

大阪国際空港騒音調停申請事件のその後

弁護士(元公害等調整委員会事務局審査官)

やまと よういちろう
大和 陽一郎

大阪国際空港騒音調停申請事件（概要）

昭和 48 年 2 月、大阪国際空港（伊丹空港）に離着陸する航空機の騒音、振動等に係る公害紛争に関し、同空港周辺の住民から、同空港を管理、運用する国（代表者運輸大臣（当時））を相手方として、公害等調整委員会に最初の調停申請がなされた事件です。

本事件は、申請人の数が 2 万人を超える我が国の民事紛争史上まれなマンモス事件で、公共性が高い国際空港の管理、運用に係る先例のない事件です。

同空港の周辺住民 10 グループから数次にわたる申請があり、数次の調停を経て、昭和 61 年 12 月に最終調停が成立しました。その後、成立した調停条項で定められた義務を履行するよう国に勧告してほしい旨の申出（義務履行勧告申出事件）があり、平成 3 年 2 月、申出の取下げがなされ、本事件は終結しました。

本稿では、本年 12 月に最終調停から 35 年を迎えるにあたって、最終調停成立後のフォロー・アップに尽力された、当時の担当審査官による特別寄稿を紹介します。

はじめに

大阪国際空港騒音調停申請事件は、当委員会発足後間もなくの昭和 48 年 2 月に最初の調停申請がなされ、申請人の数が 2 万人を超える大規模な事件で、騒音被害に基づき空港そのものの撤廃を求める超難事件でした（資料 1、2 参照）が、当委員会は、申請からわずか 2 年後の昭和 50 年 10 月 28 日に第 1 次調停を成立させ（資料 3 参照）、昭和 61 年 12 月 23 日に最終調停を成立させました（資料 4 参照）。



大和陽一郎弁護士

このわずか数行でまとめた事実経過の中だけでも、押さえておかなければならない大切なポイントがあります。

- ① まず第 1 に、申請人が 2 万人を超える特大の公害紛争でしたが、ほぼ同時に並行して提起されていた訴訟事件と比べてみても、極めて速やかに第 1 次調停を成立させたことです。

ちなみに訴訟事件は、昭和 44 年 12 月に第 1 次訴訟が提起され、原告の数は合計 264 名、最高裁で最終決着がついたのは昭和 56 年 12 月でした。

- ② 第 2 に、国を相手とし、空港の廃止を求める申請であったにもかかわらず、民事的な枠組みの中で調停が成立したことです。
- ③ 第 3 に、成立した調停条項の中身が極めて多様性に富み、専門的技術性に立脚した内容となっていることです（資料 3 参照）。

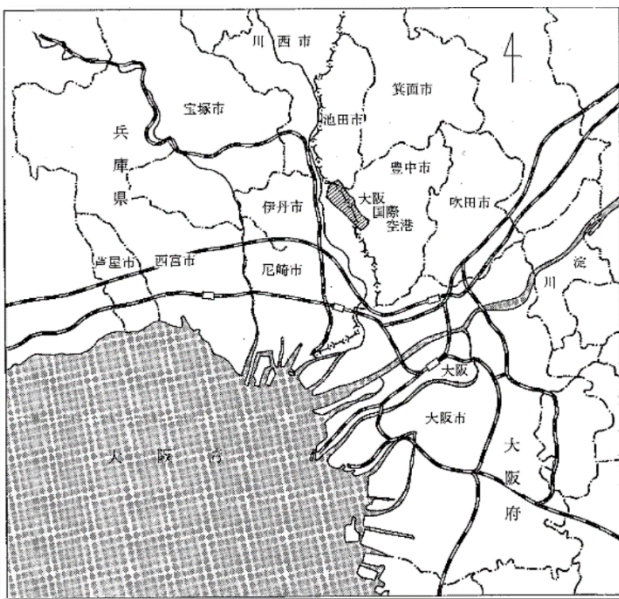
これに比べ、訴訟事件で最高裁が認めたのは慰謝料請求だけで、原告団が求めている飛

行機の発着制限（午後9時から翌朝7時までの飛行機の発着禁止）の請求は、不適法として却下されました。

この点、当委員会の先の調停では、1日当たりのジェット機の発着回数を原則として200回に減少させることを盛り込んでいます（資料3の第4項「便数調整」参照）。

なお、最高裁は、上記のとおり飛行機の発着に関する原告の請求を却けましたが、その原審である大阪高裁は、昭和50年11月27日、午後9時から翌朝7時までの飛行機の発着禁止を命じる画期的な判決を出しました。

これを受けて、国は、この高裁判決を尊重し、最高裁でこの結論が覆された後も、午後9時以降の飛行機の発着制限を実行し、現在までこれを守り続けています。



大阪国際空港騒音調停申請事件関係図（事件当時）

大阪国際空港騒音調停申請事件等 処理の経過一覧	
年月日	処理経過等
S48. 2. 15	伊丹市住民から調停申請。その後51年2月までの間に宝塚、尼崎、大阪の各市の住民から22件の調停申請及び参加の申立て（伊丹第1次～第6次、宝塚、尼崎及び大阪の9グループ）
50. 10. 28	調停申請事項第2項（航空機騒音の軽減対策の実施）調停成立（伊丹第1次、第4次、第6次、宝塚関係）
50. 11. 14	調停申請事項第2項（航空機騒音の軽減対策の実施）調停成立（伊丹第2次、第3次、大阪関係） 調停申請事項第2項（航空機騒音の軽減対策の実施）調停打ち切り（尼崎関係）
53. 3. 16	調停申請事項第3項（慰謝料等請求）中間調停成立（伊丹第1次、第4次、第6次、尼崎、大阪関係）
53. 3. 28	調停申請事項第2項（航空機騒音の軽減対策の実施）調停成立（伊丹第5次関係） 調停申請事項第3項（慰謝料等請求）中間調停成立（伊丹第2次、第3次、第5次関係）
53. 10. 24	調停申請事項第1項及び第3項の調停申請取下げ（宝塚）
55. 6. 30	調停申請事項第1項（本空港の使用禁止問題）調停成立（伊丹第1次～第4次、第6次、大阪関係）
55. 7. 16	調停申請事項第1項（本空港の使用禁止問題）調停成立（伊丹第5次関係）
56. 4. 30	川西市住民から調停申請（川西グループ）
61. 12. 14	調停申請事項第1項（本空港の使用禁止問題）調停申請取下げ（尼崎）
61. 12. 23	調停申請事項第3項（慰謝料等金員支払請求）調停成立（伊丹第1次～第6次、尼崎、大阪関係）
62. 3. 3	義務履行勧告の申出（大阪関係）
62. 4. 23	川西事件調停申請取下げ
H 2. 11. 22	運輸省と調停団（伊丹第1次～第6次、大阪関係）との間で協定成立
3. 2. 25	義務履行勧告の取下げ

（注）S56. 12. 16 大阪国際空港夜間飛行禁止等請求上告事件最高裁判決

調停成立後の動き

さて、この大阪国際空港騒音調停申請事件は、以上の調停成立によって「一件落着」となったわけではありません。調停成立後の国及び調停団の動きと、これに対応した当委員会の関わりこそが、いっそう注目すべき事柄となりました。

調停成立後のアフター・ケアは、調停条項のウォッチングとかフォロー・アップといわれていますが、当委員会は、この大規模事件でこれを実行しました。私は、この調停成立後の当委員会の関わりに携わることとなったのです。

1 YS-11 型機の代替問題と「門限破り」問題

YS-11 型機は、我が国唯一の国産旅客機であり、ターボジェットエンジンによるプロペラ機のためジェット機に比べてはるかに騒音が低く、故障も事故も少ない航空機として長年愛されてきました。しかし、経年化による機体の衰えと、地方空港から本空港へのジェット機の乗り入れ希望が増加したことから、国（当時の運輸省）は、YS-11 型機をジェット機に代替する方針を固め、昭和 63 年 6 月、調停団に対し、本調停条項第 4 項の「1 日当たり 200 回の発着回数」枠に加え、50 便のジェット機枠を YS-11 型機の代替として追加設定してほしいとの申し入れを行いました。

これに対し調停団は、そもそも調停条項の 1 日 200 回の発着回数制限も守られない日が多くなってきたし、先の大阪高裁判決で禁止された午後 9 時以降のジェット機の発着、いわゆる「門限破りの発着」も目立ってきたと主張して、国の提案に当初反対の態度を示し、容易ならざる状況になっていました。

こうした経過の中で、双方から当委員会に話し合いの調整と立会を強く要望されたのです。そこで、当委員会は、私ともう一人の通産省出身の審査官、裁判官と運輸省出身の審査官補佐二人、裁判所

書記官出身の主査一人の合計 5 人を大阪国際空港に出張させ、話し合いの調整を図りました。

そして昭和 63 年 10 月 29 日、調停団と国の間に「今後の大阪国際空港の運営と環境対策に関する協定」が成立し、審査官 2 名も、立会人としてこの協定書に署名捺印しました。

この協定において、

- ① 「大阪国際空港調停事項促進協議会」（略称「促進協」）を今後もしっかり運営すること
- ② 調停条項のジェット機 1 日当たり 200 便をできる限り守ることを前提として、いわゆる「ローリング方式」（1 日平均で 200 便とする方式）による運用については今後も引き続き協議すること
- ③ YS-11 型機の代替として新たに 1 日 50 回のジェット機枠を特別に設定すること、並びに代替ジェット機はできる限り騒音の少ない機材を投入すること
- ④ 午後 9 時以降の発着制限規制は今後も引き続き実施すること

が決定されたほか、各種の騒音対策等、多岐にわたる合意がされました。

2 大阪国際空港の存廃問題

次に、関西新空港建設の進捗によって、かねてより懸案の大阪国際空港を存続するか、それとも廃止するのか、という大問題の決着がいよいよ急務となってきました。

国と調停団は、先の協定書で定めた「促進協」においてこの議論を進め、当委員会事務局もこの協議会に参加して双方の交渉の仲立ちをしました。

公害等調整委員会 30 年史などによりますと、1 回目の協定が成立した直後の昭和 63 年から平成 2 年 11 月まで多数回にわたり「促進協」を中心とした協議会が開催され、私ども事務局職員もその都度大阪国際空港に出張しました。この間に調

停団が上京して私どもと面会したこともありまし
たし、運輸省の担当者も、足繁く当事務局に来訪
し、何度も事前の打ち合わせをしました。

その間の出来事で最も私の印象に残っているの
が、暑い盛りの平成2年7月20日、関西新空港の
建設工事現場を視察した時のことです。最初に、
泉佐野市奥の山あいにある阪南丘陵の土取り現場
を高台から一望しました。タイヤ一つの直径が優
に人の背丈を超える特注の巨大な 80 トンダンプ
(当時の価格でなんと1台1億5千万円もしま
す。)が、まるでマッチ箱のように姿を小さく見せ
て右に左に疾走する様は、今でも忘れられない広
壮雄大な光景でした。

次いで、タグボートに乗って埋め立て工事の海
上基地まで行き、特大ダンプから長いベルトコン
ベアによって運搬された巨大な量の土砂を「土運
船」から海に放出する現場も視察しました。水深
18メートルの海に、船一隻ずつ土砂を落とし込ん
でいくという、空港島の建設完成まで気の遠くな
るほど時間の掛る作業を目の当たりにしました。

こうした中、国は、平成2年8月、大阪国際空港
の存続を決定しました。そして、同年11月22日、
調停団と国の間に「大阪国際空港の今後の運用及
び環境対策に関する協定」が成立し、ここでも私ど
も審査官2名が立会人として署名捺印しました
(資料5参照)。

この協定においては、先の協定とは異なり

- ① 大阪国際空港の存続を確認したこと
- ② ジェット機の発着回数は原則として1日当
たり200回以下とし、いわゆるローリング方
式は廃止すること
- ③ 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、上記ジェット機
発着回数の枠外で低騒音機材へのジェット化
を行うこと

が決定され、そのほか多岐にわたる騒音環境対策

が合意されました。

3 調停と協定に携わった人々

各調停団の団長は、当時の自民党、社会党、民社
党から共産党まで超党派の市会議員を含むメンバ
ーで構成されていました。中には回顧録「空に舞う
鳶のごとく」という書籍を残した人もいました。

私どもは、大阪国際空港への出張の折、滑走路近
くに住まわれる調停団関係者のご自宅を訪問し、
航空機離陸時の騒音を体験したこともありました。
国の補助による防音装置が施されてもなお、お腹
に響くほどの激しい騒音でした。

方や、運輸省航空局環境整備課の担当課長は、本
年7月まで兵庫県知事であった井戸敏三氏、その
後任は、のちに高知市長になった松尾徹人氏でし
た。両氏とも東大法学部卒の有能な行政官でした。
成田空港開設時の悲劇と比較した本空港を巡る訴
訟や調停の推移、我が国初の海上空港となる関西
新空港の建設、諸外国の空港の実情等、航空行政の
専門家たちと今後の我が国空港のあり方を議論で
きたことは、大変楽しく有意義なひとときでした。

折から今回の1回目の協定ができた昭和63年
秋は、昭和天皇のご病気が大変深刻になった時期
で、当時NHKの記者であった橋本大二郎氏が毎
日のようにテレビで報道解説をしていたことは有
名な話です。橋本氏はその後高知県知事になり、同
じ高知県の高知市長に松尾氏が就任しました。

松尾氏と私は、2回目の協定ができた後も20年
間、年賀状の交換を続けました。その松尾氏が平成
23年7月、64歳の若さで亡くなられたことは誠に
残念でありました。

なお、私は、橋本氏と麻布中学・高校の同級で、
机を並べて授業を受けた間柄です。何か不思議な
縁を感じます。

【資料1】調停申請事項の主な内容

- ①本空港の使用禁止（第1の調停申請事項）
国は、大阪国際空港を56年以降は飛行場として使用しないこと。
- ②航空騒音の軽減対策の実施（第2の調停申請事項）
国は、本空港を飛行場として使用しなくなる昭和55年までの間、本空港を使用する航空機の総騒音量を申請人の居住する地域においてWECPNL70以下とすること。
- ③慰謝料等支払の請求（第3の調停申請事項）
国は、航空機の航行により与えた精神的苦痛等に対する損害賠償の内金として、それぞれ次の各項に係る金員を支払うこと。
- ア）申請時までの損害に対する賠償として、金50万円及びこれに対する調停申請書（参加申立書を含む。以下同じ。）提出の日以降の年5%の金員
- イ）調停申請書提出の日の翌日から国が第1及び第2の申請事項を完全に実施するまでの間、毎月1万円の金員
- (注)第3の申請事項は、申請人ら一部のものからである。

【資料2】調停申請及び調停成立年月日等一覧

グループ	申請当初			騒音軽減対策に関する 調停成立	空港使用禁止 問題に関する 調停成立	慰謝料等金員請求する調停				
	申請 年月日	申請 者数	うち金員 請求者数			中間調停 成立	調停成立	金員請求 者数*	調停成 立者数	打切り 者数
伊丹 第1次	48. 2. 15 48. 6. 7 50. 3. 25	人 2,748	人 2,222	50. 10. 28	55. 6. 30	53. 12. 23	61. 12. 23	人 2,222	人 1,936	人 286
伊丹 第2次	48. 7. 9 48. 9. 10 49. 9. 10	4,452	3,117	50. 11. 14	55. 6. 30	53. 3. 28	61. 12. 23	3,114	2,711	403
伊丹 第3次	48. 9. 25 49. 12. 10	2,704	2,475	50. 11. 14	55. 6. 30	53. 3. 28	61. 12. 23	2,460	2,151	309
伊丹 第4次	48. 12. 24	1,670	1,105	50. 10. 28	55. 6. 30	53. 3. 16	61. 12. 23	1,079	941	138
伊丹 第5次	49. 2. 18 49. 5. 29 49. 11. 12	4,066	1,926	53. 3. 28	55. 7. 16	53. 3. 28	61. 12. 23	1,922	1,558	364
伊丹 第6次	49. 2. 18 49. 2. 25	3,037	1,169	50. 10. 28	55. 6. 30	53. 3. 16	61. 12. 23	1,169	1,037	132
尼崎	49. 12. 28	602	419	50. 11. 14 打切り	61. 12. 14 取下げ	53. 3. 16	61. 12. 23	419	327	92
大阪	50. 1. 28 51. 2. 10	451	451	** 50. 11. 14	55. 6. 30	53. 3. 16	61. 12. 23	451	451	0
小計		19,730	12,884					12,836	11,112	1,724
宝塚	49. 2. 18 49. 7. 23 49. 9. 17 49. 11. 12 49. 12. 17 50. 7. 25	408	397	50. 10. 28	53. 10. 24 取下げ	53. 10. 24 取下げ				
計		20,138	13,281							
川西	56. 4. 30	592	592	62. 4. 23 取下げ						
総計		20,730	13,873							

- (注) 1 *印の欄は、昭和61年12月23日現在の数である。
2 **印は、昭和50年1月28日申請の者について成立した。

【資料3】第1次調停の内容

調停条項

昭和50年10月28日・11月14日成立

(航空機騒音に係る環境基準の計画的達成)

- 1 被申請人は、本件空港の航空機騒音を軽減し本件空港を申請人ら周辺住民の静穏な生活環境との調和を保ちつつ運用するため、本件空港に関する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。以下「環境基準」という。）を達成し維持することを目標として発生源対策、空港周辺対策等の所要の施策を実情に即し計画的かつ段階的に実施すること。
- (1) 被申請人は、当面、環境基準の「5年改善目標」を達成するため、発生源対策として、航空機材の改良及び運航方法の改善等を推進し、環境基準設定当時の WECPNL85 の地域における騒音量をおよそ同5低減させること、及び空港周辺対策として、WECPNL85以上の地域に居住する申請人らに対し本件騒音障害の程度に応じ、住宅の騒音防止工事の助成、建物の移転補償及び緩衝地帯整備等の諸対策を円滑に実施するよう努めること。
- (2) 被申請人は、引き続き、環境基準の「10年改善目標」の達成をめざして、発生源対策においてはさらに航空機材の改良及び運航方法の改善等を推進し、環境基準設定当時の WECPNL85 の地域における騒音量をおよそ同10低減させるよう努める一方、空港周辺対策においては、計画的土地利用及び住宅防音方法の研究開発等を促進し、望ましい生活環境の再創造に努めること。さらに、最終目標としては、可及的速やかに環境基準を達成するよう努めること。

(機材改良)

- 2 被申請人は、国際的に認められている航空機騒音基準に適合するいわゆる低騒音大型機への移行が本件空港周辺地域の環境基準達成のための発生源対策の一つであることに鑑み、申請人らに対しさらに進んで関係資料の開示その他所要の措置を講じるようできる限り努めること。
- また、エンジン低騒音化について、可及的速やかにその改修等を行うため、必要な措置を講じるよう努めること。

(運航方法の改善)

- 3 被申請人は、航空機騒音の軽減に資するため、運航の安全性に十分配慮しつつ、急上昇方式、ディレイド・フラップ方式等運航方法の改善に努めること。

(便数調整)

- 4 被申請人は、本件空港の機能、発着回数の削減による騒音軽減寄与度等を総合勘案し、当面の施策として、低騒音大型機の本件空港への就航と相まって本件空港におけるジェット機の発着回数を逐次減少させ、同就航後半年以内を目途としてジェット機の発着回数を年末年始及び盆の時期の措置は例外として、1日当たり200回に減少させるよう努めること。

(発着時刻調整)

- 5 被申請人は、申請人らの夜間における生活環境の保全のため、国内線及び国際線の利用に著しく不便を与えない範囲内で、本件空港における最終便の予定発着時刻をできる限り繰り上げるよう努めること。

(土地利用の適正化等)

- 6 被申請人は、本件空港周辺整備の実施にあたり本件空港周辺整備計画を踏まえ、航空機騒音障害に関し第3種区域に指定されている地区については、可及的速やかに緑地帯その他の緩衝地帯としての実をあげるよう努力し、同じく第2種区域に指定されている地区の土地の買上げ、家屋の移転及び除却に対する補償等について、特に実情に即したきめ細かい配慮を行うとともに、大阪国際空港周辺整備機構が代替地の供給事業を適切に行うよう指導すること。

(民家防音工事等)

- 7 被申請人は、第1種区域に指定されている地区に係る申請人らの住宅の騒音防止工事の助成措置の実施について、さらに創意工夫をこらすとともに、その実施につき大阪国際空港周辺整備機構が実情に即して弾力的に対処し得るよう同機構を指導すること。

また、被申請人は、航空機騒音によるテレビ受信障害対策の実施にあたっては、実情に即しさらにその充実に努めること。

(共同利用施設の整備)

- 8 被申請人は、航空機騒音により申請人らの生活が著しく阻害されていると認められる地区の共同利用施設の設置について関係市と一致協力して、その整備が円滑に行われるよう努めること。

(騒音防止電話の設置等)

- 9 被申請人は、財団法人航空公害防止協会によって実施されている「騒音防止電話」及び「テレビ音量調節器」の設置について、申請人らの要望をも参酌して適切に行われるよう当該協会を指導すること。
(安全対策)
- 10 被申請人は、本件空港周辺の地理的条件に鑑み、さらに安全運航対策を推進するとともに、空港敷地内にある燃料タンク及び航空燃料輸送の安全対策についても指導を強化すること、また、不測の事態の発生に対処するため空港周辺地域の消防施設を含む安全施設の拡充について関係地方公共団体に協力し、消防救難体制の整備に一層努めること。
(対策実施区域の見直し)
- 11 被申請人は、本件航空機騒音軽減施策を当該騒音により生ずる影響の程度に応じて経時的に実施することとし、その施策の基準となる地域指定については、適当な時期に関係地方公共団体と緊密に協力して見直しを行うことにより区域指定が適正になるよう努めること。

【資料4】最終調停の内容

調停条項

昭和61年12月23日成立

- 1 被申請人は、別添第1から第8までの申請人等目録に記載されている申請人及び参加人（以下「申請人等」という。）に対し、本件紛争の解決金として一括して金18億1,000万円支払う。
- 2 被申請人は、前項に定める債務を昭和62年2月10日までに、申請人等の代理人坂上俊夫に対し同人が被申請人に書面で指定する銀行の預金口座に送金して履行する。
- 3 申請人等は、被申請人に対し、本件各調停申請及び参加申請に係る金員の請求については、本調停条項に定める以外に債権を有しないことを確認し、当事者双方は本件金員の請求に係る調停手続がすべて終了したことを認める。

注) 第1項の「別添第1から第8までの申請人等目録」は省略。

【資料5】大阪国際空港の今後の運用と環境対策に関する協定の内容

大阪国際空港の今後の運用と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、双方抛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廃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に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っては、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っ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調停団の存廃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。

平成2年11月22日

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