

委員からの追加意見

資料2

| 番号 | 区分        | 委員名 | 委員からの追加意見  | 事業者の見解 |
|----|-----------|-----|--|--------|
| 1  | 4-7<br>動物 | 阿部  | 道路建設のクマタカに与える影響の評価手法が曖昧です。今後、現在実行中の調査手法を以てどのように影響の評価を行い、影響があるとすればどのような軽減策を講じる予定か？が明確に示されていない。  |        |
| 2  | 4-7<br>動物 | 阿部  | 繁殖クマタカへの影響を軽減するために、機材の搬入を徐々に行い、馴化を図りながら事業を進めるとあるが、これは道路建設中におけるクマタカに対する配慮であって、事業完成後にクマタカが生存し続けられる生息環境が残されるのかが肝要で、これに対してどのような手法と対策を考えているのか？  |        |
| 3  | 4-7<br>動物 | 阿部  | 事業現場とクマタカの巣までの距離が800-1000mであり、影響の不確実性が残るとあるが、これまで各事業現場において、騒音測定を行って来た結果によると、200-300mも離れると、暗騒音に落ち着くことが数値で証明されている。従って、今回のケースでは騒音を計測したり、防音のための措置(カバー、防音扉など)を講じることは無駄の限りと考える。国交省の他事業地におけるデータの収集を薦めたい。                                |        |
| 4  | 4-7<br>動物 | 阿部  | 昨年、クマタカの巣内幼鳥に人工衛星追跡用のGPS発信器を装着して追跡しているが、その幼鳥の二年間に亘る動きを観察していると、今回のトンネル周辺における幼鳥の行動を見る限りでは、トンネル直近に営巣個所があると考えられる。従って、トンネル抗口の事業においては細心の注意を払うことが求められる。特に、幼鳥が月齢を重ねるに従い、徐々に行動範囲を広げていくが、その時、坑口付近も行動の中心域に入ってくることが想定される。その時、どのような保全策を講じるのか？ |        |

| 番号 | 区分        | 委員名 | 委員からの追加意見  | 事業者の見解 |
|----|-----------|-----|--|--------|
| 5  | 4-7<br>動物 | 阿部  | 繁殖つがい事業地周辺に生息し、子育てしていることは事実である。この場合、クマタカが事業地をどのような位置づけで活用しているのか？換言すれば、事業地を利用しているのか否か、を明確にする必要がある。現在の目視観察では飛跡は描けるが、事業地をどのような目的で利用しているか否かが分からないと思う。          |        |
| 6  | 4-7<br>動物 | 阿部  | これまでに複数個体のクマタカにGPS発信器を装着して追跡しているが、幾つもの稜線を飛び越えて20-30kmの遠方で活動していることが判明している。事業の影響評価法のひとつとして、行動圏内における改変エリアの割合で評価することも行われているが、視野範囲における影響と、実際の行動圏における比率では大きく異なる。 |        |
| 7  | 4-7<br>動物 | 阿部  | イヌワシの行動圏が示されていたが、米国におけるその行動圏と比較して、余りにも狭きに過ぎる。数個体が存在することはあり得るが、それぞれの行動圏はより大きなものであると想定される。その根拠は必要餌量の観点から考えても、あの程度の行動圏ではとうてい個体維持は不可能である。                      |        |
| 8  | 4-7<br>動物 | 阿部  | イヌワシとクマタカの正確な行動圏を明らかにするとともに、彼らがどこを重要な環境として利用しているかを明らかにする必要がある。その上で初めて事業の影響評価や保全策を策定することが可能となる。   |        |
| 9  | 4-7<br>動物 | 阿部  | 事業の影響予測や評価を定量的に行う必要がある。その結果に基づいた保全策を策定すること。  |        |