

新潟空港環境計画

平成30年3月

新潟空港エコエアポート協議会

新潟空港環境計画 目次

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) 新潟空港の現況	3
(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	9
第3章 実施計画	9
(1) 大気	9
(2) 騒音・振動	10
(3) 水	11
(4) 土壌	12
(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。

空港における環境への取り組みを見ますと、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、我が国の空港の機能の維持とともに、旅客等の利便性も確保されてきたところですが、平成20年に今後の空港の中長期的な整備や運営のあり方をしめした「空港の設置及び管理に関する基本方針」が出され、空港環境は、これまでの対策に加え、空港の運営に伴う環境負荷を低減するための対策を積極的に推進していくことが謳われました。

この空港運営に係る環境負荷の低減とは、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。

新潟空港は、日本海に注ぐ阿賀野川左岸の河口寄りにあり、十字型に交差する2本の滑走路を有し、新潟市の市街地に近く、都市機能と密着した利便性の高い空港であります。その周辺地域には日本海を望む海浜公園を有し、住宅も密集しております。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、一方でこの豊かな自然と周辺住民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、今後10年間を見据え、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、新潟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、今後とも新潟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30年3月9日

新潟空港エコエアポート協議会 会長

(国土交通省 東京航空局 新潟空港事務所 所長)

山岸 浩一

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ました。

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りました。

また、平成20年12月には空港法に基づく「空港の設置及び管理に関する基本方針」の中では、『環境にやさしい空港（エコエアポート）施策を推進することとします。具体的には、GPU（地上動力設備）の利用促進、空港内建築物における太陽光発電の導入や屋上緑化、空港内車両のエコカー化やアイドリングストップの励行等に取り組むこととする。』とされ、エコエアポートの積極的な推進が求められています。

2) 空港環境計画策定の目的

新潟空港には、航空会社、ビル会社を始め非常に多くの関係者が存在しますが、これまでそれぞれの立場で取り組んできた一部環境に対する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、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「新潟空港環境計画」を平成18年3月に策定し、施策を推進してまいりましたが、第1期10年間の期間を満了したところです。

そのため、引き続き、今後10年後を目標年次とする次期空港環境計画を策定するものです。

(2) 新潟空港の現況

1) 空港活動の概況

- ・新潟空港は、平成 28 年度の実績によれば年間航空旅客約 99 万人、航空貨物約 450 トン、着陸回数約 2.7 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 30 年 3 月現在、大阪路線を始め 6 都市へ日 23 便、国際路線は、ソウル路線週 5 便、ハルビン路線週 2 便、台北路線週 2 便、上海路線週 2 便及びウラジオストク便、ハバロフスク便（夏季のみチャーター便）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 550 人が従事している。

2) 環境面に対する影響

- ・本空港は、日本海海岸部における阿賀野川の隣接地帯に位置しており、市街地からは若干離れるものの、空港の周辺地域は住宅地や工業地帯となっている。

【環境省の自然環境保全基礎調査による】

- ・空港周辺の両生類・は虫類分布としては、環境庁が選定した絶滅のおそれのある種、または、学術上重要な種は生息しないと思われる。
- ・空港周辺の動物分布としては、ノウサギ、ニホンリス、タヌキ、キツネ、ノイヌ、テン、イタチ、ノネコ、ニホンジカが生息していると思われる。
- ・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、または、特定昆虫類は生息していない。
- ・空港周辺の淡水魚類分布としては、環境庁が選定した絶滅のおそれがある種、または、学術上重要な種のうち、阿賀野川にウケクチウグイ及びイトヨが生息すると思われる。
- ・空港周辺には特定植物群落は見られない。

環境要素毎の新潟空港の特質は、次のとおりである。

〔大気〕

新潟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、その燃焼過程でばいじん、硫黄酸化物(Sox)および窒素酸化物(NOx)等の大気汚染物質が周辺環境に排出されている。

新潟市の平成 29 年度版環境白書によれば、窒素酸化物になどが紫外線により光化学反応を起こし生成されるオキシダント(Ox)が市内すべての測定局で環境基準値を満足していない状況であったが、それ以外(二酸化硫黄、二酸化窒素浮遊粒子状物質、微小粒子状物質、一酸化炭素)は環境基準に適合している。

〔騒音・振動〕

空港周辺の主な騒音源としては、航空機の離着陸時、地上走行時および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ほぼ達成しているが、一部の地域で最大値が環境基準を超えている。ただ、年平均値は環境基準をクリアしている。

また、県と市の共同調査でも一部の1地点で環境基準をクリアしていないが、残りの13地点はすべて環境基準をクリアしている。

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。

井戸水、雨水は、中水等の再利用水としては用いられていない。

生活排水は公共下水へ放流している。

雨水排水は排水路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融雪剤は大部分が雨水とともに排水されるが、着陸帯にも若干浸透している可能性がある。

空港用地北側及び西側に硫酸ピッチの湧出が見られ、それらの経緯については埋設後50～60年が経過しており不明である、当該湧出物については一部を昭和47年(1900m化時)昭和56年(2000m化時)に造成土とともに埋設され、平成4年(用地買収時)平成6年(誘導路新設時)に一部を中和処理して現在に至っている。

〔廃棄物〕

一般廃棄物は構内各事業者から新潟市処分場受入れ基準にもとづき分別・回収の上、構内所定の集積所に移送し、業務委託した一般廃棄物処理許可業者から新潟市及び民間の廃棄物処分場にて以下の処理を行っている。

可燃ごみ 焼却

① 不燃ごみ 破碎処理後・埋立

② ビン缶類 リサイクル

③ 古紙類 リサイクル

なお、上記に該当しない一般廃棄物(粗大ごみ等)については、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。

建設廃棄物等産業廃棄物は、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〕

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

航空機を除く消費エネルギーの大半がターミナルビルや庁舎などの施設で消費されている。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〕

本空港および周辺地域は、住宅地や工業地帯となっており、日本海と阿賀野川に面していることから、主に砂質地盤であることに加え、冬季の積雪、凍結、強風のため植物の生育環境としては厳しい条件下にある。



新潟空港の周辺の状況

〔その他〕

本空港へのアクセス手段としては、自家用車および定期運航バスによるものが主となっており、2002年磐越自動車道が延長され、水都回廊（ポートコリドール）の整備により新潟西港・空港・東港の物流機能などが連携強化されアクセスの利便性が向上している。

現時点においては、自家用車・タクシー・貸し切りバス・直行バス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

新潟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

①目標年度

- ・10年後の平成37年度(2025)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）、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。

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「〇〇年度環境レポート」として公表する。
- ・協議会は、目標年度の次年度平成38年度(2026)に「新潟空港環境計画」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

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。

②対象となる区域

- ・空港環境計画の活動は、空港内はもとより、空港が外部に与える影響を軽減しようとするものであるため、そ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。

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新潟空港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、以下のとおりとする。

国土交通省 東京航空局 新潟空港事務所
国土交通省 北陸地方整備局 新潟港湾・空港整備事務所
財務省 新潟税関支署 新潟空港出張所
法務省 東京入国管理局 新潟空港出張所
厚生労働省 新潟検疫所 新潟空港出張所
農林水産省 動物検疫所 新潟空港出張所
農林水産省 横浜植物防疫所 新潟支所
海上保安庁 第九管区海上保安部 新潟航空基地
気象庁 東京航空地方气象台
新潟県警察本部 警察航空隊
新潟県 消防防災航空隊
新潟県 港湾空港局 空港課
新潟市 都市政策部 港湾空港課
(財) 空港環境整備協会 新潟事務所
日本航空(株) 新潟空港所
全日本空輸(株) 新潟空港所
新潟空港ビルディング(株)
新潟航空サービス(株)
朝日航洋(株) 新潟運航所
中日本航空(株) 新潟運航所
新潟米油販売(株)
新潟交友事業(株)
東北電力(株) 新潟技術センター

(平成30年3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。

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。

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。

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、協議会で評価する。

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、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. CO₂の排出

・ターミナルビルなどの施設やGSE他車両のCO₂排出総量の内、大半は電力消費及び都市ガスに伴うものであるが、各事業所は断熱や日射遮蔽、各種電気機械設備等の省エネルギーを推進しており、エネルギーを効率的に利用することにより、CO₂の削減対策がとられている。

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_xおよびNO_x等がある。

[現状の対策状況]

a. CO₂の排出

・CO₂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。

- ①車両の更新時に合わせ、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。
- ②アイドリングストップ運動を組織的に推進する。
- ③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

【空港関係者 1 人あたりの CO₂ 排出量を着実に削減する】

3) 施策の実施スケジュール

- ②、③、は、短期目標として計画・実施する。
- ①は、長期目標として計画・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。
- ・新潟空港のターミナルビルは、周辺市街地とは緑地等を挟みある程度の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一部取り入れられている。

2) 具体的な施策

- ①GSE、その他関係車両について、更新時に合わせ環境基準適合型車両への転換をはかる。
- ②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

【更新時に合わせ、環境基準型適合型車両への転換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

- ①は、長期目標として計画・実施する。
- ②は、短期目標として計画・実施する。

(3) 水

1) 現状認識

〔現況〕

- ・井戸水、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。
- ・空港内に硫酸ピッチの湧出がある。

〔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。
- ・平成13年度の水質調査では、水質基準全ての項目を満たしている。

2) 具体的な施策

- ①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。
- ②融雪剤は環境負荷のより小さい酢酸系等への転換割合を向上させる。

以上の施策により、

【空港関係者1人あたりの上水使用量及び排水量を着実に削減する】

3) 施策の実施スケジュール

- ①、②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融雪剤が雨水排水とともに着陸帯等に浸透する。
- ・残存する硫酸ピッチの範囲を把握しているが、存在自体法的に問題がなく、平成13年度行われた調査では水質基準の全ての項目を満たしている。

2) 具体的な施策

- ①融雪剤は環境負荷のより小さい酢酸系等への転換を向上させる。
- ②地下水への影響等を定期的に調査するとともに、硫酸ピッチの悪影響を確認した場合適切な対応をとる。

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】

【硫酸ピッチについては引き続き監視を行い、必要に応じ適切に対応する】

3) 施策の実施スケジュール

- ①は、短期目標として計画・実施する。
- ②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。

(5) 廃棄物

1) 現状認識

〔現況〕

- ・一般廃棄物は構内事業者から新潟市処分場受け入れ基準にもとづき分別・回収の上、構内所定の集積所に移送し、業務委託した一般廃棄物処理許可業者から新潟市および民間の廃棄物処分場にて以下の処理を行う。
- ・可燃ゴミ（再生できない紙屑、生ゴミ、吸い殻等）は公共の焼却施設にて適正処理。
- ・古紙類（段ボール、新聞紙、雑誌、パンフレット、OA用紙、シュレッダー等）は、業務委託した一般廃棄物処理許可業者がリサイクル回収。
- ・不燃ゴミ（PETボトル、プラスチック、ビニール、せともの、スプレー缶等）は破砕処理施設にて適正処理後、埋立処分。ビン缶類は業務委託した一般廃棄物処理許可業者がリサイクル回収。

- ・上記分別区分に該当しない一般廃棄物（粗大ごみ、家電類等）は排出事業者が個別に対応している。
- ・産業廃棄物（蛍光管、電池、OA機器類、医療廃棄物※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〕

- ・資源ゴミは業務委託した一般廃棄物処理許可業者がリサイクル回収している。段ボールはほぼ全量リサイクルされている。
- ・可燃物は新潟市新田清掃センター焼却施設にて焼却し、不燃物は新潟市新田清掃センター破砕施設にて処理を行っている。
- ・産業廃棄物（建設廃棄物を含む）の発生は極めて少ないが、発生時には産業廃棄物処理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）を徹底して推進する。

- ①再生可能な古紙（段ボール、新聞紙、雑誌、パンフレット、OA用紙、シュレッター等）は、個々の事業者にて分別を徹底させる。
- ②一般廃棄物は排出事業者ごとの発生量の把握と、発生抑制、ゴミの減量化を実施する。
- ③産業廃棄物は発生量および処理、有効利用方法を把握し、適正処理と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

- ①、②、③は、短期目標として計画・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と都市ガスであるが、その大半を占めるターミナルビル、新

潟空港事務所においても各種の省エネ対策がとられている。

- ・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のみ使用されている。
- ・ガソリンも極めて少なく連絡車両等で使われている。
- ・軽油は貨物フォークリフト・GSE 車両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。
- ・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 CO2 排出量の削減の意味では、コージェネレーションの採用の検討の余地がある。
- ・ガスは都市ガスで、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。

- ①車両の更新時に合わせ、GSE 車両及びその他車両の環境基準適合型車両への転換を図る。
- ②アイドリングストップ運動を組織的に推進する。
- ③高効率照明器具の採用を促進する。
- ④室不使用時の照明の消灯を実施する。
- ⑤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。
- ⑥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。

⑦空調設定温度の見直しを行う。

以上の施策を実施しエネルギー削減を図る。

【空港関係者 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

②、④、⑦は、短期目標として計画・実施する。

①、③、⑤、⑥は、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〕

- ・本空港は、日本海海岸部における阿賀野川の隣接地帯に位置しており、市街地からは若干離れるものの、空港の周辺地域は住宅地や工業地帯となっている。
- ・空港周辺の両生類・は虫類分布としては、環境庁が選定した絶滅のおそれのある種、または、学術上重要な種は生息しないと思われる。
- ・空港周辺の動物分布としては、ノウサギ、ニホンリス、タヌキ、キツネ、ノイヌ、テン、イタチ、ノネコ、ニホンジカが生息していると思われる。
- ・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、または、特定昆虫類は生息していない。
- ・空港周辺の淡水魚類分布としては、環境庁が選定した絶滅のおそれがある種、または、学術上重要な種のうち、阿賀野川にウケクチウグイ及びイトヨが生息すると思われる。
- ・空港周辺には特定植物群落は見られない。

【以上動植物に関する記述は、環境庁（現環境省）第2回及び第4回自然環境保全基礎調査による】

〔現状の対策状況〕

- ・空港の周辺においては自然環境に対する大きな取り組みはない。
- ・空港の制限区域内は、着陸帯当空高機能を確保するための草地となっており年間2回の草刈りが行われている。また、ターミナル地域の駐車場の一部や空き地には中低木等により、緑化が図られている。
- ・空港事務所内に空港周辺の環境に関わる窓口を設けている。
- ・ISO14001（環境マネジメントシステム）認定を各部門ごとに進める

事業所がある。

2) 具体的な施策

新潟空港では、自然環境への影響、CO₂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。