

[第2次]
高松空港環境計画

(第2次計画：平成28年度～平成37年度)

平成 28 年 12 月

高松空港エコエアポート専門部会

高松空港環境計画

目次

	頁
はじめに	
第1章 基本方針	1
(1) 環境計画を策定する背景と目的	1
(2) 高松空港の現況	2
(3) 環境目標の設定の考え方	5
(4) 対象範囲	6
(5) 実施方針の考え方	7
第2章 実施体制	8
(1) 専門部会の構成	8
(2) 専門部会の主な活動内容	9
第3章 実施計画	10
(1) 大気・エネルギー	10
(2) 水・土壌	12
(3) 廃棄物	14

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、生物多様性の損失等の地球規模での問題へと拡大しています。今後も人類が持続的な発展を遂げていくためには、安全が確保される社会を基盤として、温室効果ガスの削減による低炭素社会、資源消費の抑制と排出物の削減による循環型社会、豊かな生物多様性の保全による自然共生社会を構築していくことが必要不可欠となっています。

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「循環型社会形成推進基本法」が、平成20年には「生物多様性基本法」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す。

一方、空港における環境対策を顧みますと、これまでは航空機騒音対策を中心に整備を推進してきました。これら継続的な対策の結果、現在、空港の機能は維持され旅客等の利便性も確保されているところです。

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、これらの環境上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ご理解とご協力のもとに推進されるべきものであると考えます。

このため、空港関係者のご理解とご協力を頂き、平成18年3月に、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、「高松空港環境計画」としてとりまとめ、エコエアポートの推進を図ってきました。今般、計画目標年度である平成27年度までの10年間の取り組みの評価を実施し、この結果を踏まえて、第2次実施計画等を具備した第2次高松空港環境計画を策定しました。

これらの実施計画については、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、計画策定の主旨をご理解頂き、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、今後とも高松空港が地域と共存し、発展することを期待するものです。

平成28年12月

高松空港エコエアポート専門部会会長

(国土交通省 大阪航空局 高松空港事務所 前任施設運用管理官)

宮本 弘治

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、生物多様性の損失等の環境問題は、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、安全が確保される社会を基盤として、温室効果ガスの削減による低炭素社会、資源消費の抑制と排出物の削減による循環型社会、豊かな生物多様性の保全による自然共生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「循環型社会形成推進基本法」が、平成20年には「生物多様性基本法」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。

また、交通政策審議会の答申を受けて平成20年12月に策定した「空港の設置及び管理に関する基本方針」では、空港運営に伴う地球環境や地域環境への影響を低減させるため、環境の保全及び良好な環境の創造を推進する取り組みが必要であるとされ、地球にやさしい空港（エコエアポート）施策を推進することになっている。

平成27（2015）年7月17日には、地球温暖化対策推進本部により「日本の約束草案」として新たな温室効果ガス削減目標（2030年度に2013年度比で26%削減）を国連に提出し、さらに平成28年5月13日には、地球温暖化対策の推進に関する法律に基づいて地球温暖化対策計画が閣議決定された。

このような流れの中で、空港においても更なる地球温暖化対策を推進すべきことが求められている。

2) 空港環境計画策定の目的

高松空港では、航空会社、ビル会社を始めとして、多くの関係者が業務に従事しており、これまでそれぞれの立場で環境に対する活動に取り組んできた。

今後、これらの環境に対する活動をさらに実効あるものにし、かつ、効率よく実施するためには、関係者が一体となって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) 高松空港の現況

1) 高松空港の概況

高松空港は、香川県のほぼ中央部で高松市の中心部から南へ約 15km の香南台地(海拔 185m) 上に東西方向に位置し、高松市を中心に滑走路の西側一部は綾川町に属している。空港からは讃岐平野、高松市街を一望できるとともに、瀬戸内海をはさんで遠く岡山県も見渡すことができる眺望・景観に優れた空港である。

現空港は平成元年に 2,500m 滑走路を有する空港として供用開始、同時に旅客・貨物ターミナルビルが供用開始され、さらに平成 4 年度では国際線旅客ターミナルビルが供用開始された。また、近年の国際線利用者増加に対応するため、平成 25 年には国際線旅客ターミナルが増築されている。

空港概況	
種別	拠点空港(国管理空港)
設置管理者	国土交通大臣
位置	香川県高松市
面積	154ha
滑走路(長さ×幅)	2,500m×60m
エプロン	大型ジェット3バース、中型ジェット3バース 小型機18バース 計24バース(PBB:4基)
運用時間(利用時間)	15時間(7:00~22:00) ※平成26年3月30日より空港運用時間が14時間(7:30~21:30)から1時間延長

沿革	
昭和20年	逓信院電波局航空保安部高松飛行場発足
昭和31年	第2種空港指定
昭和33年	旧高松空港供用開始(滑走路1,200m)
平成元年	新高松空港供用開始(滑走路2,500m) 旅客・貨物ターミナルビル供用開始
平成3年	高松空港へ名称変更
平成4年	国際線旅客ターミナルビル供用開始
平成25年	国際線旅客ターミナルビル増築

2) 空港活動の概況

高松空港は、平成 27 年度の実績によれば年間航空旅客約 180 万人、航空貨物約 6.5 千トン、着陸回数約 8.9 千回を取り扱う四国地方の重要な空港のひとつである。国内線は羽田、成田、那覇の 3 路線、国際線はソウル、上海、台北、香港の 4 路線、合計 7 路線がエアライン 7 社によって運航されている(平成 28 年 11 月現在)。

空港内には、空港を設置・管理する空港事務所を始め、航空会社、空港ビル会社等様々な関係者が存在しており、これらの業務のために約 300 人が従事している。

3) 環境面に対する影響

環境要素毎の高松空港の特質は、次のとおりである。

[大気]

高松空港の運用に伴ない航空機、地上支援機材（以下「GSE」という。）等の燃料として化石燃料が消費され、多くの CO₂ と、ばいじん、SO_x 及び NO_x 等の大気汚染物質が周辺環境に排出されている。

香川県内で高松空港に最も近い大気測定局（「南消防署香川分署」：H25 設置、PM_{2.5} は H26 から測定開始）は空港から約 5km 離れた高松市内に設置されており、香川県「香川の環境」によれば、平成 27 年度測定結果は二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び微小粒子状物質（PM_{2.5}）の環境基準を達成している。

[騒音]

高松空港の航空機騒音については、平成元年 12 月の開港と同時に、航空機騒音に係る環境基準の地域類型指定（類型Ⅱ）が行われ、空港周辺の 3 地点において年 2 回（春・秋）の騒音調査が実施されており、継続して環境基準を達成している。

なお、空港内の騒音源としては離着陸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、旅客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が、ターミナル地域は空港周辺の住宅地からは離れている。

[水]

高松空港の上水は、高松市より高松空港ビル(株)が一括して受水した後に空港内の各施設に供給されており、旅客ターミナルビルで半分以上が使用されている。なお、高松空港ビル(株)から空港に隣接する空港公園にも供給されている。

各施設からの排水は、高松空港ビル(株)の合併処理浄化槽で高度処理後、中水として旅客ターミナルビルでトイレの洗浄水等に積極的に再利用されている。その使用量は全体の 4～5 割を占め、中水として使用されなかった一部の処理水は場外へ排水している。

航空機汚水は他空港で処理しているため高松空港では発生しておらず、また、排水に油分が混入する可能性のある整備エプロンや消火訓練施設も高松空港には存在しない。

雨水については、空港内に設置された排水溝、排水管を經由して場外へ排水されている。

冬期においては、航空機体へ防除雪氷剤の散布や滑走路・誘導路等へ融雪剤を散布する場合がある。現在使用している防除雪氷剤に有害物質は含まれていないものの大量に流出すると水域の富栄養化が生じる可能性があるが、その散布量は少量である。また、融雪剤についてもその散布量は少なく、現在はより環境に優しい蟻酸系融雪剤が使用されている。

高松空港周辺の河川の水質類型は、香東川上流水域が A 類型（BOD：2mg/L 以下）に指定されており、過去 10 年以上にわたり継続的に環境基準を達成している。

なお、香川県は水資源に恵まれておらず、県では節水啓発活動や節水学習を推進しており、住民も節水意識が高いことが窺われている。

〔土壌〕

高松空港においては、各施設の廃水や廃棄物は管理が十分にされており、土壌に有害物質が浸透するようなことはないと考えられる。

なお、冬期において散布した融雪剤や防氷剤が雨水とともに一部残留する可能性がある（融雪剤及び防氷剤について前述の〔水〕の項を参照）。

〔廃棄物〕

高松空港においては、建設廃棄物は建設廃棄物リサイクル法の施行によりリサイクル率は高い。

維持管理において発生する刈草は、その多くを農場等に家畜飼料、堆肥、敷き藁として引き渡しているが、利用に適さないものについては、焼却処分としている。

一般廃棄物は、一部資源ごみ（ダンボール）を除き、可燃物、不燃物ごとにまとめて、廃棄物運搬処理業者に委託している。

〔エネルギー〕

高松空港では、航空機燃料以外に電力、軽油、プロパンガス及びガソリンなどが消費されている。

旅客ターミナルビルにおいては、外気冷房が省エネ手法として取り入れられており、また、空気調和機の間欠運転制御システムの稼働により、エネルギーの削減を図っている。

その他、各事業所において、アイドリングストップ、冷暖房温度の省エネモード設定及び不要時消灯などの省エネルギー対策を講じている。

〔自然環境〕

高松空港は、高松市南の香南台地に位置し、森林等の自然に囲まれた環境の中であり、その周辺には「さぬき空港公園」や「さぬきこどもの国」がある。

(3) 環境目標の設定の考え方

高松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、省エネルギー対策に重点を置き、大気等その他の環境要素に対しても配慮していくこととした。

また、施策の実施状況を分かり易く掌握するために、空港全体での負荷総量や航空旅客一人当たり負荷量に着目した目標とすることとし、可能な限り数値目標を設定した。

なお、対象とする環境要素は、第1次高松空港環境計画の対象要素を一部統合化または除外し、「大気・エネルギー」、「水・土壌」及び「廃棄物」とした（次表参照）。統合化または除外した理由は、下記のとおりである。

【大気とエネルギーの統合化】

「大気」及び「エネルギー」について、エネルギー消費量の削減とCO2排出量の削減は同質の環境目標であることから、環境要素は「大気・エネルギー」として統合化する。

【騒音・振動の項目除外】

航空機騒音影響軽減の主たる対策は低騒音型航空機の導入にあるが、これは高松空港の各事業者が自主的に取組むエコエアポート施策ではないと考えられ、また、騒音に関して取組む施策は大気の施策とほぼ同様である。したがって、周辺環境に振動影響を発生させる要因がないことも含めて、「騒音・振動」については環境要素から除外する。

【水と土壌の統合化】

「土壌」への環境影響要因は、水質を悪化させる要因と同じであるため、環境要素は「水・土壌」として統合化する。

■対象とする環境要素

第1次高松空港環境計画	環境要素の変更等	第2次高松空港環境計画 (本計画)
大気 エネルギー	(統合化)⇒	大気・エネルギー
騒音・振動	(除外)	—
水 土壌	(統合化)⇒	水・土壌
廃棄物	(変更なし)⇒	廃棄物

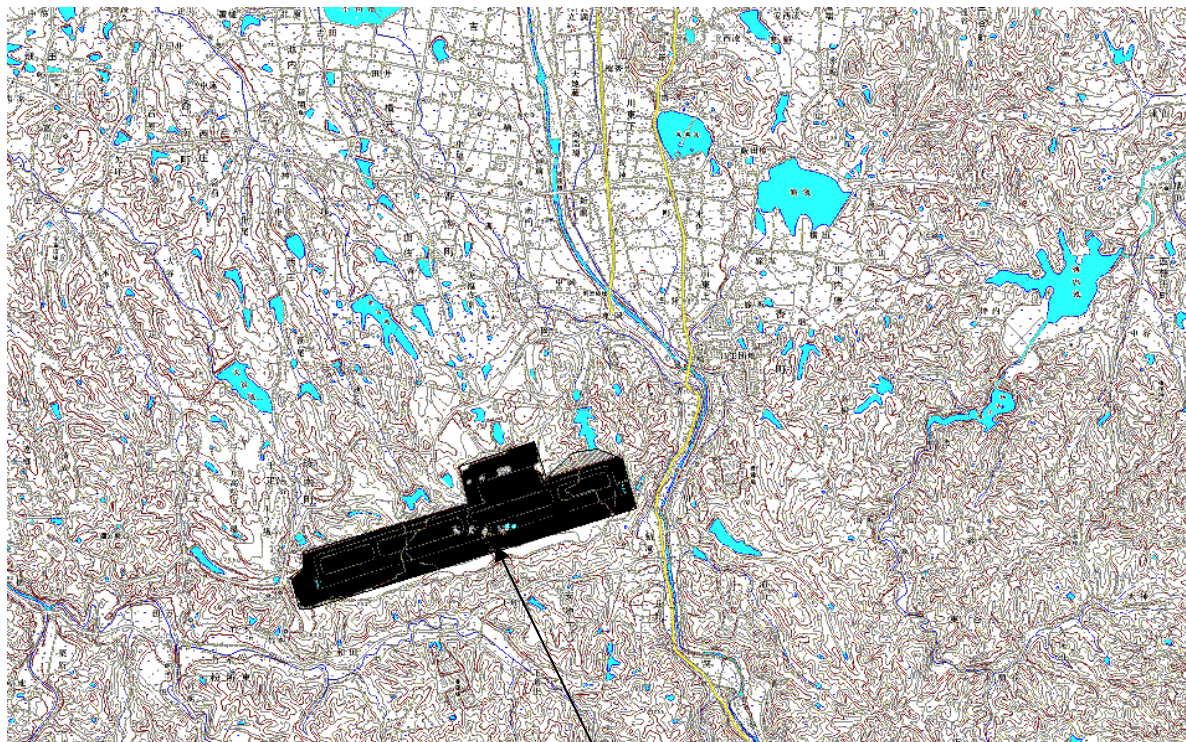
(4) 対象範囲

1) 対象となる活動範囲

- ・ 空港内のすべての活動（人、航空機、車、各種設備の稼働等）を対象とする。
- ・ ただし、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が必要である。

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、高松空港の用地範囲を原則とし、下図を参考とする。



高松空港用地範囲

(5) 実施方針の考え方

1) 目標年度

- ・10年後の平成37年度を目標年度とする。
- ・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) 施策の実施スケジュール

- ・策定された空港環境計画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。

3) 評価及び公表

- ・高松空港エコエアポート専門部会※（以下、「専門部会」という。）は、毎年、空港環境計画の実施状況を「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、空港環境計画の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。

※従来の高松空港エコエアポート協議会、高松空港利用促進協議会等が統合化、平成22年5月20日に「高松空港利用者利便向上協議会」が設立されたことに伴い、同協議会のもとに「高松空港エコエアポート専門部会」が設立された。

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専門部会を組織するものである。

(1) 専門部会の構成

専門部会の構成員は、以下のとおりとする。(順不同)

- ・大阪航空局 高松空港事務所
- ・四国地方整備局 高松港湾・空港整備事務所
- ・四国運輸局 交通政策部 環境・物流課
- ・関西航空地方气象台 高松航空気象観測所
- ・香川県 警察航空隊
- ・香川県 防災航空隊
- ・香川県 政策部 交通政策課
- ・(一財) 空港環境整備協会
- ・高松空港ビル(株)
- ・日本航空(株)
- ・全日本空輸(株)
- ・エアソウル(株)
- ・春秋航空(株)
- ・チャイナエアライン
- ・高松商運(株)
- ・四国航空(株) 業務部
- ・四国航空(株) サービス事業部
- ・国際航空給油(株)
- ・(一社) 香川県バス協会
- ・高松タクシー協会
- ・香川県レンタカー協会

(平成28年12月現在)

なお、専門部会の会長は高松空港事務所先任施設運用管理官が、また専門部会運営の事務局は空港事務所が行う。

(2) 専門部会の主な活動内容

専門部会の主な活動内容は、以下のとおりである。

①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。

②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。

③達成状況の評価

空港環境計画の各施策の達成状況は、専門部会で評価する。

④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、節水キャンペーン等を実施し、空港旅客も含めた利用者の意識の向上に努める。

第3章 実施計画

(1) 大気・エネルギー

1) 現状認識

[現況]

高松空港の運用に伴って、旅客ターミナルビル等施設関連では電力を始め各種のエネルギー、GSE 等関連車両ではガソリン又は軽油が使用されており、エネルギー種別毎のエネルギー消費量及びCO₂排出量は、表-1に示すとおりである。

空港全体（旅客ターミナルビル等の施設及びGSE 他車両）のCO₂排出量ならびにエネルギー消費量のうち、約9割が電力消費に伴うものであり、この電力の約62%が旅客ターミナルビルで消費されている。

施設で使用されるA重油及び軽油は少なく非常発電用に使われている程度である。

車両で使用される燃料はガソリンと軽油であるが、GSE 車両に使われている軽油が多く消費されている。

表-1(1) 事業者区分別、エネルギー種別の燃料等使用量(平成27年度)

種 別			燃料等使用量			
			旅客・貨物ターミナル関連事業者	公的關係	その他関連事業者	合計
施設用	電力	MWh/年	3,311	1,540	270	5,121
	プロパンガス	m ³ /年	13,992	—	3	13,995
	A重油	kL/年	0.2	—	—	0.2
	灯油	kL/年	—	—	1.0	1.0
	軽油	kL/年	—	0.5	0.0	0.5
車両用	ガソリン	kL/年	1.0	3.0	0.9	4.9
	軽油	kL/年	67.7	13.1	21.7	102.5

表-1(2) エネルギー種別のエネルギー消費量及びCO₂排出量(平成27年度)

種 別	燃料等使用量	エネルギー		CO ₂	
		消費量(GJ/年)	比率(%)	排出量(トン/年)	比率(%)
電力	5,121 MWh/年	49,315	89.7	3,461.8	90.3
プロパンガス	13,995 m ³ /年	1,552	2.8	92.4	2.4
A重油	0.2 kL/年	8	0.0	0.5	0.0
灯油	1.0 kL/年	37	0.1	2.5	0.1
ガソリン	4.9 kL/年	170	0.3	11.4	0.3
軽油	103.0 kL/年	3,884	7.1	265.8	6.9
合 計		54,966	100	3834.4	100

[現状の対策状況]

- ・航空会社では、低排出物航空機エンジンの導入を進めている。なお、ICAO（国際民間航空機構）では、航空機エンジンから排出するNO_x（窒素酸化物）、CO（一酸化炭素）、HC（炭化水素）及びSmoke（煤煙）の規制を行っており、排出基準が規定

されている。現在の国際動向として、NO_xについては順次規制強化が行われており、CO₂（二酸化炭素）及びPM（粒子状物質）については新しい基準の導入が検討されている。

- また、定期航空協会は、低炭素社会実行計画における目標として、2020年度のエネルギー消費原単位（有償トンキロメートル当たりの燃料消費量）を2005年度比で21%削減することに設定している。
- GSE等関連車両のエコカー数は徐々に増加し、平成27年度では13台が導入されており、空港全体の車両数の約17%を占めている。
- 旅客ターミナルビルでは、BEMS（ビル・エネルギー・マネジメント・システム）を導入し、照明や空調などオフィスビルなどで用いられるエネルギー機器・設備の運転やエネルギー使用状況を監視・管理して、ビル全体の省エネを図っている。
- また、エスカレーターや照明設備に対しては、人感センサーを設置し、また、LEDを始めとする省エネタイプ照明器具への転換を進め、節電に努めている。
- その他、後付けで比較的容易に導入できる「窓ガラスへの熱反射フィルムの貼付」が広く採用されており、また、省エネタイプのエアコンに転換している事業者も複数見られている。
- 行動面における省エネ・CO₂削減への取組みとしては、不要な照明の消灯、昼休み時間の消灯、及びOA機器の電源OFF運動を専門部会の取組みとして掲げ、また、各事業者は、上記の組織的省エネ行動のほかに様々な省エネ活動を行っており、半数以上の事業者が蛍光灯の間引き使用、ブラインドの利用、クールビズ・ウォームビズの採用、四季・天候等に応じてこまめなON・OFF、空調機の設定温度の抑制を実施している。

2) 具体的な施策

CO₂排出量の抑制に向けてエネルギー消費量の削減を計画的に実行する。

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。

① GSE等関連車両のエコカー化^{*)}を図る。

*) 具体的には電動式シェルター・ルーフ、電動式フォークリフト、低排出型連絡車など、化石燃料消費量が少なくCO₂排出量の小さい電動式GSE、電気自動車、ハイブリッドカー等を指す。

② 照明器具及び空調設備等の省エネタイプ、高効率タイプの利用^{*)}を促進する。

*) 同じ効果をより少ないエネルギーで得られるタイプのもので、家電レベルでは省エネラベルに表示される省エネ性マークが目安となる。また、事業者レベルではより効率的な先進技術を採用している「環境省指定先進的高効率機器※一覧」が目安となる。

※環境省指定先進的高効率機器については、下記URLを参照。

<https://www.env.go.jp/press/files/jp/102669.pdf>

<https://www.asset.go.jp/files/2014-ASSET-pamphlet.pdf>

- ③ 施設内における省エネ行動を推進する。
- ④ アイドリングストップ運動を推進する。

以上の施策により

【10年後の目標:CO2 総排出量の抑制に向けてエネルギー消費量を 15%削減する】

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①～④については、現在実施している施策であり、継続的に取組みを推進する。

(2) 水・土壌

1) 現状認識

[現況]

- ・水資源に恵まれない香川県では貴重な水資源確保のため県内に多くの「ため池」が築造され農業用水等に用いられており、空港周辺にも複数の「ため池」が築造されている。
- ・空港で使用される上水（水道水）は、高松空港ビル(株)が一括受水して、各施設に供給している。平成 27 年度の上水使用量実績は 15,969m³/年であり、うち 78%を旅客・貨物ターミナル関連事業者が使用している。（表－2 参照）。また、旅客 1 人あたりの上水使用量は 11.5 L/人である。
- ・ターミナルビル等の施設からの排水（厨房排水、し尿排水及び生活雑排水）は、高松空港ビル(株)の合併処理浄化槽で高度処理した後に、その多くは中水としてトイレ洗浄水として利用され、一部は場外へ放流されている。
- ・なお、この合併浄化槽では、長時間曝気＋接触曝気＋凝集反応＋急速濾過の方式で処理されており、場外への放流水の BOD は 1mg/L 以下である。その他の水質項目についても、全国一律の排水基準にかえて香川県生活環境保全条例に基づいて定められたより厳しい排水基準いわゆる「上乘せ排水基準」に準拠して排出している。
- ・空港の雨水排水は、空港内排水路を経て、場外へ排水している。なお、高松空港の雨水排水が流出する香東川における水質（BOD）は過去 10 年以上にわたり環境基準（A 類型）を満足している。
- ・空港には、油分が雨水に混入する可能性のある整備エプロンや消火訓練等の施設はない。

表－2 事業者区分別の水使用量等(平成 27 年度)

種 別	旅客・貨物ターミナル関連事業者	公的關係	その他関連事業者	合計
上水使用量 (m ³ /年) ^{※1}	15,969	2,802	1,707	20,478
中水使用量 (m ³ /年)	15,030	—	—	15,030
放流量 (m ³ /年) ^{※2}	13,787	—	—	13,787
[下水処理量 (m ³ /年)] ^{※3}	28,817	—	—	28,817

※1 上水は水道水のみであり井戸水等を上水には使用していない。

上水使用量の合計は、高松空港ビル(株)が一括受水した上水量から空港公園での使用量などを除外した水量である。

※2 放流量とは、浄化槽で処理されたもののうち中水に利用されず空港外に放流される水量を示す。

※3 毎年航空局に提出する「実施状況報告書」には、下水処理量として上記の中水使用量と放流量を合算したものを示していたが、本計画からは併記することとしている。

〔現状の対策状況〕

- ・ 上水使用量削減方策として、旅客ターミナルビルでは合併処理浄化槽の高度処理による中水をトイレ洗浄水等に積極的に使用している。
- ・ 滑走路等の基本施設に使用する融雪剤については、元々使用する機会は少ないが、平成 18 年度以降は蟻酸ナトリウムを使用融雪剤として準備している。
- ・ 防氷剤については、散布機の高性能化を図るとともに、環境に配慮しながら、散布量、散布エリアを必要最小限にするような防氷剤散布を実施している。

2) 具体的な施策

空港内での水の使用量を今後とも削減するために方策を総合的に講ずる。

具体的には次のような施策を実施する。

- ① 自動手洗水栓、節水器、節水コマ等の節水器の設置により節水を促進する。
- ② 節水キャンペーンを実施し、空港旅客も含めた利用者の意識の向上に努める。

以上の施策により

【10年後の目標：航空旅客1人あたりの上水使用量を5%削減する】

3) 施策の実施スケジュール

- ・ 施策①は機器の更新時期を考慮し、計画的に実施していく。
- ・ 施策②はすぐに実施可能な施策として本計画策定後すみやかに実施する。

(3) 廃棄物

1) 現状認識

[現況]

- ・本空港で発生する建設廃棄物は、建設廃棄物リサイクル法の施行によりリサイクルされている。また、産業廃棄物は、廃棄物処理法に基づくマニフェスト（産業廃棄物管理票）によって管理されている。
 - ・維持管理において発生する刈草は、その多くを農場等に家畜飼料、堆肥、敷き藁として引き渡しているが、利用に適さないものについては、焼却処分としている。
 - ・本空港で発生する一般廃棄物^{*}は、一部資源ごみ（ダンボール）を除き、可燃物、不燃物ごとにまとめて、廃棄物運搬処理業者に処理を委託している。平成 27 年度実績は表-3 のとおりであり、合計 183 トン/年で、そのうちダンボール 5 トン/年が資源物として再生利用されている。
- ※ ここでいう「一般廃棄物」とは、可燃物（紙くず、生ごみ等）、缶・瓶・ペットボトル、資源物（段ボール等）をまとめたものを示す。（以下、同じ。）
- ・機内ごみについては、分別回収及びリサイクルは特に行われていない。

表-3 事業者区分別の一般廃棄物発生量等(平成 27 年度)

	旅客・貨物ターミナル関連事業者	公的關係	その他関連事業者	合計
一般廃棄物発生量(トン/年)	151.9	18.6	12.8	183.2
内再生利用量(トン/年)	5.0	—	—	5.0

[現状の対策状況]

- ・専門部会としては、コピー用紙の使用量削減に向けて、両面コピー化・裏紙使用、共通サーバーの活用（PC 上での電子文書回覧）、2 アップ機能の活用を実施施策として掲げて廃棄物削減に努めている。
- ・これにより多くの事業者がコピー用紙の削減の取組みを行っており、また、分別回収の取組みも半数以上の事業者が実施している。

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）を徹底して推進することで最終処分量を削減する。

具体的な施策は、次のとおりである。

- ① 一般廃棄物の廃棄処分量・資源回収量を定期的・継続的に計測する。
- ② 裏紙使用等によるコピー用紙の削減を徹底する。
- ③ 事務用品等の再使用を推進する。
- ④ グリーン調達、再生製品を積極的に採用する。
- ⑤ ごみ減量化の呼びかけを実施する。

⑥ 分別回収を徹底する。

以上の施策により

【10年後の目標Ⅰ：航空旅客1人あたりの一般廃棄物処分量を10%削減する】

【10年後の目標Ⅱ：一般廃棄物の資源回収率を向上させる】

3) 施策の実施スケジュール

- ・ 施策①については、廃棄処分量・資源回収量が把握できる計測・整理表を専門部会が速やかに作成し各事業者に配布する。
- ・ 施策②～⑥については、現在実施している施策であり、継続的に取組みを推進する。