

函館空港環境計画
(第二期)

令和2年2月

函館空港エコエアポート協議会

函館空港環境計画（第二期）

目次

はじめに	1
第1章 基本方針	2
(1) 環境計画を策定する背景と目的	2
(2) 函館空港の現状	3
(3) 環境目標の設定と考え方	4
(4) 実施方針の考え方	5
(5) 対象範囲	5
第2章 実施体制	6
(1) 函館空港エコエアポート協議会の構成	6
(2) 函館空港エコエアポート協議会の主な活動内容	7
第3章 実施計画	8
(1) 大気（エネルギーを含む）	8
(2) 騒音・振動	9
(3) 水	10
(4) 土壌	11
(5) 廃棄物	12
(6) 自然環境	12

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ます。その対象も、大気汚染、水質汚濁といった地域的な問題から、地球温暖化、オゾン層の破壊に加え、最近では生物多様性の損失等の地球規模での問題に拡大しています。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、温室効果ガスを削減した低炭素社会、資源消費を抑制し排出物を削減した循環型社会、豊かな生物多様性を守り自然と共生する社会を構築していくことが必要不可欠となってきました。

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年に廃棄物・リサイクル問題の解決のため、「大量生産・大量消費・大量廃棄」型の経済社会から脱却し、環境への負荷が少ない「循環型社会」を形成していくための「循環型社会形成推進基本法」が、そして平成20年には豊かな生物の多様性を守り、その恵沢を将来にわたって享受できる自然と共生する社会の実現を図っていくための「生物多様性基本法」が、それぞれ制定される等、日本全体で環境問題の解決に向けた取り組みが強化されています。

空港における環境の取り組みは、従来、航空機騒音対策を中心に進められ、航空機騒音による障害は着実に防止・軽減されてきたところです。平成20年に今後の空港の中長期的な整備や運営のあり方を示した「空港の設置及び管理に関する基本方針」が出され、その中で、空港環境対策は、これまでの対策に加え、空港の運営に伴う環境負荷を低減するための対策を積極的に推進していくことが謳われました。この空港運営に伴う環境負荷を低減するための対策は、空港管理者を中心に、空港内で活動される関係事業者のご理解とご協力のもとに推進されなければなりません。

このような状況の中、空港関係者の理解とご協力のもとで、空港を運営する上で達成すべき、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、平成21年3月に「函館空港環境計画」としてとりまとめました。

「函館空港環境計画」策定から10年が経過しましたが、空港関係者のご協力の結果、目標については概ね達成されました。しかしながら、引き続き取り組みが必要な課題も残されていることから、今後の10年間を見据えて、新たに「函館空港環境計画(第二期)」を策定しました。

本計画は、短期的な企業活動で見れば直ちに収益につながるものではないかもしれませんが、函館空港と周辺地域が共存し永続的に発展していくためには極めて重要なものであることから、関係の皆様の積極的な取り組みを期待するものです。

なお、北海道内7空港では、民間のノウハウを活かした利用促進・サービス向上等を図るため、空港運営を民間に委託することが決定しており、函館空港では令和3年3月から民営化が開始される予定となっております。新しい空港運営体制におかれましても、引き続き本計画が推進されることを願っています。

令和2年2月

函館空港エコエアポート協議会会長
(国土交通省東京航空局函館空港事務所 空港長)
近藤 匡生

第1章 基本方針

(1) 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る。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ている。政府として、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月の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。

その後、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。

国土交通省航空局においては、平成15年8月に「エコエアポート・ガイドライン」(初版)を策定し、空港運営に伴う環境負荷の低減に向けた取り組みを促している。平成20年12月には、空港法に基づく「空港の設置及び管理に関する基本方針」の中でも、エコエアポートの積極的な推進が求められている。「エコエアポート・ガイドライン」は平成26年3月に改訂され、京都議定書の第1約束期間の終了や東日本大震災を契機に、CO₂削減目標に係る今後の配慮方針や再生エネルギーの積極的な利用等への対応を追加している。

また、低炭素で持続可能な社会の形成に向け、平成25年度にはICAO総会においても国際空港からのCO₂排出削減に係るグローバルな目標として、「2020年度以降総排出量を増加させない」等の目標が掲げられる等、航空業界においてもCO₂排出削減に向けた動きが活発化している。

平成28年度には、2020年以降の気候変動問題に関する国際的な枠組みである「パリ協定」が発効し、我が国でも「地球温暖化対策計画」が策定され、2030年度までに2013年度比でCO₂の26%削減、2050年度までに80%削減という目標が掲げられたところである。

2) 空港環境計画策定の目的と主旨

函館空港では、航空会社をはじめ、空港ビル会社、給油事業者等の多くの関係者が業務に従事しており、従前はそれぞれの立場で環境に対する活動に取り組んでいた。

「循環型空港」の実現には、これらの環境に対する活動をさらに実効性のあるものにし、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ことが重要となる。

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「函館空港環境計画」を平成21年3月に策定し、平成30年度(2018年)を目標年度として第一期10年間の取組を実施したところである。

本計画は、「函館空港環境計画」に引き続き10年後を目標年度とする次期計画(第二期)として策定するものである。本計画の策定は、今後の空港と周辺地域の関係を考えれば極めて重要なものであり、空港関係者のこのような活動が空港周辺地域の環境に対して少しでも良い影響を与え、今後とも空港が地域と共存し、発展することを目的とするものである。

(2) 函館空港の現状

1) 空港活動の概況

- ・函館空港は、平成 30 年度の実績としては、乗降客数約 179 万人、貨物取扱量約 6,110 t、発着回数約 18.7 千回を取り扱う空港である。
- ・令和 2 年 2 月現在、定期国内路線は東京（羽田）及び中部等の 6 路線、定期国際路線は台湾を結ぶ 1 路線が運航されており、北海道、道南の玄関空港となっている。
- ・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、これらの業務のために約 450 人（構成員関係者）が従事している。

2) 環境面に対する影響

- ・函館空港は、函館市内から東方約 10km に位置し、北に横津岳、南には津軽海峡を隔てて下北半島を望み、西に函館山、東に恵山の景観が広がる海岸沿いの丘陵地にある。
- ・空港の北東には山林が広がり、良好な環境が保持されており、空港の北にある市民の森は、身近な自然として、北海道自然環境保全指針指定区域に指定されている。
- ・函館空港は特定飛行場に指定されており、航空機騒音については、国土交通省（毎年）、北海道（3 年毎）、函館市（毎年）が調査を実施している。

環境要素毎の函館空港の特質は、以下のとおりである。

〔大気〕

大気汚染の状況を把握するため、「一般環境大気測定局」3 局のうち 2 局で二酸化硫黄、「自動車排出ガス測定局」2 局で二酸化窒素、5 局のうち 3 局で浮遊粒子状物質については、常時観測（自動測定機による）を実施している。また、硫酸化物、降下ばいじんについては簡易測定を実施しており、その他の有害大気汚染物質についても市内各所で定期的な測定を実施している。

平成 30 年度の測定結果では、光化学オキシダントを除く全ての測定項目が環境基準を達成している（「函館市環境白書 令和元年度版」より）。

〔騒音・振動〕

環境基準値の地域の類型は、「専ら住居の用に供される地域：Ⅰ類型」については、Lden（航空機騒音のうるささ指数）57 デシベル以下、「それ以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域：Ⅱ類型」については、Lden 62 デシベル以下にすることとされている。

平成 30 年度の測定結果では、全ての測定地点において環境基準を達成している（「函館市環境白書 令和元年度版」より）。

〔水〕

函館空港周辺は函館市の公共下水道が整備されており、函館空港で発生した生活排水は公共下水道に放流されている。平成 30 年度の下水道処理人口普及率は 90.5%，水洗化普及率は 95.6%となっている（「函館市環境白書 令和元年度版」より）。

函館空港周辺における環境基準は、函館海域と松倉川に設定されており、海域及び河川の水質については毎年調査が行われている。

平成 30 年度の測定結果では、松倉川本川の全ての調査地点において BOD の環境基準を達成している。また、松倉川の支川であり、環境基準が設定されていない鮫川（湯の浜橋）、湯の川（湯の川橋）においても、函館市が設定している水質目標である 5 mg/L 以下（BOD C 類型相当）を達成している（「函館市環境白書 令和元年度版」より）。

また、函館空港が面する東部海域については、環境基準は設定されていないが、全ての調査地点において、いずれも環境基準のA類型に準じた良好な水質を維持している（「函館市環境白書 令和元年度版」より）。

〔土壌〕

冬期に散布した防除雪氷剤、凍結防止剤が、雪解け水や雨水とともに一部残留する可能性がある。

〔廃棄物〕

廃棄物は、大きく一般廃棄物と産業廃棄物に区分され、事業活動に伴って生じた廃棄物のうち、法令で定められた20種類の廃棄物（汚泥、廃油、廃プラスチック類等）を産業廃棄物といい、産業廃棄物以外の廃棄物を一般廃棄物という。

函館空港では、平成30年度における一般廃棄物の発生量は約3,040 tであり、リサイクル率は約3.4%となっている。また、産業廃棄物の発生量は約48.5 tとなっている。

〔エネルギー〕

函館空港では、航空機・車両燃料以外に電力、ガス（LPガス、天然ガス）、A重油、灯油、ガソリンが消費されている。エネルギー消費量（原油換算）は、平成30年度の実績で年間約64,000 GJであり、内訳は電力が82%と大半を占めており、ガスが9%、A重油が6%、灯油が3%となっている。

(3) 環境目標の設定の考え方

「函館空港環境計画（第二期）」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、気候特性を考慮して、環境要素5項目について設定するものとした。また、「函館空港環境計画最終評価報告書（令和2年2月）」の内容を踏まえ、特に、騒音・振動、水、廃棄物の3項目について、重点的に取り組んでいくものとした。

なお、施策の実施状況を分かり易く掌握するために、函館空港全体、あるいは航空旅客1人あたりの指標値等に着眼した目標とした。

(4) 実施方針の考え方

1) 目標年度

- ・10年後の令和11年度(2029年)を目標年度とする。
- ・ただし、函館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

- ・「函館空港環境計画(第二期)」における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

- ・協議会は、毎年度、各事業者等から「函館空港環境計画(第二期)」に基づく環境施策の実施状況について報告を受け、「実施状況報告書」として公表する。
- ・協議会は、「函館空港環境計画(第二期)」の策定後から概ね5年後において、最終目標値に対する進捗度によって中間評価を行い、「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令和12年度(2030年)に「函館空港環境計画(第二期)」の実施完了後の成果として、最終目標に対する評価を「評価報告書」として公表する。

(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、排出ガス抑制、水循環、廃棄物処理、自然保護等に関わる事項であることから、対象範囲は函館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。
- ・但し、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、工事実施にあたっては、環境に対する影響が最小限になるよう配慮が必要である。

2) 対象となる区域

- ・活動の対象となる区域は函館空港の管理区域とする。



■本計画の対象となる区域

第2章 実施体制

「函館空港環境計画（第二期）」の実施にあたっては、航空会社をはじめ、空港ビル会社、給油事業者等の多くの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である。したがって、本空港の管理者が中心となった「函館空港エコエアポート協議会」を継続して組織する。

(1) 函館空港エコエアポート協議会の構成

エコエアポート協議会の構成員は、以下のとおりとする。（順不同）

- ・新千歳空港測候所函館航空気象観測所
- ・第一管区海上保安本部函館航空基地
- ・札幌出入国在留管理局函館出張所
- ・函館税関監視部
- ・小樽検疫所函館空港出張所
- ・動物検疫所北海道・東北支所函館空港出張所
- ・横浜植物防疫所札幌支所函館出張所
- ・函館空港ビルディング(株)
- ・全日本空輸(株)函館空港所
- ・日本航空(株)函館支店函館空港所
- ・(株)AIRDO函館空港所
- ・エバー航空函館空港支店
- ・タイガーエア台湾
- ・函館エアサービス(株)
- ・国際航空給油(株)函館空港事業所
- ・(株)ENEOSスカイサービス函館事業所
- ・(一財)空港振興・環境整備支援機構函館事務所
- ・(一財)航空保安協会函館第一事務所
- ・(一財)航空保安協会函館第二事務所
- ・函館市港湾空港部
- ・北海道開発局函館開発建設部
- ・北海道電力(株)函館支店
- ・北海道ガス(株)函館支店
- ・函館地区バス協会
- ・函館地区レンタカー協会
- ・北海道運輸局函館運輸支局
- ・東京航空局函館空港事務所

(令和2年2月現在、27機関)

なお、函館空港エコエアポート協議会の会長は函館空港長が、また協議会運営の事務局は函館空港事務所が行う。

(2) 函館空港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

函館空港の現況の環境を踏まえ、取り組みの優先順位を考慮して函館空港環境計画（第二期）を策定する。また、必要に応じた改訂を行う。

② 施策の実施

函館空港環境計画（第二期）に基づき、関係する各事業者が施策を実施する。更に、関係者に対し、必要な事項に関する継続的な教育や啓発活動を行うとともに、旅客に対しても環境保全に関するキャンペーン等を行う。

③ 施策の実施状況のチェック

施策の実施状況について、毎年度、チェックを行い、実施状況報告書（エネルギー使用量、水使用量、廃棄物排出量、保有車両台数等）を公表する。

④ 進捗状況・達成状況の評価

計画の進捗状況については、計画策定から概ね5年後において中間評価を実施し、確認を行う。計画の達成状況については、目標年度の翌年に最終評価を実施し、確認を行う。なお、各評価結果については、公表する。

第3章 実施計画

(1) 大気（エネルギーを含む）

1) 現状認識

- ・函館空港全体のエネルギー消費量（原油換算）は、平成30年度の実績で年間約64,000 GJとなっており、減少傾向にある。内訳は電力が82%、ガスが9%、A重油が6%、灯油が3%となっている。
- ・CO₂排出量は、平成30年度の実績で年間約3,830 t-CO₂となっており、減少傾向にある。
- ・空港ビルでは、点灯照明のLED化及び間引き点灯、昼光の積極的な採光、空調関係のインバーター化等を順次実施してきており、電力の削減に貢献している。また、GPU^{※1}の使用、誘導路灯火のLED化等も積極的に実施されている。
- ・関係機関では、冷暖房温度に省エネモード等を採用しており、空港利用者や空港職員に節電を呼び掛けるポスターを設置する等、啓発活動も行っている。
- ・平成30年度のエコカー^{※2}の導入数は13台であり、車両全体の12.5%となっている。また、関係機関ではアイドリングストップも積極的に実施されている。

※1：GPU（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（Auxiliary Power Unit）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：エコカーは、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、⑤LPガス自動車、⑥燃料電池自動車の6種類の他、国土交通省が認定した「低排出ガス車」とした。

2) 具体的な施策

函館空港では、エネルギー消費量のうち電力が最も大きな割合を占めており、今後も節電を中心とした現状の施策を継続し、エネルギー消費量及びCO₂排出量の低減に努めていくものとする。また、冬期間における航空機の安全運航が最優先されるが、可能な限りGPUの使用を促進していく。

エコカーの導入については、作業車車両の更新時期を考慮して、中長期的に推進していくことで、燃料消費量及びCO₂排出量の低減に貢献していくものとする。また、関係機関が実施しているアイドリングストップ運動については、空港全体として推進していく。

なお、更なるエネルギー消費量及びCO₂排出量の低減に向けては、再生可能エネルギーや未利用エネルギーの利用の観点も重要であることから、導入の可能性についての検討を進めるものとする。

- ①設備機器等の更新時には、積極的に省エネルギー機器を採用する。
- ②可能な限りGPUの利用を促進する。
- ③作業用車両等の更新時には、積極的にエコカーを導入する。
- ④アイドリングストップ運動を空港全体として推進する。（冬期は除く）
- ⑤再生可能エネルギーや未利用エネルギーの積極的な利活用を目指して、導入の可能性を検討する。

以上の施策の推進により、以下の目標を達成していく。

【10年後の目標Ⅰ：空港全体のCO₂総排出量を削減。】

【10年後の目標Ⅱ：設備機器等の更新時には省エネルギー機器を採用し、エネルギー消費量を削減。】

【10年後の目標Ⅲ：新規導入車両のうち、エコカー（低排出型車両を含む）への転換を図り、CO₂総排出量及びエネルギー消費量を削減。】

3) 施策の実施スケジュール

- ・①、③は、更新時期に応じて中長期的に推進していく。
- ・②、④は、引き続き推進していく。
- ・⑤は、技術動向を勘案しながら、導入の可能性について検討する。

(2) 騒音・振動

1) 現状認識

- ・函館空港では、航空機騒音の緩衝帯としての役割を果たしつつ、空港周辺の優れた自然景観を保全し、空港利用者や地域住民の憩いの場、野外レクリエーションの場として「エア・フロント・オアシス」を整備している。
- ・国際路線から低騒音型航空機の導入が進められており、今後も順次増加することが期待される。
- ・更新する車両が無かったため、低騒音型のGSE車両等は導入されていないが、今後も更新時期に応じて低騒音型車両導入の促進が期待される。
- ・函館空港は特定飛行場に指定されており、平成30年度の航空機騒音の測定結果では、全ての測定地点において環境基準を達成している

2) 具体的な施策

騒音については、今後も現状の施策を継続し、騒音の低減に努めていくものとする。GSE車両等の低騒音型車両への転換については、GSE車両の更新時期を考慮して、中長期的に推進していくものとする。

- ①低騒音型航空機の導入を促進する。
- ②GSE車両等について、更新時期に応じて中長期的に低騒音型車両への転換を図る。

3) 施策の実施スケジュール

- ・①は、引き続き推進していく。
- ・②は、更新時期に応じて中長期的に推進していく。

(3) 水

1) 現状認識

(上水)

- ・平成 30 年度の水の使用量は 41,562 m³ と横ばい傾向である。航空旅客数 1 人あたりの水の使用量では 23.2 L/人となっており、減少傾向にある。
- ・空港ビル等では、ほとんどの洗面所、便所に節水器具（自動手洗い水栓、節水器、節水コマ等）を設置している。また、空港利用者や空港職員に節水を呼び掛けるポスターを設置する等、啓発活動も行っている。

(防除雪氷剤等)

- ・平成 30 年度の防除雪氷剤（ADF）^{※1}の使用量は、TYPE1 で 86,670 L、TYPE4 で 75,770 L となっている。防除雪氷剤の使用量は気象条件とも関係しているが、冬期間においては航空機の安全運航が最優先されることから、概ね横ばい傾向となっている。
- ・凍結防止剤^{※2}については、尿素系融雪剤から環境にやさしい酢酸系、蟻酸系に 100% 転換している。凍結防止剤の使用量は、年度によりばらつきがあるものの、経年的には横ばい傾向にある。
- ・年度毎に水質測定を実施しており、良好な水質となっている。

(雨水)

- ・空港内の雨水は排水溝、排水管にて集水し、場外へ排水している。
- ・雨水及び地下水等の利用促進については、過去に検討した経緯があるが、雨水貯留槽の設置には至っていない状況である。

※1: 防除雪氷剤: 雪氷の除去や付着防止のため、航空機の機体に塗布するもの。ADF (Anti-Deicing-Fluid) と呼ばれ、TYPE 1 と TYPE 4 がある。液体のため、防除雪氷液ともいう。

TYPE 1: 機体の雪や氷を除去（デアイシング作業）するために塗布する。

TYPE 4: TYPE 1 の散布後、機体に新たな着氷を防止（アンチアイシング作業）するために塗布する。

※2: 凍結防止剤: 滑走路、誘導路、駐機場の凍結防止のために散布するもの。

2) 具体的な施策

水の使用量については、今後も現状の施策を継続し、水の使用量の削減に努めていくものとする。

防除雪氷剤については使用量を把握するとともに、引き続き散布機の高性能化を図り散布効率を上げるとともに、有色剤の導入で散布範囲の重複を回避する。また、水質測定を継続的に実施し、環境基準の達成状況について監視する。

雨水及び地下水等の利用促進については、現時点での具体的な計画がないことから施策とはしないものの、今後の実施の可能性について継続的に検討することが望まれる。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">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。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。③防除雪氷剤の使用量を把握するとともに、引き続き散布機の高性能化及び早急に有色剤運用を導入し、重複範囲を減らすことに努め、散布効率の向上を目指す。 |
|---|

以上の施策の推進により、以下の目標を達成していく。

【10年後の目標 I：空港の水の総使用量を着実に削減。】

【10年後の目標 II：水質測定を実施し、環境基準等を遵守。】

3) 施策の実施スケジュール

- ・①は、更新時期に応じて中長期的に推進していく。
- ・②は、引き続き推進していく。
- ・③は、技術動向を勘案しながら、引き続き推進していく。

(4) 土壌

1) 現状認識

- ・防除雪氷剤の使用量及び凍結防止剤の使用量は横ばい傾向にある。
- ・年度毎に水質測定を実施しており、良好な水質となっている。

2) 具体的な施策

土壌への影響として、防除雪氷剤については使用量を把握するとともに、引き続き散布機の高性能化を図り散布効率を上げるとともに、有色剤の導入で散布範囲の重複を回避する。また、水質測定を継続的に実施し、環境基準の達成状況について監視する。

- ①空港全体としての排水量及び水質測定を継続して実施する。
- ②防除雪氷剤の使用量を把握するとともに、引き続き散布機の高性能化及び早急に有色剤運用を導入し、重複範囲を減らすことに努め、散布効率の向上を目指す。

以上の施策の推進により、以下の目標を達成していく。

【10年後の目標 I：水質測定を実施し、環境基準等を遵守。】

3) 施策の実施スケジュール

- ・①は、引き続き推進していく。
- ・②は、技術動向を勘案しながら、引き続き推進していく。

(5) 廃棄物

1) 現状認識

- ・平成 30 年度の一般廃棄物発生量は約 3,040 t となっており、減少傾向にある。リサイクル率は 3.4%、航空旅客 1 人あたりの一般廃棄物発生量は 1.8 kg/人となっている。
- ・分別ごみ箱の設置、意識向上に向けた啓発ポスターの設置等、一般廃棄物発生量の削減対策を継続的に実施している。
- ・平成 30 年度の産業廃棄物発生量は約 48.5 t となっており、増加傾向にある。
- ・空港事務所の維持管理に伴い発生する刈草については、CO₂削減、既存ストックの有効活用、コスト縮減等の観点から有効利用を図るため、東京航空局のホームページで公募している。

2) 具体的な施策

一般廃棄物については、今後も現状の施策を継続し、発生量の削減及びリサイクル率の向上に努めていくものとする。産業廃棄物については 3R（リデュース：発生抑制、リユース：再使用、リサイクル：再生利用）を更に推進し、発生量の削減を図るものとする。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">①一般廃棄物発生量を定期的・継続的に計測し、情報を関係者間で共有する。②空港内職員を対象に、ごみの減量化及び分別収集の徹底への意識向上のためのキャンペーンを実施する。③空港利用者を対象に、ごみの分別収集への協力を呼びかける。④産業廃棄物は、3R(Reduce：リデュース、Reuse：リユース、Recycle：リサイクル)を軸とした削減策を行う。 |
|--|

以上の施策の推進により、以下の目標を達成していく。

【10 年後の目標 I：一般廃棄物の総合的なリサイクル率の向上。】

【10 年後の目標 II：航空旅客 1 人あたりの一般廃棄物発生量を削減。】

3) 施策の実施スケジュール

- ・①～④は、引き続き推進していく。

(6) 自然環境

1) 現状認識

- ・函館空港の周辺には農地や山林が多く、環境に恵まれている。また、空港内においても、「エア・フロント・オアシス」等の緑化が実施されている。

2) 具体的な施策

函館空港周辺及び空港内において、多くの緑化が実施されているため、空港環境計画（第一期）に引き続き、特段な施策は設定しない。

■函館空港環境計画（第二期）における10年後の目標及び具体的な施策

環境要素	10年後の目標	具体的な施策	施策の実施スケジュール
(1)大気 (エネルギーを含む)	I：空港全体のCO ₂ 総排出量を削減。 II：設備機器等の更新時には省エネルギー機器を採用し、エネルギー消費量を削減。 III：新規導入車両のうち、エコカー（低排出型車両を含む）への転換を図り、CO ₂ 総排出量及びエネルギー消費量を削減。	①設備機器等の更新時には、積極的に省エネルギー機器を採用する。	更新時期に応じて、引き続き推進
		②可能な限りGPUの利用を促進する。	引き続き推進
		③作業用車両等の更新時には、積極的にエコカーを導入する。	更新時期に応じて、引き続き推進
		④アイドリングストップ運動を空港全体として推進する。（冬期は除く）	引き続き推進
		⑤再生可能エネルギーや未利用エネルギーの積極的な利活用を目指して、導入の可能性を検討する。	技術動向を勘案し、導入可能性を検討
(2)騒音・振動	—	①低騒音型航空機の導入を促進する。	引き続き推進
		②GSE車両等について、更新時期に応じて中長期的に低騒音型車両への転換を図る。	更新時期に応じて、引き続き推進
(3)水	I：空港の水の総使用量を着実に削減。 II：水質測定を実施し、環境基準等を遵守。	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。	更新時期に応じて、引き続き推進
		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。	引き続き推進
		③防除雪氷剤の使用量を把握するとともに、引き続き散布機の高性能化及び早急に有色剤運用を導入し、重複範囲を減らすことに努め、散布効率の向上を目指す。	技術動向を勘案し、引き続き推進
(4)土壌	I：水質測定を実施し、環境基準等を遵守。	①空港全体としての排水量及び水質測定を継続して実施する。	引き続き推進
		②防除雪氷剤の使用量を把握するとともに、引き続き散布機の高性能化及び早急に有色剤運用を導入し、重複範囲を減らすことに努め、散布効率の向上を目指す。	技術動向を勘案し、引き続き推進
(5)廃棄物	I：一般廃棄物の総合的なリサイクル率の向上。 II：航空旅客1人あたりの一般廃棄物発生量を削減。	①一般廃棄物発生量を定期的・継続的に計測し、情報を関係者間で共有する。	引き続き推進
		②空港内職員を対象に、ごみの減量化及び分別収集の徹底への意識向上のためのキャンペーンを実施する。	引き続き推進
		③空港利用者を対象に、ごみの分別収集への協力を呼びかける。	引き続き推進
		④産業廃棄物は、3R(Reduce:リデュース、Reuse:リユース、Recycle:リサイクル)を軸とした削減策を行う。	引き続き推進
(6)自然環境	—	—	—

注)第二期環境計画では、最終評価報告書の評価結果を踏まえ、「水」及び「廃棄物」に係る施策を重点的に推進していくものとする。

【参考文献】

本環境計画策定にあたり使用した各データは、下記資料による。

- ・函館市環境白書（令和元年度版）
- ・函館空港エコエアポート環境現況調査報告書（国土交通省東京航空局：平成30年度）