

2024年度版 大阪国際空港
航空機騒音調査年報

関西エアポート株式会社

2024 年度版 大阪国際空港 騒音調査年報 目次

1. 航空機騒音の測定方法及び評価方法	1
2. 航空機騒音測定局配置図	4
3. 大阪国際空港騒音測定局の変遷	5
4. 滑走路使用状況	6
5. 滑走路14の使用状況	7
6. 各月の気温・湿度・風速・風向	8
7. 月別ウインドローズ	10
8. Lden 年報	11
9. Ldenの推移	12
(参考) WECPNL 年報	13
(参考) WECPNLの推移	14
10. 月別・離着陸別・滑走路別 飛行回数	15
11. 機種別・測定局別 騒音値パワー平均及び騒音発生回数	16
12. 月別・機種別・離着陸別 飛行回数	17
13. 離着陸別・機種別・時間帯別 飛行回数	19
(参考) 大阪国際空港における航空機騒音対策について	

1. 航空機騒音の測定方法及び評価方法

1. 航空機騒音を測定・評価する上で準拠した関係法・基準等

大阪国際空港は「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」(以下、「騒防法」)第2条により特定飛行場と規定されていることから、空港周辺に騒音測定局を設置し、環境省が定める測定・評価マニュアルに準拠し、航空機騒音の常時監視を実施している。

なお、航空機騒音に係る環境基準については、環境庁告示の改正により、2013年4月1日から航空機騒音測定評価指標が加重等価平均感覚騒音レベル(WECPNL)から時間帯補正等価騒音レベル(Lden)へと変更となっている。過去からの継続の観点から、WECPNLについても参考として評価している。(Ldenの単位はデシベル[dB]、WECPNLは単位無し)

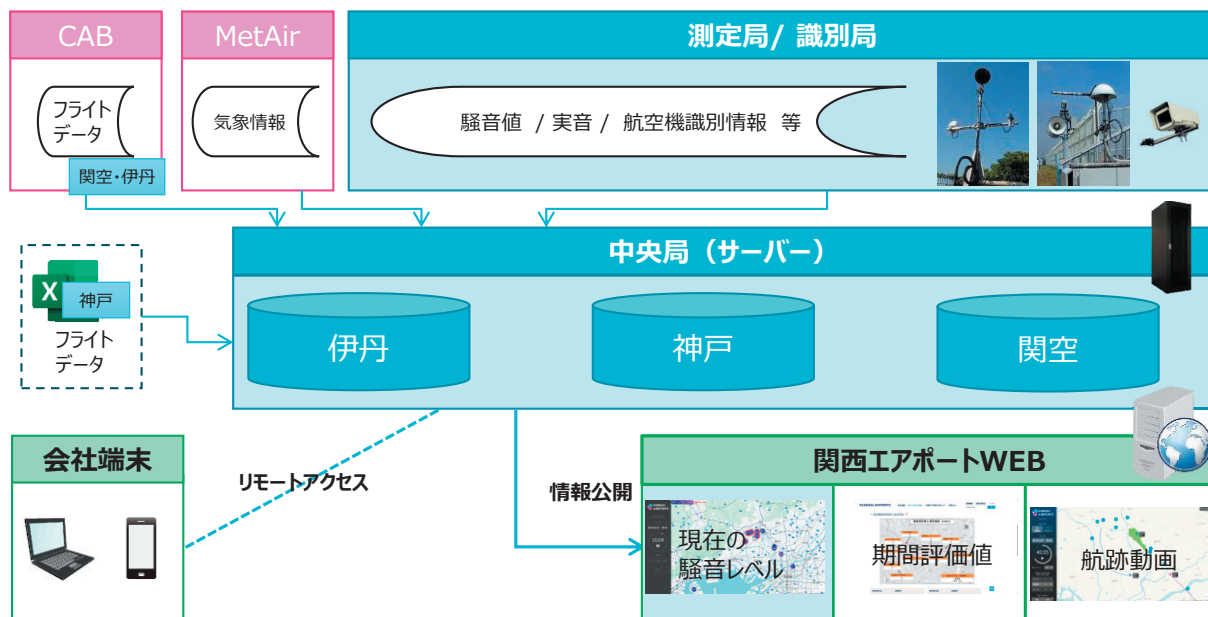
- (1) 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律
(昭和42年8月1日法律第110号)
(改正 平成26年6月13日法律第69号)
- (2) 環境基本法
(平成5年11月19日法律第91号)
(改正 令和3年5月19日法律第36号)
- (3) 航空機騒音に係る環境基準について
(昭和48年12月27日環境庁告示第154号)
(改正 平成19年環境省告示第114号)
- (4) 航空機騒音測定・評価マニュアル
(平成25年4月1日)
(改正 令和2年3月)

2. 航空機騒音の判別方法

- (1) 最大騒音レベルが暗騒音より10デシベル以上大きく、運航情報や航空機応答信号情報との照合を行うことで大阪国際空港を離着陸した航空機由来と判別した騒音を航空機騒音とする。
- (2) 着陸もしくはそのための進入の継続を断念し、上昇体制に移る航空機(ゴーアラウンド)が発生させる航空機騒音についても、(1)の条件を満たす場合1つの騒音イベントとする。

3. 航空機騒音自動監視システム

日本音響エンジニアリング株式会社製 航空機騒音自動監視システム



4. 航空機騒音測定集計期間

2024 年 04 月 01 日 ~ 2025 年 03 月 31 日

5. 航空機騒音測定局名及び設置場所

- (1) 緑ヶ丘センター測定局(略:緑ヶ丘 昭和 58 年度設置)
兵庫県伊丹市緑ヶ丘 1 丁目 70 番 伊丹市立緑ヶ丘センター屋上
- (2) 北野センター測定局(略:北野 平成 10 年度設置)
兵庫県伊丹市北野 5 丁目 61 番 伊丹市立北野センター屋上
- (3) 神田会館測定局(略:神田 昭和 52 年度設置)
大阪府池田市神田 3 丁目 5 番 16 号 池田市立神田会館屋上
- (4) 久代小学校測定局(略:久代 昭和 43 年度設置)
兵庫県川西市久代 3 丁目 27 番 9 号 川西市立久代小学校屋上
- (5) 安倉中学校測定局(略:安倉中 平成 16 年度宝塚市安倉会館より移設)
兵庫県宝塚市安倉中 6 丁目 3 番 1 号 宝塚市立安倉中学校屋上
- (6) 阪神特別支援学校測定局(略:阪神 昭和 58 年度設置)
兵庫県西宮市田近野町 11 番 7 号 兵庫県立阪神特別支援学校屋上
- (7) 利倉センター測定局(略:利倉 昭和 51 年度設置)
大阪府豊中市利倉 1 丁目 5 番 6 号 豊中市立利倉センター屋上

- (8) 豊南小学校測定局(略:豊南 昭和 44 年度設置)
大阪府豊中市豊南町西 2 丁目 19 番 1 号 豊中市立豊南小学校屋上
- (9) 毛馬排水機場測定局(略:毛馬 昭和 58 年度設置)
大阪府大阪市北区長柄東 3 丁目 3 番 25 号 毛馬排水機場屋上
- (10) 原田センター測定局(略:原田 昭和 63 年度設置)
大阪府豊中市原田元町 3 丁目 14 番 豊中市立原田センター屋上

6. 欠測期間

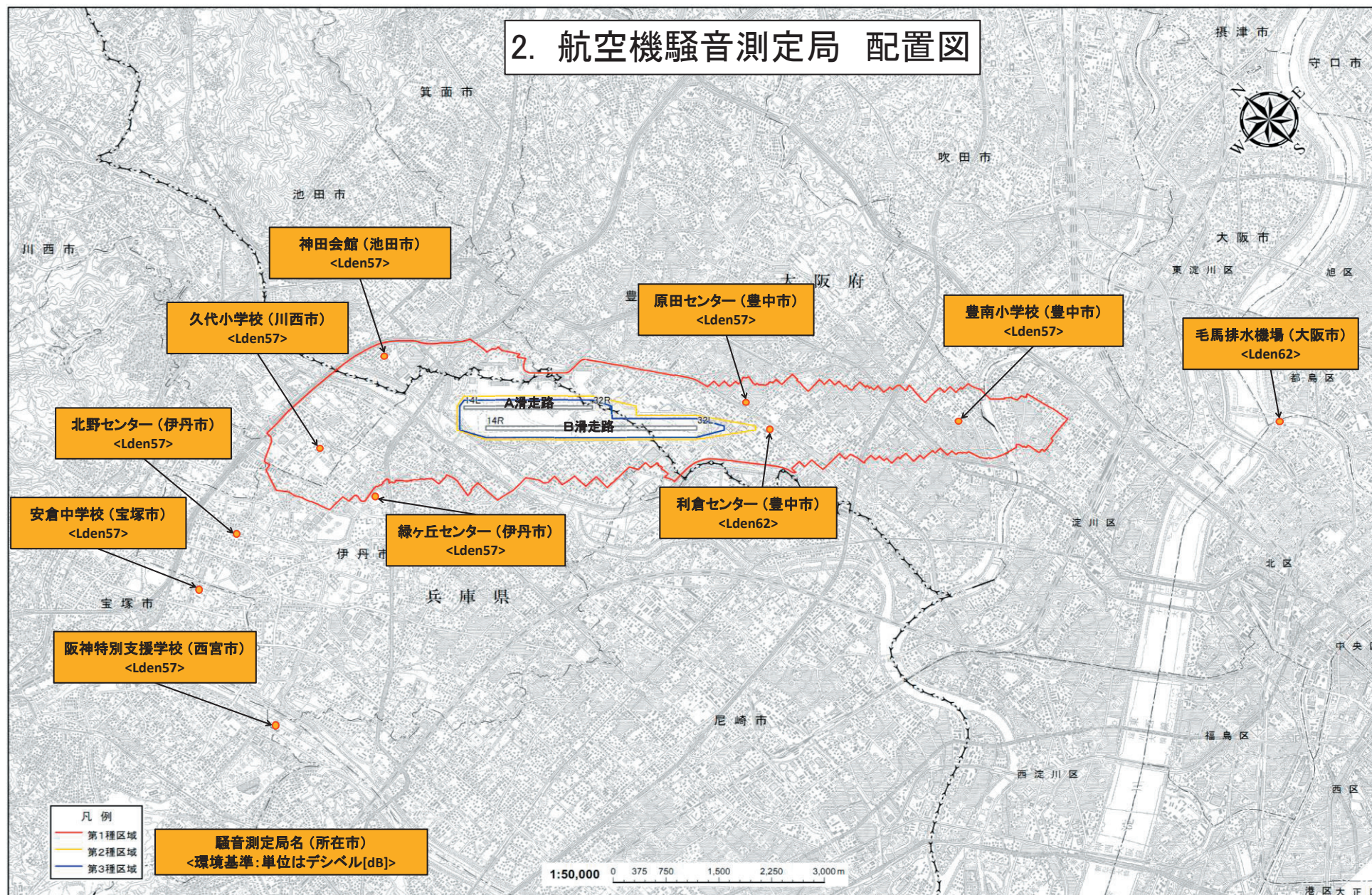
緑ヶ丘 2024 年 11 月 14 日
欠測原因:機器不具合による測定中断のため。

7. 機種別表示一覧

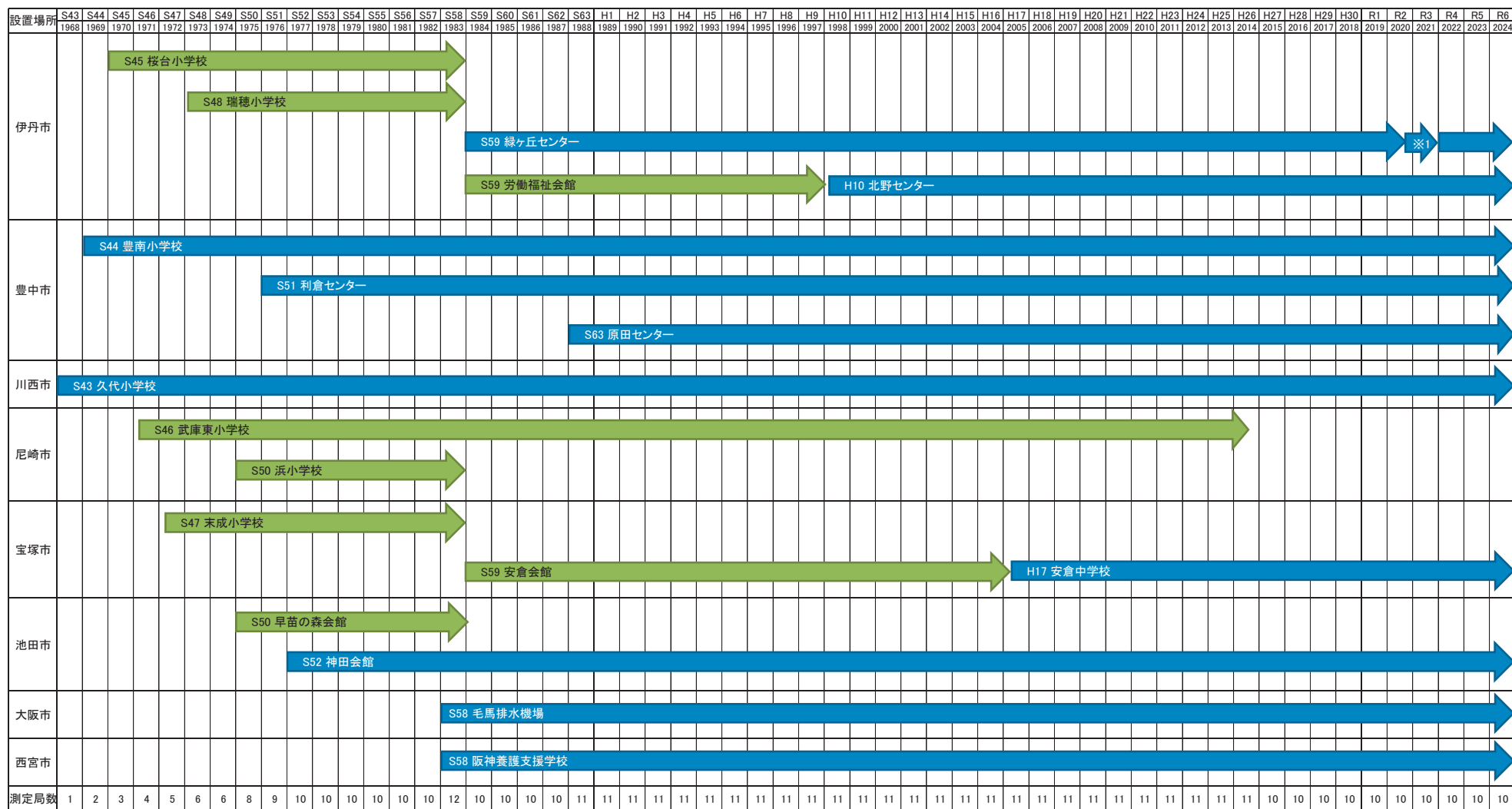
機種別表示一覧

表記	機種名	表記	機種名
B77W	ボーイング 777-300ER	A21N	エアバス 321neo
B773	ボーイング 777-300	A321	エアバス 321ceo
B772	ボーイング 777-200	A20N	エアバス 320neo
A359	エアバス 350-900	E190	エンブラエル 190
B78X	ボーイング 787-10	E170	エンブラエル 170
B789	ボーイング 787-9	CRJ7	ボンバルディア CRJ700
B788	ボーイング 787-8	DH8D	ボンバルディア DHC8-Q400
B763	ボーイング 767-300	AT46	ATR42-600
B738	ボーイング 737-800		

2. 航空機騒音測定局 配置図



3. 大阪国際空港騒音測定局の変遷



※1 2020年12月から2022年3月の期間、遺族会館に設置

4. 滑走路使用状況

測定期間：2024年04月01日 ～ 2025年03月31日

運用		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
R／W14 離陸	回数	128	23	11	0	159	18	133	86	0	0	9	21	588
	割合(%)	1.2%	0.2%	0.1%	0.0%	1.3%	0.2%	1.2%	0.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.4%
R／W14 着陸	回数	107	29	14	0	158	17	122	61	0	0	11	27	546
	割合(%)	1.0%	0.3%	0.1%	0.0%	1.3%	0.2%	1.1%	0.6%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.4%
小計	回数	235	52	25	0	317	35	255	147	0	0	20	48	1,134
	割合(%)	2.1%	0.5%	0.2%	0.0%	2.7%	0.3%	2.2%	1.3%	0.0%	0.0%	0.2%	0.4%	0.8%
R／W32 離陸	回数	5,347	5,637	5,459	5,778	5,803	5,535	5,601	5,427	5,862	5,782	5,096	5,676	67,003
	割合(%)	48.8%	49.8%	49.9%	50.0%	48.7%	49.8%	48.8%	49.2%	50.0%	50.0%	49.9%	49.8%	49.6%
R／W32 着陸	回数	5,368	5,632	5,453	5,782	5,803	5,536	5,611	5,452	5,865	5,782	5,091	5,669	67,044
	割合(%)	49.0%	49.7%	49.9%	50.0%	48.7%	49.8%	48.9%	49.4%	50.0%	50.0%	49.9%	49.8%	49.6%
小計	回数	10,715	11,269	10,912	11,560	11,606	11,071	11,212	10,879	11,727	11,564	10,187	11,345	134,047
	割合(%)	97.9%	99.5%	99.8%	100.0%	97.3%	99.7%	97.8%	98.7%	100.0%	100.0%	99.8%	99.6%	99.2%
合計	離陸(回数)	5,475	5,660	5,470	5,778	5,962	5,553	5,734	5,513	5,862	5,782	5,105	5,697	67,591
	着陸(回数)	5,475	5,661	5,467	5,782	5,961	5,553	5,733	5,513	5,865	5,782	5,102	5,696	67,590
	計(回数)	10,950	11,321	10,937	11,560	11,923	11,106	11,467	11,026	11,727	11,564	10,207	11,393	135,181

5. 滑走路14使用状況

測定期間: 2024年04月01日 ~ 2025年03月31日

(月間総機数については、ヘリを除く)

(風速1kt≒0.514m/s)

月	日	時間	風向	風速 (kt)	使用 機数	日数 合計	合計 使用 機数	総機数	使用 割合
4	22	8:40 ~ 9:38	東北東	9.1	20	3	235	10,950	2.1%
	23	15:15 ~ 16:20	東	13.6	22				
	24	7:00 ~ 14:33	東北東	17.7	193				
5	6	12:47 ~ 14:41	南東	11.3	52	1	52	11,321	0.5%
6	7	10:20 ~ 11:16	東	8.4	25	1	25	10,937	0.2%
7						0	0	11,560	0.0%
8	26	15:43 ~ 16:27	東	12.1	11	3	317	11,923	2.7%
	28	9:52 ~ 15:52	東	17.7	154				
	30	11:08 ~ 18:53	東南東	15.0	152				
9	10	8:03 ~ 9:20	東北東	11.9	35	1	35	11,106	0.3%

月	日	時間	風向	風速 (kt)	使用 機数	日数 合計	合計 使用 機数	総機数	使用 割合
10	18	9:51 ~ 11:50	東	13.0	53	2	255	11,467	2.2%
		13:08 ~ 13:51	東	9.9	19				
	21	7:45 ~ 14:58	東北東	13.6	183				
11	26	7:00 ~ 12:48	東北東	13.2	147	1	147	11,026	1.3%
12						0	0	11,727	0.0%
1						0	0	11,564	0.0%
2	23	13:24 ~ 14:16	西南西	9.5	20	1	20	10,207	0.2%
3	4	12:41 ~ 13:39	東北東	13.6	17	1	48	11,393	0.4%
		15:27 ~ 16:41	東北東	13.2	31				
2024年度合計						14	1,134	135,181	0.8%

6. 各月の気温・湿度・風速・風向

測定期間: 2024年04月01日 ~ 2025年03月31日

温度:℃ 湿度:% 風速:kt

月 日	4月					5月					6月					7月					8月					9月				
	平均	平均	風速		最頻	平均	平均	風速		最頻	平均	平均	風速		最頻	平均	平均	風速		最頻	平均	平均	風速		最頻	平均	平均	風速		最頻
	温度	湿度	平均	最大	風向	温度	湿度	平均	最大	風向	温度	湿度	平均	最大	風向	温度	湿度	平均	最大	風向	温度	湿度	平均	最大	風向	温度	湿度	平均	最大	風向
1	16	45	8	21	NNW	15	78	9	12	NNW	21	66	4	7	NW	25	92	5	8	WSW	32	60	6	9	NNW	28	79	5	9	N
2	15	52	4	8	WSW	16	56	5	12	NW	21	74	4	11	N	26	87	3	8	WSW	32	62	4	8	WSW	29	75	5	10	WSW
3	14	83	6	10	ENE	18	61	4	7	NW	20	64	8	13	N	29	78	4	7	SW	32	69	5	10	WSW	28	69	7	12	NNW
4	15	76	7	14	N	20	58	5	10	NW	20	63	9	18	NNW	29	72	6	11	SSW	31	73	4	18	W	28	67	5	10	NW
5	15	56	6	11	N	20	65	7	13	WSW	21	61	7	12	NNW	31	65	5	9	SSW	31	75	5	9	NW	28	69	6	8	NW
6	15	66	4	7	NW	21	66	5	11	E	21	63	4	7	WSW	31	65	5	10	SW	30	75	5	12	NW	29	67	4	8	NW
7	18	65	3	10	S	20	79	6	12	SSW	23	62	5	8	NW	31	66	6	11	SSW	30	68	7	13	NW	30	65	4	6	NW
8	18	78	7	12	ENE	16	65	11	17	NNW	23	62	5	13	WSW	31	65	5	11	SW	30	60	8	12	NNW	30	65	4	8	NW
9	13	74	13	21	N	15	48	10	15	NNW	21	78	6	9	E	30	71	5	12	WSW	31	59	7	14	NW	30	64	6	11	E
10	12	49	4	10	N	16	50	5	10	NW	23	73	4	8	WSW	28	81	6	10	WSW	30	61	10	15	NNW	30	72	6	12	E
11	16	59	5	9	ENE	19	58	6	12	WSW	24	69	4	8	WSW	25	90	3	7	WSW	30	64	8	17	NNW	30	71	5	8	WSW
12	18	49	7	15	N	21	67	5	8	E	25	68	5	9	WSW	24	89	4	9	E	30	63	9	13	NNW	30	75	4	7	NW
13	18	51	5	9	NW	16	83	6	13	N	27	63	5	12	NW	27	74	3	6	ENE	31	66	5	12	NW	30	74	4	9	WSW
14	18	61	4	8	NW	18	63	4	7	NW	26	61	5	9	WSW	27	86	4	7	WSW	31	69	4	12	E	30	70	4	8	NW
15	18	65	6	9	WSW	20	70	5	9	ENE	26	65	6	12	ENE	27	85	4	9	WSW	30	72	6	14	NW	30	73	3	8	WSW
16	20	63	6	10	E	18	61	7	16	W	25	74	5	8	ENE	28	78	4	7	WSW	30	70	10	17	NNW	30	70	4	8	NW
17	20	58	4	11	N	19	56	5	11	NW	24	68	5	7	NW	29	72	4	9	SW	30	65	10	13	NNW	30	71	4	6	SW
18	17	48	7	18	NNW	21	48	4	7	NW	22	79	7	11	ENE	30	69	5	10	WSW	31	62	4	9	NW	30	72	5	8	WSW
19	18	51	6	11	NW	18	71	5	11	NW	25	62	4	8	NW	31	71	6	12	WSW	28	79	4	7	W	31	72	5	8	WSW
20	19	46	3	6	WNW	20	74	4	7	WSW	25	66	5	10	WSW	31	72	6	10	WSW	27	89	4	10	SW	30	71	6	10	WSW
21	17	80	5	8	ENE	20	66	9	17	NNW	23	77	7	14	ENE	31	69	5	9	SW	30	76	4	6	NW	30	71	6	9	WSW
22	20	77	5	11	ENE	20	65	4	7	SSW	24	80	4	11	E	31	68	6	10	WSW	31	69	4	8	WSW	26	79	8	16	N
23	19	85	8	14	ENE	21	74	4	8	SW	25	93	7	11	WSW	31	65	6	10	WSW	31	67	5	8	WSW	24	61	8	16	N
24	18	79	11	18	ENE	22	70	6	20	SSW	26	81	6	10	WSW	31	70	5	8	WSW	31	69	5	12	WSW	25	62	6	9	E
25	19	70	4	6	NW	20	48	9	13	N	26	78	4	6	SW	31	69	6	10	WSW	30	72	4	8	WSW	25	57	6	10	ENE
26	19	64	4	10	ENE	21	61	5	9	WSW	26	62	3	7	NW	31	68	6	12	WSW	30	70	7	13	E	27	65	6	10	E
27	19	73	5	10	E	23	80	4	8	ENE	24	69	3	8	WSW	31	70	6	10	WSW	30	70	7	12	E	27	70	8	10	NE
28	21	67	5	8	NW	19	91	6	19	NNW	23	94	5	10	E	32	67	5	8	NNW	28	73	10	18	E	26	66	9	12	N
29	20	75	5	12	ENE	19	60	7	11	NW	26	80	4	7	SSW	32	63	6	10	NW	27	81	10	14	ENE	25	71	6	9	NNW
30	20	85	5	10	NNE	20	61	5	9	NW	26	84	5	11	WSW	31	63	7	10	NW	30	71	10	15	E	26	66	5	8	NE
31						19	85	5	11	NNW						31	62	6	12	N	27	82	6	14	N					
月集計	17	65	6	21	ENE	19	66	6	20	NW	24	71	5	18	WSW	29	73	5	12	WSW	30	70	6	18	NW	28	69	5	16	WSW

6. 各月の気温・湿度・風速・風向

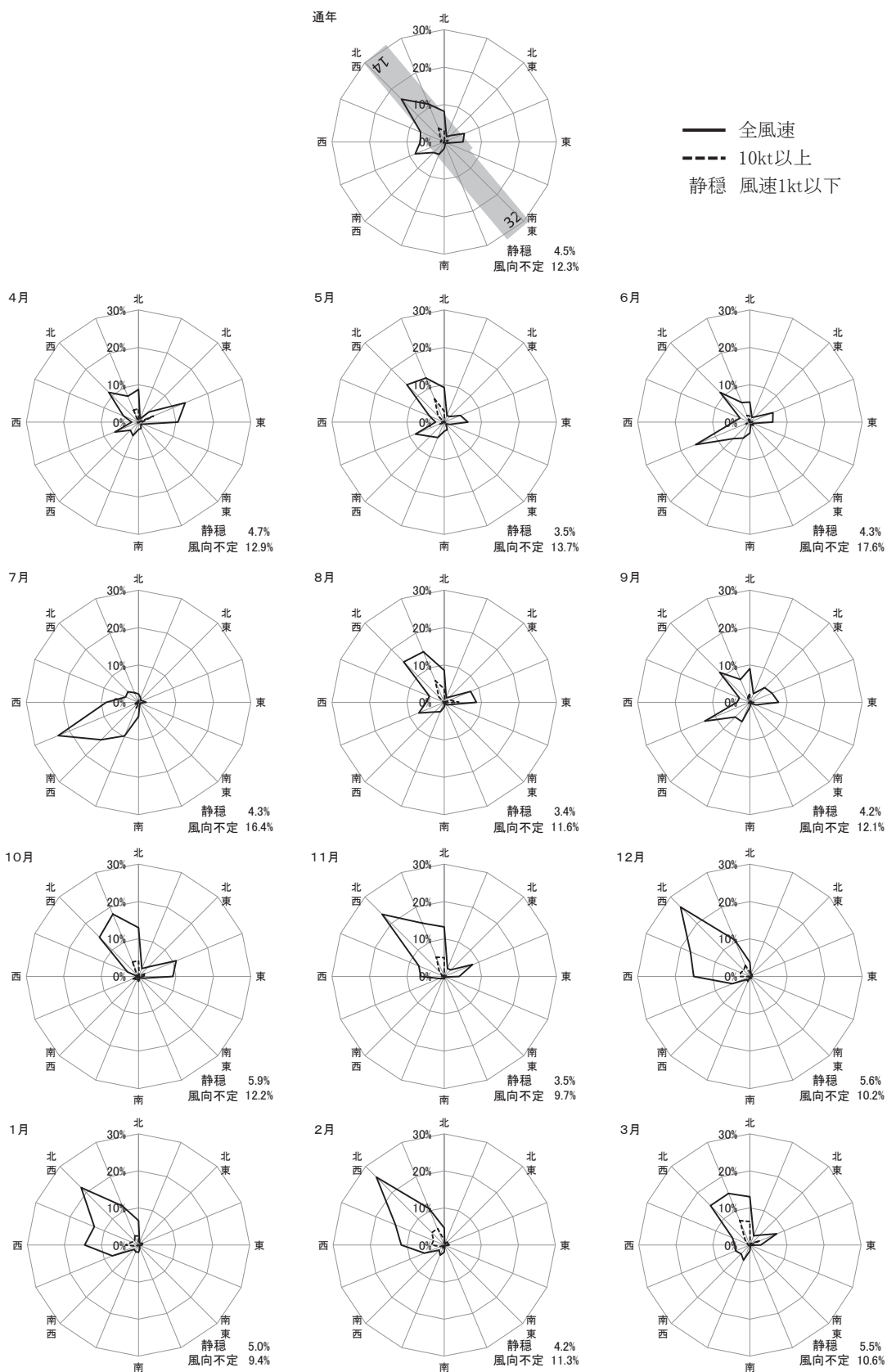
測定期間: 2024年04月01日 ~ 2025年03月31日

温度:℃ 湿度:% 風速:kt

月 日	10月					11月					12月					1月					2月					3月				
	平均 温度	平均 湿度	風速		最頻 風向	平均 温度	平均 湿度	風速		最頻 風向	平均 温度	平均 湿度	風速		最頻 風向	平均 温度	平均 湿度	風速		最頻 風向	平均 温度	平均 湿度	風速		最頻 風向	平均 温度	平均 湿度	風速		最頻 風向
			平均	最大				平均	最大				平均	最大				平均	最大				平均	最大				平均	最大	
1	26	69	5	10	NW	19	83	5	8	ENE	10	64	4	9	SSW	6	66	4	7	WNW	6	70	4	8	NW	12	75	4	7	NW
2	26	66	6	16	NNW	20	83	7	12	ENE	11	74	4	6	NW	6	67	4	8	NW	7	77	6	9	NNW	13	88	2	11	NNW
3	22	91	6	11	NNW	18	62	7	12	NW	12	75	3	7	WNW	6	60	6	14	WNW	8	65	6	10	WSW	8	77	9	13	N
4	22	86	6	12	NNW	17	73	4	8	NW	10	64	7	14	NNW	5	55	4	8	W	3	42	7	14	W	6	82	10	15	ENE
5	23	65	6	12	N	17	70	6	13	NNW	9	56	7	11	NW	5	62	3	6	NW	1	47	10	16	W	9	85	8	13	NNW
6	24	64	3	7	NW	15	69	7	17	NW	10	57	7	12	W	6	85	4	8	NW	1	48	8	12	W	7	69	10	18	NNW
7	24	84	5	11	NW	13	60	10	16	N	9	50	7	12	W	6	58	8	14	W	2	60	8	14	NW	5	59	9	17	N
8	20	83	8	13	NNW	12	60	4	10	NW	7	59	7	13	NW	4	52	7	11	WSW	1	60	10	17	WNW	5	61	4	7	NW
9	21	74	5	13	N	13	60	4	9	NW	7	66	6	11	NW	2	57	8	15	NW	2	68	5	12	NW	7	58	7	14	NNW
10	21	60	7	11	N	17	68	5	10	ENE	8	69	4	6	NW	1	66	5	10	NW	3	57	6	11	WNW	9	57	4	9	NW
11	20	60	5	9	NW	18	73	7	12	NW	8	67	6	15	NNW	3	73	5	10	NNW	4	60	8	14	NW	10	84	6	10	ENE
12	21	65	5	10	NW	17	75	4	10	NW	7	60	5	12	N	5	69	4	8	NW	3	77	4	9	E	13	80	4	9	NW
13	22	65	5	11	NNW	16	66	7	15	NNW	7	67	4	9	NW	5	59	5	8	NNW	6	69	8	20	NNW	13	58	7	15	NNW
14	23	62	5	10	ENE	16	70	4	6	NW	6	69	7	13	NNW	6	59	4	9	W	4	66	5	9	NW	11	53	6	15	N
15	24	69	5	8	ENE	18	77	4	6	NW	6	62	5	10	W	6	67	7	17	NW	7	58	4	8	NW	8	61	7	14	NE
16	24	73	4	8	N	18	81	6	9	ENE	7	61	6	10	WNW	4	60	6	11	NW	9	77	3	8	NW	9	83	9	16	ENE
17	24	68	5	11	NNW	19	80	5	13	NW	7	56	6	10	W	4	63	7	16	NNW	6	69	9	19	NW	7	66	8	15	W
18	25	76	6	13	E	14	64	11	18	NNW	6	58	5	10	NW	5	62	3	6	NW	3	66	8	13	WNW	6	68	5	12	NW
19	23	85	5	15	NNW	9	66	7	14	N	4	72	8	20	NNW	7	65	3	6	NW	2	65	9	16	NW	4	71	8	20	NNW
20	18	58	11	17	N	11	66	4	7	NW	4	72	3	5	NW	9	78	4	7	NW	2	70	5	17	NW	5	66	5	10	SSW
21	20	59	9	14	ENE	12	71	5	10	NW	6	72	5	15	WNW	8	65	7	13	NW	3	66	6	16	NW	10	63	5	11	NW
22	21	65	9	11	ENE	13	64	6	15	WNW	6	65	8	17	NW	6	70	5	10	NW	2	64	10	20	NW	14	54	5	11	SSW
23	24	82	4	9	E	11	59	8	17	NNW	6	62	6	9	W	7	69	4	8	NW	3	65	7	11	NNW	16	48	4	8	SSW
24	21	66	6	10	NNW	8	77	3	8	NW	6	68	7	13	NW	8	67	6	12	N	3	65	8	27	N	15	60	5	14	WNW
25	21	64	8	14	NNW	10	68	4	7	NW	6	70	4	6	NW	7	57	9	15	N	5	58	5	8	NW	17	64	5	10	SW
26	20	76	3	6	NW	15	78	8	13	E	9	64	5	8	NW	6	68	7	14	N	9	52	5	11	W	19	55	6	11	N
27	22	75	3	6	NW	13	58	8	12	NW	7	43	7	12	W	6	72	3	5	NW	8	58	4	10	NW	18	67	5	9	E
28	19	81	6	11	N	11	51	6	13	W	5	47	6	12	WNW	7	55	7	13	W	10	71	3	6	NNW	16	78	8	16	N
29	18	79	4	7	ENE	9	64	6	12	W	5	58	5	11	NW	5	46	9	11	W	/	/	/	/	/	10	49	9	14	N
30	18	74	7	16	N	10	54	7	13	W	5	68	3	7	NW	5	45	7	11	W	/	/	/	/	/	8	51	12	20	NNW
31	17	71	4	8	ENE	/	/	/	/	/	7	66	6	15	WNW	6	54	6	15	NW	/	/	/	/	/	8	51	5	9	NNW
月集計	22	71	6	17	NNW	14	68	6	18	NW	7	63	6	20	NW	6	63	6	17	NW	4	63	6	27	NW	10	66	6	20	NNW

7. 月別ウインドローズ

測定期間：2024年04月01日 ～ 2025年03月31日



8. Lden 年報

測定期間:2024年04月01日 ～ 2025年03月31日 (単位: dB)

測定局	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	2024年度
緑ヶ丘	56.7	56.8	56.0	54.4	55.3	55.4	56.7	57.5	57.8	57.3	57.5	57.5	57
北野	57.2	56.9	56.7	55.5	56.3	56.6	56.9	56.7	56.2	56.3	56.0	56.6	57
神田	56.5	56.5	56.2	55.5	55.4	55.3	55.8	56.4	56.8	56.8	56.1	56.2	56
久代	62.2	62.2	62.0	61.7	62.0	61.9	62.1	62.1	61.7	61.5	61.5	62.0	62
安倉中	54.6	54.3	54.0	52.9	53.6	53.6	54.1	54.3	54.1	54.1	53.8	54.4	54
阪神	53.0	52.7	52.2	50.7	52.3	52.2	53.0	53.3	52.8	52.8	52.7	53.2	53
利倉	65.7	66.1	66.2	66.2	66.5	65.8	66.3	66.3	65.9	65.7	65.9	66.2	66
豊南	61.1	61.3	61.2	61.0	61.2	60.8	61.3	61.6	61.6	61.2	61.4	61.4	61
毛馬	58.1	58.4	58.0	57.8	57.7	57.5	58.1	58.8	59.0	58.6	58.6	58.6	58
原田	60.7	60.8	60.7	60.5	60.9	61.1	61.3	61.5	61.7	61.1	61.1	60.9	61

9. Ldenの推移

測定局	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
緑ヶ丘	59	59	59	59	59	54	54	57 ※	57	57
北野	56	57	57	58	57	54	55	56	56	57
神田	57	57	57	58	58	55	55	56	56	56
久代	62	62	62	63	63	59	60	61	62	62
安倉中	54	54	55	55	55	51	53	54	54	54
阪神	53	53	53	54	54	49	51	52	53	53
利倉	67	67	67	67	67	63	64	65	66	66
豊南	61	62	62	62	62	59	60	61	61	61
毛馬	58	59	59	59	59	56	57	58	58	58
原田	61	61	61	62	62	59	60	61	61	61

2015年度までは新関西国際空港株式会社が測定。

※緑ヶ丘局について4月1日から7月31日の期間、移設により欠測

(参考)WECPNL 年報

測定期間:2024年04月01日 ～ 2025年03月31日

測定局	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	2024年度
緑ヶ丘	68.3	68.3	67.5	65.7	66.6	67.0	68.4	69.1	69.1	68.4	69.0	69.3	68.2
北野	69.5	69.1	69.0	67.7	68.8	69.0	69.4	69.1	68.1	68.2	68.0	69.1	68.8
神田	69.3	69.3	69.1	68.7	68.3	68.3	68.5	69.2	69.7	69.7	69.1	69.2	69.1
久代	75.7	75.4	75.4	75.2	75.8	75.6	75.7	75.6	74.8	74.4	74.7	75.5	75.3
安倉中	66.7	66.2	65.9	64.8	65.9	65.7	66.4	66.5	66.0	65.9	65.8	66.7	66.1
阪神	63.7	63.3	62.7	61.1	63.3	62.8	63.9	64.1	63.6	63.3	63.4	64.1	63.4
利倉	82.1	82.4	82.5	82.6	83.0	82.2	82.6	82.7	82.0	81.9	82.2	82.7	82.4
豊南	75.0	75.3	75.3	75.4	75.4	75.0	75.3	75.5	75.6	75.2	75.5	75.5	75.3
毛馬	70.5	70.8	70.5	70.3	70.3	70.0	70.5	71.0	71.1	70.8	70.8	71.0	70.6
原田	76.2	76.3	76.3	76.1	76.5	76.8	76.8	76.9	77.1	76.4	76.4	76.3	76.5

(参考)WECPNLの推移

測定局	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
緑ヶ丘	71.3	70.6	70.5	70.8	70.3	66.0	66.2	68.3 ※	68.2	68.2
北野	68.3	68.6	69.0	69.8	69.5	66.0	67.1	68.5	68.5	68.8
神田	69.0	69.3	69.8	70.2	70.0	67.1	68.0	69.0	68.9	69.1
久代	74.8	75.2	75.6	75.8	75.9	71.8	72.7	74.6	75.2	75.3
安倉中	65.9	66.1	66.7	67.0	67.0	63.2	64.2	65.8	65.9	66.1
阪神	63.7	63.8	64.0	64.3	64.3	60.0	61.1	63.1	63.2	63.4
利倉	83.3	83.6	83.9	83.9	83.6	80.2	80.9	81.8	82.2	82.4
豊南	75.1	75.5	75.6	75.6	75.3	72.1	73.6	75.0	75.3	75.3
毛馬	70.7	70.9	70.9	70.9	70.7	67.6	69.0	70.3	70.7	70.6
原田	77.0	76.7	76.8	77.7	77.7	75.2	75.8	76.5	76.7	76.5

2015年度までは新関西国際空港株式会社が測定。

※緑ヶ丘局について4月1日から7月31日の期間、移設により欠測

10. 月別・離着陸別・滑走路別 飛行回数

測定期間:2024年04月01日 ～ 2025年03月31日

月	離陸						合計
	14L	32R	A滑走路	14R	32L	B滑走路	
4	63	2,432	2,495	65	2,915	2,980	5,475
5	14	2,563	2,577	9	3,074	3,083	5,660
6	9	2,542	2,551	2	2,917	2,919	5,470
7	0	2,393	2,393	0	3,385	3,385	5,778
8	69	2,129	2,198	90	3,674	3,764	5,962
9	8	2,461	2,469	10	3,074	3,084	5,553
10	67	2,432	2,499	66	3,169	3,235	5,734
11	35	2,199	2,234	51	3,228	3,279	5,513
12	0	2,494	2,494	0	3,368	3,368	5,862
1	0	2,724	2,724	0	3,058	3,058	5,782
2	7	2,036	2,043	2	3,060	3,062	5,105
3	10	2,311	2,321	11	3,365	3,376	5,697
合計	282	28,716	28,998	306	38,287	38,593	67,591
割合	0.4%	42.5%	42.9%	0.5%	56.6%	57.1%	100%

月	着陸						合計
	14L	32R	A滑走路	14R	32L	B滑走路	
4	13	1,733	1,746	94	3,635	3,729	5,475
5	3	1,805	1,808	26	3,827	3,853	5,661
6	3	1,698	1,701	11	3,755	3,766	5,467
7	0	1,681	1,681	0	4,101	4,101	5,782
8	18	1,761	1,779	140	4,042	4,182	5,961
9	2	1,898	1,900	15	3,638	3,653	5,553
10	19	1,787	1,806	103	3,824	3,927	5,733
11	7	1,882	1,889	54	3,570	3,624	5,513
12	0	2,275	2,275	0	3,590	3,590	5,865
1	0	2,028	2,028	0	3,754	3,754	5,782
2	3	1,650	1,653	8	3,441	3,449	5,102
3	0	1,694	1,694	27	3,975	4,002	5,696
合計	68	21,892	21,960	478	45,152	45,630	67,590
割合	0.1%	32.4%	32.5%	0.7%	66.8%	67.5%	100%

11. 機種別・測定局別 騒音値パワー平均及び騒音発生回数

測定期間：2024年04月01日 ～ 2025年03月31日

測定局		緑ヶ丘	北野	神田	久代	安倉中	阪神	利倉	豊南	毛馬	原田
B77W	騒音値パワー平均	74.9	73.8	72.3	81.4	70.9	69.7	90.7	81.6	77.0	76.0
	騒音発生回数	37	39	39	39	39	36	38	45	40	39
B773	騒音値パワー平均	73.6	77.8	75.5	85.2	73.7	70.9	90.6	82.1	78.4	76.3
	騒音発生回数	55	58	58	58	57	52	61	69	64	56
B772	騒音値パワー平均	73.9	75.6	74.5	83.7	71.8	69.3	89.8	80.1	77.4	75.7
	騒音発生回数	1,700	1,886	1,911	1,904	1,850	1,752	1,950	2,671	2,141	1,817
A359	騒音値パワー平均	73.0	69.8	70.2	77.2	67.4	66.4	87.8	80.4	74.4	74.1
	騒音発生回数	796	845	859	865	801	684	853	882	866	774
B78X	騒音値パワー平均	67.6	73.4	68.7	81.4	69.4	67.1	87.2	78.8	75.5	73.1
	騒音発生回数	516	534	528	529	522	472	561	693	537	498
B789	騒音値パワー平均	67.4	72.4	67.7	80.2	68.5	66.5	87.2	78.8	75.6	72.9
	騒音発生回数	1,530	1,731	1,698	1,715	1,663	1,455	1,790	2,115	1,728	1,587
B788	騒音値パワー平均	66.9	69.5	67.2	77.9	66.6	65.3	86.2	77.6	75.0	71.9
	騒音発生回数	4,308	4,943	4,893	4,882	4,710	3,931	5,156	6,584	5,085	4,532
B763	騒音値パワー平均	74.3	72.4	73.7	78.1	70.3	68.8	89.3	80.2	76.1	75.3
	騒音発生回数	3,254	3,322	3,350	3,407	3,279	3,078	3,539	4,201	3,446	3,360
B738	騒音値パワー平均	75.0	74.2	72.9	81.4	72.1	70.3	87.2	78.8	74.3	73.5
	騒音発生回数	10,218	10,936	10,964	11,074	10,844	10,598	11,614	13,693	11,201	10,379
A21N	騒音値パワー平均	67.8	72.2	70.2	79.1	68.4	66.0	86.0	78.3	75.1	72.8
	騒音発生回数	704	736	732	734	696	634	757	917	754	678
A321	騒音値パワー平均	73.0	73.2	74.3	82.4	69.7	67.5	87.0	78.3	74.8	74.5
	騒音発生回数	366	390	386	390	382	343	455	567	412	385
A20N	騒音値パワー平均	67.6	69.3	68.9	76.4	66.0	64.0	84.4	76.8	73.8	76.1
	騒音発生回数	117	125	127	129	118	82	130	168	131	103
E190	騒音値パワー平均	73.9	73.7	74.4	78.7	71.4	68.6	82.0	77.2	72.9	82.4
	騒音発生回数	10,844	11,555	11,624	11,702	11,427	10,769	13,959	14,626	11,498	11,746
E170	騒音値パワー平均	71.4	73.6	75.0	76.8	70.4	66.6	81.1	75.9	71.5	81.7
	騒音発生回数	9,842	10,665	10,749	10,791	10,494	9,205	11,588	12,696	10,445	10,015
CRJ7	騒音値パワー平均	65.1	69.4	73.3	76.8	65.7	63.0	81.5	75.6	71.4	78.5
	騒音発生回数	2,580	3,153	3,190	3,208	2,712	997	3,109	3,517	3,112	2,597
DH8D	騒音値パワー平均	64.5	65.3	65.7	75.9	62.3	62.3	82.7	75.0	70.9	79.4
	騒音発生回数	10,414	13,460	13,362	14,116	7,932	2,582	14,110	14,590	13,692	12,085
AT46	騒音値パワー平均	61.2	68.8	64.0	75.7	64.9	63.5	75.9	76.2	70.2	83.3
	騒音発生回数	600	1,272	1,163	1,295	881	224	1,140	1,271	1,175	1,279
その他	騒音値パワー平均	69.5	70.7	74.2	76.7	68.6	65.6	79.7	72.9	69.9	79.5
	騒音発生回数	49	48	55	52	40	30	37	63	51	33
合計	騒音値パワー平均	72.2	72.3	72.6	78.8	70.1	68.2	85.0	77.5	73.5	79.6
	騒音発生回数	57,930	65,698	65,688	66,890	58,447	46,924	70,847	79,368	66,378	61,963

上段：騒音値パワー平均 単位 [db]

下段：騒音発生回数 単位 [回]

12. 月別・機種別・離着陸別 飛行回数

測定期間: 2024年04月01日～2025年03月31日

機種	離着陸	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	一日平均
B77W	離陸	4	0	3	0	0	0	3	6	5	5	8	5	39	0.1
	着陸	4	0	3	0	0	0	3	6	5	5	8	5	39	0.1
	計	8	0	6	0	0	0	6	12	10	10	16	10	78	0.2
B773	離陸	4	3	2	8	6	7	6	5	7	5	3	2	58	0.2
	着陸	4	3	2	8	6	7	6	5	7	5	3	2	58	0.2
	計	8	6	4	16	12	14	12	10	14	10	6	4	116	0.3
B772	離陸	136	206	251	240	296	134	110	142	120	77	99	119	1,930	5.3
	着陸	137	206	250	241	295	134	110	142	119	78	99	118	1,929	5.3
	計	273	412	501	481	591	268	220	284	239	155	198	237	3,859	10.6
A359	離陸	65	74	72	78	70	72	75	86	72	83	56	75	878	2.4
	着陸	66	74	72	78	70	72	75	86	72	83	56	75	879	2.4
	計	131	148	144	156	140	144	150	172	144	166	112	150	1,757	4.8
B78X	離陸	52	52	70	36	4	63	56	32	25	34	39	74	537	1.5
	着陸	52	52	71	35	4	63	56	32	25	34	39	74	537	1.5
	計	104	104	141	71	8	126	112	64	50	68	78	148	1,074	2.9
B789	離陸	150	112	58	98	38	188	226	185	190	157	147	200	1,749	4.8
	着陸	150	111	58	98	38	189	226	185	190	157	148	200	1,750	4.8
	計	300	223	116	196	76	377	452	370	380	314	295	400	3,499	9.6
B788	離陸	406	495	385	474	496	469	422	344	414	501	348	364	5,118	14.0
	着陸	406	496	384	474	497	469	421	344	415	500	347	363	5,116	14.0
	計	812	991	769	948	993	938	843	688	829	1,001	695	727	10,234	28.0
B763	離陸	335	255	293	244	274	158	317	298	353	293	277	330	3,427	9.4
	着陸	334	255	293	244	274	158	318	298	353	293	277	331	3,428	9.4
	計	669	510	586	488	548	316	635	596	706	586	554	661	6,855	18.8
B738	離陸	791	806	755	1,038	1,265	930	869	899	979	973	866	895	11,066	30.3
	着陸	790	806	755	1,041	1,263	929	869	899	982	971	865	895	11,065	30.3
	計	1,581	1,612	1,510	2,079	2,528	1,859	1,738	1,798	1,961	1,944	1,731	1,790	22,131	60.6

12. 月別・機種別・離着陸別 飛行回数

測定期間：2024年04月01日～2025年03月31日

機種	離着陸	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	一日平均
A21N	離陸	17	46	18	23	6	80	75	94	99	90	96	94	738	2.0
	着陸	17	46	18	23	7	79	75	95	98	90	96	95	739	2.0
	計	34	92	36	46	13	159	150	189	197	180	192	189	1,477	4.0
A321	離陸	72	50	20	25	52	29	24	30	30	26	16	15	389	1.1
	着陸	72	50	20	25	52	29	24	30	30	26	16	15	389	1.1
	計	144	100	40	50	104	58	48	60	60	52	32	30	778	2.1
A20N	離陸	5	7	92	0	22	0	0	0	0	1	0	2	129	0.4
	着陸	5	7	92	0	22	0	0	0	0	1	0	2	129	0.4
	計	10	14	184	0	44	0	0	0	0	2	0	4	258	0.7
E190	離陸	944	993	897	959	988	973	970	990	1,022	1,014	905	1,105	11,760	32.2
	着陸	943	993	897	960	988	973	970	989	1,023	1,014	904	1,106	11,760	32.2
	計	1,887	1,986	1,794	1,919	1,976	1,946	1,940	1,979	2,045	2,028	1,809	2,211	23,520	64.4
E170	離陸	920	929	965	966	915	889	959	861	909	918	812	823	10,866	29.8
	着陸	920	929	965	966	914	890	958	862	909	919	811	822	10,865	29.8
	計	1,840	1,858	1,930	1,932	1,829	1,779	1,917	1,723	1,818	1,837	1,623	1,645	21,731	59.5
CRJ7	離陸	271	279	270	276	272	268	279	260	280	271	250	263	3,239	8.9
	着陸	271	279	270	276	272	268	279	260	280	272	249	262	3,238	8.9
	計	542	558	540	552	544	536	558	520	560	543	499	525	6,477	17.7
DH8D	離陸	1,185	1,227	1,188	1,195	1,143	1,178	1,228	1,170	1,231	1,223	1,093	1,229	14,290	39.2
	着陸	1,186	1,228	1,186	1,195	1,144	1,178	1,227	1,170	1,231	1,223	1,093	1,230	14,291	39.2
	計	2,371	2,455	2,374	2,390	2,287	2,356	2,455	2,340	2,462	2,446	2,186	2,459	28,581	78.3
AT46	離陸	112	122	119	116	112	112	110	106	120	107	86	98	1,320	3.6
	着陸	112	122	119	116	111	113	110	106	120	107	86	98	1,320	3.6
	計	224	244	238	232	223	225	220	212	240	214	172	196	2,640	7.2
その他	離陸	6	4	12	2	3	3	5	5	6	4	4	4	58	0.2
	着陸	6	4	12	2	4	2	6	4	6	4	5	3	58	0.2
	計	12	8	24	4	7	5	11	9	12	8	9	7	116	0.3
計	離陸	5,475	5,660	5,470	5,778	5,962	5,553	5,734	5,513	5,862	5,782	5,105	5,697	67,591	185.2
	着陸	5,475	5,661	5,467	5,782	5,961	5,553	5,733	5,513	5,865	5,782	5,102	5,696	67,590	185.2
	計	10,950	11,321	10,937	11,560	11,923	11,106	11,467	11,026	11,727	11,564	10,207	11,393	135,181	370.4

13. 離着陸別・機種別・時間帯別 飛行回数

測定期間: 2024年04月01日 ~ 2025年03月31日

機種型式		N2(07:00~19:00)	N3(19:00~22:00)	N1(00:00~07:00) N4(22:00~24:00)	合計	総合計
B77W	離陸	25	14	0	39	78
	着陸	30	9	0	39	
B773	離陸	40	18	0	58	116
	着陸	47	11	0	58	
B772	離陸	1,768	162	0	1,930	3,859
	着陸	1,450	479	0	1,929	
A359	離陸	788	90	0	878	1,757
	着陸	459	420	0	879	
B78X	離陸	486	51	0	537	1,074
	着陸	491	46	0	537	
B789	離陸	1,501	248	0	1,749	3,499
	着陸	1,349	401	0	1,750	
B788	離陸	4,591	527	0	5,118	10,234
	着陸	3,435	1,681	0	5,116	
B763	離陸	2,676	751	0	3,427	6,855
	着陸	2,959	469	0	3,428	
B738	離陸	8,626	2,440	0	11,066	22,131
	着陸	8,960	2,105	0	11,065	
A21N	離陸	509	229	0	738	1,477
	着陸	683	56	0	739	
A321	離陸	300	89	0	389	778
	着陸	373	16	0	389	
A20N	離陸	104	25	0	129	258
	着陸	128	1	0	129	
E190	離陸	10,673	1,087	0	11,760	23,520
	着陸	8,537	3,223	0	11,760	
E170	離陸	10,498	368	0	10,866	21,731
	着陸	8,275	2,590	0	10,865	
CRJ7	離陸	3,234	5	0	3,239	6,477
	着陸	2,525	713	0	3,238	
DH8D	離陸	12,805	1,485	0	14,290	28,581
	着陸	11,631	2,660	0	14,291	
AT46	離陸	1,318	2	0	1,320	2,640
	着陸	1,274	46	0	1,320	
その他	離陸	56	1	1	58	116
	着陸	58	0	0	58	
合計	離陸	59,998	7,592	1	67,591	135,181
	着陸	52,664	14,926	0	67,590	
総合計		112,662	22,518	1		135,181

(参考)大阪国際空港における航空機騒音対策について

年	月	内容	規制種別																
1965 年	11 月	原則として、23 時から翌朝 6 時までの間ジェット機の発着が禁止される。	発着時間																
1969 年	11 月	川西市久代小学校測定局において、次表左欄に掲げる時間帯に右側に掲げる騒音を超えるおそれのある航空機については、やむを得ない理由がある場合を除き、大阪国際空港での離着陸を認めないこととした。また、これらの値を超える騒音が測定された場合には、いわゆる超過騒音として処理。 <table><tr><th rowspan="2">時 間 帯</th><th colspan="2">騒音の強度（規制基準）</th></tr><tr><th>在 来 機</th><th>※低騒音大型機</th></tr><tr><td>7時から20時まで</td><td>107dB（A）</td><td rowspan="2">97dB（A）</td></tr><tr><td>20時から22時まで</td><td>100dB（A）</td></tr><tr><td></td><td>（但し、着陸機については107dB（A））</td><td>（但し、北側離陸についてのみ）</td></tr><tr><td>実 施 年 月 日</td><td>1970. 2. 5</td><td>1994. 9. 4</td></tr></table> ※1994.9.4 時点の低騒音大型機とは、B747、DC10、L1011、A300	時 間 帯	騒音の強度（規制基準）		在 来 機	※低騒音大型機	7時から20時まで	107dB（A）	97dB（A）	20時から22時まで	100dB（A）		（但し、着陸機については107dB（A））	（但し、北側離陸についてのみ）	実 施 年 月 日	1970. 2. 5	1994. 9. 4	騒音規制
時 間 帯	騒音の強度（規制基準）																		
	在 来 機	※低騒音大型機																	
7時から20時まで	107dB（A）	97dB（A）																	
20時から22時まで	100dB（A）																		
	（但し、着陸機については107dB（A））	（但し、北側離陸についてのみ）																	
実 施 年 月 日	1970. 2. 5	1994. 9. 4																	
1971 年	4 月	22 時から翌朝 7 時までの間、郵便機を除く航空機の発着が禁止される。	発着時間																
1974 年	3 月	夜間郵便機が廃止される。	発着時間																
	5 月	1 日の発着回数が 450 回から 410 回、うちジェット機が 260 回から 240 回となる。	発着回数																
1975 年	12 月	11 月 27 日に大阪国際空港夜間飛行禁止等請求控訴審の判決が出る。21 時から翌朝 7 時までの間、緊急等やむを得ない場合を除き、航空機の離着陸が禁止される。また、国内線においては、21 時以降に発着する航空機のダイヤ設定を認めないという措置がとられる。	発着時間																
		1 日の発着回数が 400 回、うちジェット機が 230 回となる。	発着回数																
1976 年	7 月	国際線にあっても、21 時以降に発着する航空機のダイヤ設定を認めないという措置がとられる。	発着時間																
1977 年	5 月	低騒音大型ジェット機（B747、L1011、DC10 等）の導入にあたっては、これらの航空機が周辺環境へ及ぼす影響について周辺自治体や住民の理解を深めるため、テスト・フライトを実施し、騒音、大気汚染等についての測定結果を公表し、地元の十分な理解を得た上で順次導入していくことを決定。	就航機材																
	10 月	1 日の発着回数が 370 回（うちジェット機が 200 回）となる。	発着回数																

年	月	内容	規制種別
1978 年	8 月	騒音基準適合証明制度により、新騒音基準が強化され、DC9-81、B767、A300 及び A320 が適合する機材として、1981～1991 年の間に順次導入される。	就航機材
1981 年	12 月	最高裁判所の判決は、午後 9 時からの飛行差し止めについて、請求を却下し、夜間運航規制の問題は行政機関の判断に委ねられることとなった。航空局は、大阪国際空港の現況を鑑み、夜間運航規制については、当面従来の方針を維持していくこととした。	発着時間
1988 年	12 月	国内空港のジェット化及び YS11 型機の経年劣化に伴い、関西国際空港開港までの暫定措置として、YS11 型機の代替機材(B767、MD81、MD87、A320)に限り、1 日につき 50 回のジェット機特別枠が設定された。	発着回数
1992 年	5 月	YS11 型機代替機材として A300-600R を追加し、さらに 50 回追加設定。	発着回数
1994 年	9 月	関西国際空港開港に伴い、YS11 型機代替分の暫定措置が終了。また、定期便については新騒音基準適合機のための運航となる。	発着回数 就航機材
		国際線が廃止される。	発着回数
1995 年	4 月	航空法の改正に伴い段階的な制限が行われ、2004 年 4 月以降は新騒音基準適合機のための運航となる。大阪国際空港においては、段階的な制限を前倒しして、関西国際空港開港時(1994 年 9 月)から、定期便については新騒音基準適合機のための運航となる。	就航機材
1998 年	7 月	YS11 型機の代替等を含むジェット機の発着枠が 50 回追加される。	発着回数
2002 年	4 月	プロペラ機枠を使用してリージョナルジェット機が運航される。	発着回数
	6 月	大型防音壁(エンジンテスト場)が使用開始となる。	その他
2004 年	12 月	運用時間を 14 時間とすることについて、「大阪国際空港の今後のあり方について」の最終方針が出され、地元と合意する。	発着時間
2005 年	4 月	B747-400 を除く 3 発機及び 4 発機の乗り入れが禁止される。	就航機材
2006 年	4 月	B747-400 について乗り入れが禁止される。	就航機材
		24 時間運用から 14 時間運用(7 時から 21 時)となる。	発着時間
2007 年	4 月	YS11 型機の代替枠が 2005 年及び 2006 年に順次縮小され、2007 年 4 月で終了。	発着回数

年	月	内容	規制種別
2012 年	4 月	新関西国際空港(株)が設立される。	その他
	7 月	大阪国際空港と関西国際空港の実質的な経営統合が行われる。新関西国際空港(株)は、国、(独法)空港周辺整備機構、および(一財)空港環境整備協会から、環境対策を承継する。	その他
	12 月	国土交通省、10 市協、新関西国際空港(株)による「協議の場」で、2013 年夏ダイヤより、プロペラ機枠を段階的に低騒音機枠(CRJ1・2・7、E170、B737(-700、-800 に限る)、A320、MD90)化することとした。	就航機材
2013 年	3 月	2013 年夏ダイヤより、170 回のプロペラ機枠のうち 50 回を低騒音機枠化。	就航機材
2014 年	3 月	2014 年夏ダイヤより、120 回のプロペラ機枠のうち 50 回を低騒音機枠化。	就航機材
2015 年	3 月	2015 年夏ダイヤより、1 日の発着回数 370 回のうち、200 回がジェット機枠、170 回が低騒音機枠となる。	就航機材
	10 月	B787-8 を低騒音機へ追加。	就航機材
	12 月	関西エアポート(株)が設立される。	その他
2016 年	4 月	関西エアポート(株)による関西国際空港と大阪国際空港の運営が開始される。関西エアポート(株)は、新関西国際空港(株)から環境対策を承継する。	その他
2017 年	4 月	B787-9 を低騒音機へ追加。 E190 を低騒音機へ追加。	就航機材
2018 年	4 月	A321neo 及び A321ceo を低騒音機へ追加	就航機材
2021 年	4 月	A320neo を低騒音機へ追加	就航機材
2022 年	4 月	A359 を低騒音機へ追加	就航機材

● 誘導路の使用方法について

(1) スタンディングテイクオフ方式

滑走路端で一度停止し、ある程度エンジン出力を出してからパーキングブレーキを離し離陸する方式である。

大阪国際空港においては、滑走路 32L から離陸する航空機については、隣接地域への騒音及び排気ガスの影響を少なくするため、1981 年より誘導路 W-2 からのスタンディングテイクオフ方式が優先的に行われている。

(2) ローリングテイクオフ方式

滑走路末端で停止せずにそのまま離陸する方式である。

大阪国際空港においては、滑走路末端から離陸滑走を開始する航空機は、平行誘導路上の停止線で待機、離陸許可を受けた後、滑走路末端に停止することなく徐々に加速し、末端から約 370m の地点でエンジンを離陸出力にする。(図-1 参照)

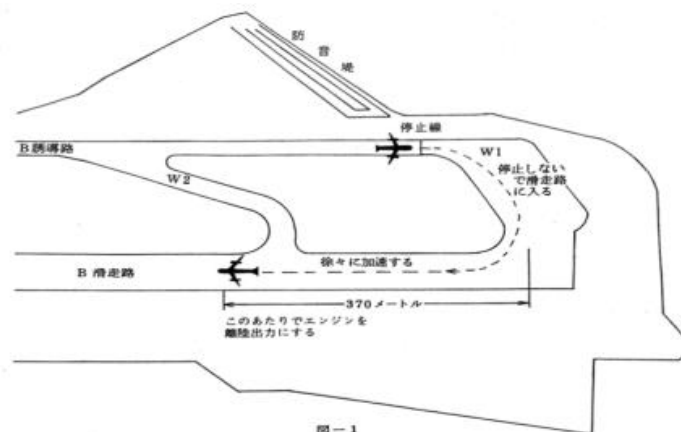


図-1

● 騒音軽減運航方式について

(1) 優先飛行経路の指定

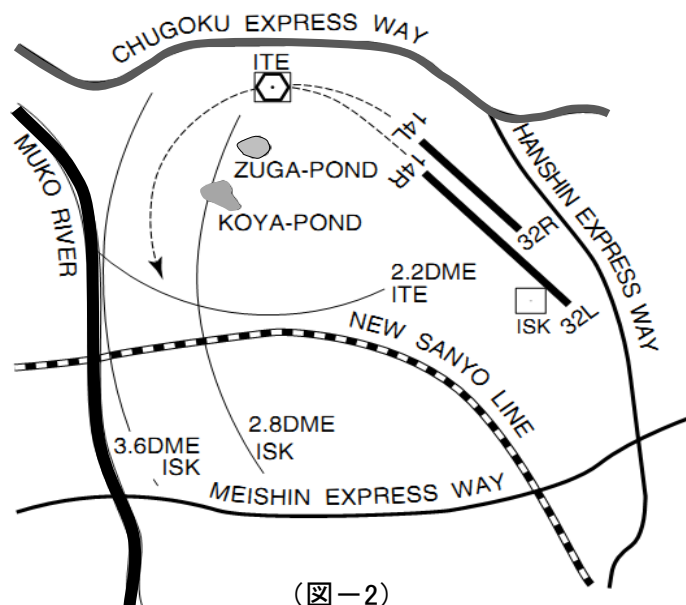
空港周辺地域における航空機騒音の拡大を防止するため、離陸する全ての航空機を対象に次の優先飛行経路が運航の安全に支障がない範囲で適用される。

ア. 滑走路 32R/L から離陸する場合

離陸後 ITE VOR/DME 附近上空を通過し、かつ北端を中国縦貫道路、南端を瑞ヶ池及び昆陽池、並びに西端を武庫川で囲まれる範囲を飛行するよう左上昇旋回を継続し、ITE VOR/DME 2.2DME を通過した後、標準計器出発方式に従うこと。(図-2)

イ. 滑走路 14R/L から離陸する場合

離陸後、阪神高速道路まで直線飛行し、その後旋回上昇に移し、標準計器出発方式に従うこと。



(図-2)

(2) 騒音軽減運航方式の周知

空港周辺地域における航空機騒音の影響を軽減するため、全てのジェット機に対して運航の安全に支障のない範囲で次のような飛行方式を実施するよう周知している。

ア. 急上昇方式

離陸して一定高度に達した後、エンジンは通常上昇出力のまま加速を抑え進出距離に対して最高の高度が得られるようなフラップ角及び速度を維持して上昇する。

イ. 低フラップ角着陸方式

滑走路長などに十分余裕がある場合、最大フラップ角までフラップを下げずに、浅いフラップのまま着陸する方式であり、機体の空気抵抗の減少に見合うエンジン出力の減少分だけ騒音が低減する。

ウ. デイレイドフラップ進入方式

フラップ下げ操作時期を遅くする方式であり、低フラップ角着陸方式と同様に機体の空気抵抗の減少に見合うエンジン出力の減少分だけ騒音が低減する。

エ. リバース・スラストについて（滑走路 32L 着陸時）

19 時から 21 時までの間、リバース・スラスト使用はアイドルまでに制限する。

● 地上試運転の規制について

航空機エンジンの地上試運転時の騒音が周辺地域におよぼす影響を考慮し、試運転を行う場所、時間を指定している。

● 駐機時の APU の使用抑制について

駐機時の航空機 APU からの騒音影響を低減するため、APU の使用時間を原則出発 30 分前に制限し、GPU の利用を推進している。

Copyright © 2024 Kansai Airports. All Rights Reserved.

当年報の文章・データ等の内容の無断転載及び複製等の行為はご遠慮ください。