

安全キャラバン (東京ヘリポート編)

前編

航空安全委員会 榎本 洋孝

東京ヘリポートは、離着陸経路も含めた東京国際空港の特別管制区の直下に位置しているため、飛行方法の制限が非常に多いヘリポートです。また今後は、東京都湾岸地区の再開発・東京国際空港の新滑走路計画、新東京タワーの建設等により、東京ヘリポートの周辺環境は激変するため、飛行状況に少なからず影響が生じると推測されます。よって、東京ヘリポート及び周辺環境について深く理解することが、航空の安全に不可欠であると考えました。そしてまた、普段東京ヘリポートを使用することがない方々にも、これを機会に東京ヘリポートについて理解していただくことができたらと思い、2回に分け、前編では東京ヘリポートについて、後編ではこれからの東京ヘリポートについてご紹介させていただきます。

東京ヘリポートについて

東京ヘリポートは、東京都江東区新木場四丁目(北緯 $35^{\circ}37'58''$ 東経 $137^{\circ}50'34''$)、羽田空港(標点)から北東に約10km(5.5nm)に位置します。

以前の東京ヘリポートは1953年(昭和28年)1月完成の日本ヘリコプター(全日本空輸(株)の前身)所有の洲崎ヘリポート(江東区東陽付近)に始まり、1964年(昭和39年)6月15日から都営辰巳ヘリポート(江東区辰巳)へ受け継がれ、その後、1972年(昭和47年)6月15日に現在の東京ヘリポートが開港しました。

現在、官公庁・民間会社(商社も含めて)合わせて24社が東京ヘリポートに基地を置き、外来機も合わせると年間2万5千回の離発着を数

えます。官公庁は消防・警察業務、民間は報道・物輸・空撮・薬剤散布・遊覧飛行・官公庁の運航委託業務等幅広く運航されています。

東京ヘリポートは、ヘリポートは進入離脱経路も含め東京特別管制区の下に位置するため飛行高度が制限されています。ヘリポート直上周辺は特別管制区の下限高度が700ft、ヘリポート情報圏を越えた空域でも下限高度が1000ft~2000ftとなっています。また、ヘリポートを中心に、西側は300ft前後の高層建物が密集し飛行経路に配慮を要し、東側は住宅地で高層建物は少ない地域ですが、特別管制区の高度制限のなか、騒音に配慮しなければなりません。(図1参照)

東京ヘリポートの飛行方法

ここで、東京ヘリポートの飛行方法を簡単に図で紹介させていただきます。

基本的には、有視界飛行方式(図2)と特別有視界飛行方式(図3)があります。ここで注意しなければならないのは、東京国際空港においてVOR/DME RWY22進入が実施されている場合は、

ルート1及びルート4は許可されない。

ルート2により出発を許可する場合は砂町まで500ft以下の高度を維持する。

ルート3による到着を許可する場合は東京ヘリポートから1マイル北側以降500ft以下の高度を維持する。

という制限があります。(図4)

(参考: VOR/DME RWY22進入は東京国際空港の年間着陸回数の約10%程度。17

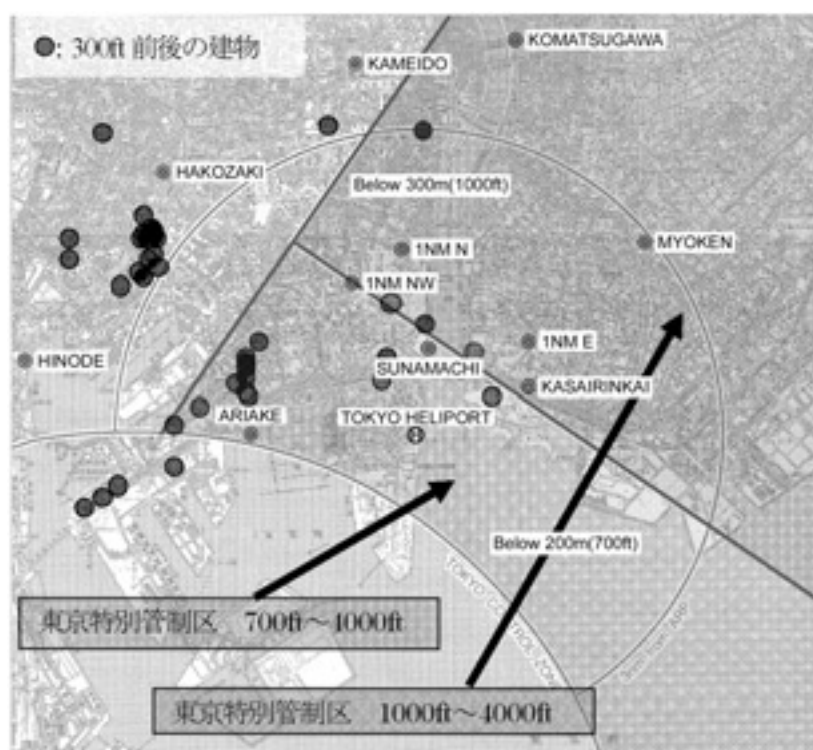


図1 東京ヘリポート周辺の状況

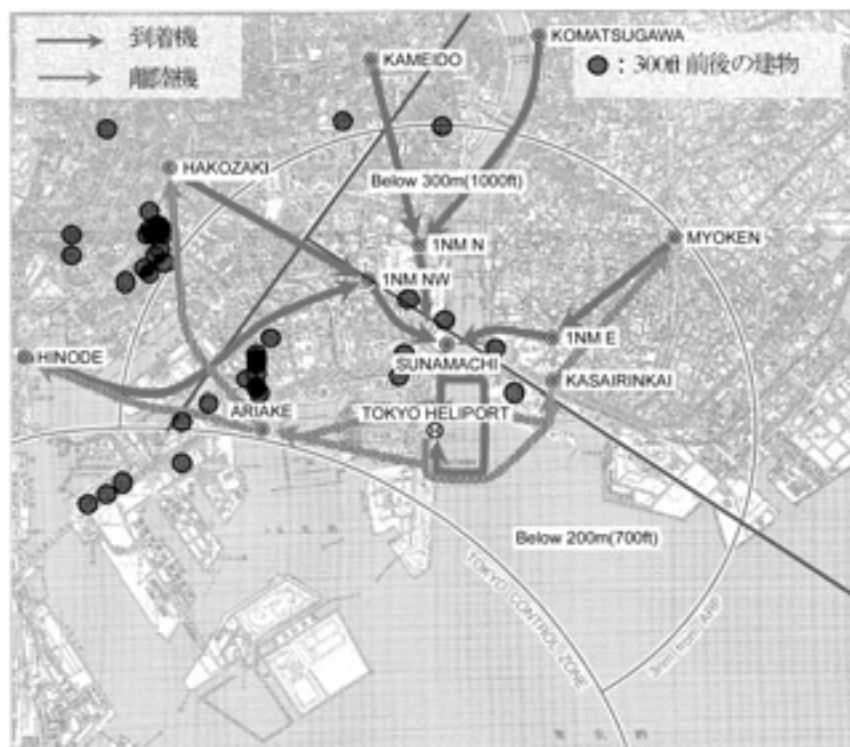


図2 VFR

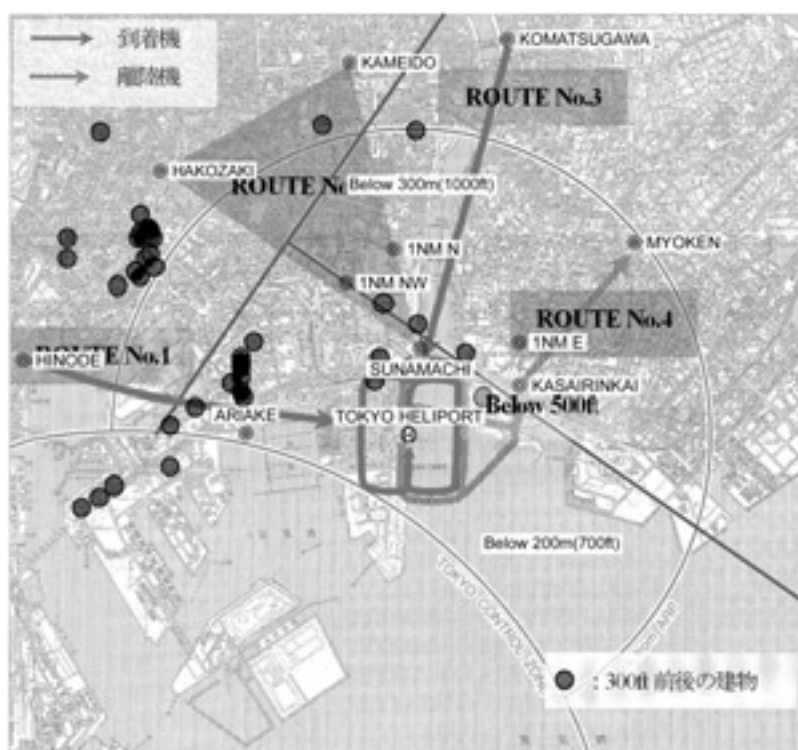


図3 SVFR

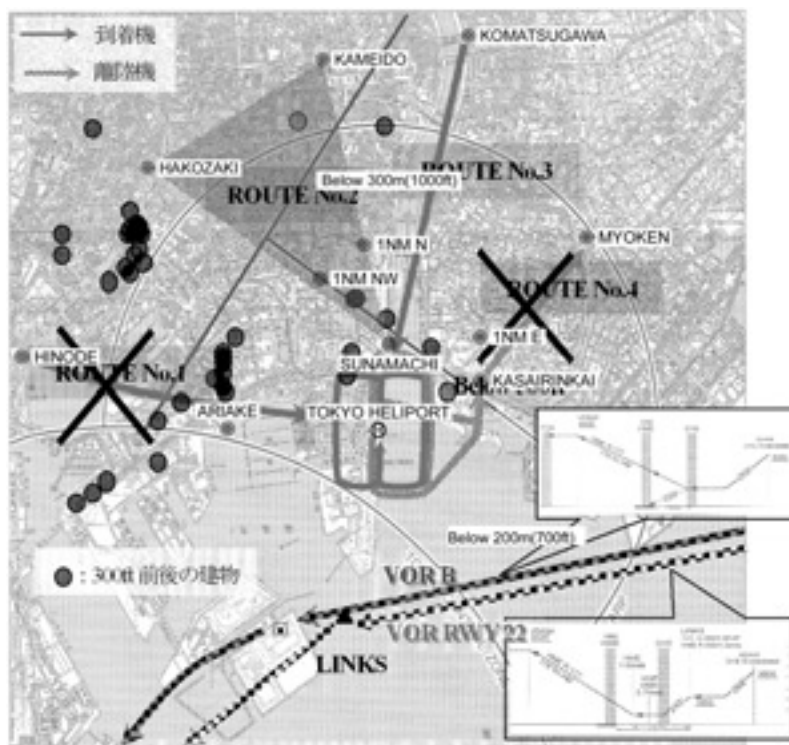


図4 SVFR (VOR RWY22運用時)

年度の東京国際空港の着陸回数は約156,000回、VOR/DME RWY22進入は約15,000回。)

その他に東京消防庁と東京国際空港管制部において協定を結び、ヘリコプターによる伊豆七島の救急患者、医薬品及び医師の空輸等のために承認を受けた特別な飛行経路が2経路あります。それは、有視界飛行によるK6ルート(図5)と計器飛行によるVOR/DME Rアプローチ(図6)です。ただし、VOR/DME Rアプローチには以下の条件が満たされていること

が必要です。

伊豆諸島地域からの救急患者搬送であること。
東京ヘリポート及びその周辺が計器気象状態であること。

東京国際空港の使用滑走路が北風用(RWY34L/R)を使用していること。
東京ヘリポートの運用時間内であること。
操縦士は航空法に定める運航に必要な資格を有すること。

(後編に続く)

東京消防庁ヘリコプター
救急飛行経路 (K6ルート)



図5 K6ルート (救急飛行経路)

AIP JAPAN
RJTI / TOKYO HELIPORT

VOR/DME R

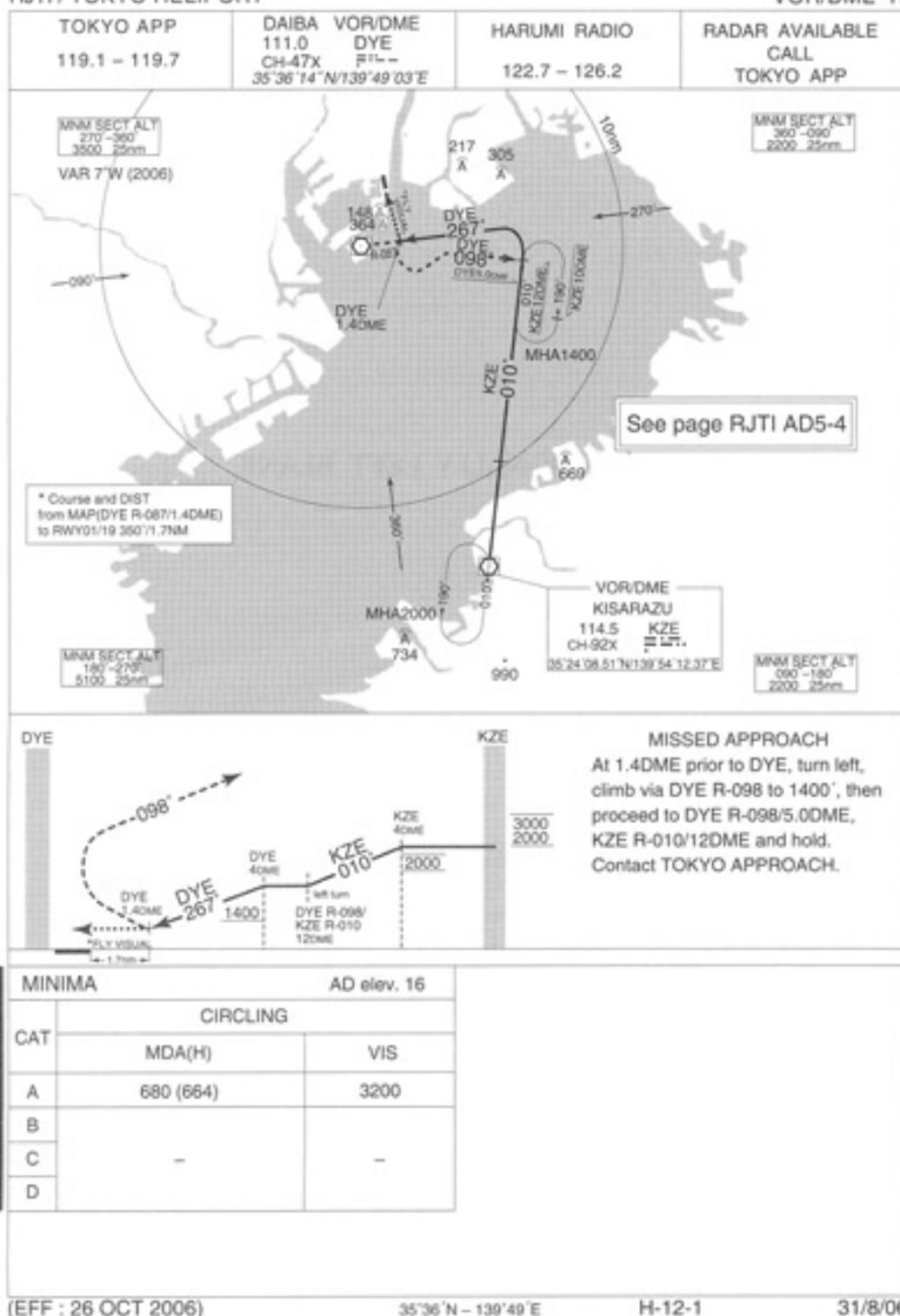


図6 RJTT VOR/DME R アプローチチャート時)