

# 宮崎空港環境計画

平成18年3月制定

平成19年3月改正

宮崎空港エコエアポート協議会

# 宮崎空港環境計画

## 目次

	ページ
はじめに	
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) 宮崎空港及び空港周辺の現況	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	7
(1) エコエアポート協議会の構成	7
(2) エコエアポート協議会の主な活動内容	7
第3章 実施計画	8
(1) 大気	8
(2) 騒音・振動	9
(3) 水	10
(4) 土壌	12
(5) 廃棄物	12
(6) エネルギー	14
(7) 自然環境	14
(8) その他	14

## 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、「宮崎空港環境計画」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、今後とも宮崎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

宮崎空港エコエアポート協議会 会長  
(国土交通省大阪航空局宮崎空港事務所 所長)  
梶野 高

## 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

宮崎空港では、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) 宮崎空港及び空港周辺の現況

### 1) 空港活動の概況

- ・宮崎空港は、2003年の実績によれば年間航空旅客約323万人、航空貨物約1万9千トン、着陸回数約1.8万回を取り扱う南九州の拠点空港の一つである。
- ・国内線は、東京便を始め9路線、国際線はソウル路線、合計10路線を運航しており、エアライン数（国際線を含め）5社を有する南九州のゲートウェイ空港の一つとなっている。
- ・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900人が従事している。

### 2) 環境面に対する影響

- ・宮崎空港は、大淀川の河口に近い沿岸部に位置しており、海岸部には緑が残っている。空港の周辺は、田畑の中に事業所や住宅が多く立地しており、また空港北側には工場郡及び空港南側にはゴルフ場があり、近年は市街化が進んできている。
- ・宮崎空港周辺には環境保全区域はなく、注意して保護すべき自然環境などは特に見当たらないが、空港の周辺には多くの住宅が立地していることから、これらに配慮した空港運用を行い、良好な住環境を保つ配慮が求められる。

環境要素毎の宮崎空港の特質は、次のとおりである。

#### 〔大気〕

(空港周辺)

- ・大気質については、県及び宮崎市が県下に、一般大気測定局17局、自動車排出ガス測定局5局、発生源測定局4局、逆転層監視局1局を設置し、テレメータシステムにより常時監視を行うとともに、大気汚染移動測定車による移動監視も実施している。
- ・平成14年度における測定結果は、二酸化硫黄、窒素酸化物、一酸化炭素及び浮遊粒子状物質については環境基準を達成していたが、光化学オキシダントについては全常時監視測定局で環境基準が短期的評価に適合しなかった。なお、光化学スモッグの原因となる光化学オキシダントの警報発令は一日もなかった。
- ・全体としては、一部の項目が環境基準を未達成であったものの、宮崎県の大気環境は概ね良好であった。
- ・主な汚染源は、工場・事業所における事業活動に伴って発生するばい煙や自動車の排気ガスである。
- ・なお、宮崎空港は、大気汚染測定局のある宮崎市の中心部からは約7km離れており、空港の影響はほとんどないものと考えられる。

### 〔騒音・振動〕

- ・「環境白書平成15年版」宮崎県によると、宮崎空港の航空機騒音については、「航空機騒音にかかる環境基準」の地域類型指定が行われている。地域類型は、WECPNL（加重等価平均感覚騒音レベル）として、「専ら住居の用に供される地域：Ⅰ類型」については、70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75以下にすることとされている。
- ・「環境白書平成15年版」宮崎県によると宮崎空港については2地点（常時監視1、移動監視1）において県が監視測定を行っている。
- ・近年の騒音測定結果は、ほぼ横ばいで推移しており、2地点中1地点で環境基準値を超過している。

### 〔水〕

- ・「環境白書平成15年版」宮崎県によると、97水域について環境基準の類型指定がなされており、それぞれに該当する基準値が適用されている。
- ・水質汚濁の指標である生活環境項目（BOD、COD）については、類型指定がなされている全ての水域で環境基準を達成していた。
- ・宮崎空港は大淀川の河口に近い沿岸部に位置している。空港周辺の海域については、特に類型指定は行われていない。
- ・空港に近い大淀川の下流域における環境基準達成状況は、環境基準を達成している。

### 〔土壌〕

- ・各施設からの廃水や廃棄物はきちんと管理されていることから、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。
- ・厳冬期においては、航空機の安全運航のため、航空機体への防氷剤の散布がごくまれに行われているが、これらの薬剤は有機物であり、雨水系統から土壌への浸透はあり得るものの、土壌を汚染するような有害物質ではない。

### 〔廃棄物〕

- ・平成14年度における廃棄物の総量は、年間で854トンである。
- ・事業者別には、旅客・貨物ターミナル：94%、官公庁：5%、その他：1%となっている。
- ・ゴミの種別では、一般廃棄物が60%で、産業廃棄物は40%と多い、産業廃棄物の内の97%は浄化槽の汚泥である。

### ①空港の維持管理に伴う廃棄物

- ・空港の維持管理工事に伴う廃棄物はほとんどない。(刈り草は飼料用として利用されるため、廃棄物とは扱わない)
- ・平成14年度の状況をみると、ガレキ類の発生はなく、年間567 tにおよぶ刈り草はすべて飼料や肥料として利用されている。

### ②一般廃棄物

- ・一般廃棄物については、年間で518トンが排出されている。
- ・一般廃棄物の内訳は、可燃ゴミ62.4%、不燃ゴミ3.4%、資源ゴミ32.0%、その他2.2%となっている。
- ・この内、資源ごみがリサイクルにまわされている。
- ・機内ごみについては分別回収も行われており、資源ゴミはリサイクルにまわされている。

### ③一般産業廃棄物

- ・一般産業廃棄物については、年間340 tが排出されている。この内96.8%が汚水を処理する浄化槽からの汚泥である。他に、廃油3.2%などである。
- ・リサイクルは特に行われていない。

### ④特別管理産業廃棄物

- ・特別管理産業廃棄物については、廃油が年間0.3t排出されるだけであり、これはリサイクルにまわされている。

## [エネルギー]

- ・平成14年度の空港全体の年間エネルギー消費量は約126,253.6GJであり、CO<sub>2</sub>排出量は 約5,747.1トンである
- ・消費量の内訳は、電力が78.4%と大部分を占め、A重油が8.4%、プロパンガスが7.2%、軽油が5.3%、ガソリンが0.7%などとなっている。
- ・施設別では、64.6%が旅客・貨物ターミナルで、公的機関が27.8%、その他関連施設が1.6%、車両6.0%となっている。なお、旅客・貨物ターミナル施設には、航空会社等ビルに入居する主要な民間企業のエネルギー消費量を含んでいる。

### ①施設

- ・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とりいれられており、CO<sub>2</sub>排出量の削減に寄与している。
- ・その他の施設では、施設規模も小さいこともあり、建築面・設備面における省エネ手法は採用されていない。
- ・なお、各事業所の省エネルギー対策としては、冷房温度UP、暖房温度DOWN、冷暖房機器のこまめなON/OFF、不要時消灯の徹底などが広く行われている。

## ②車両

- ・エコカーの導入はまだ少ないが、低排出ガス車が4台使用されている。全保有車両131台の内の3%に過ぎないが、今後の積極的な導入が期待される。
- ・アイドリングストップへの取り組みは特になされていない。

## (3) 環境目標の設定の考え方

宮崎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、気候特性を考慮し設定することとする。

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。

## (4) 実施方針の考え方

### 1) 目標年度

- ・10年後の平成27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を「実施状況報告書」として、5年毎に、空港環境計画の評価の結果を「評価報告書」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の対象となる区域は、下図のとおりとする。



## 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宮崎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)

#### 事業者名

大阪航空局宮崎空港事務所  
(独) 航空大学校  
宮崎空港ビル (株)  
(株) 日本航空ジャパン  
ANA/ANK  
スカイネットアジア航空 (株)  
アジアナ航空 (株)  
(財) 空港環境整備協会宮崎事務所

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) 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。
- ・ 空港周辺の環境現況を調査し、優先順位を考慮して周辺環境計画を策定する。

#### 2) 施策の実施

空港環境・周辺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・周辺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・周辺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〕

宮崎空港の運用に伴って、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CO<sub>2</sub>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、ビルボイラ等で消費される化石燃料の燃焼に伴い、ばいじん、SO<sub>x</sub>及びNO<sub>x</sub>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CO<sub>2</sub>排出量(平成16年度)

種別	使用量	エネルギー		CO <sub>2</sub>	
		消費量(GJ/年)	比率(%)	排出量(トン/年)	比率(%)
電力	11,571,209 kWh/年	104,140.881	81.46	—	—
ガス	84,504 m <sup>3</sup> /年	8,348.995	6.53	—	—
A重油	229,162 L/年	8,960.234	7.01	—	—
灯油	454 L/年	16.662	0.01	—	—
ガソリン	13,282 L/年	459.557	0.36	—	—
軽油	154,854 L/年	5,915.423	4.63	—	—
合計		127,841.752	100.0	—	—

注) 換算値が算出できないため、CO<sub>2</sub>排出量は計算されておりません。

###### 〔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、NO<sub>x</sub>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等施設において、近年特に性能が良くなった高効率機器、器具類の利用などを一部で使用している。なお、ターミナルビルはエネルギー消費量が多いことから、平成15年度に改正される省エネ法による「第2種エネルギー管理指定工場」に該当し、省エネルギー対策の自主的な努力が求められている。

## 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。
- ②GPUの建設促進を図る。
- 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：航空旅客1人当たりのCO<sub>2</sub>の排出量を可能な限り削減する】**

## 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は可能な限り建設促進を図る。
- ・施策③、④、⑥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⑤、⑦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〕

宮崎空港周辺では、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2地点における航空機騒音（WECPNL）の内、1地点で環境基準を超えており、県の発表データ等に注視しつつ、改善への取り組みが必要である。

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。

#### 〔現状の対策状況〕

周辺地域に対しては、住宅防音工事の実施などの航空機騒音に関する環境配慮を実施している。

## 2) 具体的な施策

航空機騒音及び空港内騒音源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。
- ②GPUの建設促進を図る。
- ③GSE等関連車両について、低騒音型車両への転換を図る。

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は可能な限り建設促進を図る。
- ・施策③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。

## (3) 水

### 1) 現状認識

〔現況〕

#### ①上水

- ・上水は宮崎市の上水道より、各施設に供給されている。
- ・上水使用量は120,301m<sup>3</sup>/年である（H16年度データ）。うち82%を旅客・貨物ターミナル事業者（航空会社・格納庫所有・第1類構内営業・第2類構内営業）、17%を官公庁の使用分である（表-2参照）。
- ・下水は市の下水道が整備されており、汚水は下水道に放流されている。
- ・中水利用に関しては、特に行われていない。

#### ②雨水

- ・雨水については、空港内に設定された排水溝、排水管にて集水し、場外へ排水されている。

表-2 種別・施設別の水使用量(平成16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(%)	
官公庁	20,971.5	20,971.5	20,971.5	—	—	—	—	19,493.9
航空会社	3,646.0	3,646.0	3,646.0	—	—	—	—	3,646.0
格納庫	294.5	294.5	294.5	—	—	—	—	294.5
第1類構内営業	93,568.0	93,568.0	93,568.0	—	—	—	—	86,060.0
第2類構内営業	1,387.0	1,387.0	1,387.0	—	—	—	—	1,387.0
その他	434.0	434.0	434.0	—	—	—	—	434.0
合計	120,301.0	120,301.0	120,301.0	—	—	—	—	111,315.4

〔現状の対策状況〕

- ・上水使用量削減方策として、設備面では、旅客ターミナルビルでトイレ洗面台に節水型の自動水栓が採用されており、節水への取り組みが行われている。
- ・平成16年度に下水道が整備されたため、環境への負荷を軽減している。

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雨水貯水槽を設置し、雨水の利用を促進する。
- 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空港全体としての排水量および水質の観測を継続して実施する。

以上の施策により

**【10年後の目標：航空旅客1人あたりの水の使用量を可能な限り削減する】**

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①は可能な限り検討を行う。
- ・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。
- ・施策③は引き続き実施していく。

#### (4) 土壌

##### 1) 現状認識

〔現況〕

- ・各施設からの廃水や廃棄物はきちんと管理されていることから、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〕

- ・上記のことにより、特段対策を必要としない。

##### 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空港全体としての排水量および水質の観測を継続して実施する。

以上の施策により

**【10年後の目標：可能な限り土壌の影響を小さくする。】**

##### 3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①は可能な限り実施する。

#### (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259t/年であり、産業廃棄物としては、廃油等が発生している（表-3参照）。
- ・空港内の緑地から、毎年相当量の刈草が発生している。

表-3 種別・施設別の廃棄物発生量(平成16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			刈り草
	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	
官公庁	60.534	55.76	449.672	18.034	14.36	1.432	-	-	-	-	-	-	532.14
航空会社	-	0.012	-	-	0.012	-	-	-	-	-	-	-	-
格納庫	1.037	-	0.199	1.031	-	0.199	0.003	-	-	0.003	-	-	-
第1類構内営業	251.834	5.874	25.578	240.484	5.874	21.578	11.35	-	4	-	-	-	-
第2類構内営業	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他	-	2.028	0.58	-	-	-	-	2.028	0.58	-	-	-	-
合計	313.405	63.674	476.029	259.549	20.246	23.209	11.353	2.028	4.58	0.003	-	-	532.14

※航空会社（AVC航空株除く）の廃棄物発生量は、第1類構内営業（宮崎空港ビル株）に含まれる。

### 〔現状の対策状況〕

- ・ 一般廃棄物のうち、新聞、雑誌、ダンボール、アルミ缶、スチール缶、厨芥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。
- ・ 一般廃棄物のうち、可燃雑芥は、宮崎市にて許可を受けている委託業者に処理を依頼しており、不燃雑芥は全量を埋立処分している。
- ・ 建設廃棄物は空港内リサイクル、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、酪農組合が引き取り、飼料や堆肥として有効利用している。

## 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0にするよう努力する。
- 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：一般廃棄物の総合的なリサイクル率を可能な限りアップする】**

**【10年後の目標Ⅱ：航空旅客1人あたりの一般廃棄物発生量を可能な限り削減する】**

**【10年後の目標Ⅲ：航空旅客1人あたりの産業廃棄物発生量を可能な限り削減する】**

## 3) 施策の実施スケジュール

- ・ 施策①、②、③、④、⑤は可能な限り実施する。



## (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〕

- ・宮崎空港は、大淀川の河口に近い沿岸部に位置しており、海岸部には緑が残っている。空港の周辺は、田畑の中に事業所や住宅が多く立地しており、近年は市街化が進んできている。空港の南側にはゴルフ場がある。

#### 〔現状の対策状況〕

- ・宮崎空港では、緑化に積極的に取り組んでおり、旅客ターミナルビル・駐車場・構内道路周辺に、多くの緑や花、芝を植え、美しい景観を演出している。

### 2) 具体的な施策

本空港周辺に生息する動物を保護するため、次の施策を実施する。

- ①空港内の緑化については、生育環境が許す限り向上させる。
- ②空港の周辺環境に関しては、空港としても十分配慮した空港運営や整備工事を行う必要がある。
- ③緑化を行うに際しての樹種の選定については、バードストライクに配慮し、鳥の餌食になる結実する樹木を避ける必要がある。

**【10年後の目標：空港周辺の自然環境を保全し、緑化の推進を図る】**

### 3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①、②、③は可能な限り実施する。

## (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、従来は道路系のみであったが、平成8年にJR宮崎空港線が開通した。
- ・空港へのアクセス手段は、自家用車が32.6%と最も多く、次いで鉄道15.6%、路線バス14%、タクシー14%である

## 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、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。

②空港関係者の自家用車通勤等から公共交通機関への転換を促進する。

以上の施策により

**【10年後の目標：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は可能な限り実施する。

## 参考文献

- ・「環境白書 平成15年版」宮崎県
- ・エコエアポート環境現況調査（平成16年3月）