

大阪国際空港に関する取組み

「空港周辺環境対策」と「空港を活かしたまちづくり」

令和5年(2023年)6月

豊 中 市

都市活力部空港課

目 次

第1章 豊中市の概況	3
第2章 大阪国際空港の現況	
Ⅰ. 空港の沿革	4
Ⅱ. 空港の施設配置図	5
Ⅲ. 空港の施設概況	7
Ⅳ. 空港の運用状況	8
Ⅴ. 関西3空港の運用状況(1日平均)	9
Ⅵ. 関西3空港の運用状況(年間旅客数数の推移)	10
Ⅶ. 路線別旅客数	11
Ⅷ. 航空路線	12
Ⅸ. 空港の運用	13
X. 空港の位置付け	14
XI. 関西国際空港と大阪国際空港の経営統合について	15
XII. 関西国際空港、大阪国際空港及び神戸空港運営事業等	16
XIII. 関西3空港懇談会	18
XIV. その他の関係協議会	21
第3章 大阪国際空港の周辺環境対策	
Ⅰ. 航空機公害問題と空港に関する経緯	25
Ⅱ. 航空機騒音の現状	
1. 飛行経路	34
2. 着陸高度	35
3. 航空機騒音に係る環境基準	36
4. 航空機騒音測定値の状況	38
5. 航空機騒音測定局	41
6. 逆発着	42
7. 遅延便(運用時間を遅延した便)	43
Ⅲ. 空港周辺環境対策 体系図	44
1. 発生源対策	
(1) 発着規制(時間規制、総発着回数・機材規制)	45
(2) 機材改良(低騒音機の導入)	46
(3) 運航方法の改善	47
(4) 大阪国際空港騒音対策委員会によるモニタリング	49
2. 空港構造の改良	
(1) 防音施設	49
(2) バイパス誘導路	49
3. 安全対策	
(1) 航空安全プログラム(国土交通省)	49
(2) 落下物対策総合パッケージ(国土交通省)	50
(3) 航空法等による制限(物件の高さ制限・ドローンなどの飛行制限)	50
4. 空港周辺対策	51
(1) 公共施設防音工事	52

(2) 住宅防音工事	5 2
(3) 移転補償事業	5 4
(4) 大阪国際空港周辺環境整備事業助成	5 4
(5) その他の助成等	5 5
IV. 航空機公害に関する争訟	
1. 大阪国際空港公害訴訟の経過	5 7
2. 判例比較	5 8

第4章 大阪国際空港を活かしたまちづくり

I. 空港を活かしたまちづくり 体系図	6 1
1. 空港を活かしたまちづくり	6 2
2. 空港周辺地域の整備・利活用	6 2
3. 移転補償跡地の有効活用	6 3
4. 大阪国際空港周辺地域活性化連絡会	6 5
5. 就航都市との交流・連携	6 6
6. 就航都市交流事業	6 7
7. その他の関係協議会	7 0

資料

No. 1 騒音対策区域図(変遷)	
(1) 第1種区域(豊中市内)	7 4
(2) 第2種区域	7 5
(3) 第3種区域	7 6
No. 2 大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定(存続協定)	7 7
No. 3 経営統合後の環境対策について(確認書)	7 8
No. 4 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針(抜粋)	7 9
No. 5 大阪国際空港周辺緑地事業	8 1
No. 6-1 大阪国際空港周辺緑地事業位置図	8 2
No. 6-2 緩衝緑地区域図(I・II期)	8 3
No. 6-3 利用緑地(ふれあい緑地)の概略図	8 4
No. 7 大阪国際空港周辺地域整備事業	8 5
No. 8 共同利用施設一覧	8 6
共同利用施設位置図	8 7
No. 9 就航先と交流都市位置図	8 8
No. 10 就航先と交流都市一覧	8 9
No. 11 協定締結都市一覧	8 9
No. 12 大阪国際空港就航都市サミット	9 0
No. 13 環境対策事業予算の過去15年間の推移(大阪国際空港関連)	9 2
No. 14 関西国際空港・神戸空港の概要	9 3
No. 15 空港分布図	9 4

第 1 章 豊中市の概況

第 2 章 大阪国際空港の現況

第1章 豊中市の概況

位置

豊中市は大阪府の中央部の北側、神崎川を隔て大阪市の北に位置し、東は吹田市、西は尼崎市、伊丹市、北は池田市、箕面市に接しています。

・方位と経度

東 経 135°27' ~ 135°31'
北 緯 34°44' ~ 34°49'

・標高

最低 0.0m (大島町3丁目)
最高 133.7m (新千里北町2丁目)

・距離

東西最長 6.0 km
南北最長 10.3 km

・面積 36.60 km²

推計人口 (10月1日)

年	世帯	人口
平成24年	169,155	391,536
平成25年	171,027	394,004
平成26年	172,225	394,983
※平成27年	170,325	395,479
平成28年	171,791	396,014
平成29年	173,442	397,490
平成30年	174,578	398,295
令和元年	176,976	400,329
※令和2年	176,967	401,558
令和3年	178,091	401,062
令和4年	178,693	399,790

市の財政(一般会計決算) (億円)

年	歳入	歳出
平成23年	1,307.0	1,287.1
平成24年	1,485.8	1,456.9
平成25年	1,415.4	1,359.8
平成26年	1,460.2	1,427.3
平成27年	1,466.1	1,433.6
平成28年	1,488.2	1,476.5
平成29年	1,449.9	1,432.0
平成30年	1,495.7	1,452.7
令和元年	1,520.1	1,466.9
令和2年	2,044.3	1,993.3
令和3年	1,823.0	1,764.5

※平成27年・令和2年は国勢調査の確定値

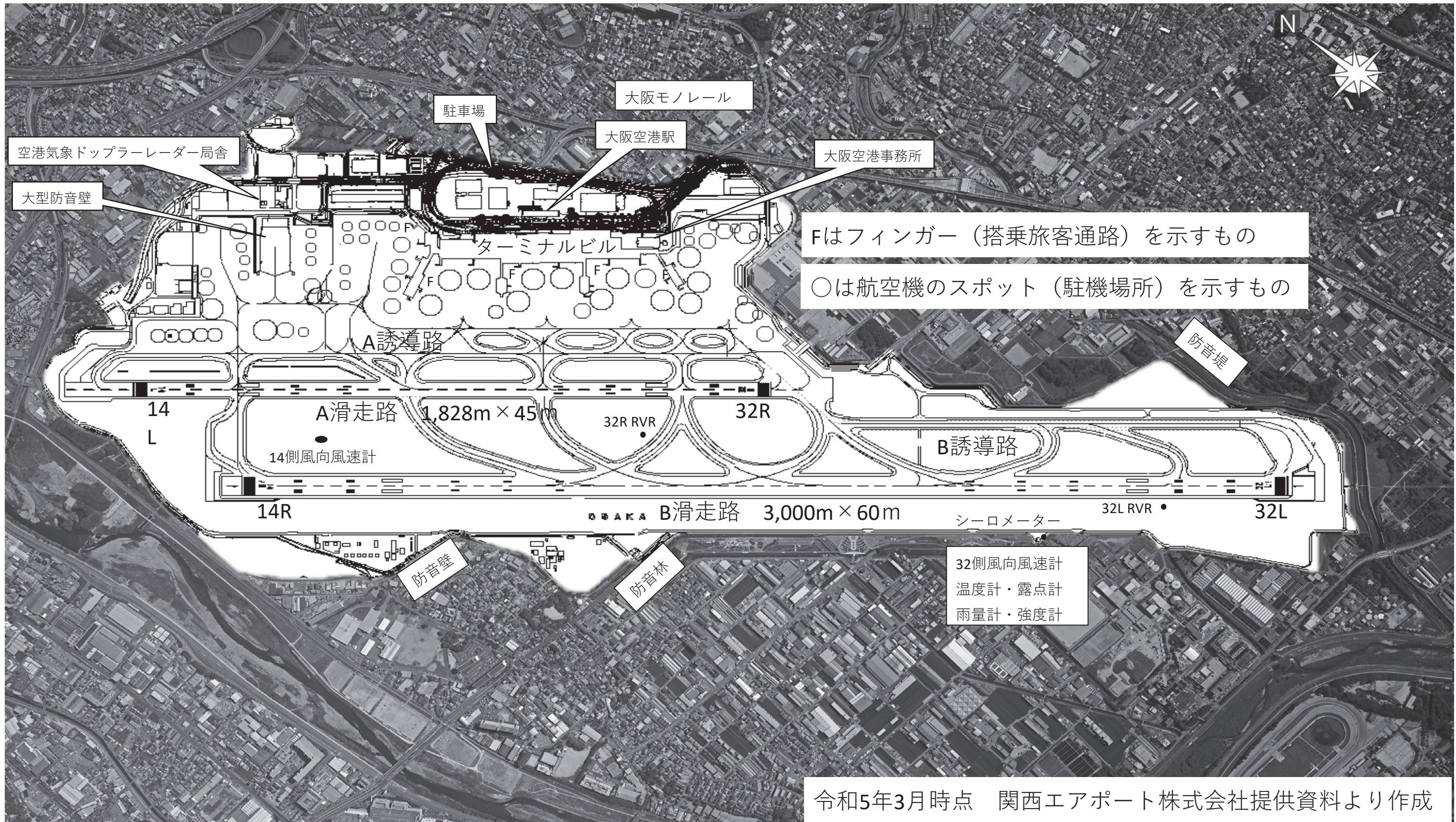


第2章 大阪国際空港の現況

I. 空港の沿革

年	項目	飛行場の名称	設置者	滑走路	主な就航機材
昭和14年		大阪第2飛行場	逓信省航空局	680×60m 830×60m	スーパーユニバーサル (6人乗)(単発機)
昭和15年 ～ 昭和20年				1,100×100m 1,300×100m 1,600×100m 1,300×100m	MC-20 DC-3(双発機)
昭和21年 ～ 昭和32年		伊丹航空基地	米国空軍	1,300×100m 1,800×100m	DC-4 RB-26 C-46
昭和33年 ～ 昭和38年		大阪国際空港	運輸大臣	1,828×45m	DC-6B DC-7C
昭和39年 ～ 昭和51年				1,828×45m 3,000×60m	YS-11 B-707 B-727 B-737 DC-8
昭和52年 ～ 平成12年				1,828×45m 3,000×60m	B-747、L-1011 DC-9、DC-10 A-300、A-310 B-767、MD-87 A-320、SF-34 B-777、D-90 MD-81
平成13年 ～ 平成24年				1,828×45m 3,000×60m	B-747、B-777 B-767、B-737 A-300、A-320 MD90、MD81 SAAB-340CRJ-200 DHC-8-400、E170
平成24年 ～ 平成27年			新関西国際空港株式会社	1,828×45m 3,000×60m	B-787、B-777 B-767、B-737 A-320、A-321 A-350、ERJ
平成28年 ～			(空港管理者) 新関西国際空港株式会社 (運営者) 関西エアポート株式会社		SAAB-340(H30.5まで)、CRJ DHC-8、ATR42

Ⅱ. 空港の施設配置図



Ⅲ. 空港の施設概況

令和5年5月現在

区分	現 況
空港の位置	標点位置 北緯 34 度 47 分 04 秒 東経 135 度 26 分 21 秒 標高 12m 行政区域 大阪府豊中市、池田市、兵庫県伊丹市
空港面積	3,119,322 m ² (豊中市域 810,974 m ² 、池田市域 294,877 m ² 、伊丹市域 2,013,471 m ²)
滑走路	A滑走路 1,828m×45m B滑走路 3,000m×60m
運用時間	7:00～21:00(14時間)
誘導路	W-1～W-10 A-1～A-5 C-1～C-7 B-1～B-4 E-1～E-5 総延長計 7,100m
エプロン	大型ジェット16バス 中型/小型ジェット19バス その他停留用17バス 面積 482,157 m ²
道路・駐車場	道路:ターミナルビル前面幅員10.75m 総延長6,141m 駐車場:駐車台数2,887台(うち障害者等スペース44台)(面積62,588.11m ²) 送迎スペース:駐車台数53台(うち障害者等スペース2台)、団体バス28台(面積7,808.38m ²) 制限区域内道路:延長 11,700m(保安用及び場周)
航空灯火及び電源施設	飛行場灯火 進入灯、閃光灯、進入灯台、進入路指示灯、滑走路灯、滑走路末端灯、滑走路末端補助灯 過走帯灯、滑走路中心線灯、接地帯灯、滑走路末端識別灯、進入角指示灯 誘導路灯、誘導路中心線灯、誘導案内灯、スポット番号表示灯、中間待機位置灯、飛行場灯台 風向灯、旋回灯、指向信号灯、滑走路警戒灯、航空機接近警告灯、駐機位置指示灯、離陸待機警告灯 その他 エプロン照明灯、街路灯、航空障害灯 電源設備 商用電源2系統引込、契約電力507KW 予備発動発電機 1,000KVA×1(照明施設用)
通信・無線施設	無停電装置 125KVA×2、100KVA×2、予備発動発電機 1,250KVA×1(無線施設用) ASR/SSR、ASDE、ILS、VOR/DME、対空送信所、対空受信所、ATIS、マルチラテレーション
消火救難施設	空港用化学消防車3台、給水車1台、医療資機材搬送車1台 、指揮車1台、救難照明車1台、オペレーション車2台 計9台 消火栓 54 基、防火水槽 17ヶ所(保安道路沿い 16、消防所敷地内 1)
気象観測施設	露場(風向・風速、雨量、露点、温度の各観測施設)1ヶ所、シーロメーター1基 滑走路視距離観測装置(RVR)2基、空港気象ドップラーレーダー1基、風向・風速計2基
ターミナルビル	ターミナルビル 8階建 延床面積 141,197 m ² 北事務所棟 3階建 延床面積 9,120 m ²
貨物ビル	南貨物ビル 3階建 延床面積4,454m ² 国内貨物総合ビル 5階建 延床面積2,890m ² 北貨物ビル 2階建 延床面積6,931m ²
格納庫	格納庫(日本航空)1棟(E170 3機分) 小型格納庫(新聞社、兵庫県警警察本部及びオールニッポンヘリコプター)5棟
給油	ハイドラント方式(地下配管) タンク(JET A-1用)①1,000kLタンク8基 ②100kLタンク2基 ③50kLタンク2基
動力供給施設	ハイドラント方式(地下配管) 電力(機内用および作業用)400Hzおよび60Hz 圧搾空気(ジェットエンジンスターター用)空調(冷暖房)
防音施設	防音壁 VOR地区 738m H=3.5～7.8m 西桑津地区 378m H=2.5～5.0m 防音林 築堤 大型防音壁 奥行 169m×幅 85m×高さ 20m 可動扉一式
航空機騒音監視装置	騒音測定局 10ヶ所(空港周辺公共施設上)
その他	診療所(内科)、歯科、派出所、自動車給油所、水素ステーション、車輛整備施設等、雨水貯留管施設(全長:1,841m 貯留量:45,000 m ³)

V. 関西3空港の運用状況(1日平均)

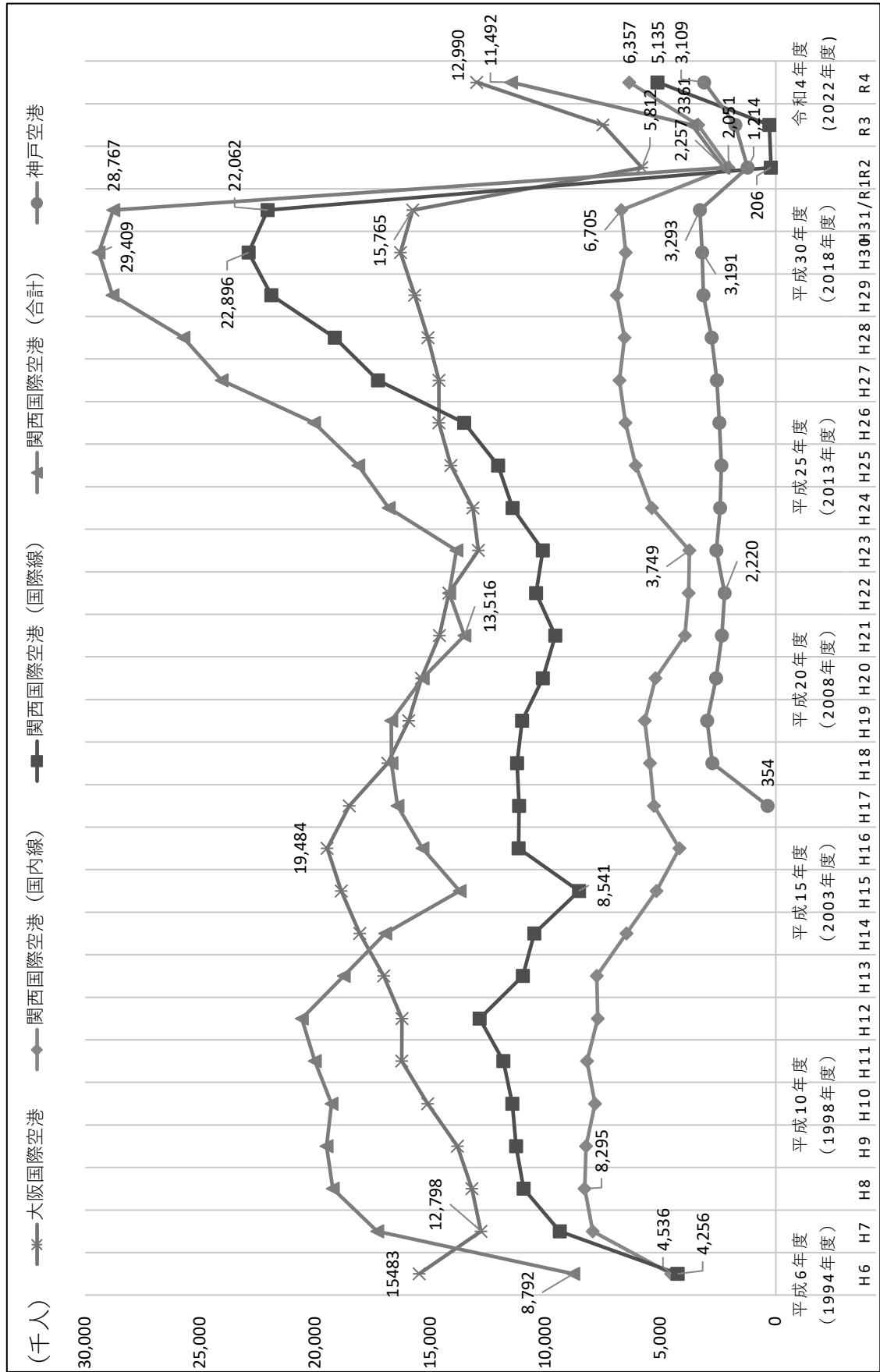
	国内線										国際線							
	発着回数			旅客数(千人)			貨物(トン)				発着回数		旅客数(千人)		貨物(トン)			
	大阪	関西	神戸	計	大阪	関西	神戸	計	大阪	関西	神戸	計	大阪	関西	大阪	関西	関西	
平成11年(1999年)	282.2	146.4	-	428.6	43.7	22.2	-	65.9	371.4	222.1	-	593.5	-	176.7	-	32.3	-	2,056.0
平成12年(2000年)	281.7	146.1	-	427.8	44.7	21.4	-	66.1	404.9	207.7	-	612.6	-	190.5	-	34.6	-	2,433.7
平成13年(2001年)	279.6	148.5	-	428.1	46.2	21.4	-	67.6	376.1	181.8	-	557.9	-	189.4	-	31.7	-	2,113.8
平成14年(2002年)	287.2	131.8	-	419.0	48.3	18.7	-	67.0	359.9	148.4	-	508.3	-	173.5	-	28.9	-	1,978.4
平成15年(2003年)	315.6	110.4	-	426.0	51.6	15.2	-	66.8	401.6	133.6	-	535.2	-	166.0	-	23.5	-	1,964.0
平成16年(2004年)	248.1	87.0	-	335.1	52.8	11.8	-	64.6	437.6	100.3	-	537.9	-	194.9	-	29.6	-	2,249.7
平成17年(2005年)	363.1	107.5	-	470.6	51.9	13.9	-	65.8	423.0	112.6	-	535.6	-	198.4	-	30.7	-	2,189.5
平成18年(2006年)	358.5	116.4	58.2	533.1	46.7	14.8	7.5	69.0	398.3	120.6	45.4	564.3	-	199.9	-	30.7	-	2,105.2
平成19年(2007年)	350.2	128.6	58.4	537.2	44.5	15.2	8.1	67.8	376.5	145.1	38.0	559.6	-	213.6	-	30.3	-	2,092.0
平成20年(2008年)	355.5	143.7	55.2	554.4	42.7	15.2	7.4	65.3	364.5	184.8	49.5	598.8	-	221.0	-	28.5	-	2,057.7
平成21年(2009年)	358.2	103.1	51.3	512.6	39.9	11.2	6.4	57.5	351.2	113.5	43.8	508.5	-	203.5	-	25.6	-	1,496.2
平成22年(2010年)	350.0	87.0	54.1	491.1	40.5	10.6	6.1	57.2	346.6	100.9	28.0	475.5	-	205.9	-	28.7	-	1,923.3
平成23年(2011年)	330.8	82.8	64.8	478.4	35.0	9.9	6.9	51.8	314.0	101.8	20.3	436.1	-	207.6	-	27.2	-	1,876.8
平成24年(2012年)	348.6	109.7	73.0	531.3	36.1	13.3	6.8	56.2	323.6	83.7	19.7	427.0	-	229.1	-	30.7	-	1,833.0
平成25年(2013年)	373.0	128.6	74.0	575.6	37.9	16.4	6.4	60.7	356.2	64.5	11.6	432.3	-	232.9	-	32.4	-	1,742.6
平成25年度(2013年度)	381.2	128.4	74.4	584.0	38.6	16.6	6.4	61.6	365.1	65.4	9.4	439.9	-	236.8	-	33.0	-	1,771.9
平成26年度(2014年度)	381.3	136.7	76.8	594.8	40.1	17.9	6.7	64.7	365.4	58.6	-	424.0	-	260.7	-	37.0	-	1,971.1
平成27年度(2015年度)	382.0	136.4	74.9	593.3	40.0	18.5	6.9	65.4	360.0	61.7	-	421.7	-	326.2	-	47.2	-	1,850.2
平成28年度(2016年度)	380.1	132.8	68.6	581.5	41.4	18.0	7.5	66.9	368.1	49.7	-	417.8	-	356.1	-	52.5	-	2,014.4
平成29年度(2017年度)	379.0	136.6	75.9	591.5	43.0	18.9	8.6	70.5	364.0	54.4	-	418.4	-	379.2	-	60.0	-	2,279.0
平成30年度(2018年度)	381.5	127.6	81.1	590.2	44.9	17.8	8.7	71.4	345.0	38.0	-	383.0	-	392.0	-	62.7	-	2,185.0
令和元年度(2019年度)	374.9	134.3	89.7	598.9	43.0	18.3	8.9	70.2	323.0	40.0	-	363.0	-	401.3	-	60.2	-	2,028.0
令和2年度(2020年度)	221.7	72.6	63.6	357.9	15.9	5.6	3.3	24.8	207.0	14.0	-	221.0	-	85.8	-	0.5	-	1,962.0
令和3年度(2021年度)	290.0	97.3	82.3	469.6	20.5	9.2	4.8	34.5	223.0	15.0	-	238.0	-	98.6	-	0.8	-	2,253.0
令和4年度(2022年度)	377.1	141.0	94.4	612.5	35.6	17.4	8.5	61.5	241.0	23.0	-	264.0	-	154.7	-	14.1	-	2,065.0

※発着回数……空輸機、特別機、回転翼機等含む

※令和2～3年度は、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響に伴い大幅な運休・減便を実施

国土交通省、関西エアポート株式会社、神戸市みなと総局空港事業室の資料より

VI. 関西3空港の運用状況(年間旅客数の推移)



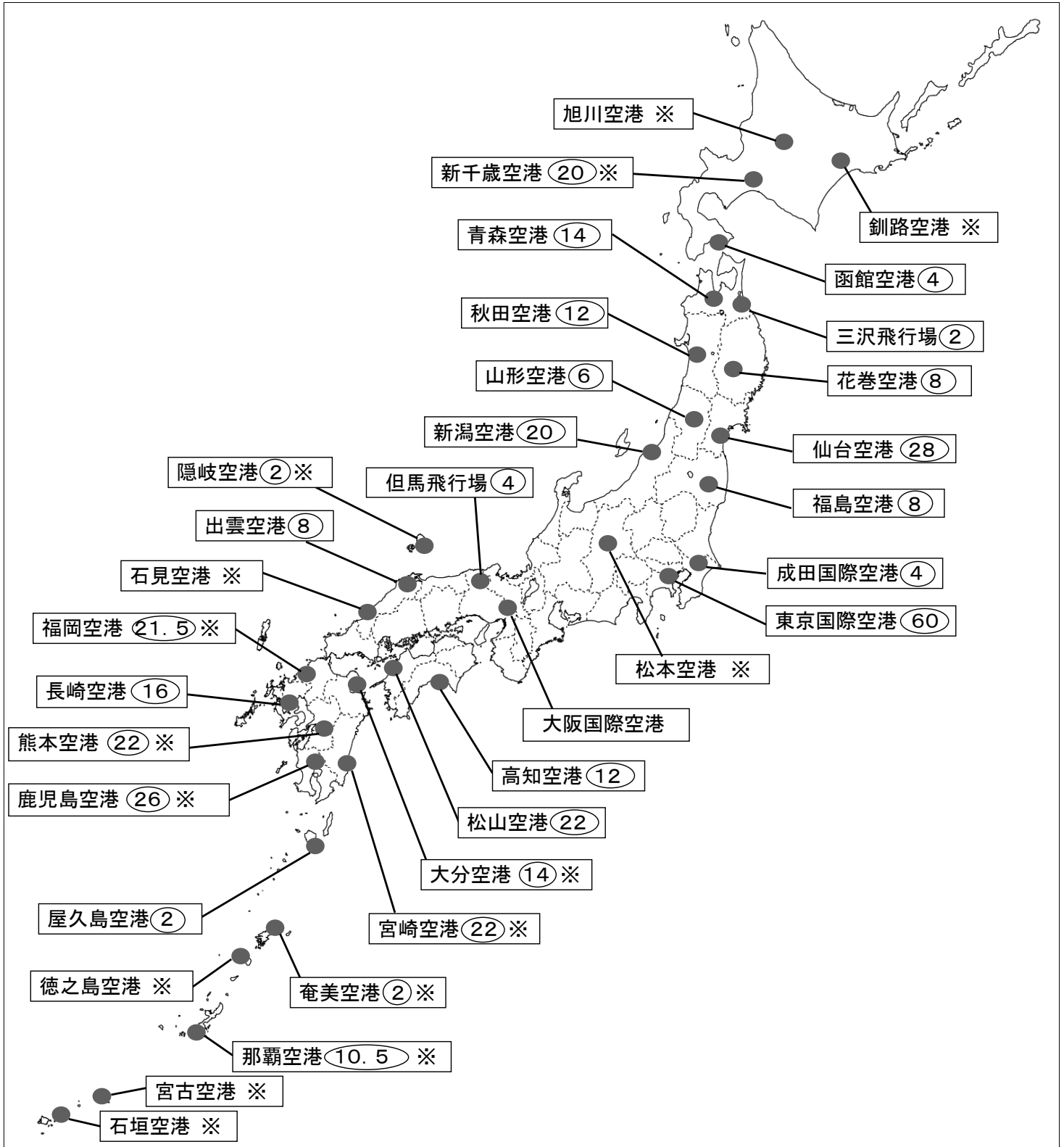
VII. 路線別旅客数

区 間	区間 距離 (km)	令和4年度(上半期)			令和3年度(年度計)			
		旅客数(人)	座席数(人)	座席利用率(%)	旅客数(人)	座席数(人)	座席利用率(%)	
1	東京	514	1,974,083	3,086,751	64.0	2,878,772	4,873,319	59.1
2	成田	589	33,642	60,225	55.9	5,239	21,435	24.4
3	新千歳	1,161	517,184	638,756	81.0	613,656	1,085,730	56.5
4	福岡	578	267,646	418,962	63.9	399,653	711,459	56.2
5	那覇	1,304	500,602	784,263	63.8	534,924	1,338,319	40.0
6	旭川	1,320	7,838	10,230	76.6	3,436	10,230	33.6
7	釧路	1,336	0	0	0.0	2,000	5,644	35.4
8	函館	1,049	78,012	95,808	81.4	91,703	186,552	49.2
9	女満別	1,445	4,931	7,410	66.5	3,586	6,118	58.6
10	青森	946	106,947	184,671	57.9	125,732	275,471	45.6
11	三沢	985	20,415	34,485	59.2	27,729	67,526	41.1
12	花巻	870	54,108	105,602	51.2	57,656	133,817	43.1
13	仙台	803	328,010	636,566	51.5	387,745	853,057	45.5
14	秋田	793	86,442	172,028	50.2	82,593	213,062	38.8
15	山形	730	44,104	83,600	52.8	49,570	119,016	41.6
16	福島	662	60,483	104,200	58.0	71,447	158,286	45.1
17	新潟	611	168,257	343,246	49.0	173,155	403,783	42.9
18	松本	385	3,658	4,712	77.6	1,827	4,712	38.8
19	但馬	175	29,043	65,472	44.4	20,910	60,960	34.3
20	隠岐	366	17,187	32,726	52.5	15,037	54,100	27.8
21	出雲	362	51,760	111,910	46.3	57,866	134,615	43.0
22	石見	477	599	1,812	33.1	417	2,072	20.1
23	松山	378	203,082	363,811	55.8	241,847	490,151	49.3
24	高知	300	92,243	162,092	56.9	119,931	234,128	51.2
25	長崎	673	140,211	339,715	41.3	160,089	412,461	38.8
26	熊本	621	188,354	405,187	46.5	201,458	454,531	44.3
27	大分	462	111,113	192,257	57.8	155,679	317,107	49.1
28	宮崎	568	197,407	419,686	47.0	263,280	552,419	47.7
29	鹿児島	655	225,842	527,536	42.8	293,108	677,730	43.2
30	種子島	692	2,302	4,788	48.1	1,589	5,852	27.2
31	屋久島	707	24,246	33,216	73.0	19,902	33,840	58.8
32	奄美大島	989	34,284	69,210	49.5	53,994	111,428	48.5
33	石垣	1,709	9,259	15,936	58.1	6,299	20,284	31.1
34	徳之島	1,075	210	304	69.1	404	760	53.2
合 計			5,583,504	9,517,173	58.7	7,122,233	14,029,974	50.8

※令和2～3年度は、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響に伴い大幅な運休・減便を実施
国土交通省航空局報道公表資料(航空輸送サービスに係る情報公開)より集計

VIII. 航空路線

令和5年5月現在



※夏季に臨時便が予定されている空港

国土地理院白地図に空港名及び1日分の発着回数の目安を追記して掲載

数字は1日分の発着回数（令和5年1月に設定された運航ダイヤから算出）の目安

総発着回数は370回

Ⅸ. 空港の運用

平成2年12月3日に運輸省と11市協(※)は、「大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定」を結び、この協定を基本として運用されている。

(資料No.2 存続協定)

協定の主な内容は次の3点である。

- ①大阪国際空港は、運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とし、本空港の規制時間内においては関西国際空港の代替空港の機能を有するものとする
- ②ジェットを含む発着回数は現行程度(370回うちジェット200回)とする
- ③時間規制は、当面午後9時以降午前7時までに発着するダイヤ設定を認めないこととする

また、国土交通省は、平成16年9月28日に以下の運用を図ることを表明した。

- ①平成17年4月1日からの B747-400を除く3発機、4発機の就航禁止、平成18年4月1日からのすべての3発機、4発機の就航禁止
- ②ジェット機枠200回、プロペラ機枠170回をめざした YS 代替ジェット機枠の段階的な見直し
- ③ジェット機枠を中・近距離路線に優先的に使用し、長距離路線には使用しないよう努める

更に同年12月14日には、環境調和型の空港をめざすため、大阪国際空港の今後のあり方として以下の措置を講ずることとした。

- ①第2種 A 空港への変更についての検討
- ②総枠370(うちジェット枠については200)を上限として運用
- ③現在の24時間運用から、7時から21時までの運用に短縮
- ④今回の運用見直し後、騒音対策区域の見直しを実施
- ⑤住宅防音工事事業内容の大幅な見直しなど、環境対策事業の見直しを実施
- ⑥空港利用者に特別着陸料(300円)を求め、負担関係の明確化を図ることを検討

平成24年2月、国土交通省から11市協の要望書にある「現行の総枠内での柔軟な運用」についての照会があり、同年3月に11市協は、安全・環境対策を最優先で実施することを前提に以下の回答を行った。

- ①現行の第1種騒音対策区域のコンターを下回ること
- ②現行のプロペラ機枠を低騒音機材で使用する

平成24年12月にプロペラ機枠の段階的低騒音機枠化が決まり、以下のとおり平成25年の夏ダイヤからの3か年計画が始まった。

- ①平成25年3月 50回の枠
- ②平成26年3月 100回の枠
- ③平成27年3月 170回の枠

低騒音機として使用できるジェット機は以下のとおり。

- ①CRJ1・2・7(CRJ1は平成27年9月退役、CRJ2は平成30年1月退役)、E170、B737(-700、-800に限る)、A320ceo、MD90(平成25年3月末退役)
- ②平成27年10月1日からB788(B787-8)
- ③平成29年4月1日からB789(B787-9)、E190
- ④平成30年4月1日からA321neo、A321ceo
- ⑤令和3年4月1日からA320neo
- ⑥令和4年4月1日からA359(A350-900)

※11市協: 現在の大阪国際空港周辺都市対策協議会(10市協)

大阪国際空港周辺の10市(豊中、伊丹、川西、池田、宝塚、尼崎、西宮、芦屋、吹田、箕面)で構成され、同空港における騒音・安全対策の促進および空港と周辺地域との調和を図ることを目的に、国土交通省や空港運営会社、航空会社等の関係機関への要望活動を行っている。

昭和39年(1964年)「大阪国際空港騒音対策協議会」として発足

(豊中、伊丹、川西、池田、宝塚、尼崎、西宮、箕面の8市)

昭和46年(1971年) 大阪、吹田、芦屋が加入し、11市協に

平成17年(2005年) 現名称に変更

平成24年(2012年) 大阪市が脱退し10市協に

X. 空港の位置付け

(1) 空港整備法から空港法への改正(平成20年6月18日)

「空港整備法」から「空港法」への改正により、大阪国際空港は第1種空港から「国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港」となる。(成田国際空港、東京国際空港、大阪国際空港、新千歳空港及び福岡空港等28空港を定める。)

(2) 「空港の設置及び管理に関する基本方針」(平成20年12月24日国土交通省策定)
空港法により国土交通大臣が基本方針を策定。

(抜粋)

近畿圏における空港相互間の連携のあり方として、次のように位置づけられた。

- ① 関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。国際線が就航する空港は、今後とも関西国際空港に限定することが適当。
- ② 大阪国際空港は国内線の基幹空港であり、環境と調和した都市型空港。
- ③ 神戸空港は150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。

XI. 関西国際空港と大阪国際空港の経営統合について (新関西国際空港株式会社の設立)

(1) 経営統合の経緯

- ①平成22年 5月17日 国土交通省成長戦略会議 航空分科会
国土交通大臣へ成長戦略会議航空分科会報告を提言
- ②平成22年11月22日 「第2回 関西国際空港・大阪国際空港の経営統合に関する意見交換会」において、国土交通省航空局から経営統合案を提示
- ③平成23年 2月17日 11市協臨時総会において、経営統合を承認。18日に、経営統合に関して国と11市協で存続協定にかかる確認書を締結
- ④平成23年 5月14日 「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」可決成立
- ⑤平成24年 4月 1日 新関西国際空港株式会社設立
- ⑥平成24年 7月 1日 関西国際空港と大阪国際空港の経営が統合され、新関西国際空港株式会社による両空港の運営開始

(2) 経営統合法の主な内容

①経営統合の目的

関西国際空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化、関西国際空港及び大阪国際空港の適切かつ有効な活用を通じた関西の航空輸送需要の拡大を図り、わが国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する。

②関西国際空港・大阪国際空港の基本方針

関西国際空港・大阪国際空港の一体的かつ効率的な運営を行うための基本方針を定める。

(資料No.4 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針(抜粋))

③統合事業運営会社(新関西国際空港株式会社)

- ・平成24年度に、国が100%出資する統合事業運営会社を設置。
- ・関西国際空港を上下分離し、建物・設備と大阪国際空港を保有する統合事業運営会社が事業運営を行い、土地を保有する「関西国際空港土地保有会社」に使用料を支払う。
- ・統合事業運営会社は空港事業の運営権の売却(コンセッション)を速やかに実施、バランスシート改善等を推進する。
- ・大阪国際空港の環境対策

(3) 経営統合後の環境対策について(確認書より)

大阪国際空港の会社化後であっても、①安全・環境対策について、国土交通省が責任をもって実施するための方策を講じること。②存続協定の遵守並びに安全・環境対策に関する協議の場として、国土交通省、運営会社、11市協を構成団体として協議の場を設置すること。以上の内容の確認書を国土交通省航空局長と11市協とで締結した。

(資料No.3 経営統合後の環境対策について)

XII. 関西国際空港、大阪国際空港及び神戸空港運営事業等

(1) 公共施設等運営権の設定(コンセッション)とは

コンセッションとは、国・地方公共団体等に公共施設の所有権を残したまま、公共施設等を運営して利用料金を収受する権利(公共施設等運営権)を民間事業者に譲渡する事業スキームを指す。これにより、公共施設の運営主体が国・地方公共団体等から民間事業者となる。

関西国際空港及び大阪国際空港は、平成28年4月1日に運営権が新関西国際空港株式会社から関西エアポート株式会社に引き継がれた(事業期間は、令和42年(2060年)3月31日までの44年間)。

神戸空港は、平成30年(2018年)4月1日に運営権が神戸市から関西エアポート神戸株式会社に引き継がれた(事業期間は令和42年(2060年)3月31日までの42年間)。

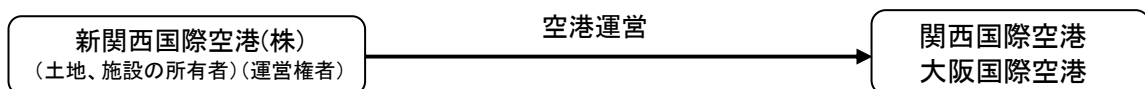
(2) 運営権引継ぎまでの経過

平成26年 7月25日	新関西国際空港株式会社は、関西国際空港及び大阪国際空港運営事業等実施方針を定めた。
平成27年 11月20日	新関西国際空港株式会社は、オリックス、ヴァンシ・エアポートコンソーシアム構成員各社と基本協定書を締結
平成27年 12月 1日	関西エアポート株式会社設立
平成27年 12月15日	新関西国際空港株式会社と関西エアポート株式会社が公共施設等運営権実施契約を締結
平成28年 3月22日	10市協が関西エアポート株式会社に要望書(平成27年度運動方針)を提出
平成28年 4月 1日	関西エアポート株式会社による関西国際空港・大阪国際空港の運営開始
平成29年 8月10日	関西エアポート神戸株式会社設立
平成30年 4月 1日	関西エアポート神戸株式会社による神戸空港の運営開始

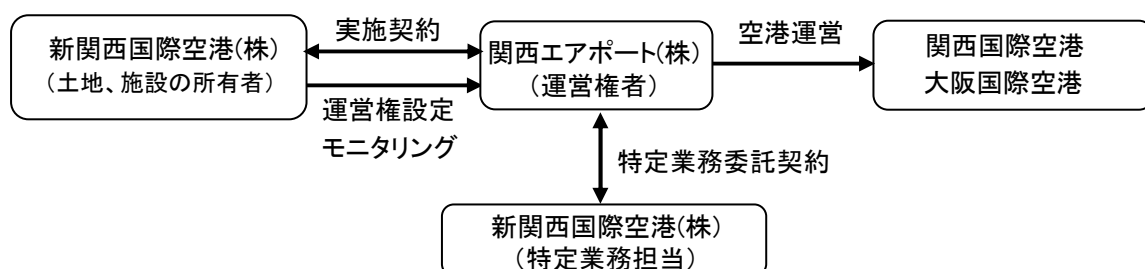
(3) 運営形態

① 関西国際空港及び大阪国際空港

○平成28年3月まで

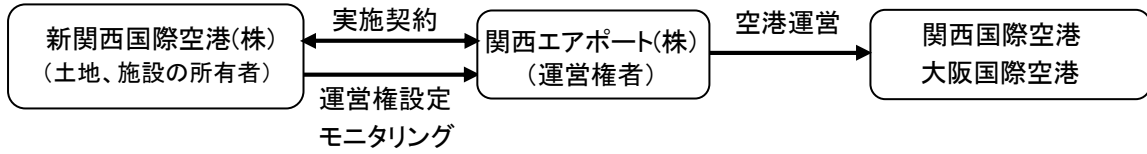


○平成28年4月から令和3年3月まで



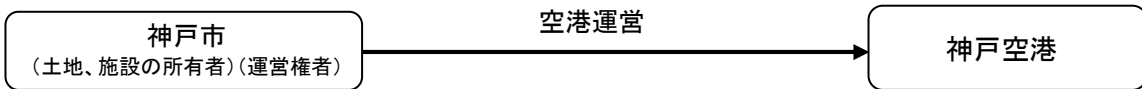
- ・関西エアポート株式会社が実施する空港運営業務のうち、一部の専門業務を新関西国際空港株式会社に委託
- ・新関西国際空港株式会社は、受託した業務を実施するとともに、業務を通じて、関西エアポートに知識、経験、ノウハウ等を提供

○令和3年4月以降

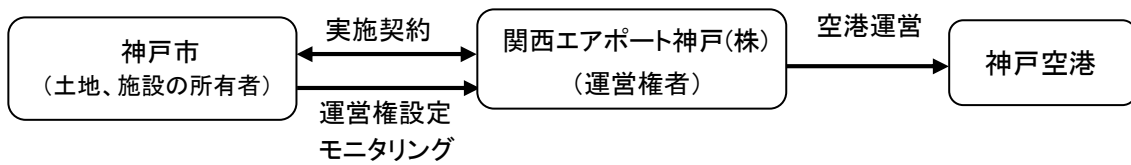


②神戸空港

○平成30年3月まで



○平成30年4月以降



XIII. 関西3空港懇談会

関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港の3空港が果たす役割について、自治体や国土交通省、地元経済団体などが議論する場(座長:関西経済連合会会長参加機関:国土交通省、大阪府、兵庫県、京都府、和歌山県、大阪府、堺市、神戸市、大阪商工会議所、神戸商工会議所、関西エアポート(株)、新関西国際空港(株))

8年ぶりに平成30年(2018年)12月24日に開催され、その後、令和元年(2019年)5月11日、令和2年(2020年)11月28日、令和4年(2022年)1月13日、令和4年(2022年)9月18日に開催された。3空港の役割と今後の取組み・課題について取りまとめが行われた。

2019年5月11日 関西連事務局	
関西3空港懇談会 取りまとめ概要	
<p>■基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本懇談会の2010年「取りまとめ」後、3空港の一体運営が実現、訪日外国人の劇的な増加等により関西の航空需要は大幅に拡大大阪・関西万博開催等の好機を逃すことなく、インバウンドの勢いを加速させ、関西全体の発展に繋げていくことが重要 ○世界基準の能力を有する関西空港を主軸に、各空港の特性を活かした最適活用による、世界・アジアに向けた「関西地域における一つの空港システム」の構築を目指す ○安全・安心の確保の下、環境面の配慮と各空港の能力と需要を踏まえた利用者利便性・経済性を両立させ、空港と地域の共存・共栄を図る ○各空港に関する取組・課題について、時間軸の視点をもち、短期・中期・長期で整理 ○3空港の位置づけと役割は基本的に変更しない ・関西空港：西日本を中心とする国際拠点空港、関西圏の国内線の基幹空港。内陸ネットワークの一層の充実が重要 ・伊丹空港：国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港 ・神戸空港：神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港、関西・伊丹を補完する空港 <p>■今後の取組・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ○関西エアポート社が主な主体となることから、その経営判断を尊重し、その取組と連携・協力していくことを基本に、以下のとおり整理 	
項目	概要
2021年頃までの短期の視点に立った取組	<ul style="list-style-type: none"> ・関西空港：災害対応力の抜本的強化 ターミナル11リノベーションの着手など国際拠点空港としての一層の機能強化 ・伊丹空港：ターミナル改修等による機能強化・利便性向上 ・神戸空港：関西・伊丹を補完し関西の航空需要に適切に対応するため、神戸市及びその周辺とこれを結ぶ地域の航空需要と航空上の安全性を踏まえた国内線発着枠、運用時間の段階的拡大(当面、最大発着回数60回⇒80回/日、運用時間を22時⇒23時まで延長)、空港アクセス強化の検討、 ・全体：3空港の災害対応力向上、発災時の3空港相互支援体制などの整備 プライベーターへの受入推進(CIQ関係省庁への協力要請等)
2025年頃までの中期の視点に立った取組	<ul style="list-style-type: none"> ・関西空港：旅客処理能力の拡大継続、環境影響調査の検証、将来需要に応じた発着容量の拡張可能性に関する検討、内陸ネットワークのさらなる充実など国際拠点空港としての競争力強化と需要拡大 ・神戸空港：関西・伊丹を補完する観点から、国際化を含む空港機能のあり方の検討 ・伊丹空港：存続協定等を尊重し、地元関係者と対話しながら取組を進めることが重要 運用時間外の発着便や代替着陸便等については、関係者と連携して定時運航率の向上などに取り組み、周辺環境の改善への努力と利用者利便の向上を図る
上記以外の課題	<p>伊丹空港の将来像については、上記の課題解決を図った上で、存続協定や国の経営統合基本方針、地元の意向、短中期の取組等を踏まえ、また、将来の大幅な需要変動を見据えて、国際便の就航可能性を含めた今後のあり方について、状況に応じて議論する</p>
<p>(その他)・関西全体の航空需要拡大、空港アクセスの充実を官民連携して推進。国際イベントへの臨時的対応についてはその時々々に議論</p> <ul style="list-style-type: none"> ・懇談会は、今後も適宜継続開催し(原則年1回程度)、状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題を議論し、順次結論を得る 	

第10回関西3空港懇談会 報告

1. 基本認識
 - ・新型コロナウイルスの感染拡大により、関西3空港、特に国際線を主力とする関西空港は危機的状況にあることから、関係者が緊密に連携し、復活に向けた取組を進めることが必要という認識で一致した。
 - ・2025年大阪・関西万博、ワールドマーズゲームズ2021関西など、今後予定されている大型イベントに向けて、新型コロナウイルス感染症による課題を克服しながら、地域が一丸となった必要取組を推進することを確認した。
 - ・さらに将来にわたる関西経済の発展に向けて、第9回懇談会取りまとめで合意した取組を進めていくことを確認した。
2. 各空港に関する課題と取組方向
 - (1) 関西空港
 - ・出入国制限に伴う需要消失が続く中、国際線旅客が大半を占める空港の諸機能を維持し需要回復への道筋を確保するためには、これを支える就業者1万7千人の雇用維持が必要不可欠であること、並びに水際対策を一層拡充することの必要性を確認した。
 - ・2025年大阪・関西万博及びその後を見据えたT1リノベーション計画について、関西エアポートから、関係者と連携して進めたい旨の説明がなされた。地元自治体・経済界としても、世界水準のインバウンド対応機能の実現、旅客処理能力の大幅向上と過密化対策などの意義を改めて確認し、2025年大阪・関西万博の成功には不可欠な事業として、最大限、協力支援を行うことを確認した。
 - ・関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会について、検討状況の報告がなされた。今後は、新型コロナウイルス感染症の影響等を精査の上、検討結果を次回（第11回）懇談会において、報告を受けることとした。
 - (2) 伊丹空港
 - ・関西エアポートから、2020年8月のグラランドオーブン、定時運航率向上の取組状況について報告がなされた。引き続き、地域社会との共生を基本に、環境改善と利用者利便の向上に努めることとした。
 - (3) 神戸空港
 - ・関西エアポートおよび神戸市から、国内線発着枠・運用時間の拡大に対応した取組やアクセス改善の取組について報告がなされた。今後は、中期の視点に立った取組として第9回懇談会取りまとめで合意した関西・伊丹を補完する観点からの国際化を含む空港機能のあり方の検討について、新型コロナウイルス感染症の影響等を精査の上、新たな需要喚起の可能性など、引き続き、関係者による調査・検討を進めることとした。
3. 国等への要望
 - ・関西3空港の機能維持、水際対策の強化、T1リノベーションの着実な実施について、国等への要望を決議した（別紙）。

以上

関西3空港の機能維持・強化等に関する要望決議

関西3空港は、新型コロナウイルス感染拡大の影響によって危機的状況にあり、収束が見通せない中で、長期化への対応も必要となる。

このような中、確実な回復を果たすためには、まず、空港運営事業者をはじめ、航空会社やグラウンドハンドリング、各種テナントなど空港現場の担い手をしっかりと支え、空港機能を維持しておくことが重要である。

その上で、さらなる飛躍を目指すため、2025年大阪・関西万博に向け、関西空港のインバウンド受入れ能力を質、量ともに世界水準へと引き上げねばならない。

本懇談会を構成する関西の自治体、経済界、空港運営事業者等は、このような空港機能の維持と万博に向けた関西空港の機能強化等を喫緊の課題と認識し、最大限の協力支援を行うことを確認するとともに、次のとおり、国へ要望することを決議する。

1. 空港機能維持のための支援措置の延長等

現在も、国内外の移動が大きく制限され、極めて厳しい空港運営が続いていることから、航空需要が一定程度回復するまでの間、雇用調整助成金の特例措置の延長及び要件緩和の継続など、必要な支援措置を講じること。

2. 水際対策の強化

関西空港で整備が進められている水際対策について、更なる施設と人員体制の拡充、並びにICT化を早期に実現すること。併せて、出国検査についても、国が必要な体制整備を主導すること。

3. 関西空港におけるT1リノベーションへの支援

2025年大阪・関西万博において重要なゲートウェイ機能を担う関西空港の第1ターミナルについて、世界水準のインバウンド対応機能の実現、旅客処理能力の大幅向上と過密化対策などの観点より、万博開催までに必要な大規模改修が完了するよう、資金面での支援策を講じること。

以上

第11回関西3空港懇談会 報告

- 基本方針
 - ・ワクチン接種の進捗など、新型コロナウイルス感染症の収束に向けた対応が進む一方で、新たな変異株の発生等により、関西3空港は依然として厳しい状況が続いており、とりわけ国際線は顕著である。
 - ・新型コロナウイルスの収束により、入国規制が解除されるタイミング等を捉え、速やかに航空ネットワークや需要を回復させ、併せて、2025年までに、万全な空港受入体制を整えることにより、国家プロジェクトとして、関西一体で取り組む「2025年大阪・関西万博」の成功を期すとともに、さらなる関西の成長へと繋げていかなければならない。
 - ・こうした共通認識のもと、まずは、今年度末に関西観光本部において策定が予定されている「関西ツーリズム・ブランドデザイン2025」などをベースに、迅速に需要回復を図るための取組を準備し、関西の官民が一丸となって、進めることを確認した。
 - ・また、第9回懇談会取りまとめで合意した取組である関西空港の発着容量の拡張に関する検討、神戸空港のあり方の検討などを着実に進めていくことを改めて確認した。

2. 各空港に関する報告と取組方向

- 関西空港
 - ・T1リノベーション、災害対応力強化などの取組について、関西エアポートより進捗状況の報告がなされた。
 - ・コロナ収束後を見据え、国際拠点空港として、一層の競争力向上と機能強化を図っていく必要性を確認した。
 - ・新型コロナウイルス発生前の2019年実績等を踏まえ、2025年万博開催時とその後の成長に適切に対応できるように、国土交通省に対し、現行空域における最大発着回数の検証を依頼した。
 - ・調査委員会による将来航空需要の予測については、現時点においても新型コロナウイルスの動向等、見極めが困難であることから、次回（第12回）懇談会への報告に向けて精査を継続することとした。

(2) 伊丹空港

- ・関西エアポート社から定時運航率向上の取組状況等について報告がなされた。
- ・引き続き、都市型空港として、地域社会との共生を基本に、環境改善と利用者の利便性向上に努めることとした。

(3) 神戸空港

- ・関西エアポート社及び神戸市から国内線乗降枠・運用時間の拡大に対応した取組やアクセス改善の取組について報告がなされた。
- ・今後、新型コロナウイルスの動向等も踏まえつつ、関西・伊丹を補完する観点からの国際化を含む空港機能のあり方について、関係団体の協力の下、関西エアポート及び神戸市による検討を深化させ、次回（第12回）懇談会で報告を受けることとした。

以上

第12回関西3空港懇談会 取りまとめ概要

1 基本的考え方

- 関西3空港で中軸となる関西空港は、コロナからの早期回復を最優先に図りつつ、2025年万博や関西3空港の成長機会を確実に捉えるとともに、2020年代後半に年間100万回の発着容量確保を目指す首都圏空港との競争力を確保する観点からも今後の容量拡張が極めて重要である。
- 神戸空港は、関西の成長の一翼を担う観点より、歴史的経緯に十分配慮しつつ、関西空港・伊丹空港を補完する空港として、効果的に活用していく必要がある。
- 本懇談会としては、2030年前後を目途に、3空港全体で年間50万回の容量確保を目指し、第9回取りまとめを基本とし、その「中期の視点に立った取組」等について以下の通り進める。

2 関西空港の容量拡張

- 一刻も早い関西空港の復活と更なる成長に向け、国内の観光・ビジネス需要の回復、水際対策の緩和に併せた速やかなインバウンド回復策の展開などに、一致協力して取り組む。
- 2025年万博後においても、長期的な視点で成長を図っていくことが重要である。本懇談会は、「関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会」の中間報告を踏まえ、成長目標として、2030年代前半を目途に、年間発着回数30万回の実現を目指す。
- 航空機処理能力については、国の検証結果、調査委員会中間報告を踏まえ、上記30万回の実現に必要な能力を確保するため、2025年万博までに1時間あたりの処理能力を概ね60回に引き上げることを目指す。

3 神戸空港のあり方

- 関西空港・伊丹空港を補完する空港として、効果的に活用する。その際、特に神戸市以西の新たな市場開拓等に積極的に取り組む。関西3空港の需要拡大に貢献する。
- 国内線は1日の最大発着回数を現在の80回から120回に拡大する。時期については、2025年万博への対応も視野に入れつつ、新たに整備が見込まれる国内線ターミナルの運用開始時を基本とする。
- 国際線は将来における国際定期便の運用を可能とする。時期については、まずは関西空港の本格回復の取組みを進め、成長軌道への復帰を果たすことが必要であり、今後検討される国際線ターミナルの運用開始や関西空港の混雑が予想される2030年前後を基本とし、需要動向や関西空港への影響を見ながら、1日の最大発着回数を40回とする。国際チャーター便については、関西空港を補完する観点から2025年万博開催時からの運用を可能とするとす。
- 運用時間については、航空需要などを踏まえ、引き続き検討する。
- 上記の具体化にあたっては、社会経済情勢や航空会社のニーズ等を踏まえ、関西エアポートグループの経営判断を尊重し、実施する。

4 今後の進め方など

- 上記2,3の実現のため、国に対し、現行の飛行経路の見直しについて検討するよう要請する。検討にあたっては、地域の実情を十分考慮し、必要最小限の範囲で見直すことなどを求める。
- 検討結果が示されたら、環境面での検証を行い、2025年万博までに地元としての見解を取りまとめ、そのための、関係者は緊密に連携・協力し、地域との調整や必要な取組みを進める。空港と地域社会の双方が共に発展することが重要であり、まず2025年万博までを目標に地元と連携した観光振興策等を検討・推進する。
- 2025年万博を経て、関西空港、神戸空港が成長軌道に乗ったのちは、長期の視点を持って、さらなる将来のあり方を議論する。
- 伊丹空港についても、上記とともに、2019年の本懇談会取りまとめに基づき、今後のあり方について必要な議論を行うものとする。
- 懇談会は今後も適宜継続開催し(原則年1回程度)、関係者の連携・協力のもと、その時々々の状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題について議論し、順次結論を得る。

XV. その他の関係協議会

(1) 全国民間空港関係市町村協議会

加盟市長村が有する民間空港関連の各種の問題を総合的に調査研究し、これを解決するための方策を推進することを目的に、国土交通省等の関係機関への要望活動などを行っている。

①昭和42年(1967年)2月23日 発足

②昭和49年(1974年)3月28日 「利害が相反する自治体の集まりであり、運動は11市協
1本に絞った方が望ましい」ことから豊中市が脱退

③平成23年(2011年)4月 1日 「空港を活かしたまちづくりの一環として、平成22年9月
から就航都市間交流に取り組んでいる」ことから豊中
市再加入

加入団体数 97団体 (73空港) (令和4年(2022年)7月1日現在)

(2) ITAMI エアポート環境推進協議会

(平成30年5月24日に大阪国際空港エコエアポート協議会から名称等変更)

大阪国際空港において官公署や事業者がそれぞれの立場で行っている環境保全の活動をより実効性のあるものにするとともに、関西エアポート(株)、官公署、空港内事業者が力を合わせ、環境保全・創造・PR活動を推進することを目的に設置され、国土交通省、航空会社、空港内事業者等37社(団体)で構成されている。

第3章 大阪国際空港の周辺環境対策

1. 航空機公害問題と空港に関する経緯

年月日	運営・設備	年月日	関係団体	年月日	空港周辺対策	年月日	就航機材・規制
S14. 1.17	「大阪第二飛行場」として開場						
S15.10.28	第1期拡張整備着手						
S16.	第2期拡張整備着手						
S20. 9.	米軍に接収される						
S26.10.	米軍が空港拡張を計画						
S32. 9. 1	運輸省が滑走路を3,000mとする「大阪空港整備計画」発表	S30. 5.	豊中・池田・伊丹の3市議会が空港拡張反対決議				S26.10.25 民間定期路線開設(日本航空) S29. 3. 1 ローカル線開設(日本ヘリプロプター、極東航空)
S32.10. 1	管制業務を米軍から移管						
S33. 3.18	米軍から全面返還され、「大阪空港」として使用開始						
S33.12. 4	空港拡張推進団体として(社)伊丹空港協会が設立						
S34. 7. 3	「大阪国際空港」と改称告示され、空港整備法による第1種空港に指定	S36.12.14	豊中市と(社)伊丹空港協会が空港拡張に伴う協定書を締結				S35. 4. 1 国際線就航開始(キャセイ航空(香港～大阪)) S35. 6. 3 国際線定期路線開設(日本航空(大阪～香港))
S37.12. 5	大阪国際空港拡張計画が事業認定され、拡張用地買収の開始	S39.10.16	大阪国際空港騒音対策協議会(当時8市協、現在の10市協)結成				S39. 6. 1 ジェット機就航(タイ航空(台北～大阪)) S39. 8. 6 ジェット機就航(日本航空(CV880))
S42. 9. 7	航空機騒音防止法による特定飛行場に指定	S41.12.21	勝部地区農民「空港拡張の覚書」に調印し、用地問題が解決	S42. 8. 1	「航空機騒音防止法」制定 教育施設等防音工事助成、共同利用施設整備助成開始		S40.11.24 午後11時から翌朝6時までのジェット機発着禁止規制
		S42.10.11	豊中市市議会に公害対策特別委員会(現空港問題調査特別委員会)設置	S43.	固定資産税・都市計画税の軽減開始		

年月日	運営・設備	年月日	関係団体	年月日	空港周辺対策	年月日	就航機材・規制
S44. 2. 1	新ターミナルビル供用開始			S43. 1.22	特定飛行場周辺の指定区域及び除外区域に関する告示		
S45. 2. 5	B滑走路(3,000m)供用開始	S44.12.15	大阪国際空港公害訴訟(第1次提訴大阪地裁)	S43.10	テレビ受信障害対策補助開始		
		S46. 6. 3	大阪国際空港公害訴訟(第2次提訴大阪地裁)	S45.	移転補償事業開始		
		S46.11.30	大阪国際空港公害訴訟(第3次提訴大阪地裁)			S47. 1.25	ダイヤ調整基準により、1日の総発着回数を450回に制限
S48. 7. 9	運輸省「大阪国際空港の将来のあり方」を11市協に提示	S47. 7. 6	第1次～第3次訴訟併合を決定			S47. 4.27	大阪国際空港夜間規制を実施(午後10時から翌朝7時までの間原則として航空機の発着禁止)
		S49. 2.27	大阪国際空港公害訴訟第1審判決(大阪地裁)	S48.12.27	環境庁「航空機騒音に係る環境基準」告示		
		S49. 3.12	原告(住民)控訴(大阪高裁)	S49. 3.	緑地造成事業開始、大阪国際空港周辺整備計画策定		
		S49. 3.13	被告(国)控訴(大阪高裁)			S49. 3. 1	郵政省が夜間郵便機を廃止
S49. 8.13	航空審議会「関西国際空港の規模及び位置」について答申			S49. 3.27	「航空機騒音防止法」大改正		
S49. 9. 1	ARTS-Jの運用開始			S49.	再開整備事業開始		
		S49.12.10	大阪国際空港公害訴訟(第4次提訴大阪地裁)	S49. 4. 1	住宅防音工事助成の開始、周辺整備空港に指定		
				S49. 4.15	大阪国際空港周辺整備機構設立(周辺対策事業を実施)		
		S50.11.27	大阪国際空港公害訴訟第2審判決(大阪高裁)	S50.	共同住宅事業、代替地造成事業、巡回健康診断事業開始		
		S50.12. 2	被告(国)上告(128受理)			S50.12.12	国内線の夜9時以降のダイヤ廃止(国際線は昭和51. 7. 13から)
				S52.	営業者に対する貸付及び利子補給開始		

年月日	運営・設備	年月日	関係団体	年月日	空港周辺対策	年月日	就航機材・規制
S56.10.1	バイパス誘導路(W-2)供用開始	S53.8.31	上告審最高小法廷から大法廷へ回付	S53.	環境基盤施設整備事業開始	S52.4.3	大型機導入に伴う「10項目の覚書」締結
		S55.4.16	上告審最高裁審理やりなおしを決定	S53.11.	大阪国際空港周辺整備促進資金(甲・乙資金)開設	S52.5.19	国内線大型機就航(B747、L1011)
		S55.6.20	公害等調整委員会・調停委員会 調停案項案提示	S54.4.1	住宅等の移転者に対する利子補給開始	S52.10.1	ジェット機の発着回数を1日あたり200回、総発着回数を370回に制限
		S56.12.16	大阪国際空港公害訴訟上告審判決(最高裁大法廷)			S53.4.25	国際線大型機就航(B747、DC10、A300)
		S57.5.31	大阪国際空港公害訴訟(第5次提訴大阪地裁)				
		S57.7.14	第4次～第5次訴訟の併合審理				
		S58.5.14	大阪国際空港公害訴訟第1回和解交渉			S58.6.21	B767就航
		S58.7.9	大阪国際空港公害訴訟第2回和解交渉			S58.11.30	運輸省、当午午後9時以降発着するダイヤを認める考えはない旨を11市協に文書回答
		S58.12.24	大阪国際空港公害訴訟第3回和解交渉				
		S59.1.10	大阪地裁、総額13億円に職権和解案を提示				
		S59.3.17	大阪国際空港公害訴訟和解成立(第4次・第5次)	S60.9.30	空港周辺整備機構設立(大阪機構と福岡機構統合)		
		S59.7.9	泉州市・町関西国際空港対策協議会発足			S61.	B707(8月)、DC8(11月)退役
		S61.12.23	伊丹1次～6次・尼崎・大阪の各調停団と調停成立				
S62.	関西新空港工事開始			S62.1.5	第2種・第3種区域縮小告示(適用平成元年3月31日)		
				S62.2.27	大阪国際空港周辺緑地事業開始(都市計画決定)		
				S62.3.11	運輸省逆発進改善案		
				S63.1.13	大阪国際空港周辺緑地(利用緑地)の事業承認・認可		

年月日	運営・設備	年月日	関係団体	年月日	空港周辺対策	年月日	就航機材・規制
H9. 4. 1	大阪モノレール乗入れ開始			H 9.11.13 H10. 1.30	大阪国際空港地域活性化調査報告とりまとめ 11市協「大阪国際空港の騒音指定区域見直し について」運輸省に回答	H10. 7. 1	YS代替等含む低騒音ジェット機の導入 (当初30便、15年度から+20便)
H11. 7. 8	南ターミナルビルがリニューアルオープン	H11. 1.14	大阪国際空港周辺地域活性化連絡会発足	H14. 4.11	大阪国際空港周辺緑地(緩衝緑地 I 期)の 事業承認・認可	H14. 1.30	11市協「プロペラ枠120回でのリージョナル ジェット導入受け入れについて」国土交通省に 回答
H13. 3. 1	航空局の新庁舎が完成し、新管制塔での運用 開始			H16. 3.31	一般世帯空気調和機器稼働費助成廃止	H14. 4.18	リージョナルジェット(CRJ200)就航
H14. 6.18	大型防音壁の使用開始	H15.10. 1	独立行政法人空港周辺整備機構設立			H15. 2. 1	DHC-8-400就航
H14.12. 6	大阪国際空港のあり方について 交通政策審議会航空分科会答申			H17. 3.31	街区再編整備事業終了		
H16. 9.28	国は大阪国際空港の今後の運用見直しを決定					H17. 4. 1	B747-400を除いた3発機以上の航空機の 就航禁止
H16.11. 8	国土交通省は「大阪国際空港の今後の運用 のあり方」について方針を提示	H17. 9. 2	11市協の名称を「大阪国際空港周辺都市対策 協議会」に変更	H17.12.22	共同住宅事業廃止		
H16.12.14	国土交通省は「大阪国際空港の今後の運用 のあり方」について最終方針を決定					H18. 4. 1	すべての3発機以上の航空機の就航禁止 空港の運用時間を14時間(7時~21時)に 変更
H18. 2.16	神戸空港開港	H19. 3. 9	伊丹市「大阪国際空港と共生する都市宣言」 が議決される			H18. 9.30	YS11退役

年月日	運営・設備	年月日	関係団体	年月日	空港周辺対策	年月日	就航機材・規制
H19. 6.21	今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について、交通政策審議会航空分科会最終答申					H19. 4. 1	1日当たりジェット機200便、プロペラ機170便となる
H19. 8. 2	関西国際空港、第二滑走路供用開始			H20. 6. 18	空港整備法の一部改正、空港法に改称管理主体別に再編、空港維持管理経費の3分の1が地方負担となる(平成24年度末まで軽減措置あり)		
				H20.11. 7	国土交通省、騒音対策区域の見直し案を府県へ提示		
				H20.12.19	大阪府知事、騒音対策区域の見直しについて国土交通省大臣に回答		
H20.12.24	国土交通省「空港の設置及び管理に関する基本方針」策定 大阪国際空港は国内線の基幹空港			H21. 3. 6	騒音対策区域の見直し告示 (第1種区域は平成22年4月1日から、第2種・第3種区域は平成22年10月1日から適用)		
H22. 5.17	国土交通省成長戦略会議 第1回関西国際空港・大阪国際空港の経営統合に関する航空分科会報告			H21. 3.31	代替地造成事業、営業者に対する貸付及び利子補給廃止	H22. 6.30	MD81退役
H22. 9.30	第1回関西国際空港・大阪国際空港の経営統合に関する意見交換会(成長戦略会議の報告を受けての認識共有)					H22. 7. 9	国際チャーター便の運航(上海万博において兵庫県の観光プロモーション)
H22.11.22	第2回関西国際空港・大阪国際空港の経営統合に関する意見交換会(国から経営統合の趣旨、基本的な考え方を説明)					H22.10. 1	ERJ(E170)就航
H22.11.30	大阪国際空港関係自治体との事務打ち合わせ 会(国が民営化に伴う環境対策について(案)を提示)						

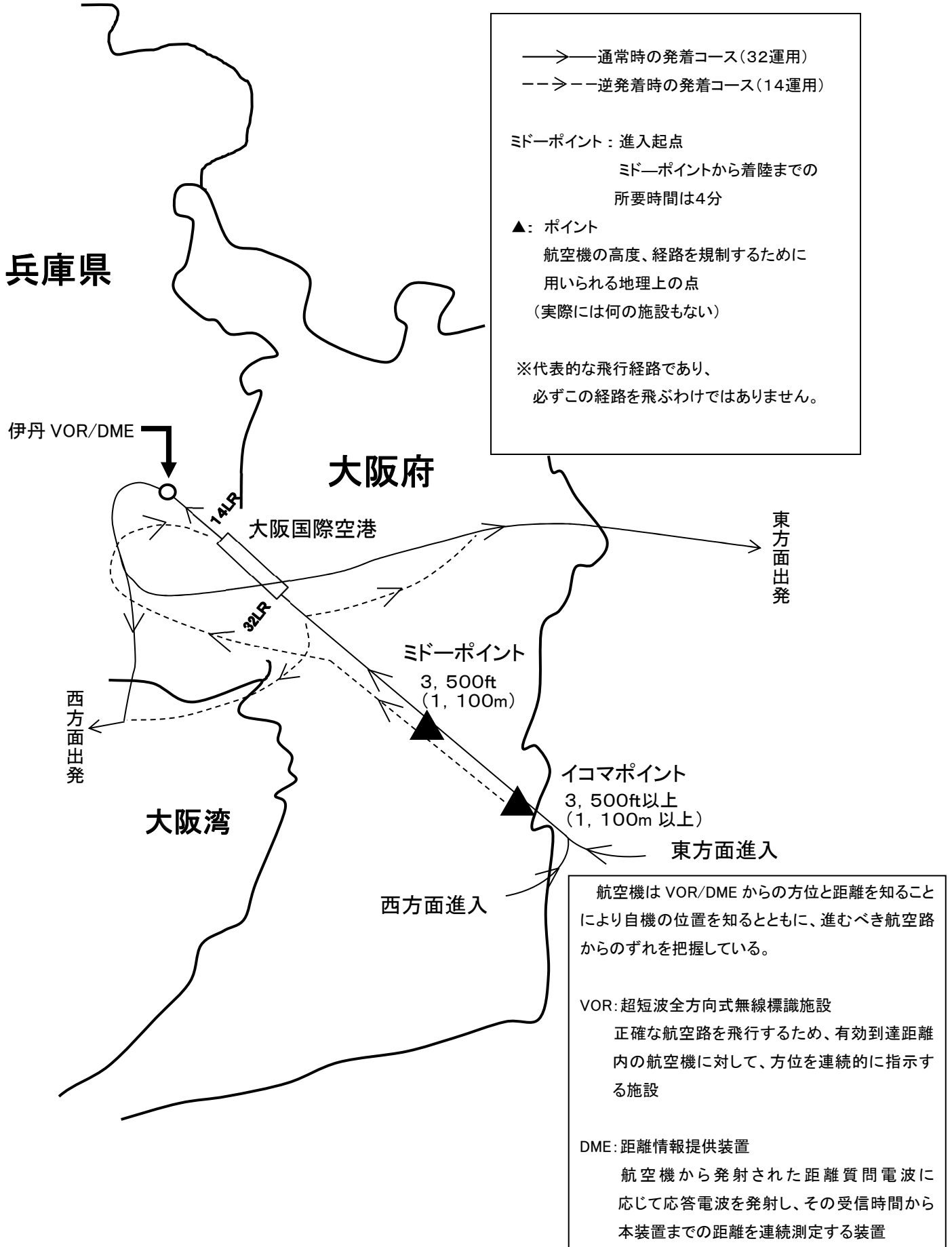
年月日	運営・設備	年月日	関係団体	年月日	空港周辺対策	年月日	就航機材・規制
H22.12.7	国に対し、11市協から経営統合について 意見書を提出(4項目)						
H22.12.21	第3回関西国際空港・大阪国際空港の経営 統合に関する意見交換会・法案の考え方(案) を提示						
H23.1.20	第4回関西国際空港・大阪国際空港の経営 統合に関する意見交換会・経営統合に関する 試算について説明						
H23.1.26	国土交通大臣・副大臣・政務官に対し、11市協 から経営統合について要望						
H23.1.27	関空協・11市協意見交換会(関空・大阪国際 空港の現状及び経営統合について)						
H23.2.17	11市協臨時総会(法案を承認)						
H23.2.18	第5回関西国際空港・大阪国際空港の経営 統合に関する意見交換会(関空・大阪国際 空港の経営統合法案の骨子(案)を提示)						
H23.2.18	経営統合に関して国と11市協で存続協定に かかる確認書を締結						
H23.2.28	国土交通大臣・副大臣・政務官に対し、関空協 と11市協の共同で経営統合について要望						
H23.5.17	「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的 かつ効率的な設置及び管理」に関する法律」 制定						
H24.3.30	11市協が今後の大阪国際空港の運用に ついての意見書を航空局航空ネットワーク部長 に提出						
H24.4.1	新関西国際空港株式会社設立						
				H24.3.31	大阪国際空港周辺緑地(緩衝緑地I期)の 整備が完了(一部を除く)		
							H23.3.15
							「東北地方太平洋沖地震に伴う大阪国際空港 の運用等の取り扱いについて」大阪国際空港 長より協力依頼(臨時便ジェット粹外、臨時便、 遅延便の午後10時まで、自衛隊機の使用) 6月11日に解除
							H23.7.5
							B787テスト飛行
							H23.10.12
							長距離路線の復便及び増便に関する共同 要望書を国土交通大臣に提出(北海道7市町、 鹿児島県1市、沖縄県3市、大阪府2市、 兵庫県1市)
							H24.1.23
							B787就航(羽田便)

年月日	運営・設備	年月日	関係団体	年月日	空港周辺対策	年月日	就航機材・規制
H30. 9.12	10市協 協力依頼を承認、運用拡大 (平成30年10月11日終了)						
H30.12.24	第8回 関西3空港懇談会 開催						
R元. 5.11	第9回 関西3空港懇談会 開催						
R 2. 3.29	神戸空港 運用時間延長(22時から23時へ)						新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響に伴う航空需要の減少などへの運休・減便 対応の開始
R 2. 8. 5	ターミナルビルグラウンドオープン						
R 2.11.28	第10回 関西3空港懇談会 開催						
R 4. 1.13	第11回 関西3空港懇談会 開催						
R 4. 9.18	第12回 関西3空港懇談会 開催						
				R 4. 3	大阪国際空港周辺地域整備構想策定		
							R 3. 3.26 A350就航

※表中の運輸省・環境庁・郵政省は、平成13年1月6日より、それぞれ国土交通省・環境省・総務省。

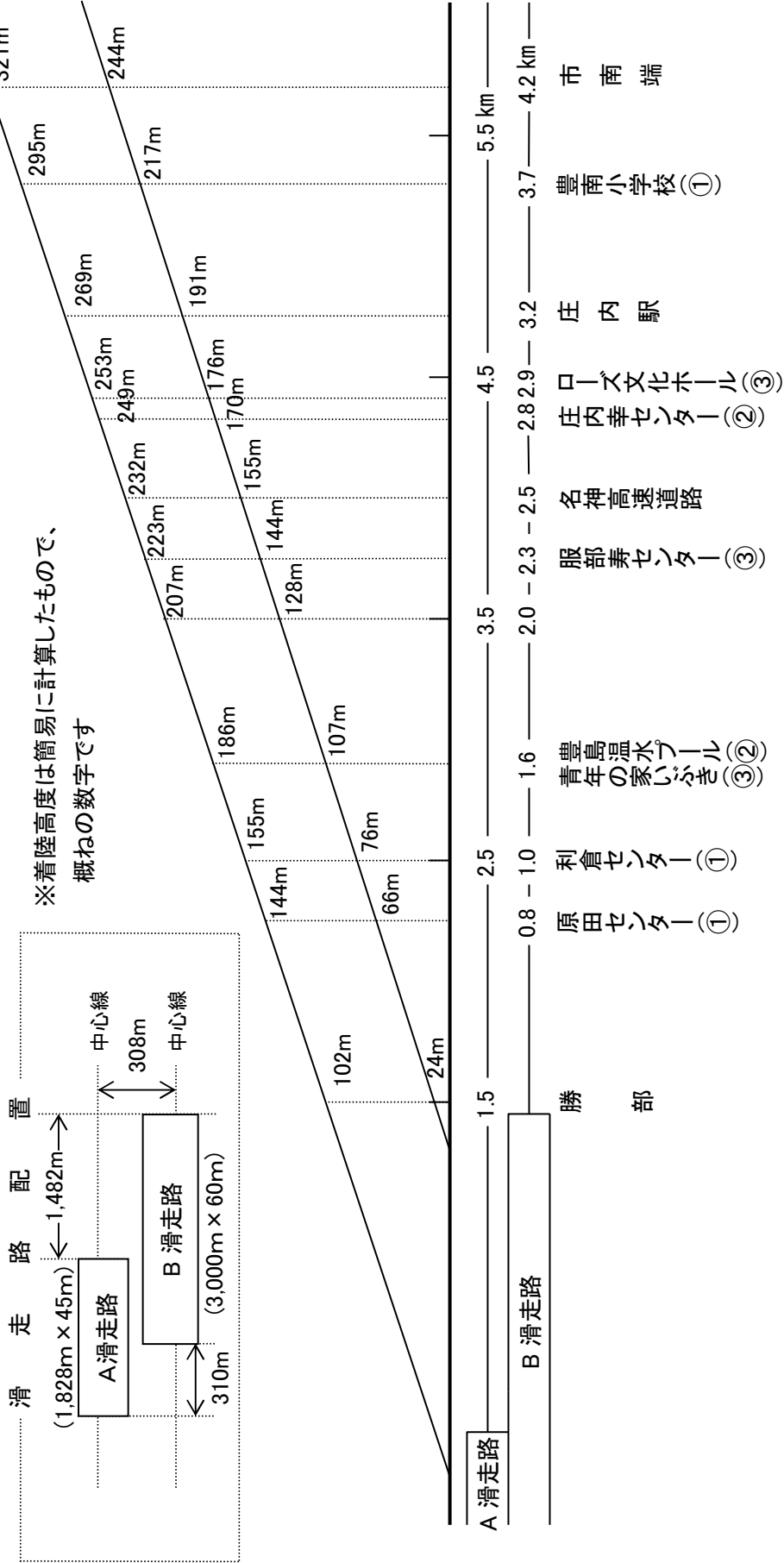
II. 航空機騒音の現状

1. 飛行経路



2. 着陸高度

着陸高度図



注: ①関西エアポート株式会社 ②大阪府 ③豊中市が設置している航空機騒音測定機器のある施設

(P38~P39 航空機騒音測定値の状況参照)

離着陸の速度

大阪国際空港に着陸するジェット機の速度は、市南端の神崎川付近では約 260 km/時、着陸したときの速度は約 250 km/時。また、離陸時における速度は約 300 km/時で、重量が重いジェット機ほど速度が必要になる。

建物等の高さの制限

航空機は上の図のような高さで着陸しており、危険を防止するために法律で建物等の高さが制限されている。(航空法第 49 条)
 (P50(3) 航空法等による制限(物件の高さ制限・ドローンなどの飛行制限)参照)

3. 航空機騒音に係る環境基準

(1) 航空機騒音に係る環境基準

昭和48年12月27日に定められており(環境庁告示)、この達成が航空機騒音対策の目標となっている。

①環境基準(平成25年4月1日～)

地域の類型		基準値(Ldenによる算出)
I	専ら住居の用に供される地域	57デシベル以下
II	上記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	62デシベル以下

②達成期間等

飛行場の区分		達成期間	改善目標
新設飛行場		直ちに	
既設飛行場	第3種空港及びこれに準ずるもの		
	第2種空港 (福岡空港を除く)	A	5年以内
		B	10年以内
	成田国際空港		5年以内に、70デシベル未満とすること又は70デシベル以上の地域において屋内で50デシベル以下とすること。
第1種空港 (成田国際空港を除く)及び福岡空港 ※大阪国際空港はこの区分に該当		10年を越える期間内に可及的速やかに	1. 5年以内に、70デシベル未満とすること又は70デシベル以上の地域において屋内で50デシベル以下とすること。 2. 10年以内に、62デシベル未満とすること又は62デシベル以上の地域において屋内で47デシベル以下とすること。

(備考)(1)既設飛行場の区分は、環境基準が定められた日における区分とする。

(2)第2種空港のうち、Bとはターボジェット発動機を有する航空機が定期航空運送事業として離着陸するものをいい、AとはBを除くものをいう。

(注) 航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、②の達成期間で環境基準を達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。

(2) 航空機騒音に係る環境基準の見直し

我が国の航空機騒音に係る環境基準の評価指標はWECPNLを採用していたが、近年の騒音測定機器の技術進歩及び国際的動向に即して、新たな評価指標(Lden)を採用するため、航空機騒音に係る環境基準が平成19年12月17日付けで一部改正され、平成

25年4月1日に施行された。

①WECPNL

加重等価平均感覚騒音レベルのことで、1969年に国連の下部機関であるICAO(国際民間航空機関)で決められた航空機騒音を表す算出方法で、1機ごとの騒音レベルだけでなく、飛来の日間帯や機数をも考慮したもの。

②Lden

時間帯補正等価騒音レベルのことで、時間帯別に加重(=重み付け)を行う評価値。単位はデシベル(dB)で(WECPNLには単位がなかった。)Ldenの「den」は「Day(日中)」「Evening(夕方)」「Night(夜間)」を意味する。加重は航空機騒音1回毎のLAEに対して行う。

(LAE=単発騒音暴露レベル:発生した騒音のエネルギーについて、聞こえ始めから聞こえ終わりまでの間で積分した騒音レベル(単位はdB))

環境省報道発表資料より

	WECPNL	Lden
①騒音レベルのとらえ方	1日のすべてのピークレベルに基づきパワー平均する。	一機毎のエネルギーで評価する。
②時間帯の補正	夕方の機数を3倍、夜間の機数を10倍する。	夕方の騒音に+5dB, 夜間の騒音に+10dBの補正を加える。
③騒音の継続時間	騒音の継続時間を一律に20秒にする。	一機毎の騒音の継続時間を評価する。
④測定評価技術	ICAOの提案式を当時の測定評価技術を勘案して簡略化したもの。	測定機器の性能向上等により、騒音レベルがより正確に評価できる。

<参考>平成25年3月31日までの環境基準

①環境基準

地域の類型		基準値(WECPNLによる算出)
I	専ら住居の用に供される地域	70以下
II	上記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	75以下

②達成期間等

飛行場の区分		達成期間	改善目標
新設飛行場		直ちに	
既設飛行場	第3種空港及びこれに準ずるもの		
	第2種空港 (福岡空港を除く)	A 5年以内	5年以内に、85WECPNL 未滿とすること又は85WECPNL 以上の地域において屋内で65WECPNL 以下とすること。
		B 10年以内	
	成田国際空港	10年以内	
第1種空港 (成田国際空港を除く)及び福岡空港 ※大阪国際空港はこの区分に該当	10年を越える期間内に可及的速やかに	1. 5年以内に、85WECPNL 未滿とすること又は85WECPNL 以上の地域において屋内で65WECPNL 以下とすること。 2. 10年以内に、75WECPNL 未滿とすること又は75WECPNL 以上の地域において屋内で60WECPNL 以下とすること。	

4. 航空機騒音測定値の状況

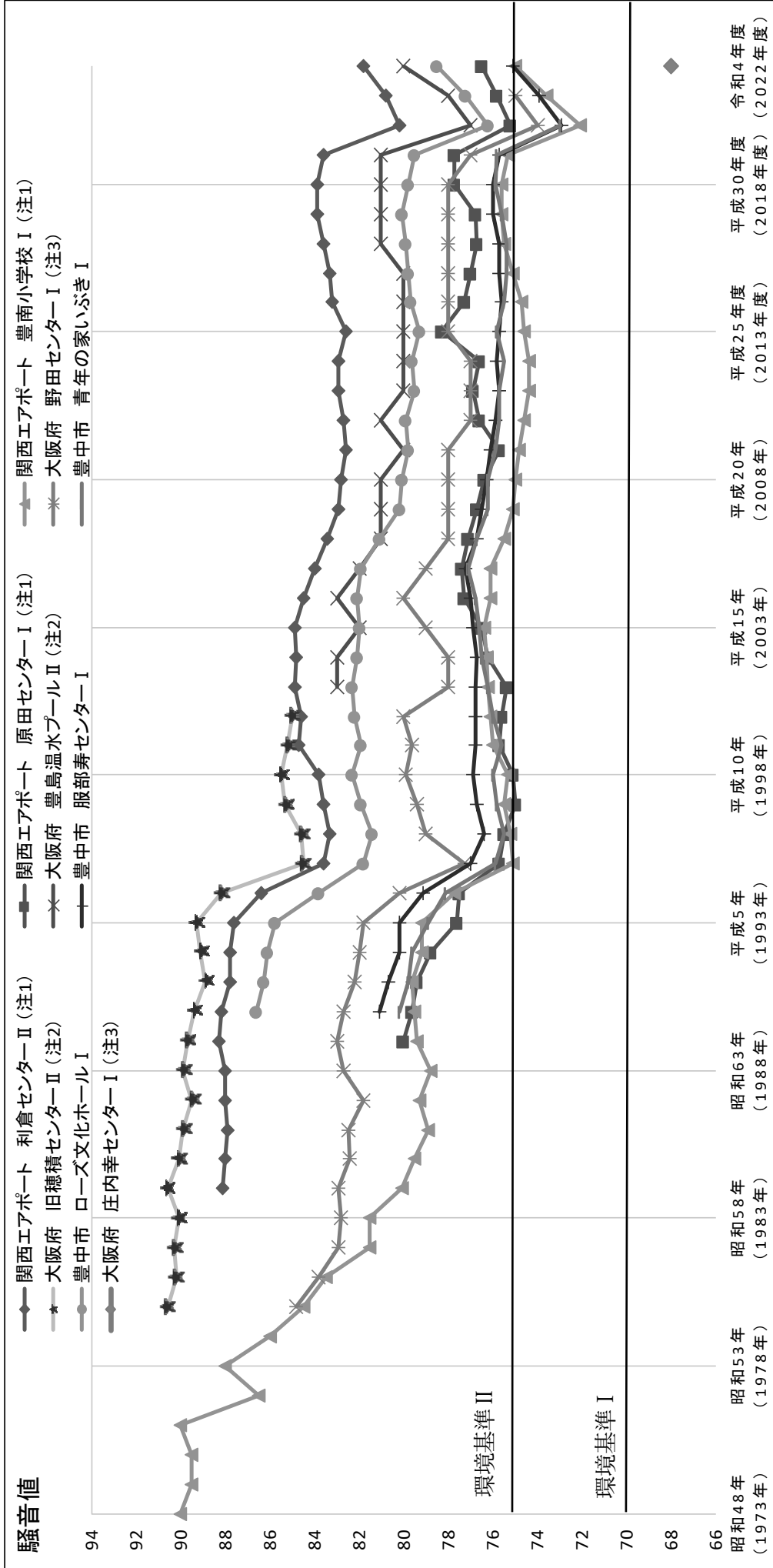
測定者	測定場所	環境基準値	算出方法	昭和48(1973)	49(1974)	50(1975)	51(1976)	52(1977)	53(1978)	54(1979)	55(1980)	56(1981)	57(1982)	58(1983)	59(1984)	60(1985)	61(1986)	62(1987)	63(1988)	平成元(1989)	
国 (注1)	利倉センターⅡ	75	WEC PNL													88.1	88.0	87.9	88.0	88.0	88.3
	原田センターⅠ	70	WEC PNL																		80.0
	豊南小学校Ⅰ	70	WEC PNL	90.0	89.5	89.5	90.0	86.5	88.0	86.0	84.5	83.5	81.5	81.5	80.1	79.5	78.9	79.3	78.8	79.4	
大阪府	豊島温水プールⅡ(注2)	75	WEC PNL								90.6	90.2	90.3	90.1	90.6	90.1	89.9	89.5	89.9	89.7	
	庄内幸センターⅠ(注4)	70	WEC PNL								84.8	83.8	82.9	82.8	82.9	82.4	82.5	81.8	82.7	83.0	
府(短期測定)	勝部遺跡収蔵庫前Ⅱ(注3)	75	WEC PNL																		81.9

測定者	測定場所	環境基準値	算出方法	平成2(1990)	3(1991)	4(1992)	5(1993)	6(1994)	7(1995)	8(1996)	9(1997)	10(1998)	11(1999)	12(2000)	13(2001)	14(2002)	15(2003)	16(2004)	17(2005)	18(2006)
国 (注1)	利倉センターⅡ	75	WEC PNL	88.2	87.8	87.8	87.6	86.4	83.6	83.3	83.6	83.8	84.7	84.6	84.9	84.8	84.9	84.5	84.0	83.4
			Lden																	
	原田センターⅠ	70	WEC PNL	79.6	79.4	78.8	77.6	77.5	75.7	75.5	75.0	75.1	75.7	75.6	75.4	76.2	76.5	77.3	77.4	77.1
			Lden																	
	豊南小学校Ⅰ	70	WEC PNL	79.5	79.6	79.2	79.2	77.7	75.1	75.2	75.5	75.3	76.0	76.1	76.2	76.3	76.4	76.1	76.1	75.5
			Lden																	
大阪府	豊島温水プールⅡ(注2)	75	WEC PNL	89.4	88.9	89.1	89.3	88.2	84.5	84.6	85.3	85.5	85.2	85	83	83	82	83	82	81
			Lden																	
	庄内幸センターⅠ(注4)	70	WEC PNL	82.7	82.2	82.0	81.8	80.2	77.3	79.0	79.4	79.9	79.6	80	78	78	79	80	79	78
			Lden																	
豊中市	ローズ文化ホールⅠ	70	WEC PNL	86.6	86.3	86.1	85.8	83.8	81.8	81.4	81.9	82.3	81.9	82.2	82.3	82.1	82.0	82.1	81.9	81.1
			Lden																	
	服部寿センターⅠ	70	WEC PNL	81.1	80.7	80.2	80.2	79.1	77.0	76.4	76.7	76.9	76.8	76.8	76.8	76.7	76.9	77.0	77.2	76.7
			Lden																	
	青年の家いぶきⅠ	70	WEC PNL	80.2	79.8	79.6	78.9	78.1	75.9	75.5	75.8	76.0	75.6	76.0	76.2	76.5	76.6	76.8	77.1	76.7
			Lden																	
府(短期測定)	勝部遺跡収蔵庫前Ⅱ(注3)	75	WEC PNL	80.9	82.1	82.0	79.3	77.8	78.1	78.0	76.0	76.9	78.1	76	77	76	78	79	79	79
			Lden																	
市(短期測定)	庄内東センターⅠ	70	WEC PNL											81	80	80	80	80	79	78
			Lden																	

※ 測定場所の「Ⅰ」「Ⅱ」は、環境基準の地域の類型を表している。
 ※ 平成25年4月1日より新たな評価指標としてLdenを採用
 ※ 令和4年度は速報値(青年の家いぶきは測定器の再設置が遅れたため欠測)
 ※ 短期測定は、通年測定を補完するために例年10月～11月に測定
 (注1)平成24年6月まで国、平成27年度まで新関西国際空港株式会社が測定(平成24年までは暦年、平成25年以降は年度を採用)
 (注2)平成12年度まで旧穂積センター、平成13年度から豊島温水プールにて測定
 (注3)平成22年度まで勝部大気測定室前、平成23年度から勝部遺跡収蔵庫前にて測定
 (注4)令和3年度まで野田センター、令和4年度から庄内幸センターにて測定

測定者	測定場所	環境基準値	算出方法	平成19(2007)	20(2008)	21(2009)	22(2010)	23(2011)	24(2012)	25(2013)	26(2014)	27(2015)	28(2016)	29(2017)	30(2018)	令和元(2019)	2(2020)	3(2021)	4(2022)
関西エアポート株式会社(注1)	利倉センターⅡ	75	WEC PNL	82.9	82.8	82.6	82.7	82.9	82.9	82.6	83.2	83.3	83.6	83.9	83.9	83.6	80.2	80.9	81.8
		62	Lden							66	67	67	67	67	67	67	63	64	65
	原田センターⅠ	70	WEC PNL	76.7	76.4	75.7	76.6	76.9	76.6	78.3	77.3	77.0	76.7	76.8	77.7	77.7	75.2	75.8	76.5
		57	Lden							62	62	61	61	61	62	62	59	60	61
	豊南小学校Ⅰ	70	WEC PNL	75.1	75.0	74.8	74.6	74.4	74.4	74.6	74.7	75.1	75.5	75.6	75.6	75.3	72.1	73.6	75.0
		57	Lden							61	61	61	62	62	62	62	59	60	61
大阪府	豊島温水プールⅡ(注2)	75	WEC PNL	81	81	80	81	80	80	80	80	80	81	81	81	81	77	78	80
		62	Lden							64	65	65	65	65	65	65	62	63	64
	庄内幸センターⅠ(注4)	70	WEC PNL	78	78	78	77	77	77	78	78	78	78	78	78	77	74	75	68
		57	Lden							63	63	63	63	63	63	63	59	61	55
豊中市	ローズ文化ホールⅠ	70	WEC PNL	80.2	80.1	79.8	79.9	79.5	79.6	79.3	79.7	79.8	79.9	80.1	79.8	79.5	76.2	77.2	78.5
		57	Lden							65	65	65	65	65	65	65	62	63	64
	服部寿センターⅠ	70	WEC PNL	76.5	76.3	76.1	75.9	75.7	75.8	75.7	75.6	75.7	75.7	76.0	76.0	75.7	72.9	73.9	75.1
		57	Lden							62	62	62	62	62	62	62	59	60	61
	青年の家いぶきⅠ	70	WEC PNL	76.2	76.2	75.9	75.7	75.7	75.5	75.8	75.5	75.4	75.4	75.6	75.9	75.8	73.0	-	-
		57	Lden							61	61	61	61	61	61	61	59	-	-
府(短期測定)	勝部遺跡収蔵庫前Ⅱ(注3)	75	WEC PNL	78	78	77	78	77	77	78	78	78	76	77	78	79	78	77	78
		62	Lden							61	62	61	60	61	61	62	61	60	62
市(短期測定)	庄内東センターⅠ	70	WEC PNL	78	78	77	79	78	78	79	78	78	78	79	78	78	76	76	77
		57	Lden							64	64	64	64	64	64	64	62	61	63

航空機騒音測定値の状況



※測定場所の「I」「II」は、環境基準の地域の類型を表している

※平成25年(2013年)3月31日までの環境基準値「I」:70WEPNL以下、「II」:75WEPNL以下
 (平成25年(2013年)4月1日からは別の測定方法と単位が加わり、その環境基準値だけが示されるようになった。)

※令和4年度は速報値(青年の家いぶきは測定器の再設置が遅れたため欠測)

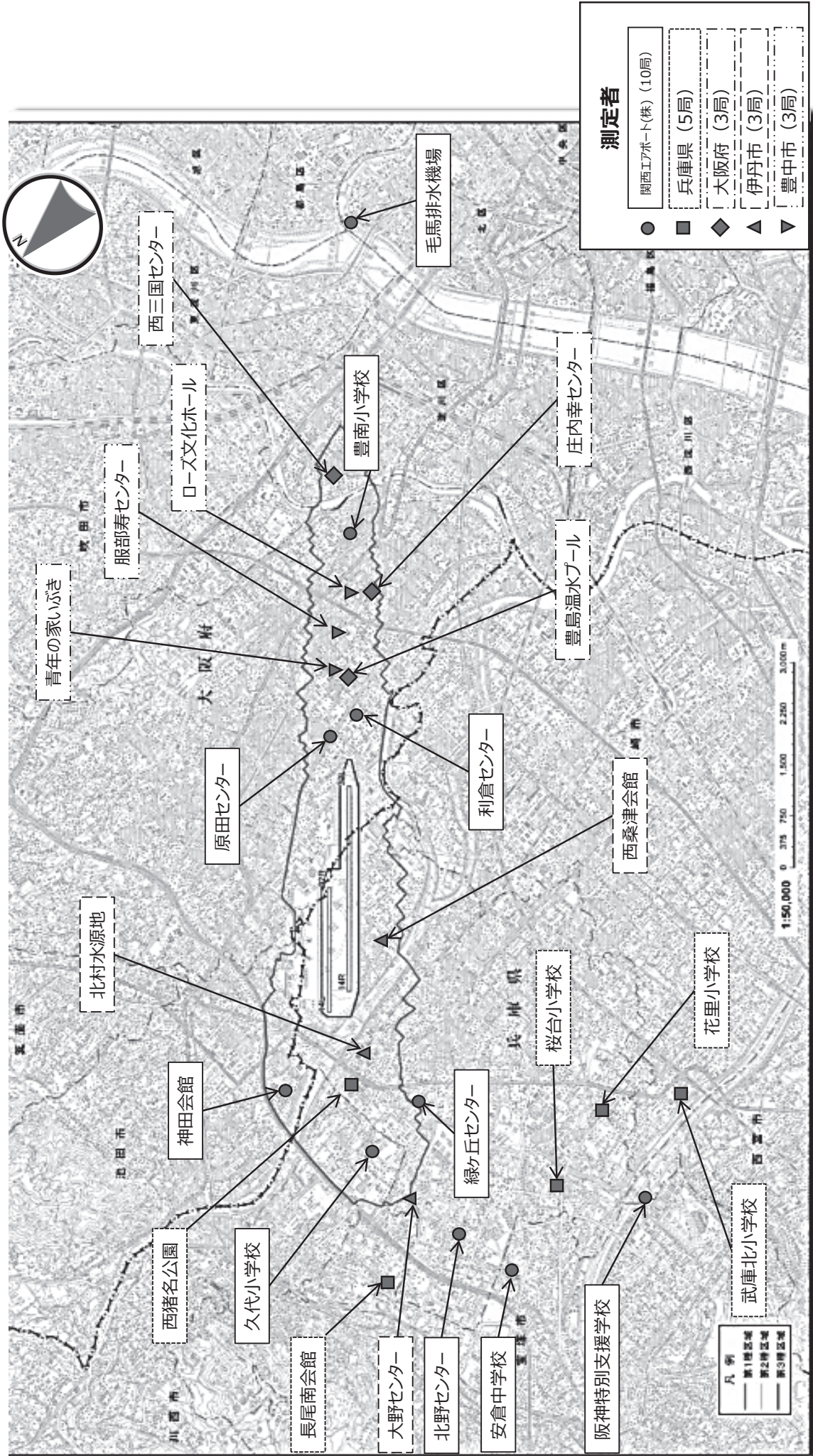
(注1)平成24年6月まで国、平成27年度まで新関西国際空港株式会社測定(平成24年までは暦年、平成25年以降は年度を採用)

(注2)穂積センターの建替えに伴い、平成13年度からは豊島温水プールにて測定

(注3)測定局の移設に伴い、令和3年度まで野田センター、令和4年度から庄内幸センターにて測定

5. 航空機騒音測定局

令和5年3月末現在



6. 逆発着

大阪国際空港においては、1年を通じて北からの風が吹く状況が多いことから、原則として北向きに離着陸している(滑走路32LR使用)。しかし、春先から夏にかけてや台風シーズンなど、まれに南からの風が強く吹く日には、逆向きの離着陸をすることがあり(滑走路14LR使用)、通常とは違うルートを飛行している。

・飛行コース (P34 飛行経路参照)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
平成 30年度													
総発着回数(A)	11,120	11,545	11,029	11,404	12,175	10,609	11,429	11,129	11,678	11,624	10,330	11,465	135,537
逆発着回数(B)	1	170	2	692	607	34	248	20	0	6	0	0	1,780
(B)/(A)	0.01%	1.47%	0.02%	6.07%	4.99%	0.32%	2.17%	0.18%	0.00%	0.05%	0.00%	0.00%	1.31%
令和 元年度													
総発着回数(A)	11,067	11,431	11,065	11,720	12,168	11,006	11,069	11,072	11,688	11,566	10,720	10,021	134,593
逆発着回数(B)	79	1,103	304	198	1,700	287	183	0	0	208	0	39	4,101
(B)/(A)	0.71%	9.65%	2.75%	1.69%	13.97%	2.61%	1.65%	0.00%	0.00%	1.80%	0.00%	0.39%	3.05%
令和 2年度													
総発着回数(A)	5,537	2,996	4,475	6,624	9,883	6,695	7,304	8,628	9,395	6,852	4,156	6,052	78,597
逆発着回数(B)	19	61	0	6	1	363	92	0	0	14	0	0	556
(B)/(A)	0.34%	2.04%	0.00%	0.09%	0.01%	5.42%	1.26%	0.00%	0.00%	0.20%	0.00%	0.00%	0.71%
令和 3年度													
総発着回数(A)	7,776	6,625	7,032	7,304	8,785	7,891	8,701	9,266	10,698	11,078	8,187	10,073	103,416
逆発着回数(B)	273	139	34	265	130	12	0	207	0	1	38	0	1,099
(B)/(A)	3.51%	2.10%	0.48%	3.63%	1.48%	0.15%	0.00%	2.23%	0.00%	0.01%	0.46%	0.00%	1.06%
令和 4年度 (速報値)													
総発着回数(A)	10,357	11,409	11,040	11,705	12,337	10,756	11,498	11,114	11,646	11,389	10,304	11,509	135,064
逆発着回数(B)	31	0	159	0	0	719	0	213	0	0	0	62	1,184
(B)/(A)	0.30%	0.00%	1.44%	0.00%	0.00%	6.68%	0.00%	1.92%	0.00%	0.00%	0.00%	0.54%	0.88%

注 1. 関西エアポート株式会社資料から集計

2. 総発着回数については、ヘリを除く

3. 令和2～3年度は、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響に伴い大幅な運休・減便を実施

7. 遅延便(運用時間を遅延した便)

大阪国際空港では原則として午後9時以降翌日午前7時までの航空機の離着陸は認められていないが、離着陸機の輻輳・悪天候・異常事態・運航の安全確保等やむを得ない事由により例外的に離着陸を認めたもの。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
平成 30年度	総発着回数(A)	11,120	11,545	11,029	11,404	12,175	11,429	11,129	11,678	11,624	10,330	11,465	135,537
	遅延便回数(B) (B)/(A)	6 0.05%	1 0.01%	26 0.24%	12 0.11%	15 0.12%	5 0.05%	1 0.01%	0 0.00%	23 0.20%	10 0.09%	0 0.00%	4 0.03%
令和 元年度	総発着回数(A)	11,067	11,431	11,065	11,720	12,168	11,069	11,072	11,688	11,566	10,720	10,021	134,593
	遅延便回数(B) (B)/(A)	5 0.05%	3 0.03%	17 0.15%	5 0.04%	35 0.29%	3 0.03%	3 0.03%	2 0.02%	1 0.01%	0 0.00%	5 0.05%	0 0.00%
令和 2年度	総発着回数(A)	5,537	2,996	4,475	6,624	9,883	7,304	8,628	9,395	6,852	4,156	6,052	78,597
	遅延便回数(B) (B)/(A)	0 0.00%	0 0.00%	0 0.00%	0 0.00%	0 0.00%	1 0.01%	0 0.00%	2 0.02%	0 0.00%	0 0.00%	0 0.00%	0 0.00%
令和 3年度	総発着回数(A)	7,776	6,625	7,032	7,304	8,785	8,701	9,266	10,698	11,078	8,187	10,073	103,416
	遅延便回数(B) (B)/(A)	0 0.00%	0 0.00%	0 0.00%	0 0.00%	7 0.08%	0 0.00%	0 0.00%	0 0.00%	17 0.16%	2 0.02%	3 0.04%	0 0.00%
令和 4年度 (速報値)	総発着回数(A)	10,357	11,409	11,040	11,705	12,337	11,498	11,114	11,646	11,389	10,304	11,509	135,064
	遅延便回数(B) (B)/(A)	7 0.07%	0 0.00%	0 0.00%	12 0.10%	27 0.22%	3 0.03%	5 0.04%	18 0.16%	36 0.31%	8 0.07%	15 0.15%	1 0.01%

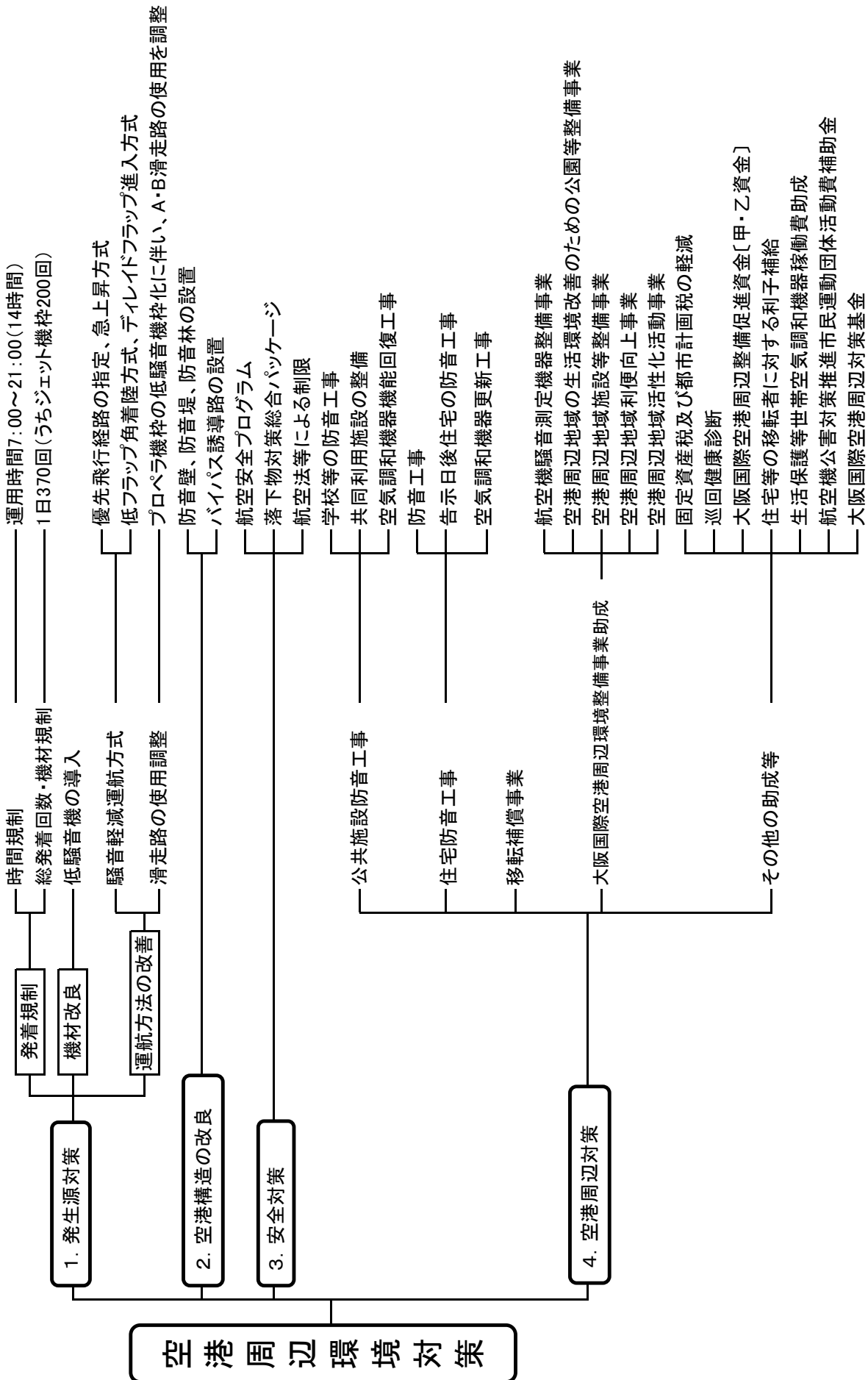
注 1. 関西エアポート株式会社資料から集計

2. 総発着回数については、へりを除く

3. 令和2～3年度は、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響に伴い大幅な運休・減便を実施

※ 令和元年6月の便数はG20サミットの影響により遅延した47便を除く

Ⅲ. 空港周辺環境対策 体系図



1. 発生源対策

(1) 発着規制

○時間規制

年月日	運用時間	運用制限	主な関係事項
S14. 1. 17	24時間	なし	開場
S39. 6. 1			民間ジェット機就航
S40. 11. 24		午後11時～午前6時	閣議決定 左記時間帯のジェット機発着禁止
S44. 12. 15			大阪国際空港公害訴訟（第1次訴訟） 「午後9時～午前7時の発着禁止」等を請求
S45. 2. 5			閣議了解 川西市立久代小学校の騒音測定塔における時間帯別規制 (午前6時～6時30分、午後10時30分～11時のジェット機の事実上の離着陸禁止)
S47. 4. 27			左記時間帯の発着規制
S49. 2. 27		午後10時～午前7時	大阪地裁判決 ・午後10時～午前7時の間、緊急その他やむを得ない場合を除き離着陸禁止 ・午後9時～午後10時は必要度が高く、受忍限度内
S49. 11. 1			郵便専用機 (YS-11、8発着) 夜間廃止
S50. 11. 27			郵便専用機廃止
S50. 11. 27			大阪高裁判決 午後9時～午前7時の間、緊急やむを得ない場合を除き、発着禁止
S50. 12. 12		午後9時～午前7時 (国際線を除く)	国内線の左記時間帯の発着規制
S51. 7. 13		午後9時～午前7時	国際線の左記時間帯の夜間発着規制
S56. 12. 16		午後9時～午前7時 (自主規制)	最高裁判決 夜間帯の発着規制は民事上の請求として成り立たないとして、請求却下
S58. 11. 30			航空局長⇒11市協「当面、午後9時以降発着するダイヤを認める考えはない」
H 2. 11. 22 H 2. 12. 3			存続協定締結 (11市協及び調停団)「当面、午後9時～午前7時に発着するダイヤを認めないこととする」
H18. 4. 1		14時間	午後9時～午前7時

○総発着回数・機材規制

年月日	内 容
S46. 9. 1	IFR(計器飛行方式)機の発着回数制限(深夜便除く) 1時間の発着回数36回、連続する3時間の発着回数93回
S47. 1. 25 S47. 4. 27	ダイヤ調整基準 1時間の発着回数36回、1日の総発着回数450回 1日のジェット機発着回数260回
S49. 5	1日の総発着回数410回、うちジェット機発着回数240回
S50. 12. 12	11. 27の控訴審判決を受け、1日のジェット機発着回数230回
S52. 5. 19 S52. 10. 1	大型機乗入に伴い、1日のジェット機発着回数を段階的に200回にすることを発表 1日の総発着回数370回、うちジェット機発着回数200回
S63. 6. 4	YS-11の経年化に伴う措置として、プロペラ機発着枠170回のうち50回を代替ジェット機の発着枠とすることを地元(11市協・調停団)に提案

S63. 12	代替ジェット機就航 S63 年度 10 回、H 元年度 20 回、H2 年度 30 回、H3 年度以降 50 回																																					
H 4. 1. 31	YS-11 の経年化に伴う措置として、さらに 50 回を代替ジェット機の発着枠とすることを地元(11 市協・調停団)に提案																																					
H 4. 7	代替ジェット機就航 H4 年度 26 回、H5 年度以降 50 回																																					
H 6. 9. 4	関空開港に伴い代替ジェット機枠解消 ジェット機枠 200 回																																					
H10. 1. 7	騒音対策区域見直し要件の回答で、ジェット機枠 200 回の枠外での低騒音ジェット機導入の提示																																					
H10. 7. 1	代替ジェット機就航 H10 年度 30 回、H15 年度 50 回																																					
H15.	臨時便の上限は夏期 1 日 22 便(期間中(7/1~8/31)の総便数上限 740 便)、年末年始 1 日 17 便(期間中(12/19~1/7)の総便数上限 200 便)																																					
H16. 9. 28	YS 代替ジェット機枠(50 回)を段階的に見直し [H17. 4. 1→20 回、H18. 4. 1→16 回、H19. 4. 1→14 回をプロペラ機枠]																																					
H17. 4. 1	B747-400 を除く 3 発機、4 発機就航禁止																																					
H18. 4. 1	すべての 3 発機及び 4 発機の就航禁止																																					
H19. 4. 1	ジェット機枠 200 回、プロペラ機枠 170 回																																					
プロペラ機枠の低騒音機枠化及び長距離便枠の拡大を段階的に実施																																						
計画(実数)																																						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">ジェット機</th> <th colspan="2">低騒音機</th> <th rowspan="2">プロペラ機</th> <th rowspan="2">一日発着回数 合計</th> <th colspan="2">長距離便</th> </tr> <tr> <th></th> <th>長距離便 ①</th> <th></th> <th>長距離便 ②</th> <th>① + ②</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H25. 3</td> <td>200 回(113 回)</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">10 回</td> <td>50 回(162 回)</td> <td>2.5 回</td> <td>120 回(95 回)</td> <td rowspan="3" style="text-align: center;">370 回</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">12.5 回</td> </tr> <tr> <td>H26. 3</td> <td>200 回(116 回)</td> <td>100 回(174 回)</td> <td>10.0 回</td> <td>70 回(80 回)</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">20 回</td> </tr> <tr> <td>H27. 3 以降</td> <td>200 回(103 回)</td> <td>170 回(188 回)</td> <td>25.5 回</td> <td>0 回(79 回)</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">35.5 回</td> </tr> </tbody> </table>		ジェット機		低騒音機		プロペラ機	一日発着回数 合計	長距離便			長距離便 ①		長距離便 ②	① + ②	H25. 3	200 回(113 回)	10 回	50 回(162 回)	2.5 回	120 回(95 回)	370 回	12.5 回		H26. 3	200 回(116 回)	100 回(174 回)	10.0 回	70 回(80 回)	20 回		H27. 3 以降	200 回(103 回)	170 回(188 回)	25.5 回	0 回(79 回)	35.5 回	
	ジェット機		低騒音機		プロペラ機	一日発着回数 合計			長距離便																													
		長距離便 ①		長距離便 ②			① + ②																															
H25. 3	200 回(113 回)	10 回	50 回(162 回)	2.5 回	120 回(95 回)	370 回	12.5 回																															
H26. 3	200 回(116 回)		100 回(174 回)	10.0 回	70 回(80 回)		20 回																															
H27. 3 以降	200 回(103 回)		170 回(188 回)	25.5 回	0 回(79 回)		35.5 回																															

注1. 夏期・年末年始の臨時便は、総枠の回数に含まない。これらの期間以外の臨時便は、1 日の総発着回数 370 回の枠内に含む。

2. 長距離便とは、新千歳、那覇など概ね 1,000 km を超える路線を飛ぶ便をいう。

(2) 機材改良(低騒音機の導入)

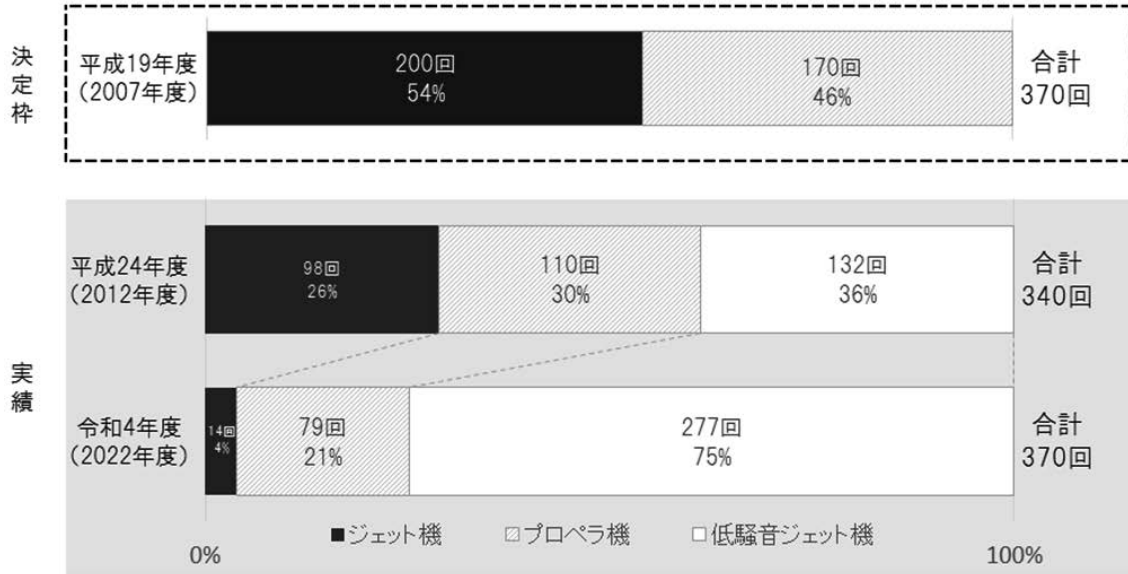
大阪国際空港の運用の見直しにより、プロペラ機枠が十分に活用されず、平成 16 年以降旅客数が減少し、1 日あたりの発着回数が 340 回程度と低調であったため、平成 24 年 12 月 3 日に大阪国際空港のプロペラ機枠の段階的低騒音機枠化について、新関西国際空港株式会社から 10 市協に対して案が示され、10 市協はこれを了承した。

この低騒音機枠を使用して運航することができる機材として、すべてのプロペラ機のほか、プロペラ機の DH8A と同程度以下の騒音影響のジェット機が運航している。

■プロペラ機 DHC8、ATR46

■低騒音ジェット機 B789、B788、B738、B737、A321neo、A321ceo、A320ceo、E190、E170、CRJ7、A320neo、A359(令和 4 年度末時点)

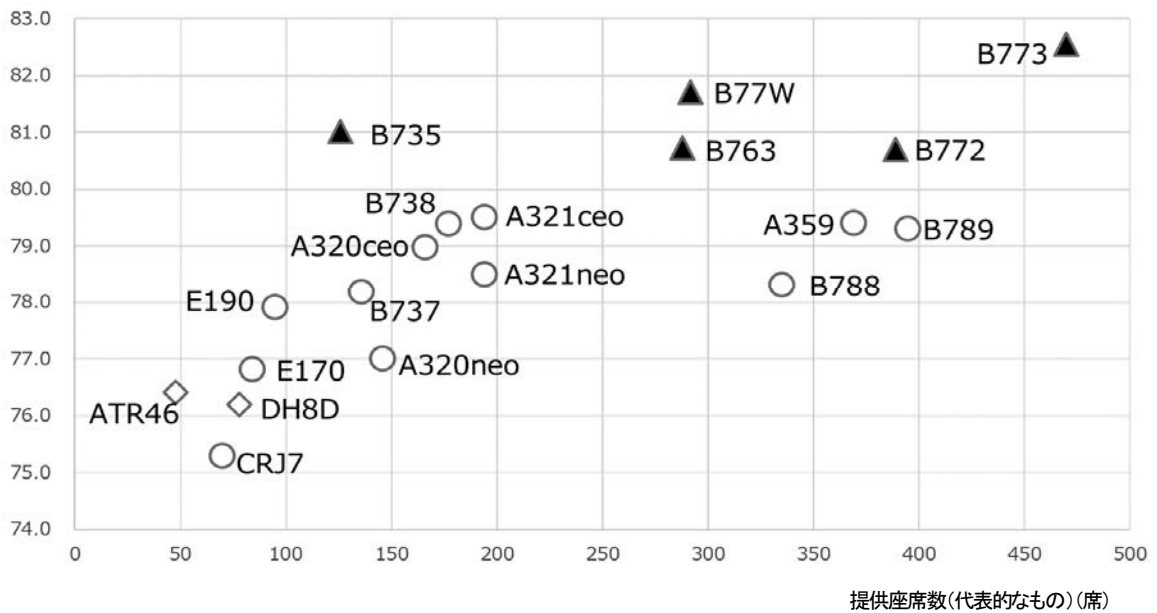
○1日の低騒音ジェット機等の割合(夏ダイヤから算出)



○機材別騒音値及び提供座席数(代表的なもの)

※関西エアポート株式会社が設置管理する騒音測定局の実績値

騒音値(db) ▲ジェット機 ◇プロペラ機 ○低騒音ジェット機 令和5年4月1日時点



(3) 運航方法の改善

① 騒音軽減運航方式

ア. 優先飛行経路の指定

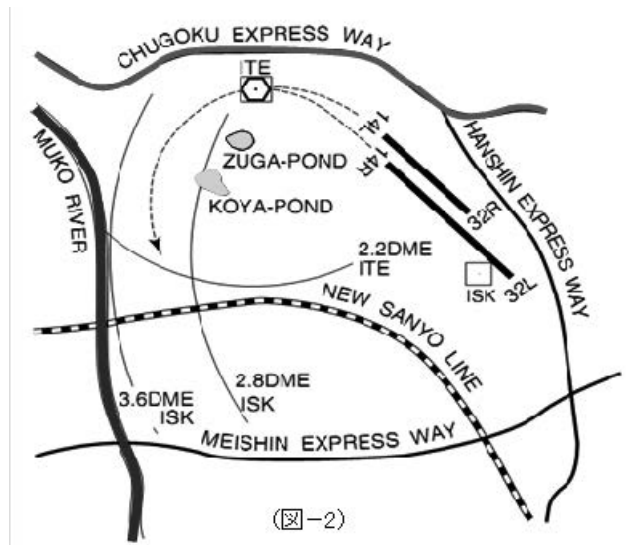
空港周辺地域における航空機騒音の拡大を防止するため、離陸するすべての航空機を対象に次の優先飛行経路が設定されている。

《滑走路 32R/L から離陸する場合》

離陸後 ITE VOR/DME 附近上空を通過し、かつ北端を中国縦貫道路、南端を瑞ヶ池及び昆陽池並びに西端を武庫川で囲まれる範囲を飛行するよう左上昇旋回を継続し、ITE VOR/DME 2.2DME を通過した後、標準計器出発方式に従うこと。

《滑走路 14R/L から離陸する場合》

離陸後、阪神高速道路まで直線飛行し、その後、旋回上昇に移し、標準計器出発方式に従うこと。



イ. 飛行方法の周知

空港周辺地域における航空機騒音の影響を軽減していくため、航行の安全確保に支障のない範囲で行うもので、大阪国際空港においては、次のような飛行方式を実施するよう周知している。

《急上昇方式》

離陸して一定高度に達した後、エンジンは通常上昇出力のまま加速を抑え、進出距離に対して最高の高度が得られるようなフラップ角及び速度を維持して上昇する方式。

《低フラップ角着陸方式》

滑走路長などに十分余裕がある場合、最大フラップ角までフラップを下げずに、浅いフラップのまま着陸する方式で、機体の空気抵抗の減少に見合うエンジン出力の減少分だけ騒音が低減する。

《ディレイドフラップ進入方式》

フラップ及び脚を下げる操作を航行の安全確保に支障とならない範囲で遅くする方式で、低フラップ角着陸方式と同様に機体の空気抵抗の減少に見合うエンジン出力の減少分だけ騒音が低減する。

《リバース・スラストの使用抑制》

夜間(午後7時以降)豊中市側からの B 滑走路着陸時に、リバース・スラスト使用をアイドルまでに制限する。

② 滑走路の使用調整

プロペラ機枠の低騒音機枠化に伴い、離着陸時における環境負荷を低減し、一部地域に騒音が偏らないよう、安全を考慮しながら対象機材と使用滑走路を調整している。

滑走路の使用割合(4-6月)

関西エアポート株式会社資料より作成

		H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
着陸	A滑走路	33%	30%	30%	32%	35%	42%	38%	34%
	B滑走路	67%	70%	70%	68%	65%	58%	62%	66%
離陸	A滑走路	42%	40%	39%	43%	38%	62%	59%	51%
	B滑走路	58%	60%	61%	57%	62%	38%	41%	49%

(4)大阪国際空港騒音対策委員会によるモニタリング

昭和40年11月に、大阪府、兵庫県、11市協(現:10市協)、航空会社、財団法人航空公害防止協会、運輸省(現:国土交通省)、大阪国際空港長が、航空機騒音被害の実態を調査し、騒音防止に必要な措置について協議することを目的として、大阪国際空港騒音対策委員会を設立した。

○モニタリング項目

発着回数、滑走路14使用状況、21時以降発着状況、飛行経路、スラスト・リバーブス使用状況など

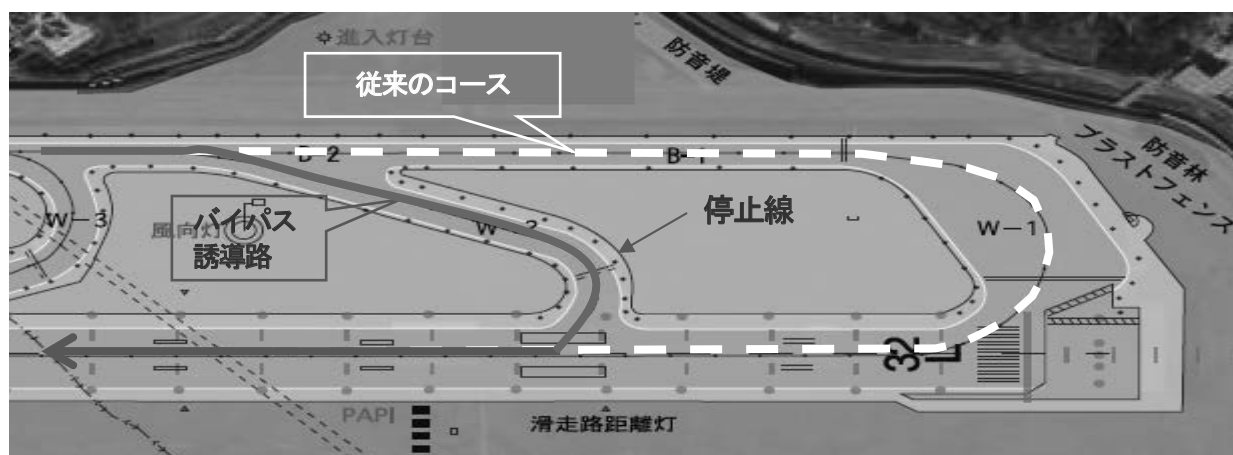
2. 空港構造の改良

(1)防音施設

空港隣接地域への騒音・排気ガスの軽減を図るため、防音壁(嵩上工事 平成5~6年度実施)・防音堤・防音林・ブラストフェンスを設置した(南側防音林とブラストフェンスについては現在撤去済み)。

(2) バイパス誘導路

昭和56年10月に、離陸時間の短縮やW-1側の騒音・排気ガス対策を目的として、B滑走路の南端から300m地点に通じるバイパス誘導路を設置した。原則としてバイパス誘導路を使用しない場合はローリング離陸方式(誘導路から滑走路に進入するときに、機体を停止せずに離陸を開始する方式)を採用し、W-1付近の滞留時間を短くし、騒音・排気ガスの影響を軽減している。



3. 安全対策

(1)航空安全プログラム(国土交通省)

国土交通省が民間航空の安全のために自らが講ずべき対策等を網羅的に規定する「航空安全プログラム」(平成25年10月)を策定した。毎年1回、民間航空の安全の状況等を踏まえて、見直しを行っている。

(内容) 安全方針 / 航空事故等調査 / 航空気象業務 / 捜索救難業務 / 不利益処分等の執行方針 / 安全に係るリスクの管理 / 安全に関する航空法期の策定及び処分等の実施 / 報告徴収及び検査等 / 安全に係るリスクの管理状況の監視及び評価 / 安全情報の収集 / 安全情報の分析及び共有 / 民間航空の関係行政機関との役割分担及び協調 / 落下物発生状況の分析強化 / 内部教育訓練 等

(2) 落下物対策総合パッケージ(国土交通省)

「落下物対策の強化策」(平成 30 年 3 月)を基に、未然防止策と落下物事案発生時の対応について、空港運営会社や国内・国外の航空会社の役割と責務について定め、技術面とルールの双方から、あらゆる機会をとらえて徹底強化をするための指針が定められ、運用がはじまっている。

(内容) 落下物防止対策基準 / 落下物防止対策集の作成 / 駐機中の機体チェックの強化 / 落下物発生状況の分析強化 / 部品欠落の報告制度の拡充 / 落下物発生時の空港/ 運営者等による補償費立替え 等

(3) 航空法等による制限(物件の高さ制限・ドローンなどの飛行制限)

①航空法による制限

大阪国際空港の制限表面区域において、設置できる物件の高さが制限されている(第 49 条)。また、空港周辺の空域、緊急用務空域、地表又は水面から 150m以上の高さの空域、人口集中地区の上空(豊中市の場合は市内全域)においては、重量 100g以上のドローンなどの飛行が制限されている(第 132 条の 85 第 1 項第 1 号及び第 2 号)。

②重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律(小型無人機等飛行禁止法)による制限

重要施設である大阪国際空港及びその周囲約 300mの上空は重量・大きさに関わらずドローンなどの飛行が禁止されている(第 10 条)。

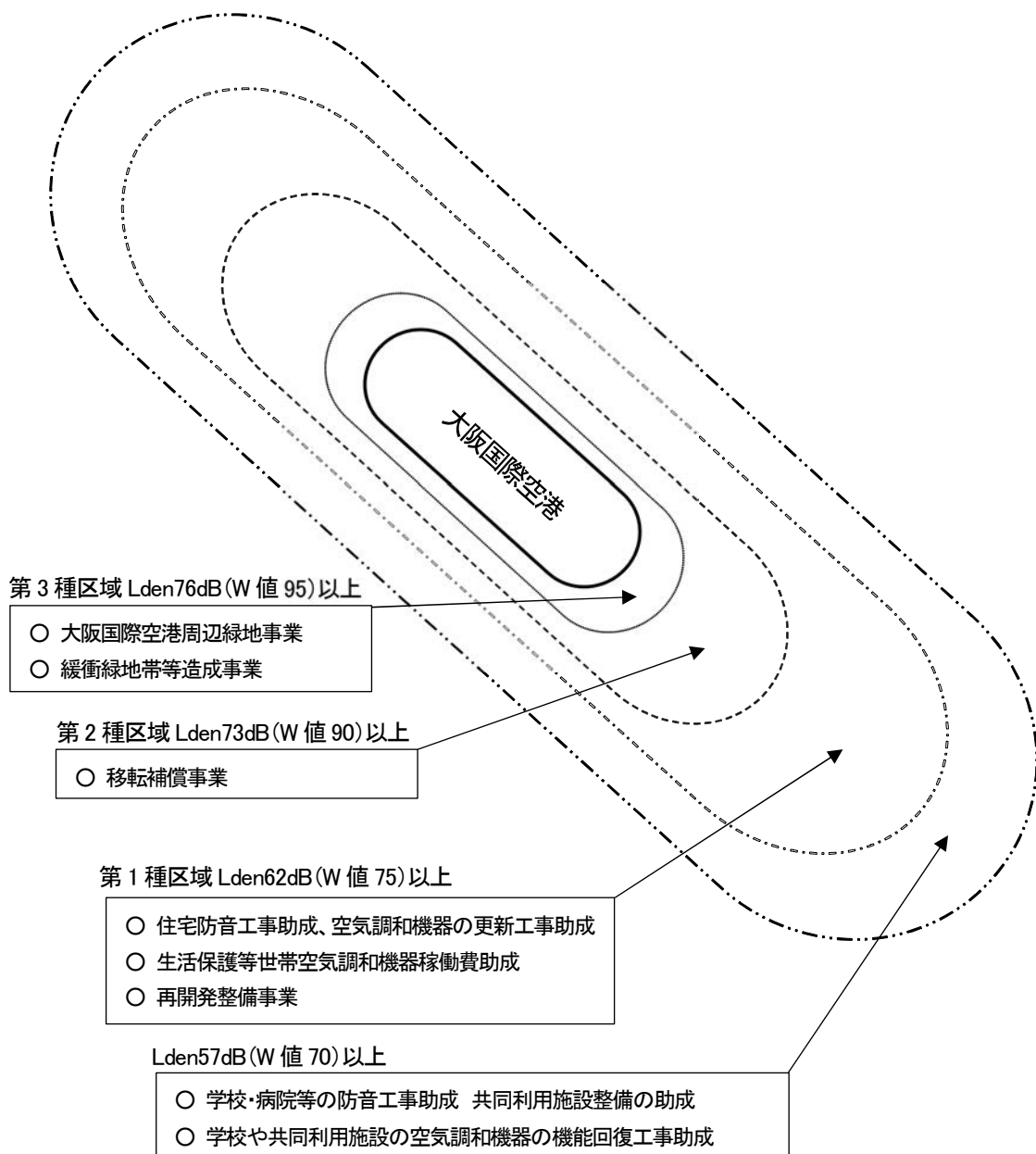
4. 空港周辺対策

空港周辺における航空機の騒音により生ずる障害の防止、航空機の離着陸の頻繁な実施により生ずる損失の補償により、関係住民の生活の安定及び福祉の向上を目的として、昭和42年に「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」(航空機騒音防止法)が制定され、大阪国際空港が特定飛行場として指定された。

同法において、騒音による障害が著しい地域に対して、その騒音値に応じた騒音対策区域が設定されており、また、学校等の騒音防止工事の助成(第5条)、共同利用施設の助成(第6条)、住宅の騒音防止工事の助成(第8条の2)、移転の補償等(第9条)、緑地帯等の整備(第9条の2)、空港周辺整備計画(第9条の3)等の空港周辺対策が定められている。

(資料No.1騒音対策区域図・No.13 環境対策事業予算の過去15年間の推移)

騒音値と空港周辺対策事業の関係



(1) 公共施設防音工事

平成24年7月から新関西国際空港株式会社、平成28年4月から関西エアポート株式会社が承継している。

① 学校等の防音工事 【昭和42年度 事業開始】

航空機騒音障害防止法第5条に基づき、補助金の交付を受けて学校・保育所・病院等の防音工事を行い、騒音の障害防止及び軽減に努めている(補助割合:概ね100%)。

② 共同利用施設の整備 【昭和42年度 事業開始】

航空機騒音障害防止法第6条に基づき、騒音の障害防止及び軽減のため、国・府の補助を受けて、空港周辺の住民が学習、保育、休養、集会等に利用する共同利用施設を34ヶ所設置している。各共同利用施設は地域の管理運営委員会が運営している。

(資料No.8 共同利用施設一覧)

③ 空気調和機器機能回復工事【平成3年度 事業開始】

①・②の助成金の交付を受けた施設の空気調和設備で、当該設備設置後15年以上経過かつ機能が著しく低下したものについて、一回限りで新たな助成金の交付を受けて機能回復工事を行っている(助成割合:75%)。

(2) 住宅防音工事

平成24年7月から新関西国際空港株式会社、平成28年4月から関西エアポート株式会社が承継している。

① 防音工事 【昭和49年4月1日 事業開始】

航空機騒音障害防止法第8条の2に基づき、第1種区域内において、区域指定の際に現に所在する住宅について、航空機騒音による障害を軽減するための防音工事(天井、壁、建具、床、換気扇、空気調和機器の建築及び設置工事)に対して補助する事業。

(関西エアポート株式会社及び府の補助 補助割合:100%)

○事業の実績累計(令和5年3月末)…33, 374件

② 告示日後住宅の防音工事 【平成3年6月10日 事業開始】

第1種区域の指定後から指定拡大までの期間に建築された住宅(※)については、騒音による被害があるにもかかわらず防音工事の対象ではなかったが、平成3年10月から、一部住民負担を前提として予算補助による防音工事を行うこととなった。

(※昭和54年7月10日以前の告示により指定された第1種区域内の住宅で、昭和57年3月30日以前に建築された住宅。〔防音工事の対象住宅を除く。〕)

(関西エアポート株式会社及び府の補助 補助割合:50~100%)

○事業の実績累計(令和5年3月末)…1, 197件

③ 空気調和機器更新工事 【平成元年5月24日 事業開始】

平成元年5月24日から、防音工事により設置された空気調和機器(エアコン、換気扇、レンジフード)で10年以上経過し、所要の機能が失われている機器の更新制度(機能回復工事)を発足。

平成11年度から、機能回復工事实施後10年以上経過し、所要の機能が失われている機器の更新制度(再更新工事)を発足。

平成14年度から、告示日後住宅の防音工事实施後10年以上経過し、所要の機能が失われている機器の更新制度(告示日後機能回復工事)を発足。

平成22年度には制度変更が行われ、工事名称の変更(機能回復工事⇒更新工事①、再更新工事⇒更新工事②、告示日後機能回復工事⇒告示日後更新工事①)及び補助率の変更、定額制の導入、更新工事②実施後10年以上経過し、所要の機能が失われている機器の更新制度(更新工事③)を発足。

平成24年度から、告示日後更新工事①実施後10年以上経過し、所要の機能が失われている機器の更

新制度(告示日後更新工事②)を発足。

令和4年度から、更新工事③実施後10年以上経過し、所要の機能が失われている機器の更新制度(更新工事④)を発足。

令和5年度から、告示日後更新工事②実施後10年以上経過し、所要の機能が失われている機器の更新制度(告示日後更新工事③)及び更新工事④における一人世帯に対する空気調和機器の更新制度を発足。

【エアコン更新工事における負担割合】 ※関西エアポート(株)が定める基準額を超える部分は住民負担 (単位%)

一般世帯	更新工事 ①	告示日後 更新工事 ①	更新工事 ②	告示日後 更新工事 ②	更新工事③・④		告示日後 更新工事 ③
					参 考 (兵庫県)		
関西エアポート(株)	60	55	55	50	50	(50)	50
大阪府	10	10	10	10	0	(10)	0
豊中市	30	0	17.5	0	20	(20) ※	0
住民	0	35	17.5	40	30	(20)	50

※伊丹市・川西市

※更新工事①、更新工事②のエアコン更新台数の上限は居住人数の台数。

※更新工事③のエアコン更新台数の上限は居住人数から1を差し引いた台数。

※更新工事②実施後10年以上経過し、所要の機能が失われている一人世帯の機器の更新は更新工事④として扱う。

※更新工事④のエアコン更新台数の上限は、一人世帯では1台、複数人世帯では居住人数から1を差し引いた台数。

※換気扇、レンジフードの負担割合は工事回数に関わらず関西エアポート(株)50%、住民50%。

豊中市補助実績	令和2年度		令和3年度		令和4年度	
	件数	台数	件数	台数	件数	台数
更新工事①	1	2	1	1	3	3
更新工事②	10	13	13	23	16	21
更新工事③	69	94	60	85	60	81
更新工事④	—	—	0	0	6	6

(単位:%)

生活保護等 世帯	更新工事 ①	告示日後 更新工事 ①	更新工事 ②	告示日後 更新工事 ②	更新工事③・④		告示日後 更新工事 ③
					参 考 (兵庫県)		
関西エアポート(株)	85	83.75	83.75	83.75	83.75	(83.75)	83.75
大阪府	15	16.25	16.25	16.25	0	(16.25)	0
豊中市	0	0	0	0	0	(0) ※	0
住民	0	0	0	0	16.25	(0)	16.25

※伊丹市・川西市

※エアコン更新台数の上限は居住人数の台数。

※換気扇、レンジフードの負担割合はエアコンと同じ。

○事業の実績累計(令和5年3月末)	件数
更新工事①	21,838件
更新工事②	11,212件
更新工事③	919件
更新工事④	6件
告示日後住宅更新工事①	676件
告示日後住宅更新工事②	81件

※生活保護等世帯を含む

(3)移転補償事業【昭和45年度 事業開始】

第2種区域指定の際、現に存在する建物等を区域外に移転又は除去するときに建物等の移転補償及び土地の買い入れを行う事業。平成24年7月から新関西国際空港株式会社、平成28年4月から関西エアポート株式会社承継している。

移転補償事業実績(令和5年3月末)

種別	豊中市	
	件数	面積(m ²)
土地	1,323	444,016.02
建物	1,146	208,419.04
借家人	2,900	——
計	5,369	——

(4)大阪国際空港周辺環境整備事業助成【平成7年6月6日 事業開始】

空港周辺地域の生活環境の向上を目的として地方公共団体等が行う整備事業に対して、関西エアポート株式会社が助成している(助成割合は原則として80%)。

①航空機騒音測定機器整備事業

②空港周辺地域の生活環境改善のための公園等整備事業

③空港周辺地域施設等整備事業

共同利用施設等のバリアフリー化、花壇等の整備、自主防災組織資器材の整備、福祉器材整備、観光推進施設等の整備など

④空港周辺地域利便向上事業

空港周辺住民利用施設への資器材等の整備による利便向上・活動支援事業

⑤空港周辺地域活性化活動事業

空港周辺住民による空港を核としたイベント等の地域活性化事業

実績	事業内容	助成額
令和2年度	空港見学ツアー、写真展	388,000円
令和3年度	ふれあい緑地園路舗装整備	6,821,000円
	空港見学ツアー	90,000円
令和4年度	ふれあい緑地球技場及びふれあい緑地少年野球場イベント用備品整備	1,054,000円
	共同利用施設テレビ整備	283,000円
	ふれあい緑地フェスティバル	3,059,000円
	空港見学ツアー	98,000円

(5) その他の助成等

① 固定資産税及び都市計画税の軽減【昭和43年度 施行】

豊中市では、大阪国際空港を活かしたまちづくりをするという観点から、騒音区域内の指定する区域に所在する土地に対して、固定資産税及び都市計画税の軽減を行っている。

② 巡回健康診断【昭和50年度 事業開始】

騒音の著しい地域に居住し、自治会に加入している人を対象に、無料の巡回健康診断を関西エアポート株式会社が実施している。

診断項目：身長・体重測定、血圧測定、聴診・打診・問診、尿検査、血液検査、血液生化学検査、心電図検査、聴力検査、視力検査、胸部X線検査、便潜血反応検査

実績	受診者数 (人)
令和2年度	623
令和3年度	600
令和4年度	463

令和4年度巡回健康診断	
実施場所	対象団体
共同利用施設走井センター	走井自治会
共同利用施設利倉センター	利倉連合町会
共同利用施設勝部センター	勝部連合町会
共同利用施設穂積センター	豊島校区航空機公害対策連合会、 豊島北校区航空機公害対策連合会
共同利用施設野田センター	野田校区航空機公害対策協議会

③ 大阪国際空港周辺整備促進資金〔甲・乙資金〕【昭和53年度 事業開始】

移転補償を受け騒音区域外に移転する場合、移転資金を融資又は助成する制度で、大阪航空局補償課が事務局であった。

・ [甲資金]は、移転補償を受けて第2種区域外に自らの住居を取得するものに対して、不足資金を指定金融機関から借入れできるよう斡旋する制度。

最高1500万円、返済期間20年。

※平成22年度以降の新規受付は廃止され、貸付金の償還が平成27年度に完了したため、制度を廃止する予定。

・ [乙資金]は、第2種区域内の借家・借間人及び借地人で、区域外に移転する者には貸付(120万円以内)や助成(最高50万円)、甲資金の借受者には保証料等の助成(12万円以内)を行っていた。なお、甲資金の新規受付廃止と合わせて、甲資金の借受者に対する保証料等の助成(12万円以内)を廃止。

※乙資金の対象である大阪国際空港周辺緑地事業が平成26年3月31日で終了したため、制度を廃止する予定。

④ 住宅等の移転者に対する利子補給【昭和54年4月1日 事業開始】

大阪府及び豊中市では、国及び府・市の移転補償を受けて住宅等の移転を行う者が、移転に要する資金を金融機関から借入れした場合、5年間に限り利子の一部を補給(助成)している。

(現在の借入資金の金利が低く適用されないため、詳細は略)

⑤ 生活保護等世帯空気調和機器稼働費助成【平成元年10月3日 事業開始】

住宅防音工事施工済住宅に居住する生活保護等世帯に対して、関西エアポート株式会社と市で夏期冷房電気代の一部を助成している(負担割合:関西エアポート株式会社85%、豊中市15%)。

【助成額】 各年3月～6月分の各月電気代使用料の最低額を基準額とし、7月～10月分の各月電気代使用料から基準額を差し引いた各月の合計額で、10,000円を上限としている。

実績	件数 (世帯)
令和2年度	599
令和3年度	564
令和4年度	563

⑥航空機公害対策推進市民運動団体活動費補助金【昭和51年4月1日 事業開始】

大阪国際空港の安心安全への万全な取組み、騒音対策・環境対策の継続・充実とともに、空港の利便性向上と周辺整備等を地域の活性化につなげることを目的として、国をはじめ関係機関への要望あるいは連携・協働に取り組む地域の市民活動組織に対して、その活動費の一部を豊中市が助成している。

※航空機公害対策推進市民運動団体：

走井地区航空機被害対策委員会、原田校区航空機公害対策連合会、利倉公害対策連合会、豊島北校区航空機公害対策連合会、豊島校区航空機公害対策連合会、野田校区航空機公害対策協議会、豊南校区自治会連合会航空機騒音対策部会、高川公害対策委員会、庄内校区航空機公害対策委員会、千成校区航空機公害対策連合会(注1)

(注1)千成校区航空機公害対策連合会については、騒音対策区域の見直しにより、平成22年度から助成対象外。

※助成対象事業：要望活動費、調査費、広報・広聴費、共同利用施設運営費、事務費等

⑦大阪国際空港周辺対策基金【平成3年7月1日 事業開始】

空港と周辺地域の調和ある発展を目指すため、空港環境整備協会・航空会社・空港関連企業・地方公共団体から拠出された基金。平成3年2月18日に設置され、その運用益を財源にして、同年7月1日から事業を実施している。当初の基金総額は25億円で、平成6年度には最終目標額の30億円となった。

対象事業は、防音工事により設置したサッシの修理に伴う費用の一部助成(助成割合：80%)、地域活動に対する助成、航空機による屋根瓦被害に対する一部助成(助成割合：3分の1)、消防施設等整備に係る一部助成など。

小集会所の電気料金の一部助成、水利組合への水利施設維持費の一部助成は平成23年度から休止しており、令和3年度に廃止。

IV. 航空機公害に関する争訟

1. 大阪国際空港公害訴訟の経過

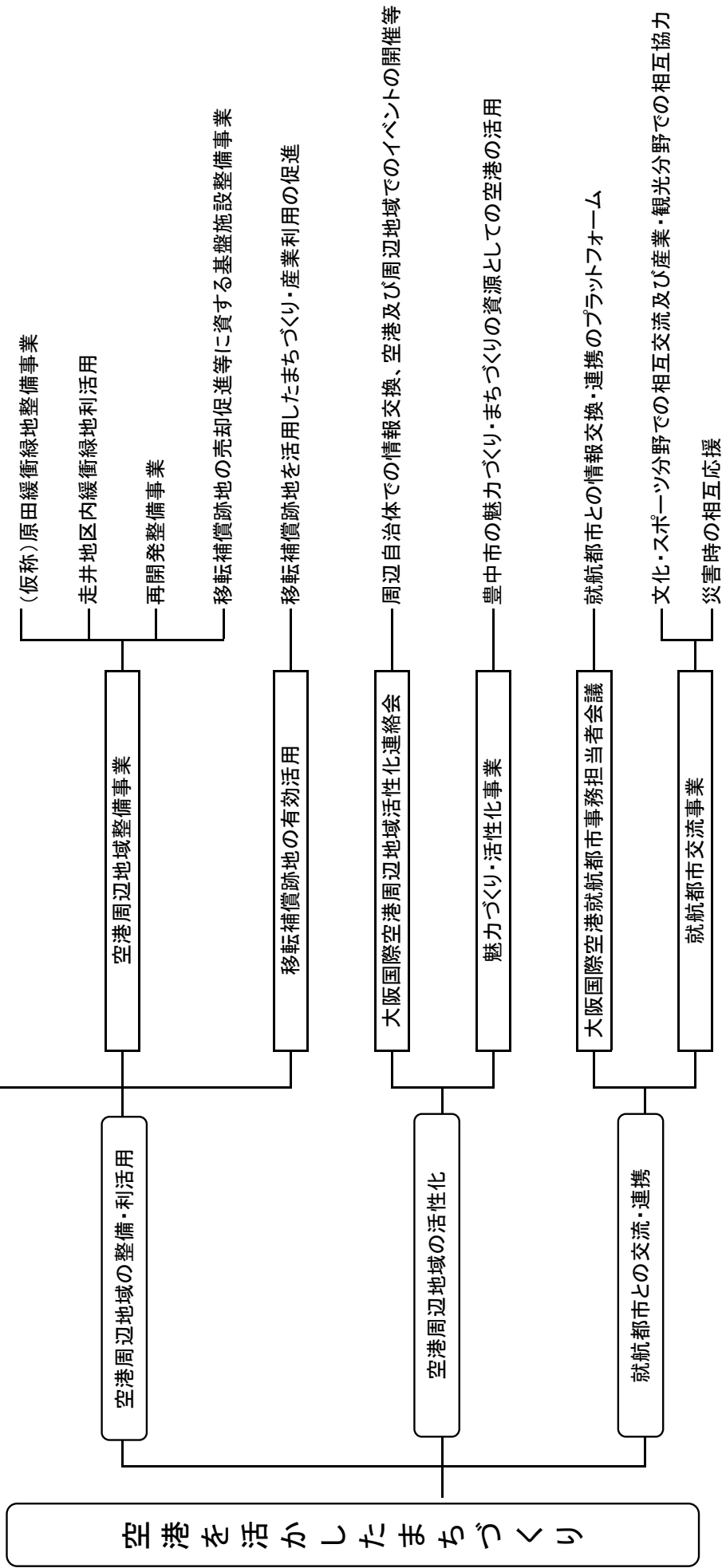
年 月 日	事 項
S44. 12. 15	第1次提訴(川西市住民28人 大阪地裁)
46. 6. 3	第2次提訴(川西市住民126人 ")
46. 11. 30	第3次提訴(豊中市住民122人 ")
47. 7. 6	第1次～第3次訴訟併合を決定
49. 2. 27	第1審判決 (大阪地裁)
49. 3. 12	原告(住民) 控訴(大阪高裁)
49. 3. 13	被告(国)控訴 (大阪高裁)
49. 12. 10	第4次提訴(川西・豊中市住民、転出者計 3, 694人 大阪地裁)
50. 11. 27	第2審判決 (大阪高裁)
50. 12. 2	被告(国)上告(12. 8受理)
53. 8. 31	上告審最高裁小法廷から大法廷へ回付
55. 4. 16	上告審最高裁審理やりなおしを決定
56. 12. 16	上告審判決(最高裁大法廷) ① 差し止め請求…訴え却下 ② 過去の損害賠償…高裁判決を容認、ただし45年2月以降の入居者 2人は破棄差し戻し ③ 将来の損害賠償…訴え却下
57. 5. 31	第5次提訴(豊中41人、川西93人、計134人、第1次～第3次の原告)
57. 7. 14	第4次～第5次の併合審理(口頭弁論)
58. 5. 14	第1回和解交渉
58. 7. 9	第2回和解交渉
58. 12. 24	第3回和解交渉
59. 1. 10	大阪地裁、総額13億円の職権和解案を提示
59. 3. 17	和解調印

2. 判 例 比 較

請求内容	第1審判決 昭49. 2. 27 (大阪地裁)	第2審判決 昭50. 11. 27 (大阪高裁)	上告審判決 昭56. 12. 16 (最高裁大法廷)
午後9時から翌朝7時までの飛行差し止め。	午後10時から翌朝7時までの間、緊急その他やむを得ない場合を除き離発着を禁止する。	午後9時から翌朝7時までの間、緊急その他やむを得ない場合を除き離発着を禁止する。	訴え却下(この請求は不可避免的に航空行政権の発動を求める内容であり民事上の請求は不適法。)
過去の損害賠償の内金として65万円(弁護士費用含む)の支払い。	国賠法第1条第1項に基づき、居住地区・期間の区分に応じ、世帯あたり45~57万円(弁護士費用含む)の慰謝料を支払え。 ただし、B滑走路開始後入居の3人については請求棄却。	国賠法第2条第1項に基づき、居住地区・期間の区分に応じ、原告各人につき16.6~132.8万円(弁護士費用含む)を40年1月から50年5月までの間の慰謝料として支払え。	上告棄却(被害の程度・公共性・国の対策等を総合的に勘案すれば、空港供用行為を違法とした2審の判決は是認できる。 ただし、B滑走路開始後の入居者については破棄差し戻し。)
夜間飛行の禁止と65ホン以下となるまで、月11,500円(弁護士費用含む)の支払い。	請 求 棄 却	将来も同様の権利侵害・損害の発生が継続するものと推定され、21時以降の発着禁止まで1人1.1万円/月、それ以降減便等の合意成立まで1人6.6千円/月(いずれも弁護士費用含む)を支払え。	訴え却下(将来の損害の有無程度は、今後の対策などによって左右され、損害の変動を把握することは困難であり、このような将来の給付請求は許されない。)

第4章 大阪国際空港を活かしたまちづくり

I. 空港を活かしたまちづくり 体系図



1. 空港を活かしたまちづくり

大阪国際空港は市街地に立地していることから、周辺地域に航空機騒音などによる被害が生じてきた。市では長年、これらの騒音を軽減・緩和するため、国や大阪府などとともに様々な空港周辺対策や安全対策を行ってきた。

一方で、空港は地域の重要な社会資源でもあり、航空機技術等の発達により低騒音の機材が登場するなど一定の対策が進む近年では、これらのバランスが大切で、空港と共存し、空港の機能を地域の活性化に結びつけることも大切である。こうしたことから、市では空港周辺対策に十分配慮したうえで、空港を最大限に活用し、その利益を市民に還元していくため、平成22年度から「大阪国際空港を活かしたまちづくり」を新たに基本政策に位置づけ、取組みを進めている。

2. 空港周辺地域の整備・利活用

(1) 緑地整備事業

① 緑地造成事業【昭和49年3月 事業開始】

航空機騒音と排ガスの緩和等を目的に、移転補償制度により取得した第3種区域を中心とした移転跡地等を緑化する事業。平成24年7月から新関西国際空港株式会社、平成28年4月から関西エアポート株式会社が承継している。

○事業の実績(令和3年3月末) 緩衝緑地造成・造成植栽・・・138, 505㎡

② 大阪国際空港周辺緑地事業

空港隣接地域及び航空機航路直下の一定地域の騒音激甚地区において、周辺地域と空港が調和する抜本的な周辺整備を促進するため、都市計画緑地を整備。

○緩衝緑地のⅠ期【平成14年4月11日 事業承認・認可】は、平成24年度末に一部を除き完了し、Ⅱ期の事業化は未定。

○利用緑地【昭和63年1月13日 事業承認・認可】は、平成25年度末に一部を除き完了し、豊中市が管理している。

(資料No.5 大阪国際空港周辺緑地事業)

(2) 大阪国際空港周辺地域整備事業

国・大阪府・大阪国際空港周辺整備機構・豊中市により、大阪府・兵庫県により昭和49年に策定された「大阪国際空港周辺整備計画」の実施計画として昭和63年12月に「大阪国際空港周辺地区整備計画(案)」を策定した。同計画(案)に基づき、移転補償跡地を有効活用しながら緑地・公園・防火水槽・細街路等の施設整備を進めてきたが、この間の社会情勢の変化や法制度の変更、航空機騒音の状況変化等があることから、同計画(案)を見直し、令和3年度に「大阪国際空港周辺地域整備構想」を策定した。同構想に基づき、重点事業として、(仮称)原田緩衝緑地の整備や走井地区内緩衝緑地の利活用などを行う。

(資料No.7 大阪国際空港周辺地域整備事業)

(3) 再開発整備事業【昭和49年度 事業開始】

第1種区域内で航空機騒音により、機能が害されることが少ない工場・倉庫等を計画的に配置するため、用地の取得、造成、管理を行っている。平成24年7月から新関西国際空港株式会社、平成28年4月から関西エアポート株式会社が承継している。

○事業の実績(令和5年3月末)再開発整備

- ・取得等・・・24, 129㎡(譲渡済23, 594㎡)
- ・保有面積・・・536㎡
- ・施設貸付型事業・・・1, 906㎡(駐車場3ヶ所)、2, 125㎡(倉庫・事務所1ヶ所)

(4) 移転補償跡地の売却促進等に資する基盤施設整備事業【平成27年度 事業開始】

大阪国際空港周辺場外用地の取扱いに関する覚書に基づき、移転補償跡地を取得して、移転補償跡地の売却促進又は価値向上に資すると認められる公園、緑道等の基盤施設を整備することについて、新関西国際空港株式会社が助成を行っている。

3. 移転補償跡地の有効活用

(1) 背景

大阪国際空港周辺地域においては、昭和42年に制定された「航空機騒音防止法」に基づき、昭和45年度に始まった移転補償事業により、蚕食状態の移転補償跡地が点在する結果となった。その後、数次にわたる騒音指定区域の縮小が行われ、国の行政目的に直接供せられない普通財産(未利用地)が生じて、現在も市内に数多く点在している。これらの移転補償跡地は、まち全体のバランスの取れた発展を図る上での大きな阻害要因となっている。

このことから、移転補償跡地の有効活用を進めるため、市は地域再生計画を策定することとした。

(2) 地域再生計画(「まちづくり」と「産業再生」計画)

平成18年7月3日に内閣府から市で作成した地域再生計画の認定を受けた(後に、平成20年11月11日、平成21年3月27日に地域雇用創造推進事業の追加・修正のため、変更認定を受けた)。同計画は、令和2年度をもって計画期間が終了し、令和3年度に計画の目標達成度等の評価を行った。

同計画に基づき設置された、航空局や大阪航空局、近畿地方整備局、近畿財務局、大阪府等から成る「特定地域プロジェクトチーム」による検討が進められ、移転補償跡地の処分方法として、大阪航空局が「分譲型(処分型)土地信託」を導入することとなった。

なお、この土地信託は平成21年2月16日から5年間行われる予定であったが、この間に大阪国際空港と関西国際空港の経営統合が実現し、移転補償跡地が新関西国際空港株式会社に現物出資されることになったことから、同事業は平成24年3月31日に終了した。

地域再生制度と地域再生計画

地域再生制度とは、地域再生法に基づき、地域経済の活性化、地域における雇用機会の創出その他の地域の活力の再生を総合的かつ効果的に推進するため、地域が行う自立的な取組みを国が支援するもの。

地方公共団体は、地域再生計画を作成し、内閣総理大臣の認定を受けることで、当該地域再生計画に記載した事業の実施に当たり、財政、金融等の支援措置を活用することができる。

分譲型(処分型)土地信託事業概要

- ① 信託対象土地及び面積 : 189件 105, 157. 35㎡(約10. 5ha)
- ② 信託期間 : 平成21年2月16日～平成24年3月31日
- ③ 信託会社 : みずほ信託銀行株式会社

(3) 場外用地(移転補償跡地)等の取扱いに関する新関西国際空港株式会社との協力関係

大阪国際空港の運営が国から新関西国際空港株式会社に移管されたことで、移転補償跡地についても、従来の国の管理下よりも柔軟な土地利用を行うことが可能な環境となった。

こうした大きな環境変化の中で、豊中市と新関西国際空港株式会社は、移転補償跡地の有効活用等による大阪国際空港を活かしたまちづくりや空港周辺地域の産業再生について両者が協働し、空港と周辺地域の一層の活性化を図っていくことが、極めて重要な課題であるとの認識を共有し、新関西国際空港株式会社設立後から検討・協議を進め、平成24年11月に両者の間で基本合意及びこれに基づく覚書（『大阪国際空港場外用地(豊中市域)の取扱いに関する覚書』）を締結した。

移転補償跡地売却等実績

(令和5年3月末現在)

	区分	利用種別	物件数	面積(m ²)
国売却分 (みずほ信託銀行株式会社による分譲型土地信託事業) 【平成21年2月16日～平成24年3月31日】	売却済	住居系	116	34,279.94
		事業系	9	8,473.48
		合計	125	42,753.42
	市買取り分		1	3,420.98
	未売却	住居系	39	10,332.78
		事業系	27	48,650.17
合計		66	58,982.95	
新関西国際空港株式会社 売却分 【平成24年7月1日～令和5年3月31日】	売却済	住居系	42	28,924.49
		事業系	19	27,903.49
		合計	61	56,691.91
	市買取り分		16	11,512.39
	未売却	-	57	15,099.12
合計	売却済	住居系	158	63,204.43
		事業系	28	36,376.97
		合計	186	99,581.40
	市買取り分		16	14,933.37
	未売却	-	57	15,099.12
	貸付	-	43	-
	未貸付	-	5	-

さらに、空港周辺地域の企業立地を促進するため、具体的な方策の検討・協議を進めた結果、今後、一部の場外用地(17か所)について、産業利用を優先した売却方法(特定業態先行入札方式)を実施することとした覚書を平成25年5月に締結した。

このうち、原田南2丁目のテニスコートについては、市が買い取ることとなったため、現在は16か所を対象にこの覚書を運用している。

移転補償跡地 産業利用優先用地 利活用状況

(令和5年3月末現在)

	対象件数	利活用 件数	未利用 件数	備 考
売却対象 用地	13	10	3	・売却済 10 件はすべて製造業・卸業等の事業所が立地
貸付対象 用地	3	3	0	・都市計画緑地内の用地は売却せず貸付 ・貸付済 3 件のうち 2 件は事業所が賃貸借し、1 件は市民活動団体が農体験の活動場所として暫定使用中
合計	16	13	3	

4. 大阪国際空港周辺地域活性化連絡会

大阪国際空港周辺の7市(池田・伊丹・川西・吹田・宝塚・豊中・箕面)、大阪府、兵庫県、大阪航空局で構成されており、大阪国際空港及び周辺地域の活性化について協議し、その実現に向けて取り組むことを目的としている。

平成11年に発足以来、空港見学ツアーの開催や空港でのイベントへの協力などの活動を続けている。

○令和4年度の取組み

事業	実施日	開始年度	内容
空楽フェスタ 2022	6/4	平成20年度	マチカネくんの出演、ブース出展等による事業協力 主催:関西エアポート(株)
小学生写生大会	-	平成12年度	本事業のあり方を検討中のため中止 主催:関西エアポート(株) 共催:大阪国際空港周辺地域活性化連絡会
「空の日」エアポートフェスティバル 2022	10/15	平成11年度	マチカネくんの出演、ブース出展等による事業協力 主催:関西エアポート(株)
空港こども見学ツアー	12/3、4	平成17年度	空港関連施設の見学ツアーを実施 対象:構成7市の住民を対象とした小学校 3年～17歳と保護者 177人 内容:①日本航空(JAL)大阪整備格納庫での航空機見学や研修用機器を使用する受付カウンター体験 ②全日本空輸(ANA)格納庫地区内での航空教室、特殊車両の展示・試乗、マーシャリング・トーイング体験、制服着用、出発便の見送り 主催:大阪国際空港周辺地域活性化連絡会
大阪国際空港雪まつり	1/21、22	平成28年度	マチカネくんの出演、ブース出展等による事業協力 主催:大阪国際空港雪まつり実行委員会 (横手市・横手市観光協会ほか)

○令和3年度の取組み

事業	実施日	開始年度	内容
空港写真展・写真コンテスト	令和3年2月～10月	平成18年度	令和2年度の応募作品について、伊丹スカイパークをはじめ、構成市の公共施設やデジタルサイネージにおいて巡回展示 豊中市HPでWEB展示 主催：大阪国際空港周辺地域活性化連絡会
空楽フェスタ 2021	-	平成20年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催：関西エアポート(株)
小学生写生大会	-	平成12年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催：関西エアポート(株) 共催：大阪国際空港周辺地域活性化連絡会
「空の日」エアポートフェスティバル 2021	-	平成11年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催：関西エアポート(株)
空港こども見学ツアー	11/13、14、27、28	平成17年度	空港関連施設の見学ツアーを実施 対象：小学校3年～18歳と保護者 223人 内容：①日本航空(JAL)大阪整備格納庫での航空機見学やモックアップ施設での機内業務の模擬体験 ②全日本空輸(ANA)格納庫地区内での航空機見学や特殊車両の試乗体験 出発の見送り 主催：大阪国際空港周辺地域活性化連絡会
大阪国際空港雪まつり	-	平成28年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催：大阪国際空港雪まつり実行委員会 (横手市・横手市観光協会ほか)

5. 就航都市との交流・連携

(1) 背景

大阪国際空港を活かし、地域の活性化につなげていくため、市では従来から、同空港周辺の他の自治体や関係団体との連携を進めてきた。一方で、空港は単独では存在し得ず、航空路線で結ばれた就航先の空港やその所在都市(就航都市)との関係を考慮せずに単独で発展することはありえない。これらのことから市は平成22年度から就航都市と連携し、地域相互の活性化の道を探る取組みを始めた。

(2) 大阪国際空港就航先都市間交流(トップセールス)

平成22年9月から平成24年2月にかけて、市長が「大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会」や大阪国際空港ターミナル株式会社などの地元団体とともに、大阪国際空港の就航先など29空港34都市(当時)を訪問し、空港の活性化や空港を活かしたまちづくりなど

に関する意見交換を行う「大阪国際空港就航先都市間交流(トップセールス)」を実施。スポーツ・文化や事業所等の相互交流、産業・観光に関する相互協力、災害時の相互応援について意見交換を行った。

(3)大阪国際空港就航都市サミット

交流と連携の取組みは、豊中市と就航都市だけでなく、それぞれの就航都市の間で進められることも大切であることから、就航都市の首長が一堂に会し、空港の活性化と空港を活かしたまちづくりについて意見交換し、新たな展開をともに探る機会とするため、「大阪国際空港就航都市サミット」の開催を企画。平成24年2月の担当職員によるサミット準備会を経て、同年8月にサミットを開催し、サミット宣言を採択した。

(資料No.12 大阪国際空港就航都市サミット)

(4)大阪国際空港就航都市事務担当者会議

大阪国際空港を活かしたまちづくりを進める取組みの一環として、スポーツ・文化をはじめ、産業・観光振興、防災・災害時応援など、様々な分野で就航都市間の交流を促進し、地域相互の活性化と発展に向けて、就航都市と協力・連携を強化していくことを目的としたプラットフォーム。

6. 就航都市交流事業

トップセールス、大阪国際空港就航都市サミットを契機に、新たに就航都市との交流と連携が始まり、平成23年には夏の風物詩・豊中まつりのスポーツイベントで愛媛県松山市が参加したほか、豊中まつりや豊中市農業祭などのイベントに島根県出雲市や福島県須賀川市、大分県国東市が物産・観光PRなどで出展するなど、徐々にスポーツや文化の相互交流が進んでいった。また、平成23年3月の東日本大震災では、宮城県名取市や同県岩沼市、福島県須賀川市、同県玉川村、平成28年4月の熊本地震では、熊本県益城町、同県菊陽町を直接訪問して必要な物資を届けるなど、災害支援を通じた交流も深まっている。

(資料No.9 就航先と交流都市位置図、資料No.10 就航先と交流都市一覧)

こうした取組みを背景に、5市2町1村と「空港で結ぶ友好都市提携に関する協定」、3市3町1村と「災害時の相互応援に関する協定」を締結。双方の空港を活かしたまちづくりを一層推進するため、文化・スポーツや産業・観光分野での相互協力、災害時の相互応援などの分野で、両都市の住民等の交流を通じて友好を促進する取組みを始めた。

(資料No.11 協定締結都市一覧)

○令和4年度の取組み

事業	実施日	開始年度	内容
スポーツ交流事業 (高校野球)	5/3	令和4年度	隠岐の島町との高校野球交流試合 会場:豊中ローズ球場 主催:豊中市少年野球連合会 共催:豊中市
空楽フェスタ 2022 (就航都市物産事業)	6/4	令和元年度	函館市、隠岐の島町、南国市観光協会・物部川DMO 協議会がブース出展 主催:関西エアポート(株)

信州夢街道フェスタ 2022	-	平成30年度	新型コロナウイルス感染症をきっかけに事業を終了 主催: 信州夢街道フェスタ実行委員会
豊中まつり 2022 WEB豊中まつり 2022	8/6、7	平成23年度	隠岐の島町、一般社団法人松本観光コンベンション協会、福島空港ビル株式会社がブース出展 WEB 豊中まつりのサイト内にて、就航都市の観光情報の web サイトや動画の公開 主催: 豊中まつり推進会
第7回大阪国際空港 就航都市事務担当者会議	8/10	平成25年度	5空港7自治体、オブザーバー10機関が参加 実施項目: 情報提供 ①空港を活かしたまちづくり(豊中市、益田市) ②空港を活かした集客・新ビジネス (関西エアポート株式会社、日本航空株式会社、全日本空輸株式会社) ③①②をテーマにしたグループディスカッション 会場: 益田市役所 主催: 豊中市
須賀川市 釈迦堂川花火大会	8/20	平成29年度	新型コロナウイルス感染症拡大防止のため規模を縮小して開催(ブース出展なし) 主催: 須賀川市釈迦堂川花火大会実行委員会
スポーツ交流事業 (壮年軟式野球)	8/27	平成30年度	隠岐の島町との壮年軟式野球交流試合 会場: 豊中ローズ球場 主催: 豊中豊友少年軟式野球連合 共催: 豊中市
ルシオーレ物販促進 イベント	10/9、 12/10	令和4年度	ルシオーレ「秋の大感謝祭」「クリスマスお楽しみイベント」にて、須賀川市、玉川村、松本市、益田市、隠岐の島町、菊陽町の特産品を景品に使用 主催: 株式会社ルシオーレ・ディペロップメント
文化交流事業 「石見神楽の舞」	10/15	平成27年度	益田市の石見神楽を上演 会場: 豊中市立文化芸術センター大ホール 主催: 豊中市 共催: 益田市 協力: 島根県大阪事務所
豊中市農業祭	11/26	平成23年度	須賀川市、玉川村、益田市、菊陽町がブース出店 主催: 豊中市農業祭実行委員会
文化交流事業 「隠岐周吉神楽」	2/26	令和4年度	隠岐の島町の隠岐周吉神楽を上演 会場: アクア文化ホール 主催: 豊中市 共催: 隠岐の島町 協力: 島根県大阪事務所
スポーツ交流事業 (少年軟式野球)	3/24、 25	平成15年度	隠岐の島町との少年軟式野球交流試合 会場: ふれあい緑地少年野球場 豊中ローズ球場 主催: 豊中豊友少年軟式野球連合 共催: 豊中市
函館空港就航路線 PR 事業	年 4 回	令和3年度	函館空港内の就航都市 PR 展示コーナーにおけるポスター・チラシの掲示や動画の放映 主催: 函館市

福島空港関西万博 2025 カウントダウン PR 事業	7 月か ら通年	令和4年度	福島空港内の大阪国際空港所在市 PR コーナー におけるパンフレットの設置 主催:福島空港ビル株式会社
とよなか市メールマガジン	随時	平成27年度	大阪国際空港でのイベントや空港周辺・就航都市 の情報をメール配信 令和5年3月31日でメールマガジンを終了
デジタルサイネージ	通年	平成28年度	市役所庁舎において、就航都市の観光情報等の 映像を放映

○令和3年度の取組み

事業	実施日	開始年度	内容
空楽フェスタ 2021 (就航都市物産事業)	-	令和元年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:関西エアポート(株)
信州夢街道フェスタ 2021	-	平成30年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:信州夢街道フェスタ実行委員会
さくらんぼ種飛ばし 大阪豊中グランプリ 2021	-	平成25年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:果樹王国ひがしね観光物産推進協議会(山 形県東根市) 共催:豊中市
文化交流事業 「セイジ・オザワ 松本フェスティバル スクリーンコンサート」	-	平成29年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:セイジ・オザワ松本フェスティバル実行 委員会 松本市国際音楽祭推進団体協議会 共催:豊中市、abn 長野朝日放送
須賀川市 釈迦堂川花火大会	-	平成29年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:須賀川市釈迦堂川花火大会実行委員会
スポーツ交流事業 (壮年軟式野球)	-	平成30年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:豊中豊友少年軟式野球連合 共催:豊中市
WEB 豊中まつり 2021	10/2、3	平成23年度	WEB 豊中まつりのサイト内にて、マチカネくんによる 空港施設の案内のほか、機長と副操縦士の違 いやCA あるある、整備士の一日などを紹介 就航都市の観光情報の web サイトや動画の公開 主催:豊中まつり推進会
パネル展示	10/26 ~11/9	令和3年度	魅力発信コーナー「TIP」において、就航都市や空 港関連情報のパネルを展示
豊中市農業祭	-	平成23年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:豊中市農業祭実行委員会
第7回大阪国際空港 就航都市事務担当者会議	-	平成25年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:豊中市
文化交流事業(料理講座)	-	平成25年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:蛸池公民館 共催:空港課

文化交流事業 「早池峰神楽の舞」	-	令和3年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:豊中市 共催:花巻市
スポーツ交流事業 (少年軟式野球)	-	平成15年度	新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止 主催:豊中豊友少年軟式野球連合 共催:豊中市
函館空港就航路線 PR事業	通年	令和3年度	函館空港内の就航都市 PR 展示コーナーにおけるポスター・チラシの掲示や動画の放映 主催:函館市
とよなか市メールマガジン	随時	平成27年度	大阪国際空港でのイベントや空港周辺・就航都市の情報をメール配信
デジタルサイネージ	通年	平成28年度	市役所庁舎において、就航都市の観光情報等の映像を放映

7. その他の関係協議会

(1)大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会

大阪国際空港及びその周辺地域の活性化について協議・啓発運動を行い、もって地域の振興・発展に寄与することを目的とし、活性化に関する講習・講演会の開催や関係当局への陳情活動などを行っている(令和4年度から活動休止)。

大阪府下、兵庫県下の市町村の商工会議所・商工会・青年会議所をはじめ、本協議会の趣旨に賛同する大阪国際空港内及びその周辺事業所等の団体・法人等の会員をもって組織されている。

(2)航空乗継利用促進協議会

会員相互の連絡提携により、航空乗継利用に関する周知・利用促進等を行い、もって地域間の旅客流動の活性化に寄与することを目的とし、航空乗継利用の広報並びに利用促進に関する事業などを行っている。

本会の趣旨に賛同する地方公共団体、空港ビル、旅行会社等の関係団体、航空会社などで組織されている。

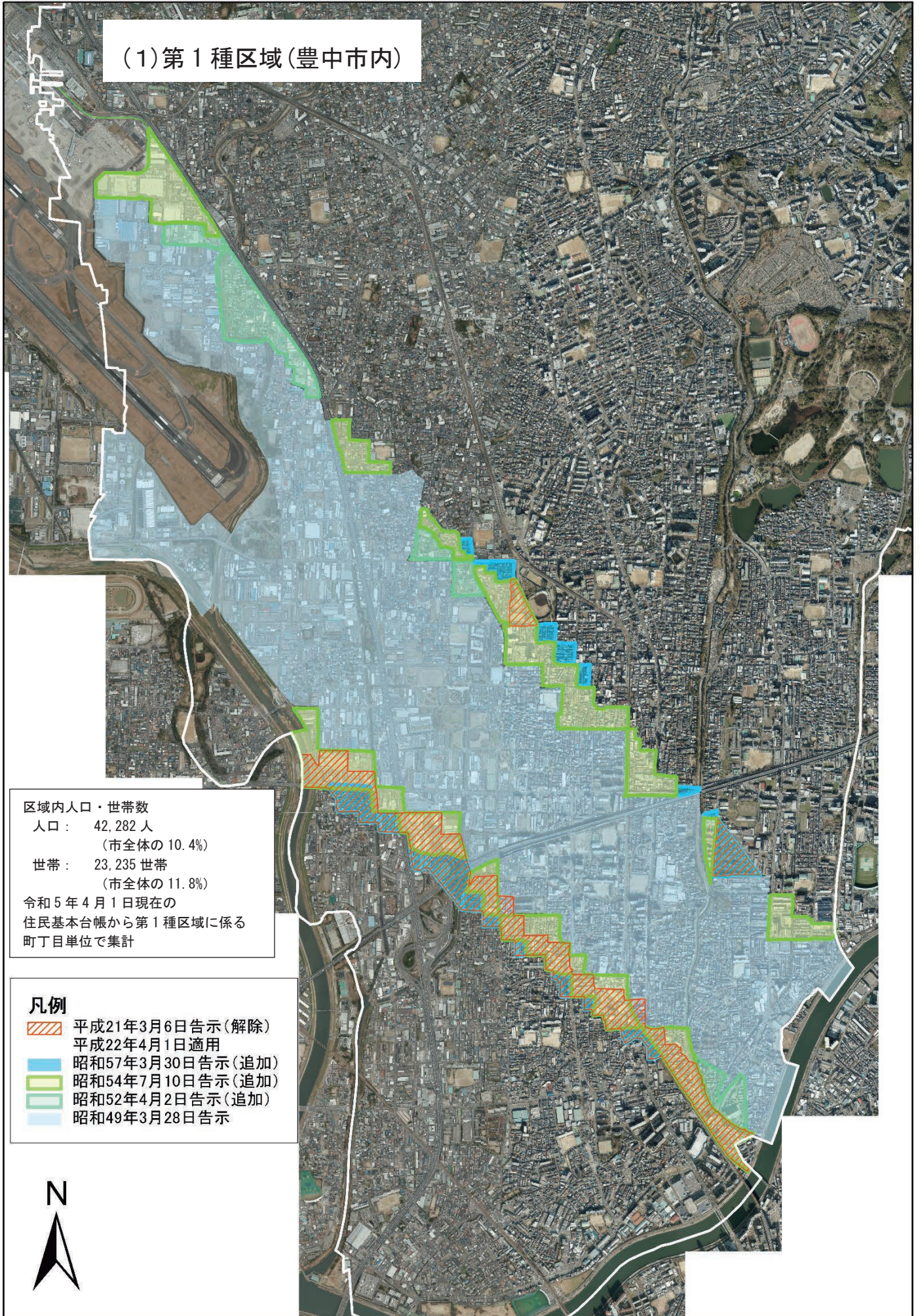
(その他)

- ・奄美まつり舟こぎ競走大会における豊中市長賞の授与(平成 25 年度～令和元年度)
- ・せんちゅうパルで開催する「奄美の観光と物産展 in 大阪」に対する後援(平成 26 年度～30 年度、令和 3 年度、令和 4 年度)

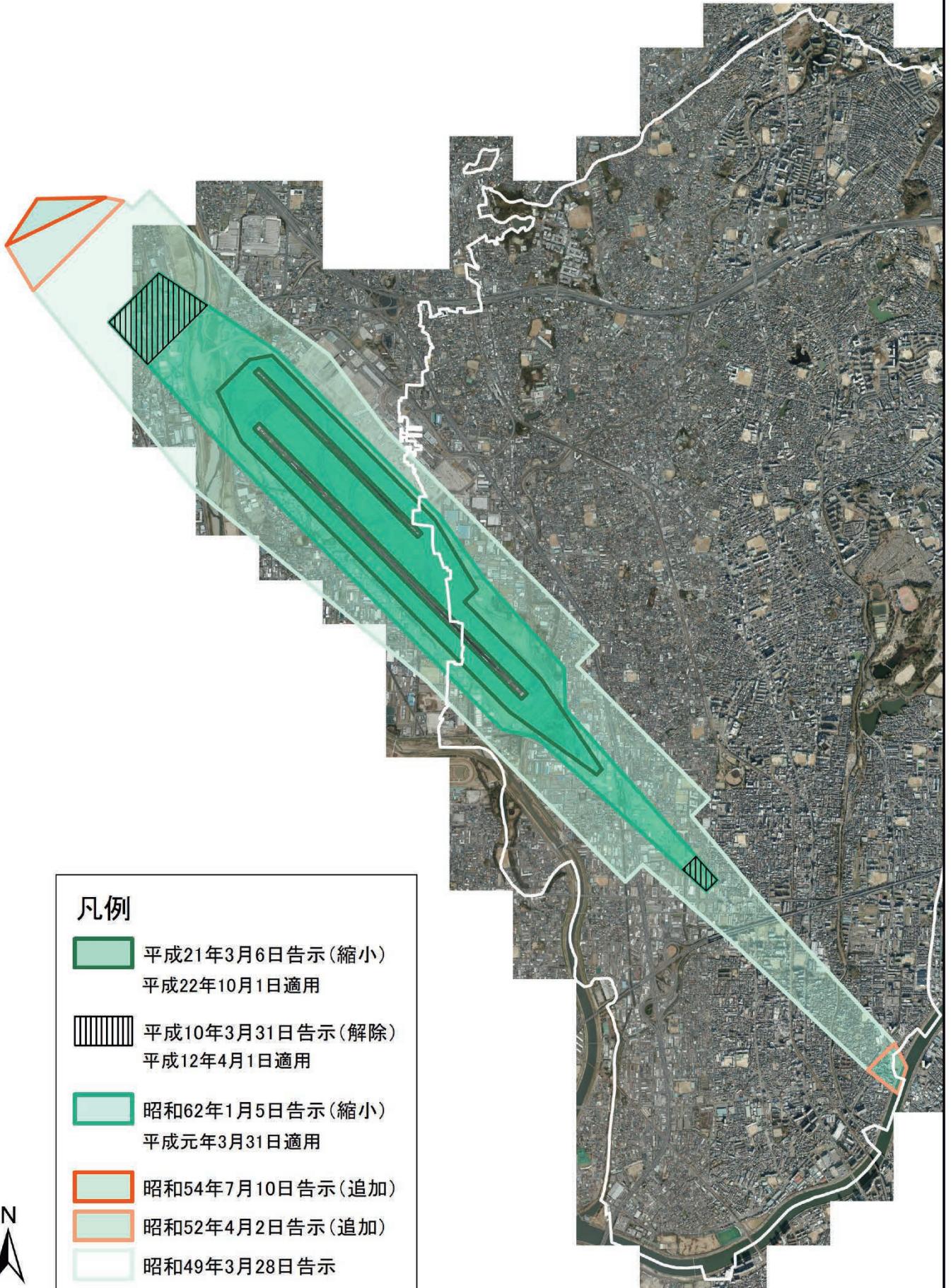
資 料

No.1 騒音対策区域図(変遷)

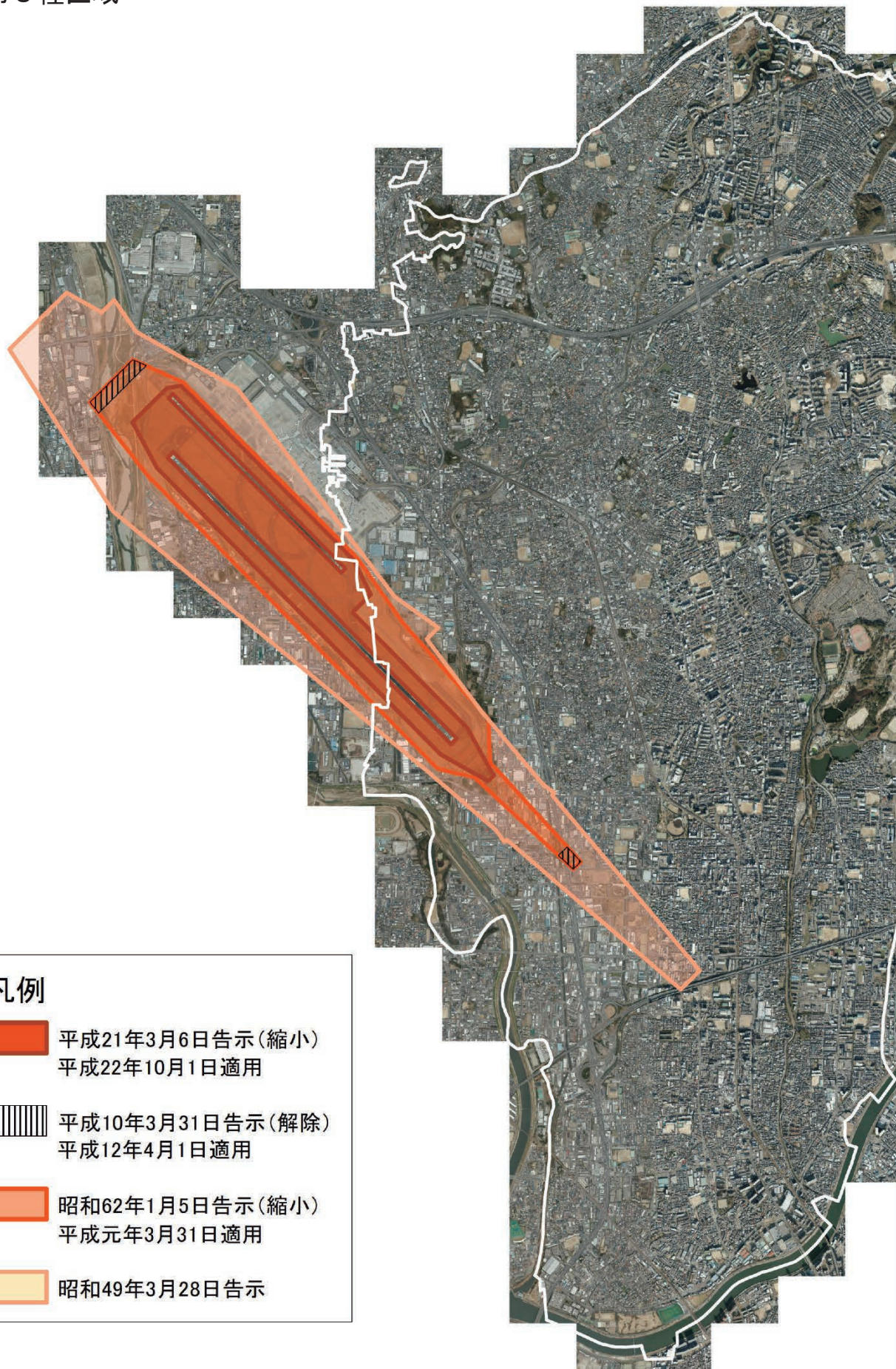
(1) 第1種区域(豊中市内)



(2) 第2種区域



(3) 第3種区域



No.2 大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定 (存続協定)

大阪国際空港騒音対策協議会と運輸省は、関西国際空港開港後の措置を含め、今後の大阪国際空港の運用と環境対策について、次のとおり合意する。

1. 基本方針

大阪国際空港については、周辺地域との調和と利用者利便の確保とを図りつつ関西国際空港開港後も存続することとし、その運用に当たっては、空港周辺の関係地方公共団体等の理解と協力を得るため、今後とも環境基準の達成に向け不断の努力を尽くすとともに、運航上の安全の確保・向上に最大の配慮を払うものとする。

2. 空港機能等

本空港については、関西国際空港開港後も運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とし、関西国際空港との適切な機能分担を図ることとする。また、本空港の規制時間内においては、関西国際空港の代替空港の機能を有するものとする。

3. 発着回数

関西国際空港開港後の本空港におけるジェット機を含む発着回数は現行程度とし、プロペラ機については、YS-11型機の経年化等に対応するため、現行騒音影響区域の範囲内で低騒音機材へのジェット化を行うこととし、その実施に当たっては、あらかじめ協議するものとする。

4. 環境対策

(1) 発生源対策

①機材制限

今後は騒音基準適合証明におけるいわゆる新基準適合機への更新を促進することとし、関西国際空港開港後にあっては、定期便については、新基準適合機のみを運航を認めることとする。

②騒音規制

関西国際空港開港後の離陸後の騒音規制について、川西市久代小学校における騒音規制値を強化することとし、逆発進対策完了後にあっては豊中市側においても騒音規制を実施することとする。この場合における規制値については、逆発進対策完了時までに検討を進めることとする。

③発着時間規制

当面、午後9時以降翌日午前7時までに発着するダイヤ設定を認めないこととする。

④運航方式

現在大阪国際空港において採用されている飛行ルート及び騒音軽減運航方式を今後とも徹底するとともに、安全性が確保されることを前提に、夜間においては、着陸時のスラスト・リバースの抑制に努めることとする。

また、今後とも騒音軽減等を図り得る運航方式の研究・導入等につき努めることとする。

⑤逆発進対策

今後とも関係地方公共団体、周辺住民等の理解と協力を得て、逆発進対策を鋭意進めることとする。

(2) 周辺環境対策

今後とも周辺環境対策について不断の努力を傾注し、残された課題の早期解決に努める。

(3) 安全対策

今後とも引き続き航空機の安全運航の確保を図り、また、地上防災対策の充実に努めることとする。

5. その他

(1) 本協定事項については、今後の状況の変化等により適宜見直しを行うものとし、内容を変更する場合には、あらかじめ協議するものとする。

(2) 本協定の実施について必要がある場合は、原則として関西国際空港の開港までの間に、誠意をもって協議する。

平成2年12月3日

運輸省航空局長 宮本春樹
大阪国際空港騒音対策協議会会長 伊丹市長 矢埜與一

No.3 経営統合後の環境対策について

確 認 書

国土交通省は、関西国際空港と大阪国際空港を経営統合するための法案を通常国会に提出する予定であるが、大阪国際空港周辺都市対策協議会と国土交通省は、平成2年12月3日付けで締結した「大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定（以下「協定」という。）」について、その歴史的経緯及び理念を尊重し、大阪国際空港の関西国際空港との経営統合に関して、次のとおり合意する。

1. 大阪国際空港の会社化後にあっても、国土交通省は責任を持って、同空港の運営会社が協定の趣旨に則り同空港の安全・環境対策を適正に実施するための方策を講じるものとする。
2. 引き続き協定を遵守するにあたり、同空港の安全・環境対策に関する地元との協議の場として、国土交通省、同空港の運営会社、大阪国際空港周辺都市対策協議会等を構成団体とする協議の場を設置する。

平成23年2月18日

大阪国際空港周辺都市対策協議会会長
伊丹市長 藤原保幸

国土交通省航空局長 本田勝

No.4 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針(抜粋)(平成24年6月22日策定)

第一 両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の意義及び目標に関する事項

1 意義

(略)

2 目標

- ① 関西空港の国際拠点空港としての機能の再生及び強化
- ② 伊丹空港は環境負荷の低減に努めるとともに、都市型空港としての特性を活かし運用
- ③ 両空港の特性に十分配慮しつつ、両空港を適切かつ有効に活用することにより、関西全体の航空輸送需要を拡大
- ④ 新関空会社は、可能な限り早期のコンセッションを実現
- ⑤ コンセッションが実現するまでの間、新関空会社は、政府補給金への依存体質から脱却し、自立した経営を確立

第二 両空港の一体的かつ効率的な運営に関する基本的な事項

1 両空港の運用に関する事項

- ・民間の経営判断をできる限り尊重
- ・関西空港は国際拠点空港として最大限活用
- ・伊丹空港は都市型空港として安全・環境面に配慮しつつ運用
- ・国際線の就航は両空港のうち関西空港に限定

2 関西空港の運用に関する基本的な事項

(略)

3 伊丹空港の運用に関する基本的な事項

(1) 伊丹空港の基本的運用方針

- ・当面、現在の騒音対策区域の範囲内で、次に掲げる枠内で運用
 - ① 運用時間は、7時から21時までの14時間
 - ② 1日の総発着回数は370回
 - ③ ②のうち、低騒音機以外の機材の発着回数は1日200回を上限注:②及び③については、年末年始等の時期を除く
- ・モニタリング等により騒音値の変化の状況を把握し、段階的にプロペラ機枠を低騒音機枠へ転換

(2) 伊丹空港の非航空系事業に関する基本的事項

- ・当面は、現在の空港機能施設事業者との協定に基づき実施
- ・航空系事業と非航空系事業の一体化に向け速やかに検討、調整

(3) 伊丹空港周辺における騒音その他の航空機の運航により生じる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的事項

- ・存続協定の趣旨に則り、環境対策を着実に実施

4 両空港のコンセッションに関する基本的な事項

(略)

5 関西空港に係る特定空港用地保有管理事業に関する基本的な事項

(略)

第三 両空港の一体的かつ効率的な運営に資する事業との連携に関する基本的な事項

1 両空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項

(略)

2 伊丹空港に係る用地の利活用の取組に関する基本的な事項

- ・伊丹空港内の施設の最適配置等を通じ生じた用地の利活用の方策を検討
- ・売却も含め、移転補償跡地の活用方策について検討

第四 その他

1 国の責務及び講ずべき措置に関する基本的な事項

(略)

2 地方公共団体等の協力、連携等に関する基本的な事項

(略)

3 両空港を取り巻く状況変化への対応

- ・基本方針の見直し(概ね3年後を目途)
- ・空港運営事業者は、伊丹空港について、中央リニア新幹線の開通など周辺状況の抜本的な変化を見通し、その廃港も含め、将来のあり方を今後検討

No. 5 大阪国際空港周辺緑地事業

1. 事業の目的

大阪国際空港周辺地域における、航空機の騒音、排ガス等を軽減、緩和し、防災対策を含め、今後の騒音等の被害を未然に防止するため緑地を整備する。

2. 緑地の位置

大阪国際空港周辺地域の内、航路直下及び空港縁辺部の騒音等激甚地区

3. 緑地の規模

約50ha(都市計画決定 昭和62年2月27日)

緩衝緑地 約36.5ha

利用緑地 約13.5ha

4. 概算事業費 約600億円(都市計画決定時)

5. 事業施行者 国土交通省・大阪府・豊中市

6. 事業分担等

区分	用地買収	建物移転補償費		施設整備	施設管理
		告示日前	告示日後		
緩衝緑地	閉鎖型	国土交通省	国土交通省	国土交通省	国土交通省
	開放型	国土交通省	国土交通省	豊中市	豊中市
利用緑地	国土交通省	国土交通省	大阪府	大阪府	豊中市

7. 緑地の施設内容

緩衝緑地(閉鎖型):緩衝機能を確保するため、樹林地として整備。

(開放型):市民の憩いの場として、グラウンドゴルフ等を整備。

利用緑地:周辺住民の利用に供するため、芝生広場、スポーツ、レクリエーション広場等の施設を配置する。

8. 事業期間

緩衝緑地<1期> 約17.3ha 平成14年4月11日事業承認・認可。

利用緑地 約7.4ha 昭和63年1月13日事業承認・認可、平成6年9月22日に区域拡大、約13.5haとなる。

9. 用地取得状況

(令和5年3月末)

		※全体面積 ha	取得面積 ha	進捗率 %
利用緑地		13.52	13.34	98.66
緩衝緑地	I期	17.30	16.95	97.95
	II期	19.18	12.48	65.09
	小計	36.48	29.43	80.68
合計		50.00	42.77	85.54

10. 施設整備状況

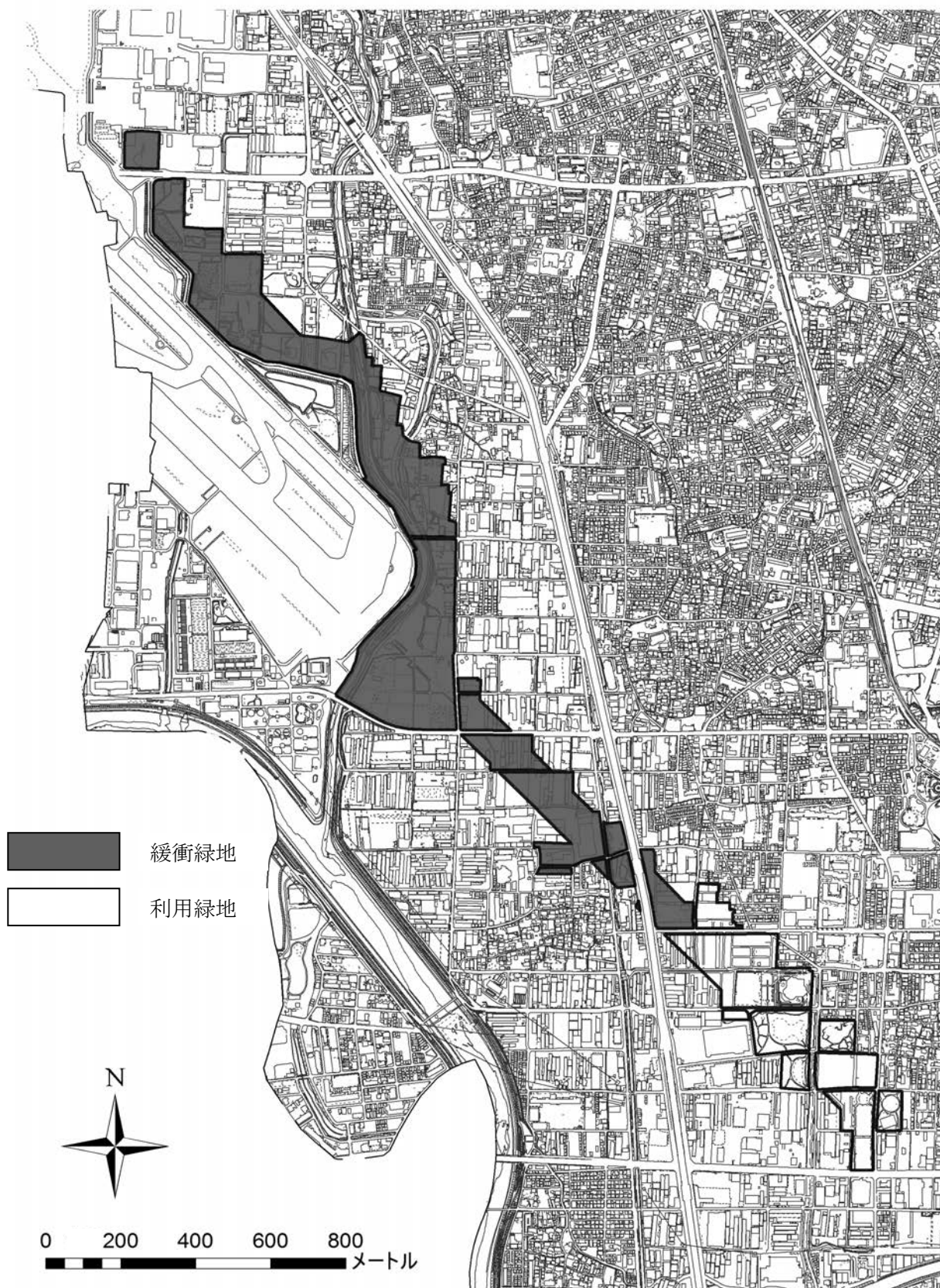
緩衝緑地<1期> 平成23年度未完了(一部区域を除く)

利用緑地 平成25年度未完了(一部区域を除く)

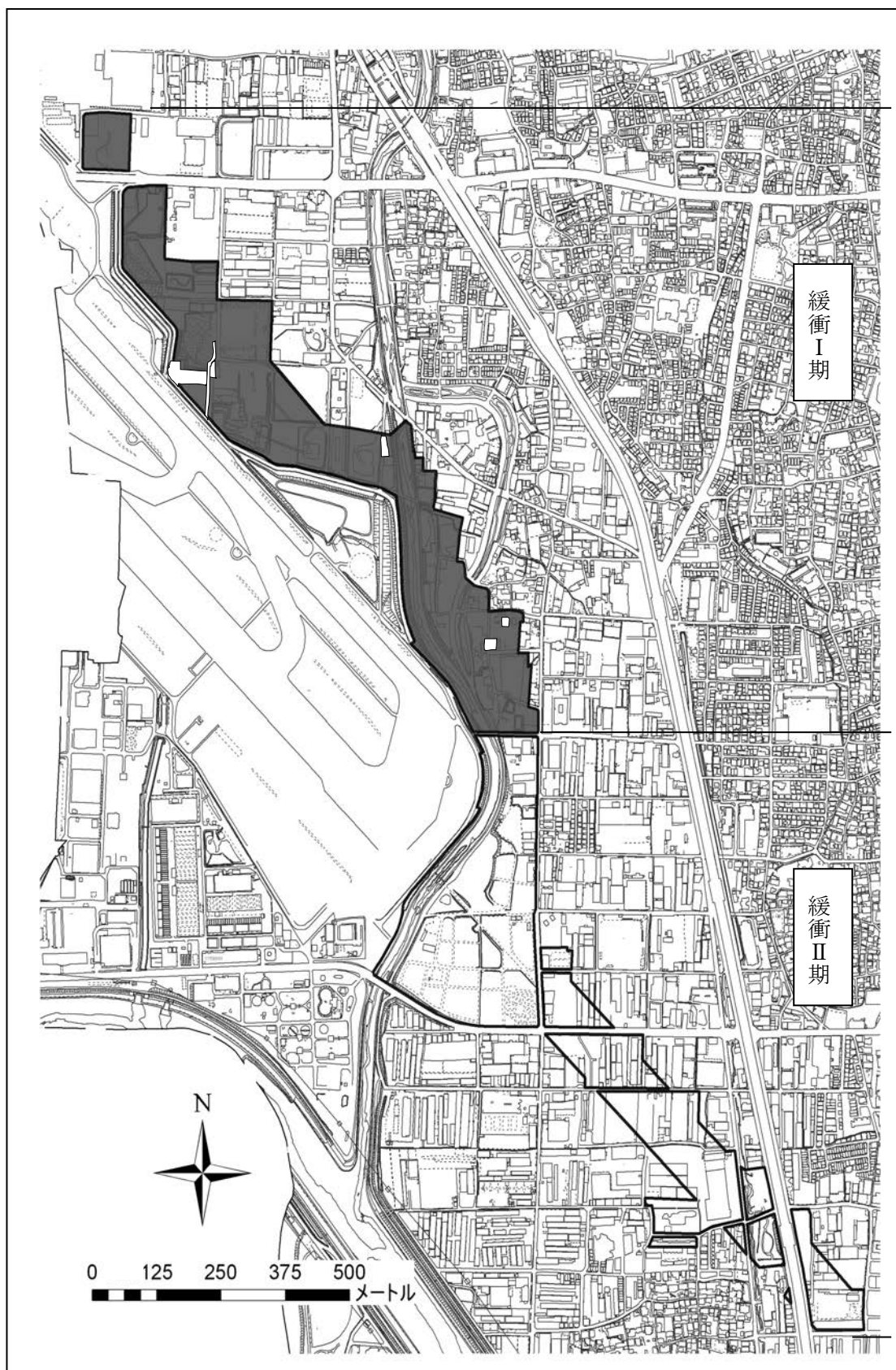
11. その他

平成24年7月から国土交通省の業務を新関西国際空港株式会社が承継し、さらに平成28年4月から関西エアポート株式会社が承継。

No.6-1 大阪国際空港周辺緑地事業位置図

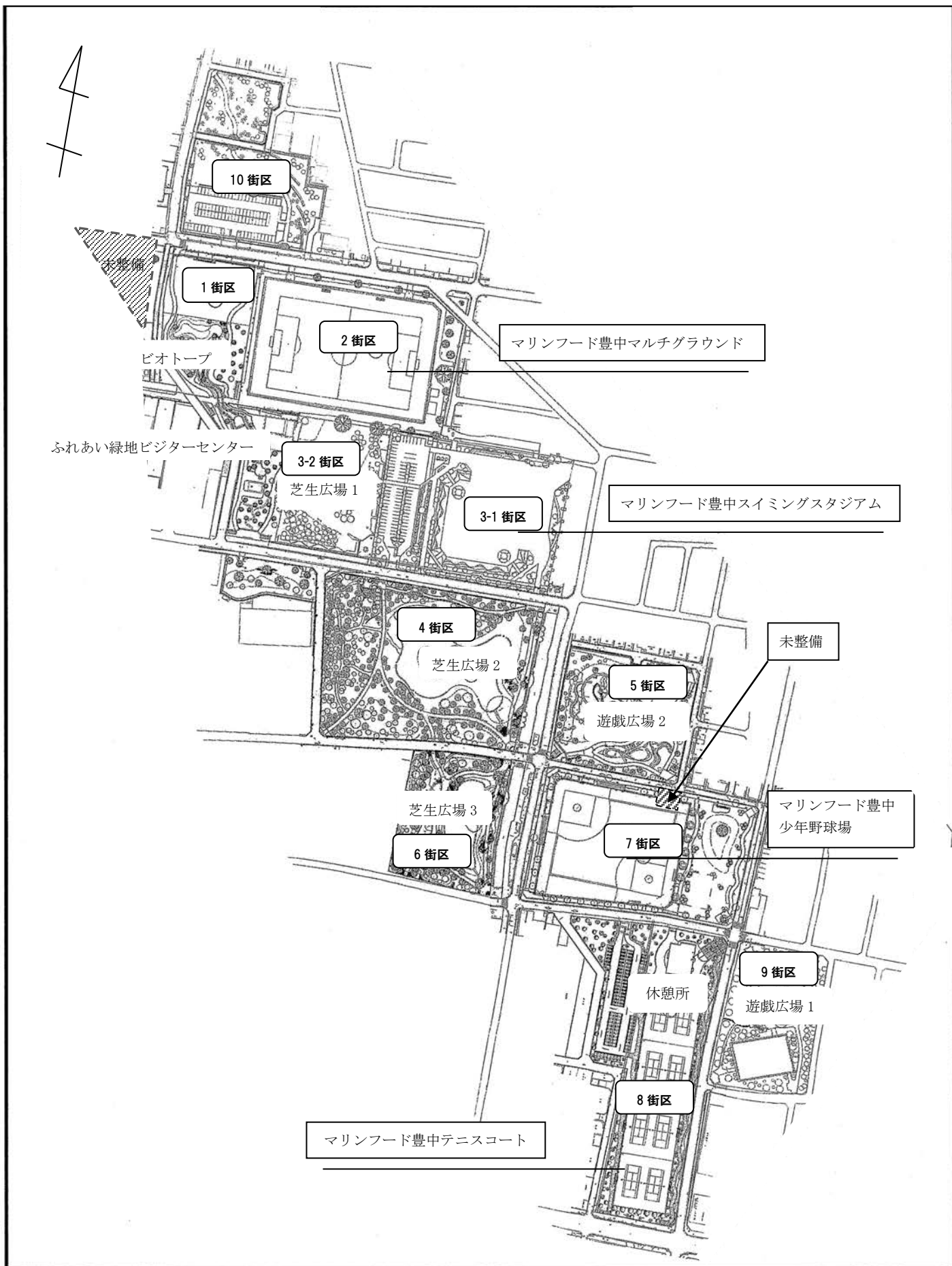


No.6-2 緩衝緑地区域図(Ⅰ・Ⅱ期) 令和5年6月現在



白抜きは未整備箇所

No.6-3 利用緑地（ふれあい緑地）概略図



No.7 大阪国際空港周辺地域整備事業

1. 大阪国際空港周辺地域整備構想

この間の航空機騒音をめぐる国との長い交渉・協議の末、現在の空港の運用や空港周辺対策に至っていますが、現在においても、環境基準を超える騒音が発生していることから、空港周辺対策事業の継続は、航空機運航の安全の確保とともに、本市の最優先の課題である。

一方で、本市は「空港を活かしたまちづくり」を掲げ、空港が生み出す雇用や経済波及効果、全国に広がる就航先との交流、空港や飛行機に身近に接することができる立地など、大阪国際空港によって生み出される様々なプラス面を本市の活性化につなげようとしている。

こうしたことを背景に、本構想は、騒音・環境・安全への対策を最優先としつつ、空港と共生し、共に発展することをめざして、住宅地の環境向上や産業立地の誘導、地域交通機能や防災力の向上などに関する市の方針を踏まえて、都市計画緑地や共同利用施設の整備をはじめ、大阪国際空港周辺地域の基盤となる施設などについて、今後の整備の方向性を示すことを目的として、「大阪国際空港周辺地区整備計画(案)」を継承し、その後の状況変化に応じた新たな構想として令和3年度に「大阪国際空港周辺地域整備構想」を策定した。

同構想では、都市計画緑地、公園・緑地及び児童遊園、道路・緑道、防火水槽については、同計画(案)の対象区域を踏襲した範囲とし、移転補償跡地、共同利用施設については、騒音対策区域の第1種区域を中心とした範囲とする。この両範囲からなる区域を「大阪国際空港周辺地域」とする。

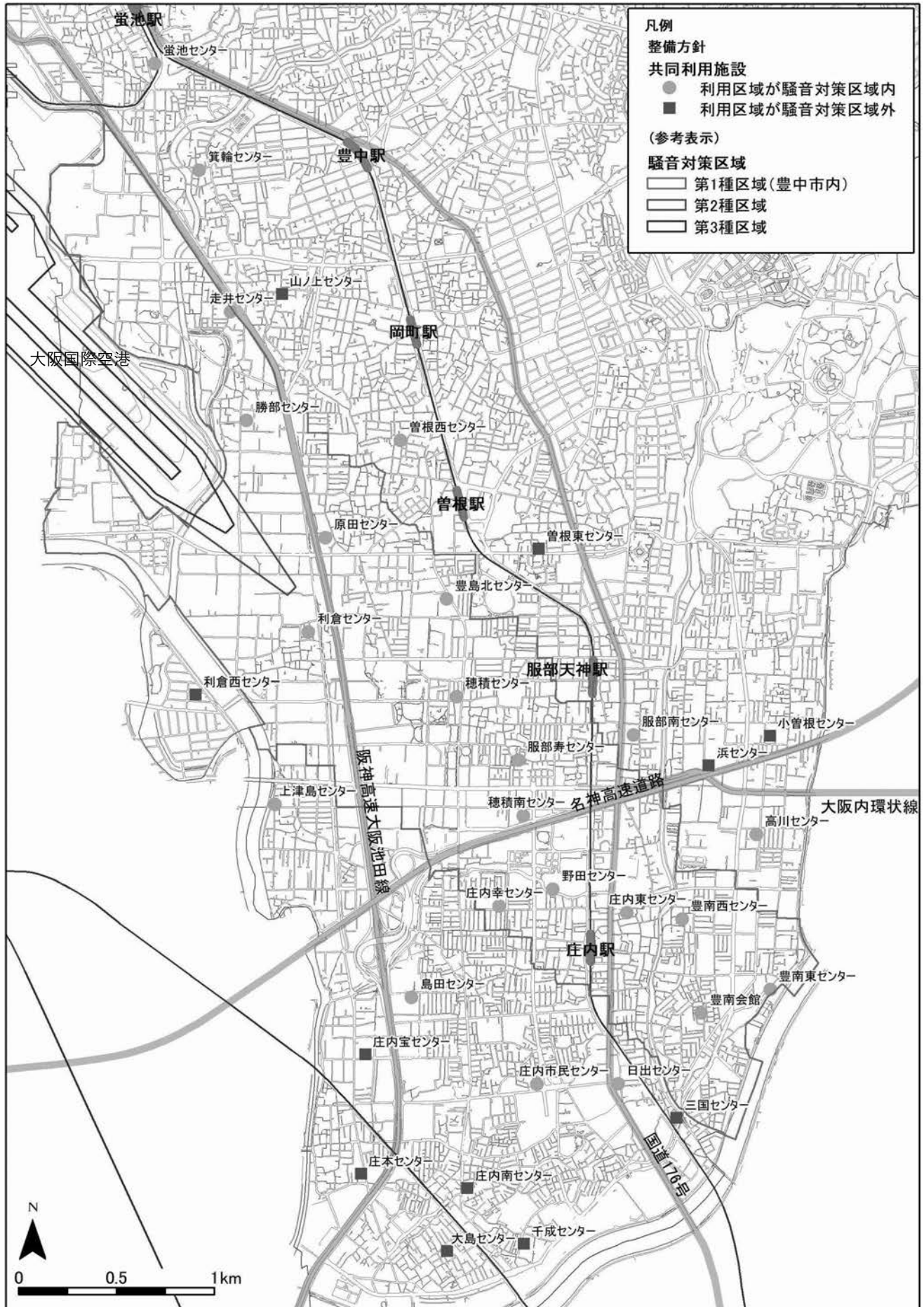
同構想に基づき、重点事業として、(仮称)原田緩衝緑地の整備、走井地区内緩衝緑地の利活用、共同利用施設の設備の充実などを行う。

No.8 共同利用施設一覧

令和5年6月現在

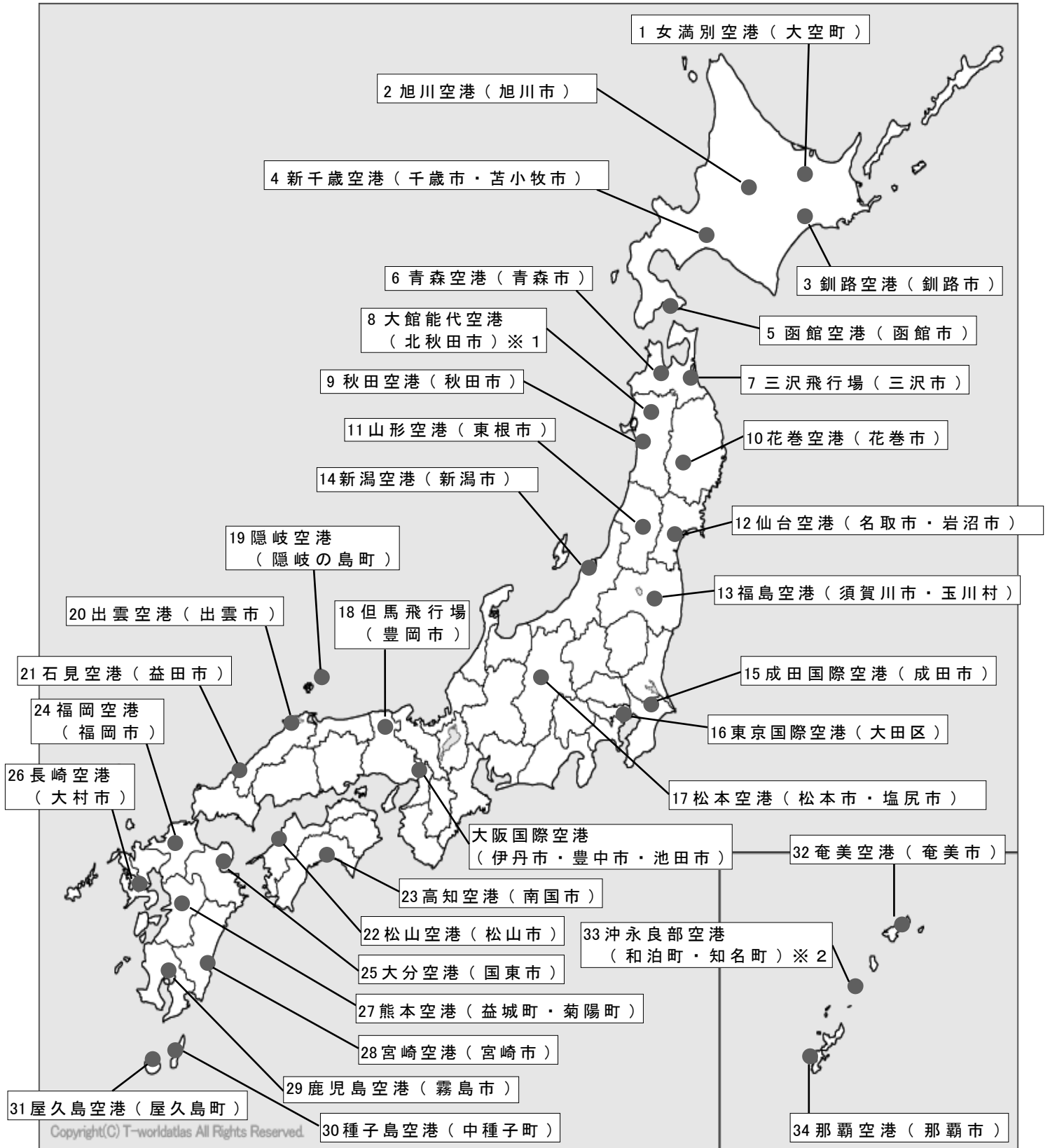
No.	施設名	所在地	利用対象エリア
1	勝部センター	勝部1-5-8	勝部、原田中
2	原田センター	原田元町3-14-33	原田元町
3	利倉センター	利倉1-5-6	利倉、原田南
4	穂積センター	服部西町4-1-15	服部西町3~5丁目、服部寿町3~5丁目
5	野田センター	野田町1-2	野田町1~20番、庄内西町1~2丁目
6	庄内市民センター	庄内幸町5-8-1	庄内幸町3~5丁目、庄内西町3丁目
7	豊南会館	豊南町西4-16-1	豊南町西4~5丁目、豊南町南
8	三国センター	三国1-3-15	三国
9	庄内東センター	庄内東町3-7-15	庄内東町1~4丁目
10	島田センター	庄内栄町3-12-18	庄内栄町
11	上津島センター	上津島2-14-36	上津島、今在家町
12	小曾根センター	小曾根1-18-30	小曾根1~3丁目
13	服部南センター	服部南町4-1-15	服部南町、稲津町
14	高川センター	小曾根4-7-1	小曾根4~5丁目、豊南町東1~2丁目、浜3~4丁目
15	豊南東センター	豊南町東4-6-10	豊南町東3~4丁目
16	浜センター	浜2-14-2	浜1~2丁目
17	箕輪センター	箕輪1-20-1	箕輪
18	服部寿センター	服部寿町2-19-9	服部寿町1~2丁目、服部西町1~2丁目
19	走井センター	走井1-21-9	走井
20	庄内南センター	大黒町3-13-18	大黒町、島江町、三和町1丁目
21	豊南西センター	豊南町西1-20-7	豊南町西1~3丁目
22	庄本センター	庄本町3-1-17	庄本町、二葉町
23	千成センター	千成町2-4-28	千成町、三和町3~4丁目、神洲町
24	大島センター	大島町2-19-12	大島町
25	日出センター	日出町1-2-18	日出町、庄内東町5~6丁目、庄内西町4~5丁目、三和町2丁目
26	山ノ上センター	宝山町7-5	宝山町、山ノ上町
27	螢池センター	螢池中町1-1-1	螢池中町、螢池北町、螢池西町、螢池南町、螢池東町
28	豊島北センター	曾根南町2-19-16	曾根南町、服部豊町、利倉東
29	庄内宝センター	庄内宝町1-6-10	庄内宝町、名神口2~3丁目
30	庄内幸センター	庄内幸町1-6-8	庄内幸町1~2丁目、野田町32~38番
31	曾根西センター	曾根西町4-5-1	曾根西町、岡町南
32	曾根東センター	曾根東町5-13-12	曾根東町、城山町1~2丁目、服部元町
33	利倉西センター	利倉西1-4-22	利倉西
34	穂積南センター	穂積1-9-1	穂積、名神口1丁目

共同利用施設位置図



No. 9 就航先と交流都市位置図

平成24年8月29日時点で交流があり、現在も交流が続いている都市



※1 現在運休中

※2 現在直行便はなし

No.10 就航先と交流都市一覧

平成24年8月29日時点で交流があり、現在も交流が続いている都市

	空港名	都市名		空港名	都市名
1	女満別空港	大空町	19	隠岐空港	隠岐の島町
2	旭川空港	旭川市	20	出雲空港	出雲市
3	釧路空港	釧路市	21	石見空港	益田市
4	新千歳空港	千歳市・苫小牧市	22	松山空港	松山市
5	函館空港	函館市	23	高知空港	南国市
6	青森空港	青森市	24	福岡空港	福岡市
7	三沢飛行場	三沢市	25	大分空港	国東市
8	大館能代空港※1	北秋田市	26	長崎空港	大村市
9	秋田空港	秋田市	27	熊本空港	益城町・菊陽町
10	花巻空港	花巻市	28	宮崎空港	宮崎市
11	山形空港	東根市	29	鹿児島空港	霧島市
12	仙台空港	名取市・岩沼市	30	種子島空港	中種子町
13	福島空港	須賀川市・玉川村	31	屋久島空港	屋久島町
14	新潟空港	新潟市	32	奄美空港	奄美市
15	成田国際空港	成田市	33	沖永良部空港※2	和泊町・知名町
16	東京国際空港	大田区	34	那覇空港	那覇市
17	松本空港	松本市・塩尻市			
18	但馬飛行場	豊岡市	計	34 空港	40 都市

※1 現在運休中 ※2 現在直行便はなし

No.11 協定締結都市一覧

令和5年6月現在

	協定締結都市	空港で結ぶ友好都市提携に関する協定締結年月日	災害時の相互応援に関する協定締結年月日 ※
1	島根県隠岐の島町	平成22年10月1日	平成22年12月1日
2	島根県出雲市(旧斐川町)	平成23年2月1日	平成23年6月1日
3	鹿児島県和泊町	平成23年4月19日	平成24年4月1日
4	鹿児島県奄美市	平成24年2月6日	—
5	福島県須賀川市	平成24年2月17日	平成26年8月23日
6	福島県玉川村		—
7	大分県国東市		—
8	島根県益田市	平成25年7月29日	平成25年7月29日
9	熊本県菊陽町	—	平成29年2月10日

※大阪国際空港就航都市との協定のみ掲載

No.12 大阪国際空港就航都市サミット

日 時:平成24年8月29日(水)13時30分～17時
30日(木)10時30分～11時

場 所:千里阪急ホテル(29日)
大阪国際空港ターミナルビル(30日)

参加都市:19空港24都市

首長又は首長代理 が参加	北秋田市(大館能代空港)、秋田市(秋田空港)、名取市・ 岩沼市(仙台空港)、須賀川市・玉川村(福島空港)、大田区(東 京国際空港)、池田市・伊丹市・豊中市(大阪国際空港)、豊岡市 (但馬飛行場)、隠岐の島町(隠岐空港)、益田市(石見 空港)、国東市(大分空港)、菊陽町・益城町(熊本空港)、霧島市 (鹿児島空港)、奄美市(奄美空港)
事務担当者が参加	釧路市(釧路空港)、三沢市(三沢飛行場)、東根市(山形空港) 新潟市(新潟空港)、出雲市(出雲空港)、大村市(長崎空港)

内 容:1日目)・基調講演「空港を活かしたまちづくり」

(講師:早稲田大学アジア研究機構教授・戸崎肇さん)

- ・開会式
- ・全体会議「都市間交流と空港を活かしたまちづくりを考える」
- ・サミット宣言採択
- ・閉会式

2日目)・視察会

来 賓:大阪航空局、大阪空港事務所、大阪府、兵庫県、(その他:福島県)

共催・協賛:新関西国際空港(株)、大阪国際空港ターミナル(株)

大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会

豊中・伊丹・池田各商工会議所、全日本空輸(株)、日本航空(株)

参加者数:232人

内訳)就航都市関係者43人、来賓等(市議会議員を除く)14人

市議会議員31人、共催協賛関係者21人、一般傍聴者98人

報道関係者13人、豊中市関係者12人

大阪国際空港就航都市サミット宣言

平成24年（2012年）8月29日

空港は、地域にとって重要な交通インフラであると同時に、賑わいや雇用を生み出す社会資源でもあります。私たち空港が地元にある自治体は、それぞれ空港の活性化や空港を活かしたまちづくりに努めていますが、空港は単独では存在し得ず、路線でつながった空港との関係の中でこそ、活性化し、発展していくものです。

私たちはこのことを改めて認識し、次の事項を基本としながら、スポーツ・文化をはじめ、産業・観光振興、防災・災害時応援など、様々な分野で就航都市間の交流を促進し、地域相互の活性化と発展に向け、協力と連携を強化していくことを宣言します。

1. 各自治体は、人的・物的交流の拠点となる空港をはじめとしたそれぞれの地域固有の資源を活かし、地域の活性化と発展を目指します。
2. 各自治体は、それぞれの地域に関する情報共有や意見交換などを通して理解を深め、交流事業を行うことで、地域相互の活性化と発展を目指します。
3. 各自治体は、行政のみならず、地域住民や事業者等も含めた、地域全体の交流を促進することを目指します。

大阪国際空港就航都市サミット参加都市一同

No.13 環境対策事業予算の過去15年間の推移(大阪国際空港関連)

(単位：百万円)

項目(年度)	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4
教育施設等 防音工事	214 (359)	154 (415)	333 (405)	358 (461)	0 (101)	16 (138)	8 (110)	298 (131)	282 (0)	198 (0)	36 (967)	149 (632)	0 (235)	111 (218)	0 (379)
住宅防音工事	1,406 (1,923)	1,270 (1,775)	801 (1,123)	698 (1,009)	425 (552)	110 (298)	64 (262)	69 (595)	51 (819)	62 (798)	59 (563)	39 (316)	39 (255)	41 (235)	42 (198)
移転補償	445 (4,504)	2,233 (5,672)	1,806 (3,807)	674 (2,930)	1,433 (2,367)	1,383 (2,807)	1,382 (3,446)	1,379 (1,898)	951 (904)	123 (1,726)	117 (3,097)	0 (759)	0 (628)	0 (413)	0 (635)
緩衝緑地帯 整備	2,355 (2,582)	207 (379)	266 (405)	221 (362)	0 (69)	0 (72)	0 (65)	0 (66)	0 (48)	0 (80)	0 (47)	0 (42)	0 (75)	0 (63)	0 (39)
空港周辺 整備機構	22 (94)	22 (205)	21 (67)												
周辺環境 基盤施設	140 (140)	50 (50)	49 (49)	51 (51)	104 (0)	77 (0)	0 (0)	0 (0)	12 (0)	10 (0)	0 (0)	47 (0)	34 (0)	36 (0)	72 (0)
騒音監視 装置整備		114 (279)			20 (112)										
環境対策調査															
テレビ受信 障害対策	165 (379)	157 (360)	114 (331)	104 (302)	99 (176)										
生活保護世帯空 調機稼働費補助	9 (15)	9 (15)	6 (12)	6 (10)	6 (7)	6 (8)	6 (7)	6 (7)	6 (7)	6 (6)	6 (5)	6 (5)	6 (5)	6 (5)	6 (4)
合計	4,756 (10,291)	4,216 (9,261)	3,396 (6,626)	2,112 (5,369)	2,087 (3,503)	1,592 (3,496)	1,460 (4,025)	1,752 (3,028)	1,302 (2,100)	399 (2,957)	218 (4,963)	241 (2,858)	79 (1,679)	194 (1,304)	120 (1,508)

大阪国際空港周辺都市対策協議会総会資料より

- 注1. 下段()は、国の環境対策事業予算。
 2. H24予算は、4月から6月分国費ベースに7月以降の新聞西国際空港株式会社の予算を加えた額、H25からは新聞西国際空港株式会社、H28からは関西エアポート株式会社の予算。
 3. 四捨五入の関係で、各欄の数値と合計欄の数値は一致しない場合がある。

No.15 空港分布図

空港分布図

令和5年4月1日現在



種別	供用	未供用
A 拠点空港	28	0
① 会社管理空港	4	0
② 国管理空港	19	0
③ 特定地方管理空港	5	0
B 地方管理空港	54	0
C その他の空港	7	0
D 共用空港	8	0
合計	97	0

A 「拠点空港」とは、次の①～③に掲げる空港をいう。(空港法(昭和31年法律第80号。以下「法」という。)) 第4条第1項

① 「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。

② 「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。

③ 「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。

B 「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。(法第5条第1項)

C 「その他の空港」とは、空港(法第2条)のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「共用ヘリポート」を除く空港をいう。

D 「共用空港」とは、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。(法附則第2条第1項)

(注)

*1 礼文空港は、平成21年4月9日から令和8年3月31日まで供用を休止。

・ 共用ヘリポートは除く。

・ 図中の○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。

・ 空港名がゴシック体となっている空港は、滑走路長が2,000m以上であることを示す。

