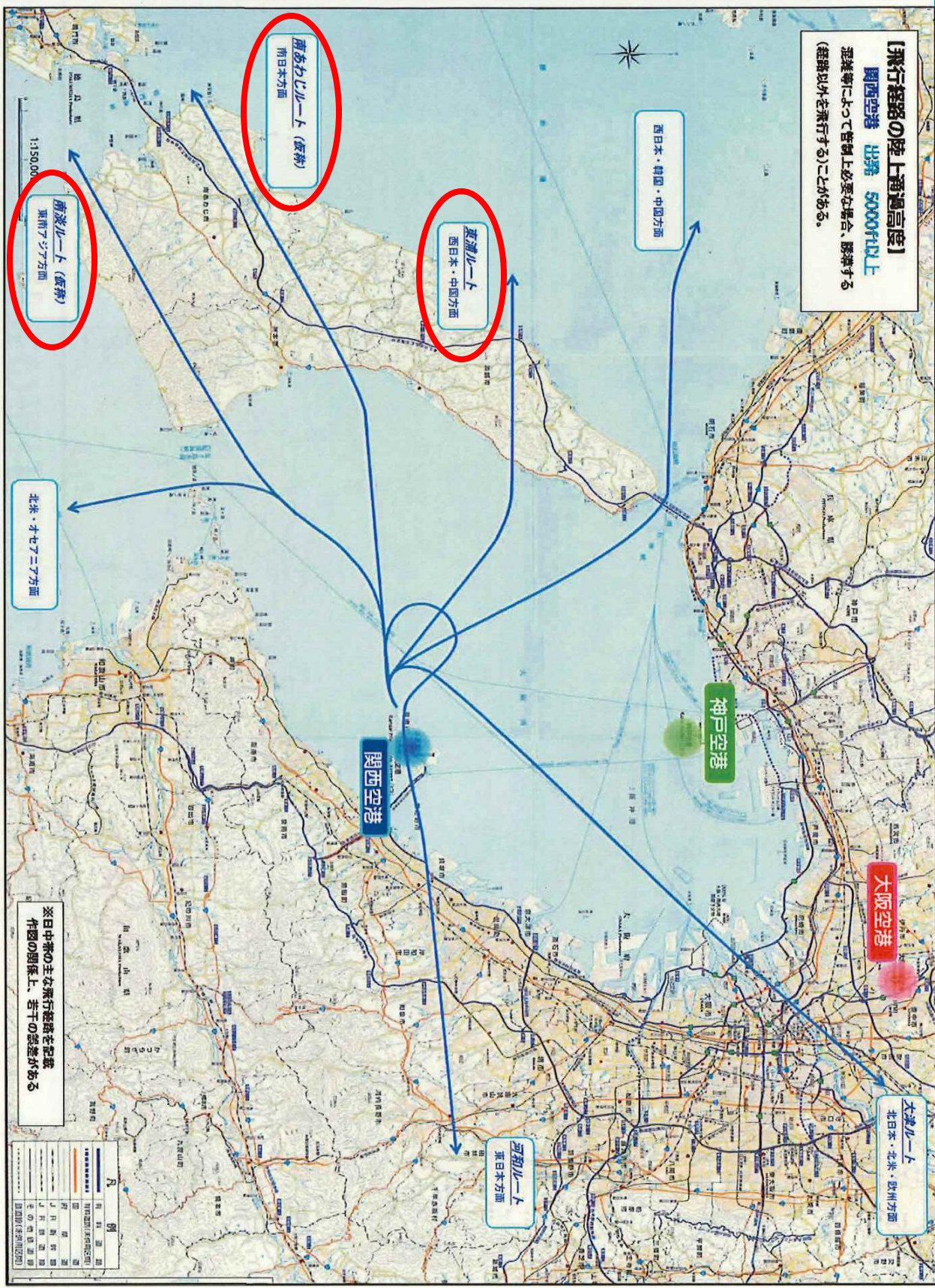


関西国際空港の飛行経路見直し(案)【南風時出発経路】



資料2

3月20日からの経路見直し・新運用で 淡路島上空を通過した航空機数 1カ月間で延べ9,538機

関西国際空港		運航機数 2025年 4/1～4/30 合計
北風時出発経路、及び、南風時出発経路		
・ 東浦ルート（西日本・中国地方）		1,917機
・ 南あわじルート（南日本方面）		1,278機
・ 南淡ルート（東南アジア方面）		1,283機
北風時到着経路		
・ 洲本ルート （北日本・韓国・中国・欧州方面）		1,346機
南風時到着経路		
・ 北淡路ルート（西日本・中国方面）		1,175機
・ 淡路ルート（南日本・東南アジア方面）		1,199機
		計 8,198機

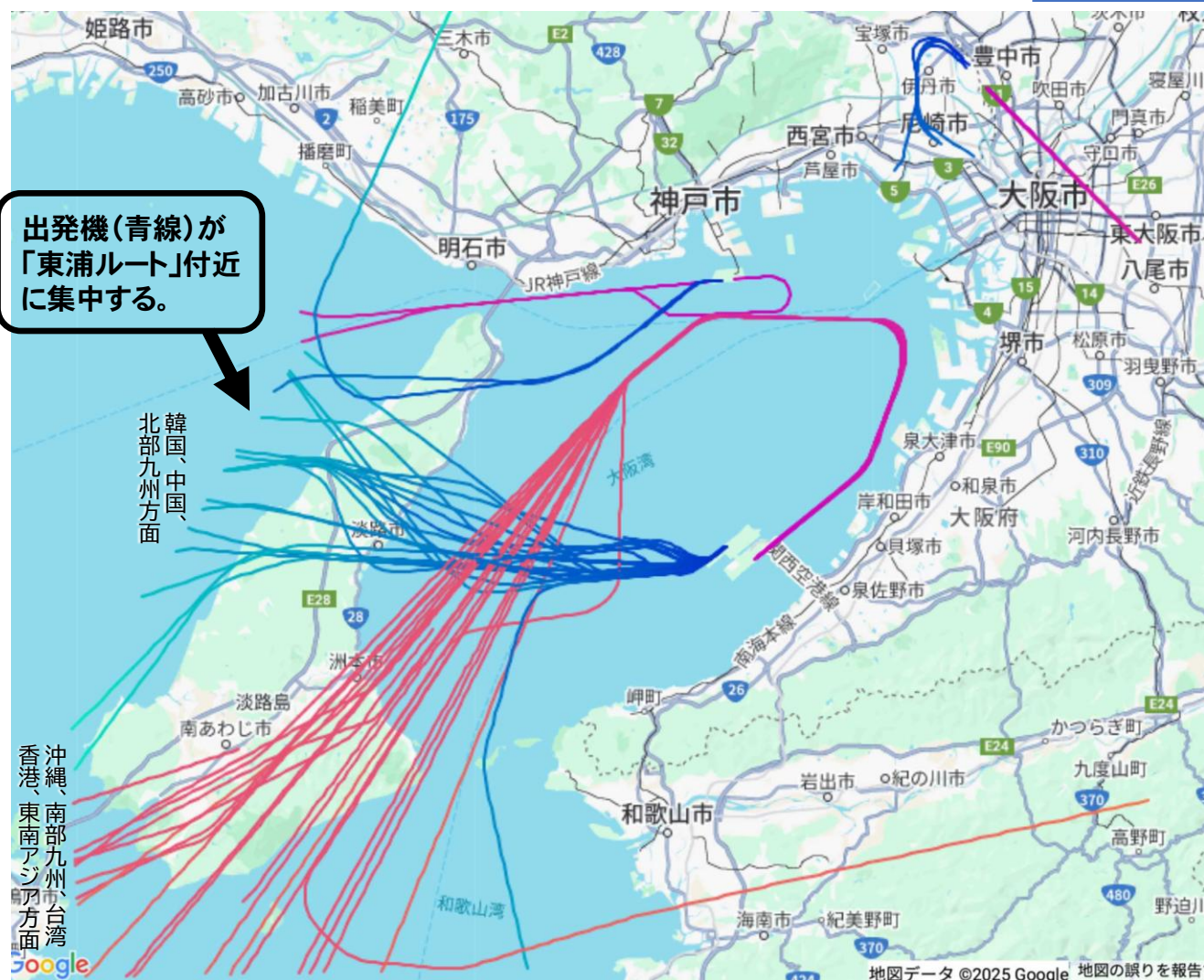
神戸空港	
・ 出発機（全方面） 国際線・チャーター便含む	1,340機

※各方面別の運航実績に基づくもの。
※交通状況・天候状況により誘導される（経路外を飛行する）ため、淡路島上空を飛行しなかったケースも含まれる。

この他、伊丹空港の発着機の多くが関西空域を高高度で飛行。
（関西エアポート㈱ホームページの航跡記録では非公表）なお、伊丹空港便も関空の管制が担当している。

新運用の実態は 関西エアポート(株)の航跡図と 管制業務の特徴について

青線：出発機
赤線：到着機



2025年4月20日 13時～14時の航跡図(関空は、出発24機、到着22機、動画でカウント)

▶ 運航効率を第一として、関空の滑走路24Rからの出発機を離陸直後に淡路島方面に向かわせるために、出発機は7000ftで、到着機は8000ftで一時的に水平飛行させ、擦過(交差)した後に出発機は上昇、到着機は降下の指示を、すべての機に出している状態。

▶ 出発機が見直し案の標準経路の「南淡ルート」に向かうと到着機(赤線)が来る方向に向かって擦れ違うことになり、しばらく高度を上げられなくなるため、実際の運用では「東浦コース」付近に集中している。

このことから、ほとんどの出発機に管制官がレーダー誘導を実施して、出発機、到着機をかわしている様子が見取れる。

▶ この際には、出発担当席と到着担当席の調整担当が密に調整を図ることも必要であり、パイロットとの無線交信を担当する管制官、調整を担当する管制官、つまり、すべての管制官の業務負荷が常に著しい状態が終始継続している。

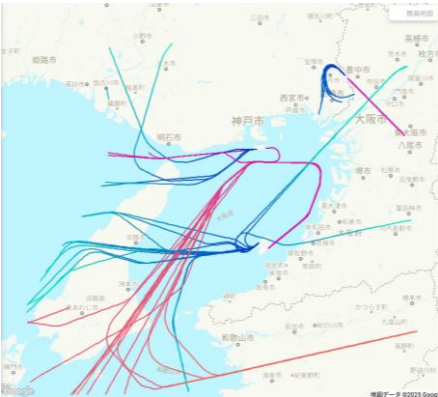
▶ 梅雨の時期や線状降水帯、顕著な積乱雲が瀬戸内海から大阪湾にかけて発生した際は、悪天回避も重なり、リスクが高まることが予想される。

※ 航空機同士がすれ違う(擦過・交差)際は1000ft(東京タワーの高さ位)の高度差をつけるルール。

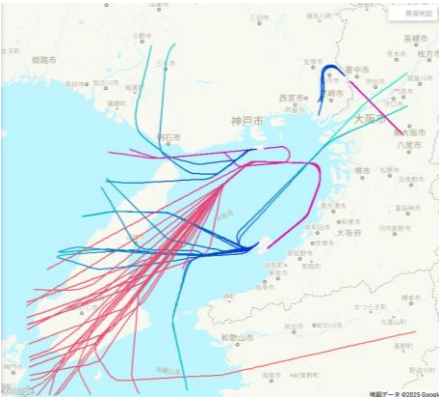
4月20日の1時間単位の航跡

関空の出発機(青線)ほとんどが淡路島「東浦ルート」付近に集中

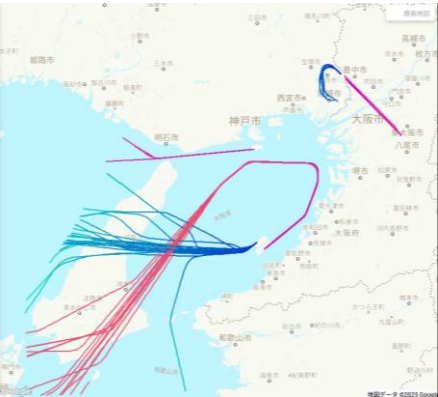
関西エアポート(株)HP航跡図から、2025年4月20日の8時台～19時台まで抜粋



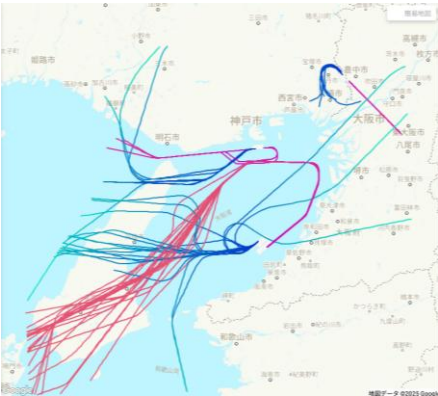
8時台



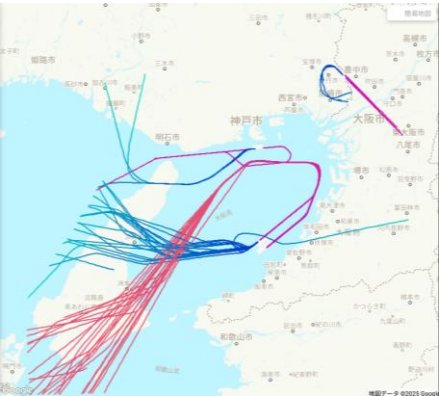
9時台



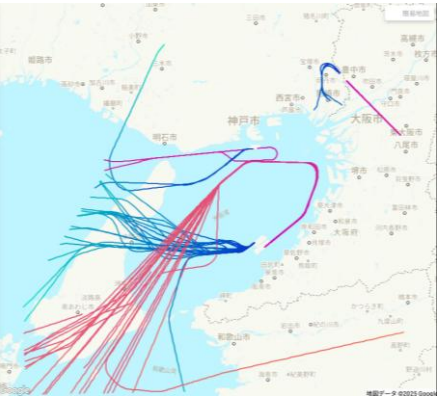
10時台



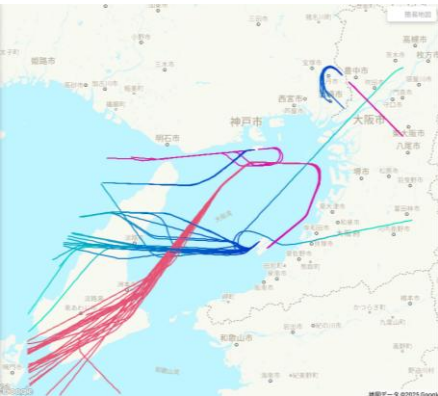
11時台



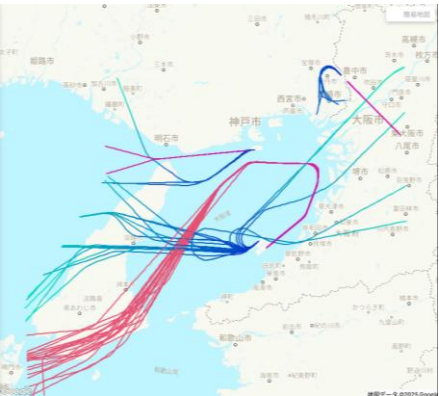
12時台



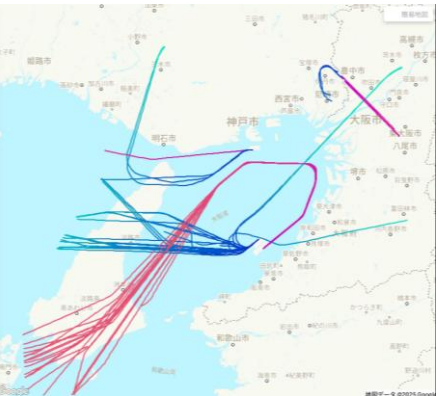
13時台



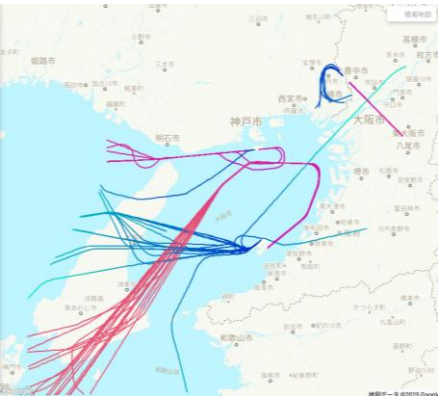
14時台



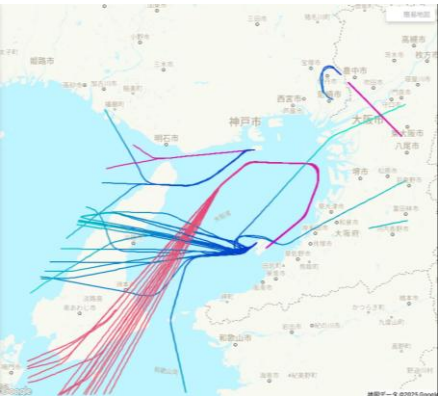
15時台



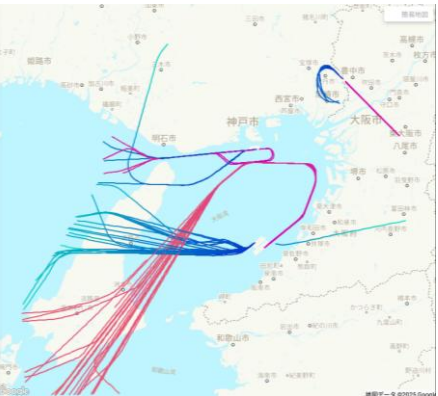
16時台



17時台



18時台



19時台