

# 丘珠空港環境計画中間評価報告書

平成 24 年 12 月

丘珠空港エコエアポート協議会

## 目 次

1. 丘珠空港の概要 .....	1
2. 丘珠空港環境計画の基本方針 .....	3
1) 環境に対する背景 .....	3
2) 空港環境計画策定の目的 .....	3
3) 環境目標の設定の考え方 .....	4
4) 実施方針の考え方 .....	4
3. 丘珠空港エコエアポート協議会の活動状況 .....	5
1) 設置の目的 .....	5
2) 協議会委員の構成 .....	5
3) 対象範囲と対象区域 .....	5
4. 空港環境計画の進捗状況と中間評価 .....	6
1) 評価の基準 .....	6
2) 目標と対策の進捗度 .....	6
3) 中間評価のまとめ .....	18
5. 目標の達成に向けての対策 .....	22
1) 今後の課題 .....	22
2) 具体的な対策 .....	22
資料 .....	23

## 1. 丘珠空港の概要

丘珠空港は、昭和 17 年に旧陸軍が飛行場を設置したのが始まりである。戦後は米軍、そして自衛隊が移駐し、昭和 31 年には民間航空として女満別路線が運航を開始した。

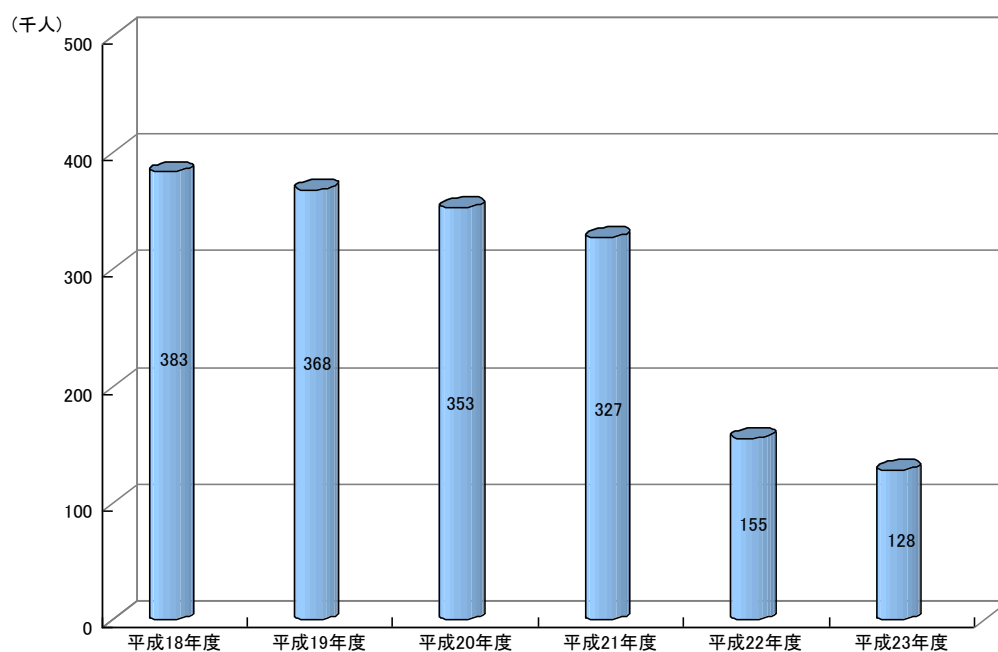
札幌市の中心部から北東に直線距離で約 6km と近距離に位置し、稚内、函館、釧路、東京、新潟、帯広、仙台等と次々に路線が開設されたため、道内の政治、経済、文化の中心である札幌と道内各地を結ぶ航空ネットワークの拠点として重要な役割を果たしている。

その他、航空機使用事業などの小型機が常駐する空港として、防災、測量、報道、写真撮影、遊覧飛行など幅広い業務に利用され、平成 23 年度の定期便旅客数は約 13 万人、離着陸回数は約 14,000 回(防衛庁機を除く)であった。

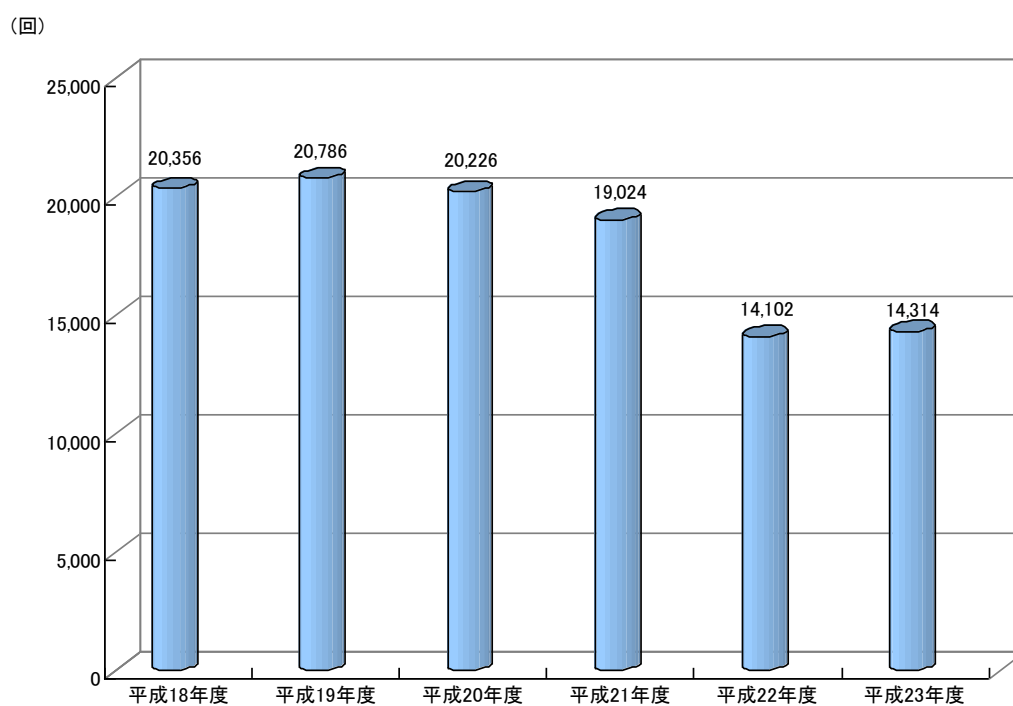
また、空港内には、航空会社、航空機使用事業会社等様々な関係者が存在し、約 250 人が従事している。



■ 丘珠空港の全景



■ 乗降客数



■ 離着陸回数

評価対象期間は、平成18年度から平成22年度とする。

## 2. 丘珠空港環境計画の基本方針

### 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必要不可欠となっている。

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、環境対策として「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ところである。

### 2) 空港環境計画策定の目的

空港では、航空会社、ビル会社を始めとして、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、関係者が一体となって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「空港環境計画」を策定する必要がある。

### 3) 環境目標の設定の考え方

丘珠空港の各施設面においては、建築・設備における本格的な省エネ対策は特に行われていない。

今後の取り組みとしてはコストをかけた施設改修によって省エネ・省資源を進めるというよりも、現在のように、日々の運用の中で、従業員や旅客の理解を得ながら、無駄を省いたり、効率を高めたりといった取り組みの継続である。

さらに工夫を積み重ねることで、無理のない範囲でエコエアポートを実現していく地道な取り組み姿勢が必要である。

### 4) 実施方針の考え方

#### (1) 目標年度

- ・ 計画策定10年後の平成28年度(2016年度)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) 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、目標年度の次年度平成29年度(2017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。
- ・ なお、本報告は計画策定の5年後に、平成18年度から平成22年度を対象として最終目標に対する進捗度を中間評価したものである。

### 3. 丘珠空港エコエアポート協議会の活動状況

#### 1) 設置の目的

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丘珠空港エコエアポート協議会を組織するものである。

#### 2) 協議会委員の構成

本協議会の構成員は以下のとおりである。(順不同)

- ・ 東京航空局丘珠空港事務所長
- ・ 北海道総務部危機対策局危機対策課防災航空室長
- ・ 北海道警察本部地域部航空隊長
- ・ (株)北海道エアシステム丘珠空港所長
- ・ 札幌丘珠空港ビル(株)常務取締役総務部長
- ・ 国際航空給油(株)丘珠空港事業所長
- ・ 北海道航空(株)代表取締役社長
- ・ 朝日航洋(株)札幌航空支社長
- ・ オールニッポンヘリコプター(株)札幌基地長
- ・ 中日本航空(株)丘珠運航所長

(平成24年12月現在)

#### 3) 対象範囲と対象区域

丘珠空港内のすべての活動(陸上自衛隊丘珠駐屯地は除く。)を対象とする。

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必要がある。

#### 4. 空港環境計画の進捗状況と中間評価

##### 1) 評価の基準

空港環境計画の評価については、計画策定時に定めた環境要素（大気、騒音・振動、水、土壌、廃棄物、エネルギー、自然環境、その他）ごとに掲げた目標に対する進捗度を、以下のように3段階に分けて評価した。

##### ■ 目標の評価基準

評価の視点	評価
目標の達成に向かって着実に進捗している	A
基準年（平成18年度）の状況とあまり変化がない	B
基準年（平成18年度）の状況から悪化しつつある	C

また、各環境要素における具体的な施策については、設定方法の違いにより2つのタイプに分類し、それぞれの評価基準を以下のように設けた。また、進捗状況については、5段階に分けて評価を行った。

##### ■ 施策の評価基準

	評価の区分	
	評価の視点	評価
タイプⅠ 増加、減少や 現状維持を 目指すもの	目標を達成した、あるいは目標の早期達成が期待できる	5
	順調に推移している	4
	遅れているが進展している	3
	目標から遠ざかっている	2
	目標達成に向けてほど遠い	1
タイプⅡ 行動自体が 目標の達成 となるもの	目標を達成した	5
	順調に推移している	4
	遅れているが進展している	3
	目標から遠ざかっている	2
	目標達成に向けてほど遠い	1

##### 2) 目標と対策の進捗度

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、平成22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する。



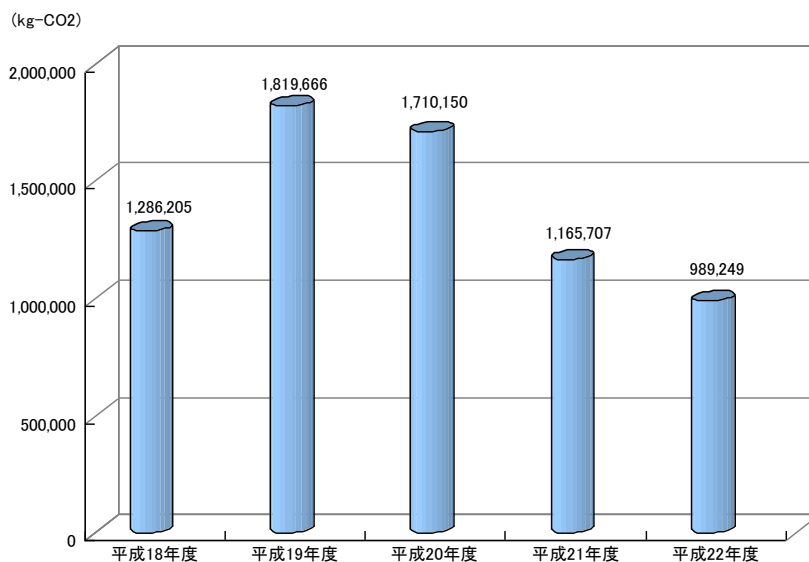
(1) 大気

● 10年後の目標

【全体のCO<sub>2</sub>の排出量を着実に削減する】進捗度：A

大気目標である【全体のCO<sub>2</sub>の排出量を着実に削減する】は、初年度の平成18年度の1,286,205kg-CO<sub>2</sub>から平成19年度には急激に増加している。しかし、平成20年度から徐々に減少していき平成22年度には989,249kg-CO<sub>2</sub>となっている。

そのため、大気の総合評価については、「目標の達成に向かって着実に進捗している：A」と評価する。



■ CO<sub>2</sub>の総排出量

■ 大気に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
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。(タイプⅠ)	4
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。(タイプⅡ)	2
③照明器具及び空調施設等の省エネタイプ、高効率化の利用を促進する。(タイプⅡ)	4
④省エネ行動を組織的に徹底する。(タイプⅡ)	4
⑤アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(タイプⅡ)	4

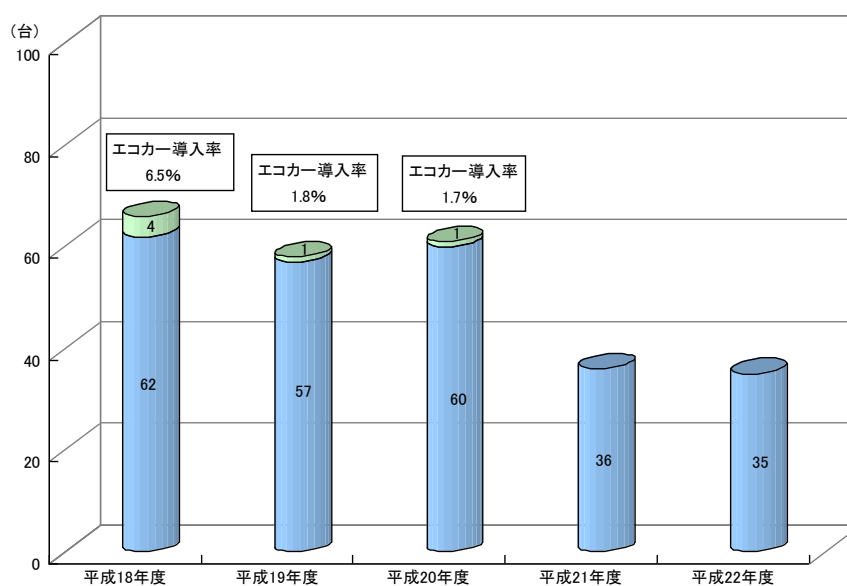
①運航実態に応じ可能な限り GPU<sup>\*</sup>の導入と使用拡大を図る 4

APU は使用せず、地上電源車（GPU）が2台使用されている。

※ Ground Power Unit の略。地上において、待機中の航空機に必要な電気を供給する施設。移動式と固定式がある。航空機に搭載している小型ガスタービン補助動力装置（APU）を使用するより航空燃料の消費を削減することができる。

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。 2

エコカー<sup>\*1</sup> の導入状況についてみると、平成 18 年度にはエコカーが導入されているがエアラインの撤退に伴い、保有していたエコカーがなくなったため平成 21 年度以降は使用されていない。



■ エコカーおよび低燃費・低排出ガス認定車の導入率



■ 低排出ガス認定車<sup>\*2</sup>のステッカー

※1 エコカーとは、(1)天然ガス自動車、(2)電気自動車、(3)ハイブリッド車、(4)メタノール自動車、(5)LPG 自動車、(6)燃料電池自動車の 6 種類とする。

※2 低排出ガス認定車とは、いわゆる「平成 12 年及び 17 年基準排出ガス 基準達成車」などの低公害車とする。

- ③照明器具及び空調施設等の省エネタイプ、高効率化の利用を促進する。 4  
旅客ビルのトイレ到人感センサーを利用した照明が設置されている。



■人感センサーを利用した照明の自動点灯

- ④省エネ行動を組織的に徹底する。 4  
照明の減灯や不使用時の消灯が行われている。  
また、旅客ビル内では節電の呼び掛けが行われている。



■庁舎ビルの減灯（庁舎）



■不使用時の消灯（庁舎）



■節電の呼び掛け（旅客ビル）

- ⑤アイドリングストップ運動を組織的に推進する。 4  
アイドリングストップ運動が実施されている。

## (2) 騒音・振動

### ■ 騒音・振動に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
①GSE等関連車両について、更新時期に応じて低騒音型車両への転換を図る。 (タイプⅡ)	1
②アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(タイプⅡ)	4

①GSE等関連車両について、更新時期に応じて低騒音型車両への転換を図る。 1  
GSE等関連車両の低騒音型は導入されていない。

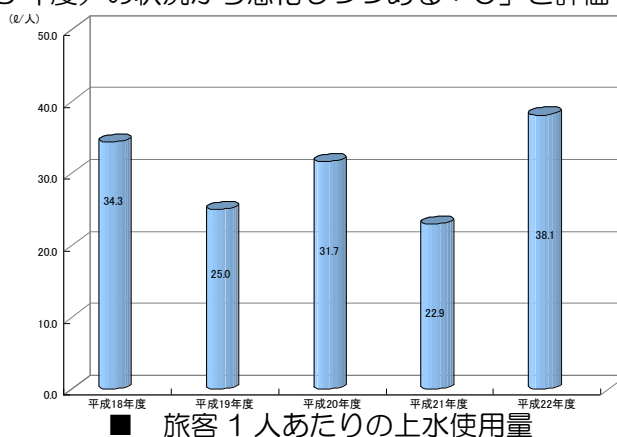
②アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(前出) 4  
※(前出：大気の項)

## (3) 水

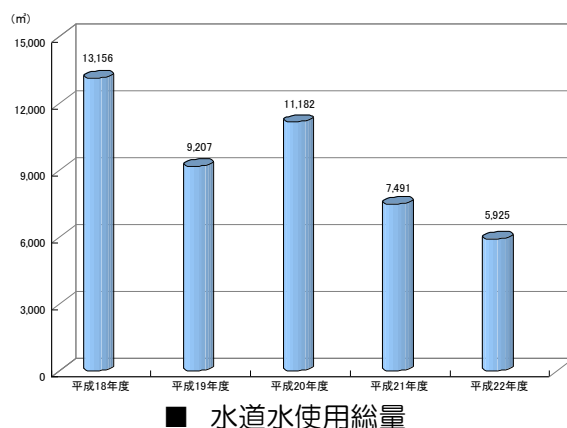
- 10年後の目標Ⅰ  
【航空旅客1人あたりの水の使用量を5%削減する】進捗度：C
- 10年後の目標Ⅱ  
【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】進捗度：A
- 10年後の目標Ⅲ  
【防水剤の使用量の低減を図る】進捗度：A

水の目標Ⅰである【航空旅客1人あたりの水使用量を5%削減する】については、平成18年度の34.3ℓ/人から増減を繰り返しているが、平成22年度には38.1ℓ/人に増加している。

その理由として旅客数が平成18年度と比べて40%程度に減少しているため、一人あたりの数値が増加したと考えられる。そのため、水使用量の評価については、「基準年(平成18年度)の状況から悪化しつつある：C」と評価する。



水道水使用総量は、平成 18 年度から 45%に削減している。



■ 水に関する具体的な施策の進捗度

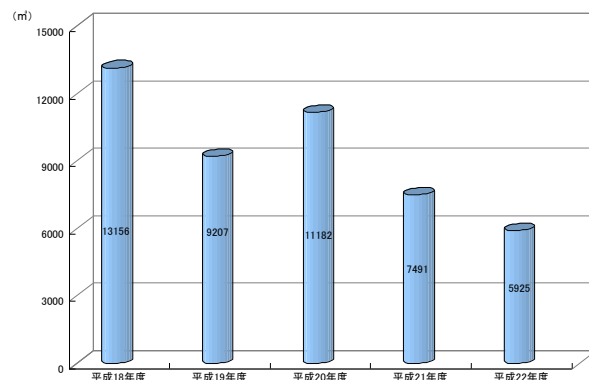
具体的な施策	進捗度
①自動手洗水栓、節水器、節水コマ等の節水器の設置により節水を促進する。 (タイプⅡ)	4
②節水キャンペーンを実施し、空港旅客も含めた利用者の意識向上に努める。 (タイプⅡ)	4
③空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施する。(タイプⅡ)	4
④尿素系融雪剤から、環境負荷のより少ない酢酸・蟻酸系への転換を図る。 (タイプⅠ)	5
⑤防水剤については、引き続き散布機の高性能化を図り散布効率を上げることを検討する。(タイプⅡ)	5

①自動手洗い水栓、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。 4  
 旅客ビル内において自動手洗水栓が設置されている。

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向上に努める。 4  
 節水キャンペーンが行われている。

③空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施する。 4

空港全体の排水量は平成18年度の13,156 m<sup>3</sup>から、平成22年には5,925 m<sup>3</sup>まで減少しているため、前述にある理由も相まって効果が出ていると思われる。



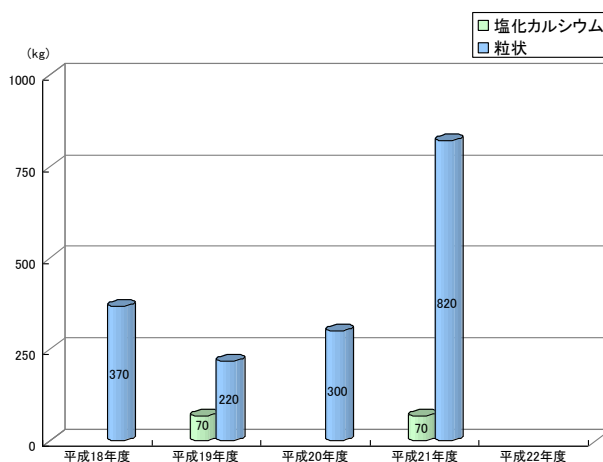
■ 下水処理総量

④尿素系融雪剤から、環境負荷のより少ない酢酸・蟻酸系への転換を図る。 5

融雪剤は塩化ナトリウムや酢酸・蟻酸系への転換が完了し、尿素系融雪材は平成18年度以降使用されていない。そのため、水の目標Ⅱである【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】については、「目標の達成に向かって着実に進捗している：A」と評価する。

⑤防氷剤については、引き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。 5

防氷剤の使用量は、下のグラフの示すとおりであり、年ごとの気候に左右されるものであるが、平成22年度は使用されていない。そのため、水の目標Ⅲである【防氷剤の使用量の低減を図る】については、「目標の達成に向かって着実に進捗している：A」と評価する。



■ 防氷剤使用量

(4) 土壌

※土壌の項目については前述の「水」と同一の目標と進捗度のため省略している。

- 10年後の目標Ⅰ  
【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】進捗度：A
- 10年後の目標Ⅱ  
【防水剤の使用量の低減を図る】進捗度：A

■ 土壌に関する具体的な施策の進捗度

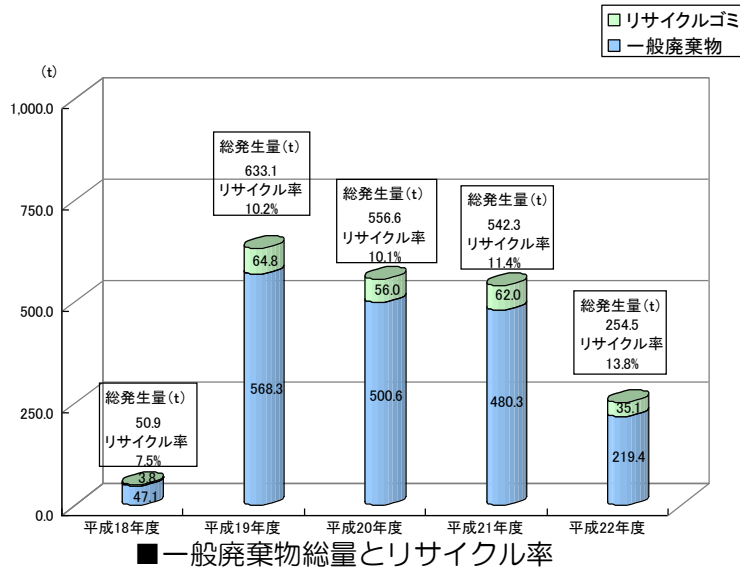
具体的な施策	進捗度
①空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施する。(タイプⅡ)	4
②尿素系融雪剤から、環境負荷のより少ない酢酸・蟻酸系への転換を図る。(タイプⅠ)	5
③防水剤については、引き続き散布機の高性能化を図り散布効率を上げることを検討する。(タイプⅡ)	5

(5) 廃棄物

- 10年後の目標  
【一般廃棄物の総合的なリサイクル率を30%にする】進捗度：A

廃棄物の目標である【一般廃棄物の総合的なリサイクル率を30%にする】は平成18年度の7.5%から、平成22年度には13.8%まで上昇している。

そのため、廃棄物の評価については、「目標の達成に向けて着実に進捗している：A」と評価する。

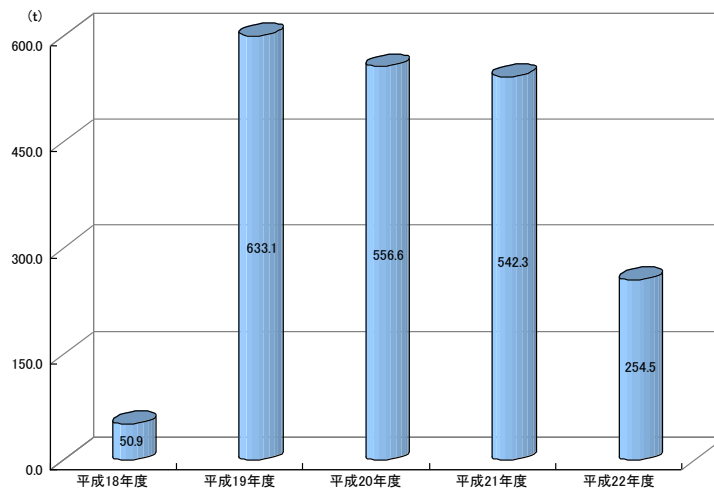


■廃棄物に関する具体的な施策の進捗度

具体的な施策	進捗度
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とともに、排出元におけるごみの減量化への意識向上のためのキャンペーンを実施する。 具体的には、再生製品（プラスチック製ボールペン、コピー紙、メモ用箋、PET 制服等）の積極的採用の呼びかけや、OA 機器での試し刷り及び紙文書の保管量の削減等、利用客も含めた個人単位での発生抑制（グリーン調達、リデュース）に関する呼び掛けを実施する。（タイプⅡ）	3
② 上記の他、事務用紙の削減、包装の簡略化、廃材利用の製品（紙、衣類等）を積極的に利用する。（タイプⅡ）	4
③ 維持工事及び補修工事に伴う建設廃棄物は、建設廃棄物リサイクル法に則って、再生資源施設等を利用しリサイクルを行い、最終処分量をゼロにするよう努力する。（タイプⅡ）	—
④刈り草については、広範な利用について検討する。（タイプⅡ）	5
⑤産業廃棄物は3Rを軸とした削減策を行っていく。（タイプⅡ）	2

- 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とともに、排出元におけるごみの減量化への意識向上のためのキャンペーンを実施する。  
具体的には、再生製品（プラスチック製ボールペン、コピー紙、メモ用箋、PET 制服等）の積極的採用の呼びかけや、OA 機器での試し刷り及び紙文書の保管量の削減等、利用客も含めた個人単位での発生抑制（グリーン調達、リデュース）に関する呼び掛けを実施する。 **3**

一般廃棄物総量は、平成 18 年度の 50.9 t から、平成 22 年度には 254.5 t となっている。



■一般廃棄物総量



②上記の他、事務用紙の削減、包装の簡略化、廃材利用の製品（紙、衣類等）を積極的に利用する。 4



■リサイクル資源の分別



■再生製品の利用



■ゴミの分別回収状況（旅客ビル）

③維持工事及び補修工事に伴う建設廃棄物は、建設廃棄物リサイクル法に則って、再生資源施設等を利用しリサイクルを行い、最終処分量をゼロにするよう努力する。 —

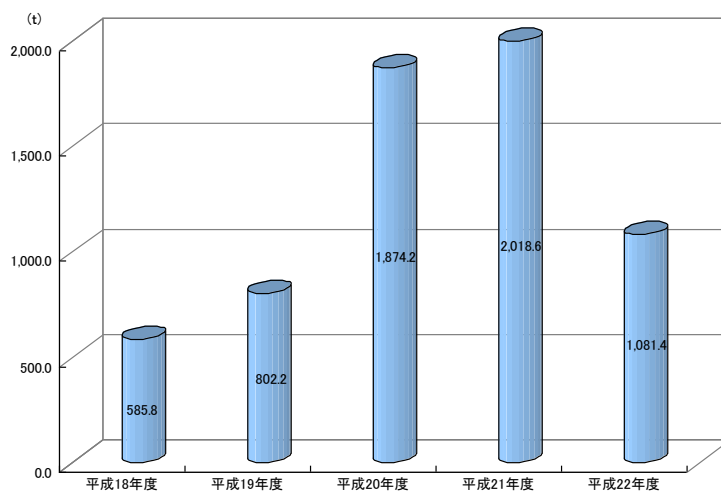
④刈り草については、広範な利用について、検討する。 5

刈り草については、公募を行い全て無償で引取りをしており、焼却処分等はない。

⑤産業廃棄物は、3Rを軸とした削減策を行っていく。 2

産業廃棄物総量は、平成18年度は585.8tであるが、平成22年度には1081.4tに増加している。

平成20年度以降の発生量の増加は、格納庫建替工事に伴い発生した産業廃棄物が含まれているためである。



■産業廃棄物総量

(6) エネルギー

大気の項による。

(7) 自然環境

丘珠空港のターミナル周辺は市街地となっていることから、近隣に対してより良い環境をつくりだし、潤いを与えるような空港を目標に緑化を引き続き実施する。



■旅客ビル内の緑化

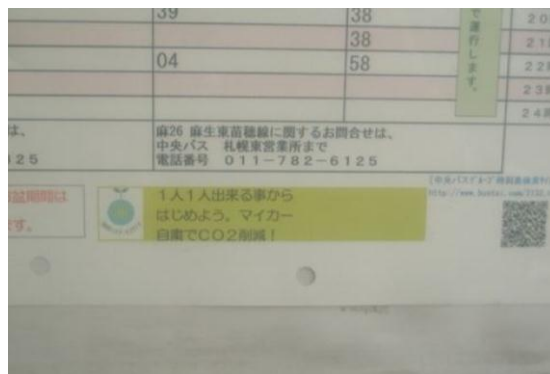


■旅客ビル前の緑地

(8) その他

(1) 具体的な施策

① 関係者（空港関係者、行政、鉄道・バス等運輸事業者）の理解・連携のもと、公共交通機関の利便性を向上させ、旅行者等へのPR 活動を推進している。



■バス利用者への呼び掛け

② 公共交通機関の利便性が向上された際には空港関係者の自家用車通勤等から当該公共交通機関への転換を促進する。

それまでの間、空港関係者は自家用車通勤等でエコドライブを実践する。







■シャトルバス案内板




### 3) 中間評価のまとめ

これまでの空港環境計画における各環境要素の進捗状況を総合的に評価する。評価方法としては、目標の進捗状況と各施策の進捗状況の平均値を、以下のようにマトリックスで客観的に評価した。

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

総合的な評価により、以下のような結果となった。

環境要素の 総合評価	目標と具体的な施策	進捗状 況 の 評価
(1)大気 	【全体のCO <sub>2</sub> の排出量を着実に削減する】	A
	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 (タイプⅠ)	4
	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。 (タイプⅡ)	2
	③照明器具及び空調施設等の省エネタイプ、高効率化の利用を促 進する。(タイプⅡ)	4
	④省エネ行動を組織的に徹底する。(タイプⅡ)	4
	⑤アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(タイプⅡ)	4
(2)騒音・振動	①GSE等関連車両について、更新時期に応じて低騒音型車両へ の転換を図る。(タイプⅡ)	1
	②アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(タイプⅡ)	4
(3)水 Ⅰ  Ⅱ  Ⅲ 	【航空旅客1人あたりの水の使用量を5%削減する】	C
	【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】	A
	【防氷剤の使用量の低減を図る】	A
	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。(タイプⅡ)	4
	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向 上に努める。(タイプⅡ)	4
	③空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施する。 (タイプⅡ)	4
	④尿素系融雪剤から、環境負荷のより少ない酢酸・蟻酸系への転 換を図る。(タイプⅠ)	5
	⑤防氷剤については、引き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。(タイプⅡ)	5

環境要素の 総合評価	目標と具体的な施策	進捗状況 の評価
(4) 土壌 I  II 	【酢酸・蟻酸系融雪剤の使用率を100%にする】	A
	【防水剤の使用量の低減を図る】	A
	①空港全体としての排水量及び水質の観測を継続して実施する。(タイプII)	4
	②尿素系融雪剤から、環境負荷のより少ない酢酸・蟻酸系への転換を図る。(タイプI)	5
	③防水剤については、引き続き散布機の高性能化を図り散布効率を上げることが検討される。(タイプII)	5
(5) 廃棄物 	【一般廃棄物の総合的なリサイクル率を30%にする】	A
	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とともに、排出元におけるごみの減量化への意識向上のためのキャンペーンを実施する。 具体的には、再生製品（プラスチック製ボールペン、コピー紙、メモ用箋、PET 制服等）の積極的採用の呼びかけや、OA 機器での試し刷り及び紙文書の保管量の削減等、利用客も含めた個人単位での発生抑制（グリーン調達、リデュース）に関する呼び掛けを実施する。(タイプII)	3
	② 上記の他、事務用紙の削減、包装の簡略化、廃材利用の製品（紙、衣類等）を積極的に利用する。(タイプII)	4
	③ 維持工事及び補修工事に伴う建設廃棄物は、建設廃棄物リサイクル法に則って、再生資源施設等を利用しリサイクルを行い、最終処分量をゼロにするよう努力する。(タイプII)	—
	④刈り草については、広範な利用について、検討する(タイプII)	5
	⑤産業廃棄物は3Rを軸とした削減策を行っていく。(タイプII)	2
(6) エネルギー	大気の項による。	—
(7) 自然環境	丘珠空港のターミナル周辺は市街地となっていることから、今後の方向性としては、近隣に対してより良い環境をつくりだし、潤いを与えるような空港を目標に整備を行っていくことが望ましい。	—

環境要素の 総合評価	目標と具体的な施策	進捗状況 の評価
(8)その他	① 関係者（空港関係者、行政、鉄道・バス等運輸事業者）の理解・連携のもと、公共交通機関の利便性を向上させ、旅行者等へのPR 活動を推進する。	—
	② 公共交通機関の利便性が向上された際には空港関係者の自家用車通勤等から当該公共交通機関への転換を促進する。また、それまでの間、空港関係者は自家用車通勤等でエコドライブを実践する。	—

## 5.目標の達成に向けての対策

### 1) 今後の課題

これまでの、総合的な中間評価から、目標の達成に向けての進捗状況が芳しくない課題を整理する。

- (1) エコカーの積極的導入
- (2) 水の使用量の削減
- (3) 産業廃棄物の削減

### 2) 具体的な対策

#### (1) エコカーの積極的導入

エコカーの導入は、地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)や、大気汚染物質である窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)、粒子状物質(PM)、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)などの排出抑制に有効である。

- ・平成 21 年度以降エコカーは使用されていないため、今後は、エコカー導入率の向上を目指す。

#### (2) 水の使用量の削減

自動水洗等の設置や節水器・節水コマの取り付けをさらに推進し、節水キャンペーン等に力を入れ、旅客者の理解を求めていく事を目指す必要がある。

- ・水使用量の削減については、節水コマや自動水洗の取り付けを行うと共に、節水キャンペーンなど旅客者への呼び掛けを行う。

#### (3) 産業廃棄物の削減

産業廃棄物は、3Rを軸とした削減策を行っていく。

- ・排出事業者ごとに産業廃棄物の削減を推進する。