

パネルディスカッション

『関西 3 空港時代の大阪国際空港の活かし方』

- 参考資料 -

- ・ 大阪国際空港の主な動き（歴史） . . . 2 ページ
- ・ 大阪国際空港における新たな 8 つの規制策 . . . 3 ページ
- ・ 大阪国際空港の航空機発着枠 . . . 4 ページ
- ・ 主要航空機の騒音値比較（昔と今） . . . 5 ページ
- ・ “ 存続協定 ”（平成 2 年 1 2 月 3 日） . . . 6 ページ
- ・ 関西 3 空港の概要 . . . 8 ページ

大阪国際空港及びその周辺地域
活性化促進協議会（空港活性協）

大阪国際空港の主な動き（歴史）

年	大阪国際（伊丹）空港	参 考		
		年	関西国際空港	神戸空港
昭和 33	3 月 伊丹飛行場返還、大阪空港と改称			
昭和 34	7 月 第 1 種空港に指定され「大阪国際空港」と改称			
昭和 39	6 月 民間ジェット旅客機就航			
	1 0 月 大阪国際空港騒音対策協議会発足（8 市協、現在の「11 市協」）			
昭和 40	1 1 月 深夜早朝（午後 11 時から翌朝 6 時の間）のジェット機の発着禁止を閣議決定			
昭和 42	8 月 航空騒音防止法公布（教育施設等の防音工事、移転補償等の開始）			
昭和 44	1 2 月 夜間飛行禁止等請求を大阪地裁に提訴（第 1 次訴訟団、その後～第 5 次）			
昭和 45	2 月 時間帯騒音規制実施			
	2 月 B 滑走路（3000m）供用開始			
昭和 47	4 月 夜間規制実施（午後 10 時から翌朝 7 時まで郵便機を除き発着禁止）			
昭和 48	2 月 公害等調整委員会に調停申請（伊丹第 1 次、その後～6 次及び宝塚、尼崎、大阪）			
	1 2 月 環境庁、航空機騒音環境基準を制定			
昭和 49	3 月 航空機騒音防止法大改正（住宅防音工事の開始等騒音対策を強化）			
昭和 50	9 月 ジェット特別着陸料と騒音料（600 円）の徴収開始			
	1 1 月 騒音訴訟、大阪高裁判決（午後 9 時から翌朝 7 時までの間、緊急やむを得ない場合を除き発着禁止、賠償金認められる） 国は上告			
	1 2 月 国内線の午後 9 時以降運航停止			
昭和 52	1 0 月 ジェット機発着枠設定（200 発着 / 日）			本資料 4 ページ参照
昭和 56	1 2 月 第 1 次～第 3 次騒音訴訟の最高裁上告審判決（午後 9 時以降の供用禁止は却下、過去の損害賠償のみ認める）	57		空港計画面
昭和 59	3 月 第 4 次、第 5 次訴訟団との和解成立	59	関空会社設立	
昭和 61	1 2 月 騒音調停成立（全調停団との調停成立）	62	関空 1 期着工	
平成 2	1 1 月 「大阪国際空港の今後の運用及び環境対策に関する協定」調停団と調印			
	1 2 月 「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」11 市協と調印			
	1 2 月 （調印を踏まえ）関西国際空港開港後も存続することを運輸大臣として決定			
平成 5	1 1 月 大阪国際空港と関西国際空港の機能分担について、11 市協に通知			
平成 6	9 月 国際線廃止	6	関空開港	
平成 7	2 月 阪神大震災に係わる特別措置として午後 9 時台の臨時便ダイヤを設定（～4/14）	7	政府、2 期	飛行場設置
平成 10	3 月 騒音対策区域の改定告示（平成 12 年施行）		島埋め立て	許可(H9 年)
	7 月 YS 代替の低騒音機ジェット枠 50 発着を設定		着工を決定	
平成 11	7 月 大阪国際空港南ターミナルビル（旧国際線ブロック）及び屋上リニューアル	11	関空 2 期島	着工
平成 12	7 月 大阪（伊丹・関空）- 東京間シャトル便運航開始		埋め立て開始	
平成 14	4 月 CRJ 機がプロペラ枠で就航（当面、30 発着 / 日を上限）			
平成 15	4 月 環境対策費として、同空港への着陸料 33% 値上げ	15		航空会社が
平成 16	9 月 国交省「大阪国際空港の今後の運用について」決定	16	2 期予算計	就航表明
	1 2 月 国交省「大阪国際空港の今後のあり方について」決定		上で合意	
平成 17	4 月 新たな運用規制を開始予定	18		開港予定

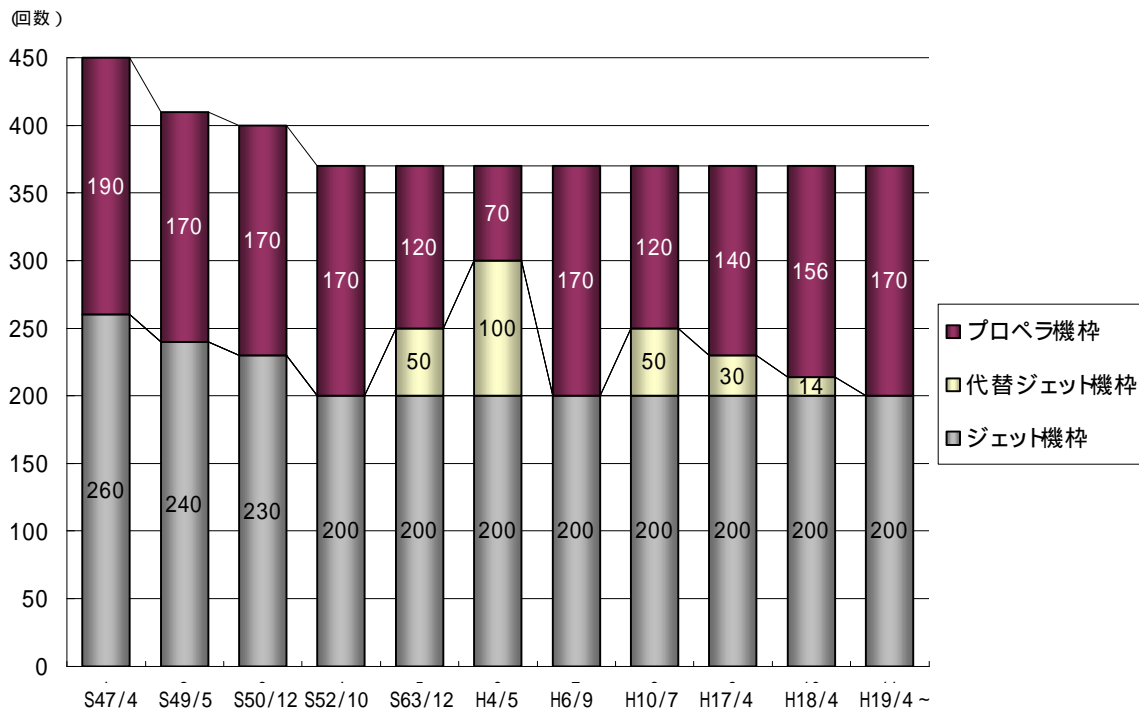
大阪国際空港における新たな8つの規制策

1. エンジンを3, 4発搭載した大型機（ジャンボ機など）の就航禁止
平成17年4月より機材別に制限し、平成18年4月以降は全ての3、4発機の就航禁止
2. YS代替ジェット枠の削減
ジェット枠（250回）のうち、YS代替ジェット枠（50回）を段階的に削減し、最終的に、平成19年4月以降は、ジェット枠200回・プロペラ枠170回となる
3. 長距離便の就航制限
ジェット枠は、中・近距離路線に優先的に使用し、北海道や沖縄など長距離路線への就航を大幅に制限する
4. 空港整備法上の位置付け
2種A空港への変更を検討する
... 2種A空港への変更により、滑走路、着陸帯、誘導路等の「基本施設」の整備費のうち1/3が新たに府県(市)の負担となる。[参考] 同空港の整備費は全体で約15億円程度。
5. 空港運用の基本的考え方
総枠370回、うちジェット枠は200回を上限として運用する 前出2参照
6. 運用時間の見直し
現在の24時間運用から、午前7時から午後9時までの運用に短縮する（緊急やむを得ない場合の離発着は「臨時延長」で対応する）
... 午後9時までを「門限」とする発着が完全に固定化されることになる。これまで、天候不良等の場合は午後9時の「門限」を超える発着が認められてきた。今後は、これらの便については関西空港への「行先変更」や、「欠航」を余儀なくされることとなる。
7. 環境対策費の見直し
騒音対策区域の見直し 住宅防音工事業内容の大幅見直し、など
... 平成19年度から騒音対策区域を見直すこととしている。また、住宅防音工事の一環で進めているエアコンの設置については平成21年度以降、大幅に見直すとしている。
8. 環境対策費の負担のあり方
利用者が環境対策費を負担する（特別着陸料1人片道300円、平成17年10月）
... 大阪国際空港のジェット機利用者を1500万人と想定。利用者負担は1人当たり片道300円程度と試算、徴収する。ただ、これまで上乗せされてきた同空港への特別着陸料と(航空会社側で)ほぼ相殺されるため、利用者の負担増(値上げ)にはつながらない見通し。

(注) 上記1～3については平成16年9月29日、4～8については12月14日発表(国土交通省)

大阪国際空港の航空機発着枠

発着枠の推移（昭和47年4月～）



地域活性化フォーラム【4】空港活性化協 2005

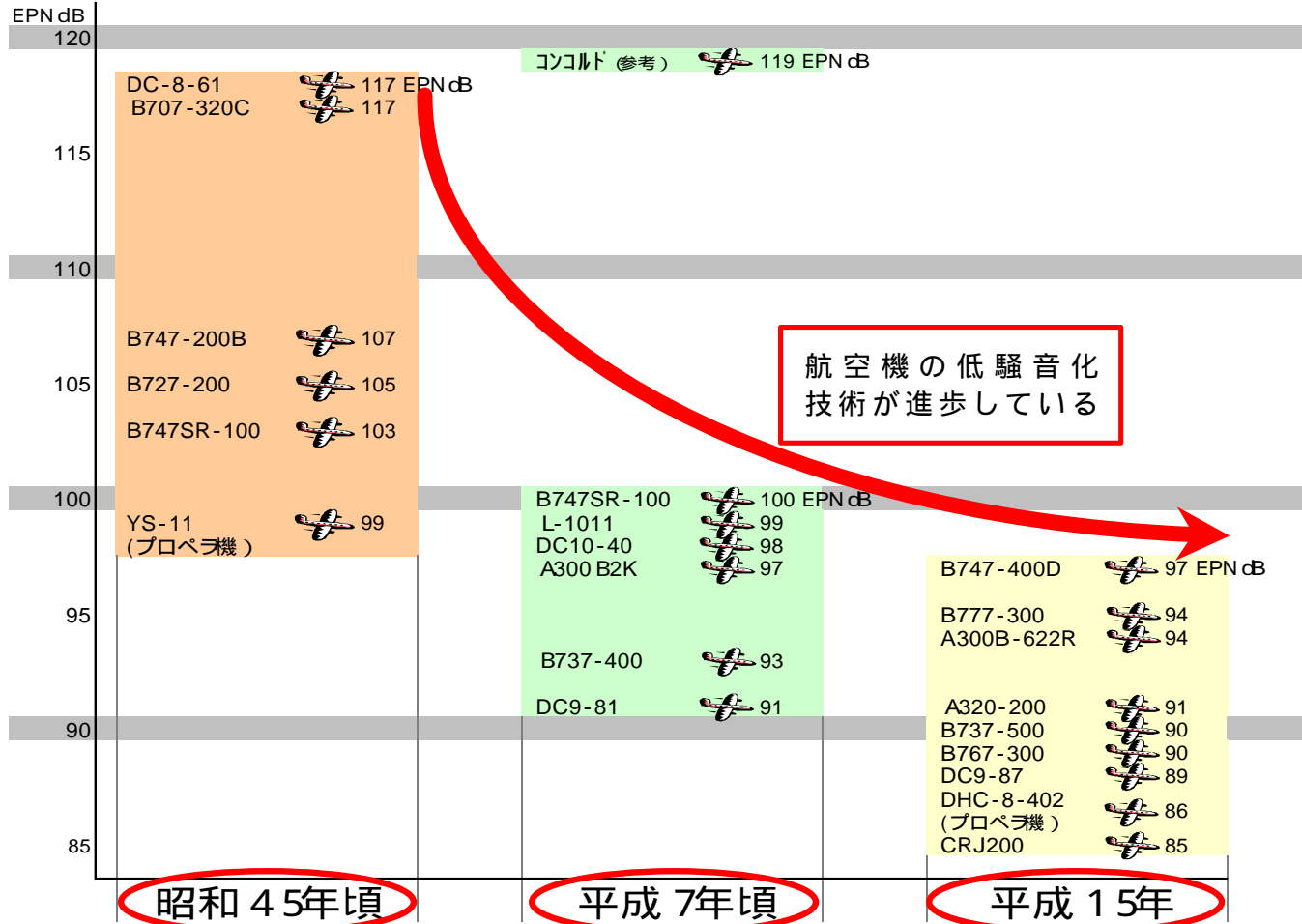
年/月	発着枠、合意内容等
S52/10	エアバスの乗り入れ等に伴う減便実施
S63/10	YS代替枠創設（関空開港まで）について地元と合意
H4/5	YS代替枠50回追加設定
H6/9	国際線の廃止に伴うYS代替措置の解消
H10/3	YS代替枠創設について地元と合意
H14/1	CRJをプロペラ枠で取り扱うことについて地元と合意
H17/4～	YS代替枠を段階的に削減（～H19/4）

発着時間規制等

年/月	発着時間等
S40/11	午後11時から午前6時までのジェット機の発着原則禁止
S46/8	1時間枠36回、3時間枠93回
S47/4	午後10時から午前7時までの間、郵便機を除き、緊急その他やむを得ない場合を除き、航空機の発着を禁止
S50/12	国内線ダイヤを午後9時以前に繰り上げ設定
S51/7	国際線ダイヤを午後9時以前に繰り上げ設定
H6/9	国際便撤退、原則短距離便（1000km以下）のみ等
H12/2	関空との長・短距離の機能分担廃止
（時期未定）	午前7時から午後9時までの運用に短縮

【参考資料】『大阪国際空港の概況』大阪航空局大阪空港事務所 他

主要航空機の騒音値比較(昔と今)



機材 (座席数) <特徴>

DC-8-61 (231)
B707-320C (147)
B747SR-100(498)
YS-11 (64) <プロペラ機>
コンコルド(128)
L-1011(326)
DC10-40 (370)
A300 B2K(281)
B737-400(156)
DC9-81(163)
B747-400D(569) <4発大型機>
B777-300(525) <双発大型機>
A300B-622R(308)
A320-200(166)
B737-500(126)
B767-300(288) <双発中型機>
DC9-87(134)
DHC-8-402(78) <プロペラ機>
CRJ200 (60) <リ- ジョナルジェット機>

*座席数は代表的な乗客用座席を示す

[参考] 騒音レベルと身近な音との比較

90dB...騒々しい工場・大声による独唱
 80dB...電車の車内
 70dB...騒々しい事務所・電話のベル
 60dB...普通会話
 50dB...静かな事務所
 40dB...図書館・静かな住宅地の昼
 30dB...ささやき声
 20dB...木葉のふれあう音
 0 dB...最小可聴限度

注：騒音値 = ICAO基準による離陸測定点(ブレ-キ解除した点から6,500mの地点)と、着陸進入測定点(滑走路より手前2,000mの地点)の飛行コ-ス直下の騒音値の加重平均。着陸料算定時の騒音値として用いられる。

・EPNL (Effective Perceived Noise Level: 実効感覚騒音レベル)...航空機騒音測定のために考案されたもので、航空機騒音の特異音や継続時間の違いによるうるささを評価するための尺度。印:騒音基準適合証明の数値に基づき空港活性協が試算した値
 ・dB (A)...騒音レベルの大きさの単位であり、人間の騒音の大きさに対する感覚に近い周波数補正特性のAを用いて測定されたもの

【参考資料】『数字で見る航空』航空振興財団、『大阪国際空港の概況』大阪航空局大阪空港事務所

関西3空港の概要

	大阪国際空港	関西国際空港	*神戸空港 *平成18年2月16日開港予定
都心からのアクセス	梅田から約10km 29分420円	難波から約35km 54分890円	三宮から約8km 20分(料金未定)
(注) 距離は直線距離。アクセス時間・運賃は、路線運賃検索ソフト「駅すばあと」による所要最短時間(平成17年1月調べ)。交通手段は鉄道。			
設置・管理者	国土交通大臣 (*第1種空港) *平成19年度見直し予定	関西国際空港株式会社 (第1種空港)	神戸市 (第3種空港)
滑走路(m)	A 1,828 × 45 B 3,000 × 60	A 3,500 × 60 *B 4,000 × 60 *2期予算計上で合意	2,500 × 60
年間処理能力	13.5万回(プロペラを含む) 15.7万回(過去最高:S46年)	16万回(1期のみ) 18万回(H19年時) 23万回(H22年時)	2万回
発着回数 (平成16年)	12.7万回	10.2万回	
利用時間	(7:00~22:00) *7:00~21:00 *現在のダイヤ設定時間	24時間	7:00~22:00 (調整中)
旅客数 (平成16年)	国内 1,932万人	国際 1,079万人 国内 432万人	計画値 国内 319万人 (開港当初)

【参考資料】国土交通省資料、大阪府ホームページ、神戸市ホームページ他