

丘珠空港環境計画 環境評価報告書

平成31年3月

丘珠空港エコエアポート協議会

目 次

1. 丘珠空港の概要	1
2. 丘珠空港環境計画の基本方針	3
3. 丘珠空港エコエアポート協議会の活動状況	5
4. 空港環境計画の最終評価	6
5. 次期空港環境計画の策定に向けた今後の課題	22

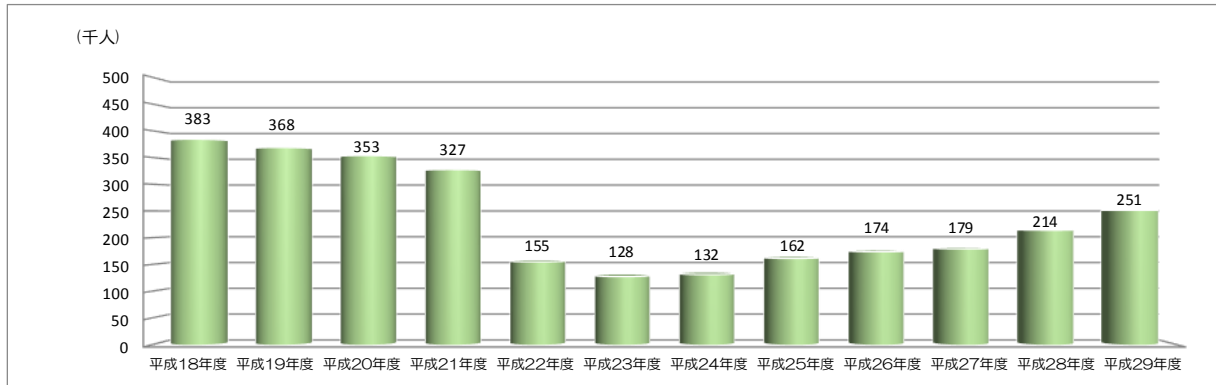
1. 丘珠空港の概要

丘珠空港は、昭和17年に旧陸軍が飛行場を設置したのが始まりである。戦後は米軍、そして自衛隊が移駐し、昭和31年には民間航空として女満別路線が運航を開始した。札幌市の中心部から北東に直線距離で約6kmと近距離に位置し、稚内、函館、釧路、東京、新潟、帯広、仙台等と次々に路線が開設されたため、道内の政治、経済、文化の中心である札幌と道内各地を結ぶ航空ネットワークの拠点として重要な役割を果たしている。その他、航空機使用事業などの小型機が常駐する空港として、防災、測量、報道、写真撮影、遊覧飛行など幅広い業務に利用され、平成29年度の定期便旅客数は約25万人、離着陸回数は約15,000回(防衛庁機を除く)であった。

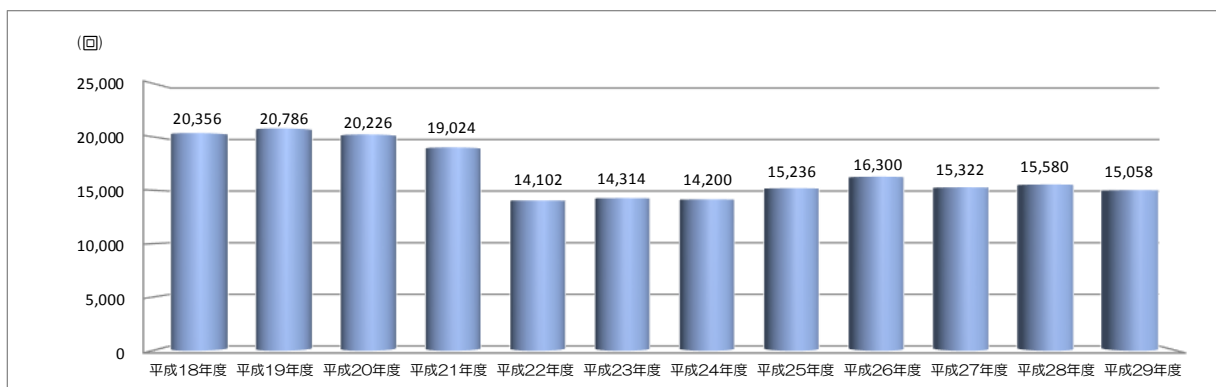
また、空港内には、航空会社、航空機使用事業会社等様々な関係者が存在し、約200人が従事している。



■ 丘珠空港の全景



■ 乗降客数



■ 離着陸回数

注1) 評価対象期間は、平成18年度から平成29年度とした。

注2) 離着陸回数は、平成22年度のエアーニッポンネットワークの定期便移転により、前年度から約5,000回減少したが、その後微増傾向にあり、乗降客数は増加している。

2. 丘珠空港環境計画の基本方針

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となっている。

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。

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）」が発効するにいたり、空港においても、自主的な環境配慮に止まらず、応分の責任を負うべきものとなっている。

2) 空港環境計画策定の目的

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ている。

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ことが重要である。

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」を平成18年11月に策定、平成28年2月に一部改正を行った。

この環境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、空港関係者のこれらの活動が、空港周辺地域の環境に対して少しでも良い影響を与え、今後とも空港が地域と共存し、発展することを目的に行うものである。

3) 環境目標の設定の考え方

丘珠空港の各施設面においては、建築・設備における本格的な省エネ対策は特に行われていない。

環境計画策定においては、今後の取り組みとして、コストをかけた施設改修によって省エネ・省資源を進めるというよりも、現在のように、日々の運用の中で、従業員や旅客の理解を得ながら、無駄を省いたり、効率を高めたりといった取り組みの継続が重要とした。さらに工夫を積み重ねることで、無理のない範囲でエコエアポートを実現していく地道な取り組みを重ねていくものである。

4) 実施方針の考え方

(1) 目標年度

- ・ 当初計画では、目標年度は10年後の平成28年度(2016年度)としたが、平成28年度の計画見直し時に、目標年度を平成29年度(2017)とした。
(平成28年2月の協議会にて決定)

(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した。

(3) 評価及び公表

- ・ 協議会は、毎年、各事業者等から「空港環境計画」に基づく環境施策の実施状況の報告を受け、「実施状況報告書」として公表してきた。
- ・ 計画策定の5年後に、平成18年度から平成22年度を対象として最終目標に対する進捗度を中間評価を行った。(「丘珠空港環境計画中間評価報告書」(平成24年12月))
- ・ 本報告は、目標年度の翌年(平成30年度(2018年度))に実施完了後に、最終目標に対する評価を行ったものである。

3. 丘珠空港エコエアポート協議会の活動状況

1) 設置の目的

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丘珠空港エコエアポート協議会を組織するものである。

2) 協議会の構成

本協議会の構成員は以下のとおりである。（順不同）

- ・北海道総務部危機対策局危機対策課防災航空室
- ・北海道警察本部地域部航空隊
- ・（株）北海道エアシステム丘珠空港所
- ・札幌丘珠空港ビル（株）
- ・国際航空給油（株）丘珠空港事業所
- ・北海道航空（株）
- ・朝日航洋（株）札幌航空支社
- ・オールニッポンヘリコプター（株）札幌基地
- ・中日本航空（株）丘珠運航所
- ・フジドリームエアラインズ丘珠空港支店
- ・東京航空局 丘珠空港事務所

（平成30年11月現在）

3) 協議会の主な活動内容

(1) 空港環境計画の策定

空港の環境現況を踏まえ、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等が各々実施する。

(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。

4) 対象範囲と対象区域

丘珠空港内のすべての活動（陸上自衛隊丘珠駐屯地は除く。）を対象とした。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していない。なお、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、それぞれの工事において配慮する必要がある。

4. 空港環境計画の最終評価

1) 評価の基準

空港環境計画の評価については、計画策定時に定めた環境要素（大気、騒音・振動、水、土壌、廃棄物、エネルギー、自然環境、その他）ごとに掲げた目標に対する達成度を、以下のように3段階に分けて評価した。

【目標の評価基準】

評価の視点	評価
概ね目標を達成した	A
基準年（平成18年度）の状況とあまり変化がない	B
基準年（平成18年度）の状況から悪化しつつある	C

また、各環境要素における具体的な施策については、設定方法の違いにより2つのタイプに分類し、それぞれの評価基準を以下のように設けた。また、達成状況については、5段階に分けて評価を行った。

【施策の評価基準】

	評価の区分	
	評価の視点	評価
タイプⅠ 増加、減少や 現状維持を 目指すもの (ハード的施策)	目標を達成した、あるいは目標の早期達成が期待できる	5
	順調に推移している	4
	遅れているが進展している	3
	目標から遠ざかっている	2
	目標達成に向けてほど遠い	1
タイプⅡ 行動自体が 目標の達成 となるもの (ソフト的施策)	目標を達成した	5
	順調に推移している	4
	遅れているが進展している	3
	目標から遠ざかっている	2
	目標達成に向けてほど遠い	1

3) 目標と対策の達成度

環境レポートのデータや協議会の各事業者から収集したアンケート調査結果に基づき、平成30年度における環境要素ごとの目標と施策の達成度を整理した。

(1) 大気

【目標の評価】

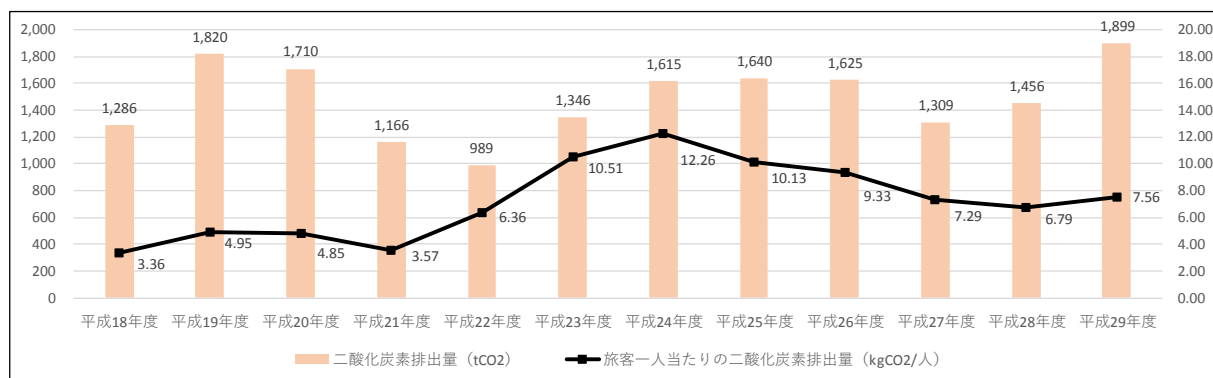
● 10年後の目標

【全体のCO₂の排出量を着実に削減する】達成度：C

大気目標である【全体のCO₂の排出量を着実に削減する】は、初年度の平成18年度の1,286t-CO₂から増減を繰り返し、平成29年度には1,899t-CO₂に増加している。

初年度の平成18年度の排出量よりも少ない年度は、平成21・22年度のみであり、その他の年度は、1,309t-CO₂～1,899t-CO₂で変動している。

そのため、大気総合評価については、「基準年（平成18年度）の状況から悪化しつつある：C」と評価する。



■ CO₂の総排出量

【施策の評価】

■ 大気に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
①運航実態に応じ可能な限りGPUの導入と使用拡大を図る。(タイプⅠ)	4
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。(タイプⅠ)	3
③照明器具及び空調施設等の省エネタイプ、高効率化の利用を促進する。(タイプⅡ)	4
④省エネ行動を組織的に徹底する。(タイプⅡ)	4
⑤アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(タイプⅡ)	4

①運航実態に応じ可能な限りGPU※の導入と使用拡大を図る。 4

APU 2台と地上電源車（GPU） 6台が使用されており、中間報告時に比べ、GPU導入台数が増加している。

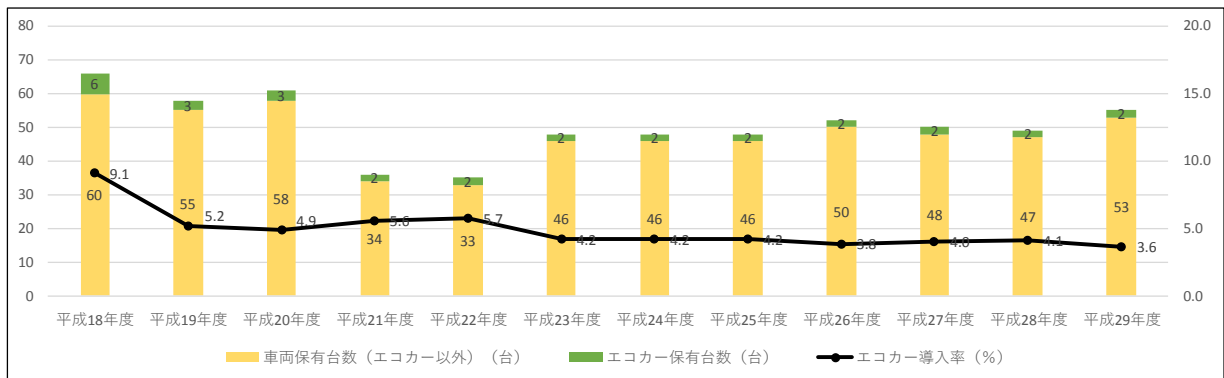
※Ground Power Unit の略。地上において、待機中の航空機に必要な電気を供給する施設。移動式と固定式がある。航空機に搭載している小型ガスタービン補助動力装置（APU）を使用するより航空燃料の消費を削減することができる。

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

エコカー※1の導入状況についてみると、エアラインの撤退等に伴い、平成19年度以降はエコカーの台数が減少しているが、GSE車両にハイブリッド車が2台が継続的に使用されている。また、複数の事業者で低排出型認定車の導入がなされており、環境に配慮した車両が増加している。

※1エコカーとは、(1)天然ガス自動車、(2)電気自動車、(3)ハイブリッド車、(4)メタノール自動車、(5)LPG自動車、(6)燃料電池自動車の6種類とする。

※2低排出ガス認定車とは、いわゆる「平成17年及び30年基準排出ガス基準達成車」などの低公害車とする。



■ エコカーの導入率



■ エコカー使用例

- ③照明器具及び空調施設等の省エネタイプ、高効率化の利用を促進する。 4
旅客ビルのトイレに人感センサーを利用した照明が設置されている。



■人感センサーを利用した照明の自動点灯

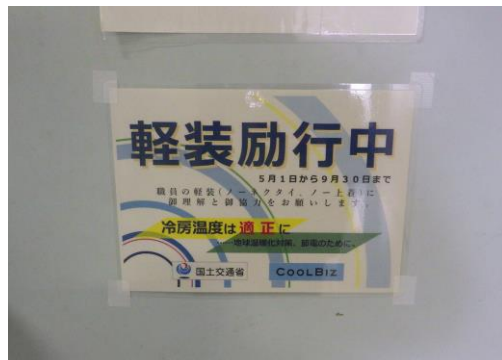
- ④省エネ行動を組織的に徹底する。 4
空港内の施設においては、不使用時や不要箇所の消灯（使用していない部屋や照明の間引き等）が行われている。また、夏季の軽装などにより節電の協力を呼びかけるポスター等を掲示し、省エネ行動を促している。また、旅客ビル内では節電の呼び掛けが行われている。



■不使用時の消灯（事務所ビル）



■不使用箇所の消灯（事務所ビル）



■節電の呼び掛け（事務所ビル）

- ⑤アイドリングストップ運動を組織的に推進する。 4
自動車、作業車のアイドリングストップを行っている。

(2) 騒音・振動

【施策の評価】

■ 騒音・振動に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
①GSE等関連車両について、更新時期に応じて低騒音型車両への転換を図る。 (タイプⅡ)	3
②アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(タイプⅡ)	4

①GSE等関連車両について、更新時期に応じて低騒音型車両への転換を図る。 3
GSE等関連車両に低騒音型を2台導入している。

②アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(前出) 4
※(前出:大気の項)

(3) 水

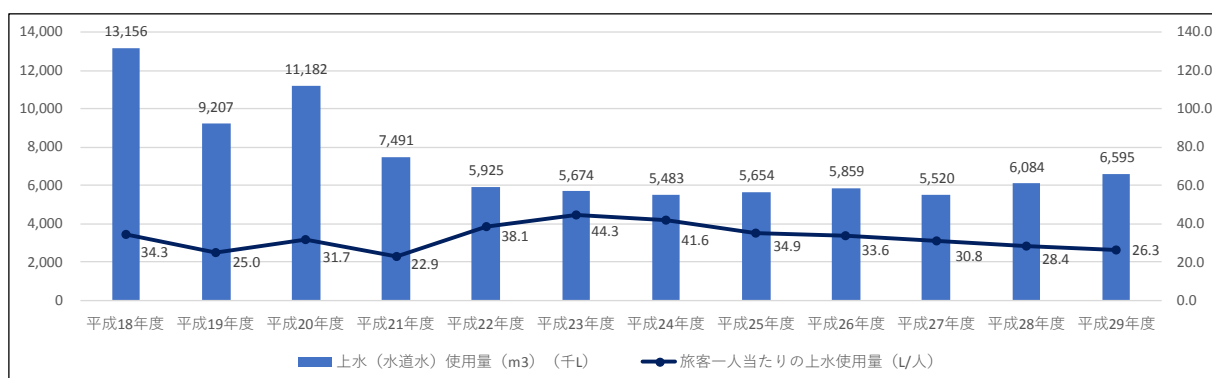
【目標の評価】

- 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】達成度: A
- 10年後の目標Ⅱ
【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】達成度: A
- 10年後の目標Ⅲ
【防水剤の使用量の低減を図る】達成度: A

水の目標Ⅰである【航空旅客1人あたりの水使用量を5%削減する】については、平成18年度の34.3ℓ/人から変動しつつも、平成29年度には26.3ℓ/人に減少している。

そのため、水使用量の評価については、「概ね目標を達成した: A」と評価する。

なお、平成29年度の水道水使用総量は、平成18年度の約50%に削減されている。



■ 水道水使用総量及び旅客1人あたりの上水使用量

水の目標Ⅱである【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】については、融雪剤は塩化ナトリウムや酢酸・蟻酸系への転換が完了し、尿素系融雪材は平成18年度以降使用されていないことから、「目標の達成に向かって着実に進捗している：A」と評価する。

水の目標Ⅲである【防氷剤の使用量の低減を図る】については、防氷剤の使用量は、下のグラフの示すとおりであり、年ごとの気候に左右されるものであるが、平成24年度以降はほとんど使用されていないことから、「目標の達成に向かって着実に進捗している：A」と評価する。

【施策の評価】

■ 水に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
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。 (タイプⅡ)	4
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向上に努める。 (タイプⅡ)	4
③空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施する。(タイプⅡ)	4
④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。(タイプⅠ)	5
⑤防氷剤については、引き続き散布機の高性能化を図り散布効率を上げること検討する。(タイプⅡ)	5

①自動手洗い水栓、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。 4

旅客ビル内において自動水栓や節水コマ等の節水器具が設置されている。

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向上に努める。 4

節水キャンペーンが行われている。

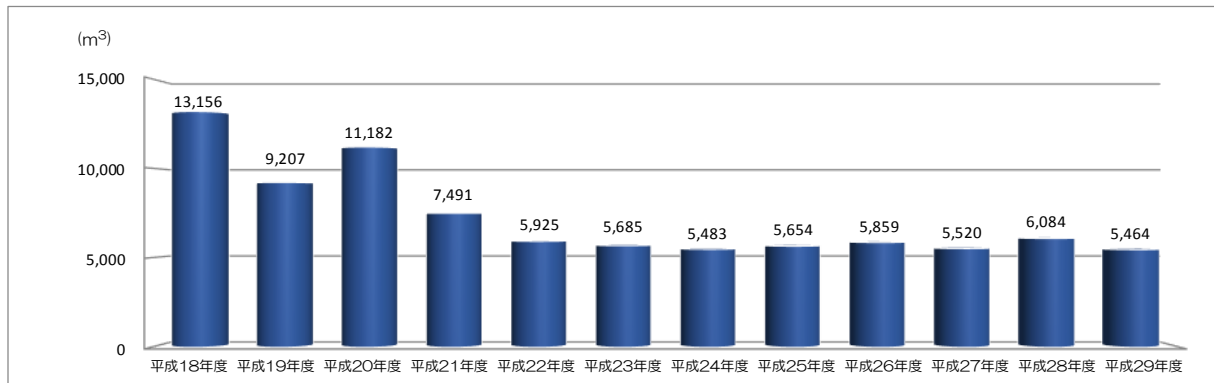


■ 節水を呼びかけるシール等

4

③空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施する。

空港全体の排水量は平成18年度の13,156m³から、平成29年には5,464m³まで減少している。節水の取組の効果もあり、排水量は減少している。水質測定は、丘珠空港として継続実施しており、排水基準等を遵守している。



■ 下水処理量の変化

④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。

5

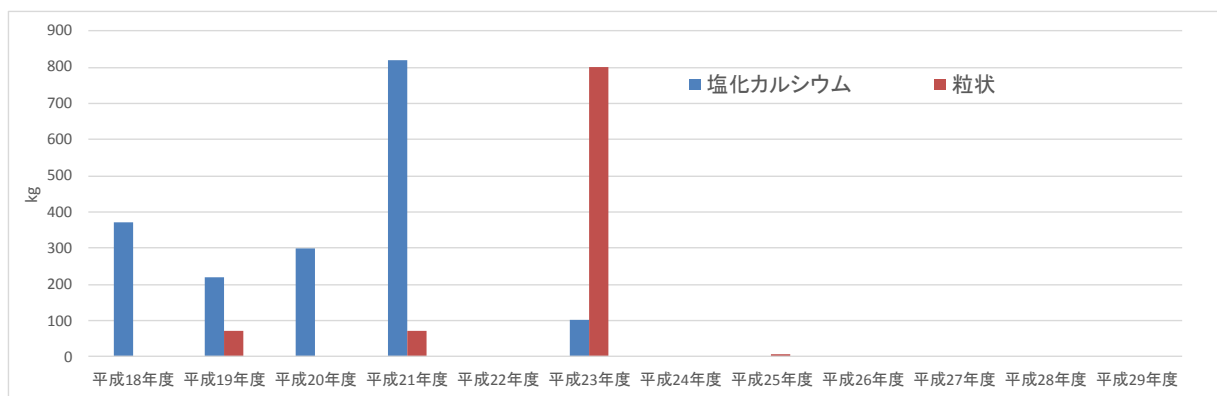
融雪剤は塩化ナトリウムや酢酸・蟻酸系への転換が完了し、尿素系融雪材は平成18年度以降使用されていない。

⑤防氷剤については、引き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。

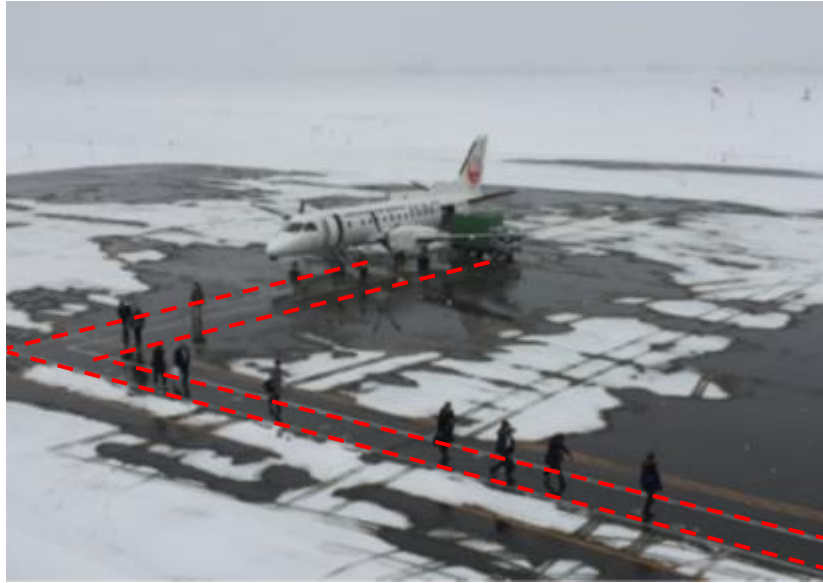
5

防氷剤の使用量は、下のグラフの示すとおりであり、年ごとの気候に左右されるものであるが、平成24年度以降はほとんど使用されていない。

なお、丘珠空港は小型の飛行機が離着陸する空港のため、ターミナルと飛行機を繋ぐ通路はなく、駐機場を徒歩で飛行機に乗りこんでいるが、冬季の積雪時に歩きやすいよう、平成17年にはロードヒーティングが設置されている。



■ 防氷剤使用量



■ロードヒーティング（点線で囲まれたエリア）の様子
（平成31年1月25日撮影）

(4) 土壌

【目標の評価】

※土壌の項目については前述の「水」と同一のため説明は省略する。

- 10年後の目標Ⅰ

【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】達成度：A

- 10年後の目標Ⅱ

【防水剤の使用量の低減を図る】達成度：A

【施策の評価】

■ 土壌に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
①空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施する。（タイプⅡ）	4
②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。（タイプⅠ）	5
③防水剤については、引き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。（タイプⅡ）	5

(5) 廃棄物

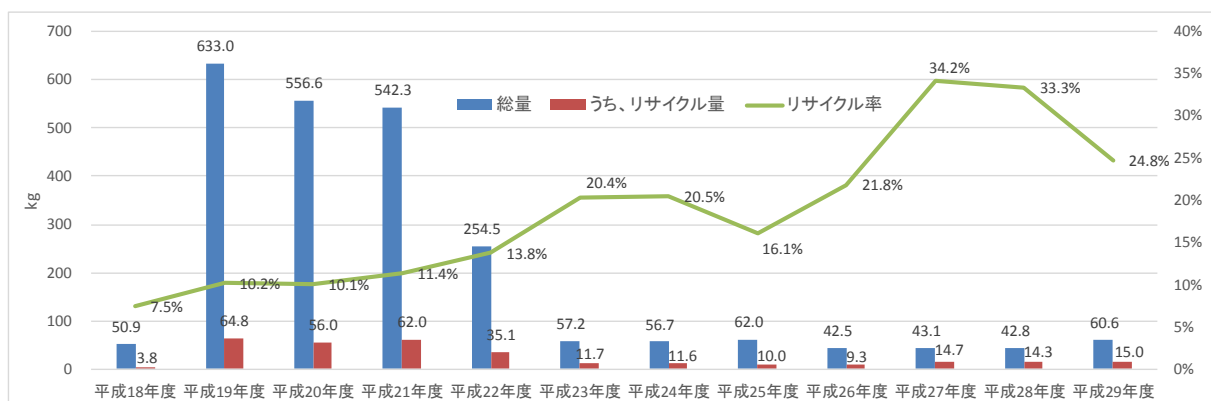
【目標の評価】

● 10年後の目標

【一般廃棄物の総合的なリサイクル率を30%にする】 達成度：A

廃棄物の目標である【一般廃棄物の総合的なリサイクル率を30%にする】は平成18年度の7.5%から、平成29年度には24.8%まで上昇している。

そのため、廃棄物の評価については、「目標の達成に向けて着実に進捗している：A」と評価する。



■ 一般廃棄物総量とリサイクル率

【施策の評価】

■ 廃棄物に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
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を実施する。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機器での試し刷り及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。（タイプⅡ）	4
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。（タイプⅡ）	4
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、最終処分量をゼロにするよう努力する。（タイプⅡ）	—
④刈り草については、広範な利用について検討する。（タイプⅡ）	5
⑤産業廃棄物は3Rを軸とした削減策を行っていく。（タイプⅡ）	4

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を実施する。

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機器での試し刷り及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。 4

一般廃棄物総量は、平成18年度の50.9 tから、一時期は著しい増加となったが、平成29年度には60.6 tとなっており、増加しているが、ごみの分別は空港ターミナル及び空港事務所で徹底されている。また、ゴミの日（5/30）にはゴミ拾い運動が毎年実施されている。



■リサイクル資源の分別



■ゴミの分別回収状況（旅客ビル）



■ゴミの分別回収状況（空港事務所）

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。 4

事務所のごみの分別の徹底やプリンターのコスト管理の呼びかけ等を行っている。

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、最終処分量をゼロにするよう努力する。 —

空港内の工事に伴い発生する建設副産物は、法にのっとって適正処分されている。

④刈り草については、広範な利用について、検討する。 5

刈り草については、毎年公募による無償提供を行っている。

■ 丘珠空港における「刈草」利用者の募集について

丘珠空港では空港機能を維持するため、空港内において除草を行っています。この除草で大量に発生する刈草は、現在、全て焼却処分を行っており毎年蓄積しているところです。

つきましては、CO₂の削減、既存ストックの有効活用、コスト削減の観点からも堆肥などへの有効利用を進めたいと考えていますので是非、皆様のご理解、ご協力をお願い致します。

■ 募集要件

1. 利用目的が明確であり、刈草を現地に直接引き取りに来て頂ける方々にご限定でも無償で提供致します。
2. 天候等により、全てが良質の草とは限りません。（事前にご連絡頂き、予め刈草引渡し場所において刈草を確認した上での申請をお勧めします。）
3. 事前に申請書の提出が必要です。
4. 引渡しは先着順とし、刈草が終了した時点で受付を締め切らせて頂きます。
5. 一度に引渡し出来るのは、天候等の影響や除草作業の進捗状況によっても異なりますが、特に制限はございません。但し、運搬に使用する車両の積載重量までと致します。
6. 引き取って頂いた刈草については、目的外使用（転売、換金等）は出来ませんのでご了承願います。
7. 刈草の不法投棄は犯罪行為・不法行為となりますので、引渡し者側の責任において十分な管理をお願いします。

（詳細は別紙をご参照下さい）

■ お問い合わせ先

〒066-8504 北海道千歳市美々新千歳空港内
国土交通省 東京航空局 新千歳空港事務所
施設部 施設運用管理官（基盤施設担当）
電話番号 0123-23-4104（直通）

リンク先 [別紙「丘珠空港における「刈草」利用者の募集」.pdf](#)



出典：東京航空局HP

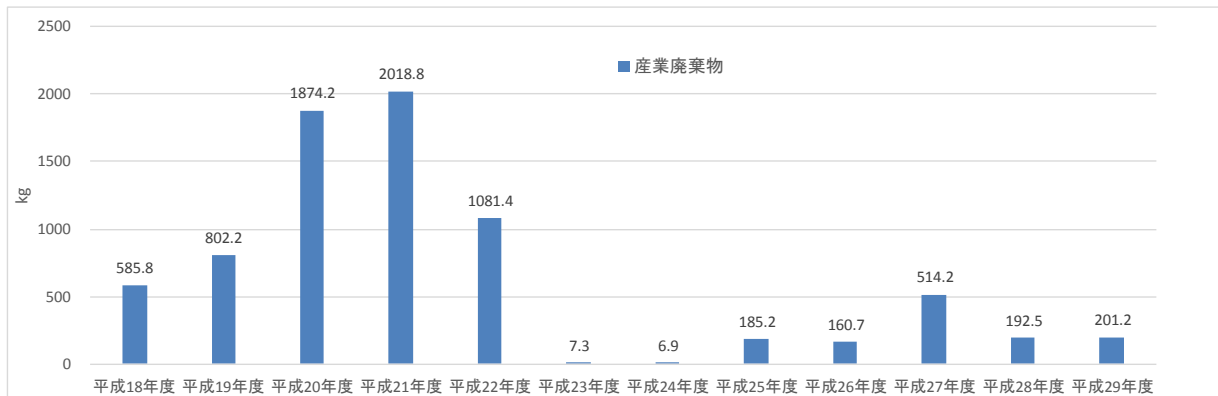
■ 刈草引取りの募集

■ 引取り用の刈草（ロール）

⑤産業廃棄物は、3Rを軸とした削減策を行っていく。 4

産業廃棄物総量は、平成18年度は585.8tであったが、平成29年度には201.2tに減少している。

産業廃棄物の発生量は年度毎に大きく異なるが、これは建設工事に伴い発生した建設副産物が含まれるためである。なお、建設工事に伴い発生した建設副産物は、いずれも法令にのっとって適切に処分されている。



■ 産業廃棄物総量

(6) エネルギー
大気の項による。

(7) 自然環境

【施策の評価】

① 丘珠空港のターミナル周辺は市街地となっていることから、今後の方向性としては、近隣に対してより良い環境をつくりだし、潤いを与えるような空港を目標に整備を行っていくことが望ましい。

空港内の施設において、植木等を配置し、利用者にとって居心地の良い環境を創出するとともに、空港周辺を緑化し、近隣や利用者に対してよりよい環境の創出に努めている。



■ 旅客ビル内の緑化



■ 旅客ビル前の緑地

(8) その他

【施策の評価】

- 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、公共交通機関の利便性を向上させ、旅行者等へのPR活動を推進する。

空港内の公共交通機関の時刻表を掲載し、より低炭素な交通手段の利用を呼びかけている。

- ② 公共交通機関の利便性が向上された際には空港関係者の自家用車通勤等から当該公共交通機関への転換を促進する。

平成30年11月時点で、公共交通機関は市内へのバスであり、空港内には時刻表と乗り場等に関する案内版を掲示し、利便性向上に努めている。なお、空港関係者は自家用車通勤が多い。



■シャトルバス案内板




4) 評価のまとめ

これまでの空港環境計画における各環境要素の達成状況を総合的に評価する。評価方法としては、目標の達成状況と各施策の達成状況の平均値を、以下のようにマトリックスで客観的に評価した。

目標の評価 各施策の達成状況（平均値）	A	B	C
平均値3.5以上			
平均値2.5~3.5			
平均値2.5未満			

総合的な評価により、以下のような結果となった。

環境要素の 総合評価	目標と具体的な施策	達成状況 の評価
(1)大気 	【全体のCO ₂ の排出量を着実に削減する】	C
	①運航実態に応じ可能な限りGPUの導入と使用拡大を図る。 (タイプⅠ)	4
	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。 (タイプⅠ)	3
	③照明器具及び空調施設等の省エネタイプ、高効率化の利用を 促進する。(タイプⅡ)	4
	④省エネ行動を組織的に徹底する。(タイプⅡ)	4
	⑤アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(タイプⅡ)	4
(2)騒音・振動 	①GSE等関連車両について、更新時期に応じて低騒音型車両へ の転換を図る。(タイプⅠ)	3
	②アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(タイプ Ⅱ)	4
(3)水 ア  イ  ウ 	ア【航空旅客1人あたりの水の使用量を5%削減する】	A
	イ【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】	A
	ウ【防水剤の使用量の低減を図る】	A
	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。(タイプⅡ)	4
	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 向上に努める。(タイプⅡ)	4
	③空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施す る。(タイプⅡ)	4
④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。(タイプⅠ)	5	
⑤防水剤については、引き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。(タイプⅡ)	5	

環境要素の 総合評価	目標と具体的な施策	達成状況 の評価
(4)土壌 ア  イ 	ア【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】	A
	イ【防氷剤の使用量の低減を図る】	A
	①空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施する。(タイプⅡ)	4
	②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。(タイプⅠ)	5
	③防氷剤については、引き続き散布機の高性能化を図り散布効率を上げること検討する。(タイプⅡ)	5
(5)廃棄物 	【一般廃棄物の総合的なリサイクル率を30%にする】	A
	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を実施する。 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機器での試し刷り及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。(タイプⅡ)	4
	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。(タイプⅡ)	4
	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、最終処分量をゼロにするよう努力する。(タイプⅡ)	—
	④刈り草については、広範な利用について、検討する。(タイプⅡ)	5
	⑤産業廃棄物は3Rを軸とした削減策を行っていく。(タイプⅡ)	4
(6)エネルギー	大気の項による。	—
(7)自然環境	丘珠空港のターミナル周辺は市街地となっていることから、今後の方向性としては、近隣に対してより良い環境をつくりだし、潤いを与えるような空港を目標に整備を行っていくことが望ましい。	—
(8)その他	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、公共交通機関の利便性を向上させ、旅行者等へのPR活動を推進する。	—
	②公共交通機関の利便性が向上された際には空港関係者の自家用車通勤等から当該公共交通機関への転換を促進する。また、それまでの間、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。	—

5. 次期空港環境計画の策定に向けた今後の課題

1) まとめと今後の課題

これまでの、総合的な評価から、エコエアポート推進に向けた今後の課題を整理すると、次のとおりとなった。

■施策の実施状況と課題

環境要素	施策の実施状況	課題
大気、エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> タイプⅠ（ハード的施策）の導入はあまり進んでいないが、タイプⅡ（ソフト的な施策）はよく実施されている。 	<ul style="list-style-type: none"> エコカー導入等の費用投入が必要な施策は中長期的に進める必要がある。
騒音、振動	<ul style="list-style-type: none"> タイプⅠ（ハード的施策）の導入はあまり進んでいないが、タイプⅡ（ソフト的な施策）はよく実施されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 低騒音型車両等の費用投入が必要な施策は中長期的に進める必要がある。
水	<ul style="list-style-type: none"> タイプⅠ（ハード的な施策）、タイプⅡ（ソフト的な施策）ともに、よく実施されている。 	特になし
土壌	<ul style="list-style-type: none"> タイプⅠ（ハード的な施策）、タイプⅡ（ソフト的な施策）ともに、よく実施されている。 ロードヒーティングにより、防氷剤散布量は必要最低限に抑制されている。 	特になし
廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> タイプⅡ（ソフト的な施策）はよく実施されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ごみ分別は取組まれているが、空港の一般利用者に対する呼びかけ等を行う余地がある。
自然環境	<ul style="list-style-type: none"> 空港内の緑化及び周辺の自然環境において、配慮がなされている。 	特になし
その他	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進が図られている。 	特になし

2) 抽出された課題に対する対策

(1) 大気、エネルギー

省エネルギー関連のハード的な施策について、LED照明やHf型蛍光灯への切替え等の比較的導入しやすい機器・設備の導入は進みつつあるが、エコカー等の費用が大きな設備等の導入はあまり進んでいない況である。現有の機器・設備の更新時期に合わせて予算化するなど、中・長期的な導入計画が引き続き必要である。

(2) 騒音・振動

大気・エネルギーと同様に、低騒音型車両（例えば、電動車両等）等の費用が大きい設備等の導入はあまり進んでいない状況である。現有の機器・設備の更新時期に合わせて予算化するなど、中・長期的な導入計画が引き続き必要である。

(3) 廃棄物

旅客ターミナルでは分別用ゴミ箱が設置されているが、空港利用者への分別等の呼びかけ等を行われていない。環境に配慮した空港の取り組みを広く知って頂くためにも、ごみの分別等の呼びかけを継続して行っていく必要がある。