

分類	主な意見の概要	事業者の見解
その他 (つづき)	<ul style="list-style-type: none"> 縦覧が終わって意見書を提出するまでの2週間という期間は意見を書くには短すぎる。意見を求めるための真摯な態度ではない。 縦覧場所が限定されていること。情報量が多いこと。情報量が多いにもかかわらず縦覧期間が限られていることなどに問題が多い。 準備書の縦覧方法等が充分でない。ホームページ、CD-ROM等活用すべき。 環境影響評価は、住民との信頼の構築であり、意志の疎通の積み上げである。手続きだけを進めようとするから法の趣旨を無視した書類になる。 アセスメントは時間をかけて丁寧に行うべき。 寄与分の評価に限定して現状維持を保全目標にしているが、沖縄においては戦略的アセスメントとの結合を積極的にうたう地域特性にあった環境影響評価を望む。プラス影響も記述すべき。歩けば貴重種に当たる沖縄県と本土のように貴重種がただでで大騒ぎすると本土とは違う。環境へのマイナス面と事業によるプラス面を秤にかけ、事業が意味のあるものかどうか石垣市民や国民が判断しなければならない。そのため事業がもたらすプラスの影響もEIAで記述することが望ましい。 	<p>環境影響評価法に則り、適切に環境影響評価の手続きを行っています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業以外にもアクセス道路の整備やその周辺で都市的土地利用が行われることが予想され、開発事業に関する総合的な環境影響を示す必要がある。 空港が出来たことによる二次的な開発の予測が困難な場合は、空港周辺部の環境保全を図るための土地利用規制や誘導方策など環境へ影響を与える開発を回避するための措置を明確に示すべきである。 	<p>環境影響評価法に則り、適切に環境影響評価の手続きを行っています。本事業の環境影響評価は、環境影響評価法の趣旨に従い、対象事業実施区域や取付道路、付替道路、カラ岳切削部、航空障害灯、海上保安庁用地、VOR/DME用地などの関連事業についても加味して予測・評価を行っています。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 「さんうるし」は前ぶれも無く突然やってきて、草木を巻き上げるといふ。飛行機の離発着時に「さんうるし(乱気流)」が発生した場合、墜落事故が生ずる恐れがあり、このような危険な場所に飛行場を建設するのは問題。 ドップラーソーダのデータを詳細に分析し、地形模型による風洞実験や現場での試験も行って乱気流の危険性を徹底的に検証すべき。カラ岳による乱気流の発生は素人でも容易に推測できる。 	<p>航空機の運航に影響を及ぼすような乱気流による支障はありません。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 現空港周辺は騒音影響がある。 オーバーラン事故をみて以来、新空港の必要性を感じる。 現在の空港は安全面でも、生活環境面でも適正ではなく、環境に影響の少ない安全な空港建設を希望する。 	<p>環境影響に十分に配慮し、早期着工に努めます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 公共事業を見直し、緊縮財政に移行するべき。 空港建設によって、一時的に観光客が増えても安定した地域経済は望めない。観光はブームに左右され不安定な地域経済を招く。それよりも地域特性を生かし、環境や福祉のニーズを考慮した経済基盤をつくるべき。公共事業による経済発展は継続しない。 	<p>新空港の建設目的に農水産業の振興発展があります。現空港は滑走路が短いため、貨物等の重量制限があり、マンゴーやパイン等、農水産物の積み残しが発生しております。また、生鮮物や花卉類等、消費規模の大きい大都市圏へ商品価値を決める早期移送が出来ず、生産の拡大に支障をきたすなど、農水産業の振興発展に大きな制約となっています。新空港建設は観光や公共事業だけでなく、自然と共生する農業等、裾野の広い産業発展に大きく寄与することになります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 内地への直行便がなく、那覇空港での乗り換えて、時間を無駄にしている。 殆どの島民が市街地に住んでおり、現在の空港より時間がかかる新空港へは時間的・経済的にロスがあまりにも大きい。 	<p>利便性については、新石垣空港整備基本計画(案)のパブリック・インボルブメントにより住民等の意見の集約において理解が得られております。</p>