

大阪国際空港環境計画

平成19年3月

大阪国際空港エコエアポート協議会

大阪国際空港環境計画 目次

はじめに

第1章 基本方針

- (1) 環境計画を策定する背景と目的…………… 1
- (2) 大阪国際空港の現況…………… 2
- (3) 環境目標の設定の考え方…………… 3
- (4) 実施方針の考え方…………… 4
- (5) 対象範囲…………… 4

第2章 実施体制

- (1) エコエアポート協議会の構成…………… 6
- (2) エコエアポート空港環境部会の主な活動内容…………… 6

第3章 実施計画

- (1) 大気…………… 8
- (2) 騒音・振動…………… 10
- (3) 水…………… 11
- (4) 土壌…………… 12
- (5) 廃棄物…………… 13
- (6) エネルギー…………… 14
- (7) 自然環境…………… 14
- (8) その他…………… 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見ますと、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、緑地等の整備が推進されてきたところですが、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理解・協力のもとに推進されるべきものであります。

このため、今般、空港関係者のご理解とご協力を頂き、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、「大阪国際空港環境計画」としてとりまとめたものであります。

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、今後とも大阪国際空港が地域と共存し、発展することを期待するものであります。

平成19年3月

大阪国際空港エコエアポート協議会 会長

(国土交通省大阪航空局大阪空港事務所 所長)

片岡久志

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、政府としても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。

また、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、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17年2月には「京都議定書」（2008年～2012年において1990年比で6%のCO₂排出量の削減）が発効するに至り、空港においても、自主的な環境配慮に止まらず、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

大阪国際空港では、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) 大阪国際空港の現況

1) 空港活動の概況

- ・大阪国際空港は、平成 13 年度の実績によれば年間航空旅客約 1,702 万人、航空貨物約 13.3 万トン、着陸回数約 5.1 万回、路線数 33 路線の運航が行なわれている我が国の代表的な基幹空港である。因みに、平成 17 年度の実績では年間航空旅客約 1,852 万人、航空貨物約 15.3 万トン、着陸回数約 6.6 万回、路線数 35 路線の運航となっている。
- ・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16,000人が従事している。

2) 主要施設と環境面に対する影響

大阪国際空港は、2本の滑走路をはじめ以下の施設を有し、豊中市、池田市、伊丹市の3市に跨っている。

・主要施設の概要

空港面積	3 1 1 h a
滑 走 路	A滑走路 1,828m×45m B滑走路 3,000m×60m
誘 導 路	総延長 7,100m
駐 機 場	総面積 4 6 h a スポット数 5 0 スポット
その他施設	旅客ターミナルビル 貨物棟 航空機格納庫 航空機給油施設 管制塔・管理庁舎 立体駐車場

環境要素毎の大阪国際空港の特質は、次のとおりである。

[大気]

- ・大阪国際空港の運用に伴ない、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、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。
- ・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CO₂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]

- ・利用水の殆どは市水であり、ターミナルビル使用分が大部分を占める。中水及び

雨水は利用していない。

- ・ターミナルビルをはじめとする建物からの排水は、下水道法及び各市下水道条例で定める排水基準を満足し、下水放流している。
- ・冬期に、一部は融雪剤及び防氷剤を散布しており、雪解け水や雨水とともに排水施設を経て場外へ流出しているが、環境省、地元自治体の排水基準は満足している。（「大阪国際空港水質調査業務 H14 年 3 月」による。）

〔土壌〕

- ・冬期に融雪剤や防氷剤が使用されているが、当空港は温暖地域に位置しており、その使用量は極めて少ない。

〔廃棄物〕

- ・大阪国際空港では、一般廃棄物の内、資源ごみは再生利用回収業者に移管され、可燃ごみは自治体ごみ焼却処分場において焼却処分され、その他は最終処分場に送られている。
- ・産業廃棄物の内、コンクリート塊及びアスファルトコンクリート塊は100%リサイクルされており、その他の産業廃棄物についてはリサイクル施設や最終処分場に送られている。

〔エネルギー〕

- ・大阪国際空港では、航空機燃料以外に電力、ガス、A重油、灯油、ガソリン及び軽油が消費されている。
- ・天然ガスなどのクリーンエネルギーや、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。

〔自然環境〕

- ・本空港は、大阪府及び兵庫県の府県境に位置しており、両府県の中心部からは離れているものの、空港周辺は住宅地や工場となっている。また、空港構造の改良・周辺緑化等による自然環境整備がなされている。

（3）環境目標の設定の考え方

- ・大阪国際空港環境計画における環境目標の設定にあたっては、本空港の特性を考慮する。
- ・目標の数値化は、①水の使用量対策（水資源の保護）、②土壌の環境負荷低減対策（土壌への薬剤影響の縮小）③廃棄物の発生を抑制し（reduce）、製品・部品としての再使用（reuse）や再資源化（recycle）に重点を置き、空港全体での総量に対する目標とすることとした。
- ・目標の設定方法に関しては、他空港、自治体、主要企業の事例等を参考に設定す

るものとした。

(4) 実施方針の考え方

1) 目標年度

- ・環境計画策定年を初年度とし、10年後を目標年度とする。
- ・ただし、環境計画を行うに当たっての環境現況数値は、「エコエアポート環境現況調査 報告書」（平成15年3月）に基づくものとする。
- ・なお、施策の動向や環境の変化等を勘案し、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

- ・協議会は、毎年、空港環境計画の実施状況及びその評価を「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（環境計画策定を初年度とし、11年後）に「大阪国際空港環境計画」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、モノレール、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、工事实施に当たっては、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—1に示す大阪国際空港の用地範囲を原則とする。

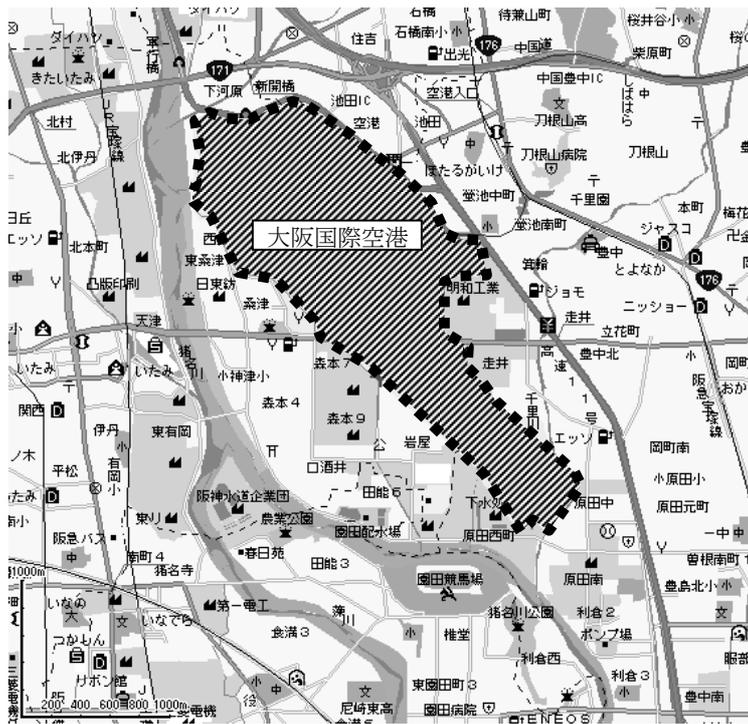


図-1 対象区域

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大阪国際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員は、以下のとおりとする。(順不同)

- ・ 大阪航空局 大阪空港事務所
- ・ 大阪国際空港ターミナル株式会社
- ・ 株式会社日本航空インターナショナル 大阪空港支店
- ・ 全日本空輸株式会社 大阪空港支店
- ・ 財団法人 空港環境整備協会 大阪事務所
- ・ 空港環境部会会長
- ・ 空港環境部会代表委員
- ・ 周辺環境部会会長
- ・ 周辺環境部会代表委員

(平成19年3月現在)

なお、エコエアポート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。

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。

参考：エコエアポート空港環境部会の構成

エコエアポート空港環境部会の構成員は、以下のとおりとする。(順不同)

- ・大阪航空局 大阪空港事務所
- ・航空局 保安企画課 システム評価・危機管理センター
- ・近畿地方整備局 大阪港湾・空港整備事務所
- ・大阪管区气象台 大阪航空測候所
- ・近畿運輸局 交通環境部 環境課
- ・株式会社日本航空インターナショナル 大阪空港支店
- ・全日本空輸株式会社 大阪空港支店
- ・エアーニッポン株式会社 大阪空港所
- ・日本エアコミューター株式会社 大阪事業所
- ・株式会社JALエクスプレス
- ・IBEXエアラインズ株式会社 大阪国際空港事務所
- ・日本トランスオーシャン航空株式会社 西日本支店
- ・株式会社ジェイエア
- ・エアーニッポンネットワーク 大阪事業推進部
- ・朝日新聞社 航空部 大阪国際空港事務所
- ・読売新聞社 航空部 大阪空港事務所
- ・毎日新聞社 航空部 大阪国際空港事務所
- ・兵庫県警察本部 地域部 地域課 航空隊
- ・大阪国際空港ターミナル株式会社
- ・大阪ハイドラント株式会社 空港事業所
- ・エアーポート企業株式会社
- ・財団法人 空港環境整備協会 大阪事務所
- ・株式会社エージーピー 大阪空港支店
- ・空港施設株式会社 大阪事業所
- ・株式会社オムテック
- ・大阪空港交通株式会社
- ・マイナミ空港サービス株式会社
- ・大阪高速鉄道株式会社
- ・マイナミ貿易株式会社
- ・一光空港サービス株式会社
- ・全日空整備株式会社
- ・株式会社JALグランドサービス
- ・ANAエアポートサービス株式会社
- ・空港エンジニアリング株式会社
- ・株式会社朝日エアポートサービス
- ・株式会社ジャルスカイ大阪
- ・エーエヌエー・ロジスティックサービス株式会社
- ・株式会社エーエヌエースカイパル
- ・日本エアリネン株式会社
- ・豊中市建築都市部
- ・池田市都市整備部
- ・伊丹市総合政策部

(平成19年3月現在)

なお、エコエアポート空港環境部会の会長は施設部長が、また空港環境部会運営の事務局は空港事務所が行う。

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〕

エネルギー消費

- ・大阪国際空港の運用に伴って、航空機では航空機燃料、地上電源装置（以下「GPU」という。）では電力、GSE等関連車両ではガソリン又は軽油、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が使用されており、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。
- ・空港全体でのエネルギー消費は、年間で**1,970,515GJ**である（表-1参照）。

CO₂の排出

- ・空港全体でのCO₂排出量は、年間で**113,098**トンである（表-1参照）。

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車両等で消費される化石燃料類からの煤塵、SO_x（硫黄酸化物）及びNO_x（窒素酸化物）等がある。
- ・NO_x（窒素酸化物）は長期的な影響として呼吸器に対する害が指摘されている。また、目やのどに痛みを引き起こし、光化学スモッグの原因物質であるとされている。

車両

- ・GSE車両に関しては、各事業所が所有している車両の合計は**533**台である。電気自動車の使用はない。

表-1 エネルギー種別のエネルギー消費量及びCO₂排出量

種別	使用量	エネルギー		CO ₂	
		消費量 (GJ/年)	比率 (%)	排出量 (ト/年)	比率 (%)
電力	66,445,226 kWh/年	598,007	30	23,721	21
都市ガス	1,440,489 m ³ /年	59,204	3	3,098	3
プロパンガス	6,384 m ³ /年	631	0.03	38	0.03
航空機燃料	33,290,613 L/年	1,221,766	62	79,898	71
A重油	1,057,000 L/年	41,329	2	2,928	3
灯油	125,500 L/年	4,606	0.2	315	0.3
ガソリン	77,200 L/年	2,670	0.1	179	0.2
軽油	1,107,400 L/年	42,303	2	2,924	3
合計		1,970,515	100	113,098	100

注) 表中の航空機燃料とは、駐機中(APU使用時)、タキシング中及び離着陸時の推定使用量である。

[現状の対策状況]

エネルギー消費

- ・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。
- ・旅客ターミナルビルを運営する旅客ビル会社では、多くの項目に省エネ手法を採用している。
- ・各事業所の省エネの取り組みは、こまめな節電のほかにアイドリングストップが行われている。

CO₂の排出

- ・エネルギー消費に伴うCO₂ 排出量の大きい割合を占める電力については、ターミナルビルを含めた各種施設が、関西電力㈱から直接供給を受けているか、もしくは旅客ビル会社を介して電力供給を受けている。
- ・ターミナルビルを管理する各社は、電気設備に多くの省エネ手法を用いている。
- ・また、定期航空協会加盟9社における「地球温暖化防止ボランティアプラン(1998年6月)」によれば、基準年度を1990年度、目標年度2010年度とし、業界全体の航空燃料の消費に係わる有効座席キロ当たり二酸化炭素排出量を10%削減することを目標としている。

大気汚染物質の排出

- ・空港における環境保全への取り組みとしては、航空機用地上電源設備(GPU)を使用することで、排気ガスや騒音の低減を図ることができるが、当空港では、航空会社すべてがGPUを使用している。特に大手航空会社のGPU導入割合は60~100%と高い。
- ・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HC、CO、NO_x及び煤煙の規制を行っており、順次強化されている。

車両

- ・保有車両のうち、ガソリン車(103台)を年代別に区分すると、90年代後半及び2000年代の車両が40%を超えており、低燃費車両が導入されていると推測される。
- ・アイドリングストップを実施しているという事業所が多く見られる。

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。また、エネルギー消費量を削減し、CO₂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。

- ①低排出物航空機エンジンの導入を促進する。
- ②運航実態に応じ可能なかぎりGPUの使用拡大を図る。
- ③技術動向等を勘案し、GSE等関連車両のエコカー化を図る。

- ④照明器具及び空調設備等の省エネタイプ、高効率化の利用を促進する。
- ⑤省エネ行動を組織的に徹底する。
- ⑥ビルボイラ用燃料のガス転換を図る
- ⑦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

【CO₂の排出量を可能な限り抑制する】

3) 施策の実施スケジュール

- ・ 施策①は引き続き推進していく。
- ・ 施策②、⑤、⑦は短期目標として実行する。
- ・ 施策③は技術的動向を勘案し、更新時期を考慮しながら推進していく。
- ・ 施策④、⑥は更新時期を考慮しながら計画的に実施していく。

(2) 騒音・振動

1) 現状認識

[現況]

- ・ 騒音・振動の発生源としては、航空機離着陸時のエンジン音等の航空機運航に伴うもの、地上での航空機エンジンの運転やAPU使用に伴うもの、GPU使用に伴うもの、空港内外車輛使用に伴うもの、ターミナルビルなどの施設運用のための機器の運転に伴うものなどがある。

[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が行われている。
- ・ 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されている。

2) 具体的な施策

- ①低騒音型航空機の導入を促進する。
- ②GPUの使用促進を図る。
- ③GSE等関連車両について、低騒音型車両への転換を図る。
- 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

【低騒音型機材・車両及びGPU使用により騒音・振動の低減に努める】

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①は引き続き推進していく。
- ・施策②、④は短期目標として計画・実施する。
- ・施策③は更新時期を考慮しながら長期目標として計画・実施する。

(3) 水

1) 現状認識

〔現況〕

上下水

- ・当空港における上水使用量の合計は、平成13年度で543,373m³である。
- ・その内訳は、ターミナルビル（南北貨物地区含む）で78%であり、ついで民間企業で20%、公的機関にて1%となっている。
- ・ターミナルビル等建築物からの生活排水は、一部事業所が処理施設を通して放流されている他は、公共下水道を通して排出されている。
- ・処理施設を通じた水の再利用は、現在行われていない。
- ・環境省、地元自治体が定める排水基準は満足されている。

雨水

- ・雨水排水（雪解け水を含む）には、航空機体に散布した防除雪氷剤及び滑走路・誘導路等に散布された融雪剤等が混入する。
- ・平成13年度で融雪剤（尿素）の使用はみられないが、当該空港は温暖地域であり、滑走路・誘導路等への融雪剤の使用は極めて少ない。

〔現状の対策状況〕

- ・洗面所やトイレなどからの排水の多くは公共下水道に放流している。整備工場等の排水に関しては、オイルトラップ等で処理された後、放流されている。
- ・防除雪氷剤及び尿素については、雨水等とともに排水溝を通じて場外に放流されているが、環境省、地元自治体が定める排水基準は満足されている。

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。
- ③空港全体としての上水使用量の継続調査を実施する。
- ④薬剤の転換時、使用量の増加などがあった場合は、水質の観測を検討する。
- ⑤尿素系融雪剤から、環境負荷のより少ない酢酸・蟻酸系への転換を図る。

以上の施策により

【上水使用量は、毎年1%ずつ均等に10年間継続して削減するものと考え、10年後の削減目標値は10%とする】

【建物の新設、増改築時に高度処理施設などを設置し、中水の利用を検討していくものとする】

3) 施策の実施スケジュール

- ・ 施策①～⑤は短期的目標として実施する。

(4) 土壌

1) 現状認識

[現況]

- ・ 冬期に滑走路、誘導路等に散布した尿素系融雪剤は、大部分が雨水とともに排水されるが、着陸帯に一部浸透していることも予想される。しかし、その使用量は極めて少なく、過去10年間で1度の散布であり、且つ、その使用も空港基本施設の一部（誘導路1本）である。
- ・ 駐機中の航空機体に散布される防除雪氷剤のうち機体に付着しなかったものは、主にエプロン排水溝及び着陸帯に雨水により流入する。
- ・ 平成13年度に融雪剤は使用されていないが、防除雪氷剤は20k1が使用されている。

[現状の対策状況]

- ・ 防除雪氷剤は、雨水等とともに排水溝を通じて場外に放流されているが、排水基準は満足している。
- ・ 尿素については上述のとおり、その一部が着陸帯に浸透していると考えられるが、使用量が極めて少なく、その値は極小であると考えられる。

2) 具体的な施策

土壌への影響を極力小さくするよう、次の施策を実施する。

- ①尿素系融雪剤から、環境負荷のより少ない酢酸・蟻酸系への転換を図る。
- ②薬剤の転換時、使用量の増加などがあった場合は、水質の観測を検討する。

以上の施策により

【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】

【防除雪氷剤の使用量の低減を図るとともに、回収再利用を検討していくものとする】

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①は短期目標として実施する。
- ・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。

(5) 廃棄物

1) 現状認識

[現況]

- ・一般廃棄物の総排出量は3,645 t/年である。その内訳は、可燃ごみ38%、ダンボール23%、ダンボール以外の古紙9%、刈草22%、瓶・缶・その他6%となっている。
- ・産業廃棄物のうちコンクリート塊及びアスファルトコンクリート塊(特定建設資材)については15,660 t/年発生しており、内訳はコンクリート塊56%、アスファルトコンクリート塊43%となっている。
- ・特定建設資材以外の産業廃棄物の総排出量は419 t/年であり、内訳は金属類が111 t (26%)、廃プラスチックが192 t (45%)、廃油が102 t (24%) を占めている。

[現状の対策状況]

- ・一般廃棄物の内、ダンボール等の容器包装系廃棄物は再利用業者による回収を行っており、37%がリサイクルされている。生活系廃棄物の可燃ごみ及び刈草については全量焼却処分されている。不燃ごみについては最終処分場に送られている。
- ・特定建設資材のコンクリート塊及びアスファルトコンクリート塊は100%リサイクルされている。
- ・特定建設資材以外の産業廃棄物についてはタイヤの一部(全体の0.4%は空港内においてリサイクルされている)以外はすべて最終処分場(一部サーマルリサイクルされている)に送られている。
- ・特定建設資材以外の産業廃棄物419 tのうち、大阪空港事務所の排出量222 tは空港周辺に不法投棄されたゴミを処分した一時的なものであるため、それを除いた特定建設資材以外の産業廃棄物のリサイクル率は42%となる。

2) 具体的な施策

空港内で発生する廃棄物については、3Rのさらなる推進とともにRefuse(不要なものを受け取らない)、Repair(修理して長期間使う)を加えた5Rに配慮し、排出量の抑制と再利用、再資源化の促進を図り最終処分量を削減する。

具体案は以下のとおりである。

- ① キャンペーン等による環境意識の向上と環境教育の推進。
- ② 廃棄物発生量の定期的・継続的調査と把握。
- ③ 再生製品の積極的採用の呼びかけ。
- ④ 廃棄物発生量の抑制とリサイクル率の向上
- ⑤ グリーン購入の促進。

以上の施策により

【一般廃棄物の発生量削減目標として平成13年度の発生量を超えないこと】

【一般廃棄物におけるリサイクル率は40%以上を目標とする】

【産業廃棄物におけるリサイクル率は43%以上を目標とする】

3) 施策の実施スケジュール

・施策①～⑤は、すぐに実施可能な項目として、本計画策定後すみやかに実施する。

(6) エネルギー

大気の項を参照のこと。

(7) 自然環境

1) 現状認識

[現況]

- ・本空港は、瀬戸内海型気候の大阪府及び兵庫県の府県境に位置しており、近畿地区における主要な国内空港である。
- ・空港周辺は、住宅地や工場となっており、北西部には一級河川である猪名川がある。
- ・空港敷地面積に占める緑地面積の割合は、**39.6%**である。

[現状の対策状況]

- ・空港周辺においては、空港構造の改良周辺対策として防音壁、防音林、下河原緑地（エア・フロント・オアシス下河原）、都市計画緑地などの自然環境整備がなされている。
- ・上記に加え、空港への展望と水と緑のアメニティ空間の創造として大阪空港周辺伊丹緑地（伊丹スカイパーク）があり、出会いの丘ゾーン、湿地植物ゾーン、花と水のシンボルゾーン、多目的広場遊具ゾーン、体験学習ゾーンの整備が進められている。
- ・旅客ターミナルビルの屋上緑化がなされている。
- ・ターミナル地域においては、概ね緑化がなされている。
- ・空港敷地内の植栽について、定期的に維持管理を行っている。

2) 具体的な施策

①空港内の植栽について持続的に維持管理を行う。

以上の施策により

【空港敷地内の緑地面積を維持し、でき得る限りの緑化・保全に努める】

3) 施策の実施スケジュール

- ・ 施策①は引き続き適正な維持管理を行う。

(8) その他

1) 現状認識

〔現況〕

- ・ 空港へのアクセス手段としては、バスが最も多く、平成11年度で利用者の約40%がバスを利用している。
- ・ モノレールの開通(平成9年度)以降はモノレール利用者が約15～20%となっている。
- ・ また、自家用車、タクシー、公用車等の利用者が、平成11年度で20%以上となっているが、これも年々減少傾向にある。
- ・ バスとモノレールの割合が60%前後となっている。

2) 具体的な施策

空港アクセスに関連し、排出ガス、温室効果ガスの更なる削減を目指して、次の施策を実施する。

- ①関係者（空港関係者、行政、鉄道・バス等運輸事業者）の理解・連携のもと、旅行者、旅行会社等へのPR活動を推進する。
- ②自家用車から公共交通機関への転換をキャンペーンする。

以上の施策により

【公共交通機関の利用率を現状より着実に向上させる】

3) 施策の実施スケジュール

- ・ 施策①、②はすぐに実施可能な施策として本計画策定後実施する。