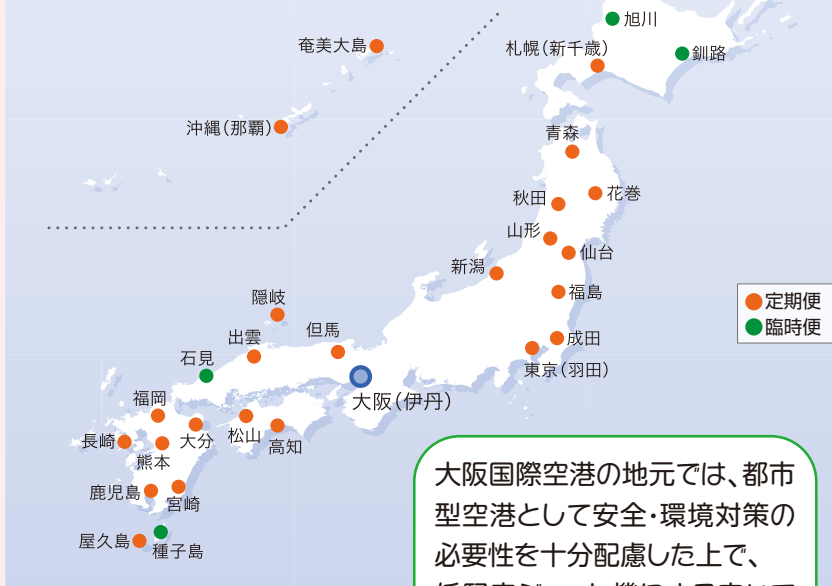


航空路線



大阪国際空港のネットワーク

大阪国際空港の国内線ネットワークは28路線。(内、定期便は24路線・夏季等臨時便は4路線、平成24年6月現在)
 乗り入れているエアラインは、日本航空グループ(日本航空(JAL)・ジャルエクスプレス(JEX)・日本エアコミューター(JAC)・ジェイエア(J-AIR))や全日空グループ(全日本空輸(ANA)・エアニッポン(ANK)・ANAウイングス(AKX))、IBEX エアラインズ(IBEX)、天草エアライン(AMX)があり、東京(羽田空港)とは多数の往復便(シャトル便)が運航されています。



昔は羽田と並ぶ空港じゃったが、環境対策で定期便の一日の発着回数は370回が上限、その内のジェット機も200回と制限されておる。だから、プロペラ枠があるんじや。北海道・沖縄等の長距離路線は便数が制限され、エンジン3発以上のジェット機は就航禁止なんじや。

現在の路線

就航先	距離(km)	飛行時間	往復
新千歳	1,161	1h50m	3
旭川	1,320	1h55m	1
釧路	1,336	1h55m	1
青森	946	1h30m	4
秋田	793	1h20m	5
花巻	870	1h25m	4
仙台	803	1h15m~1h25m	15
山形	730	1h15m	3
福島	662	1h 5m	5
新潟	611	1h 5m	9
羽田	514	1h10m~1h15m	30
成田	589	1h20m	4
但馬	175	40m	2
出雲	362	55m~1h	6
石見	477	1h 5m	1
隠岐	366	55m	1
松山	378	50m~1h	11
高知	300	40m~ 50m	9
福岡	578	1h10m~ 15m	16
大分	462	55m~1h 5m	6
熊本	621	1h 5m~1h30m	9
長崎	673	1h15m	6
宮崎	568	1h ~1h 5m	9
鹿児島	655	1h10m~1h20m	12
奄美	989	1h40m	1
那覇	1,304	2h 5m~2h10m	2
種子島	692	1h30m	1
屋久島	663	1h30m	1

大阪国際空港の地元では、都市型空港として安全・環境対策の必要性を十分配慮した上で、低騒音ジェット機による空いているプロペラ枠の有効活用や、長距離路線(北海道・沖縄等)の復活・増便、近距離国際チャーター便の就航など運用緩和をもとめ国に要望もしています。

そうなれば、修学旅行で北海道や九州・沖縄に行くのにも便利ね。遠方からの奈良や京都観光にも便利だわ。



かつては、大阪国際空港と欧米やアジア各地とは国際線で結ばれていましたが、平成6年9月4日に関西国際空港が開港したことに伴い、環境問題を抱える大阪国際空港から国際線は全て関西国際空港に移管されました。

国際定期便の運航が認められていない大阪国際空港では、航空機の借り主が運航費用を全額負担するオーナーズといわれている国際チャーター便のみ例外的に運航可能とされています。平成22年には、16年ぶりにオーナーズによる国際チャーター便が上海に飛び立ちました。

過去の路線

国内線 女満別・帯広・丘珠・函館・三沢・庄内・大館能代・松本・南紀白浜・鳥取・美保・佐賀・徳島・高松・北九州・山口宇部・福江・徳之島・石垣・宮古

国際線 釜山・ソウル・済州・香港・台北・高雄・上海・北京・シンガポール・バンコク・マニラ・デンパサール・ボンベイ・デリー・ムンバイ・ロサンゼルス・デトロイト・ボストン・シアトル・ミネアポリス・フィラデルフィア・サンフランシスコ・ホノルル・サイパン・グアム・ニューヨーク・シドニー・ケアンズ・アンカレッジ・アムステルダム・コペンハーゲン・デュッセルドルフ・マドリード・ロンドン・パリ・ローマ・チューリッヒ・フランクフルト

航空機の移り変わり

かつては大量輸送としてジャンボジェット機(B747)などが数多く飛んでいた大阪国際空港も、今では中・小型機による多頻度運航に移っています。また、新聞社のヘリコプター基地などにも利用されています。

大阪国際空港や周辺で旅客機を見ながら、ゆったりとした時間を過ごしてみませんか。

昔は、ジャンボのような4発機やトライスターのような3発機がたくさん飛んでたんじゃ!



現在飛んできている航空機



国産初の小型ジェット航空機(MRJ)も開発されており、数年先には大阪国際空港で見られるかもしれませんね。



古い航空機大集合。本物を見てみたいなあ。

過去に飛んできていた航空機

あつ、YS11だ。



懐かしの航空会社のロゴ



航空機の見分け方

航空機には、座席数や航続距離、貨物積載量の違いなどで、さまざまな機種があります。

大阪国際空港にやってくる航空機にも、外見から機種を見分けるちょっとした特徴があります。

猛スピードで発着する航空機も、ちょっとした見分け方のポイントを押さえれば一目瞭然じや。君も機体をじっくり眺めて、ヒコーキ博士を目指すのじや!



ポイント① 操縦席の窓



B737-500(有) B737-800(無)

小窓の有無を
チェック!

ポイント② 翼(ウイングレット)



B737-500(無) B737-800(有)



A320(有)

ウイングレットがあると、
空気抵抗を減らし、燃費
が良くなります

ポイント③ タイヤ、他

主輪



B737(2輪) B767(4輪) B777(6輪)

エンジンの大きさ

補助動力の通気口



B767 B777 B767(丸) B777(角)

乗降口の数



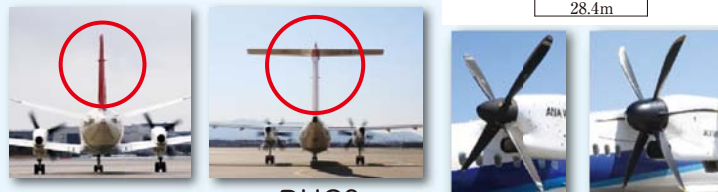
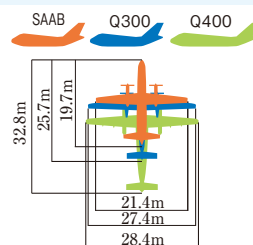
B767
1~2箇所

B777
4~5箇所

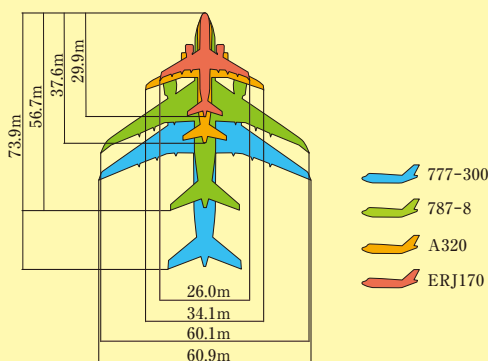
機体がよく似たB767と
B777もここをチェック!

ポイント④ プロペラ機

大阪国際空港発着の
プロペラ機は4機種!
SAAB、DHC-Q100/Q300/Q400
(平成24年6月現在)



SAAB 340B (垂直尾翼) DHC8 (T字尾翼) Q100/Q300 (羽4枚) Q400 (羽6枚)

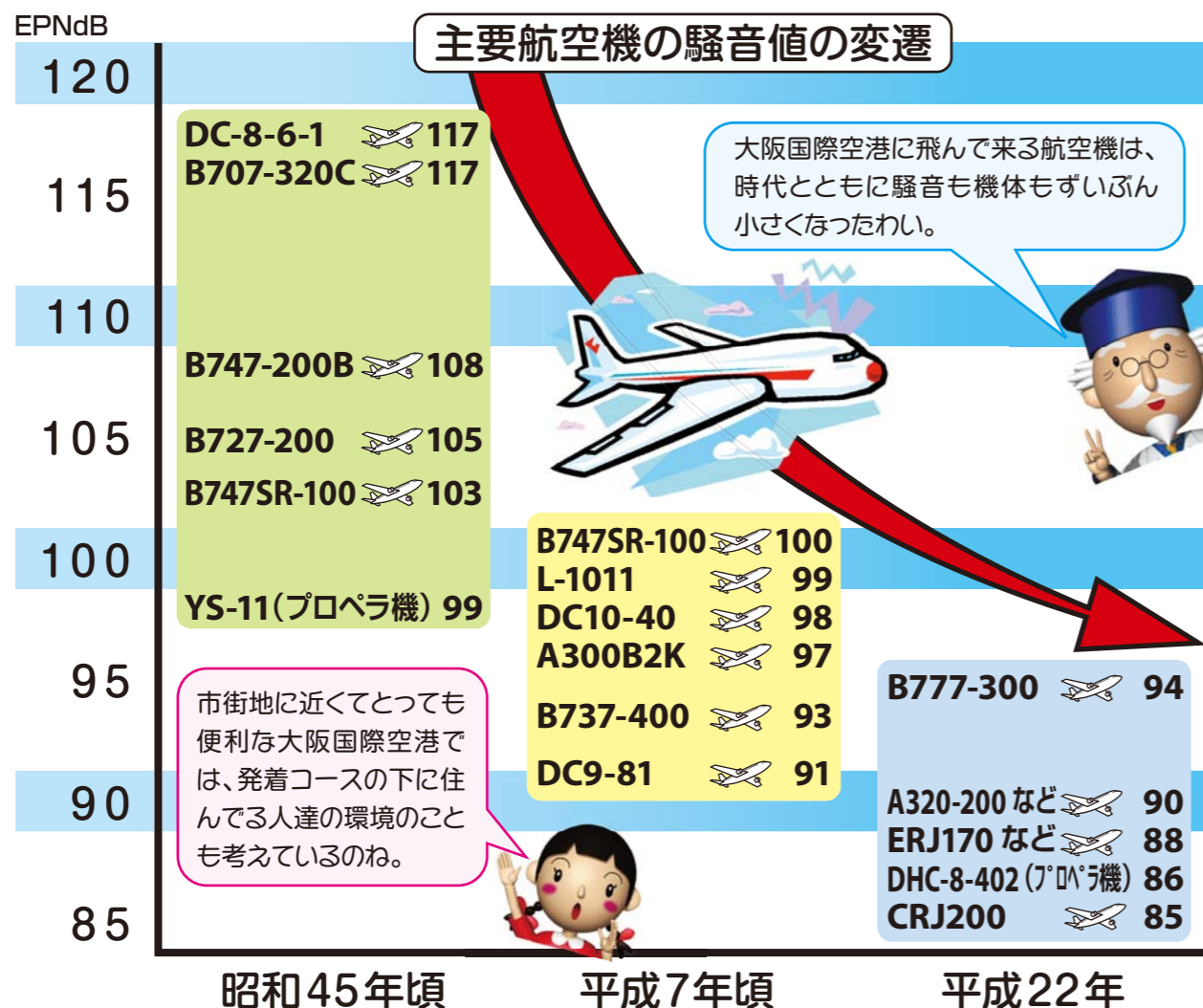


代表的なジェット機の大きさ比較

航空機騒音と環境対策

航空機騒音の移り変わり

大阪国際空港では騒音対策により低騒音機がいち早く導入され、今のジェット機は昭和45年頃に飛んでいた航空機の中で一番騒音の低かったYS-11（プロペラ機）より騒音が大幅（5～14ポイント）に低くなっています。



大阪国際空港に飛んで来る航空機は、時代とともに騒音も機体もずいぶん小さくなったわい。

市街地に近くとつても便利な大阪国際空港では、発着コースの下に住んでる人達の環境のことも考えているのね。

・表中の騒音値…離陸測定点と進入測定点の騒音値の平均。
 ・実効感覚騒音レベル(EPNL)…航空機騒音や継続時間の違いによるうるささを評価する尺度。
 (単位:EPNdB) (大阪国際空港及びその周辺地域活性化促進協議会「関西3空港の概要」)

平成24年1月から、より低騒音のB-787が就航しているよ。
 ジェット排出口の形をのこぎり歯状にするなどして、騒音を減らしているんだ。

ジェット排出口 (シエロンノズル)

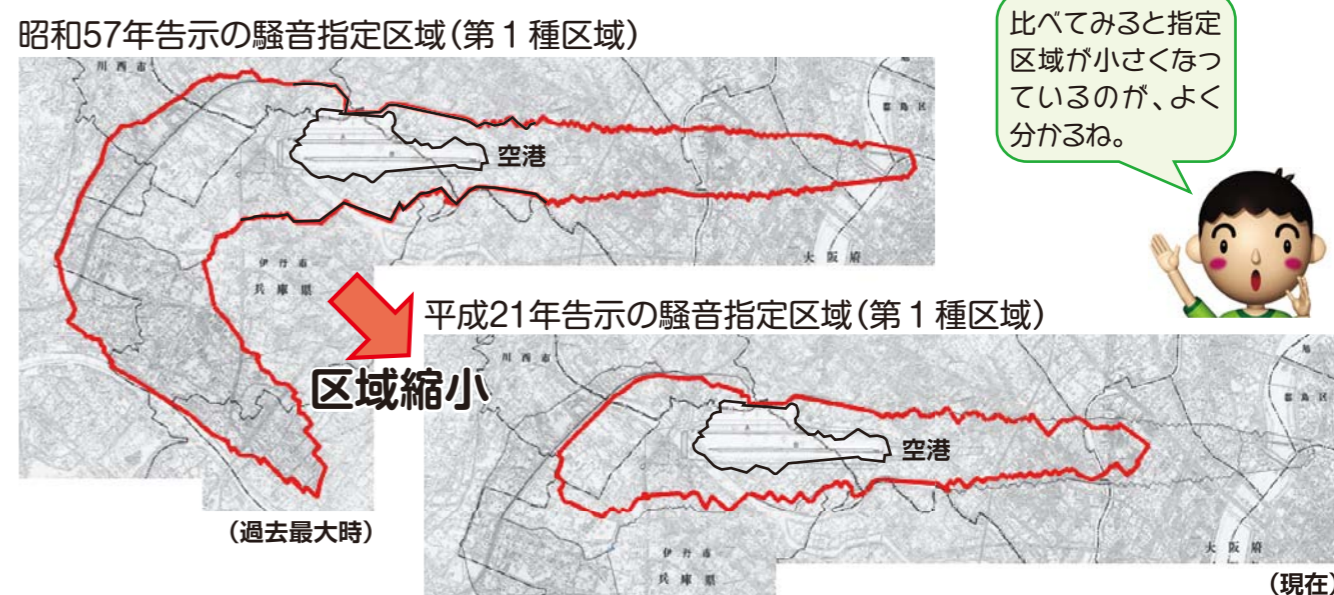
さらに、大阪国際空港では、次のような離着陸時の騒音軽減方式が採用されています。

- ・離陸時 他空港での離陸に比べ、高い高度まで急上昇を続け騒音を減少させています。
- ・着陸時 脚下げ・フラップ(主翼にある可動翼片)下げを遅くしたり、浅いフラップ角で空気抵抗を減らしてエンジンの推力を小さくし、騒音を減少させています。

こうした対策により騒音はかなり改善されましたが、環境基準未達成の区域も残っています。

騒音指定区域の移り変わり

大阪国際空港周辺の現在の騒音指定区域は、低騒音機の導入やエンジンの改良、発着時の騒音軽減方式の採用などにより、昭和57年の騒音指定区域の面積と比較すると大きく縮小しました。



比べてみると指定区域が小さくなっているのが、よく分かるね。

区域内では、いろいろな対策が行われているのじゃ。

空港周辺の主な環境対策

大阪国際空港周辺の環境対策の概要

