

Tokyo International Airport Environment Report 2017

東京国際空港 環境報告書 2017



平成30年3月

東京国際空港エコエアポート協議会

目次

1. エコエアポート～東京国際空港環境計画について	1
2. 東京国際空港の概要	2
3. 環境要素の環境目標と達成状況(概要)	4
4. 環境目標の達成状況と施策の進捗状況	6
4.1 大気・エネルギー	6
4.2 騒音・振動	9
4.3 水	10
4.4 土壌	13
4.5 廃棄物	13
4.6 自然環境	15
4.7 その他	15
5. エコエアポートに関するトピックス・取組み方針	16
■東京国際空港国際線旅客ターミナルの表彰	
■各事業者の取組み方針	



1. エコエアポート～東京国際空港環境計画について

1.1 エコエアポートについて

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ます。

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、環境にやさしい空港（エコエアポート）施策を推進することになっています。

1.2 東京国際空港環境計画について

(1) 東京国際空港環境計画の基本方針

東京国際空港では、航空会社やビル会社を始めとして多くの関係者が業務に携わっています。これまでは、それぞれの立場で環境に対する活動に取り組んできましたが、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、2005年9月に東京国際空港エコエアポート協議会を設立し、2006年11月に「東京国際空港環境計画」を策定しました(2012年3月改訂)。

【東京国際空港環境計画の基本方針】

- 環境計画の目標年度：2016年度
→2017年度中に最終評価報告書の作成
※2010年度までのデータに基づき中間評価実施
- 対象となる活動範囲
空港内の全ての活動
(人、航空機、車、各種設備の稼働等)
- 対象となる区域
東京国際空港用地範囲（告示範囲内）
- 対象とする環境要素
 - 大気・エネルギー ●騒音・振動 ●水
 - 土壌 ●廃棄物 ●自然環境 ●その他
 - ※「大気・エネルギー」「水」「廃棄物」を重点化

(2) 東京国際空港環境計画の実施体制

エコエアポートの推進にあたり、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、本空港内の34事業者（2018年3月現在）で構成される東京国際空港エコエアポート協議会を組織し、空港環境計画の実現に取り組んでいます。

【東京国際空港エコエアポート協議会の構成メンバー】（順不同）

- ・日本航空(株) 東京空港支店
- ・全日本空輸(株) 東京空港支店
- ・スカイマーク(株) 東京空港支店
- ・(株)AIRDO 東京空港支店
- ・(株)ソラシドエア 東京空港支店
- ・(株)スターフライヤー 羽田空港支店
- ・東京国際空港航空会社運営協議会(羽田AOC)
- ・空港施設(株)
- ・東京空港冷暖房(株)
- ・日本空港ビルデング(株)
- ・東京国際空港ターミナル(株)
- ・東京国際エアカーゴターミナル(株)
- ・(株)エージピー 羽田支社
- ・(株)ティエフケー 羽田支店
- ・(株)ANAケータリングサービス
- ・(株)櫻商会（エアポートクリーンセンター）
- ・東京空港交通(株) 羽田営業所
- ・京浜急行電鉄(株)
- ・東京モノレール(株)
- ・(一財)空港環境整備協会 東京事務所
- ・三菱石油(株) 羽田支社
- ・マイナミ空港サービス(株) 羽田事業所
- ・(株)ENEOSサンエナジー 羽田営業所
- ・(株)JALグランドサービス
- ・ANAエアポートサービス(株)
- ・(株)JALエアテック
- ・全日空モーターサービス(株)
- ・関東地方整備局 東京空港整備事務所
- ・東京税関 羽田税関支署
- ・東京入国管理局 羽田空港支局
- ・東京検疫所 東京空港検疫所支所
- ・横浜植物防疫所 羽田空港支所
- ・動物検疫所 羽田空港支所
- ・東京航空局 東京空港事務所

2. 東京国際空港の概要

2.1 東京国際空港の概況

(1) 沿革

東京国際空港は、1931年（昭和6年）8月に、延長300m幅15mの滑走路1本を設けた我が国初の国営民間航空専用空港「東京飛行場」として開港し、終戦後の全面返還を経て、航空機のジェット化の進展とともに空港施設の規模拡充が行われ、1971年には3本の滑走路を有する羽田空港の原形ができました。その後、増大する航空需要や航空機騒音問題に対応すべく、空港施設を沖合に展開する「東京国際空港沖合展開事業」が1984年から2007年にかけて行われ、さらには「東京国際空港再拡張事業」の実施によって4本目の滑走路（D滑走路）および国際線地区が2010年（平成22年）10月21日より供用開始となりました。なお、沖合展開事業以降の整備状況は下記のとおりです。

沿革（沖合展開事業以降）	
1988年（昭和63）	沖合展開第1期のA滑走路供用開始（3,000m×60m）
1993年（平成5）	沖合展開第2期の西旅客ターミナルビル（現第1旅客ターミナルビル）供用開始
1997年（平成9）	沖合展開第3期のC滑走路供用開始（3,000m×60m）
1998年（平成10）	国際線旅客ターミナルビル供用開始、京浜急行空港線羽田空港駅まで延伸
2000年（平成12）	沖合展開第3期のB滑走路供用開始（2,500m×60m）
2004年（平成16）	第2旅客ターミナルビル供用開始
2010年（平成22）	D滑走路供用開始（2,500m×60m）、国際線ターミナルビル供用開始
2014年（平成26）	C滑走路延伸（3,360m×60m）

(2) 新滑走路および国際線地区の供用

東京国際空港では、2006年11月に空港環境計画が策定された後の動きとして、2007年2月より第2旅客ターミナルビルが段階的に拡張され、固定スポットも増設されました。2010年1月には新管制塔が運用を開始し、2010年10月にはD滑走路と国際線地区が供用開始となりました。2014年3月に国際線拡張部分が供用開始され、同年12月にC滑走路延伸部分の供用を開始しました。



国際線旅客ターミナル（東京国際空港ターミナル提供）

(3) 空港の主要施設・関係する事業者

東京国際空港は4本の滑走路をはじめとして主要な施設（右表）を有しており、空港内には、空港を設置・管理する空港事務所、航空会社、ターミナルビル会社など様々な関係者が存在しています。

	主要施設（2016年12月現在）	
飛行場の総面積	15,217,509 m ²	
滑走路	(A) 3,000m × 60m (B) 2,500m × 60m	(C) 3,360m × 60m (D) 2,500m × 60m
誘導路	延長 43,975 m	
エプロン	面積 2,765,558 m ²	
旅客取扱施設	第1旅客ターミナルビル（国内線）、第2旅客ターミナルビル（国内線） 国際線旅客ターミナルビル	
貨物取扱施設	航空会社上屋施設、貨物代理店棟施設、国際貨物ビル	
その他施設	エネルギーセンター、供給処理施設、機内食工場、航空機格納庫 航空機整備施設、航空機給油施設、クリーンセンター 管制塔・管理庁舎、立体駐車場、CIQ棟、貨物合同庁舎	

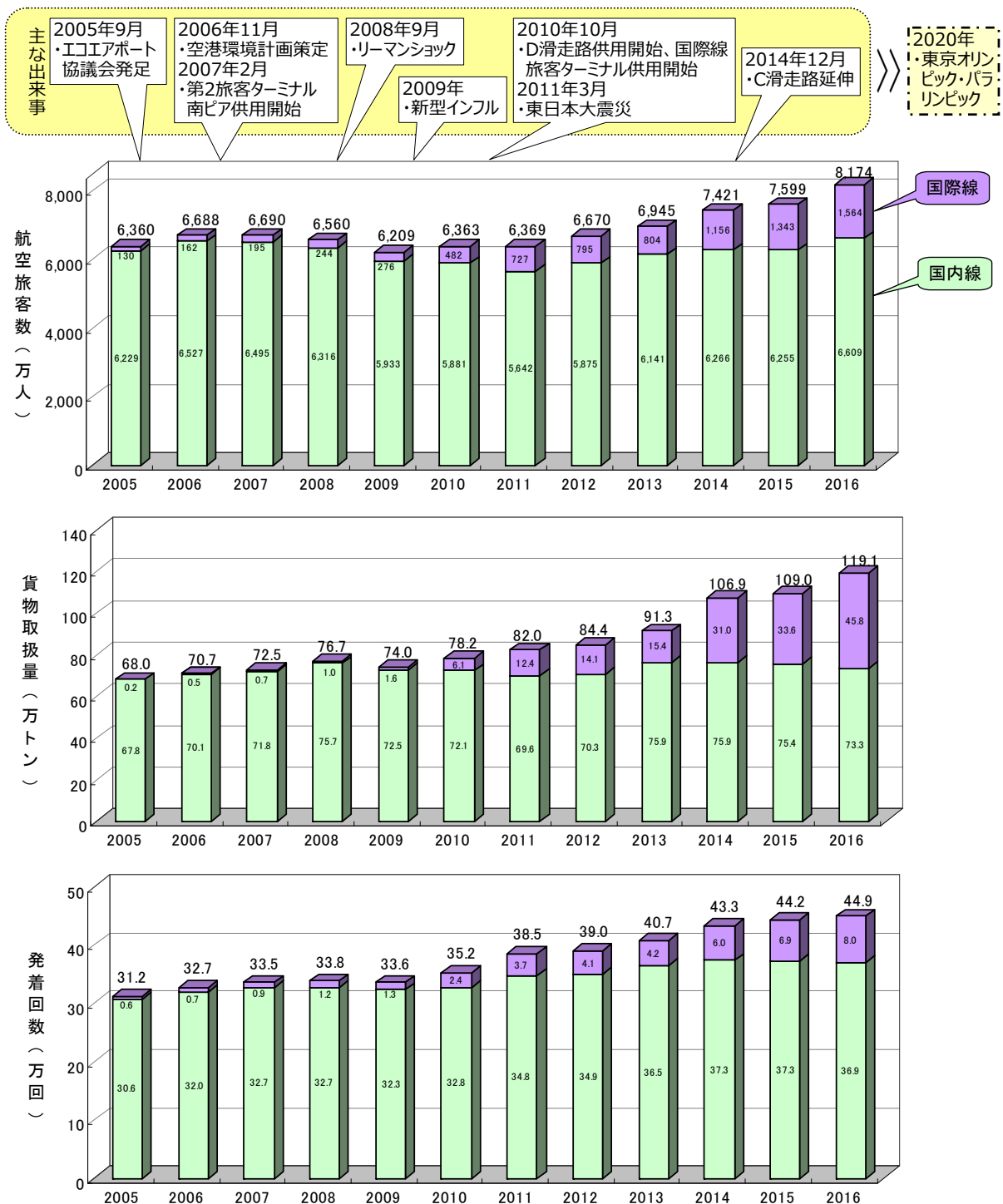
2.2 航空旅客数等の推移

2016年度における東京国際空港の航空旅客数は8,174万人（国内1位）であり、貨物取扱量110万トン（国内2位）、発着回数44.9万回（国内1位）です。[空港管理状況調書による]

【航空ネットワーク】

2017年11月現在、東京国際空港は、国内線が49路線、航空会社7社。国際線が35路線、航空会社39社が運航しています。

リーマンショック後の景気後退（2008年度）や新型インフルエンザの流行（2009年度）、東日本大震災の発生（2010年度）等の需要減退要因もありましたが、2010年10月の国際線地区の供用開始に伴い国際線需要が増加し、第一期空港環境計画の基準年である2005年度と比較すると、2016年度の航空旅客数は国際線では12倍増となり、内際合計では29%増加しています。また、貨物取扱量および発着回数についても増加傾向にあり、国際線ではそれぞれ242倍増、13倍増となり、内際合計で75%、44%増加しています。なお、2020年には東京オリンピック・パラリンピックを控えており、東京国際空港の機能強化のための取組みを推進しているところです。



3. 環境要素の環境目標と達成状況（概要）

3.1 環境要素ごとの環境目標

東京国際空港環境計画における環境目標の設定にあたり、大気・エネルギー、水、廃棄物の3点については数値目標を定め、施策の実施状況を分かり易く掌握するために、それぞれ発着回数1回当たりの負荷量、空港利用者（航空旅客＋空港内従業員）一人当たりの負荷量に着目した数値目標としています。

2010年度までのデータに基づく中間評価では、重点化項目のうち、「大気・エネルギー」および「水」は、各事業者が、それぞれの立場で空港環境計画に基づく取り組みを進めてきた結果、環境目標を大幅に上回る削減が図られたことが分かりました。引き続き、エコエアポートの取り組みを継続していくことによって、今後も削減が期待されることから、目標の上積みを図り、更なる削減を目指すこととしています。

環境要素	環境目標	当初目標 (2006年度設定)	中間評価 (2010年度)	新目標 (2011年度設定)
大気・エネルギー	発着回数1回当たりのCO2排出量の削減	3%削減	16%削減	20%削減
水	空港利用者1人当たりの上水使用量の削減	5%削減	26%削減	30%削減

一方、「廃棄物」は、中間評価において基準年よりも4%増加していることから、当初目標（基準年比10%削減）を維持して、廃棄物削減への取組みを進めることとします。

環境要素	環境目標	当初目標 (2006年度設定)	中間評価 (2010年度)	【変更なし】 当初目標のまま
廃棄物	空港利用者1人当たりの一般廃棄物排出量の削減	10%削減	4%増加	10%削減

3.2 環境目標の達成状況および施策の進捗状況についての評価方法

空港環境計画で定めた7つの環境要素（大気・エネルギー、騒音・振動、水、土壌、廃棄物、自然環境、その他）ごとの環境目標の達成状況について、右表のとおり3段階（❖❖❖）による評価を行いました。

また、環境目標の達成に向けて掲げた具体的な施策について、エコエアポート協議会の各事業者における取組状況をアンケートにより把握し、その進捗状況を右表のとおり3段階（★★★）で評価しました。

なお、この評価手法は、中間評価における手法と同様です。

◆ 環境目標の達成状況についての評価基準

評価の視点	評価
目標達成に向かって着実に進捗している	❖❖❖
基準年の状況とあまり変化がない	❖❖
基準年の状況から悪化している	❖




◆ 施策の進捗状況についての評価基準

評価の視点	評価
順調に進んでいる	★★★
多少進んでいる	★★☆
あまり進んでいない、全く進展が見られない	★☆☆

3.3 環境目標の達成状況および施策の進捗状況についての評価結果(概要)

中間評価時点までのデータに2011～2016年度データを併せて、上記の評価方法に基づいて検討した評価結果（概要）は、次頁のとおりです。

■大気・エネルギー (Page6参照) 【環境目標】 発着回数1回当たりのCO2排出量を20%削減する。		
① 低排出ガス航空機エンジンの導入を促進する。		★★★★
② 運航実態に応じ可能な限りGPUの使用拡大を図る。		★★★☆☆
③ GSE等関連車両については、技術動向等を勘案し、可能な車種から低公害化を図る。		★★★★
④ 照明器具およ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 アイドリングストップ運動を組織的に推進する。		★★★☆☆
■騒音・振動 (Page9参照) 【環境目標】 空港隣接地域については、現在以上に騒音エリアを拡大させない。		
① 低騒音型航空機の導入を促進する。		★★★★
② GPUの使用促進を図る。		★★★☆☆
③ GSE等関連車両について、より騒音の少ない車両への転換を図る。		★★★☆☆
④ アイドリングストップ運動を組織的に推進する。		★★★☆☆
■水 (Page10参照) 【環境目標Ⅰ】 空港利用者1人当たりの上水の使用量を30%削減する。 【環境目標Ⅱ】 防水剤の使用量の低減を図る。		 
① 自動手洗水栓、節水コマ等の節水器の設置により節水を促進する。		★★★★
② 雨水貯水槽を設置し、雨水の利用を促進する。		★★★★
③ 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。		★★★☆☆
④ 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。		★★★★
⑤ 防水剤については、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。		★★★★
■土壌 (Page13参照) 【環境目標】 防水剤の使用量の低減を図る。		
① 防水剤については、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。		★★★★
■廃棄物 (Page13参照) 【環境目標】 空港利用者1人当たりの一般廃棄物の排出量を10%削減する。		
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。排出源におけるごみの減量化の意識向上のためのキャンペーンを実施する。		★★★☆☆ ★★★☆☆
② 事務用紙の削減、包装の簡略化、廃材利用の製品を積極的に利用する。		★★★★
■自然環境 (Page15参照) 【環境目標】 空港周辺の環境との共生に配慮し、空港周辺の生物の生息環境を保全する。		
① 防水剤については、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。		★★★★
■その他 (Page15参照) 【環境目標】 公共交通機関の利用率を現状より着実に向上させる。		
① 関係者の理解・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。		★★★★

◆ 環境目標の達成状況についての評価基準		◆ 施策の進捗状況についての評価基準	
評価の視点	評価	評価の視点	評価
目標達成に向かって着実に進捗している		順調に進んでいる	★★★★
基準年の状況とあまり変化がない		多少進んでいる	★★★☆☆
基準年の状況から悪化している		あまり進んでいない、全く進展が見られない	★★☆☆☆

環境要素ごとの環境目標の達成状況および施策の進捗状況の詳細は、次項以降に示しています。

4. 環境目標の達成状況と施策の進捗状況

4.1 大気・エネルギー

【環境目標】

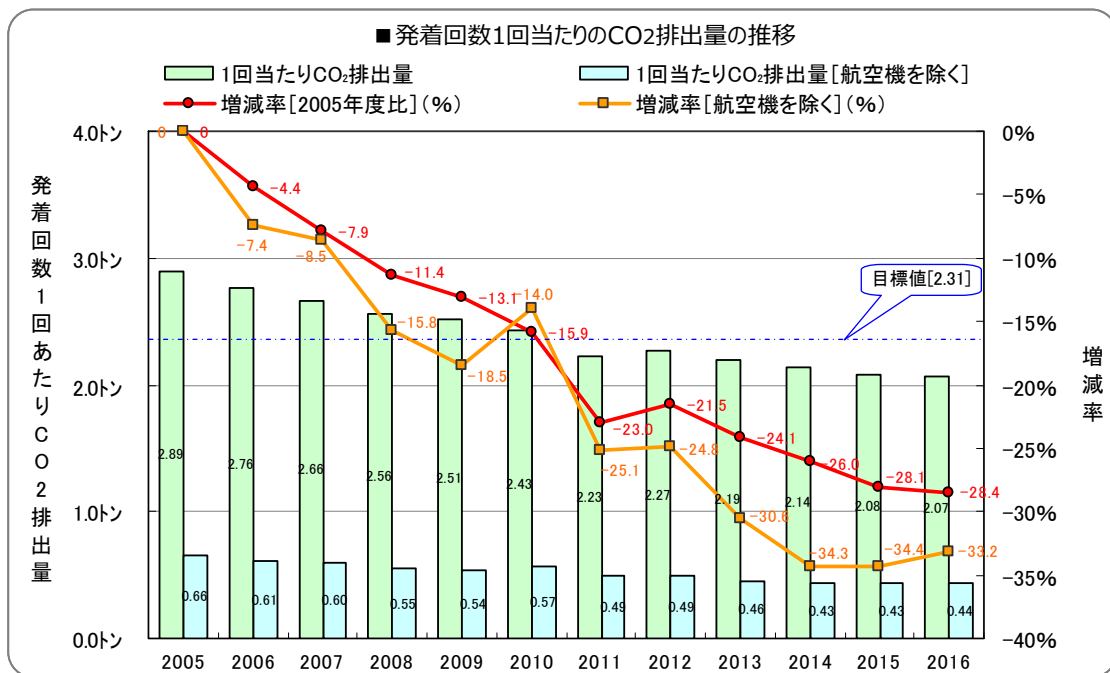
発着回数1回当たりのCO₂排出量を2005年度比で20%削減する。



発着回数1回当たりのCO₂排出量をみると、年により多少の増減は認められるものの、全体として明瞭な減少傾向を示しており、2016年度では基準年比28.4%削減で、いずれも環境目標（基準年比20%削減）を上回っています。

航空機から排出されるCO₂排出量は、低排出型航空機の導入促進やGPUの利用促進などの取り組みにより順調に削減されています。また、施設や車両から排出されるCO₂排出量（航空機からのCO₂排出量以外）については、年により増減が見られるものの、LED照明や省エネ型空調設備の採用、エコカーの導入などの各種の取り組みにより削減が図られています。

以上、「大気・エネルギー」の環境目標については、発着回数1回当たりのCO₂排出量が順調に削減されてきており、目標の達成に向かって着実に進捗しています。

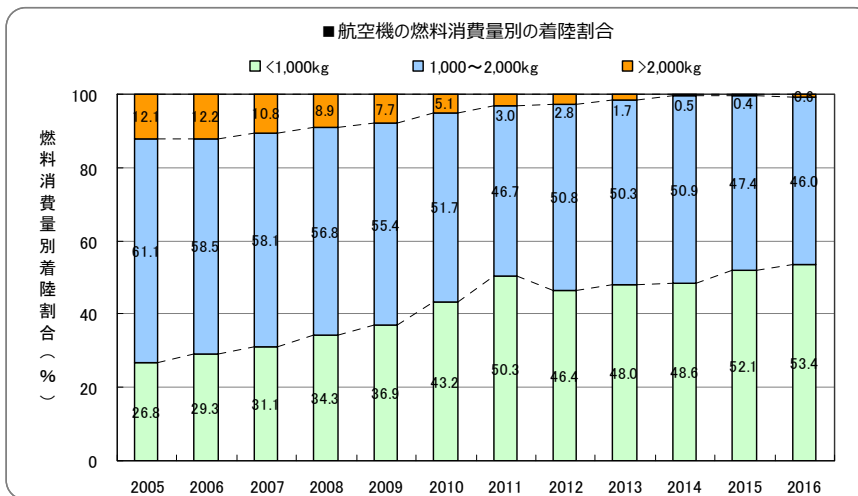


次に、「大気・エネルギー」の目標達成のために掲げた具体的な施策（下記①～⑦）の進捗状況について検討しました。（以下、他の環境要素についても、環境目標の評価の後で各施策の進捗状況を検討します。）

目標達成のための具体的な施策
① 低排出ガス航空機エンジンの導入を促進する。
② 運航実態に応じ可能な限りGPUの使用拡大を図る。
③ GSE等関連車両については、技術動向等を勘案し、可能な車種から低公害化を図る。 ※GSE（Ground Support Equipment）；空港用地上支援装置
④ 照明器具およ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 アイドリングストップ運動を組織的に推進する。

① 低排出ガス航空機エンジンの導入を促進する。★★★

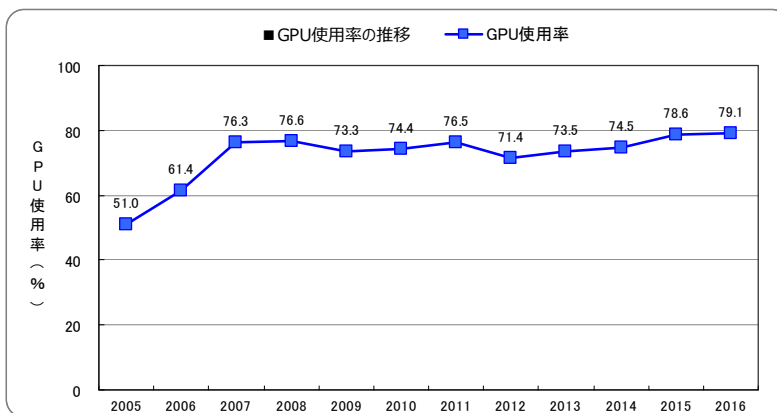
航空機の小型化や、B737-800型機・B787型機などの新型機の導入を図っており、燃料消費量の少ない航空機の発着割合が着実に増加してきています。



※東京国際空港を発着する航空機について、LTOサイクル（高度3,000フィートまでを範囲とした着陸→アイドル→離陸の1サイクル）当たりの燃料消費量を「～1,000kg/サイクル」「1,000～2,000kg/サイクル」「2,000kg～/サイクル」の3つに区分し、各区分における航空機の着陸回数を集計して示したものです。

② 運航実態に応じ可能な限りGPUの使用拡大を図る。★★★

東京国際空港におけるGPUの使用率は、2005年度（基準年）の51%から2007年度には76%まで大幅に増加しましたが、それ以降はほぼ横ばいまたは微増傾向となっています。



※駐機中の航空機は、機体に搭載したAPU(Auxiliary Power Unit)と呼ばれる小型ガスタービン補助動力装置を航空機燃料で動かして、機内の電気や冷暖房を賄っています。GPU(Ground Power Unit；地上動力装置)は、駐機中の機内で必要とされる電気や冷暖房を地上の設備から供給するもので、APUに比べてCO2排出量が1/10以下*になるとともに騒音も小さくなります。そのため、GPUの使用を拡大することで、CO2排出量の削減や騒音の低減を図ることができます。（*AGP社の試算）

航空会社による更なるGPU利用促進を図るため、第5回東京国際空港エコエアポート協議会（2015年3月3日開催）の場で、「APU使用制限をAIP（航空路誌）に記載する」ことを決議し、2015年5月28日のAIPには、東京国際空港におけるAPUの使用制限について、次のように明記しています。

【補助動力装置（APU）の使用制限】

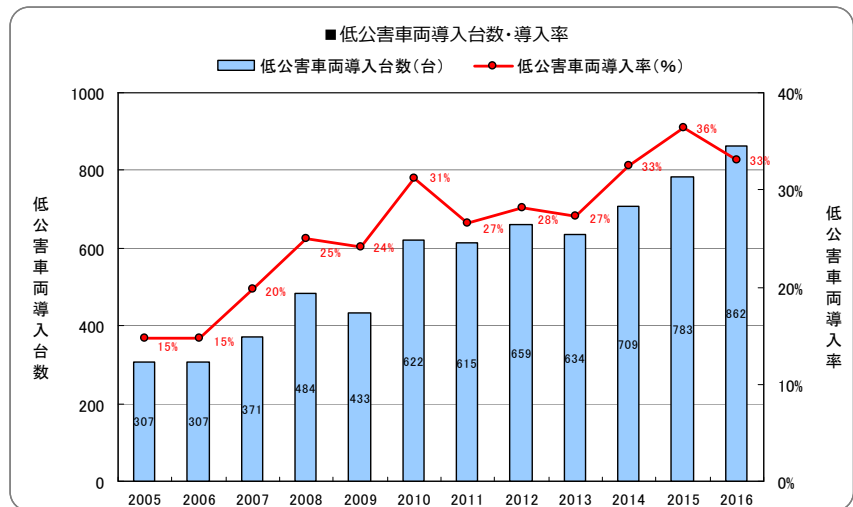
航空機が対象スポットを使用する場合は、管理者が特に認める場合を除き、次に掲げる時間を超えて補助動力装置を使用してはならない。

- (1) 出発予定時刻前の30分間
- (2) 到着後、地上からの動力設備が使用可能となるまでに必要とする最小限度の時間
- (3) 航空機が点検整備のため補助動力装置を必要とする場合は最小限度の時間

注) 対象スポットは、1～5R、5、6～24、51～73、105P、106～114、141～148 とする。

③ GSE等関連車両については、技術動向等を勘案し、可能な車種から低公害化を図る。★★★

GSEをはじめとする空港内の車両については、トーイングタグやフォークリフトの電動化を図るなど、可能な車種から順次低公害化を図っています。低公害車両の台数は年によって増減がありますが、おおむね順調に増加してきており、低公害車両導入率は2005年度（基準年）の15%から2015年度では36%にまで向上していますが、2016年度ではやや低下していることが認められます。



※低公害車両：電気、ハイブリッド、天然ガス、低燃費・低排出ガス車等、環境への負荷が小さい自動車の総称

その他の具体的な施策の進捗状況については、次表のとおりです。

具体的な施策と進捗状況	備考
④ 照明器具およ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。★★★	空港ビル・事務所等の照明器具に関してはLED照明の導入、省エネタイプ照明器具（高効率型蛍光灯等）への転換といった取り組み、空調設備に関してはインバータ化のほかに、設定温度の適正管理や運転時間の見直しといった取り組みが行われています。また、一部の誘導路灯にはLED灯火を導入し、電力使用量の削減を図っています。
⑤ 省エネ行動を組織的に徹底する。★★★	ほとんどの事業者が不要時消灯、空調機の設定温度の抑制、ブラインドの利用（室温上昇の防止）等を実施し、蛍光灯の間引き使用や空調機フィルターのごまめな清掃などの取り組みも積極的に推進するなど、省エネ行動の展開を図っています。
⑥ ビルボイラ用燃料のガス転換を図る。★★★	ビルボイラ用燃料のガス転換については、2014年度において重油からのガス転換が大幅に進み、2015年度では重油はほとんど使用されていません。
⑦ アイドリングストップ運動を組織的に推進する。★★☆	アイドリングストップのステッカーを業務用車両に貼り付けたり、スタンバイ中の車両が建物側の電源を使用し、アイドリングストップに取り組んでいます。業務用車両を保有してアイドリングストップ運動の実施可能な事業者のうち7割以上の事業者がこの取り組みを行っています。

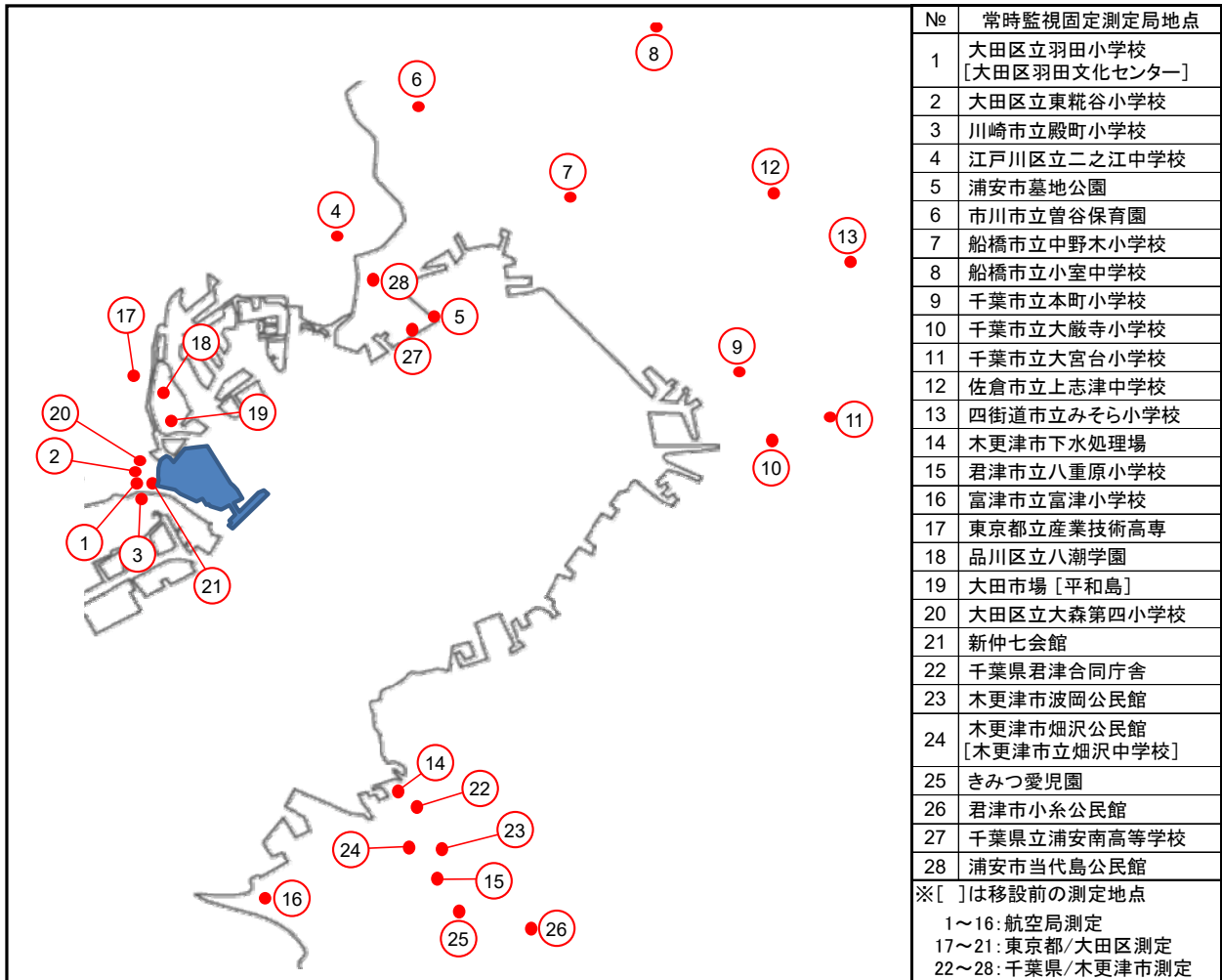
4.2 騒音・振動

【環境目標】

空港隣接地域については、現在以上に騒音エリアを拡大させない。



東京国際空港隣接地域では、国土交通省航空局、東京都（または大田区）および千葉県（または木更津市）が航空機騒音の測定を行っており、測定結果は経年的におおむね横ばいであり、いずれの地点も環境基準を下回っています。以上より、「騒音・振動」の環境目標については、空港隣接地域における騒音エリアは拡大しておらず、目標の達成に向かって着実に進捗していると判断します。



なお、「騒音・振動」の目標達成のために掲げた具体的な施策の進捗状況については、次のとおりです。

具体的な施策と進捗状況	備考
①低騒音型航空機の導入を促進する。 ★★★	離着陸するほとんどの機種がチャプター4（※）に適合している低騒音型の機種です。 ※チャプターとは、ICAO(国際民間航空機関)が航空機の離着陸時の騒音についての環境保全基準を機種別に定めたもので、最も厳しい基準がチャプター4。
②GPUの利用促進を図る。★★☆	(「大気・エネルギー」の施策②参照)
③GSE等関連車両について、より騒音の少ない車両への転換を図る。★★☆	トローリングタグやフォークリフトの電動化のほか、電気自動車やハイブリッド車の導入などの取り組みを、車両の更新時を中心に順次進めています。
④アイドルストップ運動を組織的に推進する。★★☆	(「大気・エネルギー」の施策⑦参照)

4.3 水

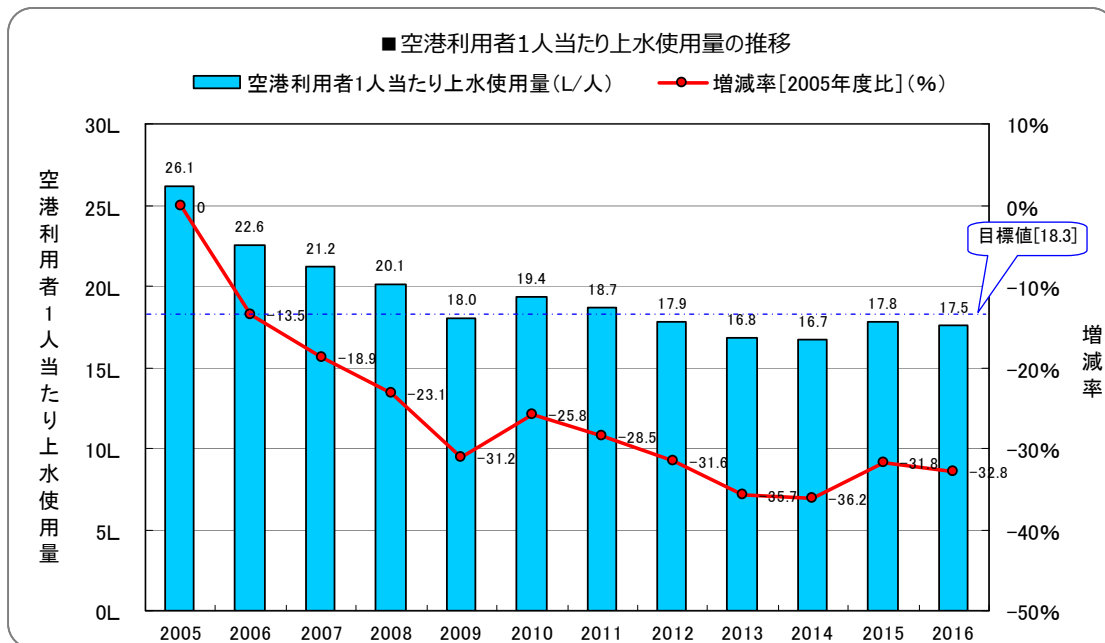
【環境目標 I】

空港利用者 1 人当たりの上水使用量を 2005 年度比で 30% 削減する。



空港利用者 1 人当たりの上水使用量は、2016年度では17.5L/人であり、基準年の2005年度に対して、32.8%まで削減しています。以上より、「水」の環境目標 I については、環境目標は達成しています。ただし、この2年ほどは中水利用量（※）が増加しているにもかかわらず、上水使用量が増えていることを考え合わせると、さらなる節水努力が重要と考えられます。

※2016年度における中水（主に厨房排水）使用量はこれまでの10年間で最も多く71万 m^3 ですが、中水使用率（水全体のうち中水の占める割合）は29.7%です（最も中水利用率の高い2014年度では31.1%）。



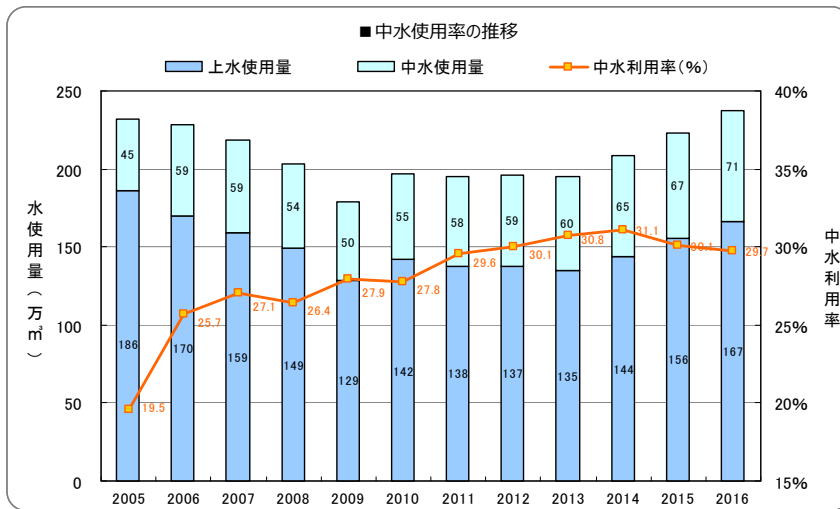
「水（上水使用量）」の目標達成のために掲げた具体的な施策（下記①～④）の進捗状況については、次のとおりです。

目標達成のための具体的な施策
① 雨水貯水槽を設置し、雨水の利用を促進する。
② 自動手洗水栓、節水コマ等の節水器の設置により節水を促進する。
③ 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。
④ 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。

① 雨水貯水槽を設置し、雨水の利用を促進する。★★★★

東京国際空港では10事業者が中水（雨水、厨房排水など）を利用しており、その利用率（次頁）は基準年である2005年度の19.5%から着実に増加し2014年度では31.1%にまで向上していますが、2016年度ではやや低下していることが認められます。中水利用量は増加していますが、上水使用量も増加したため中水利用率が低下しています。

雨水利用量（次頁）も、2005年度の2.8万 m^3 から徐々に増大し、2016年度には大幅に増大し7万 m^3 近く超えてほぼ横ばい傾向にあります。今後とも雨水利用の促進を図っていきます。



中水には、一般に厨房排水や洗浄雑排水または雨水を処理したものをトイレ洗浄水として再利用する施設のほか、東京国際空港には大規模なエネルギー供給施設があり、ここでは冷却水を脱塩処理することによってリサイクルして上水使用量の削減に努めています。

また、エアラインでは、最終便到着後、以前は廃棄していた航空機搭載水を機体整備工場の清掃やトイレ用の中水として再利用している事業者があります。

雨水利用は、一般に雨水を集水・貯留し必要に応じて処理した後に、便所洗浄水、散水などの雑用水として利用します。

空港では、日頃の消火設備点検や消火訓練が必要とされます。消防器材庫・消火ポンプ室の屋上に降水した雨水が集水され、その後ストレナーを取り付けた除塵器により落葉等が捕捉されるとともに塵埃を含んだ初期雨水が排除され、貯水タンクに送水されます。この雨水利用システムで得られた用水が、日頃の消火設備点検や訓練に利用されています。



その他の具体的な施策の進捗状況については、以下のとおりです。

具体的な施策と進捗状況	備考
②自動手洗水栓、節水コマ等の節水器の設置により節水を促進する。★★★★	自動手洗水栓の導入や節水コマの取り付け、節水トイレの導入、流水音発生装置の設置などの取り組み、バルブ調節による水量削減を行っています。
③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。★☆☆	トイレや手洗い場、休憩室等に節水を呼びかける貼り紙やステッカーの掲示、社内だけでなくテナントに対しても節水の励行を呼びかけているなどの取り組みを行っていますが、節水キャンペーンを実施している事業者は数事業者に止まっています。
④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。★★★★	下水排水量については、上水使用量などと一緒に毎年把握しており「実施状況報告書」として公表しています。

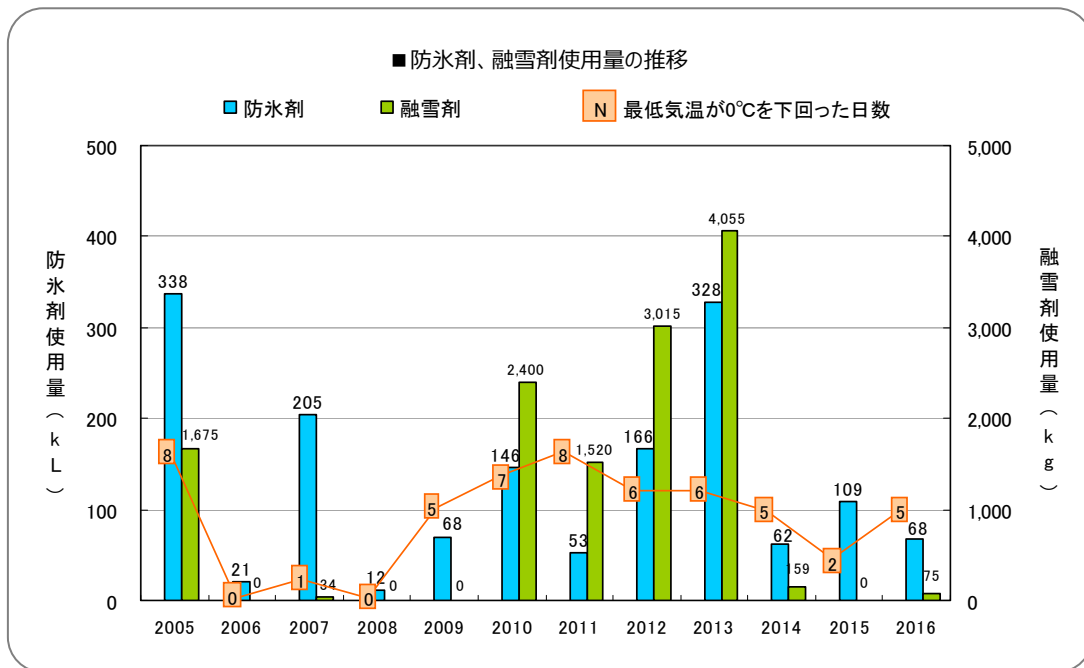
【環境目標Ⅱ】

防氷剤の使用量の低減を図る。



2016年度における防氷剤・融雪剤の使用量については、基準年よりは減少していますが、気象条件によって左右されることから、年によって増減があり明瞭な増減の傾向は見られません。

「水」の環境目標Ⅱについては、防氷剤および融雪剤の使用量に明瞭な増減の傾向が見られず、基準年の状況と変化はありませんが、防氷液濃度の適正化や薬剤の転換などにより、積極的に環境負荷の低減を図っています。



「水（防氷剤）」の目標達成のために掲げた具体的な施策の進捗状況については、次のとおりです。

⑤ 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。★★★

防氷剤使用量削減のための新型機材の開発導入に努めています。また、効率的な散布のための訓練を実施すると共に散布作業（散布箇所、時間、方法など）および防氷液濃度も経験知を踏まえたスタンダード化を図っており、古くなった防氷剤はメーカーに引き渡しメーカーは再利用を図っています。さらに、環境への負荷がより小さい防氷剤の導入についても検討している事業者もあります。

なお、融雪剤に関しては、尿素系融雪剤から、環境負荷のより小さい酢酸・蟻酸系融雪剤への転換を図っており、現在は酢酸・蟻酸系の融雪剤を100%使用しています。

4.4 土壌

【環境目標】

防氷剤の使用量の低減を図る。



冬期に散布・噴霧した防氷剤および融雪剤の一部が土壌に残留する可能性があることから、防氷剤と融雪剤の使用量に関する目標を設定しています。「土壌」の環境目標である「防氷剤の使用量の低減を図る」については、「水」で整理したとおりです。

「土壌」の目標達成のために掲げた具体的な施策の進捗状況については、以下のとおりです。

① 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。★★★

(「水」の施策⑤参照)

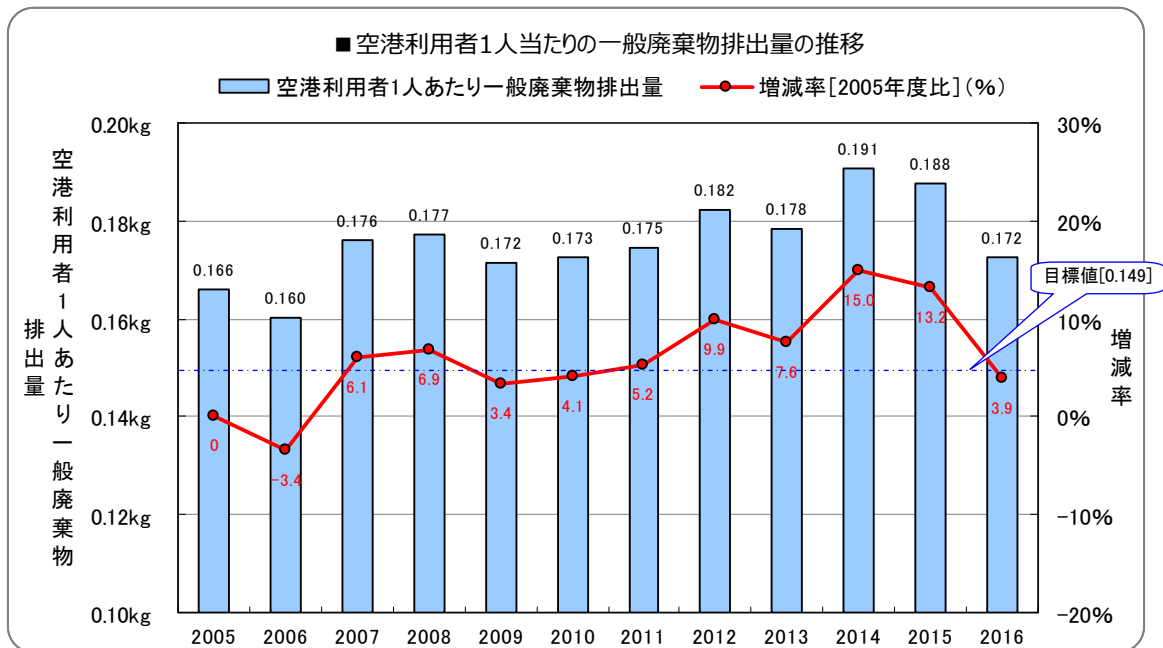
4.5 廃棄物

【環境目標】

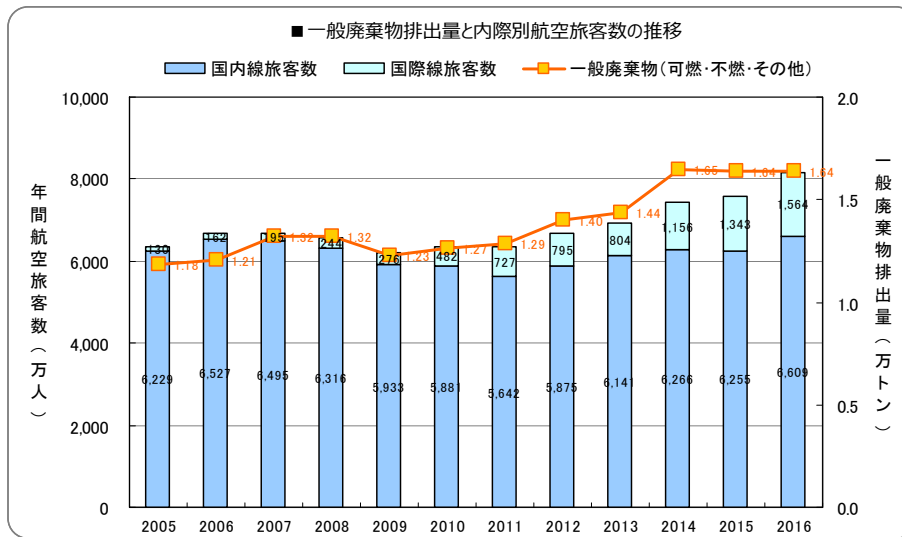
空港利用者1人当たりの一般廃棄物排出量を2005年度比で10%削減する。



空港利用者1人当たりの一般廃棄物排出量（以下、「1人当たり一廃量」という）は、増減を繰り返しながらも、全体としては増加傾向にあり、2016年度では約4%増えており、したがって、「廃棄物」の環境目標は、基準年（2005年度）の状況から悪化しつつあると評価します。

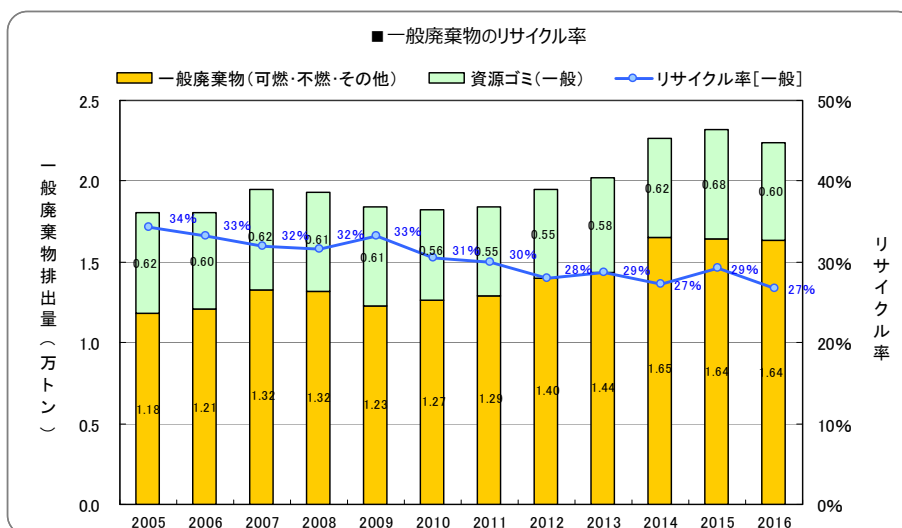


2009年度頃まではほとんどが国内線旅客でしたが、この期間でも空港全体の一般廃棄物の年間排出量（以下、「年間一廃量」という）は増加傾向にあります。2010年度以降は、国際線旅客数が大きく伸びていますが、年間一廃量はその伸び率を超えて大幅に増大していることが認められます。この2010年度以降の年間一廃量および1人あたり一廃量の大幅増加の要因の一つとしては、国際線旅客の機内ごみによるものと考えられます。搭乗時間が長く機内サービスもある国際線の機内ごみは、国内線と比べて、乗客1人当たりの廃棄物排出量が多く、機内食残渣については、検疫上の理由から焼却処理が義務付けられています。こうした空港利用状況の変化もあって、増加したものと考えられます。



一般廃棄物のリサイクル量（資源量）については経年的に大きな変化はありませんが、処分量（可燃、不燃等）が増大して、リサイクル率については全体的に低下する傾向が認められます。

環境目標では「2005年度比で10%削減」としていますので、目標達成のためにはリサイクルを始めとして3R（リデュース、リユース、リサイクル）を軸とした取り組みを推進して、一般廃棄物の処分量を削減する必要があります。



「廃棄物」の目標達成のために掲げた具体的な施策の進捗状況については、次のとおりです。

具体的な施策と進捗状況	備考
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。★★☆	一般廃棄物発生量についての定期的・継続的計測と情報共有の取組状況については、およそ空港全体における発生量を毎年、エコエアポート協議会で調査・集計しています。
排出源におけるごみの減量化の意識向上のためのキャンペーンを実施する。★★☆	多くの事業者が分別回収ボックスを設置して分別の推進を図っていますが、ごみ減量化の意識向上のため、「処理費用とリサイクル収益について周知させている」、「ブリーフィング等において廃棄物削減の取り組みを進めるように指示している」、「ゴミ減量化キャンペーンを実施している」事業者は半数以下になっています。
② 事務用紙の削減、包装の簡略化、廃材利用の製品を積極的に利用する。★★★	事務用紙の削減、包装の簡略化、リサイクル再生品の利用に関する取組状況は、かなり進んでおり、具体的には、事務用紙の裏紙利用や両面印刷・複数頁印刷、ペーパーレス化、封筒の再利用等による事務用紙の削減、再生紙をはじめとするリサイクル再生品の積極的な優先購入などの取り組みを進めています。また、納品物を簡易包装でお願いしている事業者もあります。

4.6 自然環境

【環境目標】

空港周辺の環境との共生に配慮し、空港周辺の生物の生息環境を保全する。



「自然環境」では、防氷剤および融雪剤の散布効率を上げることとおして、空港周辺に生息する水生生物等の生息環境を保全することを目標としています。防氷剤と融雪剤の使用量については、「水」で整理したとおりです。

なお、このほかにも、D滑走路の整備に際しては、周辺海域への環境影響を低減するために栈橋工法を採用したほか、水生生物の生息環境を保全・創出するため浅場や藻場を造成するなどの取り組みも行ってきています。

「自然環境」の目標達成のために掲げた具体的な施策の進捗状況については、以下のとおりです。

① 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検討する。★★★

(「水」の施策⑤参照)

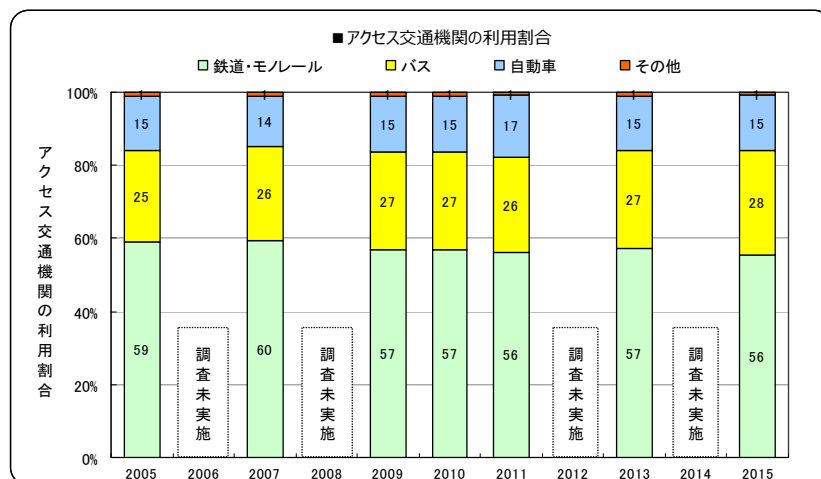
4.7 その他

【環境目標】

公共交通機関の利用度を現状より着実に向上させる。



空港活動に係る温室効果ガスのさらなる削減を目指して、「その他」の環境目標として、空港アクセスにおける公共交通機関の利用率に関する目標を設定しています。羽田空港における公共交通機関の利便性は広く認識されていることもあり、鉄道・モノレールとバスを合わせた公共交通機関の利用率は、2005年度から2015年度にかけては8割を超える高い比率で推移していますが、ほぼ横ばい状態にあります。



「その他」の目標達成のために掲げた具体的な施策の進捗状況については、以下のとおりです。

具体的な施策と進捗状況	備考
① 関係者の理解・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。★★★	公共交通機関が深夜早朝便スケジュールに対応して部分的に運行時間帯の拡大や増発を行ったり、航空会社が国際線早朝便の搭乗手続きの利便を図りホームページで公共交通機関の利便性をPRするなどの取り組みを行っています。
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。★★★	公共交通機関利用の原則化、公共交通機関利用の呼びかけなどの取り組みを実施しており、今後ともこの取組みを進めていきます。

5. エコエアポートに関するトピックス・取組み方針

【大気・エネルギー】

■東京国際空港国際線旅客ターミナルの表彰

東京国際空港国際線旅客ターミナルは、平成29年2月、経済産業省 関東経済産業局が実施する表彰制度において、「平成28年度 エネルギー管理優良工場等」として表彰されています。

東京国際空港の国際線旅客ターミナルビルの管理・運営において、国土交通省航空局が掲げている『エコエアポート・ガイドライン』に基づき、環境に優しい旅客ターミナル作りに取り組んでおり、省エネルギー対策として、様々な省エネルギー技術を導入しています。

【その他】

■各事業者の実施策

平成27年度以降の各事業者の実施策を整理すると次のとおりです。

【平成27・28年度の実施策および平成29年度実施予定施策（1/6）】

	平成 27 年度実施分	平成 28 年度実施分	平成 29 年度実施予定
日本航空	<ul style="list-style-type: none"> ①クールビズ、ウォームビズの実施（夏:28℃ 冬:20℃） ②残業の抑制 ③階段利用の促進 ④シェードクローズの促進 	<ul style="list-style-type: none"> ①クールビズ、ウォームビズの推進（夏:28℃ 冬:20℃） ②階段利用の促進 ③省エネルギー対策会議の定期開催(月 1 回) ④シェードクローズの促進 ⑤コピー用紙の節減（両面コピー、毎月の消費量の周知啓蒙） ⑥ノート PC への移行推進 	<ul style="list-style-type: none"> ①平成 28 年度実施事項の継続 ②働き方改革による残業時間の抑制
全日本空輸	<ul style="list-style-type: none"> ①廃棄物の分別の徹底 ②紙の削減（資料等の WEB 化） ③クールビズの早期実施、空調温度の管理徹底 ④エコ運転の徹底、アイドリングストップの徹底 	<ul style="list-style-type: none"> ①無駄な点灯防止 ②OA 機器の細かな OFF ③エコドライブ 	<ul style="list-style-type: none"> ①残業抑制 ②事務所内の整理整頓による無駄スペースの削減 ③エコドライブ
スカイマーク	<ul style="list-style-type: none"> ①コピー用紙裏紙利用の徹底 ②ゴミ分別の徹底 ③節水呼びかけ周知徹底 ④不要な電源（照明含む）の SWITCH オフ 	<ul style="list-style-type: none"> ①コピー用紙裏紙利用の徹底 ②ゴミ分別の徹底 ③節水呼びかけ周知徹底 ④不要な電源（照明含む）の SWITCH オフ 	<ul style="list-style-type: none"> ①コピー用紙裏紙利用の徹底 ②ゴミ分別の徹底 ③節水呼びかけ周知徹底 ④不要な電源（照明含む）の SWITCH オフ
AIRDO	<ul style="list-style-type: none"> ①休憩時間の消灯 ②ペーパーレス化、コピー用紙の削減 ③両面印刷の実施、原則カラー禁止 ④ノー残業デーの推進 	<ul style="list-style-type: none"> -（これまでの対策を継続実施） 	<ul style="list-style-type: none"> -（これまでの対策を継続実施）

【平成27・28年度の実施策および平成29年度実施予定施策（2/6）】

	平成 27 年度実施分	平成 28 年度実施分	平成 29 年度実施予定
ソラシドエア	<ul style="list-style-type: none"> ①新造機 ボーイング 737-800 型機の導入 ②APU 使用制限（GPU の活用） ③駐機中の客室内シェード活用 ④コピー用紙の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ①駐機時 APU 使用時間の削減、地上電力の使用促進 ②休憩室の小まめな消灯 ③駐機時に COCKPIT ウィンドウに車用サンシェード設置（夏期） ④駐機時のウィンドウシェードクローズ（夏期） ⑤航空機胴体洗浄 	<ul style="list-style-type: none"> ①会議資料ペーパーレス化 ②駐機時 APU 使用時間の削減、地上電力の使用促進 ③事務所、休憩室、器材庫照明の LED 化 ④休憩室の小まめな消灯 ⑤駐機時に COCKPIT ウィンドウに車用サンシェード設置（夏期） ⑥駐機時のウィンドウシェードクローズ（夏期） ⑦航空機胴体、エンジンの洗浄
スターフライヤー	<ul style="list-style-type: none"> ①コピー用紙の節減（両面コピー・集約コピー） ②休憩時間中の事務所蛍光灯の消灯 ③GSE アイドリングストップの啓蒙 	<ul style="list-style-type: none"> ①省エネフライトの実施 ②事務所内電球の LED 化 ③クールビズ、ウォームビズの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ①コピー用紙の削減（両面コピー・2IN1 の積極的利用） ②休憩室未使用時の消灯 ③PC 未使用時のモニター電源 OFF
空港施設	<ul style="list-style-type: none"> ①エレベーターホール、廊下照明の削減・間引き、夏場の便座ヒーターの停止、空調温度管理（冷房設定温度 28℃） ②社用車をハイブリット車に変更（2 台） ③超節水型便器に変更（第五総合ビル） ④貨物上屋庇下照明を LED 化 	<ul style="list-style-type: none"> ①トイレ改修に併せ LED 化・節水型便器に変更（第三総合ビル） ②平成 27 年度までの対策を引き続き実施 	<ul style="list-style-type: none"> ①トイレ改修に併せ LED 化・節水型便器に変更（貨物上屋） ②平成 28 年度までの対策を引き続き実施
東京空港冷暖房	<ul style="list-style-type: none"> ①廊下蛍光灯の間引き ②トイレは使用後に消灯する ③昼休みの事務所内蛍光灯消灯 ④CO2 排出係数の低いターボ冷凍機を優先して運転 	<ul style="list-style-type: none"> ①平成 27 年度の実施策を継続実施 	<ul style="list-style-type: none"> ①平成 27 年度の実施策を継続実施
日本空港ビルデング	<ul style="list-style-type: none"> ①空調機インバータ制御の追加導入 ②照明の省エネ機器の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ①空調機インバータ制御の追加導入 ②照明の省エネ機器の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ①夏季繁忙ピーク時のデマンド調整 ②照明の省エネ機器の導入（LED 化）
東京国際エアカーゴターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ①通路・EV・庇上・庇下・外灯、上屋水銀灯等照明 50%間引き ②排気ファン間欠運転 ③共用部の温度調整 ④便器ヒーター使用停止 	<ul style="list-style-type: none"> ①通路・EV・庇上・庇下・外灯、上屋水銀灯等照明 50%間引き ②排気ファン間欠運転 ③共用部の温度調整 ④便器ヒーター使用停止 	<ul style="list-style-type: none"> ①通路・EV・庇上・庇下・外灯、上屋水銀灯等照明 50%間引き ②排気ファン間欠運転 ③共用部の温度調整 ④便器ヒーター使用停止

【平成27・28年度の実施策および平成29年度実施予定施策（3/6）】

	平成 27 年度実施分	平成 28 年度実施分	平成 29 年度実施予定
東京国際 空港ターミ ナル	<ul style="list-style-type: none"> ①ゴミ分別の徹底 ②各所照明間引き点灯の実施 ③空調機・排風機省エネベルトへの更新 ④クールビズ・ウォームビズの実施 ⑤空調機 INV 周波数変更 ⑥館内各所 LED 化の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ①ゴミ分別の徹底 ②各所照明間引き点灯の実施 ③空調機・排風機省エネベルトへの更新 ④クールビズ・ウォームビズの実施 ⑤館内各所 LED 化の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ①自然エネルギーの有効活用（太陽光・地中熱） ②コージェネレーションシステムの運用 ③ターミナル館内照明のLED化 ④クールビズ・ウォームビズの実施 ⑤BEMSによるエネルギー管理 ⑥雨水・排水の再利用（ターミナルへの中水供給） ⑦エネルギー会議（月2回）による省エネ推進
エージーピ ー	<ul style="list-style-type: none"> ①事務所屋上への太陽光発電設置の検討 ②事務所1階内、照明交換による電力量削減 ③1PTB 航空機用空調設備冷却水配管清掃による空調機使用電力の削減 ④1PTB 航空機用空調設備冷水使用量削減 ⑤地域関係者にて構成するスポーツゴミ拾いに参加 ⑥固定電源設備の供給出来ない件数の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ①事務所の照明 LED 化 ②エコドライブ推進 ③2PTB 電気自動車用充電設備の空港事業者への周知 ④地上空調設備使用促進によるCO₂削減 ⑤地域関係者にて構成するスポーツゴミ拾いに参加 ⑥1PTB 航空機用空調設備冷却水配管清掃による空調機使用電力の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ①エコドライブ推進 ②コピー用紙削減（裏面コピー） ③昼休み中事務所内照明消灯 ④地上空調設備使用促進によるCO₂削減 ⑤地域関係者にて構成するスポーツゴミ拾いに参加 ⑥1PTB 航空機用空調設備冷却水配管清掃による空調機使用電力の削減
ティエフケー	<ul style="list-style-type: none"> ①蛍光灯 LED 化継続実施。 ②空調機ドレン水を再利用し、冷凍冷蔵庫室外機のコンデンサーに散水した。 	<ul style="list-style-type: none"> ①蛍光灯 LED 化継続実施。 ②クールビズ・ウォームビズの実施。 ③INV 設置 2ヶ所実施。（2017年12月実施予定） 	<ul style="list-style-type: none"> ①蛍光灯 LED 化継続実施予定。 ②INV 設置 1ヶ所実施予定。 ③クールビズ・ウォームビズの実施。
ANA ケー タリングサー ビス	<ul style="list-style-type: none"> ①館内照明の間引き ②外壁 ANA ロゴサインの消灯 ③空調の運転調整 ④コピー用紙の削減（両面・集約・裏紙印刷） ⑤事務所等の計画消灯 ⑥階段利用の促進 ⑦エレベーターの利用制限（2アップ3ダウン） 	<ul style="list-style-type: none"> ①館内照明の間引き ②外壁 ANA ロゴサインの消灯 ③空調の運転調整 ④コピー用紙の削減（両面・集約・裏紙印刷） ⑤事務所等の計画消灯 ⑥階段利用の促進 ⑦エレベーターの利用制限（2アップ3ダウン） 	<ul style="list-style-type: none"> ①館内照明の間引き ②外壁 ANA ロゴサインの消灯 ③空調の運転調整 ④コピー用紙の削減（両面・集約・裏紙印刷） ⑤事務所等の計画消灯 ⑥階段利用の促進 ⑦エレベーターの利用制限（2アップ3ダウン）
櫻商会	<ul style="list-style-type: none"> ①昼休み消灯 ②エコドライブ推進 	<ul style="list-style-type: none"> ①昼休み消灯 ②エコドライブ推進 	<ul style="list-style-type: none"> ①昼休み消灯 ②エコドライブ推進

【平成27・28年度の実施策および平成29年度実施予定施策（4/6）】

	平成 27 年度実施分	平成 28 年度実施分	平成 29 年度実施予定
東京空港交通	①節水への取り組み ②電気使用量の削減 ③コピー用紙の削減 ④環境に優しいエコドライブ	①節水への取り組み ②電気使用量の削減 ③コピー用紙の削減 ④環境に優しいエコドライブ	①節水への取り組み ②電気使用量の削減 ③コピー用紙の削減 ④環境に優しいエコドライブ
京浜急行電鉄	①空調の適正化 （事務所内温度：夏 28 度・冬 19 度を基本とする、人のいない場所の空調はこまめに停止させる） ②照明の適正化（入り切をこまめに行う）	①不要時の消灯・間引き使用 ②空調機の設定温度の抑制 ③LED 照明の導入 ④本社ノー残業デーの実施	①不要時の消灯・間引き使用 ②空調機の設定温度の抑制 ③LED 照明の導入 ④本社ノー残業デーの実施 ⑤夏季休暇の取得促進日設定
東京モルール	①節電・節水の励行（前年比 1%減） ②事務用品のグリーン調達の推進 ③OA 用紙の 100%再生紙使用 ④クールビズ・ウォームビズの推進	①節電・節水の励行（前年比 1%減） ②駅照明の節電対策（一部消灯）の継続 ③OA 用紙の 100%再生紙使用 ④クールビズ・ウォームビズの推進	①事務用品のグリーン調達の推進 ②クールビズ・ウォームビズの推進 ③節電・節水の励行（前年比 1%減）
空港環境整備協会	①節電対策の徹底 ②ゴミの減量化 ③アイドリングストップの推進	①駐車場内節電照明（蛍光灯の間引きにより照度を 70%程度に低減） ②夏季の冷房限定運用の実施（連絡通路及び各階エレベータホール内の空調機の使用制限及び時間限定運用） ③駐車場エレベータホール自動ドアの運用制限（空調機使用制限実施時における全自動扉の開放）	①駐車場内照明の LED 化 ②夏季の冷房限定運用の実施（連絡通路及び各階エレベータホール内の空調機の使用制限及び時間限定運用）（継続） ③駐車場エレベータホール自動ドアの運用制限（空調機使用制限実施時における全自動扉の開放）（継続）
三菱石油	①ゴミ分別の徹底及びリサイクルの推進 ②節水の励行、空調機の抑制運転 ③コピー用紙の削減（両面コピー、集約コピー） ④雨水利用設備の積極的な利用	①ゴミ分別の徹底及びリサイクルの推進 ②照明の LED 化 ③雨水利用設備の積極的な利用 ④空調機の抑制運転	①ゴミ分別の徹底及びリサイクルの推進 ②照明の LED 化及び昼休み消灯 ③雨水利用設備の積極的な利用 ④空調機の抑制運転
マイナミ空港サービス	①4R(Refuse, Reduse, Reuse, Recycle)を実施 ②アイドリングストップの強化 ③事務所内の冷房効率向上（扇風機設置）	①4R を実施 ②アイドリングストップの強化 ③事務所内の冷房効率向上（扇風機設置） ④照明機器の間引きや一部 LED 照明導入 ⑤コピー用紙の有効活用	①4R を実施 ②アイドリングストップの強化 ③事務所内の冷房効率向上（扇風機設置） ④照明機器の間引きや一部 LED 照明導入 ⑤コピー用紙の有効活用 ⑥空調吹き出し口の清掃による冷暖房の効率向上

【平成27・28年度の実施施策および平成29年度実施予定施策（5/6）】

	平成 27 年度実施分	平成 28 年度実施分	平成 29 年度実施予定
ENEOS サ ンエナジー	①クールビズによる電気代削減 （5/1～10/31） ②蛍光灯のこまめな消灯 ③控室不在時の空調停止	①蛍光灯の間引き使用 ②不在時の照明消灯 ③空調運転時間の適正化 （国際線控室） ④クールビズ	①クールビズによる電気代削減 （5/1～10/31） ②蛍光灯のこまめな消灯（事 務所、国際線控室） ③国際線控室不在時の空調 停止 ④コピー用紙裏紙の使用
JAL グラ ンドサー ビス	①コピー用紙の削減（両面コピ ー・集約コピー） ②昼食時、蛍光灯消灯の徹 底、事務室内蛍光灯の間引 き ③グリーン購入 ④GSE 再生タイヤの利用	①コピー用紙の削減（両面コピ ー・集約コピー） ②昼食時、蛍光灯消灯の徹 底、事務室内蛍光灯の間引 き ③グリーン購入 ④GSE 再生タイヤの利用 ⑤残業の抑制	①コピー用紙の削減（両面コピ ー・集約コピー） ②ペーパーレス化の促進 ③昼食時、蛍光灯消灯の徹 底、事務室内蛍光灯の間引 き ④GSE 再生タイヤの利用、グリ ーン購入 ⑤残業の抑制
ANA エア ポートサー ビス	①廃棄物の分別の徹底 ②紙の削減（資料等の WEB 化） ③クールビズの早期実施、空調 温度の管理徹底 ④エコ運転の徹底、アイドリング ストップの徹底	①資料の WEB 化による紙の削 減 ②事業所内蛍光灯の間引き点 灯 ③クールビズの実施（5月～10 月） ④アイドリングストップ啓蒙と推進	－（これまでの対策を継続実 施）
JAL エアテ ック	①公共機関による移動（社有 車使用は複数乗車のみ可） ②昼休み消灯 ③アイドリングストップ実施	①公共機関による移動（社有 車使用は複数乗車のみ可） ②昼休み消灯 ③アイドリングストップ実施	①産業廃棄物の排出量の把握 と適正な管理 ②3R（リデュース・リユース・リサ イクル）促進の為、分別の徹 底 ③アイドリングストップの励行
全日空モ ーターサー ビス	①パソコン、複合機等の省電力 設定 ②LED 室内照明のコントロール 適正化 ③空調設定温度の 28℃徹底	①パソコン、複合機等の省電力 設定 ②LED 室内照明のコントロール 適正化 ③空調設定温度の 28℃徹底 ④洗車時の水道使用抑制	－（これまでの対策を継続実 施）
関東地整 東京空港 整備事務 所	①事務室内蛍光灯の間引き ②事務機器等の省エネ（節 電）モードの徹底 ③コピー用紙の削減（裏紙の 再利用を追加）	①前年度の取り組みを継続実 施 ②超勤削減による節電	①前年度の取り組みを継続実 施 ②昼休みの消灯 ③エコドライブ推進 ④会議資料のペーパーレス化

【平成27・28年度の実施策および平成29年度実施予定施策（6/6）】

	平成 27 年度実施分	平成 28 年度実施分	平成 29 年度実施予定
東京税関 羽田税関 支署	①事務室内蛍光灯間引き ②共用廊下蛍光灯日中不点灯 ③室内温度管理徹底（夏季28℃、冬季19℃） ④事務機器の不使用时電源OFF ⑤近隣階への移動は階段を使用するよう呼び掛け	①平成 27 年度の実施取組を継続実施 ②近隣階への移動は階段を使用するよう呼び掛け	①平成 28 年度の実施取組を継続実施
東京入国 管理局羽 田空港支 局	①事務室内の一部消灯 ②グリーン購入法適合品の購入 ③事務室建具ガラスへの遮光フィルム貼付→予算上の都合により実施せず ④コピー用紙の削減（両面及び集約コピー） ⑤ふだん使用しない電気機器の電源プラグを抜く ⑥リサイクルインク・トナーの積極的な活用	①平成 27 年度実施取組の継続 ②コピー用紙の削減（電子決裁の活用）	①コピー用紙の削減（両面印刷・メール使用促進） ②カラーコピーの抑制（デフォルトで白黒印刷設定） ③節電（昼間時間帯消灯・退庁時の PC 電源 OFF）
東京検疫 所東京空 港検疫所 支所	①事務室内蛍光灯の間引き ②コピー用紙の削減（両面コピー・集約コピー） ③エレベーター使用の制限 ④事務所不在時のこまめな消灯	①事務室内蛍光灯の間引き ②コピー用紙の削減（両面コピー・集約コピー） ③エレベーター使用の削減 ④事務所不在時のこまめな消灯	①事務室内蛍光灯の間引き ②コピー用紙の削減（両面コピー・集約コピー）、原則白黒コピー ③エレベーター使用の削減 ④事務所不在時のこまめな消灯
横浜植物 防疫所羽 田空港支 所	①事務室内蛍光灯の間引き ②コピー用紙の削減（両面コピー・集約コピー） ③待機電力削減をする（機器のコンセントを抜く） ④ゴミの分別を徹底する ⑤昼休みの消灯を徹底する	①事務所内蛍光灯の間引き、昼休みの消灯の徹底 ②コピー用紙の削減（両面・集約コピー） ③待機電力削減 ④ゴミ分別の徹底	-（これまでの対策を継続実施）
動物検疫 所羽田空 港支所	①事務室内蛍光灯の間引き ②事務機器未使用時の元電源消灯 ③コピー用紙の削減（両面コピー・集約コピー）	①事務室内蛍光灯の間引き ②事務機器未使用時の元電源消灯 ③コピー用紙の削減（両面コピー・集約コピー）	①OA 機器の節電設定 ②昼休み消灯 ③エコドライブ推進
東京航空 局東京空 港事務所	①OA 機器の節電設定 ②昼休み消灯 ③エコドライブ推進	①OA 機器の節電設定 ②昼休み消灯 ③エコドライブ推進	①残業の抑制 ②コピー用紙の削減（両面・集約コピー）

- 環境に対する活動を実効あるものにします。
- 環境に対する活動を効率よく実施します。
- 関係者が一体となって活動を推進します。

【主な環境要素の環境目標と計画の進め方】

- 大気・エネルギー [目標：発着回数1回当たりのCO₂排出量を2005年度比で20%削減する。]
 - 発着回数1回当たりのCO₂排出量については、目標の達成に向かってこれまでの施策を継続・発展していきます。
- 水 [目標：空港利用者1人当たりの上水使用量を2005年度比で30%削減する。]
 - 空港利用者1人当たりの上水使用量について、目標の達成に向かってこれまでの施策を継続・発展していきます。
- 廃棄物 [目標：空港利用者1人当たりの一般廃棄物の空港外への排出量を10%削減する。]
 - 空港利用者1人当たりの一般廃棄物排出量については、廃棄物の「見える化」を進め、3R（リデュース、リユース、リサイクル）を軸とした削減の取り組みをさらに進めていきます。



東京国際空港エコエアポート協議会
【事務局】

東京航空局 東京空港事務所

TEL:03-5757-3029 FAX:03-5757-1543

※東京国際空港および国管理空港（共用空港を含む）の空港環境計画および取り組み状況等については、下記 国土交通省航空局「エコエアポートについて」に示しています。

http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000595.html