

資 料

No.1 騒音対策区域図(変遷)

(1)第1種区域(豊中市内)

区域内人口・世帯数

人口： 42,043 人
(市全体の 10.4%)

世帯： 23,670 世帯
(市全体の 11.8%)

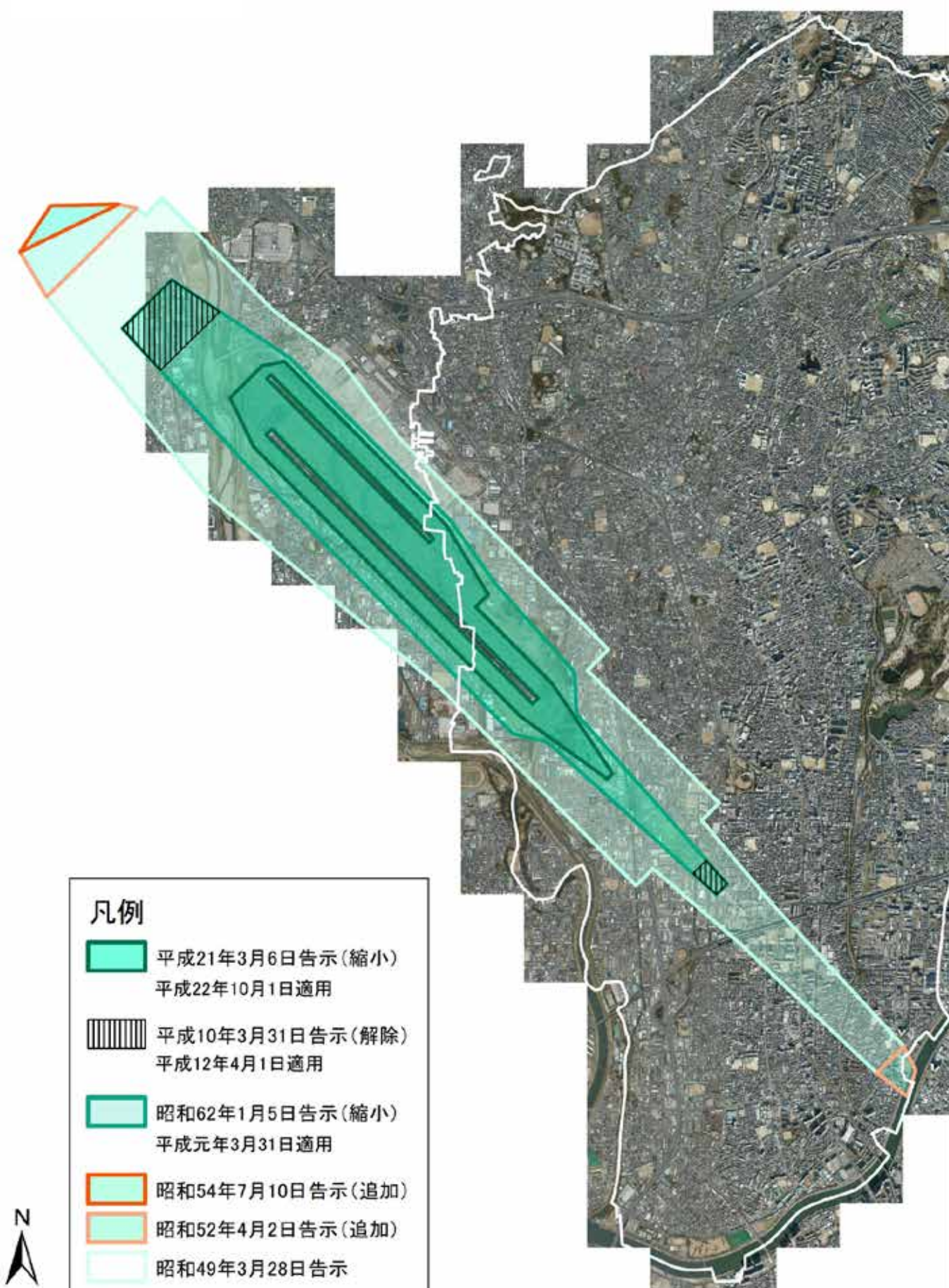
令和8年4月1日現在の
住民基本台帳から第1種区域に係る
町丁目単位で集計

凡例

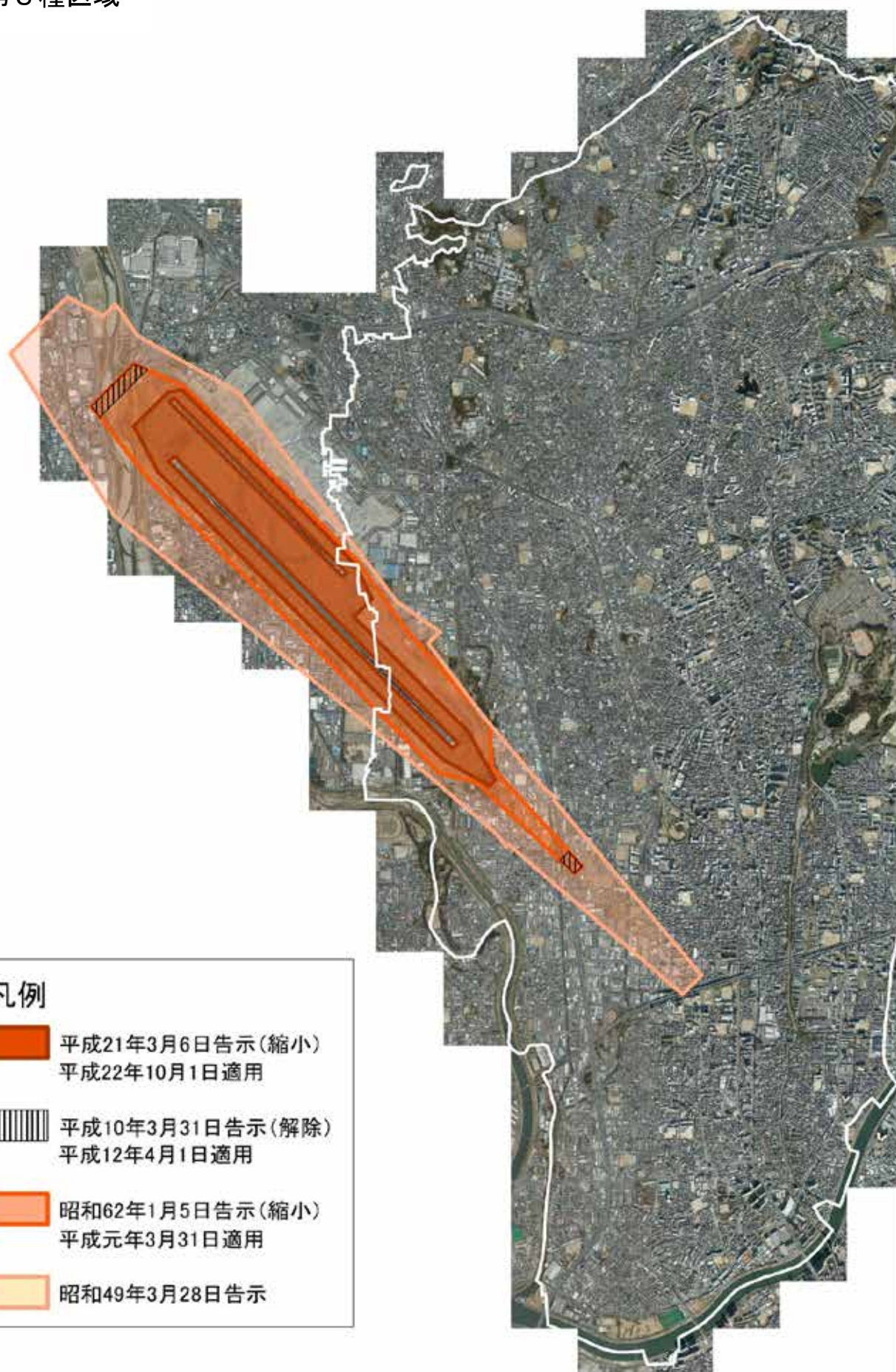
- 平成21年3月6日告示(解除)
平成22年4月1日適用
- 昭和57年3月30日告示(追加)
- 昭和54年7月10日告示(追加)
- 昭和52年4月2日告示(追加)
- 昭和49年3月28日告示



(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、新基準適合機のための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 「空港の設置及び管理に関する基本方針」(抜粋)

(平成20年12月24日策定、令和8年4月1日改正)

はじめに

(略)

第一 空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項

(略)

第二 空港の整備に関する基本的な事項

(略)

第三 空港の運営に関する基本的な事項

(略)

第四 空港とその周辺の地域との連携の確保に関する基本的な事項

(略)

第五 空港の周辺における騒音その他の航空機の運航により生ず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な事項

(略)

第六 地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項

1 首都圏における空港相互間の連携のあり方

(略)

2 近畿圏における空港相互間の連携のあり方

令和元年五月の関西三空港懇談会において確認された関西三空港の以下の役割分担の下、各空港の特性を生かしつつ、トータルとして三空港の最適運用を図ることとする。

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

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神戸空港は神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港であり、関西国際空港・大阪国際空港を補完する機能が求められる。

令和四年九月の同懇談会では、令和十二年前後を目途に三空港全体で年間五十万回の発着容量確保を目指すことが合意されており、これに向けた利用促進や空港機能の強化等に関する地元における議論も踏まえ、また、三空港を一体的に運営する空港運営権者の経営判断をできる限り尊重しつつ、安全面・環境面への配慮を大前提に、関西全体の航空需要拡大と関西経済の発展に向けて引き続き適切に対応する。

3 中部圏における空港相互間の連携のあり方

(略)

第七 その他

(略)

おわりに

(略)

No.4 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.5 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案 骨子

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

(1) 背景

(2) 両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の方向性

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 新関西空会社は、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、新関西空会社は、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基本的な事項

- ・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

(1) 関西空港の基本的運用方針

- ・我が国の国際拠点空港として、最大限その特性を活かした運用

(2) 関西空港の航空輸送需要拡大のための施策

- ・LCC 拠点、国際貨物ハブ空港としての機能を強化 等

(3) 二期事業により造成された用地の有効活用と今後の整備

- ・二期事業により造成された用地を多面的に活用
- ・新たな埋立等の事業については、当面凍結

(4) 海上空港としての安全・安心の確保

- ・津波等の自然災害への対策に万全を期する等、安全・安心の確保に十分配慮

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

- ・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
 - (1) コンセッションの目的
 - ・新関西空社は、可能な限り速やかにコンセッションを実現
 - (2) コンセッションに向けての取組
- 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
 - ・関空土地保有会社は、債務を早期に確実に返済

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
 - (1) 両空港間のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項
 - ・両空港間の往来が可能な限り簡便となるようなアクセス交通を形成
 - (2) 関西空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項
 - ・関西空港と大阪都心部等を結ぶ高速鉄道等の実現に向けて必要な課題を検討
 - (3) 伊丹空港のアクセス交通に係る取組に関する基本的な事項
 - ・駐車場の更なる活用促進策等について検討
- 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
 - ・混雑空港である両空港における運航に係る許可等を行うに当たっては、空港運営事業者の意向にできる限り配慮
 - ・可能な限り早期にコンセッションが実現するよう環境整備
- 2 地方公共団体等の協力、連携等に関する基本的な事項
 - ・地元自治体、経済団体による観光旅客の誘致等の施策の実施
 - ・地元自治体、経済団体による両空港における航空輸送のあり方についての合意形成
 - ・空港運営事業者と関空会社出資自治体等との連携
 - ・空港運営事業者と地元との共生関係の維持
- 3 両空港を取り巻く状況変化への対応
 - ・本基本方針の見直し(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. 6 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うち、航路直下及び空港緑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	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、グラウンドゴルフ場等を整備。

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<Ⅰ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8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

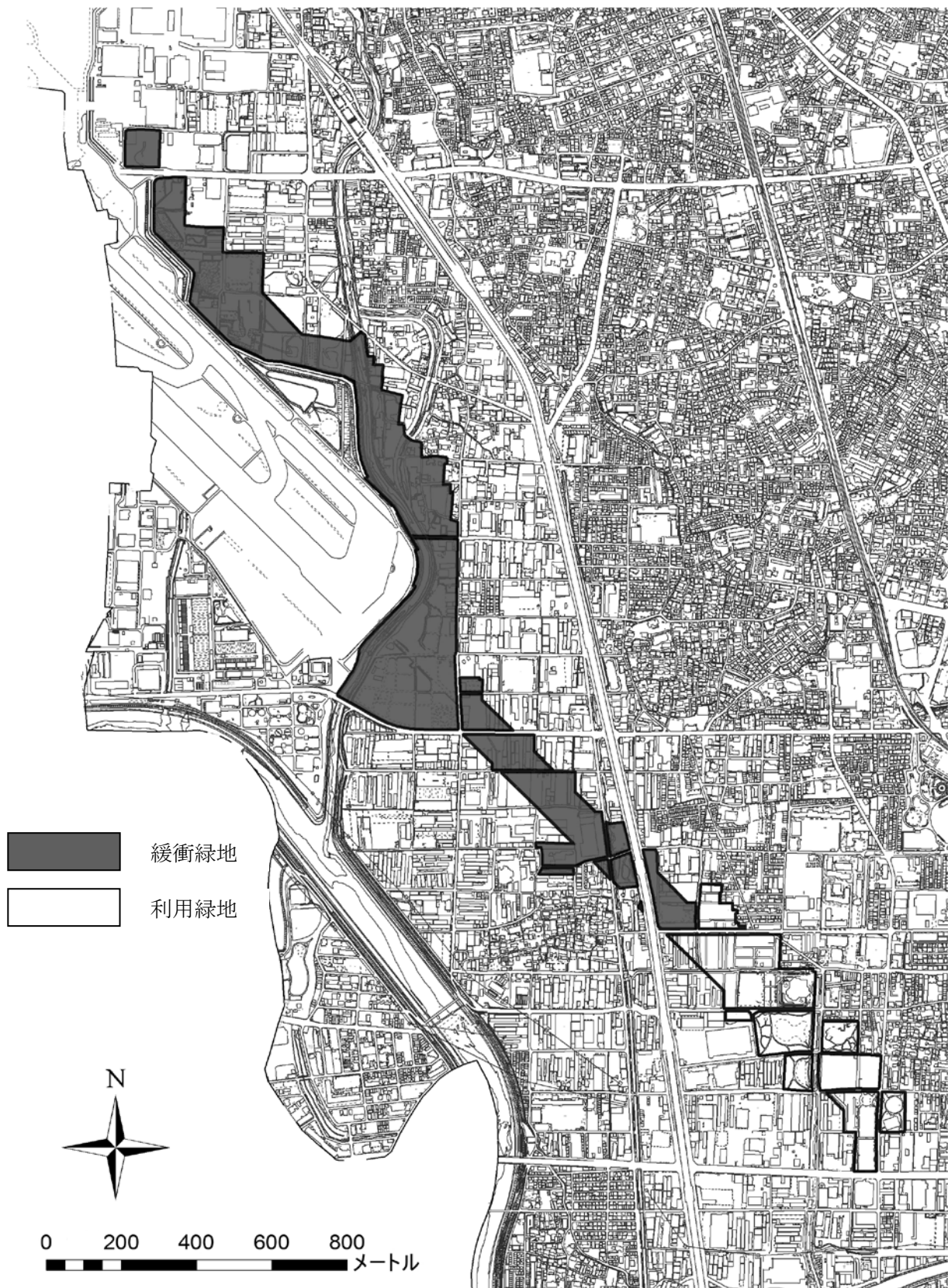
緩衝緑地<Ⅰ期> 平成23年度末完了(一部区域を除く)

利用緑地 平成25年度末完了(一部区域を除く)

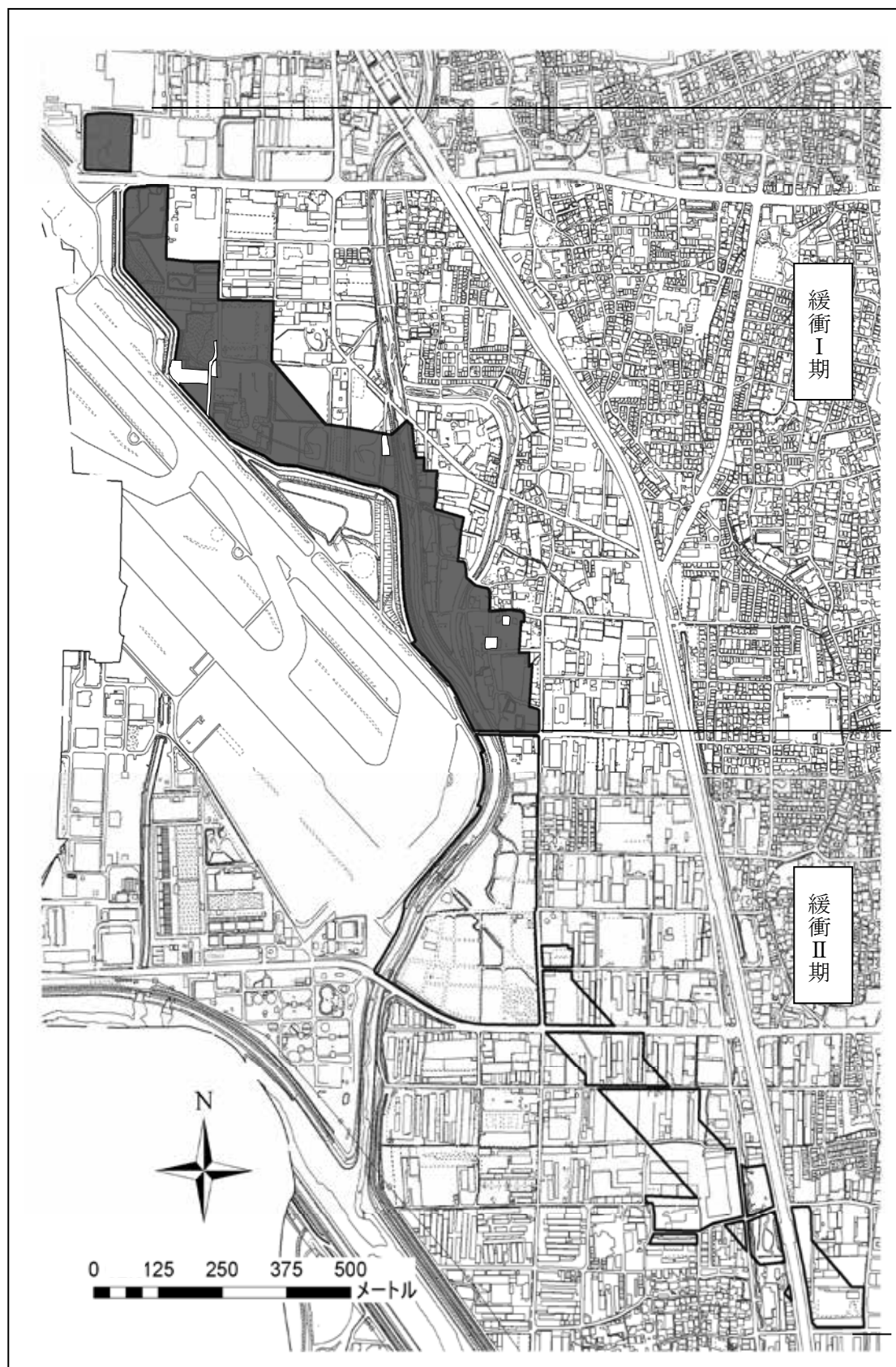
11. その他

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.7-1 大阪国際空港周辺緑地事業位置図

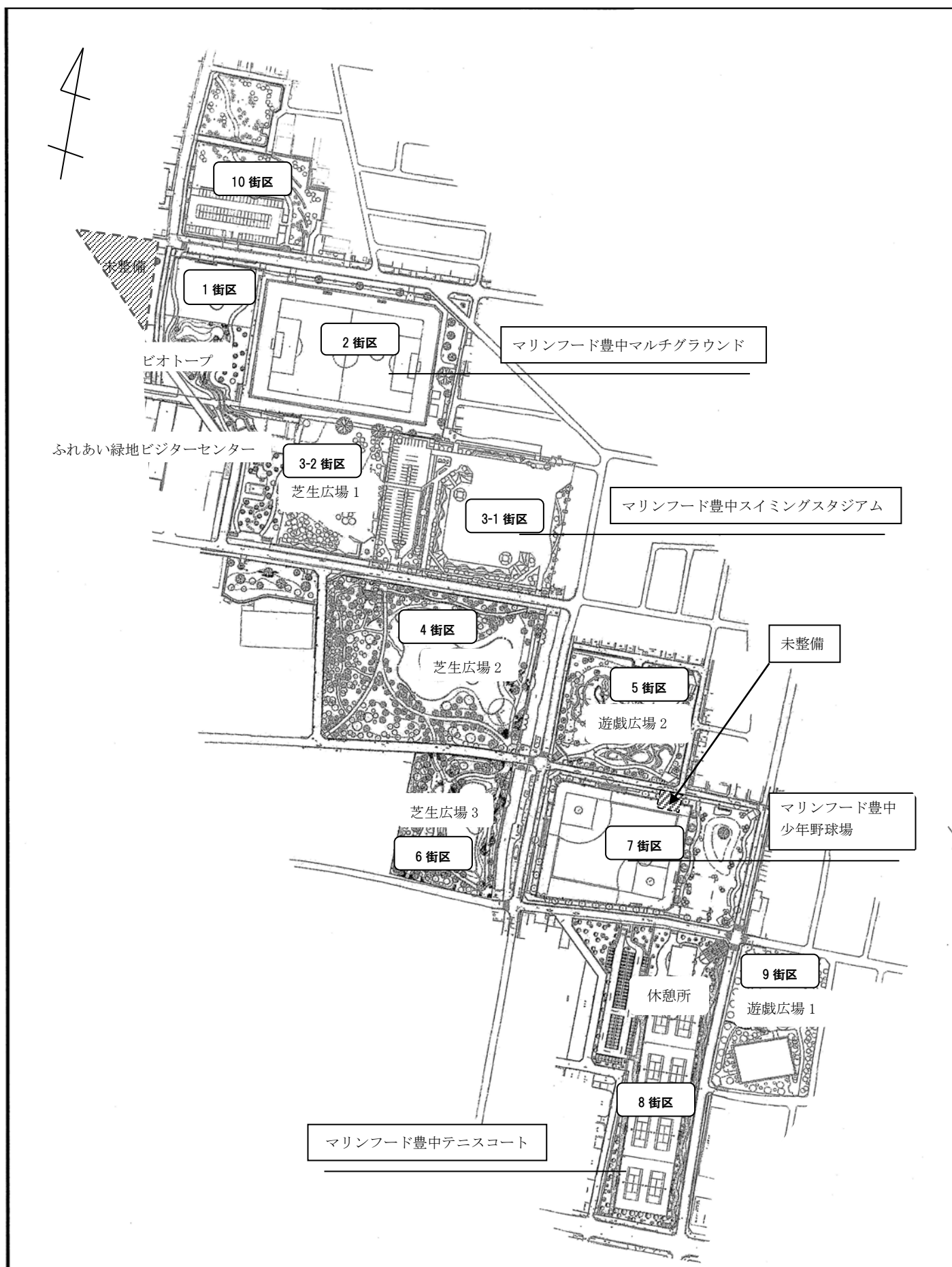


No.7-2 緩衝緑地地域図(Ⅰ・Ⅱ期) 令和8年6月現在



白抜きは未整備箇所

No.7-3 利用緑地（ふれあい緑地）概略図



No.8 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。

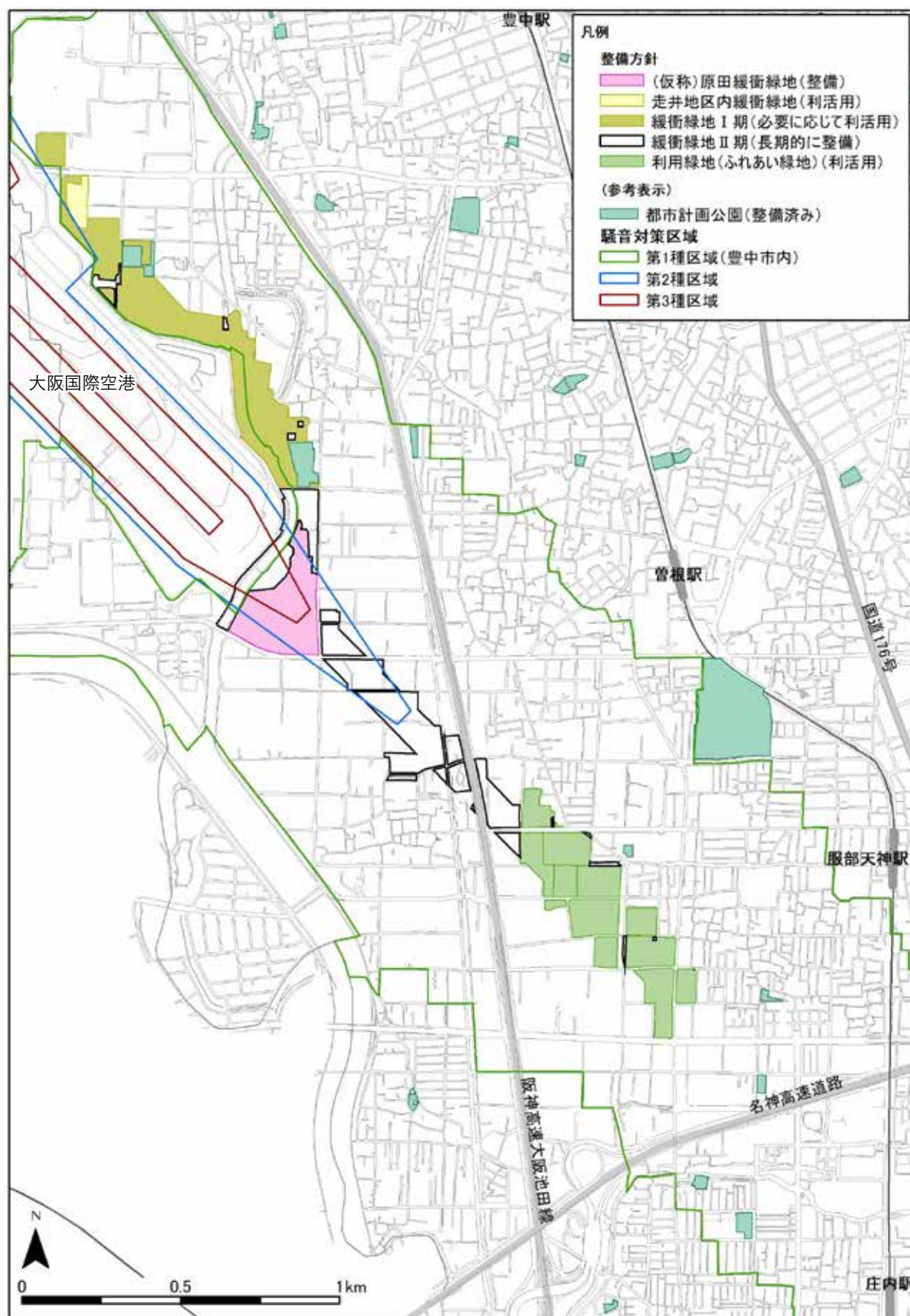
一方で、本市は「空港を活かしたまちづくり」を掲げ、空港が生み出す雇用や経済波及効果、全国に広がる就航先との交流、空港や飛行機に身近に接することができる立地など、大阪国際空港によって生み出される様々なプラス面を本市の活性化につなげようとしている。

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、原田緑地の整備、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。

(2) 整備方針図



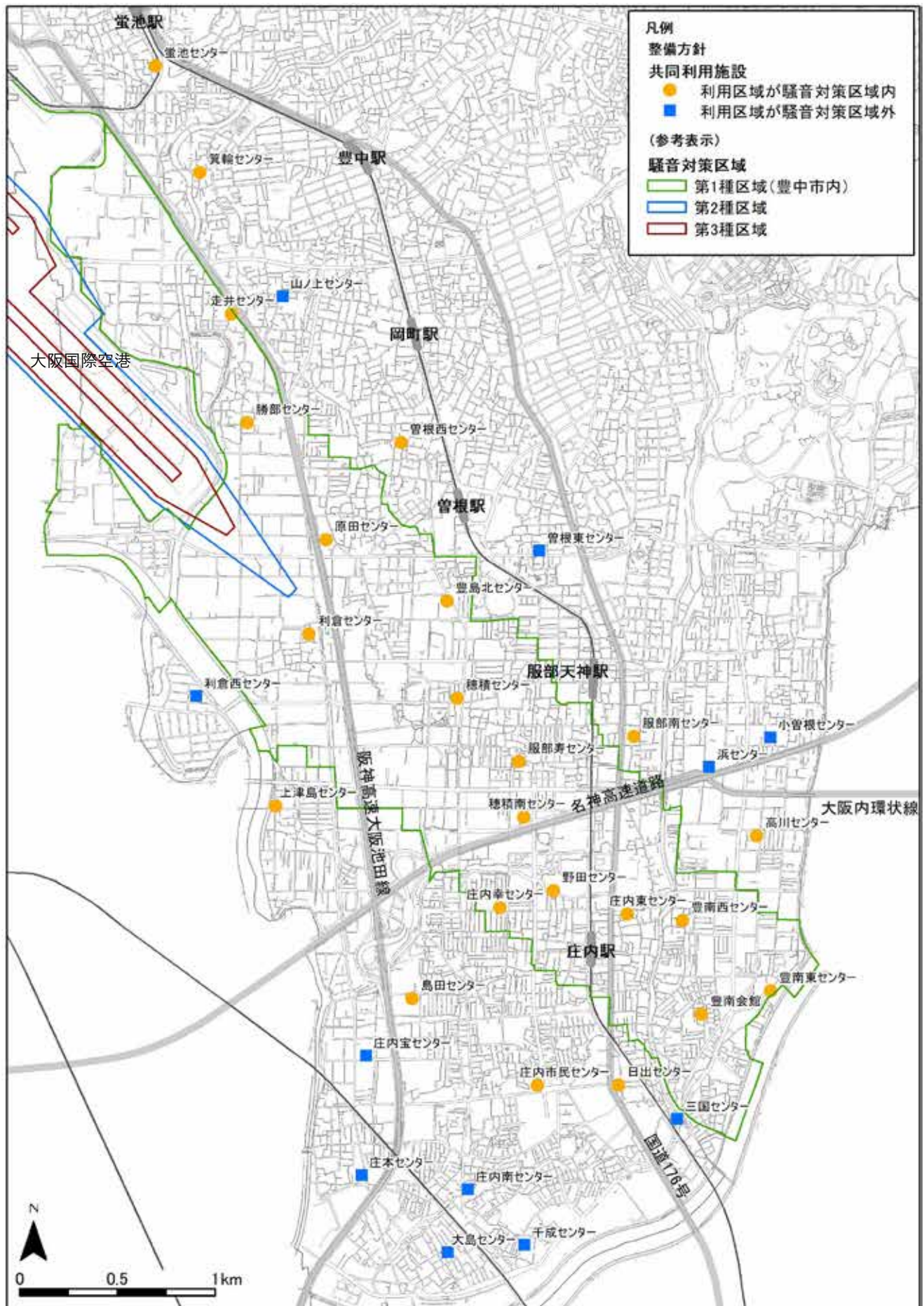
令和4年3月「大阪国際空港周辺地域整備構想」から抜粋

No.9 共同利用施設一覧

令和8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

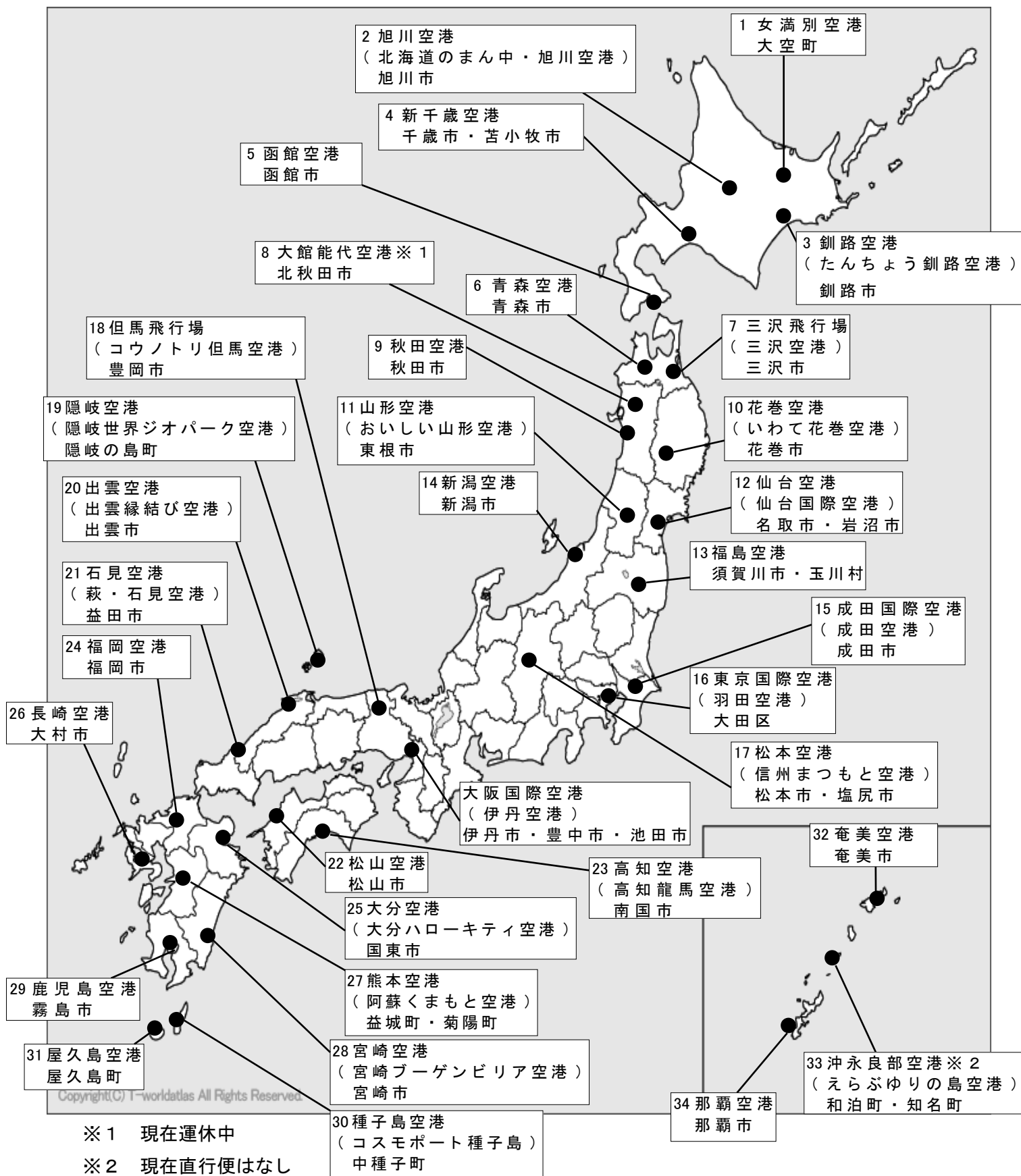
共同利用施設位置図



令和4年3月「大阪国際空港周辺地域整備構想」から抜粋

No. 10 就航先(愛称)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



No.11 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.12 協定締結都市一覧

令和8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
10	北海道旭川市	令和5年11月27日	—

※大阪国際空港就航都市との協定のみ掲載

No.13 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.14 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)	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
教育施設等 防音工事	358 (461)	0 (101)	16 (138)	8 (110)	298 (131)	282 (000)	198 (0)	36 (967)	149 (632)	0 (235)	111 (218)	0 (379)	2 (7)	0 (78)	0 (22)
住宅防音工事	698 (1,009)	425 (0,552)	110 (298)	64 (262)	69 (595)	51 (819)	62 (798)	59 (563)	39 (316)	39 (255)	41 (235)	42 (198)	37 (191)	42 (192)	47 (162)
移転補償	674 (2,930)	1,433 (2,367)	1,383 (2,807)	1,382 (3,446)	1,379 (1,898)	951 (0,904)	123 (1726)	117 (3,097)	0 (0,759)	0 (628)	0 (413)	0 (635)	0 (611)	0 (1316)	0 (1,823)
緩衝緑地帯 整備	221 (362)	0 (069)	0 (72)	0 (65)	0 (66)	0 (48)	0 (80)	0 (47)	0 (42)	0 (75)	0 (63)	0 (39)	0 (41)	0 (48)	0 (37)
空港周辺 整備機構															
周辺環境 基盤施設	51 (51)	104 (00)	77 (0)	0 (0)	0 (0)	12 (0)	10 (0)	0 (0)	47 (0)	34 (0)	36 (0)	72 (0)	108 (0)	73 (0)	0 (0)
騒音監視 装置整備		20													
騒音監視 装置整備	(065)	(112)	(73)	(25)	(207)	(169)	(136)	(164)	(885)	(126)	(164)	(36)	(54)	(708)	(189)
環境対策調査															
テレビ受信 障害対策	(179)	(119)	(100)	(110)	(124)	(152)	(212)	(119)	(219)	(356)	(207)	(217)	(159)	(198)	(233)
テレビ受信 障害対策	104 (302)	99 (176)													
生活保護世帯空 調機稼働費補助	6 (10)	6 (07)	6 (8)	6 (7)	6 (7)	6 (7)	6 (6)	6 (5)	6 (5)	6 (5)	6 (5)	6 (4)	6 (3)	6 (4)	7 (4)
合 計	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)	119 (1,508)	153 (1,066)	121 (2,544)	54 (2,470)

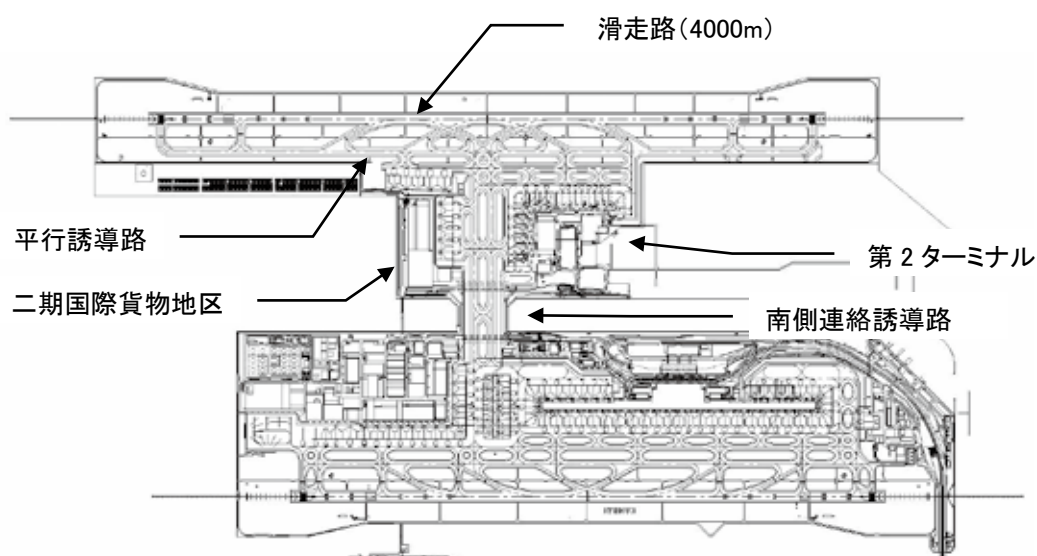
大阪国際空港周辺都市対策協議会総会資料より

- 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 関西国際空港・神戸空港の概要

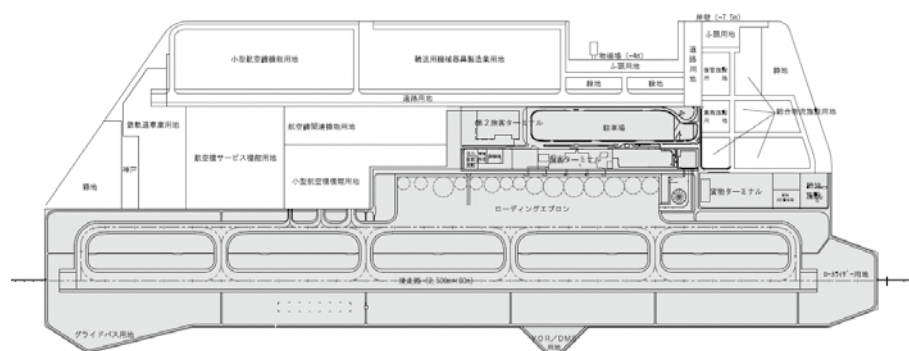
1. 関西国際空港

位 置	大阪湾南東部の泉州沖海上(陸岸から約5km)
運用時間	24時間
一期事業	
規 模	滑走路 3,500m × 60m 1本
面 積	空港施設用地:510ha
開 港 日	平成6年(1994年)9月4日
二期事業	
規 模	滑走路 4,000m × 60m 1本
面 積	空港施設用地:545ha
供 用 日	平成19年(2007年)8月2日



2. 神戸空港

位 置	神戸市中央区神戸空港 三宮から約8km
規 模	滑走路 2,500m × 60m 1本
面 積	空港施設用地:156ha
	空港関連用地:116ha
開 港 日	平成18年(2006年)2月16日
運用時間	7:00 ~ 23:00(16時間)



No.16 空港分布図

種 別		供 用	滑 走 路 最 2,000 m 以上	未 供 用
A 拠 点 空 港	■ ① 会 社 管 理 空 港	28	28	0
	● ② 国 管 理 空 港	4	4	0
	○ ③ 特 定 地 方 管 理 空 港	19	19	0
	▲ ④ 地 方 管 理 空 港	5	5	0
B 地 方 管 理 空 港	★ ⑤ そ の 他 の 空 港	54	30	0
C 共 用 空 港	☆ ⑥ 合 計	7	1	0
D 合 計		97	66	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、地方公共団体が設置し、及び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「公共用ヘリポート」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13年3月31日まで供用を休止。
・公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。

空港分布図
令和8年4月1日現在

