令和８年度第１回熊本県環境影響評価審査会第一部会

議　事　概　要

１　日　時

令和8年（２０２６年）5月２９日（金）

午後9時３０分から午後１２時３０分まで

２　場　所

熊本県庁行政棟本館５階　審議会室

（熊本県熊本市中央区水前寺６丁目１８番１号）

３　出席者

（１）熊本県環境影響評価審査会第一部会

委員１３名中　１１名出席（現地 9名　オンライン 2名）

（２）事業者等

株式会社グリーンパワーインベストメント、いであ株式会社、コスモエンジニアリング　計7名

（３）関係機関

関係市町村等　計3名（オンライン）

（４）事務局

熊本県環境生活部環境局環境保全課　６名

（５）傍聴者等

傍聴者なし。報道機関なし。

４　議　題

「(仮称）伊佐・えびの・人吉風力発電事業 環境影響評価準備書」について

５　議事概要

事務局（環境保全課）から、今回の手続の概要について説明した後、事業者等から事業及び準備書の概要について説明が行われた。

また、一部の非公開情報の審議については、途中から事業者からの説明及び質疑応答を非公開として行った。

主な質疑の概要	
部会長	ただいまの事業者からの説明に対して、ご質問等はございますか。質問のある方は挙手していただきマイクを持ってご発言ください。オ

	ンライン参加の委員の方は、挙手ボタンでお知らせください。それでは、よろしくお願いいたします。
委員	熊本県内は、地面の掘削を伴うところがなく、それほど大きな影響はないと判断しているが、意見を申したい。具体的には資料の 26 ページに掲載されている地図が最も分かりやすい。その左側の地図に桑木津留川がある。この地域は旧石器時代の黒曜石散布地であり、旧石器時代人がこの川周辺で黒曜石を採り、自らの生活域へ持ち帰っていた地域になる。さらに、その周辺を拡大した図が資料の８ページに示されており、中央の桑木津留川近辺が黒曜石の産出される場所となる。 また、その左側に位置する WTG27 の県境付近では、旧石器時代の遺跡が確認されている。今回熊本県内には関係なく、鹿児島県側になるが、WTG27 や WTG28 あたりを掘削する際には、少し注意が必要かと考えている。鹿児島県の文化財担当部局の判断にはなるかと思うが、旧石器時代の散布地に該当するかもしれないため、実際の建設で掘削を行う場合には注意が必要と考えている。
事業者	弊社といたしましても、埋蔵文化財包蔵地の確認につきましては、熊本県人吉市の文化財課から同様の意見をいただいている。今回の計画で、桑木津留川周辺での改変はない。一方で、対象事業実施区域外ではあるが、工事用車両の通行に際しては、十分注意をしたいと考えている。 ２つ目の意見のとしていただいた、国見山 WTG27 東側については石境石として、埋蔵文化財包蔵地の周辺指定を受けている所であり、対象実施区域及び改変区域にも含まれてないが、万が一何かあった場合には、適切に対処する。
委員	23 ページの評価項目についてお伺いする。重要な地質・地形が確認されませんでしたと記載があるが、どのような観点から重要であるとするのか 教えていただきたい。
事業者	重要な地形及び地質については、準備書の第３章にも記載しているとおり、典型地形として公開されている資料や、地形レッドデータブック等を参考にし、重要な地形がないことを確認している。
委員	予定地点は火山性岩石が多く分布しているという記載されており、また、安山岩から火砕岩までも文章中には記載されている。火山岩の中には、風化・浸食に弱い岩石もある。風車設置地点の造成前には、ボーリング調査等々を実施すると考えられるが、基盤岩との関係も含めて、調査を徹底していただきたい。コメントとして申し上げる。
事業者	今回の環境影響評価とは、少し逸れた話になるが、地盤調査について、風力発電機を設置する地点は必ずボーリング調査を実施し、安定的な支持基盤等を確認する。また、地形については詳細な空中写真判

	読に加え、必要に応じて現地踏査を行い、崩壊が疑われる地形については、前提条件として可能な限り回避する。さらに、ボーリング調査を加え、支持基盤の確認を確実に行い、法令に則り適切な検討を進めていきたい。
委員	本日いただいた資料の 25～26 ページに現地視察でお願いしていた拡大図や、工事車両の台数などをご記載いただき、その結果として、資料の 28 ページで、環境基準に関する数値に対し、現状ではそのような値となっていると理解した。 これは一般的な意見になるが、65 デシベルという騒音レベルで、1 年間工事関係車両の搬入が予定されているという点について申し上げる。 熊本県には今後、環境基準の数値について検討いただくことになると考えられるが、日中の等価騒音レベルが 65 デシベルを満たしているから問題ないということを住民の方に説明を行うことが適切かどうか。その点を伺いたい。
事業者	数字や基準を満たしているからといって、それだけで問題がないと考えてはいない。地元の皆様への説明についても、ご指摘の趣旨と同じ認識を持っている。 これまで地元の皆様には、2020 年度から計 17 回にわたり、町内会ごとに説明を重ねている。工事用車両については、先ほどの説明のとおり、現時点で詳細な車両台数は確定していない。今後、計画が確定後、周辺にお住まいの皆様に対し、何年何月何日の何時から何時までの間に何台の車両が通行する計画であるといった内容を確実に説明することを考えている。その際に、住民の皆様から意見や懸念がある場合は、不安や懸念を払拭できるような説明を行う。また、工事車両が通過する道路は生活道路でもあるため、生活に支障が生じるとの指摘があれば、工事用車両の走行ルートについても生活道路を回避する迂回路等を検討し、事業実施区域へアクセスし工事を行う。
委員	資料 28 ページに記載されている補正後将来予測値についてだが、特に沿道 02 や沿道 08 は住居の近くであり、補正前の計算値では環境基準を超えていたものが、補正後には環境基準内の数値に収まっている。そのため、どのような補正を加えたのか伺いたい。
事業者	準備書では、566 ページが該当する。
委員	これは、補正式を適用して出した補正値であるため、なぜ環境基準の 65 デシベルに収まったのかと仮に質問された場合、説明が難しくなるのではないかと懸念している。
事業者	補正については、将来予測における道路条件や交通条件などを考慮したものであり、補正というよりは現地の状況に合わせた計算結果となっている。

委員	計算するとこのような値になるが、何をどのように補正したのかを示していない点が気になる。現地の状況を考慮した結果、沿道 08 では将来予測値が補正後将来予測値になると６デシベルも下がったとなれば、何を根拠に６デシベルも低減したのかが分からない。この点は、説明文に記載しておかないと。私であれば指摘する。
事業者	どのような根拠に基づいて補正後将来予測値を記載したのかについては、確認後、改めて回答する。
委員	沿道02の方は将来計算値の67デシベルを補正して65デシベルに収まった一方で、沿道08では６デシベルも下がっている。この点については質問が出る可能性もある。工事車両の通行については、仕方がないことで、時期も限定的なため、その理由を示しておくほうが良い。その他の工事車両や風車による騒音については、特段の問題はないと認識している。
委員	景観の点から一つ確認する。国見山の記載箇所で不明な点がある。まず、準備書191ページではＥ地点が国見山と記載があるが、準備書194ページでは青い三角の1番が国見岳と記載がある。配慮書を確認した際に見落としていた部分かもしれないが、国見岳という名称を探しても見つからないため国見山の間違いか。もし記載の間違いであれば、岳を山に修正すればよいが、国見山である場合は、非火山性孤峰であるか確認いただきたい。
事業者	景観資源については、参考資料を基に記載した地点について改めて確認し、内容が正しいかどうかを確認する。
委員	国見山や国見岳は、この周辺に実在しているため。確認をお願いする。
委員	説明資料の11ページには改変面積が61ヘクタールと記載がある。改変区域の管理用道路は舗装するのか。
事業者	管理用道路は、基本的に砂利舗装を予定している。また、一部の縦断勾配が大きい区間については、アスファルト舗装又はコンクリート舗装を計画している。
委員	改変面積が60ヘクタールになった場合、地表面を流れる水量はどの程度増加するのか。
事業者	水量については、熊本県の高仁田川、桑木津留川、大川間川の各流域へ雨水排水を行う計画である。この点は環境影響評価の対象とは別に、許認可手続の対象になる。各流域の流量計算を実施しており、流量の増加率は1%未満に収まるよう計画している。 流量については、各県の林地開発許可基準に則り、降雨強度などを基に計算を行っている。具体的な増加量は流域ごとに異なるため、現時点では答えられないが、そのような考え方で計画を進めている。また、先ほどの質問にあった舗装については、砕石舗装が基本になる。林道

	規程に則り、縦断勾配が大きい箇所については一部アスファルト舗装を検討している。
委員	そうすると、改変によって地表面を流れる水量が増加した場合、降雨時には近隣河川へ流れる量も増加することになる。資料の中では、想定以上に沈砂池を設置されており、その点は大変感心しているが、地表を流れる水量が増えることにより、対象としている水質への影響が各流域で変わってくるのではないか。そのあたりはどのように考慮して計画を進めているのか。
事業者	今回の準備書における環境影響評価準備書の予測評価は、水量そのものではなく、雨が降ったときに発生するの濁水が河川へ到達するかどうかを予測評価している。水量を考慮して水質の予測評価を行っているものではない。
委員	資料 43 ページについて伺う。濁水到達距離は 40～60 メートル程度と示されているが、短くはないのか。この距離が沈砂桝からの距離を示しているのか、この資料では分からない。河川までの到達距離が 60 メートル程度しかないということか。
事業者	43ページの水質の予測方法について説明する。45ページの排水口からの濁水到達推定距離の表で、排水口から河川または障害物までの斜面長を各沈砂池ごとに距離で示している。例えば、Ｙ16-1の桑木津留川については、斜面長が796.4メートルで濁水の到達推定距離が30.6メートルとなる。この推定距離は、資料43ページに示した予測方法を用いて計算し、その結果濁水の到達は無と評価をしている。一方、D01-9については、排水口から河川または障害物までの斜面長が12.9メートル、濁水の到達推定距離が28.6メートルと予測したため、濁水の到達は有と評価をしている。また、45ページ下段の河川中の浮遊物質量濃度の予測の表のとおり、浮遊物質濃度は 0.1mg/Lの増加があるが、影響は著しく高いものではない。以上が、今回の準備書における予測評価の結果である。
委員	資料の 27 ページについて伺いたい。搬入車両の説明では、1 日当たりの工事関係車両が小型車・大型車を合わせて 546 台と表で示されている。これは熊本県・宮崎県・鹿児島県すべての合計台数ということか。そうであれば、熊本県内の沿道０１・沿道０２・沿道０８の工事車両の台数はどの程度になるのか。ある程度の予測で示していただきたい。また、その工事車両の台数によって、騒音・振動の影響評価も変わってくると考えられるがいかがか。
事業者	資料の27ページに示すとおり、工事関係車両台数は546台である。詳細な工事用車両の通行計画はまだ確定していないため、今回の騒音・振動の予測評価では、熊本県内の沿道01・沿道02・沿道08のそれぞれを546台通行した場合に、どのような予測になるかを示してい

	る。今後、詳細な計画が固まると、1か所に546台の車両が通行することは現実的になく、車両は分散して走行することになる。したがって、今回の予測評価よりも、実際の影響は物理的に低減されることになる。
委員	例えば配布資料38ページについて、施設稼働に伴う騒音、低周波音の箇所について。資料では春季・冬季・秋季の予測値が示されている。風力発電機そのものからの騒音・低周波音は、予測値にほとんど差がなく、季節別で大きく変化しないと考えられるが、季節によって風向が変化するため、騒音や低周波音の影響も変わるのではないか。
事業者	風車の稼働騒音については風況や風速等の条件を考慮して評価を行っているが、超低周波音については、風況等の条件および地形についても考慮していない。
委員	その通りで、騒音の予測において、風による音の屈折は現行の予測モデルとして考慮されていない。したがって、例えば冬期の朝や南寄りの風が吹く場合などには、騒音の予測値が数デシベル上がる可能性がある。住民から苦情が出た場合は、音の屈折は予測が難しく、一般的な騒音予測モデルでは考慮できていないため、気象条件によっては実際の騒音が予測値より数デシベル上がる可能性がある。という説明をしてはいかがか。
委員	人と自然との触れ合いの活動の場について確認したい点がある。資料77ページに、美晴山および九州自然歩道に関する記載がある。先日の現地調査で美晴山の状況を確認した。準備書の調査時期は８月とあるが、今のような季節が人の活動があり、調査時期に適していると考えている。風力発電機の設置は熊本県側に無い一方で、特に美晴山へのアクセスルートと工事車両の通過ルートが重複する点が気になるため確認する。 工事の具体的内容が決定していないため、具体策は現段階で記載できないと承知の上で、基本的な考え方を確認したい。安全確保に関する基本的な考え方について確認させていただきたいと考えております。 また、工事車両の通過ルートに存在する現地の学校は既に廃校となっているのか。そうなると、工事期間中の児童の登下校は考慮する必要がないとの考えでよろしいか。 加えて、準備書の2074ページ及び資料77ページに、美晴山へのアクセスルートが複数存在するとの記載があるが、迂回案内等の対応も事業者側で実施するのか。準備書及び資料には安全確保策や時間的な分散策によるピーク時の車両台数低減等の記載があるが、どのようにピーク時の台数を減らすのか具体的な考え方を伺いたい。
事業者	先日、現地視察いただいた美晴山およびその周辺の九州自然歩道

	に、弊社の工事用車両が通行することはなく、計画もしていない。 　また、この美晴山付近にあった旧小学校は、現在すでに閉校しており、児童の登下校への影響は想定していない。 　加えて、資料77ページの環境保全措置、評価の結果のピーク時の台数を減らすという具体的な点については、生活道路として特に配慮すべきことや住民の方からの意見をもとに検討し、その結果迂回路の設置が必要とされた場合は、迂回案内看板の設置や必要に応じた警備員の配置を実施する。 　また、迂回案内看板の設置、ガードマンの配置に加え、交通量平準化のために、往路と復路を別ルートに設定するなどの対応により、局所的な車両台数の減少を検討している。詳細については、計画が固まり、詳細な検討を行った上で決定する考えである。
委員	２点ある。まず１点目は、資料53ページや資料60ページの動物や植物の環境保全措置の箇所について伺う。樹木の伐採や地形の改変は必要最小限にとどめると記載があるが、この必要最小限とは、どのようなことを基準に想定されているのかが分からない。 　そのため、記載されている環境保全措置の内容が適切かどうかについて、私どもでは判断ができないという印象を持っている。この点について、意見を伺いたい。
事業者	必要最小限という点について、より具体的に説明する。まず造成計画の検討を行う中で、道路の幅員や風車を据え付けるための組立ヤードについて検討を行う。道路は大型部材を輸送する際に必要な幅員を確保しなければならない。幅員に余裕を持たせれば通行は容易になるが、限りなく通行可能な範囲で必要最小限の改変にとどめる。 　風力発電機の組立及び据付については、部材が分割された状態で輸送されるため、部材を設置する面積に加え、仮置きする面積も必要となる。道路上やヤード隅周辺に適切に部材を仮置きするなど、可能な限り改変を極小化できるよう検討する。 　今回の設計に当たり、森林法や盛土規制法など、各種許認可を取得する必要がある。特に森林法に基づく保安林解除申請や保安林作業許可、形質変更届の手続を行う際に、改変が必要最小限であることの根拠が求められる。アクセス道路については、林道規程に基づき、必要最小限の道路幅員等を考慮する。加えて、のり面についても林地開発許可の際に盛土規制法の規定に則り、盛土勾配を適用して造成範囲を決定する。また、本来であれば風力発電機を組み立てる際は、大型クレーンを使用するのが最も安全かつ効率的であるが、特殊クレーンを用いて必要な改変範囲を最小限に抑えることを考えている。以上のように、全体的な造成範囲及び伐採範囲を最小限に抑える計画で進めている。

委員	ということは、現在の準備書に記載されている面積や、伐採を予定している改変面積については、いずれも最も小さい数値を想定して記載しているという認識でよろしいか。
事業者	認識のとおりである。先ほど説明した組立ヤードの図面は、準備書第２章の 62 ページに標準平面図として示している。 また、特殊クレーンで組み立てを行う際、ブレードについては、本来であれば仮置き場を設けるが、道路上に仮置きし、そのまま据付を行う。以上図面にお示ししている。参考としてお伝えする。
委員	この範囲の改変面積については、確定であり、工事の進行に伴って追加的に変更が生じることは想定していないという認識でよろしいか。森林伐採や土地の改変が生じる箇所についてお伺いしたい。
事業者	これ以上、改変面積を増やすことは、現時点では考えてない。どちらかといえば今後は計画の熟度をさらに高め、より改変範囲を極小化する考えである。一方で、熊本県においても改正盛土規制法が令和７年度から施行される。この改正によって国民の生命・財産を守るために、盛土部・切土部の勾配をより緩やかにすることが求められる基準が新たに適用されることを、弊社として確認している。現在、熊本県と協議を進めているが、今後、より緩やかな勾配とするように指導が入った場合は、やむを得ず改変範囲が広がってしまう可能性がある。
委員	２点目を伺う。シカの件で一点確認させていただきたい。準備書の794～795ページにシカの生息密度調査に関する説明がある。表10.1.4-33に示されている調査結果は、準備書754ページに記載されている調査ルートを基に実施されたものと理解しているが、この調査メッシュの位置と、調査ルートが一致することが分かる示し方はしないのか。
事業者	現時点で、調査メッシュと調査ルートが対応するような図表は準備書内に掲載していない。ただし、準備書754ページに示されている青色の調査ルートのうち、対象事業実施区域内に係る部分が、準備書795ページで示されているピンク色の範囲に該当するため、両ページを照らし合わせて確認いただきたい。
委員	この関連で１つお尋ねしたい。糞塊密度調査は秋季に実施したとのことだが、秋季に調査を実施した理由はあるのか。
事業者	シカの活動時期の中でも、一般的に活動が活発となる秋季に調査を１回実施した。
委員	シカの活動期は、確かに秋季に長くなる可能性がある。今回の調査結果では、耕作地周辺で糞塊密度が高かったとの記載があったと記憶しているが、それは秋季に調査を行ったことによる結果であり、実際に生息するシカの数とは異なるものと考える。新緑の時期にはシカが森林内部にも入り込むことが多い。秋季のみの調査結果をもって、準

	備書内では「生息密度は相対的に低いと推測される」と記載があるが、シカは移動性の高い動物であり、密度の相対的な低さが重要なのではなく、絶対的に存在するかどうかが重要だと認識している。要するに、人吉市周辺に新たに管理道路が整備されることで、そこがシカの通行箇所となることは目に見えてわかる。そのため、シカの侵入対策は確実に行っていただきたい。また、シカが道路に侵入することで、現存する重要な植物が将来的に絶滅することが予測されるため、侵入してこないような対策に加え、継続的な調査をお願いしたい。加えて、植生回復についても同様に、シカが存在すると植生回復は容易ではないことは周知のとおりであるため、十分な管理を行っていただきたい。
事業者	シカの糞塊密度調査については、方法書段階で本事業の実施によりシカの生息範囲が拡大し、周辺農作物への被害が増大する可能性があるのではないかというご意見を受け、実施したものである。「シカの侵入は人の生活環境だけでなく、植生にも影響を与える可能性がある」とのご意見は、非常に重要なものと認識している。弊社は他事業として既に実施していることとして、地元猟友会と連携し、構内に罠を設置し、頭数調整に参画する取り組みを行っている。本事業でも、地元の方及び土地権利者との協議を踏まえ、積極的に罠等を設置し、頭数調整に参画することで、全体的にシカの生息範囲が拡大しないように可能な限りの対応を検討したい。
部会長	その点については、どこかに記載があるのか。
事業者	準備書上、頭数調整に参画する旨の記載は現時点ではない。
委員	まず確認させていただきたい。今回の事業で改変する場所は、基本的に尾根、いわゆる尾根筋に当たるという理解でよろしいか。 その尾根筋に28基の風力発電機が設置され、それらを管理するための道路が、風力発電機の稼働終了後も長く存在するというイメージで間違いないか。
事業者	ご理解の通りである。
委員	今回、植物及び重要種のリストを確認したが、ラン植物が多く確認されており、周辺にはスギ植林地が多い一方で、比較的生育環境に良好な林も残されている印象を受けた。 どうしようもないことであるが、もともと湿潤な森林であった場所を改変に伴い切り開くことで、風通しが良くなる一方で、乾燥化が進む可能性があると考えている。そうなると、恐らくラン植物などは生育できない環境になると考えている。 これもどうしようもないことであるが、一般的なアセスメントでも出てくる植物の移植について。本アセスメントでも資料60ページでシュンランやクモランの株移植に加え、トラノオジソの播種といった対

	応を検討しているが、この移植案について、現時点でどの程度まで具体的に検討が進んでいるのか、お伺いしたい。
事業者	現段階で、具体的な改変計画の練度がまだ高まっていないため、具体的な移植先等の検討は進んでいない。現在は、文献調査等により移植等の事例を収集しており、今後、事業計画が固まった段階で、近傍の生育環境が類似した場所へ移植を行い、その際は、専門家のご指導を得ながら進めていく考えである。
委員	トラノオジソは、実物をはっきり見たことがないが、資料59ページには改変区域内にかなりの数が存在していることが記載されている。その一方で、資料60ページには本種のみ他の種とは異なり、播種による対応が記載されている。これは植物の特性を考慮したものによる対応か。
事業者	基本的な宿根草については、移植の対応を検討している。一方で、トラノオジソについては一年草であるため、今回は播種による対応を検討したいと考えている。
委員	生育環境としては、どのような場所になるのか。
事業者	今回の現地調査では、路傍の草地や崖、ヒノキ植林の林縁など開けた環境で確認している
委員	改変した箇所については、播種による緑化を行うという話があった。ただ、現地視察でも話をしたが、在来種等を考慮し、どのような種子を吹き付けるかは非常に重要だと考えている。
事業者	弊社としても大変重要であると考えている。今後、よろしければ、早期緑化の視点から、固有種の中で適切な種子にはどのようなものがあるかについて、委員には是非、学ばせていただきたい。
委員	まず初めに、先ほど話があったシカについて、何度か現地へ行った中で申すと、事業者の方は先行事例を十分に研究しているが、九州南部はシカが多く、熊本県内でも南部に集中している。その点を踏まえ、のり面緑化を行い、また、管理道路ができてシカの侵入通路になってしまうと防ぐものが何もない。その点はお願いする。 続いて鳥について、配慮書と方法書時の意見について確認した点から申すと、経済産業大臣の意見にはサシバの渡りの経路の可能性について意見があり、宮崎県の知事意見にもサシバの渡りルートについて意見がある。さらに、鹿児島の知事意見も同様にサシバについて意見がある。一方で熊本県は、なぜか動物について触れていない。おそらく調査、予測及び評価の結果を確認し、希少動物が出ていないため、担当が気づかず記載していないのだろうと考えている。しかし、希少動物がいないわけではない。 そのような点を踏まえて事業者の方へ伺う。サシバの渡りのピークは、何月何日頃と考えられているか。

事業者	３月下旬から４月の上旬を考えている。
委員	秋季はどのあたりを考えているのか。
事業者	秋季は、９月下旬から10月上旬頃と考えている。
委員	鳥類の調査をする人の中では、昔から秋季のサシバの渡りは、全国的に10月10日と認識がある。サシバは集団で渡るため、秋季にも渡りの調査が行われているのだろうと確認したが、どこにもその記載を見つけられなかった。秋季の渡りの調査は実施したのか。
事業者	準備書814ページに記載があるとおり、渡り鳥については、定点観察調査として、春の渡りを４月11日から４月14日および５月10日から５月13日に実施し、秋の渡りを９月13日から16日および10月18日から21日に実施し確認を行っている。 また、希少猛禽類調査の方でも渡りの状況を確認しており、準備書814ページの下段に記載のとおり、令和３年は３月から５月および９月から10月、令和４年は３月から４月および８月下旬、令和５年度は３月および４月に調査を実施している。
委員	ということは、やはり調査が不足している。先ほど申した通り、10月１日からでもよいので、渡りのピークとなる10月10日を含む２週間程度は、確実に調査を行う必要がある。配慮書及び方法書でもサシバの渡りについて触れている以上、その時期は十分調査を行わなければならない。もしバードストライクが発生した際に、その期間は調査を実施していないとなると、事業者としても苦労することになる。重要な点であるため意見を申し上げる。
事業者	承知した。
委員	追加調査の回数については、今年と来年の２年間だけでもした方がよいと考えている。 また、方法書等には専門家等へのヒアリングの記載があるが、今回の準備書ではその専門家の助言がどのようなものだったのかを確認したが、記載が見つけられなかった。その記載はあるのか。
事業者	2087ページに記載がある。
委員	なんかサシバの渡り等についての助言はあるのか。
事業者	サシバに関する記載は特にない。
委員	そのような状況を踏まえ、私は今からでもサシバの渡りの追加調査を実施された方がよいと考える。 明確に申すと、私たちは現地をよく見ており、球磨盆地を通り、白髪岳からえびの方面へ抜けるサシバの集団と、ループ橋の谷を通るサシバの集団とに分かれて渡ることを確認している。しかし、その先のサシバの渡りルートについては調査を行っていない。したがって、今回設置予定の風力発電機28基付近を通過する可能性があると考えてい

	る。 　また、準備書1150ページには繁殖期の目撃情報が記載されていた。準備書1152ページ記載の周辺には繁殖個体がおそらく５ペア程度、棚田付近の環境を利用し生息している可能性があり、嬉しい点である。近頃はサシバの餌であるヘビやカエルが生息しているような環境が消失しているため、そのような環境が残っているという事実を記載してあるのはありがたい。 　これまでの点を考慮し、本日の資料51ページに記載がある鳥類の重要な種には、サシバを追記した方がよいと考える。経済産業大臣の意見にもあるとおり、サシバは実際に存在するため、この地域でも通過していると考えている。それと同時にサシバの渡りについての記載が抜けていることに疑問を持っている。サシバに加えて重要なのは、ヨタカ、クマタカ、オオコノハズク、ブッポウソウ、アカショウビン、オオアカゲラといった種である。熊本県においてハチクマは、餌となる大きな蜂の巣が減少し、生息が非常に厳しい状況であり、現在は繁殖していない可能性が高いと考えている。余談だが、資料51ページの重要な種に記載がないハヤブサの写真が下部に掲載されているのはなぜか。サシバなどの重要な種を掲載した方がよいと考える。以上の述べた点より、今後調査を実施していく上で、サシバに関する記述や調査内容については､もう少し情報を補充する必要があると考えている。
部会長	委員が今述べた意見は、意見書として具体的に提示されるとよい。
（以降、非公開情報の審議を行うため非公開）	
部会長	それでは、非公開情報を含め全体を通した審議に移る。
委員	非公開の内容ではないが、準備書の2176ページについてお尋ねする。調査、予測及び評価結果の概要に、ウグイスやホオジロに関する記載があり、その中で草地という表現が多く使われている。先日の現地視察では熊本県側しか見ていないため、宮崎県側や鹿児島県側の状況についてはよく分からなかったが、鹿児島側については、現地視察の翌日に同様の場所を偶然にも通る機会があり、その際に●●●の●●●を通り、確認することができた。その結果、周辺には天然林が非常に多く、そこが熊本県側から見た鹿児島県側の事業計画地の端にあたると考えている。そこで、まだ確認ができていない宮崎県側について伺いたい。宮崎県側は草地が多いのか。配布資料の54ページを見ると、植生自然度の６番に植林地とあるが、宮崎県側は植林地が多いということか。その点についてお伺いしたい。
事業者	配布資料の54ページに記載のとおり、調査範囲の約6割を植林地が占めており、その他に常緑広葉樹の二次林が比較的多く分布しているという現地調査の結果である。
委員	準備書2176ページに、ウグイスの繁殖環境は樹林及び草地、ホオジ

	ロの繁殖環境は草地であり、樹林が改変により草地に変化した場合には、繁殖環境が増加するとの記載があるが、ホオジロの繁殖環境は草地であると断言し、非常に強調しているように感じた。これはどのような理由によるものか。
事業者	こちらについては、樹林性鳥類群集における生息環境の変化を推定し、記載した箇所になる。今回の事業により樹林が改変された場合、一部が草地へと変化することが想定される。その場合、生息環境が変化し、生息状況が影響を受ける種として、草地を一部利用するウグイスやホオジロについて、繁殖環境が増加する可能性を推定した記載内容となっている。
部会長	私には少し違和感がある。ウグイスの繁殖環境は草地ではないのではないか。 草地にウグイスが繁殖したという先行事例は、私自身聞いたことも見たこともない。一般的には竹藪などではないのか。
事業者	準備書内で草地と表現しているものが、委員のイメージとは異なるのかもしれない。ここで記載の草地とは、いわゆる発達した樹林ではなく、伐採後の伐開跡地なども含めた草地環境を指している。そのような広めのイメージで捉えていただきたい。
委員	ウグイスの繁殖については、どちらかというとブッシュのイメージで記載をした方が間違いないのではないか。また、繁殖環境は草地とあるホオジロについても、先ほど事業者の方から説明があったとおり、本来は林縁と記載するべきではないのか。草地にも出現はするが、繁殖するのは林縁部である。草地では灌木が出てくれば、可能性もあるが、なかなか繁殖は難しいと考える。その点を検討していただきたい。
委員	非公開版の配布資料に記載されている風車の影について申し上げる。現地視察でもお伝えした、どの風車が影響しているのかを明示したものが、配布資料の48ページに示されている。住居と最寄りの風車が目立つが、南側に位置するため影が短くなる。この点は、今でも住民の方々に知っていただいたほうがよいと考えているため、この場で申し上げる。やはり住居からかなり離れたWTG24などが、冬場の夕方といった条件で影がかかる可能性があるのではないかと考えている。また、資料28ページの補正後の将来予測値で６デシベル下がったということと同様に、資料48ページの気象条件を考慮した年間時間は、気象条件を考慮しない年間時間の７分の１以下になるという結果についても、説明の追記を考えた方がよいのではないか。何を考慮した結果なのか。
事業者	人吉特別地域気象観測所における１年間の日照時間のデータおよび、風向によってブレードの回転範囲が変化する風況を考慮してい

	る。また、風速に応じて風車が稼働する時間帯についても考慮している。これらを気象条件として予測に反映している。
委員	その点について、予測値点周辺では冬に卓越風が北西向きに吹くと考えられるため、どちらかというと影響を左右するのは風ではないのか。その場合は風車に対して横風が吹き、気象条件による大きな変化は生じないのではないか。
事業者	そのとおりで、風車の影は基本的に風の影響を大きく受けていると考えている。
委員	この地域の天候は曇天の日がそれほど多いわけではない。そのため気象条件を考慮した場合、何を考慮したのかと疑問に感じるため、主な影響要因は風であると記載されてはいかがか。 そうすると、1.5キロから２キロ程度離れた複数の風車からの影響を受けることになるが、影響が生じる季節は冬場であり、いわゆる過ごしやすい季節とは異なる時期であるということも明確にすればより理解しやすくなると考える。
事業者	準備書はすでに公表しているため、評価書の段階では、どのような気象条件を指しているのかという点を、より明確に説明できるような記載方法の検討を行う。
委員	それに関連して伺う。準備書の738ページの指針値を超過する地点の予測結果には住宅①から⑤が示されており、そのうち①については本日説明があった。一方で、住宅②から⑤についてはどのような結果なのか気になった。
事業者	②から⑤については、宮崎県側に位置する住宅である。これらについては、気象条件を考慮した場合、年間の風車の影がかかる時間がおよそ10時間から11時間程度となる。また、実際の遮蔽状況を現地踏査で確認した上で、遮蔽物による補正を行い、その結果、年間で８時間を超過する住宅は２戸存在するという結果となった。
委員	737ページを確認すると、地区Ｂは熊本県側に位置しているように見えた。間違いないのか。
事業者	準備書737ページ掲載の図には地区Ｂのうち、宮崎県側にも住居が４か所存在することが示されている。
委員	確かに、図の宮崎県側の住居には角度的にちょうどよい影がかかると考えられる。
事業者	従いまして、熊本県側は①のみとなる。先ほどの説明に補足すると、準備書736ページには、実際に使用した年間の気象データの内容を記載しており、そのデータは人吉地方気象台の10分以上の日照時間及び、風況観測等の風向・風速を使用しており、期間については令和４年６月11日から令和５年６月10日までのデータを用いたことを記載

	している。
委員	どの条件が影響しているのかという点について伺いたい。気象条件は理解しているが、日照時間で風車の影がかかる年間時間が７分の1にはならないはず。気象条件を考慮する場合、その日照時間などの条件は決まっており、それがどの程度影響しているのかが知りたいところではないか。晴天時であればほとんど風車の影がかからないことや、特に夏場は全く風車の影がかからないといった説明があると、住民の方にはより安心していただけるのではないかと考える。
事業者	各種気象条件の寄与度については、パラメーターが設定されており、特に卓越風の風向による影の伸び方が大きく影響する。貴重な意見として受け取る。
委員	簡単な質問だがお伺いする。実際に風力発電機のブレードが回転すると、どのような影のかかり方になるのかを伺いたい。
事業者	ブレードが回転している際は、ブレードの影が住宅の窓などにかかると、ちらつきと呼ばれる現象が生じる。影が入ったり消えたりを繰り返すため、視界に入るとどうしても違和感を覚える。そのようなことを想定して、本事業では風車の影について調査・予測・評価を実施した。また、現在、日本では風車の影に関する指針値が整備されていないため、本事業ではドイツの指針値を参考に予測評価を行っている。
委員	生活に支障が出るかもしれない。
委員	確かに、住民の方は落ち着かない。日本海側では風力発電機が北側に位置するが、風力発電機が南側や西側にある場合は、影の影響を受けやすく、深刻な問題である。
委員	ブレードの色についてお尋ねする。配布資料75ページで景観との調和を図るため、明度・彩度を抑えた塗装（グレー系）とするという説明があった。現地視察の際にも、風力発電機の製造会社やその色についてお伺いしたが、気になり確認する。鳥類にとっては、できるだけ視認しやすい色の方が風力発電機に衝突せずに、バードストライクの発生を抑えることができる。そのような点を考慮した場合、色がグレーであると曇天時には雲と同化してしまい、危険性が高まるのではないか。ピンクなどの目立つ色の方が、鳥類が視認しやすく、バードストライクは減るのではないか。また、航空機のバードストライク対策として、エンジン部分に目玉模様を描き、目が回っているような動きで鳥類を寄せ付けないといった事例もあると聞いている。そうした対策を風車に応用する可能性について、検討の余地があると考える。 追加で一点。配布資料75ページに送電線については、可能な限り地中埋設とすると記載されてるが、現時点で何%程度の地中埋設が可能であるのか。以上２点を伺う。

事業者	まず１点目の、バードストライクをより抑制するための色については、弊社の事例で回答すると、青森県深浦町の風力発電所においては、住民の方からの意見を踏まえ、風車ブレードの先端部分を赤色に塗装した事例がある。本事業においても、景観等を含めた総合的な配慮を含め、どのような色味が適切かについては、引き続き検討を進める。 次に２点目の、送電線の地中埋設については、割合として95%以上が埋設であり、残りの約５%はどうしても架空線の箇所が存在する。その理由としては、山間部の道路が大きく曲がりくねっており、物理的に地中埋設が困難なため、その箇所については鉄塔を設置し、数百メートル程度の短い距離で架空線を設置するため、本事業での地中埋設の割合は95%以上となっている。
委員	周知のとおり、大型の鳥類は小回りがきかないため、送電線などに衝突しやすい。物資搬入路の周辺にも既に別事業の大きな送電線が通っているため、二重に重ならないよう、努めていただきたい。
委員	配布資料の21ページの周辺他事業の状況について伺う。周辺事業を含めると合計で約90基の風力発電機が建設される計画になっている。これだけ多くの風車が設置された場合、渡り鳥がこの地域をどのように通過するかが気になる。 平面図では風力発電機の位置が示されているが、実際には標高が異なる場所に風力発電機が配置されるため、図面とは全く異なる表記になる。もし同じ高さに風力発電機が並んでいれば、渡り鳥はそれを避けてブレードの下を通るなどの行動が考えられるが、標高が異なる場所は、渡り鳥がどの高度を飛翔し、どこを通過するのかが気になる。渡り鳥は、ブレードから７０メートルから８０メートル下くらいを通過するという話も聞いたことがあるが、標高が異なる場所に多数の風車が設置される場合、何らかの対策や検討が行われているのかを伺いたい。
事業者	まず、周辺において他の事業者が風力発電事業を検討していることについて、方法書段階においても累積的影響を評価すべきではないかというご意見をいただいていた。 本事業の準備書における回答として、弊社の事業から最も近い他の風力発電事業までの直線距離は5.1キロ離れていることから、本事業への累積的影響の評価を行う対象範囲には該当しないと考えている。 渡り鳥への影響については、先ほど別の委員からも意見を確認している。まず初めに、標高の観点から申すと、弊社の事業実施区域の標高は700メートル前後であり、そこから風力発電機のナセルが112メートルの高さとなる。また、鳥類の飛翔高度については、夜間に船舶用レーダーを陸上に設置し、鳥がどの高さを飛翔しているかを把握する

	調査を実施した。準備書845ページにその調査結果の詳細を示している。調査時期や調査地点によって飛翔数の差はあるが、地上高さ500メートルから600メートル付近で多くの鳥類が飛翔していた。
委員	この高さであれば、鳥類が風力発電機に衝突する可能性が十分あるということか。本事業では、もとの標高に120メートルの高さが加算されることになるが、鳥類が地表からどの程度の高さを飛行するのか、それは風車の上なのか、下なのかといった点が気になる。そのあたりについて、事業者の方やコンサルタントの方にどのようにイメージすればよいかを教えてていただきたい。
事業者	少なくとも夜間に飛翔する鳥類については、相当高い場所を飛翔していることから、風車に衝突する可能性は小さいと想定している。
委員	今回提示されたレーダーによる飛翔数のデータについて、鳥類の種類や、大型・中型といった大きさの区分まで判別できるのか。
事業者	それは判別できない。
委員	レーダーに鳥類の姿が映るという話も聞いたことがある。鳥類が集団で飛行する場合には、ヒヨドリあるいはスズメの大きさ程度の集団であればレーダーに映るのではないかと考えている。
事業者	レーダーにはかなり小型の鳥類まで映るが、その具体的な大きさまでは判別できない。小型の鳥類でも明確に映るという印象を持っている。
委員	このような技術で鳥の大きさが判別できれば、現在心配されている点の検討により役立つのではないかと考えている。 加えて意見を述べると、Ｌ・Ｍ・Ｈといった高度区分で、これまで他の事業者の方が実施された目視の調査データも提示いただいています。結論としては、鳥類はどの地点でも飛翔しているということである。準備書1910ページには、対地高度での確認回数の記載があるが確認回数４回が少ないから衝突リスクが小さいのではない。そのような記載は書き過ぎではないかと感じている。状況として把握する内容は受け止めたが、やはり個体数の割合の問題ではないと考えている。 以上のことを踏まえ、草原が増えるとヨタカの数が増加するのではないかと期待している一方で、実際には数が減少しており、高度Ｌを飛翔しているためバードストライクの可能性も高いと考えている。極めて難しい問題だと改めて感じているため、鳥類の飛翔高度については今後もいろいろと教えていただきたい。
委員	騒音について伺う。一番心配しているのは配布資料27ページにある工事関係車両台数が大型車両で374台通過するといった工事車両による騒音である。配布資料29ページに、工事関係車両が一つのルートに集中しないように、ルート配分を検討し工事関係車両台数の分散に努めるとあるが、車両台数を半分にしても騒音は３デシベルしか下がら

	ず、５分の１にしても７デシベル程度しか低減しないため、効果としてはそれほど大きくない。その点については、住民の方にも伝わるように説明していただけると良いのではないか。 　さらに、工事車両というと狭い道を走行することになるが、いつの何時頃から何時までという記載はあるのか。
事業者	工事車両の運行期間は、基本的に土日は休工であり、平日のみである。また、準備書の第10章の567ページの交通騒音の工事用資材等の搬出入に伴う騒音の予測結果の注意書きの箇所にあるとおり、工事関係車両は８時から17時に運行する形式で予測を行っている。
委員	どこを基準に測定しているのか確認したい。沿道01から沿道08の各地点を工事関係車両が通過する時間帯を示しているという理解でよいのか。もう少し目立つ箇所に記載したほうが良いのではないか。
事業者	承知した。可能な限り工夫して記載する。
委員	配布資料10ページの工事計画の概要として、いつからいつまでという工期は示されている。一方で、工事期間中の工事車両が沿道01から沿道08を通過する時間帯が８時から17時であるという点は、環境基準上、夜間と昼間の境目が午前６時に設定されており、朝６時を過ぎると騒音基準が10デシベル上がるため、心配される住民の方もいると考える。ショッピングモールなどでは、物資の搬入・搬出を朝６時過ぎるのを待って行う場所もあったため、本事業でも、同様に住民の方の迷惑になるのではないかと心配した。
事業者	承知した。
委員	記載内容について伺う。例えば準備書1121ページは、結論としては、やや書き過ぎではないかと感じている。先ほど事業者の方からあった説明で、風力発電機が20年間稼働しても一個体も衝突しないような予測結果となっているという説明があったが、これは言い過ぎではないか。年間予測衝突数はゼロではなく、交通事故と同様、明日衝突する日が来るかもしれないため、予測、調査及び評価を実施した内容を記載する準備書についての説明は影響が小さいといったなどの説明で十分ではないかと考える。 　また、工事を行うと、営巣環境や狩場が一時的に影響を受け、将来的にも影響が出る可能性があると考えている。比較的高い領域は広く残しているため、問題ないという記載等にせざるを得ないのかもしれないが、クマタカはパーチする場所や狩りを行う場所がある程度決まっている。調査した結果、特定の経路が確認されなかったということは逆に言えば、どこでも飛ぶ可能性があるということでもある。準備書本編に記載しなさいとまでは言えないが、その点を認識したうえで調査を行う必要があると考えている。 　以上のことを踏まえて、再生可能エネルギーについてはどういう配

	慮を行っていくかが重要であると考えている。国が推進し、国民も必要性を認めている以上、委員の立場としても建てないでほしいとは言えないが、風力発電の事業展開が進む中で、バードストライクが起きたことを隠すのではなく、事実として公表し、国民に返す必要があると考えている。再生可能エネルギーには生態系を破壊するリスクが存在する上で、普段から使用している電力を減らす努力をする。そのような時代に入ってきたのではないかと考えている。そうした思いを持って今後の事業に取り組んでいただきたい。
事業者	説明の仕方についての指摘として受け止めている。今後は説明の意図がより明確に伝わるよう、工夫し説明する。
委員	植物の点から伺いたい。配付資料11ページに改変区域についての記載の中に事業実施区域は広く面的に表現されているが、その範囲すべてに手を加えるわけではないとの理解でよろしいか。また、管理用道路としてどの程度の幅が切り開かれるのか。
事業者	準備書66ページに、道路の標準平面図・断面図およびヤードの面積について記載している。道路については、車道幅員はおおむね４メートルである。山岳地での道路設置となるため、のり面が必要となり、これが標準的には左右それぞれ約0.5メートルになる。さらに、流末側ののり尻に側溝を設けるため、こちらも左右0.5メートルずつ必要となる。以上を合計すると、道路幅は6メートル程度となる。 また、カーブ部分については車両が通行不可になることも想定し少し幅員が広くなる箇所がある。 加えて、風力発電機のヤード部については、標準的には30メートル×75メートルの設計としている。ただし、本日説明したとおり、森林法や林地開発許可基準など、各種法令に基づき設計する以上、ヤードの面積を統一することは困難であり、場所によって異なるが、、設計の標準的な面積として考えているものである。
委員	本日の配付資料11ページを確認すると、ほとんどが尾根状の一部に管理用道路が開かれ、その周辺にわずかに搬入路ができると理解している。それに関連し、非公開版の配布資料57ページ等で今回移植を行う植物の分布を確認したところ、切り開かれていない箇所に多く生育するのか。切り開かれていない箇所に生育するならば、その植物は移植するのか。また、この範囲内の植物も移植するのか等、移植の有無の判断基準に迷う場面があるのではないか。ご教示いただきたい。
事業者	まず、ここでの対象事業実施区域というのは、この範囲で検討しているという区域であり、そのすべてを改変するものではない。 実際に改変を行うのは改変面積の61.4ヘクタールの範囲である。 この前提のもと、重要な植物については、改変を行わない区域に生育する植物については、移植等の環境保全措置を実施する計画はな

	い。
委員	例えば今回株移植を実施する種の一つであるクモランの改変率が配付資料59ページに62.5%と記載されている。これと先ほどの配付資料57ページの図で示されている個体数を比較すると差が生じているように感じる。これは、掲載されていない種や個体も存在するという理解でよいか。
事業者	現段階では、配付資料の11ページに示した改変区域を重ね合わせた結果を、機械的に表示している。後ほど、必要であれば改変区域を重ねた詳細な図を持参しているため、確認いただきたい。基本的には機械的に整理しているため、見た目では重なっていないように見えても、実際には重なっていると理解いただきたい。
部会長	オンラインで参加の委員の方も、質問がある場合は挙手をお願する。全体を通して、何か意見や質問がある場合はお知らせください。
事業者	先ほどの質問で配付資料28ページにある補正後とは何かという点について再度回答する。補正後については、準備書の通しページ566ページに補正式を示している。基本的には、計算モデルを用いて一般車両の現況交通量から現況の計算値を計算し、そこに工事関係車両の将来計算値を加えることで補正後の将来の計算値を求めている。現況の計算値と現況の実測値の比較で分かるとおり、両者には多少の差が生じている。
部会長	配付資料のどこを見ればいいのか教えていただきたい。
事業者	配布資料の28ページになる。「現況計算値」と「将来計算値」のモデルで計算した値である。ただし、この計算値は準備書567～568ページに記載の交通量調査のデータを用いて計算したものだが、騒音の実測値とは差が生じている。この差を補正するために、現況の実測値と現況の計算値の差を用いて将来計算値に反映させたものが、補正後の将来予測値となる。
委員	計算がこれだけ合わないということか。
事業者	現況の計算値や現況の実測値は、実際の道路状況等も反映されている。そのため、より現況に合わせた実測値に近づけた形式で計算を行っている。
委員	少し割り引いて考えるべきではないか。単純に現況実測値と現況計算値に６デシベルもの差があったのは計算が合わないためという説明では、予測そのものが疑わしいことになりかねない。まず、なぜこれほど数値が合わないのかを精査し、その上で、こうしたブレがあるから一致しないのだと理解した後、最終的に６デシベルの差にしたという判断をするかと考える。測定した、計算した、６デシベルもの差があったから差し引いて補正するというのは、やや危険な対応ではないか。そのままでは納得できない。

事業者	準備書の566ページに、その計算に用いた補正式を掲載している。
委員	補正式は記載されているが、この方法で補正を行うことの根拠はあるのか。
事業者	この方法が一般的に用いられているものだとは認識しているが、その点を準備書には明記できていない。
委員	ＡＳＪモデルではそのように扱うことになっているということか。 実測値と計算値にずれがあった場合、その差をそのまま差し引いてよいと記載があるという理解でよろしいか。
事業者	ＡＳＪモデルで計算を行った後に、その結果に補正を加えるという形になっている。
委員	その補正を行うことの根拠とは何か。ＡＳＪモデルには、実測値に合わせて補正する旨の記載はないと認識している。
事業者	ご指摘の点については、今一度弊社内で整理した後、改めてご説明の機会等を検討させていただきたい。本日の意見を踏まえ、回答する時間をいただきたい。 ＡＳＪモデルを用いた計算が一般的な手法であるかどうかについては、道路環境アセスメント等で示されている手法や指針に従って実施している。
委員	その辺りの根拠資料を教えていただきたい。
事業者	現時点では正式な名称等を即答できないため、後ほど事務局を通じてご連絡する。
委員	景観のフォトモンタージュを用いた予測評価でも、広角レンズで撮影すると遠方の物が実際より小さく写るなど、環境省そのものの指針に妥当性を欠く部分もあると考えており、指摘しておきたい。専門家としては、その手法はやや乱暴であるように感じる。
委員	可能であれば、ぜひお願いしたい点である。事業者の方からは、風力発電所の稼働後20年間は、４～５名の職員を配置して状況を確認していくと伺っている。その際には、ブレードが回転しているかどうかという点だけではなく、周辺環境との関係についても確認する必要があると考える。また、御社は国内で複数の風力発電所を保有されているため、その運転実績を踏まえ、このような利点があった、このような課題があったといった知見を国民に共有していただきたい。コンサルタントの方も環境分野の情報を積極的に公表されていることも承知しているため、今後も国民に対して前向きな示唆をいただきたい。
事業者	弊社が現在稼働させている風力発電所は、全国で６地域ある。また、同業他社が保有する風力発電所の数が増加しており、日本全土でも増加してきている。そのため、各地の運転実績から得られるメリット・デメリットに関する知見を集積し、公表していくことは、国にと

	っても大きなメリットがあると考えており、弊社も同じ認識である。今後、どのようにそのメリット・デメリットを示すかについては、民間事業者である弊社のみならず、加盟している業界団体の環境影響評価に関わるメンバーとも連携し、国民に何らの形で風力発電事業のメリット・デメリットを提供できるよう検討をしたいと考えている。
部会長	以上で審議を終了する。

※配付資料

（資料１）令和８年度第１回熊本県環境影響評価審査会第一部会　次第

（資料２）（仮称）伊佐・えびの・人吉風力発電事業 環境影響評価準備書の手続きについて

（資料３）「（仮称）伊佐・えびの・人吉風力発電事業 環境影響評価準備書」の意見について（照会）※委員限り

【事業者の説明資料】

・（仮称）伊佐・えびの・人吉風力発電事業 環境影響評価準備書　概要説明資料（公開版）

・（仮称）伊佐・えびの・人吉風力発電事業 環境影響評価準備書　概要説明資料（非公開版）※委員限り