

# 三沢空港環境計画 (第二期)

平成31年 3月

三沢空港エコエアポート推進部会



## ■三沢空港環境計画 目次

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）三沢空港の現況	2
（3）環境目標の設定の考え方	5
（4）実施方針の考え方	5
（5）対象範囲	5
第2章 実施体制	5
（1）エコエアポート推進部会の構成	5
（2）エコエアポート推進部会の主な活動内容	6
第3章 実施計画	7
（1）大気	7
（2）騒音・振動	9
（3）水	9
（4）土壌	10
（5）廃棄物	10
（6）エネルギー	11
（7）自然環境	11



## 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更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。

国土交通省航空局においては、平成15年8月に「エコエアポート・ガイドライン」（初版）を策定し、空港運営に伴う環境負荷の低減に向けた取り組みを促してきたところであり、平成20年12月に策定された空港法に基づく「空港の設置及び管理に関する基本方針」の中でも、エコエアポートの積極的な推進が求められている。「エコエアポート・ガイドライン」は、京都議定書の第1約束期間の終了や東日本大震災を契機に、CO2削減目標に係る今後の配慮方針や再生エネルギーの積極的な利用等への対応を追加した改訂を、平成26年3月に行っている。

また、低炭素で持続可能な社会の形成に向け、平成25年度にはICAO総会においても、国際空港からのCO2排出削減に係るグローバルな目標として、「2020年度以降総排出量を増加させない」などの目標が掲げられるなど、航空業界においてもCO2排出削減に向けた動きが活発化している。

平成28年度には、2020年以降の気候変動問題に関する国際的な枠組みである「パリ協定」が発効し、我が国でも「地球温暖化対策計画」が策定され、2030年度までに2013年度比でCO2 26%削減、2050年度までに80%削減という目標が掲げられたところである。

#### 2) 空港環境計画策定の目的

三沢空港には、航空会社、ビル会社を始め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。

この実施計画に基づいた環境への取り組みは、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、空港関係者のこのような活動が、空港周辺地域の環境に対して少しでも良い影響を与え、低炭素な社会形成に資するとともに、空港が地域と共存し、持続可能な発展を目指し行うものである。

## (2) 三沢空港の現況

### 1) 空港活動の概況

- ・三沢空港は、2017年度の実績によれば年間航空旅客数約24万人、航空貨物約420トン、発着陸回数約3,100回を取り扱う我が国の米軍管理空港である。
- ・現在、東京便、大阪（伊丹）便、新千歳便の3路線が就航している。
- ・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90人が従事している。

### 2) 環境面に対する影響

三沢空港は、青森県太平洋東南部の三沢市の市街地に位置しており、東は太平洋を臨み、西は八甲田山系、北は小川原湖に面している。

環境要素毎の三沢空港の特質は、次のとおりである。

#### [大気]

三沢空港の運用に伴い航空機、地上支援機材（以下「GSE」という。）、ビルボイラ等の燃料として、化石燃料が消費され、煤塵、SO<sub>x</sub>及びNO<sub>x</sub>等の大気汚染物質が周辺環境に排出されている。

青森県環境白書によれば、空港周辺地域においては、光化学オキシダントを除いて環境基準を達成している。（出典：「平成29年版環境白書（青森県）」）

#### [騒音・振動]

三沢空港周辺の騒音・振動源としては、米軍が管理する三沢飛行場で離着陸する航空機騒音・振動があり、防衛施設庁により住宅の防音工事等の環境対策が実施されている。

三沢空港の航空機騒音については、環境保護センター飛行場周辺で秋季に1週間程度の調査を実施している。平成28年度においては、いずれの地点においても航空機騒音の測定結果は、環境基準に適合していた。（出典：「平成29年版環境白書（青森県）」）

#### [水]

利用水総てが市水であり、ターミナルビル使用分が大部分を占める。

排水は、各施設で浄化槽処理した後、近傍の雨水管路に排出している。

冬期に、一部は融雪剤及び防除雪氷剤を散布しており、雪解け水や雨水とともに場外へ流出していく可能性がある。

#### [土壌]

冬期に散布した融雪剤や防除雪氷剤が、雪解け水や雨水とともに一部残留する可能性がある。

#### [廃棄物]

一般廃棄物の分別回収は進んでおり、資源ごみはリサイクル事業者に移管され、可燃ごみは公共焼却炉で焼却処分され、不燃ごみは最終処分されている。

産業廃棄物は事業者毎に処理あるいは産廃業者への移管を行っている。

#### [エネルギー]

三沢空港では、電力、A重油、灯油、軽油、プロパンガス及びガソリンが消費されている。

空港全体のエネルギー消費量は、年間で13,707GJである。内訳は、電力78%、A重油9%、灯油6%などとなっている。（平成29年度実績）

#### [自然環境]

三沢空港は三沢市街地の北東端に位置し、その周辺には事業所や民家が点在し、針葉樹の林なども多く残っている。

また、空港内においても、道路周りに植栽をし、景観緑化を施している。

### (3) 環境目標の設定の考え方

三沢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。

また、施策の実施状況を分かり易く把握するために、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た。

### (4) 実施方針の考え方

#### ①目標年度

- ・10年後の2028年度を目標年度とする。
- ・ただし、空港を取り巻く環境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の実施については、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

- ・推進部会は、毎年、空港環境計画の実施状況及びその評価を「実績状況報告書」として公表する。
- ・推進部会は、目標年度の間時点となる2024年度に目標に対する進捗状況の評価を、目標年度の次年度2029年度に「三沢空港環境計画」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、三沢空港の民航地区の用地の範囲内とする。

## 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三沢空港エコエアポート推進部会を組織するものである。

### (1) エコエアポート推進部会の構成

エコエアポート推進部会の構成員は、以下のとおりとする。

- (株)日本航空三沢空港駐在事務所
- (株)JALエンジニアリング三沢空港整備事業所
- 弘済企業(株)三沢営業所
- 東北車輛サービス(株)
- 三沢空港ターミナル(株)
- 東京航空局三沢空港事務所

(平成31年2月現在)

なお、推進部会の会長は三沢空港事務所長が、また、推進部会運営の事務局は三沢空港事務所が行う。

(2) エコエアポート推進部会の主な活動内容

部会の主な活動は、次のとおりである。

① 空港環境計画の策定

空港の環境現況を調査し、取り組みの優先順位を考慮して空港環境計画を策定する。また、必要に応じた改訂を行う。

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に施策を実施する。更に、関係者に対し、必要な事項に関する継続的な教育や啓発活動を行うとともに、旅客に対しても環境保全に関するキャンペーン等を行う。

③ 施策の実施状況のチェック

施策の実施状況について、毎年度、チェックを行い、実施状況報告書（エネルギー使用量、水使用量、廃棄物排出量、保有車両台数等）を公表する

④ 進捗状況・達成状況の評価

計画の進捗状況については、概ね5年を経た時点で中間評価を実施し、確認を行う。計画の達成状況については、目標年度で最終評価を実施し、確認を行う。なお、各評価結果については、公表する。

### 第3章 実施計画

#### (1) 大気

##### 1) 現状認識

###### [現況]

###### a. 航空機関連

- ・空港全体のエネルギー消費量は、年間で13,707GJである。内訳は、電力78% (10,710GJ)、A重油9% (1,275GJ)、灯油6% (855GJ) などとなっている。(平成29年度実績)

###### b. 移動式電源車関連

- ・駐機中では、APUによる燃料消費のみである。

###### c. GSE他車両関連

- ・現状においては、制限区域を含む空港用地内で使用するGSE車両及びその他車両は、ガソリン車又はディーゼル車であり、ガソリン又は軽油を燃料としている。

###### [現況の対策状況]

###### a. 航空機関連

- ・ICAO (国際民間航空機構) では、燃料排出証明制度により航空機エンジンから排出するHC、CO、NO<sub>x</sub>及び煤煙の規制を行っている。(ICAO付属書16 part 2「航空機エンジン排出物」/1982年2月)
- ・この規制はその後改正され、航空機エンジンからの排出ガスは改善されてきている。

###### b. 移動式電源車関連

駐機中の航空機に対しては、移動式電源車の使用はごく限らせている。

###### c. 車両関連

車両のエコカー化は、保有車両25台中0台である。(平成29年度実績)

###### d. 旅客ターミナルビル等施設関連

旅客ターミナルビル・庁舎等の施設は築後30年を経過しており、建築・設備面で本格的な省エネ対策はなされていない。

各事業所の省エネに対する取り組みとしては、こまめな消灯を行っている。

##### 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、化石燃料をクリーンな燃料へ転換することが必要である。

具体的な施策としては以下に示すとおりである。

- ① 技術動向等を勘案し、車両の低排出ガス認定車やエコカー等への転換を推進

する。

- ② 各施設の照明や空調設備等の省エネタイプ、高効率化を推進する。
- ③ アイドリングストップ運動について、ポスターを掲示する等して、取組を組織的に推進する。
- ④ 再生可能エネルギーや未利用エネルギーの積極的な利活用を目指し導入可能性を検討する。

以下の施策により

【10年後の目標①：大気汚染物質の排出を低減するための取組を促進する。】

【10年後の目標②：エネルギー使用量削減のため、省エネ活動の促進及び再生可能エネルギー等の導入を検討する。】

### 3) 施策の実施スケジュール

- ①及び④は、技術的動向を勘案し、推進していく。
- ②は、機器の更新時期を考慮し、長期目標として計画・実施する。
- ③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。

## (2) 騒音・振動

### 1) 現状認識

#### [現況]

- ・航空機の離着陸を除く本空港内の騒音源としては、地上走行時及び駐機中の航空機騒音車両騒音があるが、極めて小さいものである。

#### [現状の対策状況]

- ・騒音対策は、特に行っていない。

### 2) 具体的な施策

- ①GPU の利用促進や、その他車両等について低騒音型車両への転換を図る。
- ②アイドリングストップ運動について、ポスターを掲示する等して、取組を組織的に推進する。

なお、騒音については、現状の騒音を悪化させないことが目的であることから、10年後の目標は特段設定しない。

### 3) 施策の実施スケジュール

- ①は、技術的動向を勘案し、推進していく。
- 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) 水

### 1) 現状認識

#### [現況]

- ・空港における上水の使用量は、10,407m<sup>3</sup>であった。(平成29年度実績)
- ・処理施設を通した水の再利用は行われていない。
- ・ターミナルビル等建築物からの排水は、高度処理された後雨水系統に排出している。
- ・空港の雨水排水は、空港内に設置された排水溝、排水管にて集水し、場外へ排出している。このため、冬季に散布、噴霧した融雪剤、防除雪氷剤の一部は雪解け水や雨水とともに場外へ出て行く可能性がある。

#### [現状の対策状況]

- ・レストランによる排水等に関しては、高度処理された後雨水系統に排出している。
- ・融雪剤は、尿素系より環境負荷の小さい酢酸系を使用している。

### 2) 具体的な施策

空港内では水の使用量を今後とも削減するための努力を総合的に講ずるとともに、空港外へ流出する排水について、環境への影響をより低減するよう努める。

具体的には次のような施策を実施する。

- ① 自動手洗水栓、節水機、節水コマ等の節水機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。
- ③ 防除雪氷剤については、噴霧機の高性能化を図り散布効率を上げることを検討する。
- ④ 空港全体としての排水量及び水質測定を実施し、環境基準等の達成状況を関係者間で共有する。

以下の施策により

- 【10年後の目標①：航空旅客1人当たりの水の使用量を着実に削減する】
- 【10年後の目標②：水質測定を実施し、環境基準等を遵守する。】

### 3) 施策の実施スケジュール

- ①については、更新時期を考慮し長期目標として計画・実施する。
- ②については、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については、使用量の低減を図るべく努力していく。
- ④は、技術的動向を勘案し、推進していく。

## (4) 土壌

### 1) 現状認識

[現状]

- ・冬季に散布した融雪剤及び防除雪氷剤の一部が、土壌に残留する可能性があるが、当空港では使用量が微量であるため、土壌を汚染するような有害物質とはなっていない。

[現状の対策状況]

- ・融雪剤は、尿素系より環境負荷のより小さい酢酸系を使用している。

### 2) 具体的な施策

今後も土壌を汚染ないようにするが、具体的施策は特に実施しない。

## (5) 廃棄物

### 1) 現状認識

[現況]

- ・三沢空港で発生する産業廃棄物は7 t/年であった。一般廃棄物の計量は行っていない。(平成29年度実績)
- ・産業廃棄物のうちほとんどが刈り草で、すべて焼却処分している。

[現状の対策状況]

- ・一般廃棄物のうち、新聞、雑誌、ダンボール、空き缶等は資源ごみとして分別回収され、リサイクル業者に移管している。

## 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）を推進することでリサイクル率を向上させ、かつ最終処分を削減する。

具体的な施策は、次のとおりである。

- ①一般廃棄物発生量を排出事業者ごとの発生量及びリサイクル量の把握と、ゴミの減量キャンペーン（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。
- ②産業廃棄物は発生量及び処理、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

**【10年後の目標：一般廃棄物量を把握した上で、一般廃棄物の総合的なリサイクルに努める。】**

## 3) 施設の実施スケジュール

- ①については、引き続き努力していく。
- ②については、今後、調査研究し実施していく。

## (6) エネルギー

大気の項を参照のこと。

## (7) 自然環境

### 1) 環境認識

[現況]

- ・三沢空港の周辺には林も多く、雄大な八甲田の連山を遠望できるなど、自然の景観に恵まれている。
- ・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。

[現状の対策状況]

- ・空港内は、道路周りに植栽を施している。

### 2) 具体的な施策

- ・空港周りは林も多く、道路周りにも植栽がなされ緑化が進んでいることから、現段階では特段の施策を設定しない。