

見 解 書

東京へリポート拡張事業

昭和62年7月

東 京 都

# 1. 総 括

## 1.1 事業者の氏名及び住所

氏 名：東京都 代表者 東京都知事 鈴木 俊一

住 所：東京都千代田区丸の内三丁目5番1号

## 1.2 対象事業の名称

東京ヘリポート拡張事業

〔飛行場の変更〕

## 1.3 対象事業の内容の概略

この事業は、現在の東京都東京ヘリポートを、将来の航空需要に対応した安全なヘリポートとして整備するものであり、その計画の概略は表1-1に示すとおりである。

表 1 - 1 事業計画の概略

項 目	既 設	変 更 後	拡張面積	
敷 地 面 積	118,443㎡	149,135㎡	30,692㎡	
基本 施設	沿 走 路	2,700㎡ (90m×30m)	3,000㎡ (100m×30m)	300㎡
	誘 導 路	1,200㎡ (2×40m×15m)	2,430㎡ (2×81m×15m)	1,230㎡
	エ プ ロ ン	22,590㎡	34,000㎡	11,410㎡
安全 施設	コンパス修正場	な し	1,600㎡ (40m×40m)	1,600㎡
	ホバリングテスト場	な し	4,200㎡ (60m×70m)	4,200㎡
	ｽｸ17・ﾊﾞｰﾝテスト場	な し		
格納庫用地等	19,300㎡	24,300㎡	5,000㎡	
滑走路処理能力	5万5千回/年	5万5千回/年	—	

#### 1.4 評価書案について提出された主な意見及び事業者の見解の概略

環境影響評価書案について、関係地域が位置している江東区長から意見が提出された。この意見と事業者の見解の概略は、表1-2の通りである。なお、都民からの意見書の提出はなく、公聴会は公述の申し出がなく中止となった。

表1-2 主な意見と見解の概略

項目	主な意見の概略	見解の概略
騒音	騒音調査範囲を東砂・辰巳地域にまで拡大し、その影響を調査されたい。	運航回数については、将来の増加予測を行い、その他の飛行条件については、現状と変更しないものとして、騒音の影響調査を実施した。その結果、騒音調査範囲の境界付近（辰巳地域の一部を含む）では、最大でWE CPNL80以下であり、さらに外側の地域では、航空機騒音の影響は小さいと考えられる。
	飛行経路を変更するなど騒音防止対策をとられたい。	航空管制業務を行っている運輸省に対し、意見の趣旨について申し入れを行い、騒音防止対策が講じられるよう努めていく。
その他	運航の安全確保が重要であるため、安全対策を十二分にとられたい。	<p>(1) 新たに、ヘリコプターの検査を行うテスト場（コンパス修正場、ホバリングテスト場、スクエア・パターンテスト場）の整備を行う。 また、貯水槽を増設するなど消防施設の充実を図る。</p> <p>(2) ヘリポート利用者により設置されている「東京ヘリポート安全連絡協議会」に対し、一層の安全運航が図られるよう指導を行う。</p>

## 2. 対象事業の目的及び内容

### 2.1 事業の目的

東京ヘリポートの離着陸回数は、昭和47年6月15日の供用開始以来、順調な伸びをみせており、昭和60年度には26,407回／年に達し、今後もその利用数は伸びるものと考えられる。

この事業は、東京都における将来の航空輸送を確保するため、ヘリコプターの円滑な運航と航行の安全の確保に必要な諸施設の充実を図るものである。

### 2.2 事業の内容

#### 2.2.1 位置及び区域

東京ヘリポートは、東京都江東区新木場四丁目に位置し、図2-1に示すとおりである。拡張区域は、南北約475m、東西約65mで、その面積は30,692㎡である。

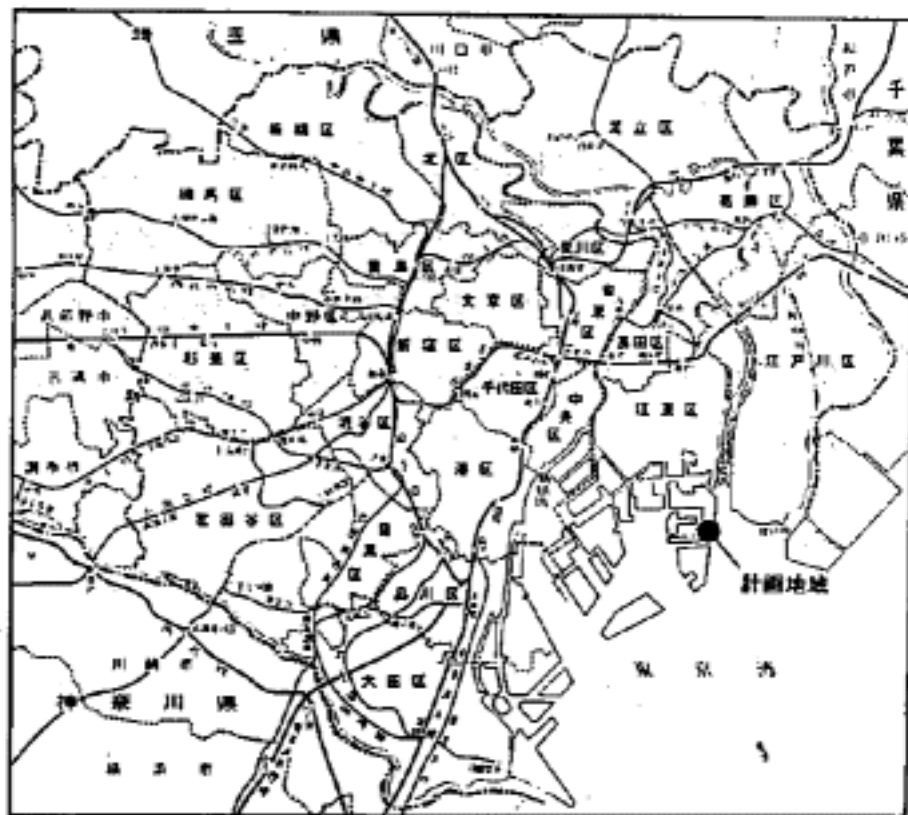


図2-1 拡張計画位置

## 2.2.2 事業の内容

### (1) 航空需要予測及び計画対象機種

東京ヘリポート拡張による航空需要の予測及び計画対象機種の比率は、表2-1に示すとおりである。

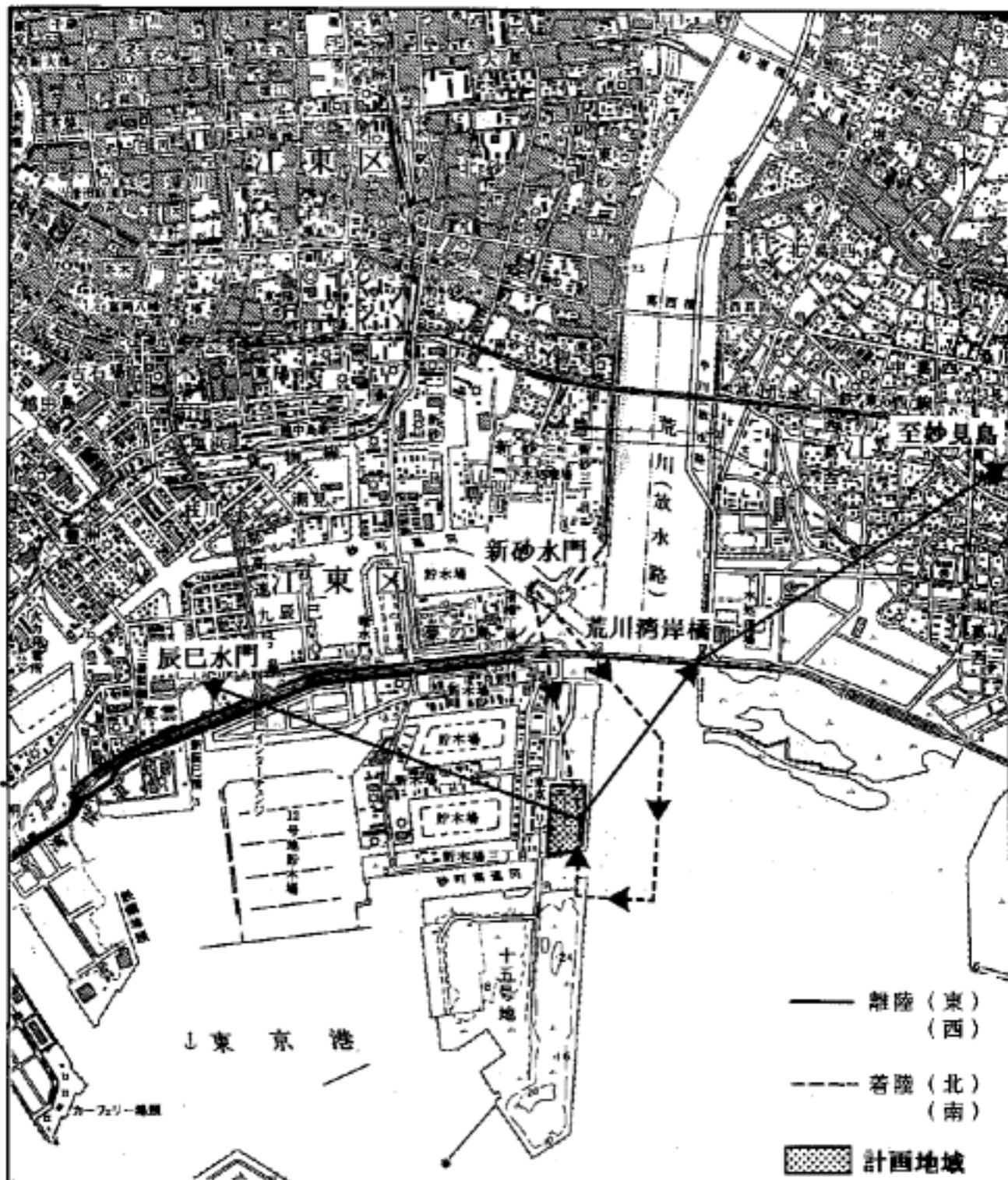
表2-1 航空需要予測及び計画対象機種の比率

項 目	年 度	現 況	予 測		
		59	65	70	75
航空需要予測値 (回/年)		22,920	27,500	31,900	36,400
計画対象機種 (%)	小型機	78	75	73	72
	大型機	22	25	27	28

注：全長17m以上を大型とする。

### (2) 飛行経路

ヘリコプターの飛行経路は、図2-2に示すとおりである。離陸は目的地により辰巳水門方面（西方向）と荒川湾岸橋を經由した妙見島方面（東方向）に分けられ、着陸は新砂水門を經由した後、風向により、北側からの着陸（南風の場合）と南側からの着陸（北風の場合）に分けられる。



(到着)

- イ. 新砂水門を目標に進入する。
- ロ. 新砂水門より8km及び1海里の地点で位置通報を行う。
- ハ. 新砂水門から直接進入又は場周経路を経て着地する。
- ニ. 新砂水門に到着した進入機は着地順位第1位にある航空機とみなす。

(出発)

- イ. 出発は辰巳水門又は荒川湾岸橋を経由して妙見島を目標とする。
- ロ. 離陸後東京国際空港に向う出発機は浜離宮上空で東京タワーと通信連絡を設定してその指示に従う。



1:50,000



図2-2 飛行経路

(3) 空港施設の諸元及び配置

滑走路等のヘリポート施設の諸元は表2-2、その配置は図2-3に示すとおりである。

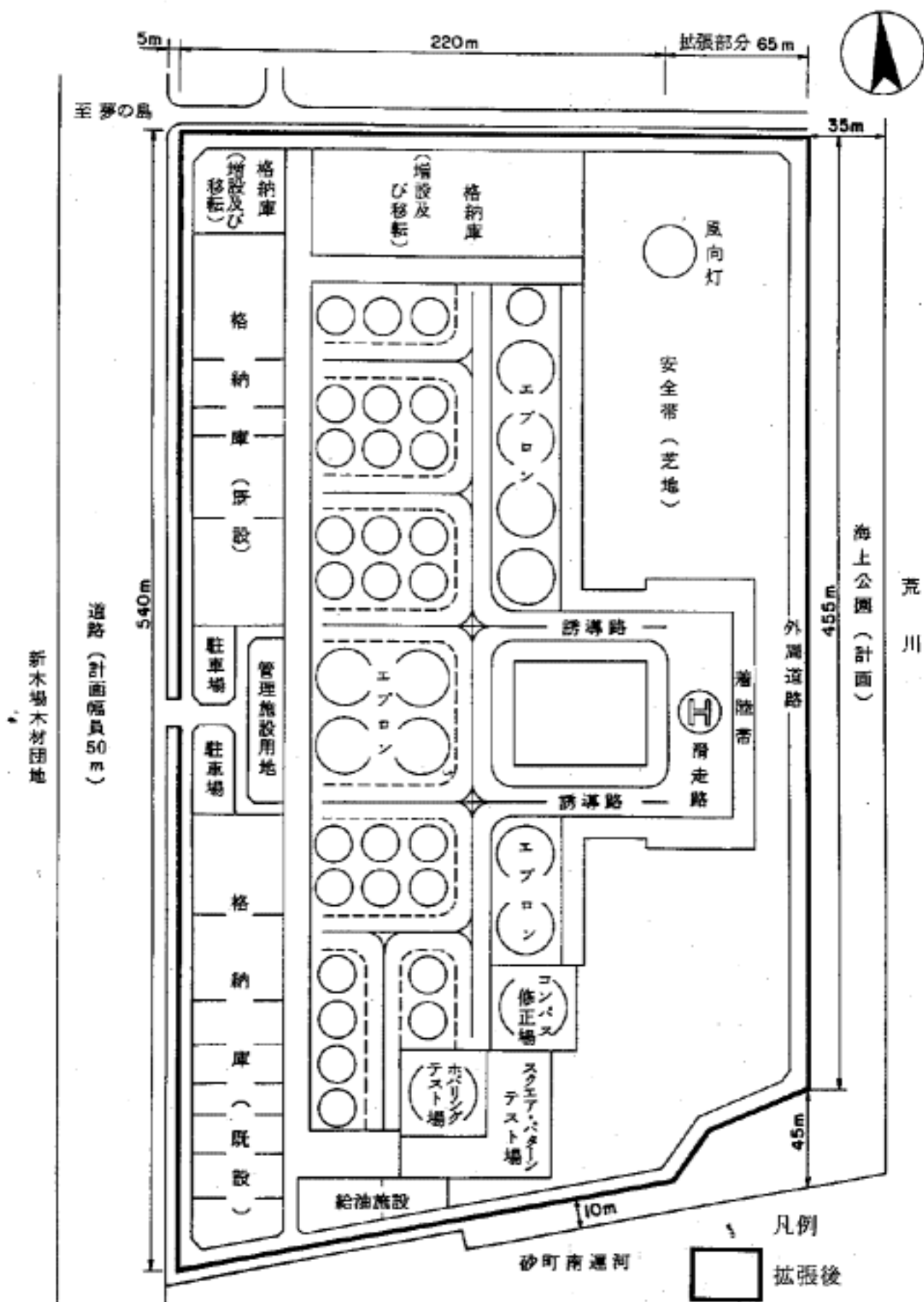
表2-2 ヘリポート施設の諸元

施設名	既 設	変 更 後	拡張面積	
敷地面積	118,443㎡	149,135㎡	30,692㎡	
基本施設	滑 走 路	2,700㎡ (90m×30m)	3,000㎡ (100m×30m)	300㎡
	誘 導 路	1,200㎡ (2×40m×15m)	2,430㎡ (2×81m×15m)	1,230㎡
	エ プ ロ ン (駐 機 場)	22,500㎡ (大型-2スポット) (小型-20スポット)	34,000㎡ (大型-10スポット) (小型-28スポット)	11,410㎡
安全施設	コンパス修正場	な し	1,600㎡ (40m×40m)	1,600㎡
	ホバリングテスト場	な し	} 4,200㎡ (60m×70m)	4,200㎡
	スクエア・バナーテスト場	な し		
格納庫用地等	19,300㎡	24,300㎡	5,000㎡	

(4) 滑走路処理能力

航空管制上からの1時間あたり最大離着陸回数は25回である。

1日の供用時間を8時間とすれば、1日の滑走路処理能力は200回であり、これに休日補正を行って年間の滑走路処理能力を求めると55,000回である。



至 15 号地

図 2 - 3 東京ヘリポート施設配置計画図 (拡張後)



(5) アクセス交通量

東京ヘリポート拡張による1日の最大離着陸時のアクセス交通量は、表2-3に示すとおりである。

表2-3 アクセス交通量

単位：台/日

車種 目的	乗用車	小型貨物車	大型車	合計
通勤	204	0	0	204
その他	431	254	99	784
合計	635	254	99	988

2.2.3 工事計画

(1) 工事工程

全体工事工程は、表2-4に示すとおりである。

表2-4 全体工事工程

施設等	年度 63 (第1期)	64 (第2期)
安全帯	—	—
滑走路、誘導路	—	—
エプロン新設	—	—
エプロン改良	—	—
安全施設	—	—
その他(外周道路、 防火水槽等)	—	—