

第7章 航空機公害対策

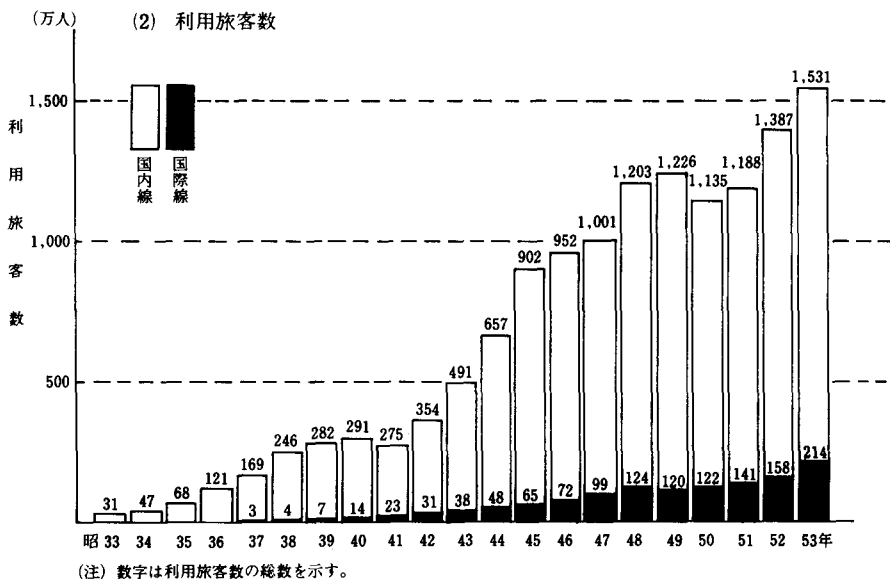
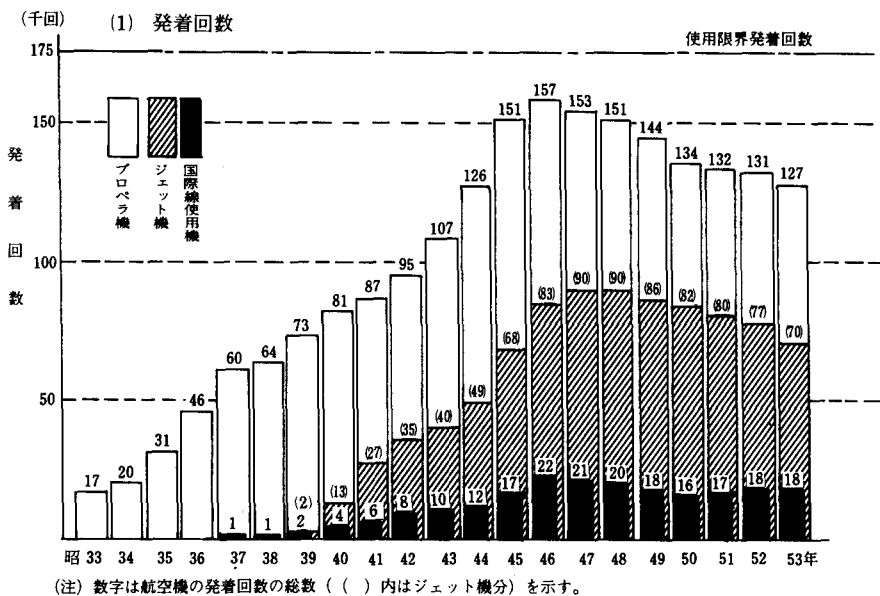
第1節 大阪国際空港における航空機公害の現況

第1 大阪国際空港の概況

大阪国際空港は、総面積約317万㎡で、豊中市、池田市及び兵庫県伊丹市の2府県3市にまたがって所在し、プロペラ機、小型ジェット機の使用に供する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）の2本の滑走路を備え、年間17万5,000回の発着処理能力を有している。

昭和53年における同空港の発着回数は約12万7,000回（うちジェット機は約7万回で総発着回数の55.2%）、利用旅客数は約1,531万人で、前年に比べて発着回数は約4,200回減少しているが利用旅客数は逆に約145万人増加している（図3-7-1）。また、1日当たりの平均発着回数を昭和54年3月についてみると、総発着回数は341回で、最も発着回数の多い時間帯は午後7時台で30回、ジェット機の発着回数も午後7時台が最も多く、21回であった。

図3-7-1 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



第2 航空機公害問題の概況

大阪国際空港における航空機公害は、昭和39年6月のジェット機の就航と昭和45年2月の全長3,000mのB滑走路の供用開始以後、便数の増加、機種的大型化等に伴って同空港周辺地域の住民生活に深刻な影響を及ぼしてきた。

このため空港設置者である国においては、ジェット機の発着時間の段階的制限（昭和40年11月、49年2月、51年7月）のほか、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。）に基づき、昭和42年8月以降、空港周辺地域の住宅等の移転補償、学校等の防音工事の助成等を実施してきたが、その後も騒音の大きなジェット機の増便等により、航空機公害の抜本的な解消は図られなかった。

昭和44年12月、豊中市及び川西市（兵庫県）の住民によって午後9時以降の航空機の発着禁止、騒音被害による損害賠償を求めて、いわゆる大阪国際空港公害訴訟が4次にわたって提起された（昭和44年12月、46年6月、同年11月及び49年12月）。

第1次から第3次までの訴訟については、昭和49年2月の大阪地方裁判所の第一審判決に引き続いて昭和50年11月に大阪高等裁判所の控訴審判決において、午後9時以降の航空機の発着禁止などおおむね原告住民の請求が認容されたが、同年12月、国はこれを不服として上告し、現在、最高裁判所において審理中である（昭和53年8月31日大法廷に回付、第4次訴訟については、大阪地方裁判所において審理中）。

また、公害等調整委員会に対して空港の撤去等を求める調停申請が9団体（申請者総数20,116人）から提起され、昭和50年10月及び11月、昭和53年3月に機材の改良、運航方法の改善、便数の調整等申請事項の一部について調停が成立した。その他の事項についてはなお引き続き調停作業が進められている。

一方、昭和48年12月、航空機騒音に係る環境基準が設定されるとともに、昭和49年2月に航空機騒音障害防止法が改正され、大阪国際空港周辺整備機構（以下「周辺整備機構」という。）の設立等により空港周辺地域の整備が推進されることになった。

第3 航空機騒音の現況

1 常時測定結果

府では、昭和45年度から空港周辺飛行コース下などにおいて、航空機騒音の自動測定を行っており、昭和53年度には、B滑走路南端から約1.7kmで航空機進入コ

ース直下の豊中市穂積センター、同約2.7kmで進入コースのほぼ直下の豊中市野田センター及び同約5.6kmの大阪府立東淀川高校（大阪市淀川区）の3地点(図3-7-4参照)で常時測定を行った(穂積センターと東淀川高校は機器更新のため昭和54年1月から測定を開始した。)

なお、測定結果の一例を示すと、航空機騒音のピークレベルのパワー平均値及びWECPNLは、それぞれ穂積センターでは99.9ホン、95.3 WECPNL、野田センターでは94.0ホン、89.3 WECPNL、東淀川高校では86.4ホン、81.7 WECPNLであった(測定日はいずれも昭和54年1月5日)(表3-7-1)。

表3-7-1 航空機騒音の常時測定調査結果(昭和53年度)

(1) 穂積センター

測定時間 (時~時)	機数 (機)	測定値(ホン)	
		平均値	最高値
7~8	1	96	96
8~9	6	93	95
9~10	7	92	94
10~11	8	97	104
11~12	11	100	106
12~13	4	93	94
13~14	10	99	105
14~15	7	104	111
15~16	10	102	111
16~17	11	104	112
17~18	12	99	105
18~19	8	100	106
19~20	11	99	105
20~21	15	100	107
合計(平均値)	121	99.9	112
WECPNL	95.3		

(2) 野田センター

測定時間 (時~時)	機数 (機)	測定値(ホン)	
		平均値	最高値
7~8	1	90	90
8~9	4	88	89
9~10	7	87	89
10~11	9	93	100
11~12	10	96	101
12~13	4	89	90
13~14	9	94	100
14~15	7	95	100
15~16	10	95	104
16~17	11	96	105
17~18	12	94	101
18~19	8	91	95
19~20	11	93	101
20~21	15	94	101
合計(平均値)	118	94.0	105
WECPNL	89.3		

(3) 東淀川高校

測定時間 (時～時)	機 数 (機)	測定値 (ホン)	
		平均値	最高値
7～8	1	84	84
8～9	4	84	86
9～10	6	81	83
10～11	9	87	92
11～12	11	86	92
12～13	4	82	84
13～14	9	87	94
14～15	6	87	91
15～16	10	88	97
16～17	11	88	96
17～18	12	85	91
18～19	8	85	89
19～20	11	85	92
20～21	15	88	96
合計(平均値)	117	86.4	97
WECPNL	81.7		

2 随時測定結果

(1) エアバスの騒音

大阪国際空港への国際線エアバス（B747LR、DC-10、A300）の乗入れに当たってのエアバステストフライトが、昭和53年4月4日及び5日の2日間実施され、運輸省を始め空港周辺関係府県市は騒音測定調査を実施した。

府においては、野田センター（着陸側）で騒音調査を実施し、併せて周波数分析を行った。

その結果、国際線用エアバスB747LR、DC-10、A300の騒音値は国内線用エアバスB747SR、L-1011とほぼ同程度であり、在来機のDC-8、B707よりはおおむね10ホン程度低く、B727とほぼ同程度であった（表3-7-2）。

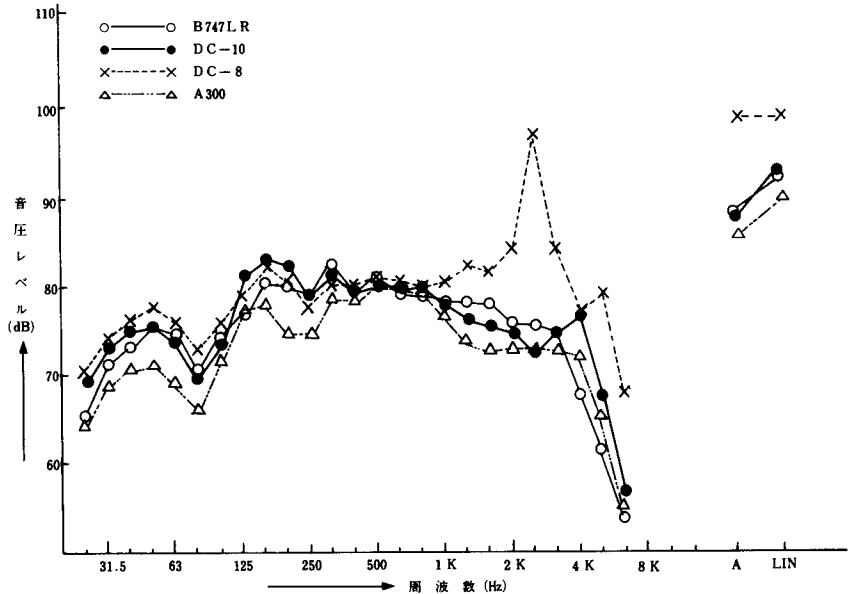
また、周波数分析の結果を見ると、DC-8が高周波域で高い音圧レベルを示したが、他の機種はほとんど同様の周波数構成を示している（図3-7-2）。

表3-7-2 エアバス騒音測定調査による機種別騒音比較(野田センター)

機 種		騒音値 [dB(A)]	備 考
エアバス	B747 SR	87.9	国内線用
	B747 LR	87.8	国際線用、今回のテストフライト機
	L-1011	87.5	
	DC-10	87.3	今回のテストフライト機
	A300	85.3	今回のテストフライト機
在来ジェット機	DC-8	97.9	
	B707	100.1	
	B727	88.7	
	B737	83.6	
プロペラ機	YS-11	A滑走路使用	68.2
		B滑走路使用	80.9

(注) 1 騒音値はピークレベルのパワー平均値である。
 2 測定日は昭和53年4月4日及び同月5日である。

図3-7-2 エアバス騒音測定調査の周波数分析結果(野田センター)



(2) 航空機騒音実態調査の結果

大阪国際空港における航空機騒音に係る環境基準においては、達成期間は、「10年をこえる期間内に可及的速やかに」とされとともに、5年以内及び10年以内に達成すべき中間的な改善目標が設定され、段階的に環境基準を達成するものとされている。

昭和53年度は、第一段階の5年改善目標年次であり、空港周辺のおおむねWECPNL 75～85の区域の16地点で騒音実態調査を行った（表3-7-3）。

これによると、おおむね3～4 WECPNLの低下が認められたが、地点によるばらつきがあり、なお継続して調査する必要がある。

(3) 大阪国際空港周辺低周波空気振動調査

低周波空気振動については、その発生機構及び影響について国においても研究がなされているところであるが、府においては、航空機に係る低周波空気振動の実態をは握するため、昭和54年3月に大阪国際空港隣接地（豊中市勝部地区）において調査を行った。

調査方法としては、勝部地区にある住宅の屋外及び屋内に低周波用マイクを、また屋内の廊下、柱等に振動用加速度ピックアップを設置してデータレコーダに集録し、その結果をフーリエアナライザーで分析した。

調査の結果、20Hz以下のいわゆる低周波空気振動は若干量をとらえることができたが、発生機構及び伝搬経路を解明するまでには至らず、今後、調査方法の検討を含め引き続き調査を実施する必要があると考えられる。

表3-7-3 航空機騒音実態調査結果

(単位: WECPNLの補以外はdB(A))

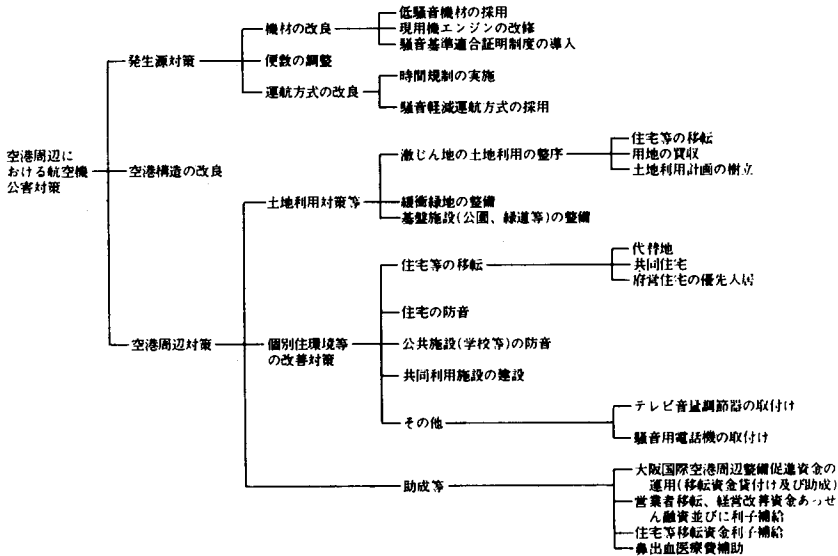
測	定	点	WECPNL 騒音	dB(A)	B747	L-1011	DC-10	A300	DC-8	B707	B727	B737	DC-9	YS-11	測定日
豊中市	穂積	センター	着	97.1	100.4	98.6	97.6	96.3	106.9	111.2	95.9	91.3	94.4	82.3	83.9.6 83.9.8
大阪市淀川区	三国	中学校	々	87.1	90.0	86.8	84.5	85.8	95.7	100.9	86.8	80.4	79.5	74.6	83.9.11 83.9.13
都島区	都島	小学校	々	76.8	79.8	80.3	79.5	79.0	84.8	90.4	77.9	74.6	76.3	72.4	83.10.25 83.10.27
々	々	善源寺楠公園	々	78.8	81.8	81.2	80.0	78.2	86.5	93.9	78.1	75.3	76.6	74.4	々
々	々	大阪拘留所機公園	々	77.7	80.7	81.1	79.8	79.0	85.2	92.7	77.9	74.9	76.8	72.6	々
々	々	淀川小学校	々	73.7	76.8	77.7	75.6	74.7	80.5	88.0	75.0	71.5	72.5	68.2	83.11.15 83.11.17
大淀区	毛馬	開門	々	78.3	81.6	81.0	79.3	78.9	85.9	92.6	79.3	75.4	74.8	70.9	々
々	々	豊仁小学校	々	77.1	80.2	79.9	79.0	77.5	85.4	90.6	79.8	74.9	73.9	70.9	々
東淀川区	柴島	中学校	々	76.2	79.4	79.7	78.6	77.5	83.8	90.1	78.3	73.4	75.4	71.7	々
淀川区	西三国	小学校	々	76.5	79.7	80.4	79.6	78.3	86.1	86.1	78.6	74.5	74.1	73.6	83.12.12 83.12.14
々	々	三国カトリック教会	々	82.8	86.1	87.0	85.1	84.8	92.5	96.9	84.7	80.6	78.4	75.0	々
々	々	西三国マンション	々	80.2	83.4	83.6	82.9	80.2	89.1	94.9	82.4	76.4	77.3	74.4	々
々	々	北中島中学校	々	76.3	79.5	80.9	79.7	78.4	85.6	88.3	78.1	73.9	75.2	72.0	々
池田市	早苗	の森会館	雑	76.4	80.4	80.3	75.7	76.1	87.7	82.6	80.7	85.1	87.8	68.2	84.3.27 84.3.29
々	々	豊島北会館	々	74.1	78.1	80.8	75.7	78.1	88.4	84.7	84.0	87.0	91.5	72.1	々
々	々	神田会館	々	77.9	81.9	76.7	72.1	77.2	83.1	80.2	80.9	83.7	86.0	72.6	々

(注) dB(A)とはピークレベルのパワー平均値をいう。

第2節 航空機公害対策の推進

空港周辺における航空機公害対策は図3-7-3のように体系付けられている。

図3-7-3 空港周辺における航空機公害対策の体系



第1 発生源対策

騒音及び排出ガスによる航空機公害の抜本的対策として最も効果の高いものは、国等で実施する機材改良、便数調整、運行方式の改良等の発生源対策であり、大阪国際空港で実施されている対策は次のとおりである。

1 低騒音機の導入

昭和52年5月からDC-8、B707型機など従来の機に比べて騒音の低いB747、L-1011、DC-10等の新機材(エアバス)が順次導入され、昭和53年末にはジェット機発着回数200回のうちエアバス発着回数は100回となっている。

2 現用機エンジンの改修

従来の機のうち、B727とB737のエンジンについて低音化改修が行われ、昭和51年11月に完了している。

3 騒音基準適合証明制度の導入

昭和50年7月、航空法（昭和27年法律第231号）の一部が改正されたことに伴い、同年10月以降は航空機騒音に対する規制として、騒音に係る一定の基準に適合しない航空機は運行の用に供してはならないこととなっている。

4 便数の調整

低騒音大型機を導入して総発着回数を計画的に削減することにより、騒音軽減が図られている。

その結果、昭和49年3月の総発着回数は450回（うちジェット機260回）であったが、昭和53年末には総発着回数は370回（うちジェット機200回）に減少した。

5 時間規制の実施

夜間の騒音軽減を図るため、国内線は昭和50年12月12日から、国際線は昭和51年7月13日から、原則として21時から7時まで発着禁止の措置がとられている。

6 騒音軽減運航方式の採用

飛行方法の指定、ローリングテイクオフ方式、急上昇方式（以上離陸時）、ディレイド・フラップ方式（着陸時）により空港周辺地域の騒音軽減が図られている。

以上の対策等により周辺地域の騒音は、エアバス乗入れ前と比べて着陸側（豊中市）でおおむね3 WECPNL、離陸側（池田市）ではおおむね5 WECPNL 減少している。

第2 空港周辺対策

1 空港周辺地域の整備計画

航空機騒音障害防止法に基づき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の規定に基づき兵庫県知事と共同で大阪国際空港周辺整備計画を策定（昭和49年3月28日）した。

この計画は、同空港の周辺地域の航空機公害を軽減、防止し、併せて周辺地域の生活環境を改善することを目的として、土地利用を中心とした長期的、総合的な基本計画であって、その内容は、①航空機騒音障害防止法に基づく第2種及び第3種区域内の住宅等については、住民の意思を尊重しながら移転の促進に努める ②第3種区域についてはできる限り緑地帯等として整備するよう努める ③移転跡地等は防災上の施設も含め、緑地帯又は航空機の騒音により機能が害されるおそれの少ない施設を計

画的に配置するように努める ④第2種及び第3種区域から移転する者のための代替地の確保、代替住宅の建設の促進に努めることを柱としている。

また、大阪国際空港周辺整備計画の具体的な事業実施方針として、昭和51年度には大阪国際空港周辺整備に関する土地利用等の基本的方向（素案）を作成（昭和51年6月29日）し、大阪国際空港周辺整備計画調査委員会（国、関係地方公共団体、周辺整備機構及び学識経験者により構成、昭和52年7月設置）においては空港周辺全体土地利用構想案及び6地区の地区整備計画案を策定し、昭和52年11月に中間報告が行われたが、53年度には、更にそれを成案化するための検討がなされた。

2 住宅等の移転事業

国は、航空機騒音障害防止法に基づき、昭和42年度から同法に基づく指定区域内の土地、建物等について、住民の希望により移転補償を行ってきたが、昭和49年3月、同法の改正に伴い新たに区域指定が行われ（図3-7-4）、昭和49年度からは周辺整備機構が国の委託を受けて、同法に基づく第2種区域（第3種区域を含む。）に所在する建物等について移転補償を行っている（表3-7-4）。

府では、建物等の移転を促進するため、①移転に伴う借入金に対する利子補給 ②代替住宅等に対する不動産取得税の減免措置 ③借家人を対象とした府営住宅への優先入居を行っている。

また、移転が円滑に行われるために、周辺整備機構が実施する代替地造成事業及び共同住宅建設事業に対し、無利子資金の貸付けを行っている。

図3-7-4 航空機騒音障害防止法に基づく指定区域等 (昭和54年3月31日現在)



表3-7-4 住宅等の移転実績（昭和49～53年度）

市別	区域別	第2種区域	第3種区域	計
大阪市		世帯	世帯	世帯
豊中市		[12.3%] 991 (869)	[21.0%] 545 (360)	[14.5%] 1,536(1,229)
池田市		—	—	—
大阪府合計		[12.3%] 991 (869)	[21.0%] 545 (360)	[14.5%] 1,536(1,229)
兵庫県合計 (川西市、伊丹市、宝塚市)		[13.8%] 349 (112)	[7.1%] 94 (89)	[11.5%] 443 (201)
総合計		[12.7%] 1,340 (981)	[16.3%] 639 (449)	[13.7%] 1,979(1,430)

(注) 1 () 内は借家人世帯数で内数である。

2 [] 内は進ちよく率である。

3 民家防音工事に対する助成

国は、昭和49年度から航空機騒音障害防止法に基づく第1種区域（第2種区域及び第3種区域を含む）に所在する住宅の所有者が行う住宅の防音工事（1世帯1室～2室）に対し、周辺整備機構を通じて助成を行っている。

府では、この事業を促進するため、同機構に対して民家防音工事の助成に要する資金の一部を補助しており、昭和53年度においては、約3,797万円（3,200件を対象）の補助金を交付した（表3-7-5）。

表3-7-5 民家防音工事実績（昭和49～53年度）

市別	区域別	第1種区域	第2種区域	第3種区域	計
大阪市		[44.1%] 世帯 2,930	[28.9%] 世帯 39	世帯 —	[43.8%] 世帯 2,969
豊中市		[48.1%] 5,045	[31.8%] 2,554	[16.2%] 420	[38.0%] 8,019
池田市		[54.5%] 350	—	—	[54.5%] 350
大阪府合計		[46.8%] 8,325	[31.7%] 2,593	[16.2%] 420	[39.7%] 11,338
兵庫県合計 (川西市、伊丹市、宝塚市)		[70.3%] 8,084	[58.7%] 1,483	[41.9%] 558	[65.9%] 10,125
総合計		[56.0%] 16,409	[38.1%] 4,076	[24.9%] 978	[48.9%] 21,463

(注) [] 内は進ちよく率である。

4 学校等騒音防止工事の助成

国は、航空機騒音障害防止法に基づき、地元市（豊中市、池田市及び大阪市）が実施する学校等の騒音防止工事に対し、その費用の一部を補助している。

府では、この事業を促進するため、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行っており、昭和53年度には豊中市及び池田市の計5施設について総額1億6,850万円の貸付けを行った（表3-7-6）。

表3-7-6 学校等騒音防止工事費貸付実績

（単位：千円）

市名	年度 区分	昭43~50		51		52		53	
		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		57	2,486,300	4	114,500	6	163,500	2	77,000
池田市		28	1,018,000	3	45,500	3	184,500	3	91,500
合計		85	3,504,300	7	160,000	9	348,000	5	168,500

5 共同利用施設の助成

国は、航空機騒音障害防止法に基づき、地元市（豊中市、池田市及び大阪市）が実施する地域住民の学習、集会等に利用されることを目的とした共同利用施設の整備事業に対し、その費用の一部を補助している。

府では、この事業に対し国とともに補助を行っており、昭和53年度には共同利用施設補助金として豊中市の2施設、池田市の3施設及び大阪市の2施設に総額2億778万1,000円を交付した（表3-7-7）。

表3-7-7 共同利用施設等補助金交付実績

（単位：千円）

市名	年度 区分	昭 43~50		51		52		53	
		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		23	518,100	—	—	1	34,700	2	69,400
池田市		12	341,400	4	163,800	2	112,000	3	102,599
大阪市		5	59,650	—	—	—	—	2	35,782
合計		40	919,150	4	163,800	3	146,700	7	207,781

（注）昭43~50の実績には公民館（豊中市及び池田市各1）を含む。

6 緑地帯等の整備

国は、航空機騒音障害防止法に基づき、空港周辺における生活環境の改善を図るため、同法に基づく第3種区域内の移転補償等により取得した用地を利用し、緩衝緑地の整備を図ることとしており、事業については周辺整備機構が国の委託を受けて実施している。

大阪府域においては、昭和53年度には、豊中市利倉地区で約13,000㎡の事業が行われた。

7 周辺環境基盤施設整備事業

空港周辺市（大阪府側では豊中市）は、空港周辺地域の環境改善を図るため、航空機騒音障害防止法に基づく第2種区域（第3種区域を含む）内で、移転跡地等を利用して昭和53年度から新たに環境基盤施設（公園、緑道及び防火貯水槽）の整備事業を実施している。

府では、この事業を促進するため、国とともにその整備費の一部を補助することとし、10施設の整備に対し2,691万9,000円を交付した。

8 周辺整備事業臨時交付金

国は、空港周辺整備事業を促進するため、昭和53年度において、府が行う空港周辺対策の財源措置として、「周辺整備事業臨時交付金」を交付した。府に対する交付額は4億4,300万円で、うち1億3,300万円を府が周辺市（大阪市、豊中市及び池田市）に交付した。

9 その他の助成

(1) 営業者資金あっせん融資制度

住宅等の移転の進ちょくに伴って顧客が減少するなど、経営に支障が生じている小規模営業者の移転及び経営改善を図るため、昭和53年度においては、これら営業者にに対し移転資金及び経営改善資金のあっせん融資並びに利子補給を行った。

また、昭和52年度において上記小規模営業者の経営の安定のために行った緊急あっせん融資についても利子補給を行った（表3-7-8）。

表3-7-8 営業者資金あっせん融資実績（昭和53年度）

区 分	件数	融 資 額	利子補給額	備 考
移転資金あっせん融資	9	37,500,000円	530,984円	利子補給は融資利率の½
経営改善資金	47	80,900,000	1,228,388	〃
緊急あっせん融資	73	41,500,000	1,123,721	利子補給は融資利率の½

(2) テレビ音量調節器の取り付け

航空機騒音に起因して、音声が聞きとれないなどのテレビ受信障害が生じている一定地域において、昭和48年度から財団法人航空公害防止協会がテレビ音量調節器の無償取り付けを行っている（表3-7-9）。

(3) 騒音用電話機の取り付け

空港周辺の一定地域内の電話加入者であって、航空機騒音による通話障害を受けている者に対して、昭和46年度から財団法人航空公害防止協会が騒音用電話機の無償取り付けを行っている（表3-7-9）。

表3-7-9 テレビ音量調節器等の取付け実績

(1) テレビ音量調節器

地域	年度	昭 53	48~53累計
大 阪 市		252件	1,136件
豊 中 市		7	2,307
池 田 市		3	103
計		262	3,546

(2) 騒音用電話機

地域	年度	昭 53	46~53累計
大 阪 市		4件	1,084件
豊 中 市		39	4,146
池 田 市		0	268
計		43	5,498

(4) 鼻出血医療対策事業補助

昭和49年11月から豊中市が実施している鼻出血に係る医療費負担事業に対し、府はその事業に要する経費の2分の1以内に相当する額を補助することとしており、昭和53年度には3万1,000円を交付した。

(5) 大阪国際空港周辺整備促進資金

国及び地方公共団体の制度を補完し、住宅移転の促進を図るため、民間資金を導入した大阪国際空港周辺整備促進資金により移転資金の貸付け、移転促進助成金等の交付を行った（表3-7-10）。

表3-7-10 大阪国際空港周辺整備促進資金融資実績(昭和53年度)

資 金 の 種 類		大阪府(豊中市)		兵 庫 県		合 計	
甲	資 金(貸付金)	35件	304,400千円	8件	56,900千円	43件	361,300千円
乙	貸 付 金	25	16,413	0	0	25	16,413
	助 成 金	160	26,350	14	2,775	174	29,125
	甲資金利用者への保証料	6	642	5	529	11	1,171

第3 大阪国際空港周辺整備機構の実施事業

1 周辺整備機構の設立

昭和49年3月、航空機騒音障害防止法に基づき大阪国際空港周辺地域の整備事業の実施主体として大阪国際空港周辺整備機構が発足した。府は兵庫県と共に整備機構資本金10億円の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)するとともに、同機構に対して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 周辺整備機構の実施事業の概要

周辺整備機構は、大阪国際空港周辺整備計画に基づき主として次の諸事業を実施することとしており、昭和53年度における事業の実施状況は表3-7-11のとおりである。

なお、府はこれらの諸事業に対し所要の助成措置を講じている(第2参照)。

- ① 第2種及び第3種区域からの住宅等の移転補償
- ② 第3種区域における緩衝緑地等の整備
- ③ 民家防音工事に対する助成
- ④ 移転対象者のための代替地の造成及び共同住宅の建設

表3-7-11 大阪国際空港周辺整備機構事業実施状況(昭和53年度)

事業の種類	事業費	実績	
		事業	金額(百万円)
移転補償事業		土地55千㎡(20千㎡) 建物161件(107件) 借家人423件(384件)	10,939
民家防音工事助成事業		5,921世帯(3,200世帯)	8,465
緑地帯造成事業		造成33千㎡	319
再開発整備事業		取得14千㎡	1,071
代替地造成事業		造成5千㎡	137
共同住宅建設事業		65戸	726
合計			21,657

(注) ()内は大阪府側における実績を示す。