

9.8 陸上動物に係る環境影響評価の結果の概要（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>工事の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 資機材運搬車両等の運行経路の往路、復路を別経路とし、重要な種の生息が多数確認された水岳、カタタ山、タキ山などに近接するルートは避ける。 | <p>○資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</p> <p>事業の計画検討に当たって講じた環境保全配慮により、資機材運搬車両等の運行ルートは重要な鳥類の繁殖確認地点から1km以上離れており、距離減衰を考慮すると、資機材運搬車両等の運行による生息環境の変化はなく、重要な鳥類の生息状況に変化はないものと予測される。</p> | <p>○資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</p> <p>資機材運搬車両等の運行ルートは重要な鳥類の繁殖確認地点から1km以上離れており、距離減衰を考慮すると、資機材運搬車両等の運行が、重要な鳥類の生息状況に及ぼす環境影響は回避されている。</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>沖縄県環境基本計画の中の「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、「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環境保全配慮及び重要な種の移動などの環境保全措置を講ずること等により、重要な種の生息状況に及ぼす影響は、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は図られているものと評価した。</p> | <p>○資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</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>○資材及び機械の運搬に用いる車両の運行</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>土地又は工作物の存在及び供用</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空障害灯の設置工事に当たっては人力作業を基本とする。 着陸帯北側及び北側進入灯部分にはボックスカルバートを設置する。 | <p>○飛行場の存在</p> <p>●植生環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> 飛行場の存在時は現況と比較して、主に耕作地、牧草地、二次林であるオオバギーゲッキツ群落が減少し、人工草地及び舗装面が増加すると予測される。 海域を主に利用する鳥類や、海浜部を主に利用する甲殻類などは、植生変化による生息環境の変化はないものと予測される。 山地林を主に利用する種について、航空障害灯を設置する水岳、カタタ山、タキ山東では、事業の計画検討に当たり講じた環境保全配慮として、航空障害灯の設置工事に当たっては人力作業を基本とし、航空障害灯の設置面積はわずかであることから、生息環境の変化は極めて小さいものと予測される。 洞窟に生息する種については、消滅する洞窟があるため、生息環境は減少するものの、改変されない洞窟にも同じ種が生息していることから、個体群は維持されるものと予測される。 二次林を主に利用する種には、事業実施区域内の二次林が人工草地や舗装面に変わることで、生息場所が減少することとなるが、周辺に二次林は広く残されており、いずれの種についても減少面積、減少率はごく僅かであることから、植生環境の変化による生息環境の変化は極めて小さいものと予測される。 <p>●移動阻害</p> <ul style="list-style-type: none"> オオナキオカヤドカリ、コムラサキオカヤドカリについては海浜部のみで確認しており、事業実施区域内や、それより陸側では確認していない。 内陸部でも確認されたオカヤドカリ、ムラサキオカヤドカリ、ナキオカヤドカリ、ヤシガニについては繁殖期の海浜部への移動の際に影響が生じる可能性もあるが、直立した擁壁などの構造物が海浜部に設置されることはなく、海浜部のモクマオウ植林及び海浜植生は現状のまま残され、海岸線近くまで張り出した植生が保たれることから、空港を迂回して海浜部へ降りていくことは可能であると考えられる。 着陸帯北側及び北側進入灯部分には事業の計画段階で講じた環境保全配慮として、ボックスカルバートを設置することにより海浜部への移動経路として利用可能であることから、移動阻害のおそれはほとんどないものと考えられる。 | <p>土地又は工作物の存在及び供用に当たっては、重要な種の生息状況に及ぼす環境影響は、以下に示すとおり、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>○飛行場の存在</p> <p>●植生環境の変化</p> <p>植生環境の変化による影響は、海域を主に利用する鳥類、海浜部を主に利用する甲殻類についてはいずれの種についても生息環境の減少面積、減少率はごく僅かであること、及び山地林を主に利用する種については、環境保全配慮を講ずることによりいずれの種についても生息環境の減少面積、減少率はごく僅かであることから、重要な種の生息状況に及ぼす環境影響の程度は低減されている。</p> <p>洞窟に生息する種については、消滅する洞窟があるため、生息環境は減少するものの、改変の影響を受けない洞窟にも同じ種が生息していることから、個体群維持に及ぼす環境影響の程度は極めて小さく、重要な種の生息状況に及ぼす環境影響の程度は低減されている。</p> <p>二次林を主に利用する種については、事業実施区域内の二次林が人工草地や舗装面に変わることで、生息環境が減少することとなるが、周辺に二次林は広く残されており、いずれの種についても減少面積、減少率はごく僅かであることから、植生環境の変化が生息状況に及ぼす環境影響の程度は極めて小さく、生息状況に及ぼす環境影響の程度は低減されている。</p> <p>●移動阻害</p> <p>直立した擁壁などの構造物が海浜部に設置されることはなく、海浜部のモクマオウ植林及び海浜植生は現状のまま残され、海岸線近くまで張り出した植生が保たれることから、空港を迂回して海浜部へ降りていくことは可能であると考えられること、着陸帯北側及び北側進入灯部分には事業の計画段階で講じた環境保全配慮として、ボックスカルバートを設置し、これが海浜部への移動経路として利用可能であり、重要な種の生息状況に及ぼす環境影響の程度は低減されている。</p> | <p>○飛行場の存在</p> <p>●植生環境の変化</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>●移動阻害</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>○飛行場の存在</p> <p>●植生環境の変化</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>●移動阻害</p> <p>○調査項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ボックスカルバート内、ボックスカルバートの上流部及び下流部のオウゴンカビ類及びワカニの利用状況 <p>○調査地点</p> <ul style="list-style-type: none"> ボックスカルバート内、ボックスカルバートの上流部及び下流部 <p>○調査時期等</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設の供用後3～5年程度 年1回程度（繁殖期） <p>○ボックスカルバート周辺に出現する個体及びボックスカルバートに出入りする個体の目視観察により利用状況を記録</p> |