

混雑空港運航許可申請事案補足 説明資料

【大阪国際空港】

令和6年11月19日

航空局航空ネットワーク部航空事業課

大阪国際空港(伊丹空港)の概況

沿革

- ・ 昭和33年 3月 米軍から全面返還され、「大阪空港」となる。
- ・ 昭和35年 6月 日本航空の国際線（大阪～香港）が開設され、39年にジェット旅客機の乗り入れ開始。
- ・ 昭和45年 2月 B滑走路（3,000m）の供用開始。
- ・ 昭和48年以降 空港周辺住民より、公害等調整委員会に対し、大阪国際空港の廃止を含む調停の申請（昭和55年に調停成立）。
- ・ 平成 2年 調停団及び大阪国際空港騒音対策協議会と旧運輸省との間で存続協定を締結。
- ・ 平成 6年 9月 関西国際空港の開港に伴い国際線の廃止。
- ・ 平成24年 7月 新関西国際空港株式会社が設置管理者となり、関西国際空港との一体運用を開始。
- ・ 平成28年 4月 関西エアポート株式会社による運営開始。

○空港位置図



現況

- 設置管理者：新関西国際空港株式会社
- 場 所：大阪府豊中市、池田市
兵庫県伊丹市
- 滑 走 路：(A)1,828m
(B)3,000m
- 運 用 時 間：14時間
(7:00～21:00)



航空会社の概要(1)

会 社 名	ANAホールディングス (株) (スターアライアンス) 	日本航空 (株) (ワンワールド) 
主要株主	・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 13.7% ・日本カストディ銀行(信託口) 3.2% ・名古屋鉄道 1.6% 他	・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 17.7% ・日本カストディ銀行(信託口) 6.2% ・京セラ 1.8% 他
保有機材	大型機 33機 中型機 108機 小型機 76機 リージョナル機 24機 合計241機 (R6.3月時点)	大型機 31機 中型機 72機 小型機 56機 リージョナル機 52機 合計211機 (R6.3月時点)
免 許 日	(国内) 昭和28年10月15日 (国際) 昭和61年 1月31日	(国内) 昭和27年10月20日 (国際) 昭和28年 8月14日
運航路線	(国内) 104路線 (国際) 58路線 (R6.11月時点)	(国内) 102路線 (国際) 53路線 (R6.11月時点)
グループ 企 業	全日本空輸(ANA) エアージャパン(AJX) ANAウイングス(AKX) ピーチ・アビエーション(APJ)(※) 	ジェイエア(JAR) 日本エアコミューター(JAC) 日本トランスオーシャン航空(JTA) 琉球エアコミューター(RAC) 北海道エアシステム(HAC) ジェットスター・ジャパン(JJP)(※) ZIPAIR Tokyo(TZP)(※) スプリング・ジャパン(SJO)(※) 

(※)印の航空会社はLCC(低コスト航空会社)で、上記の保有機材、運航路線には含まれない

航空会社の概要(2)

会 社 名	ANAウイングス(株) 	(株)ジェイエア 	日本エアコミューター(株) 
主要株主	・ANA ホールディングス 100%	日本航空株式会社 100%	・JAL 60.0% ・奄美群島12市町村 40.0%
使用機材	ボーイング737型機(166席) 39機 ボンバルディアDHC-8-400(74席) 24機	E170(76席)/E190(95席) 32機	ATR72-600型機(70席) 2機 ATR42-600型機(48席) 9機
許可等 取得日	平成14年3月6日	平成8年10月31日	昭和58年11月2日
運航路線	(R6.11月時点) 羽田＝新千歳、中部、伊丹、関西、福岡、那覇、神戸、稚内、紋別、中標津、函館、秋田、大館能代、庄内、八丈島、富山、小松、岡山、鳥取、米子、広島、岩国、石見、徳島、高松、高知、松山、大分、熊本、佐賀、長崎、宮崎、鹿児島 成田＝新千歳、中部、伊丹 伊丹＝新千歳、函館、福岡、青森、仙台、秋田、福島、新潟、松山、高知、大分、熊本、長崎、宮崎、鹿児島、那覇 関西＝新千歳、那覇、石垣 福岡＝新千歳、中部、小松、対馬、福江、宮崎、那覇 など 国内 計104 路線	(R6.11月時点) 羽田＝三沢、秋田、山形、山口宇部、宮崎 大阪＝函館、青森、三沢、秋田、花巻、山形、仙台、新潟、出雲、隠岐、松山、大分、福岡、長崎、熊本、宮崎、鹿児島 福岡＝新千歳、花巻、仙台、徳島、高知、松山、宮崎、奄美 新千歳＝女満別、青森、花巻、仙台、新潟 鹿児島＝奄美、徳之島 【国内 計37路線】	(R6.11月時点) 大阪＝但馬、屋久島 福岡＝出雲、鹿児島、屋久島 出雲＝隠岐 鹿児島＝松山、種子島、屋久島、奄美、喜界島、徳之島、沖永良部、与論 奄美＝喜界島、徳之島 徳之島＝沖永良部 那覇＝沖永良部 (片道)奄美－与論、那覇－奄美、与論－那覇 【国内 計21路線】
事業形態 の特徴	ANAホールディングスの連結子会社 	日本航空の連結子会社 	鹿児島空港を拠点として鹿児島県内離島路線等に就航 

航空会社の概要(3)

会 社 名	アイベックスエアラインズ(株) 	天草エアライン(株) 
主要株主	株式会社日本デジタル研究所 47.9% 前澤和夫 21.2% アールビバン株式会社 9.5% サザンインターナショナル株式会社 7.3% 他	・熊本県 53.3% ・熊本県天草島内2市1町 26.8% ・JAL 2.0%
使用機材	ボンバルディアCL-600-2C10型機(70席) 9機	ATR42-600型機(48席) 1機
許可等 取得日	平成12年6月20日	平成12年1月21日
運航路線	(R6.11月時点) 大阪＝仙台、福島、新潟、福岡、 大分、鹿児島 福岡＝仙台、新潟、中部 新千歳＝仙台 仙台＝中部、広島 中部＝大分 【国内 計13路線】	(R6.11月時点) 天草＝熊本、福岡 熊本＝大阪 【国内 計3路線】
事業形態 の特徴	仙台空港・伊丹空港を拠点に地方路線を展開 	天草空港を拠点として3路線を展開 

大阪国際空港の発着調整基準

1日の発着回数 (7:00～21:00)	370	うちジェット発着回数
		200
		うち低騒音機発着回数
		170
1時間の発着回数	36	うち到着回数
		20
連続する3時間の発着回数	93	うち到着回数
		60

※低騒音機発着回数で使用可能な機材：
 プロペラ機、CRJ100/200/700、E170/190、B737(－700，－800に限る)、A320、A321、A359、
 B787(－8/－9に限る)

航空保安業務提供時間(運用時間)及び利用時間

5. (1)②関係

【大阪国際空港関係】

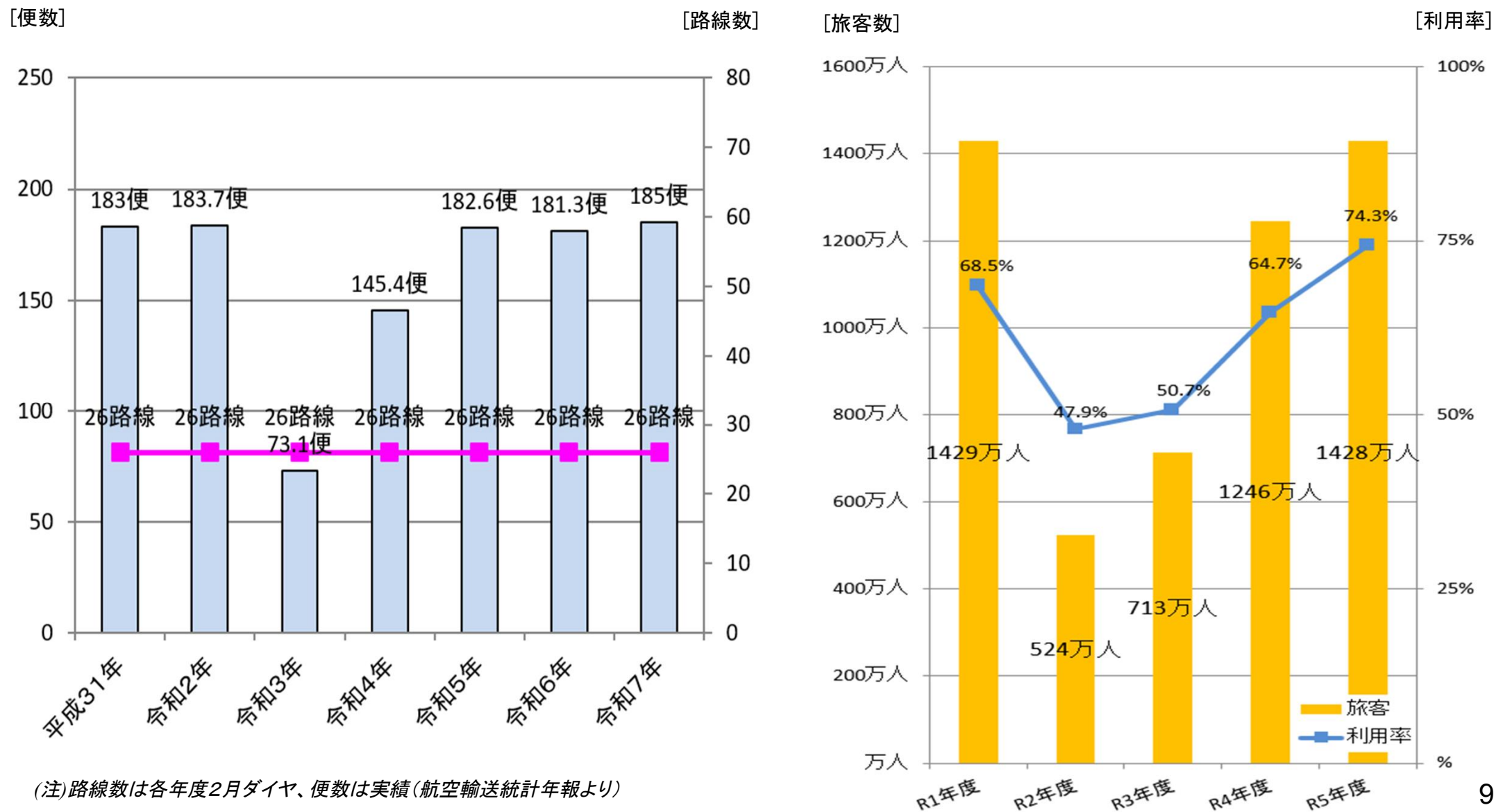
空港	運用時間	利用時間	滑走路
成田国際空港	24時間	6:00～24:00	A:4,000m B:2,500m
東京国際空港	24時間	24時間	A:3,000m B:2,500m C:3,360m D:2,500m
新千歳空港	24時間	24時間	A:3,000m B:3,000m
大阪国際空港	14時間	7:00～21:00	A:1,828m B:3,000m
福岡空港	24時間	7:00～22:00	2,800m
那覇空港	24時間	24時間	A:3,000m B:2,700m
函館空港	13時間	7:30～20:30	3,000m
青森空港	14.5時間	7:30～22:00	3,000m
三沢空港	11.5時間	8:30～20:00	3,050m
秋田空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
花巻空港	11.5時間	8:00～19:30	2,500m
山形空港	12時間	8:00～20:00	2,000m
福島空港	13時間	8:00～21:00	2,500m
仙台空港	14.5時間	7:30～22:00	A:1,200m B:3,000m
新潟空港	14時間	7:30～21:30	A:1,314m B:2,500m
但馬空港	10時間	8:30～18:30	1,200m
隠岐空港	8時間	9:00～17:00	2,000m
出雲空港	13時間	7:30～20:30	2,000m
松山空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
高知空港	14時間	7:00～21:00	2,500m
長崎空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
熊本空港	14時間	7:30～21:30	3,000m
大分空港	15時間	7:30～22:30	3,000m
宮崎空港	14時間	7:30～21:30	2,500m
鹿児島空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
屋久島空港	11時間	8:30～19:30	1,500m
奄美空港	11.5時間	8:00～19:30	2,000m

各機種ごとの地上滞在所要時間

区分	型式	所要時間
大型JET機	B777	45～55分
	A350	55分
中型JET機	B787	45分～55分
	B767	35～45分
小型JET機	B737	30～40分
	A320	30～45分
	A321	40～55分
	32X	75分
	ERJ	25分～30分
	CR7	30分
プロペラ機	DHC8	30分
	ATR	30～40分

大阪国際空港(国内線)路線数・便数・旅客数・利用率の推移

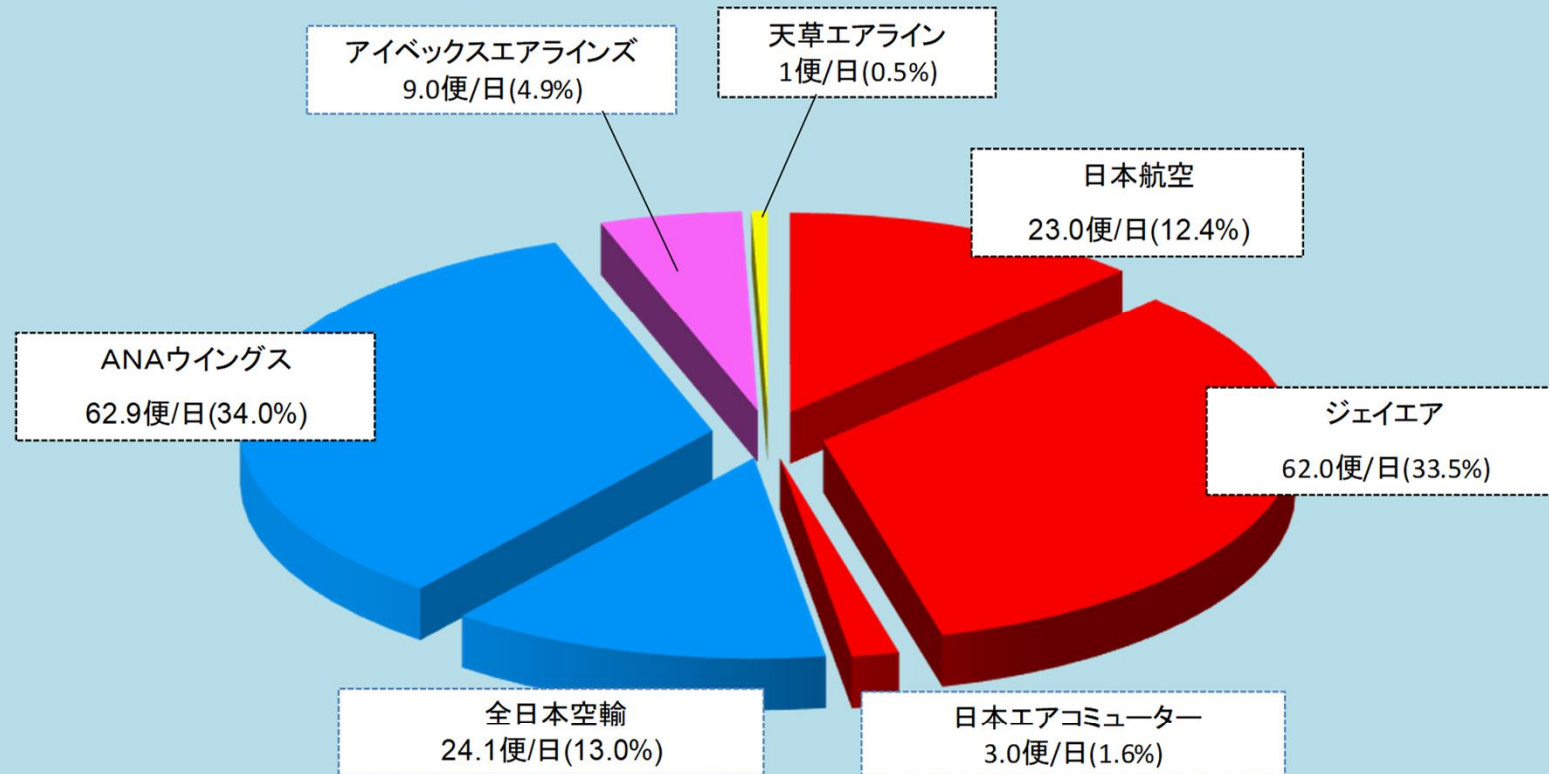
【大阪国際空港】



(注) 路線数は各年度2月ダイヤ、便数は実績(航空輸送統計年報より)

令和7年のみ便数は2～3月のダイヤ申請による便数

大阪国際空港(国内線)の航空会社別運航回数及びシェア



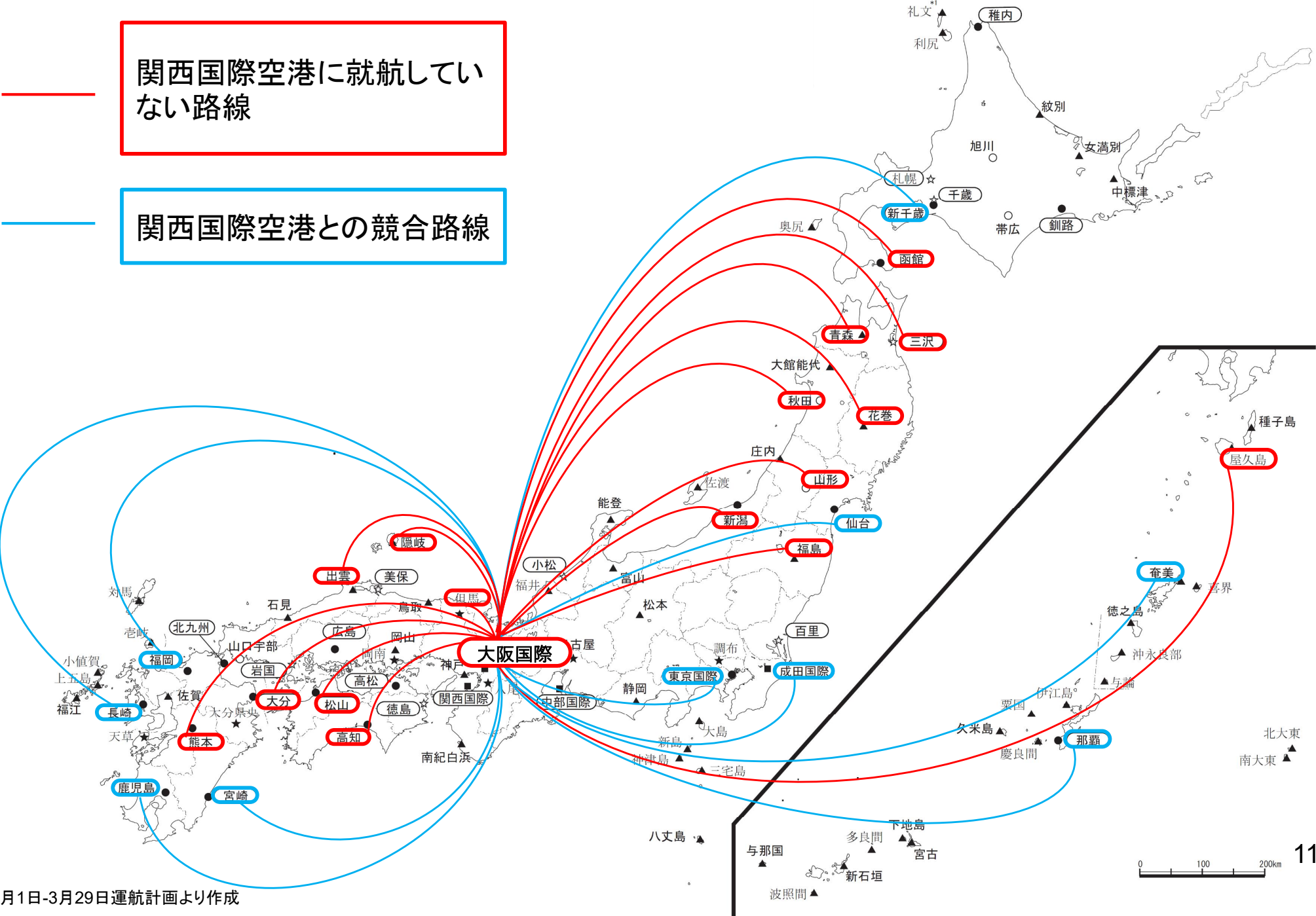
令和7年2月～3月ダイヤ

運航便数: 185便/日

大阪国際空港における国内ネットワークの現状

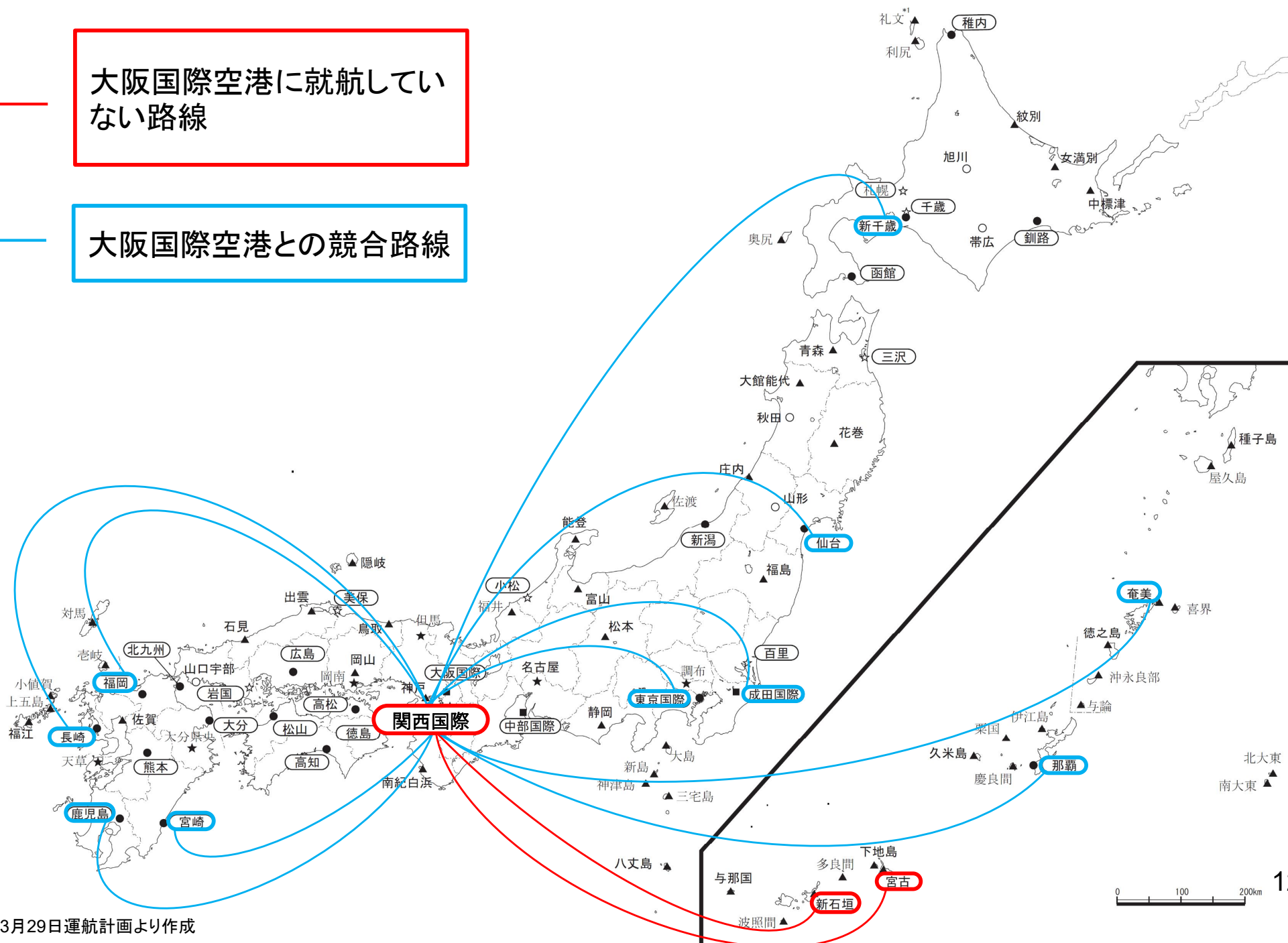
関西国際空港に就航していない路線

関西国際空港との競合路線



※R7.2月1日-3月29日運航計画より作成

大阪国際空港との競合路線



大阪国際空港発着路線の競合状況

5. (2)③関係

○ 3社競合:6路線 2社競合:11路線 単独:9路線

路線	全日本空輸	日本航空	アイベックス ラインズ	天草エアライン	(参考) 関空路線	(参考) 神戸路線
福岡	5.8	4	1		3.6	
仙台	5	7	2		2.9	2
新潟	4	3.5	2			
大分	3	3	1			
熊本	6	4		1		
鹿児島	5	8	1		1.8	2
羽田	15	15			12	8
成田	1	1			5.1	
新千歳	6.1	4			12.8	7
那覇	3.1	2			12.8	7
函館	1	1				
青森	3	4				1
秋田	3	3				

路線	全日本空輸	日本航空	アイベックス ラインズ	天草エアライン	(参考) 関空路線	(参考) 神戸路線
福島	2		2			
松山	8	2				
長崎	4	4			0.8	3
宮崎	6	5.5			0.9	
三沢		1				
山形		3				
花巻		4				1
但馬		2				
出雲		4				
隠岐		1				
高知	6					
屋久島		1				
奄美		1			0.4	

※ 会社ごとの便数は、混雑空港運航許可申請における令和7年2月1日～3月29日の1日あたりの往復便数。