

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	10
○お問い合わせ	11

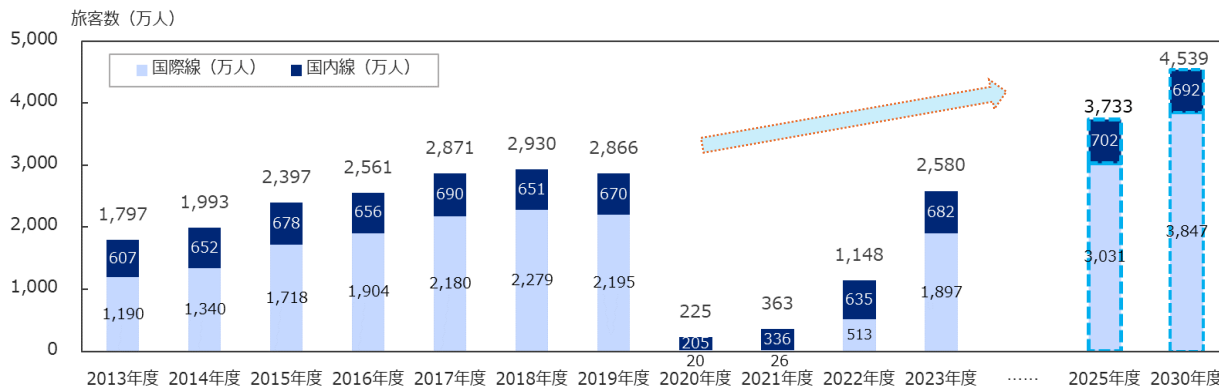
拡大する航空需要への対応

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。

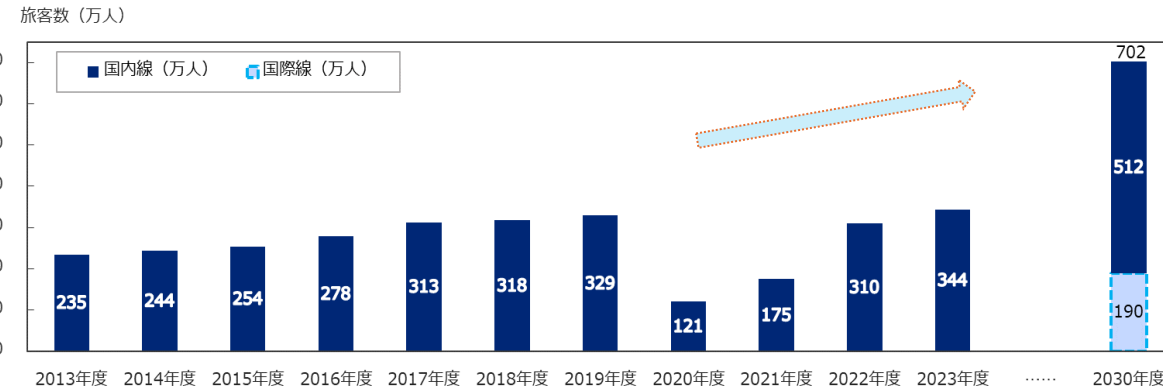
○航空旅客の動向

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

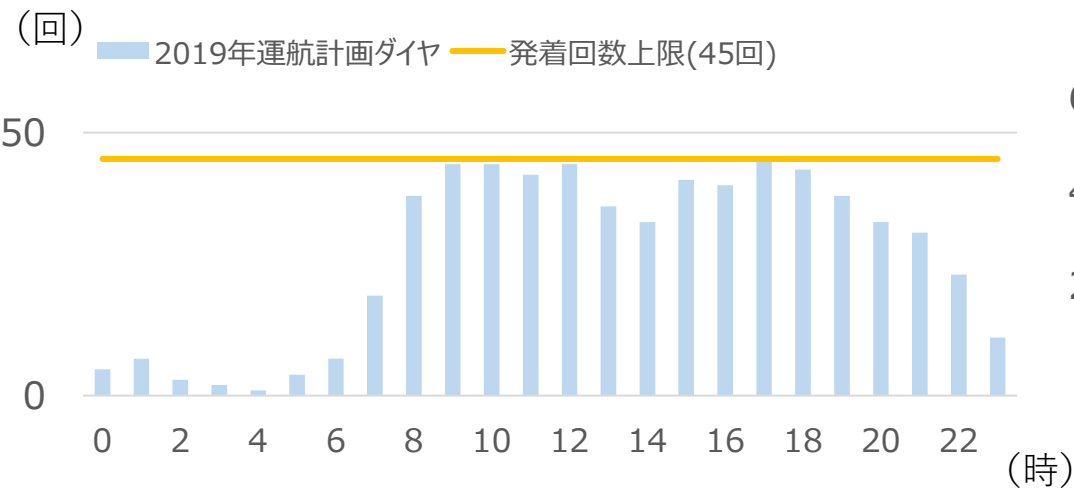
飛行経路見直しの必要性

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。

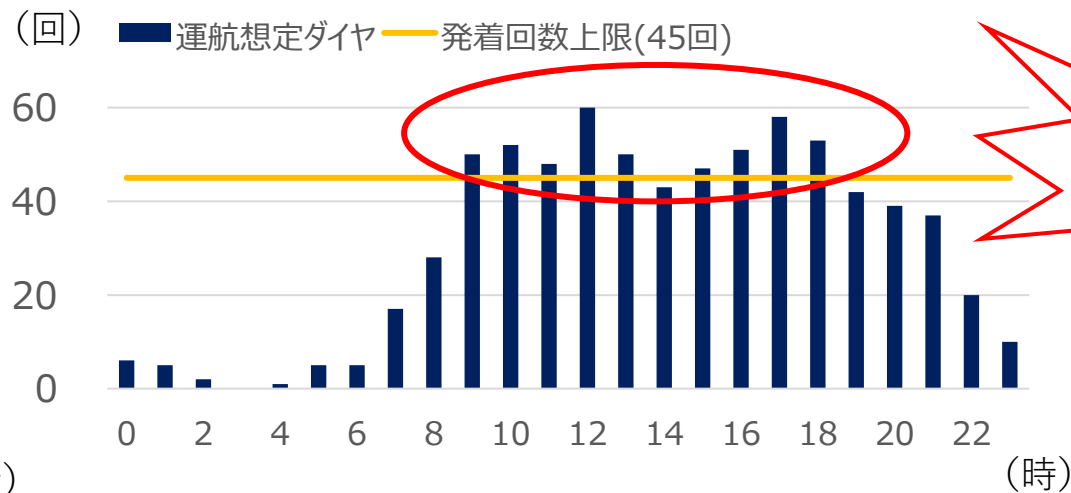
飛行経路見直し前の関西国際空港の1時間あたり発着回数の上限は45回です。2019年時点で上限に達している時間帯や、エアラインの就航需要に応えきれない時間帯がありました。

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**

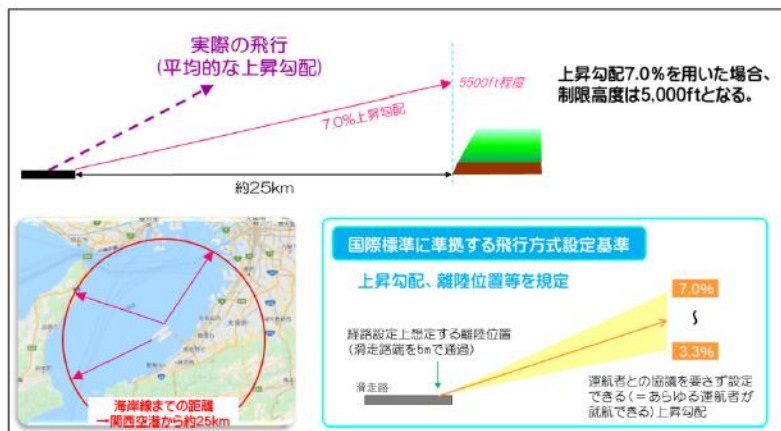
2025年2月～3月に配布したチラシでお示した飛行経路の概要

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。

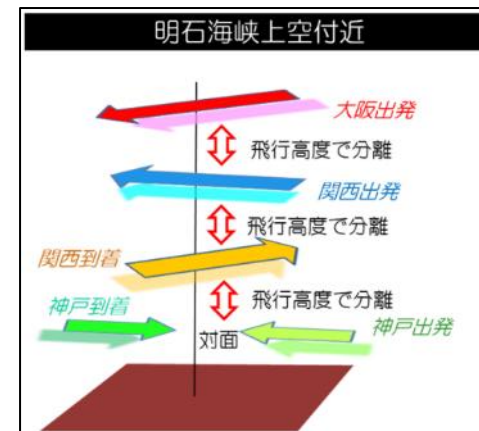
関西国際空港	出発経路	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪湾の上を飛ぶ時間をできるだけ短くするため、出発するときの飛び方を見直しました。また、東アジアや東南アジア方面へ向かう飛行機が増えていることから、西や南西の方向へ向かう出発ルートを増やしました。 ・国際的な飛行機が上昇する角度の基準に合わせて、陸地の上を飛ぶときの最低の高度を5,000フィートに見直しました。【図①】 ・安全に運用するため、出発に使う滑走路と、到着に使う滑走路を入れ替えました。
	到着経路	<ul style="list-style-type: none"> ・着陸する飛行機の時間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）		<ul style="list-style-type: none"> ・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（1ft = 約0.3m）

【図①】



【図②】



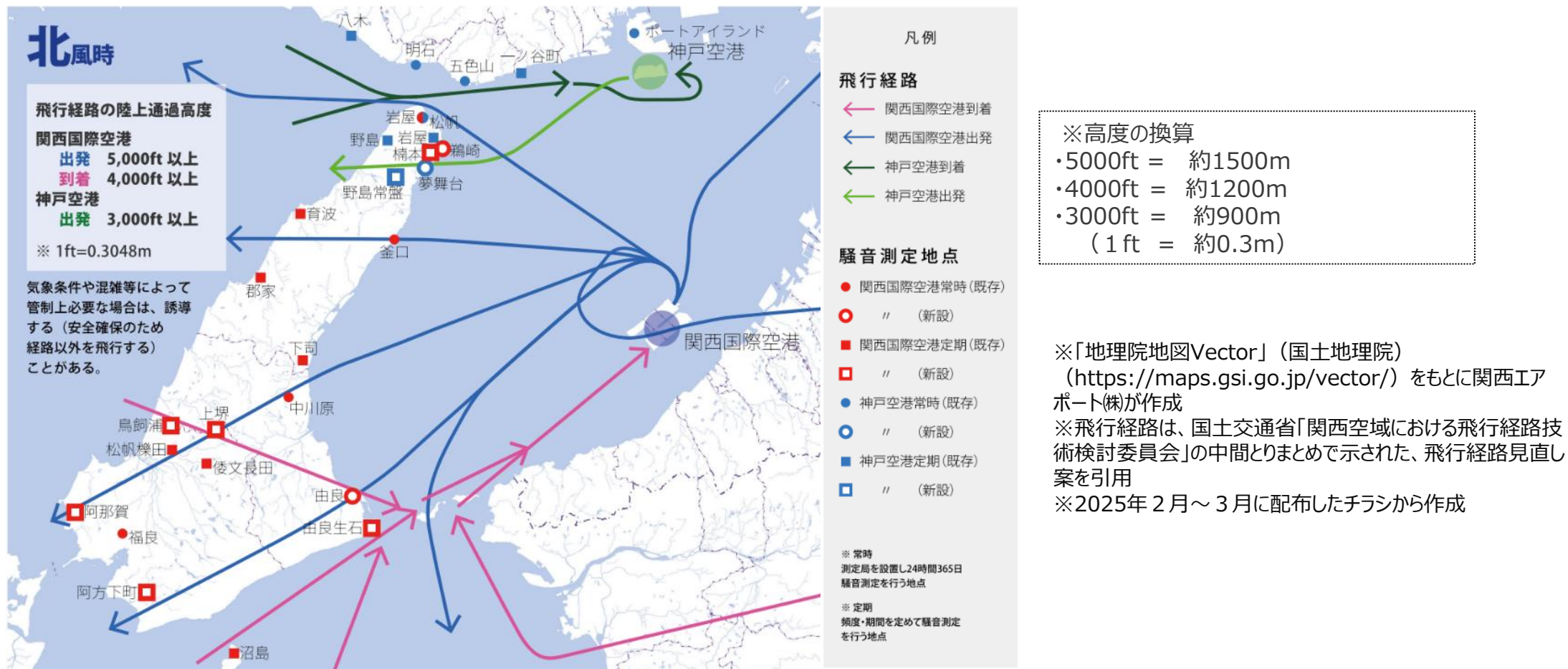
『2024年5月25日、26日、6月1日に開催した住民説明用資料』を基に作成



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

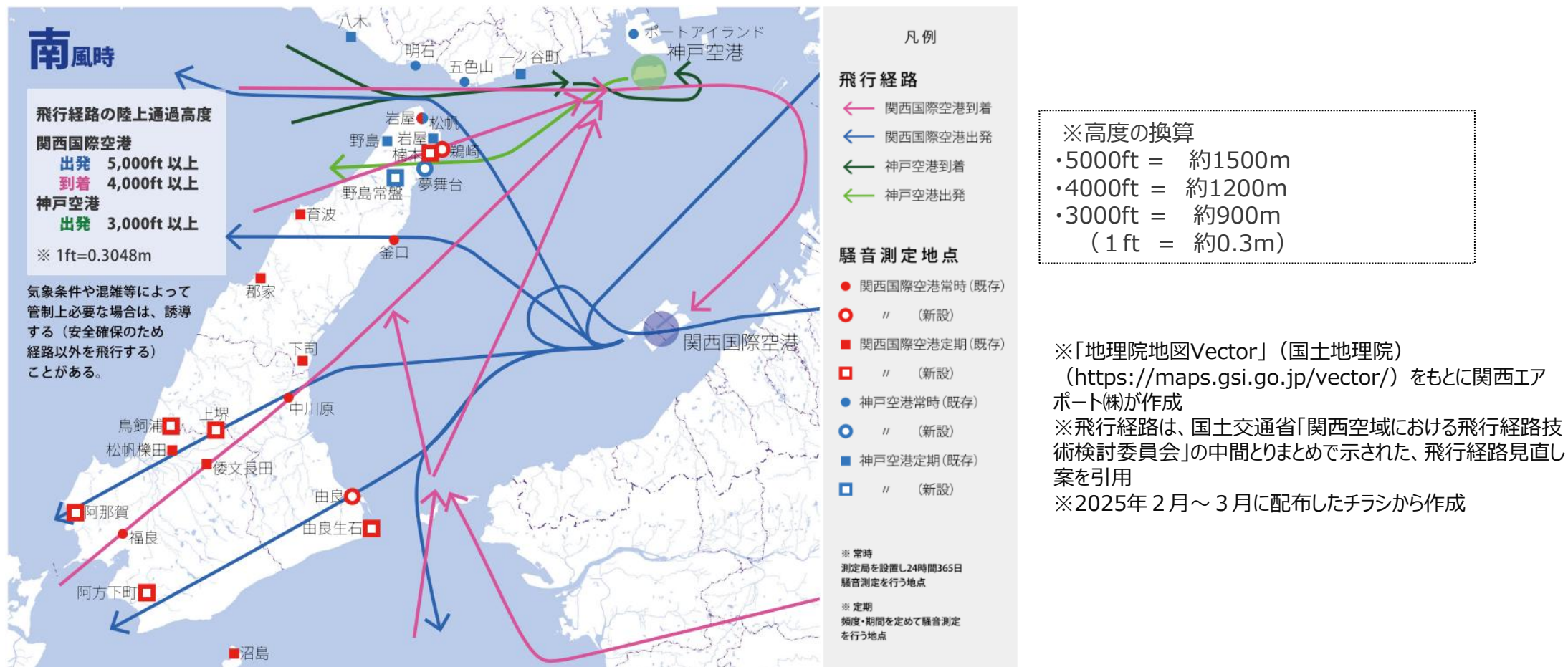
2025年2月～3月に配布したチラシでお示した飛行経路図



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



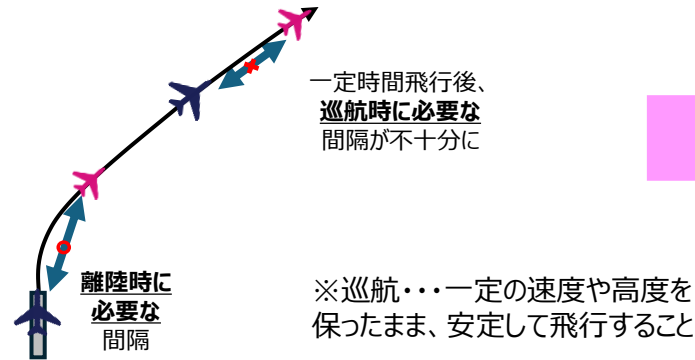
航空機の安全運航を確保するため、気象条件や混雑等に応じて、管制上必要な場合は航空機の誘導が行われます。
このため、航空機は必ずしも経路線上を飛ぶものではなく、幅をもった飛行となります。

航空機の誘導

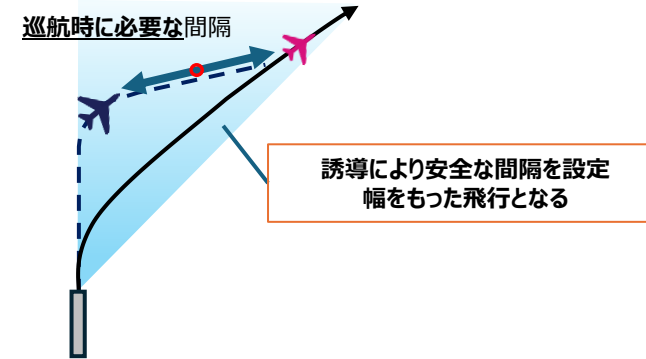
- 航空機が誘導（経路以外を飛行）されることは、航空機同士の安全確保に必要です。
- 出発機は離陸時における必要な間隔と巡航時における必要な間隔が異なるため、誘導されることで適切な間隔が確保されます。
- 到着機は各方面から空港に向かって飛来するため、誘導されることで到着機同士を整列し、安全な間隔を確保して着陸態勢に入ります。

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

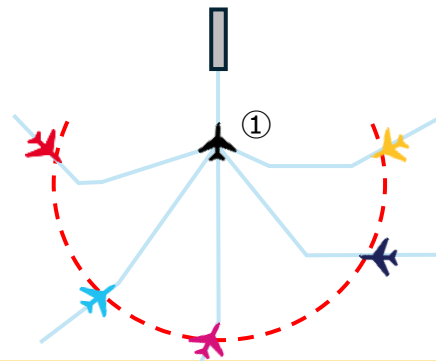


誘導による間隔の設定

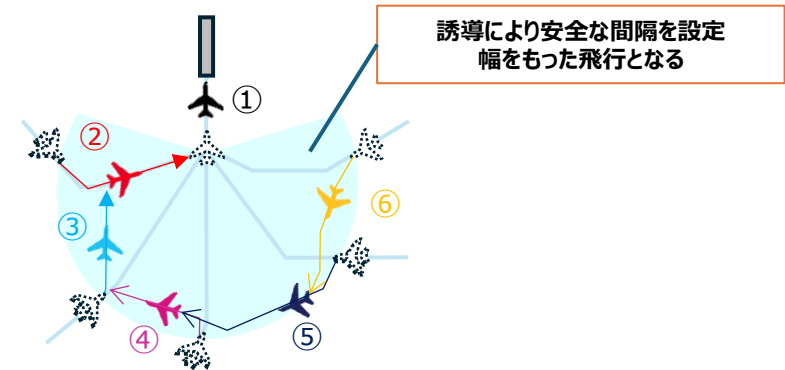


到着機の誘導イメージ

到着機が競合



誘導による間隔の設定

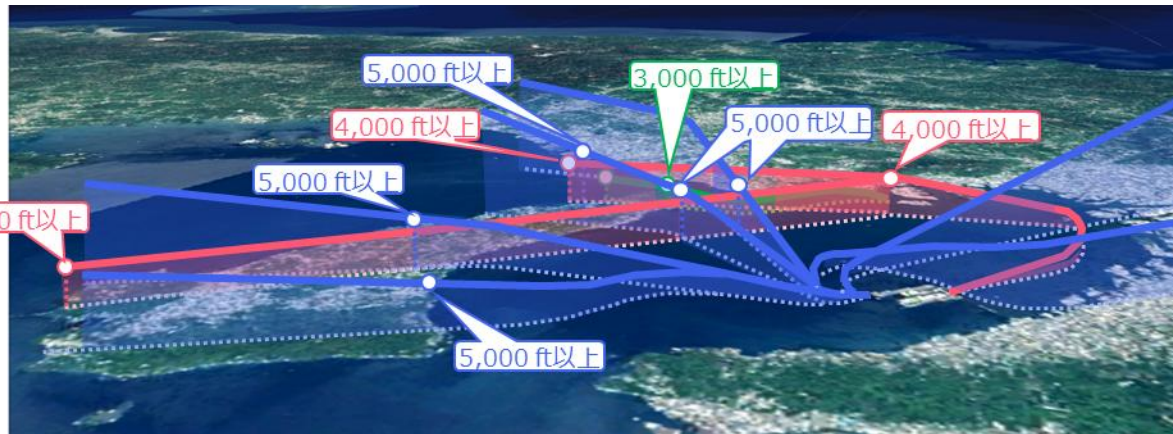


2025年3月20日以降の飛行高度引き上げのための運用上の工夫事例（南風時※）

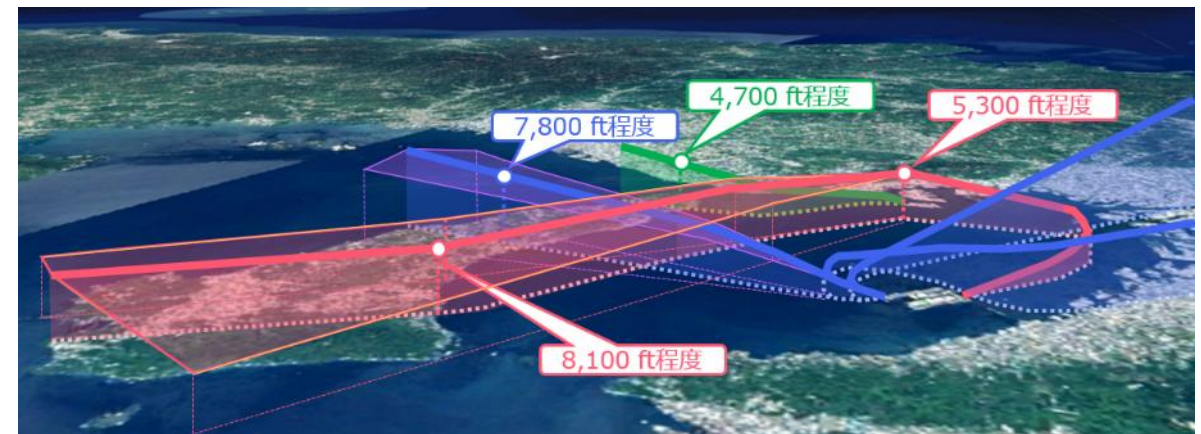
※年間を通じて概ね4割の使用頻度

- 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

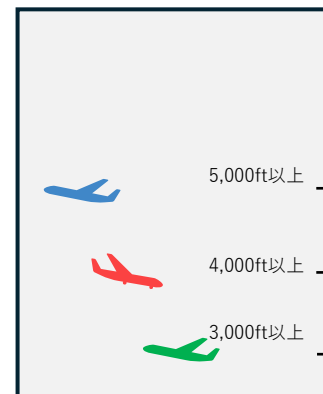


実際の飛行事例（引き上げ努力後）

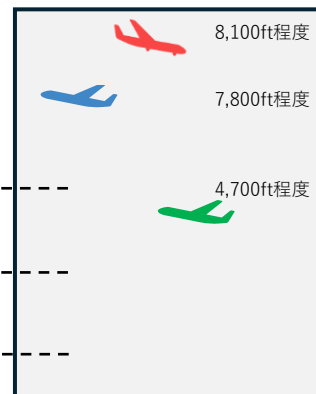


※混雑等によって管制上必要な場合、誘導する（経路以外を幅をもって飛行する）ことがある
 ※現在の主な飛行事例であり、実際は安全性の確保を前提に交通状況や気象条況等により誘導され、集合ポイントに様々な方向から集まってくるなど、ばらつきがある
 ※悪天候の回避等により、異なる飛行事例も予想される
 ※実際の飛行事例に記載の高度は、2025年8月の実測平均値

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



- ✈️ 関空出発機
- ✈️ 関空到着機
- ✈️ 神戸出発機

※簡略化イメージ図

- 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

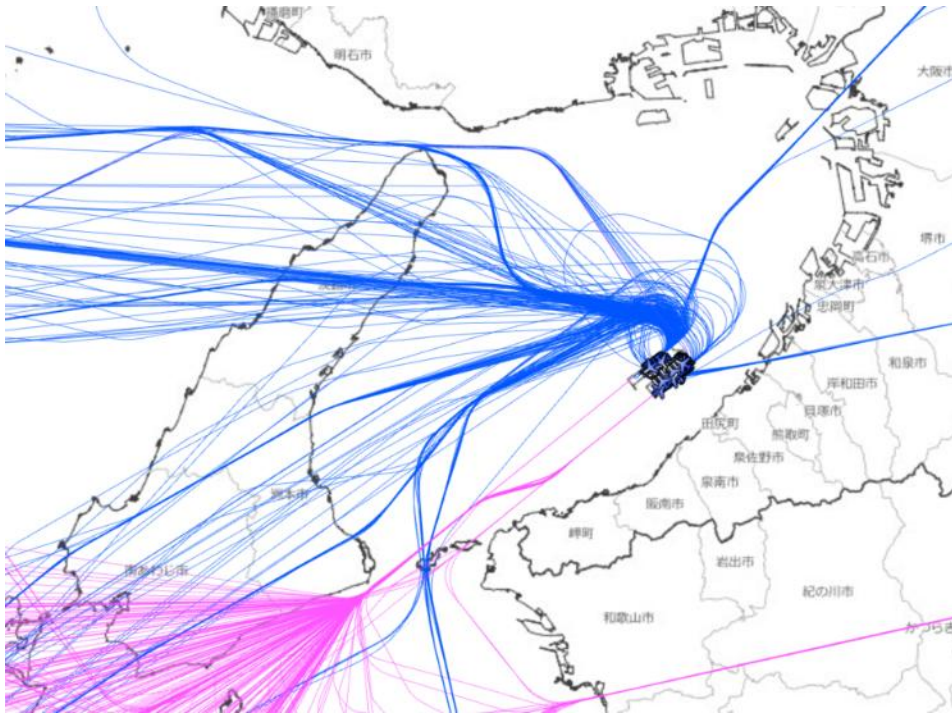
【飛行状況】

- 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

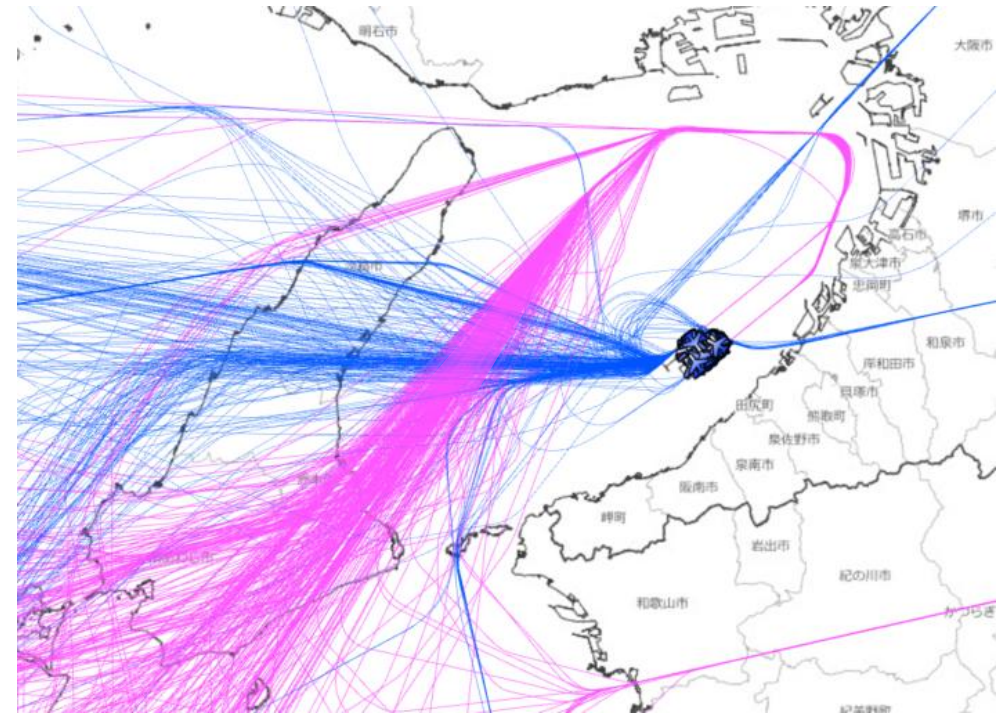
【北風出発・到着】※年間を通じて概ね6割の使用頻度

- 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
鶴崎		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%

※鶴崎、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>

