の配慮しなければならない施設にも影響が及ぶ可能性があるため、当然そのときはこちらも検討する。

ただ、現段階においては、最寄りの影響が大きいであろう住居が、許容範囲に入ったということであったので、今回の評価はそこまでとなっている。

委員

水の濁りで、このような考え方でいいのかと疑問があるのだが、資料 2 の 6 ページの浮遊物質量の予測で、透水係数が平均 42.12mm/h と予測されている。これは現場ではなくて、サンプルを実験室で試験しているようだが、実際の現場の透水係数は、このような数値にならないはずである。確かに最初はこのような数値であるが、だんだん沈んでいき、最終的には 10 分の 1、50 分の 1、100 分の 1 まで落ちる。透水係数は基本的に現場でやるべき試験だと私は思う。

区域外に流出しないように土堤を設置する対策をすることはよろしいが、試験のやり方については、原則、現場でやるべきだと思う。

委員

日本海沿岸自動車道の騒音の環境基準を超過している場所がある。騒音が届かないように網などをして防音用の壁をつくっているわけである。事業者もいろいろな構想があると思うので、住民から騒がれるような環境基準を超過しているところは、やはりなにか対策が必要かと思うので、考えてほしい。

委員

ここに書かれた環境保全措置は、どれほどの縛りがあるのか。書いたからには、必ずやるという縛りがあるのか。例えば、評価結果の中に、供用後は定期的に地元住民などとの話し合いの場を設けるとある。こう書いたからには、必ず定期的に地元住民との説明会をやらざるを得なくなるのか。それとも、これは単なるここだけの表現な

のか。法律的にどのような縛りになるのか。

事業者 当然、ここに記載したからには、事業者として必ず定期的に意見交換の場を設けて行う。ある意味、お約束、宣言をさせていただいているところである。

委員 事業者が自分で書いたからには、自分の責任でやるということによいか。具体的にどのように定期的にやるのか。毎月なのか、年に1回なのか。

事業者 当然、地元から求めがあれば、事業者として毎月ということも考えなければならぬと思う。そこまで頻繁に行っても、逆に地元の方もそんなにいらぬというもあると思うので、事業者としては、年1回程度でもいいのかと考えている。

やはり、住民の方から苦情や違和感があるのは、建設してすぐか、1年の間ぐらいだと思うので、まずは運転を開始して、数ヶ月くらいしてから様子を見ていただこううで、意見をいただき、その後は年1回、定期的にそのような場を設けるなどではどうかと考えている。

委員 そのような縛りがあって、必要に応じて対策を講じるということか。

例えば、住民の方から、うるさいので、高速道路の両端につくっているようなフェンスをつくってほしいと言われたら、必要に応じて対策を講じているので、事業者はそれをつくるということか。

事業者 住民の方からそのようなご要望をいただいたから、必ずやるとは断言できない。

当然、ご意見をいただいたときに、どのような条件でそういったことが起きているのか、本当にそのレベルが対策を要するレベルなのかなど、そのようなことを全て吟味したうえで、このような対策はどうかと提案もさせていただきながら、又は、事業者にこうしてほしいと言われれば、それが現実的に効果のあるものなのかを評価したうえで、その都度、対応させていただくことになると思う。

委員 ある米軍基地の騒音がうるさく、それで全部窓を閉めたら夏場は暑くて仕方がないので、クーラーをつけてほしいと言ったら全部ついた。そのようなこともやるのか。

事業者 米軍基地と風車の音の大きさのレベルは、全く違うので、同じような環境ではないと思う。やはりその都度対応したい。

委員 この環境保全措置の住民との話し合いは、難しい問題かと思うが、事業者が自ら積極的にやる措置か。

事業者 事業者のほうから、ご提案をさせていただきたいと思っている。

委員 受け身ではなく、積極的にこちらからやるということによって受け取ってよろしいか。

事業者 そのとおりである。

委員 可能な限り、現時点で苦情がある前に、持っている技術力その他で、あらかじめ対応してほしい。

委員 事前にいろいろ情報を共有してほしい。

委員 アイドリングストップや乗り合いなどあるが、これはシステムのどのようチェックするのか。例えば、目標値を設定するのか。工事担当者が、例えば、100人いて100人が車で来るところを、乗り合いさせて半分の50台にするなど、そのような数値の目標のようなものを環境保全措置の中で具体的に考えられているのか。乗り合い通勤による車両台数を低減すると書いてあるが、具体的にどのようするのか。

事業者 具体的な数値を示してというよりは、現場が始まる前段階で、現場責任者や工事関係者を含めて、この環境影響評価の結果を明示して、車の乗り合い等を指導していくことになる。

委員 単に指導だけで、それが守られているかどうかは、あとは知らないということか。

事業者 基本的に日報により現場では工事車両や労働者等の数字は全て管理しているので、例えば、この環境影響評価で行った数字よりも急な増加等があれば、その都度チェックをし、数を減らすような指導等を行っていくことになると思う。

委員 指導だけではなくて、実行性があるようにしていただきたい。

事業者 承知した。

委員 資料2の6ページの水の濁りの調査・予測結果で、透水係数が42mm/hの速度で水が動くと書いてあるが、1時間に4cmは水が動いていくのに、区域外には流出することはないということは、どのような理屈なのか。

事業者 透水係数42mm/hなので、1時間に42mmの雨まで浸透するということである。横ではなく地面方向に動くことになる。

委員 鉛直方向か。

事業者 秋田地方気象台の過去10年間の1時間における最大量が38.5mmなので、よほどでなければ、浸透していくので流出しないという予測になっている。

委員 真下にいくからということで、そのような意味か。

事業者 そのとおりである。
砂地であれば透水係数がもう少し見込めると思うが、なぜか試験の結果、低めに透水係数が出た。ただ、それでも対応は可能だという状況である。

委員 9 ページにシジュウカラガンが含まれていないのはどうしてか。

事業者 ガン類の渡りの飛翔確認については、シジュウカラガンは確認できていないが、準備書に記載している分布調査において、大潟村でシジュウカラガンの確認ができてい
る。その結果については、渡り鳥の調査結果の一番後ろのページになる。

委員 大潟村では確認されているが、渡りの時期にシジュウカラガンは確認できなかった
ということか。

事業者 そのとおりである。
準備書 681 ページに記載した分布調査結果に、シジュウカラガンの確認地点を記載
している。ただし、予測評価に関しては、大潟村という場所からいって、予測評価の
対象種に該当しないということで、シジュウカラガンの予測については除いている。

委員 おそらくガン類と一緒に混じって飛んでいる場合もある。

委員 海岸植生については、貴重種としてミクリ等が砂丘後背地などの湿原にあるので、
作業には十分注意していただきたいと思う。

事業者 承知した。

委員 資料 2 の 11 ページに、既設風車に対して衝突回避率は 100%であり、衝突事例は確
認されていないと書いてあるが、これは具体的にはどのような調査方法で 100%回避
したということになったのか教えていただきたい。

事業者 準備書の 867 ページに、既設の風車を中心としたミサゴの飛跡図を掲載している。
猛禽類の調査を 2 年にわたって実施しているが、この既設風車が確認できる調査定
点を設定し、この図に示したように、既設風車はかろうじてかわしているといった調
査結果となっており、衝突する個体はなく、調査結果の確認状況においては、回避率
が 100%ということである。
ただし、風車が連なって建設された場合は、非常に不確実性があることから、1 基
とは違う状況になると思うので、事後調査を実施して確認したいと記載している。

委員 資料 26 ページの景観について、予測結果を見ると、垂直見込み角が 23 度や 40 度
を超えるところがある。目の前に建って、非常に圧迫感がある景観だと思う。
それから、住民等からの意見で、そのようなところを気にしている記載があるので、

十分に説明していただきたいと思う。

参考までに教えていただきたいが、風車から一番距離の近い 150m 程度のところに、東北自然歩道があるが、着雪で飛んでくるような事案は心配なものか。雪が降ってブレードに雪がつくわけだが、それを動かしたときに飛んでいって、自動車道に飛んでいくようなことはないのか。冬なので歩道を歩く方はあまりいないかもしれないが、男鹿自動車道は非常に車が走るの、道路と風車の距離が 300m 程度で、風車の高さが 130m あれば飛んでいくので、その辺の対策はあるのか教えていただきたい。

事業者

風車のタワー又はブレードに付着した雪が回転し、また風が吹いたことによって、それが吹き飛ぶという可能性は当然ゼロではないと思う。現段階で考えられる対策としては、注意喚起の看板を現地付近に設置させていただくことぐらいしか思い浮かばないと考えている。

雪が落ちてくることへの注意喚起の看板設置や、あとは落雷のときに、可能な限り風車には近づかないようにと看板を設置している事例はあるので、今回についても、そのような対策をさせていただくことになると思う。

委員

注意喚起も確かにそうだが、注意していても車もきますので、対策等の事案を調べていただきたい。秋田だけの問題ではないと思うが、雪のかたまりが飛んでくるような事案もあるかと思うので、十分調べていただいて、対策をよろしくお願ひしたい。

事業者

承知した。

事務局

委員に確認したいが、今回ミサゴの営巣木が事業実施区域内に確認されていて、例えば、準備書の 868 ページを見ていただきたい。

委員

少々お待ち願えるか。この件は神経質なところなので、審議の進め方を確認する必要があるかと思う。

営巣地の具体的な位置については、希少猛禽類のかく乱等からの保護の観点から、この議論については非公開の扱いになろうかと考える。委員の皆様どうか。

少々神経を使わなければならない議論をするので、傍聴者の方に、ご退席をお願いしたいが、委員の皆様どうか。よろしいか。

(「非公開で」の声あり)

委員

それでは、非公開ということで、傍聴者の方はこの議論の間はご退席をお願いする。

(「傍聴者退席」)

(傍聴者の退席後、非公開部分を審査)

委員

この件に関して、ほかにご意見等あるか。なければ、傍聴者の方を入室願う。

(「傍聴者入室」)

事務局 事業者に確認である。渡り鳥のバードストライクが事後調査で確認されたということになると、いろいろな保全措置を記載しているが、最悪の場合は、稼働制限や一時停止など踏み込んだ対策をする可能性があるのか、おそらくそういうことも出てくると思うが、その辺の判断や考え方をお聞かせいただきたい。

事業者 事後調査の結果、やはり渡り鳥が頻繁に衝突するような事象が起きた場合は、先ほどの最新の手法といった、例えば、バードストライクセンサーのようなものを取り付けるのがいいのか、いろいろな方法があると思う。その中の1つとして、渡りの時期においては、風車を停止させるというようなことも検討課題の1つだと思う。

事務局 状況に応じて有識者からアドバイスを受けながら、最善の方法で対処いただきたいと思う。

事業者 承知した。

事務局 景観のフォトモンタージュ、例えば、準備書 1, 136 ページ、これはおそらく印刷の都合もあると思うが、既設の風車が一緒に写り込んでいるフォトモンタージュは、既設の風車は白くてかなり目立っていて、ほかは彩度を抑えたということだが、実際にいま建てる風車は白くなっている風車よりも、今回の風車はもっと暗い色にするということではどうか。そもそも、暗く見えてほかの風車と色が違って見えるのかどうか、実際のその色の感じはどのようなものかを考えているのか。仮に既設の風車と同じくらいの白さであれば、実際はもっと白く見えると思うが、それよりも暗い色になるのか。

事業者 この準備書に掲載している写真はある程度誇張された印刷がされていると思う。実際は、既設の風車はどちらかというとやはり白であり、今回建設する風車は、それよりはグレーのかかった風車というような違いはあると思う。それがこの写真のとおり、濃淡の差があるのかと言われると、やはり印刷の関係もあって、明暗差があまりにも大きくは出ていると思うが、実際は、既設の風車よりはグレーかかった色になる。

事務局 先ほど委員から騒音の話が出たが、審査会参考資料の3ページに風車の調査地点からの距離があるが、現況値が高いので寄与が小さいのは6番の位置で、この6番に一番近い19号機の風車が一番近くて590mとなっている。騒音は音だけの問題ではなく、視認性などいろいろなことがある。離隔距離は、事務局としても気にしているところであるが、これを改善することは可能なか確認しておきたい。

事業者 現時点においては、一番南の風車が南端と捉えており、そこが南の一番端の基準と考えている。

事務局 位置を動かすことは難しいということか。

事業者 現時点ではそのように考えている。

事務局 風車の影について準備書の496ページに、ブラインド効果など林の話が出ており、写真が出ている。視点があることを確認していただいているが、ブラインド効果がある側から見た図がないので、どのぐらいの効果があるのかが分かりづらい。その辺はどのように考えているのか。

事業者 いま環境省とQ&Aをやっており、風車の影の影響については、現在も検討している段階である。案として考えているのは、予測地点が4地点あるが、そこから座標を基に、景観と同じフォトモンタージュを作ってみることを検討している。検討次第によっては、評価書で示せると考えている。ただ、いま環境省とやり取りして進めているところなので、断言できないが、そのような対応も考えている。

委員 この近辺には、養鶏場や牛舎はないのか。

事業者 鶏舎や牛舎は確認されていない。

委員 北海道で牧場の中に道路を通したら、騒音や振動で乳の出が悪くなったなど、人間には感じないものを動物は感じるようである。人間が感じ出すと、自律神経をやられて、耳鳴りやふらつくなど、因果関係はまだ分かっていないようであるが、騒音や振動らしいと聞いている。

以上