

路線別航空旅客数の推移（幹線等）

大阪空港

年度	大阪 - 札幌		大阪 - 東京		大阪 - 福岡		大阪 - 沖縄	
	旅客数	便数	旅客数	便数	旅客数	便数	旅客数	便数
2	1,712,427 (255)	6	3,877,730 (182)	15	1,426,567 (156)	8	1,297,234 (233)	6
5	1,896,897 (283)	10	3,179,265 (150)	13	1,175,678 (129)	7	1,269,739 (228)	7
7	671,297 (100)	3	2,124,809 (100)	9	914,281 (100)	5	557,240 (100)	2.2
11	1,365,694 (203)	6	3,743,884 (176)	15	1,390,043 (152)	9	806,171 (145)	3
12	1,308,965 (195)	8	4,359,858 (205)	15	1,346,124 (147)	11	760,550 (136)	3
13	1,376,051 (205)	6	4,964,395 (234)	20	1,377,906 (151)	9	771,291 (138)	3
14	1,822,587 (272)	7	5,324,893 (251)	20	1,275,575 (140)	10	967,844 (174)	3
15	1,902,680 (283)	8	6,389,432 (301)	27	1,150,997 (126)	7	1,196,176 (215)	5
16	2,009,969 (299)	10	6,824,136 (321)	29	1,088,590 (119)	7	1,331,992 (239)	6
年度	大阪 - 仙台		大阪 - 松山		大阪 - 熊本		大阪 - 鹿児島	
	旅客数	便数	旅客数	便数	旅客数	便数	旅客数	便数
2	529,538 (78)	4	799,569 (134)	7	757,704 (107)	5	1,206,552 (109)	6
5	679,838 (100)	6	857,166 (144)	6	706,500 (100)	5	1,197,608 (108)	8
7	682,406 (100)	7	596,246 (100)	5	706,614 (100)	6	1,104,157 (100)	9
11	928,797 (136)	8	727,266 (122)	6	725,893 (103)	6	1,157,106 (105)	11
12	884,686 (130)	8	730,569 (123)	7	726,807 (103)	6	1,142,681 (103)	10
13	904,824 (133)	8	723,953 (121)	8	755,820 (107)	6	1,152,369 (104)	10
14	967,522 (142)	8.4	685,337 (115)	8	784,045 (111)	6	1,155,092 (105)	11
15	1,048,025 (154)	12	663,256 (111)	8	763,028 (108)	8	1,157,645 (105)	11
16	1,064,492 (156)	12	635,071 (107)	7	740,041 (105)	8	1,157,102 (105)	11

関西空港 (参考)

関西 - 札幌		
年度	旅客数	便数
7	1,563,993 (100)	9
11	1,664,139 (106)	11
12	1,379,149 (88)	10
13	1,426,405 (91)	8
14	1,069,289 (68)	7
15	778,873 (50)	6
16	502,902 (32)	4

関西 - 東京		
年度	旅客数	便数
7	1,297,246 (100)	9
11	1,990,190 (153)	12
12	2,325,985 (179)	12
13	2,382,913 (184)	15
14	2,158,897 (166)	16
15	1,901,312 (147)	14
16	1,803,491 (139)	14

関西 - 沖縄		
年度	旅客数	便数
7	821,981 (100)	5
11	964,428 (117)	8.2
12	874,017 (106)	7.2
13	801,656 (98)	7.2
14	757,173 (92)	7.2
15	651,310 (79)	6
16	552,417 (67)	4

東京駅へのアクセス比較例

都市	出発	交通手段		到着	所要時間	JRとの時間差	乗車(搭乗)合計時間	乗り換え等(乗り継ぎ調整)の合計時間/回数	合計運賃	JRとの料金差(アップ分)	移動経路
		航空	その他								
梅田	阪急梅田	航空	大阪	東京駅	2時間 53分 (16分)		1時間 57分	56分 / 3回	14,540円	(790円)	リムジンバス 飛行機 モノレール JR
			関西		3時間 33分 (24分)	2時間 25分	1時間 8分 / 4回	16,540円	(2,790円)	JR(西九条経由) 飛行機 モノレール JR	
		JR	のぞみ	3時間 9分	2時間 43分	26分 / 1回	13,750円		JR(在来線 新幹線)		
難波	南海難波	航空	大阪	東京駅	3時間 0分 (22分)		1時間 52分	1時間 8分 / 3回	14,540円	(520円)	リムジンバス 飛行機 モノレール JR
			関西		3時間 17分 (5分)	2時間 25分	52分 / 3回	15,310円	(1,290円)	南海電車 飛行機 モノレール JR	
		JR	のぞみ	3時間 22分	2時間 53分	29分 / 1回	14,020円		地下鉄 新幹線		
神戸	阪急三宮	航空	大阪	東京駅	3時間 0分 (20分)		2時間 7分	53分 / 3回	14,940円	(980円)	リムジンバス 飛行機 モノレール JR
			関西		3時間 45分 (25分)	2時間 52分	53分 / 3回	15,720円	(1,760円)	リムジンバス 飛行機 モノレール JR	
		JR	のぞみ	3時間 20分	2時間 56分	24分 / 1回	13,960円		地下鉄 新幹線		
西宮	西宮北口 阪急	航空	大阪	東京駅	2時間 48分 (40分)		1時間 49分	59分 / 5回	14,390円	(220円)	阪急電車(十三経由) モノレール 飛行機 モノレール JR
			関西		3時間 52分 (24分)	2時間 38分	1時間 14分 / 5回	17,000円	(2,830円)	阪急電車 JR(西九条経由) 航空機 モノレール JR	
		JR	のぞみ	3時間 28分	2時間 56分	32分 / 2回	14,170円		阪急電車 JR(在来線 新幹線)		
茨木	JR茨木	航空	大阪	東京駅	3時間 6分 (6分)		2時間 2分	1時間 4分 / 5回	14,770円	(810円)	JR 地下鉄 モノレール 飛行機 モノレール JR
			関西		3時間 41分 (29分)	2時間 36分	1時間 5分 / 4回	17,070円	(3,110円)	JR(新大阪経由) 飛行機 モノレール JR	
		JR	のぞみ	3時間 12分	2時間 48分	24分 / 1回	13,960円		JR(在来線 新幹線)		
豊中	阪急豊中	航空	大阪	東京駅	2時間 25分 (61分)		1時間 32分	53分 / 4回	14,270円	(300円)	阪急電車 モノレール 飛行機 モノレール JR
			関西		4時間 0分 (34分)	2時間 44分	1時間 16分 / 5回	15,760円	(1,790円)	阪急電車 地下鉄 南海電車 飛行機 モノレール JR	
		JR	のぞみ	3時間 26分	2時間 54分	32分 / 2回	13,970円		阪急電車 JR(在来線 新幹線)		
宝塚	阪急宝塚	航空	大阪	東京駅	2時間 40分 (57分)		1時間 47分	53分 / 4回	14,340円	(270円)	阪急電車 モノレール 飛行機 モノレール JR
			関西		4時間 6分 (29分)	2時間 55分	1時間 11分 / 5回	16,730円	(2,660円)	JR(大阪、西九条経由) 飛行機 モノレール JR	
		JR	のぞみ	3時間 37分	3時間 13分	24分 / 1回	14,070円		JR(在来線 新幹線)		
尼崎	阪神尼崎	航空	大阪	東京駅	2時間 56分 (26分)		2時間 2分	54分 / 3回	14,520円	(380円)	リムジンバス 飛行機 モノレール JR
			関西		3時間 27分 (5分)	2時間 36分	51分 / 3回	15,220円	(1,080円)	リムジンバス 飛行機 モノレール JR	
		JR	のぞみ	3時間 22分	2時間 50分	32分 / 2回	14,140円		阪神電車 JR(在来線 新幹線)		

注1:路線・運賃検索ソフト「駅すばあと」(ヴァル研究所)による算出 (2004年1月調べ)

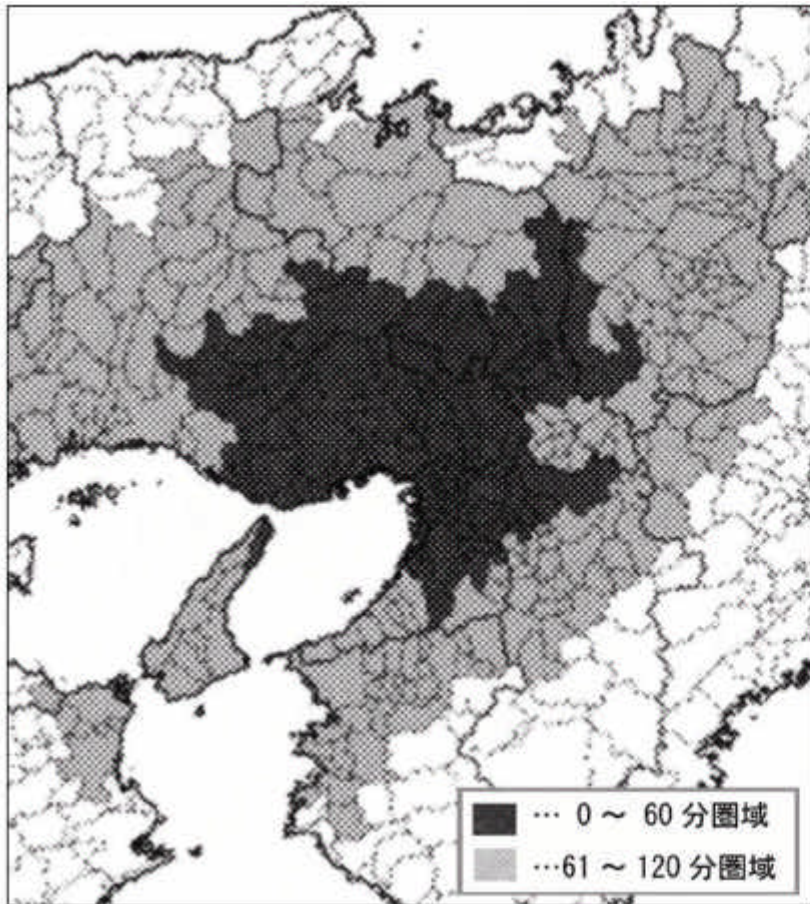
注3:印は各都市における**最も早い**交通手段を表す

注2:所要時間はそれぞれの経路の最短時間を採用(所要時間優先)

注4:運賃は航空機、新幹線とも回数券料金を適用

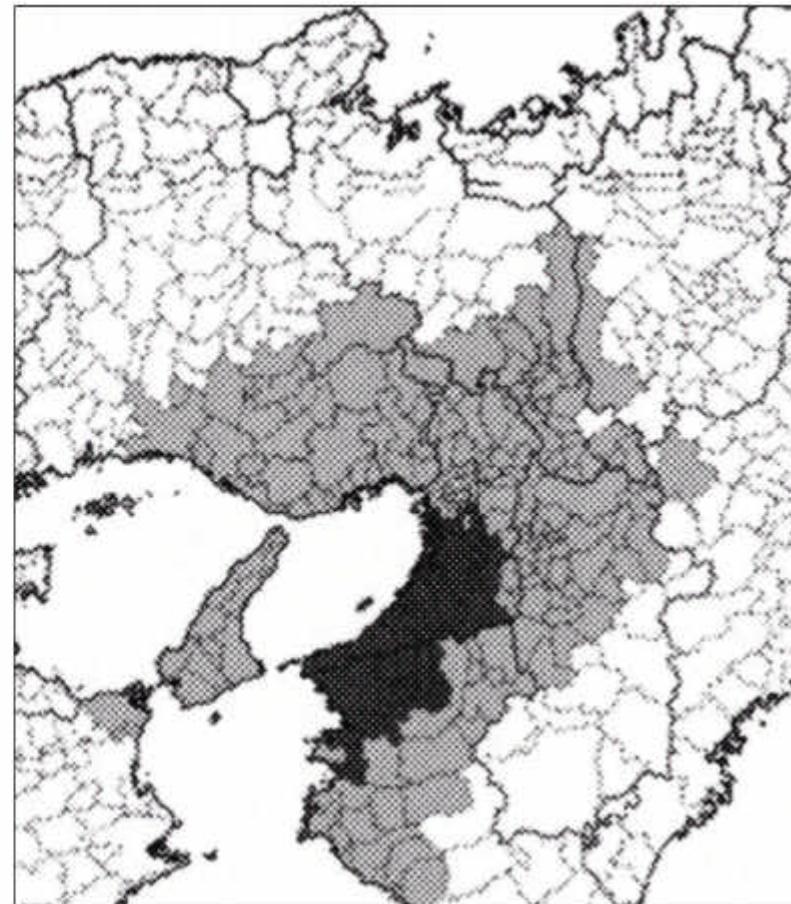
関西 2 空港からの等時間圏

大阪空港からの等時間圏



1時間圏人口：約1500万人

関西空港からの等時間圏



1時間圏人口：約400万人

〔参考〕近畿2府4県人口：2090万人 関西2府7県人口：2441万人
(近畿+福井、三重、徳島)

【出典】『新空港レビュー』関西空港調査会(2003年5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

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

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。

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。

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。

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。

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

大阪国際空港騒音対策協議会会長

伊丹市長