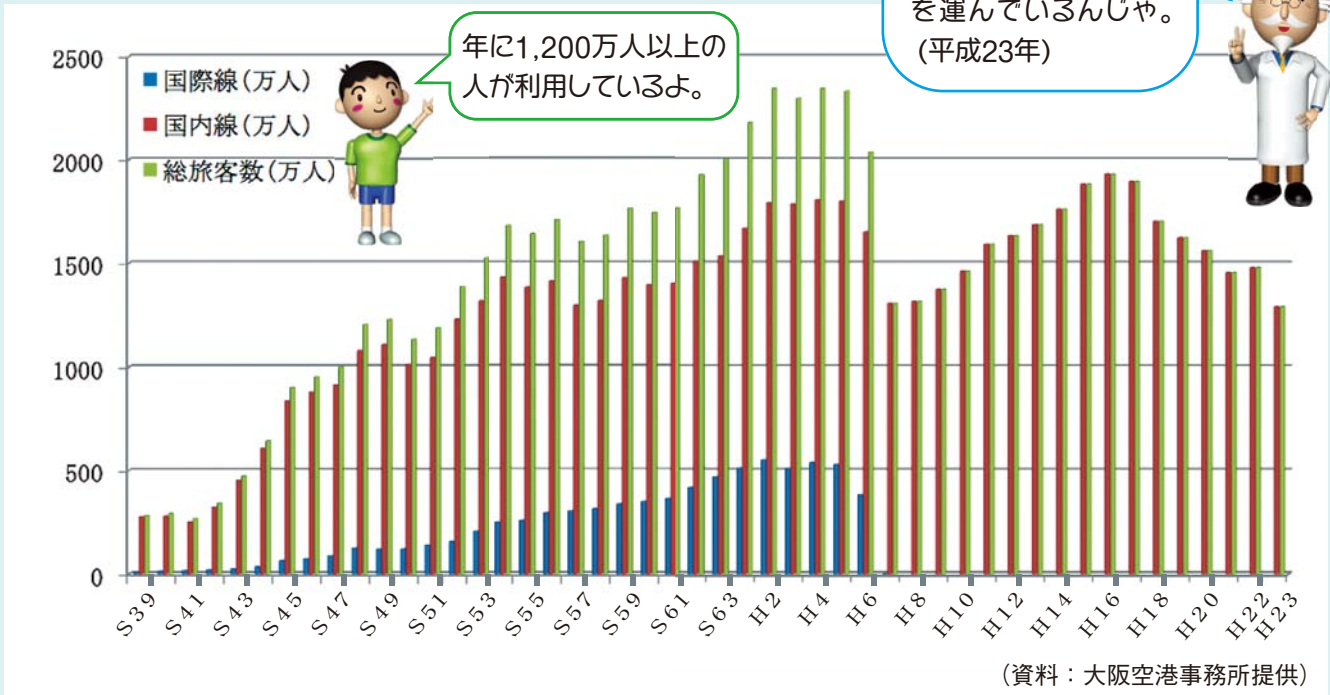


航空旅客数の移り変わり

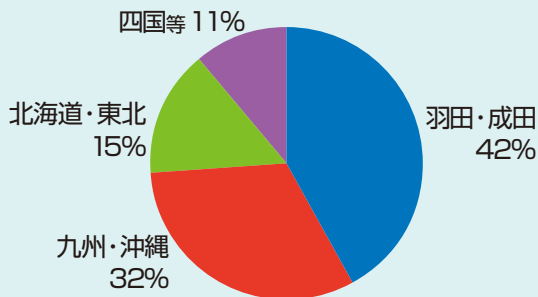
大阪国際空港の旅客数の推移



昭和の頃の大阪国際空港は、羽田空港と並び二眼レフとして日本の航空界を支えてきましたし、平成6年9月に関西国際空港が開港するまでは、大阪国際空港は近畿地方の空の玄関口として需要が集中していました。

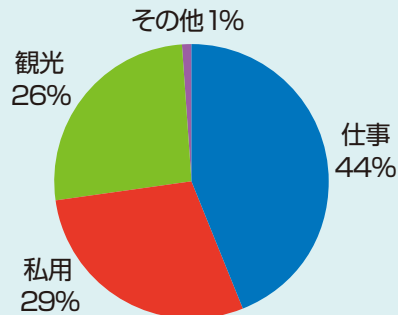
関西国際空港の開港に伴い、国際線や国内長距離便が移管したのが主な原因で大阪国際空港の旅客数は平成5年の2,300万人台から平成7年の1,307万人まで激減しましたが、その後、大阪都心部から近い(10km)ため利用者の支持を集め国内長距離便が復活するなど、平成16年には国内線旅客数で過去最高となる1,932万人になりました。

平成17年4月以降は、ジェット枠の縮小、3発以上のエンジンを持つジェット機の乗り入れ禁止、国内長距離便の就航規制と景気低迷などにより、平成23年の旅客数は1,278万人まで減少しました。



方面別旅客数の割合

「数字で見る航空 2011」



目的別旅客数の割合

「2004年 大阪国際空港の今後の動向についての利用者アンケート」

発着回数は、年間約11万7千回で、1日当たり320回だそうよ。(ヘリコプターを除く、平成23年)

方面別旅客数の1位は羽田で全体の39%を占め、ビジネス客が多くビジネス路線とも呼ばれており、目的別旅客数でも仕事の利用が多くなっています。

空港と経済

大阪国際空港は、航空機利用者だけではなく、周辺地域にも経済波及効果・雇用・防災などさまざまな点で役立っています。

大阪国際空港があることで・・・？



また、空港ターミナルでおみやげ物等を販売するお店やレストランなどのサービス業、空港への交通費、航空券の売上など、空港利用者一人当たりの消費額は次のとおりです。

近畿地域の空港利用者1人当たりの消費額 (円/人)

空港内関連産業の売上		空港への交通アクセス消費	航空運送事業の売上
円売り・小売業	サービス業		
191	977	1,800	31,530

「空港整備による経済効果計測システムの開発」より算出

空港があることで周辺地域にもたらされる経済効果には、このように様々なものがあるんじゃない!!



建築物の高さ制限

大阪国際空港では、航空機が安全に発着するために、建物や鉄塔・樹木などについていろいろな高さ制限があります。



大阪国際空港の制限表面区域図



建物だけでなくテレビアンテナや看板、電柱、樹木にも高さ制限があるよ。



詳しいことは、新関西国際空港(株)伊丹空港本部(Tel.06-4865-9567)に聞いてね!

高さ60m以上の建物や煙突など、夜間に航空機から見にくい物件や発着コース付近の物件は、赤色などの航空障害灯を設置しなければなりません。

昼間でも高さ60m以上の煙突や鉄塔などや発着コース近くのガスタンク・燃料タンクなどは、黄赤色・白色の格子縞模様などに塗られた昼間障害標識を設置しなければなりません。

