

徳島空港環境計画中間評価報告書

令和3年2月

徳島空港エコエアポート協議会

目次

1	徳島空港の概要	1
2	徳島空港環境計画の基本方針	2
2.1	空港環境計画策定の背景	2
2.2	空港環境計画策定の目的	2
2.3	環境目標の設定方法	3
2.4	実施方針	3
2.5	対象範囲と対象区域	3
3	実施体制	4
3.1	エコエアポート協議会の構成	4
3.2	エコエアポート協議会の主な活動内容	4
4	徳島空港環境計画の進捗状況と中間評価	5
4.1	評価の基準	5
4.2	目標及び施策の進捗度	6
4.3	中間評価のまとめ	14
5	目標達成に向けての対策	16
5.1	今後の課題	16
5.2	目標及び具体的な施策の見直し（案）	17
5.3	新たな施策の提案	18

1 徳島空港の概要

徳島空港（正式名称：徳島飛行場、愛称：徳島阿波おどり空港）は、徳島県板野郡松茂町に位置する海上自衛隊と民間航空との共用空港である。（図 1-1）

昭和 33 年に防衛庁（現防衛省）によって海上自衛隊徳島航空基地として建設され、昭和 37 年に公共用飛行場に指定された。昭和 42 年にターミナルビルの供用が開始され、利用客の増加に伴い、機材の大型化等に対応するため、昭和 56 年から滑走路拡張工事に着手し、昭和 62 年に滑走路 2,000m の供用を開始してエプロン・平行誘導路の全面供用を実現した。さらに、増大する航空需要に対応するため、平成 9 年から滑走路延長事業に着手し、平成 22 年に滑走路 2,500m の供用を開始した。平成 30 年には、ターミナルビルが増築され、国際線ターミナル機能の供用を開始した。

令和元年 12 月 9 日時点では、東京線が 1 日 11 往復、福岡線が 1 日 2 往復運航している。令和元年度の発着回数は 10,260 回、取扱旅客数は 1,138,957 人、貨物取扱量は 2,313t であった。（図 1-2 参照）



図 1-1 徳島空港の全景

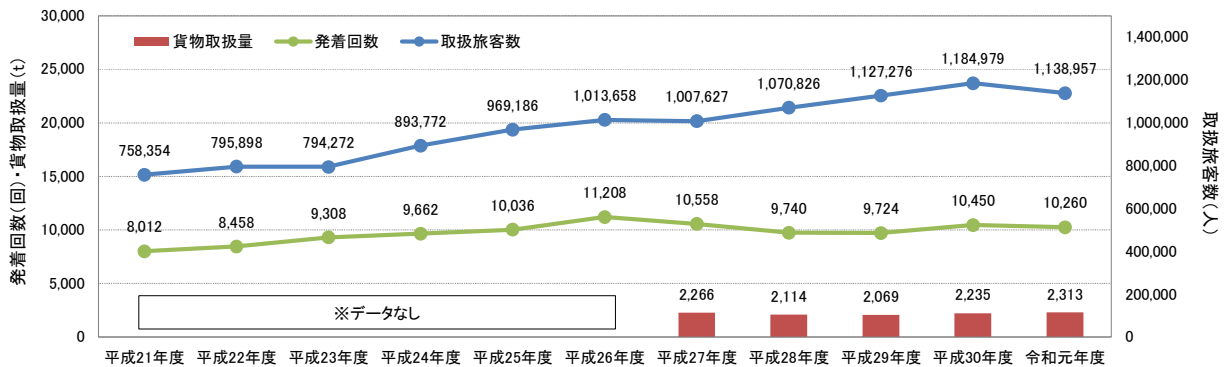


図 1-2 徳島空港における年間の発着回数及び取扱旅客数

2 徳島空港環境計画の基本方針

2.1 空港環境計画策定の背景

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。

さらに、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、『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。

また、「空港の設置及び管理に関する基本方針」（平成20年12月）においても、これまでの空港周辺環境対策に加え、空港の運営に伴う環境負荷を低減するための施策を積極的に推進していくこととされ、エコエアポートの積極的な推進が求められている。

2.2 空港環境計画策定の目的

徳島空港では、航空会社、ビル会社をはじめとする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とし、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「徳島空港環境計画」が策定された。

2.3 環境目標の設定方法

徳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、気候特性並びに周辺の環境を考慮し、環境要素7項目（大気、騒音・振動、水、土壌、廃棄物、エネルギー、自然環境）について、発生・消費規模に留意し、とくに大気、水、廃棄物の3点に重点を置くこととした。

2.4 実施方針

1) 目標年度

- 10年後の平成30年度（2018年度）を目標年度とした。
- ただし、空港を取り巻く環境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) 施策実施のスケジュール

- 策定された空港環境計画の実施については、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する。

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」として公表する。
- 協議会は、目標年度の次年度の令和元年度（2019年度）に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。

2.5 対象範囲と対象区域

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はしていない。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ものとした。

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、徳島空港の民航地区（国有地）とした。（海上自衛隊徳島教育群は除く。）

3 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、徳島空港エコエアポート協議会を組織した。

3.1 エコエアポート協議会の構成

徳島空港エコエアポート協議会の構成員は、以下のとおりである。(順不同)

- 四国地方整備局徳島飛行場建設事務所前任建設管理官
- 徳島県警察本部地域課航空隊長
- 徳島県消防防災航空隊長
- 徳島空港ビル(株)取締役
- (財)空港環境整備協会徳島事務所長
- (株)日本航空インターナショナル徳島空港所長
- 全日本空輸(株)徳島空港所長
- シェル徳発(株)航空部徳島空港営業所長
- 大阪航空局徳島空港事務所長

(平成20年4月時点)

3.2 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、関係する各事業者が実施する。

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、空港利用者に対しても取り組みへの理解と協力依頼を行う。

4 徳島空港環境計画の進捗状況と中間評価

4.1 評価の基準

環境要素ごとに掲げた最終目標値に対する進捗度について、表 4-1 のとおりに評価基準を設定し、評価を行った。また、実施している具体的な施策についても同様に評価を行った。

表 4-1 目標及び施策の進捗度評価基準

	評価の区分	評価
目標に対する 進捗度	目標を達成した、あるいは目標達成に向けて順調に進展している	A
	基準年（平成 20 年度）の状況からあまり変化していない	B
	基準年（平成 20 年度）の状況から悪化している	C
具体的な施策 の進捗度	目標を達成した	5
	順調に進展している	4
	遅れているが進展している	3
	あまり進展していない	2
	目標から遠ざかっている	1

4.2 目標及び施策の進捗度

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、令和元年度における環境要素ごとの目標と施策の進捗度を整理した。

1) 大気（エネルギーを含む）

■10年後（平成30年度）の目標

空港全体のCO₂の排出量を着実に削減する。・・・進捗度【 B 】

徳島空港で主に使用しているエネルギーは、電力及びガソリンである。

年間の電力使用量は、平成21年度から平成25年度まで増加傾向であったが、平成26、27年度には減少していた。しかし、平成28年度から再び増加傾向となり、以降は増減を繰り返している。徳島空港では、平成21年（2010年）に太陽光発電システムを導入しており、毎年7,000～8,000kWh程度の電力を自家発電して使用している。（図4-1）

年間のガソリン（施設用）使用量は、500～700L程度で推移しており、毎年同程度の使用量となっている。（図4-2）

また、車両用燃料としては、軽油、ガソリンが使用されており、年間の車両用燃料使用量は、平成23年度に軽油、ガソリン共に増加した後、軽油についてはやや増加傾向、ガソリンについてはやや減少傾向となっている。（図4-3）

電力使用量及び施設用・車両用の燃料使用量をもとに、年間のCO₂排出量を算出した結果、令和元年度のCO₂排出量は約1,125,562kgとなっており、平成21年度から同程度で推移している。（図4-4）

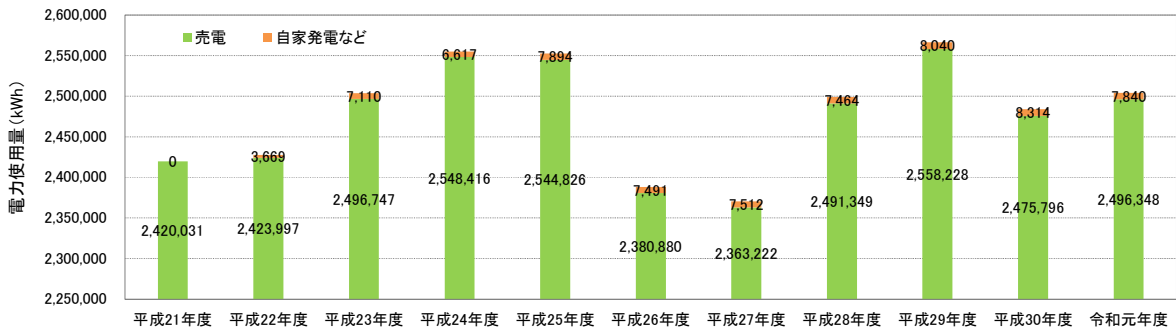


図 4-1 徳島空港における年間の電力使用量

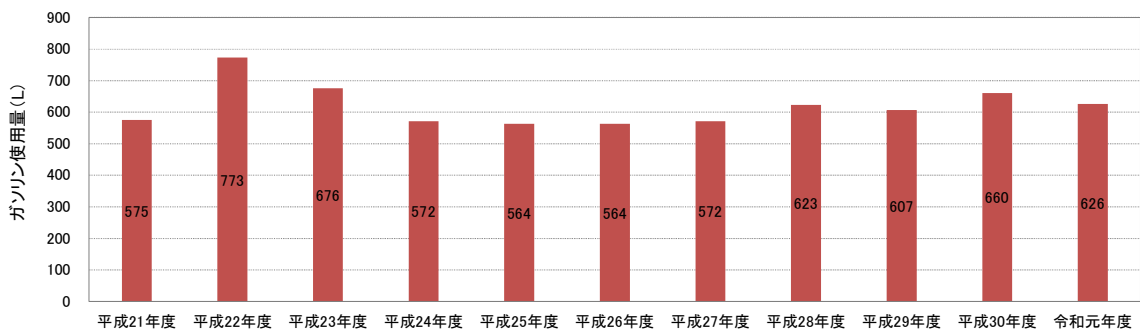


図 4-2 徳島空港における年間のガソリン（施設用）使用量

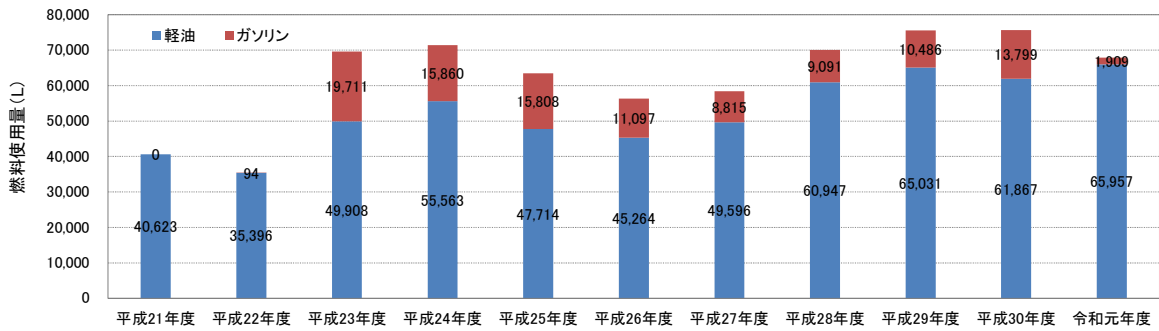


図 4-3 徳島空港における年間の車両用燃料使用量

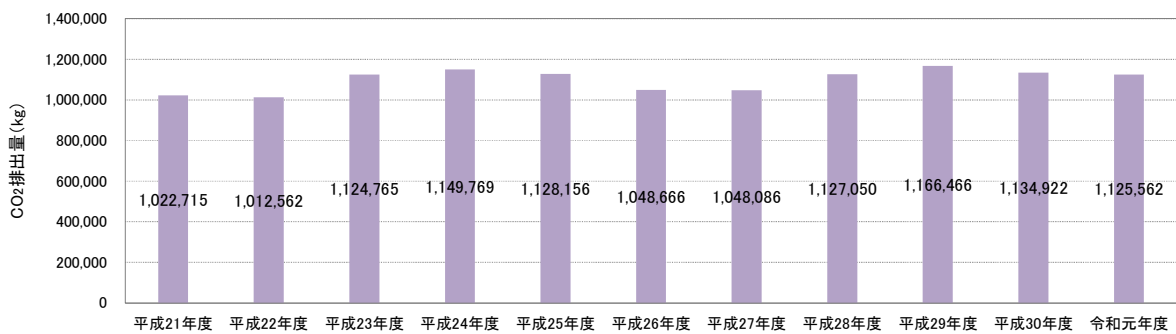


図 4-4 徳島空港における年間のCO2排出量

■具体的な施策

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。・・・進捗度【 2 】

令和2年度時点では、GPUの導入はされていない。

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。・・・進捗度【 3 】

空港用地内で使用している車両は、主にガソリン車またはディーゼル車であり、エコカーの保有台数は平成29年度までは1台、平成30年度から新たに1台を導入しており、令和元年度時点のエコカー導入率は4.3%となっている。(図4-5)

また、スマート水素ステーション(SHS)及び水素燃料電池フォークリフト(FCFL)を導入し、SHSによって精製された水素を貨物で使用するフォークリフトの燃料として使用することで、CO₂排出量を抑制している。

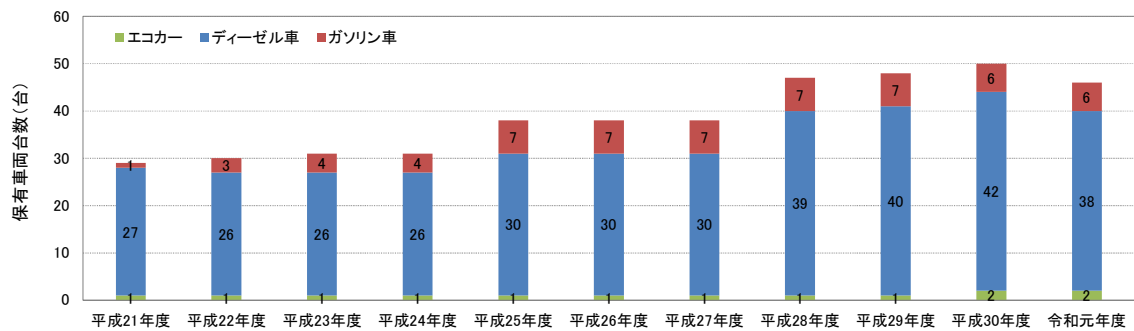


図 4-5 徳島空港における保有車両台数

③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。

・・・進捗度【 4 】

空港内の照明はLEDを使用しており、平成27年8月にはターミナルビル東側のガラス面に遮熱フィルムを貼り付けるなど、省エネ対策を実施している。(図4-6)

また、二酸化炭素排出抑制事業として、平成29年2月に空調機の部品(コンプレッサー・モーター等)の交換を行っている。

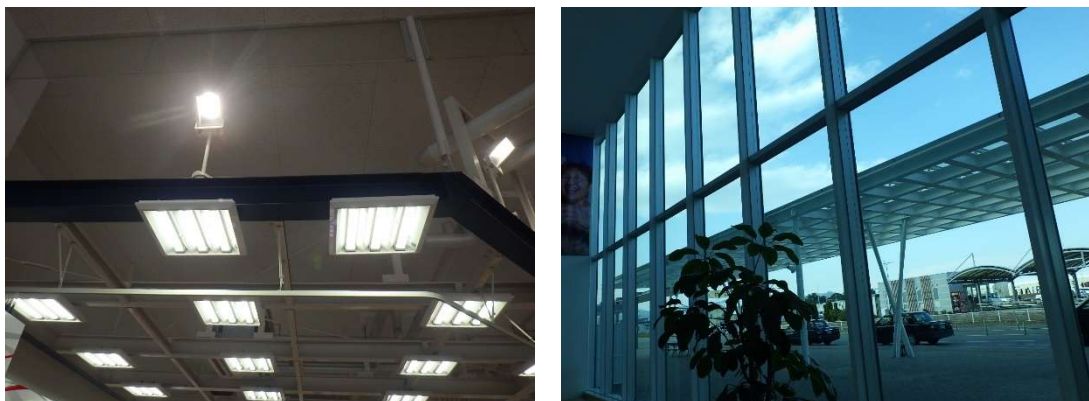


図 4-6 省エネ対策 (左: LED 照明、右: 遮熱フィルムを張り付けたガラス)

④省エネ行動を組織的に徹底する。・・・進捗度【 4 】

徳島県の運輸部門における脱炭素化推進、水素社会化推進の象徴的な取り組みとして事業を推進するため、徳島県、日本航空（株）、徳島空港ビル（株）による連携・協力協定を締結している。

また、節電に対する目標値（昨年度の数値を超えない）を設定し、組織内の意識を高めている。

⑤アイドリングストップ運動を組織的に推進する。・・・進捗度【 4 】

航空機燃料給油車両について、アイドリングストップの推進を実施している。

2) 騒音・振動

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の騒音、車両騒音があるが、極めて小さいものであるため、発生する騒音・振動を悪化させないように努力することとし、特段の施策は設定していない。

参考として、松茂町広島における航空機騒音の推移（平成13年度～平成30年度）を図4-7に示す。航空機騒音については、飛行場周辺的生活環境を把握するため、県及び市町が協力して騒音測定調査を継続して実施している。

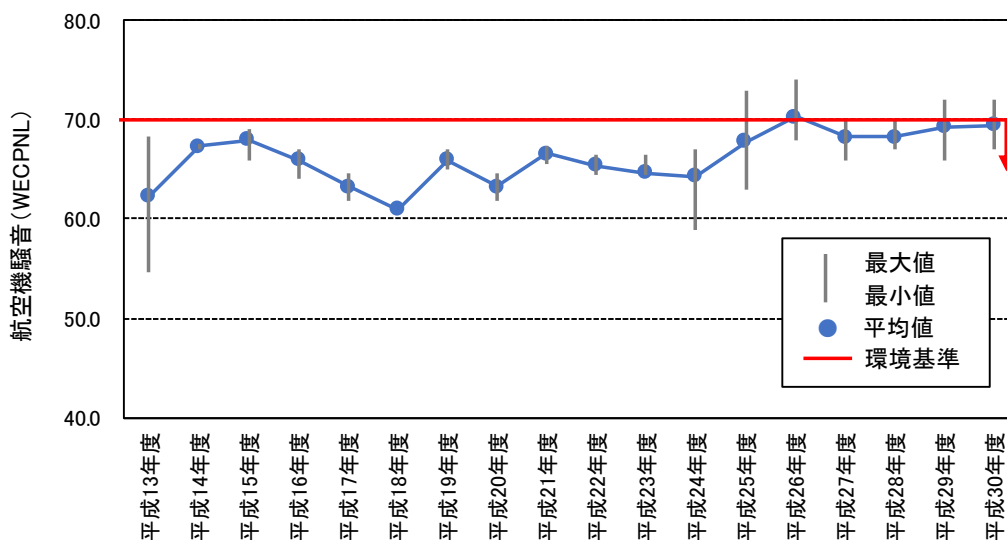


図 4-7 松茂町広島における航空機騒音の推移

出典：「徳島県環境白書（平成14年度～令和元年度）」のデータから作成

3) 水

■10年後（平成30年度）の目標

空港全体の水の使用量を着実に削減する。・・・進捗度【 B 】

徳島空港における年間の水（水道水）使用量を図 4-8 に示す。平成 21 年度以降、年間の水使用量は旅客数の増加に伴って増加傾向であり、令和元年度は 8,980 m³であった。空港利用者 1 人当たりの水使用量*は、年間 8L 程度となっている。

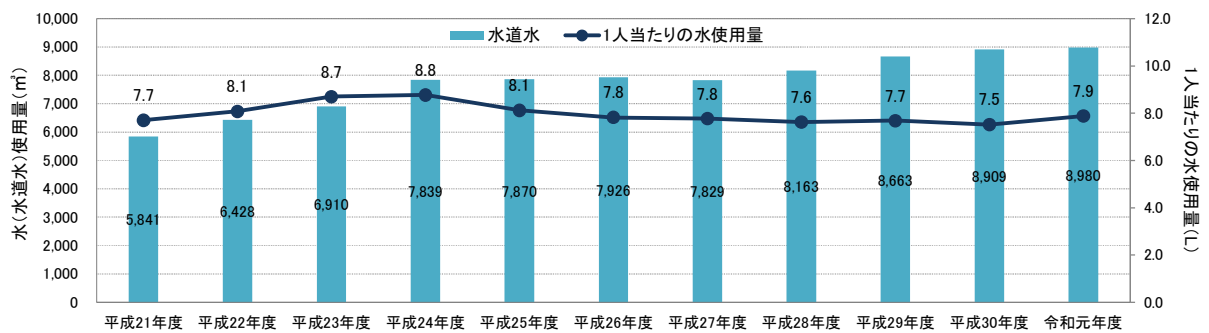


図 4-8 徳島空港における年間の水（水道水）使用量

※1人当たりの水使用量は、年間の水使用量÷年間の取扱旅客数により算出した。

■具体的な施策

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。

・・・進捗度【 3 】

トイレの手洗い場には、自動手洗水栓が設置されている。（図 4-9）



図 4-9 自動手洗水栓

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。

・・・進捗度【 3 】

事業者は、節水に対する目標値（昨年度の数値を超えない）を設定し、意識の向上に努めているが、旅客に向けた節水キャンペーン等は実施されていない。

4) 土壌

各施設からの下水排水は浄化処理された後排水しており、廃棄物も良好に管理されているので、土壌を汚染するような有害物質が土壌に浸透するようなことはないものと考えられる。そのため、今後とも土壌を汚染しないようにすることとし、具体的な施策は特に設定していない。

また、冬季に使用する凍結防止剤は、尿素系よりもより環境への負荷の少ない蟻酸系のもので使用しており、本空港では使用量も少ないため、土壌を汚染するような有害物質とはなっていない。凍結防止剤の散布記録を表 4-2 に示す。

表 4-2 凍結防止剤（蟻酸ナトリウム NW-059）散布記録

年度	日付	使用量 袋/25kg	材質
平成28年度	散布無し		
平成29年度	平成30年1月11日	2	NW-059
〃	平成30年1月24日	2	NW-059
〃	平成30年2月2日	2	NW-059
〃	平成30年2月7日	2	NW-059
〃	平成30年2月8日	2	NW-059
〃	平成30年2月9日	2	NW-059
〃	平成30年2月13日	2	NW-059
平成30年度	平成30年12月29日	2	NW-059
令和1年度	散布無し		

5) 廃棄物

■10年後（平成30年度）の目標

一般廃棄物の総合的なリサイクル率を向上させる。・・・進捗度【 B 】

■具体的な施策

- ①事業者ごとの一般廃棄物発生量の把握と、ゴミの減量化キャンペーン（再生製品の積極的採用、紙使用量の削減、空港利用者への呼びかけ等）を実施する。

・・・進捗度【 4 】

事業者ごとの一般廃棄物発生量は把握できていないが、コピー用紙の削減（両面印刷、ミスプリント裏面使用、資料のデータ化等）等、廃棄物削減のための取り組みを行っている。また、令和2年度7月から開始されたレジ袋有料化に伴い、プラスチック製レジ袋を有料とし、エコバックの普及やプラスチック製レジ袋の排出の抑制を促進している。

その他、ターミナルビル周辺のゴミ拾いを実施している。

- ②産業廃棄物は、発生量及び処理、有効利用方法を把握し、3R（リデュース、リユース、リサイクル）を軸とした継続的な削減を行っていく。・・・進捗度【 3 】

ゴミは分別回収を行い、リサイクル率の向上に努めている。（図 4-10）



図 4-10 ゴミの分別回収

6) エネルギー

※大気の項を参照。

7) 自然環境

本空港では、計画策定段階で滑走路延長工事が行われており、それに伴い、旅客・貨物ターミナルビル、公的機関等の建物の海側への移転や緑地（海浜公園、空港公園）、下水処理施設等も計画されていた。このことから、特段の施策は設定していない。

令和2年度には、ターミナルビル横の駐車場への蜂須賀桜の植樹や、ターミナルビル前の阿波踊り像付近に植栽を設置（松茂町協力）する等、自然環境や景観に対する取り組みを実施している。（図 4-11）

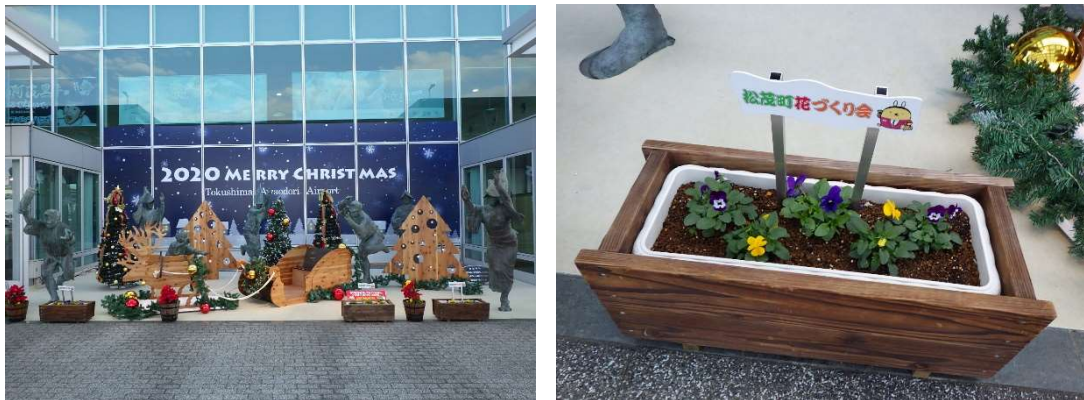


図 4-11 阿波踊り像と松茂町協力の植栽（ターミナルビル前）

4.3 中間評価のまとめ

目標の進捗度及び各施策の進捗度の平均値を表 4-3 のとおり総合的に評価した。空港環境計画における環境要素ごとの進捗度のまとめを表 4-4 に示す。

表 4-3 目標及び施策の進捗度の総合評価方法










目標の評価 各施策の進捗度（平均値）	A	B	C
平均値 3.5 以上			
平均値 2.5～3.5 未満			
平均値 2.5 未満			

表 4-4 環境要素ごとの進捗度まとめ

環境要素の 総合評価	目標及び具体的な施策	進捗度 の評価
1) 大気	【空港全体の CO ₂ の排出量を着実に削減する。】	B
	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。	2
	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
	③ 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。	4
	④ 省エネ行動を組織的に徹底する。	4
	⑤ アイドリングストップ運動を組織的に推進する。	4
2) 騒音・振動	-	-
3) 水	【空港全体の水の使用量を着実に削減する。】	B
	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。	3
	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
4) 土壌	-	-
5) 廃棄物	【一般廃棄物の総合的なリサイクル率を向上させる。】	B
	① 事業者ごとの一般廃棄物発生量の把握と、ゴミの減量化キャンペーン（再生製品の積極的採用、紙使用量の削減、空港利用者への呼びかけ等）を実施する。	4
	② 産業廃棄物は、発生量及び処理、有効利用方法を把握し、3R（リデュース、リユース、リサイクル）を軸とした継続的な削減を行っていく。	3
6) エネルギー	-	-
7) 自然環境	-	-

5 目標達成に向けての対策

5.1 今後の課題

中間評価の結果を踏まえて、エコエアポートの推進に向けた今後の課題を整理する。

1) 大気（エネルギーを含む）

徳島空港における年間のCO₂排出量は、あまり大きな変動はないものの、空港需要の増加に伴ってやや増加傾向である。そのため、空港全体での節電対策及び省エネ行動の実施、エコカーの積極的な導入、アイドリングストップ等のエコドライブ運動の徹底が今後の課題となる。

2) 騒音・振動

騒音・振動については、令和元年度時点で特に問題がないため、発生する騒音・振動を悪化させないように努めることとする。

3) 水

徳島空港における年間の水使用量は、空港利用者の増加に伴って増加傾向であり、利用者1人当たりの使用量はあまり変化がみられない。そのため、今後は更なる節水対策を行い、同時に利用者の意識を向上させることが課題となる。

4) 土壌

土壌については、令和元年度時点で特に問題はないが、冬季に散布する凍結防止剤の使用量の記録を引き続き行い、使用量が大きく増加して土壌への影響が出ることを注意する。

5) 廃棄物

廃棄物については、発生量が正確に把握できていないため、エコエアポートの参加事業者ごとに排出量を記録し、最終評価時に定量的に評価できるようにする必要がある。同時に、引き続き3R（リデュース、リユース、リサイクル）を推進し、廃棄物の削減に努める。

6) エネルギー

エネルギーについては、前述の大気と同様である。

7) 自然環境

自然環境については、令和元年度時点で特に問題がないため、今後も植木や花壇の整備、敷地内の清掃等を適宜行い、景観維持に努めることとする。

5.2 目標及び具体的な施策の見直し（案）

今後もエコエアポートの推進に向けた取り組みを進めていくため、表 5-1 に示す新たな目標及び具体的な施策を設定する。

それぞれの項目について、前年度よりも進捗・改善させることを毎年の小目標として実施する。

表 5-1 空港環境計画の見直し（案）

環境要素	目標及び具体的な施策
1) 大気	【CO ₂ 排出量を着実に削減する。】
	①GPU の導入と使用拡大を図る。
	②照明器具及び空調設備等の省エネタイプ化への切替えを促進する。
	③省エネ行動の具体的な内容を再検討するとともに、組織的に周知徹底を行い、意識の向上に努める。(チェックリストの作成、組織的体制づくり等)
	④GSE 等関連車両のエコカー化を図る。
	⑤アイドリングストップ等のエコドライブ運動を組織的に推進する。
2) 騒音・振動	-
3) 水	【水の使用量を着実に削減する。】
	①施設の更新・新設時に、自動手洗水栓、節水器、節水コマ等を設置し、節水を促進する。
	②空港全体で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) 土壌	-
5) 廃棄物	【一般廃棄物及び産業廃棄物の排出量を着実に削減し、リサイクル率を向上させる。】
	①事業者ごとの廃棄物発生量を記録・集計し、その情報を共有することにより、意識の向上に努める。
	②3R（リデュース、リユース、リサイクル）の具体的な内容を再検討するとともに、組織的に周知徹底を行い、廃棄物の削減を図る。
	③空港全体でゴミの減量化及びリサイクル推進に向けたキャンペーン（再生製品の積極的採用、紙使用量の削減、空港利用者への呼び掛け等）を実施する。
6) エネルギー	-
7) 自然環境	-

5.3 新たな施策の提案

目標を達成するための具体的な施策としては設定していないものの、今後、状況に応じて取り入れていくことが必要と考えられる新たな施策を検討した。

カーボンオフセット制度の活用

令和2年10月の第203回臨時国会の所信表明演説において、「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことが宣言された。

「温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする（カーボンニュートラル）」を実現するためには、排出分を植林などで直接吸収するほか、排出枠を購入したり、温室効果ガスの吸収・削減量の証明書（クレジット）を購入して排出分を相殺（カーボンオフセット）する手法がある。

そこで、大気（エネルギー含む）の環境目標であるCO₂排出量の削減について、まずは空港内で省エネ活動や環境負荷の少ない製品の購入等の排出削減努力を行い、削減が困難な排出量については、他の場所で実現したクレジットの購入や排出削減活動（植林等）を実施することで相殺するといった、カーボンオフセット制度の活用を提案する。



出典：環境省 カーボン・オフセットガイドライン Ver1.0

【参考資料】

徳島空港環境データ

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
取扱旅客数(人)	758,354	795,898	794,272	893,772	989,186	1,013,658	1,007,627	1,070,826	1,127,276	1,184,979	1,138,957
発着回数(回)	8,012	8,458	9,308	9,662	10,036	11,208	10,558	9,740	9,724	10,450	10,260

エネルギー 使用量	施設用	電力	平成21年度											令和元年度
			kWh/年	kWh/年	m ³ /年	m ³ /年	%/年	%/年	%/年	%/年	%/年	%/年	%/年	
水使用	車両用	売電	2,420,031.00	2,423,996.50	2,496,746.50	2,548,416.10	2,544,826.40	2,363,222.00	2,491,349.00	2,558,228.00	2,475,796.00	2,496,348.00		
		自家発電など	0.00	3,669.00	7,110.00	6,617.00	7,894.00	7,491.00	7,512.00	7,464.00	8,040.00	8,314.00	7,840.00	
		ガス	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		プロパンガス	3,629.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		その他	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		A重油	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		軽油	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		灯油	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		ガソリン	575.00	772.70	676.10	572.00	563.50	563.70	571.50	623.00	607.00	660.00	626.30	
		軽油	40,623.00	35,396.00	49,908.00	55,563.00	47,714.00	45,264.00	49,596.00	60,947.00	65,031.00	61,867.00	65,957.00	
		ガソリン	0.00	94.33	19,710.90	15,860.41	15,808.41	11,097.49	8,814.88	9,091.26	10,485.54	13,798.92	1,908.67	
		水通水	5,840.80	6,427.60	6,909.70	7,839.40	7,870.30	7,925.90	7,829.30	8,162.80	8,662.50	8,908.90	8,980.40	
		井戸水	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
その他	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
中水使用	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
下水処理量	5,840.80	6,427.60	6,909.70	7,839.40	7,870.30	7,925.90	7,829.30	8,162.80	8,662.50	8,908.90	8,980.40			

保有車両台数	エコカー	平成21年度											令和元年度
		台	台	台	台	台	台	台	台	台	台	台	
保有車両台数	エコカー	電気自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		ハイブリット車	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		天然ガス車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		LPガス車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		ディーゼゼル車	27	26	26	26	30	30	30	39	40	42	38
		ガソリン車	1	3	4	4	7	7	7	7	7	6	6
		合計	29	30	31	31	38	38	38	47	48	50	46
		エコカー導入率	3.45	3.33	3.23	3.23	2.63	2.63	2.63	2.13	2.08	4.00	4.35