

# 三沢空港環境計画 環境評価報告書

平成 31 年 3 月  
三沢空港エコエアポート協議会

## 目 次

目 次	2
1. 三沢空港の概要	1
2. 三沢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. 三沢空港エコエアポート推進部会の活動状況	5
(1) 設置の目的	5
(2) 推進部会の構成	5
(3) 対象範囲と対象区域	5
(4) 推進部会の主な活動内容	5
4. 空港環境計画の最終評価	7
(1) 評価の基準	7
(2) 目標と施策の進捗度	7
(3) 評価のまとめ	19
5. 次期空港環境計画の策定に向けた今後の課題	21
(1) まとめと今後の課題	21
(2) 抽出された課題に対する対策	21

## 1. 三沢空港の概要

三沢空港は、青森県太平洋東南部の三沢市の市街地に位置している、青森県東部の玄関口となる空港である。

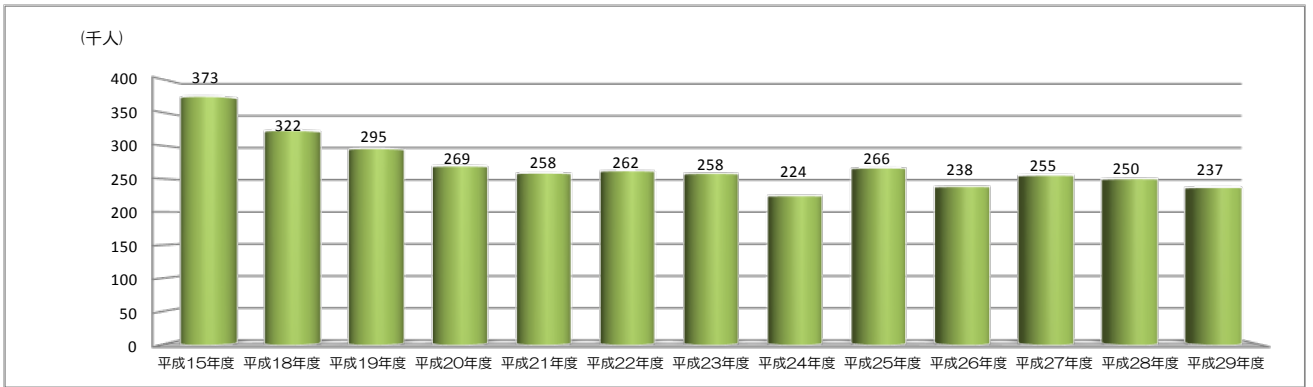
空港内には、空港を設置・管理する空港事務所を始め、航空会社、空港ビル会社等様々な関係者が存在しており、これらの業務に約 90 人が従事している。

3,050 メートルの滑走路を備え、アメリカ空軍の戦闘機部隊が駐留している米軍管理空港である。

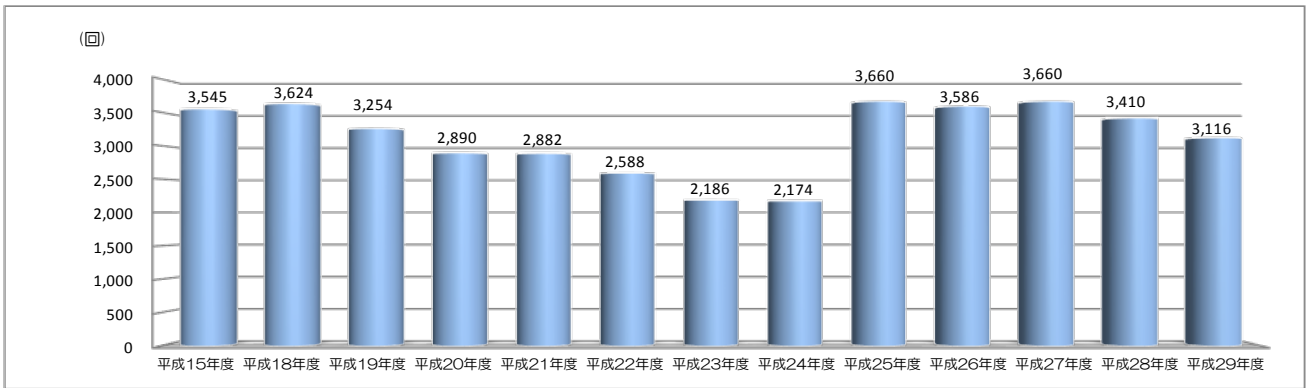
平成 29 年度の実績によれば、年間航空旅客が約 24 万人、航空貨物約 420 トン、離着陸回数約 3,100 回を取り扱っており、現在では、東京路線、大阪路線及び丘珠路線が就航している。



■ 三沢空港のターミナル地区



■ 乗降客数



■ 離着陸回数

注) 評価対象期間は、平成 15 年度から平成 29 年度とする。

## 2. 三沢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事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。

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更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

三沢空港では、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た。

今後、これらの環境に対する活動を更に実効あるものにし、かつ、効率よく実施するためには、関係者が一体となり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」が策定された。

### (3) 環境目標の設定の考え方

三沢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こなかった。

環境への取り組みとしては、施設改修によって省エネ・省資源を進める等のハード面の取り組みよりも、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ソフト面での取り組みを主に実施してきた。

工夫を積み重ね、無理のない範囲での取り組みを拡充することで、エコエアポートの実現を目指している。

### (4) 実施方針の考え方

#### 1) 目標年度

- ・ 平成 28 年 4 月協議会において、目標年度を平成 27 年度(2015 年度)から平成 29 年度 (2017 年度)に見直した。

#### 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した。

#### 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」として公表してきた。
- ・ 本報告は、目標年度の次年度である平成 30 年度 (2018 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行い、「評価報告書」として公表するものである。

### 3. 三沢空港エコエアポート推進部会の活動状況

#### (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三沢空港エコエアポート協議会を組織するものである。

#### (2) 推進部会の構成

本協議会の構成は以下のとおりである。(順不同)

- ・ (株)日本航空三沢空港駐在事務所
- ・ (株)JALエンジニアリング三沢空港整備事業所
- ・ 弘済企業(株)三沢営業所
- ・ 東北車輛サービス(株)
- ・ 三沢空港ターミナル(株)
- ・ 東京航空局三沢空港事務所

(平成31年3月現在)

#### (3) 対象範囲と対象区域

##### 1) 対象範囲

- ・ 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事から対象とはしなかった。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た。

##### 2) 対象区域

空港環境計画の活動の対象となる区域は、三沢空港の民航地区の用地の範囲内とする。

#### (4) 推進部会の主な活動内容

空港の環境現況を調査し、空港環境計画を策定した。その空港環境計画に基づき、これまでに関係する各事業者が各々具体的施策を実施している。なお、空港環境計画の各施策の達成状況は、推進部会で評価することとした。施設・設備面に関する具体的施策は、次表のとおりである。

■ 施設・設備面に関する具体的実施施策

区 分	施策内容
大気・エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低排出ガス認定車の導入</li> <li>・人感センサーを利用した照明の設置</li> <li>・蛍光灯ランプに Hf 型を採用。(インバータ方式)</li> <li>・LED 照明の導入</li> <li>・客待ちエレベータ内の消灯</li> <li>・避難誘導灯の省エネ型採用</li> <li>・自動車、作業車のアイドリングストップ活動</li> <li>・GPU の導入</li> <li>・窓・壁・屋根の断熱(断熱フィルムの利用等)に配慮</li> <li>・冬季、夏季の空調温度の省エネ設定</li> <li>・不要箇所等の空調停止</li> <li>・蛍光灯の間引き</li> <li>・休み時間の消灯や不要箇所の消灯</li> <li>・節電の協力を呼び掛ける張り紙やポスター等を掲示</li> </ul>
騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車、作業車のアイドリングストップ活動</li> <li>・低騒音航空機及び低騒音 GPU の使用</li> </ul>
水	<ul style="list-style-type: none"> <li>・職員に対する節水を呼び掛ける張り紙等を設置</li> <li>・利用者に対する節水を呼び掛ける張り紙等を設置</li> <li>・地下水は使用せず、市の上水道を利用</li> <li>・雨水については、空港内の排水溝や排水管にて集水し、場外へ排出</li> <li>・各施設からの排水は、公共下水道へ排出</li> <li>・公共下水道が未整備の区域は、各施設からの排水を各施設で浄化槽処理をした後に、雨水管路へ排出</li> <li>・航空機汚水は、取り降ろしていない</li> </ul>
土壌	<ul style="list-style-type: none"> <li>・尿素系融雪剤ではなく、酢酸系の融雪剤を使用している</li> </ul>
廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リサイクル品の購入</li> <li>・OA 用紙の裏面利用やペーパーレス化</li> <li>・紙類のリサイクル用回収箱の設置</li> <li>・新聞・雑誌・段ボール、瓶や缶、ペットボトル等の資源の分別回収</li> <li>・使い捨ての容器や食器の使用抑制</li> <li>・繰り返し利用できる製品、器具の使用</li> <li>・廃棄物集積所における分別保管</li> </ul>
自然環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物内の樹木等について、水やり、施肥、植え替え等を適宜実施</li> <li>・屋外敷地内の樹木等について、除草、剪定、施肥等を適宜実施</li> </ul>



## 4. 空港環境計画の最終評価

### (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）ごとに掲げた目標に対する達成度を、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
概ね目標を達成した	A
基準年（平成 15 年度）の状況とあまり変化がない	B
基準年（平成 15 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、達成状況については、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、平成 29 年度における環境要素ごとの目標と施策の達成度を整理する。

1) 大気

ア. 環境の目標の達成度

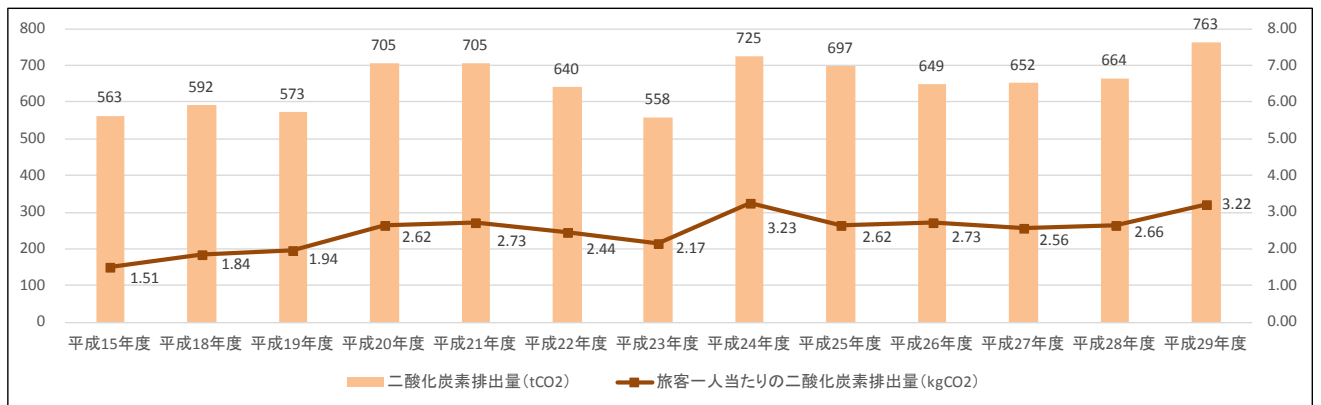
● 10年後の目標

【旅客1人当たりのCO<sub>2</sub>排出量を着実に削減する。】達成度：C

大気目標である【航空旅客1人当たりのCO<sub>2</sub>の排出量を着実に削減する。】は、平成15年度の1.51kg-CO<sub>2</sub>から平成29年度には3.22kg-CO<sub>2</sub>まで増加した。

なお、空港全体のCO<sub>2</sub>排出量も、平成15年度の563t-CO<sub>2</sub>から平成29年度には763t-CO<sub>2</sub>まで増加しているため、旅客数の減少が影響していると思われる。

そのため大気総合評価は、「基準年（平成15年度）の状況から悪化しつつある：C」と評価する。



■ CO<sub>2</sub>の総排出量及び1人当たりのCO<sub>2</sub>の排出量

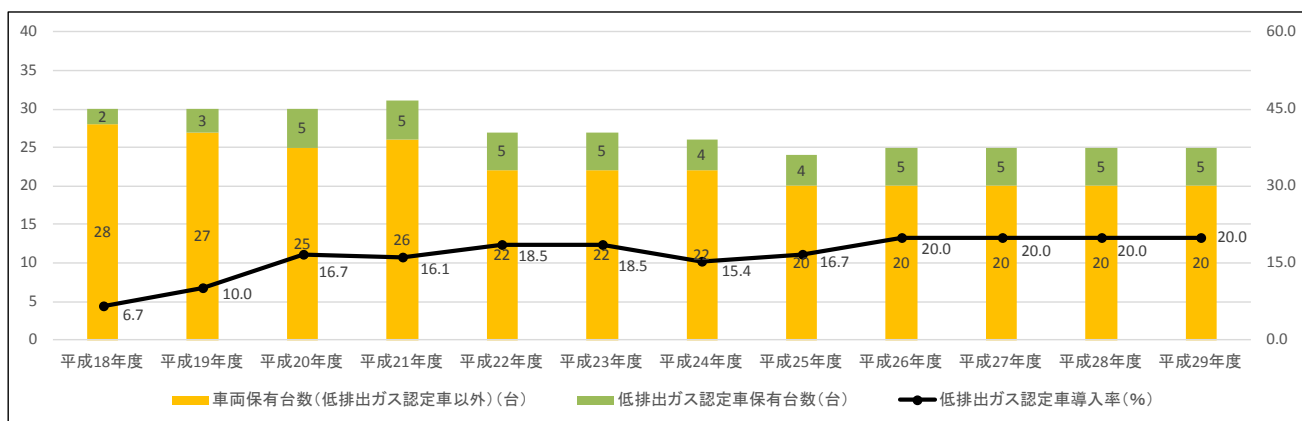
## イ. 施策の実施状況

### ■ 大気に関する具体的な施策の達成度

具体的な施策	取り組みの評価
①技術動向等を勘案し、車両のエコカーを推進する。(タイプⅠ)	1
②各施設の照明や空調設備等の省エネタイプ、高効率化を推進する。(タイプⅠ)	4
③アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(冬季は除く)(タイプⅡ)	3

#### ① 技術動向等を勘案し、車両のエコカーを推進する。取り組みの評価：1

エコカー<sup>1</sup>の導入は、平成18年以降、平成29年までなかった。しかし、低排出ガス認定車<sup>2</sup>の導入状況についてみると、平成18年は2台であったが、平成22年度の中間報告時には5台に増加しており導入率は20.0%であった。それ以降台数に増減はない。



注：基準年の値は、不明である。

### ■ 低排出ガス認定車の導入率



空港事務所  
低排出ガス認定車

### ■ 低排出ガス認定車の導入

<sup>1</sup> 本報告書でエコカーとは、(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。

<sup>2</sup> 低排出ガス認定車とは、いわゆる「平成12年及び平成17年基準排出ガス基準達成車」等の低公害車とする。

- ② 各施設の照明や空調設備等の省エネタイプ、高効率化を推進する。取り組みの評価：4  
 空港内の事業所で実施されている活動は、以下のとおりである。

■ 各事業所などで実施されている活動

空 調	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 冬季、夏季の空調温度の省エネ設定。</li> <li>・ 不要箇所等の空調停止。</li> <li>・ 窓・壁・屋根の断熱（断熱フィルムの利用等）に配慮。</li> </ul>
照 明	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 蛍光灯の間引き。</li> <li>・ 休み時間の消灯や不要箇所の消灯。</li> <li>・ 人感センサーを利用した照明の設置。</li> <li>・ 蛍光灯ランプに Hf 型を採用。（インバータ方式）</li> <li>・ LED 照明の導入。</li> <li>・ 客待ちエレベータ内の消灯。</li> <li>・ 避難誘導灯の省エネ型採用。</li> <li>・ 節電の協力を呼び掛ける張り紙やポスター等を掲示している。</li> </ul>

		
<b>空港事務所</b> 空調の効率化を呼びかける 貼紙	<b>空港事務所</b> 節電を呼び掛けるステッカー	<b>空港事務所</b> 蛍光灯の間引き

■ 省エネルギー活動

		
<p>空港事務所 不要箇所の消灯</p>	<p>ターミナルビル 休み時間の消灯</p>	<p>ターミナルビル 光センサーを利用した照明の 自動点灯</p>

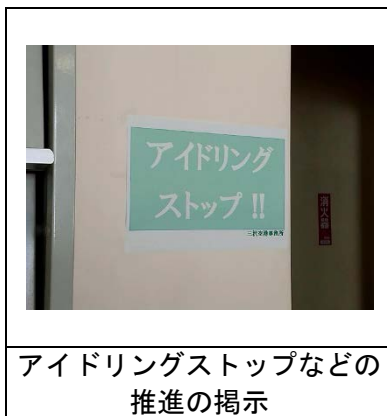
■ 省エネルギー活動

	
<p>ターミナルビル LED 照明器具の設置</p>	<p>ターミナルビル Hf 型蛍光灯の採用</p>

■ 省エネルギー型機器

③ アイドリングストップ運動を組織的に推進する。取り組みの評価：3

冬季は環境の影響があり実現が難しい部分もあるが、各事業所においてアイドリングストップ運動が推進、実施されている。



■ エコドライブ（アイドリングストップなどの推進）

ウ. それ以外の施策の実施状況

- ・ 地上支援車両（GSE）に電源車（GPU車）が導入されている。



## 2) 騒音・振動

### ア. 施策の実施状況

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騒音、車両騒音があるが、極めて小さいものである。現段階において、空港内で実施されている活動は、以下のとおりである。

- ・低騒音の航空機及び低騒音の GPU を使用している。



ターミナルビル  
低騒音 GPU

## 3) 水

### ア. 環境の目標の達成度

#### ● 10年後の目標

【航空旅客 1 人あたりの水の使用量を着実に削減する。】達成度：A

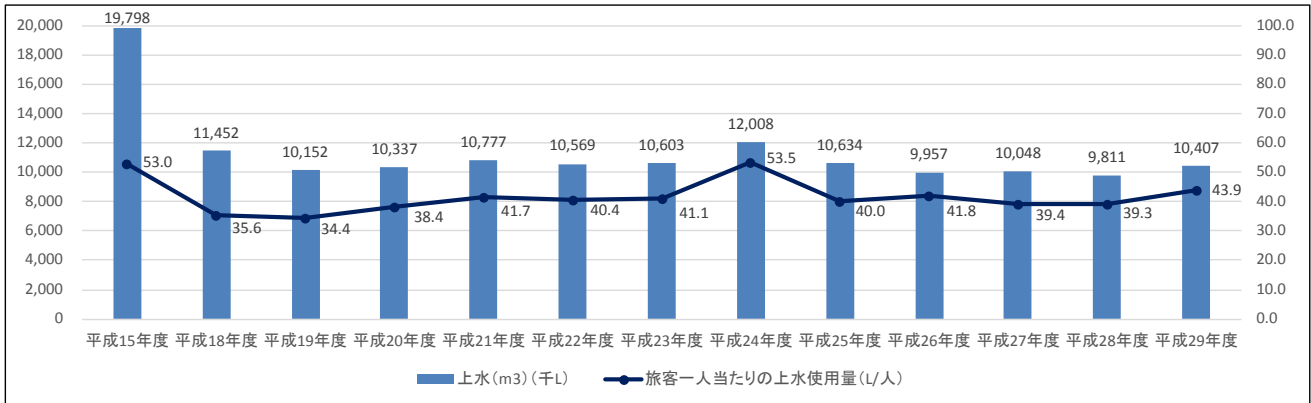
#### ● 10年後の目標Ⅱ

【防水剤の使用量の低減を図る。】達成度：B

水の目標Ⅰである【航空旅客 1 人あたりの水の使用量を着実に削減する。】については、基準年の平成 15 年度の 53.0ℓ/人から増減を繰り返して、平成 29 年には、43.9ℓ/人まで減少している。

なお、水道水の使用総量も、平成 15 年度の約 20 万 m<sup>3</sup>から平成 29 年度には約 10 万 m<sup>3</sup>まで減少している。

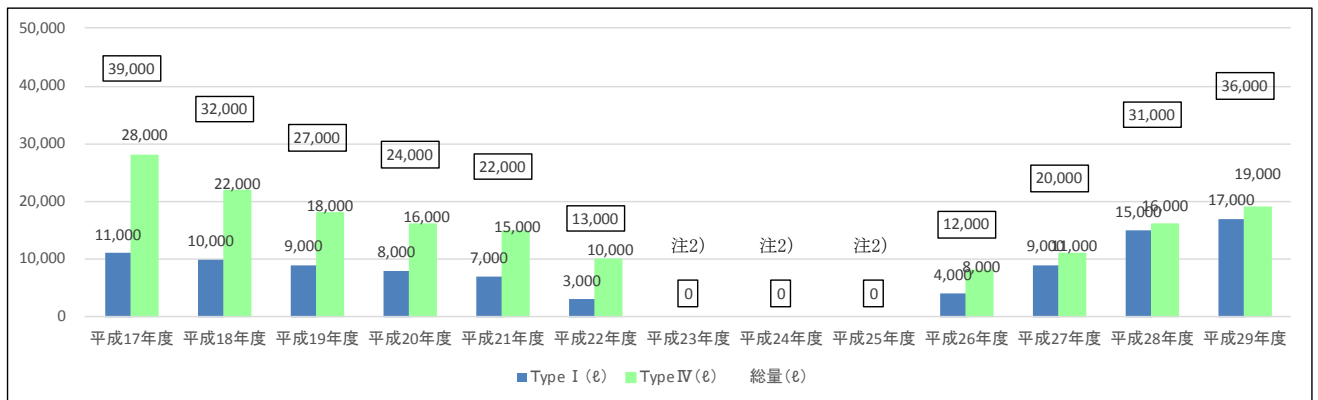
水使用量の評価は、「概ね目標を達成した：A」と評価する。



■ 水道水使用総量及び旅客 1 人あたりの水使用量

目標Ⅱである【防氷剤の使用量の低減を図る。】については、平成 17 年度の使用量である 39,000 ℓから年々減少したものの、平成 29 年度の使用量は、36,000 ℓ であり、平成 17 年度の使用量と概ね同値となっている。

防除雪氷剤使用量の評価については、基準年の数値はないが「B」と評価する。



■ 防除雪氷剤使用総量

注1) Type I : ECO Plus

Type IV : SAFEWING MPIV LAUNCH

注2) 平成23年度～平成25年度には調査が行われていない。

イ. 施策の実施状況

■ 水に関する具体的な施策の達成度

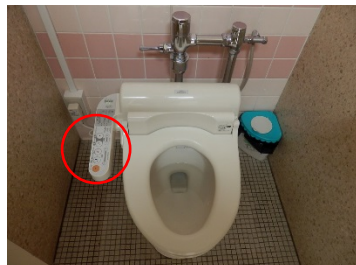
具体的な施策	取り組みの評価
①自動手洗水栓、節水器、節水コマ等の節水器の設置により節水を促進する。(タイプⅠ)	4
②節水キャンペーンを実施し、空港旅客も含めた利用者の意識の向上に努める。(タイプⅡ)	4
③防氷剤については、噴霧機の高性能化を図り散布効率を上げることを検討する。(タイプⅠ)	3



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。取り組みの評価：4

平成 24 年度中間報告の段階では、旅客ビルの一部のトイレに節水タンクが設置されていた。平成 30 年度時点においても、設置箇所の変更があったもの、節水タンクは設置されていた。

なお、トイレの便座に擬音装置を設置する等、水の総使用量は減少傾向にある。



ターミナルビル  
便座への擬音装置の設置

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。

取り組みの評価：4

空港全体の取り組みとして、節水キャンペーンが行われている。



空港事務所  
節水を呼びかける貼紙



ターミナルビル  
節水を呼びかける貼紙

③ 防氷剤については、噴霧機の高性能化を図り散布効率を上げることを検討する。

取り組みの評価：3

空港全体の取り組みとして、使用量の低減を図るべく努力している。現段階において、空港内で実施されている活動は以下のとおりである。

- ・ 散布効率が高い防除雪氷作業車（ELEPHANT  $\mu$ ）を導入している。
- ・ 離陸前の航空機に対して防除雪氷剤を噴霧するタイミングを調整し、再噴霧がないように努めている。
- ・ 従業員を対象とした教育を毎年実施し、防除雪氷のノウハウを共有している。

4) 土壌

ア. 施策の実施状況

環境計画では土壌について具体的な目標は掲げていないが、今後も土壌を汚染しないようにすることとしている。

融雪剤は、尿素系より環境負荷のより小さい酢酸系を使用している。

また、冬期に散布した融雪剤および防除雪氷剤の一部が、土壌に残留する可能性はあるが、当空港では土壌汚染は確認されていない。

5) 廃棄物

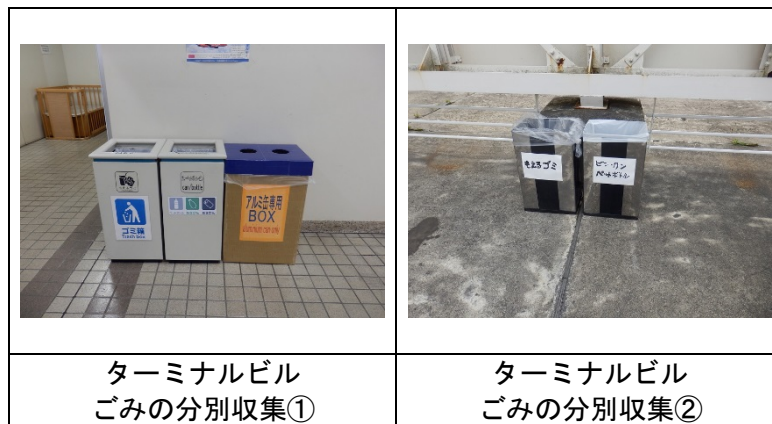
ア. 目標の達成度

● 10年後の目標

【一般廃棄物の総合的なリサイクル率を向上させる。】達成度：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向上させる。】については、ごみの分別やリサイクル品の使用等リサイクルの促進が行われている。

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



■ ごみの分別収集



■ リサイクル活動

## イ. 施策の実施状況

### ■ 廃棄物に関する具体的な施策の達成度

具体的な施策	取り組みの評価
①一般廃棄物発生量の排出事業者ごとの発生量の把握と、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掛け等）を実施する。（タイプⅡ）	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を軸とした継続的な削減を行っていく。（タイプⅡ）	3

① 一般廃棄物発生量の排出事業者ごとの発生量の把握と、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掛け等）を実施する。取り組みの評価：4  
各業者ごとに備品のグリーン調達などを行っている。

また、一般廃棄物のうち、新聞、雑誌、段ボール、空き缶等は資源ごみとして分別回収し、リサイクル業者に移管している。

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を軸とした継続的な削減を行っていく。取り組みの評価：3

産業廃棄物のうちほとんどは刈草であり、7,350kg 全てを焼却処分している。刈草以外の産業廃棄物は、平成29年度に8.2kgであった。

なお、平成29年度には空港内のアスファルト補修工事が実施されており、アスファルトがらやコンクリートがら、切断汚泥等約15,020kgの産業廃棄物が発生している。

## ウ. それ以外の施策の実施状況

- ・リサイクル品の購入に努めている。
- ・OA用紙の排出抑制のためペーパーレス化や裏面活用に努めている。
- ・紙類のリサイクル用回収箱を設置している。
- ・新聞・雑誌・段ボール、瓶や缶、ペットボトル等の資源の分別回収を行っている。
- ・使い捨ての容器や食器の使用を抑制している。
- ・繰り返し利用できる製品、器具の使用に努めている。

## 6) エネルギー

大気の項を参照のこと。

7) 自然環境

ア. 施策の実施状況










環境計画では自然環境について具体的な目標は掲げていないが、空港周りは林も多く、道路周りにも植栽がなされ緑化が進んでいる。

		
ターミナルビル周辺 緑地①	ターミナルビル周辺 緑地②	ターミナルビル周辺 道路沿道植栽





■ ターミナルビル周辺の緑地

### (3) 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達成状況を総合的に評価する。評価方法としては、目標の達成状況と各施策の達成状況の平均値を、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 各施策の達成状況（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	達成状況 の評価
(1) 大気 	【航空旅客 1 人当たりの CO <sub>2</sub> の排出量を着実に削減する】	C
	①技術動向等を勘案し、車両のエコカーを推進する。(タイプ I)	1
	②各施設の照明や空調設備等の省エネタイプ、高効率化を推進する。(タイプ I)	4
	③アイドリングストップ運動を組織的に推進する。(冬季は除く)(タイプ II)	3
(2) 騒音・振動	なし	—
(3) 水 I 	【航空旅客 1 人あたりの水の使用量を着実に削減する。】	A
	【防氷剤の使用量の低減を図る。】	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。(タイプ I)	4
II 	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。(タイプ I)	4
	③防氷剤については、噴霧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 I)	3
(4) 土壌	なし	—
(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。】	A
	①一般廃棄物発生量を排出事業者ごとの発生量の把握と、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掛け等)を実施する。(タイプ II)	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を軸とした継続的な削減を行っていく。(タイプ II)	3
(6) エネルギー	大気の項を参照	C
(7) 自然環境	なし	—

## 5. 次期空港環境計画の策定に向けた今後の課題

### (1) まとめと今後の課題

これまでの総合的な評価から、目標の達成に向けて、さらなる向上を目指す課題と芳しくない課題として、以下の3点が抽出された。

- 1) 車両の低排出ガス認定車やエコカー等への転換を推進する
- 2) さらなるアイドリングストップ運動を組織的に推進する
- 3) 廃棄物量の把握

### (2) 抽出された課題に対する対策

#### 1) 車両の低排出型車両やエコカー等への転換を推進する

今後、車両を購入する際には、低排出ガス認定車やエコカー等の積極的な導入に努める。なお、エコカーの導入にはコストを要することから、車両の買い替え時期に合わせた予算組みなど、中長期による導入計画を検討する。

#### 2) さらなる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運動は CO<sub>2</sub> 削減に有効なため、冬期等、環境上必要な場合以外は、さらなるアイドリングストップ運動の推進を進めることが望ましい。

アイドリングストップ運動を組織的に推進するため、ポスター掲示等による職員の意識啓発を促進する。

#### 3) 廃棄物量の把握

ゴミの分別回収は徹底されていることから、旅客者の理解を求めていき、発生量を抑える事と発生量を把握する方法を検討する。廃棄物の対策は以下の通りとする。

- ・発生量の把握に努め、関係者間で共有し、発生量の低減のための取り組みを促進する。
- ・旅客者の理解と協力を呼びかけ、ゴミ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掛け等）を実施する。
- ・産業廃棄物は発生量及び処理、有効利用方法を把握し、3Rを軸とした継続的な削除を行っていく。