

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 8 年(2026 年) 7 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(新関西国際空港株式会社の設立)	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	25
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	29
Ⅱ. 航空機騒音の現状	
1. 飛行経路	38
2. 着陸高度	39
3. 航空機騒音に係る環境基準	40
4. 航空機騒音測定値の状況	42
5. 航空機騒音測定局	45
6. 逆発着	46
7. 遅延便(運用時間を遅延した便)	47
Ⅲ. 空港周辺環境対策 体系図	48
1. 発生源対策	
(1) 発着規制	49
(2) 機材改良(低騒音ジェット機の導入)	50
(3) 運航方法の改善	52
(4) 大阪国際空港騒音対策委員会によるモニタリング	53
2. 空港構造の改良	
(1) 防音施設の設置	53
(2) バイパス誘導路の設置	53
3. 安全対策	
(1) 航空安全プログラム(国土交通省)	54
(2) 落下物対策総合パッケージ(国土交通省)	54
(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)	54
4. 空港周辺対策	55
(1) 公共施設防音工事	56
(2) 住宅防音工事	56
(3) 移転補償事業	58

(4) 大阪国際空港周辺環境整備事業助成	58
(5) その他の助成等	59
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	62
2. 判例比較	63

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	67
空港を活かしたまちづくり	68
1. 空港周辺地域の整備・利活用	68
(1) 緑地整備事業	68
(2) 大阪国際空港周辺地域整備事業	68
(3) 移転補償跡地の有効活用	70
2. 空港周辺地域の活性化	72
(1) 大阪国際空港周辺地域活性化連絡会	72
(2) 周辺自治体や航空会社等との連携事業	73
(3) 関係団体との連携	74
3. 就航都市との交流・連携	74
(1) 大阪国際空港就航都市交流会議	75
(2) 就航都市交流事業	75

資料

No. 1 騒音対策区域図(変遷)	
(1) 第1種区域(豊中市内)	84
(2) 第2種区域	85
(3) 第3種区域	86
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)	87
No. 3 「空港の設置及び管理に関する基本方針」(抜粋)	88
No. 4 経営統合後の環境対策について	89
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	90
No. 6 大阪国際空港周辺緑地事業	92
No. 7-1 大阪国際空港周辺緑地事業位置図	93
No. 7-2 緩衝緑地区域図(I・II期)	94
No. 7-3 利用緑地(ふれあい緑地)概略図	95
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	96
(2) 整備方針図	97
No. 9 共同利用施設一覧	98
共同利用施設位置図	99
No. 10 就航先(愛称)と交流都市位置図	100
No. 11 就航先と交流都市一覧	101
No. 12 協定締結都市一覧	101
No. 13 大阪国際空港就航都市サミット	102
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)	104
No. 15 関西国際空港・神戸空港の概要	105
No. 16 空港分布図	106

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
令和5年	180,070	399,179
令和6年	181,292	398,145
令和7年	182,745	398,162

市の財政（一般会計決算）（億円）

年	歳 入	歳 出
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
令和4年	1,852.8	1,786.8
令和5年	1,852.7	1,790.2
令和6年	1,972.6	1,917.9

※平成27年・令和2年は国勢調査の確定値

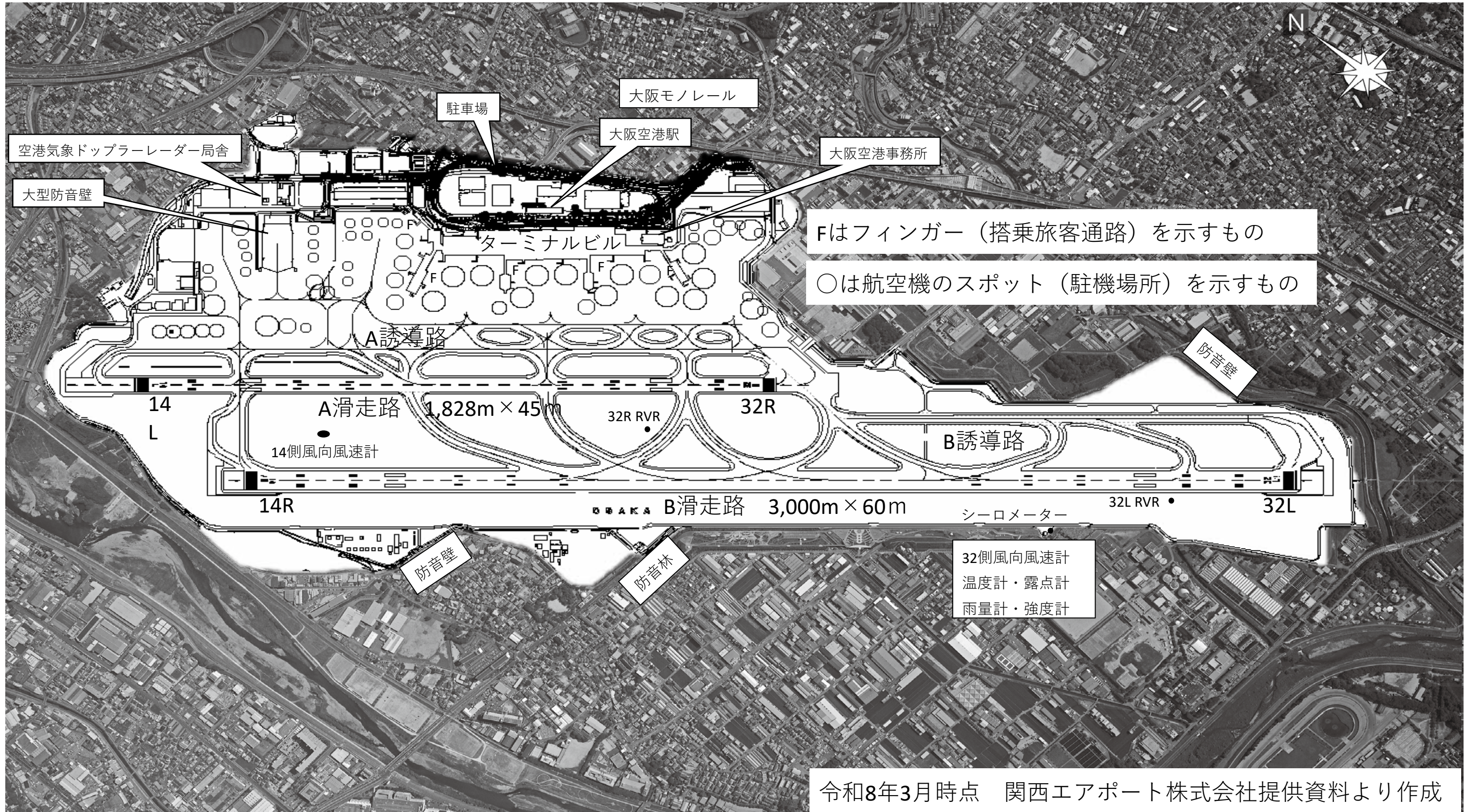


第2章 大阪国際空港の現況

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			国土交通大臣	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 8 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:収容台数3,054台(うち障がい者等専用スペース36台) 送迎スペース:収容台数53台(うち障がい者等専用スペース2台)、団体バス乗降場:収容台数28台 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500KW 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、 救難照明車1台、オペレーション車2台 計8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6,924m 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 防音堤 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	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)、自動車給油所、水素ステーション、派出所、診療所(内科)、歯科、郵便局、大阪空港ホテル

IV. 空港の運用状況

	旅客数 (千人)	発 着 回 数											
		定 期 便				臨 時 便				そ の 他			
		ジェット機	低騒音 ジェット機	プロペラ機	ジェット機	低騒音 ジェット機	プロペラ機	ジェット機	低騒音 ジェット機	プロペラ機	ジェット機	低騒音 ジェット機	プロペラ機
平成14年(2002年)	17,628	90,911	—	6,191	1,913	—	189	725	—	565	4,334	—	6,945
平成15年(2003年)	18,830	97,705	(7,496)	9,678	1,824	—	10	777	(26)	859	4,330	(7,522)	10,547
平成16年(2004年)	19,317	100,353	(10,194)	19,329	1,684	—	1	933	(51)	603	4,506	(10,245)	19,933
平成17年(2005年)	18,948	95,535	(10,505)	29,090	1,716	—	1	916	(31)	544	4,718	(10,536)	29,635
平成18年(2006年)	17,050	89,318	(10,209)	34,220	1,615	—	1	1,010	(35)	614	4,059	(10,244)	34,835
平成19年(2007年)	16,239	84,409	(10,460)	36,294	1,554	—	0	935	(48)	478	4,149	(10,508)	36,772
平成20年(2008年)	15,633	83,272	(10,373)	39,605	1,583	—	0	838	(58)	450	4,354	(10,431)	40,055
平成21年(2009年)	14,563	83,114	(10,361)	40,875	1,548	—	0	617	(69)	373	4,234	(10,430)	41,248
平成22年(2010年)	14,789	82,308	(10,263)	38,822	1,517	—	0	390	(76)	231	4,473	(10,339)	39,053
平成23年(2011年)	12,776	78,687	(13,033)	33,147	2,723	(380)	6	1,762	(447)	312	4,097	(13,860)	33,465
平成24年(2012年)	13,218	82,656	(14,792)	38,729	1,442	(18)	0	701	(164)	343	3,812	(14,974)	39,072
平成25年(2013年)	13,824	94,690	—	35,733	1,335	—	234	600	—	204	3,335	—	36,171
平成25年度(2013年度)	14,101	98,964	—	34,549	1,290	—	254	605	—	202	3,291	—	35,005
平成26年度(2014年度)	14,621	104,396	—	29,013	1,260	—	262	680	—	228	3,332	—	29,503
平成27年度(2015年度)	14,626	38,220	67,201	28,342	391	1,035	90	273	659	367	3,230	68,895	28,799
平成28年度(2016年度)	15,100	42,496	63,623	26,942	302	1,122	100	269	731	333	2,825	65,476	27,375
平成29年度(2017年度)	15,677	35,895	69,445	27,407	255	1,231	47	243	685	368	2,783	71,361	27,822
平成30年度(2018年度)	16,299	31,377	76,516	24,790	245	1,342	52	293	611	311	2,953	78,469	25,153
令和元年度(2019年度)	15,765	25,409	82,354	24,171	144	1,332	46	234	472	431	2,621	84,158	24,648
令和2年度(2020年度)	5,812	7,957	49,870	18,611	0	842	91	411	393	422	2,323	51,105	19,124
令和3年度(2021年度)	7,499	6,828	70,832	24,015	0	787	129	100	357	368	2,418	71,976	24,512
令和4年度(2022年度)	12,990	5,074	99,472	28,148	0	1,458	80	97	441	294	2,561	101,371	28,522
令和5年度(2023年度)	14,794	10,128	91,785	31,066	9	1,346	90	117	564	319	2,447	93,695	31,475
令和6年度(2024年度)	15,450	11,942	89,920	30,809	0	1,358	148	148	584	272	2,175	91,862	31,229
令和7年度(2025年度)	16,287	11,662	90,911	30,714	2	1,402	132	174	539	352	2,166	92,852	31,198
平成15年～平成24年の低騒音ジェット機欄の()内の数は、CRJの発着回数でジェット機の内数													
※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7年度発着回数は速報値													
国土交通省、関西エアポート株式会社資料より													

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	神戸	関西	神戸	関西	神戸	関西
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
令和5年度(2023年度)	376.7	134.6	94.7	606.0	40.4	18.7	9.4	68.5	240.0	28.0	-	268.0	-	329.3	-	52.1	-	1,971.0
令和6年度(2024年度)	376.3	130.3	91.0	597.6	42.3	18.4	9.9	70.6	249.0	32.0	-	281.0	-	414.5	-	68.7	-	2,085.0
令和7年度(2025年度)	378.2	120.9	90.8	589.9	44.6	17.7	10.0	72.3	253.0	22.0	-	275.0	9.6	445.5	1.5	74.2	-	2,133.0

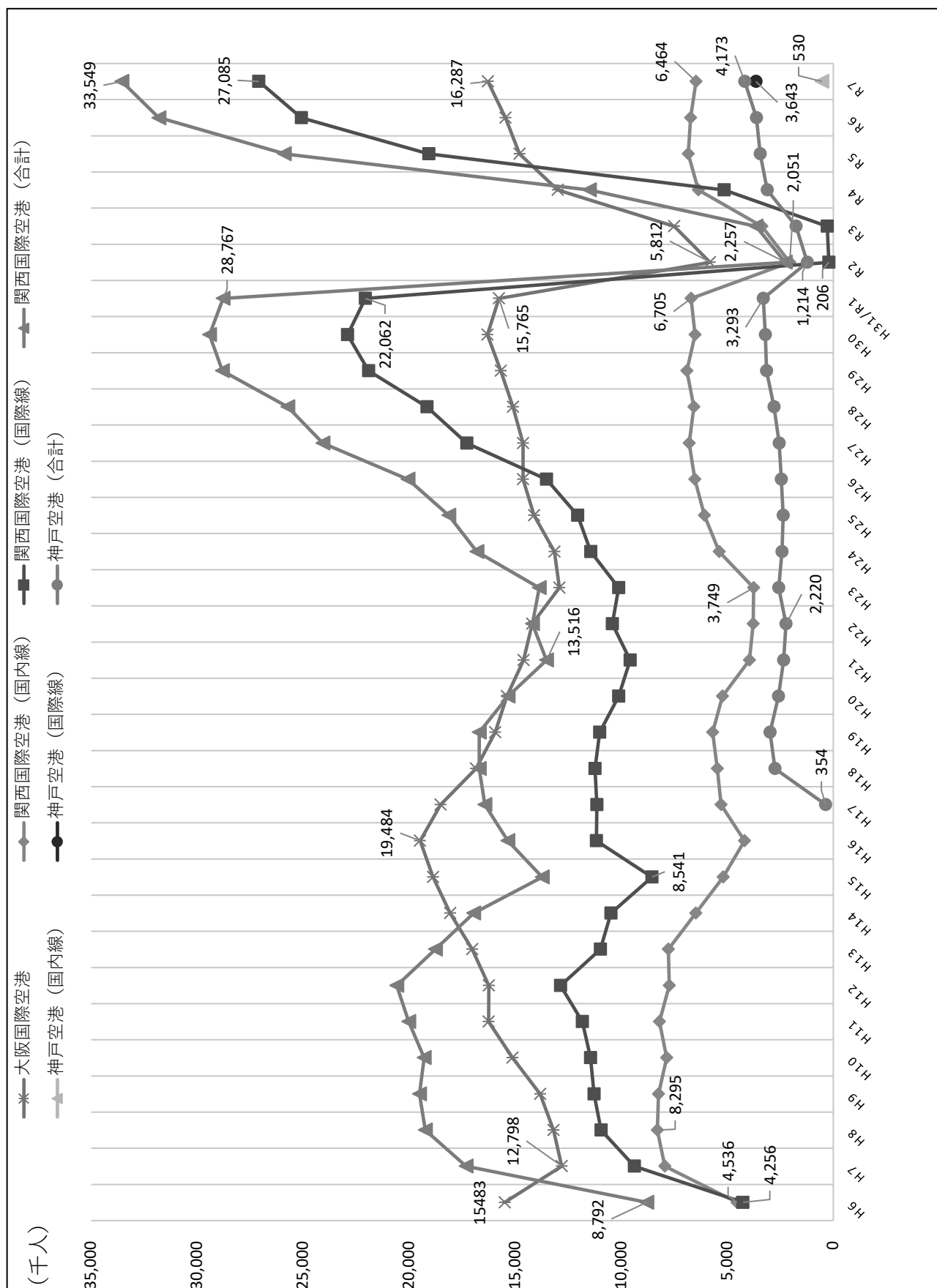
※発着回数・・・空輸機、特別機、回転翼機等含む

※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

※令和7年度関西国際空港および神戸空港の数値は速報値

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)



※令和7年度関西国際空港および神戸空港は速報値

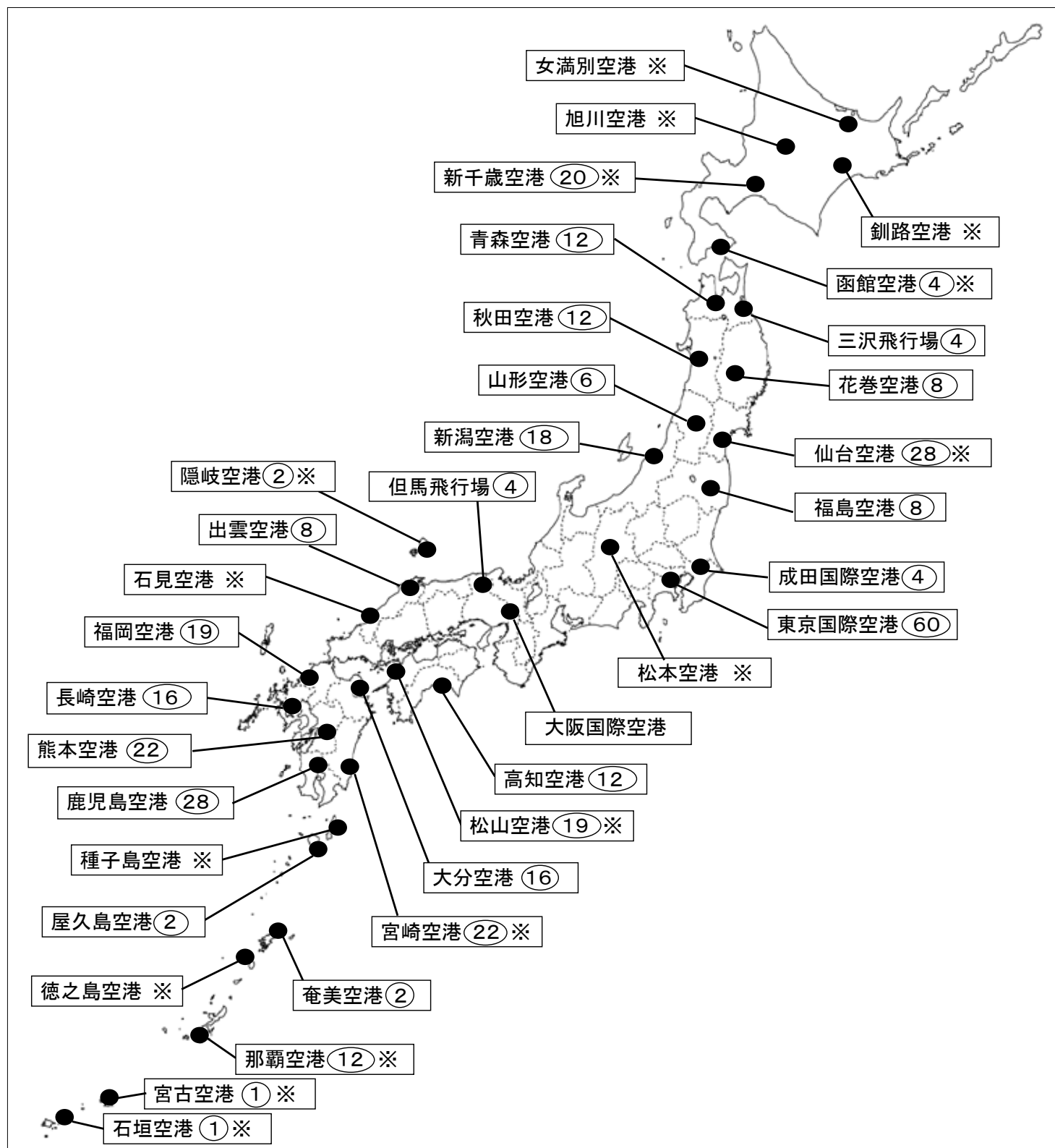
Ⅶ. 路線別旅客数

区 間	区間 距離 (km)	令和7年度(上半期)			令和6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	2,688,511	3,137,511	85.7	5,100,812	6,604,790	77.2
2 成田	589	109,843	121,143	90.7	207,717	240,462	86.4
3 新千歳	1,161	730,285	810,312	90.1	1,355,005	1,569,088	86.4
4 福岡	578	362,281	449,326	80.6	677,770	859,614	78.8
5 那覇	1,304	657,059	744,789	88.2	1,220,830	1,466,903	83.2
6 旭川	1,320	8,767	9,240	94.9	8,883	10,230	86.8
7 釧路	1,336	1,215	1,494	81.3	1,588	1,940	81.9
8 函館	1,049	103,432	119,086	86.9	184,255	212,821	86.6
9 女満別	1,445	7,027	7,980	88.1	6,017	7,030	85.6
10 青森	946	152,850	184,703	82.8	292,096	422,191	69.2
11 三沢	985	44,660	61,750	72.3	45,526	69,388	65.6
12 花巻	870	82,882	111,872	74.1	154,371	223,782	69.0
13 仙台	803	495,485	604,577	82.0	933,729	1,323,867	70.5
14 秋田	793	134,635	166,326	80.9	238,111	330,848	72.0
15 山形	730	71,992	90,383	79.7	132,103	180,804	73.1
16 福島	662	102,028	138,434	73.7	180,409	269,078	67.0
17 新潟	611	294,754	362,767	81.3	508,817	683,827	74.4
18 松本	385	3,968	4,712	84.2	3,490	4,712	74.1
19 但馬	175	19,658	31,872	61.7	35,182	61,296	57.4
20 隠岐	366	24,863	33,486	74.2	41,966	60,276	69.6
21 出雲	362	94,615	120,764	78.3	177,901	237,405	74.9
22 石見	477	959	1,220	78.6	716	924	77.5
23 松山	378	259,468	336,842	77.0	507,344	679,200	74.7
24 高知	300	133,350	163,175	81.7	260,003	326,036	79.7
25 長崎	673	193,413	241,848	80.0	378,746	481,494	78.7
26 熊本	621	289,648	397,422	72.9	529,705	765,743	69.2
27 大分	462	150,044	192,894	77.8	299,433	381,817	78.4
28 宮崎	568	315,235	424,527	74.3	632,421	855,597	73.9
29 鹿児島	655	338,340	468,035	72.3	691,292	962,226	71.8
30 種子島	692	2,810	3,990	70.4	3,369	5,814	57.9
31 屋久島	707	13,446	16,416	81.9	25,723	33,072	77.8
32 奄美大島	989	47,314	69,705	67.9	95,533	132,926	71.9
33 宮古	1,559	—	—	—	—	—	—
34 石垣	1,709	11,321	12,744	88.8	13,933	16,600	83.9
35 徳之島	1,075	285	304	93.8	532	722	73.7
合 計		7,946,443	9,641,649	82.4	14,945,328	19,482,523	76.7

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8年5月現在



※夏期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日分の発着回数を目安を追記して掲載

数字は1日分の発着回数（令和8年1月に設定された運航ダイヤから算出）の目安

1日の総発着回数の上限は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じることとした。

- 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

低騒音機として取扱いが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(B737-700は令和3年6月退役)、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)
- ⑦令和7年4月1日からB78X(B787-10)

※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) 空港法に基づく「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。令和8年4月1日改正)

関西3空港の位置づけ(抜粋)

- 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。

(資料No.3 空港の設置及び管理に関する基本方針(抜粋))

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.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)

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.4 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)。

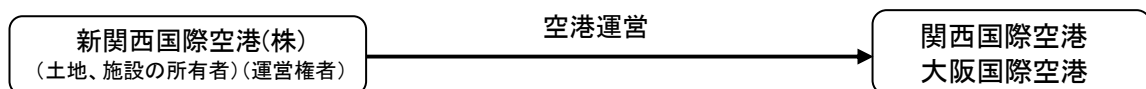
(2) 運営権引継ぎまでの経過

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

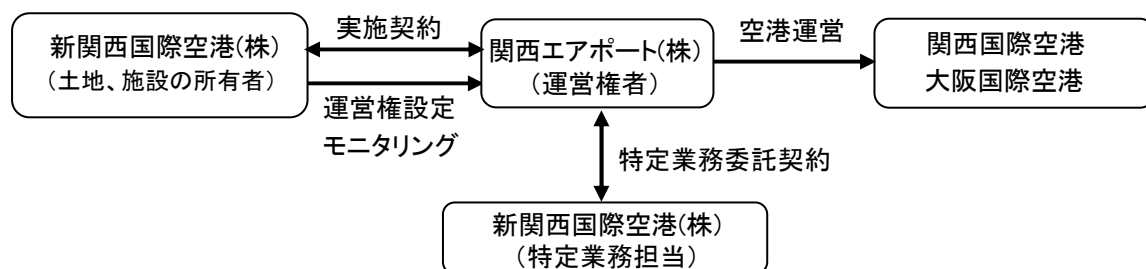
(3) 運営形態

① 関西国際空港及び大阪国際空港

○平成28年3月まで

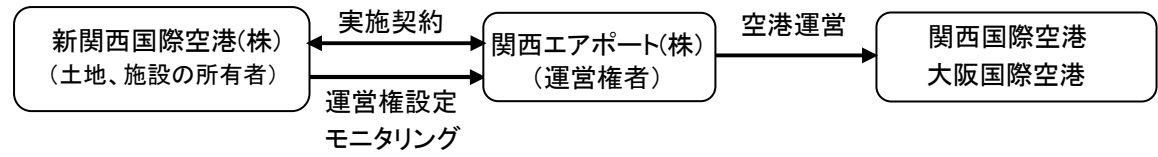


○平成28年4月から令和3年3月まで



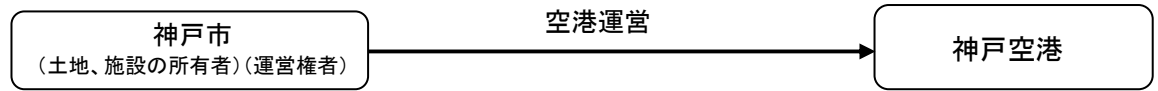
- ・関西エアポート株式会社が実施する空港運営業務のうち、一部の専門業務を新関西国際空港株式会社に委託
- ・新関西国際空港株式会社は、受託した業務を実施するとともに、業務を通じて、関西エアポートに知識、経験、ノウハウ等を提供

○令和3年4月以降

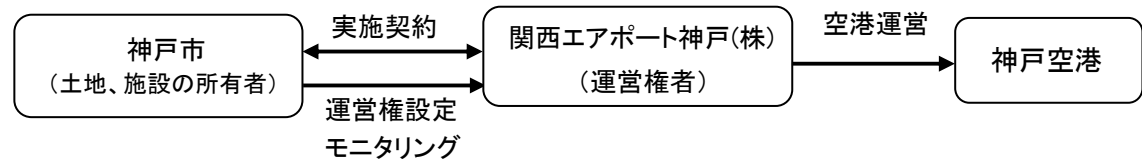


②神戸空港

○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合(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 日に同懇談会が開催され、令和元年(2019 年)5 月 11 日の同懇談会で 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。その後、この取りまとめに基づく取組みが進められている。

2019年5月11日
関経連事務局

関西 3 空港懇談会 取りまとめ概要

■基本的な考え方

○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、時間軸の視点を持ち、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えない

・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、関空・伊丹を補完する空港

■今後の取組・課題

○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	・ 関西空港：災害対応力の抜本的強化 ターミナル1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：関空・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、 プライベートジェットの受入推進（C I Q関係省庁への協力要請等） ・ 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
2025年頃までの 中期の視点に 立った取組	・ 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：関空・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	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

(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議論

・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

2020年11月28日

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。

このようなか、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CT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

2020年11月28日
関西3空港懇談会

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、ワールドマスタースターズゲームズ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、地域が一丸となって必要な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月のグラウンドオープン、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、国等への要請を決議した（別紙）。

以上

第11回関西3空港懇談会 報告

1. 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、とりわけ国際線を中心とする関西空港は顕著である。
 - ・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ねばならない。
 - ・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「関西ツーリズムグランドデザイン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
- (1) 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、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、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構造的に取り組む、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年万博への対応の一日も視野に入れつつ、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。
- 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のちは、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める。そのため、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。

第 13 回関西 3 空港懇談会 報告

1. 現状認識

- ・関西 3 空港の運用状況について、国内線は、3 空港とも概ね 2019 年頃の状況に戻りつつあるものの、中軸となる関西国際空港（以下、関西空港）の国際線は、旅客数が 2019 年比で 6 割程度の回復にとどまるなど、未だ本格的な回復には至っていない。今後、早期の回復を目指すためには、インバウンドやアウトバウンド、更にはビジネス需要の復活などが必要であり、関西としては、こうした需要を確実に捉え、国際的な都市間競争に勝ち抜くための大きな足掛かりとしていかなければならない。
- ・また、開催まで 2 年を切った 2025 年大阪・関西万博の成功とその後の関西の成長に向け、前回（第 12 回）懇談会の合意（関西空港の容量拡張、神戸空港のあり方）を着実に進めていく必要がある。

2. 関西 3 空港の更なる飛躍に向けて

- ・関西空港については、一日も早い回復はもとより、さらなる成長に向け、関西の自治体・経済界等における観光・ビジネス振興策等を内容とする「関空成長支援プラン」をとりまとめた。
- ・同プランをベースに、関西の官民が一体となって取り組みを進めるとともに、関西エアポート社が進めている「第 1 ターミナルの大規模改修」など、万博に向けた万全な受入体制の整備に取り組む。
- ・神戸空港については、関西エアポート社および神戸市において、万博に向け、ターミナルやアクセス道路の拡充等を進めている。また、関西空港・伊丹空港を補完する観点から、引き続き、関係者が連携し、神戸市以西の需要開拓に積極的に取り組む。
- ・伊丹空港については、2019 年の本懇談会の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っていく。

3. 関西空港の容量拡張・神戸空港のあり方の実現に向けて

- ・本懇談会からの要請に基づき、関西空港及び神戸空港の現行飛行経路に関し、国において、安全の確保を最優先に、「公害のない空港」という海上空港の基本理念を尊重しつつ、必要最小限の範囲での見直しを検討され、その結果が示された。
- ・今後、本懇談会の合意の下、大阪府・兵庫県・和歌山県の共同により、学識経験者で構成する環境検証委員会を設置の上、国から示された内容について、客観的・科学的な見地から、環境面への影響など必要な検討を行う。その上で、関係者においては地域の理解を得ることを基本に、緊密に連携・協力し、2025 年万博開催時に実現できるよう、2024 年の懇談会において、地元としての見解をとりまとめることを目指す。

以上

第 14 回関西 3 空港懇談会 取りまとめ

これまで、本懇談会では、訪日外国人需要の高まり、関西 3 空港一体運営の実現などを背景に、将来の関西 3 空港のあり方について、関西自らの方向性を示すため、議論を進めてきた。今般、その中でも、関西国際空港（以下、「関西空港」という）の容量拡張と神戸空港の活用にとつて、不可欠となる新しい飛行経路案（以下、「新経路案」という）に関し、次のとおり、取りまとめを行うものである。

1 空港の現状
(略)

関西空港では、2025 年大阪・関西万博（以下、「2025 年万博」という）に合わせ、第 1 ターミナルビルの大規模改修が進められており、2023 年末に新国際線出発エリアが開業、2025 年春にはグラウンドオープンが予定されるなど、年間発着回数 30 万回に応じた旅客処理能力を確保するため、着実な整備が進められている。

神戸空港では、国内線 1 日あたり発着回数 120 回への拡大と国際チャーター便の就航に対応するため、2025 年春のオープンの向け、新たなターミナルビルの建設が着実に進められるとともに、交通アクセスについても、連絡橋 4 車線化の完了に加え、空港リムジンバスの増便など、強化策が進められている。

2 これまでの経緯
(略)

3 地元の受け止め
(略)

4 新経路案に関する考え方
(略)

まず、国に対しては、環境面での配慮と工夫、安全確保への万全な取組み、想定外の事態への対応など、本年 3 月の回答が誠実に実施されるよう、あらためて要請する。運用後においては、国の参画、協力を得つつ、府県と関西エアポート社、空港設置管理者が連携し、適切な役割分担の下、新経路に応じた騒音測定地点の増設、新たな飛行情報システムの整備と一般公開、相談・苦情対応の強化、府県毎の関係者会議の設置など、新たな環境監視体制を整えることにより、安全性の確保を前提に、住民の生活環境への負担をできる限り軽減することを目指す。また、本懇談会としても、その状況を随時、確認することで、認識を共有する。（別紙 5）

新たな環境監視体制について

環境検証委員会からの提案や地元からの要望を受け、新飛行経路導入後の新たな環境監視体制を整え、安全性の確保を前提に、新経路運用上の配慮や工夫が着実に実行されるなど、住民の生活環境への負担をできる限り軽減することを目指す。

(主 体) 各府県、関西エアポート株式会社、空港設置管理者

区 分	具体的な取組み方向
①騒音測定地点の増設	新しい飛行経路にあわせた騒音測定地点の増設 など
②新しい飛行情報システムの整備と一般公開	1 便毎に飛行データや騒音データ等を把握できる新しい飛行情報システムを整備し、一般に公開
③相談・苦情対応の強化	関係機関の緊密な連携の下、関西エアポート社の窓口体制を強化 など
④関係者会議の設置	府県毎に、国の参画を得た関係者会議を設置し、飛行データや騒音データ等から、問題事例の発見、必要に応じての改善策の検討などを行う ※府県の実情に応じ、地元自治体も参画

地域振興に関しては、空港と地域の共生、発展の重要性をあらためて確認した上で、関係府県市と関西エアポート社が中心となり、地域の実情に応じた取組みを進めることとし、本懇談会の関係団体においても、これに最大限協力する。

上記の環境及び地域振興に関する取組みを進める中、国等関係者の協力や支援が必要となった場合は、本懇談会から、適宜、要請を行うこととする。万一、実際の騒音値が予測を大幅に超え、将来的に環境基準に抵触する可能性が高いと考えられるなど、想定外の事態が生じた場合は、本懇談会は再度議論し、必要な措置を国等へ求めることとする。

以上のとおり、本懇談会としては、「公害のない空港」という海上空港の基本理念の下、地元の意見、要望を真摯に受け止め、最大限の配慮を行うことを前提に、関西の成長にとって必要な新経路案の導入に合意する。

5 今後の進め方

上記の合意を踏まえ、今後は、本懇談会関係者が一致協力し、「4 新経路案に関する考え方」に示した取組みを着実に進めるとともに、国に対しては、2025 年万博開催に向け、新経路案が導入され、空港の容量拡張が実現するよう、必要な手続き等を進めることを要請する。

さらに、第 12 回懇談会の合意に沿って、3 空港全体で年間 50 万回の容量確保を目指す中、その最大活用が図られるよう、懇談会関係者は緊密に連携し、需要拡大と受け入れ環境の充実に取り組む。

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。

本懇談会は、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。

以上

2026 年 1 月 18 日
関西 3 空港懇談会

第 15 回関西 3 空港懇談会 報告

1. 第 14 回懇談会以降の状況

わが国の航空市場は、コロナ禍からの回復・成長を果たし、2025 年の訪日外国人数は 4,000 万人を超えることが見込まれるなど、今後の更なる成長が期待される。また、大阪・関西万博（以下、「万博」という）には、日本国内・世界各国から関係者を含め 2,900 万人以上が訪れ、様々な国際交流やビジネス交流が行われた。

関西では、2024 年の第 14 回懇談会において、万博の成功と今後の関西の持続的な成長への対応、そして 2022 年の第 12 回懇談会で合意された「2030 年前後を目途に、3 空港全体で年間 50 万回の容量確保」の実現に向け、極めて重要である関西空港の容量拡張とそれを補完する神戸空港の活用を図る観点から、懇談会として、「公害のない空港」という海上空港の基本理念の下、地元の意見、要望等を真摯に受け止め、最大限の配慮を行うことを前提に、新飛行経路の導入に合意した。

今回の懇談会では、その後の取組み等について、以下の内容が共有された。

(1) 新飛行経路の運用開始後の取組状況

第 14 回懇談会の合意に基づき、国による必要な手続き等を経て、2025 年 3 月より、新飛行経路の運用が開始された。

環境面での配慮については、国において、安全性の確保を前提に、飛行高度を引き上げるための運用努力が行われるとともに、国の参画、協力を得て、府県と関西エアポート社、空港設置管理者が連携し、新飛行経路に応じた騒音測定地点の増設、新たな飛行情報システムの整備と一般公開、相談・苦情対応の強化、府県毎の関係者会議の設置など、新たな環境監視体制の整備が進められた。

それら取組みの結果、現在の騒音値は、環境基準を大幅に下回り、また当初の予測（2024 年 1 月公表「新飛行経路案に係る環境検証委員会 中間とりまとめ」）も下回っている。

その一方、一部地域では、飛行頻度が高まる状況にある。また、苦情・問合せ件数については、新飛行経路の導入当初に比べ、足元では落ちつきつつあるものの、飛行頻度が高まっている地域等からは、飛行状況に関する問合せが引き続き寄せられている。

全般的に、第 14 回懇談会で合意されたとおり、住民の生活環境への負担をできる限り軽減するための取組みが行われている、と考えられるが、今後の発着回数を見据え、引き続き、注視していくとともに、状況に応じ、地元への丁寧な説明を行うなど、関係者の協力が必要である。

地域振興に関しては、関係府県市と関西エアポート社が中心となり、地元とも連携・協力し、観光振興など地域の実情に応じた取組みが進められている。今後も、空港と地域の共生・発展を目指し、引き続き、本懇談会の関係団体が協力していく必要がある。

(2) 関西 3 空港の現状

昨年 4 月から始まった万博を追い風に、2025 年度上半期における関西 3 空港の総発着回数は 19.7 万回、総旅客数は 2,753 万人と過去最高を記録した。

その一方、足元では、国際情勢の変化により、一部地域の国際線において減便・運休が発生するとともに、国内線の厳しい事業環境を踏まえ、国の有識者会議において、国内航空ネットワークの維持に向けた方策が議論されている。今後、これらの動向を注視していく必要がある。

① 関西空港

ターミナル 1 のリノベーションがグラントオープンし、万博開催の効果や旺盛なインバウンド需要にも牽引され、2025 年度上半期には、国際線旅客数・発着回数ともに過去最高を記録するなど、成長軌道への復帰を果たしている。一方、2025 年度下半期において、国際情勢の影響による国際線の減便等が生じている。

② 神戸空港

関西空港を補完する観点から、昨年 4 月に開業した第 2 ターミナルにおいて、東アジアを中心に国際チャーター便の就航が開始され、神戸市以西の市場開拓を含めた関西全体の需要拡大に向けたスタートを切っている。

③ 伊丹空港

昨今、増加傾向にある悪天候等による遅延便への対応策として、昨年 4 月より、夜間騒音抑制料を導入し、空港周辺地域の生活環境の改善等に向けた取組みを始めるなど、環境に配慮しつつ、関西の国内線基幹空港としての役割を着実に担っている。

2. 関西 3 空港の次なる発展に向けて

これまで、本懇談会では、2019 年の第 9 回懇談会取りまとめに基づき、短期及び中期の視点に立った取組みを推進してきた。その結果、関係者の強力な連携の下、万博までに関西空港の容量拡張、神戸空港の活用が実現し、将来の航空需要の拡大に対応できるよう、新飛行経路の導入など着実に環境整備を進めてきたところである。

今回の懇談会では、「公害のない空港」という海上空港の基本理念の下、地元の意見、要望を真摯に受け止め、最大限の配慮を行うことを前提に、今後も、引き続き、関係者が、地元に対して環境面の十分な配慮を行うとともに、地域振興に最大限協力していくことを確認した。

併せて、関西では、ワールドマスターズゲームズ 2027 関西や 2030 年の IR 開業などを控え、中長期的に国内外の交流拡大が期待されることから、万博をスプリングボードとし、高まった「関西」の訴求力を関西全体の成長につなげるため、そのゲートウェイとなる関西 3 空港の発展に向け、以下の方針を確認した。

① 関西空港

首都圏空港との競争力を確保しつつ、年間発着回数 30 万回の実現のため、関西エアポート社を中心に、自治体・経済界など関係者が連携し、旺盛なアジアの需要の取り込みに加え、欧米をはじめとする国際線ネットワークの多角化に向けた取組みを進める。

また、国内線については、国や航空会社の動向を注視しつつ、関西エアポート社を中心に、関西空港をはじめとする関西 3 空港の国内線ネットワークの維持に向けた検討を進める。さらに、関西エアポート社において、越境 EC 貨物の取扱量の急激な高まりなど貨物需要の変化や首都圏空港との競争等に対応するため、航空物流施設の機能強化を進める。

② 神戸空港

関西空港・伊丹空港を補完する空港として、その機能を高め、神戸市以西の新たな市場開拓など、関西 3 空港の需要拡大に貢献していく必要がある。そのため、第 12 回懇談会の合意に基づき、関西 3 空港の運営主体の関西エアポートグループの経営判断を尊重しつつ、関係団体協力の下、同社グループ及び神戸市において必要な取組みを進める。

③ 伊丹空港

第 9 回懇談会の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。

本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
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。

以上

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

加盟市町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盟

加盟市町村数 99市町村 (74空港) (令和7年(2025年)8月1日現在)

(2) ITAMI エアポート環境推進協議会

(平成30年(2018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として平成16年(2002年)3月4日に発足され、国土交通省、航空会社、空港内事業者等32団体で構成されている(令和8年(2026年)4月1日現在)。

(3) 大阪国際空港鳥衝突防止連絡協議会

大阪国際空港及びその周辺における航空機と鳥の衝突を防止し、航空機の運航の安全を確保するため、鳥衝突防止についての情報交換及び対策を図ることを目的として平成16年(2002年)4月7日に発足された。

空港運営者、航空会社、大阪府猟友会、大阪航空局大阪空港事務所、周辺自治体(豊中市、伊丹市)等で構成されている。

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	「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)
S32.10. 1	管制業務を米軍から移管					S29. 3. 1	ローカル線開設(日本ヘリコプター、極東航空)
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))
		S40.11.26	大阪国際空港騒音対策委員会発足			S39. 8. 6	ジェット機就航(日本航空(CV880))
		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			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. 9. 7	航空機騒音防止法による特定飛行場に指定	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	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		
				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)	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	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
						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
S56.10. 1	パイパス誘導路(W-2)供用開始			S53	環境基盤施設整備事業開始		
		S53. 8.31	上告審最高小法廷から大法廷へ回付	S53.11	大阪国際空港周辺整備促進資金(甲・乙資金)開設	S53. 4.25	国際線大型機就航(B747、DC10、A300)
		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	S54. 4. 1	住宅等の移転者に対する利子補給開始		
		S56.12.16	大阪国際空港公害訴訟上告審判決(最高裁大法廷)			S58. 6.21	B767就航
		S57. 5.31	大阪国際空港公害訴訟(第5次提訴大阪地裁)			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
		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. 7. 9	大阪国際空港公害訴訟第2回和解交渉				
		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)				
		S59. 7. 9	泉州市・町関西国際空港対策協議会発足	S60. 9.30	空港周辺整備機構設立(大阪機構と福岡機構統合)		
S62	関西新空港工事開始	S61.12.23	伊丹1次～6次・尼崎・大阪の各調停団と調停成立			S61	B707(8月)、DC8(11月)退役
				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. 3.10 S63. 1.13	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		

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

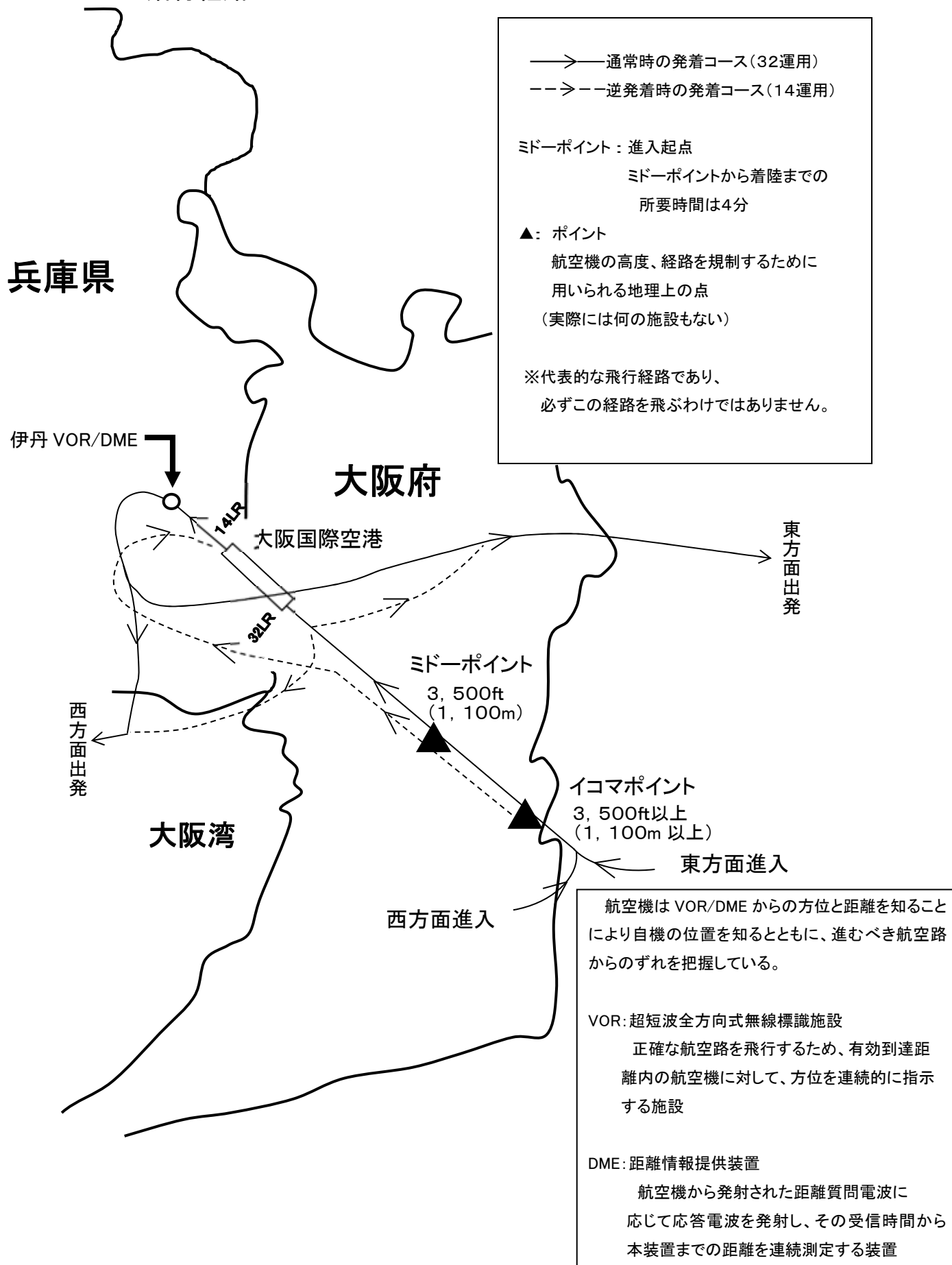
年月日	運営・設備	年月日	関係団体	年月日	空港周辺対策	年月日	就航機材・規制
H19. 6.21	今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について、交通政策審議会航空分科会最終答申					H19. 4. 1	1日当たりジェット機200便、プロペラ機170便となる
H19. 8. 2	関西国際空港、第二滑走路供用開始				H20. 6. 18 空港整備法の一部改正、空港法に改称管理主体別に再編、空港維持管理経費の3分の1が地方負担となる(平成24年度末まで軽減措置あり) H20.11. 7 国土交通省、騒音対策区域の見直し案を府県へ提示 H20.12.19 大阪府知事、騒音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

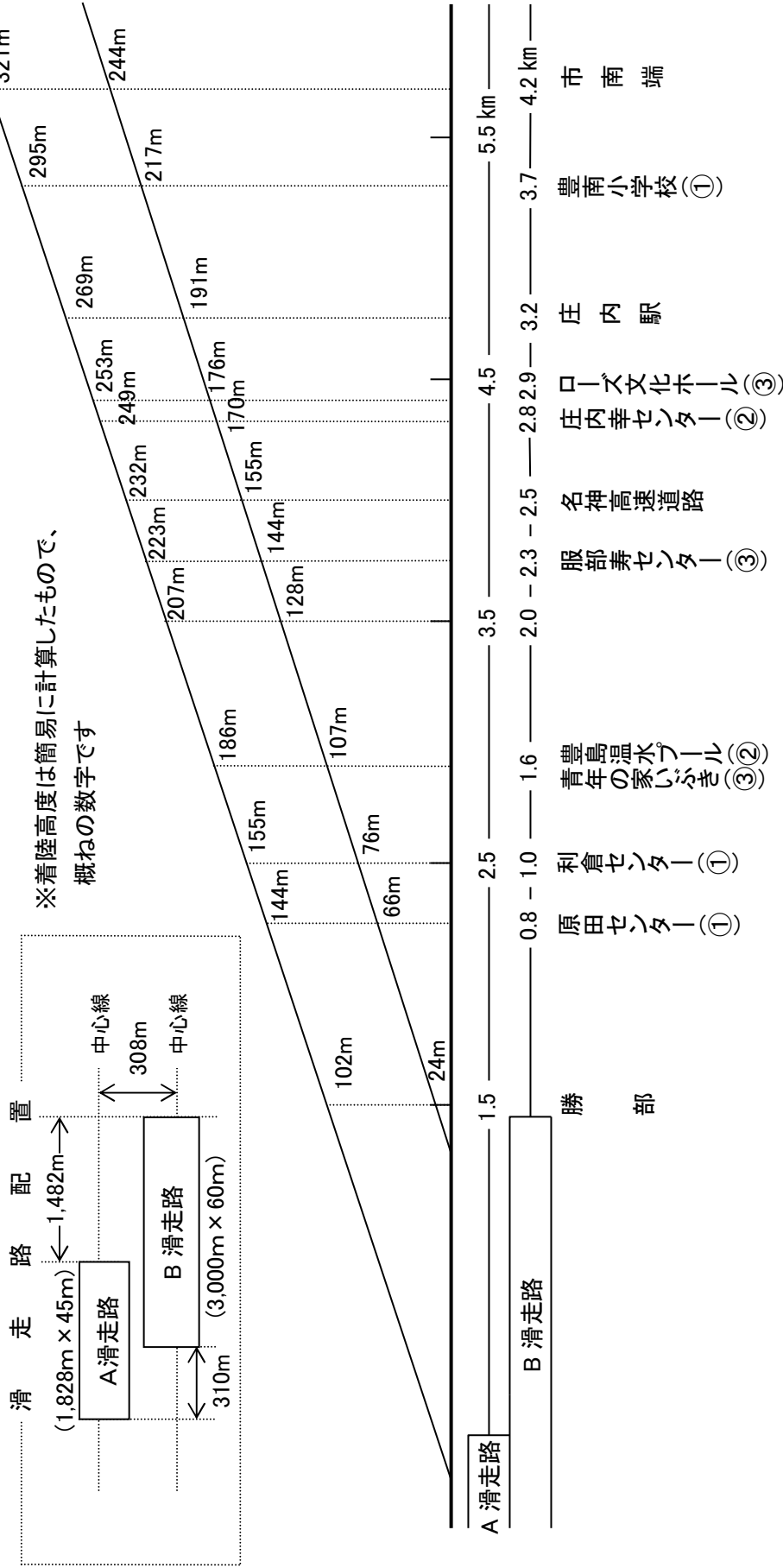
Ⅱ．航空機騒音の現状

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

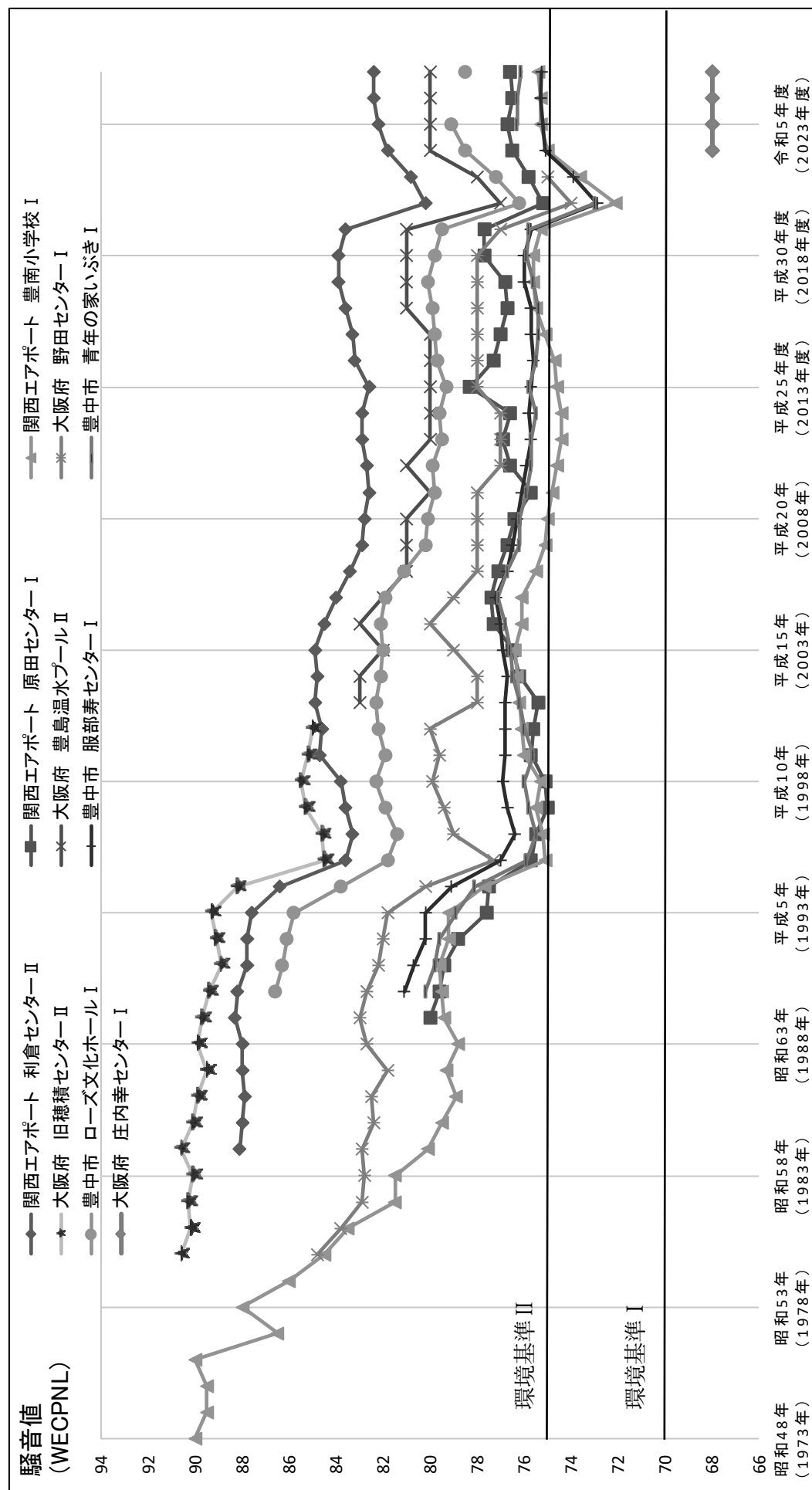
測定者	測定場所	環境基準値	算出方法	昭和48 (1973)	49 (1974)	50 (1975)	51 (1976)	52 (1977)	53 (1978)	54 (1979)	55 (1980)	56 (1981)	57 (1982)	58 (1983)	59 (1984)	60 (1985)	61 (1986)	62 (1987)	63 (1988)	平成元 (1989)
国	利倉センターⅡ	75	WEC PNL												88.1	88.0	87.9	88.0	88.0	88.3
	原田センターⅠ	70	WEC PNL																	80.0
	豊南小学校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
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

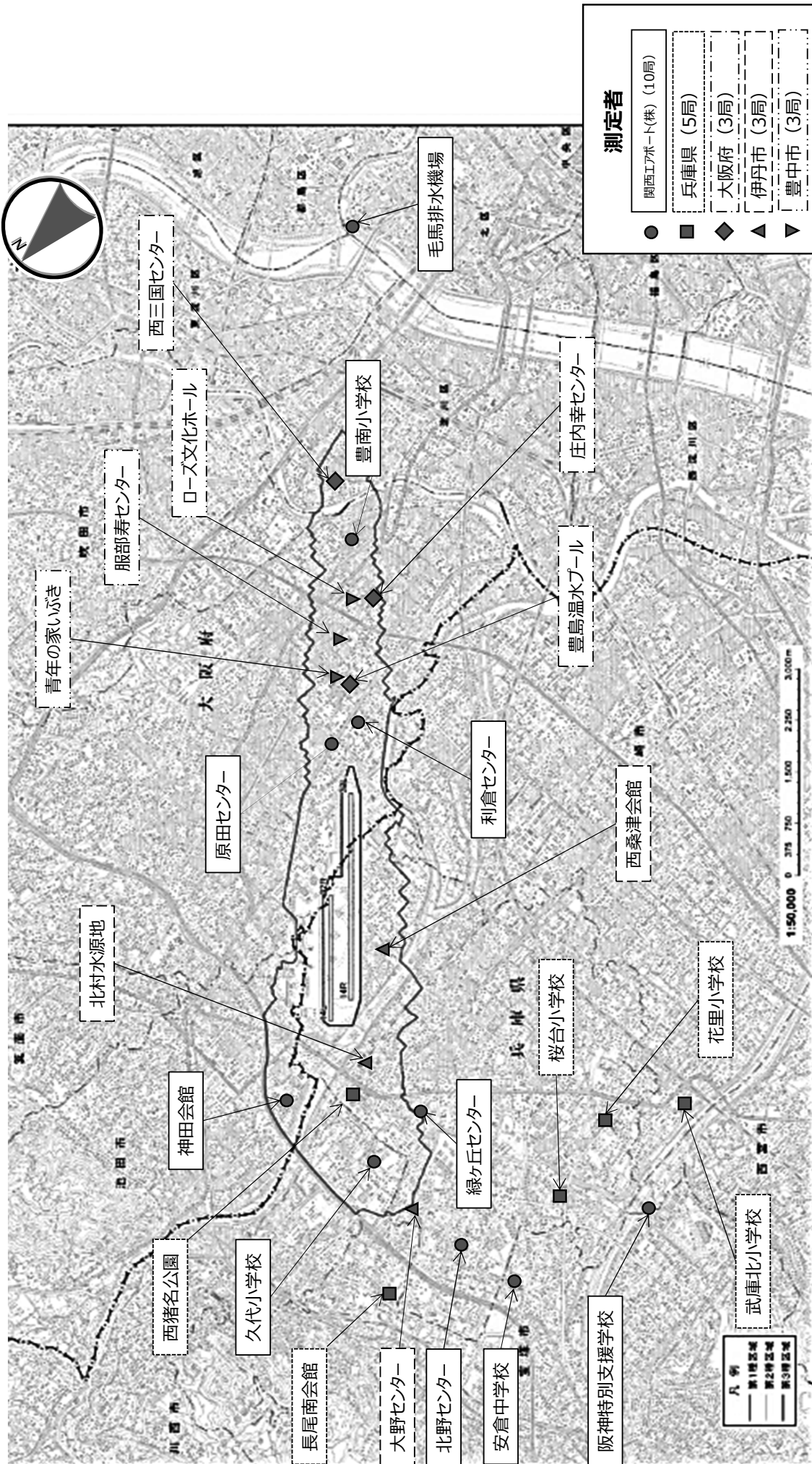


※測定場所の「Ⅰ」「Ⅱ」は、環境基準の地域の類型を表している

※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	10,073	103,416
	逆発着回数(B)	273	139	34	265	130	12	0	207	0	1	38	0
	(B)/(A)	3.51%	2.10%	0.48%	3.63%	1.48%	0.15%	0.00%	2.23%	0.00%	0.01%	0.46%	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	135,064
	逆発着回数(B)	31	0	159	0	0	719	0	213	0	0	0	62
	(B)/(A)	0.30%	0.00%	1.44%	0.00%	0.00%	6.68%	0.00%	1.92%	0.00%	0.00%	0.00%	0.88%
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	11,231	135,424
	逆発着回数(B)	0	12	28	0	1,455	75	0	0	0	0	0	1
	(B)/(A)	0.00%	0.10%	0.25%	0.00%	12.55%	0.68%	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	135,181
	逆発着回数(B)	235	52	25	0	317	35	255	147	0	0	20	48
	(B)/(A)	2.15%	0.46%	0.23%	0.00%	2.66%	0.32%	2.22%	1.33%	0.00%	0.00%	0.20%	0.84%
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	135,888
	逆発着回数(B)	14	149	0	113	0	104	22	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%	0.30%

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。

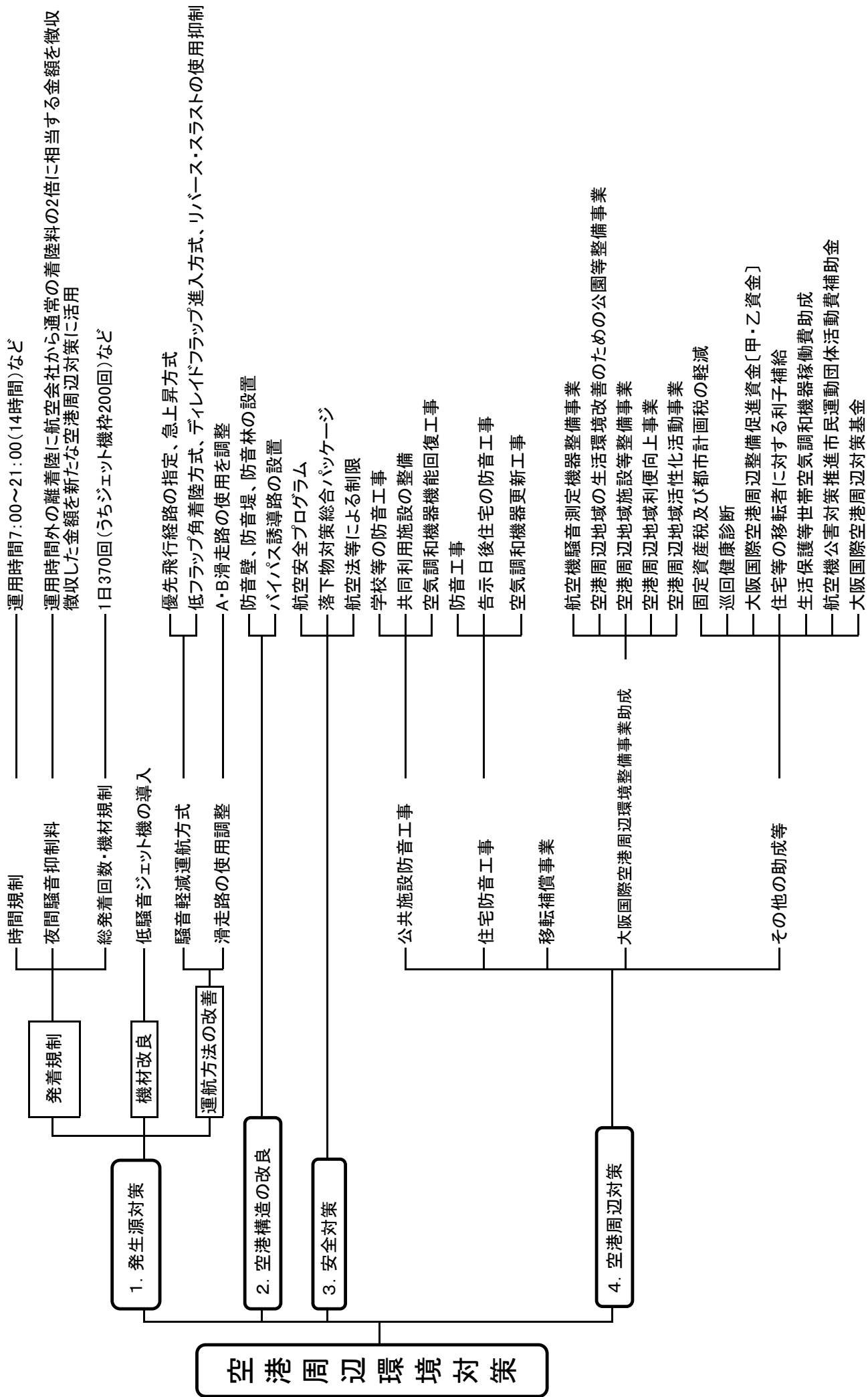
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
令和 3年度	総発着回数(A)	7,776	6,625	7,032	7,304	8,785	7,891	8,701	9,266	10,698	11,078	10,073	103,416
	遅延便回数(B)	0	0	0	0	7	0	0	0	17	2	3	29
	(B)/(A)	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.08%	0.00%	0.00%	0.00%	0.16%	0.02%	0.00%	0.03%
令和 4年度	総発着回数(A)	10,357	11,409	11,040	11,705	12,337	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%	0.01%	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

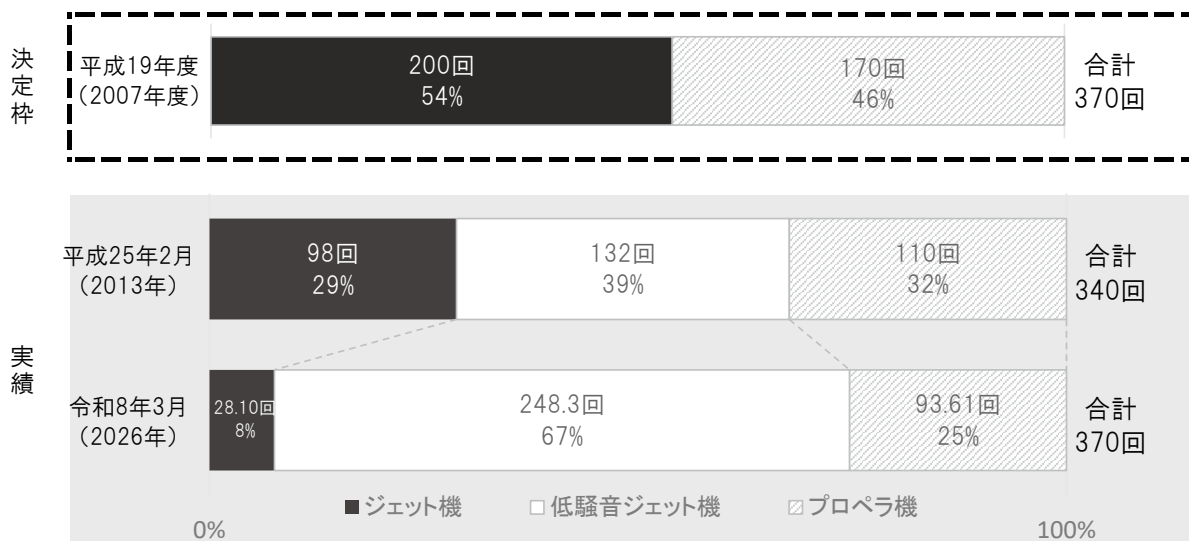
から 10 市協に対して案が示され、10 市協はこれを了承した。

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)

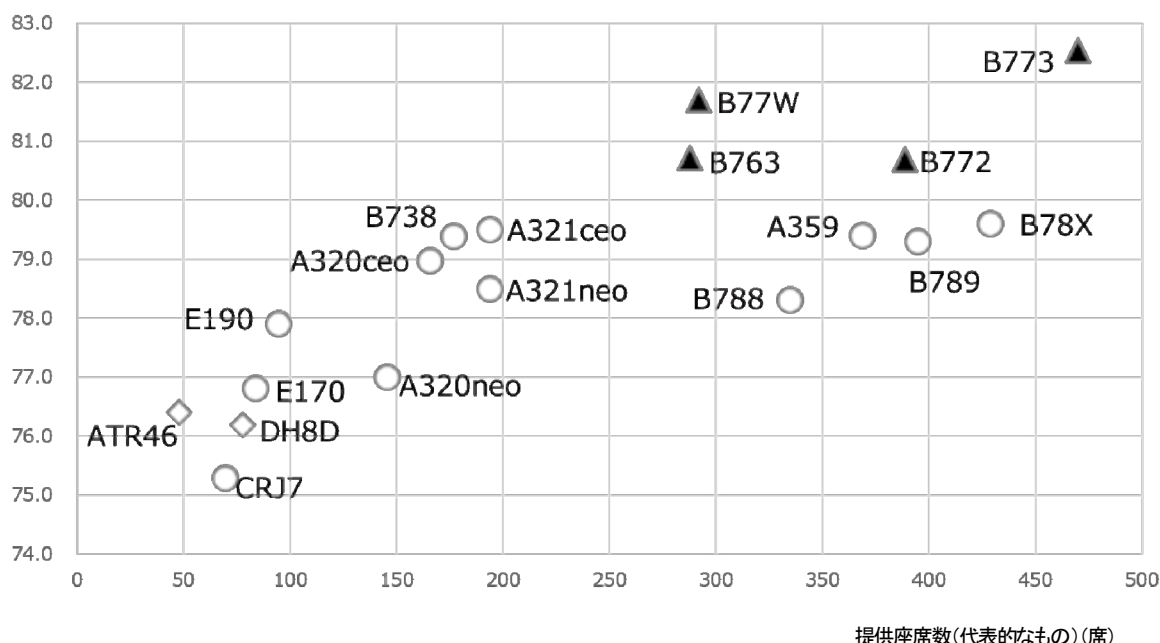
○1 日の低騒音ジェット機等の割合(夏ダイヤから算出)



○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

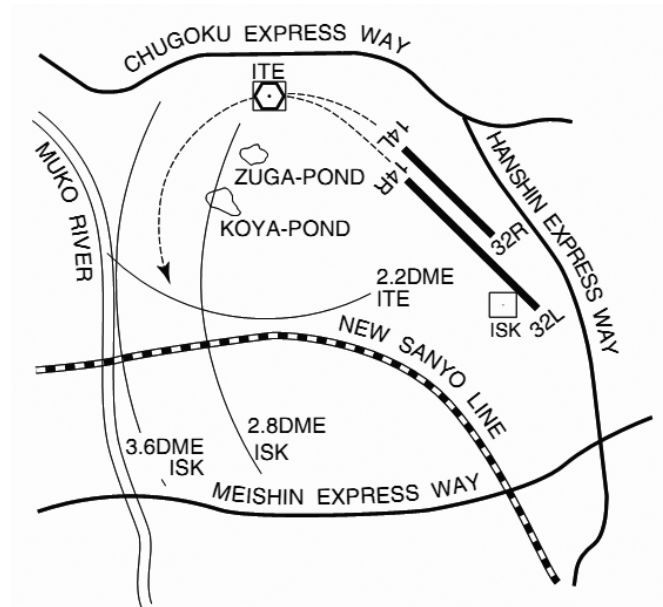
空港周辺地域における航空機騒音の拡大を防止するため、離陸するすべての航空機を対象に次の優先飛行経路が設定されている。

《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

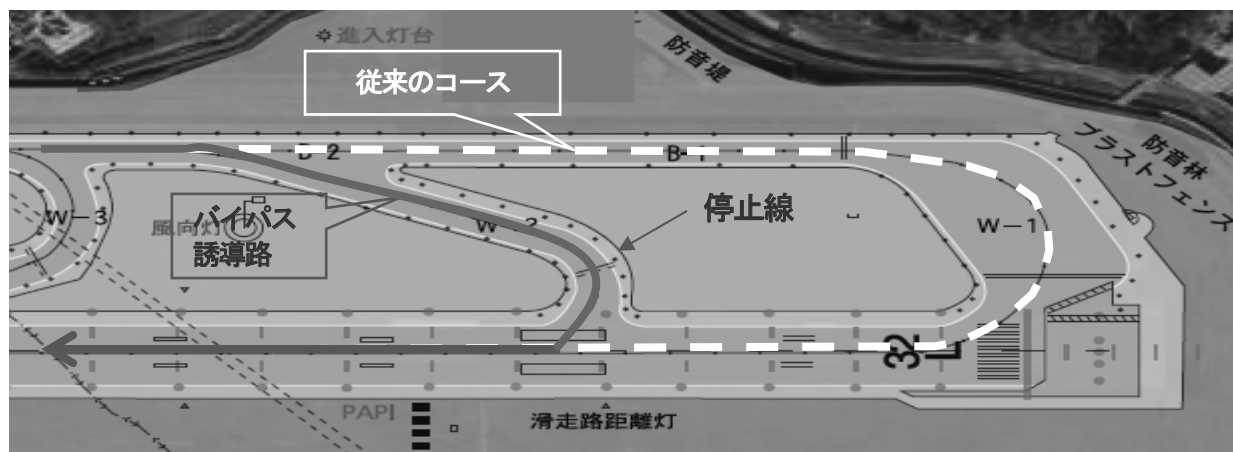
2. 空港構造の改良

(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)。

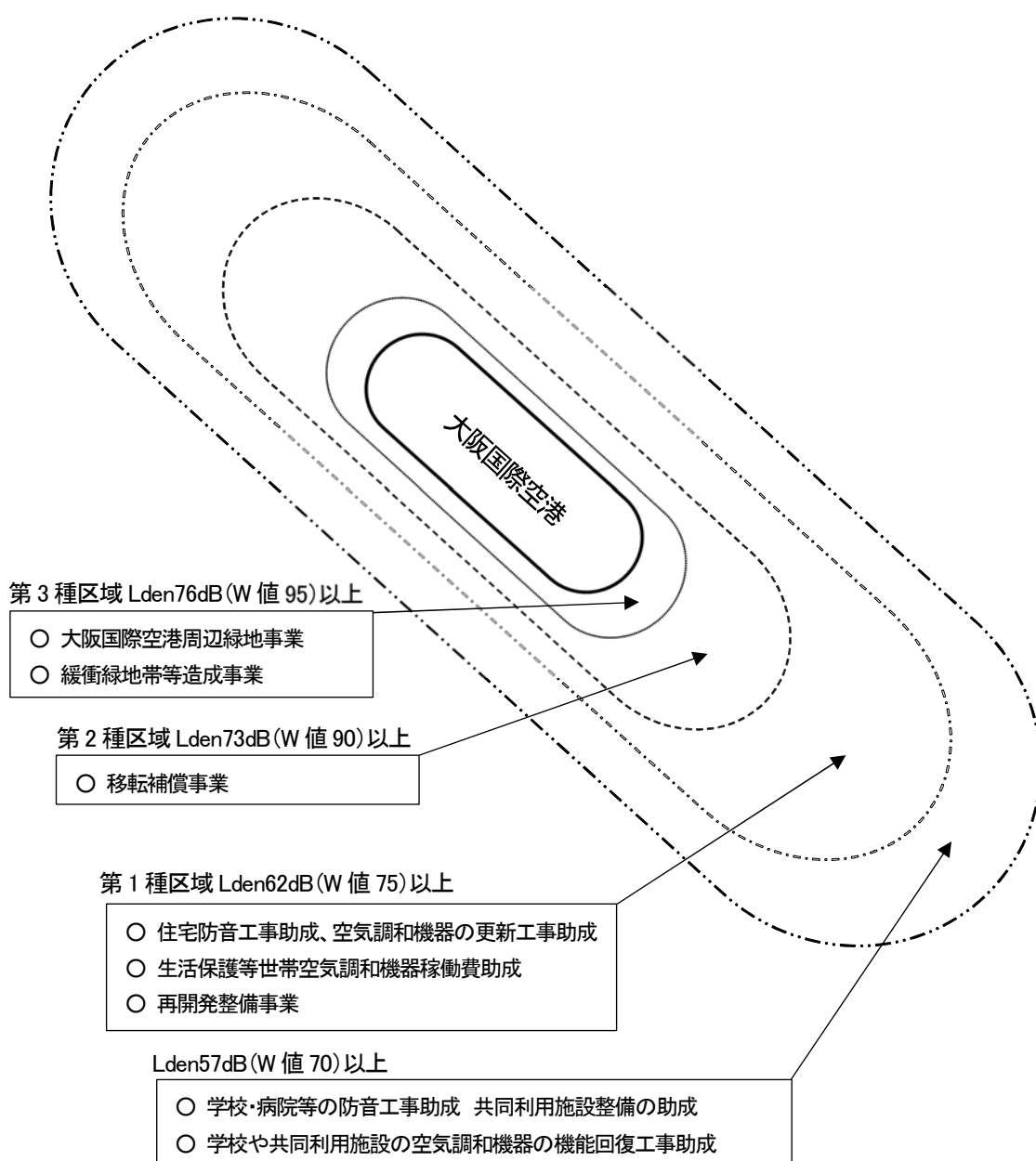
4. 空港周辺対策

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

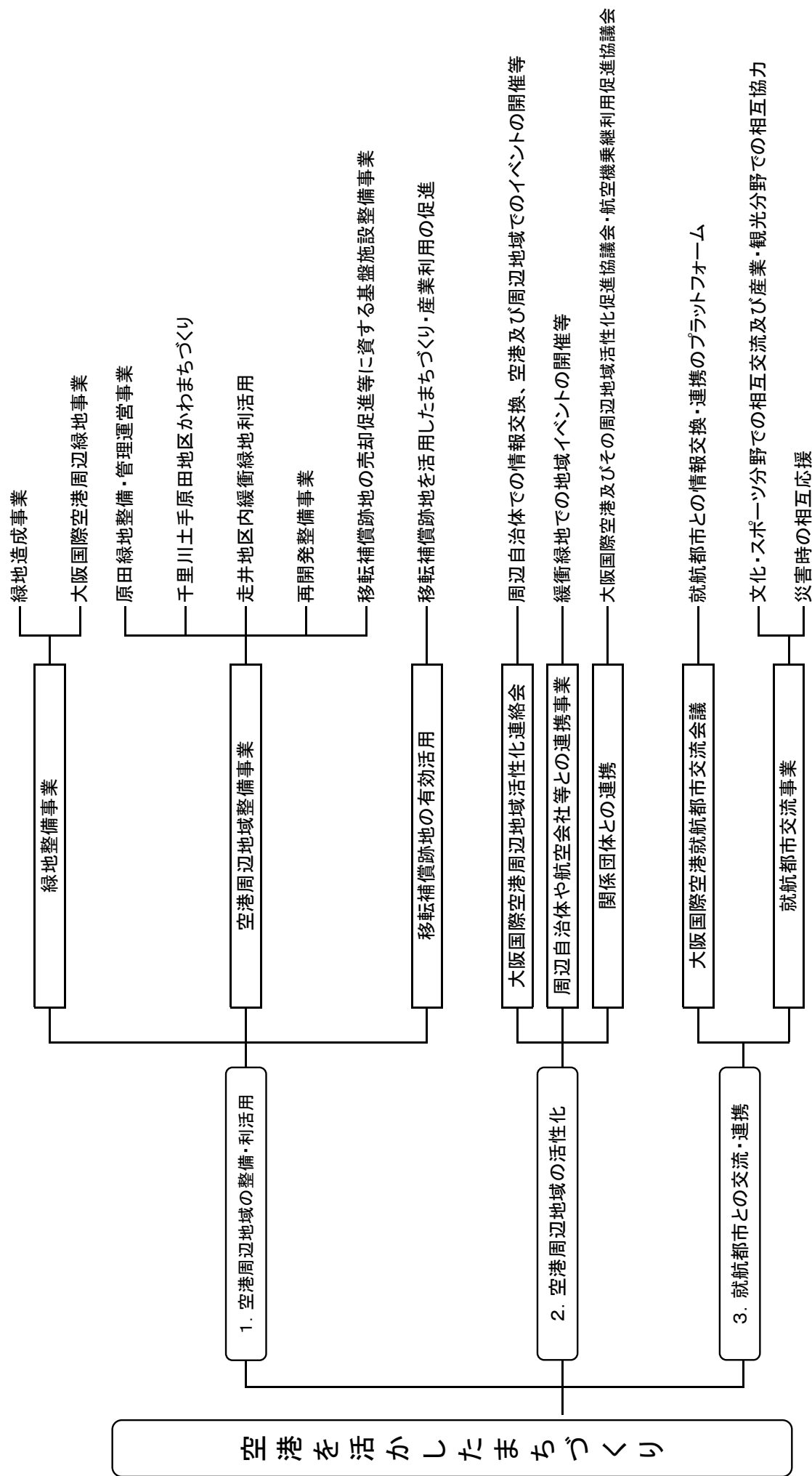
年 月 日	事 項
S44. 12. 15	第1次提訴(川西市住民28人 大阪地裁)
46. 6. 3	第2次提訴(川西市住民126人 ")
46. 11. 30	第3次提訴(豊中市住民122人 ")
47. 7. 6	第1次～第3次訴訟併合を決定
49. 2. 27	第1審判決 (大阪地裁)
49. 3. 12	原告(住民) 控訴(大阪高裁)
49. 3. 13	被告(国)控訴 (大阪高裁)
49. 12. 10	第4次提訴(川西・豊中市住民、転出者計 3, 694人 大阪地裁)
50. 11. 27	第2審判決 (大阪高裁)
50. 12. 2	被告(国)上告(12. 8受理)
53. 8. 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。)

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



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。

1. 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8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23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.6 大阪国際空港周辺緑地事業)

(資料No.7-1 大阪国際空港周辺緑地事業位置図)

(資料No.7-2 緩衝緑地区域図(Ⅰ・Ⅱ期))

(資料No.7-3 利用緑地(ふれあい緑地)概略図)

(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、原田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.8 大阪国際空港周辺地域整備事業)

① 原田緑地整備・管理運営事業【令和5年12月 事業開始】

千里川土手は、「飛行機撮影の聖地」とも言われており、世界最大級の旅行プラットフォーム

ム「トリップアドバイザー」で「エクセレンス認証」を受け、全国から人が集まる本市の貴重な観光資源である一方、トイレ等が未整備、駐車場が不足しているなど観光スポットとしての環境が整っていない状況となっている。また、大阪国際空港に千里川土手を挟んで隣接する広さ約6ヘクタールの区域(原田緑地)は、大阪国際空港周辺緑地事業の緩衝緑地Ⅱ期事業の計画地となっている。こうしたことから、水とみどりと空を一体的に体感できる緩衝緑地として、航空機運航の安全を前提に、騒音対策の機能を維持したまま整備することとした。

令和6年度に工事に着手するとともに、クラウドファンディングを開始し、公募により愛称「豊中つばさ公園『ma-zika』」を選定した。

令和7年8月に管理事務所(屋根付展望広場)、駐車場・駐輪場、トイレなど一部開園。

令和9年3月に全面開園する予定。

・整備予定の施設

展望・芝生広場(BANK)、マルシェ広場(屋根付広場)、イベント広場、遊具広場、ドッグラン、飲食施設、バーベキュー広場、観察の森(万博レガシーの森)、自然の森、体験農園、駐車場・駐輪場、トイレ、バスケットボール3×3コート、マルチ広場、空港の歴史案内、航空機情報案内、自動販売機等

②千里川土手原田地区かわまちづくり【令和6年8月 事業開始】

原田緑地と一体的に整備する千里川土手原田地区において、飛行機を鑑賞しながらみどりや河川に親しむことができる環境を創出するため、豊中市、関西エアポート株式会社、大阪府で構成する「千里川土手原田地区かわまちづくり推進協議会」で整備・管理運営を行うこととした。

右岸(階段護岸(裏法)、遊歩道)については、令和7年8月に供用を開始。

・整備予定(左岸)の施設(令和7年～令和11年)

芝生広場(河川敷)、階段・スロープ・親水護岸(左岸親水空間)、遊歩道等

③走井地区内緩衝緑地利活用【平成30年10月 事業開始】

走井地区内緩衝緑地(走井2丁目11番、12番地内)において、地元団体と連携し、花畑などを整備するとともに、春にはネモフィラなど、秋にはコスモスなどを鑑賞できる年に2回のイベント(空と緑のミュージアム)を開催している。

また、令和8年3月に市の防災倉庫を設置し、令和8年度には災害時に活用できる大型トイレトラックを配備する予定。

④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8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)

⑤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

○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、現在も市域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。

○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、地域が行う自主的な取り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

○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 8 年 3 月末現在)

	区分	利用種別	物件数	面積(㎡)
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 8 年 3 月 31 日】	売却済	住居系	42	28,924.49
		事業系	20	28,709.49
		合計	62	57,633.98
	市買取り分		18	12,441.17
	未売却	－	56	13,943.40
合計	売却済	住居系	158	63,204.43
		事業系	29	37,182.97
		合計	187	100,387.40
	市買取り分		19	15,862.15
	未売却	－	56	13,943.40
	貸付	－	44	－
	未貸付	－	4	－

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及び原田中1丁目94番3については、市が買い取ることとなったため、現在は15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 8 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	12	10	2	・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	15	13	2	

2. 空港周辺地域の活性化

(1) 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行っている。

○令和7年度の取組み

事業	実施日	開始年度	内容
空楽フェスタ 2025	5/17	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※悪天候のため大幅に縮小して実施 主催:関西エアポート株式会社
空港こども見学ツアー	12/13、 20、21	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市に在住の小学3年生～中学3年生とその保護者(※保護者同伴は小学生のみ)、合計179人 内容: ①全日本空輸(ANA)格納庫地区内での格納庫見学、空港で働く車両の展示、運航便のお見送り、空港のお仕事教室、折り紙飛行機の製作と飛行大会(12/13) ②日本航空(JAL)大阪整備格納庫・空港施設で整備中の飛行機見学、受付カウンターの体験(12/20、21) 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	1/17、18	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)
「空の日」エアポートフェスティバル	3/7	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 青森市がブース出展 主催:関西エアポート株式会社

○令和6年度の取組み

事業	実施日	開始年度	内容
空楽フェスタ 2024	5/18	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:関西エアポート株式会社
「空の日」エアポートフェスティバル 2024	11/9	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:関西エアポート株式会社
空港こども見学ツアー	12/8、14、 15	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市に在住の小学3年生～中学3年生とその保護者(※保護者同伴は小学生のみ)、合計163人

			内容: ①全日本空輸(ANA)格納庫地区内での格納見学、空港で働く車両の展示、運航便の庫お見送り、空港のお仕事教室(12/8) ②日本航空(JAL)大阪整備格納庫・空港施設で整備中の飛行機見学(12/14、15) 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	1/18、19	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)
大阪国際空港ぐるっとパスポート	2月	平成24年度	大阪国際空港と周辺地域をPRする冊子を大幅に刷新 発行:大阪国際空港周辺地域活性化連絡会

(2) 周辺自治体や航空会社等との連携事業

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いる。

○令和7年度の取組み

事業	実施日	開始年度	内容
空と緑のミュージアム	5/6、11/8	令和元年度	走井地区内緩衝緑地において、春は一般市民、秋は箕輪小学校の生徒・保護者向けにイベントを実施 主催:空と緑に親しむ会
ふるさと納税返礼品 大阪国際空港 施設見学ツアー	7/5	令和5年度	大阪国際空港所在3市(豊中市、伊丹市、池田市)と日本航空(JAL)が連携し、各市のふるさと納税返礼品として大阪国際空港施設見学ツアーを実施 寄附額:100,000円/人 参加人数(3市合計)6人
ちょこっとオープンフェスタ	9/13	令和7年度	豊中つばさ公園『ma-zika』の一部開園イベントを実施 主催:豊中市 後援:HARADA 緑と風のエアガーデングループ(管理運営チーム) 協力:関西エアポート株式会社、全日本空輸株式会社、日本航空株式会社、株式会社ジェイエア
第9回大阪国際空港 就航都市交流会議	11/27、28	平成25年度	6空港8自治体、オブザーバー14機関が参加 活動報告やグループディスカッション、視察を実施 池田市、伊丹市と協力し会場・視察先を設定 主催:豊中市
航空会社・ 航空乗継利用促進協議会 共同乗継キャンペーン	1/9～2/28	平成24年度	キャンペーン期間に国内乗継便を利用した当選者に大阪国際空港周辺3市(豊中市、伊丹市、池田市)の特産品を提供 主催:航空乗継利用促進協議会、日本航空株式会社、全日本航空株式会社

○令和6年度の実施状況

事業	実施日	開始年度	内容
空と緑のミュージアム	5/6、 11/9	令和元年度	走井地区内緩衝緑地において、春は一般市民、秋は箕輪小学校の生徒・保護者向けにイベントを実施 主催：空と緑に親しむ会
ふるさと納税返礼品 大阪国際空港 施設見学ツアー	6/22、 9/22、 3/30	令和5年度	大阪国際空港所在3市（豊中市、伊丹市、池田市）と日本航空（JAL）が連携し、各市のふるさと納税返礼品として大阪国際空港施設見学ツアーを実施 寄附額：100,000 円／人 参加人数（3 市合計） 第 1 回：13 人 第 2 回：16 人 第 3 回：13 人
航空会社・ 航空乗継利用促進協議会 共同乗継キャンペーン	1/7～ 2/28	平成24年度	キャンペーン期間に国内乗継便を利用した当選者に大阪国際空港周辺3市（豊中市、伊丹市、池田市）の特産品を提供 主催：航空乗継利用促進協議会、日本航空株式会社、全日本航空株式会社

（3）関係団体との連携

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。

3. 就航都市との交流・連携

○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。

○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。

○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.13 大阪国際空港就航都市サミット)

(1)大阪国際空港就航都市交流会議

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。

(2)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年には豊中まつりのスポーツイベントで愛媛県松山市が、物産・観光PRなどで松山市、島根県隠岐の島町・斐川町(現出雲市)が参加したほか、豊中市農業祭などのイベントに島根県益田市や福島県須賀川市が物産・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.10 就航先(愛称)と交流都市位置図)

(資料No.11 就航先と交流都市一覧)

こうした取組みを背景に、6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.12 協定締結都市一覧)

○令和7年度の取組み

事業	実施日	開始年度	内容
空楽フェスタ 2025 (就航都市物産事業)	5/17	令和元年度	※悪天候のため大幅に縮小して実施 仙台市、秋田市、豊岡市・但馬空港推進協議会の ブース出展は実施 旭川市、千歳市、秋田市、仙台市、豊岡市・但馬 空港推進協議会、隠岐の島町、益田市、大村市 のブース出展は未実施 主催:関西エアポート株式会社
さくらんぼ種飛ばし 大阪国際空港グランプリ 2025	6/21	平成25年度	コロナ禍で中止になっていた本イベントを6年ぶりに開催 主催:東根市 共催:豊中市
大阪国際空港夏期便 PR 事業	7/4	令和6年度	大阪国際空港の夏期便の情報を SNS で発信 豊中市公式 Instagram、X、Facebook 主催:豊中市
伊丹＝隠岐線 就航 50 周年記念イベント	8/1	令和7年度	8月の機材大型化と併せて、記念イベント及びお 見送りを実施 場所:大阪国際空港 主催:日本航空株式会社
石見空港運航初便 歓迎イベント	8/8	令和6年度	夏期便の初便利用者に対して、石見空港及び周 辺自治体キャラクターとともに、マチカネくんが出 迎え・見送り 場所:石見空港出発・到着ロビー 主催:萩・石見空港利用拡大促進協議会
就航路線利用促進事業 (益田市との職員間交流 事業)	8/9、10	令和6年度	益田市からの招待を受け、益田市内にて職員間 の交流事業を実施 内容:サイクリング、交流会 主催:益田市
スポーツ交流事業 「ござんせCUP」 (少年軟式野球)	8/22～ 24	平成15年度	隠岐の島町との少年軟式野球交流試合 会場:隠岐の島町総合グラウンド、隠岐高校グラ ウンド、西郷小学校グラウンド 主催:ござんせCUP実行委員会 (隠岐の島町商工観光課)
須賀川市 釈迦堂川花火大会	8/23	平成29年度	須賀川市で開催された「須賀川市釈迦堂川花火 大会」に PR 出展し、豊中の魅力を紹介するととも に、大阪⇄福島便の PR を実施 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)	8/30	平成30年度	隠岐の島町との壮年軟式野球交流試合 会場:服部ローズ球場 主催:豊中豊友少年軟式野球連合 共催:豊中市
クラダシチャレンジ in 益田市	8/27～ 9/2	令和5年度	社会貢献型インターンシップとして、梨の収穫・梱 包、意見交換会を実施 主催:株式会社クラダシ 協力:豊中市、益田市
豊中まつり 2025 WEB豊中まつり 2025	10/18、 19	平成23年度	須賀川市、出雲市、隠岐の島町、奄美市、和泊 町、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
須賀川市 松明あかし	11/8	令和7年度	須賀川市で開催された「松明あかし」に PR 出展。 豊中の魅力を紹介するとともに、大阪⇄福島便の PR を実施 主催：松明あかし実行委員会
豊中市農業祭	11/22	平成23年度	玉川村、益田市、益田地区広域市町村圏事務組合、菊陽町がブース出店 主催：豊中市農業祭実行委員会
第9回大阪国際空港 就航都市交流会議	11/27、 28	平成25年度	6空港8自治体、オブザーバー14機関が参加 ・活動報告 ① 菊陽町の取組みと今後の都市基盤整備（菊陽町） ② 旭川空港の若年層利用促進について（旭川市） ③ 国内線の窮状と課題(ANA) ④ J-AIR の取組み(J-AIR) ・グループディスカッション テーマ：「空港及び航空機の利用促進と空港周辺地域の活性化～国際線の更なる需要喚起と国内路線の維持・拡大～」 ・視察 豊中つばさ公園『ma-zika』、カップヌードルミュージアム大阪池田、スカイパーク伊丹 会場：伊丹市立産業振興センター 主催：豊中市
スポーツ交流事業 (中学生軟式野球)	11/29、 30	令和5年度	隠岐の島町との中学生軟式野球交流試合 会場：豊中ローズ球場、二ノ切少年球技場 主催：豊中市少年野球連合会 共催：豊中市
文化交流事業 「アイヌ古式舞踊」	3/3	令和7年度	千歳市のアイヌ古式舞踊の上演とアイヌ民族工芸品等の販売 会場：アクア文化ホール 主催：豊中市 後援：千歳市
クラダシチャレンジ in 隠岐の島町	3/9～13	令和5年度	社会貢献型インターンシップとして、岩ガキの収穫・箱詰め、意見交換会を実施 主催：株式会社クラダシ 協力：豊中市、隠岐の島町
スポーツ交流事業 (少年軟式野球)	3/20、21	平成15年度	隠岐の島町との少年軟式野球交流試合 会場：マリンフード豊中少年野球場、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
友好都市の食材を使用した小学校給食の提供	通年	平成30年度	国東市のわかめを使用したメニューを小学校給食で提供 主催：豊中市

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6年度 of 取組み

事業	実施日	開始年度	内容
スポーツ交流事業 (中学生軟式野球)	5/3、4	令和5年度	隠岐の島町との中学生軟式野球交流試合 会場: ニノ切少年球技場、スカイランド HARADA 多目的運動場 主催: 豊中市少年野球連合会 共催: 豊中市
空楽フェスタ 2024 (就航都市物産事業)	5/18	令和元年度	旭川市、青森市、函館市、秋田市、松本市、出雲市、益田市、隠岐の島町がブース出展 主催: 関西エアポート株式会社
大阪国際空港夏期便及び 就航都市 PR 事業	7/1～31	令和6年度	大阪国際空港の夏期便及び就航都市観光情報のポスター・チラシの掲示や動画の放映 場所: 豊中市魅力発信コーナー(TIP) 主催: 豊中市
石見空港運航初便 歓迎イベント	8/10	令和6年度	夏期便の初便利用者に対して、石見空港及び周辺自治体キャラクターとともに、マチカネくんが出迎え・見送り 場所: 石見空港出発・到着ロビー 主催: 萩・石見空港利用拡大促進協議会
就航路線利用促進事業 (益田市との職員間交流事業)	8/10、11	令和6年度	益田市からの招待を受け、益田市にて職員間の交流事業を実施 内容: 農地見学、夜神楽鑑賞、サイクリング、交流会 主催: 益田市
スポーツ交流事業 「ござんせCUP」 (少年軟式野球)	8/16～18	平成15年度	隠岐の島町との少年軟式野球交流試合 会場: 隠岐の島町総合グラウンド、隠岐高校グラウンド、西郷小学校グラウンド 主催: ござんせCUP実行委員会(隠岐の島町商工観光課)
須賀川市 釈迦堂川花火大会	8/24	平成29年度	須賀川市で開催された「須賀川市釈迦堂川花火大会」に PR 出展し、豊中の魅力を紹介するとともに、大阪⇄福島便の PR を実施 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)	8/24	平成30年度	隠岐の島町との壮年軟式野球交流試合 会場: 服部緑地軟式野球場 主催: 豊中豊友少年軟式野球連合 共催: 豊中市
第8回大阪国際空港 就航都市交流会議	8/29、30	平成25年度	6空港7自治体、オブザーバー9機関が参加 ・活動報告 ① 地域と一体になった活動(HAP) ② 魅力ある空港づくりや脱炭素への取組(KAP) ③ 旭川空港エリアの魅力(旭川市) ④ 空港を活かしたまちづくりの取組み(豊中市) ・グループディスカッション テーマ: 「観光振興と特産品の PR について」 「航空機の利用促進について」

			・視察 あさひかわ北彩都ガーデン、旭川デザインセンター、男山酒造り資料館 会場:旭川市役所 主催:豊中市
クラダシチャレンジ in 益田市	8/29～ 9/4	令和5年度	社会貢献型インターンシップとして、梨の収穫・梱包、意見交換会を実施 主催:株式会社クラダシ 協力:豊中市、益田市
豊中まつり 2024 WEB豊中まつり 2024	10/19、 20	平成23年度	隠岐の島町、奄美市、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
豊中市農業祭	11/23	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 「隠岐国分寺蓮華会舞」	2/23	令和6年度	隠岐の島町の隠岐国分寺蓮華会舞の上演と物産販売 会場:アクア文化ホール 主催:豊中市 共催:隠岐の島町
クラダシチャレンジ in 隠岐の島町	3/3～7	令和5年度	社会貢献型インターンシップとして、岩ガキの収穫・箱詰め、意見交換会を実施 主催:株式会社クラダシ 協力:豊中市、隠岐の島町
スポーツ交流事業 (少年軟式野球)	3/21、22	平成15年度	隠岐の島町との少年軟式野球交流試合 会場:マリンフード豊中少年野球場、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	6/22、23 3/15、16	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	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
友好都市の食材を使用した 小学校給食の提供	通年	平成30年度	旭川市の米粉、国東市のわかめを使用したメニューを小学校給食で提供 主催:豊中市
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

(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、令和5年度～令和7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～平成30年度、令和3年度～令和5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)

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%)

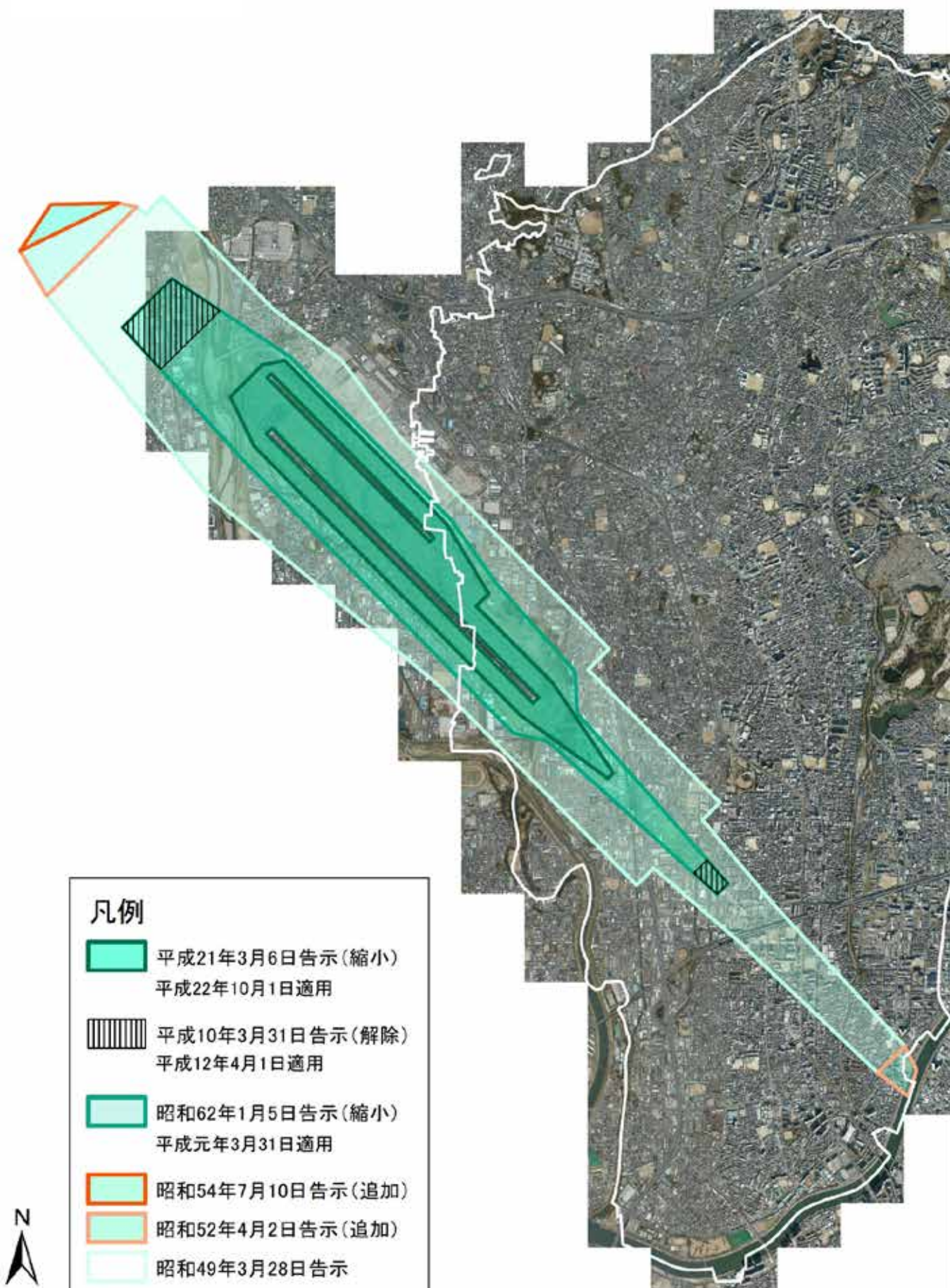
令和8年4月1日現在の
 住民基本台帳から第1種区域に係る
 町丁目単位で集計

凡例

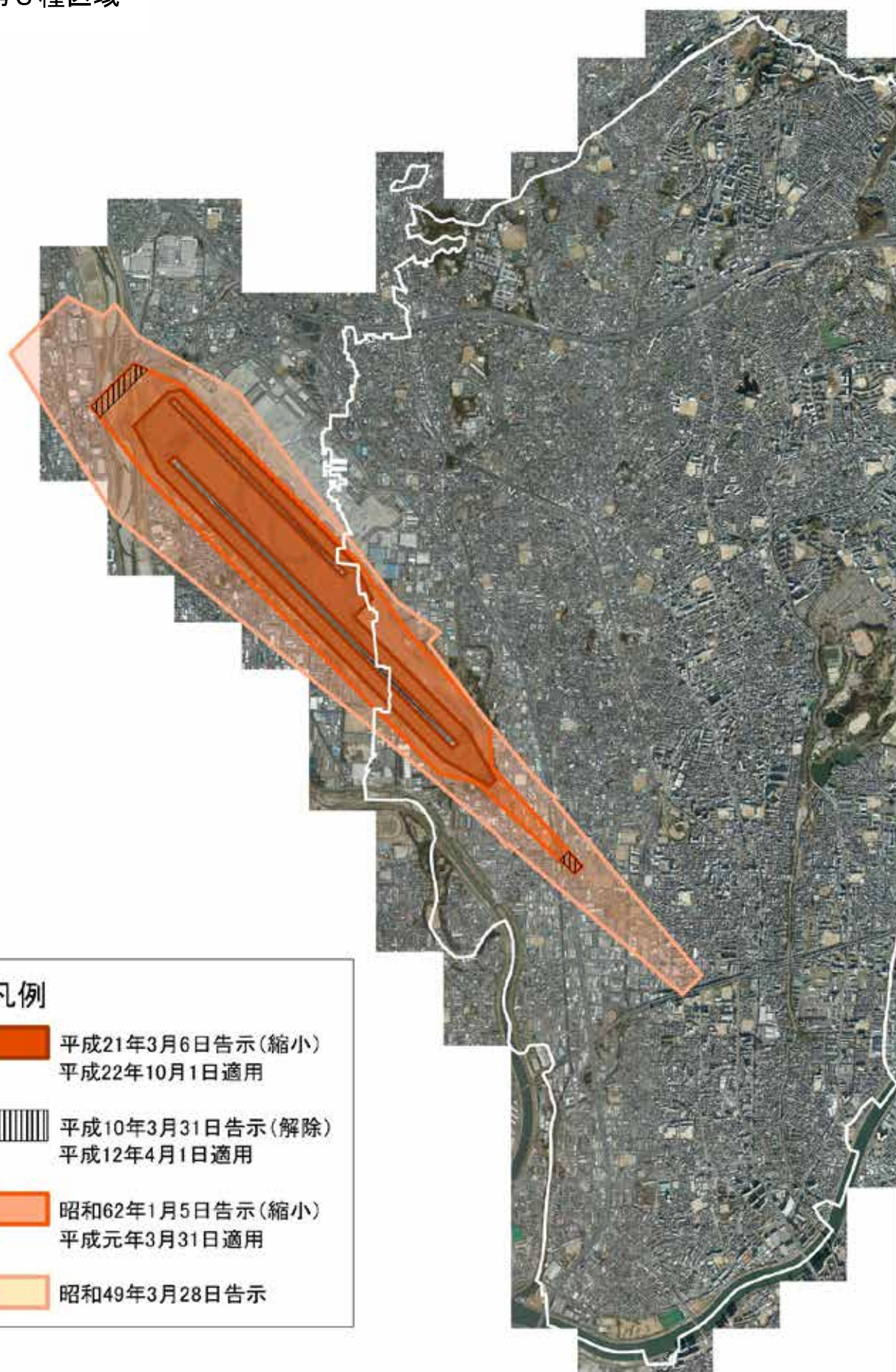
- 平成21年3月6日告示(解除)
 平成22年4月1日適用
- 昭和57年3月30日告示(追加)
- 昭和54年7月10日告示(追加)
- 昭和52年4月2日告示(追加)
- 昭和49年3月28日告示



(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であっても、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

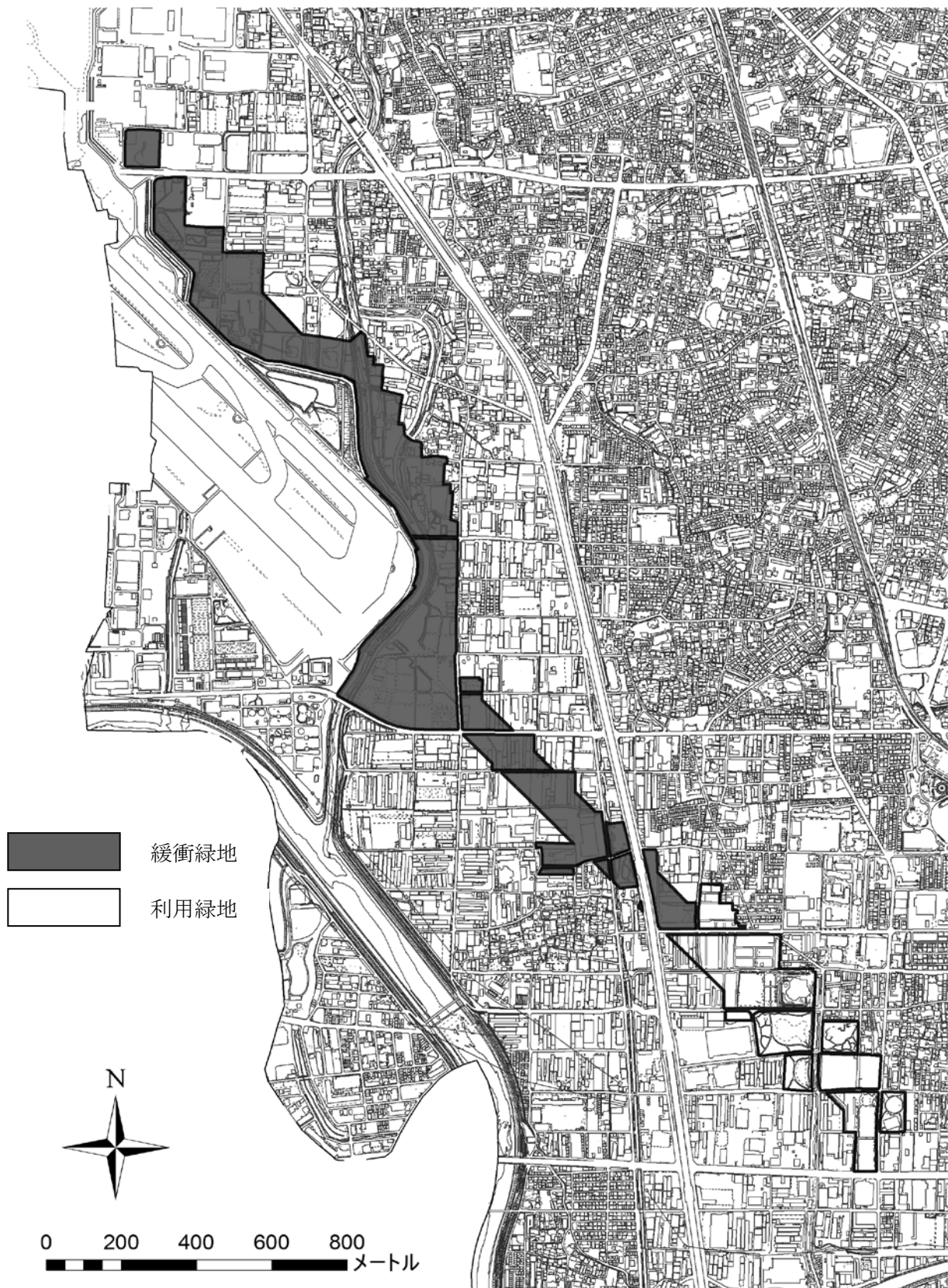
緩衝緑地<Ⅰ期> 平成23年度末完了(一部区域を除く)

利用緑地 平成25年度末完了(一部区域を除く)

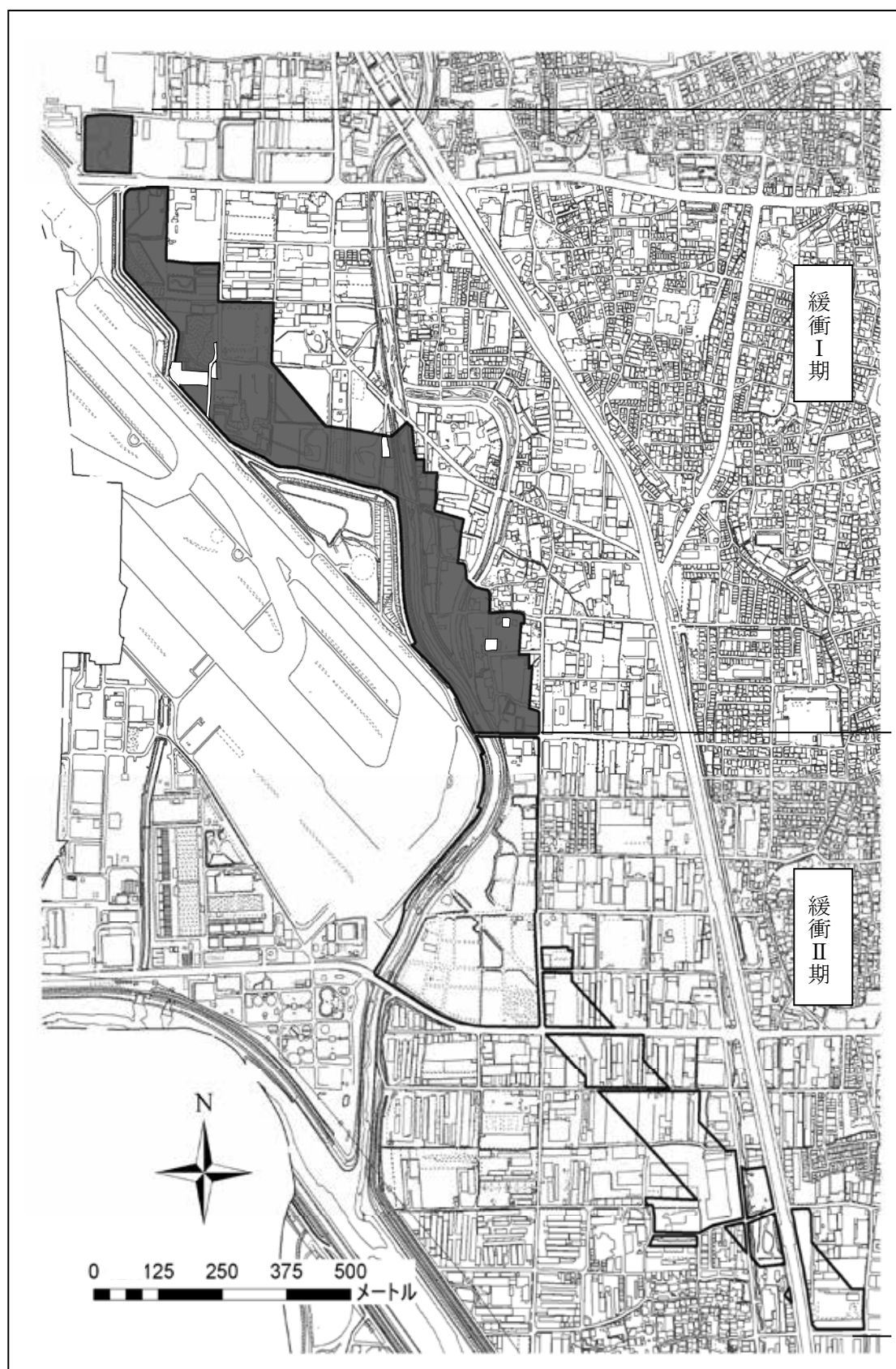
11. その他

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

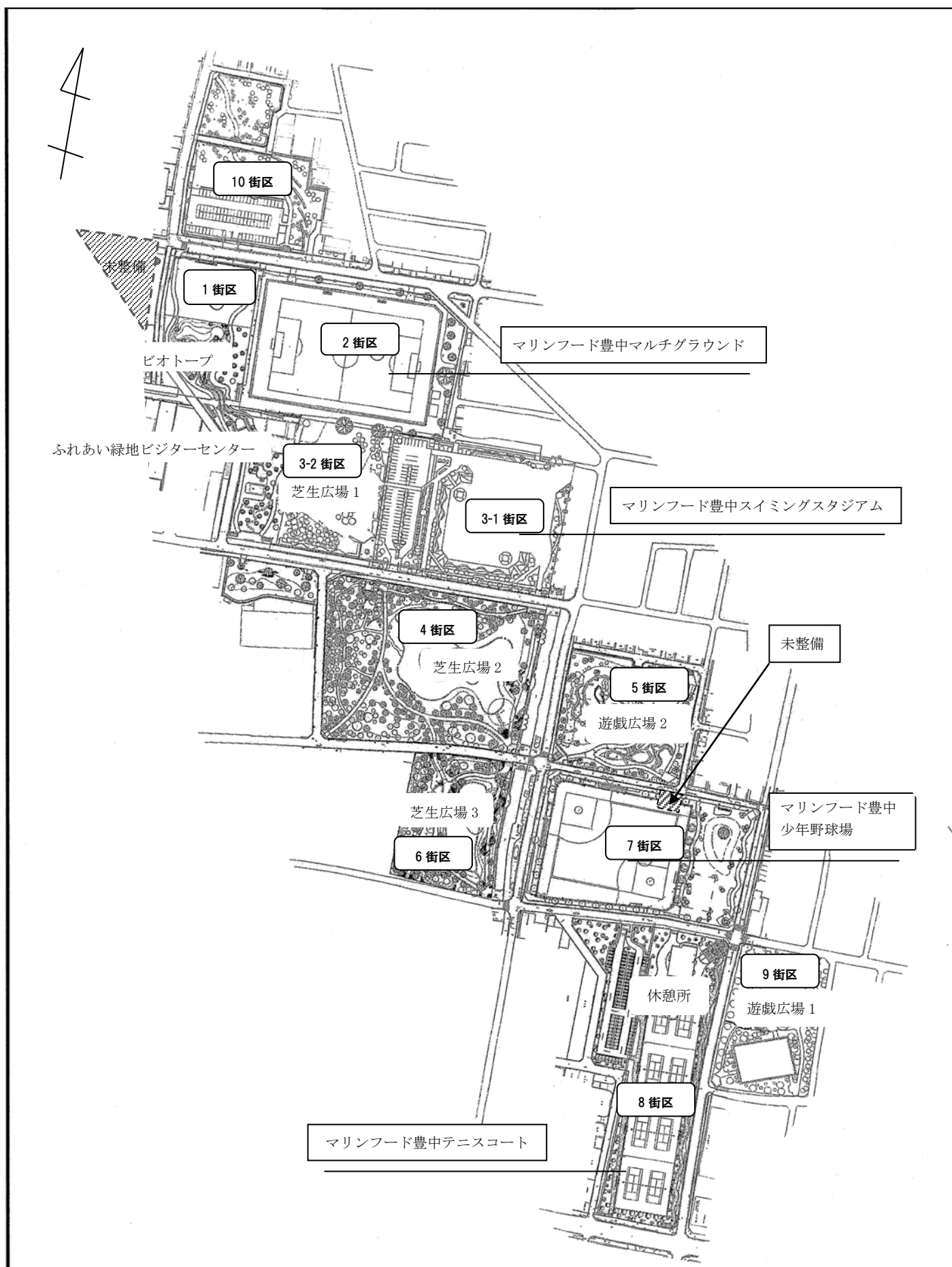


No.7-2 緩衝緑地地域図(Ⅰ・Ⅱ期) 令和8年6月現在



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。

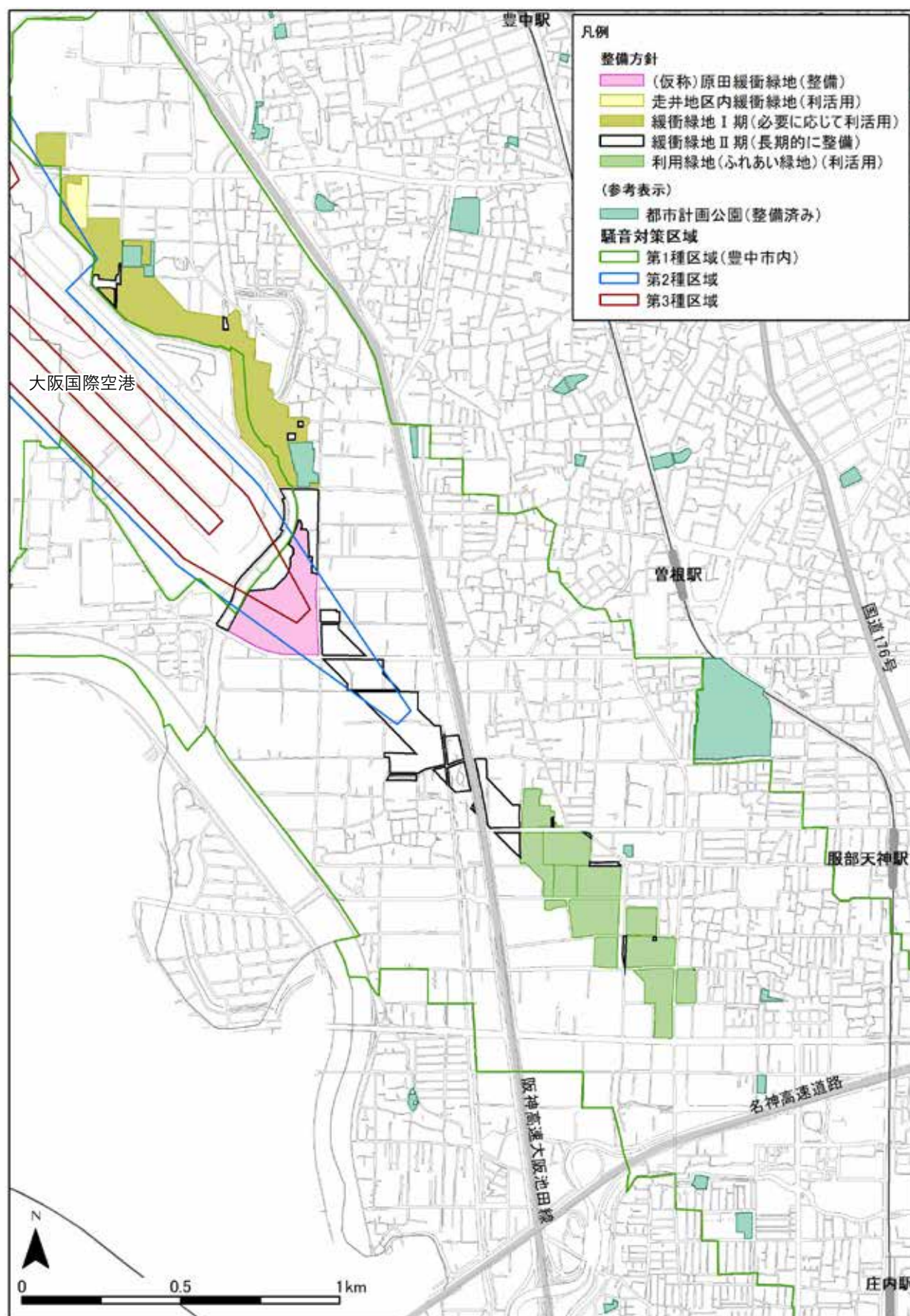
一方で、本市は「空港を活かしたまちづくり」を掲げ、空港が生み出す雇用や経済波及効果、全国に広がる就航先との交流、空港や飛行機に身近に接することができる立地など、大阪国際空港によって生み出される様々なプラス面を本市の活性化につなげようとしている。

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



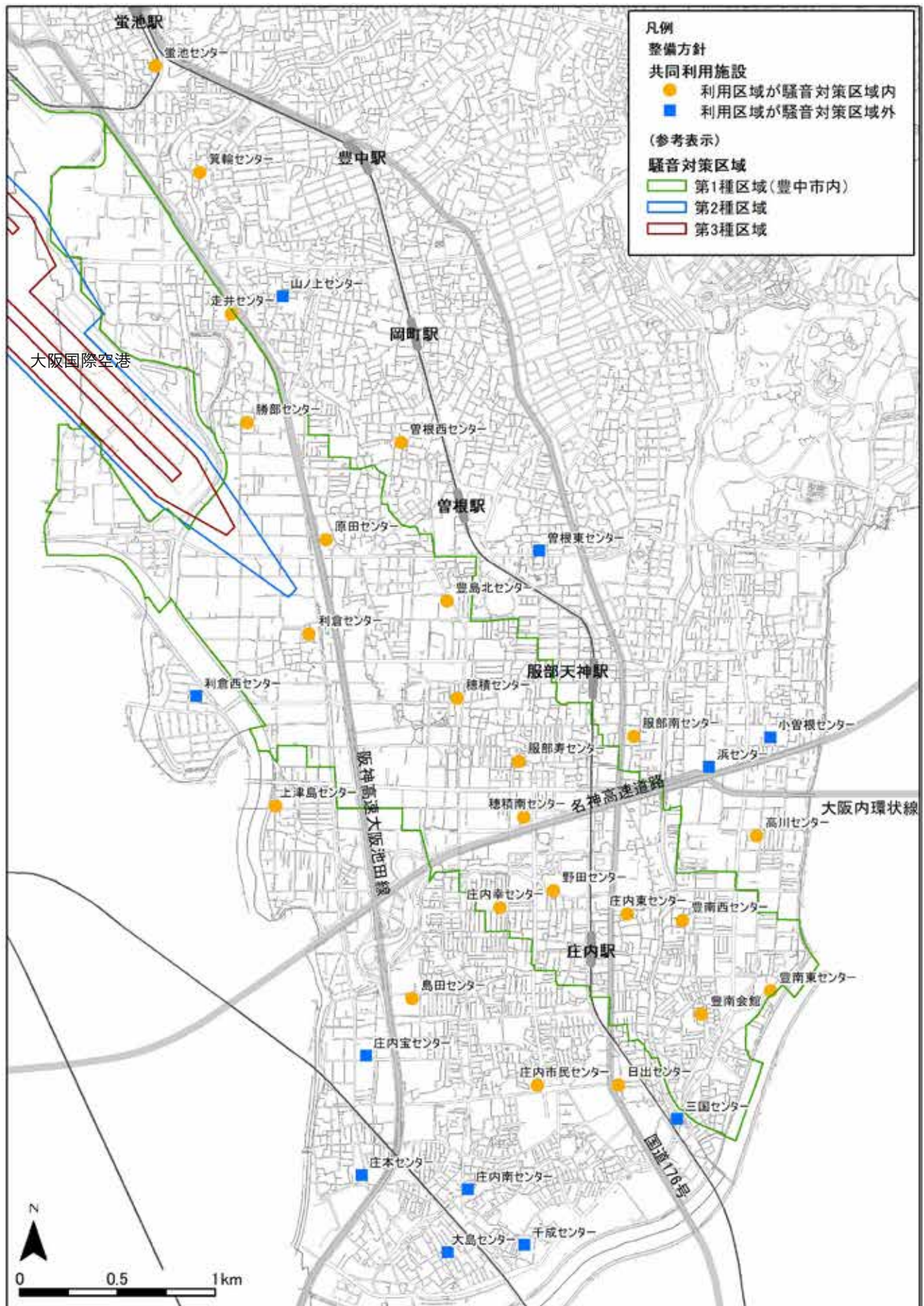
令和4年3月「大阪国際空港周辺地域整備構想」から抜粋

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	小曽根センター	小曽根1-18-30	小曽根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	小曽根4-7-1	小曽根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

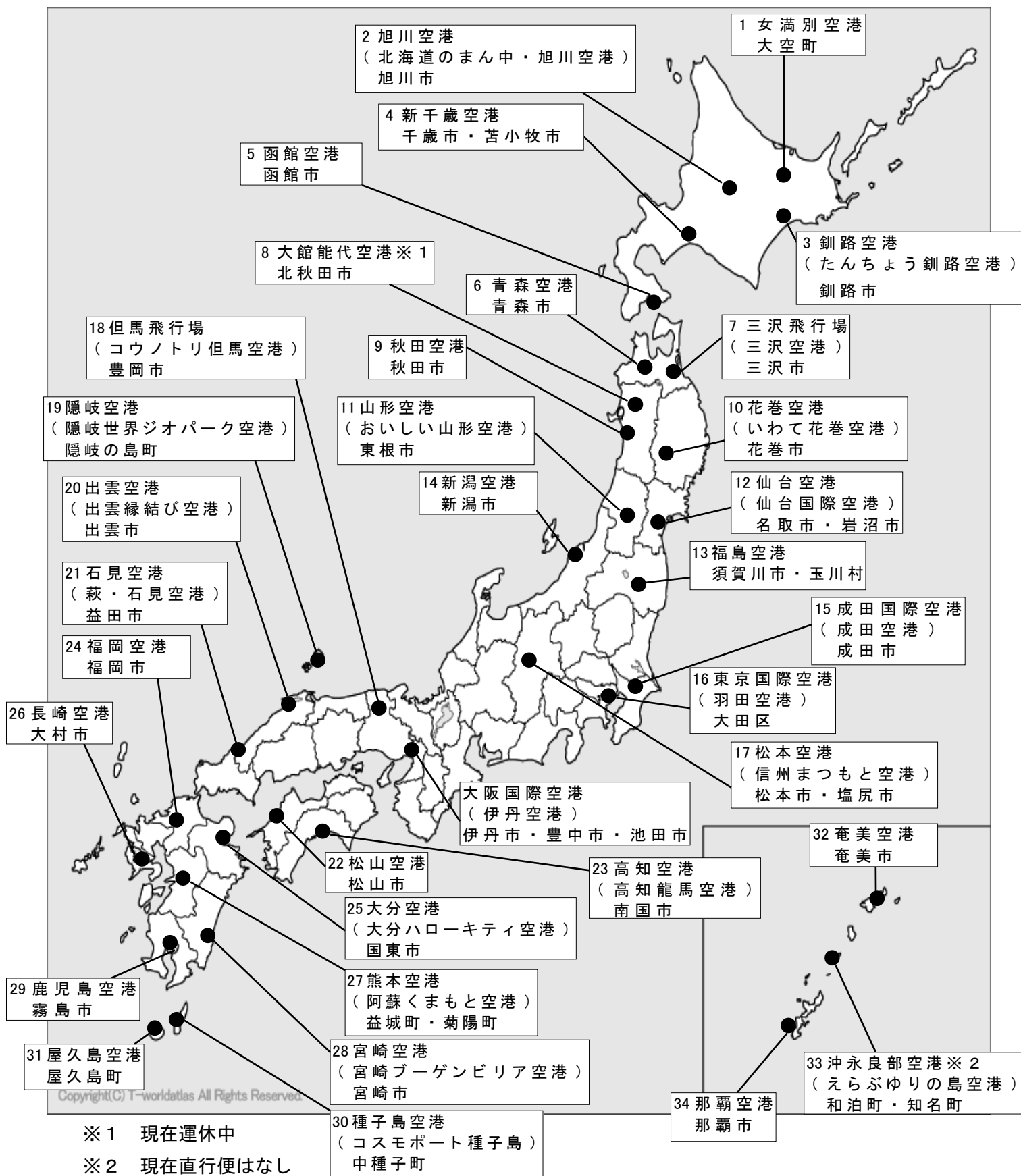
共同利用施設位置図



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)

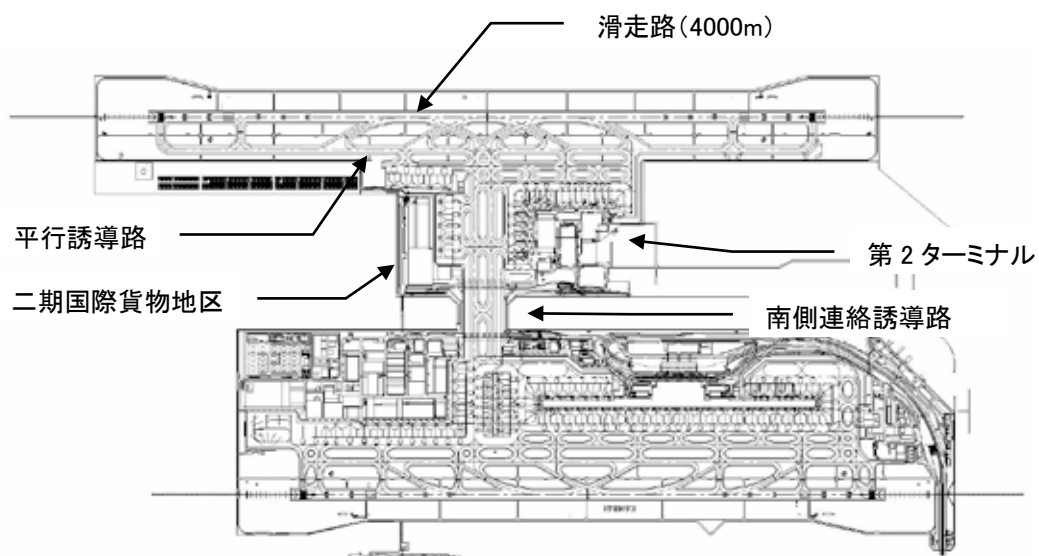
大阪国際空港周辺都市対策協議会総会資料より

- 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

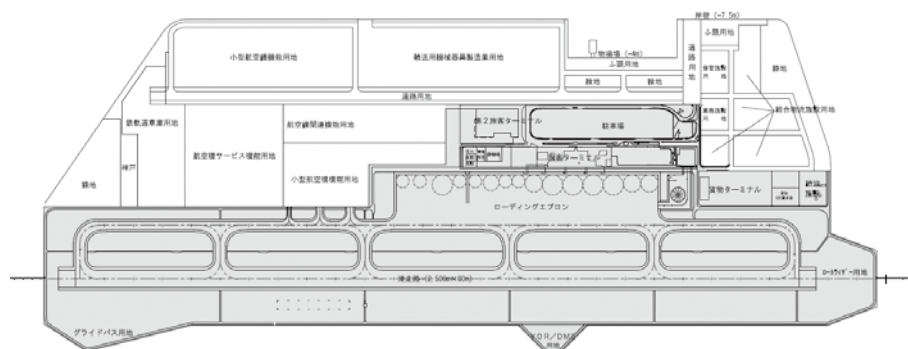
1. 関西国際空港

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	■ 会社管理空港	28	28	0
	● 国管理空港	4	4	0
	○ 特定地方管理空港	19	19	0
	▲ 地方管理空港	5	5	0
B 其 他 の 空 港	★ 公共用	54	30	0
	☆ 公共用	7	1	0
	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 「公共用空港」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3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、国管理空港及び公共用空港を示す。
・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

