

# 松山空港環境計画

平成19年3月

松山空港エコエアポート協議会

# 松山空港環境計画

## 目 次

はじめに

第 1 章 基本方針	1
(1) 環境計画を策定するための基本理念と目的	1
(2) 松山空港の現状	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	6
(1) エコエアポート協議会の構成	6
(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	7
(1) 大気（エネルギーを含む）	7
(2) 水および土壌	9
(3) 廃棄物	11
(4) 自然環境	13

【参考文献】

はじめに

21世紀は「環境の世紀」と言われており、環境問題は、これまでの地域的な問題から地球規模の人類共通の問題にまで拡大しています。

この問題に対する取り組みは、経済活動をはじめとする人間の営みと密接な関係にあることから、以前に比べ多様化・複雑化しており対応策についても、その問題の本質を十分理解した上で新しい手法や考え方が必要とされています。

地球環境の悪化を表すバロメーターとして、2006年度の環境危機時計は、2005年時点より12分進み、9時17分で”滅亡時刻”の12時まで残り2時間43分の過去最悪になったと言われています。

これまで環境問題に対する国際的な取り組みとしては、多くの条約や議定書が策定されてきました。

特に1992年には気候変動枠組条約、いわゆる地球温暖化防止条約が採択され、1997年の地球温暖化防止京都会議における京都議定書のなかでは、我が国の温室効果ガス排出量は、2008年から2012年までのいわゆる第一約束期間に、1990年レベルから6%削減することが法的拘束力をもった削減目標となったところです。

これらを機に空港も例外ではなく地球環境問題への取り組みが求められ国土交通省では、2002年に国土交通省重点施策として、環境に配慮する空港（エコエアポート）の推進が明記され、交通政策審議会航空分科会においてもその必要性が報告されました。

その後、2003年に「エコエアポートガイドライン（空港環境編）」を制定し、2005年には、これまでの空港における中心的な環境対策であった航空機騒音に対する対策を更に一歩推し進め、空港の経済基盤としての機能に着目して、周辺地域の共生を盛り込んだ周辺環境編が制定されたことにより、空港内外における各環境対策の指針が明確になったところです。

当松山空港は年間の乗降客数が約270万人と四国地区最多で、また市街地近接型の全国的にも誇れる大変利便性の高い空港であります。エコエアポートのコンセプトである「空港及び空港周辺において、環境の保全及び良好な環境の創造を進める対策を実施している空港」を今後とも標榜していくならば、空港管理者を中心に空港関係事業者のご協力がなければ実現出来るものではないと考えております。

最後に当該計画策定の主旨をご理解頂き、今後の松山空港と周辺地域との調和と共生を考えれば極めて重要なものであり、空港関係事業者の皆様方の積極的な取り組みが実を結ぶことにより、松山空港が名実共に四国の空の玄関として更に発展することを期待するものであります。

平成19年3月

松山空港エコエアポート協議会会長  
(国土交通省大阪航空局松山空港事務所長)

米 丸 数 馬

## 第 1 章 基本方針

### (1) 環境計画を策定するための基本理念と目的

#### 1) 基本理念

今日の環境問題の特質として第 1 に環境問題の複合化、第 2 に経済社会システムや生活様式の変質、第 3 に地球規模による環境問題の広がり等があり、これらの特質を理解し総合的・計画的に解決するため平成 5 年に「環境基本法」が制定され、これを受け平成 6 年 1 2 月には国の「環境基本計画」が策定された。

さらに、平成 1 2 年 9 月の運輸政策審議会環境小委員会の最終報告においても、運輸をめぐる環境問題として地球環境問題、地域環境問題、循環型社会形成に向けての取り組みが謳われている。

これらの、環境問題を解決するため空港管理者、空港内事業者は空港の活動において、環境基準等を遵守するのみならず、省資源、省エネルギー、リサイクルの推進、環境の創造等、積極的に多様な環境対策に取り組むべきであり環境問題の解決を目指す。

#### 2) 空港環境計画策定の目的

「空港環境計画」は空港の管理業務（運用、維持及び改修等）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、実施計画したものをいい、「松山空港環境部会」は空港の特性を勘案した独自の「松山空港環境計画」の原案を作成し「松山空港エコエアポート協議会」に報告する。これを受け「松山空港エコエアポート協議会」は「松山空港環境計画」策定するとともに毎年度、施策の実施状況を公表する。

## (2) 松山空港の現状

### 1) 概況

- ・ 松山空港は「エコエアポート環境現況調査報告書」(平成16年3月航空局)によると、年間航空旅客270万人、航空貨物約1.2万トン着陸回数1.2万回と四国の拠点空港としての役割を担っている。
- ・ 国内線は東京便をはじめ9路線と、国際線はソウル路線である(平成15年10月時点)
- ・ 空港関係者は国の職員を始め、航空会社、空港ビル会社等、多数の事業所が存在しており全体で約350名が従事している。

### 2) 環境面に対する影響

- ・ 松山空港は、松山市の中心部から西へ6kmの沿岸部に位置し、空港周辺は比較的市街化が進んでおり、工場や事業所、住宅も多く、田畑も残っている。
- ・ 空港周辺は、緑もあまり多くなく、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、瀬戸内海国立公園に面していることから、海域への配慮は必要である。
- ・ 空港の北東側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、良好な住宅環境を保つ配慮が求められる。

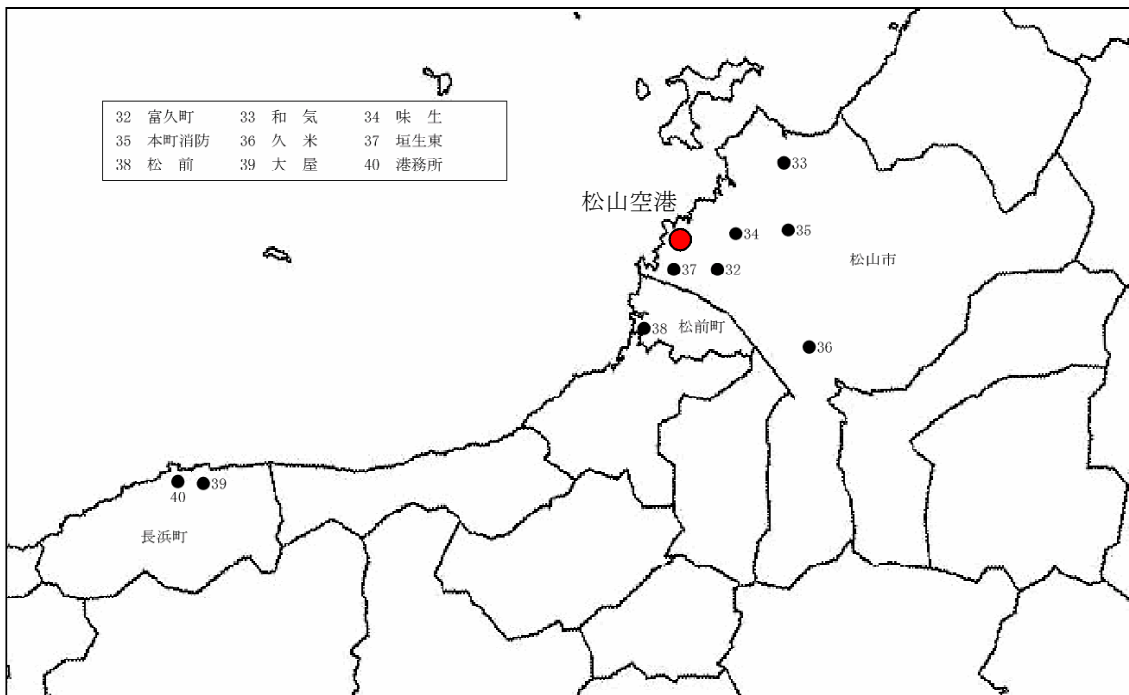
環境要素毎の松山空港の特質は以下のとおりである。

#### [大気]

- ・ 大気質については、愛媛県下39ヶ所に大気汚染常時監視測定局を設置して、大気の状態を常時監視している。
- ・ 平成13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、光学オキシダントについてはすべての測定局で環境基準に適合しなかった。なお、光化学スモッグの原因となる光学オキシダントの注意報の発令は一日もなかった。
- ・ 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から排出される汚染物質である。

(「平成14年度版 環境白書」愛媛県より)

## 大気汚染常時測定局位置図



凡例) ○: 基準達成、×: 基準超過、-: 非測定項目

出典:「平成14年版 環境白書」愛媛県

### 〔エネルギー〕

- 空港全体の年間エネルギー消費量は 45,431.3GJ であり、CO<sub>2</sub> 排出量は 3,254.4 トン、消費量の内訳は、電力が 83.9 % と大部分を占め、軽油が 11.5 %、プロパンガスが 3.3 %、ガソリンが 1.3 %、などとなっている。
- 施設別では、60.9 % が旅客・貨物ターミナルで、公的機関が 23.9 %、その他関連施設が 2.3 %、車両 12.8 % 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。
- 建築・設備面では、旅客ターミナルビルにおいて、H 15 年 2 月に高効率の受変電設備機器を導入して省エネルギーを図っている。
- その他の施設では、小規模であることもあって、建築・設備における省エネルギー手法は特に採用されていない。

### 〔騒音・振動〕

- 松山空港の航空機騒音については、昭和 59 年 3 月に「航空機騒音にかかる環境基準」の地域類型指定が行われた。地域類型のあてはめは、都道府県知事が行うこととされており、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。松山空港周辺では地域類型：Ⅱ類型に指定されている。

- ・ 平成13年度の騒音測定結果は4地点の全てにおいて、前年度と同様、環境基準値を達成している。
- ・ なお、航空機騒音軽減のため、海側からの離着陸を原則としている。

#### [水]

- ・ 松山空港周辺の海域は、環境基準の類型でA類型(COD2mg/l以下)に指定されている。平成13年度の測定結果は環境基準を達成しており、この海域の水質の経年変化は、ほぼ一定している。
- ・ この海域の主要汚濁源としては、生活排水、小規模事業所排水の流入である。

(「平成14年版 環境白書」愛媛県より)

#### [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。

#### [廃棄物]

14年度における廃棄物の総量は、年間で214トである。事業者別には、旅客・貨物ターミナル：95%、官公庁：3%、その他：1%となっている。空港事務所の維持管理工事に伴い発生する刈り草については、そのすべてが家畜の飼料に利用されている。ゴミの種別では、一般廃棄物が99%で、産業廃棄物の発生はわずかである。

空港の維持管理工事に伴う廃棄物はほとんど発生しない。平成14年度の実況をみると、ガレキ類の発生はなく、年間120tにおよぶ刈り草は殆どが飼料として利用されている(刈り草は飼料用として利用されているため、廃棄物とはならない)。

#### [その他]

- ・ 不要時消灯の徹底、冷暖房温度の省エネモード設定などを行っている事業所も多く、廃棄物量の削減や備品のグリーン調達、アイドリングストップ

ブなどに取り組んでいる事業所もある。

- ・ 生態系については、空港が松山市内の比較的市街化が進んだところに立地していることもあり、動植物の実態調査などは特に行われていない。

### **(3) 環境目標設定の考え方**

松山空港環境計画において今後、環境目標設定をするにあたっては空港独自の特性を考慮し、短期的に設定出来る事、中長期的に設定しなければ出来ない事の2つの要素に取り組んでいかなければならない。現在もエコエアポートにおける環境対策を各対象事業者が各環境要素に対して努力を続けているところであるが、「エコエアポート環境現況調査報告書」(平成16年3月航空局)結果を基に各要素について一つ上の目標を設定し取り組んでいくこととした。

### **(4) 実施方針の考え方**

#### **1) 目標年度**

「松山空港環境計画」は策定後可能なところから実施し10年後の平成29年度を目標とする。

#### **2) 評価及び公表**

協議会は毎年、策定した「空港環境計画」の実施状況を各事業者から報告を受け「実施状況報告書」として公表し、概ね5年毎を目途に評価の結果を「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**

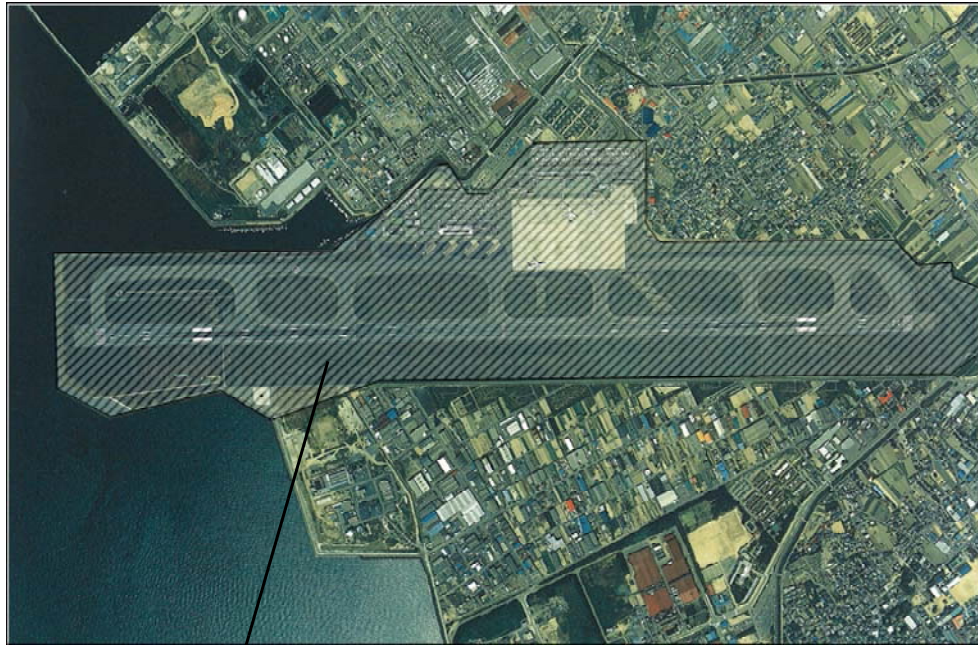
空港内のすべての活動が、省エネルギー、排ガス抑制、水循環、廃棄物処理、自然保全等に関わる事項であることから「空港環境計画」の対象範囲は、松山空港すべての日常活動(人、車、航空機、各種設備の稼働等)を対象とする。

但し、建設工事に当たっては、個々に環境影響を最小限にとどめることは当然であるが、一過性のものであることから対象から除外する。

#### **1) 対象となる区域**

活動の対象となる区域は下記に示す松山空港の管理区域とする。





松山空港管理区域

## 第2章 実施体制

今後、空港環境計画を実施するにあたって「松山空港エコエアポート協議会」を設置し、空港管理者及び空港内事業者等（ターミナルビル、航空会社、地方公共団体等）が施策推進の必要性を理解・共有し、多様な環境対策への積極的な取り組みを実施していく。

### （1）エコエアポート協議会の構成

協議会の構成員は以下のとおり。（順不同）

- ・ 国土交通省大阪航空局松山空港事務所
- ・ 国土交通省四国地方整備局松山港湾・空港整備事務所
- ・ 国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局
- ・ 愛媛県企画情報部
- ・ 愛媛県警察航空隊
- ・ 松山市都市整備部

- ・ 松山空港ビル株式会社
- ・ 全日本空輸株式会社松山空港所
- ・ 株式会社日本航空インターナショナル松山空港所
- ・ アシアナ航空株式会社松山支店
- ・ 中国東方航空松山支店
- ・ 伊予鉄道株式会社関連事業部
- ・ 財団法人空港環境整備協会松山事務所
- ・ 愛媛航空株式会社
- ・ 藤村石油株式会社 空港営業所
- ・ 社団法人愛媛県バス協会
- ・ 愛媛県ハイヤー・タクシー協会松山支部

尚、協議会の会長は空港長が、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**

- (1) 空港環境計画の策定
- (2) 周辺環境計画の策定
- (3) 空港環境計画、周辺環境計画に基づく施策の実施
- (4) 空港環境計画、周辺環境計画に基づく施策の実施の達成状況の評価
- (5) エコエアポートを推進するにあたって、関係者に対し必要となる教育及び啓発活動
- (6) その他協議会の目的を達成するために必要な事項の検討

## **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〕**

- ・ 空港全体の年間エネルギー消費量は 45,431.3GJ であり、CO2 排出量は 3,254.4 トンである。

- ・ 消費量の内訳は、電力が 83.9 %と大部分を占め、軽油が 11.5 %、プロパンガスが 3.3 %、ガソリンが 1.3 %、などとなっている。
- ・ 施設別では、60.9 %が旅客・貨物ターミナルで、公的機関が 23.9 %、その他関連施設が 2.3 %、車両 12.8 %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。

### 〔現状の対策状況〕

- ・ 旅客ターミナルビルにおいては、H 15 年 2 月に高効率の受変電設備機器を導入して省エネルギーを図っている。
- ・ 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特に採用されていないが、運用面で、不要時消灯の徹底、冷暖房温度の省エネモード設定などを行っている事業所も多い。
- ・ エコカーの導入は 2 台とまだ少ないが、今後は積極的な導入が期待される。
- ・ アイドリングストップに取り組んでいる事業所もある。
- ・ 建築・設備面では、旅客ターミナルビルにおいて、H 15 年 2 月に高効率の受変電設備機器を導入して省エネルギーを図っている。
- ・ 不要時消灯の徹底、冷暖房温度の省エネモード設定などを行っている事業所も多い。

## 2) 具体的な施策

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。

施設面においては、旅客ターミナルビルでH 15 年 2 月に高効率の受変電設備機器を導入して省エネルギーを図っている。

具体的には次のような施策を実施する。

- ①低排出物航空機エンジンの導入を促進していく。
- ②エコカーの導入はまだ少ないことから、今後も低公害車（天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド車等）、低排出ガス車、低PM排出車導入へ向けた取り組みを行っていく。
- ③国土交通省、環境省等の国や地方自治体において、アイドリングストップ運動が推進されているが、本空港において取り組んでいる事業所はまだ少ないため、今後もアイドリングストップ運動を推進していく。
- ④庁舎、ターミナルビル設備機器の更新時あるいは建て替えの際の、省エネルギー機器の積極的な採用を心がける。

⑤ A P U の使用を減らし G P U の使用促進を行なっていく。

《10年後の目標Ⅰ：空港全体からC<sub>o</sub>2の総排出量を削減する。》

《10年後の目標Ⅱ：設備機器の更新、改修時には省エネ機器に変更していきエネルギー消費量を削減する》

《10年後の目標Ⅲ：新規導入車両のうち、エコカーにしやすい車両から転換を図りC<sub>o</sub>2の総排出量およびエネルギー消費量を削減する》

### 3) 施策の実施スケジュール

- ・ 施策①、③、⑤は引き続き推進していく。
- ・ 施策②、④は更新、改修時期等を考慮し計画的に実施していく。

## (2) 水および土壌

### 1) 現状認識

#### 〔現況〕

#### (上水)

- ・ 松山空港における上水使用量の合計は、64,604 m<sup>3</sup>/年であり、上水使用量に航空旅客1人当たりでは23.6ℓ（一般的には30ℓを超える）と比較的少なく、節水が行われていることがうかがえる。
- ・ 上水は松山市の上水道より、空港内の各施設が個別に受水している。
- ・ 水道については、現時点では旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビル及び庁舎は市の下水道に排出。その他の施設については個別に汚水処理を行い場外へ排出している。
- ・ 航空機汚水については貨物ターミナルビルの浄化槽で処理された後、下水道に排出している。
- ・ 使用量の内訳は、旅客・貨物ターミナル93%、公的機関3%、その他4%となっている。
- ・ 中水利用などは特に行われていない。

#### (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。なお、消防の消火訓練場には油分分離槽が設置され、油分などが場外に排出されないようにしている。
- ・ 特に雨水を汚染するような有害物質の混入はないが、厳冬期においては、

航空機の安全運航のため、ごくまれに航空機体への防除雪氷剤の散布、滑走路・誘導路等への融雪剤の散布が行われているため、これらの薬剤の雨水排水への混入はあり得るものと考えられる。

融雪・防除雪氷剤年間使用量

融雪・防除雪氷剤年間使用量（平成14年度）	
尿 素	300（kg）
T Y P E I	4（kg）
T Y P E I V	1.5（kg）

#### （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、滑走路・誘導路等への融雪剤の散布が行われているが、これらの薬剤は尿素や有機物であり、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。

#### 〔現状の対策状況〕

##### （上水）

- ・ 上水については、市の上水道から供給を受けている。雨水などの未利用水の中水利用などは特に行われていないが、上水使用量については比較的少なく、節水が行われていることがうかがえる。
- ・ 現時点では、下水道が整備されている旅客ターミナルビル及び庁舎は下水道に排出し、貨物ターミナルビルも下水道まで圧送して排出している。その他の施設については個別に汚水処理を行い環境への負荷を低減した後に場外へ排出している。

##### （雨水）

- ・ 各施設からの廃水や廃棄物はきちんと管理されている。また、油分などが雨水に混入する可能性のある消火訓練場の雨水排水系統には油分分離槽を設置している。

##### （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。

## 2) 具体的な施策

上水使用量については、航空旅客1人当たりで見ると比較的少なく、節水が行われていることがうかがえるが、今後についても引き続き節水に努める。

具体的には次のような施策を実施する。

- ①節水キャンペーン等を実施し、空港利用者全体の意識向上を図る。
- ②ターミナルビル内のトイレを順次節水タイプに切り替え更なる節水を推進する。
- ③土壌に関しては、各施設において、排水、廃棄物の管理を徹底することで、汚染物質の浸透を防ぐ取り組みを引き続き行う。
- ④融雪剤を使用することは稀であるが、使用する融雪剤は、尿素からより環境への負荷の少ない酢酸系あるいは蟻酸系のものに転換する。
- ⑤維持管理作業用水については、中水の利用を推進する。

以上の施策により

《10年後の目標Ⅰ：航空旅客1人当たりの水使用量を5%削減する》

《10年後の目標Ⅱ：尿素の使用を中止し、酢酸・蟻酸系融雪剤等の使用率を100%にする》

《10年後の目標Ⅲ：空港維持管理に使用する水は、極力中水を利用する》

## 3) 施策の実施スケジュール

- ・ 施策①、④、⑤は比較的实施可能な施策として計画策定後速やかに実施する
- ・ 施策②、は更新、改修時期等を考慮し計画的に実施していく。
- ・ 施策③は引続き実施していく。

## (3) 廃棄物

### 1) 現状認識

#### 〔現況〕

- ・ 14年度における廃棄物の総量は年間で214トンであり、事業者別には、旅客・貨物ターミナル：95%、官公庁：3%、その他：1%となっている。空港事務所の維持管理工事に伴い発生する刈り草については、そのすべて

が家畜の飼料に利用されている。

- ・ ゴミの種別では、一般廃棄物が 99 %で、産業廃棄物の発生はわずかである。
- ・ 空港の維持管理工事に伴う廃棄物はほとんど発生しない。平成 14 年度の状況をみると、ガレキ類の発生はなく、年間 120 t におよぶ刈り草は殆どが飼料として利用されている（刈り草は飼料用として利用されているため、廃棄物とはならない）。

施設・種別ごとの廃棄物発生量(平成14年度)				(単位:トン/年)		
項 目	年間使用量/発生量	航空旅客1人当たり使用量	事業者区別構成比(%)			
			旅客・貨物ターミナル事業者	公的機関	その他関連事業者	
総量	自家処理	0 (トン/年)	0.000 (kg/人)	0%	0%	0%
	その他	214 (トン/年)	0.078 (kg/人)	95%	4%	1%
	計	214 (トン/年)	0.078 (kg/人)	95%	4%	1%
	内再生利用量	62 (トン/年)	0.023 (kg/人)	94%	4%	2%
	再生利用率	29 (%)	(kg/人)	29%	29%	50%
一般廃棄物	自家処理	0 (トン/年)	0.000 (kg/人)	0%	0%	0%
	その他	212 (トン/年)	0.078 (kg/人)	96%	3%	1%
	計	212 (トン/年)	0.078 (kg/人)	96%	3%	1%
	内再生利用量	62 (トン/年)	0.023 (kg/人)	94%	4%	2%
	再生利用率	29 (%)	(kg/人)	29%	38%	63%
一般産業廃棄物	自家処理	0 (トン/年)	0.000 (kg/人)	0%	0%	0%
	その他	3 (トン/年)	0.001 (kg/人)	0%	80%	20%
	計	3 (トン/年)	0.001 (kg/人)	0%	80%	20%
	内再生利用量	0 (トン/年)	0.000 (kg/人)	0%	0%	0%
	再生利用率	0 (%)	(kg/人)	0%	0%	0%
特別管理産業廃棄物	自家処理	0 (トン/年)	0.000 (kg/人)	-	-	-
	その他	0 (トン/年)	0.000 (kg/人)	0%	0%	0%
	計	0 (トン/年)	0.000 (kg/人)	0%	0%	0%
	内再生利用量	0 (トン/年)	0.000 (kg/人)	-	-	-
	再生利用率	0 (%)	(kg/人)	0%	0%	0%

### 〔現状の対策状況〕

- ・ 当空港においては、分別回収された資源ゴミ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
- ・ 空港の維持管理工事に伴って多く発生する刈り草については、全てが家畜の飼料として利用されている。
- ・ 廃棄物量の削減に取り組んでいる事業所もある。

### 2) 具体的な施策

空港全体として本格的には発生量の削減とリサイクルの推進に取り組んでいくことがテーマとなる。全体的な数値目標を設定して最終処分量を削減する。

具体的には次のような施策を実施する。

- ① 3R キャンペーンによる廃棄物削減及び最適なりサイクル方式の選定を中心に削減策を行っていく。キャンペーン対象は事業所に限定せず、空港利用者にも広く呼び掛ける。(3R とはリデュース (発生抑制)、リユース (再使用) およびリサイクル (再生利用) を示し、「無駄に買わない、ごみを増やさない」等、個人の心がけレベルの施策から以下に挙げるような組織的なりサイクル率向上のための施策)
- ② グリーン購入の実施 (長寿命製品の採用、リサイクル容易な製品の採用等)。

以上の施策により

**《10年後の目標Ⅰ：廃棄物の総合的なり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は比較的实施可能な施策として計画策定後速やかに調査研究し実施する。

## **(4) 自然環境**

### **1) 現状認識**

#### **〔現況〕**

松山空港は、松山市の中心部から西へ 6km の沿岸部に位置しており、空港の周辺は比較的市街地化が進んでおり、緑もあまり多くなく、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、瀬戸内海国立公園に面していることから、海域への配慮は必要である。

#### **〔現状の対策状況〕**

- ・ 環境対策関連の部署を置いている事業所は特になかった。
- ・ 生態系については、空港が松山市内の比較的市街化が進んだところに立地していることもあり、動植物の実態調査などは特に行われていない。

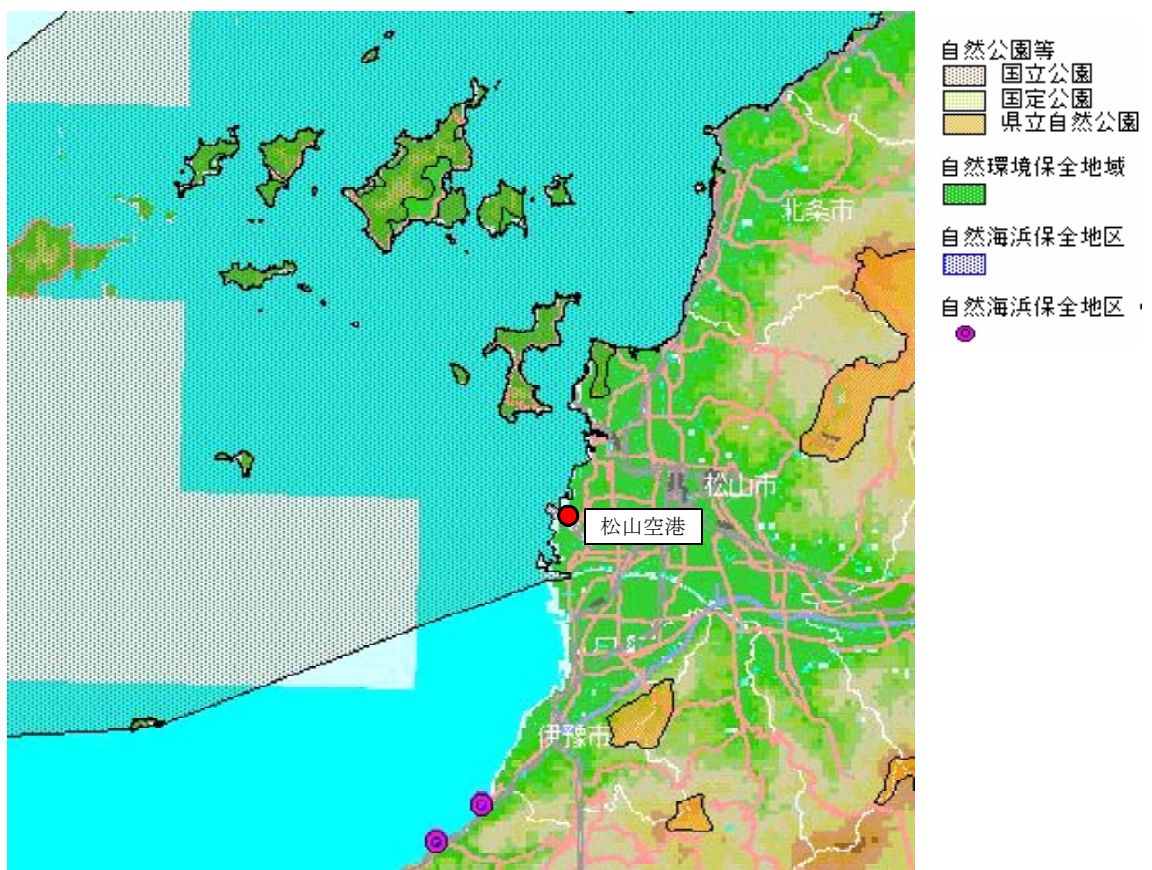


- 松山空港は、松山市の市街地化のある程度進んだところにあり、自然環境にはあまり恵まれてはいないが、旅客ターミナルビルでは、緑を植え、水を配するなど、アメニティ向上への取り組みも行われている。

## 2) 具体的な施策

空港内における自然環境に対する基本的な考え方は、既存の自然環境を可能な限り保全すること及び緑化の推進による環境改善を目指す。現段階では特段の施策は設定しない。

自然公園等の環境保全区域



出典：「愛媛環境地理情報システム」より

## 【 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。

- 1) 愛媛県環境白書（愛媛県） 平成14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