

(第2次)

広島空港環境計画

(第2次計画：平成25年度 ～ 平成35年度)

[改訂]

平成 27 年 3 月

広島空港エコエアポート協議会

■ 第2次 広島空港環境計画 目次

	ページ
はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
第1章 基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・	2
(1) 環境計画を策定する背景と目的・・・・・・・・	2
(2) 広島空港の現況・・・・・・・・	2
(3) 環境目標の設定の考え方・・・・・・・・	5
(4) 実施方針の考え方・・・・・・・・	6
(5) 対象範囲・・・・・・・・	7
第2章 実施体制・・・・・・・・	8
(1) エコエアポート協議会の構成・・・・・・・・	8
(2) エコエアポート協議会の主な活動内容・・・・・・・・	8
第3章 実施計画・・・・・・・・	9
(1) 大気・エネルギー・・・・・・・・	9
(2) 水・土壌・・・・・・・・	10
(3) 廃棄物・・・・・・・・	12
(4) その他・・・・・・・・	13

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、生物多様性の損失等の地球規模での問題へと拡大しています。今後も人類が持続的な発展を遂げていくためには、安全が確保される社会を基盤として、温室効果ガスの削減による低炭素社会、資源消費の抑制と排出物の削減による循環型社会、豊かな生物多様性の保全による自然共生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「循環型社会形成推進基本法」が、平成20年には「生物多様性基本法」がそれぞれ制定される等、政府においてもこれら環境問題の解決に向けた取り組みの強化が図られているところであります。

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が中心となり、空港周辺の移転補償が進められるとともに住宅、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。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だけではなく、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、これらの環境へ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。

広島空港は、地方の拠点空港として機能しているところですが、その周辺地域には広大な山林等豊かな自然環境も残されています。空港利用者の利便性を確保し空港の利用を促進することは空港関係者として当然志向すべきところですが、一方でこの豊かな自然に対し極力影響を小さくするよう努めることも当然であります。

このため、空港関係者のご理解並びにご協力のもと、平成15年3月に、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、広島空港環境計画としてとりまとめ、エコエアポートの推進を図ってきました。今般、計画目標年度である平成25年度の評価を実施し、この結果を踏まえて、第2次実施計画等を具備した第2次広島空港環境計画を策定しました。

これら実施計画それぞれについては、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、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、今後とも広島空港が国際交流の場ともなる地方の拠点空港として機能し、発展することを期待するものであります。

平成27年3月

広島空港エコエアポート協議会会長

(国土交通省 大阪航空局 広島空港事務所 所長)

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、生物多様性の損失等の環境問題は、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、安全が確保される社会を基盤として、温室効果ガスの削減による低炭素社会、資源消費の抑制と排出物の削減による循環型社会、豊かな生物多様性の保全による自然共生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「循環型社会形成推進基本法」が、平成20年には「生物多様性基本法」がそれぞれ制定される等、政府として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。

また、交通政策審議会の答申を受けて平成20年12月に策定した「空港の設置及び管理に関する基本方針」では、空港運営に伴う地球環境や地域環境への影響を低減させるため、環境の保全及び良好な環境の創造を推進する取り組みが必要であるとされ、地球にやさしい空港（エコエアポート）施策を推進することになっている。

2) 空港環境計画策定の目的

広島空港には、航空会社、ビル会社を始め非常に多くの関係者が存在しているが、これまでそれぞれの立場で一部環境に対する活動に取り組んできた。

今後これらの活動を更に実効あるものにし、かつ、効率よく実施するためには、関係者が一体となり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) 広島空港の現況

1) 広島空港の概況

広島空港は、広島県のほぼ中央部、広島市の東方約50kmの三原市本郷町用倉地区に位置し、地域社会と共存共栄できる空港として設置された空港であり、中国・四国地方の拠点空港として大きな役割を担っている。

平成5年に供用開始された広島空港は、その後の利用者の順調な増加及び中・四国地方の拠点空港としての機能向上を図り、長距離国際線需要に対応すべく、平成13年1月に3,000m滑走路の供用を開始し、平成20年6月5日にILS高カテゴリー化(CAT IIIa)の運用を開始、更に平成21年6月4日からはCAT IIIbにて運用している(下記、「沿革」参照)。

■沿革

昭和 61 年 9 月	新広島空港 (R/W 2,500m) 設置告示
平成 5 年 10 月	新広島空港 (R/W 2,500m) 供用開始 (旧広島空港は広島西飛行場へ名称変更)
平成 6 年 1 月	広島空港へ名称変更
平成 8 年 11 月	滑走路 500m の延長工事着手
平成 13 年 1 月	施設変更 (滑走路 500m 延長) 3,000m 供用開始
平成 15 年 4 月	高カテゴリー化 (CAT IIIa) 整備事業着手
平成 17 年 3 月	施設変更 (電波高度計用地及び LLZ 用地造成拡張) 告示
平成 20 年 6 月	高カテゴリー化 (CAT IIIa) 運用開始
平成 21 年 6 月	高カテゴリー化 (CAT IIIb) 運用開始

平成 27 年 3 月現在、国内線は東京路線を始め 5 都市へ日 25 便、国際路線は台北路線週 9 便、ソウル路線週 7 便、上海・成都路線週 7 便、大連・北京路線週 5 便で、グアム及びバリへの国際チャーター便が運航している。

平成 25 年度の実績としては、乗降客数約 264 万人、貨物取扱量約 22 千トン、着陸回数約 1.1 万回を取り扱っている。

広島空港の主要施設の概要は、次に示すとおりである。

■主要施設

空港敷地面積	1,977,219 m ²
滑走路	長さ 3,000m 幅 60m
誘導路	延長 3,290m 幅 30・32・34・18m
エプロン	面積 120,300 m ²
スポット	9 スポット、小型機用スポット
照明施設	航空灯火施設 1 式(滑走路灯等) 電源施設 1 式(受配電設備等)
無線施設	航空通信施設 1 式(TX, RX 等) 航空保安無線施設 1 式(ILS, VOR/DME 等)
旅客・貨物取扱施設	広島空港ターミナルビル 2 棟(旅客・貨物) 面積 [旅客]17,979.36 m ² 、[貨物]4,582.25 m ²



2) 環境面に対する影響

環境要素毎の広島空港の特質は、次のとおりである。

〔大気〕

広島空港の運用に伴ない航空機、GSE等車両の燃料として化石燃料が消費され、多くのCO₂と、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。

広島県の平成21～25年度大気汚染常時監視結果によれば、広島空港に最も近い河内入野測定局（東広島市）では、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともにすべての年度で大気汚染に係る環境基準を達成している。

〔騒音・振動〕

空港周辺の主な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及びGSEの騒音、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。

広島空港周辺の5箇所における航空機騒音の継続的な測定結果をみると、いずれの地域も経年的に減少傾向にあり、環境基準を達成している。

〔水〕

広島空港では、公共上水道を利用しており、旅客ターミナルビル使用分が大部分を占めており、生活排水は公共下水へ放流している。雨水排水は排水路及び沈砂池を経て、場外にて河川に合流している。また、冬期には航空機の機体に防除氷剤を、地表には融雪剤を散布している。

〔土壌〕

冬期に航空機機体に散布した防除氷剤、及び地表に散布した融雪剤が雨水排水とともに着陸帯等に浸透する。

〔廃棄物〕

一般廃棄物は構内各事業者から分別回収後、公共処理施設に移管し、以下の処理を行っている。

- ① 資源ごみ：リサイクル
- ② 可燃ごみ：焼却
- ③ 不燃ごみ：リサイクルセンターにて分別の上、リサイクルまたは最終処分

なお、上記に該当しない一般廃棄物（粗大ごみ等）は事業者ごとに処理あるいは一般廃棄物処理事業者への移管を行っている。

産業廃棄物及び建設廃棄物は、発生時に事業者ごとに処理あるいは産業廃棄物処理事業者への移管を行うこととなっているが、整備基地ではない等の理由から事実上ほとんど発生していない。

〔エネルギー〕

広島空港では、航空機燃料のほか、電力、ガス（LPG）、A重油、ガソリン及び軽油が

消費されている。

ターミナルビルや庁舎などの施設での消費エネルギーの大半がターミナルビルで使用されている。また、エネルギー種別としては、その大半が電力エネルギーである。

〔自然環境〕

広島空港の周辺は、中央森林公園や三景園等があり、主に山林等の豊かな緑に囲まれている。

また、空港ターミナル地域内においても、アクセス道路や空港内道路等において緑化に力を入れている。

〔その他〕

広島空港では、リムジンバス・空港連絡バス・タクシー・レンタカー・自家用車等の道路系の移動手段にほぼ 100%依存している。

(3) 環境目標の設定の考え方

広島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、「大気・エネルギー」、「水」及び「廃棄物」について、発生・消費規模について可能な限り数値目標を設定した。

なお、第1次広島空港環境計画では、大気、騒音・振動、水、土壌、廃棄物及びエネルギーの6項目について環境目標を設定したが（次表参照）、下記理由によって、上記3項目に絞り込むこととした。

【大気・エネルギーの統合化】

「大気」及び「エネルギー」について、エネルギー消費量の削減とCO₂排出量の削減は同種の環境目標であることから、環境目標は「大気・エネルギー」として統合化し、CO₂排出量を環境目標の代表的指標とする。

【騒音・振動の項目除外】

広島空港周辺の航空機騒音の継続的な測定結果をみると、いずれの地域でも環境基準値以下で、経年的にほぼ減少傾向にある。さらに、具体的な実施施策が「大気」とほぼ同じであることから、「騒音・振動」を空港環境計画の対象環境要素から除外する。

なお、空港環境において航空機騒音が注目される環境要素であること、及び広島県が継続的な航空機騒音測定を実施していることから、環境目標及び実施施策を規定しない「その他」として、航空機騒音測定結果を引用、掲載することとする。

【土壌の項目除外】

「土壌」の環境目標及び具体的実施施策は、「水」のそれらに包含されるため、「水・土壌」として統合化し「土壌」を空港環境計画の対象環境要素から除外する。

■ 第 1 次広島空港環境計画の概要

環境要素	環境目標	主な取り組み
大気	旅客1人あたりの CO2 排出量を着実に削減する。	GPUの使用促進 エコカーへの転換 アイドリングストップ運動の推進 省エネ化の推進
騒音・振動	車両及び GPU 使用促進等により着実に騒音・振動を低減する。	GPUの使用促進 低騒音型車両への転換 アイドリングストップ運動の推進
水	旅客1人あたりの上水使用量及び排水量を着実に削減する。	節水運動の推進
	酢酸系等の融雪剤の使用率を向上させる。	酢酸系等融雪剤の使用率向上
土壌	酢酸系等の融雪剤の使用率を向上させる。	酢酸系等融雪剤の使用率向上
廃棄物	一般廃棄物のリサイクル率を向上させる。	リサイクルの推進 廃棄物の削減
エネルギー	旅客1人あたりのエネルギー消費量を着実に削減する。	GPUの使用促進 エコカーへの転換 アイドリングストップ運動の推進 照明設備の高効率化と省エネ化

(4) 実施方針の考え方

①目標年度

- ・ 10 年後の平成 36 年度（2024）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具体的施策及び実施スケジュール

- ・ 目標年度同様、必要に応じて見直すこととする。
- ・ 策定された空港環境計画の施策の実施にあたっては、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、短期目標（短期間で計画、実施可能なもの）、及び長期目標（計画、実施にある程度の期間を必要とするもの）に分類した。

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「〇〇年度環境レポート」として公表する。
- ・ 協議会は、10 年後の平成 36 年度（2024）に「広島空港環境計画」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

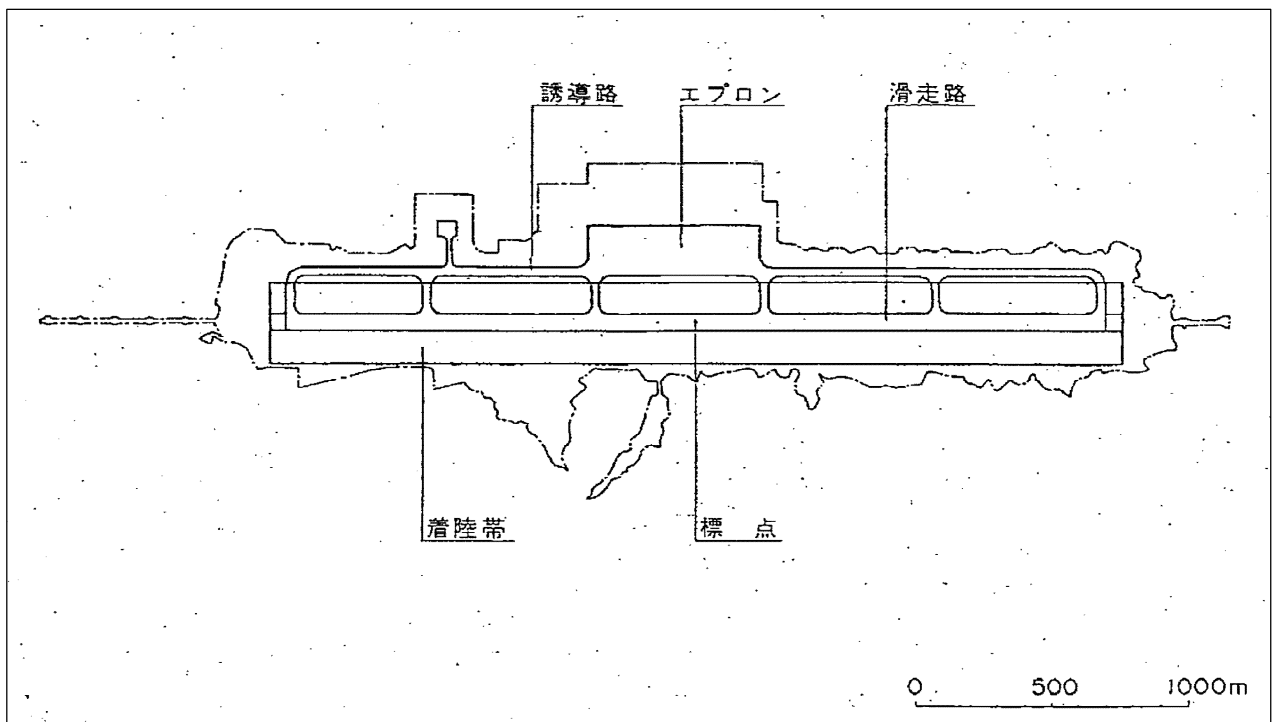
①対象となる活動範囲

空港は、その地区・地域における交通の結節点であり、その地区・地域間の交流のシンボルゾーンであるという考え方にたち、空港内に最重点をおき、以下のように設定する。

- ・対象としては、空港内のすべての活動（人、航空機、車、各種設備の稼働等）とする。
- ・ただし、空港関連の建設工事は、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する。

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、下図に示す一点鎖線の範囲を原則とする。



■主な対象範囲

第2章 実施体制

(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は、次のとおりとする。

- 1 国土交通省大阪航空局広島空港事務所
- 2 関西航空地方气象台広島空港出張所
- 3 国土交通省中国地方整備局広島空港出張所
- 4 国土交通省中国運輸局交通環境部
- 5 法務省広島入国管理局広島空港出張所
- 6 財務省神戸税関広島税関支署広島空港出張所
- 7 厚生労働省広島検疫所広島空港検疫所支所
- 8 農林水産省神戸植物防疫所広島支所広島空港分室
- 9 農林水産省動物検疫所神戸支所広島空港出張所
- 10 第六管区海上保安本部広島航空基地
- 11 広島県土木局空港港湾部空港振興課
- 12 (一財)空港環境整備協会広島事務所
- 13 広島空港ビルディング(株)
- 14 広島空港給油施設(株)
- 15 国際航空給油(株)
- 16 マイナミ空港サービス(株)
- 17 日本航空(株)広島空港所
- 18 全日本空輸(株)広島空港所
- 19 (株)ジャルックス広島空港店
- 20 リムジンバス管理センター
- 21 広島空港タクシー運営協会

(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、優先順位等を考慮して空港環境計画を策定する。なお、策定に当たり、関係する地元自治体等とは十分調整を行う。

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

1) 現状認識

〔現況〕

- ・空港全体（ターミナルビル等の施設及び GSE 他車両）の CO₂ 総排出量ならびにエネルギー消費量のうち、約 9 割が電力消費に伴うものであり、この電力の約 8 割がターミナルビルで消費されている。
- ・施設に使用される A 重油及び軽油は少なく非常発電用に使用されている。
- ・車両に使用される燃料はガソリンと軽油であるが、GSE 車両に使用されている軽油が多く消費されている。
- ・以前は水蓄熱槽による蓄熱システムを導入していたが、現在はモジュールチラー型またはパッケージ型省エネタイプの空調機を採用している。
- ・風力発電や太陽光発電などの自然エネルギーは現在まで導入されていない。太陽光発電については、ターミナルビル屋上への導入可能性を数年前から専門業者も含めて検討したが、適切な場所がないと判定されている。
- ・空港全体の CO₂ 総排出量は、平成 25 年度では 10,520ton-CO₂/年（中国電力の年度別 CO₂ 排出係数を使用した場合であり、一定値 0.555kg-CO₂/kWh を使用した場合は 8,097ton-CO₂/年）であり、旅客 1 人あたりの CO₂ 排出量は同じく 3.98kg-CO₂/人（一定値使用の場合 3.07kg-CO₂/人）である。
- ・なお、空港全体のエネルギー消費量は、平成 25 年度では 138,976 GJ/年（この値は一次エネルギー量で、消費時発生熱量は 59,133 GJ/年）であり、旅客 1 人あたりのエネルギー消費量は同じく 52.6 MJ/人（消費時発生熱量の場合 22.4 MJ/人）である。

〔現状の対策状況〕

- ・広島空港では、平成 25 年度で GPU（地上動力設備）が 4 台配備され、駐機中の航空機に電力供給を行っている（航空機への電力供給は電源車による場合もある）。なお、GPU の使用時間は、平成 20 年度以降はほぼ横ばい状態にある。
- ・空港全体のエコカー及び低排出ガス認定車は 19 台に及び、全体の車両に占める比率は約 19%である。
- ・アイドリングストップ運動を推進していると回答した事業者は全体の 6 割以上を占めている。なお、アイドリングストップ運動については、「広島県生活環境の保全等に関する条例」により駐車時のアイドリングストップが義務づけられており、「運動」として実施していない団体も、個々人でアイドリングストップを励行している場合も見られている。
- ・省エネ型照明及び省エネ型空調設備の設置台数は年々増加している。ターミナルビルは、築 20 年と設備更新時にあたっており、H25 年度から 3 ヶ年かけて LED を中心とした省エネ照明の整備及び省エネタイプの空調機の整備を順次実施する予定である。

- ・航空灯火（誘導路灯と誘導路中心線灯）について、部分的に LED を導入している。
- ・その他、設備面の省エネ・CO₂削減への取組みとしては、人感センサーシステム（照明、エスカレーター）の導入、広告照明板への LED 採用、窓ガラス（主に固定橋）への複層ガラス（Low-E）の採用・熱反射フィルムの貼付・遮熱塗料の塗布などが行われている。
- ・行動面における省エネ・CO₂削減への取組みとしては、エレベーターの使用抑制、不要時（職員不在時、昼休み等）の消灯、国際フライトスケジュールに合わせた照明の運用（国際線ロビーでの不要時消灯）、空調機の設定温度の抑制、照明器具や空調機フィルターの清掃、クールビズ・ウォームビズの採用などが行われている。

2) 具体的な施策

エネルギー消費量を削減し CO₂ 排出量低減を計画的に実行する。

- ① GPU の使用促進を図る。
- ② GSE 車両及びその他車両のエコカー化（電動化を含む）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。
- ④ 各施設の照明や冷暖房設備の省エネ化を推進する。
- ⑤ 不要時の消灯、空調機設定温度の抑制などの省エネ行動を推進する。
- ⑥ 照明設備のスイッチゾーニング、タイムスケジュール、自動点滅、人感知センサーシステムの導入を促進する。
- ⑦ 機器の劣化、空調設備などの運転などを定期的に診断し、適切な時期における高効率空調機器の採用や高効率運転を促進する。
- ⑧ 再生可能エネルギーの導入について検討する。

以上の施策により、

【空港からの CO₂ 総排出量を基準年より 5%削減する】

3) 施策の実施スケジュール

- ・①～⑦については、現在部分的に実施している施策であり、継続的にこれまで以上の取組みを推進する。
- ・⑧については、中長期的視野に立った検討を行い、長期目標として計画・実施する。

(2) 水・土壌

1) 現状認識

〔現況〕

- ・中水（雨水、厨房処理水等）は利用していない。
- ・ターミナルビル等建築物からの生活排水については、下水道放流を行っている。
- ・冬期に航空機機体に散布した防除氷剤、及び地表に散布した尿素系融雪剤が雨水排水

(雪解け水を含む)とともに着陸帯等に浸透し、また構内沈砂池、流出水路を経て場外に流出し河川に流入している。

- ・空港全体の上水使用量は、平成 25 年度では 65,386 m³/年であり、旅客 1 人あたりの使用量は同じく 24.8 L/人である。
- ・沈砂池の水質（毎年雪解けの 3 月に pH、SS、BOD 及び DO を 1 号沈砂池と 7 号沈砂池で測定）は、7 号沈砂池の BOD を除いて環境基準 A 類型相当の水質を保っている。BOD については、合流先の沼田川の環境基準点（小原橋上地点）では A 類型の環境基準に適合している。

【現状の対策状況】

- ・多くのトイレが節水型に更新されている。
- ・ほとんどの手洗水栓に最新型の自動水栓を導入しており、一部シャワータイプ蛇口も採用している。
- ・女子トイレには擬音（流水音）発生装置を導入している。
- ・パネル、案内掲示等による節水の呼びかけは、6 割の事業者で進められている。
- ・給油施設排水は油水分離設備にて処理後、下水道放流を行っている。
- ・積雪地帯ではないため、融雪剤使用量は多くないが、尿素系融雪剤から環境負荷のより小さい酢酸系融雪剤に 100% 転換している。

2) 具体的な施策

- ①各事業者の上水使用量を統計的に把握するとともに情報共有する。
- ②自動手洗水栓等の節水設備について、更新状況を考慮しながら設置する。
- ③雨水の利用を促進する。
- ④パネル、掲示板等による節水への呼びかけを進める。
- ⑤融雪剤及び防氷剤の使用量の低減を図る。
※環境負荷のより小さい酢酸系等の融雪剤 100% 使用を継続することを前提とする。
- ⑥沈砂池等における雨水排水の水質を定期的に測定し、影響を確認する。

以上の施策により、

【空港における上水総使用量を基準年より 5% 削減する】

【水質及び土壌への影響の低減を図る】

3) 施策の実施スケジュール

- ・①⑥については、現在実施している施策であり、継続実施する。
- ・②については、まだ導入されていない箇所について、更新時期を考慮し中長期的に計画・実施する。
- ・③については、短期的に検討し中長期的な計画を進める。
- ・④については、短期的に推進していく。
- ・⑤については、短期的に検討し中期的に実施する。

(3) 廃棄物

1) 現状認識

〔現況〕

- ・一般廃棄物は、三原市一般廃棄物収集運搬許可業者に移管し、資源ゴミ（ダンボール・新聞紙・雑誌類、缶・瓶・ペットボトル）はリサイクル専門業者に引き渡し、リサイクル不可の廃棄物は所定の最終処分場等にて処分を行う。
- ・上記の分別区分に該当しない一般廃棄物（粗大ごみ、家電、OA 機器類等）は排出事業者が個別に対応している。
- ・空港全体の一般廃棄物発生量は、平成 25 年度では 453 トン/年で、リサイクル率は同じく 23.6%である。
- ・産業廃棄物（建設廃棄物を除く）は、当空港に整備工場を持たないことから極めて少量しか発生しない。
- ・建設廃棄物は基本的に発生しない。今後の発生時も、関連法の施行によりリサイクル率は高いことが予想される。

〔現状の対策状況〕

- ・ダンボール等の資源ゴミは、リサイクル専門業者に移管している。
- ・産業廃棄物（建設廃棄物を含む）の発生は極めて少ないが、発生時には事業者ごとに産業廃棄物処理事業者への移管を行っている。
- ・平成 26 年度に実施した事業者へのアンケートによると、「一般廃棄物発生量の定期的計測・把握」「裏面使用によるコピー用紙の削減」「両面コピーによるコピー用紙の削減」「PC 活用等によるペーパーレス化」「案内表示による分別の徹底」という廃棄物削減への取組みが全事業者で実施されている。

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）を徹底して推進し、特にリサイクル率を重点的に向上させる。

- ①各事業者の一般廃棄物発生量を統計的に把握するとともに情報共有する。
- ②裏紙使用等によるコピー用紙の削減を徹底する。
- ③一般廃棄物の可燃ごみの処分量を削減する。
- ④事務用品、事務機器等の再利用を推進する。
- ⑤グリーン購入、再生用品の積極利用を促進する。
- ⑥ごみ減量化の呼びかけを空港利用者も含めて実施する。

以上の施策により、

【一般廃棄物のリサイクル率を 30%まで向上させる】

3) 施策の実施スケジュール

- ・①については、現在実施している施策であり、継続実施する。

- ・②については、ほとんどの事業者が実施している施策であり、継続的に推進する。
- ・③④⑤については、更なる推進を図る。
- ・⑥については、短期的に検討し、計画、実施する。

(4) その他（航空機騒音）

1) 現状認識

- ・広島空港周辺の航空機騒音の継続的な測定結果（WECPNL）をみると、いずれの地域でも環境基準値以下で、経年的にはほぼ減少傾向にある。
- ・なお、平成 25 年度から、航空機騒音の評価指標が WECPNL から Lden（時間帯補正等価騒音レベル）に変更しており、平成 25 年度の Lden は 51～56dB であり環境基準値（類型Ⅱ：62dB）を下回っている。

2) 具体的な施策

広島空港事務所は、広島県が実施している航空機騒音常時測定結果を注視するとともに、この測定結果を「広島空港環境レポート」に掲載して、各事業者への情報共有を図る。