

# 福岡空港環境計画

平成25年 1月 改定

福岡空港エコエアポート協議会

## 福岡空港環境計画 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) 福岡空港の現況 .....	2
(3) 環境目標の設定の考え方 .....	4
(4) 実施方針の考え方 .....	5
(5) 対象範囲 .....	5
第2章 実施体制 .....	6
(1) エコエアポート協議会の構成 .....	6
(2) エコエアポート協議会の主な活動内容 .....	6
第3章 実施計画 .....	7
(1) 大気 .....	7
(2) 騒音・振動 .....	8
(3) 水 .....	8
(4) 土壌 .....	9
(5) 廃棄物 .....	9
(6) エネルギー .....	10
(7) 自然環境 .....	11
(8) その他 .....	12

## 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。

福岡空港は、九州地域の拠点空港として機能しているところですが、市街地に囲まれており、環境への対策は重要不可欠であります。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、一方で周辺地域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、大気、水質、土壌、騒音・振動、エネルギー、廃棄物及び自然環境等の環境要素について環境計画を策定し、環境保全に取り組んで参る所存でございます。

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、今後とも福岡空港が九州地域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18年12月12日

福岡空港エコエアポート協議会 会長

(国土交通省 大阪航空局 福岡空港事務所 所長)

中 谷 信 一

## 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

福岡空港には、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) 福岡空港の現況

#### 1) 空港活動の概況

- ・福岡空港は平成17年度の実績によれば年間航空旅客約1,860万人、航空貨物約26万トンを取り扱う我が国の代表的な幹線空港である。
- ・国内線は、平成18年10月現在、国内25路線、海外20路線が運航している。
- ・空港内で働く従業員数は9,000人以上である。

#### 2) 環境面に対する影響

- ・本空港は、九州経済の核として発展する福岡市の東南約7kmに位置し、地下鉄が直接乗り入れる極めてアクセスの利便性に優れた空港として位置付けられる。また、市街地に立地していることから、空港周辺には住宅地が広く分布するものの、空港東側には公園も広がっている。
- ・空港周辺の動物分布としては、ジネズミ、ヒミズ、コウベモグラ、ニホンテングコウモリ、オヒキコウモリ、ニホンザル、ノウサギ、アカネズミ、タヌキ、キツネ、ノイヌ、テン、チョウセンイタチ、イタチ、アナグマ、ノネコ、ニホンイノシシが生息していると思われる。

- ・空港周辺の両生類・爬虫類分布としては、環境庁が選定した絶滅のおそれのある種、又は、学術上重要な種は生息していないと思われる。
- ・空港周辺の昆虫類分布としては、環境庁が選定した指標昆虫類、又は、特定昆虫類は生息していないと思われる。
- ・福岡市基本計画では、緑地保全地区として、空港の近傍に下臼井緑地保全地区が分布する。  
(以上、動物に関する記述は、環境庁の第2回自然環境保全基礎調査(昭和56年)及び第4回自然環境保全基礎調査(平成5年)による)

### 〔大気〕

福岡空港の運用に伴い航空機、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。また、航空機の運航や旅客ターミナルビルの営業等に伴って排出されるCO<sub>2</sub>も環境に少なからず負荷を与えている。

### 〔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。

### 〔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。旅客ターミナルビル等の排水は、殆どが公共下水道へ放流している。

雨水については、空港内に設置された排水路を經由して場外にて河川に合流する。特に雨水を汚染する物質ではないと思われるが、冬期に航空機機体への防除雪氷剤の散布、滑走路・誘導路等への融雪剤を散布する場合があります。雪解け水や雨水とともに場外へ流出していく可能性はある。

### 〔土壌〕

冬期に航空機機体への防除雪氷剤の散布、滑走路・誘導路等への融雪剤を散布する場合があります。雪解け水や雨水とともに場外へ流出していく可能性はある。

### 〔廃棄物〕

一般廃棄物は構内各事業者から分別回収後、公共処理施設に委託し、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委託を行っている。

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委託を行っている。

### 〔エネルギー〕

福岡空港では、航空機燃料のほか、電力、都市ガス、プロパンガス、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〕

本空港は市街地に囲まれているが、滑走路の東側には博多の森として市民に親しまれている東平尾公園があり緑地が広がっている。



### 〔その他〕

空港へのアクセス手段としては、平成5年3月3日に延伸し、開業した市営地下鉄福岡空港駅があり、道路系については平成元年3月4日に福岡都市高速道路の3号線（豊JC～空港通り）が開通しており、利便性に優れている。今後、福岡外環状道路（高速5号線）開通が順次予定されており、より利便性が向上すると思われる。

福岡県の総合計画の中で、今後も空港関連への都市計画道路をはじめとする道路網の整備をすすめ、空港へのアクセス向上を図るよう、位置づけられている。

### （3）環境目標の設定の考え方

福岡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8項目について、発生・消費規模に留意することとした。

なお、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

##### 1) 目標年度

- ・平成28年度(2016)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。

##### 2) 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)、および長期目標(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。

##### 3) 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、平成28年度(2016)に「福岡空港環境計画」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。

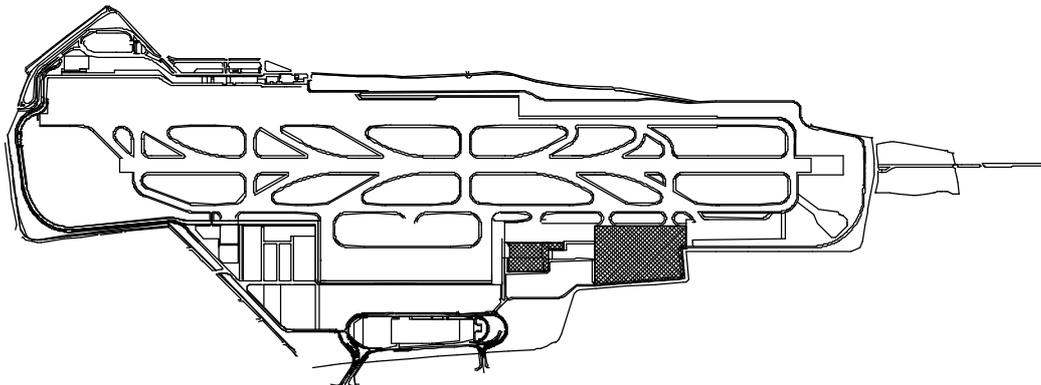
#### (5) 対象範囲

##### 1) 対象となる活動範囲

- ・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。

##### 2) 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、福岡空港の用地範囲を原則とし、米軍および防衛庁施設は含まない、下図を参考とする。



主な対象範囲  
(但し、 部分は除く)

## 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福岡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（エコエアポート委員会）の構成員は、以下のとおりとする。（順不同）

- ・大阪航空局福岡空港事務所
- ・九州運輸局交通環境部
- ・九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所
- ・門司税関福岡空港税関支署
- ・福岡市交通局
- ・福岡空港ビルディング(株)
- ・(株)エージーピー福岡空港支店
- ・福岡インフライトケイタリング(株)
- ・第七管区海上保安本部福岡航空基地
- ・全日本空輸(株)福岡空港支店
- ・日本航空(株)福岡空港支店
- ・福岡県空港対策局
- ・福岡市経済振興局
- ・(独法)空港周辺整備機構福岡空港事業本部
- ・(社)福岡県バス協会
- ・(社)福岡市タクシー協会

(平成25年 1月現在)

なお、協議会の会長は空港長が、また、協議会運営の事務局は空港事務所が行う。

### (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およ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〕

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。

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〕

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。
- ・エネルギー消費量に伴うCO<sub>2</sub>排出量の大きな割合を占める電力については、ターミナルビルを含めた全施設が、九州電力㈱から購入を行っている。また、ターミナルビルを管理する福岡空港ビルディング㈱をはじめとする各社では、特に電気設備について多くの省エネ手法を採用している。

大気汚染物質の排出

- ・航空会社はGPUの使用を積極的に進めている。
- ・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、組織的に推進している事業所がある。

#### 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。また、エネルギー消費量を削減し、CO<sub>2</sub>排出量の低減に努めることが極めて重要である。

このため、具体的な施策としては、以下に示すとおりである。

GPUの使用促進を図り、GPU使用率を60%まで向上させる。

技術動向等を勘案し、車両のエコカー化（低公害・低燃料・低排出ガス車）を図り、エコカーの導入率を10%まで向上させる。

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ことにより、電力使用量を平成18年度から10%削減する。

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

およびは、短期目標として計画・実施する。

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。

は、技術的動向を勘案し、推進していく。

## (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。

#### 〔現状の対策状況〕

- ・空港周辺地域の航空機騒音対策については、環境基準値が設定されているとともに、法律等によるきめ細かい対策を行っている。
- ・また、一般的な航空機騒音対策としては、低騒音型機の導入、騒音軽減運航方式の採用といった発生源対策、ノイズサプレッサーの設置、防音堤・防音壁の設置、空港周辺の緑地整備といった空港構造の改良及び空港周辺地域での騒音対策事業とを組み合わせ実施している。

### 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図る。

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

#### 【車輛及び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

および は、短期目標として計画・実施する。

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。

## (3) 水

### 1) 現状認識

#### 〔現況〕

- ・平成13年度の上水使用量実績は、296,930m<sup>3</sup>/年である。うち9割を旅客ターミナルビルで使用している。
- ・ターミナルビル等建築物からの排水は、一部事業所が浄化槽を通して場外に放流している他は、公共下水道に排出している。
- ・冬期において散布、噴霧した融雪剤、防除雪氷剤の一部が雨水に混入し、場外へ排出される可能性があり、土壌への浸透も考えられるが、水・土壌を汚染するような物質ではないと思われる。

#### 〔現状の対策状況〕

- ・旅客ターミナルビル等では汚水排水を中水として再利用している。
- ・レストランなどについてはグリストラップを使用した後、下水放流を行っている。
- ・節水対策（節水器具の採用等）、啓発活動（節水キャンペーン等）を行っている。

## 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、節水器具の採用、節水キャンペーンで利用者の意識を向上させることなどにより水使用量の削減を行う。

以上の施策により

**【基準年の旅客1人あたりの上水使用量に対し40%削減する】**

## 3) 施策の実施スケジュール

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。

## (4) 土壌

### 1) 現状認識

〔現況〕

- ・冬期において散布、噴霧した融雪剤、防除雪氷剤の一部が雨水に混入し、場外へ排出される可能性があり、土壌への浸透も考えられるが、水・土壌を汚染するような物質ではないと思われる。
- ・融雪剤および防除雪氷剤の使用量は気象状況により大きく変動する。

〔現状の対策状況〕

- ・融雪剤および防除雪氷剤については、雨水等とともに排水溝を通して場外に放流されており、上述のとおり、その一部が着陸帯に浸透していると考えられるが、特に対策を講じていない。

## 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に変換を図る。

防除氷剤について、エチレングリコールから比較的環境負荷の小さいプロピレングリコールに変換を図る。

効率的な散布方法により散布量を低減させる。

以上の施策により

**【可能な限り土壌への影響を小さくする】**

## 3) 施策の実施スケジュール

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し、公共の処理施設にて以下の処理を行っている。  
資源ゴミ（ダンボール）はリサイクル事業者へ委託

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委託または最終処分

- ・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、当空港に該当施設を持たないことから全体の廃棄物発生量に対し極めて少ない。
- ・空港内の緑地から、毎年相当量の刈草が発生している。

#### 〔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委託している。
- ・事業所の中で廃棄物のリデュース（発生抑制）とリユース（再利用）への取り組みはコピーの裏紙使用・節水のほか、機材を自社で再使用・分解し廃棄物の削減に努めている。
- ・刈草の一部は、酪農組合が引き取り、有効利用している。
- ・産業廃棄物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委託を行っている。

#### 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委託する。

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。

産業廃棄物は発生量、処分および再利用方法を把握し、3Rを軸とした削減を行っていく。

以上の施策により

#### 【空港全体の廃棄物発生量のリサイクル率を40%まで向上させる】

#### 3) 施策の実施スケジュール

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〕

- ・航空機の運航（航空機の離着陸で消費するものおよびタキシング中）に係わるエネルギー消費量は大きい。
- ・電力の主な使用内容は、航空灯火、動力設備、照明、空調などである。
- ・LPGおよび都市ガスは主に給湯に使用され、一部で空調に使用している。
- ・灯油は暖房用、軽油・A重油は、主に非常用発電機の燃料に使用している。
- ・ガソリンは、各種運搬車両および照明に使用している。

#### 〔現状の対策状況〕

航空機の運航に係わるもの

- ・航空機の運航に係わるものに関しては、航空機のエンジンの効率が近年10年間あたりでは10%程度向上している。

航空機の運航以外

- ・ターミナルビルでは、建築面・電気設備面など多くの項目で省エネ手法の採用している。
- ・各事業所の省エネルギー対策としては、こまめな消灯、古紙のリサイクルなどのほか、管制制御装置・電話等の新機種導入に際して、省エネ機器の採用を計画している事業所がある。

#### 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の使用促進を図り、GPU使用率を60%まで向上させる。

技術動向等を勘案し、車輛のエコカー化（低公害・低燃料・低排出ガス車）を図り、エコカーの導入率を10%まで向上させる。

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、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。

部屋を使用しない時は、照明の消灯を実施する。

機器の劣化や空調設備の運転を定期的に診断し、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。

太陽光発電等の導入を促進する。

各施設の照明や冷暖房設備の省エネ化を推進することにより、電力使用量を平成18年度から10%削減する。

以上の施策により

#### 【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

、 および は、短期目標として計画・実施する。

、 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。

は、技術的動向を勘案し、推進していく。

### (7) 自然環境

#### 1) 現状認識

##### 〔現況〕

- ・本空港は、九州経済の核として発展する福岡市の東南約7kmに位置し、地下鉄が直接乗り入れる極めてアクセスの利便性に優れた空港として位置付けられる。また、市街地に立地していることから、空港周辺には住宅地が広く分布するものの、空港東側には公園も広がっている。
- ・空港周辺の動物分布としては、ジネズミ、ヒミズ、コウベモグラ、ニホンテングコウモリ、オヒキコウモリ、ニホンザル、ノウサギ、アカネズミ、タヌキ、キツネ、ノイヌ、テン、チョウセンイタチ、イタチ、アナグマ、ノネコ、

ニホンイノシシが生息していると思われる。

- ・空港周辺の両生類・爬虫類分布としては、環境庁が選定した絶滅のおそれのある種、又は、学術上重要な種は生息していないと思われる。
  - ・空港周辺の昆虫類分布としては、環境庁が選定した指標昆虫類、又は、特定昆虫類は生息していないと思われる。
  - ・福岡市基本計画では、緑地保全地区として、空港の近傍に下臼井緑地保全地区が分布する。
- (以上、動物に関する記述は、環境庁の第2回自然環境保全基礎調査(昭和56年)及び第4回自然環境保全基礎調査(平成5年)による)

〔現状の対策状況〕

- ・空港の東側には、自然環境の保全に努めた東平尾公園といった都市計画公園や下月隈といった生活型緑地、保全型緑地が隣接している。
- ・緑地保全地区としては、空港の北側に下臼井緑地保全地区が分布する。
- ・ターミナル地域において、可能な限りの緑化を行っている。

## 2) 具体的な施策

空港内における自然環境に対する基本的な考え方は、既存の自然環境を可能な限り保全することであり、空港内で多くの緑化を行っているので、現段階では特段の施策を設定しない。

## (8) その他

### 1) 現状認識

〔現況〕

平成元年に福岡都市高速道路3号線が開通している。

平成5年に市営地下鉄が福岡空港に乗り入れを開始し、地下鉄を利用したアクセスが多く、平成16年1月のアンケート結果は67%になっている。

福岡外環状道路や福岡都市高速道路高速5号線の整備が進められ、将来空港へのアクセスは飛躍的に向上していく。

〔現状の対策状況〕

- ・空港アクセスとして、地下鉄が乗り入れている。
- ・福岡市は、毎週金曜日にノーマイカーデーを実施している。

## 2) 具体的な施策

道路網整備は、高速道路等幹線道路の連続性が確保され広域ネットワークを形成すると共に、福岡県下の都市交通機能として環状型・放射型の道路網が整備されており、アクセス道路網の充実・機能強化が図られている。

しかし、自動車による環境負荷の軽減に対し公共交通機関への利用転換を図る必要性が求められ、過度に依存した自動車アクセス構造から軌道系交通機関として地下鉄を整備したことによって、調和の取れた交通機能分担が実現し、良質なアクセス構造を形成していることから、現段階では具体的な施策を設定しない。