

「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	○ ディレイドフラップ進入方式に加え、ギアダウン（車輪を降ろす）位置をA I P（航空路誌）に規定する措置が導入され、平成13年 3 月22日から運用開始 ○ 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 → ギアアップ機は、ギアダウン機と比較してピークレベルが約 2 d B 低いことを確認 ○ A O C（関西国際空港航空会社運営協議会）の運輸専門分科会において、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 ※深夜・早朝（23:00～6:00）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 ○ 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	○ 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。 ○ 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。 ※いずれの経路変更によっても航空機騒音及び飛行経路・高度に特段の問題は生じていない。																		
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の、A I P（航空路誌）による周知 ○ 安全確保のため緊急やむを得ない場合を除き、天候等の条件が悪い場合でも最低8, 000フィート以上の高度を担保 ○ 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A I P記載 ○ A O C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適宜要請 ※直近：令和 5 年12月に国交省・関西エアポート(株)がA O Cを通じて航空会社にA I P 遵守を要請 ○ 高度観測の結果、すべて8, 000フィート以上（下表参照） ○ 経路逸脱件数 ・新飛行経路運用後(平成10年12月3日～令和6年6月30日)の累計件数：計 3, 732件 (悪天候回避 3, 349件、管制間隔確保等 72件、急患の発生・ダイバート等 124件、旋回操作の遅れ 80件、パイロット起因 83件、その他 24件) ※直近 1 年間(令和5年7月1日～令和6年6月30日)の件数　（ ）内は前年(令和4年7月1日～令和5年6月30日) 悪天候回避 543件(523件)　管制間隔確保等の安全確保 16件(8件)　急患の発生・ダイバート等 17件(6件) 旋回操作の遅れ 0件(0件)　パイロットに起因 1件(0件)　その他 8件 (13件)　→ 計 585件(550件) ○ 国交省・関西エアポート(株)が経路逸脱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～毎月）																		
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⇒・住民苦情の窓口 ・航空会社に対する遵守等の要請 ○ 国交省　⇒・航空会社に対する遵守等の指導 ・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：2 4 時間 3 6 5 日に電話・メールで受付。 問合せ窓口は、関西エアポート(株)ホームページに掲載 ○ 高度違反・経路逸脱の場合の対応　→　苦情の有無に係わらず、関係自治体に連絡 ※ 関空会社の役割　⇒　新関西国際空港(株)（平成24年4月～）　⇒　関西エアポート(株)（平成28年4月～）																		
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、常時測定及び定期的な飛行高度の観測 ○ 測定結果の情報提供が迅速に行える体制の検討 ○ 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	○ 環境監視強化の状況（平成10年12月～） <table><tr><th>項　　目</th><th>方　　法</th><th>強　　化　　措　　置</th></tr><tr><td rowspan="2">航　空　機　騒　音</td><td>常時測定</td><td>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）</td></tr><tr><td>定点測定</td><td>測定期間： 3 日間→ 7 日間</td></tr><tr><td>飛行経路・高度</td><td>定点観測</td><td>大阪市及び貝塚市を新たに追加（計 5 地点）</td></tr><tr><td rowspan="2">情　報　提　供</td><td>リアルタイム情報</td><td>地元自治体へのデータ提供（航空機騒音のピークレベル、測定時刻、暗騒音等）</td></tr><tr><td>ホームページ</td><td>航空機騒音測定結果等(平成 11 年 4 月 1 日～)　騒音瞬時値（令和 4 年 3 月～）</td></tr></table>			項　　目	方　　法	強　　化　　措　　置	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）	定点測定	測定期間： 3 日間→ 7 日間	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）	情　報　提　供	リアルタイム情報	地元自治体へのデータ提供（航空機騒音のピークレベル、測定時刻、暗騒音等）	ホームページ	航空機騒音測定結果等(平成 11 年 4 月 1 日～)　騒音瞬時値（令和 4 年 3 月～）
項　　目	方　　法	強　　化　　措　　置																		
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）																		
	定点測定	測定期間： 3 日間→ 7 日間																		
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）																		
情　報　提　供	リアルタイム情報	地元自治体へのデータ提供（航空機騒音のピークレベル、測定時刻、暗騒音等）																		
	ホームページ	航空機騒音測定結果等(平成 11 年 4 月 1 日～)　騒音瞬時値（令和 4 年 3 月～）																		

■新飛行経路運用後の航空機騒音等測定結果について

○新経路運用後の航空機騒音や飛行高度について、これまでのデータを見る限り、特に問題となるケースは見受けられない。	〔飛行高度〕		(注) 関空会社等の観測結果。観測期間：平成10年12月～令和6年6月 観測実施：平成10年12月～平成14年度末 3、6、9、12月に実施 平成15年度～ 6月、12月に実施 (ただし、平成29年度以降の大阪市は10月に実施) 大阪市(出発機)は平成21年12月から28年度まで休止 貝塚市(到着機)は平成19年12月から観測開始
	測定地点	最低飛行高度	
○岬町については、今後とも航空機騒音の監視結果を注視する必要がある。	大阪市(出発機)	9, 000	
	貝塚市(出発機)	9, 900	
	貝塚市(到着機)	8, 000	
〔航空機騒音〕			
	測定結果		(注) 関空会社等の測定結果で平均値、貝塚市には沖合通過機のデータも含まれる 測定期間：平成10年12月～令和6年6月 新環境基準(平成26年4月1日から) : Lden 57(単位：デシベル) 旧環境基準(平成26年3月末まで) : WECPNL 70
	地 点		
		Lden	WECPNL
	大阪市	37未満	50未満
	貝塚市	37未満～41	50未満～57
	岬 町	45～49	57～63