

大阪国際空港の在り方について (資料 1)

関西三空港位置図



【三空港間距離と移動時間】

空 港	空港間距離	移動時間
関西国際空港 ↓ 大阪国際空港	43km	約75分
関西国際空港 ↓ 神戸空港	22Km	約80分
大阪国際空港 ↓ 神戸空港	24km	約55分

空港間距離は各空港を直線で算出した距離

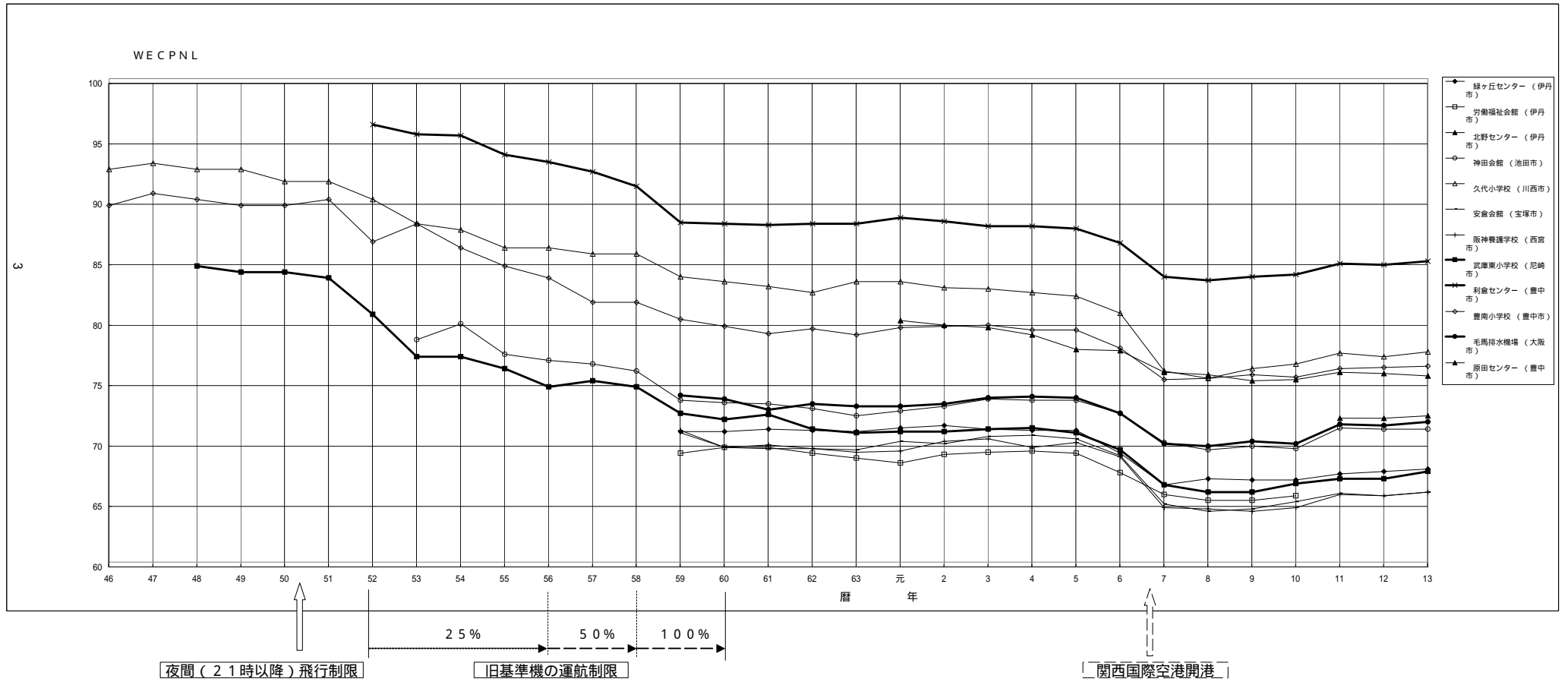
移動時間の算定は空港リムジンバスを利用するものとし、神戸空港と他空港間については三宮からの空港リムジンバスの移動時間に、神戸空港から三宮までの想定したアクセス時間約15分を加算して算出。(JTB時刻表2002年5月号参照)

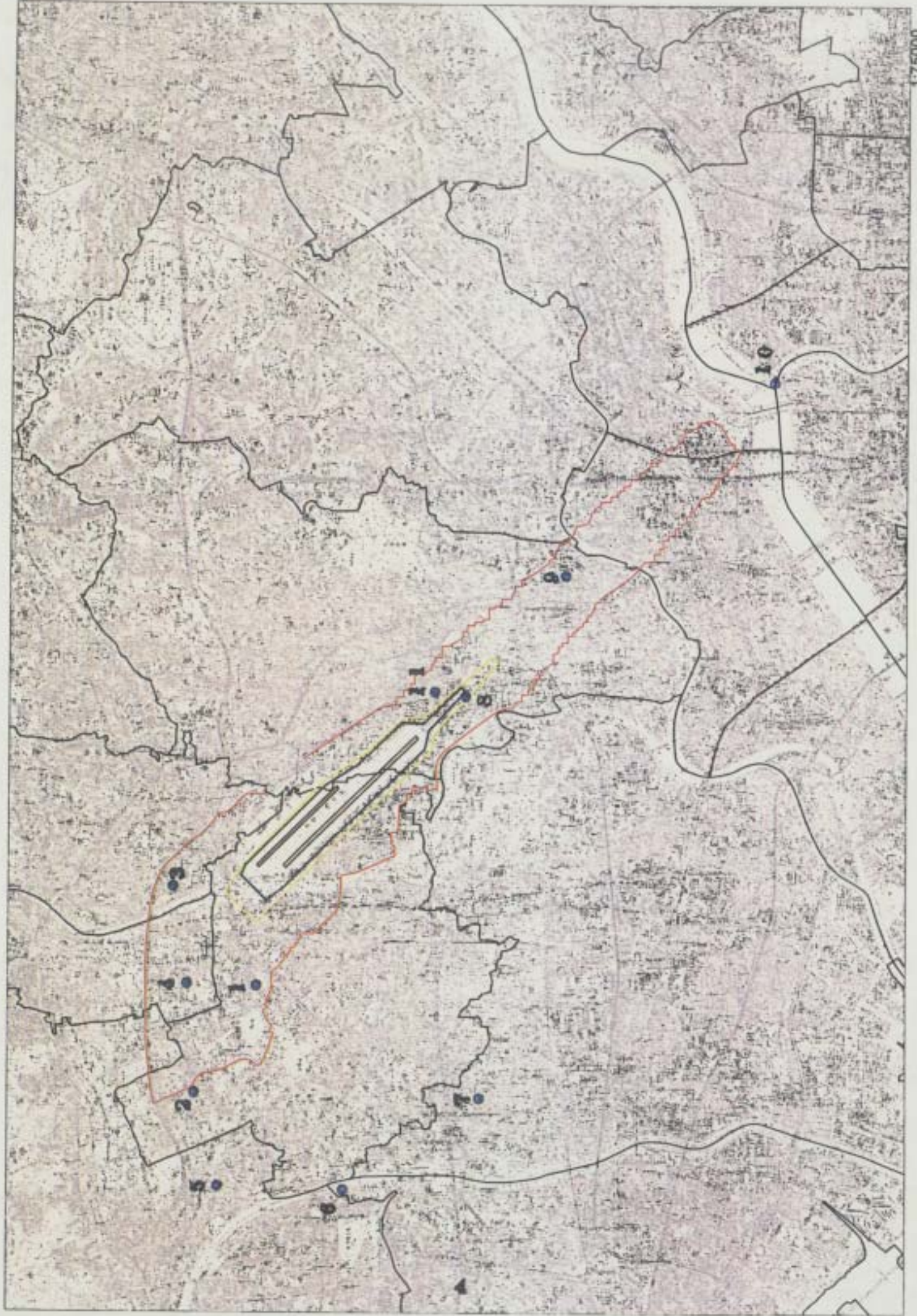
関西圏三空港の概要

	関西国際空港	大阪国際空港	神戸空港
設置・管理者	関西国際空港株式会社 (1種空港)	国 (1種空港)	神戸市 (3種空港)
事業費	1期 1兆5,424億円 (H13度末) 2期 1兆1,100億円 (2期供用時) 1兆4,200億円 (2期完成時)		約500億円
処理能力等	1期 16万回 1期+2期 23万回 (2期は2007年供用予定)	1日当りの運航制約: プロペラを含め全体で370回 (うちジェット枠250回) 年間離発着回数 プロペラを含め全体で13.5万回 (うちジェット枠9.1万回)	2万回 (2005年供用予定)
現在の発着回数 (H13年度)	12.1万回	10.2万回	-
現在の旅客数 (H13年度)	1,875万人 { 国際 1,098万人 国内 777万人	1,702万人	-

大阪国際空港周辺のWECPNLの推移

観測点 / 年	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
緑ヶ丘センター (伊丹市)														70.8	70.8	71.0	70.9	70.8	71.1	71.3	71.0	70.9	70.9	69.0	66.4	66.9	66.8	66.8	67.3	67.5	67.7
労働福祉会館 (伊丹市)														69.0	69.5	69.5	69.0	68.6	68.2	68.9	69.1	69.2	69.0	67.4	65.6	65.1	65.1	65.5			
北野センター (伊丹市)																													71.9	71.9	72.1
神田会館 (池田市)								78.4	79.7	77.2	76.7	76.4	75.8	73.4	73.2	73.1	72.7	72.1	72.5	72.9	73.5	73.4	73.4	72.3	69.9	69.3	69.6	69.4	67.3	67.5	67.7
久代小学校 (川西市)	92.5	93.0	92.5	92.5	91.5	91.5	90.0	88.0	87.5	86.0	86.0	85.5	85.5	83.6	83.2	82.8	82.3	83.2	83.2	82.7	82.6	82.3	82.0	80.6	75.8	75.2	76.0	76.4	77.3	77.0	77.4
安倉会館 (宝塚市)														70.7	69.5	69.4	69.4	69.3	70.0	69.8	70.4	70.5	70.2	68.8	64.8	64.2	64.4	65.0	65.7	65.5	65.8
阪神養護学校 (西宮市)														70.9	69.5	69.7	69.4	69.1	69.2	70.0	70.2	69.5	69.9	68.7	64.5	64.4	64.2	64.5	65.6	65.5	65.8
武庫東小学校 (尼崎市)			84.5	84.0	84.0	83.5	80.5	77.0	77.0	76.0	74.5	75	74.5	72.3	71.8	72.2	71.0	70.7	70.8	70.8	71.0	71.1	70.7	69.3	66.4	65.8	65.8	66.5	66.9	66.9	67.5
利倉センター (豊中市)							96.2	95.4	95.3	93.7	93.1	92.3	91.1	88.1	88.0	87.9	88.0	88.0	88.5	88.2	87.8	87.8	87.6	86.4	83.6	83.3	83.6	83.8	84.7	84.6	84.9
豊南小学校 (豊中市)	89.5	90.5	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	79.5	79.6	79.2	79.2	77.7	75.1	75.2	75.5	75.3	76.0	76.1	76.2
毛馬排水機場 (大阪市)														73.8	73.5	72.6	73.1	72.9	72.9	73.1	73.6	73.7	73.6	72.3	69.8	69.6	70.0	69.8	71.4	71.3	71.6
原田センター (豊中市)																			80.0	79.6	79.4	78.8	77.6	77.5	75.7	75.5	75.0	75.1	75.7	75.6	75.4



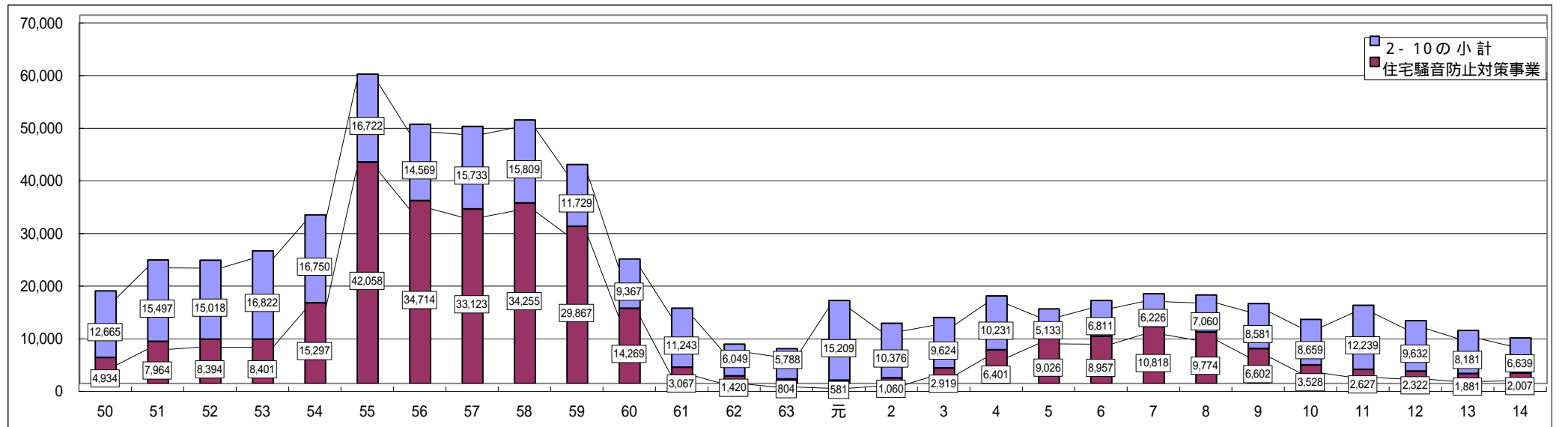


1:75000

航空機騒音対策事業（国費）・実績ベース 大阪国際空港

(単位:百万円)

区分/年度	42-49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	合計
1 住宅騒音防止対策事業	412	4,934	7,964	8,394	8,401	15,297	42,058	34,714	33,123	34,255	29,867	14,269	3,067	1,420	804	581	1,060	2,919	6,401	9,026	8,957	10,818	9,774	6,602	3,528	2,627	2,322	1,881	2,007	307,482
2 移転補償等事業費	8,759	7,663	10,836	9,939	10,042	10,471	9,909	7,056	8,660	7,162	7,402	4,699	5,068	2,631	3,245	12,830	6,232	2,186	1,065	316	896	371	209	662	772	1,023	1,424	426	400	142,354
3 教育施設等防音工事	14,596	4,436	4,039	3,966	5,037	4,906	5,348	6,399	6,056	7,742	3,457	2,936	2,932	481	826	645	484	807	891	705	596	787	591	540	454	912	654	485	448	82,156
4 緩衝緑地帯等整備事業			11	133	265	131	149	206	107	162	84	27	674	1,944	891	874	2,685	5,778	7,497	3,261	4,591	4,185	5,460	6,221	6,494	9,232	6,590	6,429	4,575	78,656
5 空港周辺整備機構	2,674	359	278	614	247	579	400	222	156	90	0.5	0.2	0.1	85	38	75	31	106	0.3	46	7	115	45	375	119	12	142	73	293	7,182
6 周辺環境基盤施設整備					842	251	399	144	194	84	85	104	82	144	29	47	221	27	63	77	52	48	28	52	80	324	91	43	154	3,665
7 地方空港環境対策費																														0
8 テレビ受信障害対策	205	207	333	366	389	412	517	542	560	569	700	719	748	764	759	735	718	715	711	724	662	714	721	725	733	729	725	719	760	17,881
9 生保世帯空調稼働費																3	5	5	4	4	7	6	6	6	7	7	6	6	9	81
10 国家公務員宿舎防音工事												882	1,739																	2,621
2-10の小計	26,234	12,665	15,497	15,018	16,822	16,750	16,722	14,569	15,733	15,809	11,729	9,367	11,243	6,049	5,788	15,209	10,376	9,624	10,231	5,133	6,811	6,226	7,060	8,581	8,659	12,239	9,632	8,181	6,639	334,596
合計	26,646	17,599	23,461	23,412	25,223	32,047	58,780	49,283	48,856	50,064	41,596	23,636	14,310	7,469	6,592	15,790	11,436	12,543	16,632	14,159	15,768	17,044	16,834	15,183	12,187	14,866	11,954	10,062	8,646	642,078



14年度は予算額

大阪国際空港の概要及び環境対策

<発生源対策>

1. 発着回数枠

総枠 370 枠、うちジェット機枠 250 枠（YS 代替枠 50 を含む）

2. 時間規制

午後 9 時から翌朝午前 7 時までの発着ダイヤの設定を認めない

3. 航空機の騒音の監視

11カ所に監視装置を設置・常時監視

4. 逆噴射の抑制

午後 7 時から安全運航に支障のない範囲で抑制

5. 飛行経路の指定

特定の幅を持った上昇経路を定め、これを逸脱しないよう監視

<周辺対策>

1. 住宅騒音防止工事

第1種区域内で住宅の防音工事を実施する場合の補助

2. 移転補償等事業費

第2種区域内から移転する者の土地、建物の補償等

3. 教育施設等防音工事

地方公共団体等が騒音の影響を受ける教育施設、医療施設等の防音工事及び共同利用施設の整備を行う場合の補助

4. 緩衝緑地帯等整備事業

第3種区域内の緩衝緑地の整備、大阪国際空港周辺の都市計画緑地の移転補償及び整備

5. 空港周辺整備機構

空港周辺整備機構が実施する固有事業（再開発整備事業、代替地造成事業、共同住宅建設事業（貸付金のみ））についての補助及び無利子貸付

6. 周辺環境基盤施設整備

地方公共団体が移転跡地を利用して公園や細街路等を整備する場合の補助

7. 地方空港環境対策補助

集落全体移転の代替地造成事業の補助

8. テレビ受信障害対策

テレビ放送受信障害の著しい地域におけるNHKテレビ受信料の補助

9. 生保世帯空調機稼働

生活保護世帯に対する住宅防音工事により設置された空気調和機器の稼働費補助

大阪国際空港航空機騒音訴訟及び調停の概要

	訴訟の提起日等	請求事項等	経緯	結果等
大阪調停	48年 2月15日～56年 4月27日 伊丹市 1～6次 宝塚市 尼崎市 大阪市 川西市 20,730名 (うち慰謝料請求人13,873名)	①大阪国際空港を56年以降廃止 ②55年度までは騒音対策を行うこと ③(Ⅰ)慰謝料(過去分) 1人 500,000円 (Ⅱ)慰謝料(将来分) ①②の完全実施まで 1人 毎月10,000円	50年10月28日(伊丹 1、4、6次) ----- 11月14日(伊丹 2、3次、大阪) 53年 3月16日(伊丹 4、6次、尼崎、大阪) - 3月28日(伊丹 1、2、3、5次) 10月24日 ----- 55年 6月30日(伊丹 1～4、6次、大阪) -- 7月16日(伊丹 5次) 61年12月23日(全調停団) ----- 62年 4月20日 -----	左記②について調停成立 左記③について、大阪1～3次訴訟判決を待って手続を進める旨調停成立 宝塚調停団調停申請取り下げ 左記①について、関西国際空港開港時までに結論を出すことで調停成立(尼崎を除く) 左記③について解決金18億1千万円支払うことで調停成立 川西調停団調停申請取り下げ
大阪1～3次訴訟	1次 44年12月15日 川西市 31名 2次 46年 6月 3日 川西市 124名 3次 46年11月30日 豊中市 109名 計 264名	①大阪国際空港を21:00～7:00使用禁止 ②慰謝料(過去分) 1人 650,000円 ③慰謝料(将来分) 夜間飛行禁止、65ホンを超える航空機の発着禁止まで 1人 毎月11,500円	49年 2月27日 大阪地裁判決 50年11月27日 大阪高裁判決 56年12月16日 最高裁判決	[最高裁判決] ①については、請求却下 ②については、請求容認 ただし、控訴審の弁論終結日50年5月30日まで ③については、請求却下 損害賠償金額 3億5百万円
大阪4次訴訟	49年12月10日 川西市 豊中市 3,694名	①大阪国際空港を21:00～7:00使用禁止 ②慰謝料(過去分) 1人 1,150,000円 ③慰謝料(将来分) 65ホンを超える航空機の発着禁止まで 1人 毎月11,500円 ※①については、59年3月17日請求取り下げ	57年 7月14日 併合審理 58年 5月14日 和解交渉(大阪地裁) 59年 3月17日 和解成立により終結	[和解の内容] 和解金 13億円
大阪5次訴訟	57年 5月31日 川西市 豊中市 134名 (大阪1～3次訴訟原告)	①慰謝料(過去分) <50年6月～57年4月> 1人 885,500円 ②慰謝料(将来分) 65ホンを超える航空機の発着禁止まで 1人 毎月11,500円		

大空騒協第21号
昭和48年6月4日

運輸大臣 新谷 寅三郎 殿

大阪国際空港騒音対策協議会会長（伊丹市長） 伏見 正 慶

大阪国際空港の将来計画について（照会）

謹啓 貴職益々御清栄の段、大慶に存じ上げます。

平素は、本協議会の活動につきまして格段の御高配にあずかり厚くお礼申し上げます。
みだしにつきましては、かねてから本協議会の基本運動方針として、貴職に再三お願い申し上げているところではありますが、未だ具体的な回答がなく、誠に遺憾に感ずる次第であります。
つきましては、このたび下記のとおり照会いたしますので早急にご回答賜りたくよろしくお願い申し上げます。

記

照 会 事 項 大阪国際空港の将来の在り方について明示されたい。

空 騒 第 8 9 号
昭和48年7月9日

大阪国際空港騒音対策協議会会長 伏見 正 慶 殿

運輸省航空局長 内 村 信 行

大阪国際空港の将来のあり方について

昭和48年6月4日付大空騒第21号でご照会のあった標記の件については、すでにご高承のとおり、大阪・兵庫両知事名で同様の照会があり、近く下記の趣旨の回答をいたすこととしておりますのでご了承願います。

記

1. 現大阪国際空港における騒音対策は、空港周辺住民の騒音障害を防止するため、緊急かつ重要な問題であるので、国としては貴府県のご協力を得てその対策を積極的に推進するものとする。
2. 現大阪国際空港の将来のあり方については、新関西国際空港との関連において十分検討を要するものであるが、その開港時点にこれを撤去することも含めて可及的速やかに検討するものとし、その検討に際しては地元公共団体の意志を十分尊重するものとする。

1) 規模及び位置

関西国際空港は、大阪国際空港の廃止を前提として、その位置を大阪湾南東部の泉州沖の海上とし、当面その規模を、海上の国際空港として最小の単位となる長さ4,000メートルの滑走路1組(少なくとも300メートルを隔てた2本の平行な滑走路)に、長さ3,200メートル以上の補助の滑走路1本を加えたものとするのが望ましい。ただし、空港の精確な位置は、現地を詳細に調査したうえで決定されるべきである。

2) 理由

..... (一部省略)

まず、大阪国際空港では、昭和39年のジェット機乗入れ以来、周辺地区の急速な市街化とあいまって深刻な騒音問題を発生せしめた。このため、周辺住民の要請により運航便数等に厳しい制限を課さねばならなくなり、わが国が対外的に負う義務さえも履行できず、国際信義上の問題が生じている。この騒音問題は、かねて住民が提起していた訴訟の第一審判決ともからみ、昨今では一層深刻化し、同空港の存廃さえも問題とされるに至ってきた。

このことから本審議会は、まず、大阪国際空港の騒音問題の抜本的な解決を図ることが緊急な課題であり、したがって、新しい空港は、大阪国際空港の廃止を前提として、同空港の機能を代わって受け持つ能力のあるものとしなければならないと認識した。

..... (以下省略)

調 停 条 項

昭和55年6月30日・7月16日成立

1. 被申請人は、大阪国際空港（以下「本件空港」という。）の存廃を決定するに必要な資料を得るため、本件空港と国全体、特に近畿圏の文化、情報、交通、産業、経済等との関係及び空港周辺都市の機能との関係、また、目下調査中の関西国際空港（仮称）の開港が本件空港周辺都市及び近畿圏全般にどのような影響を与えるのかなどを調査研究すること。
2. 被申請人は、前項の調査研究を関西国際空港の建設が決定された時点から可及的速やかに行い、その結果を申請人ら及び関係地方公共団体等に適宜開示して、その意見を充分聴取すること。
3. 本件空港の存廃については、被申請人はその責任において、関西国際空港開港時までこれを決定すること。

Ⅲ－1 国内航空ネットワークの利便性の向上のための空港整備

.....（一部省略）.....

(2) 大阪圏における対応

- ① 大阪国際空港については、大阪圏における国内航空需要の増大、周辺環境対策の進捗等に鑑み、利用者の利便の確保と周辺地域との調和を図りつつ、同空港を存続することとする。

.....（以下省略）.....

平成2年存続協定

大阪国際空港の今後の運用及び環境対策に関する協定

大阪国際空港に係る調停条項の当事者である伊丹第1次・第2次・第3次・第4次・第5次・第6次及び大阪調停団と運輸省は、本空港に起因する諸問題に関し、双方拋るべき立場を異とする中で、十数年の長きに亘り慎重かつ真摯に取り組み、また、その解決を図るために最大限の努力を傾注してきたところである。これにより、環境対策、安全対策において、全国の空港に範たり得る進展をみるに至った。

両当事者は、調停条項（昭和55年6月30日または7月16日成立）を踏まえ、この協定をもって本空港の存続問題の終結及び空港が周辺地域との調和を図ることの重要性を確認する。運輸省は、空港周辺居住者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。

ここに調停団と運輸省は、公害等調整委員会事務局審査官立会いのもと、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営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を運輸大臣の責任において決定することとし、その運用と環境対策については下記のとおりとする。

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発着回数の取扱いは以下のとおりとする。

- ① 総発着回数の限度は当面現行どおりとする。
- ② 定期便のジェット機の発着回数は、年末年始等の時期を例外として、1日200回以下とする。
- ③ 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、後継プロペラ機の導入に努めるほか、現行騒音影響区域の範囲内で便数調整を図り、

順次②のジェット機発着回数の枠外で低騒音機材への
ジェット化を行う。

- ④ いわゆる『ローリング方式』を廃止することとする。

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つては、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として、やむを得ない場合を除き川西市久代小学校における騒音規制を当面97ホンとし、逆発進対策完了後にあつ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・リバーズ（逆推力）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。

⑥ 使用滑走路

プロペラ機のジェット化に当たっては、適切な滑走路の使用により騒音が偏在しないように努める。

(2) 周辺環境対策及び安全対策

大阪国際空港の存廃について調停団の提出した平成

2年6月22日付け「意見書」中「II 調停団の存続に対する基本的考え方」に掲げる環境対策等の具体的事項について、各項目の実現に最大限の努力を払う。

(3) 大阪国際空港周辺対策基金の設置

地上防災対策その他市街地空港としての大阪国際空港の特殊性に鑑み必要な諸対策を実施すべく大阪国際空港周辺対策基金（仮称）を平成2年度内を目途に設置する。

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。

伊丹第1次調停団代理人

第2次調停団代理人

第3次調停団代理人

第4次調停団代理人

第5次調停団代理人

第6次調停団代理人

大阪調停団代理人

運輸省航空局長

立会人

公害等調整委員会事務局審査官

公害等調整委員会事務局審査官

平成2年11月22日

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

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つては、定期便については、新基準適合機のみ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つ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

大阪国際空港騒音対策協議会会長

伊丹市長

大阪国際空港の今後の運用等に関する覚書

運輸省及び兵庫県は、大阪国際空港の今後の適切な運用、環境対策及び空港を活かした街づくりについて、下記のとおりそれぞれの役割分担に応じ協力して推進するものとする。

記

1. 大阪国際空港については、関西国際空港開港後も運輸大臣が直轄で管理・運営する空港として存続することとする。また、国内線の基幹空港とし、今後の環境改善の状況と近畿圏における内外の航空需要の動向等を勘案し、関西国際空港と適切な機能分担を図っていくものとする。
2. 運輸省は、環境基準の達成に向け、発生源対策や周辺環境対策について不断の努力を尽くすとともに、運航上の安全確保や地上防災対策の充実等安全対策に最大の配慮を払うものとする。
3. 運輸省と兵庫県は、空港周辺地域の調和ある発展を図るため、相協力して空港周辺の地域整備、空港を活か

した街づくり及び空港へのアクセス交通の向上の推進を図るものとする。

4. 今後の状況の変化等により、本覚書の内容を変更する場合及び本覚書の解釈に疑義が生じた場合には、改めて協議するものとする。

平成2年12月3日

運輸省航空局長

兵庫県知事

関西国際空港開港後の大阪国際空港のあり方に関する覚書

平成2年12月3日

1. 大阪国際空港については、関西国際空港開港後も周辺地域との調和と利用者利便の確保とを図りつつ存続させることとし、運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とする。

運輸省航空局長

また、今後、内外の航空需要の動向等を見ながら、関西国際空港と適切な機能分担を図るものとする。

大阪府知事

2. 本空港を存続するにあたっては、今後とも周辺環境対策や安全対策に万全を期し、残された課題の早期解決に努めるものとする。
3. 今後の状況の変化等により、適宜見直しを行い、内容の変更の必要が生じた場合、また、この覚書に疑義等が生じたときは、あらかじめ協議するものとする。

運輸省及び大阪府は、上記内容を踏まえ、今後とも相協力して、本空港の適切な運営と環境対策を推進するとともに、周辺地域の発展を図っていくものとする。

大阪国際空港騒音対策協議会会長

運輸省航空局長

大阪国際空港と関西国際空港の機能分担について

平成2年12月3日付け「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。）にもあるとおり、大阪国際空港については、関西国際空港開港後も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されており、具体的には、下記のとおり考えております。

記

1. 国際路線の取扱

国際路線は、関西国際空港に展開するものとする。

2. 国内路線の取扱

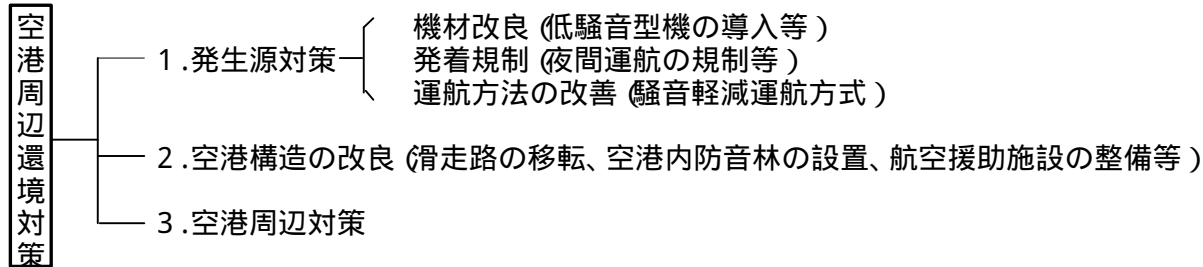
大阪国際空港及び関西国際空港については、国内線の基幹空港として適切なネットワークを確保すべく、主要都市間路線、高需要路線等の路線を展開するが、長距離路線（概ね1000KM以上）については、基本的には、関西国際空港に展開するものとする。

3. 発生源対策については、今後とも協定に従ってこれを行うものとする。

4. 周辺環境対策については、今後とも不断の努力を傾注するものとする。

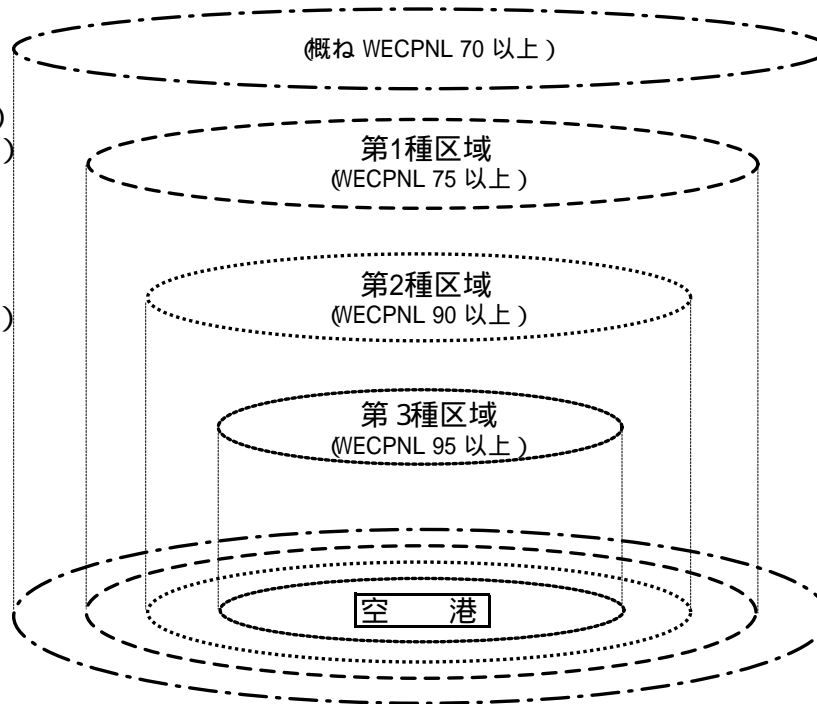
5. 安全対策については、今後とも引き続き航空機の安全運航の確保を図り、また、地上防災対策の充実に努めるものとする。

空港周辺環境対策の体系及び区域別事業の概要



国・公団の行う施策

- 概ね WECPNL 70 以上の区域
- ・教育施設等の防音工事(補助)
 - ・共同利用施設の整備、防音工事(補助)
 - ・上記施設の空調機機能回復工事(補助)
- 第1種区域内 WECPNL 75 以上の区域
- ・住宅防音工事(補助)
 - ・告示日後住宅防音工事(補助)
 - ・空調機機能回復及び再更新工事(補助)
 - ・生活保護世帯空調機稼働費(補助)
- 第2種区域内 WECPNL 90 以上の区域
- ・移転補償等
 - ・周辺環境基盤施設整備(補助)
- 第3種区域内 WECPNL 95 以上の区域
- ・緩衝緑地帯等整備
- その他
- ・テレビ受信障害対策(補助)



空港周辺整備機構の固有事業

(大阪国際空港、福岡空港)

- 第1種区域内 (WECPNL 75 以上)
- ・再開発整備事業
- 第1種区域外 (WECPNL 75 未満)
- ・代替地造成事業
 - ・共同住宅建設事業

20

特定飛行場 函館空港 仙台空港 新潟空港 東京国際空港 名古屋空港 大阪国際空港 松山空港 高知空港 福岡空港 大分空港 熊本空港 宮崎空港 鹿児島空港 那覇空港 新東京国際空港 (特定空港 周辺対策は空港公団が実施)

航空機騒音に係る環境基準

航空機騒音に係る環境基準は昭和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

		基準値(単位:WECPNL)
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

*WECPNL

Weighted Equivalent Continuous
Perceived Noise Level

2 達成期間等

飛行場の区分		達成期間	中間改善目標
新設飛行場		直ちに	
既設飛行場	第3種空港及びこれに準ずるもの		
	第2種空港 (福岡空港を除く)	A	5年以内
		B	10年以内
新東京国際空港			
第1種空港(新東京国際空港を除く)及び福岡空港		10年をこ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。

- (参考) (1) 既設飛行場の区分は、環境基準が定められた日における区分とする。
(2) 第2種空港のうち、Bとはターボジェット発動機を有する航空機が定期航空運送事業として離着陸するものをいい、AとはBを除くものをいう。

(注) 航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、2の達成期間で環境基準を達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより環境基準が達成された場合と同等の屋内環境は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。

大阪国際空港における枠等の推移

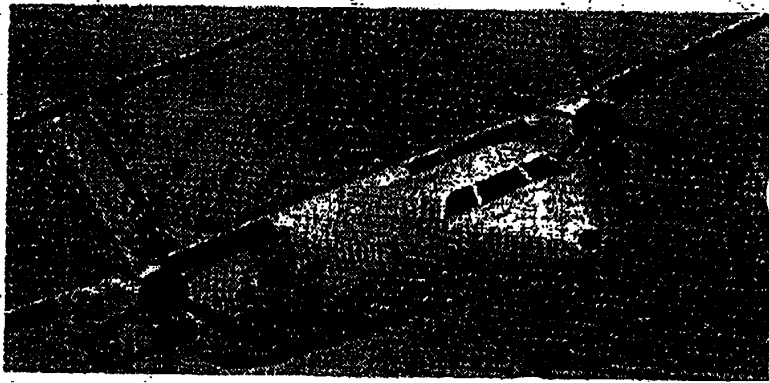
年 月	総 枠	ジェット枠	発 着 時 間 等	背 景 等	そ の 他
昭和 40年11月			午後11時から午前 6時までのジェット機の発着の原則禁止		
46年 8月			1時間枠 36回、3時間枠 93回		
47年 4月	450	260	午後10時から午前 7時までの間、郵便機を除き、緊急その他やむを得ない場合を除き、航空機の発着を禁止		
49年 5月	410	240			
50年12月	400	230	国内線ダイヤを午後 9時以前に繰り上げ設定		
51年 7月			国際線ダイヤを午後 9時以前に繰り上げ設定		
52年10月	370	200		エアバス乗り入れ	
63年 12月～		250		YS代替枠	
平成 4年 7月～		300		YS代替枠	
6年 9月		200		関空開港	国際便撤退、原則短距離便(1000k以下)のみ等
10年 7月～		250		YS代替枠	
12年 2月					関空との長 短距離の機能分担廃止
14年 4月					CRJがプロペラ枠扱い

(参考1：主要合意の概要)

- 昭和 52年 10月 ・エアバスの乗り入れ等に伴う減便実施
- 昭和 63年 10月 ・YS代替枠創設(関空開港まで)について地元と合意
- 平成 2年 11月、12月 ・11市協、調停団と大阪国際空港の存続協定を締結。その際関西国際空港開港後について以下を合意。
総発着回数の限度は当面現行どおり(総枠 370枠)
定期便のジェット機は、1日 200回以下
プロペラ機は、YSの経年変化に対応するため、順次 のジェット機発着回数枠外で低騒音機材へのジェット化を行う
- 平成 4年 4月 ・YS代替枠創設(関空開港まで)について地元と合意
- 平成 10年 3月 ・YS代替枠創設について地元と合意(同年 7月以降 30回、その後 YSの代替に併せて合計 50回まで)
- 平成 14年 1月 ・CRJをプロペラ枠で取り扱うことについて地元と合意(30枠に至った時点で騒音検証することとなっている。)

(参考2：平成14年10月現在の使用枠数)

ジェット枠 246枠、プロペラ枠 28枠(内 CRJは 10枠)、計 274枠



全日空、小型4機投入

伊丹―高知便倍増へ

全日本空輸グループは、小型花などに活用して

8日、小型の最新高速プロペラ機「DH8-400」(74人乗り、カナダ・ボンバルディア社製)を、これまでジェット機を就航させていた大阪(伊丹)―高知線に、来年秋から投入すると発表した。05年までに計4機を入れ、現在の1便から15便程度に増やす。今後も同型機をさらに追加導入して、他の人気路線の増便や赤字路線の改善も図る。

航空会社が、100人乗り以下の小型機の導入に意欲的だ。中・大型のジェット機を空席を抱えたまま飛ばすより、運航効率の良い小型機で搭乗率を上げた方がコスト面で圧倒的に有利だからだ。搭乗率が50%にも満たない赤字路線は、今後、こうした小型機への代替が進みそうだ。

全日空グループが来秋導入するボンバルディア製のDH8-400型機は、すでに日本航空等も、一機材当たりの

いく考えた。同グループのエアーニッポンネットワーク(本社・札幌市)が運航する。すでに羽田―大島、丘珠(札幌)―函館各線など近距離の計4路線で別の小型機が就航している。伊丹―高知線は現在、機材が不足しているシ

ェット機材で百数十人乗りの機材を使っているが、余裕のあるプロペラ機材を増やすことにした。この最新型機は、同じプロペラ機YS11の約1.5倍の巡航速度で飛行でき、近距離であればジェット機と飛行時間に大差がない。

魅力だ。伊丹に50人乗りの小型ジェット機を就航させているエアリントの場合、6―8月の成田線の搭乗率が9割を越えた。「大型機では厳しいが、国際線に乗り継ぐ一定の需要を取り込んだ」という。

コスト、効率面で魅力大

グループの日本エアコミューター(JAC)も6機の導入を決めている。JACは若狭化したYS11の代替機として、来年2月から鹿児島発着を中心に利用者の多い路線に投入する予定だ。

全日空側は「伊丹―高知便が1日15便となれば、ほぼ毎時運航となり、いつ空港に行ってもあまり待たずに乗れる」と利便性向上も強調する。航空会社にとって、搭乗率が上がることは大

きだ。伊丹に50人乗りの小型ジェット機を就航させているエアリントの場合、6―8月の成田線の搭乗率が9割を越えた。「大型機では厳しいが、国際線に乗り継ぐ一定の需要を取り込んだ」という。

JACも伊丹―出雲線などで、夏休みの繁忙期は大きめの機材を使い、閑散期は36人乗りの小型機に変えるなど、機動的に機材を運用している。

各社には、搭乗率の悪い路線の機材の小型化を進めたいとの本音がある。例えば、昨年度の伊丹―大館能代(秋田県、石見(身根町)線は、ともに搭乗率が5割を切り、関西―高知は3割台だった。全日空側は、DH8-400を追加発注して当面は計10機程度をこえ、赤字路線にも投入していく方針だ。

空港使用料の在り方について

－ 空港使用料に関する有識者懇談会報告 －

平成8年6月18日

当懇談会は、平成7年8月の航空審議会空港・航空保安施設整備部会報告「第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方（中間とりまとめ）」において「空港使用料の在り方について早急に検討を行うべき」旨指摘されたことを受け、航空局に設置する懇談会として平成7年10月に発足したものである。以来、航空事業者からのヒアリングも含め、9回にわたり幅広く空港使用料の在り方について検討を行ってきたが、今般、以下の事項について意見がまとまったので報告する。

一 空港使用料水準等について

1. 空港使用料水準

懇談会は、我が国の空港使用料水準について、空港建設コストが高いことや円高等の影響により諸外国に比べ高い水準になっていることを踏まえ、これを引き下げることが可能か否かについて検討を行った。

その検討に当たっては、空港使用料が空港整備財源となっていることにかんがみ、今後20年間の空港整備の見通しを検討し、これをもとに空港整備特別会計の長期収支の試算を行った。

今後の空港整備の見通しについては、「中間とりまとめ」にも指摘されているとおり、現在、国際ハブ空港をはじめとした大都市圏における拠点空港の整備が喫緊の課題となっていることから、今後10年間（7次、8次）は相当規模の空港整備費が必要と考えられる。また、それ以降の10年間（9次、10次）についても、不確定要素はあるものの、今後の我が国の航空需要が、国内、国際ともに確実に増加を続け、特に国際航空については我が国を含むアジア・太平洋地域が他の地域を大きく凌駕する伸びが見込まれている状況や、我が国の大都市圏における空港整備が諸外国に比べ遅れている状況を踏まえると、少なくとも7次、8次と同規模程度の空港整備費を見込むことが必要であるとの意見が大勢であった。

このような空港整備の見通しを前提にして空港整備特別会計の長期収支の試算を行うと、今後20年間にわたり、継続して相当規模の資金不足が予想されるので、必要な空港整備を進めるためには、一般財源の拡充を含めた所要の空港整備財源の確保に取り組むことが喫緊の課題である。

したがって、このような状況の下で、空港使用料水準を引き下げることが、このための補填措置を講ずることなしには困難である。この場合、補填策の一つとして考えられる、さらなる国費の拡充あるいは地元公共団体の負担の引き上げについては、利用者負担を軽減し、その分納税者負担を増やすということを意味し、航空の利用者負担軽減の観点から考えると評価すべき方策であるものの、このような方策を採用するか否かについては、国、地方を通じての昨今の厳しい財政事情や他の社会資本整備に対する利用者負担の状況を踏まえ別途検討されるべき問題であり、懇談会としては問題提起にとどめることとする。

また、世代間の負担の公平化を図る観点から、新たな借入金制度を導入し空港整備費の一部を将来の利用者に転嫁することによって現在の空港使用料水準を引き下げるという考え方についても検討を行ったが、これについては、前述したように今後少なくとも20年間にわたり空港整備特別会計は継続して相当規模の資金不足が予想されること、また、借入金は金利が金利を生むことにより将来の利用者負担の大幅な増大を招きかねないこと、さらに、今後ますます高齢化が進展するため、国民の平均的な負担能力自体の減退が予想されることから、リスクが大きく、この方策は採用しがたいものである。

空港使用料水準全般の問題については以上のとおりであるが、仮に、一部にせよ、特定の政策目的から空港使用料の減額を図る必要がある場合にも、同時に、その補填措置を講ずる必要がある。

なお、歳出面の合理化・効率化に取り組むことは当然のことであり、引き続き空港整備の重点化に努めるとともに、空港の維持管理に関する不断の見直し・効率化に積極的に取り組むべきことは論をまたない。

2. 空港整備特別会計のプール制

懇談会は、空港整備をプール制ではなく個々の空港の独立採算で行えないか、その方が効率的な投資が行われるのではないかとの意見があることから、空港整備特別会計のプール制の仕組みを維持することの是非について検討を行った。

空港整備特別会計のプール制は、多様な歳入（空港使用料収入、一般会計からの受入、借入等）と歳出（直轄事業、補助金、出資等）からなる構造を有しており、適切な資金配分等により中長期的な計画に基づく空港整備の推進を通じて全国的な航空ネットワークの形成を総合的に確保する役割を担ってきているものである。今後とも引き続き航空ネットワークの形成・充実のための空港整備が求められており、また、個々の空港についても独立採算が成り立ちがたいことから、現時点においてこの仕組みをあえて変更すべき特段の理由は見い出せない。

なお、プール制の下における投資の効率性の確保のためには、引き続き投資の重点化等を行い、限られた空港整備財源を適切に活用することが必要である。

また、プール制と密接に関連する空港別使用料については、プール制の枠を維持しつつこれを採用することについても議論を行ったが、その積極的メリットが立証できないこと等から、現段階においては直ちに導入するとの結論を得るには至らなかった。

二 特別着陸料と普通着陸料の一元化について

1. 特別着陸料と普通着陸料の一元化

特別着陸料は、昭和50年、ジェット機の就航に伴い急増した環境対策費の増大に対応して導入されたものである。現在では、機材のジェット化が進み、また、東京国際空港の沖合展開事業や関西国際空港の整備にみられるように環境対策と一体となった空港整備が行われるようになってきている。したがって、特別着陸料を普通着陸料と別立てとする必要性は希薄になっており、両者を一元化すべきである。

なお、特別着陸料の中に騒音値の差に応じた料金体系を取り入れたことにより、低騒音機の導入促進等環境対策の推進に一定の効果があったと評価できるが、今後も低騒音機の導入促進を図る必要があることから、一元化された着陸料は、引き続き騒音の程度に配慮した体系とすべきである。

2. ジェット特別料金の取扱い等

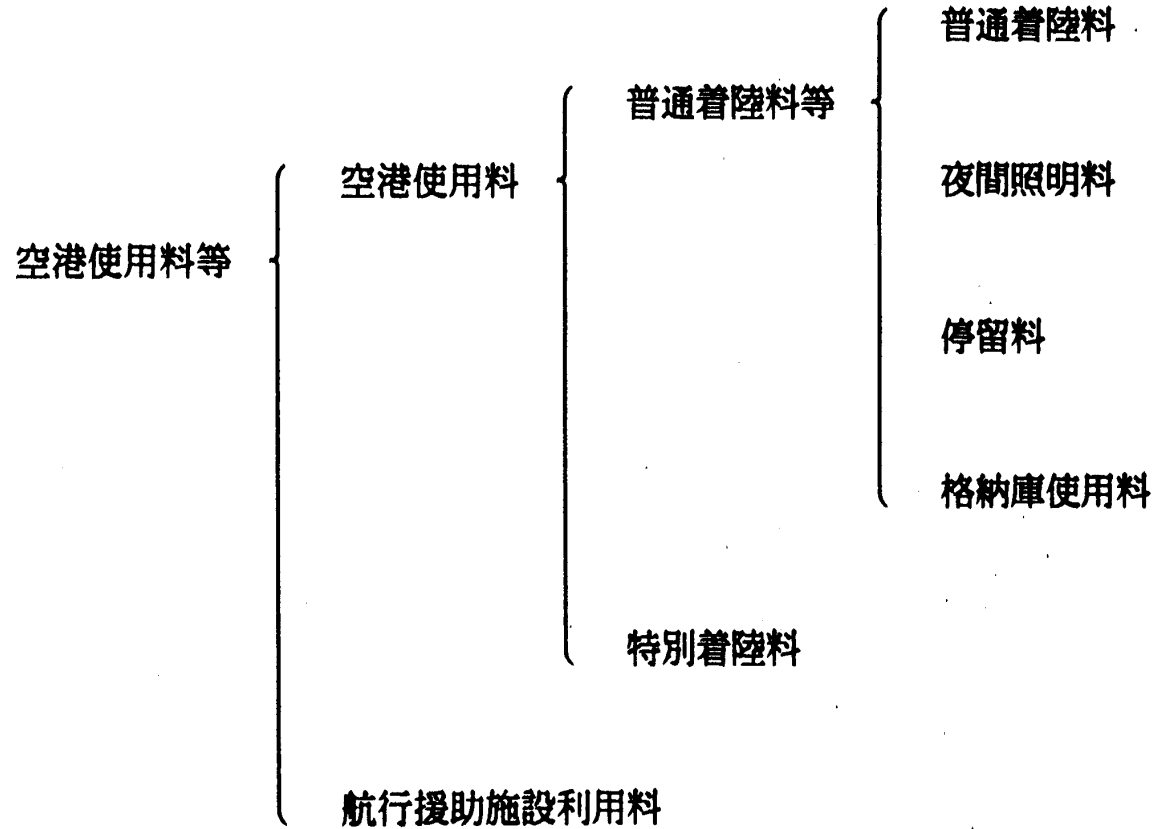
ジェット特別料金は、特別着陸料を直接利用者に負担してもらうために運賃とは別立ての料金として導入されたものであることから、特別着陸料と普

通着陸料の一元化に際しては、併せてジェット特別料金も廃止することが妥当であり、一元化された着陸料を運賃原価に算入し、新たな運賃を設定することが基本である。

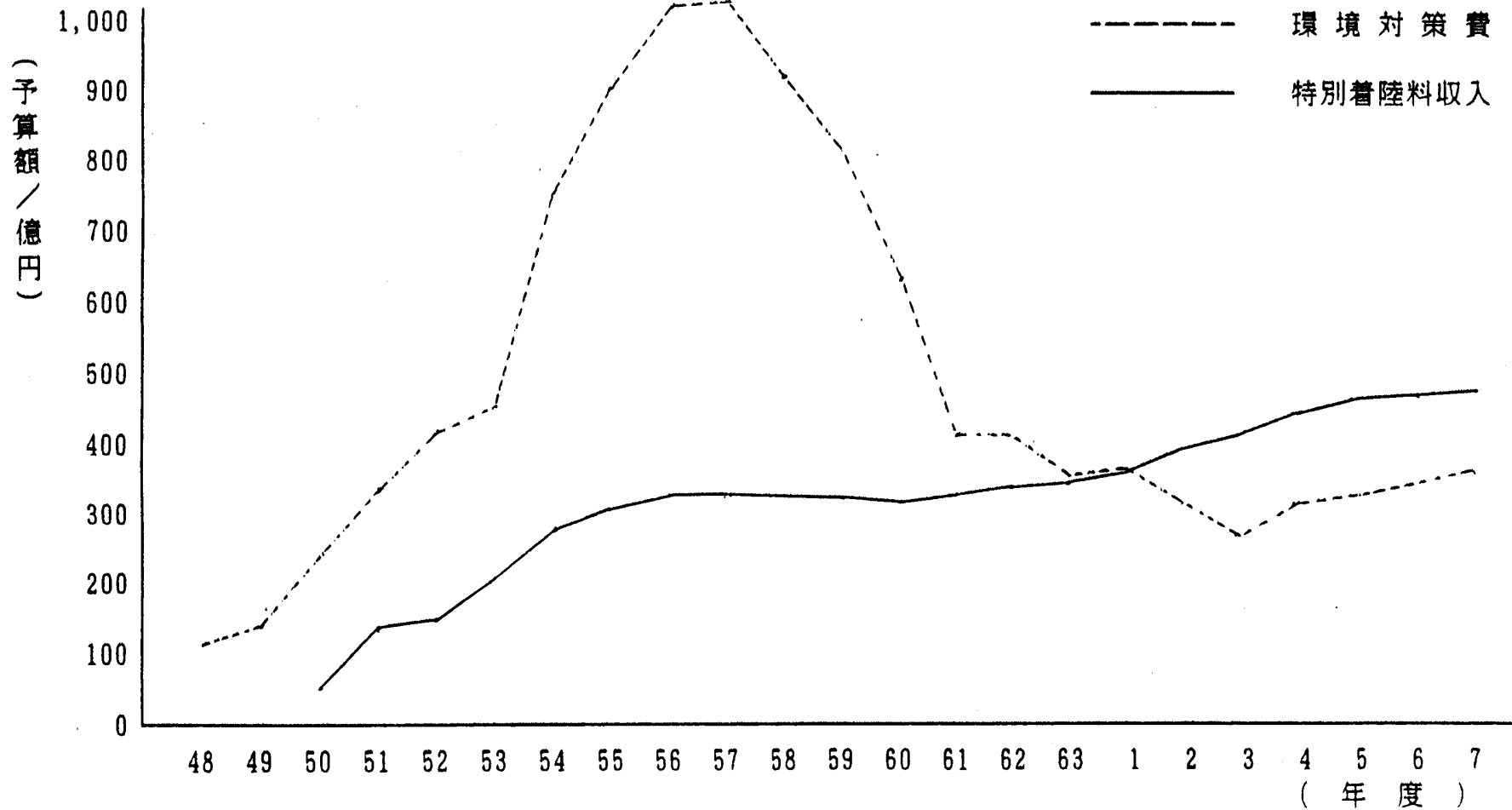
また、低騒音機の導入が進められたこと等により、現在、ジェット特別料金の収入額と特別着陸料の支払額との間には差額が生じているが、一元化に際し、その差額分について利用者負担を軽減することが望ましい。なお、一元化への移行に当たっては、利用者負担の軽減が明確になるよう、経過的な措置を講ずることも必要である。

以上、空港使用料の在り方について当懇談会の検討結果を示したが、懇談会としては、空港整備に対する投資が、今後拠点空港の整備を中心として相当長期にわたって高水準にあるものの、この期間がどの程度続くかについて現時点において確実に予想することは困難であり、さらに、現在の国の厳しい財政事情が将来どう改善されていくかもまた不透明であることから、前述した空港使用料水準の問題については、これらの点について見通しが立った段階で、改めて検討すべき課題である旨指摘しておきたい。

空港使用料等の分類（空港整備特別会計）



環境対策費と特別着陸料収入の推移 (当初予算ベース)



(注) 環境対策費とは、学校、病院等の防音工事、住宅防音工事、移転補償、緩衝緑地整備など
 空港周辺環境対策の費用である。

第1種空港と第2種空港の相違について

30

		第1種空港	第2種(A)空港	備考
空港整備	根拠法	空港整備法	空港整備法	
	定義	新東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港及び国際航空路線に必要な飛行場であつて政令で定めるもの	主要な国内航空路線に必要な飛行場であつて、政令で定めるもの	法第2条第1項
	設置管理者	国	国	法第3条第1項、法第4条
	空港整備事業費の都道府県の負担率(一般)	基本施設 :0 附帯施設 :0	基本施設 :1/3 (14年度予算では、約6億円が地元負担) 附帯施設 :0	法第6条第1項
	市町村の負担金	なし	区域内の市町村で当該空港の設置により利益を受けるものに対し、その利益を受ける限度において、負担させることができる。	法第7条第1項
	都道府県との事前協議	なし	費用を負担することとなる都道府県と事前協議の義務が課せられ、地方公共団体の意向やニーズをくみ取った上でなければ施設の新設又は改良工事を進めることが不可能となる。	法第6条第3項
環境対策	根拠法	航空機騒音防止法	航空機騒音防止法	
	航空機騒音防止法に基づく環境対策実施者	国	国	
	環境対策費用の負担について	原則国負担、一部地方公共団体負担	原則国負担、一部地方公共団体負担(左に同じ)	