

第8章 航空機公害対策

第1節 大阪国際空港の概況

第1 空港の現況

大阪国際空港の現況及びその位置図はそれぞれ表-110 及び図-78のとおりである。

表-110 大阪国際空港の現況

面積	317万m ²
容量	年間運航（発着）処理能力 17万5千回
滑走路	A滑走路 1,828m×45m （主としてプロペラ機 小型ジェット機が使用） B滑走路 3,000m×60m （主として大型ジェット機が使用）
利用旅客数	12,026,612（人/年）

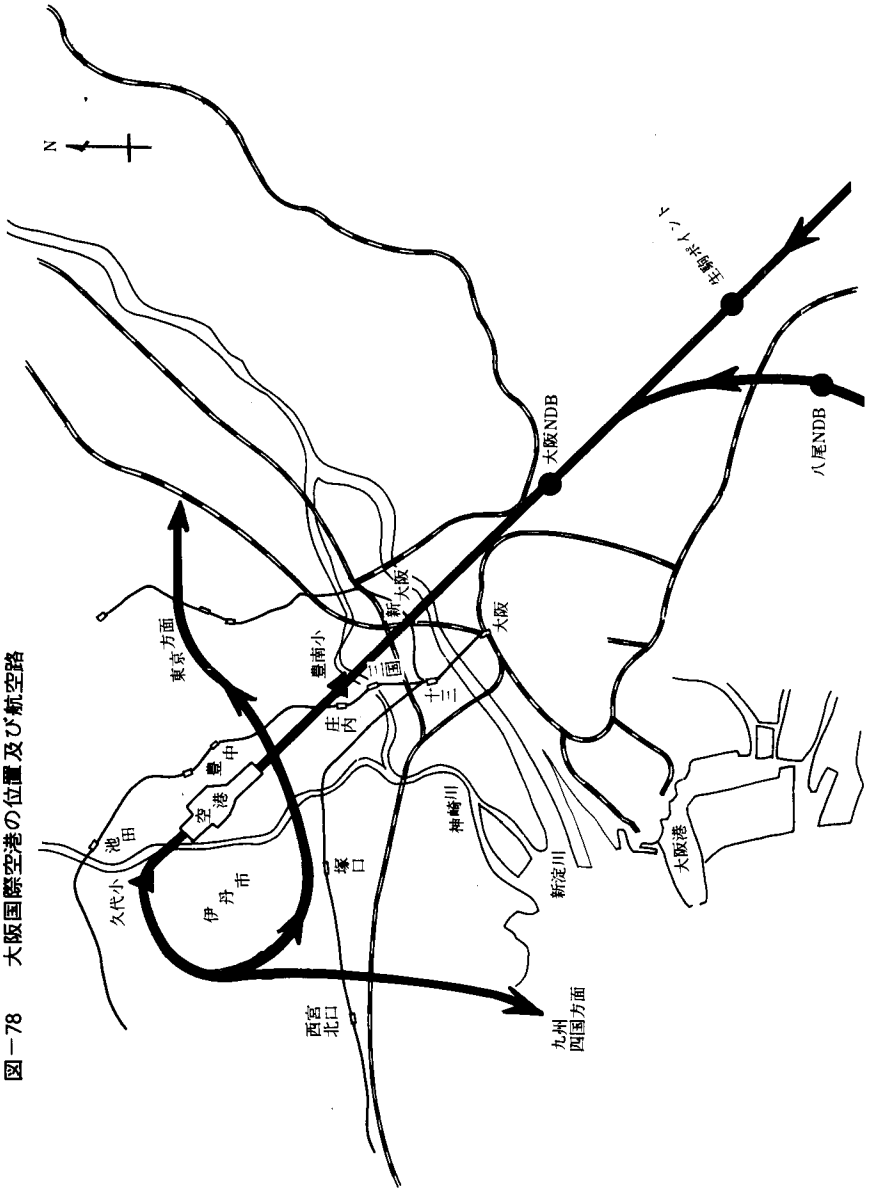
第2 空港の利用状況

大阪国際空港の年間利用状況は、図-79のとおりであり、昭和48年の利用旅客数は12,026,612人、発着回数は150,649回となっている。

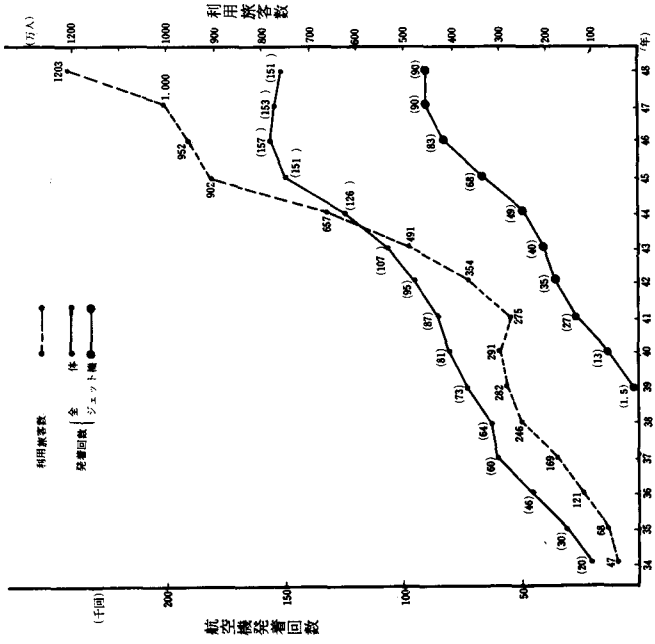
昭和47年に比べると、発着回数は約2,000回減少しているが、利用旅客数は約200万人増加し、また、離着陸機のうちジェット機の占める割合が約59%から約63%と増加しており、機種ジェット化、大型化が進んでいる。

昭和49年3月における1日当たりの定期便離着陸回数は、図-80のとおり総数409機で、うちジェット機が62.7%を占め、ジェット機の発着回数が最も多いのは、10時台の25回となっている。

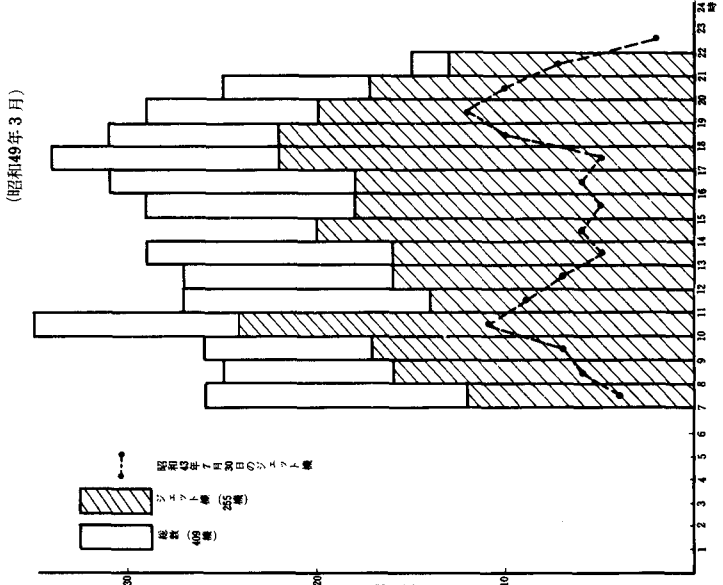
図-78 大阪国際空港の位置及び航空路



図一79 大阪国際空港における航空機発着回数及び利用旅客数



図一80 時間別離着陸状況 (定期便)



第2節 航空機騒音等の実態調査

第1 騒音

航空機騒音の実態をは握するため、昭和48年度においては、次のとおり航空機騒音の調査を実施した。

- (1) 昭和45年度から空港周辺において自動測定(測定地点：B滑走路から約2.7km離れた豊中市野田センター及び約1.7km離れた豊中市穂積センター)を実施しているが、昭和48年度における測定結果は表-111のとおりである。

この測定結果によると、穂積センターにおけるジェット機の最高レベルの平均値は103dB(A)、WECPNL値で99を示しており、野田センターでは最高レベルの平均値は94dB(A)、WECPNL値で93.3となっている。

- (2) 環境庁から航空機騒音の測定方法が示されたのを機会に大阪国際空港周辺において航空機騒音調査を次のとおり実施した。

ア 測定日時

昭和48年10月2日～8日

昭和48年11月16日～22日

昭和48年12月15日～21日

いずれも午前7時から午後10時の間に測定した。

なお、航空機の飛行コースの変動と騒音値の関係をは握するため、次の期間、飛行経路測定もあわせて実施した。

昭和48年10月2日～5日

昭和48年11月19日～20日

昭和48年12月17日～18日

イ 測定場所

騒音測定は豊中市豊島小学校ほか4カ所で、飛行経路測定は大阪市菅原小学校のほか5カ所で実施した。

ウ 測定方法

騒音測定は、航空機騒音に係る環境基準に示されている測定方法に基づいて行った。なおあわせて周波数分析を行うためテープレコーダに集録及びトランシットを用いて航空機の飛行経路を観測した。

表一 111 航空機騒音自動測定結果

(1) 穂積センター

(48. 10. 2)

測定時間 (時-時)	機 数 (機)	平均値 dB (A)	ピーク値 dB (A)	ピーク値の 時刻 (時-分-秒)	継 続 時 間 (秒)				
					合 計	dB (A) 70~80	dB (A) 80~90	dB (A) 90~100	dB (A) 100~
0-1									
1-2	3	84	88	1-15	45	40	5		
2-3	1	73	73	2-35	10	10			
3-4									
4-5									
5-6									
6-7									
7-8	3	101	106	7-51-30	80	60	10	5	5
8-9	8	101	106	8-18-58	220	120	65	30	5
9-10	17	98	106	9-55-38	400	270	85	40	5
10-11	17	103	111	10-22-43	490	305	110	60	15
11-12	13	98	105	11-20-13 11-36-53	285	195	60	25	5
12-13	14	98	106	12-00-00	310	200	70	35	5
13-14	13	98	104	13-31-13	295	170	85	35	5
14-15	11	98	104	14-02-38	260	165	60	30	5
15-16	20	102	111	15-26-37	555	330	145	60	20
16-17	14	97	104	16-36-46	330	210	80	35	5
17-18	21	101	111	17-20-22	570	340	145	70	15
18-19	17	101	109	18-52-35	500	300	120	55	25
19-20	18	102	110	19-22-00	465	290	105	55	15
20-21	17	103	111	20-27-05 20-48-48	445	265	115	55	10
21-22	12	104	110	21-18-20	375	200	105	55	15
22-23									
23-24									
ジェット機	137	103		10-22-43 15-26-37	5,635	3,470	1,365	645	155
プロペラ機	82	85	111	20-27-05 20-48-48					

(注) WECPNL 99

(2) 野田センター

(48. 9. 6)

測定時間 (時-時)	機数 (機)	平均値 dB (A)	ピーク値 dB (A)	ピーク値の刻 時 (時-分-秒)	継続時間(秒)				
					合計	dB (A) 70~80	dB (A) 80~90	dB (A) 90~100	dB (A) 100~
0-1	1	78	78	0-48-58	15	15			
1-2	1	82	82	1-20-53	20	10	10		
2-3	0								
3-4	5	74	78	3-32-38	95	95			
4-5	1	72	72	4-55-43	20	20			
5-6	3	74	76	5-19-33	55	55			
6-7	0								
7-8	12	93	102	7-5-18	29	245	10	30	5
8-9	19	89	98	8-55-18	535	425	60	50	
9-10	18	93	100	9-0-38	465	355	70	35	5
10-11	15	94	102	10-25-53	420	290	75	45	10
11-12	13	89	94	11-26-13	345	230	75	40	
12-13	14	93	100	12-6-13	545	400	100	40	5
13-14	12	95	104	13-4-48	290	180	70	35	5
14-15	10	97	102	{14-2-53} {14-35-23}	270	155	65	40	10
15-16	12	95	100	15-33-13	325	185	70	65	5
16-17	11	97	106	16-43-18	260	120	105	30	5
17-18	17	95	100	17-22-43	395	205	75	110	5
18-19	12	92	100	18-24-3	270	180	65	20	5
19-20	14	95	100	19-46-38	320	165	70	80	5
20-21	10	94	98	20-13-3	250	110	70	70	
21-22	12	96	104	21-37-58	290	155	95	35	5
22-23	0								
23-24	0								
ジェット機	155	94	106						
プロペラ機	88	75		16-43-18	5,475	3,595	1,085	725	70

(注) WECPNL 93.3

エ 測定結果（昭和49年3月現在）

昭和49年3月までにまとめた結果は次のとおりである。

dB（A）の1日のピークレベルの連続記録からWECPNLを算出したのが表-112である。

飛行経路の直下にあたる穂積センター、豊南会館は1週間による変動はそれほどないが、同じコース下でも大阪国際空港から離れた柴島中学校、飛行経路の側方にあたる豊島小学校では若干変動がみられる。また各機種のピークレベルのパワー平均をとってみるとDC-8、B-707などの大型4発機の騒音が最も大きい(表-113)。

なお、機種別着陸回数とピークレベルの関係は、図-81、82のとおりであり1日における70dB（A）以上の継続時間と出現回数は図-83のようになる。

なお、飛行経路の測定は、大阪市立菅原小学校、十三中学校、豊中市立小曾根小学校と同島田小学校で行ったが、表-114は、柴島中学校における結果である。

表-112 航空機騒音測定結果（WECPNL）

	穂積センター (豊中市穂積)		豊南会館 (豊中市豊南町)		豊島小学校 (豊中市服部)		柴島中学校 (大阪市東淀川区)		神田会館 (池田市神田)	
	測定年月日	WECPNL	測定年月日	WECPNL	測定年月日	WECPNL	測定年月日	WECPNL	測定年月日	WECPNL
測定年月日 及び WECPNL	48.10.2 火	99	48.11.16 金	94	48.11.16 金	83	48.12.15 土	80	48.12.15 土	85
	10.3 水	99	11.17 土	90	11.17 土	80	12.16 日	83	12.16 日	87
	10.4 木	100	11.18 日	92	11.18 日	80	12.17 月	79	12.17 月	85
	10.5 金	100	11.19 月	91	11.19 月	81	12.18 火	81	12.18 火	86
	10.6 土	97	11.20 火	90	11.20 火	79	12.19 水	79	12.19 水	86
	10.7 日		11.21 水		11.21 水		12.20 木	78	12.20 木	83
	10.8 月	97	11.22 木	92	11.22 木	83	12.21 金	82	12.21 金	86
	1週間のパワ ー平均	98.8		91.7		81.2		80.3		85.4

表-113 機種別ピークレベル測定結果

(単位: dB(A))

測定場所 機種	穂積センター	豊南会館	豊島小学校	柴島中学校	神田会館
(DC-8 B-707)	107.0	99.0	87.2	87.8	92.7
B-727	100.4	93.0	81.7	84.2	89.1
B-737	97.4	89.7	82.0	78.7	89.5
YS-11	82.4	75.4	79.8	72.7	74.6

- (注) 1 このピークレベルは1週間のピークレベルのパワー平均値
 2 穂積、豊南、豊島、柴島は着陸機、神田は離陸機
 3 測定日は、穂積 48.10.2~10.8
 豊南、豊島48.11.16~11.22
 柴島、神田48.12.15~12.21
 4 測定時間 7:00~22:00

図-81 機種別着陸回数とdB(A)ピークレベルとの関係図

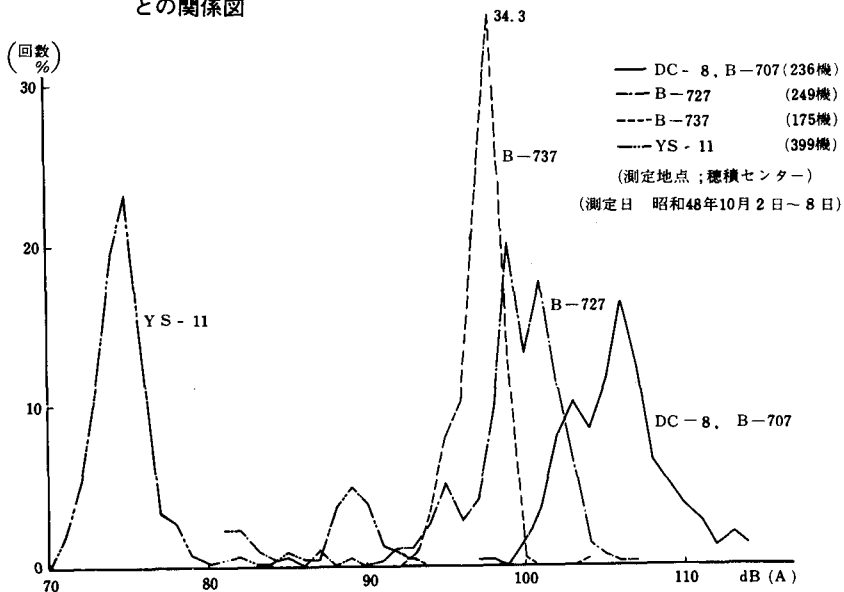


図-82 機種別着陸回数とdB(A)ピークレベルとの関係図

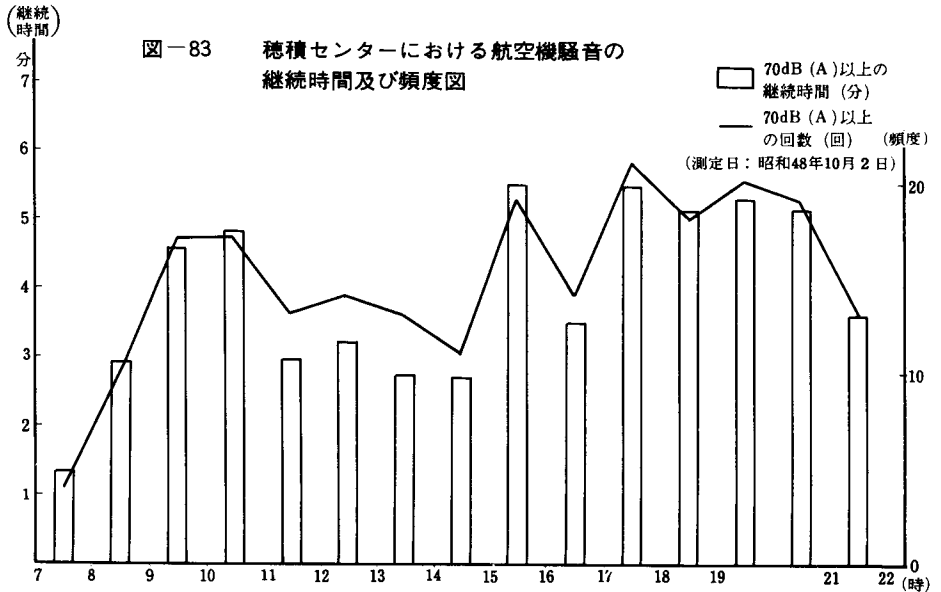
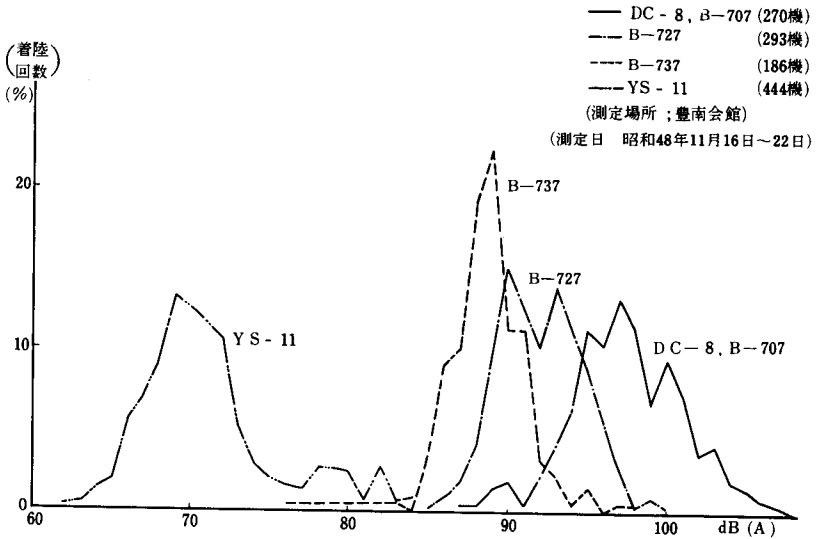


表-114 飛行経路測定結果 (柴島中学校の場合)

機 種		dB (A)	進 入 角 度	高 度 (m)	横方向 のズレ (m)	縦方向 のズレ (m)	距 離 (m)	速 度 (m/s)
D C-8 B-707	平 均	85.4	3.2°	402.3	25.7	-6.4	496.1	69.4
	標 準 偏 差	3.2	0.2	14.7	54.9	14.7	34.5	3.7
B-727	平 均	83.2	3.2	395.9	25.8	-12.7	490.7	66.5
	標 準 偏 差	3.7	0.2	14.2	52.8	14.2	36.7	4.8

第2 排出ガス

航空機排出ガスの実態を把握するため、昭和45年以来、大阪国際空港東部の勝部地区を中心に、大気汚染状況の実態調査を実施してきたが、昭和48年度は特に、ジェット機が誘導路を通過するさいの排出ガス量を瞬間的にとらえることとし瞬間濃度の測定調査を行った。

(1) 実施期間

昭和48年7月1日～8月3日

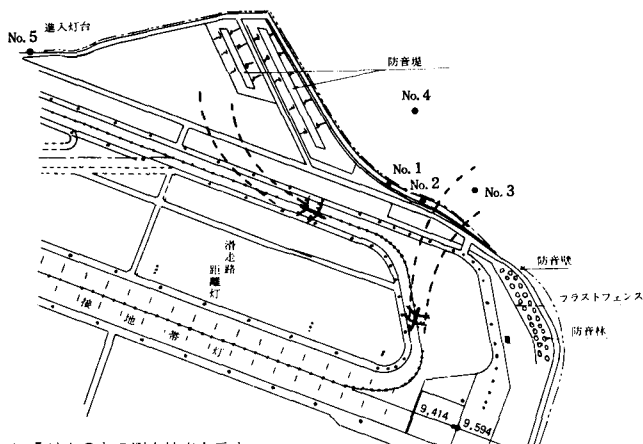
昭和48年11月15日

昭和48年12月5日～6日

(2) 測定場所

豊中市勝部地区内の5カ所 (図-84)

図-84 測定地点と誘導路上の飛行機図



(注) No. 1～No. 5 はおのおの測定地点を示す。

(3) 測定項目

一酸化炭素を中心として、全炭化水素、窒素酸化物、風向、風速等

(4) 測定方法等

大気汚染移動観測車1号により、測定区域の平均値（バックグラウンド値）を昭和48年7月1日から同年7月31日まで測定した。

瞬間濃度の測定方法は表-115のとおりである。

表-115 瞬間濃度の測定方法

測定物質	測定方法	備考
一酸化炭素(CO)	非分散型赤外分析計による方法	連続測定
全炭化水素(THC)	水素炎イオン化検出計による方法	連続測定
窒素酸化物(NO _x)	ザルツマン試薬を用いる吸光度計	10分間平均値
アクロレイン	高速ガス採取装置で約5秒間4000排出ガスをマイラーバックで採取、吸収液に吸収させ比色法で測定。 分析法は4ヘキシルレゾルシン法による	
ホルムアルデヒド	測定法はアクロレインと同じ 分析法はアセチルアセトン法及びパラロザリン法による	

(5) 測定結果

瞬間濃度は表-116のとおりであり、勝部地区で測定された一酸化炭素測定結果の機種による違いは、その比がエンジン排気口での濃度の比にほぼ等しい。すなわち大型機(DC-8、B-707)の排出ガス濃度は、中型機(B-727、B-737)の約4倍の濃度をもっている。

また勝部地区に排出ガスが流入するのは、西から南南西の風向のときで、風速が3～5m/秒程度のときに高い濃度が記録されたが、この濃度の高くなる原因は風向、風速のみでなく高度による気温の変化にも関係がある。

表-116 瞬間濃度

(単位：ppm)

項目	最高	最低	平均	備考	
一酸化炭素	No.3地点	9.3	2.1	4.2	1時間平均値 約1
	No.4地点	8.5	1.8	3.6	〃 約0.7
全炭化水素		11.1	3.2	5.4	〃 約1.9
窒素酸化物	誘導路等におけるアイドル運転中は少ない			計算値 最大 0.061 最低 0.008	
アクロレイン	0.05	0.007	0.02		
ホルムアルデヒド	0.44	0.06	0.18		

第3節 航空機公害対策の推進

航空機の騒音、排出ガス等による航空機公害は、航空機のジェット化、大型化に伴い、大阪国際空港周辺地域にとって極めて深刻な事態となっており、その解決が緊急の課題となっている。これに対処するためには、何よりもエンジンの改良、便数削減等の発生源対策の強化を図る必要があるが、あわせて、土地利用を含めた積極的な空港周辺整備対策の推進が必要である。

第1 発生源対策

航空機公害を軽減するためには騒音等の発生源を直接規制することが必要であるので、本府においては空港設置者である国に対し、航空機騒音に係る環境基準の早期設定と早期達成、エンジンの改良、便数の削減及び夜間飛行の一層の改善等を機会あるごとに要望した。

これらの事項のうち、環境基準については、昭和48年12月27日に設定(環境庁告示第154号)され、便数削減については、昭和49年3月からは深夜郵便機が廃止されるとともに同年5月以降の便数枠の削減計画が明らかにされた(表-117、118)。

表-117 航空機騒音に係る環境基準

(48.12.27環境庁告示)

環境基準	達成期間等			
	飛行場の区分	達成期間	改善目標	
I 70WECPNL	新設飛行場	直ちに		
	第3種空港及びこれに準ずるもの			
	既設	第2種空港 A		5年以内
		B		10年以内
新東京国際空港		5年以内に85WECPNL未滿にすること又は85WECPNL以上の地域において屋内で65WECPNL以下とする。		
II 75WECPNL	飛行場	10年以内	1 5年以内に、85WECPNL未滿とすること又は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未滿とすること又は75WECPNL以上の地域において屋内で60WECPNL以下とすること。	

(注) 1 I : 専ら住居の用に供される地域

II : I以外の地域で通常の生活を保全する必要がある地域

B : ターボジェット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

A : Bを除くもの

2 WECPNL; $dB \cdot A + 10 \log_{10} N - 27$

$dB \cdot A$ …… 1日のすべてのピークレベルをパワー平均したもの

N …… $N = N_1 + 3N_2 + 10(N_3 + N_4)$

N_1 : 0:00 - 7:00
 N_2 : 7:00 - 19:00
 N_3 : 19:00 - 22:00
 N_4 : 22:00 - 0:00

の間の機数

- 3 原則として屋外で7日間測定し、暗騒音より10dB以上大きい航空機騒音のピークレベル及び航空機の機数を記録する。
- 4 JIS C1502の指示騒音計、IEC pub179の精密騒音計又はこれらに相当する機器を用い、聴感補正回路はA特性、動特性はSlowを使用する。

表一118 便数削減計画

区 分	日発着回数	うちジェット機	備 考
現 状	450	260	
第 1 段階	410	240	昭和49年5月実施
第 2 段階	390	220	低騒音大型機導入後に実施
第 3 段階	370	200	山陽新幹線開通後に実施

(注) 年末年始、盆の時期には例外的に20回以内の増発着を認めている。

第2 共同利用施設整備事業に対する助成

国においては、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に関する法律（昭和42年8月1日法律第110号。以下「航空機騒音障害防止法」という。）に基づき地元市が設置する学習、集會等の用に供する共同利用施設に対し、昭和42年度から補助を行っており、本府においても国が補助を行う共同利用施設に対し、昭和43年度から国と同様に補助を行っているが昭和48年度は計5施設99,000千円を貸付けた(表-119)。

表-119 共同利用施設補助金交付状況(大阪府分)

(単位:千円)

区分	年度	42	43	44	45	46	47	48
豊中市	勝部		13,000					
	利倉			14,200				
	原田			14,200				
	穂積					14,200		
	野田					19,000		
	庄内市民						19,800	
	豊南						12,200	
	三国						4,700	
	庄内東							19,800
	島田							19,800
	小曾根							19,800
上津島							19,800	
小計		—	13,000	28,400	—	34,000	36,700	79,200
池田市	神田		13,000					
	豊島南				14,200			
	住吉				14,200			
	石橋					19,800		
	泰野						19,800	
	呉服						19,800	
	中央							19,800
小計		—	13,000	—	28,400	19,800	39,600	19,800
合計		0	26,000	28,400	28,400	53,800	76,300	99,000

(注) 国の補助

- (1) 昭和42年度 豊中市勝部 13,000千円
昭和43年度 池田市神田 14,200千円
(2) 昭和44年度以降は府と同額

第3 学校等公害防止事業に対する資金貸付

国においては、航空機騒音障害防止法及び公立文教施設整備費補助要綱に基づき、地元市が騒音障害等を防止するために実施する学校等騒音防止工事に対し補助金を交付している。本府においても、地元市の負担を軽減するため、国が補助を行った施設について、昭和43年度から大阪府市町村施設整備資金貸付制度を利用して資金の貸付けを実施しているが、昭和48年度には計12施設、363,500千円を貸付けた(表-120、121)。

表-120 学校等公害防止工事費貸付状況（航空機騒音）

（単位：千円）

区分	昭和43年度	44	45	46	47	48	
豊	豊島小	3,100	—	7,500	—	86,400	—
	蛭池小	3,000	—	10,500	—	—	—
	原田小	12,700	—	14,000	—	71,900	—
	第一中	19,200	—	—	37,000	—	45,200
	豊南小	—	12,000	—	—	26,100	32,500
	小曾根小	—	6,000	32,500	—	—	—
	豊島北小	—	6,000	9,000	93,500	—	—
	中豊島小	—	—	7,000	49,500	—	—
	第四中	—	—	12,500	93,000	—	—
	野田小	—	—	33,000	83,500	—	1,600
	岡町保育	—	—	41,500	—	—	—
	庄内保育	—	—	41,000	—	—	—
	第三中	—	—	—	41,000	43,200	—
	庄内西小	—	—	—	32,000	—	—
中	野田保育	—	—	—	19,000	—	—
	克明小	—	—	—	51,500	—	—
	第五中	—	—	—	—	46,000	71,500
	第十中	—	—	—	—	129,400	—
	豊島保育	—	—	—	—	26,300	—
	豊南保育	—	—	—	—	25,500	—
	豊島西小	—	—	—	—	—	11,200
	高川小	—	—	—	—	—	14,000
	第十二中	—	—	—	—	—	33,900
	島田保育	—	—	—	—	—	90,100
小計	38,000	24,000	208,500	500,000	454,800	300,000	
池	北豊島中	62,000	51,000	—	24,500	—	—
	北豊島小	—	3,000	12,500	—	30,200	—
	呉服小	—	—	9,000	—	—	6,300
	池田中	—	—	52,500	—	14,300	5,800
	北豊島幼	—	—	4,500	—	—	—
	石橋小	—	—	—	149,500	—	13,400
	石橋南小	—	—	—	—	150,300	—
	石橋南幼	—	—	—	—	12,000	—
	呉服幼	—	—	—	—	6,700	—
	養護老人ホーム	—	—	—	—	34,500	—
	池田小	—	—	—	—	—	38,000
小計	62,000	54,000	78,500	174,000	248,000	63,500	
合計	100,000	78,000	287,000	674,000	702,800	363,500	

表一21 学校等公害防止事業に対する資金貸付(交通騒音・その他)

(単位:千円)

区	分	昭和45年度	46	47	48
堺市	陵西中	5,500	—	—	—
	月州中	20,000	3,500	19,500	62,900
	三宝小	—	1,000	49,000	54,100
	錦西小	—	2,000	—	—
	市小	—	1,500	—	—
	錦綾小	—	6,500	—	—
	浜寺石津小	—	3,500	—	46,800
	錦小	—	2,000	—	—
	大浜中	—	2,000	15,500	1,700
	英彰小	—	4,000	31,000	—
	浅香山小	—	—	64,000	—
	殿馬場中	—	—	18,000	—
	榎小	—	—	—	136,900
	少林寺小	—	—	—	60,600
	安井保育所他16	—	—	—	17,000
浜寺石津保育所	—	—	—	40,000	
美杉保育所	—	—	—	21,000	
日置荘保育所	—	—	—	38,000	
守口市	守口小	8,500	—	—	—
	庭窪中	—	5,500	—	—
松原市	松原小	6,500	35,000	—	—
四条畷市	四条畷小	4,000	—	—	—
八尾市	志紀中	30,000	12,500	—	—
	大正幼	—	5,000	—	—
	大正小	—	118,500	70,500	—
	志紀小	—	—	—	87,000
東大阪市	高井田中	—	1,500	—	1,500
	意岐部小	—	—	9,500	—
岸和田市	八木小	—	10,000	—	—
	岸城中	—	—	10,000	—
豊中市	千成小	—	5,000	—	—
	庄内西小	—	—	1,200	—
	庄内南小	—	—	—	7,000
阪南町	鳥取中	11,500	—	—	—
河内長野市	長野中	—	—	11,000	—
吹田市	吹田東小	—	—	—	12,000
摂津市	第一中	—	—	—	39,000
寝屋川市	第三中	—	—	—	11,000
合 計		86,000	219,000	299,200	636,500

第4 移転補償対策

航空機騒音障害防止法に基づき、国は航空機騒音の激甚地域にある土地の買入れ、建物等の移転、除去に対する補償を行っている。しかし、国の制度では移転完了後でなければ補償金が支払われないので、本府では昭和46年度から移転に必要な資金を地元市を通じて移転者に無利子で前貸しする航空機騒音対策住宅等移転資金貸付制度(国

の補償額の7割を限度として貸付ける(いわゆるつなぎ資金融資)を設け、資金の貸付けを行ってきたが、昭和48年度においては、8件、77,423千円を貸付けた。

なお、国では昭和48年11月1日から補償金等の前払いを実施することになった。

また、本府では、これとあわせて国の移転補償を受けて移転する者が移転に要する費用の不足分を指定金融機関から借りた場合には、300万円を限度として年3.65%の利子補給を実施しているが、昭和48年度においては8件、567,399円を交付した。

さらに本府においては、税制上の対策として、国の移転補償を受けて移転した者が、代替不動産を取得した場合に課税される不動産取得税について、昭和47年度に移転補償を受けた分も含め、昭和48年度から減免(移転補償を受けた不動産の固定資産課税台帳に登録された価格に税率3%を乗じて得た額)の措置を講じている。昭和48年度においては5件、209,820円の減免措置を講じた。

第5 用地先行取得資金の貸付

航空機騒音障害防止法に基づく移転補償制度を円滑に推進するため、本府においては国、豊中市と協議のうえ、空港周辺土地等の先行取得、代替地の取得、造成に要する費用として(財)大阪府都市整備協会を通じ、豊中市土地開発公社に対し資金の貸付けを行った(表-122、123)。

表-122 空港周辺土地先行取得資金貸付

所在地	豊中市原田中町、南町	豊中市利倉北町	豊中市原田中町	豊中市利倉東2丁目
面積	54,244m ²	3,670m ²	6,953m ²	1,092m ²
貸付年月日	46. 4. 8 46. 7. 1	48. 5. 1 48. 5. 10	48. 11. 26	48. 12. 20
貸付金額	1,802,744千円	210,580千円	522,420千円	66,000千円
備考	48. 3. 30全額返済			

表-123 代替地取得造成資金貸付

所在地	豊中市宮山町4丁目
面積	11,036m ²
貸付年月日	47. 2. 9
貸付金額	350,000千円
備考	一部返済済み

第6 国に対する要望

昭和48年度において本府は国に対し、航空機公害対策の推進について、次のような要望を行った。

- (1) 鼻出血等の健康被害の早急な原因究明と救済対策の実施
- (2) 移転補償対策の充実(移転補償対象地域の拡大、買い上げ単価の引き上げ、不動産取得税減免措置の拡大(地方税法の改正))
- (3) 空港周辺整備事業の推進(航空機騒音障害防止法改正案の早期成立、民家防音工事について被害住民、地元地方公共団体の負担とならぬような財源措置)

第4節 大阪国際空港周辺整備機構の設立準備

第1 航空機騒音障害防止法の改正

昭和42年8月に制定された航空機騒音障害防止法に基づく対策は、移転補償等の対象区域が騒音の実態に即しておらず、また移転先の確保についての配慮がなされていないなど、種々不十分な点があるうえ、とりわけ大阪国際空港に関しては、発着便数、ジェット機就航比率の増大に伴って航空機公害が深刻化したため地元各方面から航空機公害を防止するための積極的な対策が迫られることになった。

このため、国においては、昭和48年2月、緑地帯等緩衝地帯の設置、移転代替地造成、民家防音工事助成、移転跡地の再開発整備等の空港周辺整備事業の実施及びその事業実施主体たる空港周辺整備機構の設立を主要内容とする航空機騒音障害防止法改正法案を国会に提出した。同改正法案は昭和49年3月27日に成立し、同年3月28日施行された。なお、衆議院及び参議院の運輸委員会で採決に際し、発着便数の削減等の発生源対策の強化、公害発生原因者負担の原則による公害対策経費の財源確保等を求める附帯決議がなされている(表-124)。

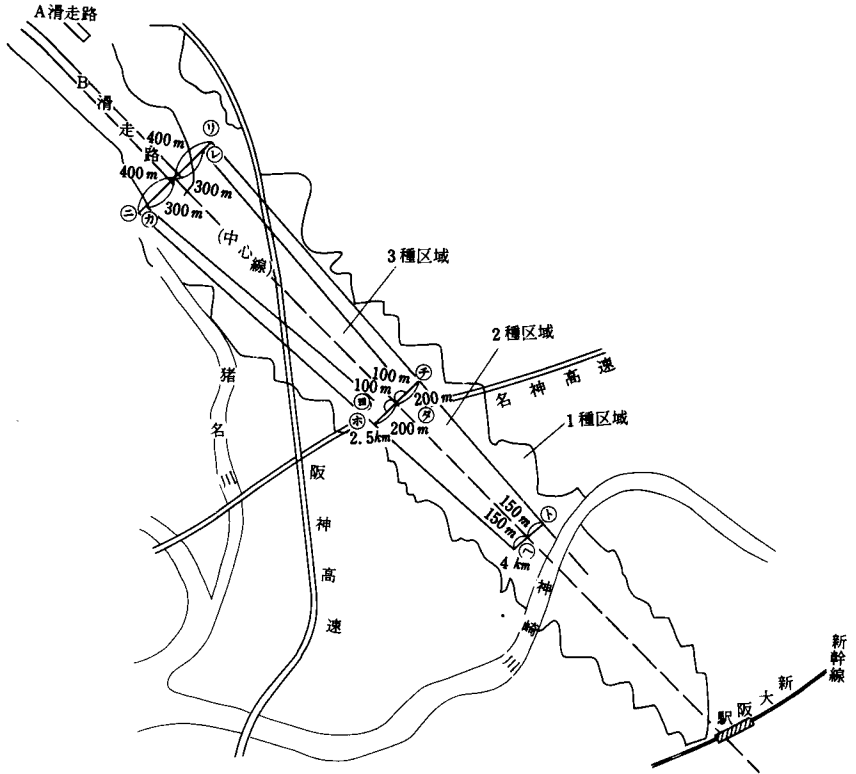
改正法は、第1種区域(WECPNL85以上。第2種、第3種区域を含む)では民家防音工事の助成、第2種区域(WECPNL90以上。第3種区域を含む)では移転補償、宅地の買入れ、第3種区域(WECPNL95以上)では、宅地、農地の買入れ等を実施することを定めており、これらの区域は、昭和49年3月28日付け運輸省告示第112号によって定められている(図-85)。

表-124 航空機騒音障害防止法の主要改正点

項 目	改 正 後	改 正 前
指 定 区 域 (改正法8条 9条関係)	第1種区域(WECPNL 85以上の地域。 第2第3種区域を含む。) 第2種区域(WECPNL 90以上の地域。 第3種区域を含む。) 第3種区域(WECPNL 95以上の地域。)	指定区域(長方形) うち除外区域(大阪空港では滑走路末 端より1,600m) 除外区域以外の区域(同じく800m)
区 域 別 対 策 (同8条9条)	第1種区域 民家防音工事助成・再開発事業 第2種区域 (移転補償 宅地買い入れ) 第3種区域 (土地買い入れ 緑地帯等緩衝地帯整備)	除外区域 移転補償・宅地買い入れ 除外区域以外の区域 移転補償・土地買い入れ
住宅防音工事 (同8条の2)	特定飛行場設置者が助成する。	規定なし
緩衝地帯整備 (同9条の2)	特定飛行場設置者が、第3種区域内を 緑地帯その他の緩衝地帯として整備する ために必要な措置をとる。	規定なし
空港周辺整備 計画 (同9条の3)	第1種区域を管轄する知事が、国の 機関委任事務として、関係市町村長の 意見を聞き、関係機関の長と協議して 策定する。	規定なし
空港周辺整備 機構 (同18~63条)	(1) 設立……運輸大臣が認可 (2) 認可条件…周辺整備計画を適切に実 施する計画を有し、かつ、その計画を 確実に遂行するに足る経理的、技術的 基礎を有すること。 (3) 資本金……政府及び関係地方公共団 体が出資する。 (4) 業 務 緩衝地帯の造成、管理 移転代替地の造成、管理、譲渡 移転代替住宅の取得、管理、譲渡 移転補償、土地買い入れの代行 その他、航空機騒音障害の防止軽減 に関する業務	規定なし

図-85 区域指定図

大阪側



第2 設立準備等

航空機騒音障害防止法改正法案の国会審議と併行して、本府では、同改正法によって設立されるべき大阪国際空港周辺整備機構（以下「整備機構」という。）の組織、事業内容、事業対象、運営方針等について、地元市及び地元住民の意向を反映させるため、国に対して所要の要望を行うとともに、設立に必要な事項に関して国、兵庫県、地元市と協議を重ねて意見調整に努めた。

昭和49年3月28日改正法の施行により、関係地方公共団体の長及び学識経験者によって、整備機構設立発起人会が開催され整備機構の定款及び事業計画書が作成され、出資の募集が行われた。本府は兵庫県とあわせて、整備機構の資本金の25%を出資するとともに、同機構に職員を派遣し、機構業務の推進を図った（表-125）。

表-125 整備機構資本金

整備機構資本金		1,000百万円	
国	出資分	75 %	750 "
大阪府	"	12.5%	125 "
兵庫県	"	12.5%	125 "

第3 大阪国際空港周辺整備計画の策定

航空機騒音障害防止法の改正により大阪国際空港が周辺整備空港として指定されたことに伴い、同法第9条の3の規定により大阪国際空港周辺整備計画を昭和49年3月28日兵庫県知事と共同して策定した。

この計画は、空港周辺の航空機公害を軽減、防止し、あわせて生活環境を改善するための計画であるが、同時に整備機構の行う事業の基本的計画となるものである。

- (1) 計画の目的：航空機騒音に係る環境基準の可及的速やかな達成を図る。
- (2) 計画の地域：航空機騒音障害防止法に基づく第1種区域及び移転代替地、代替住宅に関連する事業の対象地域とする。

(3) 周辺整備の基本計画

- ア 住民の意思を尊重しつつ移転補償を行う。
- イ 第1種区域からの移転希望者のために代替地、代替住宅を準備する（代替地等の確保）。
- ウ 第3種区域はできるかぎり緑地帯等として整備するよう努める（緑地帯等の

設置)。

- エ 移転跡地等には、航空機騒音による影響を受けるおそれが少く、かつ地域環境に悪影響を及ぼさない施設を設置する(空港周辺再開発整備)。

(4) 周辺整備事業の実施主体

大阪国際空港周辺整備機構

第4 整備機構の事業

整備機構は、大阪国際空港周辺整備計画を基本として、次の事業を昭和49年度以降実施することになった。

(1) 固有事業

- ア 緑地帯等緩衝地帯の設置
- イ 空港周辺再開発整備
- ウ 代替地の造成
- エ 代替住宅供給促進

(2) 国からの受託事業

移転補償

(3) その他の事業

民家防音工事の助成