



今後の大阪国際空港のあり方

新関西国際空港株式会社
常務取締役 蒲生 猛

1. 大阪国際空港の概況

(1) 沿革等



沿革

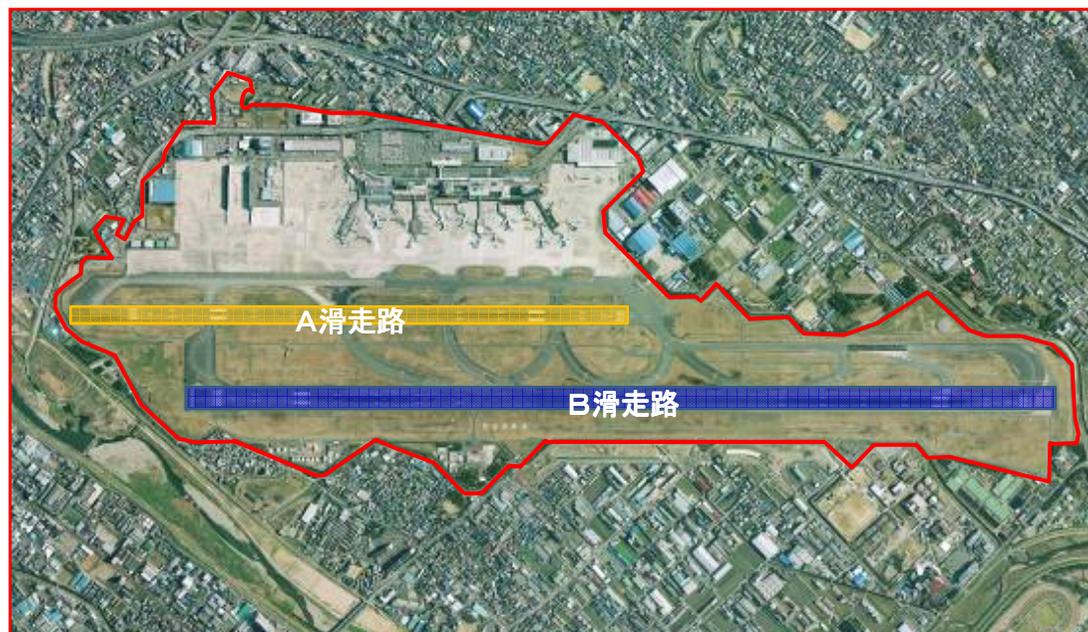
- ・昭和33年3月 米軍から全面返還され、「大阪空港」となる。
- ・昭和34年7月 空港整備法に基づく第1種空港に指定され、「大阪国際空港」となる。
- ・昭和35年6月 日本航空の国際線（大阪～香港）が開設され、39年にジェット旅客機の乗り入れ開始。
- ・昭和45年2月 B滑走路（3,000m）の供用開始。
- ・平成6年9月 関西国際空港の開港に伴い国際線の廃止。
- ・平成9年4月 大阪モノレールが空港へ乗り入れ開始。
- ・平成24年4月 新関西国際空港株式会社が設立される。
- ・平成24年7月 大阪国際空港の管理運営業務について新関西国際空港株式会社へ業務移管され、関西国際空港と経営統合し、両空港の運営が一体化される。

○設置管理者：
新関西国際空港株式会社

○行政区域：大阪府豊中市、池田市
兵庫県伊丹市

○滑走路：(A)1,828m
(B)3,000m

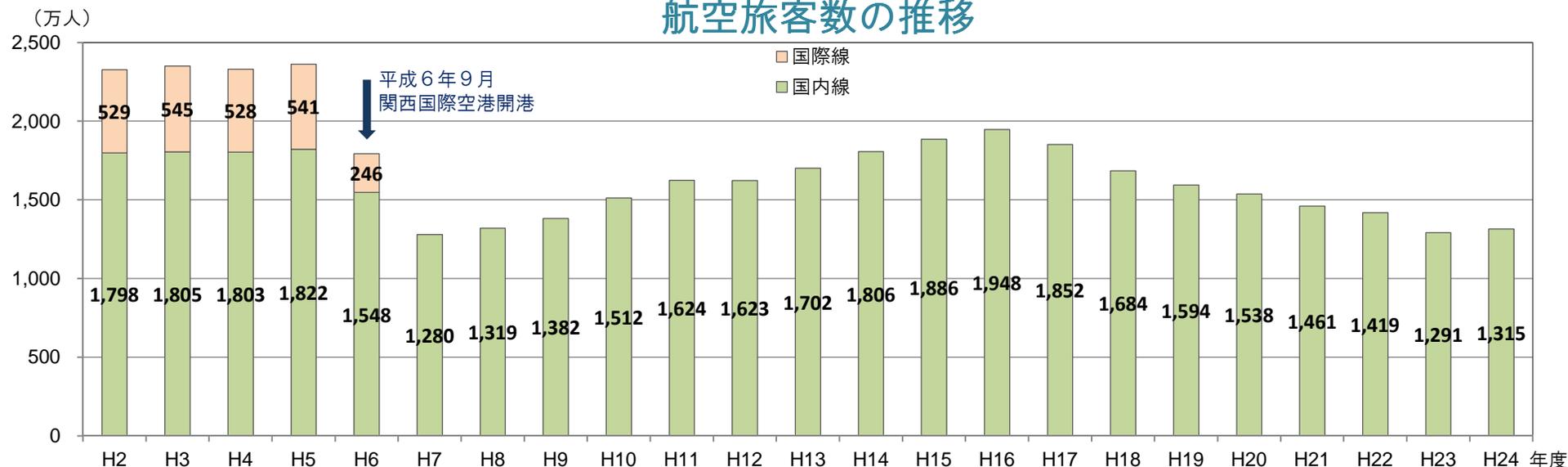
○運用時間：
14時間（7:00～21:00）



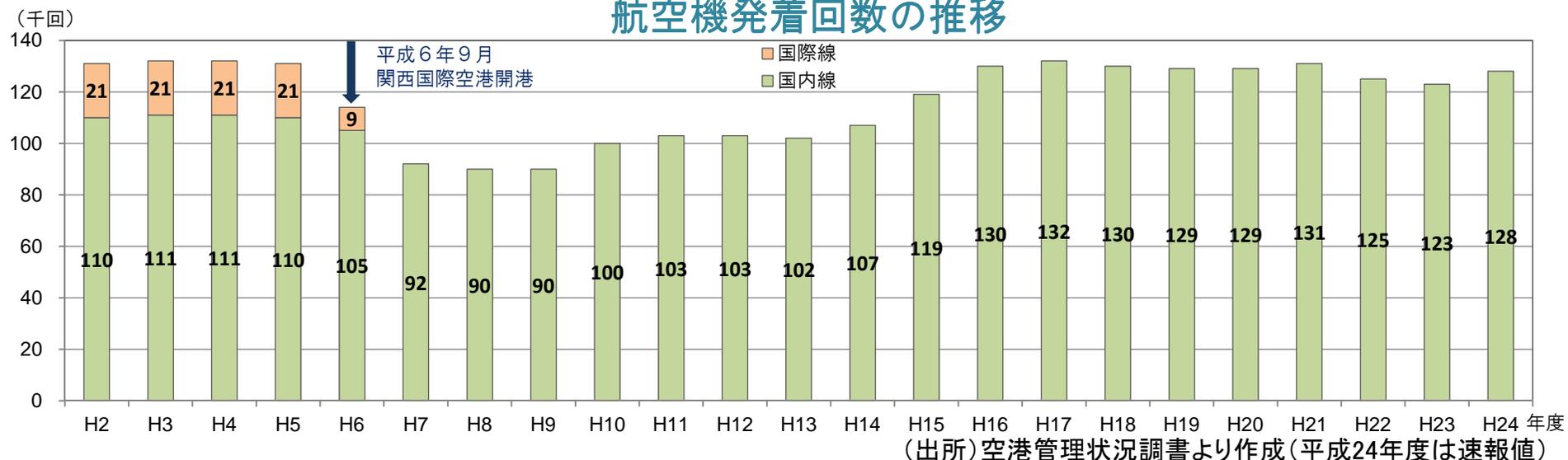


(2) 利用状況

航空旅客数の推移



航空機発着回数の推移





路線別旅客数実績

	路線	平成24年度 旅客数(人) ①	シェア	平成23年度 旅客数(人) ②	前年比 ①/②	前年差 (人) ①-②
1	羽田	5,603,362	42.6%	5,459,775	102.6%	+143,587
2	仙台	1,026,163	7.8%	779,371	131.7%	+246,792
3	鹿児島	699,090	5.3%	758,642	92.2%	△59,552
4	福岡	664,953	5.1%	711,825	93.4%	△46,873
5	沖縄	624,267	4.7%	635,791	98.2%	△11,524
6	宮崎	532,689	4.1%	549,785	96.9%	△17,096
7	札幌	478,486	3.6%	566,956	84.4%	△88,470
8	松山	494,786	3.8%	485,472	101.9%	+9,314
9	成田	490,680	3.7%	464,757	105.6%	+25,923
10	熊本	447,318	3.4%	460,282	97.2%	△12,964
	小計	11,061,794	84.1%	10,872,656	101.7%	+189,138
	その他小計	2,085,551	15.9%	2,036,739	102.4%	+48,812
	合計	13,147,345		12,909,395	101.8%	+237,950

(注)平成23年度旅客数には、東日本大震災(平成23年3月11日)による影響が含まれているため、前年比、前年差については、仙台線、その他路線小計、合計欄では、特異数値が出ている。

2. 大阪国際空港の環境対策

(1) 経緯



昭和39年	大阪国際空港に民間ジェット機就航
昭和42年	航空機騒音防止法の制定（教育施設等の防音工事、移転補償等の開始）
昭和44年以降	ジェット旅客機の離着陸の増加に伴い騒音問題が深刻化し、地元住民により、大阪国際空港の夜間供用差止等の訴訟、大阪国際空港の廃止を含む調停の申請が行われた。
昭和55年	公害等調整委員会による調停成立。 （大阪国際空港の存廃問題については、運輸省の調査、地元の意見聴取、運輸省の責任において関西国際空港開港時までこれを決定、という手順により処理すべき旨の調停。）
昭和56年	大阪国際空港騒音訴訟（第1次～第3次）の最高裁判決 （夜間供用差止は却下、慰謝料（過去分）は許容）
平成2年	地元自治体（11市協）及び住民団体（調停団）と、いわゆる「存続協定」を締結 ①大阪国際空港は関西国際空港開港後も、存続することとし、その運用に当たっては、関係地方公共団体の理解と協力を求め、環境基準の達成に向け不断の努力を尽くすこと。 ②大阪国際空港は、運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とすること。 ③発着回数規制、発着時間規制等の周辺環境対策の実施及び航空機の安全運航の確保を図ること ④協定事項の内容を変更する場合は、あらかじめ協定の相手方と協議すること。
平成17年	「関西3空港懇談会」において、関西3空港の役割分担について合意 ・「伊丹空港は国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港」という位置付けや発着回数及び運用時間を合意
平成23年2月	関空・伊丹経営統合にあたり、国土交通省と11市協及び調停団との間で安全・環境対策に関する確認書を締結



(2) 事業概要



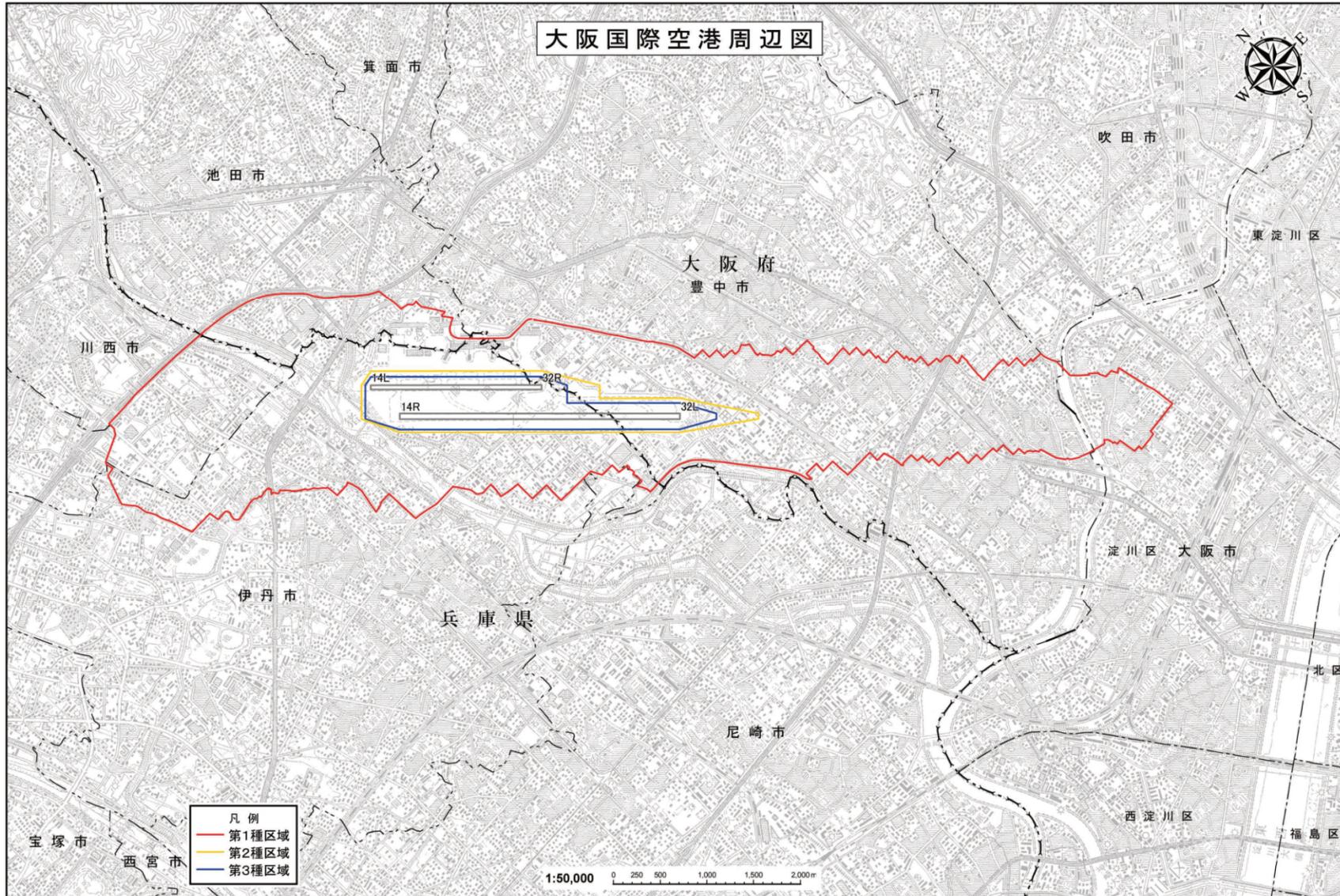
航空機騒音の評価指標について

Lden : 時間帯補正等価騒音レベル

主要各国で採用されている航空機騒音の評価方式で、従来の「W値(WECPNL)」と比較し、主に以下の点が改善されている。

- ・測定技術の向上に伴い、より正確な評価が可能。
- ・地上騒音を含めた航空機騒音の総合評価が可能。

(3) 大阪国際空港における騒音対策区域



(4) 大阪国際空港周辺の騒音対策区域の変遷



告示日	面積 (ha)			
	第1種区域 Lden 62(W75)以上 (民家防音工事等)	第2種区域 Lden 73(W90)以上 (移転補償事業等)	第3種区域 Lden 76(W95)以上 (緑地整備等)	
昭和57年3月30日	3127	2452	386	289
平成10年3月31日	1868	1722	98	48
平成21年3月6日	1313	1293	16	4

3. 大阪国際空港の存続



存続協定（11市協）（H2.12.3）

大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定

大阪国際空港騒音対策協議会と運輸省は、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用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とし、その運用に当たっては、空港周辺の関係地方公共団体等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。

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ジェット機を含む発着回数は現行程度とし、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、現行騒音影響区域の範囲内で低騒音機材へのジェット化を行うこととし、その実施に当たっては、あらかじめ協議するものとする。

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、新基準適合機のみ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について、川西市久代小学校における騒音規制値を強化することとし、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は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・リバース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。

(2) 周辺環境対策

今後とも周辺環境対策について不断の努力を傾注し、残された課題の早期解決に努める。

(3) 安全対策

今後とも引き続き航空機の安全運航の確保を図り、また、地上防災対策の充実に努めることとする。

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12月3日

運輸省航空局長 宮本春樹

大阪国際空港騒音対策協議会会長 矢野與一
伊丹市長



存続協定（調停団）（H2.11.22）

大阪国際空港の今後の運用及び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、双方拠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つては、定期便については、新基準適合機のみを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つ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は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（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

4. 今後の大阪国際空港のあり方

(1) 関西国際空港と大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針(抜粋)



第二 両空港の一体的かつ効率的な運営に関する基本的な事項

1 両空港の運営に関する基本的な事項

(略)

関西空港は、4000メートル級の滑走路を2本有し、完全24時間運用が可能であることに加え、騒音問題がほとんどなく、気象条件に左右されにくいといった強みを有している。また伊丹空港は、大阪都心部から近距離にあり利便性に秀でて一方、その周辺地域が市街化されているため、将来の拡張性が乏しく、また、安全・環境面での配慮が不可欠である。

このような両空港の特性を踏まえれば、関西空港は首都圏空港と並ぶ我が国の国際拠点空港として最大限活用し、伊丹空港は都市型空港として安全・環境面に配慮しつつ運用することが適当であり、関西空港の国際拠点空港としての再生・強化が喫緊の課題であることを踏まえると、国際線の就航は両空港のうち関西空港に限定することが適当である。

(略)

3 伊丹空港の運営に関する基本的な事項

(1) 伊丹空港の基本的運用方針

伊丹空港は、第一2②の目標を達成するため、安全・環境面に配慮しつつ、当面、現在の騒音対策区域の範囲内で、次に掲げる枠内で運用する。また、空港運営事業者、航空運送事業者等の関係者は、今後の航空機材の低騒音化等に適切に対応し、引き続き環境負荷の低減に努めるものとする。

- ① 運用時間は、7時から21時までの14時間とする。
- ② 1日の総発着回数は370回を上限とする。
- ③ ②のうち、低騒音機以外の機材の発着回数は1日200回を上限とする。

注1:②及び③については、年末年始等の時期を除く。

注2:低騒音機は、プロペラ機及びそれと同程度以下の騒音影響を及ぼす機材として空港運営事業者が定める。

なお、空港運営事業者は、従来のプロペラ機枠の低騒音機枠への転換に当たっては、モニタリング等により騒音値の変化の状況を把握し、環境負荷の低減に努めつつ、段階的に進めるものとする。



(2) 伊丹空港の非航空系事業に関する基本的事項

伊丹空港の非航空系事業は、当面は現在の空港機能施設事業者と連携を図り、経営統合法附則第18条第2項に定める協定に基づき実施する。ただし、将来的には、空港運営事業者が航空系事業と非航空系事業を一体的に行い、両空港における非航空系事業の統合によるシナジー効果を発揮できるよう、速やかに検討、調整を進める。

また、伊丹空港の事業価値をより一層向上させるため、伊丹空港のターミナルビルについて、第三2の観点も踏まえつつ、航空機材の小型化などの利用状況に適切に対応し、改修等を含めた施策の検討を進めるとともに、駐車場等の経営資源を活用し、総合的な収益力の向上を図る。

(3) 伊丹空港周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止等に関する基本的事項

伊丹空港は、その周辺地域が市街化されているため、環境との調和を図り周辺地域との共生を実現することが極めて重要であり、国及び周辺地方公共団体等との間で締結した大阪国際空港の運用等に関する協定(平成2年)の趣旨に則り、安全・環境対策が適正に実施されることが必要である。

空港運営事業者は、同協定の趣旨に則り、引き続き騒音影響に配慮した空港運用を行うとともに、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)等の法令に従い、防音工事・移転補償の実施等空港の周辺における環境対策を着実に実施する。

(2) プロペラ機枠のジェット化について



【1】 伊丹空港におけるプロペラ機枠の段階的低騒音機枠化に関する新関空会社案

(1) プロペラ機枠の低騒音機枠への変更計画について

航空会社のプロペラ機から(2)の低騒音ジェット機への転換需要に対応していくため、(3)(4)により騒音値の変化の状況を的確に把握しながら、従来のプロペラ機枠について、概ね3分の1ずつ3回に分け、プロペラ機に替えて(2)の低騒音ジェット機の使用を可能とする枠(以下「低騒音機枠」という。)に以下のスケジュールで段階的に変更することとする。

- ① 2013年夏ダイヤ(3月末)から、25便50回の枠
- ② 2014年夏ダイヤ(3月末)から、さらに25便50回(計50便100回)の枠
- ③ 2015年2月(次回の発着枠の配分見直し)から、さらに20便40回(計70便140回)の枠。併せて、CRJ枠(15便30回)も変更し、計85便170回の枠

(2) 低騒音機枠を使用して運航することが可能な機材について

低騒音機枠を使用して運航することが可能な機材は、プロペラ機のほか、別紙1の騒音値分布図においてDH8Aと同程度以下の騒音影響を及ぼすものとして以下に記載する機材(以下「低騒音ジェット機」という。)とする。

なお、対象機材のさらなる拡大については、騒音値の蓄積状況を踏まえながら、引き続き検討を行うものとする。

CRJ1・2・7、E170、B737(-700、-800に限る)、A320、MD90

(3) 騒音影響の見直しについて

プロペラ機枠の低騒音機枠への変更にあたっては、平成22年4月1日に適用された第1種騒音対策区域の騒音コンター(以下「現行区域コンター」という。)を下回ることを前提とする。

この点については、以下の条件設定に基づき作成した別紙2の予測騒音コンターにより確認されている。

- i 全てのプロペラ機枠が低騒音機枠に変更される(1)③の段階を想定。
- ii (1)③の段階における機材構成は以下の通り想定。
 - ・ ジェット機枠においては、2012年夏ダイヤと同様の機材構成。
 - ・ 低騒音機枠においては、同ダイヤにおける低騒音ジェット機の機材構成。



(4) モニタリング方法について

さらに、プロペラ機枠を低騒音機枠に変更した場合における騒音値の変化の状況を的確に把握しつつ、(1)①～③のいずれの段階においても騒音コンターが現行区域コンターを下回ることを確認するため、以下の方法によりモニタリングを実施する。

- ① (1)①～③の各段階における変更前に、航空会社が発表する運航ダイヤを元に騒音コンターを計算し、現行区域コンターを下回ることを確認する。
- ② (1)①～③の各段階における変更後に、飛行の実績データ(離着陸回数、使用機材、飛行経路等)を用いて騒音コンターを計算し、現行区域コンターを下回ることを確認する。その際、地方公共団体による計測によって得られた実績データとの整合性について確認する。

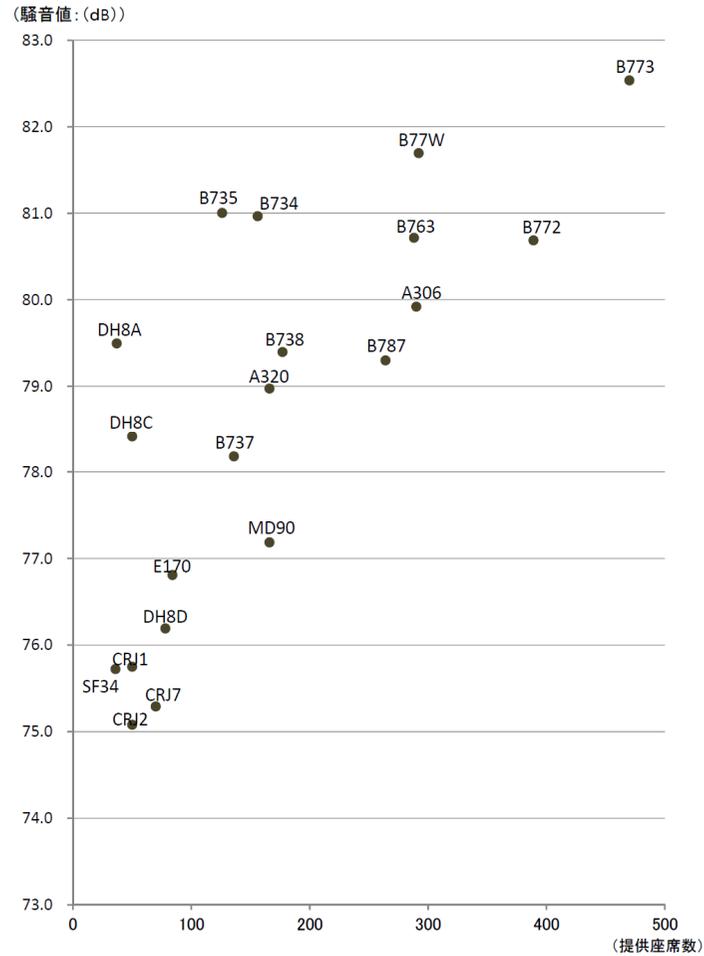
(5) 環境負荷の低減について

(3)(4)に基づく検証に加えて、出発・到着方式の改善、低騒音機の導入促進等の発生源対策や周辺地域の生活環境改善対策を一層強化するなど、引き続き騒音環境の改善をはじめとする環境負荷の低減に努める。



別紙 1

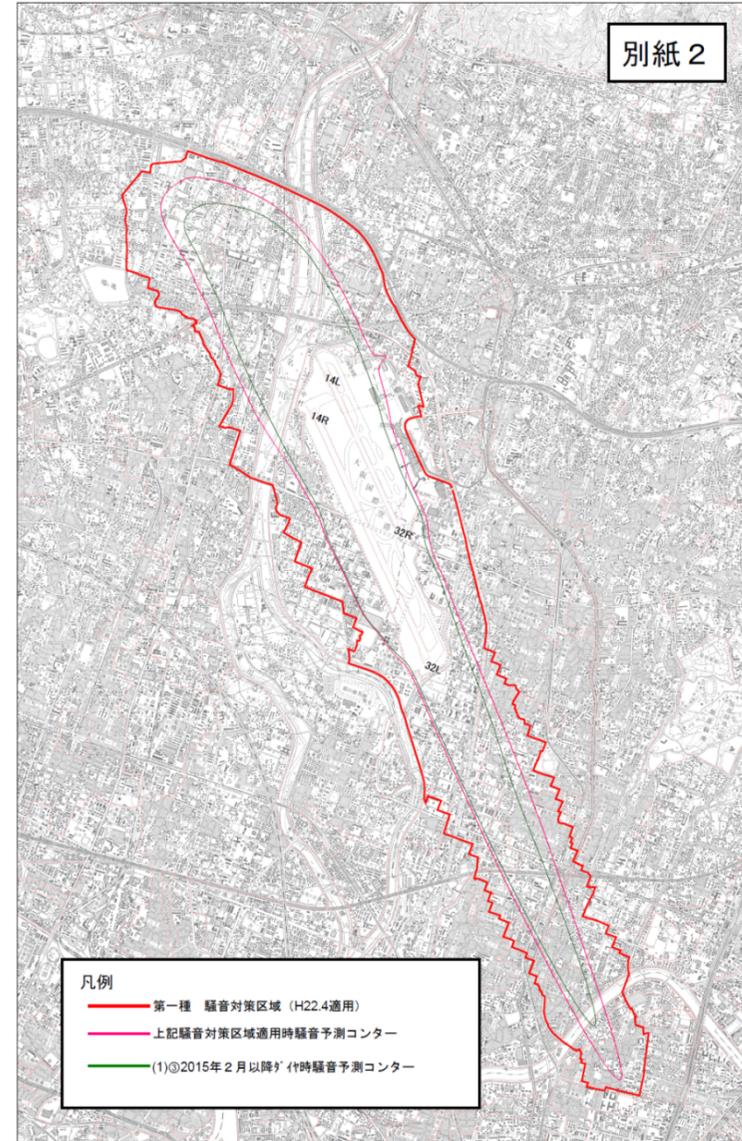
大阪国際空港における機種別騒音値分布図
(平成23年実測値ベース/平均)



注1) 提供座席数は代表的な機材のもの(出典: 数字で見る航空)

注2) B787は平成24年1~3月の値

別紙 2





【2】今年度夏ダイヤ以降の路線別便数比較表

路線	2012年 冬ダイヤ	2013年 夏ダイヤ	増減
羽田	30	31	+1
成田	4	4	0
新千歳	3	3	0
福岡	13	17	+4
那覇	2	2	0
函館	0	1	+1
青森	3	3	0
三沢	0	1	+1
秋田	5	5	0
花巻	3	4	+1
山形	3	3	0
仙台	15	18	+3
福島	5	5	0

路線	2012年 冬ダイヤ	2013年 夏ダイヤ	増減
新潟	9	10	+1
但馬	2	2	0
隠岐	1	1	0
出雲	6	6	0
松山	11	12	+1
高知	9	6	-3
大分	6	7	+1
宮崎	10	13	+3
長崎	6	6	0
熊本	10	10	0
鹿児島	12	13	+1
奄美	1	1	0
屋久島	1	1	0
合計 (26路線)	170	185	+15



既存路線(増減便なし)
(14路線)



既存路線(増便あり)
(9路線)



既存路線(減便あり)
(1路線)



新規路線
(2路線)



【3】今年度夏ダイヤ以降の利用実績

		実績(人／席)	対前年	対前々年
平成25年4月	旅客数	1,075,392	101.9%	119.8%
	座席数	1,702,798	113.5%	120.3%
平成25年5月	旅客数	1,175,632	106.6%	117.0%
	座席数	1,749,077	110.3%	117.6%



(3)ターミナル改修計画

コンセプト：都市型空港としての利便性の向上とターミナルビル機能の維持

- ★ 出到着機能の変更による利便性と快適性の向上
 - ・ フィンガー方式からシンプルなりニア方式への変更とムービングサイドウォーク設置による歩行距離と時間の短縮
 - ・ 到着機能の中央ゾーンへの集約による地上交通とのスムーズな接続
- ★ 小型機に対応した施設
 - ・ 小型機用スポット整備による施設の適正化
- ★ ターミナルビル機能の強化
 - ・ 長距離バスターミナルの整備による広域アクセスの改善
 - ・ ファストレーン新設によるVIP対応の充実
 - ・ 防災・保安機能の強化
- ★ エコ・ターミナルの推進
 - ・ 自然エネルギーなどの導入による省エネ対策の実施



5. 周辺地方公共団体とのまちづくりについて(抜粋)



新関西国際空港株式会社

2012年11月1日

豊中市
新関西国際空港株式会社

豊中市と新関西国際空港株式会社が 「大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進」について合意！

豊中市と新関西国際空港株式会社（以下「新関空会社」）は、大阪国際空港およびその周辺地域の活性化を図るためのまちづくりを協働して推進するため、本日（2012年11月1日）、『「大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進」に関する基本合意』およびこれに基づく『大阪国際空港周辺場外用地（豊中市域）の取扱いに関する覚書』を締結しました。

両者の連携により、新関空会社保有の空港周辺土地の更なる高度利用を図るなど、空港を核とした地域活性化を推進します。

【経緯・趣旨】

(略)

【基本合意及び覚書の概要】

1. 「大阪国際空港を活かしたまちづくりの推進」に関する基本合意

- ① 豊中市は、地域再生計画の目標達成を図るなど、空港を活かしたまちづくりを推進。
- ② 新関空会社は、豊中市による空港を活かしたまちづくりに協力。

2. 大阪国際空港周辺場外用地（豊中市域）の取扱いに関する覚書

- ① 基本事項
- ② 新関空会社が貸し付けている場外用地の具体的な取扱い方針

※詳細につきましては新関西国際空港(株)HPをご参照ください。



新関西国際空港株式会社

2013年4月26日

川 西 市
新関西国際空港株式会社

川西市と新関西国際空港株式会社が 「川西市南部地域のまちづくりの推進」について合意！

川西市と新関西国際空港株式会社（以下「新関空会社」）は、川西市南部地域の生活環境改善、地域コミュニティの再生等を図るためのまちづくりを連携して推進するため、本日（2013年4月26日）、「川西市南部地域のまちづくりの推進に関する基本合意」及びこれに基づく「大阪国際空港周辺場外用地（川西市域）の取扱いに関する覚書」を締結しました。

【経緯・趣旨】

（略）

【基本合意及び覚書の概要】

1. 川西市南部地域のまちづくりの推進に関する基本合意

- ① 川西市は、新関空会社や地域住民との連携の下、平成25年度内を目途に同市南部地域のまちづくりの推進に向けた「川西市南部地域整備実施計画」を策定するとともに、可能な限り早期に当該実施計画に位置付けられた施策を事業化すること等により、当該地域の生活環境改善、地域コミュニティの再生等を図る。
- ② 新関空会社は、移転補償跡地の適切な利活用を通じて当該実施計画の推進に協力する。

2. 大阪国際空港周辺場外用地（川西市域）の取扱いに関する覚書

- ① 基本事項
- ② 新関空会社が貸し付けている場外用地の具体的な取扱い方針
- ③ その他の場外用地の具体的な取扱い方針

※詳細につきましては、新関西国際空港(株)HPをご参照ください。

ご清聴ありがとうございました。



新関西国際空港株式会社