資料５

（事務局作成資料）

## ■「環境面の特別の配慮」の措置状況について

| 「環境面の特別の配慮」の運輸省（現国土交通省）からの回答　［平成10年4月27日］ | | 措　置　状　況 |
|---|---|---|
| 項　目 | 内　容（要　約） | |
| 1. 大阪府南部の居住地域において騒音に関する苦情が生じている現状を踏まえ、将来予測をも考慮に入れた騒音影響を軽減するための措置 | ○ ディレイドフラップ進入方式の導入による航空機騒音の低減 | ○ 平成10年10月８日にディレイドフラップ進入方式をＡＩＰ（航空路誌）に記載<br>◇ ギアダウン（車輪を降ろす）をできるだけ空港に近い位置で行う措置をＡＩＰに規定し、平成13年３月22日から運用開始<br>◇ ギアダウン対策に係る騒音軽減調査を平成12年12月から平成14年２月まで実施<br>→　ギアダウン対策を行った機体は、対策を行わなかった機体と比較してピークレベルが約２ｄＢ低いことを確認<br>◇ ＡＯＣ（関西国際空港航空会社運営協議会）の運航専門分科会において、上記対策の確実な実施を要請（平成14年10月） |
| 2. 早朝・深夜用経路の運用時間帯（午後11時～翌朝午前６時）をさらに拡大するための措置 | ○ 当面、航空交通や気象状態の状況を勘案しつつ、原則として６時台の後半に昼間用経路に切り替えるよう努力 | ○ 昼間用経路への切り替え　：　午前６時30分以降の離陸機から適用<br>※深夜・早朝便は海上のみの経路を使用 |
| 3. 新飛行経路の具体的な運用方法について、航空需要の動向や環境影響等を考慮した措置 | ○ 河和ルートは、二段階に分け移行。当初は北海道・東北便<br>○ 北米西部・ハワイ方面の便は、二段階目で移行。二段階目への時期は、航空交通の混雑状況等を踏まえ、地元と協議 | ○ 河和ルートについては、平成10年12月３日から北海道・東北便の運用を開始<br>○ 北米西部・ハワイ方面の便は、河和ルートに移行せず、陸域を飛行しない紀淡海峡ルートにより運用<br>◇ 方面別適用経路の一部変更　第５回協議会において、大津ルートに北海道便の一部、河和ルートに羽田便が新たに飛行することが了承され、平成13年11月29日から運用を開始<br>◇ 羽田便等飛行経路の一部変更　第12回協議会において、午後９～11時到着の羽田発便が河和ルートとほぼ同様のルートを逆方向に飛行することが了承され、平成19年９月27日から運用を開始<br>なお、同ルートは令和７年３月20日からの新飛行経路の運用開始時に廃止 |
| 4. 大阪府域の陸地上空に入る際の最低飛行高度や飛行経路遵守に関する明確な担保措置 | ○ 航空機が陸地上空に入る地点の高度をＡＩＰ(航空路誌）により周知<br>○ 安全確保のため緊急やむを得ない場合を除き、最低8,000フィート以上の高度を担保<br>**容量拡張に向けた飛行経路の見直し（湾内での経路長短縮）に伴い、令和７年３月20日から制限高度を最低5,000フィート以上に引下げ**<br>○ 最低飛行高度や飛行経路の遵守は環境監視体制の強化や航空会社への指導により担保 | ○ 平成10年10月８日に、飛行高度をＡＩＰに記載<br>○ 飛行高度観測の結果、すべて制限高度以上であることを確認<br>○ 経路外飛行件数（直近１年間：令和７年７月１日～令和８年６月30日）<br>**安全運航186件　目的地変更１件　パイロット起因１件　その他５件　→ 計 193件**<br>→　国交省・関西エアポート㈱がＡＯＣ等を通じ、航空会社に対し高度・経路の遵守についての周知徹底を要請<br>◇ 国交省・関西エアポート㈱が経路外飛行の情報と問題認識を共有するための調整会議を設置（令和３年６月）<br>→　新飛行経路導入に伴い、環境監視を強化するため、国交省・関西エアポート㈱・大阪府などの専門職等で構成する「環境影響に関する連絡調整会議」を令和７年３月20日に新たに設置（令和７年４月以降、毎月開催） |
| 5. 航空機騒音や飛行経路・高度等の苦情処理体制について、国交省と関西国際空港株式会社との責任の明確化と適切な役割分担に基づく強化措置 | ○ 関空会社（現：関西エアポート㈱）<br>・住民苦情の窓口<br>・航空会社に対する遵守等の要請<br>○ 国交省<br>・航空会社に対する遵守等の指導<br>・悪質と認められる場合は、事実の公表 | ○ 苦情・問合せの対応体制：365日24時間、関西エアポート㈱にて電話・メールで受付<br>※問合せ窓口は、関西エアポート㈱ホームページに掲載<br>→　平日と夜間・土日で異なっていた問合せ窓口を一本化（令和７年３月20日～）<br>○ パイロット起因の経路外飛行が発生した場合、国交省から当該航空会社へ通報するとともに、再発防止の申し入れを実施<br>→　国交省・関西エアポート㈱がＡＯＣ等を通じ、航空会社に対し高度・経路の遵守についての周知徹底を要請（再掲） |
| 6. 航空機騒音（ピーク騒音レベルを含む）や飛行経路・高度等の迅速な情報提供などによる環境監視体制の強化措置 | ○ 陸地上空に入る地点における、常時騒音測定及び定期的な飛行高度観測<br>○ 測定結果の情報提供が迅速に行える体制の検討<br>○ 高度違反、経路逸脱があった場合の情報提供及び原因究明 | ○ 騒音測定及び飛行高度観測の強化（平成10年12月～）<br>項目／方法／強化措置<br>航空機騒音／常時測定／大阪市南港野鳥園及び貝塚市市民の森に新たに常時測定局を設置（計５局）<br>航空機騒音／定点測定／測定期間：３日間→７日間（９地点）<br>飛行経路・高度／定点観測／大阪市及び貝塚市を新たに追加（計５地点）<br>○ 測定結果等の情報提供体制<br>＊ 関西エアポート㈱から、地元自治体へ、航空機騒音のピークレベル等のデータ提供を実施（平成10年12月３日～）<br>＊ 関西エアポート㈱のホームページにより、以下の情報を一般公開<br>・航空機騒音測定結果等(平成11年４月１日～)<br>・騒音瞬時値（令和４年３月11日～）<br>・航跡動画、重ね合わせ航跡（令和７年３月20日～）<br>○ 高度違反・経路外飛行の場合の対応<br>→　苦情の有無に係わらず、関西エアポート㈱が地元自治体に連絡<br>→　毎月開催する環境影響に関する連絡調整会議において、国交省・関西エアポート㈱・大阪府が、騒音及び飛行経路・高度の分析、情報共有を実施<br>→　国交省・関西エアポート㈱がＡＯＣ等を通じ、航空会社に対し高度・経路の遵守についての周知徹底を要請（再掲） |