

安全キャラバン (東京ヘリポート編)

後編

航空安全委員会 榎本 洋孝

前編に続き後編では、東京ヘリポートを取り巻く環境が年々変わっている現在、予想される東京ヘリポート周辺の環境について、航空の安全に寄与することを目的として、いくつか紹介させていただきます。

今後予想される東京ヘリポート周辺環境

1. 東京スカイツリーの建設

2001年の電波法の改正により、アナログテレ

ビ放送は2011年までにデジタルテレビ放送へ完全に移行することとなりました。このため、デジタルテレビ放送を関東一円に届けるために従来よりも高いテレビ塔が必要になったわけです。

建設場所は東京都墨田区押上 (図2)。2006年度に基本設計、2007年度に実施設計を行い、2008年度に着工します。工期は約3年半と想定しておりますので、竣工目標は2011年度で、高さは約610m (約2,000ft) を予定しています。

航空局が東京ヘリポートに運航拠点をおく運航者にアンケート調査したところ、建設予定地周辺の飛行高度は、約1,000ft～2,000ftで、タワーと同レベル又はそれ以下でした。天気の良い時は、顕著なランドマークとなるが、天気の悪い時は、注意が必要となることが予想されます。特に東京ヘリポートがSVFRの離陸時、前編に記しましたルート2を経由した場合、東京国際空港の特別管制区の関係上、離陸後すぐに高度は上げられず、東京ヘリポートから北に約4.8nmの建設予定地付近での到達高度は、機種、重量、気象等が関係するが、一般的な飛行方法と考えられる上昇率500ft/min、速度120ktを基に作成し、離陸後3nmまでは羽田空港のPCAのため1,000ft以下におさえ、その後、通常の上昇を行うとすると東京スカイツリー建設予定地付近では1,300ft～1,500ftの高度と考えられ、東京スカイツリーを視認し避けて飛行することが必要になります。

(図3)



図1 東京スカイツリー イメージ
(東武鉄道(株)・東部タワースカイツリー(株)提供)



図2 東京スカイツリー建設予定地

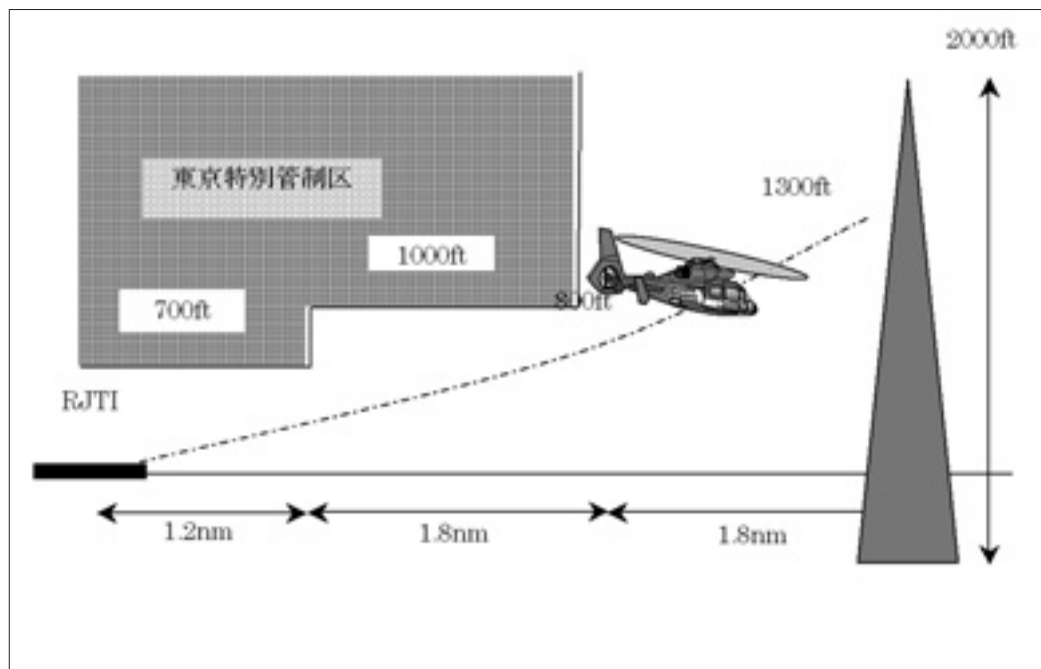


図3 東京ヘリポートからの離陸イメージ (資料提供: 航空局航空灯火電気技術室)

2. 東京国際空港新滑走路計画

近年の航空の需要増大に伴い、特に東京国際空港では4本目の滑走路が造られることになり、また国際線地区を整備し、年間の発着能力を現在の約30万回から約41万回に増強することを計画しています。

新たな滑走路は現B滑走路と平行に設け（図4）、再拡張後の飛行ルートについては、国土交通省航空局のホームページから引用させていただきますと（http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/01_kuko/02_haneda/index.html参照）、平成16年2月に飛行ルート案を提示され、関係地方公共団体等からの意見を踏まえ、同年5月、飛行ルート修正案を提示されました。（あくまで案であり確定していないことに留意してください。）

新滑走路の運用を想定して単純に計算すると、年間11万回の増強は1日当たり150便の増便と

なります。東京湾上空の混雑は容易に想像することができます。こうした到着経路の変化に伴う、東京特別管制区の変更が予想されます。管制としてはICAO第11付属書の標準に従い、現在4つの空域にクラス分けされているところに加えて、クラスC（羽田TCAよりも広い範囲でVFR機も全て通信設定が必要で、かつ管制間隔の設定を行わなければならない）を要望しているようです。しかし具体的なことはまだ何も決まっていないということなので、記載はこの程度に控えさせていただきます。

3. 東京オリンピック

オリンピックは4年に1度開催される世界的なスポーツの祭典です。2016年、東京でオリンピックを開催することをめざしています。東京の都心全体をオリンピック「パーク」として、半径8kmの範囲にほぼ全ての競技会場を配置

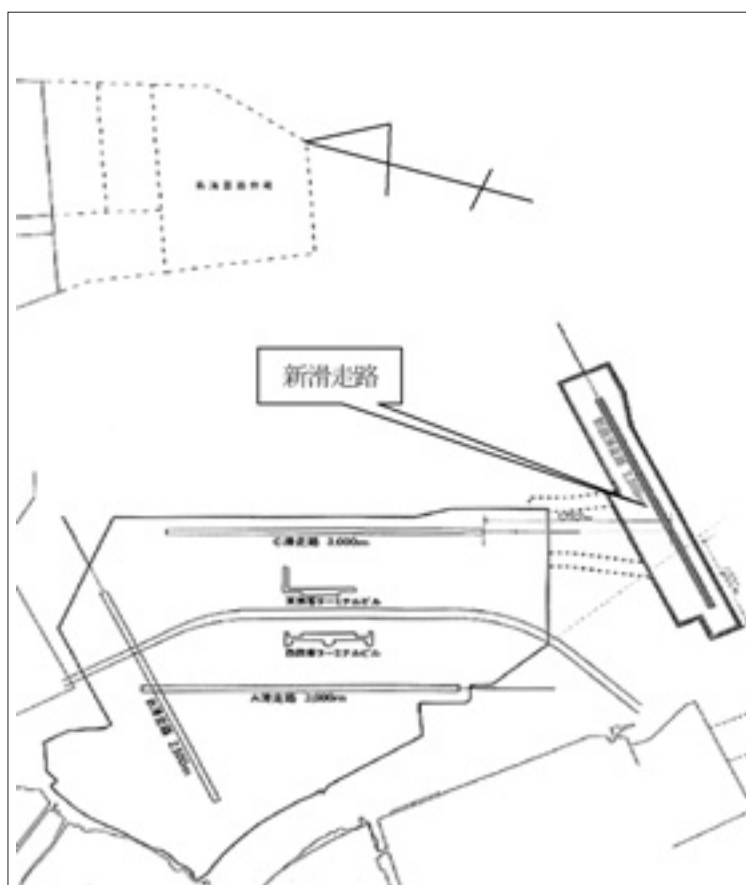


図4 東京国際空港新滑走路計画案

することにより、世界一コンパクトなオリンピックを目指しています。

競技会場は、オリンピックスタジアムを中心としてヘリテッジ（遺産）ゾーンと東京ベイゾーンに二分することを予定しています。（図5参照）

そのなかで東京ベイゾーンは、東京ヘリポートに隣接し、離着陸経路に重なりますので、参考ホームページからの情報を掲載させていただきました。（<http://www.shochi-honbu.metro.tokyo.jp/index.html> 参照）（東京国際空港の計画と同様、情報はあくまで案であり確定していないことに留意してください。）

図5のように開催されれば、東京ヘリポートの周辺はさらに変革し、人・物・交通の流れが変わり、東京ヘリポートの地位も大きく変わるかもしれません。

4. 臨海部の再開発

2007. 11. 14付、日本経済新聞によると、東京都江東区は小学校や保育所などの整備が間に合わないとして、2004年以降、20戸以上の家族向けマンションの建設を禁じてきた「受け入れ困難地区（豊洲、枝川周辺を含む）」を12月末で廃止すると発表しました。

つまり、高層建物の建設が続いた東京ヘリポートの西側（有明・箱崎方面）の臨海部再開発地域が落ち着いたと思われていましたが、再び開発する可能性が出てきたわけです。高層建物の増加も予想されますが、それに伴い人口が増加し、それとともに騒音にも配慮することが求められるようになるのではないかと思います。（図6参照）

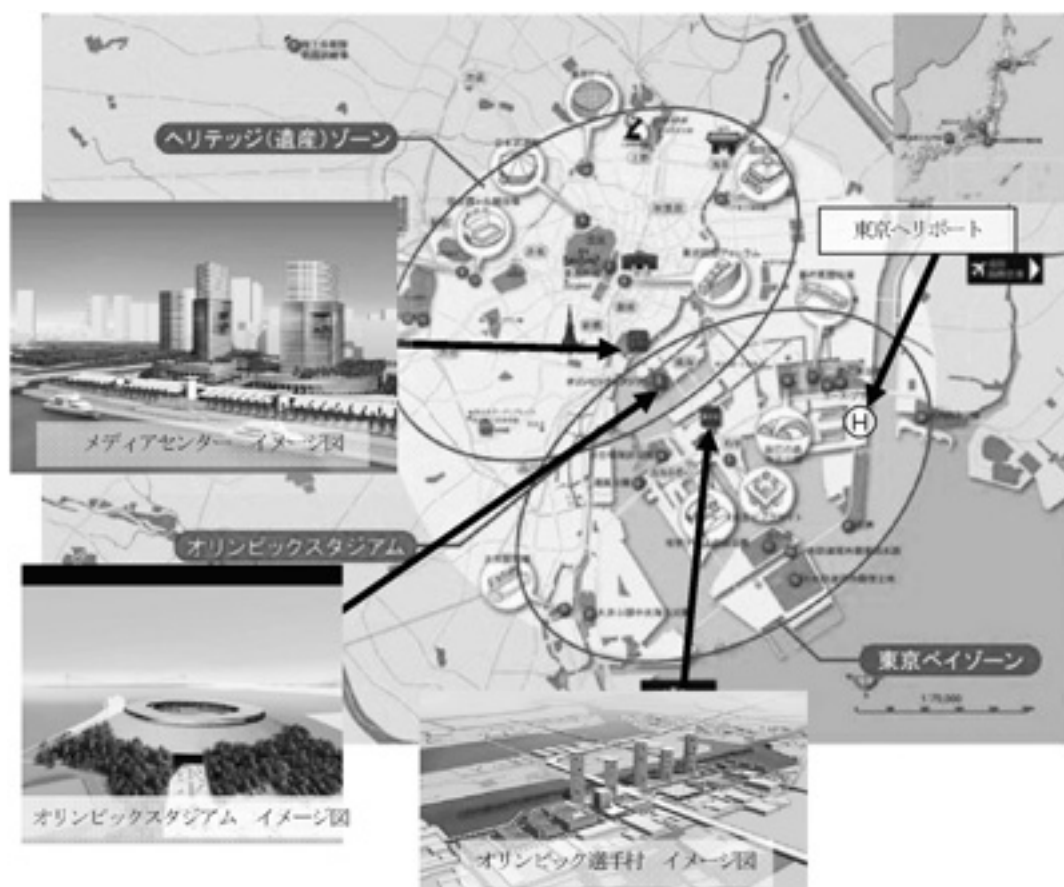


図5 2016東京オリンピックイメージ図

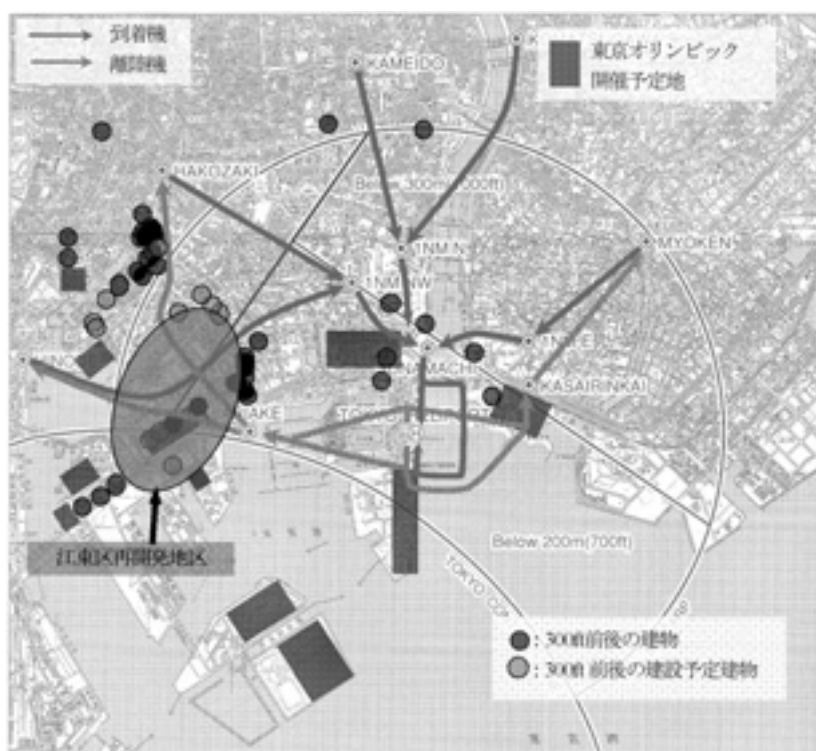


図6 江東区の再開発地区

おわりに

東京ヘリポート周辺のめまぐるしい変革はそれぞれに大きな利益をもたらすことになると思います。東京ヘリポートで運航する人間にとっても大きな利益があると思います。それだけに、もし、その財産等に損害を与えてしまったらその損害は予想を超えるものになることを心得なければならぬと考えます。航空機を運航するわれわれはその責任を自覚し、安全運航に邁進していかなければなりません。この記事を読まれた方々がその安全運航の手助けになれば幸いです。

ここで掲載されている情報等は、各関係機関の特別なご配慮とご協力により使用させていただきました。

この場をお借りしまして、改めて御礼申し上げます。

情報提供関係先

国土交通省航空局

(http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/01_kuko/02_haneda/index.html)

国土交通省航空局航空灯火電気技術室

東京空港事務所管制保安部

東京航空局江東空港出張所

東京都港湾局東京港管理事務所

東京ヘリポート安全連絡協議会

東武鉄道株式会社・東部タワースカイツリー株式会社

(<http://www.rising-east.jp/top.html>)

東京都東京オリンピック招致本部企画部総務課
企画広報担当

(<http://www.shochi-honbu.metro.tokyo.jp/>)

東京都江東区役所

東京都中央区役所

東京消防庁航空隊

日本経済新聞