

関西国際空港・神戸空港を 発着する航空機の飛行状況

はじめに

関西国際空港および神戸空港では、2025年3月から新しい飛行経路の運用を開始しました。

本資料は、これらの飛行経路が実際にどのように運用されているのかを、皆さまに理解いただくことを目的としています。

また、9 ページ以降では、騒音測定局の測定結果や環境監視体制強化の取組状況について記載しています。

目次

○拡大する航空需要への対応	1
○飛行経路見直しの必要性	2
○飛行経路の概要	3 ～ 5
○航空機の誘導	6
○飛行高度引き上げのための運用上の工夫事例（南風時）	7
○2025年3月20日以降のある1日の飛行状況	8
○騒音実績【関西国際空港の常時測定局（兵庫県）】	9
○新たな監視体制について	1 0
○お問い合わせ	1 1

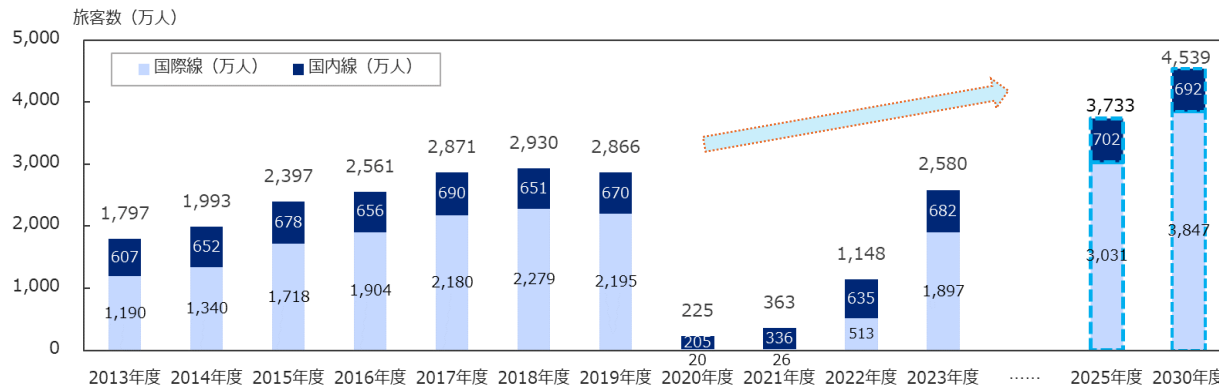
拡大する航空需要への対応

拡大する航空需要に対応するため、関西国際空港・神戸空港の機能強化に取り組んでいます。

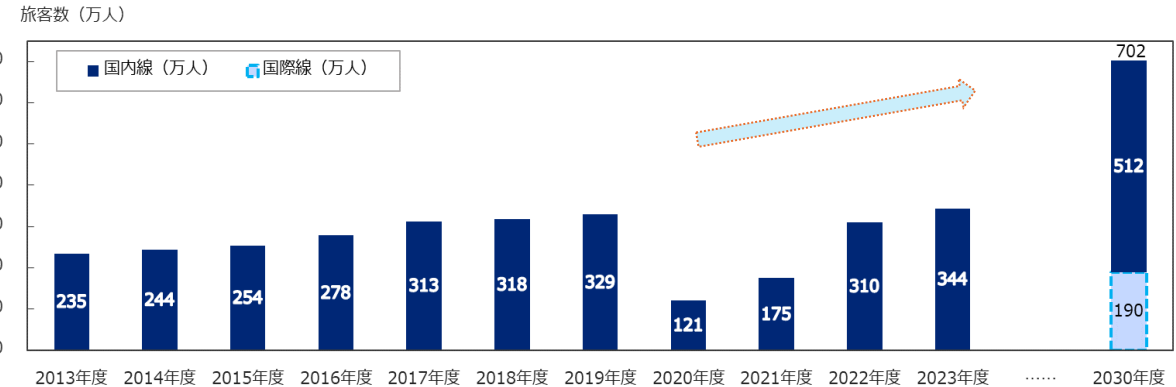
○航空旅客の動向

将来の関西国際空港・神戸空港の航空需要は、訪日外国人の増加など、大幅な拡大が見込まれています。

関西国際空港の旅客数と2025年度予測・2030年度シミュレーション



神戸空港の旅客数と2030年度シミュレーション



出典：2013年～2023年実績
(2023年度は速報値)
関西国際空港2025年予測・2030年度シミュレーション 関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会中間報告
神戸空港2030年度航空需要予測 神戸市

○空港機能強化と地域の活性化・関西経済の発展

関西国際空港・神戸空港で、将来の航空需要を取り込むことで、観光・ビジネスをはじめとした国内外との交流人口が大幅に増加し、淡路地域を含めた空港周辺地域の活性化、関西全体の経済発展につながることを期待されます。下記は第12回関西 3 空港懇談会で合意された取組事項です。

関西国際空港の取組み

- 2025年万博までに、1時間あたりの航空機処理能力を概ね60回に引き上げることを目指します。
- 2030年代前半を目途に、年間発着回数30万回の実現を目指します。

神戸空港の取組み

- 2025年万博を視野に、国内線の1日の最大発着回数を120回に拡大し、関西空港を補完する観点から、国際チャーター便の運用を可能とします。
- 2030年前後を基本として、国際定期便の運用を可能とします。(1日の最大発着回数40回)。

『2024年5月25日、26日、6月1日に開催した住民説明用資料』を基に作成

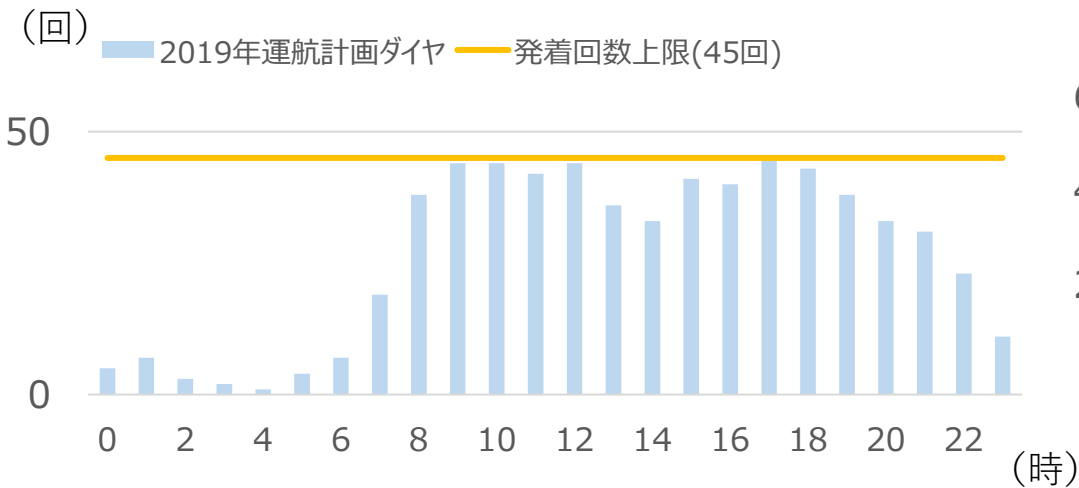
飛行経路見直しの必要性

発着回数の増加に対応するためには、飛行経路の見直しが必要でした。

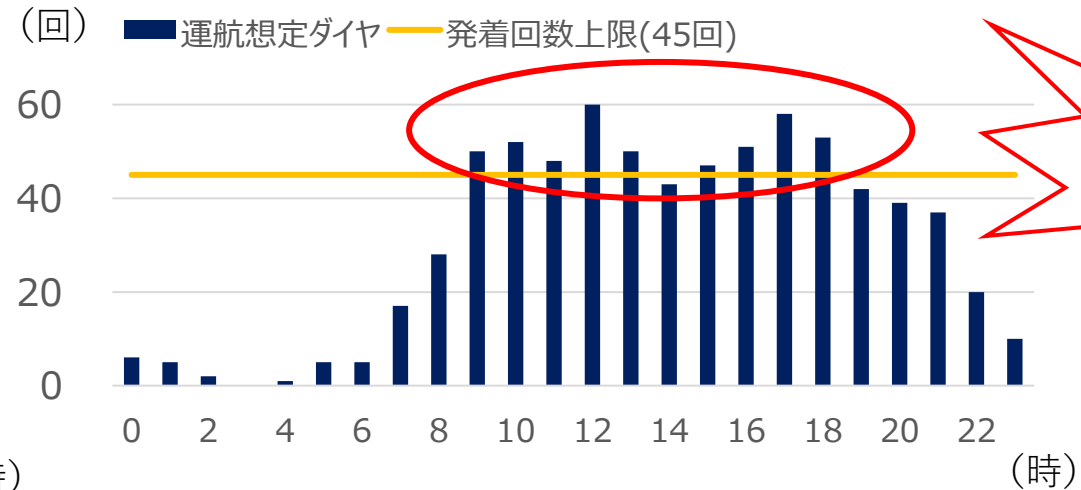
飛行経路見直し前の関西国際空港の1時間あたり発着回数の上限は45回です。2019年時点で上限に達している時間帯や、エアラインの就航需要に応えきれない時間帯がありました。

大阪・関西万博開催期間には、1時間あたり発着回数の想定が60回に達する見込みとなり、現行のままでは万博時の需要に十分に対応できない可能性がありました。

2019年の状況



2025年大阪・関西万博時の想定



処理能力の不足により運航できない

「関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会中間報告」を基に作成

地元経済界、自治体等で構成される「関西3空港懇談会」から国土交通省へ飛行経路見直しの検討を要請

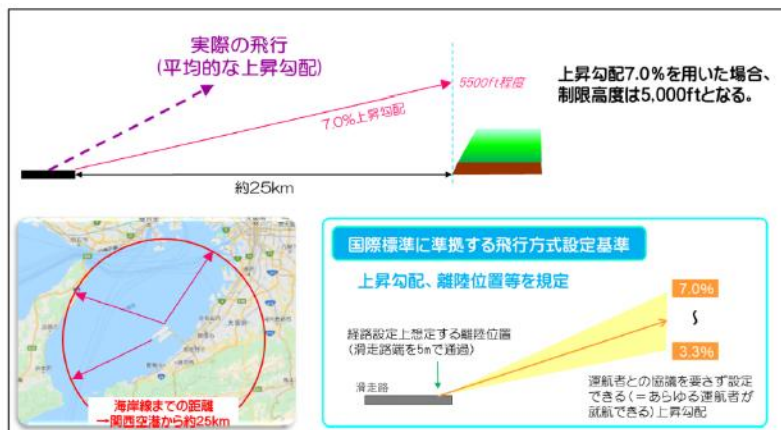
2025年2月～3月に配布したチラシでお示した飛行経路の概要

要請に基づき、見直し案が国土交通省から提示されました。

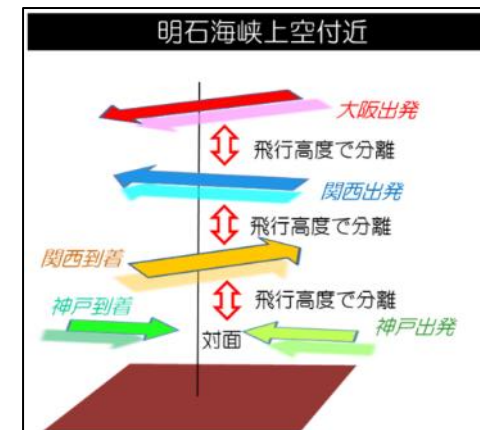
関西国際空港	出発経路	・大阪湾の上を飛ぶ時間をできるだけ短くするため、出発するときの飛び方を見直しました。また、東アジアや東南アジア方面へ向かう飛行機が増えていることから、西や南西の方向へ向かう出発ルートを増やしました。 ・国際的な飛行機が上昇する角度の基準に合わせて、陸地の上を飛ぶときの最低の高度を5,000フィートに見直しました。【図①】 ・安全に運用するため、出発に使う滑走路と、到着に使う滑走路を入れ替えました。
	到着経路	・着陸する飛行機の時間調整がしやすくなるように、新しい到着ルートを設定しました。 ・出発する飛行機と着陸する飛行機のあいだに、十分な高度差（1,000フィート以上）を確保するため、飛行機が通る高度の下限を4,000フィートに見直しました。
関西国際空港・神戸空港（明石海峡上空）		・明石海峡上空で飛行機が混み合っている状況【図②】を少なくするため、着陸する飛行機のルートよりも南側に、神戸空港の新しい出発ルートを設定しました。なお、関西国際空港の飛行機と十分な高度差を保てるよう、高度の下限を3,000フィートとしています。

※高度の換算（1 ft = 約0.3m）

【図①】



【図②】

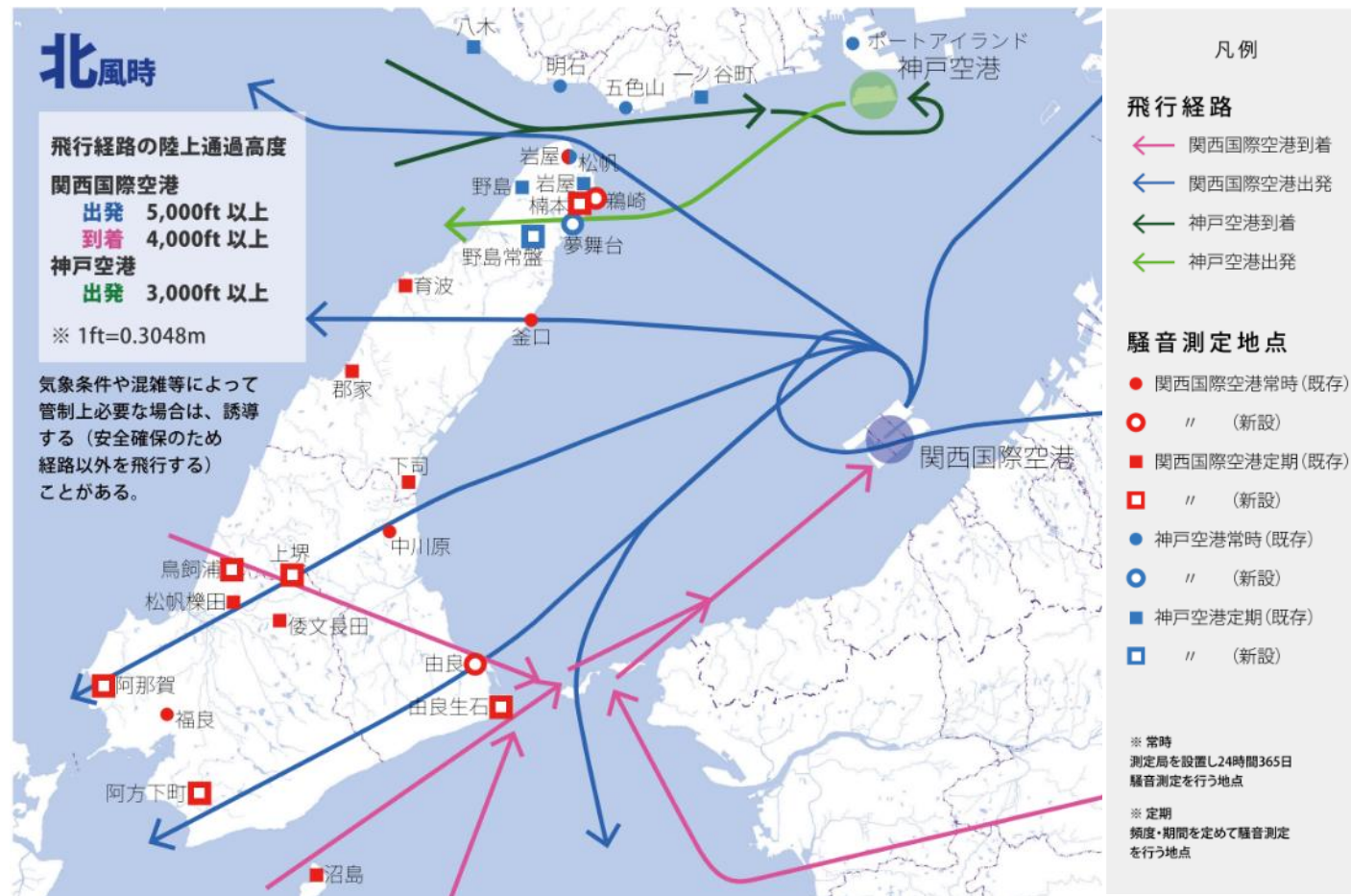


『2024年5月25日、26日、6月1日に開催した住民説明用資料』を基に作成

2025年3月から、新しい飛行経路の運用を開始。

北風時 / 空港の南から着陸 & 北から出発の飛行経路

2025年2月～3月に配布したチラシで示した飛行経路図



※高度の換算

- ・5000ft = 約1500m
- ・4000ft = 約1200m
- ・3000ft = 約900m
(1 ft = 約0.3m)

※「地理院地図Vector」(国土地理院)

(<https://maps.gsi.go.jp/vector/>) をもとに関西エア
ポート(株)が作成

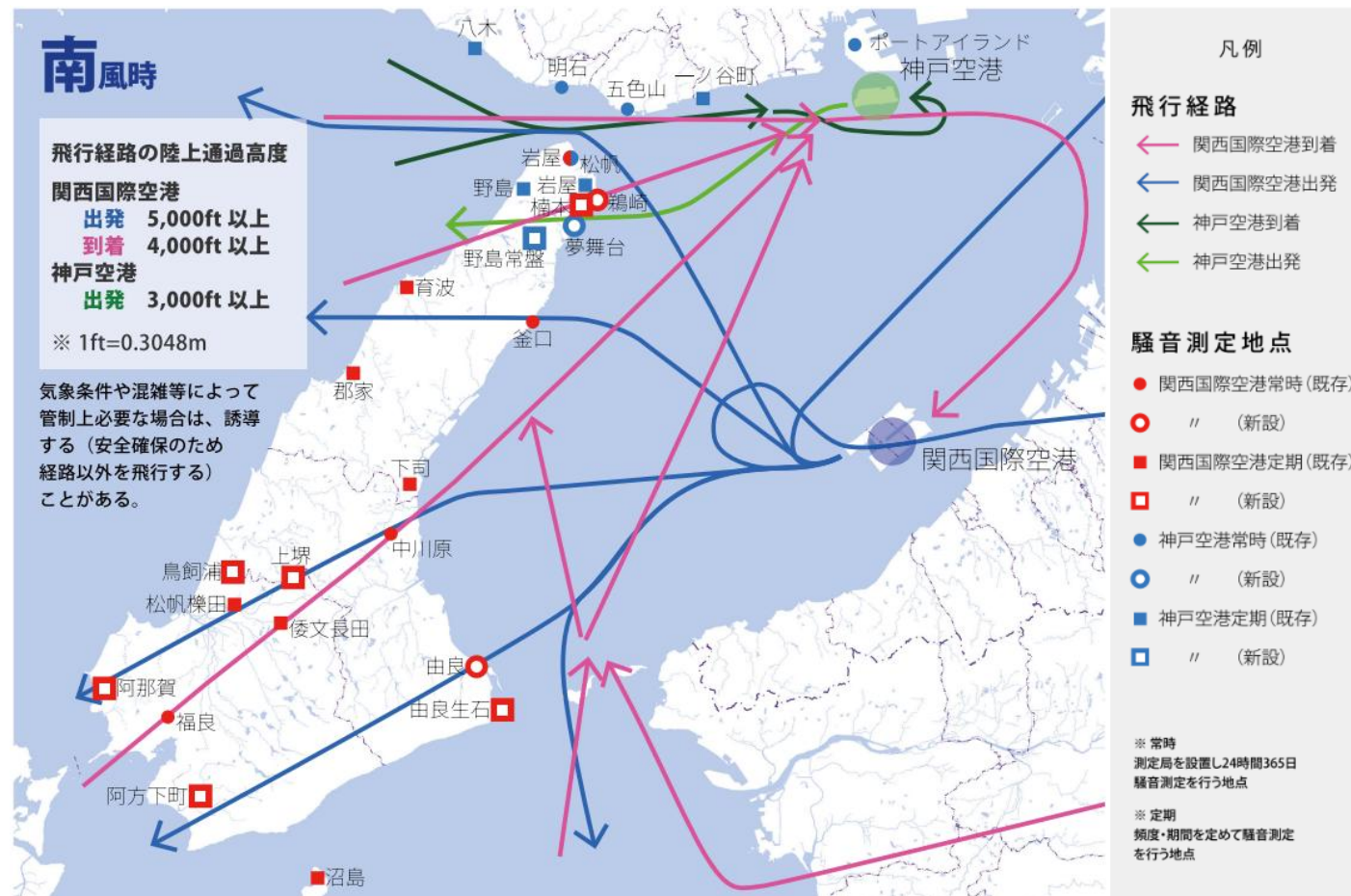
※飛行経路は、国土交通省「関西空域における飛行経路技
術検討委員会」の中間とりまとめで示された、飛行経路見直し
案を引用

※2025年2月～3月に配布したチラシから作成

航空機の安全運航を確保するため、気象条件や混雑等に応じて、管制上必要な場合は航空機の誘導が行われます。
このため、航空機は必ずしも経路線上を飛ぶものではなく、幅をもった飛行となります。

南風時 / 空港の北から着陸 & 南から出発の飛行経路

2025年2月～3月に配布したチラシでお示した飛行経路図



※「地理院地図Vector」(国土地理院)
(<https://maps.gsi.go.jp/vector/>) をもとに関西エア
ポート(株)が作成
※飛行経路は、国土交通省「関西空域における飛行経路技
術検討委員会」の中間とりまとめで示された、飛行経路見直し
案を引用
※2025年2月～3月に配布したチラシから作成

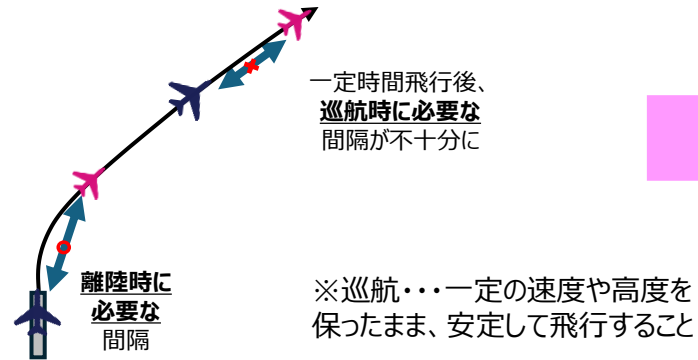
航空機の安全運航を確保するため、気象条件や混雑等に応じて、管制上必要な場合は航空機の誘導が行われます。
このため、航空機は必ずしも経路線上を飛ぶものではなく、幅をもった飛行となります。

航空機の誘導

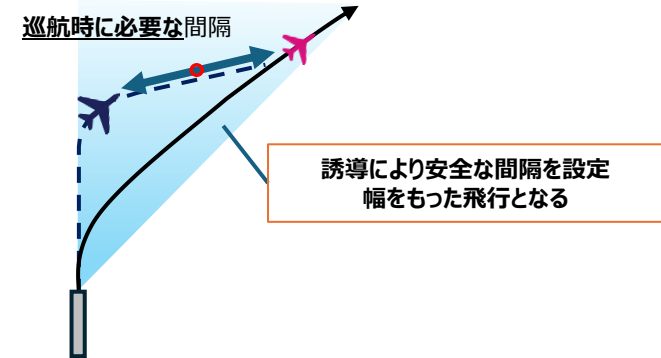
- 航空機が誘導（経路以外を飛行）されることは、航空機同士の安全確保に必要です。
- 出発機は離陸時における必要な間隔と巡航時における必要な間隔が異なるため、誘導されることで適切な間隔が確保されます。
- 到着機は各方面から空港に向かって飛来するため、誘導されることで到着機同士を整列し、安全な間隔を確保して着陸態勢に入ります。

出発機の 誘導イメージ

出発機同士の間隔が不十分になることが予想される

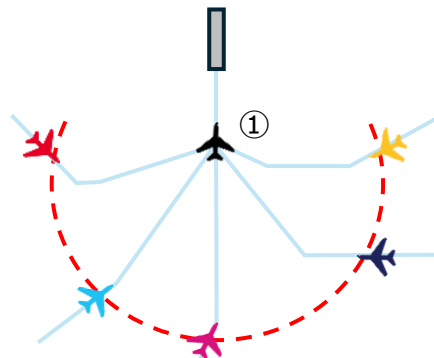


誘導による間隔の設定

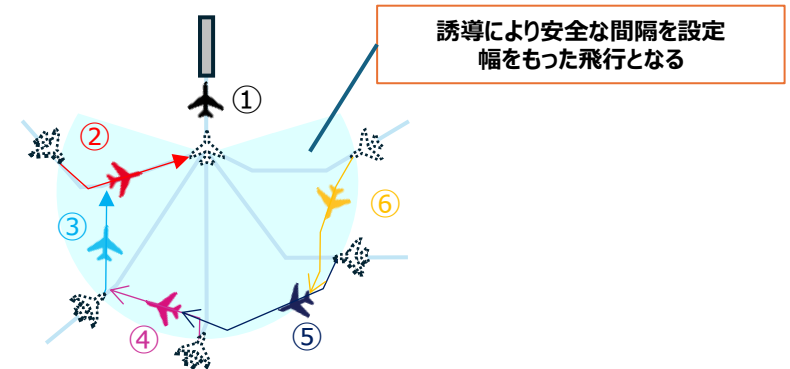


到着機の 誘導イメージ

到着機が競合



誘導による間隔の設定

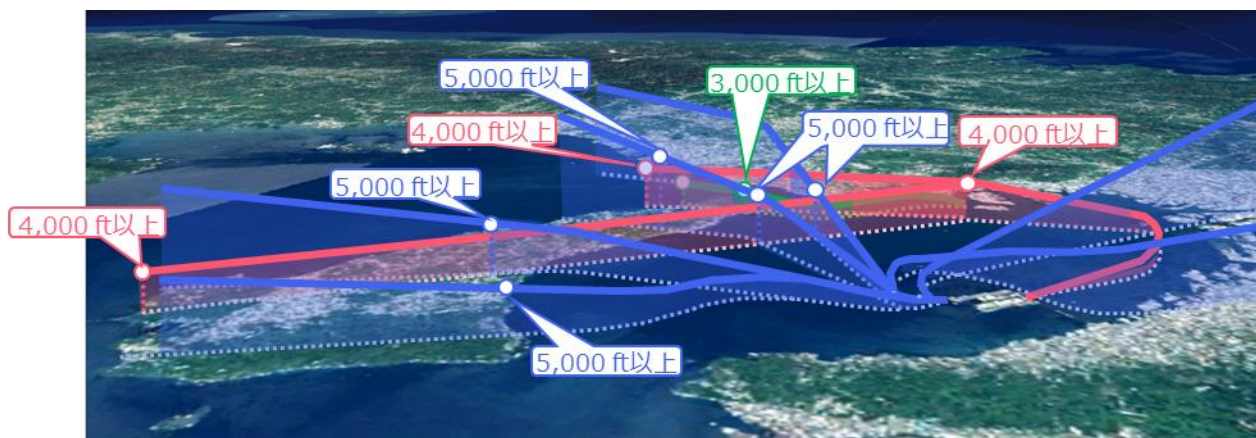


2025年3月20日以降の飛行高度引き上げのための運用上の工夫事例（南風時※）

※年間を通じて概ね4割の使用頻度

- ・地元からの要請である高度引き上げを実現するため、関空出発機の上を関空到着機が飛行するように誘導されています。
- ・その結果、関空出発機及び関空到着機の双方の高度が引き上がっています。また、これに伴い、神戸出発機の高度引き上げも実現しています。

第13回関西3空港懇談会で示された経路の飛行イメージ

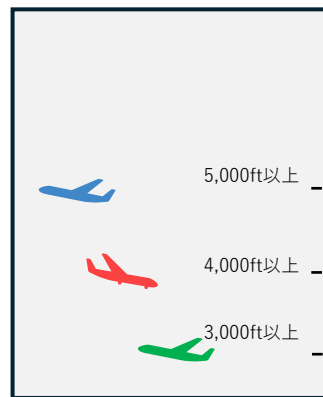


※混雑等によって管制上必要な場合、誘導する（経路以外を幅をもって飛行する）ことがある
※現在の主な飛行事例であり、実際は安全性の確保を前提に交通状況や気象条況等により誘導され、集合ポイントに様々な方向から集まってくるなど、ばらつきがある
※悪天候の回避等により、異なる飛行事例も予想される
※実際の飛行事例に記載の高度は、2025年8月の実測平均値

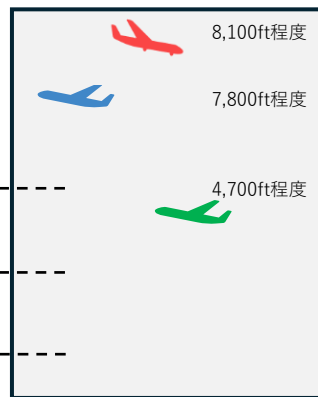


※簡略化イメージ図

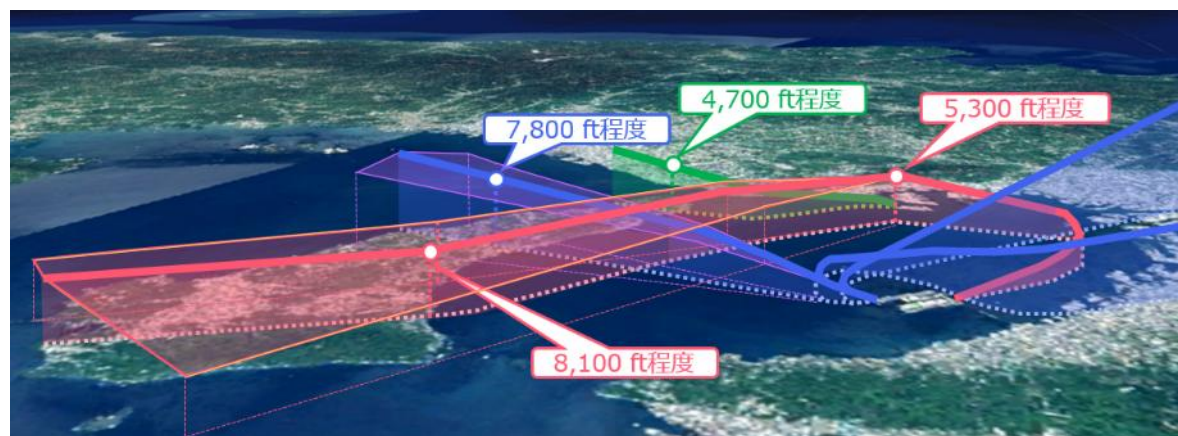
懇談会提示経路 飛行イメージ



飛行事例（引き上げ努力後）の ●地点（陸地近辺）平均高度



実際の飛行事例（引き上げ努力後）



- 関空出発機
- 関空到着機
- 神戸出発機
- 着陸機の幅を持った飛行イメージ
- 離陸機の幅を持った飛行イメージ

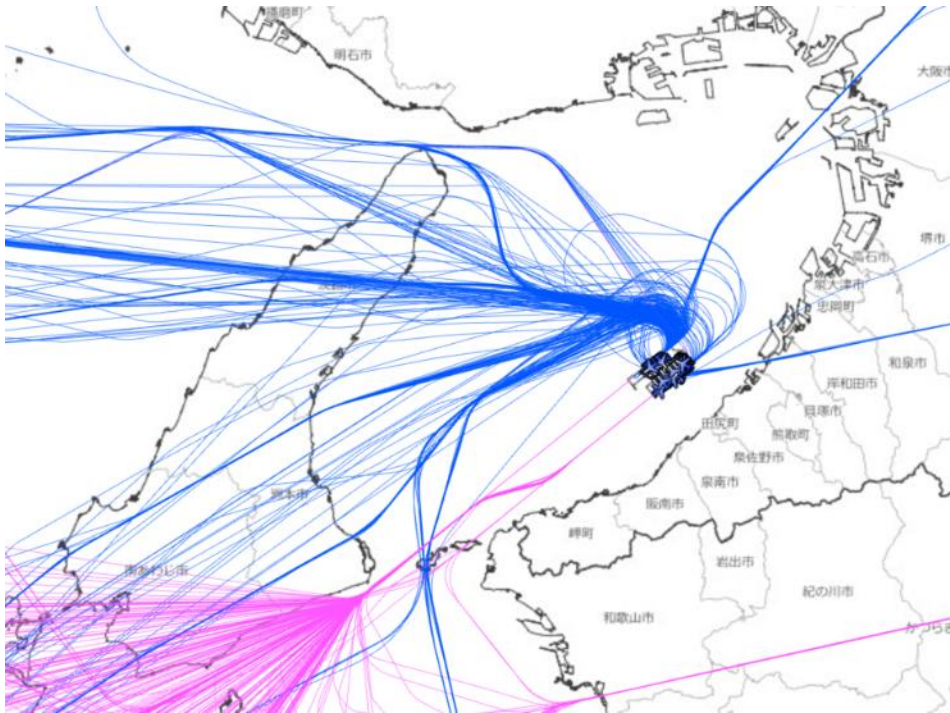
【飛行状況】

- ・到着機は、出発機が離陸直後の低い高度を飛行している空港近傍で交差するよう誘導されています。
- ・出発機は継続的に上昇するため西へ誘導され、到着機と交差した後、各方面へ分散されています。

2025年3月20日以降のある1日の飛行状況

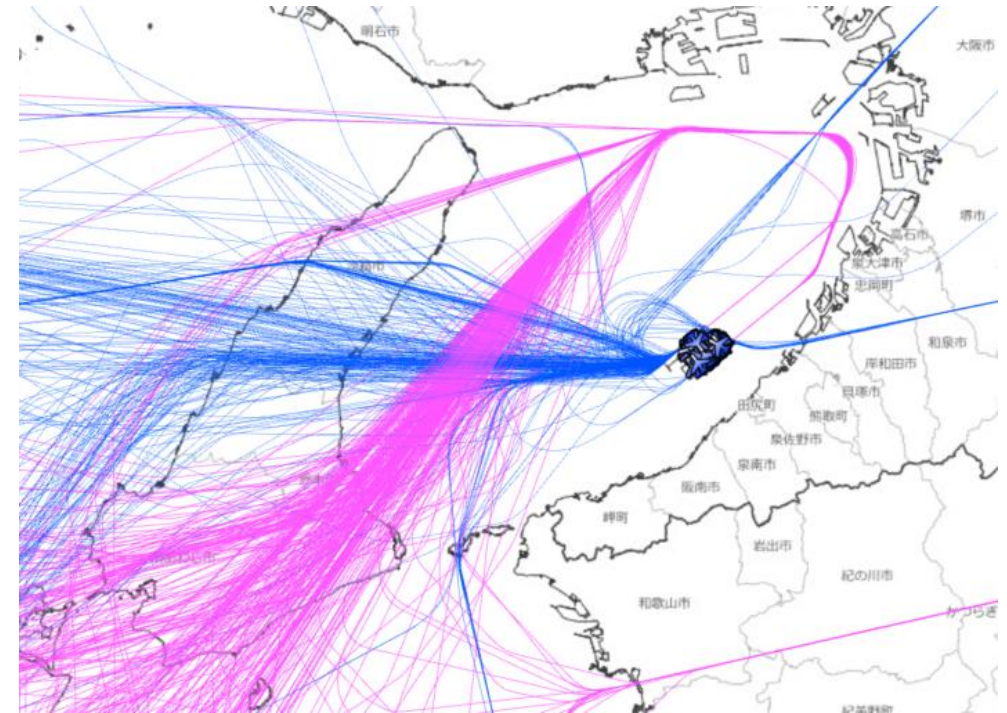
【北風出発・到着】※年間を通じて概ね6割の使用頻度

- 出発機は、安全性の確保を前提に交通状況や気象状況等により誘導され、各方面に幅をもって飛行する傾向があります。
- 到着機は、鳥飼浦方面から由良方面へ飛行する陸上ルートの使用頻度は低く、海上を飛行する傾向があります。



【南風出発・到着】※年間を通じて概ね4割の使用頻度

- 淡路島上空での高度を引き上げるため、出発機と到着機を早めに交差するよう誘導されています。
- このため出発機で明石海峡方面及び釜口方面を経由するルートに飛行するものは南寄りに、中川原方面及び由良方面を経由するルートに飛行するものは北寄りに飛行する傾向があります。
- また、到着機は福良方面から中川原方面を経由するルートに飛行するものが東寄りに飛行する傾向があります。



※北風時（空港の南から着陸＆北から出発）が中心だった2025年11月4日および南風時（空港の北から着陸＆南から出発）が中心だった2025年11月1日に、関西国際空港を離着陸したすべての飛行機が実際にたどった航跡を示したもの
※出発便の航跡を青の線で、到着便の航跡を赤の線で表示している
※「地理院地図Vector」（国土地理院）（<https://maps.gsi.go.jp/vector/>）をもとに関西エアポート株式会社が作成

騒音実績【関西国際空港の常時測定局（兵庫県）】



・ 高度引き上げの効果もあり、騒音実績は予測より下回っています。

測定局	Lden (dB)														
	予測 レベル	2024 年度	2025 年度	2025年度											
				4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
岩屋	44～48	42	40	41	41	40	40	41	37	39	40	41	41	39	40
鵜崎		36※	35	36	36	35	34	34	33	37	36	36	34	36	37
釜口		38	39	40	40	40	39	36	36	40	40	40	38	39	39
由良		36※	35	36	35	34	34	34	32	34	35	36	36	35	35
中川原	40～44	41	33	34	33	33	32	30	27	33	32	33	32	34	34
福良	～40	36	31	33	32	31	30	32	29	29	31	31	30	30	30
南風（24） 運用割合		47%	42%	49%	42%	50%	72%	81%	45%	9%	27%	32%	50%	20%	12%

※鵜崎、由良の2024年度は3/20～31までのデータ

新たな環境監視体制について

国が示した負担軽減運用の着実な実行と、住民の生活環境への影響をできる限り抑制する観点から、国・県市・空港会社等の関係者が一体となって、環境監視体制の強化に取り組んでいます。

取り組み内容	具体例
①騒音測定地点の増設	・新飛行経路にあわせて常時および定期測定地点の増設
②新飛行情報システムの整備	・航跡情報などを公開する新たな情報システムを整備し、関西エアポート(株)ホームページで飛行情報等を公開 航跡動画： https://env-info.kansai-airports.co.jp/noise/flight-track/wake/
③相談対応の強化	・国を含め、関係者間の緊密な連携を図るとともに、関西エアポート(株)の問い合わせ受付体制を見直し、各空港の運用時間に合わせ体制構築（詳細は次ページ）
④会議体の設置	・関西国際空港および神戸空港の飛行経路に関する課題について協議・調整を行うため、地域協議会を設置 兵庫県ホームページ： https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks06/kyougikai.html ・同協議会には、兵庫県、神戸市、関西エアポート株式会社、国が参画し、分析した騒音や飛行の状況を関係者間で共有 ・2024年2月に第1回協議会を、2025年8月に第2回協議会を開催 ・毎月、作業部会を開催し、飛行状況や騒音状況等について協議 ・今後も継続的に環境監視に取り組む

お問い合わせ

【航空機騒音に関すること】

関西国際空港：24 時間（365 日対応） TEL 072-455-2177

神戸空港：7 時～ 23 時（365 日対応） TEL 078-940-2574

※神戸空港については、上記時間以外は、留守番電話での対応になります。

※通話料は発信者様のご負担となります。

※どちらにお電話いただいても、両空港発着の航空機に関するお問い合わせに対応可能です。

【本資料に関すること】

兵庫県土木部空港政策課

（代表）078-341-7711（内線 75217）kukoseisaku@pref.hyogo.lg.jp

【神戸市の空港行政について】

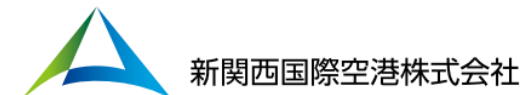
神戸市港湾局空港調整課

0570-083-330 または 078-333-3330（神戸市お問い合わせセンター）airport_koutyou@city.kobe.lg.jp

【関西国際空港・神戸空港の運営について】

関西エアポート株式会社 渉外本部 地域環境部 KIX・KOBÉ地域グループ

072-455-2174 <https://www.kansai-airports.co.jp/inquiry/#environment>



2026 年 1 月 18 日
関西 3 空港懇談会

第 15 回関西 3 空港懇談会 報告

1. 第 14 回懇談会以降の状況

わが国の航空市場は、コロナ禍からの回復・成長を果たし、2025 年の訪日外国人数は 4,000 万人を越えることが見込まれるなど、今後の更なる成長が期待される。また、大阪・関西万博(以下、「万博」という)には、日本国内・世界各国から関係者を含め 2,900 万人以上が訪れ、様々な国際交流やビジネス交流が行われた。

関西では、2024 年の第 14 回懇談会において、万博の成功とその後の関西の持続的な成長への対応、そして 2022 年の第 12 回懇談会で合意された「2030 年前後を目途に、3 空港全体で年間 50 万回の容量確保」の実現に向け、極めて重要である関西空港の容量拡張とそれを補完する神戸空港の活用を図る観点から、懇談会として、「公害のない空港」という海上空港の基本理念の下、地元の意見、要望等を真摯に受け止め、最大限の配慮を行うことを前提に、新飛行経路の導入に合意した。

今回の懇談会では、その後の取組み等について、以下の内容が共有された。

(1) 新飛行経路の運用開始後の取組状況

第 14 回懇談会の合意に基づき、国による必要な手続き等を経て、2025 年 3 月より、新飛行経路の運用が開始された。

環境面での配慮については、国において、安全性の確保を前提に、飛行高度を引き上げるための運用努力が行われるとともに、国の参画、協力を得て、府県と関西エアポート社、空港設置管理者が連携し、新飛行経路に応じた騒音測定地点の増設、新たな飛行情報システムの整備と一般公開、相談・苦情対応の強化、府県毎の関係者会議の設置など、新たな環境監視体制の整備が進められた。

それら取組みの結果、現在の騒音値は、環境基準を大幅に下回り、また当初の予測(2024 年 1 月公表「新飛行経路案に係る環境検証委員会 中間とりまとめ」)も下回っている。

その一方、一部地域では、飛行頻度が高まる状況にある。また、苦情・問合せ件数については、新飛行経路の導入当初に比べ、足元では落ち着きつつあるものの、飛行頻度が高まっている地域等からは、飛行状況に関する問合せが引き続き寄せられている。

全般的に、第 14 回懇談会で合意されたとおり、住民の生活環境への負担をできる限り軽減するための取組みが行われている、と考えられるが、今後の発着回数の増加を見据え、引き続き、注視していくとともに、状況に応じ、地元への丁寧な説明を行うなど、関係者の協力が必要である。

地域振興に関しては、関係府県市と関西エアポート社が中心となり、地元とも連携・協力し、観光振興など地域の実情に応じた取組みが進められている。今後も、空港と地域の共生・発展を目指し、引き続き、本懇談会の関係団体が協力していく必要がある。

（２）関西３空港の現状

昨年４月から始まった万博を追い風に、2025 年度上半期における関西３空港の総発着回数は19.7 万回、総旅客数は2,753 万人と過去最高を記録した。

その一方、足元では、国際情勢の変化により、一部地域の国際線において減便・運休が発生するとともに、国内線の厳しい事業環境を踏まえ、国の有識者会議において、国内航空ネットワークの維持に向けた方策が議論されている。今後、これらの動向を注視していく必要がある。

① 関西空港

ターミナル１のリノベーションがグランドオープンし、万博開催の効果や旺盛なインバウンド需要にも牽引され、2025 年度上半期には、国際線旅客数・発着回数ともに過去最高を記録するなど、成長軌道への復帰を果たしている。一方、2025 年度下半期において、国際情勢の影響による国際線の減便等が生じている。

② 神戸空港

関西空港を補完する観点から、昨年４月に開業した第２ターミナルにおいて、東アジアを中心に国際チャーター便の就航が開始され、神戸市以西の市場開拓を含めた関西全体の需要拡大に向けたスタートを切っている。

③ 伊丹空港

昨今、増加傾向にある悪天候等による遅延便への対応策として、昨年４月より、夜間騒音抑制料を導入し、空港周辺地域の生活環境の改善等に向けた取組みを始めるなど、環境に配慮しつつ、関西の国内線基幹空港としての役割を着実に担っている。

２．関西３空港の次なる発展に向けて

これまで、本懇談会では、2019 年の第９回懇談会取りまとめに基づき、短期及び中期の視点に立った取組みを推進してきた。その結果、関係者の強力な連携の下、万博までに関西空港の容量拡張、神戸空港の活用が実現し、将来の航空需要の拡大に対応できるよう、新飛行経路の導入など着実に環境整備を進めてきたところである。

今回の懇談会では、「公害のない空港」という海上空港の基本理念の下、地元の意見、要望を真摯に受け止め、最大限の配慮を行うことを前提に、今後も、引き続き、関係者が、地元に対して環境面の十分な配慮を行うとともに、地域振興に最大限協力していくことを確認した。

併せて、関西では、ワールドマスタースゲームズ 2027 関西や 2030 年の IR 開業などを控え、中長期的に国内外の交流拡大が期待されることから、万博をスプリングボードとし、高まった「関西」の訴求力を関西全体の成長につなげるため、そのゲートウェイとなる関西３空港の発展に向け、以下の方針を確認した。

① 関西空港

首都圏空港との競争力を確保しつつ、年間発着回数 30 万回の実現のため、関西エアポート社を中心に、自治体・経済界など関係者が連携し、旺盛なアジアの需要の取り込みに加え、欧米をはじめとする国際線ネットワークの多角化に向けた取組みを進める。

また、国内線については、国や航空会社の動向を注視しつつ、関西エアポート社を中心に、関西空港をはじめとする関西 3 空港の国内線ネットワークの維持に向けた検討を進める。

さらに、関西エアポート社において、越境 EC 貨物の取扱量の急激な高まりなど貨物需要の変化や首都圏空港との競争等に対応するため、航空物流施設の機能強化を進める。

② 神戸空港

関西空港・伊丹空港を補完する空港として、その機能を高め、神戸市以西の新たな市場開拓など、関西 3 空港の需要拡大に貢献していく必要がある。そのため、第 12 回懇談会の合意に基づき、関西 3 空港の運営主体の関西エアポートグループの経営判断を尊重しつつ、関係団体協力の下、同社グループ及び神戸市において必要な取組みを進める。

③ 伊丹空港

第 9 回懇談会の取りまとめに基づき、今後のあり方について、必要な議論を行うものとする。

本懇談会は今後も適宜継続開催し(原則年 1 回程度)、関係者の連携・協力のもと、その時々
の状況変化に応じて評価検討を行い、必要な課題について議論し、順次結論を得る。

以上

関西国際空港及び神戸空港の飛行経路に係る淡路地域協議会 設置要綱

（目的・事務）

第1条 淡路地域において、関西国際空港及び神戸空港が環境面で地域と共生していく観点から、関西国際空港及び神戸空港の飛行経路に係る淡路地域協議会（以下「協議会」という。）を設置し、関西国際空港及び神戸空港の飛行経路に係る課題について協議・調整を行う。

（組 織）

第2条 協議会は、淡路地域自治体、国土交通省、新関西国際空港株式会社、関西エアポート株式会社、関西エアポート神戸株式会社、神戸市及び兵庫県から、別表1に掲げる役職にある者をもって構成する。

2 前項の構成員がやむを得ない理由により会議に出席できない場合、代理人を指名して出席させることができる。

3 協議会には、必要に応じて、国土交通省航空局航空ネットワーク部長又は近畿圏・中部圏空港課長等が参画する。

（座 長）

第3条 協議会に座長を置く。

2 座長は、兵庫県知事をもって充てる。

3 座長は、会務を総理し、協議会を代表する。

（会 議）

第4条 協議会の会議は座長が招集する。ただし、災害その他やむを得ない事由により、協議会を招集することが困難であると認められる場合には、座長は書面又はオンラインにより協議会を開催することができる。

2 座長が必要と認めたときは、関係者又は学識経験者の意見を聞くことができる。

（幹事会）

第5条 協議会に、その事務を整理・検討するため、幹事会を置く。

2 幹事会は、淡路地域自治体、国土交通省、新関西国際空港株式会社、関西エアポート株式会社、関西エアポート神戸株式会社、神戸市及び兵庫県から、別表2に掲げる役職にある者をもって構成する。

3 幹事会に幹事会長を置く。

4 幹事会長は、兵庫県土木部空港政策課長をもって充てる。

5 幹事会長及び幹事会の会議については、第3条第3項及び第4条の規定を準用する。

（作業部会）

第6条 協議会に、その所掌事務を分掌させるため、作業部会を設置することができる。

2 作業部会に属すべき構成員は、協議会の議を経て、座長が指名する。

3 作業部会に、作業部会長を置く。

4 作業部会長は、作業部会に属する構成員のうちから、座長が指名する。

(庶 務)

第7条 協議会の庶務は、兵庫県土木部空港政策課が行う。

(補 則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、その都度協議のうえ、これを定める。

附則 この要綱は、令和7年2月19日から施行する。

附則 この要綱は、令和8年4月1日から施行する。

別表1（協議会）

洲 本 市	市長
南 あ わ じ 市	市長
淡 路 市	市長
国 土 交 通 省	大阪航空局長 関西国際空港長
新関西国際空港株式会社	代表取締役社長
関西エアポート株式会社	代表取締役社長
関西エアポート神戸株式会社	代表取締役社長
神 戸 市	市長
兵 庫 県	知事 淡路県民局長

別表2（幹事会）

洲 本 市	企画情報部長
南 あ わ じ 市	企画部長
淡 路 市	企画情報部 部付部長
淡路島市長会	事務局長
国 土 交 通 省	大阪航空局 空港部 空港経営改革調整室長 大阪航空局 保安部 管制課長 大阪航空局 関西空港事務所 総務課長 大阪航空局 関西空港事務所 先任航空管制官
新関西国際空港株式会社	企画部 企画課長
関西エアポート株式会社	渉外本部 地域環境部長
関西エアポート神戸株式会社	神戸空港本部 神戸統括部長
神 戸 市	港湾局 空港戦略部 空港調整課長
兵 庫 県	環境部 水大気課長 土木部 空港政策課長 淡路県民局 総務企画室長 淡路県民局 県民躍動室 環境参事

関西国際空港及び神戸空港の飛行経路に係る淡路地域協議会 作業部会 運営要領

(設置)

第 1 条 関西国際空港及び神戸空港の飛行経路に係る淡路地域協議会設置要綱第 6 条の規定に基づき、作業部会（以下「部会」という。）を置く。

(所掌事務)

第 2 条 部会は、次に掲げる事項について協議し、その結果を幹事会に報告する。

- 一 飛行状況に関する事項
- 二 騒音状況に関する事項
- 三 その他苦情発生状況等、飛行経路に関し共有すべき事項

(構成員及び部会長等)

第 3 条 部会は、国土交通省、関西エアポート株式会社、関西エアポート神戸株式会社、兵庫県から、別表に掲げる役職にある者をもって構成する。

- 2 部会に部会長を置く。
- 3 部会長は、兵庫県土木部空港政策課副課長兼利用調整班長をもって充てる。
- 4 事務局は、兵庫県と関西エアポート株式会社が共同で務める。
- 5 作業部会長及び作業部会の会議については、設置要綱第 3 条第 3 項及び第 4 条の規定を準用する。

(雑則)

第 4 条 この要領に定めるもののほか、議事の手続その他部会の運営に関し必要な事項は、部会長が定める。

(附則)

この要領は令和 7 年 2 月 1 9 日から施行する。

この要領は令和 8 年 4 月 1 日から施行する。

【別表】

国 土 交 通 省	大阪航空局 空港経営改革調整室 課長補佐 大阪航空局 管制課 調査官
関西エアポート 株 式 会 社	渉外本部 地域環境部 グループリーダー
関西エアポート 神 戸 株 式 会 社	神戸統括部 営業・渉外グループ グループリーダー
兵 庫 県	環境部水大気課 班長 土木部空港政策課 副課長兼利用調整班長