

第6章 航空機公害対策

第1節 大阪国際空港における航空機騒音公害の概要

第1 航空機騒音公害の概況

大阪国際空港における航空機による騒音公害は、昭和39年のジェット機乗入れ以来、年々ジェット機の便数増加や大型化が進み、空港周辺地域の住民生活に大きな影響を与えてきた。昭和44年12月、兵庫県川西市の住民によって夜間飛行の禁止及び騒音被害に係る損害賠償を求めるいわゆる大阪国際空港公害訴訟が提起されたのを始めとして、豊中市の住民を含め3次にわたって訴訟が提起され、昭和49年2月その第1審判決があったのであるが、判決を不服として原告住民が控訴し、第4次提訴を含めて現在まで豊中市、川西市等の4,000人近い住民が国と係争中である。このほか大阪・伊丹・宝塚・尼崎の各市の住民約1万8,000人が、公害等調整委員会に対し昭和56年以降の空港廃止等を求める調停を申請している。

このように、航空機公害問題が深刻化するに至ったのは、増大する航空需要による航空機の大形化等に対する騒音等の発生源対策と、市街地に近接する空港の周辺整備対策の立ち遅れに起因するものであり、本府では従来から国等に対して機会あるごとに発生源対策及び空港周辺整備事業の強化推進として、①便数削減の強化及び排出ガスの減少対策 ②鼻出血等健康被害救済対策 ③移転補償対策の拡充強化などの要望を行ってきた。

国においても昭和42年8月、「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」(昭和42年法律第110号。以下「航空機騒音障害防止法」という。)を制定し、騒音防止対策として学校等の騒音防止の助成や移転補償などの措置を講じてきたが、昭和48年12月に至り「航空機騒音に係る環境基準」を設定するとともに昭和49年3月、航空機騒音障害防止法を改正して、空港周辺整備事業を実施するため空港周辺整備機構を設置することとした。

この法律改正に基づき、国、大阪府及び兵庫県により昭和49年4月15日に大阪国際空港周辺整備機構が設立され、周辺整備対策が推進されることとなった。

第2 大阪国際空港の現況

大阪国際空港は、総面積317万㎡で、プロペラ機、小型ジェットの使用に供するA滑

走路（長さ1,828m、幅45m）及び大型ジェット機の使用に供するB滑走路（長さ3,000m、幅60m）をもち、空港容量としては年間17万5,000回の発着処理能力を有している。

昭和49年度における大阪空港の利用旅客数は約1,230万人、発着回数は約14万4,000回（うちジェット機約8万5,000回、発着回数の59.5%）で昭和48年度に比して発着回数では約6,600回、4.4%の減少をみせたが、利用旅客数では約23万人、1.9%増加した（図3-6-1）。

また、1日当たり平均発着回数では、昭和50年3月の平均をみると382回であった。そのうち240回、62.8%を占めるジェット機の時間帯別最多発着回数は、18時台の22回であった（図3-6-2）。

図3-6-1 大阪国際空港における航空機発着回数及び利用旅客数の推移

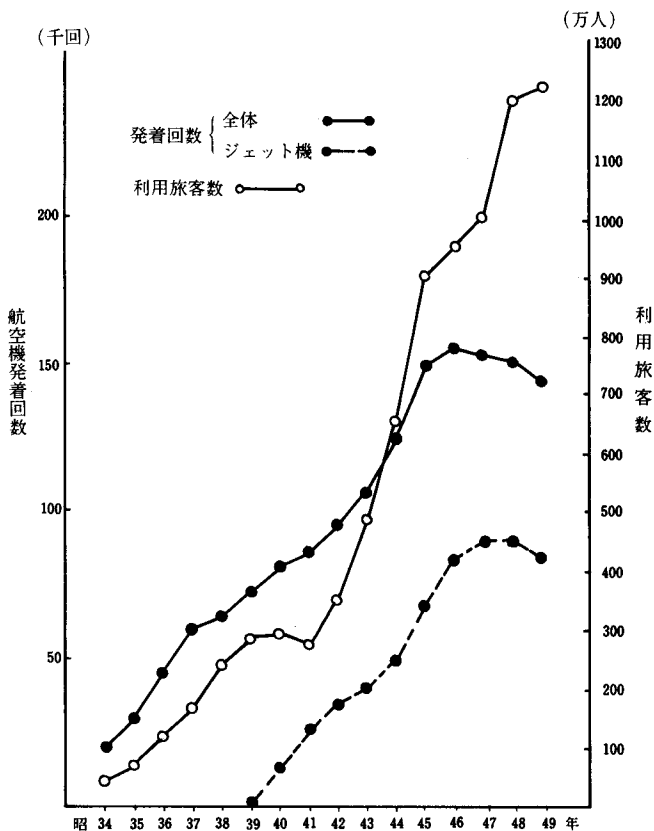
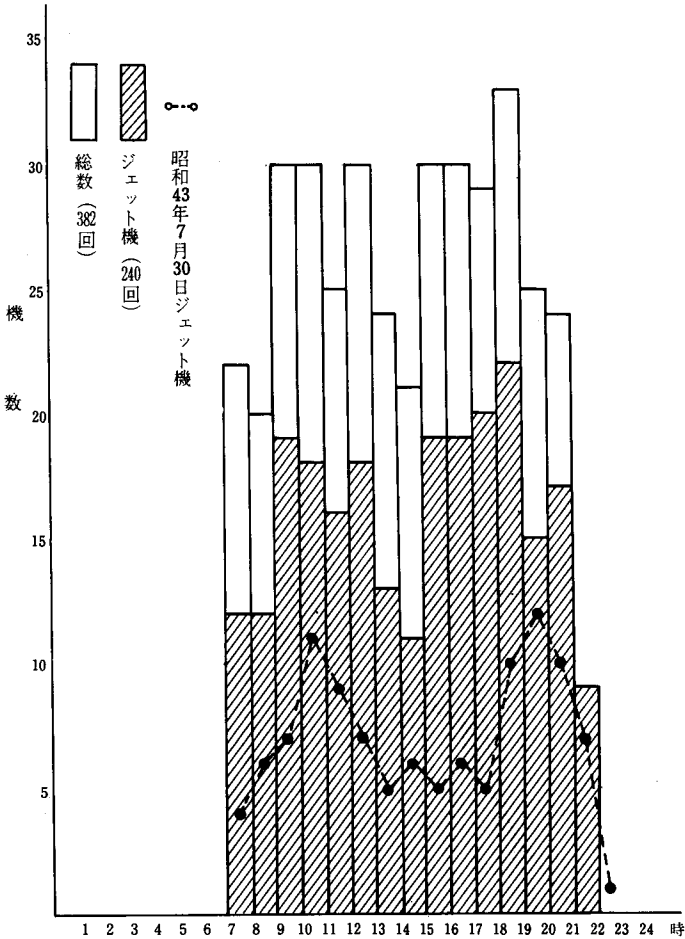


図3-6-2 時間帯別発着回数(50年3月)



第2節 航空機騒音に係る環境管理計画の目標と環境基準

空港周辺地域における生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで望ましい基準として本府では環境管理計画において航空機騒音に係る独自の目標値を設定していたが、国においても昭和48年12月、「航空機騒音に係る環境基準」(昭和48年12月27日環境庁告示第154号)を設定した(表3-6-1及び表3-6-2)。

表3-6-1 航空機騒音に係る環境管理計画の目標

| | |
|---------|---|
| 目 標 | 第1種区域 65 WECPNL 第2種区域 70 " 第3種区域 75 " 第4種区域 80 " |
| 対 象 区 域 | 航空機騒音の影響をうける区域 ただし、緩衝緑地、工業専用地区及び空港敷地を除く。 |
| 達 成 期 限 | 昭和56年度までに達成するよう努める。 |

(注) この区域区分は、改正前の都市計画法第2章の規定に基づく次の地域をいう。

第1種区域：住居専用地区

第2種区域：住居地域（第1種区域に該当する区域を除く。）及び用途地域が定められていない地域

第3種区域：商業地域及び準工業地域

第4種区域：工業地域

表3-6-2 航空機騒音に係る環境基準

| 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 | | | |
| | 既 設 飛 行 場 | 第3種空港及びこれに準ずるもの | 直ちに | | |
| | | 第2種空港 | A | 5年以内 | |
| | | | B | 10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。 |
| II 75WECPNL | 第1種空港（新東京国際空港を除く）及び福岡空港 | 10年を超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。 | | |

(注) 1 環境基準の欄のIは専ら住居の用に供される地域を、IIはI以外の地域で通常の生活を保全する必要がある地域をいう。

2 飛行場の区分の欄のBは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を、AはBを除くものをいう。

3 大阪国際空港は第1種空港である。

第3節 航空機騒音等の実態調査

第1 騒音

大阪国際空港における航空機騒音の実態を把握するため、昭和49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 航空機騒音の自動測定

本府では、昭和45年度から空港周辺の飛行コース直下などにおいて航空機騒音の自動測定を継続して行っており、B滑走路南端から約2.7kmの豊中市野田センター（着陸側）、約4kmの豊中市豊南会館（着陸側）及びA滑走路北端から1.5kmの池田市神田会館の3地点で行った。昭和49年度における調査結果は表3-6-3のとおりである（測定日：8月7日）。

表3-6-3 航空機騒音自動測定結果

(1) 野田センター（測定日：昭和49年8月7日）

| 測定時間 (時～時) | 機数 (機) | 測定値(ホン) | | ピーク値 の時刻 | 継続時間(秒) | | | | 合計 |
|---------------|-----------|---------|-------|----------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------|
| | | 平均値 | ピーク値 | | 70～79 ホン | 80～89 ホン | 90～99 ホン | 100～ ホン | |
| 7～8 | 3 | 93 | 97 | 7:58 | 55 | 20 | 10 | | 85 |
| 8～9 | 11 | 93 | 100 | 8:48 | 145 | 55 | 30 | 5 | 235 |
| 9～10 | 9 | 88 | 95 | 9:02 | 120 | 40 | 10 | | 170 |
| 10～11 | 16 | 93 | 100 | 10:02 | 205 | 55 | 60 | 5 | 325 |
| 11～12 | 13 | 97 | 102 | 11:31 | 115 | 60 | 60 | 10 | 245 |
| 12～13 | 12 | 89 | 96 | 12:41 | 145 | 40 | 20 | | 205 |
| 13～14 | 13 | 94 | 100 | 13:28 | 230 | 55 | 45 | | 330 |
| 14～15 | 14 | 86 | 92 | 14:09 14:39 | 235 95 | 95 | 25 | | 355 |
| 15～16 | 8 | 96 | 101 | 15:14 | 85 | 40 | 15 | 5 | 145 |
| 16～17 | 14 | 92 | 96 | 16:54 16:59 | 190 | 100 | 55 | | 345 |
| 17～18 | 15 | 94 | 100 | 17:02 | 235 | 120 | 15 | | 370 |
| 18～19 | 16 | 93 | 98 | 18:07 | 230 | 50 | 50 | | 330 |
| 19～20 | 21 | 96 | 102 | 19:02 | 370 | 65 | 45 | 20 | 500 |
| 20～21 | 10 | 95 | 100 | 20:01 | 140 | 45 | 30 | 5 | 220 |
| 21～22 | 12 | 94 | 100 | 21:28 | 150 | 95 | 30 | 5 | 280 |
| 合計 (平均値) | 187 | (94) | (102) | | 2,650 | 935 | 500 | 55 | 4,140 |
| | | | | | | | | WECPNL | 93 |

この測定結果によると、航空機のピークレベルのパワー平均値は野田センター 94ホン、豊南会館 91ホン、神田会館 89ホンであった。また、WECPNLは、野田センター 93、豊南会館 90、神田会館 85であった。昭和48年度の測定値に比して野田センターでは0.9低くなっている。

(2) 豊南会館 (測定日：昭和49年 8月 7日)

| 測定時間 (時～時) | 機 数 (機) | 測定値 (ホン) | | ピーク値 の時刻 | 継 続 時 間 (秒) | | | | |
|---------------|------------|----------|-------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------|
| | | 平均値 | ピーク値 | | 70～79 ホン | 80～89 ホン | 90～99 ホン | 100～ ホン | 合 計 |
| 7～8 | | | | | | | | | |
| 8～9 | 6 | 94 | 101 | 8：05 | 75 | 45 | 25 | 5 | 150 |
| 9～10 | 11 | 90 | 100 | 9：07 | 105 | 85 | 15 | 5 | 210 |
| 10～11 | 15 | 91 | 100 | 10：27 | 150 | 80 | 40 | 5 | 275 |
| 11～12 | 8 | 88 | 97 | 11：45 | 80 | 35 | 25 | | 140 |
| 12～13 | 15 | 89 | 97 | 12：19 | 115 | 80 | 20 | | 215 |
| 13～14 | 12 | 94 | 99 | 13：30 | 60 | 50 | 20 | | 130 |
| 14～15 | 6 | 89 | 97 | 14：00 | 65 | 40 | 10 | | 115 |
| 15～16 | 6 | 90 | 92 | 15：54 | 55 | 60 | 5 | | 120 |
| 16～17 | 7 | 91 | 100 | 16：36 | 65 | 55 | 15 | 5 | 140 |
| 17～18 | 13 | 89 | 100 | 17：54 | 105 | 115 | 20 | 5 | 245 |
| 18～19 | 12 | 92 | 101 | 18：30 | 120 | 80 | 55 | 5 | 260 |
| 19～20 | 12 | 90 | 97 | 19：00 | 90 | 75 | 30 | | 195 |
| 20～21 | 11 | 90 | 98 | 20：04 | 90 | 95 | 25 | | 210 |
| 21～22 | 9 | 92 | 101 | 21：27 | 90 | 55 | 25 | 5 | 175 |
| 合 計 (平均値) | 143 | (91) | (101) | | 1,265 | 950 | 330 | 35 | 2,580 |
| | | | | | | | | WECPNL | 90 |

(3) 神田会館 (測定日：昭和49年8月7日)

| 測定時間 (時～時) | 機 数 (機) | 測定値(ホン) | | ピーク値 の 時 刻 | 継 続 時 間 (秒) | | | | 合 計 |
|---------------|------------|---------|------|--------------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------|
| | | 平均値 | ピーク値 | | 70～79 ホン | 80～89 ホン | 90～99 ホン | 100～ ホン | |
| 7～8 | 13 | 88 | 93 | 7 : 36 7 : 46 | 155 | 115 | 10 | | 280 |
| 8～9 | 11 | 85 | 93 | 8 : 42 | 185 | 50 | 10 | | 245 |
| 9～10 | 13 | 89 | 95 | 9 : 25 | 215 | 115 | 25 | | 355 |
| 10～11 | 12 | 91 | 98 | 10 : 55 | 185 | 120 | 25 | | 330 |
| 11～12 | 14 | 93 | 95 | 11 : 41 11 : 43 | 215 | 115 | 25 | | 355 |
| 12～13 | 10 | 88 | 98 | 12 : 46 | 155 | 90 | 5 | | 250 |
| 13～14 | 12 | 89 | 93 | 13 : 08 | 170 | 105 | 5 | | 280 |
| 14～15 | 10 | 87 | 96 | 14 : 08 | 145 | 95 | 10 | | 250 |
| 15～16 | 9 | 89 | 93 | 15 : 40 | 170 | 110 | 5 | | 285 |
| 16～17 | 12 | 89 | 90 | 16 : 06 | 205 | 120 | 5 | | 330 |
| 17～18 | 11 | 87 | 92 | 17 : 24 | 175 | 135 | 5 | | 315 |
| 18～19 | 13 | 88 | 95 | 18 : 50 | 225 | 175 | 10 | | 410 |
| 19～20 | 9 | 87 | 91 | 19 : 23 19 : 29 | 175 | 110 | 5 | | 290 |
| 20～21 | 3 | 90 | 95 | 20 : 40 | 65 | 35 | 5 | | 105 |
| 21～22 | 5 | 88 | 91 | 21 : 39 | 125 | 60 | 5 | | 190 |
| 合 計 (平均値) | 157 | (89) | (98) | | 2,565 | 1,550 | 155 | | 4,270 |
| | | | | | | | | WECPNL | 85 |

2 空港周辺航空機騒音調査

本府では昭和48年度に引き続き、空港周辺の豊中市立豊島小学校及び大阪市立柴島中学校において、昭和49年8月5日から同月7日までいずれも午前10時から午後5時の間、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測定を行い、あわせて周波数分析を行うためテープレコーダに一部集録した。その測定結果は次のとおりである。

- (1) 豊島小学校及び柴島中学校における航空機騒音の発生回数とピークレベルの関係を昭和48年度と昭和49年度で比較すると図3-6-3に示すとおりであり、

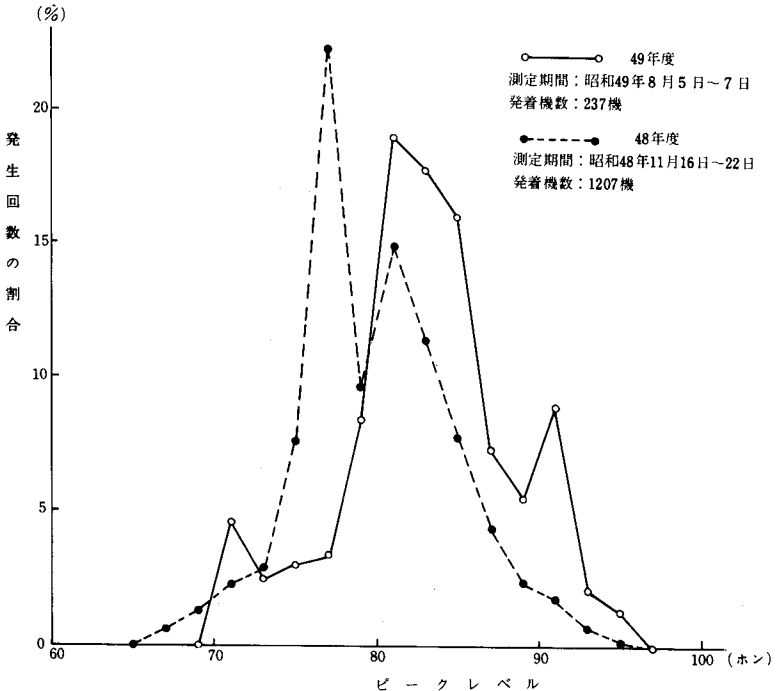
ピークレベルの最も集中しているレベルは、豊島小学校では80ホン、19.0%（昭和48年度では76ホン、22.2%）、柴島中学校では74ホン、14.9%（昭和48年度では70ホン、13.2%）といずれも昭和49年度では4ホン大きくなっている。

また、これを機種別にみると昭和48年度、昭和49年度ともにDC-8、B-707などの大型ジェット機が最も大きくなっている（表3-6-4）。

- (2) 1日分の航空機騒音レベルの記録から各ピークレベルを読み取り、WECPNLを算出すると、豊島小学校では83.1（昭和48年度では81.3）柴島中学校では82.6（昭和48年度では80.6）である。豊島小学校及び柴島中学校のいずれも昭和49年度の方がWECPNLは約2大きくなっている。これは、昭和48年度に比べ航空機騒音の発生回数が減少しているが、機種別の構成で騒音レベルの大きい大型ジェットが増えたためと考えられる。

図3-6-3 航空機騒音の発生回数とピークレベルとの関係

(1) 豊島小学校



(2) 柴島中学校

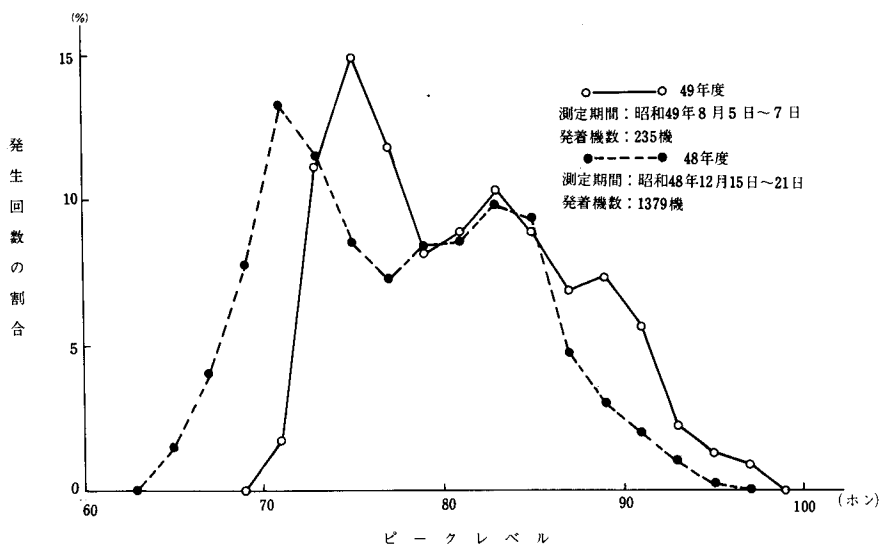


表3-6-4 機種別ピークレベル測定結果

(単位：ホン)

| 機種 | 測定場所 | 豊島小学校 | | | | 柴島中学校 | | | |
|---------------|--------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|
| | 年度 | 昭48 | | 49 | | 48 | | 49 | |
| | パワー平均値 | パワー平均値 | 構成比% | パワー平均値 | 構成比% | パワー平均値 | 構成比% | パワー平均値 | 構成比% |
| DC-8 B-707 | | 87.2 | 22.9 | 90.3 | 24.6 | 87.8 | 20.7 | 89.8 | 25.1 |
| B-727 | | 81.7 | 23.8 | 81.9 | 19.0 | 84.2 | 24.0 | 84.1 | 19.4 |
| B-737 | | 82.0 | 15.7 | 81.9 | 16.4 | 78.7 | 17.5 | 81.4 | 17.6 |
| YS-11 | | 79.8 | 37.7 | 81.3 | 40.0 | 72.7 | 37.8 | 75.1 | 37.9 |
| パワー平均値 | | 82.8 | 100 | 85.3 | 100 | 83.4 | 100 | 84.3 | 100 |

(注) 昭和48年度は、豊島小学校は昭和48年11月16日から同月22日まで、柴島中学校は昭和48年12月15日から同月21日まで、昭和49年度は、いずれも昭和49年8月5日から同月7日までの測定値である。

第2 鼻出血問題調査

本府では、大阪国際空港周辺地域において幼児、学童等に鼻出血の症状が多発し、これと航空機の騒音又は排出ガスと関係するのではないかとする地元住民の訴えに対して、その実態を明らかにするため、昭和49年度においては環境庁の委託を受けて関係住民の健康調査、排出ガス調査及び騒音調査を実施した。なお、兵庫県においても本調査の一環として、同様の方法による調査を実施している。

1 健康調査

昭和49年7月20日に豊中市共同利用施設勝部センターにおいて、同市勝部地区の乳幼児、生徒（1才から15才まで）を対象として鼻出血に関する面接調査及び耳鼻咽喉専門医による検診を行い、124名が受診した。

2 排出ガス調査

昭和49年7月16日から同月30日までの間、豊中市勝部地区の5カ所において、①一酸化炭素の瞬間値測定 ②炭化水素系物質の測定 ③ハイボリューム・エア・サンプラーによる粉じんの測定 ④大気汚染観測車による一酸化炭素、窒素酸化物等の1時間値の測定を行った。

3 騒音調査

昭和49年7月17日から同月19日の間、豊中市共同利用施設勝部センターにおいて航空機の離着陸音、逆噴射音、タクシング音、上空通過音等の航空機騒音を測定した。

なお、これらの調査結果及びその総合的評価については、現在、環境庁において検討中である。

第3 航空機排出ガスの調査

航空機排出ガスの実態をは握するため、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。昭和49年度においては、多数の訴えがある鼻出血問題に関連して、昭和49年10月28日から11月22日までの間豊中市勝部地区において航空機排出ガス中の炭化水素の成分について調査を行った。測定方法は、誘導路を通過中の航空機の排出ガスを高速採取装置を用いて試料採取袋（テドラバッグ）に採取し、ガスクロマトグラフで分析するとともにこれと比較するために大阪市東成区森の宮地区の交差点における自動車排出ガスについても同様の方法によ

り採取分析した。また、同時に両地区において一酸化炭素の測定を行った。これらの測定結果は次のとおりである。

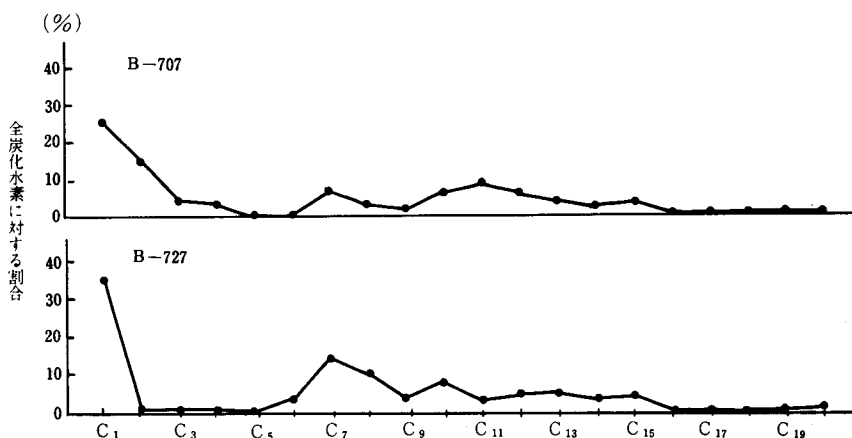
1 炭化水素成分の炭素数による分布

排出ガス中の炭化水素成分については、いずれの測定結果においても炭素数が1つの化合物 (C_1 :主にメタン) と炭素数が7つの化合物 (C_7 :主にトルエン) が多く、また航空機の機種による炭素数の分布状況は、ボーイング727 (JT8Dエンジン) とダグラスDC-8 (JT3Dエンジン) とはよく一致している (図3-6-4)。

2 芳香族炭化水素の分析

航空機排出ガス及び大阪市内の交差点で採取した自動車排出ガスから芳香族炭化水素 (ベンゼン、トルエン、キシレン等) を分析した。この測定結果の値と一酸化炭素の濃度との関係を見ると、図3-6-5のベンゼンの例及び表3-6-5に示すとおり航空機及び自動車のいずれの場合においても、相関関係を示している。また、ベンゼン、トルエン及びキシレンについて航空機排出ガスと自動車排出ガスとの値を比較するといずれも航空機の方が小さく、自動車の2分の1ないし5分の1程度となる (表3-6-6)。

図3-6-4 航空機排出ガス中の炭化水素成分の炭素数による分布



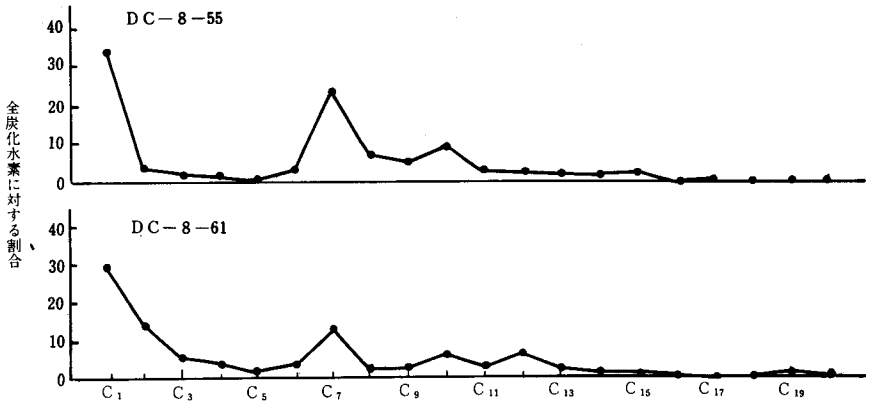


図3-6-5 芳香族炭化水素と一酸化炭素(CO)との相関 (ベンゼン(B)の例)

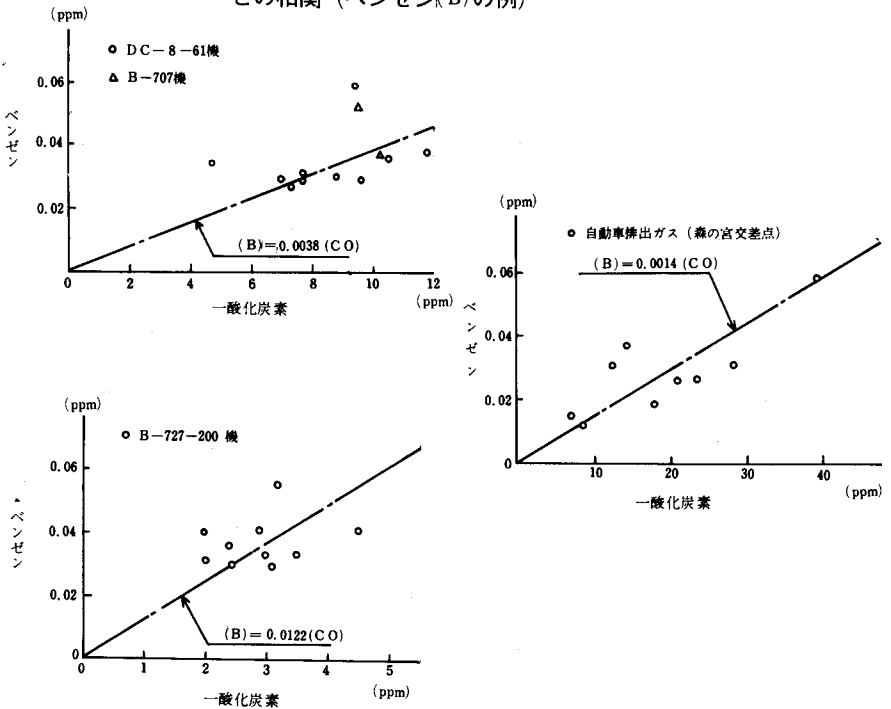


表3-6-5 芳香族炭化水素と一酸化炭素との相関

| 機 種 | | 芳香族炭化水素 | ベンゼン | トルエン | キシレン |
|---|--------------|---------|------|------|------|
| 相 関 係 数 ×10 ⁻³ | DC-8 (JT3D) | | 3.8 | 4.9 | 3.25 |
| | B-727 (JT8D) | | 12.2 | 14.6 | 5.4 |
| | 自動車 | | 1.4 | 3.88 | 3.33 |

表3-6-6 発生源別炭化水素成分濃度

(単位：ppm)

| 炭化水素成分 発生源 | ベンゼン | トルエン | キシレン | CO |
|---------------|--------|--------|--------|-----|
| 航空機(大型機) | 0.0144 | 0.0214 | 0.0130 | 4 |
| 自動車(交差点) | 0.0280 | 0.0771 | 0.0660 | 20 |
| 航空機/自動車 | 0.5 | 0.28 | 0.2 | 0.2 |

第4節 航空機公害対策の推進

航空機の騒音、排出ガスが空港周辺地域に与える影響は機種別のジェット化、大型化に伴い、自動車排出ガス、新幹線騒音問題とともに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、便数の削減等の発生源対策の強化を図るとともに、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

航空機騒音を軽減するためには騒音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てきた。

これらのうち、便数については、昭和49年5月から1日当たりの発着回数枠が450回から410回(うちジェット機は260回から240回)に減少された。

第2 共同利用施設整備事業に対する助成

国においては、昭和42年度から航空機騒音障害防止法に基づき地元市が設置する学

習、集会等の用に供する共同利用施設に対し補助を行っており（同法第6条）、本府においても昭和43年度から国の補助対象となっている共同利用施設に対し、国と同様に補助を行ってきた。昭和49年度は豊中市、池田市及び大阪市の12施設に対して共同利用施設建設補助金2億4,870万円の補助を行った（表3-6-7）。

なお、昭和49年度から国が公民館も補助対象施設としたので、本府においても池田市の1施設に対して建設補助金1億100万円を交付した。

表3-6-7 共同利用施設補助金交付状況（大阪府分）

（単位：千円）

| 市別 区分 | 昭43~46 | | 47 | | 48 | | 49 | |
|----------|--------|---------|-----|--------|-----|--------|-----|---------|
| | 施設数 | 交付額 | 施設数 | 交付額 | 施設数 | 交付額 | 施設数 | 交付額 |
| 豊中市 | 5 | 75,400 | 3 | 36,700 | 4 | 79,200 | 4 | 89,300 |
| 池田市 | 4 | 61,200 | 2 | 39,600 | 1 | 19,800 | 4 | 119,800 |
| 大阪市 | — | — | — | — | — | — | 4 | 39,600 |
| 合計 | 9 | 136,600 | 5 | 76,300 | 5 | 99,000 | 12 | 248,700 |

第3 学校等公害防止事業に対する助成

航空機騒音障害防止法に基づき国においては、昭和42年度から地元市が航空機騒音により生ずる障害を防止するために実施する学校等公害防止工事に対し補助金を交付している。本府においても、昭和43年度から市町村における公共施設の整備促進のため、府が市町村へ貸し付ける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おり、昭和49年度には豊中市及び池田市の12施設に7億2,100万円を貸し付けた（表3-6-8）。

また、航空機騒音の防止対策として、昭和50年度開校の府立柴島高等学校について、新築第1期工事と併行して騒音防止工事を実施した。これに要した事業費は4,800万円である。なお、交通騒音及び大気汚染を防止するため、国が公立文教施設整備費補助要綱に基づき補助を行った学校等の騒音防止工事及び空気清浄器設置工事に対して、本府においては、昭和45年度から航空機騒音防止工事と同様、大阪府市町村施設整備資金貸付制度を活用して資金の貸付けを実施しており、昭和49年度には7施設2億7,900万円を貸し付けた。

表3-6-8 航空機騒音に係る学校等公害防止工事費貸付状況

(単位：千円)

| 市別 区分 | 年度 | 昭43~46 | | 47 | | 48 | | 49 | |
|----------|----|--------|-----------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|
| | | 施設数 | 貸付額 | 施設数 | 貸付額 | 施設数 | 貸付額 | 施設数 | 貸付額 |
| 豊中市 | | 26 | 770,500 | 8 | 454,800 | 8 | 300,000 | 8 | 704,500 |
| 池田市 | | 9 | 368,500 | 6 | 248,000 | 4 | 63,500 | 4 | 16,500 |
| 合計 | | 35 | 1,139,000 | 14 | 702,800 | 12 | 363,500 | 12 | 721,000 |

第4 移転補償対策

国は、航空機騒音障害防止法に基づき航空機騒音により生ずる障害が著しいと認め、国が指定する区域（指定区域：図3-6-6）の土地の買取り、建物等の移転、除却に対する補償を行っている。本府では、住民が代替住宅を取得する場合の移転費用の負担を軽減するため、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%の利子補給を行うこととしている。昭和49年度における利子補給額は20件約140万円である。更に税制上の対策として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49年度においては11件約60万円を減免した。

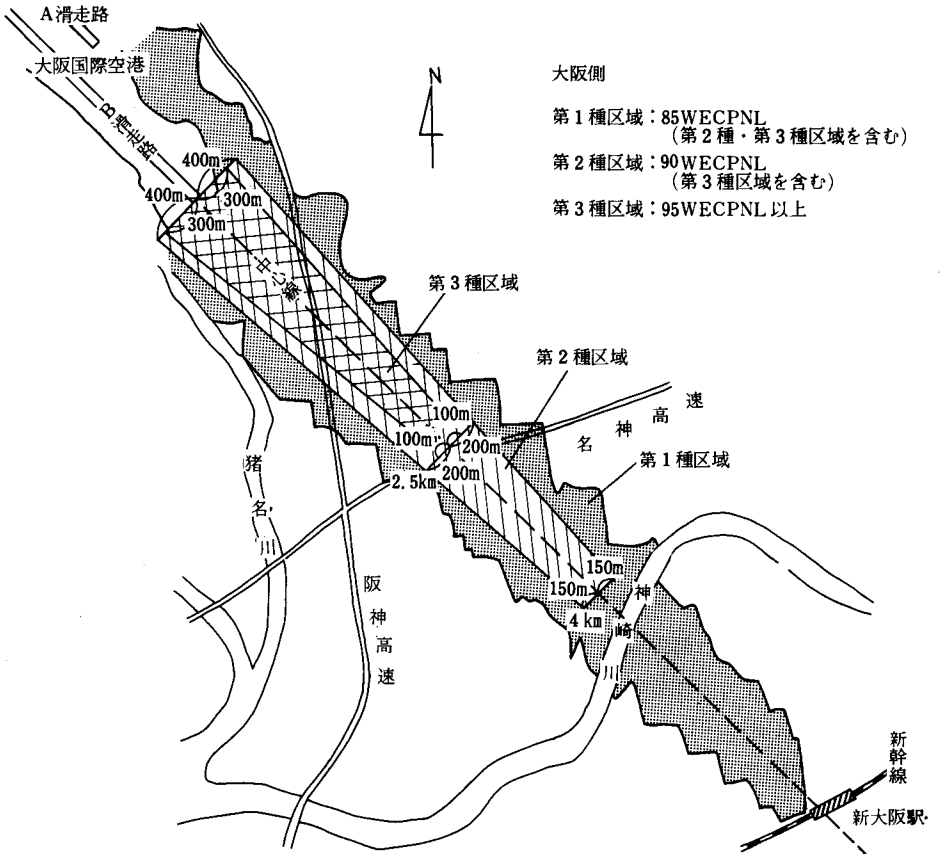
また、昭和49年10月に、現行移転補償制度のみでは、現在比較的低价賃の住宅に居住している借家人の場合は、移転先の家賃との格差が大きくなるので、移転希望者の負担を軽減して借家人等の移転が円滑にできるよう、府営住宅優先入居制度を設けた。

昭和49年度には、昭和49年4月から昭和50年8月までの間に移転補償を受ける者を対象として、10戸（豊中市新千里南）分の募集選考を行った。

第5 鼻出血医療対策

昭和47年夏から空港周辺地域において、幼児、学童等を中心に鼻出血が多発しているとの訴えがあり、本府を始め関係機関において、健康調査、航空機排出ガス等の実態調査を継続実施してきた。しかし、航空機排出ガス等と鼻出血との関係が早急に解明できないところから、豊中市が当面の措置として昭和49年11月から実施している鼻

図 3-6-6 指定区域略図



出血患者の医療促進と適切な保護を目的とする「鼻出血に係る医療費負担事業」に対して、本府はその半額以内を補助することになっている。昭和49年度における豊中市に対する補助は7件、9万9,000円である。

第5節 大阪国際空港周辺整備機構の実施事業の推進

第1 大阪国際空港周辺整備機構の設立等

1 航空機騒音障害防止法の改正と周辺整備機構の設立

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、移転先の確保について十分な配慮がなされていないことなどがあり、特に、大阪国際空港については、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、地元各方面から積極的な対策を迫られることになった。

昭和49年3月、空港周辺整備事業の実施及びその事業実施主体である空港周辺整備機構を設立するため航空機騒音障害防止法が改正され、本府は兵庫県と合せて整備機構資本金の25%を出資（出資金：国7億5,000万円、大阪府1億2,500万円、兵庫県1億2,500万円、計10億円）して「大阪国際空港周辺整備機構」（以下「周辺整備機構」という。）を発足させるとともに、同機構に対し職員の派遣及び事業資金の補助、貸付けを行い機構業務の推進を図っている。

2 空港周辺整備計画の策定

大阪国際空港が周辺整備空港として指定（周辺整備空港指定令、昭和49年政令第69号）されたことに伴い航空機騒音障害防止法第9条の3の規定による「大阪国際空港周辺整備計画」を昭和49年3月28日に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ことを目的とする計画であると同時に周辺整備機構の行う事業の長期的、かつ、総合的視点からの基本的計画となるものである。

空港周辺整備計画の概要は次のとおりである。

① 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。

② 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種区域はできる限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なく、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）。

3 周辺整備機構の事業

周辺整備機構は、大阪国際空港周辺整備計画を基本として、①国の行う移転補償事務の代行 ②第3種区域の緩衝緑地化 ③第1種区域内の再開発整備 ④移転対象者のための代替地の造成及び借家人の移転先を確保するための共同住宅の建設の促進 ⑤その他民家防音工事の助成等空港周辺整備に必要な事業を実施することとしており、昭和49年度におけるそれら事業の実施状況は、表3-6-9のとおりである。

第2 大阪国際空港周辺整備機構の事業に対する助成

1 民家防音工事助成補助金

航空機騒音障害防止法に基づき指定された第1種区域内における民家の防音工事（工事の内容は、1世帯1室ずつ防音工事と冷暖房機器等を設置）について、周辺整備機構が行う助成事業に対し、国が75%、府県が25%を補助することとしており、本府では昭和49年度は211件、約6,500万円の補助を行った。

2 周辺整備機構固有事業に対する資金貸付

周辺整備機構の固有事業の実施に必要な資金の一部として、無利子貸付金3億7,350万円、特別転貸借貸付金16億9,000万円、合計20億6,350万円を貸し付けた。

第3 大阪国際空港周辺整備計画策定のための調査

大阪国際空港周辺整備の基本方針として、大阪府、兵庫県知事が共同で策定した大阪国際空港周辺整備計画の具体的実施計画を策定するため、昭和49年度は、大阪国際空港周辺の土地利用現況、事業所現況、建物現況等について調査を実施した。

表3-6-9 大阪国際空港周辺整備機構事業実施状況（昭和49年度）

| 事業の種類 | 事業等 | 区画 | | 実施 | | | | | |
|-------|------------|------------------|--------------|-----------------|---------|-----------------|---------|------------------|---------|
| | | 計 | | 大阪側 | | 兵庫側 | | 合計 | |
| | | 事業 | 予算額 (百万円) | 事業 | 金額(百万円) | 事業 | 金額(百万円) | 事業 | 金額(百万円) |
| 受託事業 | 移転補償事業 | 土地56千㎡ 建物118戸 | 5,404 | 土地45千㎡ 建物65戸 | 4,095 | 土地16千㎡ 建物40戸 | 1,309 | 土地61千㎡ 建物105戸 | 5,404 |
| | | 910世帯 | 1,300 | 211世帯 | 259 | 246世帯 | 291 | 457世帯 | 550 |
| 固有事業 | 代替代造成事業 | 162千㎡ | 9,008 | 45千㎡ | 2,015 | 12千㎡ | 1,020 | 57千㎡ | 3,035 |
| | | 土地25千㎡ 建物19戸 | 1,803 | 土地10千㎡ 建物1戸 | 842 | — | 37 | 土地10千㎡ 建物1戸 | 879 |
| 合計 | 共同住宅建設促進事業 | 125戸 | 253 | — | 5 | — | 5 | — | 10 |
| | | — | 17,768 | — | 7,216 | — | 2,662 | — | 9,878 |