

(2)大気質の予測・評価に関する意見

分類	主な意見の概要	事業者の見解
大気質	<ul style="list-style-type: none"> 大気質について、予測評価の対象となるもの以外に多くの調査項目が挙げられており必要な調査か疑問が残る、調査項目と予測項目が不一致であること理由は不明であるので説明が必要。 	<p>環境影響評価を行うにあたっては、地域特性としての現況を把握する必要があり、大気質については、環境基準項目を選定して調査を行っています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 気象データ（風向・風速）に科学性がない。要約書において、石垣島気象台のデータと現地のデータが高い相関があるとされているが、計画滑走路と気象台の標高差があること等により、石垣島気象台のデータは代表することは出来ない。現地での実情に応じた年間を通じた調査が必要である。 	<p>事業実施区域と石垣島地方気象台は標高差があるものの、石垣島地方気象台と事業実施区域における風速の関係（図-6.2.2(4)）より、風速が10m/s以下では両地点で高い相関があり、風速が10m/sを超えるデータ数は全データ数の約0.6%程度であることを考慮すると、事業実施区域周辺の気象を石垣島地方気象台で代表できるものと考えています。</p> <p>なお、工事中における大気質の予測計算には、平均風速（4.6、5.0m/s）と高濃度条件として2.0m/sの風速を用いており、供用時は「窒素酸化物総量規制マニュアル[新版]」（平成12年、公害研究対策センター）に準拠して、風速を8階級（0～0.4m/s、0.5～0.9m/s、1.0～1.9m/s、2.0～2.9m/s、3.0～3.9m/s、4.0～5.9m/s、6.0～7.9m/s、8.0m/s以上）に区分して、10m/sを超える風速については代表風速8.0m/sとして、予測計算を行っています。</p> <p>石垣島地方気象台と事業実施区域における風速の関係（図-6.2.2(4)）に示している事業実施区域の気象（風向・風速）データは、1年間（2000年12月～2001年11月）の観測結果を基に作成したものであり、事業実施区域内で1年間を通じた気象観測を実施しています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 大気質の評価で石垣の気象状況と関係させて月ごとなど分析していないし、基準値にしても沖縄との気象と関与しないものである。 	<p>大気質の評価は、全国一律に規定されている大気汚染に係る環境基準を用いて行っています。評価方法としては、短期評価としては年間を通じた1時間値や1日平均値、長期評価としては年間の2%除外値（年間のデータの内、上位2%の値を散り捨てた98番目の値）等により評価することとなっています。</p>

(3)騒音の予測・評価に関する意見

分類	主な意見の概要	事業者の見解
騒音	<ul style="list-style-type: none"> 白保に住んでいると、飛行機の音がうるさい。 	<p>現地調査結果から、白保公民館における現石垣空港からの航空機騒音は最大で77.7dB(A)となっています。</p> <p>一方、新石垣空港では飛行ルートは集落の上空を避け、集落と集落の間を通過することから、航空機騒音は最大でも59.9dB(A)と予測されており、現状よりも影響は小さいものと考えています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 白保小学校、中学校がある。騒音問題をどうするか。 国道寄りには小学校、中学校がある。静かな白保でよい。 静かな白保がなくなる。テレビも聞こえない。 	<p>工事用の大型車両は白保集落内を通過しない運行経路としており、工事関係者の通勤用等の小型車両のみが白保小中学校前の国道390号を通過することになります。白保における工事中の道路交通騒音は環境基準(70dB)を満足していることから、影響は小さいものと考えています。</p> <p>また、供用時の道路交通騒音については約67dB(昼間)、約57dB(夜間)と予測され、環境基準(昼間70dB以下、夜間65dB以下)を満足していることから、影響は小さいものと考えています。</p>