

# 広島空港環境計画

平成15年3月

広島空港エコエアポート協議会

## 広島空港環境計画目次

	ページ
はじめに .....	1
第1章 基本方針 .....	2
(1) 環境計画を策定する背景と目的 .....	2
(2) 広島空港の現況 .....	2
(3) 環境目標の設定の考え方 .....	5
(4) 実施方針の考え方 .....	6
(5) 対象範囲 .....	6
第2章 実施体制 .....	8
(1) エコエアポート協議会の構成 .....	8
(2) エコエアポート協議会の主な活動内容 .....	8
第3章 実施計画 .....	9
(1) 大気 .....	9
(2) 騒音・振動 .....	10
(3) 水 .....	10
(4) 土壌 .....	11
(5) 廃棄物 .....	12
(6) エネルギー .....	13
(7) 自然環境 .....	15

## はじめに

環境問題は、21世紀の人類がその叡智を結集して対応すべき最大の課題の一つであり、その対象も大気汚染、水質汚濁等の地域的な問題から、地球温暖化、オゾン層の破壊等の地球規模での問題へと拡大している中、今後も人類が持続的な発展を遂げていくためには資源の消費を抑制し、排出物を削減した循環型社会を構築していくことが必要不可欠となっております。

このような認識の下、我が国では平成5年に「環境基本法」が、平成12年にはいわゆる「リサイクル関連六法」がそれぞれ制定される等、政府においてもこれら環境問題の解決に向けた取り組みの強化が図られているところであります。

一方空港における環境対策を見ますと、これまでは航空機騒音対策が中心となり、空港周辺の移転補償が進められるとともに住宅、学校、病院等の防音工事や、緑地等の整備が推進されてきたところです。これら継続的な対策の結果、現在我が国の空港の機能は維持され、旅客等の利便性も確保されてきました。

しかしながら空港と環境との係わりは、単に航空機騒音のみだけではなく、大気汚染や騒音・振動、空港からの排水等、空港の運用に伴い空港周辺地域の環境に影響を与える様々な要因があると考えられます。空港と空港周辺地域との調和を考える場合、空港活動の実態を念頭におきながら、これらの環境への影響を極力小さくしていくことは極めて重要なことであり、そのための対策は、空港管理者を中心に、空港内で活動する関係事業者の理解・協力のもとに推進されるべきものであります。

広島空港は、地方の拠点空港として機能しているところですが、その周辺地域には広大な山林等豊かな自然環境も残されています。空港利用者の利便性を確保し空港の利用を促進することは空港関係者として当然志向すべきところですが、一方でこの豊かな自然に対し極力影響を小さくするよう努めることも当然であります。

このため、今般、空港関係者のご理解並びにご協力のもと、空港の運用段階で達成すべき、大気汚染や騒音・振動、省エネルギーやリサイクル等の環境要素ごとの環境目標、目標年度、実施計画を策定し、広島空港環境計画として取りまとめたものであります。

これら実施計画それぞれについては、短期的な企業活動で見れば直ちに収益につながるものではないと考えられますが、今後の空港と周辺地域の関係を考えれば極めて重要なものであり、参加頂いた関係者の皆様の積極的な取り組みを期待するものであります。

空港関係者の、このような取り組みが、空港周辺地域の環境に対して少しでも良い影響を与え、今後とも広島空港が国際交流の場ともなる地方の拠点空港として機能し、発展することを期待するものであります。

平成15年 3月11日

広島エコエアポート協議会 会長

(国土交通省 大阪航空局 広島空港事務所 所長)

小森 逸雄

## 第1章 基本方針

### (1) 環境計画を策定する背景と目的

#### 1) 環境に対する背景

地球温暖化、オゾン層の破壊といった環境問題は、21世紀の人類がその叡智を結集して対応すべき最大の課題の一つであり、これらを解決し、持続的な発展を遂げていくためには資源の消費を抑制し、排出物を削減した循環型社会を構築していくことが必要不可欠である。

このような認識の下、我が国では平成5年に「環境基本法」が、平成12年にはいわゆる「リサイクル関連六法」がそれぞれ制定される等、政府としてこれら環境問題の解決に向けた取り組みを強化している中、空港に関連しては、平成12年9月に、運輸政策審議会環境小委員会において、「循環型空港」実現の必要性が確認されたものである。

さらに、平成14年12月の交通政策審議会航空分科会の最終答申においては、環境対策として「さらなる空港と周辺地域との調和のある発展への対応のため、エコエアポートを推進する観点から、従来の周辺対策事業に加え、空港と周辺地域との連携、一体化を推進するための施策や循環型社会の実現等の要請に応じ、空港整備・管理運営に伴う環境負荷をさらに軽減するための施策を実施していく必要がある」とされ、空港における環境改善が強く求められるようになったところである。

#### 2) 空港環境計画策定の目的

広島空港には、航空会社、ビル会社を始め非常に多くの関係者が存在しているが、これまでそれぞれの立場で一部環境に対する活動に取り組んできた。

今後これらの活動を更に実効あるものにし、かつ、効率よく実施するためには、関係者が一体となり活動を推進するための共通の目標を持つ必要がある。

このため、環境要素毎の目標、具体的施策、実施スケジュール等から構成される、共通の目標としての空港環境計画を策定するものである。

### (2) 広島空港の現況

#### 1) 空港活動の概況

- ・広島空港は、2000年の実績によれば年間航空旅客約330万人、航空貨物約27千トン、着陸回数約1.1万回を取り扱う我が国の代表的な地方拠点空港である。
- ・国内線は、平成13年3月現在、東京路線を始め7都市へ日22便、国際路線はソウル路線週9便、上海・西安路線週4便、香港路線週2便、大連・北京路線週2便、ホノルル路線週2便、及び国際チャーター便は広島空港開港後から2,011便が運航している。

- ・空港内には、第一類営業から第三類営業まで様々な関係者が事業を行っているが、これらの事業のために約700人が従事している(空港事務所、航空会社等を除く)。
- ・広島空港における近年の整備状況としては、広島エアカーゴターミナル(株)の設立、広島空港滑走路3,000m化、連絡歩道橋延伸、広島県防災拠点施設の整備、広島空港ターミナル地域拡張事業、CAT化整備事業などがあり、広島空港アクセス鉄道の整備についても検討が進められているところである。

## 2) 環境面に対する影響

- ・本空港は、滑走路がほぼ東西方向となっており、空港全体が広島県本郷町の県立中央森林公園(自然公園)に位置する。
- ・空港一帯は山岳地帯の森林地域に取り囲まれるような位置にあり、空港の北側には竹林寺用倉山県立自然公園もあり、水と緑に囲まれた自然豊かな場所である。
- ・環境庁(現環境省)の「第2回自然環境保全基礎調査」によれば、空港周辺の動物分布として、ニホンザル、イノシシ、キツネ、タヌキ、アナグマなどが生息していると思われ、ニホンジカも季節によっては生息していると思われるが、貴重種は生息していない。
- ・また、同調査によれば、同空港周辺は原生林もしくはそれに近い自然林である特定植物群落であり、ブチサンショウウオも生息していると思われる(当該資料は広島空港建設以前の調査によるものであり、現状は不明である)。

環境要素毎の広島空港の特質は、次のとおりである。

### 〔大気〕

広島空港の運用に伴ない航空機、GSE等車両の燃料として、化石燃料が消費され、ばいじん、SOxおよびNOx等の大気汚染物質が周辺環境に排出されている。

広島県の平成14年版環境白書によれば、NO<sub>2</sub>が広島市内の一部の測定点で環境基準値を満足していない状況があり、光化学オキシダント濃度が県内全ての測定点で環境基準値を満足していないものの、空港の周辺を含む他の全ての測定点で、ばいじん、SOxおよびNOx等大気環境に関する環境基準を達成しているとしている。

### 〔騒音・振動〕

空港周辺の主な騒音源としては離着地域における航空機騒音、ターミナル地域の航空機およびGSE騒音、ターミナルビルをはじめとする関係施設の設備騒音等がある。航空機騒音は環境基準を達成しているが、さらに周辺地域への防音工事等の騒音対策も講じている。

## 〔水〕

公共上水道を利用しており、旅客ターミナルビル使用分が大部分を占める。

生活排水は公共下水へ放流している。

雨水排水は排水路および沈砂池を経て、場外にて河川に合流する。冬期には航空機の機体に防除氷剤を、地表には融雪剤を散布している。

## 〔土壌〕

冬期に航空機機体に散布した防除氷剤、および地表に散布した尿素系融雪剤が雨水排水とともに着陸帯等に浸透する。

## 〔廃棄物〕

一般廃棄物は構内各事業者から分別回収後、公共処理施設に移管し、以下の処理を行っている。

資源ごみ：リサイクル

可燃ごみ：焼却

不燃ごみ：リサイクルセンターにて分別の上、リサイクルまたは最終処分

なお、上記に該当しない一般廃棄物（粗大ごみ等）は事業者ごとに処理あるいは一般廃棄物処理事業者への移管を行っている。

産業廃棄物および建設廃棄物は、発生時に事業者ごとに処理あるいは産業廃棄物処理事業者への移管を行うこととなっているが、整備基地ではない等の理由から事実上ほとんど発生していない。

## 〔エネルギー〕

広島空港では、航空機燃料のほか、電力、ガス（LPG）、A重油、ガソリンおよび軽油が消費されている。

ターミナルビルや庁舎などの施設での消費エネルギーの大半がターミナルビルで使用されている。また、エネルギー種別としては、その大半が電力エネルギーである。

### 〔自然環境〕

本空港の周辺は、中央森林公園や三景園等があり、主に山林等の豊かな緑に囲まれている。

また、空港ターミナル地域内においても、アクセス道路や空港内道路等において緑化に力を入れている。



広島空港の周辺の状況

### 〔その他〕

本空港は、アクセス手段としてJRの延伸構想があるものの、現時点においては、リムジンバス・空港連絡バス・タクシー・レンタカー・自家用車等の道路系の移動手段にほぼ100%依存している。

### (3) 環境目標の設定の考え方

広島空港環境計画における環境目標の設定にあたっては、本空港の規模、立地、気候特性を考慮し、環境要素7項目について、発生・消費規模に留意することとした。

なお、10年後の目標の設定にあたっては、今後、省エネ診断を行うことも視野に入れて設定してゆく。その際、実効性を勘案して、可能な限り数値目標を設定する。

#### (4) 実施方針の考え方

##### 目標年度

- ・10年後の平成25年度(2013)を目標年度とする。
- ・ただし、空港を取り巻く環境の変化や施策の技術動向等を勘案し、必要に応じて見直すこととする。

##### 具体的施策及び実施スケジュール

- ・目標年度同様、必要に応じて見直すこととする。
- ・策定された空港環境計画の施策の実施にあたっては、緊急性、早期実施の可能性、他の施策との連携等を考慮の上、短期目標(短期間で計画、実施可能なもの)及び長期目標(計画、実施にある程度の期間を必要とするもの)に分類した。

##### 評価及び公表

- ・協議会は、毎年、空港環境計画の実施状況を「年度環境レポート」として公表する。
- ・協議会は、10年後の平成25年度(2013)に「広島空港環境計画」実施完了後の成果について、最終目標に対する評価を「評価報告書」として公表する。

#### (5) 対象範囲

##### 対象となる活動範囲

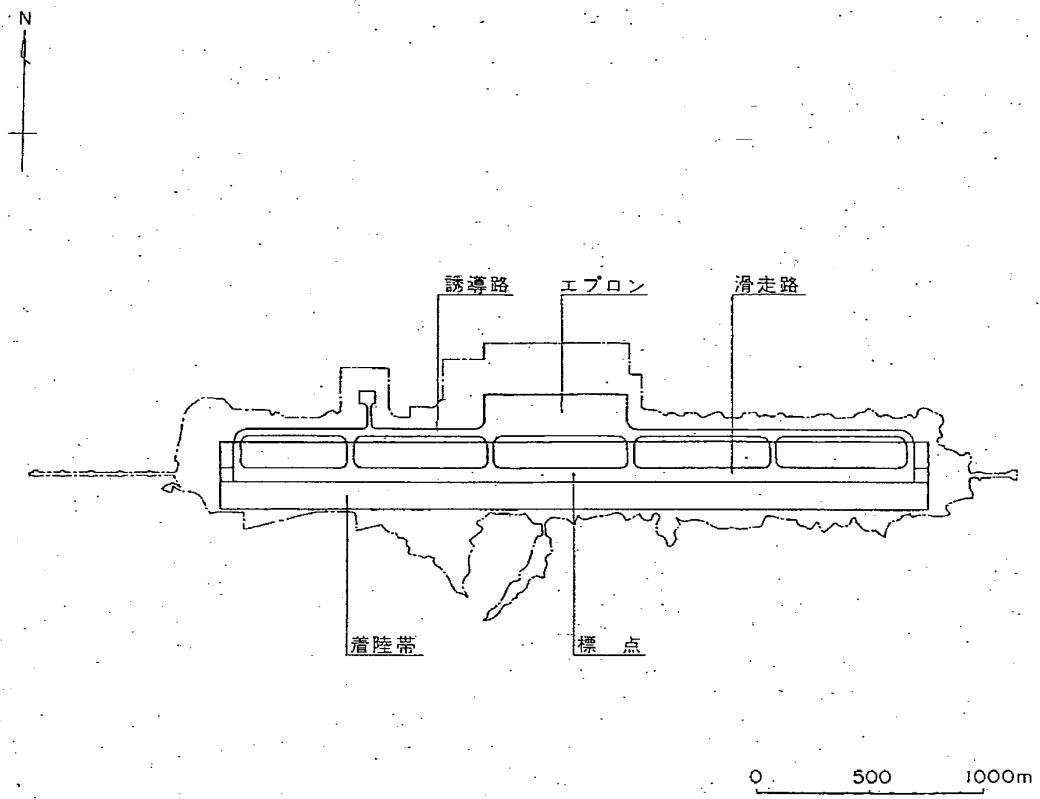
空港は、その地区・地域における交通の結節点であり、その地区・地域間の交流のシンボルゾーンであるという考え方に立ち、空港内に最重点をおき、以下のように設定する。

- ・対象としては、空港内のすべての活動(人、航空機、車、各種設備の稼働等)とする。
- ・ただし、空港関連の建設工事は、一過性のものであり最終目標対象に直接リンクするものではないことから対象とはしない。しかしながら、工事実施に当たっては、環境に対する影響が最小限になるよう配慮する。

##### 対象となる区域

- ・空港環境計画の活動の対象となる区域は、図に示す一点鎖線の範囲を原則とする。





主な対象範囲

## 第2章 実施体制

空港環境計画の実施にあたっては、関係者の理解と協力に基づく総合的な環境問題への取り組みが必要なことから、本空港の管理者が中心となり広島エコエアポート協議会を組織するものである。

### (1) エコエアポート協議会の構成

エコエアポート協議会の構成は、別紙のとおりとする。(資料 - 1)

### (2) エコエアポート協議会の主な活動内容

本協議会の主な活動内容は、以下のとおりである。

#### 空港環境計画の策定

空港の環境現況を調査し、優先順位を考慮して空港環境計画を策定する。

なお、策定に当たり、関係する地元自治体等とは十分調整を行う。

#### 施策の実施

空港環境計画に基づき関係する各事業者が各々実施する。

#### 達成状況の評価

空港環境計画の各施策の達成状況は、協議会で評価する。

#### 教育・啓発活動

空港環境計画の実施にあたって、関係者に対し必要となる事項について継続的な教育及び啓発活動を行うとともに、旅客に対してもゴミ等の削減キャンペーンを行う。

## 第3章 実施計画

### (1) 大気

#### 1) 現状認識

##### [ 現況 ]

##### a. CO<sub>2</sub>の排出

- ・ ターミナルビルなどの施設や GSE 他車両の CO<sub>2</sub> 排出総量の内、大半は電力消費に伴うもので、この比率が高い原因は冷暖房が総べて電気で行われているためである。

##### b. 大気汚染物質の排出

- ・ 航空機の地上走行および駐機中の燃料消費、GSE および非 GSE 車両等で消費される化石燃料類からのばいじん、SO<sub>x</sub> および NO<sub>x</sub> 等がある。

##### [ 現状の対策状況 ]

##### a. CO<sub>2</sub>の排出

- ・ CO<sub>2</sub> の排出は化石燃料によるエネルギーの消費に伴うものである。従ってこれについては、( 6 ) エネルギーの項で述べる。

##### b. 大気汚染物質の排出

- ・ エネルギー消費量の大半が電気であることから分かるように、電力会社からの購入電力とすることによって、対象領域での大気汚染物質排出を極小にする対策が既に採られている。
- ・ GSE 及び非 GSE 車両は全て軽油とガソリンの化石燃料を使用しているなど、クリーン燃料による大気汚染物質削減対策は採っていない。
- ・ GSE および非 GSE 車両に対するアイドリングストップ運動は、組織的には推進していない。

#### 2) 具体的な施策

大気汚染物質の排出量低減を計画的に実行するためには、化石燃料をよりクリーンな燃料へ転換することが必要である。

GPUの使用促進を図る。

エコカーの積極的導入として、空港関係車両の電気自動車化、天然ガス自動車、ハイブリッドカーへの転換をはかる。

アイドリングストップ運動を組織的に推進する。

各施設の照明や冷暖房設備の省エネ化を推進する。

以上の施策により

**【旅客1人あたりのCO<sub>2</sub>排出量を着実に削減する】**

### 3) 施策の実施スケジュール

の内大型GSEおよび は、詳細な検討を伴う施策であるので更新時期を考慮し、長期目標として計画・実施する。

、 の内大型を除くGSEおよび は、短期目標として計画・実施する。

## (2) 騒音・振動

### 1) 現状認識

〔現況〕

- ・ 航空機の離着陸時、地上走行時及び駐機中の航空機騒音、GSE、その他関係車両騒音並びにターミナルビルをはじめとする関係施設の設備騒音等がある。
- ・ 広島空港のターミナルビルは、周辺市街地とは十分な距離を隔てているため、ターミナル地域より発生する騒音の影響は少ない。

〔現状の対策状況〕

- ・ GSE車両などの低騒音化など特別な騒音対策はとっていない。

### 2) 具体的な施策

GPUの使用促進をはかる。

GSE、その他関係車両について、低騒音型車両への転換をはかる。

アイドリングストップ運動を組織的に推進する。

以上の施策により

**【車両及びGPU使用促進等により着実に騒音・振動を低減する】**

### 3) 施策の実施スケジュール

の内大型GSEは、詳細な検討を伴う施策であるので更新時期を考慮し長期目標として計画・実施する。

、 の内大型を除くGSEおよび は、短期目標として計画・実施する。

## (3) 水

### 1) 現状認識

〔現況〕

- ・ 井水、雨水、中水等の再利用水は用いていない。
- ・ ターミナルビル等建築物からの生活排水は下水放流である。
- ・ 雨水排水（雪解け水を含む）には冬期に航空機機体に散布した防除氷剤、および地表に散布した尿素系融雪剤が構内沈砂池、流出水路を経て場外で河川に合流している。

〔現状の対策状況〕

- ・ トイレ等の節水装置（節水栓）の導入を行っている。
- ・ 給油施設排水は油水分離設備にて処理後、下水放流を行っている。
- ・ 積雪地帯ではないため、除雪作業（融雪剤および機械除雪）は必ずしも毎年行う訳ではない。

## 2) 具体的な施策

上水の大半を使用する旅客ターミナルビルにおける各事業者ごとの使用量の把握と節水努力の継続により上水使用量および排水量を削減する。この手段として、まず各事業所ごとの使用量を統計的に把握し、継続的に節水を呼びかけていく。また、自動手洗水栓等を取り付ける、節水キャンペーンで利用者の意識を向上させる、節水器や節水コマを取り付けることにより、水使用量の抜本的な削減を行う。

尿素系融雪剤は環境負荷のより小さい酢酸系等への転換を図る。また、沈砂池等における雨水排水の水質を定期的に測定し、影響を確認する。

以上の施策により、

**【旅客1人あたりの上水使用量及び排水量を着実に削減する】**

**【酢酸系等の融雪剤の使用率を向上させる】**

## 3) 施策の実施スケジュール

については、詳細な検討を伴う施策であるので更新時期を考慮し長期目標として計画・実施する。

については、短期目標として計画・実施する。

## (4) 土壌

### 1) 現状認識

〔現況〕

- ・ 冬期に航空機機体に散布した防除氷剤、および地表に散布した尿素系融雪剤が雨水排水とともに着陸帯等に浸透する。

### 2) 具体的な施策

尿素系融雪剤は環境負荷のより小さい酢酸系等への転換を図る。

以上の施策により、

**【酢酸系等の融雪剤の使用率を向上させる】**

### 3) 施策の実施スケジュール

については、短期目標として計画・実施する。

## (5) 廃棄物

### 1) 現状認識

〔現況〕

- ・ 一般廃棄物は専門業者が分別回収の上、構内所定の集積所に移送し、本郷町と契約した回収業者に移管する。その後、公共（本郷町）の一般廃棄物処理施設にて以下の処理を行う。  
資源ゴミ（ダンボール）はリサイクル事業者に移管  
可燃ゴミ（紙屑、新聞紙、雑誌、シュレッダー屑、吸殻、生ごみ）等は公共焼却炉で適正処理  
不燃ゴミ（PETボトル、プラスチック、缶、瓶、ガラス等）はリサイクルセンターにて分別の上、リサイクル事業者に移管または最終処分
- ・ 上記分別区分に該当しない一般廃棄物（粗大ごみ、家電、OA機器類、ボタン電池、爆発物、危険物類、什器類、医療廃棄物等）は排出事業者が個別に対応している。
- ・ 産業廃棄物（建設廃棄物を除く）は、当空港に整備工場を持たないことから極めて少量しか発生しない。
- ・ 建設廃棄物は基本的に発生しない。今後の発生時も、関連法の施行によりリサイクル率は高いことが予想される。

〔現状の対策状況〕

- ・ ダンボールは資源ごみとして、公共経由でリサイクル事業者に移管している。
- ・ 可燃物は本郷町可燃物処理センターにて焼却し、不燃物は三原広域市町村圏事務組合の不燃物処理工場および再資源選別処理場にて処理している。その際の、不燃物のリサイクル率は60%とのことである。
- ・ 産業廃棄物（建設廃棄物を含む）の発生は極めて少ないが、発生時には事業者ごとに産業廃棄物処理事業者への移管を行っている。

### 2) 具体的な施策

廃棄物については、3R（リデュース、リユース、リサイクル）を徹底して推進し、特にリサイクル率を重点的に向上させる。

現状可燃ごみとして焼却されている新聞紙および雑誌はリサイクル事業者に移管する。

一般廃棄物は排出事業者ごとの発生量の把握と、ごみの減量化キャンペーン（再生製品の積極的採用、紙使用量の削減、空港利用者への呼び掛け等）を実施する。産業廃棄物（建設廃棄物および検疫不合格品等を含む）は発生量および処理、有効利用方法を把握し、3Rを軸とした継続的な削減を行っていく。

以上の施策により

#### 【一般廃棄物のリサイクル率を向上させる】

#### 3) 施策の実施スケジュール

- ・ 上記 ~ はいずれも詳細な検討を伴う施策であるので長期目標として計画・実施する。

### (6) エネルギー

#### 1) 現状認識

〔現況〕

- ・ ターミナルビルなどの施設やGSE他車両のエネルギー消費量をエネルギー種別で見ると大半が電力で、これは冷暖房が総べて電気で行われているためである。
- ・ A重油は少なくターミナルビルの非常発電機の試運転用にものみ使用されている。
- ・ ガソリンも極めて少なく貨物用フォークリフトや非GSE車両で使われている。
- ・ 軽油はGSEなどに使用されている。
- ・ 施設別ではエネルギーの大半がターミナルビルで消費されている。
- ・ ターミナルビルは、エネルギー消費量が多いことからH15年度改正される予定の省エネ法による「第2種エネルギー管理指定工場」にあたる可能性もあり省エネルギー対策の自主的な努力が求められる。
- ・ 冷暖房用に水蓄熱槽を設け、夏期は冷水、冬期は温水を溜め、その夜間移行率や蓄熱槽効率は適当な値を示しているようである。が、夏季の冷房のための冷水温度が高く冷房が利かないとの声もあるようだが、冷水一時ポンプ水量が大きすぎ、適正な量にすべきとの報告もあり、それによって冷水温度の適正化も計られるはずである。
- ・ 近年特に性能が良くなった高効率機器・器具類の利用などは採用されておらず、備機器更新時にはこれらの採用による各種の省エネルギー対策の余地が残されている。
- ・ 電気は全て電力会社からの買電で賄われており、我が国全体のCO<sub>2</sub>排出量の削減の意味では、コジェネレーションの採用の検討の余地がある。

- ・ ガスはLPGで、天然ガスや、風力・太陽光など自然エネルギーは直接利用されていない。

〔現状の対策状況〕

以下に示すような省エネルギー対策がなされている。

- ・ 喫煙室や喫煙コーナーの設置。
- ・ ほとんどのガラス窓に日射遮蔽ブラインドが設置。
- ・ 適正な変圧器容量の選択、適正な電圧の維持。
- ・ 空調のゾーニングの適正化。
- ・ ターミナルビルの一部で不使用時の照明を切るために適正なスイッチや配線の改修。

## 2) 具体的な施策

エネルギー消費量を削減する方策を進めるとともに、自然エネルギーの利用等エネルギー代替化を検討する。

GPUの使用促進を図る。

GSE車両及びその他車両のエコカー化（電動化を含む）を図る。^

アイドリングストップ運動を組織的に推進する。

高効率照明器具の採用を促進する。

室不使用時の照明の消灯を実施する。

照明設備のスイッチゾーニング、タイムスケジュール、自動点滅、人感知センサーシステムの導入を促進する。

機器の劣化、空調設備などの運転などを定期的に診断し、適切な時期における高効率空調機器の採用や高効率運転を促進する。

風力発電および太陽光発電等の導入を促進する。

以上の施策を実施しエネルギー削減を図る。

### 【旅客1人あたりのエネルギー消費量を着実に削減する】

## 3) 施策の実施スケジュール

- ・ 、 、 は短期目標として計画・実施する。その他は、詳細な検討を伴う施策であるので更新時期を考慮して長期目標として計画・実施する。



## (7) 自然環境

### 1) 現状認識

#### 〔現況〕

- ・本空港及び周辺地域は、山林に囲まれており、周辺地域全体としては、十分な緑に覆われ、かつ調整池、河川等に近接している。
- ・盛土法面は、リップラップ工法（石積み工法）のため、雑草が生えている程度である。
- ・空港周辺の動物分布として、ニホンザル、イノシシ、キツネ、タヌキ、アナグマなどが生息していると思われ、ニホンジカも季節によっては生息していると思われるが、貴重種は生息していない。
- ・空港周辺は原生林もしくはそれに近い自然林である特定植物群落であり、ブチサンショウウオも生息していると思われる（当該資料は広島空港建設以前の調査によるものであり、現状は不明である）。

#### 〔現状の対策状況〕

- ・ターミナル地域の駐車場・空港内道路わき等において、多くの緑化がなされている。

### 2) 具体的な施策

現在広島空港では、自然環境への影響、CO<sub>2</sub>削減効果及び景観へ配慮し、多くの緑化がなされている。したがって、現段階では具体的施策を必要としない。

## エコエアポート協議会の構成

- 1 国土交通省大阪航空局広島空港事務所
- 2 関西航空地方气象台広島空港出張所
- 3 国土交通省中国地方整備局広島空港建設事務所
- 4 国土交通省中国運輸局交通環境部
- 5 法務省入国管理局広島空港出張所
- 6 財務省神戸税関広島税関支署広島空港出張所
- 7 厚生労働省広島検疫所広島空港検疫所支所
- 8 農林水産省神戸植物防疫所広島支所広島空港分室
- 9 農林水産省動物検疫所神戸支所広島空港出張所
- 10 第六管区海上保安本部広島航空基地
- 11 広島県土木局空港港湾部空港振興課
- 12 (財)空港環境整備協会広島事務所
- 13 広島空港ビルディング(株)
- 14 広島空港給油施設(株)
- 15 国際航空給油(株)
- 16 マイナミ空港サービス(株)
- 17 (株)日本航空インターナショナル広島空港所
- 18 全日本空輸(株)広島空港所
- 19 (株)ジャルックス広島空港店
- 20 リムジンバス管理センター
- 21 広島空港タクシー運営協会