●十余三東雲の丘

B滑走路西側に設置された展望施設を備えた防音提で、航空機の離着陸を間近で見ることができるため、航空機撮影スポットとして利用されている。

また、「東雲の丘」の名称は、地元の東小学校の生徒たちが考えたものである。

所　　在	成田市十余三字四本木71ほか
面　　積	0.8ha
主な設備	駐車場(67台)、ベンチ(3基)、照明など
開放時間	7:00～22:00
運用開始	2012年4月1日

●空の駅さくら館

さくらの山に誕生した新たな観光拠点。成田市の観光情報コーナーや地元で採れた新鮮野菜や地域の特産品が揃う物販コーナー、航空関連グッズやレストランなど成田市の魅力が詰まっている。

所　　在	成田市駒井野1353-1
面　　積	0.08ha
販 売 物	地域の特産品、野菜など
開放時間	9:00～18:00(11月～3月は17:00まで)
運用開始	2015年3月26日

●芝山町ひこうきの丘

芝山町が管理する「ひこうきの丘」は、A滑走路南端から580mの場所にあり、「空港と緑のゾーン」に位置している。3つの広場を兼ね備え、航空機の迫力を間近で体感できる憩いの場として、航空機ファンだけでなく、家族連れやカップルにも利用されている。

所　　在	芝山町岩山字崩落台2012番6
面　　積	0.8ha
主な設備	展望広場、ハート広場、芝生広場、ベンチ、照明、駐車場(69台)など
開放時間	6:00～23:00
運用開始	2016年3月18日

6 エコ・エアポート基本計画

1 地球的視野に立った循環型の空港づくり

NAAは、開港以来、航空機騒音などを中心とした空港周辺に対する環境対策に取り組んできており、1998年5月には地球的視野に立った循環型空港づくりと空港周辺地域の農業振興への取り組みを2つの柱とした「エコ・エアポート基本構想」※を発表し、地域と共生する空港という観点に立ち環境への負荷をできるだけ小さくした循環型空港づくりを進めてきた。「地域と共生する空港づくり大綱」では、「共生策、空港づくり、地域づくりをいわゆる三位一体のものとして相互に密接に関連させて進める」という基本理念のもと、前述の「エコ・エアポート基本構想」に則した環境に配慮した空港づくりや農業振興への協力などの共生策の充実を指針として示している。(**「地域と共生する空港づくり大綱」は、資料編1 ❸参照**)

さらに2004年の民営化を機に、経営の基本方針に「環境経営としての取り組み」を掲げ、環境への取り組

みを経営における最重要課題の一つとして位置づけ、成田空港全体で地球的視野に立った環境にやさしい空港「エコ・エアポート」を推進していくこととした。

同年9月に「環境基本方針」(**表6-9**) を定め、この考え方に基づき空港全体での環境負荷を低減し、エコ・エアポートを推進するため2005年3月に「エコ・エアポート基本計画（2005-2010年度）」を策定した。

エコ・エアポート基本計画は概ね5年毎に計画を更新してきたが、2011年4月には新たなエコ・エアポート基本計画と共に10年後の成田空港のあるべき姿を示した「エコ・エアポートビジョン2020」を策定し、より長期的な視点を加えた取り組みを推進してきた。

※「エコ・エアポート基本構想」
「成田空港問題円卓会議」の結論の一環として設置された「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会が1998年5月1日に発表した報告書「若い世代へ－農の世界から地球の未来を考える」では、現代社会が突き当たった地球環境問題や資源エネルギーの枯渇などの問題を解決するため、人間と自然環境の関わりを踏まえ、循環を基礎として自らを律していくという考え方（実験村の理念=「農的価値」）を大事にする必要があるとの認識が示された。
NAAは、この考え方を真摯に受け止めると同時に、空港が周辺地域の自然環境や農業にさまざまな影響を与えてきたことを思い、環境への負荷やエネルギー消費をできる限り小さくした循環型の空港づくりを目指すこととし、地球的視野に立った循環型の空港づくりと周辺地域の農業の再生への協力を2つの柱とする「エコ・エアポート基本構想」を98年5月27日に発表した。

表6-9　環境基本方針

環境基本方針

「NAAは、地球的視野にたった環境への取り組みを積み重ねることにより、環境にやさしい循環型空港（エコ・エアポート）を目指すとともに、地域の一員として信頼関係を築きながら、豊かな21世紀社会の実現に貢献します。」

1. 空港の建設・運用に伴い発生する環境負荷を抑制するとともに、空港周辺地域の環境への影響の軽減に努めるなど、地球的視野に立った環境問題についても積極的に取り組みます。
2. すべての事業活動を対象に基本計画を策定し、環境に関する法規制の遵守はもとより、自主的な目標を定め、定期的に見直すことにより、環境保全の向上に努めます。
3. 環境保全活動を有効に機能させる仕組みをつくり、継続的な改善を行います。
4. 社内環境コミュニケーションを通じて全社員の意識向上を図るとともに、一人ひとりが自ら責任を持って環境保全活動を遂行できるよう、啓発・支援を行います。
5. グループ企業と一体となった環境保全活動を推進するとともに、環境保全活動を空港関連事業者に広げ、空港全体で環境にやさしい循環型空港（エコ・エアポート）を推進します。
6. 環境保全活動を積極的に情報公開するとともに、空港周辺地域をはじめとして広く社会との環境コミュニケーションに取り組みます。

表6-10　エコ・エアポートビジョン2030

エコ・エアポートビジョン2030

成田空港はステークホルダーと共に、空港運用に伴う地域への環境負荷低減と地球規模の環境課題に取り組み、持続可能な社会の構築を目指します

- **地域と空港の持続可能な発展を目指します**
- **地球規模の環境課題に取り組みます**
- **ステークホルダーと共にエコ・エアポートを推進します**

【長期目標：2030年度までに、空港から排出されるCO_2を2015年度比で発着回数1回あたり30%削減を目指します】

表6-11　エコ・エアポート基本計画（2016-2020年度）

取り組みの分類	取り組みテーマ
周辺環境への取り組み	航空機騒音による環境負荷低減
	大気質の保全
	雨水排水の水質維持
	生物多様性を育む自然環境保全
	地域と共に環境取り組みの推進・強化
資源循環への取り組み	資源の循環利用
	水資源の循環利用
気候変動への取り組み	空港からのCO_2排出量削減
	エネルギー使用量削減
	地球温暖化に伴う気候変動への適応対策
環境マネジメント	ステークホルダーとの相互対話
	ステークホルダーと共に空港の活動に関連する社会全体での環境負荷削減に取り組み価値創造を目指す
	国内外空港と連携した環境負荷低減
	環境アセスメントの実施と検証による環境保全
	環境認証制度を活用した環境マネジメント
	東京オリンピック・パラリンピックに向けて各種施策や新たな技術の試行・導入に取り組み、世界にエコ・エアポートを発信する

2016年4月にはビジョンで掲げた長期目標がほぼ達成されたこと、COP21でのパリ協定採択など世界的な温暖化対策の高まりや、成田空港を取り巻く環境の変化、その後の空港機能強化までを見据えた、さらに長期的なビジョンが必要になったことなどを踏まえ、2030年度を目標年度とした「エコ・エアポートビジョン2030」(**表6-10**) を策定し、このビジョンの実現のための基本計画として「エコ・エアポート基本計画（2016-2020年度）」(**表6-11**) を策定した。

エコ・エアポート基本計画では「周辺環境への取り組み」「資源循環への取り組み」「気候変動への取り組み」「環境マネジメント」の4つの取り組み毎に具体的な取り組み目標を掲げ、その目標の達成に向け、航空会社、貨物事業者などの空港関連事業者と共に施策に取り組んでいる。

（1）周辺環境への取り組み

成田空港では、航空機騒音対策、大気質保全、雨水排水の水質維持、生物多様性を育む自然環境保全など、空港周辺地域への環境影響を低減する取り組みを引き続き推進していくこととしている。

1）騒音対策

空港周辺への影響軽減のため、騒防法を遵守するとともに以下の3つの騒音対策を進めている。

①発生源対策…機材改良や発着規制など航空機の騒音を軽減するための対策
②空港構造の改良…空港内緩衝緑地や防音林・防音堤の設置など空港からの騒音を抑えるための対策
③空港周辺対策…計画的な土地利用や防音工事の実施など騒音の影響下にある周辺地域への取り組み、なかでも発生源対策として、国際線において低騒音型航空機を優遇する成田空港独自の着陸料金制度を継続し、航空機騒音の軽減を図っていくこととしている。

●「成田航空機騒音インデックス」による新着陸料金設定

2005年10月から騒音レベルに応じて航空機を分類した「成田航空機騒音インデックス」による新しい着陸料金制度を導入した。この制度は、これまで一律だった国際線着陸料のトンあたり単価を騒音レベルによって変えるもので、低騒音型航空機ほど安くなり、航空機の低騒音化を促進するものである。航空機騒音の低減を図るための実効性を伴う制度としては、日本の空港では初の試みである。

同インデックスでは、騒音レベルをA～Fの6分類に分けているが、ICAO（国際民間航空機関）の騒音基準であるChapter4を満たすA～Cクラスを低騒音型航空機として設定した。最も騒音レベルの低いAクラスの料率はFクラスの料率と比べて20%以上も安く設定されている。

2018年度の低騒音型航空機導入率は93.0%となっており、今後も更なる低騒音型航空機導入促進に向けて取り組みを進めていく。

2）大気質保全

空港の諸活動が空港の周辺の大気に与える影響を把握するため、大気質常時測定局を設置して大気質の監視を行っている。

エコ・エアポート基本計画では、発着回数1回あたりの窒素酸化物（NOx）排出量について、基準年度である2015年度の16.6kgに対して、2020年度までに5%削減を目指して取り組んでいる。2017年度の排出量は15.8kgであり、2015年度比で4.8%削減されている。

今後も、空港内からの大気汚染物質排出抑制のため、低排出型航空機の導入促進、APUの使用抑制とGPU使用促進、空港内車両の低公害化、エコドライブの推進などを実施していく。

3）雨水排水の水質維持

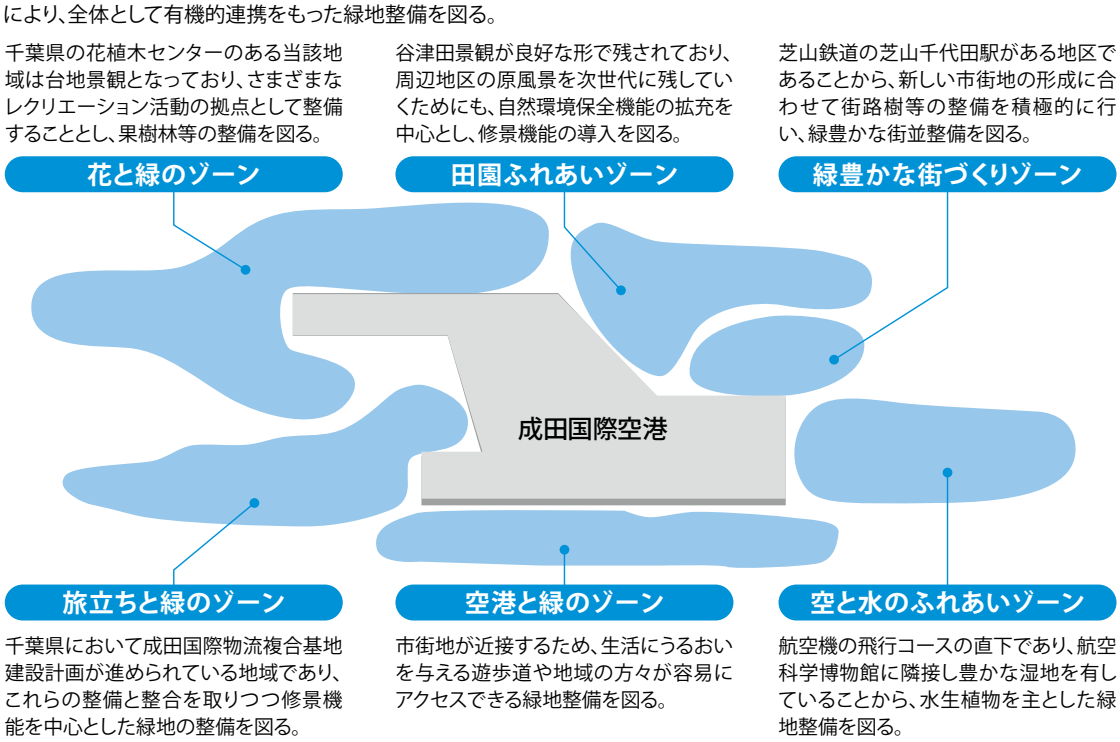
成田空港から排出される雨水排水について、水素イオン濃度などの水質の監視を行っている。また、油水分離施設を設置するなど水質を保全するための取り組みを行っている。空港からの下水は専用下水道へ排水しており、周辺河川へ排水されることなく最終処理場で処理されている。今後も下流河川の水質に影響を与えることがないように水質の維持に努めていく。

4）成田空港周辺緑化基本計画に基づく緑化の推進

空港建設により失われた緑を回復するとともに航空機騒音の周辺地域への影響を軽減するため、NAAは、1995年3月に「成田空港周辺緑化基本計画」を策定し

図6-2　空港周辺緑化整備計画

緑地が有する騒音緩衝機能、自然環境保全機能、修景機能およびレクリエーション機能等を計画区域内に適切に配置することにより、全体として有機的連携をもった緑地整備を図る。



た。この計画は、防音堤・防音林整備計画と空港周辺緑化整備計画の2つのプロジェクトを柱とし、空港周辺地域に豊かな自然を取り戻すために、緑化を進めるというものである。

防音堤・防音林の整備にあたっては、防音堤を基本とし、空港境界から概ね幅100mとする。ただし、既存林が十分に繁茂している場合は、既存林の自然的価値や防音効果を総合的に勘案し、防音林または防音堤との組み合わせにより整備することとしている。A滑走路に対応した防音堤・防音林の整備については、概ね1999年度中、B滑走路については2011年度中に完成した。

また、空港周辺の緑化整備にあたっては、地域の環境、地形、植生などを考慮し、6つのゾーン（空港と緑のゾーン、空と水のふれあいゾーン、緑豊かな街づくりゾーン、田園ふれあいゾーン、花と緑のゾーン、旅立ちと緑のゾーン）に分けて、地域の特性を活かしながら緑化を進めることとしている。（**図6-2およびp.164参照**）

5）自然環境の状況把握

グリーンポート エコ・アグリパークは、観察・散策のための園路整備、光や風を入れるための間伐・下草刈りなど、必要最小限の整備を行い2007年11月に開園した。

以降、現地の自然のあり方について点検・確認作業を行い施設の活用方針や維持管理方針の参考としている。

6）里山の景観の復元

1999年6月には、成田市長田地区（約0.7ha）および芝山町香山新田地区（約2ha）に所在するNAA所有の山林に対し、既存林を活かし、良好な自然環境を保存しながら、懐かしさを感じる風景を思い起こすような里山的整備を行った。

整備にあたっては、NAA所有山林のうち地域の方々から里山としての整備を望まれている場所を選び、従来の下草刈りに加え遊歩道を設置するなどして、訪れた方々が季節の移り変わりを感じながら、散歩やジョギングを楽しめるよう配慮している。（**p.161参照**）

7）グリーンポート エコ・アグリパークなどNAA緑化施設の環境保全・啓発活動への積極的な活用

NAAは騒音対策などにより空港周辺に多くの土地を所有している。これらの土地の一部について、環境や社会性に配慮し、NAAの社会的な責任を踏まえ自然環境を重視し、整備を行っている。

グリーンポート エコ・アグリパークのある芝山町岩山地区は、水辺、沢、地山、竹林、畑地など変化に富んだ環境となっており、北総台地に息づく数々の山野草など、多様な動植物が生息している。

▲グリーンポート エコ・アグリパーク

今後ともさまざまな動植物がいきいきと生息できる環境を守り育むとともに、かつての里山を復活させることを目標としている。

また、子供たちや一般の人が「空港」と「空港が建設される前の原風景であるパーク」の対比により、自然環境や農業の多様性と奥行きの深さを体験し、楽しむことのできるパークを目指している。

8）移転跡地の適正な管理

移転跡地について、地域で役立つよう以下の管理を行っている。

芝山町菱田（大関台）地区において、1999年春から、NAAが所有する栗林（0.6ha）について、栗の補植、下草刈りおよび管理柵の設置などを行ってきた。同果樹園では毎年栗の収穫時期に、芝山町保育所の児童を招待して栗拾いを催している。

また、成田市野毛平地区についても、従来から管理柵の設置や下草刈りを行っていたが、地域の方々の要望を踏まえ、1997年7月に新たに柿や栗の木を植えるとともに、既存の竹林と併せて果樹園的整備（約1.3ha）を行った。

そのほか移転跡地の有効活用策は、農地として利用可能な土地については、周辺自治体の協力を得ながら地元農家への貸付を行っており、一方で未貸付の農地は、利用されやすい状態にしておくための耕耘や、レンゲなどを播種して地力を増進するための管理をしている。

また、1999年3月から耕転した畑地の沿道などに景観形成効果のあるコスモスなどの種を播いている。

9）地域農業の再生への支援

NAAは、2005年度より、空港周辺地域の農業再生への協力として有機農業研修事業を開始した。本事業は次代の担い手となる新規就農者の育成の一助となることを目的としている。研修は有機JAS認証を取得した畑で、地元農家の方々の指導と協力を得て行われている。

研修修了後は、空港周辺地域を含む各地域で就農し、各地の農業の活性化に貢献している。

(2) 資源循環への取り組み

成田空港では、廃棄物の3R（Reduce、Reuse、Recycle）、中水の利用など、資源の循環に配慮した取り組みを推進している。

主な取り組みとして、廃棄物の分別排出およびリサイクル、建設廃材の発生を抑制する工法の採用（完全付着型オーバーレイ工法）、コンクリートやアスファルトガラなどの建設廃材のリサイクル、空港内のレストランから出る生ゴミからのコンポストの作成、航空機取り降ろしゴミの分別排出およびリサイクルの推進、節水器具の採用や啓発を通じた節水対策、雨水および厨房排水の再利用（中水の活用）などを実施している。

また、2011年から、NAA本社ビルや旅客ターミナルビルなどから回収したシュレッダー紙のリサイクルを開始し、2013年度には、回収場所を空港のほぼ全域に拡大した。

1）一般廃棄物排出量の削減（空港利用者1人あたり）

一般廃棄物排出量削減のため、航空会社では、搭載品の機内サービスの簡素化などを図り、廃棄物そのものを出さない仕組みづくりを行っている。今後は空港全体でさらなる廃棄物削減に向けた取り組みの強化を行うこととしている。

エコ・エアポート基本計画では、空港利用者1人あたりの一般廃棄物処分量について、基準年度である2015年度の0.45kgに対し、2020年度までに5%削減を目指して取り組んでいる。

2018年度の焼却量は0.43kgであった。

2）一般廃棄物のリサイクル

一般廃棄物の中で排出量が最も多いのは、到着した航空機から発生する取り降ろしゴミである。このうち機内食残渣は、検疫上の理由から廃棄物処理工場で焼却されている。機内食残渣以外のアルミ缶やペットボトル、機内誌などのリサイクルについては、一部の航空会社を除いては進んでいなかった。

そこで、エコ・エアポート推進協議会において関係事業者（航空会社、グランドハンドリング会社、ケータリング会社、廃棄物処理業者、NAA）でワーキンググループを設置し、検討を進めた結果、機内誌やペットボトルなどのリサイクルを拡大することができた。

また、2015年度から、ペットボトルのリサイクル率の低下要因であった飲み残し入りのペットボトルの削減に向けて、成田空港の全ターミナルビルの各保安検査場前に、液体分別用ゴミ箱の設置を行っている。

3）節水と水資源の循環利用

成田空港では、約16.7億ℓ（2018年度実績）もの上水が使用されていることから、自動水栓・節水器具の採用により水の使用量の抑制にも努めている。厨房排水除害施設において処理された排水をさらに「中水製造施設」で処理することにより年間約1.8億ℓの中水を作り、旅客ターミナルビルのトイレの洗浄水として再利用している。

エコ・エアポート基本計画では、空港利用者1人あたりの上水使用量について、基準年度である2015年度の30.9ℓに対して、2020年度までに3%削減を目指して取り組んでいる。

2018年度の使用量は空港利用者1人あたり29.3ℓであり2015年度比で5.2%の削減となっている。今後も更なる上水使用量の削減に取り組んでいく。

また、滞水池に溜まった雨水を「雨水処理施設」で処理し、中央冷暖房施設の冷却水などとして年間約4.3億ℓを活用している。

(3) 気候変動への取り組み

成田空港では、気候変動への取り組みとして、温室効果ガスの排出量削減やエネルギー使用量の削減、地球温暖化に伴う気候変動への適応に対する取り組みを推進している。

主な環境への取り組みとして、低排出型航空機の導入促進、再生可能エネルギーの導入促進、APUの使用抑制とGPU使用促進、省エネルギー対策、空港内車両の低公害化、エコドライブの推進などを実施している。

また、気候変動への適応対策として、近年の雪質の変化等を踏まえた除雪体制の検討などを適切に実施

▲シュレッダー紙のリサイクル

▲旅客ターミナルビル分別ゴミ箱

▲コンポスト

していく。

エコ・エアポート基本計画では、発着回数1回あたりのCO_2排出量について、基準年度である2015年度の4.30tに対して、2020年度までに7%削減を目指して取り組んでいる。

2018年度の排出量は4.06tであり、2015年度比で5.6%の削減となっている。

1）太陽光発電

再生可能エネルギーの有効活用を進めるために、NAAでは1999年から太陽光発電システムを導入しており、第1ターミナルやNAA本社ビル屋上などに発電能力120kWの太陽光パネルを設置している。

これらの太陽光発電システムにより発電された電気は、旅客ターミナルやNAAビルの照明などに利用している。

また、小型の太陽光発電パネルを使用し、制限区域の屋外照光式表示板などを設置しているほか、2015年3月には、売電専用として、成田空港の隣接地に発電能力約2000kWの三里塚太陽光発電所を設置した。

2）GPUの整備とAPUの使用制限

航空機は駐機中にメインエンジンを停止した状態でも補助エンジンであるAPUを作動させて、機内の冷暖房や照明、機体に必要な電力を確保することができる。しかし、APUを作動させると騒音とともに排気ガスを排出してしまうことから、成田空港ではAPUを作動させず、地上の施設から機内の電力や空調を供給できるようにするため、GPU（地上動力施設）を整備している。

▲GPU
GPUとは、Ground Power Unitの略で、地上において航空機の整備などを行う際に航空機に空調や電力を供給する設備。移動式（車両に設備を搭載したもの）と固定式（地上に設備を固定したもの）とがある

▲APU
APUとは、Auxiliary Power Unitの略で、航空機の主エンジンを始動させたり、空調・電気系統の補助動力として利用される補助動力装置。APUは、通常小型のガスタービンエンジンで、航空機の胴体後部に取り付けられている

GPUを使用することで、騒音はもちろん大気汚染物質やCO_2排出量も抑えることができることから、成田空港では1998年4月に空港運用管理規程（現運用管理細則）の改正を行い、GPUが整備されたスポットにおけるAPUの使用を制限している。

現在、第1ターミナルおよび第2ターミナルすべての固定スポットにGPUを設置しているほか、第3ターミナルおよび貨物地区のほとんどのスポットにもGPU（電力のみ）を設置している。

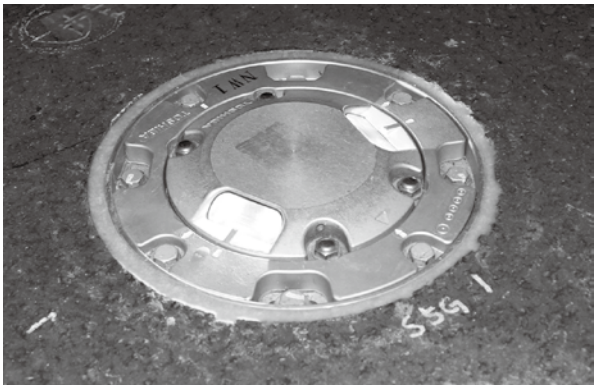
2018年度の固定スポットにおけるGPU使用率は82.7%であった。今後もAPUの使用抑制とGPUの使用促進への取り組みを進めていく。

3）LED照明の採用

NAAでは、航空灯火の光源をハロゲン電球からLED（発光ダイオード）に切り替える作業を進めている。LED式航空灯火は、従来のハロゲン電球に比べ、寿命が長いうえに消費電力が少なく、環境負荷やランニングコストの削減など多くのメリットがある。

2018年度末時点では、誘導路灯火全体の63.0%がLED式灯火になっており、今後もさらなる導入の拡大を進めていく。

このほか、旅客ターミナルビル内のリニューアルした店舗エリア、広告ボード、案内サインのバックライトにもLED照明は採用されており、今後も拡大を図っていく。



▲LED式誘導路中心線灯

▲旅客ターミナルビル内のLED照明

4) 空港内車両からの温室効果ガスの排出量削減

成田空港では、地球温暖化対策のうちの一つとして低公害車の導入を進めてきた。車両低公害化の促進策として、2001年に整備地区にエコ・ステーション（天然ガス急速充填スタンド）を設置した。2011年2月には、燃料電池自動車の普及を目指した実証試験「水素ハイウェイプロジェクト」を行うため、NAAは「成田水素ステーション」（出光興産㈱が建設・運用）の開設に協力した。この実証実験は、2015年度をもって終了したところであるが、市販の燃料電池自動車にも供給可能とするための改修を行い、2016年3月に首都圏空港では初となる商用水素ステーションとしてオープンした。

また、政府の日本再生戦略に基づき、電気自動車のためのインフラ整備として、2012年10月にP1及びP2駐車場内に急速充電器を設置し、お客さまの利便性の向上を目指すとともに、低公害車での来場促進に取り組んでいる。

今後も空港内車両の低公害化を促進していくとともに、空港内におけるエコドライブの推進についても取り組みを進めていく。

▲天然ガス自動車（ターミナル連絡バス）

▲電気自動車（三菱ｉ－ＭｉＥＶ）

▲成田水素ステーション

(4) 環境マネジメント

成田空港では、環境マネジメントとしてステークホルダーとの相互対話やステークホルダーと連携した環境負荷低減への取り組みを推進している。

成田空港における相互対話の推進体制として、空港全体で環境への取り組みを推進するための組織である「成田国際空港エコ・エアポート推進協議会」を発足し、NAAと空港関連事業者が一体となって環境への取り組みを進めている。

また、NAAの社内推進体制として、役員をメンバーとする「エコ・エアポート推進委員会」を設置し、環境経営の推進やエコ・エアポート基本計画の進捗管理を行っている。また、各部署に環境推進役として「エコ・リーダー」を置き、環境マネジメントの基礎づくりに取り組んでいる。

その他、環境報告書やウェブサイトを利用した情報公開、子供たちの環境学習の場であるエコキッズ・クラブ、国内の空港間の連携を目的とした主要空港環境連絡会議の開催などさまざまな活動を行っている。今後もこれらの取り組みをさらに活性化し、ステークホルダーとの相互対話の深化を図っていく。

1) ステークホルダーとの相互対話および取り組み

〈1〉成田国際空港エコ・エアポート推進協議会

エコ・エアポートを推進していくためには、NAAのみならず航空会社など、空港関連事業者が相互に連携して取り組んでいくことが必要である。このため、1998年2月に空港関連事業者から構成される「エコ・エアポート推進懇談会」を設置し、効果的に環境対策を実施してきた。

NAAは、同懇談会の取り組みをより強化・深化させ、空港全体で「エコ・エアポート」を目指すため、2005年1月、空港関連事業者を代表する航空会社、貨物取扱業者をはじめ各業界事業者で構成される「成田国際空港エコ・エアポート推進協議会」を発足した。

「エコ・エアポート」を推進するための個々の課題については、同協議会の下に設けられた3つの委員会（廃棄物委員会、大気環境委員会、広報委員会）において

▲協議会の様子

ベストプラクティスを共有し、協議会に諮ったうえ成田空港全体で取り組みを進めている。

①廃棄物委員会

廃棄物委員会は、廃棄物3Rの推進を図ることを目的として活動している。廃棄物の適正処理に対する意識啓発を行うため、テナントに対し、「ゴミの分別・排出方法」のポスターの配布や、空港の活動に関連する環境負荷低減を目的としたグリーン調達の推進、節水の意識啓発としてトイレに節水啓発表示を行うなど、空港全体での取り組みを進めるための活動を行っている。

②大気環境委員会

大気環境委員会は、成田空港内での事業活動に伴って発生する大気汚染物質および温室効果ガスの排出量削減を目的として活動している。低公害車に関する最新情報や導入に係る補助金制度の情報を共有し、空港関連事業者の所有する車両の低公害化を図っている。

また、エコドライブキャンペーンやライトダウンキャンペーンなど、成田空港でのエコドライブや省エネルギーに向けた定期的な活動も行っている。

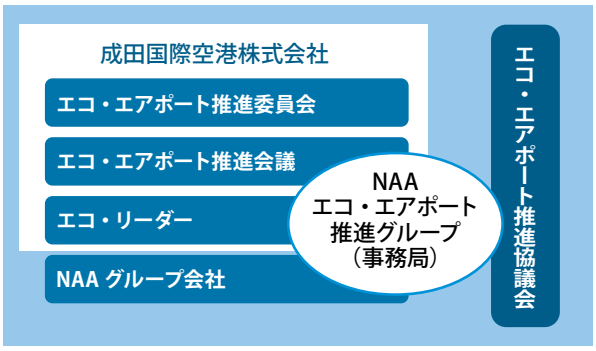
③広報委員会

広報委員会では、エコ・エアポート推進協議会ウェブサイトの運営、協議会が実施する活動のPRや協議会会員に対する啓発の一環としての環境に関するイベント実施などの広報活動を行っている。ウェブサイトでは、協議会の活動を紹介するほか、積極的に環境に取り組んでいる事業者を紹介している。また、年1回特定のテーマを決めて実施する「エコフェスタ」や、年2回空港内外の清掃活動を行う「クリーンアップ運動」などのイベント活動を通じて、協議会会員や空港内従業員の環境や社会貢献に対する意識向上を図っている。

〈2〉環境経営の推進体制

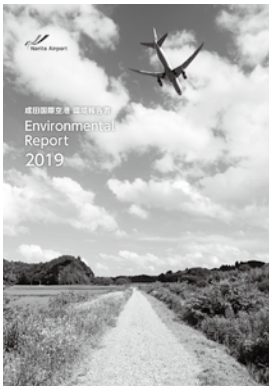
環境経営を推進するにあたっては、役員、社員一人ひとりの環境問題への意識を高め、環境への取り組みについて共通の認識を持つ必要がある。このため社内に推進体制を整え、取り組みを推進していくこととしている。(図6-3参照)

図6-3　推進体制図



〈3〉環境報告書

NAAは、1996年から成田国際空港における環境施についてとりまとめた「成田空港環境レポート」を年1回作成し、空港周辺にお住まいの皆様をはじめ、空港関連事業者などに配布してきた。2004年の民営化後は、「成田国際空港環境報告書」として内容の充実を図り、NAAや空港関連事業者が「エコ・エアポート基本計画」に基づいて進めているさまざまな環境への取り組みや環境測定結果などについて報告している。



▲環境報告書2019

〈4〉成田空港エコキッズ・クラブ

NAAは2005年6月、小学校5•6年生を対象に「成田空港エコキッズ・クラブ」を開設した。これは次世代を担う子供たちに成田空港で実施している環境への取り組みを学んでもらい、空港周辺の自然環境にふれて環境の大切さを感じてもらうことを目的として活動しているものであり、2019年度は55名の子供たちが参加している。

▲エコキッズ・クラブ「自然観察教室」

〈5〉空港内外クリーンアップ運動

2004年度から利用されるお客様に気持ち良く空港へお越しいただくため、芝山町との共催で夏と冬の年2回、空港南部エリアの道路美化清掃を実施している。

2005年度からは規模を拡大し、「エコ・エアポート推進協議会」との共催で、空港関連事業者とともに空港内第2駐車場ビル前、貨物地区および管理ビル前の歩道など、空港内の美化清掃も併せて実施している。

さらに、2012年7月からは清掃エリアをエプロンエリアまで拡大して実施している。

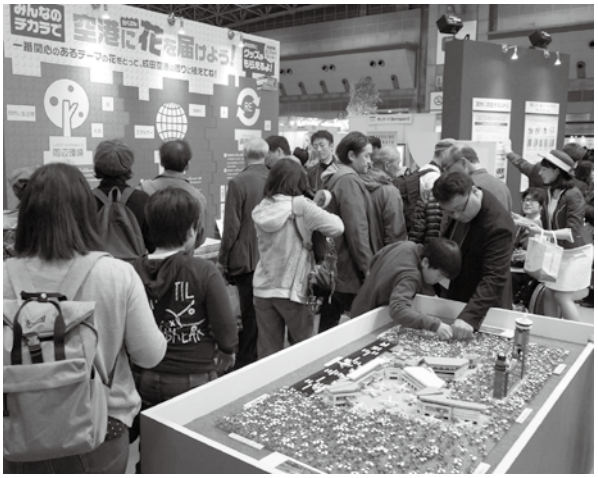
例年、多くの空港関連事業者にご参加いただいており、今後も空港内外の美化に努めていく。

▲クリーンアップ運動（空港南側）の様子

〈6〉「エコプロ」出展

成田空港において実施している環境への取り組みをアピールするため、2004年度から、国内最大規模の環境展示会「エコプロ」に出展しており、近年は、国土交通省航空局や国内他空港と共同の「空港ブース」として出展している。

毎年約16万人の企業の環境担当者や学生などが訪れており、成田空港における環境への取り組みを多くの人に知っていただく良い機会となっている。



▲「エコプロ 2018」の様子

〈7〉国際空港評議会（ACI）活動への参加

ACIにおいて、航空に関わる環境問題を検討するために設置されている「環境委員会」（世界およびアジア太平洋地域）へ社員を派遣し、世界的な環境課題へのベストプラクティスの共有や対応策等を協議している。世界の先進的事例を各国が共通認識を持つことで、空港における地球規模の環境問題の解決に貢献していきたいと考えている。

〈8〉空港カーボン認証

空港カーボン認証（*Airport Carbon Accreditation*）は、空港から排出されるCO_2の管理や削減の取り組み状況を4段階でACIが評価する制度である。

NAAグループが排出するCO_2が計画的に削減されていることが評価され、成田空港は2018年1月にレベル2を取得した。

さらに、同年11月には、航空機の運航など空港全体の活動により排出されるCO_2を把握するとともに、主要なステークホルダーとともに進めるCO_2排出量の削減に関する計画を策定するなどの取り組みが評価され、レベル3にアップグレードした（日本初のレベル3取得）。

今後とも空港カーボン認証プログラムを活用しながら、ステークホルダーとの協力体制を一層強化し、さらなるCO_2排出量の削減に取り組む。

〈9〉国内主要空港環境連絡会議

2007年9月、成田国際空港（株）、関西国際空港（株）（現関西エアポート（株））、中部国際空港（株）の3社で主要空港環境連絡会議を発足させた。現在は、日本空港ビルデング（株）と新千歳空港ターミナルビルディング（株）を加えた5社により、各空港での環境への取り組みについて情報交換を行いながら連携を深め、地球環境問題など、1つの空港では解決困難な課題について一体となって取り組み、より良い環境施策へと結びつけている。

2）環境アセスメントの実施と検証による環境保全

NAAは成田空港の更なる機能強化について検討を行うにあたり、環境影響評価法の規定に基づき2016年6月に「計画段階環境配慮書」、2017年1月に「環境影響評価方法書」、2018年4月に「環境影響評価準備書」、2019年9月に「環境影響評価書」をとりまとめた。

今後も、さまざまな方々からの意見を踏まえながら、機能強化が環境の保全の観点から、より良い事業計画となるよう検討していく。

また、空港の拡張時などには、環境影響評価法の適用範囲にとらわれず、必要に応じ自主的に環境アセスメントを実施し、その調査結果および予測評価を「環境とりまとめ」として公表するとともに、空港周辺への影響を最小限にするよう必要な保全措置を実施している。保全措置の内容としては、工事用車両の低公害化、運行計画の調整による車両の効率的使用を図るなど工事に直接関係する措置のほか、発見された希少種に関しては、工事区域から移植し、保全している。