

9.11.1 陸域生態系に係る環境影響評価の結果の概要（地域を特徴づける生態系の注目種 [セッカ]・その2）

環境保全配慮	予測結果	評価結果	環境保全措置	事後調査及び環境監視
<p>土地又は工作物の存在及び供用</p> <p>・法面や滑走路周辺の緑化を行う。</p>	<p>○飛行場の存在による生息状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 飛行場が存在することにより、セッカの好適地は約99ha消失すると推測された。 類似例として、北大東空港の工事中から供用時にかけて留鳥の出現状況に著しい変化は認められず、工事着手後から1年以内に滑走路や植栽後の草地を休息や採餌場として利用するアマサギやムナグロ、セキレイ類、タヒバリ類の群れが確認されていることから、存在時の鳥類の生息状況の変化の程度は極めて小さいものと考えられる。 存在時においても、緑化された法面草地や空港周辺の好適地にセッカの生息環境は確保されるものと考えられる。 法面の勾配は1:1.5程度であり、セッカの好適な生息地であるカラ岳斜面と同程度であり、セッカによる利用がなされるものと考えられる。 <p>○航空機の運航に伴う騒音による生息状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 類似例として、工事中の予測にも引用した「平成5年沖縄総合事務局調査」では、那覇空港の近傍において46種の鳥類の生息が確認されており、飛行経路から約300m離れた耕作地においてセッカの生息が確認されている。 また、沖縄県は既存の現地調査として、平成14年度に那覇空港において新石垣空港での使用が予定されている機種について航空機騒音レベルの測定を実施しており、飛行経路直下での航空機騒音レベルは76.2~89.5dB(A)となっている。実際には、上記の機種以外にも大型機種等が就航しており、騒音レベルはさらに大きくなることが予想されるが、空港近傍であっても生息環境が整っていればセッカやその他の鳥類が生息することが確認されている。 以上のことから、航空機の運航に伴う騒音によるセッカの生息状況の変化は極めて小さいものと予測される。 <p>○供用時の空港利用車両の走行による生息状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 供用時に交通量が増加するのは、国道390号及び県道新川白保線である。 供用時の予測騒音レベルは、国道390号で昼67.8dB(A)、県道新川白保線で66.6dB(A)となった。一方、平成13年度の既存の現地調査で得られた現況の騒音レベルはそれぞれの地点で65dB(A)、65dB(A)であるから、その差分の2.8dB(A)、1.6dB(A)の増加が見込まれる。 供用時における交通騒音レベルの予測騒音レベルが現況の騒音レベルまで減衰する距離は、国道で道路端から7m、県道で5mであり、現況の騒音を越える範囲は道路端から7m以内のごくわずかな範囲と考えられ、供用時の空港利用車両の走行に伴う騒音によるセッカの生息状況の変化は極めて小さいものと予測される。 <p>○供用時の空港利用車両の走行に伴うロードキルによる生息状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 供用時における空港利用車両は、国道390号の新空港から北側で3,200台/日、県道新川白保線で4,000台/日が見込まれており、これを、宮古における事例と同様に日中の12時間交通量に換算すると、平成9年度調査の昼夜率から、国道390号で2,778台、県道新川白保線で3,522台となり、これらがセッカの活動時間帯に好適地内を通過することからセッカのロードキルの発生が予想されるが、セッカの好適地は予測範囲全体に約1,604haあり、平成13年度調査から生息密度を2.39個体/haとすると3833個体のセッカが生息することになり、これに比して予測されるロードキル発生数は年間13個体前後とごく少数であり、好適地内の個体群は維持されるものと予測される。 <p>○供用時の航空機運航時に起こる鳥衝突</p> <ul style="list-style-type: none"> 緑化による生息環境の回復に伴い約60個体のセッカが再移入し空港内の法面等に生息すると思われるが、大群を形成することではなく、繁殖期の雌と雛が短期間同行する以外は単独で行動する。また、高空を飛翔することもないため衝突のおそれは小さいものと考えられるが、衝突により年間5個体程度減少するとしても、セッカの好適地は予測範囲全体に約1,604haあり、平成13年度の調査から生息密度を2.39個体/haとすると3,833個体のセッカが生息することになり、これに比して予測される鳥衝突数はごく少数であることから、好適地内の個体群は維持されるものと予測される。 <p>○生態系の基盤環境及び機能・構造の変化に伴う生息状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 基盤環境の変化に伴う生態系の「場」としての機能の変化については、事業の計画検討に当たり講じた環境保全配慮としての法面や滑走路周辺に緑化を行うことから、セッカの繁殖の場としての機能は事業実施前と概ね変化のない程度となるものと考えられる。 また、生態系の構造についても、緑化を行うことにより、食物連鎖の各階級を構成する生物群集の多様性指数の変化は小さく、調査地域全体の食物連鎖の構造の変化は極めて小さいと考えられる。 以上のことから、生態系の基盤環境の変化及び生態系の機能・構造の変化に伴う生態系の典型性を指標するセッカの生息・繁殖環境の変化は極めて小さいものと予測される。 	<p>◎環境影響の回避・低減の検討</p> <p>事業の計画検討に当たり講じた環境保全配慮を予測の前提として検討した結果、事業実施区域周辺に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと判断されることから、環境影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、環境の保全についての配慮が適正になされていると評価した。</p> <p>◎国又は地方公共団体による環境保全の基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>沖縄県が平成15年4月に策定した沖縄県環境基本計画によると「事業別環境配慮指針」として、「飛行場の設置又は変更の事業」において、「貴重な動植物の生息・生育環境、優れた景勝地、人が自然とふれあう重要な場等の貴重な自然や文化財等に影響を及ぼす立地は避けるように努める」、「自然性の高い地域にあつては、工事計画、飛行計画の工夫等により、騒音や光等による野生生物への影響の低減に努める」、「その他、当該事業の実施に当たり、周辺環境への影響について把握し、環境への影響を最小限にとどめるよう十分配慮する」と記載されており、これを環境保全の基準又は目標とする。</p> <p>事業の計画検討に当たり講じた緑化等の環境保全配慮を講ずること等により、重要な種に及ぼす影響は、最小限にとどめるよう十分配慮されていると考えられることから、環境保全の基準又は目標との整合性は図られているものと評価した。</p>	<p>事業の計画検討に当たり講じた環境保全配慮を予測の前提として検討した結果、環境影響の程度は極めて小さいと判断されることから、環境保全措置を講ずる必要はないものと判断した。</p>	<p>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>