

高知空港環境計画（第2次）

令和元年7月

高知空港エコエアポート推進部会

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	2
1) 環境に対する背景	2
2) 空港環境計画策定の目的	2
(2) 高知空港の現況	2
1) 空港活動の概要	2
2) 環境面に対する影響	3
(3) 環境目標の設定の考え方	5
(4) 実施方針の考え方	5
1) 目標年度	5
2) 具体的施策及び実施スケジュール	5
3) 評価及び公表	6
(5) 対象範囲	6
1) 対象となる区域	6
2) 対象となる活動	6
第 2 章 実施体制	7
(1) エコエアポート推進部会の構成	7
(2) エコエアポート推進部会の主な活動内容	7
第 3 章 実施計画	8
(1) 大気（エネルギーを含む）	8
1) 現状認識	8
2) 具体的な施策	9
3) 施策の実施スケジュール	10
(2) 水	10
1) 現状認識	10
2) 具体的な施策	11
3) 施策の実施スケジュール	11
(3) 廃棄物	12
1) 現状認識	12
2) 具体的な施策	12
3) 施策の実施スケジュール	13
(4) エネルギー	13
(5) 自然環境	13
1) 現状認識	13
(6) その他（航空機騒音）	14
1) 現状認識	14
2) 具体的な施策	14
(7) その他（土壌）	14
1) 現状認識	14
2) 具体的な施策	14

(8) その他（交通）	15
1) 現状認識	15
2) 具体的な施策	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、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「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、政府としてもこれら環境問題の解決に向けた取り組みを強化しております。

一方、空港における環境対策をみると、これまでは航空機騒音対策を中心として、空港周辺の移転補償を進めるとともに、住宅、学校、病院等の防音工事や、緑地の整備が推進され、これらの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。

しかしながら空港は、その運用を行う中で、航空機騒音だけではなく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います。平成15年8月に「エコエアポートガイドライン」が策定され、空港の日常的な運用面での環境への取り組みが体系化され、空港運営における負荷低減に向けての取り組みが進められてきました。

高知空港エコエアポート推進部会は、空港関係者のご協力を頂き、空港の運用段階で達成すべき大気（エネルギーを含む）、騒音・振動、水、土壌、廃棄物等の環境要素ごとに環境目標、実施計画を策定し、平成20年1月に「高知空港環境基本計画」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。この度、その10年間の取り組みの最終評価を実施しましたので、この結果を踏まえて、環境要素の目標設定を見直し「高知空港環境計画（第2次）」を策定しました。

当該計画策定は今後、空港が周辺地域と調和しながら共生、発展していくにあたって指針となる重要な取り決めであり、空港関係事業者の皆様方のご理解を頂き、自主性を尊重しながら積極的な取り組みが行われ、それにより高知空港が発展し続けることを期待するものであります。

令和元年6月

高知空港エコエアポート推進部会 会長

(国土交通省大阪航空局高知空港事務所 総務課長)

平位 頼幸

第1章 基本方針

(1) 環境計画を策定する背景

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「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。

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。

さらに、平成27年にCOP21で「パリ協定」が採択された後、日本において「約束草案」「地球温暖化対策計画」（2030年度において2013年度比で26%の温室効果ガスの削減）が提出、策定されたことから、空港においても、自主的な環境配慮に留まらず、応分の責務を負うべきものと判断される。

2) 空港環境計画策定の目的

高知空港では、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。

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) 高知空港の現況

1) 空港活動の概要

- ・高知空港は、平成29年度の実績によれば年間航空旅客約149万人、航空貨物約3千トン、着陸回数約8.8千回を取り扱う空港である。
- ・国内線は、東京便を始め6路線を運航しており、エアライン4社が就航する四国の拠点空港となっている。
- ・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550人が従事している。

2) 環境面に対する影響

- ・高知空港は、高知市の東方約18kmの南国市に位置し、北は石鎚山等の四国山地を望み、南は土佐湾に面した物部川河口に設置されている。

環境要素毎の高知空港の特質は、次のとおりである。

[大気]

高知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、NO_x、SO_x及び浮遊粒子状物質等の大気汚染物質が周辺環境に排出されている。

高知県及び高知市が県内9カ所に大気測定局を設置して、大気の状態を常時監視している。このうち、高知空港が位置する南国市には、2カ所に大気測定局が設置されている。平成28年度の高知県の大気環境については、二酸化硫黄、二酸化窒素、一酸化炭素及び浮遊粒子状物質は全ての測定局で環境基準を達成していたが、光化学オキシダントは5測定局全てで環境基準を達成できなかった。この原因は、自然界からのオゾンの寄与率が高くなるためと推測されており、大気環境については問題ないものと考えられている。

空港周辺は農地や牧草地が多く、自然環境は良好であり、大気環境については問題ないものと考えられる。

[騒音・振動]

高知空港の航空機騒音については、高知県及び大阪航空局が毎年空港周辺で調査を実施している。

環境基準値の地域類型は、「専ら住居の用に供される地域：Ⅰ類型」については、57デシベル（平成24年度以前はⅠ類型がWECPNL70以下）以下、「それ以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域：Ⅱ類型」については、62デシベル（平成24年度以前はWECPNL75以下）以下にすることとされている。

高知県及び大阪航空局が実施している騒音測定結果によると、平成18年度から平成28年度において全測定地点で環境基準を達成している。

[水]

高知空港の上水はほとんどを井戸水で賄っている。また、公共の下水道が設置されておらず、空港における生活排水は浄化槽で処理した後、近傍の雨水排水管路へ排出している。

高知空港における平成29年度の上水使用量は、空港全体で約36,298m³/年である。航空旅客1人当たりの上水使用量については24.4Lであり、平成19年度の航空旅客1人当たりの上水使用量42.8Lと比較して大幅に削減されている。

空港からの雨水排水は、物部川河口部から土佐湾へと至っており、高知県によって物部川河口（海域、A類型）において水質測定が実施されている。水質汚濁の代表的指標であるCODは、平成19年度から平成28年度において環境基準を達成している。

航空機汚水は約50ト/年が取り降ろされており、処理業者に委託して処分している。

[土壌]

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と考えられる。

なお、冬期に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少量あるものの、平成10年以降、除雪作業は実施されておらず、融雪剤も使用されていない。

[廃棄物]

一般廃棄物は分別回収され、資源ごみはリサイクル事業者に移管し、可燃ごみは公共焼却炉で焼却処分、不燃ごみは最終処分されている。

産業廃棄物は事業者ごとに処理あるいは産廃業者へ移管している。

高知空港における平成29年度の廃棄物量は空港全体で約387 t/年であり、そのうち約37 t/年が再生利用されている。航空旅客1人当たりの総廃棄物量は約260 g/年である。

一般廃棄物量は約234 t/年であり、そのうち約24 t/年が再生利用されている。航空旅客1人当たりの一般廃棄物量は約157 g/年である。また、産業廃棄物量は約153 t/年であり、そのうち13 t/年が再生利用されている。航空旅客1人当たりの産業廃棄物量は約103 g/年である。

[エネルギー]

高知空港では、車両において軽油、ガソリンが使用されている。施設において電力、プロパンガス、軽油が消費されており、平成29年度の空港全体のエネルギー消費量は約22,911GJ/年であり、航空旅客1人当たりでは15.4MJである。また、平成29年度の空港全体のCO₂排出量は2,866t-CO₂であり、航空旅客1人当たりでは1.9kg-CO₂である。

旅客ターミナルビルは平成14年に増改築を行い、氷蓄熱システム、太陽光発電などを導入している。また照明のLED化や人感知センサーシステムの採用、冷暖房設備等の高効率化など、省エネ機器の導入を推進している。

[自然環境]

高知空港は田園に囲まれ風光明媚な地に位置しており、環境に恵まれている。

空港ターミナル地域内においては、台風の塩害により樹木が枯死するなど厳しい面もあるが、構内道路等、景観緑化を施している。

(3) 環境目標の設定の考え方

【目標を設定する環境要素】

高知空港環境計画（第2次）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、気候特性及びこれまでの空港環境計画の最終評価結果を踏まえて、省エネルギー、廃棄物対策に重点を置くとともに、水等その他の環境要素に対しても配慮していくこととし、「大気（エネルギーを含む）」、「水」、「廃棄物」の3項目に設定することとした。

また、目標の達成状況を分かりやすくするため、可能な限り数値目標を設定することとした。

なお、今後の空港活動において旅客数の変化といった要因により、エネルギー消費量、廃棄物発生量及び水使用量が変化することを考慮し、10年後の目標の設定にあたっては、航空旅客1人当たりの量として設定することとした。

【目標を設定しない環境要素】

「騒音・振動」については、騒音の対策として実施されていた施策が「大気」の施策とほぼ同様であること、これまでの計画期間中、取り組みがあまり進んでいないにもかかわらず、航空機騒音は常に基準値以下で横ばいに推移していたことから、目標を設定する環境要素の対象から削除することとした。ただし、航空機騒音については「その他」として設定し、引き続き注視して、今後の計画期間中に悪化するような場合には改善のための取り組みを検討することとする。

「土壌」については、設定されていた目標及び指標が「水」の目標とほぼ同様であること、防除雪氷剤については定量目標を設定することが難しいことから、目標を設定する環境要素の対象から削除することとした。ただし、排水及び廃棄物の管理を徹底し、汚染が発生しないように、「その他」として施策を設定することとする。

■目標を設定する環境要素

高知空港環境計画	環境要素の変更等	高知空港環境計画 (第2次)
大気（エネルギーを含む）	変更なし	大気（エネルギーを含む）
騒音・振動	除外	-
水	変更なし	水
土壌	除外	-
廃棄物	変更なし	廃棄物
自然環境	変更なし	-

(4) 実施方針の考え方

1) 目標年度

- ・基準年を平成29年度とし、10年後の令和9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) 具体的施策及び実施スケジュール

- ・ 具体的施策及び実施スケジュールは目標年度同様、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（短時間で計画、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

- ・ 推進部会は、毎年、空港環境計画の実施状況を「実施状況報告書」として公表し、概ね5年を目途に空港環境計画の評価の結果を「中間評価報告書」として公表する。
- ・ 推進部会は、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、目標に対する評価の結果を「最終評価報告書」として公表する。

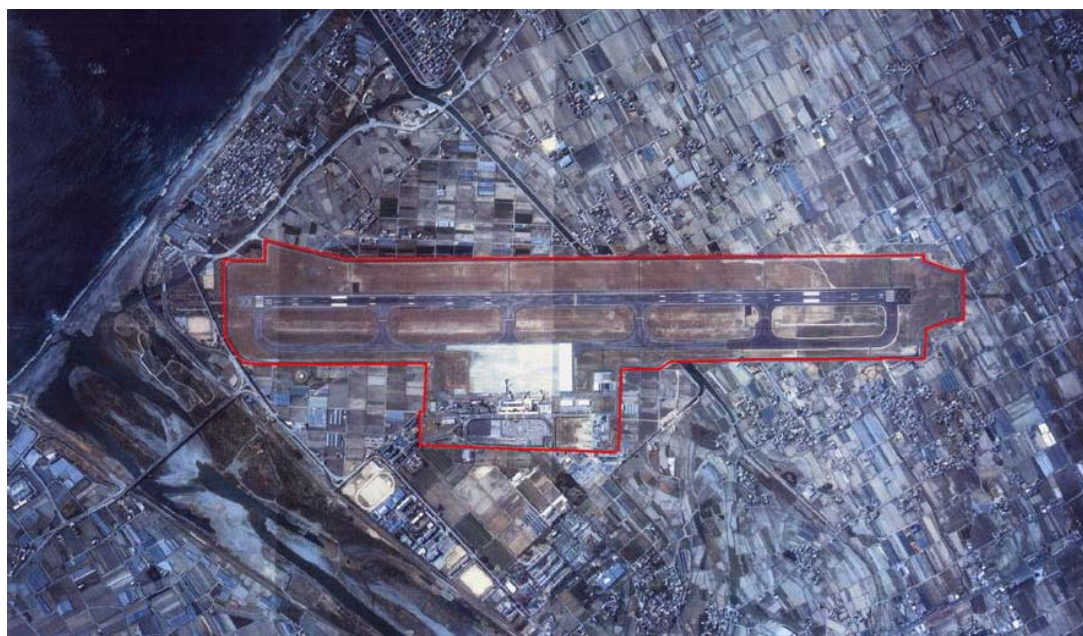
(5) 対象範囲

1) 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のとおり、原則として空港敷地内の範囲とする。

2) 対象となる活動

- ・ 対象としては、空港内の全ての活動（人、航空機、車、各種設備の稼働等）とする。
- ・ このうち、空港関連の建設工事は、一過性のものであり最終目標値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。



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高知空港エコエアポート推進部会を組織する。

(1) エコエアポート推進部会の構成

- ・大阪航空局 高知空港事務所
- ・四国地方整備局 高知港湾・空港整備事務所工務課
- ・大阪管区气象台 業務課
- ・高知県 中山間振興・交通部 交通運輸政策課
- ・高知県警察航空隊
- ・高知県消防防災航空センター
- ・南国市 企画課
- ・高知空港ビル（株）総務部管理運営課
- ・日本航空（株）高知空港所
- ・全日本空輸（株）高知空港所
- ・（株）フジドリームエアラインズ 高知空港支店
- ・ジェットスタージャパン（株）
- ・（一財）空港振興・環境整備支援機構高知事務所
- ・入交石油（株）空港部
- ・とさでん交通（株）航空部
- ・航空保安協会第一事務所
- ・航空保安協会第二事務所

（令和元年6月現在）

なお、推進部会の長は高知空港事務所総務課長とし、推進部会運営の事務局は空港事務所が行う。

(2) エコエアポート推進部会の主な活動内容

①空港環境計画の原案策定

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

空港環境計画の目標並びに各施策の達成状況は、推進部会で評価する。

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、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（エネルギーを含む）

1) 現状認識

[現況]

a. CO₂の排出及びエネルギー消費

平成29年度の空港全体のCO₂排出量は2,866 t/年、エネルギー消費量は22,911GJである。

エネルギー消費の内訳は、施設の電力が約78%を占め、次いで車両に使用される軽油が約15%を占める。エネルギー種別・施設別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。

これらのエネルギー消費に伴いCO₂が排出される。空港全体から排出されるCO₂の約88%は施設の電力消費によるものである。

表-1 エネルギー種別のエネルギー消費量及びCO₂排出量（平成29年度）

種別	燃料使用量等	エネルギー		CO ₂ 排出量		
		消費量 (GJ/年)	比率 (%)	排出量 (トン/年)	比率 (%)	
施設	電力(売電)	4,971,958 (kWh/年)	17,889	78.12	2,536	88.49
	プロパンガス	13,236 (m ³)	1,345	5.87	79	2.76
	A重油	0 (L/年)	0	0.00	0	0.00
	軽油	465 (L/年)	18	0.08	1	0.03
	灯油	0 (L/年)	0	0.00	0	0.00
	ガソリン	0 (L/年)	0	0.00	0	0.00
車両	軽油	91,284 (L/年)	3,441	15.02	236	8.23
	ガソリン	6,025 (L/年)	208	0.91	14	0.49

b. 大気汚染物質の排出

航空機の地上走行及び駐機中の燃料消費、GSE及び非GSE車両、ビルボイラ等で消費される化石燃料類からのNO_x、SO_x及び浮遊粒子状物質等が周辺環境に排出される。

[現状の対策状況]

a. CO₂の排出及びエネルギー消費

- ・旅客ターミナルビルは、平成14年に増改築を行い、氷蓄熱システムや太陽光発電設備（20kw）等、わずかながら自然エネルギーが利用されている。
- ・その他の施設においてもLED照明や高効率機器、人感知センサーシステムを採用するなど省エネ設備の導入を進めている。
- ・行動面における省エネ・CO₂排出削減への取り組みとして、各事業者において不要時の消灯、間引き照明、空調温度・運転時間の適正化、ブラインドによる室温上昇の防止及びクールビズ・ウォームビズの採用などが行われている。

b. 大気汚染物質の排出

- ・車両に関しては、エコカー等の導入は18台（空港全体の約23%）、このうち1台はGSE車両（電気自動車）である。
- ・その他の車両については軽油とガソリンの化石燃料を使用しており、軽油の使用量が約94%を占める。
- ・GSE及び非GSE車両に対するアイドリングストップ運動は、実施事業者は少ない。

2) 具体的な施策

エネルギー消費を削減し、CO₂排出量を低減するとともに、車両に使用される化石燃料の排出抑制及びクリーン燃料へ転換することが重要である。

具体的な施策は次の①～⑥のとおりである。

①移動式GPU（電源車）の使用拡大等、APUの使用抑制の取り組みを推進する。

【具体的な取り組み例】※（ ）内は効果事例

- ・航空機エンジンの洗浄（燃焼効率が最大1%改善）
- ・駐機時の機内エアコンOFF
- ・駐機時のウィンドシェードクローズ

②施設の増改築や設備の更新の際には、照明器具及び空調設備等の省エネタイプ、高効率化への転換を検討する。

【具体的な取り組み例】※（ ）内は効果事例

- ・蛍光灯40 W形からLED蛍光灯22Wへの転換（消費電力が最大50%削減）
- ・コジェネレーションシステム導入（エネルギー効率が30～45%上昇）
- ・自然換気と自然光の利用（空調負荷が約20%低減）

③省エネ行動を組織的に徹底する。

【具体的な取り組み例】※（ ）内は効果事例

- ・不要時消灯（建物全体で実施の場合、消費電力が約3%削減）
- ・空調機の運転時間の適正化（冷房使用時間の1日1時間減少により年間約19kWh、CO₂排出量約7.8kg削減）
- ・空調機の設定温度の抑制（冷房時1℃高く設定することで約10%節電）
- ・空調機フィルターの清掃（清掃しない場合に比べ約5%省エネ）
- ・蛍光灯の間引き使用
- ・昼光の利用、窓側照明のOFF
- ・待機電力の抑制
- ・照明器具のこまめな清掃
- ・フライトスケジュールに合わせた空調・照明の運用

④エコエアポート推進部会として節電の取り組みを実施していることや節電への協力等を貼り紙等により呼びかけ、空港内事業者及び空港利用者の意識の向上に努める。

【具体的な取り組み例】

- ・ステッカーや貼り紙による節電のお願い
- ・パネル・案内掲示板による節電の取り組みの周知

⑤関連車両台数の見直しと効率的運用を進めるとともに、GSE等空港関連車両のエコカー導入率を向上する。

【具体的な取り組み例】※（ ）内は効果事例

- ・関連車両台数の見直しと効率的運用
- ・車両のエコカーへの転換（天然ガス自動車の導入によりガソリン車に比べてCO₂排出量が約30%削減）
- ・エコステーションの導入

⑥エコエアポート推進部会としてアイドリングストップ運動への協力について貼り紙等により呼びかけ、空港内事業者及び空港利用者の意識の向上に努める。

【具体的な取り組み例】※（ ）内は効果事例

- ・アイドリングストップの普及啓発貼り紙
- ・職員への周知（軽自動車ではアイドリングストップ約23分でガソリン約1L削減）
- ・アイドリングストップ車両の導入

以上の施策により、

【目標】 航空旅客1人当たりのエネルギー消費量を10%削減する

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①、②、⑤については、設備機器の更新時期を考慮しながら、実施を検討していく。
- ・施策③、④、⑥については、即座に実施可能な施策として本計画策定後直ちに実施する。

(2) 水

1) 現状認識

[現況]

平成29年度の空港全体の水使用量は36,298m³/年であり、航空旅客1人当たりでは24.4L/人（全国のエコエアポート平均（中水含む）は23.1L/人）である。なお、水使用量の約97%が井戸水である。

ターミナルビル等建築物からの生活排水は、浄化槽で処理し雨水排水管路を経て河川へ排出している。

雨水を汚染するような物質の混入はなく、冬季の防除雪氷剤はプロピレグリコールが使用されているが、平成29年度の使用量は3.7tと少ない。また、平成10年以降、除雪の実績はなく、また融雪剤の使用もない。

[現状の対策状況]

- ・設備面の取り組みとして、旅客ターミナルビル及びその他の施設において、自動手洗水栓の設置及び節水型水栓の設置などが行われている。
- ・行動面の取り組みとして、各事業者で節水キャンペーンを実施し、パネル・案内掲示板による節水の呼びかけ、手洗器への節水ステッカーの貼付などが行われている。
- ・空港全体の水使用量については毎年把握しており、水の使用量は着実に減少している。また、水質については、旅客ターミナルビルにおいて浄化槽の設備点検及び放流水の水質検査を実施している。

2) 具体的な施策

空港内での水使用量を現状程度に維持するための方策を計画的に実施する。

具体的な施策は、次の①～③のとおりである。

①エコエアポート推進部会として節水の取り組みや節水への協力等を貼り紙等により呼びかけ、空港内事業者及び空港利用者の意識の向上に努める。

【具体的な取り組み例】※（ ）内は効果事例

- ・ステッカーや貼り紙による節水のお願い
- ・パネル・案内掲示板による節水の取り組みの周知（トイレ洗浄の使い分けで1回当たり最大2L節水）
- ・水道節水装置の取り付け（年間最大約18%の節水効果）

②水使用量の把握を徹底し、節水への取り組みに反映する。また、物部川河口の水質についても注視する。

③防除雪氷剤については、散布効率を向上する。

【具体的な取り組み例】

- ・防除雪氷剤散布訓練の実施
- ・防除雪氷剤濃度の適正化

以上の施策により、

【目標】航空旅客1人当たりの水の使用量を25L/人以下で維持する

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①、②、③については、即座に実施可能な施策として本計画策定後直ちに実施する。

(3) 廃棄物

1) 現状認識

[現況]

平成29年度における各施設からの総廃棄物量は387 t/年であり、航空旅客1人当たりで見ると260g/年である。ゴミの種類では、一般廃棄物発生量は234 t/年（約60%）、産業廃棄物発生量は153 t/年（約40%）である。

一般廃棄物では、24 t/年（約10%）が資源ごみとして分別回収され再生利用している。なお、198 t/年（約86%）が可燃ごみ、1 t/年（約0.4%）が不燃ごみ、1.3t（約0.6%）が粗大ごみである（約3%は内訳不明）。

なお、産業廃棄物では、廃油等6t/年（約4%）が業者回収により再生利用されている。

維持管理に伴い発生する「刈草」は、家畜の飼料等に利用している。

[現状の対策状況]

- ・設備面の取り組みは特に実施されていないが、廃棄物については可燃ごみ、不燃ごみ、リサイクルゴミ等に分別回収されている。
- ・行動面の取り組みとして、再生用紙や再生用品が積極的に採用されている。また、廃棄物発生量の抑制とリサイクル率の向上に向けた取り組みとして、裏面使用や両面コピー・2アップコピー等による紙使用量の削減、事務機器の修理・補修による再使用、分別の徹底等が実施されている。また、グリーン購入についても実施されている。
- ・廃棄物量については、毎年、一般廃棄物、産業廃棄物それぞれの発生量、再生利用量を把握している。

2) 具体的な施策

空港内での一般廃棄物発生量を削減し、リサイクル率を増大するための方策を計画的に実施する。

具体的な施策は、次の①～④のとおりである。

①エコエアポート推進部会としてゴミの分別の徹底や削減への協力について貼り紙等を作成し、空港内事業者及び空港利用者の意識の向上に努める。

【具体的な取り組み例】

- ・ステッカーや貼り紙によるごみの分別のお願い
- ・パネル・案内掲示板による廃棄物発生抑制・リサイクルに関する取り組みの周知

②廃棄物発生量の定期的・継続的調査と把握を徹底し、取り組みに反映する。

③廃棄物発生量の抑制とリサイクル率の向上に向けた取り組みを実施する。

【具体的な取り組み例】※（ ）内は効果事例

- ・裏面使用・2UPコピー・両面コピー・PC活用等による用紙の削減（タッチパネルディスプレイ20台導入により4万枚の用紙削減）
- ・包装の簡略化
- ・事務用品等の修理・補修による再利用
- ・グリーン購入の促進
- ・3R/5R活動

④施設の増改築や設備の更新の際には、廃棄物の発生抑制・再資源化設備機器の導入を検討する。

【具体的な取り組み例】

- ・コンポストの導入
- ・適正処理の新技术・焼却廃熱利用
- ・耐久性、耐震性の向上
- ・バイオマス利用システムの導入

以上の施策により、

【目標Ⅰ】航空旅客1人当たりの一般廃棄物発生量を15%削減する

【目標Ⅱ】一般廃棄物におけるリサイクル率を20%以上に向上する

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策④については、設備機器の更新時期を考慮しながら、実施を検討していく。
- ・施策①、②、③については、即座に実施可能な施策として本計画策定後直ちに実施する。

(4) エネルギー

大気の項参照のこと

(5) 自然環境

1) 現状認識

高知空港周辺は田園が広がり環境には恵まれている。また、空港内においても緑化がなされているので、現段階では特段な施策を設定しない。

(6) その他（航空機騒音）

1) 現状認識

[現況]

高知空港は航空機騒音防止法の「特定飛行場」に指定されているが、航空機騒音の測定結果は環境基準を下回っており、ほぼ横ばいに推移している。

[現状の対策状況]

- ・発生源対策として小型航空機の訓練飛行規制、海側への離陸及び海側からの着陸促進、空港周辺対策として住宅防音工事、移転補償事業、緩衝緑地整備事業、周辺環境基盤施設整備事業等の対策を実施している。

2) 具体的な施策

具体的な施策は以下のとおりとする。

- ①高知空港周辺の航空機騒音について把握し、基準を超過するような場合には対策を検討する。

(7) その他（土壌）

1) 現状認識

[現況]

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。

[現状の対策状況]

排水・廃棄物の管理の徹底により、土壌への有害物質の浸透を防止している。

2) 具体的な施策

具体的な施策は以下のとおりとする。

- ①排水・廃棄物について管理を徹底し、汚染の発生を防ぐ。

(8) その他（交通）

1) 現状認識

[現況]

高知空港では、公共交通機関としては空港連絡バスが航空定期便にあわせて高知市内—空港間を運行されている。

空港連絡バスは航空定期便にあわせての運行であるので、空港関係者の大半は自家用車を利用している。

2) 具体的な施策

具体的な施策は①～②のとおりである。

①空港関係者は自家用車通勤等でエコドライブを実践する。

②空港利用者に対し、空港連絡バスの利用や、エコドライブの実践を呼びかける。

【参考文献】

本環境計画策定にあたり使用した各データは下記資料による。

- 1)「エコエアポート・ガイドライン 空港環境編(平成26年3月)」(国土交通省航空局)
- 2)「高知空港最終評価報告書(平成31年3月)」(高知空港エコエアポート推進部会)
- 3)「高知空港実施状況報告書」(高知空港エコエアポート推進部会)
- 3)「高知県環境白書」(高知県)
- 4)「公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書」(高知県)
- 5)「国立環境研究所環境数値データベース」(国立環境研究開発法人国立環境研究所)