

小松空港環境計画中間評価報告書



平成 28 年 1 月

エコエアポート推進部会

目 次

1	小松空港の概要.....	1
2	小松空港環境計画の基本方針.....	3
	(1) 環境に対する背景.....	3
	(2) 空港環境計画策定の目的.....	3
	(3) 環境目標の設定の考え方.....	3
	(4) 実施方針の考え方.....	4
3	小松空港エコエアポート推進部会の活動状況.....	5
	(1) 設置の目的.....	5
	(2) 推進部委員会.....	5
	(3) エコエアポート推進部会の主な活動内容.....	5
4	空港環境計画の進捗状況と中間評価.....	6
	(1) 評価の基準.....	6
	(2) 目標と施策の進捗度.....	7
	(3) 対象範囲と対象区域.....	7
5	実施計画.....	8
	(1) 大気（エネルギーを含む）.....	9
	(2) 騒音・振動.....	11
	(3) 水.....	12
	(4) 土壌.....	13
	(5) 廃棄物.....	14
	(6) 自然環境.....	16
	(7) 中間評価のまとめ.....	18
6	目標に向けての対策.....	20
	(1) 今後の課題.....	20
	(2) 具体的施策.....	20
	(3) 石川県及び小松市の取組みについて.....	20
	参考資料.....	21

1. 小松空港の概要

小松空港は、平成 26 年の実績によれば、年間航空旅客約 231 万人、航空貨物約 14,271 トン、離着陸回数約 17,752 回を取り扱う共用空港である。

現在国内線は、東京路線を始め 6 路線、国際線はソウル、上海及び台北の 3 路線、この他に国際貨物路線としてルクセンブルグへの 1 路線が就航している。

空港内には、第一類及び第二類構内営業者その他と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 620※人が従事している。

また、日本でも数少ない航空自衛隊小松基地と民間航空が滑走路を供用する飛行場である。



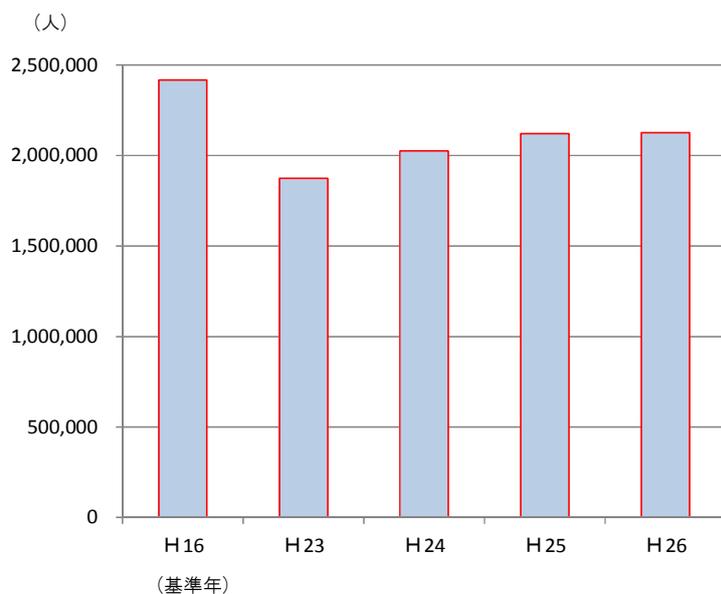
■ 小松空港の全景

※50 社 623 人（平成 27 年時点）、構内営業者のみは 422 人

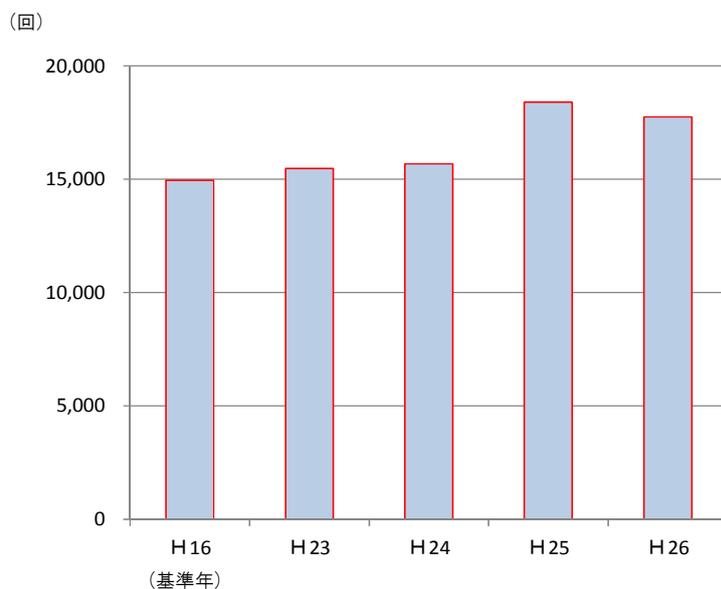
利用状況

年度	H16	H23	H24	H25	H26
航空旅客者(人)	2,417,834	1,874,411	2,025,676	2,121,387	2,126,026
離発着回数(回)	14,952	15,472	15,676	18,398	17,752
貨物取扱量(t)	29,272	19,612	15,478	12,861	14,271

平成16 出典 平成18年4月「空港環境目標基礎調査報告者(小松空港)」より
平成23～ 出典 「暦年・年度別空港管理状況調書」より



■ 乗降客数



■ 離着陸回数

2. 小松空港環境計画の基本方針

(1) 環境に対する背景

近年、CO₂削減対策を含む循環型社会の実現等、地球環境問題への取組が求められる中、政府レベルではCO₂削減について目標を定め取組を強めている。併せて、行政、企業、一般家庭等様々な分野においても、それぞれの分野で環境に対してできることを少しでも進めることが望まれている。空港は、その運用を行う中で、エネルギー消費に伴う大気汚染物質等の発生や、廃棄物の発生、水の消費・排水の発生等様々な分野での空港周辺の地域環境及び地球環境に少なからず影響を与えており、具体的な対策が望まれている。

一方、これまでの空港周辺環境対策により、航空機騒音による障害は着実に防止・軽減されてきたが、航空機需要の増大とともに空港周辺環境対策も一層の充実が求められている。

また、交通政策審議会航空分科会空港整備部会の答申においても、今後の空港環境対策のあり方として、空港の整備・管理運営に伴う環境負荷を低減するための施策について一体的に推進することが必要であるとされている。

(2) 空港環境計画策定の目的

小松空港においては、空港ターミナルビル会社、航空会社、公的機関などそれぞれの立場で環境に対する活動に取り組んできている。

今後、これらの活動をさらに実行あるものにし、かつ、効率よく実施するためには、関係者が一体となって活動を推進するための共通の目標を持つことが重要である。

このため、環境要素ごとの目標、具体的施策、実施スケジュール等から構成される共通目標としての「空港環境計画」を策定する必要がある。

(3) 環境目標の設定の考え方

小松空港におけるターミナルビルや庁舎などの主要な建物は、築後 20 年以上経っており、他の建物についても特に省エネルギー手法は採用されていない。

運用面においては、半数近くの事業者が不要時消灯を行っている。また、多くの事業者が冷暖房温度の省エネモード設定やこまめなON/OFFを行っている。節水キャンペーンやゴミ発生量の削減に取り組んでいる事業者は少ない。

今後の更なる取組としては、大きく以下のようなことが挙げられるが、コストをかけた施設改修によって省エネ・省資源を進めるというよりも、現在のように日々の運用の中で従業員や旅客の理解を得ながら無駄を省いたり、無理のない範囲でエコエアポートを実現していく地道な取組姿勢が必要である。

(4) 実施方針の考え方

目標年度

- ・ 環境計画策定 10 年後の平成 33 年を目標年度とする。ただし、空港を取りまく環境の変化や施策の技術動向を勘案し、必要に応じて見直すものとする。

施策の実施スケジュール

- ・ 策定された空港環境計画の施策の実施にあたっては、国の空港整備計画や施策の技術動向を勘案し、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実施していくものとする。

評価及び公表

- ・ 専門部会では、毎年、各事業者から「空港環境計画」に基づく環境施策の実施状況報告を受け、「実施状況報告書」として公表する。
- ・ 専門部会は、目標年度の次年度に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。

3. 小松空港のエコエアポート推進部会の活動状況

(1)設置の目的

小松空港内で活動を行う全ての事業者等が、環境問題を正しく理解し、問題認識を共有することにより、環境問題に対し一連の自主的な活動を行う空港、すなわちエコエアポートを実現することを目的とする。

(2)推進部会委員

本推進部会の構成員は以下のとおりとする。（順不同）

- ・ 大阪航空局小松空港事務所
- ・ 北陸地方整備局金沢港湾・空港整備事務所
- ・ 石川県航空消防防災グループ
- ・ 北陸エアターミナルビル（株）
- ・ 日本航空（株）
- ・ 全日本空輸（株）
- ・ 中日本航空（株）
- ・ （株）東亜メンテナンス
- ・ （株）北鉄航空
- ・ （一財）空港環境整備協会

（平成 28 年 1 月時点）

(3)エコエアポート推進部会の主な活動内容

本専門部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。

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、推進部会で評価する。

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蒙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。

4. 空港環境計画の進捗状況と中間評価

(1) 評価の基準

空港環境計画の評価については、計画策定時に定めた環境要素（大気、騒音・振動、水、土壌、廃棄物、エネルギー、自然環境）ごとに掲げた目標に対する進捗度を、以下のように4段階に分けて評価した。

■ 目標の評価基準

評価の視点	評価
既に目標を達成している	S
目標の達成に向かって着実に進捗している	A
基準年（平成16年度）の状況とあまり変化がない	B
基準年（平成16年度）の状況から悪化しつつある	C

また、各環境要素における具体的な施策については、設定方法の違いにより2つのタイプに分類し、それぞれの評価基準を以下のように設けた。また、進捗状況については、5段階に分けて評価を行った。

■ 施策の評価基準

	評価の区分	
	評価の視点	評価
タイプⅠ 増加、減少や 現状維持を 目指すもの	目標を達成した、あるいは目標の早期達成が期待できる	5
	順調に推移している	4
	遅れているが進展している	3
	目標から遠ざかっている	2
	目標達成に向けてほど遠い	1
タイプⅡ 行動自体が 目標の達成 となるもの	目標を達成した	5
	順調に推移している	4
	遅れているが進展している	3
	目標から遠ざかっている	2
	目標達成に向けてほど遠い	1

(2) 目標と施策の進捗度

環境レポートのデータや協議会の各事業者から収集したアンケート調査結果に基づき、平成27年度における環境要素ごとの目標と施策の進捗度を整理する。

(3) 対象範囲と対象区域

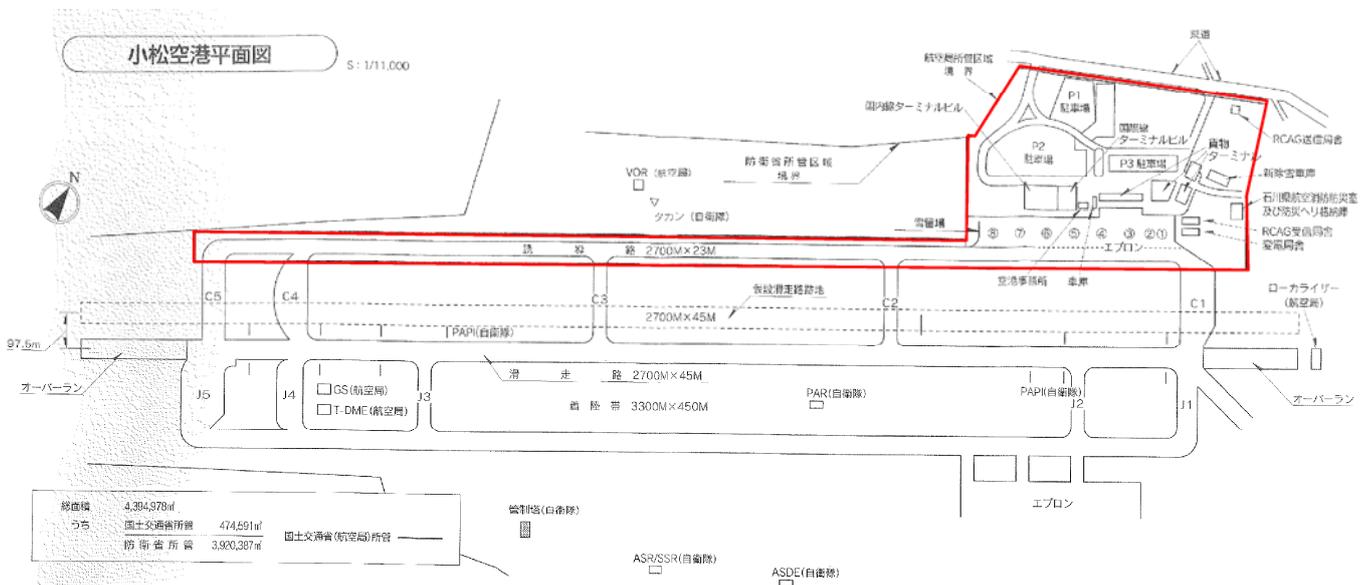
対象範囲となる活動範囲

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たち、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必要がある。

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、下図に示す民航地区を対象とする。



5. 実施計画

(1) 大気（エネルギーを含む）

● 目標

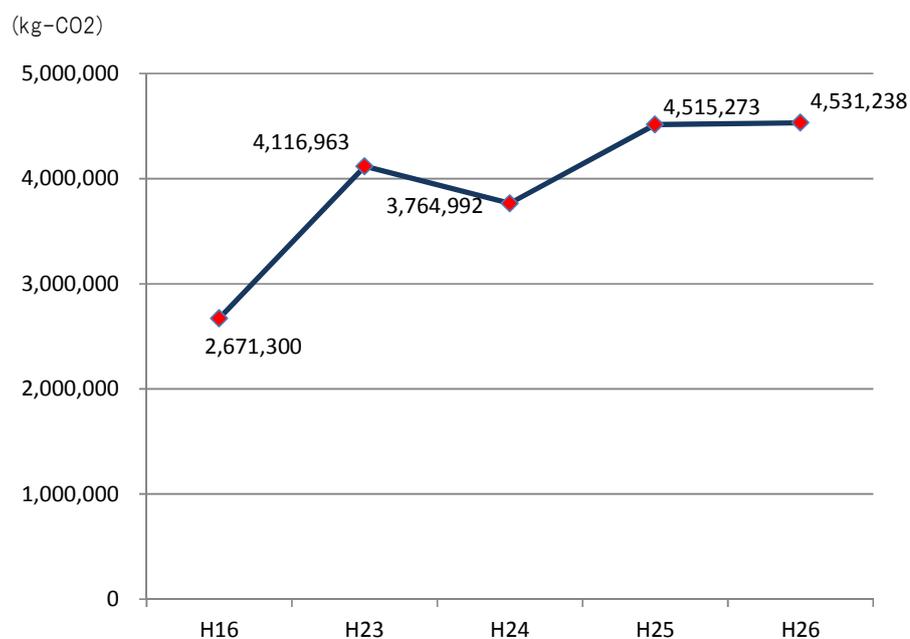
【空港から排出される CO2 を着実に削減する】進捗度：C

大気目標である【空港から排出される CO2 を着実に削減する】は、基準年の平成 16 年度の 2,671,300kg-CO2 より増加している。

空港の CO2 排出量は電力に大きく依存しており、平成 23 年度以降電力の排出係数が増加しているため、このような結果となっていると思われる。

そのため、電力の CO2 排出係数を含めて今後の動向に注視する必要がある。

大気総合評価については、「基準年の状況から悪化しつつある：C」と評価する。



■ CO2 の総排出量

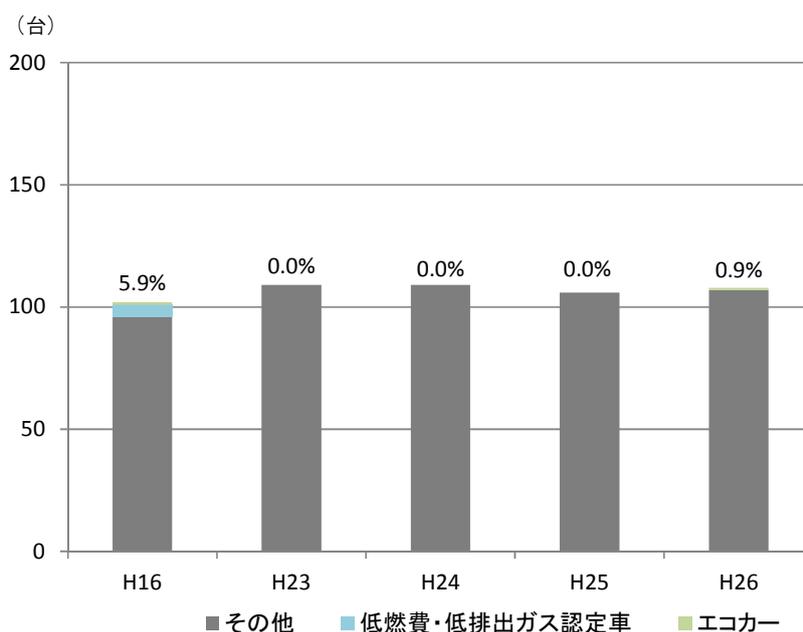
■ 大気に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
① 技術動向を勘案し、エコカー導入を推進する（タイプⅠ）	2
② 各施設の照明や空調設備等の省エネタイプ、効率化を推進する（タイプⅠ）	5
③ アイドリングストップ運動を推進する（季節による）（タイプⅡ）	5

技術動向を勘案し、エコカー導入を推進する。 【 2 】

導入状況についてみると、基準年には6台のエコカーの導入が確認できるが、以降平成23年度から平成25年度まではエコカーが導入されておらず、平成26年度に1台のみ導入されている。

（未登録車(※2)以外を対象)



■ エコカー及び低燃費・低排出ガス認定者の導入率

※1 エコカーとは、(1)天然ガス自動車、(2)電気自動車、(3)ハイブリッド車、(4)メタノール自動車、(5)LPG自動車、(6)燃料電池自動車の6種類とする。

※2 低排出ガス認定車とは、いわゆる「平成12年及び17年基準排出ガス 基準達成車」などの低公害車とする。



■ 低排出ガス認定者のステッカー

各施設の照明や空調設備等の省エネタイプ、効率化を推進する。 【 5 】

旅客ターミナルビルコンコースでは、照明を人感及び光センサーで管理しており、多くの事業者において使用していない場所は消灯や減灯が行なわれている。

また、照明施設の LED 等により消費電力を少なくするなど積極的に取り組みが行われている。

空調設備の改修も検討しており（参考資料参照）、今後はさらなる削減が見込まれる。

基本施設の導入状況としては、航空灯火の LED 化が進んでおり、平成 26 年度時点で誘導路灯など約 40%の 667 基中 265 基が LED 照明となっている。



■ オフィス廊下の消灯・減灯



■ コンコース照明（人感センサー）



■ オフィスの消灯



■ 照明施設の LED 化

アイドリングストップ運動を推進する。（季節による） 【 5 】

各事業者共に積極的に推進しており、通常運用にて実施している

(2) 騒音・振動

● 目標

【空港内の騒音・振動を低減するよう努め、現状より騒音が悪化することを防ぐ】進捗度：A

騒音・振動の目標である【空港内の騒音・振動を低減するよう努め、現状より騒音が悪化することを防ぐ】は、中型機以上の機材で6～9月間はAPUの代わりにエアスターターを使用している。

また、従来機より駆動音等が小さい電気車椅子昇降機の導入も行った。

そのため、騒音・振動の総合評価については、「目標の達成に向かって着実に進捗している：A」と評価する。

※1 エアスターターとは、高圧空気で回転力を作り、エンジンを作動させる装置。



■ エアスターター



■ 電気車椅子昇降機

■ 騒音・振動に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
①空港で発生する騒音を悪化させないように努力することとし、GSE等の空港内の車両についても低騒音型車両の導入を推進する（タイプII）	1

空港で発生する騒音を悪化させないように努力することとし、GSE等の空港内の車両についても低騒音型車両の導入を推進する。 【 1 】

現在、導入には至っていない。

(3) 水

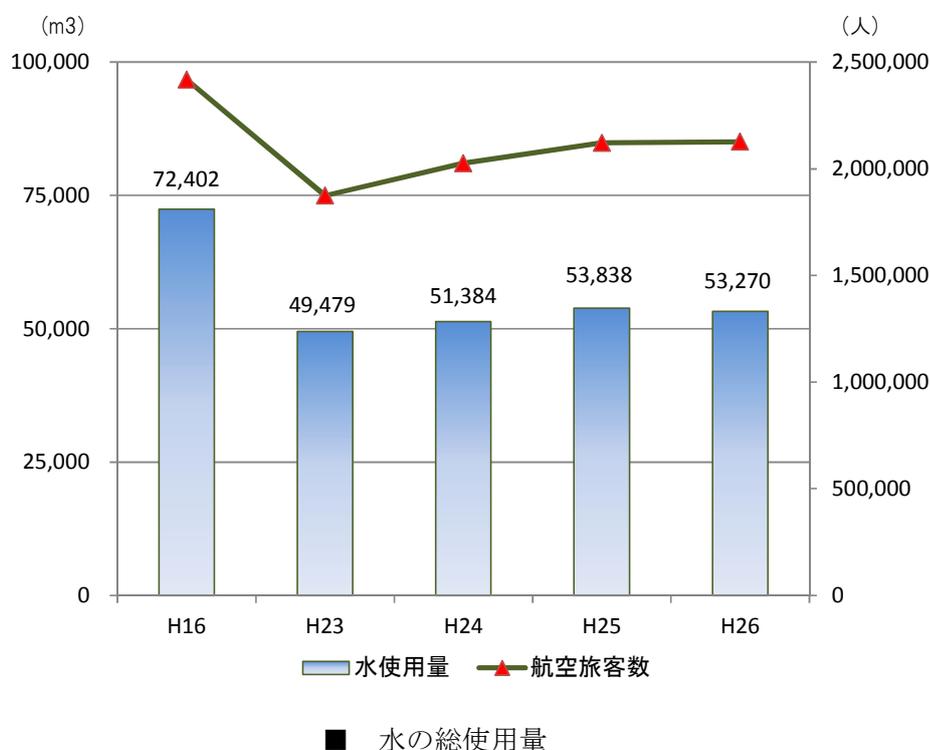
● 目標

【空港内で使用される水の使用量を着実に削減する】進捗度：S

水の目標である【空港内で使用される水の使用量を着実に削減する】については、基準年の平成16年度の72,402m³から増減を繰り返しているが、平成26年度には53,270m³に減少している。

利用客等の減少に伴った数値とも判断できるが、平成26年度は利用客が増加しているにもかかわらず使用量が減少している。

そのため水使用量の評価については、「既に目標を達成している：S」と評価する。



■ 水に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
①空港内での水使用量の削減を図ることとし、排水についても環境への影響より低減する(タイプI)	5

空港内での水使用量の削減を図ることとし、排水についても環境への影響より低減する。

【 5 】

現在、各事業者で具体的な取り組みは行われていないが、水の総使用量は減少しているため排水使用量も同様に、基準年と比較した場合着実に減少しているとみられる。

(4) 土壌

● 目標

【可能な限り土壌への影響を小さくすることに努め、最低でも現状維持に努める】進捗度：S

土壌の目標である【可能な限り土壌への影響を小さくすることに努め、最低でも現状維持に努める】は、基準年以降、各施設からの排水や廃棄物は良好に管理されており、土壌に有害物質が浸透するようなことはないものと考えられる。

冬季に置いては、航空機の安全運航のため、航空機体への防除雪氷剤の散布が行われているが、これらの薬剤は、雨水系統から土壌への浸透はありえるものの、土壌汚染を汚染するようなものではない。

また、土壌への環境負荷が小さい防除雪氷剤（Kilfrost）が使用されている。そのため土壌の評価については、「既に目標を達成している：S」と評価する。



■ 環境負荷が小さい防除雪氷剤

■ 土壌に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
① 各施設からの排水や廃棄物の管理に関して、引き続き実施していく（タイプⅠ）	3

各施設からの排水や廃棄物の管理に関して、引き続き実施していく。 【 3 】

現在、空港ビル内の廃棄物は専門の業者に委託しているのみとなっており、特別な施策は行っていない。

排水については、前項「水」の項にて記述している様に使用量の減少により削減されている。

(5) 廃棄物

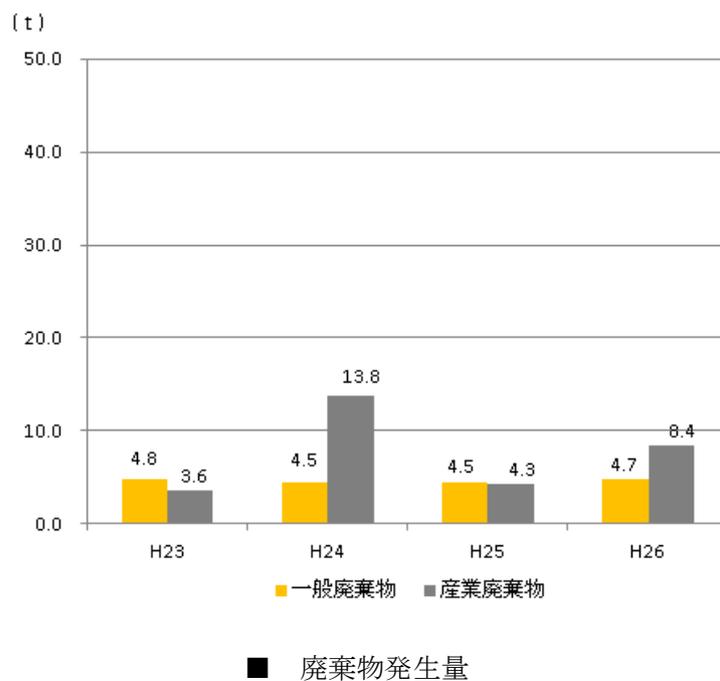
● 目標

【一般廃棄物を着実に削減し、また、総合的なリサイクル率を向上させる。】進捗度：B

産業廃棄物のリサイクル率は100%、可燃ごみに関しても基準年である平成16年度は100%のリサイクル率となっており現在も同様である。

また、後述にあるような分別ごみ箱の設置等、事業者及び空港利用者に向けての推進活動を実施している。

しかし、下図に示すように各事業者の廃棄物発生量は平成23年度以降ほぼ横ばいとなっているため、廃棄物の評価については、「基準年（平成16年度）の状況とあまり変化がない：B」と評価する。



■ 廃棄物に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
① ゴミ発生量の削減を促進する（タイプⅡ）	5
② グリーン調達を促進（タイプⅡ）	5

ゴミ発生量の削減を促進する。 【 5 】

全事業者共に、空港施設内外において分別ごみ箱を設置するなど、積極的に取り組んでいる。



■ 分別ごみ箱の設置

グリーン調達を促進。 【 5 】

各事業者共に再生紙の利用等を行っている。



■ 再生紙の利用

(6) 自然環境

● 目標

【既存の自然環境を可能な限り保全し、更なる緑化の推進を図る】進捗度：S

自然環境の目標である【既存の自然環境を可能な限り保全し、更なる緑化の推進を図る】については、旅客ターミナルビル内で緑化が施されている。

そのため自然環境の評価については、「既に目標を達成している：S」と評価する。



■旅客ターミナルビル内の緑化



■旅客ビル前面緑化

■ 自然環境に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
① 既存の自然環境を可能な限り保全する（タイプⅡ）	5
② 林や植栽に対する松くい虫対策を実施する（タイプⅠ）	5

既存の自然環境を可能な限り保全する。 【 5 】

前述のとおり、旅客ターミナルビル内では多数の緑化が実施されている。

林や植栽に対する松くい虫対策を実施する。 【 5 】

小松市の実施に合わせて、1回/年（春）防虫剤を散布している。

(7) 中間評価のまとめ

これまでの空港環境計画における各環境要素の進捗状況を総合的に評価する。評価方法としては、目標の進捗状況と各施策の進捗状況の平均値を、以下のようにマトリックスで客観的に評価した。

なお、環境要素ごとに複数の目標があり、お互いに関連性がありながら、それらの評価ランクが異なる場合には、それらを平均化して評価することにした。

各施策の進捗状況 (平均値)	目標の評価			
	S	A	B	C
平均値 3.5 以上				
平均値 2.5~3.5				
平均値 2.5 未満				

総合的な評価により、以下のような結果となった。

環境要素の 総合評価	目標と具体的な施策	進捗状況 の評価
(1) 大気 	【空港から排出される CO2 を着実に削減する】	C
	① 技術動向を勘案し、エコカー導入を推進する (タイプ I)	2
	② 各施設の照明や空調設備等の省エネタイプ、効率化を推進する (タイプ I)	5
	③ アイドリングストップ運動を推進する (季節による) (タイプ II)	5
(2) 騒音・振動 	【空港内の騒音・振動を低減するよう努め、現状より騒音が悪化することを防ぐ】	A
	① 空港で発生する騒音を悪化させないように努力することとし、GSE等の空港内の車両についても低騒音型車両の導入を推進する (タイプ II)	1
(3) 水 	【空港内で使用される水の使用量を着実に削減する】	S
	① 空港内での水使用量の削減を図ることとし、排水についても環境への影響より低減する (タイプ I)	5
(4) 土壌 	【可能な限り土壌への影響を小さくすることに努め、最低でも現状維持に努める】	S
	① 各施設からの排水や廃棄物の管理に関して、引き続き実施していく (タイプ I)	3
(5) 廃棄物 	【一般廃棄物を着実に削減し、また、総合的なリサイクル率を向上させる】	B
	① ゴミ発生量の削減を促進する (タイプ II)	5
	② リーン調達の促進 (タイプ II)	5
(6) 自然環境 	【既存の自然環境を可能な限り保全し、更なる緑化の推進を図る】	S
	① 既存の自然環境を可能な限り保全する (タイプ II)	5
	② 林や植栽に対する松くい虫対策を実施する (タイプ I)	5

6. 目標に向けての対策

(1) 今後の課題

これまでの、総合的な中間評価から、目標の達成に向けての進捗状況が芳しくない課題を整理する。

大気・騒音については、エコカーの導入や低騒音型車両の導入に注力し、消費量の削減を目標とする。

廃棄物については、3R（リデュース、リユース、リサイクル）を徹底して推進することでリサイクル率を向上させ、かつ最終処分量を削減することを目標とする。

上記以外の進捗状況については、現時点で十分達成できているため、現状の取組を続けていく。

(2) 具体的な施策

廃棄物についての具体的な施策は、以下のとおりである。

①一般廃棄物発生量を定期的・継続的に計測し、その情報の共有化を行うとともに、排出元におけるごみの減量化への意識向上のためのキャンペーン、具体的には、再生製品（プラスチック製ボールペン、コピー紙、メモ用箋、PET 制服等）の積極的採用の呼びかけや、OA 機器での試し刷りおよび紙文書の保管量の削減等、利用客も含めた個人単位での発生抑制（グリーン調達、リデュース）に関する呼び掛けを実施する。

②上記の他、事務用紙の削減、包装の簡略化、廃材利用の製品（紙、衣類等）を積極的に利用する。

③維持工事及び補修工事に伴う建設廃棄物は、建設廃棄物リサイクル法等に則って、再生資源施設等を利用しリサイクルを行い、最終処分量をゼロにするよう努力する。

④刈草については、広範な利用について、検討する。

⑤産業廃棄物は、3R を軸とした削減策を行っていく。

(3) 石川県及び小松市の取組みについて

環境計画は石川県や小松市でも取り組んでおり(参考資料参照)、小松空港に関しても航空機騒音調査等を行っている。

大気・騒音の項目に関しては、県全体で現在の状況を維持していくことが課題となっており、小松市では住宅防音工事や学校などの障害防止工事及び移転補修等の事業を推進しているため、引き続き小松基地周辺の騒音対策に努める。

水及び自然環境の項目は、排水処理量は年々減少傾向となっており、県内の河川及び自然状況にも問題ないため、現在の状況を維持していくこととなっている。

廃棄物に関しては、県全体での一般廃棄物量はほぼ横ばいとなっているが、市町村ごとに算出した結果、小松市は減少傾向にある。

そのため、今後も国や地方公共団体、事業者及び空港利用者が一体となって 3R に取り組むことに努める。

利用状況

年度	H16	H23	H24	H25	H26
航空旅客者(人)	2,417,834	1,874,411	2,025,676	2,121,387	2,126,026
離発着回数(回)	14,952	15,472	15,676	18,398	17,752
貨物取扱量(t)	29,272	19,612	15,478	12,861	14,271

平成16 出典 平成18年4月「空港環境目標基礎調査報告者(小松空港)」
平成23～ 出典 「暦年・年度別空港管理状況調書」

CO2排出係数

年度	電力 kg-CO2/kwh	自家発電電力 kg-CO2/kwh	LPガス (プロパン含) kg-CO2/m3	天然ガス kg- CO2/Nm3	A重油 kg-CO2/ℓ	軽油 kg-CO2/ℓ	灯油 kg-CO2/ℓ	軽油 kg-CO2/ℓ	灯油 kg-CO2/ℓ	ガソリン kg-CO2/ℓ
H16	0.357		6.51	2.22	2.71	2.58	2.49	2.58	2.49	2.32
H23	0.546		6.00	2.22	2.71	2.58	2.49	2.58	2.49	2.32
H24	0.494	0.555	6.00	2.22	2.71	2.58	2.49	2.58	2.49	2.32
H25	0.628	0.555	6.00	2.22	2.71	2.58	2.49	2.58	2.49	2.32
H26	0.640	0.555	6.00	2.22	2.71	2.58	2.49	2.58	2.49	2.32

※電力の排出係数は調整後の数値を適用
※自家発電電力は規定値がないためCO2排出係数の代替値を使用
出典「エコエアポートガイドライン(空港環境編)平成26年3月」
「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン 環境省 平成23年10月」

エネルギー消費量原単位

電力 MJ/kwh	プロパン MJ/m3-N	ガス(LPG) MJ/m3-N	A重油 MJ/ℓ	軽油 MJ/ℓ	灯油 MJ/ℓ	軽油 MJ/ℓ	灯油 MJ/ℓ	ガソリン MJ/ℓ
9.63	109	109	39.1	37.7	36.7	37.7	36.7	34.6

出典「エコエアポートガイドライン(空港環境編)平成26年3月」
「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン 環境省 平成23年10月」

エネルギー消費量(全体)

年度	施設用								車両用		
	電気		ガス		その他				軽油 L	灯油 L	ガソリン L
	買電 kWh	自家発電 kWh	LPガス(プロパン含む) m3	天然ガス m3	A重油 L	軽油 L	灯油 L				
H23	6,073,906	0	19,643	0	87,501	100	60	166,333	0	6,930	
H24	5,990,350	0	21,077	0	80,901	75	60	172,198	0	6,656	
H25	6,021,457	0	21,696	0	76,210	688	60	147,457	0	6,349	
H26	5,861,969	0	21,039	0	91,246	66	54	151,474	0	6,448	

出典「小松空港実施状況報告書」

CO2排出量

年度	CO2排出量 (kg-CO2)
H16	2,671,300
H23	4,116,963
H24	3,764,992
H25	4,515,273
H26	4,531,238

出典 平成18年4月「空港環境目標基礎調査報告者(小松空港)」

車両関係

年度	エコカー (台)	低燃費・低排 出ガス認定 車 (台)	その他 (台)	車両全体 (台)	導入率 (%)
H16	1	5	96	102	5.9
H23	0	0	109	109	0.0
H24	0	0	109	109	0.0
H25	0	0	106	106	0.0
H26	1	0	107	108	0.9

平成16年度 出典 平成18年4月「空港環境目標基礎調査報告者(小松空港)」
平成23年度以降 出典「小松空港実施状況報告書」

航空灯火LED導入状況

名称	LED (台)	全体 (台)	導入率 (%)
誘導路灯	240	261	92.0
誘導路中心線灯	19	185	10.3
誘導案内灯	2	14	14.3
案内灯	0	12	0.0
エプロン照明	0	41	0.0
道路照明灯	0	146	0.0
スポット番号灯(番号部)	4	4	100.0
スポット番号灯(経緯度表示部)	0	4	0.0
計	265	667	40

出典「空港事務所ヒアリング」

水使用量

年度	上水道使用量(井水含む) (m3)	中水使用量 (m3)	水使用量(合計) (m3)
H16	71,410	992	72,402
H23	49,479	-	49,479
H24	51,384	-	51,384
H25	53,838	-	53,838
H26	53,270	-	53,270

※出典 平成18年4月「空港環境目標基礎調査報告者(小松空港)」

平成16年度 出典 平成18年4月「空港環境目標基礎調査報告者(小松空港)」
平成23年度以降 出典「小松空港実施状況報告書」

廃棄物量

年度	一般廃棄物発生量 (t)	産業廃棄物発生量 (t)
H23	4.8	3.6
H24	4.5	13.8
H25	4.5	4.3
H26	4.7	8.4

※年度毎の資料が不足している事業者については、反映していない。