

# 高松空港環境計画

平成18年 3月

高松空港エコエアポート協議会

# 高松空港環境計画

## 目次

はじめに	ページ
第1章 基本方針	P 1
(1) 環境計画を策定する背景と目的	P 1
(2) 高松空港の現況	P 2
(3) 環境目標の設定の考え方	P 4
(4) 実施方針の考え方	P 4
(5) 対象範囲	P 5
第2章 実施体制	P 6
(1) エコエアポート協議会の構成	P 6
(2) エコエアポート協議会の主な活動内容	P 7
第3章 実施計画	P 8
(1) 大気	P 8
(2) 騒音・振動	P 9
(3) 水	P10
(4) 土壌	P12
(5) 廃棄物	P12
(6) エネルギー	P14
(7) 自然環境	P14
(8) その他	P14

### 【参考文献】

## 【 参 考 文 献 】

本環境計画策定にあたり、使用された各データは下記資料によるものである。

- 1) 香川県環境白書 : 香川県 平成17年度版
- 2) エコエアポート環境現況調査 報告書 : 国土交通省航空局 平成16年3月

## 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おります。

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、「高松空港環境計画」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あります。

平成18年3月

高松空港エコエアポート協議会 会長  
(国土交通省大阪航空局高松空港事務所 所長)

宍 戸 文 雄

## 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CO<sub>2</sub>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

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) 空港活動の概況

- ・高松空港は、2004年の実績によれば年間航空旅客約150万人、航空貨物約1.1千トン、着陸回数約8千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、東京便を始め4路線、国際線はソウル便の1路線と合計5路線を運航しており、エアライン数3社を有する空港である。
- ・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300人が従事している。

### 2) 環境面に対する影響

- ・高松空港は、滑走路が概ね東西方向に位置し、高松市を中心に、西側は綾川町の行政区域となっている。
- ・空港は香川県のはぼ中央部の台地（海拔184.9m）に位置しており、空港からは讃岐平野、高松市街を一望できる。
- ・香川県内には「瀬戸内海国立公園」、「大滝大川県立自然公園」と大きな自然公園が2つあり、その他にも特に優れた自然環境については「自然環境保全地域」に指定（現在4箇所）し、市街地やその周辺の地域では、その自然環境の保全及び良好な生活環境の確保を目的とした「緑地環境保全地域」（現在5箇所）の指定等が行われている。

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。）、化石燃料が消費され、ばいじん、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。

香川県の空港に最も近い大気測定局は約10km離れた高松市内に設置されており、「平成17年度版 香川県環境白書」によれば、その測定結果は二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質は環境基準を達成しているものの光化学オキシダントは環境基準に適合していなかった。

#### [騒音・振動]

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「航空機騒音にかかる環境基準値」を達成する必要があった。

高松空港周辺では周辺3地点において年2回（春・秋）騒音調査を行っており、「平成17年度版 香川県環境白書」によれば、平成16年度の航空機騒音調査結果は、環境

基準に適合している。

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、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]

利用水の63%は上水であり、旅客・貨物ターミナルビルを中心に利用されている。中水の利用は37%を占めており、旅客ターミナルビルでトイレの洗浄水等に用いるなど積極的に利用されている。

各施設からの排水は高松空港ビル㈱の合併処理浄化槽で高度処理後、場外へ排水している。なお、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ない。

また、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ります、雨水とともに場外へ流出していく可能性はある。

高松空港周辺の河川は、香東川及び本津川があり、共に空港が位置する上流側がA類型（BOD 2 mg/l 以下）、下流側がB類型（BOD 3 mg/l 以下）に指定されている。「平成 17 年度版 香川県環境白書」によると平成 16 年度は本津川の上流・下流ともに環境基準を達成していない。

また、香川県は水資源に恵まれておらず、貴重な水資源を確保するために「ため池」が多く築造されており、河川とともに重要な役割を果たしている。

#### [土壌]

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水剤が雨水とともに一部残留する可能性がある。

#### [廃棄物]

高松空港においては、建設廃棄物は関連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、家畜の飼料として用いているが、利用に適さないものについては、焼却処分としている。

#### [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、平成16年4月より空気調和機の間欠運転制御システムの稼働を開始し、エネルギーの削減を図っている。

その他、備品のグリーン調達、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各事業所においても、省エネルギー対策を講じている。

#### [自然環境]

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

空港近辺には鳥類も多く生息しており、特に9月～11月の3ヶ月間は繁殖期間又は採餌旺盛期にあたり、空港への飛来が多く見られる。

### (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た。

なお、自然環境対策については、従来から実施されているので、空港環境計画では、従来の目標、施策を遵守することを基本とし、新たな環境目標の設定は行わなかった。

### (4) 実施方針の考え方

#### 1) 目標年度

- ・10年後の平成28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

- ・協議会は、毎年、空港環境計画の実施状況及びその評価を「平成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。

## (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、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

## 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松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 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 交通環境部 環境安全防災課
- ・高松地方气象台 高松空港出張所
- ・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)
- ・(財) 空港環境整備協会 高松事務所
- ・高松空港ビル (株)
- ・四国航空 (株)
- ・(株) 日本航空ジャパン高松空港所
- ・全日本空輸 (株) 高松空港所
- ・アジアナ航空 (株) 高松支店
- ・高松商運 (株)
- ・四国航空 (株) 空港サービス部
- ・出光興産 (株)
- ・国際航空給油 (株)
- ・香川県バス協会
- ・高松タクシー協会

(平成18年〇月現在)

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。

### 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（エネルギーを含む）

##### 1) 現状認識

###### 〔現況〕

高松空港の運用に伴なって、航空機では航空機燃料、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。

なお、大気汚染物質は、航空機、GSE等で消費される化石燃料の燃焼に伴い、ばいじん、SOx及びNOx等が周辺環境に排出されている。

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14年度)

種別	使用量	エネルギー		CO2	
		消費量(GJ/年)	比率(%)	排出量(トン/年)	比率(%)
電力	6,857,986 kWh/年	61,721.9	72.9	2,448.3	62.0
プロパンガス	22,705 m <sup>3</sup> /年	2,243.3	2.6	134.9	3.4
航空機燃料	475,713 L/年	17,458.7	20.6	1,141.7	28.9
A重油	0 L/年	0	0	0	0
灯油	0 L/年	0	0	0	0
ガソリン	6.1 L/年	212.1	0.3	14.2	0.4
軽油	79.7 L/年	3,045.6	3.6	210.5	5.3
合計		84,681.6	100	3,949.6	100

注)表中の航空機燃料使用量については、駐機中に使用される燃料を対象とした試算値である。

###### 〔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HC、CO、NOx及び煤煙の規制を行っており、順次強化されている。
- ・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。
- ・GSE等関連車両のエコカー化は行われていない。
- ・旅客ターミナルビル施設において、近年特に性能が良くなった高効率機器の利用などを一部で実施している。

## 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。また、エネルギー消費量を削減し、CO<sub>2</sub>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技術動向等を勘案し、GSE等関連車両のエコカー化を図る。
- ③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。
- ④省エネ行動を組織的に徹底する。
- ⑤アイドル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

**【10年後の目標：空港全体からのCO<sub>2</sub>の総排出量を着実に削減する】**

## 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、③、④は機器の更新時期を考慮しながら、計画的に実施していく。  
なお、③については旅客ターミナルビルですでに空調設備に間欠運転制御システムを導入し、エネルギー削減を図っている。
- ・施策④、⑤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。

注) 「すみやかに」とは数ヶ月～半年以内、「短期的」とは1～2年程度、「中期的」とは5年程度、「長期的」とは10年程度を示すが、可能な範囲で前倒しで実施することとする。(以下、同じ。)

## (2) 騒音・振動

### 1) 現状認識

〔現況〕

高松空港周辺では、航空機の離着陸時の航空機騒音が発生しており、周辺地域3地点における航空機騒音（WECPNL）は、平成15年度の航空機騒音調査結果では全ての地点で環境基準値を満足している。

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、ターミナルビルをはじめとする関係施設の設備騒音並びにGSE、その他関係車両騒音がある。なお、これらについての騒音測定はなされていない。

### 〔現状の対策状況〕

航空機騒音の監視については、現在のところ環境基準を下回っているが、周辺自治体の監視システムの発表データ等に注視している。

## 2) 具体的な施策

航空機騒音の影響を極力小さくするため、次の施策を実施する。

①低騒音型航空機の導入を促進する。

また、周辺地域に対する問題はないが、空港利用者のためにターミナル地域で発生する騒音を極力小さくするよう次の施策を実施する。

②GSE等関連車両について、低騒音型車両への転換を図る。

③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

**【10年後の目標：空港周辺の騒音・振動を低減し、地域との共生を進展させる】**

## 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は機器の更新時期を考慮しながら、計画的に実施していく。
- ・施策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。

## (3) 水（土壌を含む）

### 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。
- ・平成14年度の上水使用量実績は28,731m<sup>3</sup>/年である。うち74%を旅客・貨物ターミナルビルで使用している。（表－2参照）。
- ・ターミナルビル等建築物からの排水は、高松空港ビル（株）の合併処理浄化槽で高度処理後、場外へ排水している。
- ・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。このため、冬期に散布、噴霧した融雪剤、防氷剤（表－3参照）の一部は雨水へ混入し、場外へ排水される可能性があり、土壌への残留も考えられる。
- ・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 種別・施設別の水使用量(平成14年度)

施設	合計	上水+中水						下水処理量 (m <sup>3</sup> /年)
		上水使用量(m <sup>3</sup> /年)				中水		
		小計	水道水	井戸水	その他	使用量 (m <sup>3</sup> /年)	中水使用率(%)	
旅客ターミナルビル関連	34,953	18,139	18,139			16,814	48.1	37,202
貨物ターミナルビル関連	679	679	679					
空港ビル会社関連	1,140	1,140	1,140					
官公庁	6,599	6,599	6,599					
給油施設関連	265	265	265					
駐車場関連	106	106	106					
小型機事業者関連	509	509	509					
その他	1,293	1,293	1,293					
合計	45,544	28,730	28,730			16,814	36.9	

表-3 融雪・防氷剤の年間使用量(平成14年度)

融雪・防氷剤	使用量(t)
尿素	8.66
塩化カルシウム	1.15
TYPE 1	9.49
TYPE 2	0.70

〔現状の対策状況〕

- ・上水使用量削減方策として、ターミナルビルでは合併処理浄化槽により発生する高度処理水をトイレ洗浄水等に積極的に使用している。
- ・防氷剤については、散布機の高性能化を図り散布効率の向上が図られている。

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や土壌について環境への影響をより低減するように努める。

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。
- ④防氷剤については、引続き散布機の高性能化を図り散布効率を上げることを検討する。

以上の施策により

【10年後の目標Ⅰ：航空旅客1人あたりの水の使用量を5%削減する】

【10年後の目標Ⅱ：酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】

【10年後の目標Ⅲ：防氷剤の使用量の低減を図る】

### 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、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。
- ・施策④は引き続き実施していく。

### (4) 土壌

水の項を参照のこと。

### (5) 廃棄物

#### 1) 現状認識

〔現況〕

- ・本空港で発生する一般廃棄物は合計209t/年であり、産業廃棄物としては、汚泥（16t/年）、廃プラスチック（20kg/年）、ゴムくず（150kg/年）、金属くず（30kg/年）、がれき類（35t/年）等が発生している（表-4参照）。
- ・本空港では、メンテナンス等で発生する廃アスファルトおよび廃コンクリートは原則100%リサイクルされている。
- ・空港内の緑地から、毎年相当量の刈草が発生している。

表-4 種別・施設別の廃棄物発生量(平成14年度) (単位:トン/年)

施設	総量			一般廃棄物			一般産業廃棄物			特別管理産業廃棄物			刈草
	自家処理	その他	再生利用量	自家処理	その他	再生利用量	自家処理	その他	再生利用量	自家処理	その他	再生利用量	
航空機		85.5			85.5								
旅客・貨物ターミナルビル関連		74.5			70.5			4.0					
官公庁		164.1	1.0		51.0	1.0		35.1					78.0
給油施設関連		0.2						0.2					
駐車場関連		1.5	1.5		1.5	1.5							
小型機事業者関連		16.0						16.0					
合計		341.8	2.5		208.5	2.5		55.3					78.0

※刈草の廃棄物発生量は焼却処分量で飼料、堆肥として利用されたものは含まれていない。



### 〔現状の対策状況〕

- ・一般廃棄物のうち、資源ごみは分別回収されリサイクルにまわしているが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。
- ・建設廃棄物はリサイクル業者への移管により処理され、そのリサイクル率は比較的高いと考えられる。
- ・刈草については、農業協同組合等が飼料、堆肥として引き取り、有効利用している。

## 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リサイクル率を向上させ、かつ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。

- ①一般廃棄物発生量を定期的・継続的に計測し、その情報の共有化を行うとともに、排出元におけるごみの減量化への意識向上のためのキャンペーン、具体的には、再生製品（プラスチック製ボールペン、コピー紙、メモ用箋、PET制服等）の積極的採用の呼びかけや、OA機器での試し刷りおよび紙文書の保管量の削減等、利用客も含めた個人単位での発生抑制（グリーン調達、リデュース）に関する呼び掛けを実施する。
- ②上記の他、事務用紙の削減、包装の簡略化、廃材利用の製品（紙、衣類等）を積極的に利用する。
- ③維持工事及び補修工事に伴う建設廃棄物は、建設廃棄物リサイクル法等に則って、再生資源施設等を利用しリサイクルを行い、最終処分量を無くしていくよう努力する。
- ④刈草については、広範な利用について、検討する。
- ⑤産業廃棄物は、3Rを軸とした削減策を行っていく。

以上の施策により

**【10年後の目標Ⅰ：廃棄物の総合的なリサイクル量を向上させる】**

**【10年後の目標Ⅱ：空港全体の廃棄物発生量の低減を図る】**

## 3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①、②、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。
- ・施策④は今後、短期的に調査研究し、実施していく。
- ・施策⑤は今後、すみやかに調査研究し、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) 現状認識

#### 〔現況〕

- ・本空港及び周辺地域は、緑に恵まれた自然環境のなかにあり、その周辺には、「さぬき空港公園」や「さぬきこどもの国」があり、県民の憩いの場となっている。また、貴重な水資源を確保するため、「ため池」も多く、農業用水などに利用されている。

#### 〔現状の対策状況〕

- ・ターミナル地域には、多くの景観緑化がなされている。なお、緑化に際しては、バードストライク防止のため、実のなる樹木は用いていない。

### 2) 具体的な施策

本空港周辺は広大な森林が存在している。空港内においても多くの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。

## (8) その他

### 1) 現状認識

#### 〔現況〕

- ・本空港における旅客のアクセス交通機関の利用割合は、自家用車が41.3%、バス31.5%、タクシーが15.8%、その他（レンタカー等）が11.4%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が、空港の特性を考慮し目標設定は行わない。

- ①関係者（空港関係者、行政、バス・タクシー等運輸事業者）の理解・連携のもと、公共交通機関の利便性を向上させ、旅行者、旅行会社等へのPR活動を推進する。

### 3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①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。