

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

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 S15.10.28 S16 S20. 9 S26.10	「大阪第二飛行場」として開場 第1期拡張整備着手 第2期拡張整備着手 米軍に接収される 米軍が空港拡張を計画						
S32. 9. 1 S32.10. 1 S33. 3.18 S33.12. 4 S34. 7. 3	運輸省が滑走路を3,000mとする「大阪空港整備計画」発表 管制業務を米軍から移管 米軍から全面返還され、「大阪空港」として使用開始 空港拡張推進団体として(社)伊丹空港協会が設立 「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	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(日本ヘリコプター、極東航空)
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	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))
		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	S40.11.26 S41.12.21	大阪国際空港騒音対策委員会発足 勝部地区農民「空港拡張の寛書」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	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
		S46.11.30	大阪国際空港公害訴訟(第3次提訴大阪地裁)			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)
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				
		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.	再開発整備事業開始		
				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)		
		S49.12.10	大阪国際空港公害訴訟(第4次提訴大阪地裁)	S50	共同住宅事業、代替地造成事業、巡回健康診断事業開始		
		S50.11.27	大阪国際空港公害訴訟第2審判決(大阪高裁)				
		S50.12. 2	被告(国)上告(12.8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)
				S51. 6. 9	11市協「逆発進の騒音対策の充実強化」を運輸省に要望		
				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
						S52. 4. 3	大型機導入に伴う「10項目の覚書」締結
						S52. 5.19	国内線大型機就航(B747、L1011)
						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
						S53	環境基盤施設整備事業開始
						S53.11	大阪国際空港周辺整備促進資金(甲・乙資金)開設
						S54. 4. 1	住宅等の移転者に対する利子補給開始
						S53. 8.31	上告審最高小法廷から大法廷へ回付
						S55. 4.16 S55. 6.20	上告審最高裁審理やりなおしを決定 公署等調整委員会・調停委員会 調停条項案提示
S56.10. 1	パイパス誘導路(W-2)供用開始					S56.12.16	大阪国際空港公害訴訟上告審判決(最高裁大法廷)
						S57. 5.31 S57. 7.14	大阪国際空港公害訴訟(第5次提訴大阪地裁)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. 7. 9	大阪国際空港公害訴訟第2回和解交渉
						S58.12.24 S59. 1.10 S59. 3.17	大阪国際空港公害訴訟第3回和解交渉 大阪地裁、総額13億円に職権和解案を提示 大阪国際空港公害訴訟和解成立(第4次・第5次)
						S59. 7. 9	泉州市・町関西国際空港対策協議会発足
						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 S62. 2.27 S62. 3.10 S63. 1.13	第2種・第3種区域縮小告示 (適用 平成元年3月31日) 大阪国際空港周辺緑地事業開始 (都市計画決定) 運輸省逆発進対策案を11市協に提案 大阪国際空港周辺緑地(利用緑地)の事業承認・認可
						S60. 9.30	空港周辺整備機構設立(大阪機構と福岡機構統合)
						S61	B707(8月)、DC8(11月)退役
						S58. 6.21	B767就航
						S58.11.30	運輸省、当面午後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

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
						S63. 6. 4	運輸省「大阪国際空港におけるYS11型機代替のためのジェット機発着回数枠設定について」11市協へ提示
						S63.10.27	「今後の大阪国際空港の運営と環境対策について」(YS代替ジェット50便に係る覚書)調印
				S63.12	大阪国際空港周辺地区整備計画(案)策定	S63.12. 1	YS11型機の代替機が就航
				H元	街区再編整備事業開始		
				H元. 5.24	【住宅】空気調和機器更新工事助成開始		
				H元.10. 3	生活保護等世帯空気調和機器稼働費助成開始	H元. 8.31	B727退役
H 2.11.22	「大阪国際空港の今後の運用及び環境対策に関する協定」を伊丹・大阪調停団と調印						
H 2.12. 3	運輸省と11市協「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」に調印、大阪国際空港の存続が決定					H 2.12. 3	「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」の中に「当面、午後9時以降翌日午前7時までには発着するダイヤ設定を認めないこととする。」を規定
				H 3. 2.18	大阪国際空港周辺対策基金設置		
				H 3	【教育施設等】空気調和機器機能回復工事助成開始		
				H 3. 6.10	告示日後住宅の防音工事助成開始		
				H 3. 7. 1	大阪国際空港周辺対策基金事業開始		
		H 3. 8. 1	豊中航空機公害対策連合協議会発足			H 4. 1.31	運輸省「大阪国際空港におけるYS11型機代替のためのジェット機発着回数枠について」11市協へ提示
						H 4. 5.16	運輸省と11市協がYS代替ジェット50便に係る覚書調印(代替枠100便へ)
				H 5	一般世帯空気調和機器稼働費助成開始		
						H 6. 9. 4	国際線の廃止
H 6. 1.13	大阪国際空港と関西国際空港の機能分担協議成立					H 7. 1.17	阪神淡路大震災 特別措置として21時台の臨時便ダイヤを設定(2月7日から4月14日)
H 6. 9. 4	関西国際空港開港						
				H 7. 6. 6	大阪国際空港周辺環境整備事業助成開始		
						H 7.10.31	L1011退役
						H 7.12.23	B777就航
		H 8. 9. 5	大阪国際空港及びひその周辺地域活性化促進協議会発足				

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						
H11. 7. 8 H13. 3. 1	南ターミナルビルがリニューアルオープン 航空局の新庁舎が完成し、新管制塔での運用開始	H11. 1. 14	大阪国際空港周辺地域活性化連絡会発足	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)
H14. 6.18 H14.12. 6	大型防音壁の使用開始 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管申			H11. 2 H11. 4. 1	運輸省整備済みのRLSの暫定運用開始 【住宅】空気調和機器更新工事②助成開始	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
H16. 9.28 H16.11. 8 H16.12.14	国は大阪国際空港の今後の運用見直しを決定 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 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	H15.10. 1 H16. 3. 4 H16. 4. 7	独立行政法人空港周辺整備機構設立 ITAMIエアポート環境推進協議会発足 大阪国際空港鳥衝突防止連絡協議会発足	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. 4.18	リージョナルジェット(CRJ200)就航
H18. 2.16	神戸空港開港	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	H16. 3.31	一般世帯空気調和機器稼働費助成廃止	H15. 2. 1	DHC-8-400就航
				H17. 3.31	街区再編整備事業終了	H17. 4. 1	B747-400を除いた3発機以上の航空機の 就航禁止
				H17.12.22	共同住宅事業廃止	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
		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

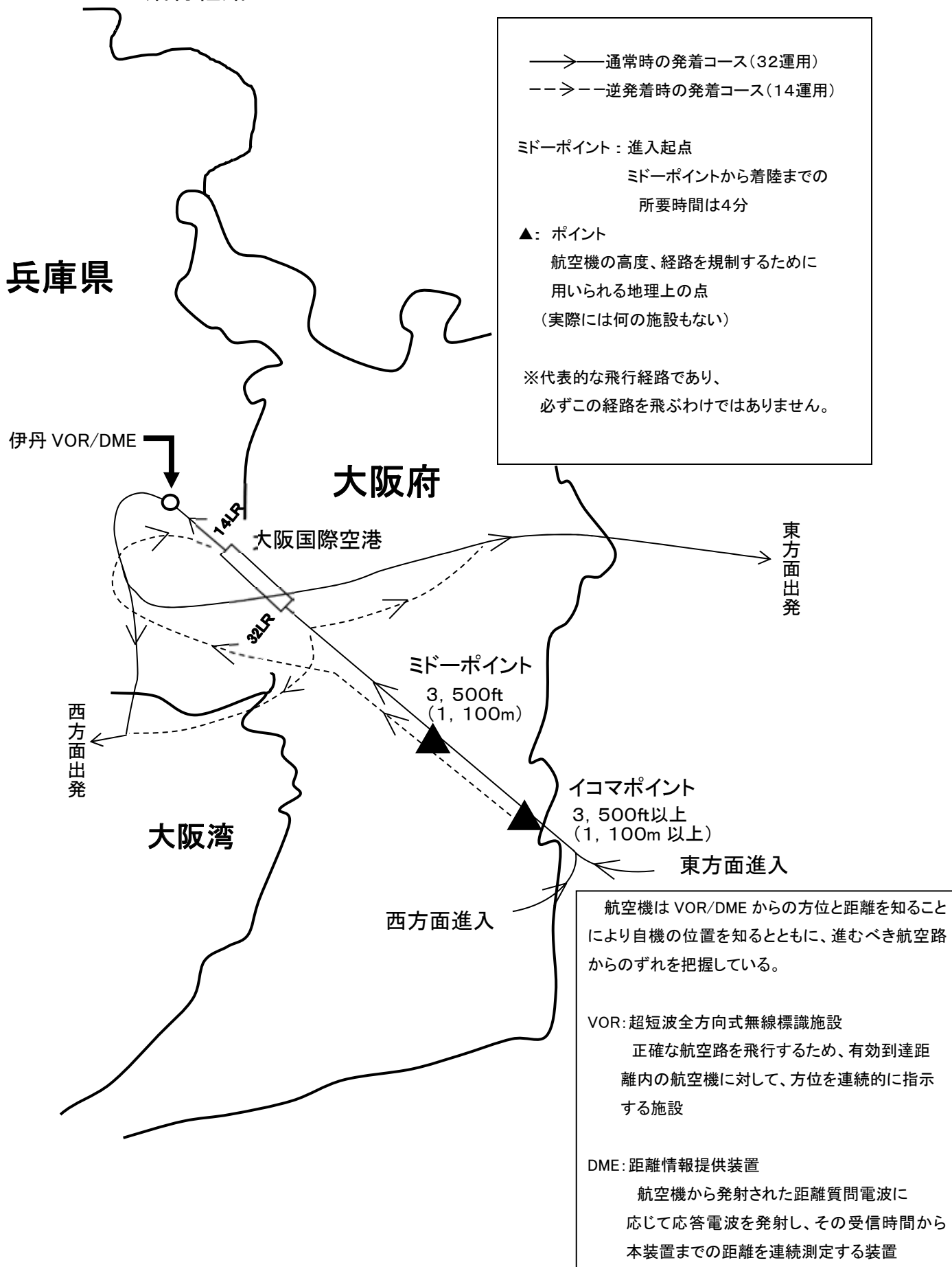
年月日	運営・設備	年月日	関係団体	年月日	空港周辺対策	年月日	就航機材・規制
H19. 6.21	今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について、交通政策審議会航空分科会最終答申					H19. 4. 1	1日当たりジェット機200便、プロペラ機170便となる
H19. 8. 2	関西国際空港、第二滑走路供用開始				H20. 6. 18 空港整備法の一部改正、空港法に改称管理主体別に再編、空港維持管理経費の3分の1が地方負担となる(平成24年度末まで軽減措置あり) H20.11. 7 国土交通省、騒音対策区域の見直し案を府県へ提示 H20.12.19 大阪府知事、騒音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) 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. 4. 1 【住宅】空気調和機器更新工事③助成開始		
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					H22. 6.30 H22. 7. 9	MD81退役 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. 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)						
H22.11.22	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
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)						
R2.3.29	神戸空港 運用時間延長(22時から23時へ)	H30.12.24 R元. 5.11	第8回 関西3空港懇談会 開催 第9回 関西3空港懇談会 開催			R2.3	新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響に伴う運休・減便
R2.8.5	ターミナルビルグランドオープン	R2.11.28	第10回 関西3空港懇談会 開催			R3.3.26	A350就航
		R4.1.13	第11回 関西3空港懇談会 開催	R4.3 R4.4.1	大阪国際空港周辺地域整備構想策定 【住宅】空気調和機器更新工事④助成開始		
		R4.5.27	大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会の活動一時休止				
		R4.9.18	第12回 関西3空港懇談会 開催	R5.4.1	【住宅】空気調和機器更新工事④(一人世帯)助成開始	R5.5.8	新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の5類感染症移行
R6.8.30	「関西国際空港 伊丹空港 神戸空港 アーカイブ写真集」発行	R5.6.25	第13回 関西3空港懇談会 開催	R5.11	原田緑地整備・管理運営事業開始		
R7.3.27	関西国際空港国際線リノベーション オープン	R6.7.15	第14回 関西3空港懇談会 開催	R6.8.8	千里川土手原田地区かわまちづくり計画登録		
R7.4.18	神戸空港 国際チャーター便の就航開始					R7.4.1	夜間騒音抑制料 制度導入
R8.4.1	空港の設置及び管理に関する基本方針の一部改正	R8.1.18	第15回 関西3空港懇談会 開催				
R8.4.1	関西国際空港国内線リノベーション オープン			R7.8.12 R7.8.12	豊中つばさ公園『ma-zika』一部開園 千里川土手(右岸)供用開始		
R8.6.2	関西国際空港国際線フルリノベーション オープン						

※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

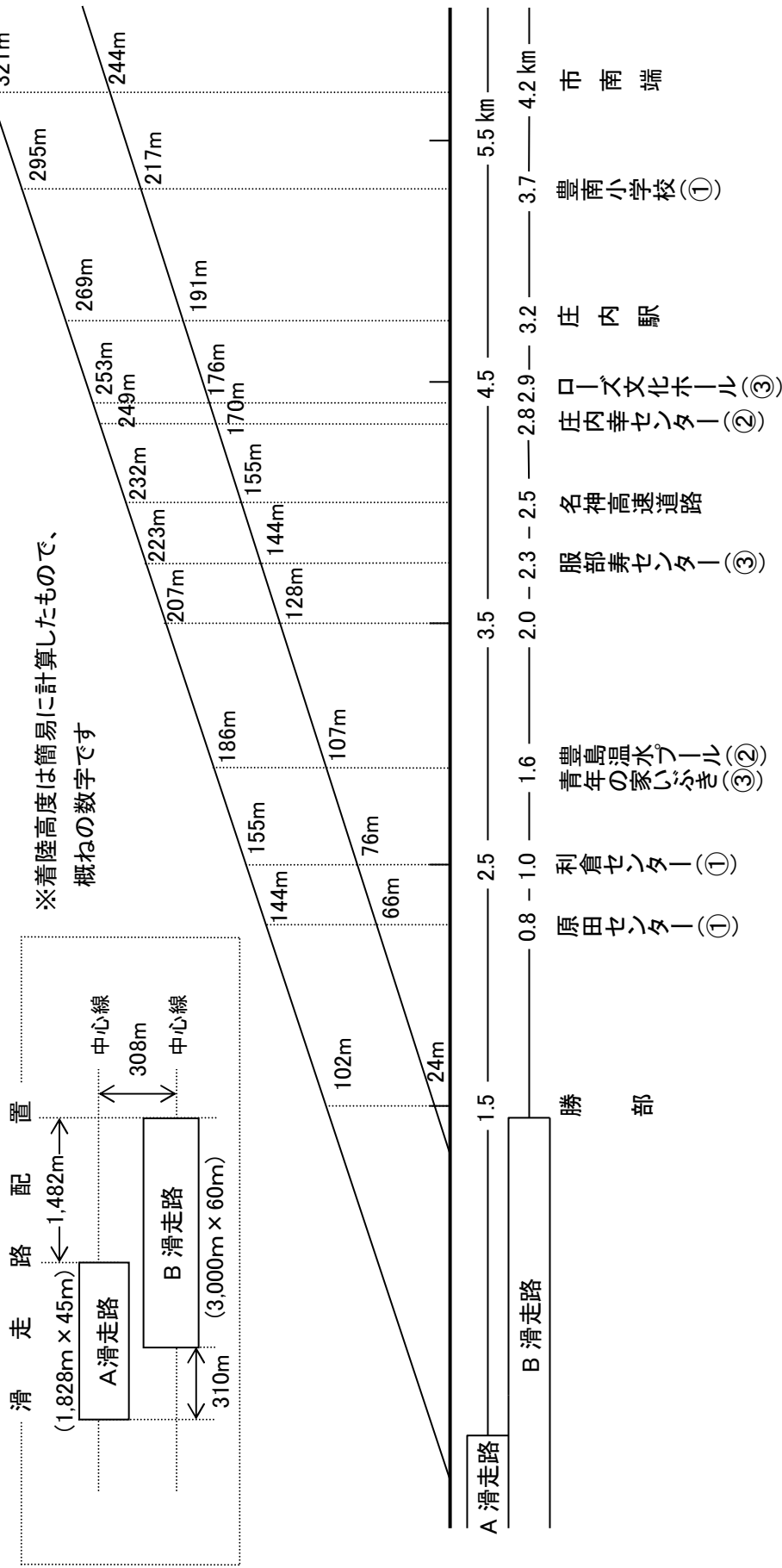
Ⅱ．航空機騒音の現状

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

(P42～P43 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)(P54(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	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。
		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、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、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 7時～19時)」「Evening(夕方 19時～22時)」「Night(夜間 22時～7時)」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、聴こえ始めから聴こえ終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(19時～22時)の機数を3倍、夜間(22時～7時)の機数を10倍する。	夕方(19時～22時)の騒音に+5dB、夜間(22時～7時)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 未満とすること又は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			
	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 未満とすること又は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 未満とすること又は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

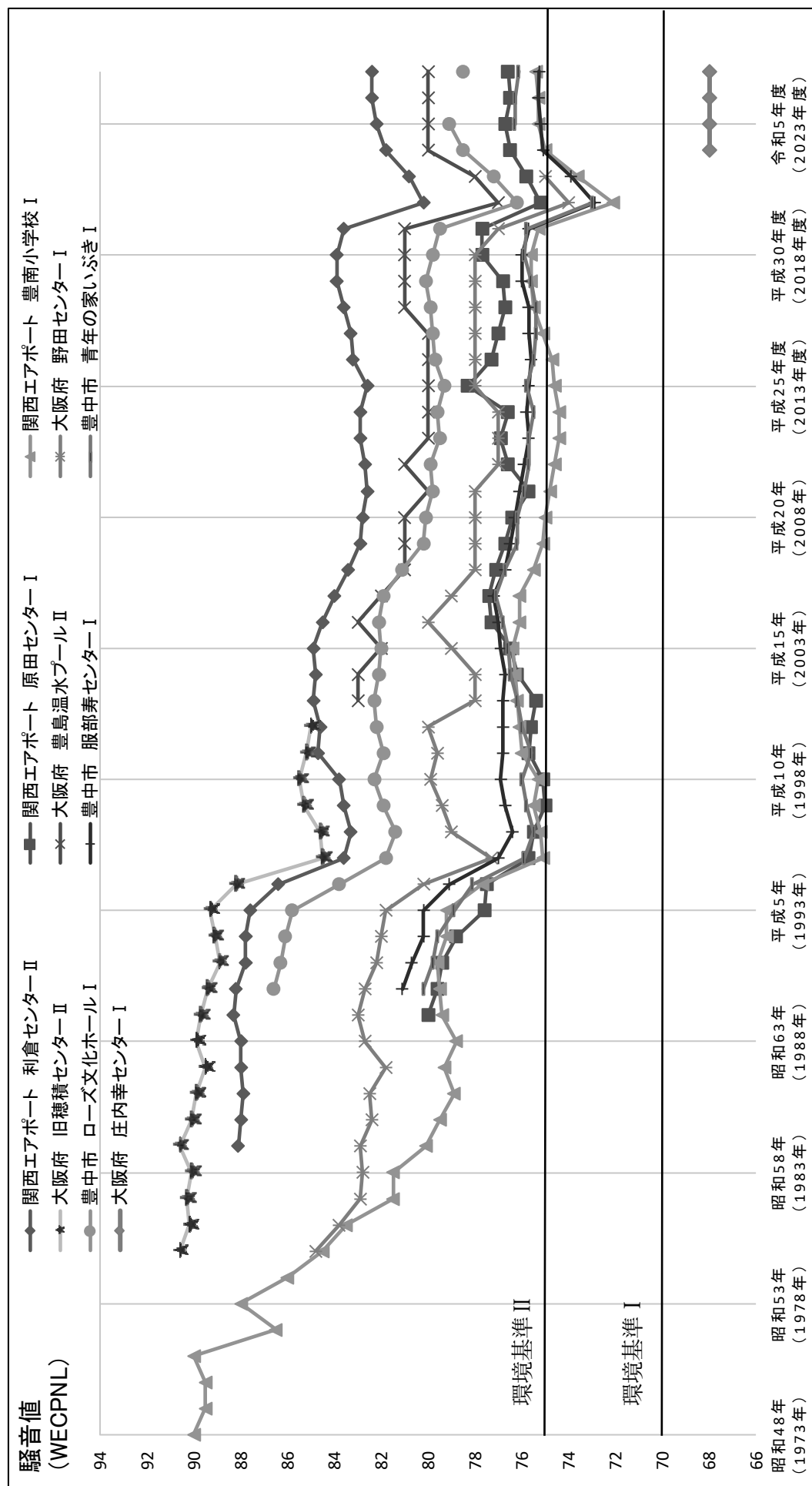
測定者	測定場所	環境基準値	算出方法	昭和48 (1973)	49 (1974)	50 (1975)	51 (1976)	52 (1977)	53 (1978)	54 (1979)	55 (1980)	56 (1981)	57 (1982)	58 (1983)	59 (1984)	60 (1985)	61 (1986)	62 (1987)	63 (1988)	平成元 (1989)
国	利倉センターⅡ	75	WEC PNL												88.1	88.0	87.9	88.0	88.0	88.3
	原田センターⅠ	70	WEC PNL																	80.0
	豊南小学校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	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	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	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	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	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	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	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。
- ※ 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
- ※ 豊島温水プールは平成12年度まで旧穂積センターにて測定
- ※ 勝部遺跡収蔵庫前は平成22年度まで勝部大気測定室前にて測定
- ※ 関西エアポート株式会社は平成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)
- ※ 平成25年4月1日より新たな評価指標としてLdenを採用
- ※ 庄内幸センターは令和3年度まで野田センターにて測定
- ※ 青年の家いぶきは令和3・4年度改修工事のため、欠測
- ※ ローズ文化ホールは令和6年度改修工事のため、欠測
- ※ 令和7年度は速報値

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)	5 (2023)	6 (2024)	7 (2025)
関西 エア ポート 株式 会社	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	82.2	82.4	82.4
		62	Lden							66	67	67	67	67	67	67	63	64	65	66	66	66
	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	76.7	76.5	76.6
		57	Lden							62	62	61	61	61	62	62	59	60	61	61	61	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	75.3	75.3	75.4
		57	Lden							61	61	61	62	62	62	62	59	60	61	61	61	61
大阪府	豊島温水 プール Ⅱ	75	WEC PNL	81	81	80	81	80	80	80	80	80	81	81	81	81	77	78	80	80	80	80
		62	Lden							64	65	65	65	65	65	65	62	63	64	64	64	64
	庄内幸 センター Ⅰ	70	WEC PNL	78	78	78	77	77	77	78	78	78	78	78	78	77	74	75	68	68	68	68
		57	Lden							63	63	63	63	63	63	63	59	61	55	56	56	56
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	79.1	－	78.5
		57	Lden							65	65	65	65	65	65	65	62	63	64	64	－	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	75.2	75.3	75.3
		57	Lden							62	62	62	62	62	62	62	59	60	61	61	61	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	－	－	76.3	76.3	76.1
		57	Lden							61	61	61	61	61	61	61	59	－	－	61	62	61
府 (短期 測定)	勝部遺跡 収蔵庫前 Ⅱ	75	WEC PNL	78	78	77	78	77	77	78	78	78	76	77	78	79	78	77	78	78	77	77
		62	Lden							61	62	61	60	61	61	62	61	60	62	61	61	61
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	76.9	77.5	77.2
		57	Lden							64	64	64	64	64	64	64	62	61	63	63	63	63

航空機騒音測定値の状況

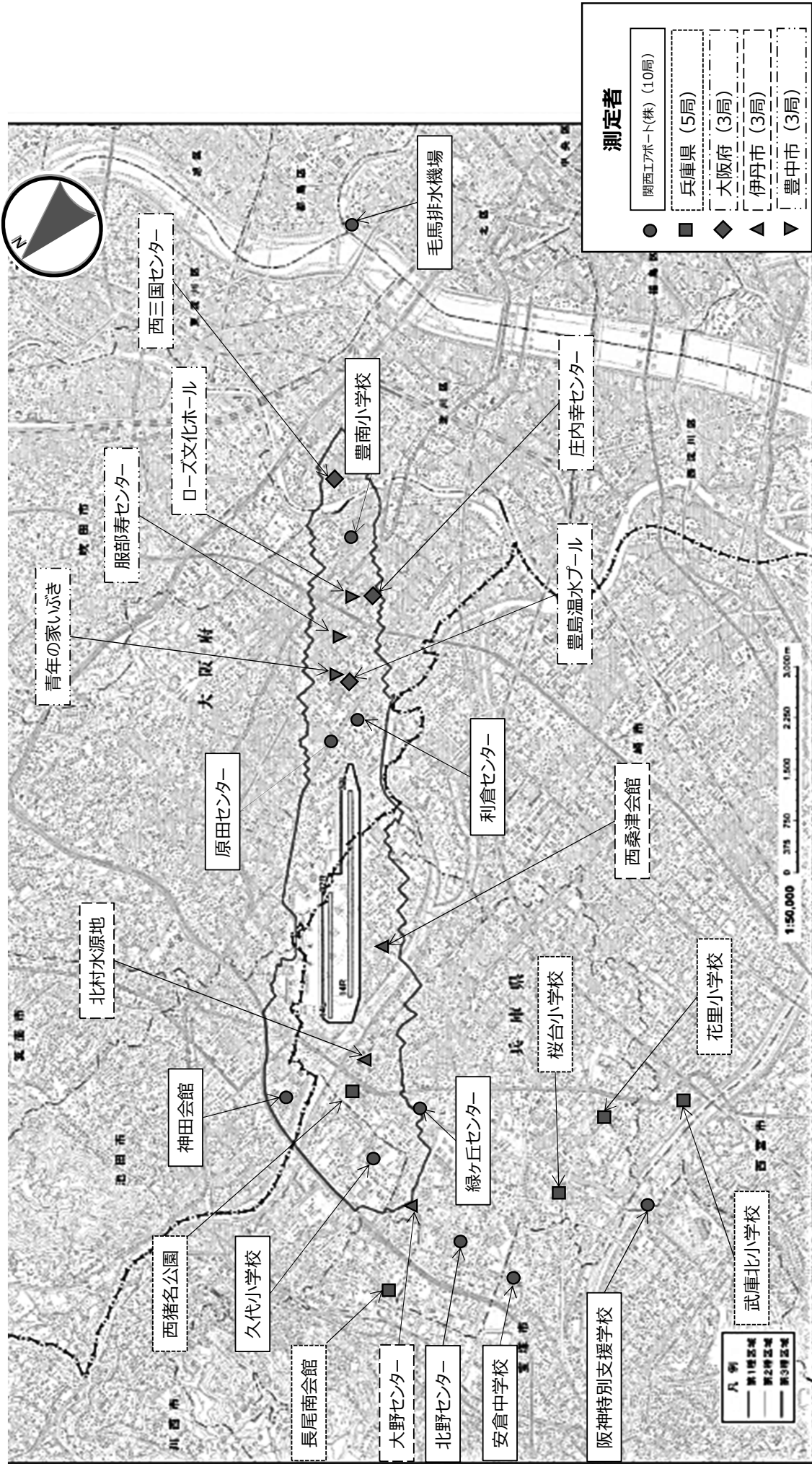


※測定場所の「I」「II」は、環境基準の地域の類型を表している

※令和7年度は速報値

5. 航空機騒音測定局

令和8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、まれに東寄りの風が強吹く日には、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で飛行している。

・飛行コース (P38 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
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	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%
令和 5年度	総発着回数(A)	11,115	11,478	11,080	11,700	11,592	11,053	11,458	11,071	11,632	11,429	10,585	11,231	135,424
	逆発着回数(B)	0	12	28	0	1,455	75	0	0	0	0	0	1	1,571
	(B)/(A)	0.00%	0.10%	0.25%	0.00%	12.55%	0.68%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	1.16%
令和 6年度	総発着回数(A)	10,950	11,321	10,937	11,560	11,923	11,106	11,467	11,026	11,727	11,564	10,207	11,393	135,181
	逆発着回数(B)	235	52	25	0	317	35	255	147	0	0	20	48	1,134
	(B)/(A)	2.15%	0.46%	0.23%	0.00%	2.66%	0.32%	2.22%	1.33%	0.00%	0.00%	0.20%	0.42%	0.84%
令和 7年度 (速報値)	総発着回数(A)	11,092	11,477	11,110	11,624	12,324	11,033	11,437	11,103	11,585	11,392	10,232	11,479	135,888
	逆発着回数(B)	14	149	0	113	0	104	22	0	0	0	0	0	402
	(B)/(A)	0.13%	1.30%	0.00%	0.97%	0.00%	0.94%	0.19%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.30%

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。

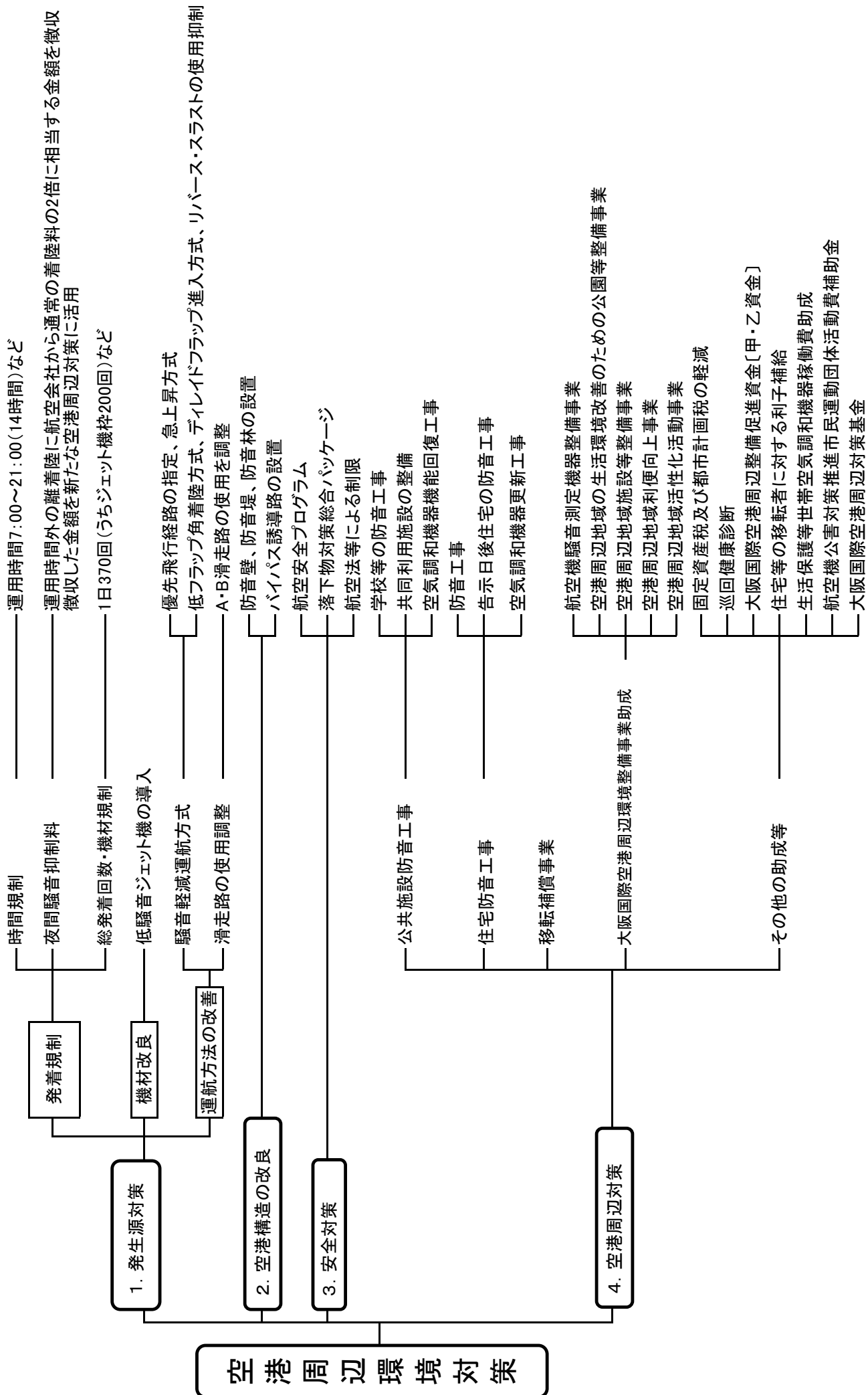
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
令和 3年度	総発着回数(A)	7,776	6,625	7,032	7,304	8,785	7,891	8,701	9,266	10,698	11,078	10,073	103,416
	遅延便回数(B)	0	0	0	0	7	0	0	0	17	2	3	29
	(B)/(A)	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.16%	0.02%	0.04%	0.03%
令和 4年度	総発着回数(A)	10,357	11,409	11,040	11,705	12,337	10,756	11,498	11,114	11,646	11,389	11,509	135,064
	遅延便回数(B)	7	0	0	12	27	3	5	18	36	8	15	132
	(B)/(A)	0.07%	0.00%	0.00%	0.10%	0.22%	0.03%	0.04%	0.16%	0.31%	0.07%	0.15%	0.10%
令和 5年度	総発着回数(A)	11,115	11,478	11,080	11,700	11,592	11,053	11,458	11,071	11,632	11,429	11,231	135,424
	遅延便回数(B)	2	11	9	2	21	5	7	19	11	8	10	116
	(B)/(A)	0.02%	0.10%	0.08%	0.02%	0.18%	0.05%	0.06%	0.17%	0.09%	0.07%	0.10%	0.09%
令和 6年度	総発着回数(A)	10,950	11,321	10,937	11,560	11,923	11,106	11,467	11,026	11,727	11,564	11,393	135,181
	遅延便回数(B)	2	3	6	0	29	4	7	11	14	18	32	133
	(B)/(A)	0.02%	0.03%	0.05%	0.00%	0.24%	0.04%	0.06%	0.10%	0.12%	0.16%	0.06%	0.10%
令和 7年度 (速報値)	総発着回数(A)	11,092	11,477	11,110	11,624	12,324	11,033	11,437	11,103	11,585	11,392	11,479	135,888
	遅延便回数(B)	3	13	2	8	32	16	11	10	19	13	7	144
	(B)/(A)	0.03%	0.11%	0.02%	0.07%	0.26%	0.15%	0.10%	0.09%	0.16%	0.11%	0.09%	0.11%

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

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		午後10時～午前7時	左記時間帯の発着規制
S49. 2. 27			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
S49. 11. 1			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			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」
H 2. 12. 3			
H18. 4. 1	14 時間	午後9時～午前7時	限定空港化 運用時間を午前7時～午後9時に変更

○夜間騒音抑制料

年月日	内 容
R 7. 4. 1	夜間騒音抑制料制度化 運用時間外の離着陸に航空会社から通常の着陸料の2倍に相当する金額を徴収 徴収した金額を新たな空港周辺対策※に活用 ※夜間騒音影響地区助成、共同利用施設助成、環境整備事業助成、KAP 主体事業

○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 H 4. 7	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 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 H10. 7. 1	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 代替ジェット機就航 H10 年度 30 回、H15 年度 50 回																													
H15. H16. 9. 28 H17. 4. 1 H18. 4. 1 H19. 4. 1	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) 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] B747-400 を除く 3 発機、4 発機就航禁止 すべての 3 発機及び 4 発機の就航禁止 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ジェット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><tr><th rowspan="2"></th><th rowspan="2">ジェット機</th><th colspan="2">低騒音ジェット機</th><th rowspan="2">プロペラ機</th><th rowspan="2">一日発 着回数 合計</th><th>長距離便</th></tr><tr><th>長距離便 ①</th><th>長距離便 ②</th><th>① + ②</th></tr><tr><td>H25. 3</td><td>200 回(113 回)</td><td rowspan="3">10 回</td><td>50 回(162 回)</td><td>2. 5 回</td><td>120 回(95 回)</td><td>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>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>35. 5 回</td></tr></table>		ジェット機	低騒音ジェット機		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)	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			低騒音ジェット機				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)	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 を超える路線を飛ばす便をいう。

(2)機材改良(低騒音ジェット機の導入)

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ジェット機枠化について、新関西国際空港株式会社

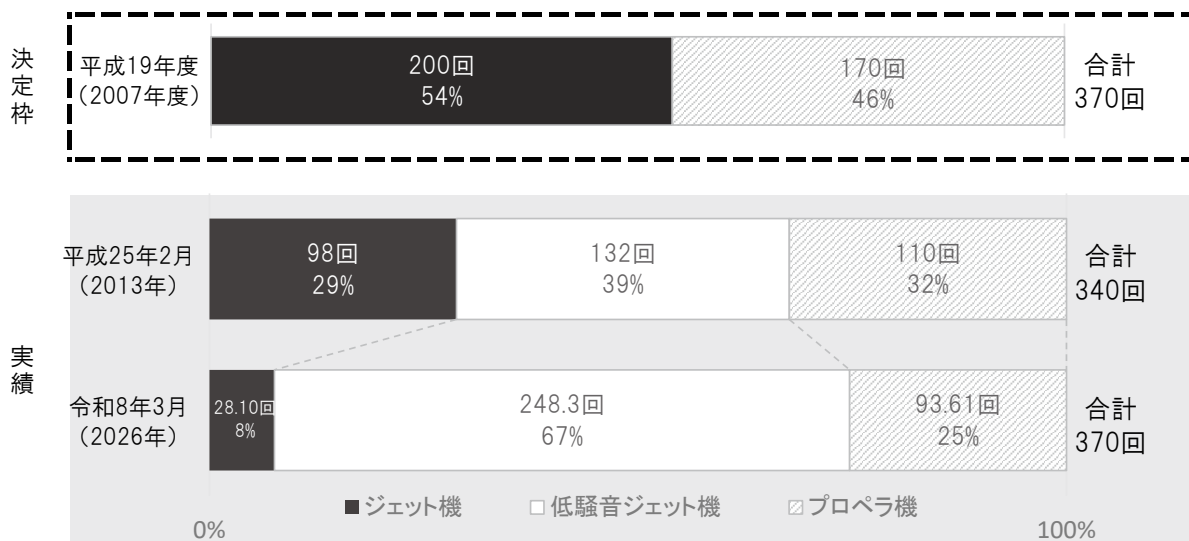
から 10 市協に対して案が示され、10 市協はこれを了承した。

この低騒音機ジェット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 B78X、B789、B788、B738、A321neo、A321ceo、A320ceo、E190、E170、CRJ7、A320neo、A359(令和 8 年 4 月 1 日時点)

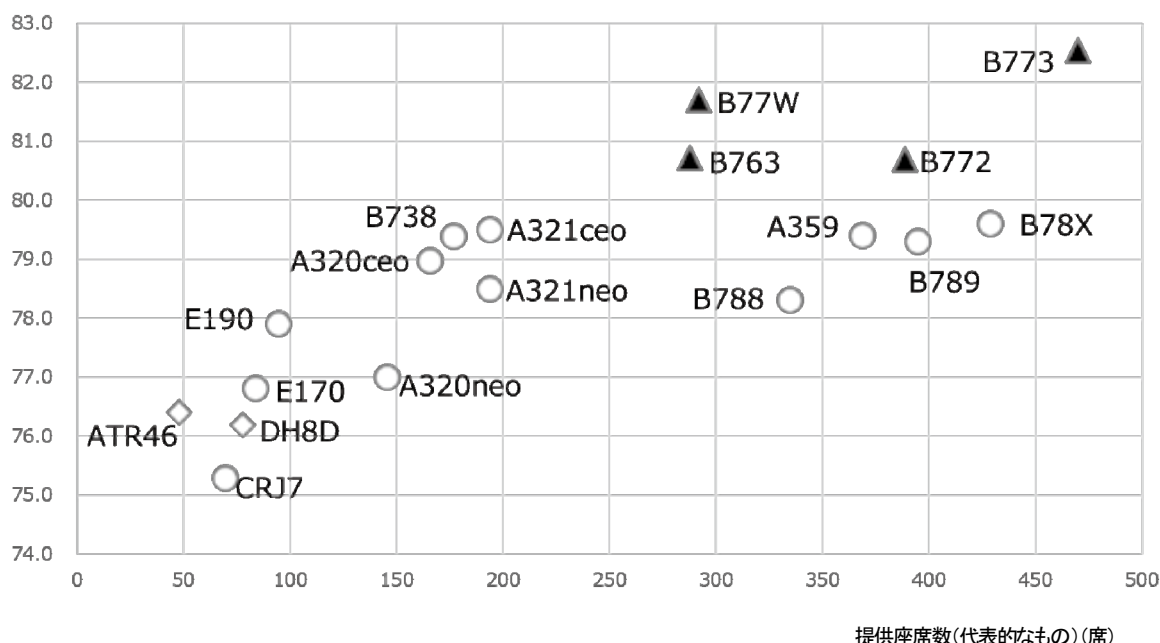
○1 日の低騒音ジェット機等の割合(夏ダイヤから算出)



○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 ○低騒音ジェット機 ◇プロペラ機 令和 8 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

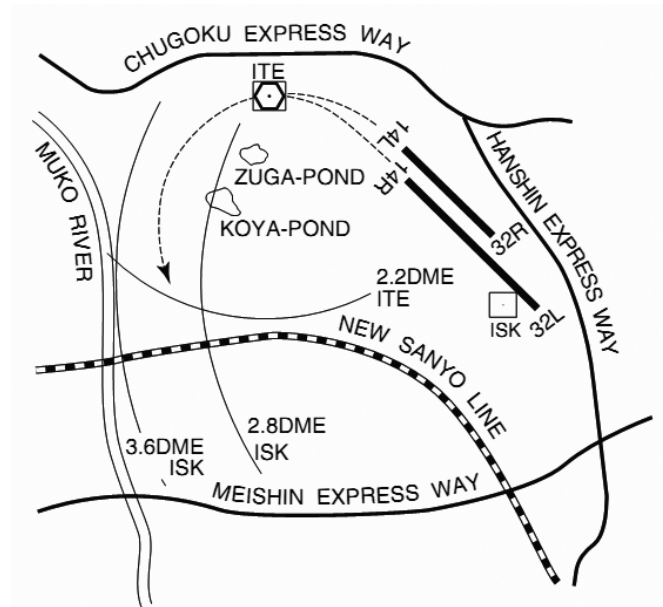
空港周辺地域における航空機騒音の拡大を防止するため、離陸するすべての航空機を対象に次の優先飛行経路が設定されている。

《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抑制する。

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

関西エアポート株式会社資料より作成

		H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
着陸	A滑走路	30%	35%	35%	40%	36%	34%	34%	32%	33%
	B滑走路	70%	65%	65%	60%	64%	66%	66%	68%	67%
離陸	A滑走路	37%	39%	38%	52%	52%	45%	40%	43%	40%
	B滑走路	63%	61%	62%	48%	48%	55%	60%	57%	60%

(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・リバース使用状況など

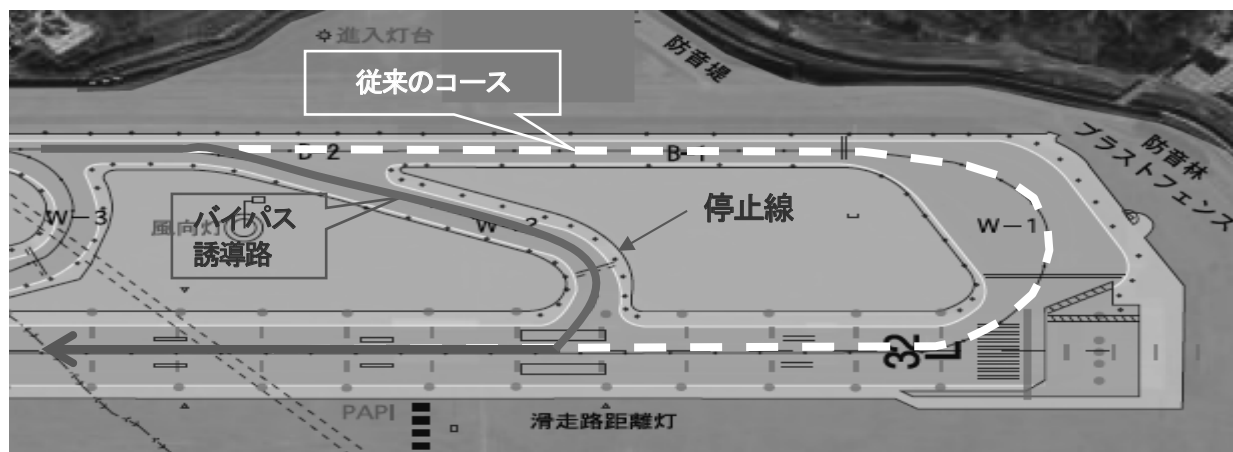
2. 空港構造の改良

(1)防音施設の設置

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後に撤去)。

(2)バイパス誘導路の設置

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) 基本的な航空法令 / 具体的な運用規則 / 国のシステムと機能 / 資格を持つ技術者 / 技術ガイダンス・ツールおよび安全重要情報の提供 / ライセンス認証、認可および承認義務 / 安全管理システムの義務 / 事故・インシデント調査 / ハザードの特定と安全リスク評価 / 安全リスク管理 / 安全上の問題の解決 / 監視義務 / 国の安全パフォーマンス / 内部コミュニケーションおよび安全情報の周知 / 外部コミュニケーションおよび安全情報の周知 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 1km 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)。

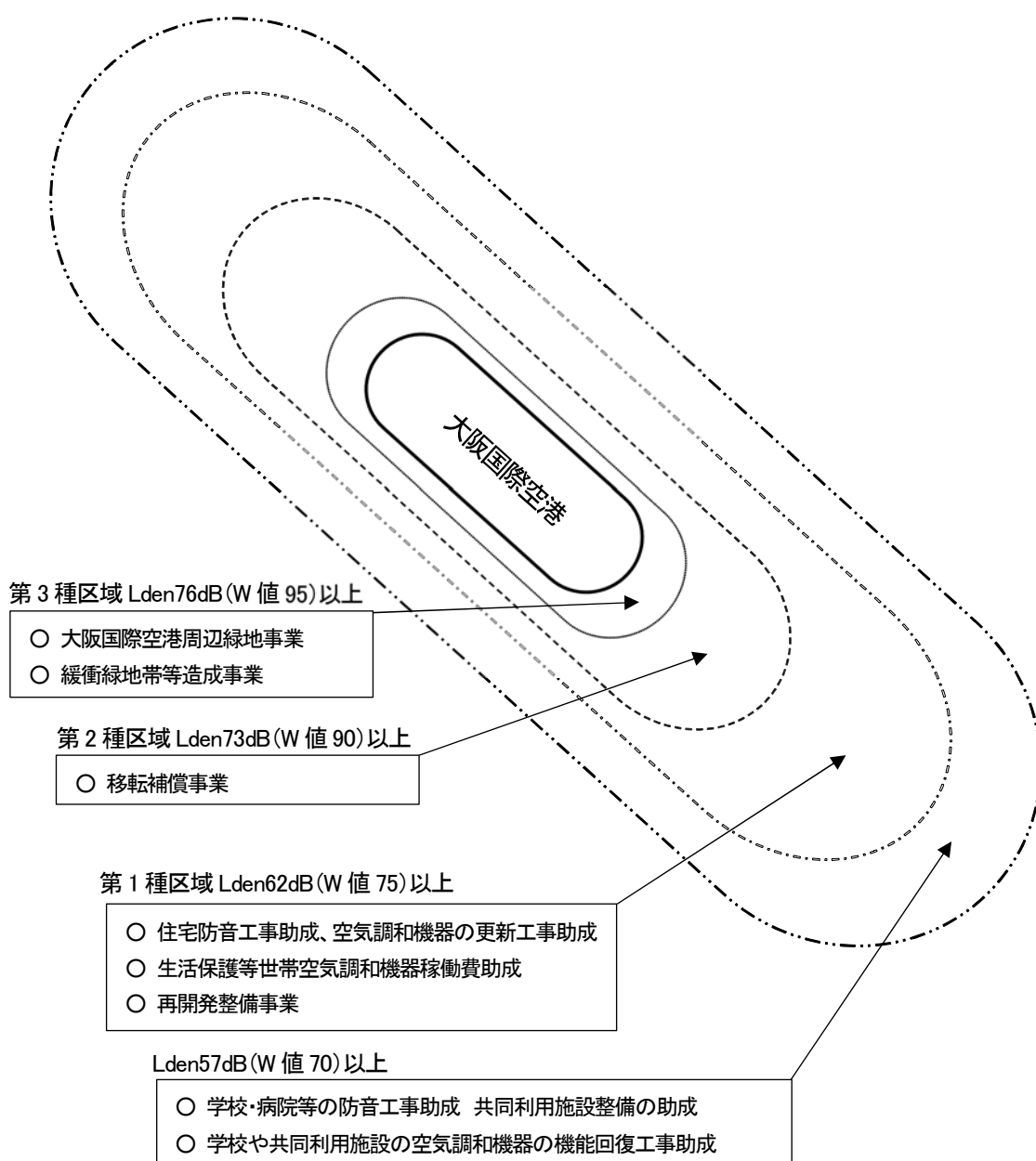
4. 空港周辺対策

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.14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.9 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8年3月末)・・・33, 375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8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4年度		令和5年度		令和6年度		令和7年度	
	件数	台数	件数	台数	件数	台数	件数	台数
更新工事①	3	3	1	1	0	0	2	2
更新工事②	16	21	14	16	15	19	9	13
更新工事③	60	81	53	76	49	56	38	49
更新工事④	6	6	51	51	86	88	69	76

(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8年3月末)	件数
更新工事①	21, 844件
更新工事②	11, 259件
更新工事③	1, 099件
更新工事④	214件
告示日後住宅更新工事①	693件
告示日後住宅更新工事②	140件
告示日後住宅更新工事③	3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が承継している。

移転補償事業実績(令和8年3月末)

種別	豊 中 市	
	件 数	面積(㎡)
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(助成割合は上限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更新	283,000 円
	ふれあい緑地フェスティバル	3,059,000 円
令和5年度	共同利用施設テレビ更新	256,000 円
	共同利用施設トイレ改修	626,000 円
	障害福祉センターひまわり備品整備	551,000 円
	原田・高川介護予防センター備品更新	496,000 円
	ふれあい緑地フェスティバル	3,330,000 円
	ふれあい緑地9街区遊戯施設整備	11,915,000 円
令和6年度	共同利用施設トイレ改修	1,668,000 円
	ふれあい緑地球技場、ふれあい緑地庭球場及びふれあい緑地少年野球場備品整備	885,000 円
	豊島温水プール備品整備	284,000 円
	ふれあい緑地フェスティバル	3,298,000 円
	障害福祉センターひまわり備品整備	445,000 円
	原田介護予防センター内はらだ保育園ねいろ備品整備	112,000 円
令和7年度	共同利用施設テレビ更新	315,000 円
	共同利用施設庄内幸センター・豊南西センター空気調和設備更新	1,025,000 円
	ふれあい緑地庭球場ポータブル発電機設置	223,000 円
	航空機騒音常時監視システム更新	4,884,000 円
	ふれあい緑地フェスティバル	3,356,000 円
	ふれあい緑地サイン改修	5,489,000 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4年度	463
令和5年度	451
令和6年度	419
令和7年度	414

令和7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
豊中市立豊島体育館	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	野田地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】 令和6年4月1日に助成金の額を定額制に移行するため、基本助成額や算出方法などの制度を変更。詳細は以下のとおり。

世帯人数に応じた基本助成額を助成している(1人世帯:8千円、2人世帯:9千円、3人世帯以上:1万円)。

令和7年6月13日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2025」において、物価上昇に対応し、長年据え置かれた公的制度の基準額・閾値を省庁横断的に見直す方針が示されたことを受け、国が本助成制度の要綱を改正し、令和8年度から助成限度額を1.2倍に引き上げることとした。この改正に合わせ、関西エアポート株式会社も助成限度額を1.2倍に引き上げることとしたことから、令和8年4月1日に基本助成額を変更。世帯人数に応じた基本助成額を助成している(1人世帯:9千6百円、2人世帯:1万8百円、3人世帯以上:1万2千円)。

ただし、領収書の合計額が基本助成額に満たない場合は領収書の合計額を助成額としている。

実績	件数 (世帯)
令和4年度	563
令和5年度	520
令和6年度	573
令和7年度	573

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、
野田地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	助成の対象
住宅防音サッシ修理助成	騒防法の事業等により取り付けした防音サッシの修理に必要な部品及び調整に要する費用(助成割合:80%)
消防施設等助成	10市協の加盟市及び大阪市に対し、消防施設・設備の整備、消火活動に必要な諸機材、消火薬剤等の購入などに係る経費
地域活動助成	建物等の移転補償が実施された区域(豊中市、伊丹市、川西市)における自治会等の地域活動費
AGL 関連地区助成	滑走路 14 を使用して着陸するため進入路指示灯(AGL)を暫定的に運用した場合、その進入経路下の地域(尼崎市、伊丹市、宝塚市、川西市)の団体に対する地域活動費
空港周辺樹木管理助成	航空法に定める制限表面に抵触するおそれのある樹木の伐採又は剪定に係る経費

※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。また、航空機による屋根瓦被害に対する一部助成は令和5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。)