

11月6日の下関市環境審議会における環境影響調査の中間報告

1. 環境審議会の開催状況

11月6日10時より下関市環境部主催による第2回環境審議会が下関市ドリームシップ宙のホールで開催されました。当日の審議会では、環境審議会委員20名中17名が出席し、傍聴席には20名近くの市議会議員を含む数十名の参加者がいらっしやる中での会議になりました。

会議では、以下の内容について発表が行われ、その後、審議会委員からの質問等が行われました。

- (1) 環境影響調査の中間報告 前田建設工業株式会社
- (2) 環境影響評価制度とその役割 福岡大学名誉教授 浅野直人氏

2. 当社からの主たる説明内容

当社の説明内容の概要は以下のとおりです。詳細は、当日の説明資料をご参照下さい。

(1) 騒音・低周波音の影響

騒音・低周波音について

生活環境への影響を最小限に抑えています

そのために、まず騒音を評価する方法として

- ①騒音の評価方法として、従来の「騒音に関する環境基準」を適用するのではなく、最新の調査研究成果である「平成24年度風力発電の騒音・低周波音に関する検討調査業務」で提案された“全ての住宅に対して35dBA以下”を実現することを目標に設定します

そのために風車の配置については

- ②風車規模は大きくするものの、配置を工夫し風車の位置を最も近い民家から1,500m以上離すことで騒音レベル35dBAを実現します

上記計画の見直しによる騒音の低減に伴い

- ③風車からの低周波音についても、普段の戸外の生活の場で観察される低周波音のレベルより十分に低いレベルまで低減します

これらの新たな騒音評価方法の採用と、風車の配置の見直しの結果として

- ④これまでの国内風力発電施設に較べて騒音・低周波音に関して、最も生活環境に配慮された施設ですということを、環境影響調査の中間結果のデータを踏まえてご説明しました。(添付資料 3-7、11-12、14-17 ページ参照)

(2) 野鳥の調査、藻場の調査

その他の環境影響調査の一部ご紹介として、野鳥の会様のご意見を参考にして実施している渡り鳥の飛行ルートや鳥の生息状況、及び風車を計画しているエリア付近の藻場の生育状況につきましても中間報告を行い、いずれも関係者の皆様と相談しながら、最大限の環境保全対策を実施していく旨をご説明しました。(添付資料 18-20 ページ参照)

3. 委員の方々からのご質問

出席された委員の方々からは21件の質問が出されましたが、30分以上の時間をかけて補足回答を含めて質問者に十分ご理解をいただけるよう回答することができました。質問数が多いため、全ての質問・回答をここでご紹介することはできませんが、皆様のご関心が高いと思われる質問・回答を本記事の最後に記載しておきます。

また、委員からのご質問の中で、「逆転層の影響」に関する検討についてのご質問・ご要望と、「アサギマダラなどの

移動性の蝶に関する追加調査」のご要望がありましたが、この2点につきましては、現時点で十分な調査・検討をしている事項ではありませんでしたので、今回は宿題ということでお預かりさせていただきました。今後、研究を進め、調査の可否を含めて検討させていただきたいと考えています。

4. 今後の環境影響調査に向けて

浅野直人名誉教授の講義で紹介されたように、環境アセスはこれまで以上に厳格に運用されていくことと思われます。私どもは環境影響調査方法書でご理解いただいた調査項目はもちろん、折に触れて委員の方々にご意見をいただきながら環境影響調査を確実に実施し、来たる環境アセスの場できちんとした対応ができるよう幅広い調査と検討を進めてまいりたいと考えています。

なお、一部の反対派の方の悪質な妨害行為の影響で、夏季影響調査において一部調査未了の部分がありますが、これにつきましてはこれまでに採取できたデータと2の(1)で述べました新たな評価方法を組み合わせることを検討しております。しかし、今後同じような形での調査未了を発生させないため、夏季影響調査において行われた「妨害行為」については、然るべき対応を行う必要があると考えています。

参考. 委員の方々からのご質問と回答（一部の質問事項についての要旨のみ記載）

- 風車の強風対策（羽根が飛んだり、タワーにぶつかったりしないか）
→（回答）風車のブレードは、定格運転風速（風速 12m/s 程度）を超えると羽根の向きを調整して風を受け流す機構を備えており、過大な荷重が作用しないように自動制御され、平均風速 25m/s を超えると完全に回転を停止します。最大風荷重については、平均風速 50m/s、最大瞬間風速 70m/s に耐えられるよう設計しています。
- 風車の構造強度（風車はどの程度の外力に耐えられるのか）
→（回答）地震力に対しては、超高層建築物と同様に、兵庫県南部地震や東日本太平洋沖地震に匹敵する大地震（レベル 2 地震）に耐えられる設計を行っております。
暴風波浪時に対しては、平均風速 50m/s の風荷重、および最大波高 10.5m、周期 12 秒の波荷重が同時に作用した場合にも耐えられるよう、設計を行っております。設計波高および周期については、全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）の藍島観測地点におけるデータを基に、計画地点における波浪条件を評価した値を用いております。
- 追い風が吹いている時には音は運ばれやすく、騒音は大きくなるのではないか
→（回答）現在アセスで利用されている風の影響を考慮しない算出式で算出しても、実用上問題ないと判断されています。もっとも、最近風の影響を考慮した算定式が研究発表されているので、環境アセスの場では風の影響を考慮した数値についても参照値として示せるようにする予定です。
- 工事中に海水に汚濁など影響が出るのではないか
→（回答）基礎の工法ではケーソン工法など海中での作業量を抑える工法を採用を積極的に行います。最小限の海底の掘削作業などがあるが、汚濁防止のシートを利用するなどして周辺への影響は抑える予定です。
- 風車の建設による漁業権に対する影響についてはどのような配慮をしているのか。
→（回答）対象水域では、主に潜水及び刺し網による漁が行われているが、風車の影響は小さいと考えています。この点については漁業協同組合と協議した上で、漁業協同組合との間で漁業補償契約を締結しております。

以上