

[第2次]

松山空港環境計画

(第2次計画：平成29年度～平成38年度)

平成29年12月

目次

はじめに	1
第1章 基本方針	2
(1) 環境基本計画を策定するための基本理念と目的	2
1) 基本理念	2
2) 空港環境計画策定の目的	2
(2) 松山空港の現状	3
1) 概況	3
2) 環境面に対する影響	3
(3) 環境目標設定の考え方	8
(4) 実施方針の考え方	8
1) 目標年度	8
2) 評価及び公表	8
(5) 対象範囲	8
1) 対象となる活動範囲	8
2) 対象となる区域	9
第2章 実施体制	10
(1) エコエアポート協議会の構成	10
(2) エコエアポート協議会の主な活動内容	10
第3章 実施計画	11
(1) 大気（エネルギーを含む）	11
1) 現状認識	11
2) 目標を達成するための具体的な施策	12
3) 施策の実施スケジュール	12
(2) 水及び土壌	12
1) 現状認識	12
2) 目標を達成するための具体的な施策	14
3) 施策の実施スケジュール	14
(3) 廃棄物	15
1) 現状認識	15
2) 目標を達成するための具体的な施策	15
3) 施策の実施スケジュール	16

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います。

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、政府としてこれら環境問題の解決に向けた取り組みが強化されています。

また、1992年に国際的な取り組みとして「地球温暖化防止条約」が採択されました。これを受けて1997年に採択された京都議定書における日本の削減目標（1990年レベルから6%削減）は達成され、これに代わり、平成28年には地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき「地球温暖化対策計画」が閣議決定され、温室効果ガスの新たな削減目標として、2030年までに2013年比26%削減と設定されています。

これまで、空港の環境対策は、航空機騒音対策を中心に進められてきており、騒音問題は大幅な改善が図られてきています。一方で、空港の日常的な運用での環境に関する取り組みは、体系化されておらず、特に省エネルギー・リサイクルといった取り組みが不十分であったことから、平成15年8月に「エコエアポート・ガイドライン」を策定し、空港運営における負荷低減に向けての取り組みが進められてきました。

このため、平成19年3月に、空港の運用段階で達成すべき、大気（エネルギー）、水、廃棄物といった環境要素ごとの環境目標、目標年度、実施計画を策定し、「松山空港環境計画」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29年度までの10年間の取り組み評価を実施し、この結果を踏まえて、松山空港環境計画（第2次）を策定しました。

最後に当該計画策定については、今後の松山空港と周辺地域との調和と共生を考えれば極めて重要なものであるということをご理解いただき、空港関係事業者の皆様方の積極的な取り組みが実を結ぶことにより、松山空港が名実共に四国の空の玄関として更に発展することを期待するものであります。

平成29年12月

松山空港エコエアポート協議会会長
(国土交通省大阪航空局松山空港事務所長)
坂上 昌彦

第1章 基本方針

(1) 環境基本計画を策定するための基本理念と目的

1) 基本理念

今日の環境問題の特質として第1に環境問題の複合化、第2に経済社会システムや生活様式の変質、第3に地球規模による環境問題の広がり等があり、これらの特質を理解し総合的・計画的に解決するため平成5年に「環境基本法」が制定され、これを受け平成6年12月には国の「環境基本計画」が策定された。

さらに、平成12年9月の運輸政策審議会環境小委員会の最終報告においても、運輸をめぐる環境問題として地球環境問題、地域環境問題、循環型社会形成に向けての取り組みが謳われている。

これらの、環境問題を解決するため空港管理者、空港内事業者は空港の活動において、環境基準等を遵守するのみならず、省資源、省エネルギー、リサイクルの推進、環境の創造等、積極的に多様な環境対策に取り組むべきであり環境問題の解決を目指す。

2) 空港環境計画策定の目的

「空港環境計画」は空港の管理業務（運用、維持及び改修等）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、実施計画を策定したものをいい、「松山空港環境部会」は空港の特性を勘案した独自の「松山空港環境計画」の原案を作成し「松山空港エコエアポート協議会」に報告する。これを受け「松山空港エコエアポート協議会」は「松山空港環境計画」を策定するとともに毎年度、施策の実施状況を公表する。

(2) 松山空港の現状

1) 概況

- ・松山空港は、平成 28 年度実績によると、年間航空旅客 291 万人、航空貨物 7.6 千トン、着陸回数 1.5 万回と四国の拠点空港としての役割を担っている。
- ・国内線は東京便をはじめ 8 路線と、国際線は上海及びソウルの 2 路線である(平成 29 年 12 月時点)。
- ・空港関係者は国の職員をはじめ、航空会社、空港ビル会社等、多数の事業所が存在している。

2) 環境面に対する影響

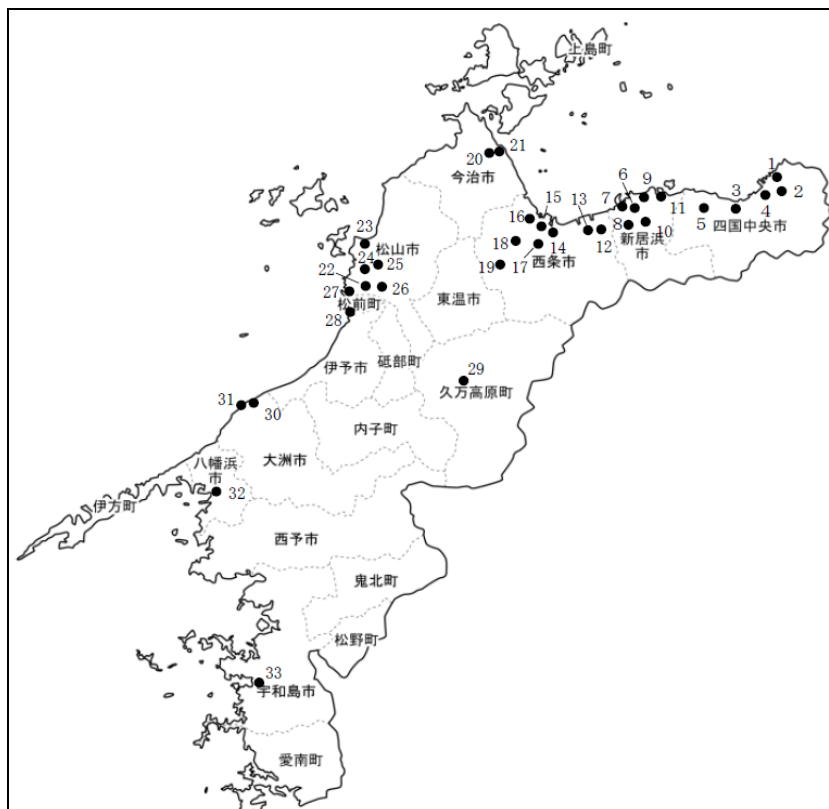
- ・松山空港は松山市の中心部から西へ 6 km の沿岸部に位置し、空港周辺は比較的市街化が進んでおり、工場や事業所、住宅も多く、田畑も残っている。
- ・空港周辺は市街地ということもあり、注意して保護すべき自然環境などは特に見当たらないが、瀬戸内海国立公園に面していることから、海域への配慮は必要である。
- ・空港の北東側には多くの住宅が立地していることから、これらに配慮した空港運用を行い、良好な住宅環境を保つ配慮が求められる。

環境要素毎の松山空港の特質は以下のとおりである。

[大気]

- ・主な汚染源は、工場・事業所における事業活動や航空機、自動車であり、排出される主な汚染物質は SO_x、NO_x 及び浮遊粒子状物質等である。
- ・愛媛県では、大気汚染常時監視測定局を 33 ヶ所に設置して大気の状態を常時監視している。
- ・平成 27 年度における測定結果は、二酸化硫黄、二酸化窒素、及び浮遊粒子状物質については環境基準を達成していた。

【大気汚染常時監視測定局位置図】



地域	市町	測定局				
東予地域	四国中央市	1 吉祥院	2 川之江	3 寒川	4 伊予三島	5 土居
	新居浜市	6 金子	7 新居浜工校	8 中村	9 高津	10 泉川
		11 多喜浜				
	西条市	12 飯岡	13 西条	14 禎瑞	15 広江	16 東予
		17 石根				
	今治市	18 丹原	19 来見			
		20 今治	21 今治旭			
中予地域	松山市	22 富久町	23 和気	24 味生	25 本町消防	26 朝生田
		27 垣生小学校				
	松前町	28 松前				
	久万高原町	29 久万高原				
南予地域	大洲市	30 大屋	31 港務所			
	八幡浜市	32 八幡浜				
	宇和島市	33 宇和島				

(「平成 28 年度版 環境白書」愛媛県より)

【エネルギー】

- ・平成 28 年度の空港全体の年間エネルギー消費量は 30,007GJ、CO₂排出量は 3,706t である。エネルギー消費量の内訳は、電力が 75.6%と大部分を占め、軽油が 16.5%、プロパンガスが 6.7%、ガソリンが 1.1%、となっている。
- ・施設別では、64.1%が旅客・貨物ターミナルで、公的機関が 13.2%、その他関連施設が 3.2%、車両 4.4%となっている。なお、旅客・貨物ターミナル施設には、航空会社等ビルに入居する主要な民間企業のエネルギー消費量を含んでいる。
- ・平成 18 年度に外気冷房が導入され、インバータ制御による送風量の調整を行っている。

また、平成 20 年からは窓ガラスへの熱反射フィルムの貼付や屋上部分への遮熱塗料塗布による建築物の熱負荷低減を実施している。さらに、平成 19～20 年度にはトイレ・廊下照明に人感センサーが設置され、平成 28 年度には LED 照明が導入されるなど、高効率照明器具などの省エネ機器への転換が進められている。

- ・その他の事業者の事務所や駐車場においても、LED 照明やその他の省エネタイプ照明器具の導入といった高効率照明器具への転換が図られている。

表－1(1) 事業者区分別、エネルギー種別使用量（平成 28 年度）

項目		単位	年間使用量	公的機関	旅客・貨物ターミナル	航空会社	その他関連事業者	
施設用	電力	売電	kwh/年	6,298,561	1,090,596	4,792,220	149,420	266,325
		自家発電など	kwh/年	335	0	0	333	2
	ガス	都市ガス	m ³ /年	0	0	0	0	0
		プロパンガス	m ³ /年	19,865	143	19,650	0	72
	その他	A 重油	L/年	0	0	0	0	0
		軽油	L/年	353	353	0	0	0
		灯油	L/年	0	0	0	0	0
ガソリン		L/年	5	0	0	0	5	
車両用	軽油	L/年	131,714	7,734	0	91,990	31,990	
	ガソリン	L/年	9,627	4,043	856	1,123	3,606	

※各事業者提供のデータを集計したもの。まとめ：松山空港事務所

表－1(2) エネルギー種別のエネルギー消費量及び CO₂ 排出量（平成 28 年度）

項目		年間エネルギー総消費量 (GJ/年)	年間 CO ₂ 総排出量 (t/年)
施設用	電力	22,676	3,212
	プロパンガス	2,018	130
	軽油	13	1
	ガソリン	0	0
	計	24,708	3,343
車両用	軽油	4,966	340
	ガソリン	333	22
	計	5,299	362
合計		30,007	3,706

〔騒音・振動〕

- ・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である。
- ・松山空港の航空機騒音については、昭和 59 年 3 月に「航空機騒音に係る環境基準」の II 類型に指定されており、環境基準は 62Lden 以下（平成 25 年までは WECPNL として 75 以下）である。
- ・平成 27 年度の騒音測定結果は 4 地点の全てにおいて、前年度と同様、環境基準を達成している。

- ・なお、松山空港においては、航空機騒音軽減のため、海側からの離着陸を原則としており、また、離陸時には急上昇方式、着陸時にはディレイドフラップ進入方式や低フラップ角着陸方式を取り入れ、騒音軽減運航に努めている。

〔水〕

- ・松山空港周辺の海域は、環境基準の類型で A 類型(COD 2mg/L 以下)に指定されている。平成 27 年度の測定結果は環境基準を達成しており、年によって増減はみられるものの減少傾向にある(「平成 28 年版環境白書」愛媛県より)。
- ・松山空港では、公共上水道を利用しており、使用量としては旅客ターミナルビルが大部分を占めている。排水は公共下水道へ放流している。

表-2 水使用量 (平成 28 年度)

項目		年間使用量	航空旅客 1 人 当たり使用量
上水量	水道水	39,887 m ³ /年	13.7 L/人
	井戸水	0 m ³ /年	0 L/人
	その他	0 m ³ /年	0 L/人
中水量		0 m ³ /年	0 L/人
下水処理量		12,776 m ³ /年	4.4 L/人

〔土壌〕

- ・航空機汚水は、貨物ターミナルビルの浄化槽にて処理後、下水道へ排出しており、廃棄物についても各施設で廃棄物処理業者に委託して空港外で処理しているため、土壌に有害物質が浸透するようなことはないものと考えられる。

〔廃棄物〕

- ・平成 28 年度における事業系一般廃棄物の総量は、年間で 60t であり、このうち 79% がリサイクルされている。また、航空旅客 1 人当たりの事業系一般廃棄物は年間で 21 g であり、リサイクル率は、79% である。空港事務所の維持管理工事に伴い発生する刈り草については、そのすべてが家畜の飼料に利用されている。
- ・空港の維持管理工事に伴う廃棄物はほとんど発生しない。平成 28 年度の産業廃棄物の発生状況を見ると、プラスチックや廃油が年間約 3t 排出されている。

表-3 廃棄物発生量（平成 28 年度）

項目		年間発生量	航空旅客 1 人当たり 発生量
総量	焼却など	13.2 t/年	4.5 g/年
	リサイクル	49.4 t/年	17.0 g/年
	計	62.6 t/年	21.5 g/年
	再生利用率	78.9 %	78.9 %
事業系一般廃棄物	焼却など	12.8 t/年	4.4 g/年
	リサイクル	4747.1 t/年	16.2 g/年
	計	59.8 t/年	20.5 g/年
	再生利用率	78.7 %	78.7 %
産業廃棄物	焼却など	0.5 t/年	0 g/年
	リサイクル	2.3 t/年	0.8 g/年
	計	2.8 t/年	0.9 g/年
	再生利用率	83.7 %	83.7 %

〔自然環境〕

- ・生態系については、空港が松山市内の比較的市街化が進んだところに立地していることもあり、動植物の実態調査などは特に行われていない。

(3) 環境目標設定の考え方

松山空港環境計画において、環境目標を設定するにあたっては、空港独自の特性を考慮しなければならない。現在も各対象事業者がエコエアポートにおける環境対策を続けているところであるが、「松山空港環境計画最終評価書」(平成 29 年 12 月松山空港エコエアポート協議会)を基に各要素について、これまでの取り組み状況や目標の達成状況などから、10 年後に向けた目標を設定し取り組んでいくこととする。

(4) 実施方針の考え方

1) 目標年度

- ・「松山空港環境計画」は策定後可能なところから実施し 10 年後の平成 38 年度を目標とする。
- ・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) 評価及び公表

- ・協議会は毎年、策定した「空港環境計画」の実施状況を各事業者から報告を受け「実施状況報告書」として公表する。
- ・概ね5年を目途に評価の結果を「中間評価報告書」として公表する。
- ・協議会は、目標年度の次年度である平成 39 年度に「松山空港環境計画」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」として公表することとする。

(5) 対象範囲

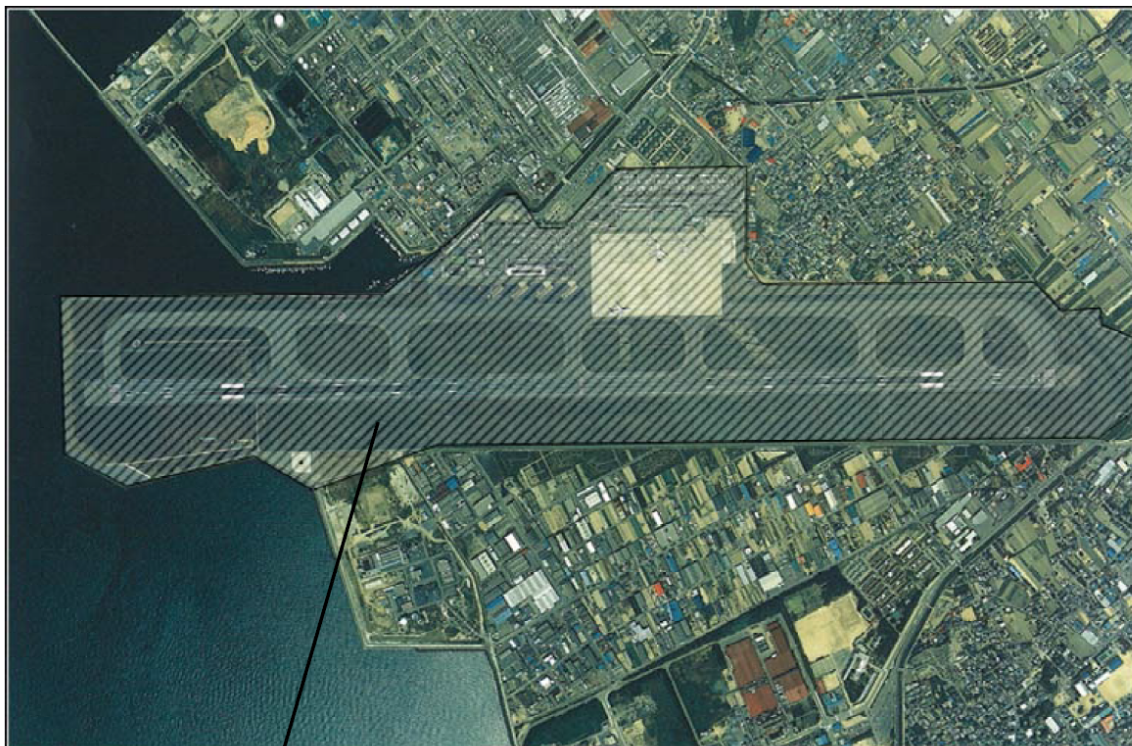
1) 対象となる活動範囲

空港内のすべての活動が、省エネルギー、排ガス抑制、水循環、廃棄物処理、自然保全等に関わる事項であることから、「空港環境計画」対象範囲は、松山空港すべての日常活動(人、車、航空機、各種設備の稼働等)を対象とする。

ただし、建設工事に当たっては、個々に環境影響を最小限にとどめることは当然であるが、一過性のものであることから対象から除外する。

2) 対象となる区域

活動の対象となる区域は下記に示す松山空港の管理区域とする。



松山空港管理区域

第2章 実施体制

(1) エコエアポート協議会の構成

空港環境計画を実施するにあたって「松山空港エコエアポート協議会」を設置し、空港管理者及び空港内事業者等(ターミナルビル、航空会社、地方公共団体等)が施策推進の必要性を理解・共有し、多様な環境対策への積極的な取り組みを実施していく。

協議会の構成員は以下のとおりとする。(順不同)

- ・国土交通省大阪航空局松山空港事務所
- ・国土交通省四国地方整備局松山港湾・空港整備事務所
- ・国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局
- ・愛媛県警察航空隊
- ・愛媛県消防防災安全課防災航空事務所
- ・松山空港ビル株式会社
- ・全日本空輸株式会社松山空港所
- ・日本航空株式会社松山空港所
- ・中国東方航空松山支店
- ・一般財団法人空港環境整備協会松山事務所
- ・愛媛航空株式会社
- ・藤村石油株式会社空港営業所
- ・一般社団法人愛媛県バス協会
- ・愛媛県ハイヤー・タクシー協会松山支部

なお、協議会の会長は空港長が、協議会運営の事務局は空港事務所が行う。

(2) エコエアポート協議会の主な活動内容

- (1) 空港環境計画の策定
- (2) 周辺環境計画の策定
- (3) 空港環境計画、周辺環境計画に基づく施策の実施
- (4) 空港環境計画、周辺環境計画に基づく施策の達成状況の評価
- (5) エコエアポートを推進するにあたって、関係者に対し必要となる教育及び啓発活動
- (6) その他協議会の目的を達成するために必要な事項の検討

第3章 実施計画

(1) 大気（エネルギーを含む）

1) 現状認識

〔現況〕

- ・平成 28 年度の空港全体の年間エネルギー消費量は 30,007GJ であり、CO₂ 排出量は 3,706 トンである。
- ・エネルギー消費量の内訳は、電力が 75.6%と大部分を占め、軽油が 16.5%、プロパンガスが 6.7%、ガソリンが 1.1%、となっている。
- ・施設別では、64.1%が旅客・貨物ターミナルで、公的機関が 13.2%、その他関連施設が 3.2%、車両 4.4%となっている。なお、旅客・貨物ターミナル施設には、航空会社等ビルに入居する主要な民間企業のエネルギー消費量を含んでいる。

〔現状の対策状況〕

- ・ハード面では、旅客ターミナルビルにおいて、LED 照明の導入や人感センサーの設置など、高効率照明器具への変更が行われている。また、窓ガラスへの熱反射フィルムの貼付、屋上部分への遮熱塗料塗布による建築物の熱負荷低減、外気冷房、インバータ制御による送風量の調整など、省エネ機器への変更や省エネ・省資源対策に取り組み、省エネルギー化を図っている。
- ・その他の施設では、LED 照明やその他の省エネタイプ照明器具の導入といった高効率照明器具が導入されており、ソフト面で、不要時消灯の徹底、冷暖房温度の省エネモード設定、空調設備など運転時間の適正化などを行っている事業所も多い。
- ・平成 28 年度のエコカーの導入状況は 10 台と車両全体の 11%程度であり、今後も積極的な導入が期待される。
- ・アイドリングストップ運動に取り組む事業者はあるが、自主的な取り組みとして更に推進していくことが期待される。
- ・航空会社は電源車を使用して APU 使用の抑制を実施している。

表-4 保有車両台数（平成 28 年度）

項目		保有車両台数
エコカー	電気自動車	3台
	ハイブリッド車	0台
	天然ガス車	0台
	LP ガス車	0台
	その他	7台
その他	ディーゼル車	68台
	ガソリン車	13台
合計		91台
エコカー導入率		11.0%

2) 目標を達成するための具体的な施策

CO₂排出量及びエネルギー消費量の削減に向けて、具体的に次のような施策を実施する。

- ①空港内施設へ省エネルギー機器を積極的に採用する(貨物ターミナルビル内照明のLEDへの変更等)。
- ②屋上緑化を検討する。
- ③太陽光パネルを検討する。
- ④空港内施設の空調管理方法を集中管理から個別管理へ変更することを検討する。
- ⑤アイドリングストップ等のエコドライブ運動を推進する。
- ⑥空港内施設における省エネ行動を推進する。
- ⑦エコカーの導入を促進する。

以上の施策より、

- 【目標Ⅰ】 10年後の航空旅客1人当たりのエネルギー消費量を平成28年度比で15%削減する
- 【目標Ⅱ】 エコカー導入の促進により、10年後の車両におけるCO₂排出量及びエネルギー消費量を平成28年度比で5%削減する

※GSEは車輛として取り扱わない。

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①、③については、比較的容易に取り組むことが可能であるため、計画策定後速やかに実施する。
- ・施策②、④については、設備の更新や改修時期等を考慮して計画的に実施する。

(2) 水及び土壌

1) 現状認識

〔現況〕

(上水)

- ・松山空港における平成28年度の上水使用量は、39,887 m³/年であり、航空旅客1人当たりでは13.7ℓ(他空港の平均は28ℓ程度)と比較的少ない。
- ・上水は松山市の上水道より、空港内の各施設が個別に受水している。
- ・水道については、現時点では旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビル及び庁舎は市の下水道に排出。その他の施設については個別に浄化槽にて処理後、場外へ排出している。
- ・航空機汚水については貨物ターミナルビルの浄化槽で処理された後、下水道に排出し

ている。

- ・使用量の内訳は、旅客・貨物ターミナル 87.7%、公的機関 6.3%、その他関連事業者が 6%となっている。

(雨水)

- ・雨水については、空港内に設定された排水溝、排水管にて集水し、場外へ排水されている。
- ・中水利用などは特に行われていない。
- ・特に雨水を汚染するような有害物質の混入はないが、厳冬期においては、航空機の安全運航のため、ごくまれに航空機への防除雪氷剤の散布、滑走路・誘導路等への融雪剤の散布が行われている。なお、松山空港の雨水排水が流出する堂ノ元川及び洗地川の河口前面海域における水質(COD)は過去 10 年以上にわたり環境基準を満足している。

表一5 融雪・防除雪氷剤年間使用量（平成 28 年度）

融雪・防除雪氷剤年間使用量	
尿素	-
TYPE I	475 L
TYPEIV	-

(土壌)

- ・各施設からの廃水や廃棄物は適切に管理されていることから、土壌に有害物質が浸透する可能性は低いと考えられる。
- ・厳冬期においては、航空機の安全運航のため、まれに航空機体への防氷剤の散布、滑走路・誘導路等への融雪剤の散布が行われることはあり、雨水系統から土壌への浸透はあり得る。ただし、これらの薬剤は酢酸・蟻酸系や有機物であり、土壌を汚染するような有害物質ではない。

〔現状の対策状況〕

(上水)

- ・上水については、市の上水道から供給を受けている。上水使用量については他空港に比べて少ない。
- ・一部の事業者では節水キャンペーンの実施により、節水意識の向上に努めている。
- ・ターミナルビル内のトイレを節水タイプに切りかえる等の整備が進んでいる他、水洗擬音装置や手洗器への自動水栓の取り付けを行うなど、節水を推進している。

(雨水)

- ・松山空港では、雨水については航空局が設置する雨水管で集水され、海域へ排出さ

れる。

- ・雨水などの未利用水の中水利用などは特に行われていない。
- ・融雪剤については、使用される融雪剤は少なく、100%が尿素系から酢酸・蟻酸系に転換されている。

(土壌)

- ・下水については、旅客ターミナルビル及び庁舎は下水道に排出し、貨物ターミナルビルも下水道まで圧送して排出している。その他の施設については個別に汚水処理を行い環境への負荷を低減した後に場外へ排出している。
- ・廃棄物については各事業所が廃棄物処理業者に委託して空港外で処理しており、適切に管理されている。
- ・給油施設においては油水分離装置が導入され、土壌汚染物質の浸透を防ぐ取り組みは継続して実施されている。

2) 目標を達成するための具体的な施策

上水使用量については、他空港に比べて少なく、節水が行われていることがうかがえる。このため、今後は現状維持に向けて、ソフト施策を中心に次のような施策を実施する。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">①節水キャンペーン(パネル、案内板等による節水の呼び掛け、手洗器等への節水ステッカーの貼付等)を実施し、空港利用者全体の節水意識の向上を図る。②水道(手洗器・便器等)の水圧・流量調整を実施する。③排水・廃棄物の管理を徹底し、汚染物質の土壌への浸透を防ぐ。 |
|---|

以上の施策により、

【目標】 10年後の航空旅客1人当たりの上水使用量を140/人とする

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①、②については、比較的容易に取り組むことが可能であるため、計画策定後速やかに実施する。
- ・施策③については、引き続き実施していく。

(3) 廃棄物

1) 現状認識

〔現況〕

- ・平成 28 年度における廃棄物の総量は年間で 60t であり、このうち 79% の 47t がリサイクルされている。
- ・ゴミの種別では、一般廃棄物が 96%、産業廃棄物が 4% である。
- ・空港の維持管理工事に伴う廃棄物はほとんど発生しない。

〔現状の対策状況〕

- ・当空港においては、分別回収された資源ゴミがリサイクルにまわされている。
- ・事業者による廃棄物量の削減に関する具体的な取り組みとして、裏面使用や両面コピーによる用紙の削減、PC 活用によるペーパーレス化、事業所内への分別回収ボックスの設置や分別回収の徹底などが実施されている。
- ・航空利用者への廃棄物削減意識の向上に向けた 3R キャンペーンなども実施されている。
- ・空港の維持管理工事に伴って多く発生する刈り草については、全てが家畜の飼料として利用されている。

2) 目標を達成するための具体的な施策

空港全体の事業系一般廃棄物発生量については、約 8 割がリサイクルゴミであり、今後も現在の水準を維持していくことが重要であると考えられる。このため、今後は現状維持に向けて、ソフト施策を中心に次のような施策を実施する。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 3R キャンペーンを実施し、事業者のみではなく、空港利用者にも廃棄物削減やごみの分別の徹底を広く呼び掛ける。② 事業系一般廃棄物の発生量削減に向けた取り組みを推進する。③ 事業系一般廃棄物の再利用率の増大に向けた取り組みを推進する。④ グリーン購入(長寿命製品の採用、リサイクル容易な製品の採用等)を積極的に実施する。 |
|--|

以上の施策により、

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">【目標Ⅰ】 10 年後の航空旅客 1 人当たりの廃棄物発生量(事業系一般廃棄物)に対するリサイクル率を 80% 以上とする【目標Ⅱ】 10 年後の航空旅客 1 人当たりの廃棄物発生量(事業系一般廃棄物)を平成 28 年度比で 5% 削減する |
|---|

3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①、②、③、④について、比較的容易に取り組むことが可能であるため、計画策定後速やかに実施する。

【参考文献】

本環境計画策定にあたり使用された各データは下記資料による。

- 1) 愛媛県環境白書(愛媛県) 平成 28 年度版
- 2) エコエアポート環境現況調査報告書(国土交通省航空局) 平成 16 年 3 月
- 3) 松山空港環境計画最終評価報告書 平成 29 年 12 月