

八尾空港環境計画

平成20年4月

八尾空港エコエアポート協議会

第 1 章 基本方針

I 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求められている。

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。

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も、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、応分の責務を果たすべきと判断される。

2. 空港環境計画策定の目的

八尾空港では、各航空会社を始めとして、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ている。

今後、これらの環境に対する活動をさらに実行あるものとし、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。

II 八尾空港の現況

1. 八尾空港の概要

- (1) 八尾空港は、大阪府八尾市に所在する、小型航空機の基地としては我が国最大の空港である。
- (2) 本空港の施設概要は、表-1に示すとおりである。
- (3) なお、大阪府では、大規模災害時に淀川・大和川の二大河川にかかる橋が被害を受け府域が分断された場合においても、各々の地域で独立して災害応急活動が実施できるように、府内3ヶ所に広域防災拠点を整備しており、本空港隣接地には大阪府中部広域防災拠点を設けている。

表-1

名 称	八尾空港	基本施設	滑走路	A : 1,490 × 45m
種 別	第二種空港		誘導路	B : 1,200 × 30m
設置 管理者	国土交通大臣		着陸帯	1,470m
位 置	大阪府八尾市			A : 1,610 × 125m 等級 E
標 点 位 置	北緯 34° 35' 48" 東経 135° 36' 02"		エプロン	B : 1,320 × 125m 等級
標 高	10.0 m			45,420 m ²
敷 地 面 積	約 70ha	エプロンバース	小型機用 9 7 バース	
		運用時間	11.5 時間 (08:00 ~ 19:30)	

2. 空港活動の概況

- (1) 八尾空港には多くの固定翼機や回転翼機が常駐しており、我が国最大の小型航空機の拠点基地である。
- (2) 空港内には、大阪市消防局航空隊、場外隣接地には陸上自衛隊中部方面航空隊及び八尾駐屯地並びに大阪府警本部地域部航空隊があり、消防、災害救助、治安維持活動等の業務を行っている。
また、「航空機使用事業及び航空運送事業を営む会社」（以下「使用事業会社等」という。）は12社あり、取材報道、調査測量、宣伝広告、建設協力、薬剤散布、送電線点検、遊覧飛行、操縦訓練など、幅広い産業航空活動等を行っている。
- (3) その他、航空機等燃料供給、航空機の整備・格納、無線機器の検査・整備販売、カメラ防振装置等点検修理等を業とする事業者或いは航空局の航空機検査官等による耐空検査や航空従事者試験等も行われ、利用者にとっては利便性が良い空港である。
- (4) 滑走路の使用は着陸回数としては平成18年度19,046回（内自衛隊機4,033機）、通過機を含む管制取扱機数としては60,595機（平成18年）である。

3. 環境面に対する影響

- (1) 八尾空港は、八尾市の南部に位置し、空港周辺には町工場と住宅が混在した市街地が広がっている。
空港を広域的にみると、西側が大阪平野から大阪湾へと広く開けて、一方で、東側約5kmには標高400m～600mの生駒山地が南北に連なり、その南東側には1,000m級の山地・山脈があり囲まれているため、内陸性気候を示し年間を通じて温暖であるが、西側に位置する大阪市や堺市周辺の工場や自動車からの排煙が滞留しやすい状況にある。
- (2) 本空港への公共交通機関としてのアクセスは、市営地下鉄と路線バス（ともに空港には徒歩15分程度）があり、周辺には大阪外環状線、中央環状線、近畿自動車道、西名阪自動車道、阪和自動車道、国道25号線の幹線道路があり交通の便に恵まれている。

4. 環境要素毎の八尾空港の特質

(1) 大気

八尾空港の運用に伴い航空機、地上支援機材（以下「GSE」という。）等の燃料として、化石燃料が消費され、ばいじん、SO_x（硫黄酸化物）及びNO_x（窒素酸化物）等の大気汚染物質が周辺環境に排出されている。

空港周辺における一般環境大気常時監視測定局では、二酸化硫黄及び二酸化窒素は過去5年間ですべて環境基準を達成しているが、浮遊粒子状物質については未達成の年度が認められる。自動車排出ガス測定局では、浮遊粒子状物質は未達成の年度が認められ、二酸化窒素は過去5年間いずれも環境基準を達成していない（参考資料-1）。

(2) 騒音・振動

八尾空港の運用に関連して周辺地域に影響を及ぼす主な騒音源としては、本空港に離着陸する航空機騒音と、アクセス道路交通騒音がある。その他、空港内の騒音源としては、GSE騒音や関係施設の設備騒音、土木作業中の機械騒音等がある。

空港周辺地域における航空機騒音に係る環境基準による地域類型指定は、都市計画法第2章の規定により定められた用途地域等を対象地域としている。なお、地元自治体による航空機騒音測定は、毎年ではないが実施されている。

(3) 水

八尾空港における上水は、八尾市の上水道から空港内の各施設へ個別に供給されている。中水利用は、特に行われていない。

各施設からの排水については、公共下水道が未整備のため、各施設ごとに浄化槽で処理した後

に雨水排水管路に排出している。雨水は、空港内の排水溝、排水管にて集水し、調整池を経て空港川から平野川に排水しており、排水溝や合流池等の排水施設の維持管理は実施している。

平野川（D類型）の水質（BOD／生物化学的酸素要求量：水質汚染の程度を示す数値）は、近年横ばいから改善傾向にあるものの、依然として環境基準を超過している（参考資料－2）。

なお、現在の水質汚染の主な要因は生活排水であり、八尾市では生活排水対策推進のため、平成5年に「八尾市生活排水対策推進計画」を、また、平成9年に「八尾市生活排水処理基本計画」を策定し、下水道の整備、河川の沿道整備、小型合併処理槽の普及に努めている。

（4）土壌

八尾空港の各施設からの排水や廃棄物は適正に処理されているものと思われ、土壌汚染は発生しないものと判断される。

なお、鳥糞や犬糞などが多いため処理を適切に行う必要がある。

（5）廃棄物

八尾空港から発生する廃棄物は、一般廃棄物（可燃ゴミ、資源ゴミ等）、一般産業廃棄物（廃油、金属くず等）及び特別管理産業廃棄物（廃油）がある。

本空港においては、分別回収が行われており、また全体の約1／4の事業者がゴミ削減に取り組んでいる。

（6）[エネルギー]

八尾空港では、航空機燃料以外に電力、プロパンガス、灯油、ガソリン及び軽油が消費されている。

格納庫や庁舎などの主要な建物は築後20年を経ており、施設面における省エネルギー手法は特に採用されていない。運用面においては、約1／2の事業者が不要時消灯、冷暖房温度の省エネモード設定を行っている。

（7）[自然環境]

八尾空港は、大阪平野のほぼ中央からやや東寄りに位置し、東側には南北に連なる生駒山地を望み、南1kmには大和川が東西に流れ大阪湾に注いでいる。空港周辺には、住宅と町工場が混在した市街地が広がっている（参考資料－3）。

Ⅲ 環境目標の設定の考え方

八尾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て、大気に関連してエコカー化の推進、水質に関連して自治体の水質保全施策との連携、さらに廃棄物減量のための刈草リサイクルの検討を重点課題とした。また、施策の実施状況を分かり易く掌握するために、可能な限り数値目標を設定していくこととする。

なお、航空機騒音をはじめとした騒音に関しては、現時点で特に大きな問題はないと考えられるが、市街地空港という特性からも、従来どおり実施可能な施策を実施していくことを基本として取り組むこととする。

IV 実施方針の考え方

1. 目標年度

- (1) 10年後の平成30年度を目標年度とする。当面、1年ごと環境要素ごとに数値目標をたてその推進に取り組んでいくこととする。
- (2) 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

- (1) 協議会は、毎年、各事業者から、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。
- (2) 協議会は、原則として概ね5年毎の評価を踏まえて、必要に応じて、環境目標及び実施計画の見直しを行い、これを評価報告書として公表する。

V 対象範囲

1. 対象となる活動範囲

- (1) 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。
- (2) 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しなければならないものとする。

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、空港用地内とする。

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、八尾空港事務所が中心となり八尾空港エコエアポート協議会を組織する。

I 八尾空港エコエアポート協議会の構成

八尾空港エコエアポート協議会の構成員

- (1) 大阪航空局八尾空港事務所・八尾市駐在航空機検査官
- (2) 関西航空地方气象台八尾空港出張所
- (3) 大阪市消防局航空隊
- (4) 朝日航空（株）
- (5) 朝日航洋（株）
- (6) アジア航測（株）
- (7) 大阪航空（株）
- (8) 共立航空撮影（株）
- (9) 昭和航空（株）
- (10) 第一航空（株）
- (11) 東邦航空（株）
- (12) 中日本航空（株）
- (13) 南紀航空（株）
- (14) (株) ノエビア アビエーション
- (15) 阪急航空（株）
- (16) 関西アビエーション（株）
- (17) マイナミ空港サービス（株）
- (18) (有) ユニオン電業
- (19) (財) 航空保安協会八尾事務所
- (20) (株) 東通インターナショナル

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八尾空港事務所が行うものとする。

II 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、次のとおりとする。

- (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各々実施する。
- (3) 達成状況の評価
空港環境計画の各施策達成状況は、協議会で評価する。
- (4) 教育・啓発活動
空港環境計画の策定にあたって、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こととする。

第3章 実施計画

I 大気（エネルギーを含む）

1. 現状認識

(1) 現況

- 1) 八尾空港の運用に伴って、航空機燃料以外に、航空機使用事業者等は電力、プロパンガス及び灯油を使用し、GSE等関連車両にはガソリンまたは軽油を使用している（表-1）。
- 2) 空港全体のエネルギー消費量（航空機燃料分は含まない）は年間約1.1万GJであり（表-2）、エネルギー種別では電力（関西電力（株）より個別に受電）が最も多く全体の約90%を占め、次いでガソリンが約6%となっている。また、施設別では公的機関が約49%と最も多く、次いで航空機使用事業者等が約31%となっている。
- 3) 空港全体のCO₂排出量（航空機燃料分は含まない）は、年間約454トンであり（表-2（2））、電力消費に伴うCO₂排出量が全体の約83%に相当し、次いでガソリン消費によるものが約9%を占めている。施設別では公的機関が約45%と最も多く、次いで航空機使用事業者等が約29%、GSE等関連車両が約15%となっている。
- 4) なお、大気汚染物質は、航空機、GS等で消費される化石燃料の燃焼に伴い、ばいじん、SO_x及びNO_x等が発生し、周辺に排出されている。

表-1 施設別のエネルギー消費量（平成16年度）

施設	種別	電力 (MWh)/年	プロパンガス (m ³ /年)	灯油 (KL/年)	A重油 (KL/年)	ガソリン (KL/年)	軽油 (KL/年)
航空機使用事業者等		350.5	627.4	1.6	0.0	0.0	0.0
公的機関		576.2	29.8	0.0	0.0	0.0	0.0
その他関連施設		133.5	24.0	0.0	0.0	0.0	0.0
車両		0.0	0.0	0.0	0.0	18.2	9.6
合計		1,060.1	681.2	1.6	0.0	18.2	9.6

表-2 (1) 施設別・エネルギー種別のエネルギー消費量（平成16年度）(GJ/年)

施設	種別	電力 (MWh)/年	プロパンガス (m ³ /年)	灯油 (KL/年)	A重油 (KL/年)	ガソリン (KL/年)	軽油 (KL/年)	合計	比率(%)
航空機使用事業者等		3,154.4	62.0	58.9	0.0	0.0	0.0	3,275.3	30.7
公的機関		5,185.4	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	5,188.3	48.7
その他関連施設		1,201.2	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1,203.6	11.3
車両		0.0	0.0	0.0	0.0	628.7	366.3	995.0	9.3
合計		9,541.0	67.3	58.9	0.0	628.7	366.3	10,662.2	100
比率(%)		89.5	0.6	0.6	0.0	5.9	3.4	100	—

表-2 (2) 施設別・エネルギー種別のCO₂排出量（平成16年度）(トン/年)

施設	種別	電力 (MWh)/年	プロパンガス (m ³ /年)	灯油 (KL/年)	A重油 (KL/年)	ガソリン (KL/年)	軽油 (KL/年)	合計	比率(%)
航空機使用事業者等		125.1	3.7	4.0	0.0	0.0	0.0	132.9	29.3
公的機関		205.7	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	205.9	45.4
その他関連施設		47.6	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	47.8	10.5
車両		0.0	0.0	0.0	0.0	42.0	25.3	67.3	14.8
合計		378.5	4.0	4.0	0.0	42.0	25.3	453.8	100
比率(%)		83.4	0.9	0.9	0.0	9.2	5.6	100.0	—

(2) 現状の対策状況

- 1) 格納庫や庁舎などの主要な建物は築後20年を経っており、施設面における省エネルギー手法は特に採用されていない。
- 2) 運用面においては、約半数の事業者が、不要時消灯、冷暖房温度の省エネモード設定、冷暖房機器のこまめなON・OFFを行っている。
- 3) 小型機専用空港であるため大型のGSE等関連車両が少なく、全保有台数57台のうち、その約8割がガソリン車であり、ガソリン車の1/4が低排出ガス車(全11台)で、保有台数全体の19%を占めている。
- 4) アイドリングストップ運動を実施している事業者は、1事業者にとどまっている。

2. 具体的な施策

本空港では、建築・施設面での省エネルギー手法は採用されていないが、エコカーの導入率が比較的高く、また運用面においては半数の事業者が省エネ活動に取り組んでいる。一方、周辺の大気汚染物質濃度は横ばい又は低下する傾向がみられるものの、比較的高いレベルにあり、特に空港近くの太子堂自動車排出ガス測定局では二酸化窒素が環境基準を超過した状態で推移している。自動車排ガスによる影響が大きいと想定されるが、空港内の取り組みとしては空港起因の大気汚染物質を可能な限り少なくすることが重要である。このように、さらなる「大気汚染物質の排出量低減」を目指し、「エネルギー消費量の削減」、「CO₂排出量の削減」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にへ転換するとともに、エネルギー使用量の削減に向けた取り組みが極めて重要である。

このため、具体的な施策として以下のとおり示す。

- 1) 低排出物航空機エンジンの導入を促進する。
- 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) 照明器具や空調設備等の省エネタイプ、高効率化の利用など、設備面における省エネ手法を促進する。
- 4) 省エネ行動の具体的内容を再検討するとともに、組織的に徹底する。すでに省エネ行動を行っている事業者もあるがチェックリストの作成、組織的体制づくりなどを推進する。
- 5) アイドリングストップをはじめエコドライブ運動を組織的に推進する。

3. 施策の実施スケジュール

- ・施策 1) 関係各社において導入促進について継続的に検討し、導入を促進していく。
- ・施策 2) 耐用年数や技術動向等を勘案しながら、新規車両の導入時期を考慮して実施していく。運搬や連絡等の使用車両については低排出ガス車等、フォークフトについてはバッテリー式のものもあり、比較的エコカーにしやすい車両から転換を図っていくこととする。
- ・施策 3) 照明器具や空調機器類は、取り替え時に省エネタイプに転換する。
- ・施策 4) 5) 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していくこととする。

注：「すみやかに」とは数ヶ月～半年以内、「短期的」とは1～2年程度、「中期的」とは、5年程度、「長期的」とは10年程度を示すが、可能な範囲で前倒して実施することとする。

II 騒音・振動

1. 現状認識

(1) 現況

- 1) 市街地空港であること。
- 2) 八尾空港の運用に関連する騒音源としては、航空機騒音、アクセス道路交通騒音、空港内の設備騒音・作業騒音等がある。
- 3) ただし、本空港は小型航空機の使用であり、大型のGSE車両等も少なく、旅客機が就航する他の空港ほどには大きくないと考えられる。なお、自治体による航空機騒音の常時監視測定は実施されていない。

(2) 現状の対策状況

- 1) 空港内において騒音対策としてのハード面からの対策は特段とってはいないが、運用上の対策として、概ね次の通り実施、配慮している。
 - ①回転翼機の訓練に伴う時間帯や訓練時間を制限
 - ②航空機のタッチアンドゴーの訓練回数の制限
 - ③離陸時は、可能な限り高い高度をとり、住宅密集地を極力回避する
 - ④訓練に伴う場周経路の飛行は可能な限り同一経路を継続して飛行しない
- 2) その他、きめ細かく対応している。なお、自主的に運航制限措置を行っている運航会社もある。

2. 具体的な施策

航空機騒音をはじめ騒音・振動に関する問題については、周辺地域への影響を極力小さくし、同時に来港者への配慮や従業員の職場環境の快適性を確保するため、可能な範囲で騒音・振動の低減に努めることとし、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。
- 2) GSE等関連車両について、低騒音型車両への転換を図る。
- 3) アイドリングストップ運動を組織的に推進する。

3. 施策の実施スケジュール

- ・施策 1) 継続推進
- ・施策 2) 耐用年数や技術動向等を勘案しながら、更新時期を考慮して実施していく。
- ・施策 3) 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。

III 水

1. 現状認識

(1) 現況

- 1) 上水使用量は4,360 m³/年であり、上水は八尾市の上水道から、空港内の各施設個別に供給されており、使用量の内訳は格納庫が約41%、公的機関（庁舎・変電局舎）が約35%、その他（給油施設等）が約24%となっている（表-3）。
- 2) 空港内の各施設からの生活排水は、公共下水道が未整備のため、各施設ごとに浄化槽で処理した後に雨水排水管路に排出している。なお、航空機汚水は発生しない。
- 3) 雨水については、空港内に設置された排水溝、排水管にて集水し、調整池を経て空港川から平野川に排水している。
- 4) 空港内の排水が流出する平野川の水質（BOD）は、近年横ばいから改善傾向にあるものの、

依然として環境基準を超過している。

表－３ 施設別・種別の水使用量等（平成16年度）

施設 区分	年間使用量 (m ³ /年)						下水処理量 (m ³ /年)
	上水		中水		合計		
	使用量	%	使用量	%	使用量	%	
航空機使用事業者等	1,807	41	0	0	1,807	41	1,807
公的機関	1,512	35	0	0	1,512	35	1,512
その他関連施設	1,041	24	0	0	1,041	24	1,041
合計	4,360	100	0	—	4,360	100	4,360

注) 下水処理量は上水使用量と同じとした。

(2) 現状の対策状況

- 1) 雨水等の未利用水など中水の利用は行われていない。
- 2) 公共下水道が未整備のため、生活排水は各施設ごとに浄化槽で処理され、処理水は雨水排水管路及び調整池を経て空港川から平野川へと放流されている。
- 3) 施設、設備面における節水型機器類採用等は特に行われていない。
- 4) 節水キャンペーンに取り組んでいる事業者は1事業者にとどまっている。

2. 具体的な施策

本空港では、節水に取り組んでいる事業者は少ないため、省エネルギー対策にも関連して、空港内での水の使用量を削減していくこと重要である。また、空港外へ流出する浄化槽処理水や雨水排水についても環境への影響をより低減するよう努める。

このため、次の施策に取り組むこととする。

- 1) 自動手洗水洗、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。
- 2) 雨水の有効利用（トイレ洗浄水や雑用水、散水などへの利用）に取り組む。
- 3) 空港全体として節水キャンペーンを組織的に実施し、意識の向上に努める。
- 4) 水質改善の観点から、自治体の水質保全施策に連携して実行可能な範囲で協力する。特に浄化槽については、公共下水道整備計画を考慮して、必要に応じて、単独処理槽から合併処理槽への転換について検討。

3. 施策の実施スケジュール

- ・ 施策 1) 設備機器の更新時期を考慮し、計画的に実施していく。
- ・ 施策 2) すみやかに調査、研究を行い、できる措置から推進していく。
- ・ 施策 3) 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 4) 自治体の水質保全政策をすみやかに調査するとともに、連携を図りながら検討していくこととする。

IV 土壌

1. 現状認識

(1) 現況

各調査から、排水や廃棄物については、適正に管理されているため、有害物質が土壌に浸透することはないと判断される。

(2) 現状の対策状況

滑走路上の鳥糞については、除去維持作業により適切に処理されている。道路上の犬糞についても回収処理するよう努めている。

2. 具体的な施策

本空港では、各施設からの排水や廃棄物を適正に管理しているため、土壌への影響は少ないと考えているが、滑走路上の鳥糞の除去作業は時期に応じて引き続き実施し、犬の糞などに対しては、看板を設置しその処理について飼い主への注意喚起等をしていくこととする。

なお、航空機や車両等からのオイル漏れ等が発生した場合には、速やかに中和剤処理等を施し拭き取ることとする。

V 廃棄物

1. 現状認識

(1) 現況

- 1) 一般廃棄物は八尾市並びに八尾市公認の民間事業者が収集・処理しており、産業廃棄物については各事業者が廃棄物処理業者に委託して空港外で処理している。
- 2) 本空港で発生する廃棄物総量（公的機関分を除く：以下同じ）は年間で44.4トンであり、一般廃棄物が45%、産業廃棄物が55%となっている（表-4）。
- 3) 一般廃棄物（年間で20.2トン）の内訳は、可燃ゴミ73.0%、不燃・粗大ゴミ12.6%で、14.5%を占める資源ゴミが分別回収され再利用されている（表-5）。
- 4) 一般産業廃棄物（年間で23.4トン）については、金属くず（44.4%）、廃油（35.9%）が多くを占めており、このうち廃油のほぼ半分の4トンがリサイクルに、回されている。なお、特別管理産業廃棄物としての廃油が0.8トン発生している。
- 5) これ以外に、空港の維持管理に伴い、年間505トンに及ぶ「刈草」が発生しており、焼却処分されている。

表-4 施設別・種別の廃棄物排出量（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	
航空機使用事業者等	0	27.8	0.9	0	16.6	0.9	0	10.4	0	0	0.8	0	505 焼却
公的機関	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
その他関連施設	0	16.6	5.4	0	3.6	1.4	0	13.0	4.0	0	0	0	
合計	0	44.4	6.3	0	20.2	2.3	0	23.4	4.0	0	0.8	0	505

注) 公的機関の廃棄物量は不明。 * 一般産業廃棄物の廃油：グリソ、大豆油等

表－5 廃棄物種別（細区分）排出量（平成16年度）（単位：ト/年）

一般廃棄物		一般産業廃棄物		特別管理産業廃棄物	
可燃ゴミ	11.6 [73.0 %]	廃油	8.1 [35.9 %]	廃油	0.8
不燃・粗大ゴミ	2.0 [12.6 %]	紙くず	0.2 [0.9 %]		
資源ゴミ	2.3 [14.5 %]	木くず	2.0 [8.9 %]		
		繊維くず	0.2 [0.9 %]		
		ゴムくず	0.1 [0.2 %]		
		金属くず	10.0 [44.4 %]		
		その他	2.0 [8.9 %]		
計	15.9 [100 %]	計	22.6 [100 %]		0.8

注) ゴミの種類が明らかなものの集計である。

(2) 現状の対策状況

- 1) 本空港において、資源ゴミ（一般廃棄物）及び廃油（一般産業廃棄物）の一部がリサイクルに回されており、全体の約14%に相当している。
- 2) 全体の約1/4の事業所が、備品のグリーン調達やゴミ発生量の削減に取り組んでいる。
- 3) 空港の維持管理に伴って発生する刈草は、焼却処分。

2. 具体的な施策

本空港では、ゴミの削減に取り組んでいる事業者は全体の数割程度にとどまり、空港全体の組織的取り組みには至っていない。また、空港の維持管理に伴って発生する大量の刈草は、廃棄物として、焼却処分されている。そのため、更なる3R（リデュース、リユース、リサイクル）の推進によってリサイクル率を向上させ、かつ最終処分量を削減していくこととする。

このため、次の施策に取り組むこととする。

- 1) リサイクル関連法（容器リサイクル法、家電リサイクル法、建設廃棄物リサイクル法など）並びに、リサイクルの基本的考え方を周知徹底することによって、廃棄物の削減を図る。
- 2) 一般廃棄物発生量を定期的・継続的に計測し、その情報を共有することにより、廃棄物の発生抑制に向けた意識を明確化させる。
- 3) ゴミの減量化及びリサイクル推進への意識向上のためのキャンペーン、具体的には、ゴミの分別の徹底と洗浄の実施（材料ごとの分解廃棄、ペットボトルの洗浄等）、再生製品の積極採用、使い捨て容器の廃止、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）、事務用紙の削減など、利用客もふくめた個人単位での発生抑制に関する呼びかけを実施する。
- 4) 刈草については、広範な利用方法について、関係機関とも十分検討しながら、肥料化やバイオマス利用などの有効活用を図り、最終処分場を零にするよう努力する。なお、大阪府ではバイオマス利活用の推進を掲げており、これと連携した対応を検討する。

以上の施策により

3. 施策の実施スケジュール

- ・施策 1) 2) 3) 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 4) すみやかに調査・研究を行い、その結果に基づいた取り組みを実施していく。

VI エネルギー

(大気の項を参照のこと。)

VII 自然環境

1. 現状認識

(1) 現況

本空港は東側に生駒山地を望む地区に位置している、空港周辺には住宅と町工場が混在した市街地が広がっている。

(2) 現状の対策状況

空港内においては、既に相当程度の緑化がなされている。

2. 具体的な施策

本空港は、住宅と町工場が混在した緑の少ない市街地にあり、空港の植栽が周辺に潤いを与えている感がある。そうした中で、空港内においては、既に相当程度の緑化がなされていることから、自然環境に対する施策は現時点では不必要と判断している。

VIII その他

1. 現状認識

(1) 現況

- 1) 空港周辺は道路交通の便に恵まれているが、本空港への公共交通機関によるアクセス手段としては、市営地下鉄と路線バスがある。
- 2) 市営地下鉄の利用については、空港から市営地下鉄八尾南駅までは徒歩15分、八尾南駅から梅田駅までの所要時間は約40分である。また、八尾空港前からは路線バスが近鉄八尾駅、藤井寺駅までを結んでいる。

(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、次の施策に取り組むこととする。

- 1) 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。
- 2) アイドリングストップをはじめエコドライブ運動を組織的に推進する。

(3) 施策の実施スケジュール

- ・施策 1) 2) 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していくこととする。

附 則

この計画は、平成20年4月1日から適用する。