

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 7 年(2025 年) 6 月

豊 中 市

都市活力部空港課

目 次

第1章 豊中市の概況	3
第2章 大阪国際空港の現況	
Ⅰ. 空港の沿革	4
Ⅱ. 空港の施設配置図	5
Ⅲ. 空港の施設概況	7
Ⅳ. 空港の運用状況	8
Ⅴ. 関西3空港の運用状況(1日平均)	9
Ⅵ. 関西3空港の運用状況(年間旅客数数の推移)	10
Ⅶ. 路線別旅客数	11
Ⅷ. 航空路線	12
Ⅸ. 空港の運用	13
X. 空港の位置付け	14
XI. 関西国際空港と大阪国際空港の経営統合について(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	23
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	27
Ⅱ. 航空機騒音の現状	
1. 飛行経路	36
2. 着陸高度	37
3. 航空機騒音に係る環境基準	38
4. 航空機騒音測定値の状況	40
5. 航空機騒音測定局	43
6. 逆発着	44
7. 遅延便(運用時間を遅延した便)	45
Ⅲ. 空港周辺環境対策 体系図	46
1. 発生源対策	
(1) 発着規制(時間規制、総発着回数・機材規制)	47
(2) 機材改良(低騒音ジェット機の導入)	48
(3) 運航方法の改善	49
(4) 大阪国際空港騒音対策委員会によるモニタリング	51
2. 空港構造の改良	
(1) 防音施設	51
(2) バイパス誘導路	51
3. 安全対策	
(1) 航空安全プログラム(国土交通省)	52
(2) 落下物対策総合パッケージ(国土交通省)	52
(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)	52
4. 空港周辺対策	53
(1) 公共施設防音工事	54
(2) 住宅防音工事	54
(3) 移転補償事業	56

(4) 大阪国際空港周辺環境整備事業助成	56
(5) その他の助成等	57
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	60
2. 判例比較	61

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	65
1. 空港を活かしたまちづくり	66
2. 空港周辺地域の整備・利活用	66
3. 移転補償跡地の有効活用	67
4. 大阪国際空港周辺地域活性化連絡会	69
5. 就航都市との交流・連携	71
6. 就航都市交流事業	72
7. 周辺自治体や航空会社等との連携事業	75
8. その他の関係協議会	76

資料

No. 1 騒音対策区域図(変遷)	
(1) 第1種区域(豊中市内)	79
(2) 第2種区域	80
(3) 第3種区域	81
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)	82
No. 3 「空港の設置及び管理に関する基本方針」の概要(抜粋)	83
No. 4 経営統合後の環境対策について	85
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(抜粋)	86
No. 6 大阪国際空港周辺緑地事業	88
No. 7-1 大阪国際空港周辺緑地事業位置図	89
No. 7-2 緩衝緑地区域図(I・II期)	90
No. 7-3 利用緑地(ふれあい緑地)概略図	91
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	92
(2) 整備方針図	93
No. 9 共同利用施設一覧	94
共同利用施設位置図	95
No. 10 就航先と交流都市位置図	96
No. 11 就航先と交流都市一覧	97
No. 12 協定締結都市一覧	97
No. 13 大阪国際空港就航都市サミット	98
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)	100
No. 15 関西国際空港・神戸空港の概要	101
No. 16 空港分布図	102

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26年	172,225	394,983
※平成27年	170,325	395,479
平成28年	171,791	396,014
平成29年	173,442	397,490
平成30年	174,578	398,295
令和元年	176,976	400,329
※令和2年	176,967	401,558
令和3年	178,091	401,062
令和4年	178,693	399,790
令和5年	180,070	399,179
令和6年	181,292	398,145

市の財政（一般会計決算）（億円）

年	歳 入	歳 出
平成25年	1,415.4	1,359.8
平成26年	1,460.2	1,427.3
平成27年	1,466.1	1,433.6
平成28年	1,488.2	1,476.5
平成29年	1,449.9	1,432.0
平成30年	1,495.7	1,452.7
令和元年	1,520.1	1,466.9
令和2年	2,044.3	1,993.3
令和3年	1,823.0	1,764.5
令和4年	1,852.8	1,786.8
令和5年	1,852.7	1,790.2

※平成27年・令和2年は国勢調査の確定値

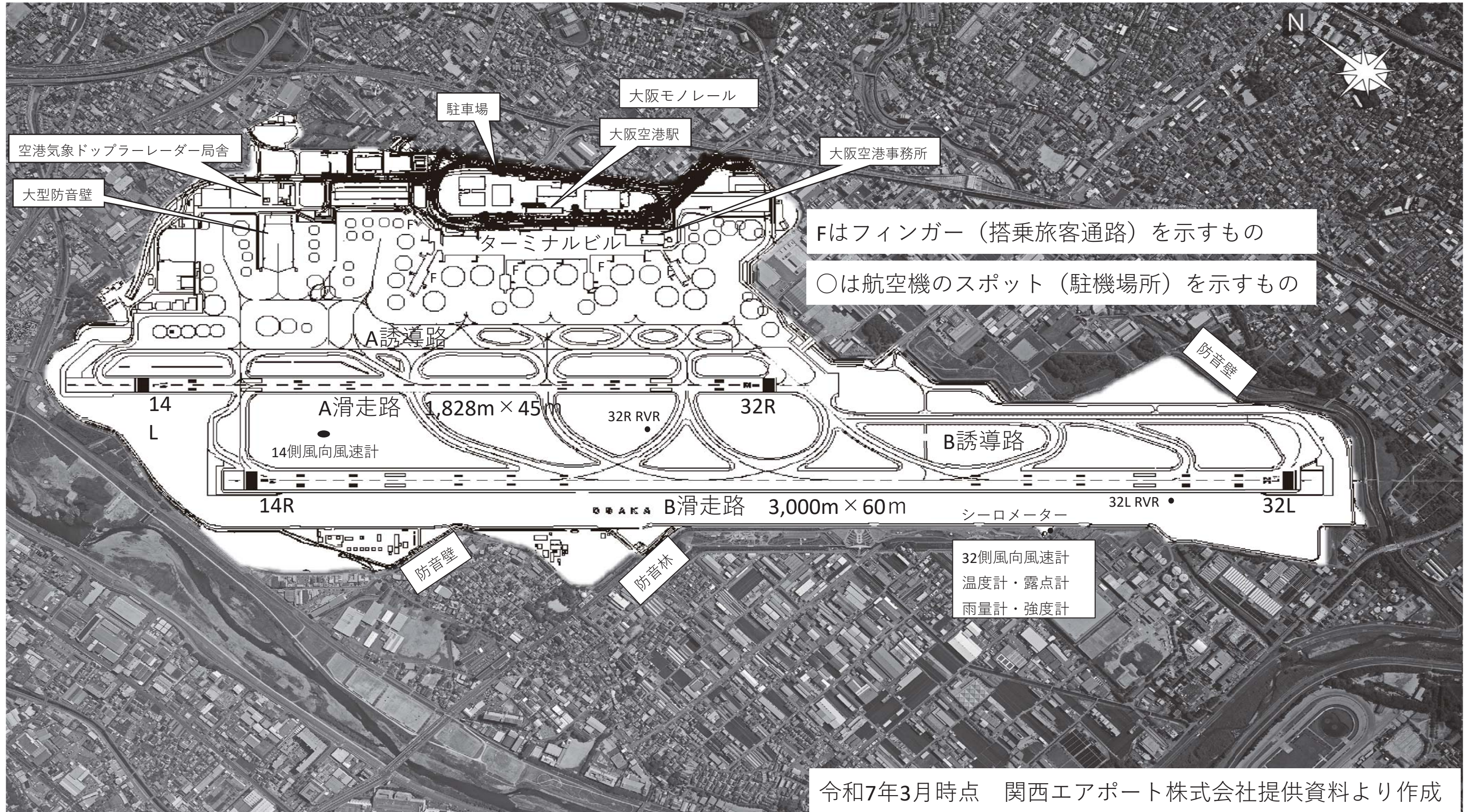


第2章 大阪国際空港の現況

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 SAAB-340(H30.5まで)、CRJ DHC-8、ATR42
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		

Ⅱ.空港の施設配置図



Ⅲ. 空港の施設概況

令和7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2,906台(うち障がい者等専用スペース44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	プロペラ機	ジェット機	低騒音 ジェット	プロペラ機	ジェット機	低騒音 ジェット	プロペラ機	ジェット機	低騒音 ジェット	ヘリコプター
平成13年(2001年)	16,877	83,767	—	10,708	1,850	—	211	739	—	506	4,284	86,356	4,284
平成14年(2002年)	17,628	90,911	—	6,191	1,913	—	189	725	—	565	4,334	93,549	4,334
平成15年(2003年)	18,830	97,705	(7,496)	9,678	1,824	—	10	777	(26)	859	4,330	100,306	4,330
平成16年(2004年)	19,317	100,353	(10,194)	19,329	1,684	—	1	933	(51)	603	4,506	102,970	4,506
平成17年(2005年)	18,948	95,535	(10,505)	29,090	1,716	—	1	916	(31)	544	4,718	98,167	4,718
平成18年(2006年)	17,050	89,318	(10,209)	34,220	1,615	—	1	1,010	(35)	614	4,059	91,943	4,059
平成19年(2007年)	16,239	84,409	(10,460)	36,294	1,554	—	0	935	(48)	478	4,149	86,898	4,149
平成20年(2008年)	15,633	83,272	(10,373)	39,605	1,583	—	0	838	(58)	450	4,354	85,693	4,354
平成21年(2009年)	14,563	83,114	(10,361)	40,875	1,548	—	0	617	(69)	373	4,234	85,279	4,234
平成22年(2010年)	14,789	82,308	(10,263)	38,822	1,517	—	0	390	(76)	231	4,473	84,215	4,473
平成23年(2011年)	12,776	78,687	(13,033)	33,147	2,723	(380)	6	1,762	(447)	312	4,097	83,172	4,097
平成24年(2012年)	13,218	82,656	(14,792)	38,729	1,442	(18)	0	701	(164)	343	3,812	84,799	3,812
平成25年(2013年)	13,824	94,690	—	35,733	1,335	—	234	600	—	204	3,335	96,625	3,335
平成25年度(2013年度)	14,101	98,964	—	34,549	1,290	—	254	605	—	202	3,291	100,859	3,291
平成26年度(2014年度)	14,621	104,396	—	29,013	1,260	—	262	680	—	228	3,332	106,336	3,332
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	38,884	3,230
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	43,067	2,825
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	36,393	2,783
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	31,915	2,953
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	25,787	2,621
令和2年度(2020年度)	5,812	7,957	49,870	18,611	0	842	91	411	393	422	2,323	8,368	2,323
令和3年度(2021年度)	7,499	6,828	70,832	24,015	0	787	129	100	357	368	2,418	6,928	2,418
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	5,171	2,561
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	10,254	2,447
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	12,090	2,175

※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6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)			計	発着回数		旅客数(千人)	
	大阪	関西	神戸	計	大阪	関西	神戸	計	大阪	関西	大阪	関西	大阪	関西
平成13年(2001年)	279.6	148.5	-	428.1	46.2	21.4	-	67.6	376.1	181.8	-	557.9	-	189.4
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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

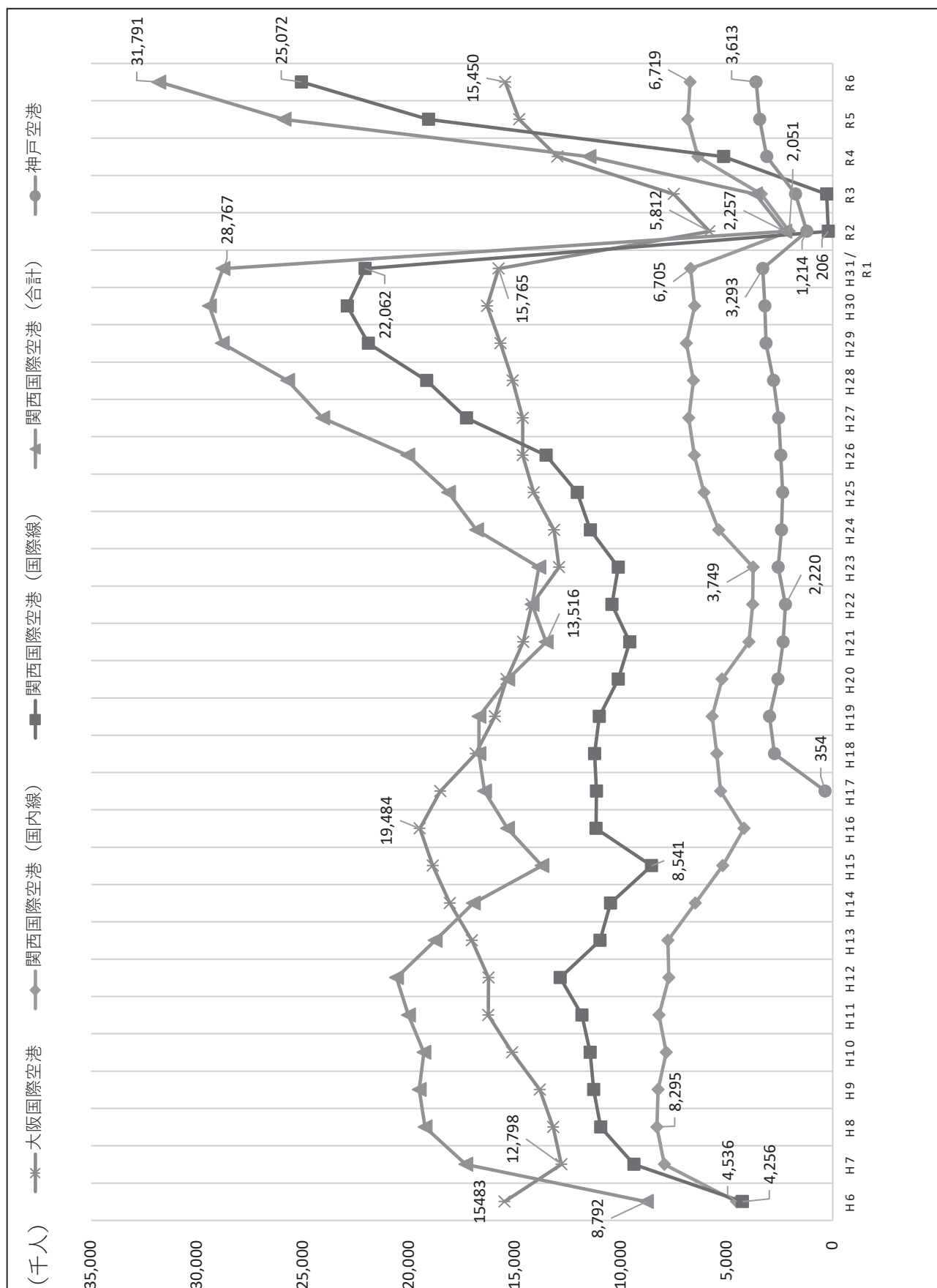
※発着回数……空輸機、特別機、回転翼機等含む

※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6年度関西国際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6年度関西国際空港は速報値

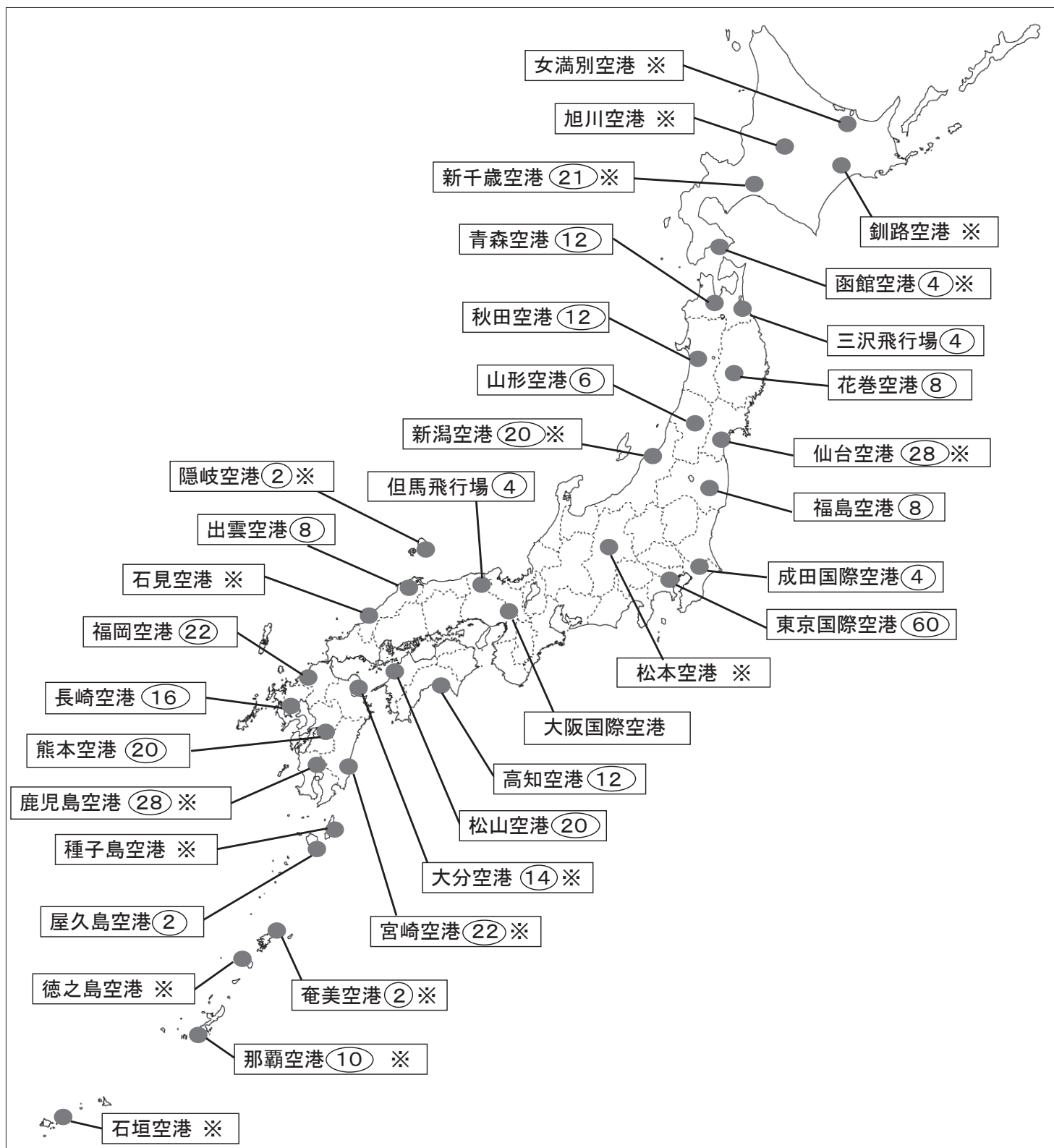
VII. 路線別旅客数

区 間		区間 距離 (km)	令和6年度(上半期)			令和5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	2,447,663	3,299,097	74.2	4,893,903	6,360,479	76.9
2	成田	589	101,932	119,978	85.0	188,992	242,809	77.8
3	新千歳	1,161	680,101	807,085	84.3	1,327,086	1,553,035	85.5
4	福岡	578	310,829	398,878	77.9	590,361	800,435	73.8
5	那覇	1,304	612,224	746,664	82.0	1,127,848	1,413,224	79.8
6	旭川	1,320	8,883	10,230	86.8	8,826	9,735	90.7
7	釧路	1,336	1,588	1,940	81.9	1,155	1,328	87.0
8	函館	1,049	91,516	105,998	86.3	179,731	222,210	80.9
9	女満別	1,445	6,017	7,030	85.6	7,034	7,790	90.3
10	青森	946	151,358	212,694	71.2	293,020	427,367	68.6
11	三沢	985	22,491	34,504	65.2	43,573	69,350	62.8
12	花巻	870	77,720	112,176	69.3	147,831	221,578	66.7
13	仙台	803	452,632	661,556	68.4	883,463	1,256,683	70.3
14	秋田	793	120,796	169,178	71.4	231,537	336,399	68.8
15	山形	730	67,244	90,668	74.2	127,217	180,842	70.3
16	福島	662	88,125	132,612	66.5	169,219	268,065	63.1
17	新潟	611	269,681	352,419	76.5	475,753	681,582	69.8
18	松本	385	3,490	4,712	74.1	3,501	4,598	76.1
19	但馬	175	16,715	32,688	51.1	38,468	63,744	60.3
20	隠岐	366	24,615	33,486	73.5	39,851	59,692	66.8
21	出雲	362	84,244	118,997	70.8	170,293	243,599	69.9
22	石見	477	716	924	77.5	434	592	73.3
23	松山	378	241,097	336,127	71.7	498,536	728,127	68.5
24	高知	300	126,436	163,977	77.1	264,601	327,964	80.7
25	長崎	673	180,158	238,566	75.5	369,633	488,411	75.7
26	熊本	621	250,490	378,088	66.3	510,603	796,640	64.1
27	大分	462	140,620	189,617	74.2	294,786	385,760	76.4
28	宮崎	568	292,254	409,607	71.3	607,163	864,583	70.2
29	鹿児島	655	328,539	481,622	68.2	659,893	1,007,292	65.5
30	種子島	692	2,582	4,522	57.1	2,833	4,902	57.8
31	屋久島	707	13,491	16,320	82.7	24,936	32,928	75.7
32	奄美大島	989	48,534	67,586	71.8	91,529	131,078	69.8
33	宮古	1,559	—	—	—	4,388	6,596	66.5
34	石垣	1,709	13,933	16,600	83.9	10,797	17,072	63.2
35	徳之島	1,075	272	380	71.6	482	608	79.3
合 計			7,278,986	9,756,526	74.6	14,289,276	19,217,097	74.4

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7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日分の発着回数の目安を追記して掲載

数字は1日分の発着回数（令和7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時までには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) 「空港の設置及び管理に関する基本方針」(平成20年12月24日国土交通省策定) 空港法により国土交通大臣が基本方針を策定。

(抜粋)

近畿圏における空港相互間の連携のあり方として、次のように位置づけられた。

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

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

(1) 経営統合の経緯

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

(2) 経営統合法の主な内容

①経営統合の目的

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

②関西国際空港・大阪国際空港の基本方針

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

(資料No.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(抜粋))

③統合事業運営会社(新関西国際空港株式会社)

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

(3) 経営統合後の環境対策について(確認書より)

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

(資料No.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)。

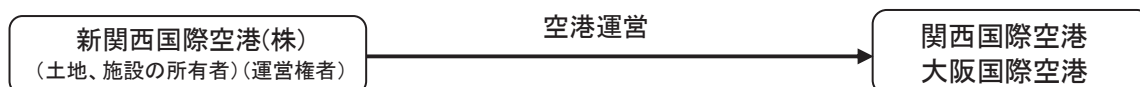
(2) 運営権引継ぎまでの経過

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

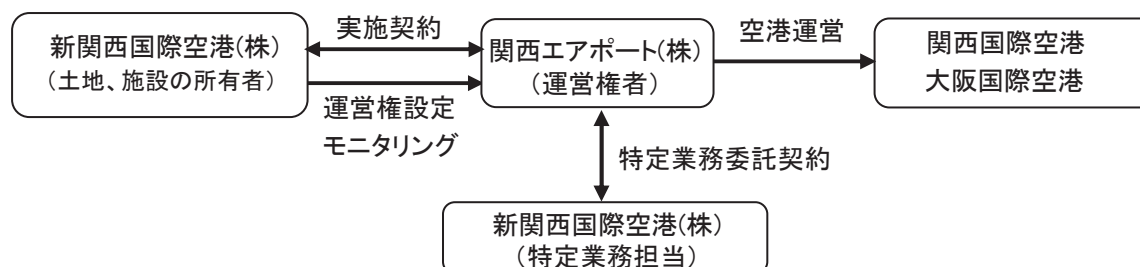
(3) 運営形態

① 関西国際空港及び大阪国際空港

○平成28年3月まで

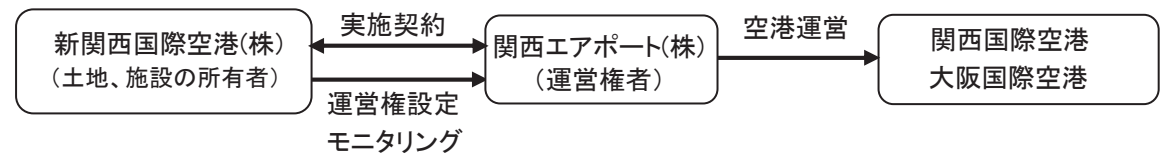


○平成28年4月から令和3年3月まで



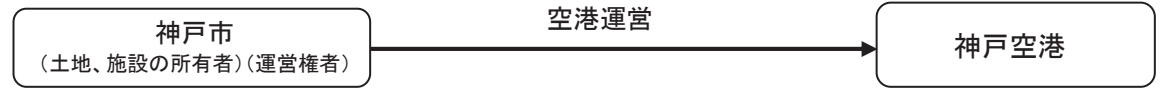
- ・関西エアポート株式会社が実施する空港運営業務のうち、一部の専門業務を新関西国際空港株式会社に委託
- ・新関西国際空港株式会社は、受託した業務を実施するとともに、業務を通じて、関西エアポートに知識、経験、ノウハウ等を提供

○令和3年4月以降

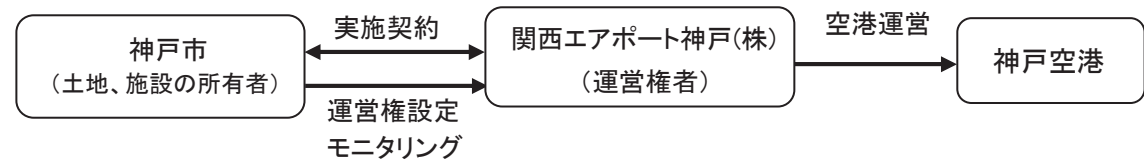


②神戸空港

○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(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、神戸市、大阪商工会議所、神戸商工会議所、関西エアポート(株)、新関西国際空港(株) 8 年ぶりに平成 30 年(2018 年)12 月 24 日に開催され、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を進めるため、6 回にわたり同懇談会が開催された。

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（CIQ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

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ペイズ 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

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、航空会社やグランドハンドリング、各種テナントなど空港現場の担い手をしっかりと支え、空港機能を維持しておくことが重要である。

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

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

1. 空港機能維持のための支援措置の延長等

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

2. 水際対策の強化

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

3. 関西空港における T1 リノベーションへの支援

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

以上

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、関西一休で取り組む「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・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調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積極的に取り組む、関西3空港の需要拡大に貢献する。
- 国内線は1日の最大発着回数を現在の80回から120回に拡大する。時期については、2025年万博への対応も視野に入れつつ、新たに整備が見込まれる国内線ターミナルの運用開始時を基本とする。
- 国際線は将来における国際定期便の運用を可能とする。時期については、まずは関西空港の本格回復の取組を進め、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、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、同様の大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ねばならない。
- ・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「関西成長支援プラン」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たいことを目指す。

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、関西自らその方向性を示すため、議論を進めてきた。今後、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よって、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 年春にはグラントー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との整備と一般公開、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)

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

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旨とする。

(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

XV. その他の関係協議会

(1) 全国民間空港関係市町村協議会

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

①昭和42年(1967年)2月23日 発足

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

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

加入団体数 99団体 (74空港) (令和7年(2025年)4月1日現在)

(2) ITAMI エアポート環境推進協議会

(平成30年5月24日に大阪国際空港エコエアポート協議会から名称等変更)

大阪国際空港において官公署や事業者がそれぞれの立場で行っている環境保全の活動をより実効性のあるものにするとともに、関西エアポート(株)、官公署、空港内事業者が力を合わせ、環境保全・創造・PR活動を推進することを目的に設置され、国土交通省、航空会社、空港内事業者等31社(団体)で構成されている(令和7年(2025年)4月1日現在)。

