

## 80. 大阪国際空港周辺地域の移転補償跡地の利用実態とその課題

The Actual Conditions and Problems of Usage of Compensation Sites Caused by Relocation around the Osaka International Airport

安藤愛\*・木下光\*\*・丸茂弘幸\*\*

Ai Ando, Hikaru Kinoshita, Hiroyuki Marumo

This paper aims to describe the actual conditions of usage and clarify the problems of compensation site caused by relocation of the houses around the Osaka International Airport. Firstly we clarify the process of occurrence, and the distribution in the area, of compensation sites. Secondly we describe their present situation of usage of the sites and clarify its problems through the site survey. In spite of the facts that this airport is getting more important position as an urban institution by mitigation of noise today, and the compensation sites have important meaning as land for activation of the area around airport, their usage is very limited by multiple reasons.

Keywords: Osaka International Airport, the compensation site, noise of an airplane, boundary  
大阪国際空港, 移転補償跡地, 航空機騒音, 境界

### 1. 序

#### 1-1 研究の背景と目的

大阪国際空港<sup>(1)</sup>は、大阪府と兵庫県の府県境、そして豊中市・池田市・伊丹市の境界上に位置している利便性の高い空港であるが、1960年代後半以降、航空機騒音が問題化し、さまざまな対策を講じつつ運営されてきた。

近年、航空技術の進歩で騒音が軽減されつつあり、嫌悪施設として見られてきた空港も、再び都市施設としての重要性が見直されつつあり、空港とその周辺地域の共存のあり方が問われている。

これまで関西国際空港や神戸空港との役割分担等広域的な問題に多くの議論が費やされてきたが、都市形成の核となるべき魅力的な都市型空港としての大阪国際空港を、周辺地域の整備とあわせていかに実現すべきか、という地域レベル問題に関しては十分な関心が払われてこなかった。

騒音対策の結果生まれた移転補償跡地は、航空機の航路となる豊中市・伊丹市・川西市の広域に分布している。その整備や利用については、国を始め所在する府県や各市、空港周辺整備機構等多くの組織が関係しており、密集した市街地内の貴重な空間資源でありながらこれまで十分活かされていない。

本研究の目的は、大阪国際空港周辺に点在する移転補償跡地の発生過程と利用実態およびその空港周辺整備との関連性を検証し、魅力的な都市型空港への可能性を考えるための基礎的な知見をうることにある。

#### 1-2 研究の対象と方法

国の空港環境対策は、図1のように発生源対策・空港構造の改良・空港周辺対策の3つに体系付けられる。空港周辺対策は、航空機騒音防止法<sup>(2)</sup>に基づき空港周辺の住民や地域に対して補償等の施策を講ずるものである。本研究は、

図1の□内に示す空港周辺対策のうち、移転補償によって生まれた移転補償跡地を研究対象にしている。

大阪国際空港は政令で周辺整備空港<sup>(3)</sup>に指定されており、この政令に基づき空港の所在する府県知事が空港周辺の整備計画を策定し、関係自治体および空港周辺整備機構<sup>(4)</sup>が周辺対策事業を実施している。

本研究は、国土交通省・大阪府・兵庫県・豊中市・伊丹市・川西市が作成した資料及び空港周辺整備機構が作成した資料等を基にしている。また移転補償跡地については、「大阪国際空港移転補償跡地等管理図」に従い現状の実地調査を行なっている。

### 2. 移転補償跡地の発生過程とその分布

#### 2-1 空港の拡張と空港周辺の市街化

本空港が現在の大きさに整備されたのは、大阪万国博が開催された1970年である。1960年当時の空港周辺はまだまだ田畑の広がる農村地域で、旧集落が図2①の●のように

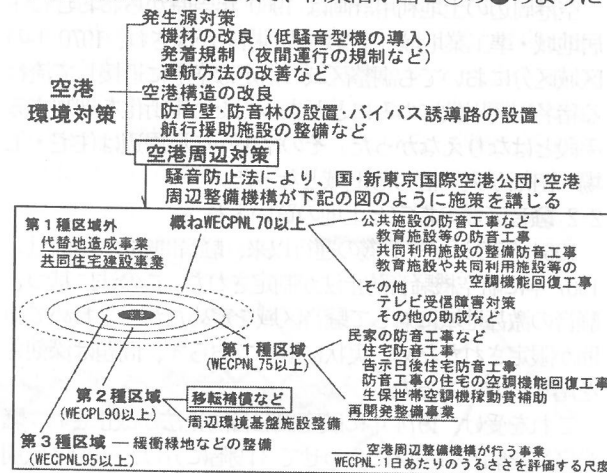


図1 騒音対策の体系と空港周辺対策の施策

\*正会員 (有) 創遊計画(SOUYU KEIKAKU)

\*\*正会員 関西大学工学部建築学科 (Kansai University)

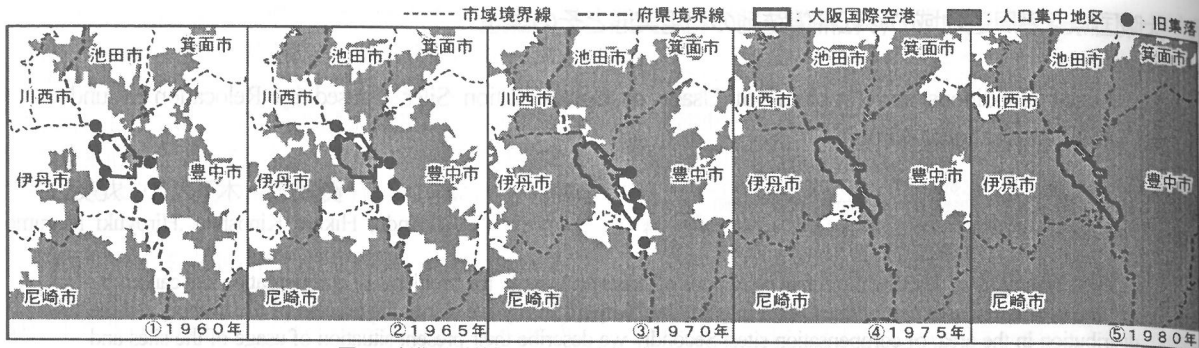


図2 空港周辺地域のDIDの変化 (国勢調査の人口集中地区を基に作成)

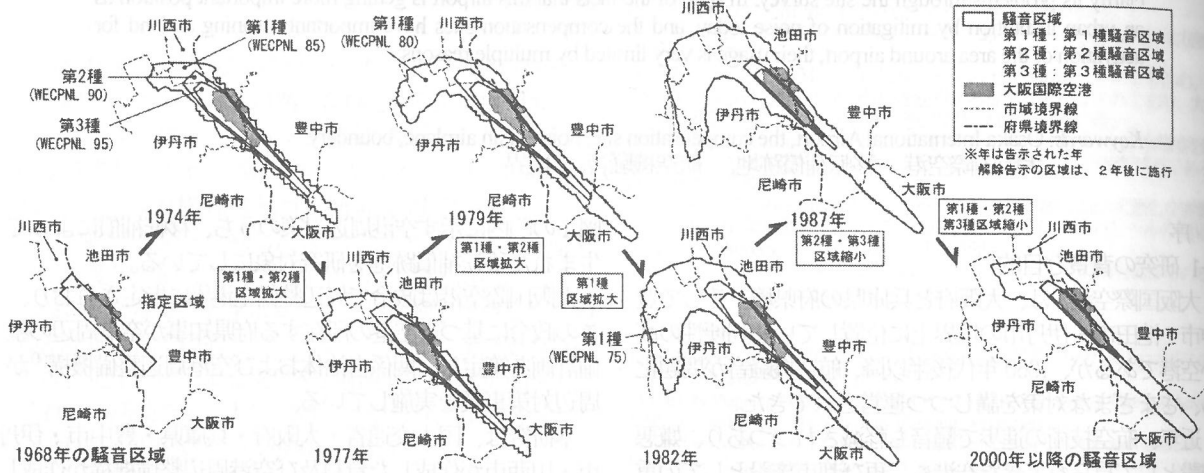


図3 騒音区域の変遷と騒音レベルの変化 (大阪国際空港の概況及び大阪国際空港騒音問題の概要を基に作成)

点にしているのみであった。

高度経済成長期に入った1960年以降、大阪万博開催の決定等により空港周辺の交通網が整備され、工場や流通施設が増加し、鉄道沿線には住宅地が広がる等、市街化が急速に進行した(図2②-③)。空港の拡張が完了した1970年から1980年までの間に空港周辺はほぼ完全に市街化する(図2④-⑤)。

空港周辺の土地利用計画は1960年当時からおおむね住居地域・準工業地域・工業地域の指定がなされ、1970年の区域区分においても調整区域の指定は空港に近接して流れる猪名川河川敷にのみにとどまったため市街化を抑制する手段とはなりえなかった。その結果、空港周辺は住宅・工場・田畑が入り混じる地域となった。

### 2-2 騒音区域の指定と土地の買い入れ

1964年のジェット機の運行以来、騒音問題が表面化し、1967年に航空機騒音防止法が制定された。この法に基づき騒音の激甚地域に対して騒音区域を定めたが、きわめて範囲が限定されたため、実状に沿っておらず、問題は深刻さを増す一方であった。

これを受け、1974年に航空機騒音防止法が改正され、騒音区域を騒音の程度に合わせて3段階に分け、その区域別に補償内容が体系づけられた(図1)。

移転補償は第2種区域内が対象となり、区域内にある建物や土地の所有者・居住者の申請を待って実施される。そのため国や自治体等には移転の強制力がなかった。騒音区

域の第2種区域では告示時において宅地であることが移転補償の条件であるが、第3種区域ではどんな土地でも買い入れを行っていた。

### 2-3 騒音区域の変遷と移転補償

図3は、騒音区域の変遷を示したものであるが、1974年の改正以降1987年に騒音区域の一部解除が告示されるまでの間、騒音区域は拡大していった。騒音区域の範囲が大幅に縮小されたのは、騒音の根源となっていたB707やDC-10が退役する等、航空機技術の進歩に伴う騒音の減少によるものであった。

図4は移転補償の実施件数<sup>⑤</sup>を示している。1970年代後半をピークに以後減少し、騒音区域の一部解除が実際に適用され、その前の駆け込み申請のピークが見られた1989年以後はほとんど行われていない。

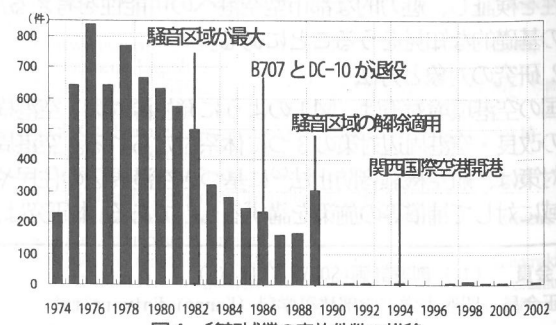


図4 移転補償の実施件数の推移

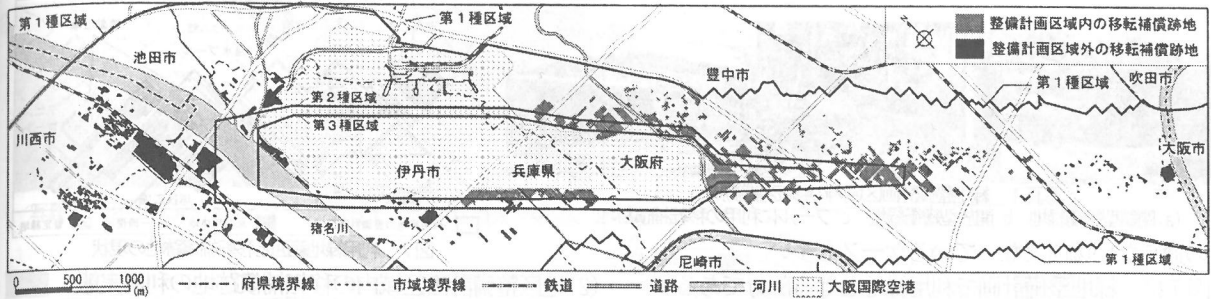


図5 移転補償跡地の分布（「大阪国際空港移転補償跡地等管理図」を基に作成）

表1 移転補償跡地の分類と箇所数

	計	第1種区域	第2種区域	第3種区域
一時使用	143 (16.3)	116 (13.2)	19 (2.2)	8 (0.9)
緩衝緑地	45 (5.1)	7 (0.8)	25 (2.8)	13 (1.5)
暫定緑地	48 (5.4)	45 (5.1)	3 (0.3)	0 (0.0)
未利用跡地	643 (73.2)	556 (63.3)	50 (5.7)	37 (4.2)
計	879 (100)	724 (82.4)	97 (11.0)	58 (6.6)

( ) 内は%を示す 2003年現在

#### 2-4 移転補償跡地の分布とその分類

移転補償跡地は現在 879 カ所<sup>⑥</sup>あり、図5に見るように川西市の南端部から豊中市の南端にあたる大阪市境界までの広範囲に分布している。

国は管理上、移転補償跡地を以下の4つに分類している。この管理種別のうち①は所在する府県や市等が管理しているが、その他はすべて国が管理している。

- ①一時使用：自治体・空港周辺整備機構等が国から土地を借り受け整備して利用しているもの
- ②緩衝緑地：騒音防止法により国からの委託を受け空港周辺整備機構が整備した緑地
- ③暫定緑地：(財) 空港周辺環境整備協会が整備し国が管理している緑地
- ④未利用跡地：未利用の更地として国が管理するもの

表1は879カ所の移転補償跡地上記の管理種別別・騒音区域別に分類したものである。移転補償跡地の7割強が未利用跡地となっている。次いで一時使用が16.3%を占め、緩衝緑地と暫定緑地はともに5%強を占めるに過ぎない。

移転補償跡地を、騒音区域別に見ると8割以上が第1種区域にあり、第2種が約1割、第3種は6.6%を占めるに

過ぎない。第2種区域が移転補償対象地であったにもかかわらず、補償跡地の大部分が騒音レベルの低い第1種区域にあるのは、前述の騒音区域の縮小解除の結果である。

#### 3. 整備計画内の移転補償跡地

移転補償跡地を含む空港周辺地域の整備計画には、「大阪国際空港周辺緑地整備計画」と「大阪国際空港周辺地区整備計画」の2つがある（以下それぞれ「緑地整備計画」および「地区整備計画」と呼ぶ）。図6に見るように、豊中市に残存する移転補償跡地の多くは整備計画区域内にあるが、伊丹市については空港に接した一部が整備計画区域に含まれるのみである。川西市には整備計画区域はない。

##### 3-1 緑地整備計画区域内の移転補償跡地

###### (1) 緑地整備計画の概要

この計画は、騒音防止とジェット排気ガス対策の効果を上げるため、空港隣接地域と航空路直下にあたる地域を緑地として整備するものである。まとまった土地の取得を図るために強制力のある都市計画法を用いて進められている。

図6に示す緑地整備計画<sup>⑦</sup>の範囲のうち、大阪府側は1987年に50haを、兵庫県側は1993年に8.6haをそれぞれ都市計画決定し整備が進められている。

###### (2) 緑地整備計画区域内の移転補償跡地の利用実態

大阪府側の計画では、緑地を緩衝緑地<sup>⑧</sup>と利用緑地<sup>⑨</sup>に別け、さらに緩衝緑地を閉鎖型と開放型に分けて計画している。空港緑地は第3種騒音区域に属しているため防音林を兼ねた閉鎖型緩衝緑地としての利用が多い（写真1a）。空港から離れている写真1bの開放型緩衝緑地では中が通り抜けられ、隣接する神社へと続いている。開放型緩衝緑地の中には、暗く視界が悪いため、開放されてはいるものの

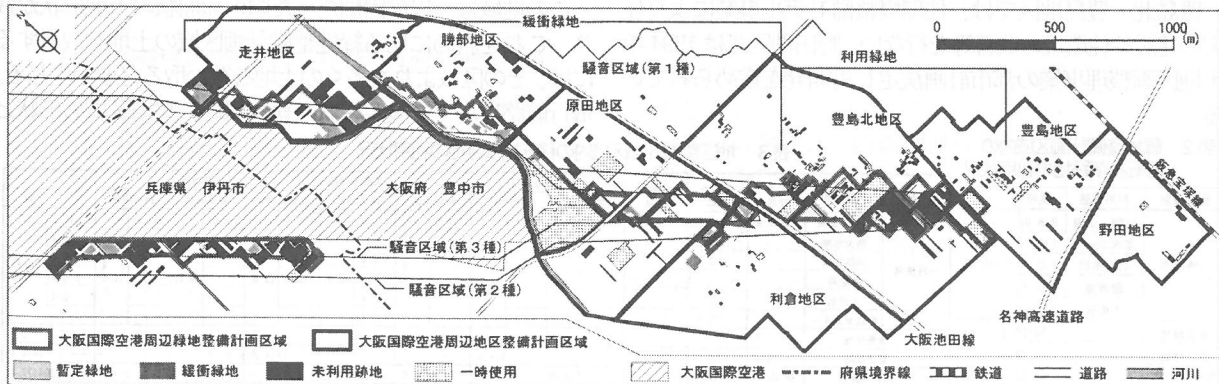


図6 緑地整備計画区域と周辺地区整備計画区域内の移転補償跡地

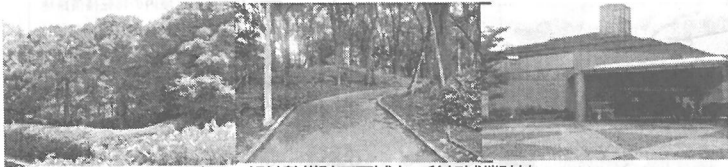


写真1 緑地整備計画区域内の移転補償跡地  
(a:閉鎖型緩衝緑地 b:開放型緩衝緑地 c:プールに利用の移転補償跡地)

人の通らない場所となっているケースも多い。

図7は、緑地整備計画で利用緑地となる部分である。一部は温水プール(写真1c)や芝広場・遊戯公園(図7の①②)などとして整備され既に利用されている。住宅地に近いこともあり利用している人も多い。しかし未利用跡地となっている部分も少なくない。

兵庫側の計画地は規模が小さいため大阪府側と異なり緑地の区分を設けていないが、全体をレクリエーション施設を含んだ緩衝緑地として計画している。

表2は緑地整備計画区域内の移転補償跡地の利用状況について両府県側の部分をあわせて示したものである。緩衝緑地に供されているのは全体の26.3%に過ぎず、計画決定後10年以上経つにもかかわらず、写真2のように広大な土地が更地のままに残り、未利用跡地が6割を占めている。

未利用跡地が多いのは、図6に見るように、大阪府側の緑地整備計画区域内には土地の取得が終了していない部分が相当残っているため、一体的な整備ができないことによる。兵庫側において未取得地は少ないものの整備が完了した部分は未だない。



写真2 緑地整備計画区域内の未利用跡地

### 3-2 地区整備計画区域内の移転補償跡地

#### (1)地区整備計画の概要

地区整備計画<sup>(10)</sup>の区域は図6に挙げる7地区であり、すべて豊中市にある。1988年の全体整備構想案には、住居系・工業系等の都市計画の用途地域に従い騒音障害を防止する土地利用を図ること、それに基づき道路・公園等の基盤施設を整備すること、前記の緑地整備計画区域内の買い入れ対象地の代替地等としてこの地区内の移転補償跡地を利用すること、等の基本方針が記されている。

豊島北・豊島地区では、住環境整備モデル事業により住宅の建設や住環境の改善等を行ない、野田地区では1994年土地区画整理事業の都市計画決定し再開発を進められている。

表2 緑地整備計画区域内の移転補償跡地の利用状況

管理種別	利用形態	箇所数
一時使用	公園・広場	8(5.9)
	温水プール	1(0.7)
	防火水槽	1(0.7)
	駐車場	1(0.7)
	その他	4(2.9)
緩衝緑地		36(26.3)
暫定緑地		4(2.9)
未利用跡地		82(59.9)
計		137(100)

( )内は%を示す

表3 地区整備計画区域内の移転補償跡地の利用状況

管理種別	利用形態	住居系地区							計				
		住工混在地区	工業系地区	住居系地区	走井地区	勝部地区	利倉地区	原田地区					
一時使用	公園・広場	8(10.6)	4(14.8)	16(9.9)	1(0.4)	3(1.1)	4(1.5)	4(1.5)	5(1.9)	8(3.0)	3(1.1)	28(10.6)	
	防火水槽		3(11.1)	7(4.3)					3(1.1)	2(0.7)	4(1.5)	10(3.8)	
	消防機庫		1(3.7)						1(0.4)	10	8	12	42
	集会所			1(0.6)			(1.5)		(3.8)	1(0.4)	(3.0)	(4.6)	(15.9)
	その他			1(3.7)					1(0.4)				1(0.4)
	配送センター			1(3.7)					1(0.4)				1(0.4)
緩衝緑地		2(2.7)					2(0.7)					2(0.7)	
暫定緑地		5(6.7)		11(6.8)		5(1.9)				11(4.2)		16(6.1)	
未利用跡地		60(90.0)	17(63.0)	127(78.4)	22(8.3)	26(9.9)	12(4.6)	17(6.4)	61(23.1)	61(23.1)	5(1.9)	204(77.3)	
計		75(100)	27(100)	162(100)	23(8.7)	34(12.9)	18(6.8)	27(10.2)	80(30.3)	73(27.7)	9(3.4)	264(100)	

( )内は%を示す

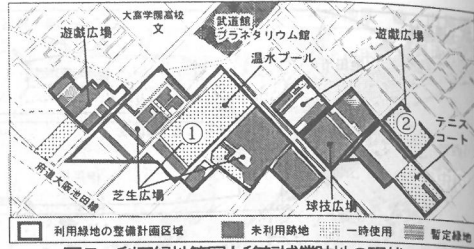


図7 利用緑地範囲と移転補償跡地の現状

#### (2)地区整備計画区域内の移転補償跡地の利用実態

表3は、7地区内の移転補償跡地の利用状況を示している。264箇所の移転補償跡地のうち、77%は未利用跡地で、16%が一時使用、6%が暫定緑地として利用されている。一時使用の大半は公園・広場としての利用である。

この7地区はその地域特性により、旧集落の周辺に工場や流通関連施設が並び住工混在地区(走井・勝部・利倉地区)、工業系地区(原田地区)、住居系地区(豊島北・豊島・野田地区)の3つに分けることができる。

住工混在地区の移転補償跡地利用は一時使用の公園・広場が主たるもので、これらは小規模な児童遊園として利用されている。利倉地区の2箇所の緩衝緑地は開放型で比較的高密度の緑化がなされているのに対し、勝部地区の5箇所の暫定緑地は柵で囲われたなかにまばらに低木が植えられた空地に過ぎない。

工業系地区の原田地区では、他の地区に比べ移転補償跡地の面積が大きいものが多く、多様な一時使用がなされている。すなわち、公園にテニスコートやゲートボール場などを併設するもの、野球場、消防訓練場、配送センターとして資材置き場に利用される等、多岐に渡っている。

住居系地区では、基盤整備の整わない密集市街地の中に移転補償跡地が虫食い状に点在している。それらは、公園や防火水槽等に一時使用されているものが多い。暫定緑地として利用されている移転補償跡地の多くは豊島北地区に集中している。

#### 3-3 整備計画区域内の移転補償跡地の課題

緩衝緑地であれ利用緑地であれ、緑地整備計画区域内の移転補償跡地の利用目的は明確であるにもかかわらず、未利用跡地が6割を占めているのは、土地の取得が進まず、計画に沿って一体的に整備することができないためである。

この地域は、以前田畑だった頃の短冊状の土地形状が残り、これを斜めに切る緑地整備計画区域の土地を取得するには、その区域よりも多くの土地を買い取る必要が生じる。飛行航路に沿って設定された緩衝緑地の整備区域の形状と、

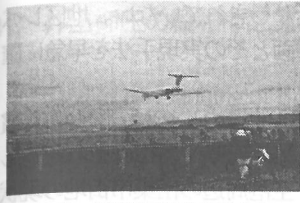


写真3 飛行機を見物する人々



写真4 住宅地内にある児童遊園



図8 整備計画区域外の移転補償地 (豊中市)

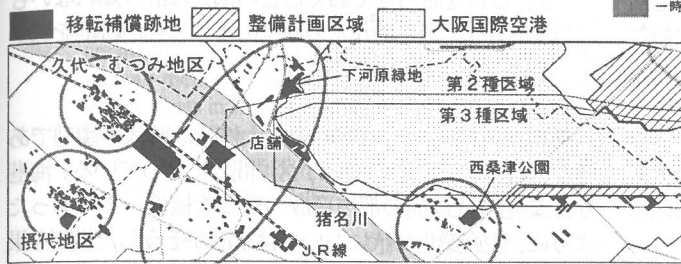


図9 整備計画区域外の移転補償地 (伊丹市・川西市)

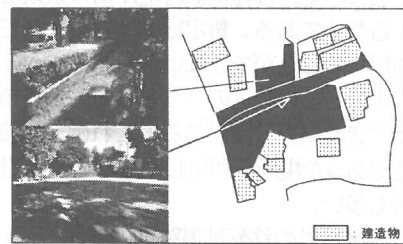


図10 複数の移転補償地を利用した児童遊園

歴史的に形成されてきた土地形状との乖離が土地取得を遅らせている大きな要因となっている。

地区整備計画区域内の移転補償跡地は緑地整備区域内におけるように利用目的が特定されていない。その一部は緑地整備計画内に属する住宅や工場等の移転に際し、その代替地として活用することになっている。しかし、移転を機に他の地域の土地へ移る者も多く、代替地としての利用はあまり進んでいない。

この地域は広域的に見れば幹線道路や鉄道網などの都市基盤が充実した利便性の高い地域である。しかしミクロなレベルで見ると、残存する移転補償跡地の多くは、その立地や形状において利用しにくいものが多く、広域的な立地の良さを活かしきれていない。地区レベルのミクロな土地利用計画とその実現手法を早急に確立する必要がある。

一方、周辺には特に集客施設はないにもかかわらず、写真3のように、飛行機の離着陸を見物する人々が集まっている。騒音で敬遠されていた空港が、その魅力を十分に生かせば集客力のある施設になりうることを示している。

#### 4. 整備計画区域外の移転補償跡地

##### 4-1 整備計画区域外の移転補償跡地の利用実態

整備計画区域に含まれない移転補償跡地の利用実態を見たものが表4である。75%が未利用跡地となっており、一

時使用は18.6%、暫定緑地は5.9%にとどまっている<sup>(11)</sup>。

##### (1) 豊中市

豊中市における整備計画区域外の利用状況を見ると、未利用跡地が73%を占め、他は一時使用である。一時使用はほとんどが公園・広場となっている。周辺が密集した住宅地であるため、規模が小さいものが多い。写真4のように近隣の人が清掃し管理し共同の庭のようにになっている公園もあるが、雑草が生い茂るなど利用形跡が見られないものもある。

神崎川に隣接する移転補償跡地(図8)は、従前は工場とその社員寮があった土地で、面積が大きく利用価値が高いが、接する道路が狭いため未利用のままとなっている。

##### (2) 伊丹市

伊丹市の場合未利用跡地の割合が約6割と他市に比べて低く一時使用の公園・広場を始め多岐にわたる利用がなされている。多様な利用が可能であるのは171号線周辺(図9)。写真5の店舗は空港周辺整備機構が整備した民間の電器店に貸しているもので、171号線沿の立地を活かした利用となっている。



空港の北に接する一時使用の下河原緑地では飛行機の離発着を楽しめるよう展望台を設ける等の工夫がされている。空港の西に隣接する西桑津地区の利用は、主に公園・広場である。その中には、西桑津公園のような大きな公園もあるが、多くは小さく不整形で位置も奥まっており利用しにくい。図10のように、道路を挟むいくつかの移転補償跡地を組み合わせて公園に利用しているものの、公園の中に段差がある等一体性が感じられないものもみられた。

##### (3) 川西市

川西市における計画区域外の移転補償跡地の利用状況に

表4 整備計画区域外の各市における移転補償跡地の利用状況

管理種別	利用実態	全体 (%)	豊中市		伊丹市		川西市	
			箇所数 (%)	箇所数 (%)	箇所数 (%)	箇所数 (%)		
一時使用	公園・広場	49 (10.3)	15 (23.1)	19 (14.0)	15 (5.4)	9 (3.2)	1 (0.4)	32 (11.5)
	防火水槽	16 (3.4)	2 (3.1)	5 (3.7)				
	消防施設	1 (0.2)						
	駐車場	5 (1.0)		5 (3.7)				
	交番	1 (0.2)		1 (0.7)				
	集会所	3 (0.6)		2 (1.5)	40 (29.4)	1 (0.4)		
	ローラースケート場	1 (0.2)		1 (0.7)				
	店舗	1 (0.2)		1 (0.7)				
	道路など	4 (0.8)		2 (1.5)		2 (0.7)		
	その他	8 (1.7)		4 (2.9)		4 (1.4)		
緩衝緑地		7 (1.5)	0 (0.0)	7 (5.2)		0 (0.0)		
暫定緑地		28 (5.9)	0 (0.0)	7 (5.2)		21 (7.6)		
未利用跡地		354 (74.0)	48 (73.8)	82 (60.2)		224 (80.9)		
計		478 (100)	65 (100)	136 (100)		277 (100)		

においては未利用跡地の割合が約 8 割と高い。未利用跡地のほとんどは、二つの旧社宅地区に集中している極めて小規模なものである。国・県・市はこの 2 地区に関して空港周辺地区整備計画を策定する意向を持っていたが、住民の同意が得られず実現していない。

ここでも移転補償跡地の利用は一時使用の公園・広場と暫定緑地の利用が多くなっている。これは、住宅地内の移転補償跡地をできるだけこれらの公園や暫定緑地として指定し緑化することで、移転補償跡地が街の景観を損なわないようにするためである。暫定緑地はフェンスで囲われ、ほとんど利用することができない。

公園・広場としての利用の一つとして、伊丹市との境界上に規模の大きな県立公園がある。これは、隣接する大阪機工の用地であった場所を利用したもので、JR 北伊丹駅に近く利用も多い。

#### 4-2 整備計画区域外の移転補償跡地の課題

計画区域外に限らず、移転補償跡地の一時使用が進まないのは、新たに利用する場合、国から有償で借りることになったからである。府県や各市の深刻な財政事情を考慮すると、この有償化の影響は大きいと考えられる。

一方空港周辺の密集市街地の現状の中では、移転補償跡地は極めて貴重な空間資源であり、これを眠らせておくことの損失は計り知れないものがある。国と地元との連携により、少しでも未利用跡地を減少させる努力が望まれる。

しかしながら財政問題と共に騒音の低減で整備の緊急性が薄れてきたことを考え合わせると、未利用跡地が相当長期にわたって存続することも予想され、その適正な管理が問題となる。川西市は最近未利用跡地のフェンスを低いものに取り替えた(写真7)が、その際、住民から「周囲の見通しがよくなり、住民の顔が見え、防犯の上でも良い」という考えも挙がったという。示唆的な事例といえよう。



写真7 川西市の未利用跡地(むつみ地区)

#### 5. 結

本研究により明らかになったことは以下の通りである。

- (1) 騒音の元となる航空機のジェット化は都市化と平行して進行したが、空港周辺の市街化を抑制する有効な方策が採られなかったため、空港周辺の市街化が進行し、大量の移転補償跡地を広域にわたって発生させる結果となった。自己申告での移転補償の実施は、その移転補償跡地を点在させた。
- (2) 移転補償跡地の利用目的が都市計画で決定されているにも拘わらず、空港に隣接した緑地整備計画区域の整備がはかばかしく進行しない要因の一つは、航路に沿う区域指定と短冊状の土地形状の乖離により土地取得が難しいからである。
- (3) 地区整備計画区域は、広域的には都市基盤が充実した利便性の高い地域であるにもかかわらず、ミクロなレベルでの移転補償跡地の立地や形状が利用しにくいも

のが多く、その立地を活かしきれていない。地区レベルのミクロな土地利用計画とその実現手法を早急に確立する必要がある。

- (4) 移転補償跡地の一時使用が進まないのは、国から有償で借りることになったため、府県や各市はそれを差し控えているからである。空港周辺の密集市街地の現状の中では、移転補償跡地は極めて貴重な空間資源であり、これを眠らせておくことの損失は計り知れないものがあり、国と地元との連携により未利用跡地を減少させる努力が望まれる。

都市から遠隔地への空港の拡大移転は時代の趨勢であるが、残存する空港の扱いが常に問題になっている。海港が産業化時代以前の都市形成の重要な核の一つであったように、脱産業化時代においては空港がそうした役割を果たす可能性がある。残存空港の存続と機能強化を求める要求が地元にも根強いのも当然であろう。移転補償跡地の有効利用等による魅力的な都市型空港としての大阪国際空港の再生の成否は、今後の都市と空港との関係を考察する上で重要な意味を持つと考えられる。

#### 〈補注〉

- (1) 通称、伊丹空港とも呼ばれる。正式名称は大阪国際空港。現在は、国内線のみであるが、名称はそのままである。
  - (2) 「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」を指す。以後、航空機騒音防止法という。
  - (3) 特定飛行場のうち第一種区域の市街化が著しい空港で、当該区域における計画的な地区整備を推進する必要があると認め、政令指定された空港。現在は大阪国際空港と福岡空港の2空港のみ指定されている。
  - (4) 1974年、航空機騒音防止の改正を受け、大阪国際空港周辺整備機構として設立し、1985年に福岡空港周辺整備機構と統合し、現在に至る。
  - (5) グラフは、「移転補償実績」における「土地」についての件数を参考にしている。実際の移転補償の実施件数は、居住者の移転や土地の所有者と建物所有者を含むため、もっと多くなる。
  - (6) 「大阪国際空港移転補償跡地等管理図」に示されている移転補償跡地を基に算出。
  - (7) 1974年に改正された航空機騒音防止法と大阪府・兵庫県との両府県が策定した「大阪国際空港周辺整備計画」を基に協議を重ね、大阪府が都市計画法を用いることを提案。
  - (8) 緑地整備計画内においては、閉鎖型(緩衝機能を確保するための樹林地)と開放型(市民の憩いの場として運動広場等に利用)とがある。
  - (9) 空港周辺住民の利用に供するために、芝生広場やレクリエーション広場などの施設を配置する緑地。
  - (10) 1988年、大阪国際空港周辺緑地整備計画の都市計画決定後、「大阪国際空港周辺整備計画」を基に策定。
  - (11) 市域別に見ると、計画区域外の跡地の6割弱を整備計画区域を全く持たない川西市が占め、3割弱が緑地整備計画区域のみを持つ伊丹市にあり、緑地および地区整備計画区域をともに持つ豊中市は1割強を占めるに過ぎない。
- 〈参考文献〉
- 1) 大阪航空局大阪空港事務所(2002)、「大阪国際空港の概況」
  - 2) 国土交通省航空局(2002)、「数字でみる航空2002」, 空港振興財団, p191~p215
  - 3) 豊中市生活環境部空港対策室(2003)、「大阪国際空港問題の概要」
  - 4) 大阪府環境保健部環境局交通公害課(1993)、「大阪国際空港問題の概要」, p3~p7, p61~p106
  - 5) 大阪府公害室(1975)、「大阪国際空港問題の概要昭和50年版」
  - 6) 空港周辺整備機構・記念史編纂委員会(1997)、「そら・ひと・まち 空港周辺整備機構の航跡」, 空港周辺整備機構
  - 7) 空港周辺整備機構(2002)、「大阪国際空港周辺緑地事業の補償について」のあらまし
  - 8) 「大阪国際空港周辺緑地事業について」
  - 9) 10年のあゆみ編集委員会(1976)、「10年のあゆみ」,
  - 10) 豊中市史編さん委員会(1998)、「新修豊中市史 第9巻 集落・都市」, 豊中市
  - 11) 川西市史編纂専門委員会(1980)、「かわにし 川西市史第3巻」, 兵庫県川西市
  - 12) 伊丹市史編纂専門委員会(1972)、「伊丹市史 第3巻」, 伊丹市