

9.8 陸上動物に係る環境影響評価の結果の概要 (その3)

	計画検討に当たり講じた 環境保全配慮・ 環境保全措置	予測結果	評価結果	環境保全措置	事後調査及び環境監視
土地又は 工作物の 存在及び 供用		<p>○航空機の運航</p> <p>●航空機の運航による騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> リュウキュウツミについてはタキ山東及びキツヌグスクは、60dB(A)を超えることから、繁殖率が低下し営巣場所としての利用価値が下がるおそれがある。本種の営巣環境は平地及び山地の林内や、植林及び公園などの樹林地内であることが知られているが、周辺にタキ山、カタフタ山、水岳などのまとまった樹林地が残存し、調査でもこれらの樹林地での営巣が確認されており、営巣地として利用可能な環境は周辺に残されることから、事業実施区域周辺の個体群は存続できるものと予測される。 ズグロミソゴイについては、8地点のうち2地点は60dB(A)を超えることはあるが、地形条件を考慮すると、生息状況の変化は極めて小さいものと予測される。 キンバトについては60dB(A)を超えないことから生息状況の変化はないものと考えられる。 シロチドリについては、9地点のうち事業実施区域北側の1地点で90dB(A)を超える場合があり、この地点は繁殖地としては利用されなくなるおそれがある。ただし、当該地点は偽傷行動が確認された場所であり集団繁殖地ではないこと、白保海域周辺で同種の繁殖行動を多数確認していることなどから、事業実施区域周辺の個体群の存続及び種の保存はできるものと考えられる。 コアジサシについては、9地点のうち事業実施区域北側の1地点で90dB(A)を超える場合があり、この地点は繁殖地としては利用されなくなるおそれがある。ただし、当該地点はカラスへの威嚇行動が確認された場所であり、集団繁殖地ではないこと、白保海域周辺で同種の繁殖行動を確認していることなどから、事業実施区域周辺の個体群の存続及び種の保存はできるものと考えられる。 エリグロアジサシについては60dB(A)を超える場合があるが、当該地点は滑走路中心から約1.5km以上離れた海上の小島上の1巣と成鳥の警戒行動や求愛給餌が確認された場所であり、集団繁殖地ではないものと考えられることや、発生頻度も低いことから生息状況の変化はないものと予測される。 <p>●航空機との衝突</p> <ul style="list-style-type: none"> シロチドリ、オオアジサシ、エリグロアジサシ、コアジサシの4種については、主として海浜部を利用しているのが確認されており、陸側地点での夜間調査などでもおぐらなどは確認されておらず、陸から海への大規模な移動はないものと考えられる。また、供用後の航空機の飛行経路を考慮すると、これら4種について、航空機との衝突が生じるおそれは極めて小さいものと予測される。 ツバメチドリについては内陸部で生息を確認しており、事業実施区域周辺の生息確認個体数はごくわずかであるため、航空機との衝突が生じるおそれは極めて小さいものと予測される。 チュウサギについては人工草地を利用しているのが確認されており、供用後の空港内の人工草地についても採餌場所として利用すると考えられることから、航空機との衝突が生じるおそれがある。しかし、現石垣空港においては職員が車両で巡回するなどの鳥衝突防止対策がとられており、新空港においても同様の対策が講じられることから、個体群の減少につながるような頻繁な衝突が生じるものではなく、また、本種は事業実施区域周辺に広く生息しているものと考えられることから、重要な鳥類の生息状況の変化はほとんどないものと考えられる。 <p>○飛行場の施設の供用</p> <p>●空港利用車両の走行による騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路に最も近いリュウキュウツミの営巣地点(タキ山東及びキツヌグスク)では、昼間53~55dB(A)、夜間38~42dB(A)と予測され、60dBを大幅に下回ることから、生息状況の変化はないものと考えられる。 ズグロミソゴイ、リュウキュウツミ、キンバト、シロチドリ、コアジサシ、エリグロアジサシのその他の営巣地については道路端から200m以上離れており、距離減衰によりさらに低い値となることから、空港利用車両の走行による騒音により、重要な鳥類の生息状況が変化することはないものと考えられる。 	<p>○航空機の運航</p> <p>●航空機の運航による騒音</p> <p>航空機騒音による影響については、航空機騒音のレベルが、注意したほうが無難であるとした60dBを下回っている種については環境影響の程度は極めて小さく、また、60dBを上回る地点がある種については周辺に利用可能な環境が残され事業実施区域周辺の個体群の存続に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいことから、重要な種の生息状況に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと判断される。</p> <p>●航空機との衝突</p> <p>航空機との衝突については、現石垣空港においては職員が車両で巡回するなどの鳥衝突防止対策がとられており、新空港においても同様の対策が講じられることから、個体群の減少につながるような頻繁な衝突が生じるものではないと考えられる。</p> <p>また、供用後も空港周辺を利用すると考えられるチュウサギについては、事業実施区域周辺に広く生息しているものと考えられ、重要な種の生息状況に及ぼす環境影響は極めて小さく、環境影響の程度は低減されている。</p> <p>○飛行場の施設の供用</p> <p>●空港利用車両の走行による騒音</p> <p>重要な鳥類の繁殖地点における空港利用車両の走行による騒音レベルは、注意したほうが無難であるとした60dBを大幅に下回っており、空港利用車両の走行による騒音による環境影響の程度は極めて小さいことから、重要な種の生息状況に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと判断される。</p>	<p>○航空機の運航</p> <p>●航空機の運航による騒音</p> <p>事業実施区域周辺の個体群の存続に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいことから、環境保全措置を講ずる必要はないものと判断した。</p> <p>●航空機との衝突</p> <p>現石垣空港においては職員が車両で巡回するなどの鳥衝突防止対策がとられており、新空港においても同様の対策が講じられることから、重要な種の生息状況に及ぼす環境影響は極めて小さく、環境保全措置を講ずる必要はないものと判断した。</p> <p>○飛行場の施設の供用</p> <p>●空港利用車両の走行による騒音</p> <p>重要な鳥類の繁殖地点における空港利用車両の走行による騒音レベルは、注意したほうが無難であるとした60dBを大幅に下回っており、空港利用車両等の走行による騒音が重要な種の生息状況に及ぼす環境影響の程度は極めて小さく、環境保全措置を講ずる必要はないものと判断した。</p>	<p>○航空機の運航</p> <p>●航空機の運航による騒音</p> <p>環境保全措置を講じないことから事後調査の必要はないと判断した。</p> <p>●航空機との衝突</p> <p>環境保全措置を講じないことから事後調査の必要はないと判断した。</p> <p>○飛行場の施設の供用</p> <p>●空港利用車両の走行による騒音</p> <p>環境保全措置を講じないことから事後調査の必要はないと判断した。</p>