

見 解 書

—西武辰巳ヘリポート新設事業—

平成2年10月

西武運輸株式会社

1. 総 括

1.1 事業者の氏名及び住所

氏 名： 西武運輸株式会社 代表取締役社長 永井 博

住 所： 東京都豊島区南池袋一丁目16番15号

1.2 対象事業の名称

西武辰巳ヘリポート新設事業 （対象事業の種類：飛行場の設置）

1.3 対象事業の内容の概略

本事業は、ヘリコプターによる迅速な物資輸送、また緊急災害時の救急の拠点として、すでに建設されている辰巳総合物流センターの屋上（地上約31.0m）にヘリポートを新たに設置するものである。

計画の概要は、表1-1に示すとおりである。

表1-1 事業計画の概要

項 目	内 容
位 置	東京都江東区辰巳三丁目14番2号
地 域 地 区	準工業地域・準防火地域・臨港地区
飛行場の種類	陸上ヘリポート（非公共用）
滑 走 路	長さ21m、幅18m
規 模	ヘリパッドの大きさ 32×32m 敷地面積 1,225㎡
使用予定機種	シコルスキー式 S76型及び同等機種の ヘリコプター
運 航 時 間	午前7時から日没まで
付 帯 設 備	標識施設、脱落防止施設、消火施設等

1.4 主な意見と事業者の見解の概要

評価書案について、都民からの意見書が26通と、関係区市町村長として江東区長から意見が提出された。また、公聴会においては公述人4名から意見が述べられた。

これらの主な意見とそれに対する事業者の見解は、表1-2に示すとおりである。

表1-2 主な意見と事業者の見解の概要

意見の概要	見 解
<p>1. 騒 音</p> <p>ヘリポートが出来ると、大変な騒音になり、電話が聞きとりにくい場合もあり営業上困るし、住民も迷惑する。</p> <p>WECPNLは事業者側の依頼による調査に基づくものであり、被害の度合いはそのときの環境や受ける人の心理状態によりさまざまな差があり、一概に評価基準内だから影響なしというのは一方的である。</p>	<p>ヘリコプターなどの航空機騒音の評価は、離着陸の時間帯、離着陸回数等を総合的に考慮する必要があり、評価単位としてWECPNLが妥当であることが国際的にも認められており、我が国でも航空機騒音に係る環境基準の単位として採用されています。</p> <p>また、東京都の環境影響評価技術指針にもWECPNLで予測・評価するように定められており、WECPNLを用いて評価を行いました。</p> <p>なお、本事業にかかる騒音の予測結果は、WECPNLで環境基準を満足するほか、離陸・着陸回数は1日最大各2回と少なく、また、ヘリコプターが計画地にいる時間も約5分と短いため、周辺環境への影響は軽微であると考えています。</p>

意見の概要	見解
<p>2. 環境一般</p> <p>15項目の評価項目をあげながら、その中から騒音のみをとりあげている。</p> <p>低周波空気振動、電波障害、地形・地質の効用に与えるであろう障害など、有形無形の損傷に対して何ら触れられていない。</p>	<p>低周波空気振動については現地調査結果から、電波障害についてはヘリコプターの形状等から判断して影響はないものと考え、また地形・地質についてはビルの屋上に設置することから影響はないものと考え、予測・評価項目の中から騒音だけを選定しました。</p>
<p>3. その他</p> <p>① 辰巳地区よりわずか2～3kmのところに公共の東京ヘリポートがあり、そこを利用すればすむことであり、屋上にて物資の搬出入をするだけの目的で、ヘリポートを新設する必要があるかどうか疑問である。</p> <p>② ヘリコプター輸送がますます重要視され、また、たとえ民営でも公共の空間を利用するヘリコプターは公共物として扱い、公共性という名のもとに、私権がおびやかされる。</p> <p>③ いかにか科学技術が発達している社会といえども、ヘリコプターが飛行すれば、落下等の危険が伴う。万一墜落事故が発生した場合、周辺一帯は木材倉庫となっているので、大火災発生の危険率が非常に高く、また、日中は多くの作業員が屋外作業を行っており、危険である。</p>	<p>① 弊社では物資輸送の拠点である辰巳総合物流センターを辰巳三丁目に建設しました。物資を迅速に運ぶためにも、ヘリポートは当ビルに直結しているのが望ましく、当計画地での設置が必要であると考えています。</p> <p>② 当ヘリポートは非公共用であるため、航空法第49条は適用されず、地元の方々の私権を制限することはなく、また、再開発においても支障はないものと考えています。</p> <p>③ 気象観測装置等設置し、強風時等の天候不順な時は運航を控えるとともに、ヘリポートには脱着防止施設等の安全施設やヘリポート内で火災を完全に鎮火できる消火施設の設置を予定しており、運航と管理面で安全を確保するために万全の体制をとります。</p>

2. 対象事業の目的及び内容

2.1 事業の目的

近年、国際化及び情報化に伴う経済活動の広域・高速化に対応するために、迅速な物資輸送の手段として、ヘリコプターによる航空輸送はその必要性が高まってきている。

弊社は東京を中心として全国的に運送事業を展開しているが、弊社所有の辰巳総合物流センター内に事務所・事業所を有する顧客を始めとして各種取扱い物資のなかにも緊急輸送を要請されるものが増加しつつある。

そこで本事業は、弊社の物資輸送の拠点である辰巳総合物流センター屋上にヘリポートを新たに設置し、ヘリコプターによる迅速な物資輸送によって緊急輸送の要請に対応し、運送事業者として社会に貢献することを目的とする。

また、辰巳地域内の運送事業者からも、最近の道路交通事情により物資の緊急輸送の必要が発生した場合、このヘリポートを利用したいとの要望があるため、それにも応えとともに、高層住宅・ビル火災の発生や津波・高潮等による浸水等の緊急災害発生時においては、救急用ヘリポートとして提供し、地域社会に貢献することを目的とする。

なお、運用は非公共用ヘリポートとして設置しようとするものである。

2.2 事業の内容

2.2.1 事業の位置

入りポートの計画地（以下、計画地）は図2-1に示すように東京都江東区辰巳三丁目に位置し、昭和61年12月に建設された辰巳総合物流センター屋上にヘリポートを設置するものである。

なお、滑走路の標点の位置は北緯35度38分27秒、東経 139度49分09秒（いずれも図上測定値）で、標高は地上約31.0mである。

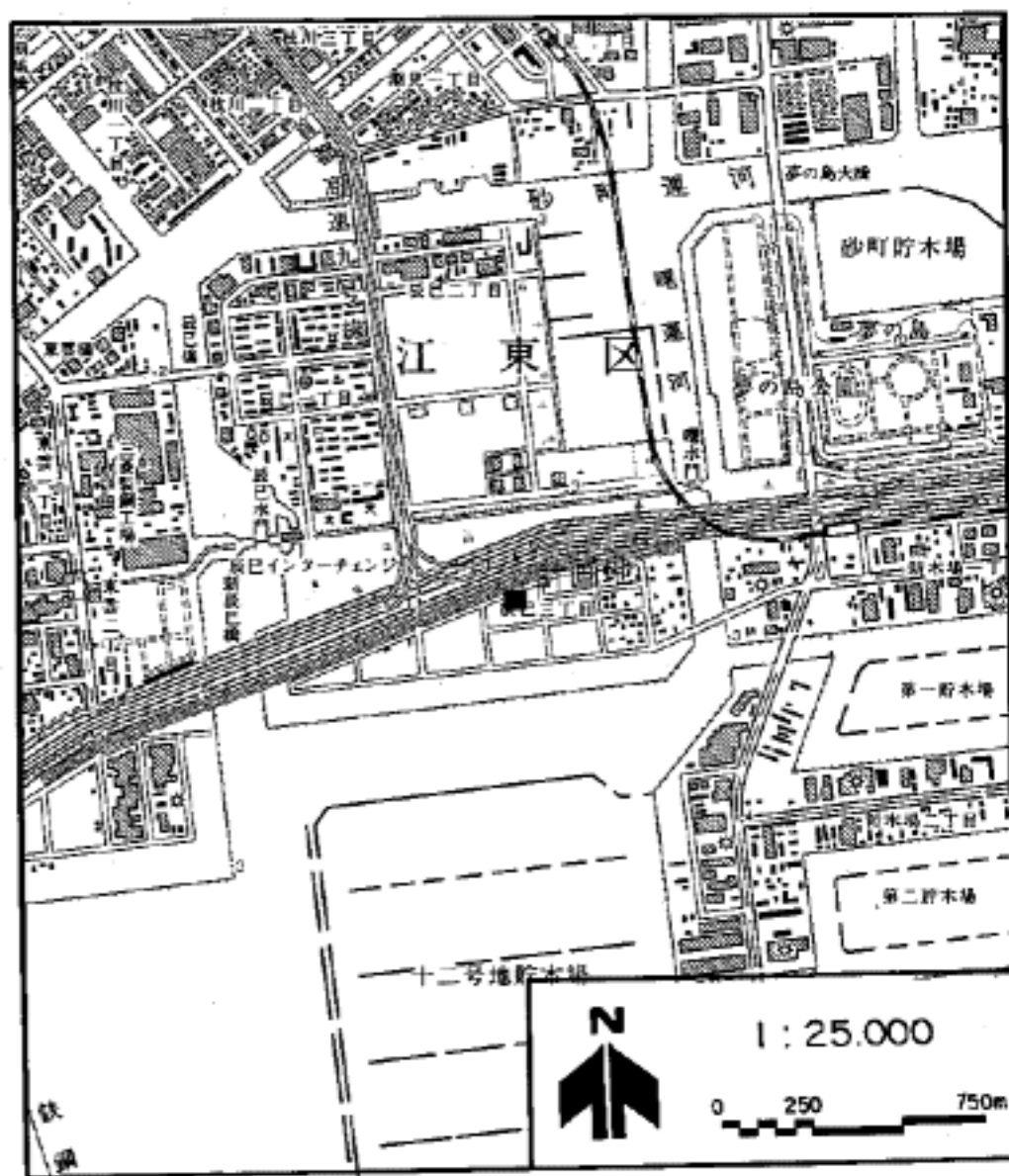


図2-1 計画地

2.2.2 事業の内容

(1) ヘリポートの種類及び規模等

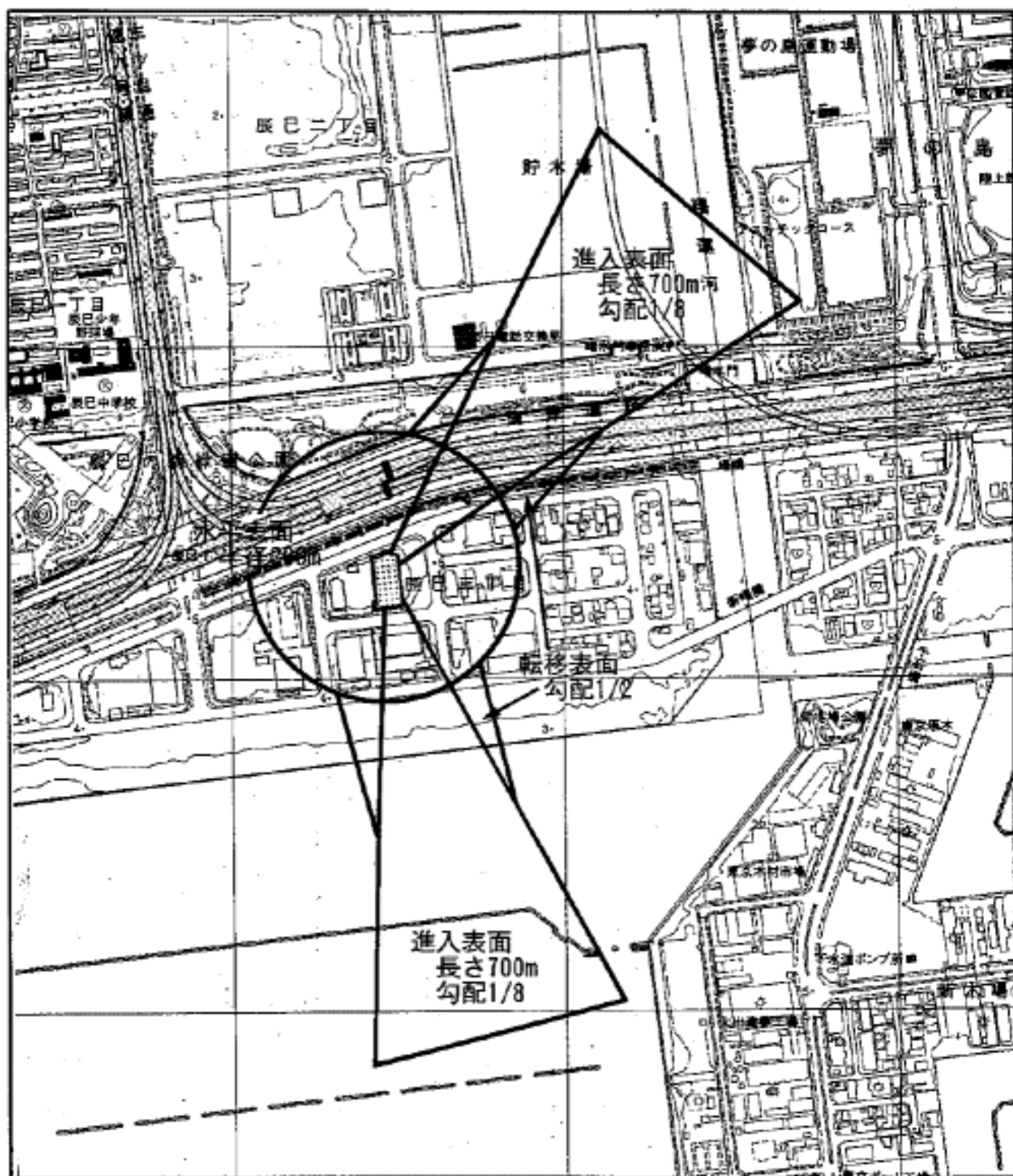
計画しているヘリポート（以下、計画ヘリポート）の種類及び規模等は表2-1に示すとおりであり、安全表面等の状況は、図2-2に示すとおりである。

なお、ヘリコプターは風に向かって離着陸を行うため、風が卓越する方向に進入区域を設定する。計画ヘリポートでは南北方向に進入区域を設定したが、それらは125度傾いているためそれぞれの方向に対して滑走路があり、滑走路Aは北東側、滑走路Bは南側の進入区域に対応している。

表2-1 計画ヘリポートの種類及び規模等

項 目	内 容
飛行場の種類	陸上ヘリポート
滑走路の強度	最大全備重量6 tに耐える強度
規 模	ヘリパッドの大きさ 32×32m 敷地面積 1,225㎡
飛行場の種別	非公共用
安全表面等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 進区域の長さ 滑走路A（北東側700m、南西側90m） 滑走路B（南側700m、北側90m） ・ 進入表面の勾配 滑走路A（北東側 1/8、南西側 1/2） 滑走路B（南側 1/8、北側 1/2） ・ 水平表面の半径 200m ・ 転移表面の勾配 1/2

注：安全表面とは、航空法上の進入表面、水平表面、転移表面を総称した呼び方で、ヘリコプターが安全に離着陸できるために設定される仮想の表面をいう。



凡 例

-  計画地
-  安全表面

注：進入表面の長さは、水平方向の長さ。



1 : 10,000

0 100 300m

図 2 - 2 安全表面等の状況

(2) 施設等の概要

計画ヘリポートの施設の概要は表2-2に示すとおりであり、滑走路の他、標識施設、消火施設、安全施設等を設置する。

表2-2 計画ヘリポートの施設の概要等

施設名	規模及び内容
滑走路	A・Bとも 長さ21m、幅18m A・Bの交差角 125度 鉄筋コンクリート舗装 (最大全備重量6tに耐える強度)
誘導路	なし
エプロン	なし
航空灯火	設置を予定しない
その他	飛行場標識施設 航空機の脱落防止施設 燃料の流出防止施設 風向風速計、気圧計 消火施設等

また、計画ヘリポートの配置（平面）及び立面（東側、南側）は、図2-3～5に示すとおりである。

(3) 運航回数

計画ヘリポートにおけるヘリコプターの運航回数は、年間の着陸回数を最大200回と計画している。

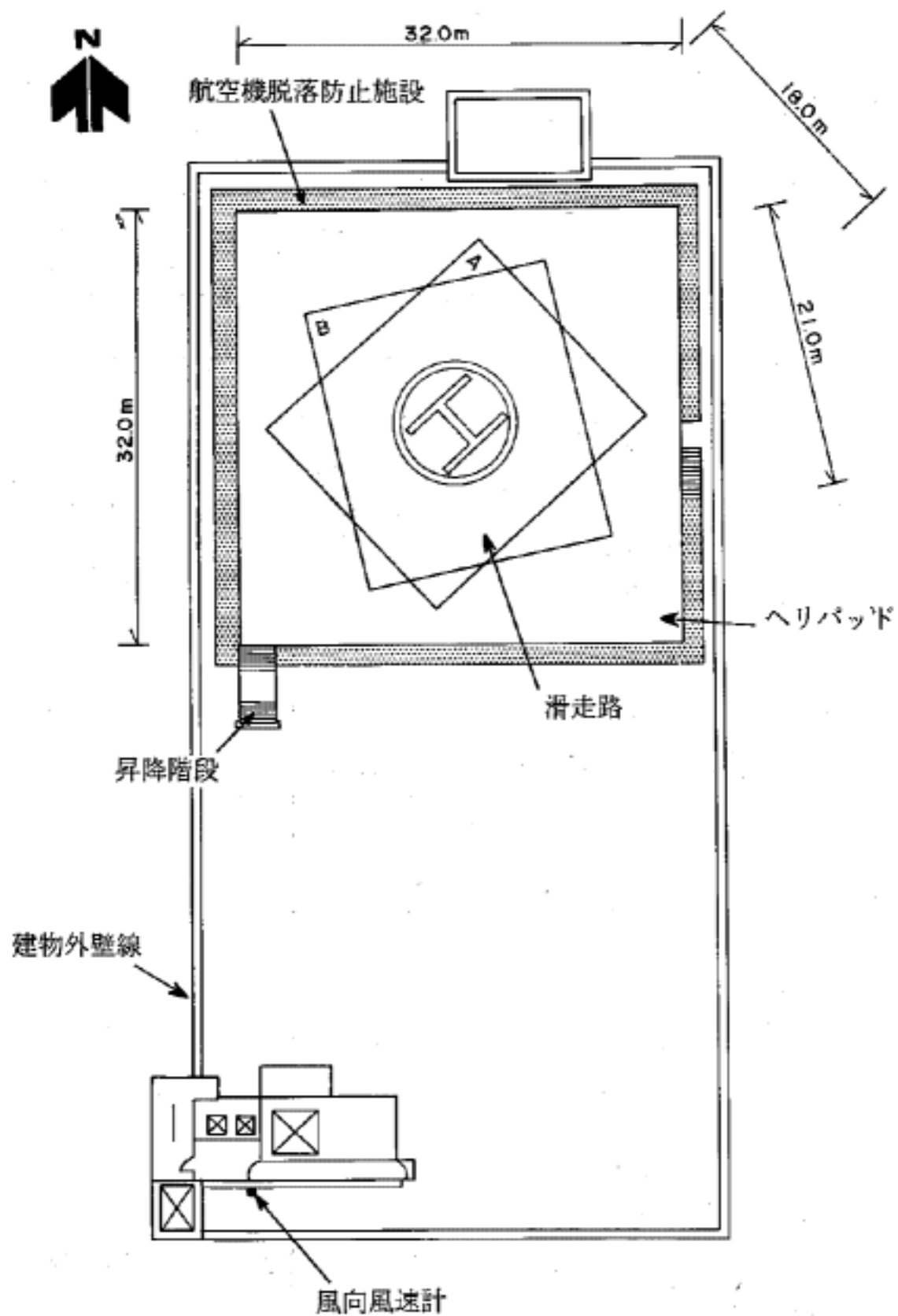


図2-3 ヘリポート平面図

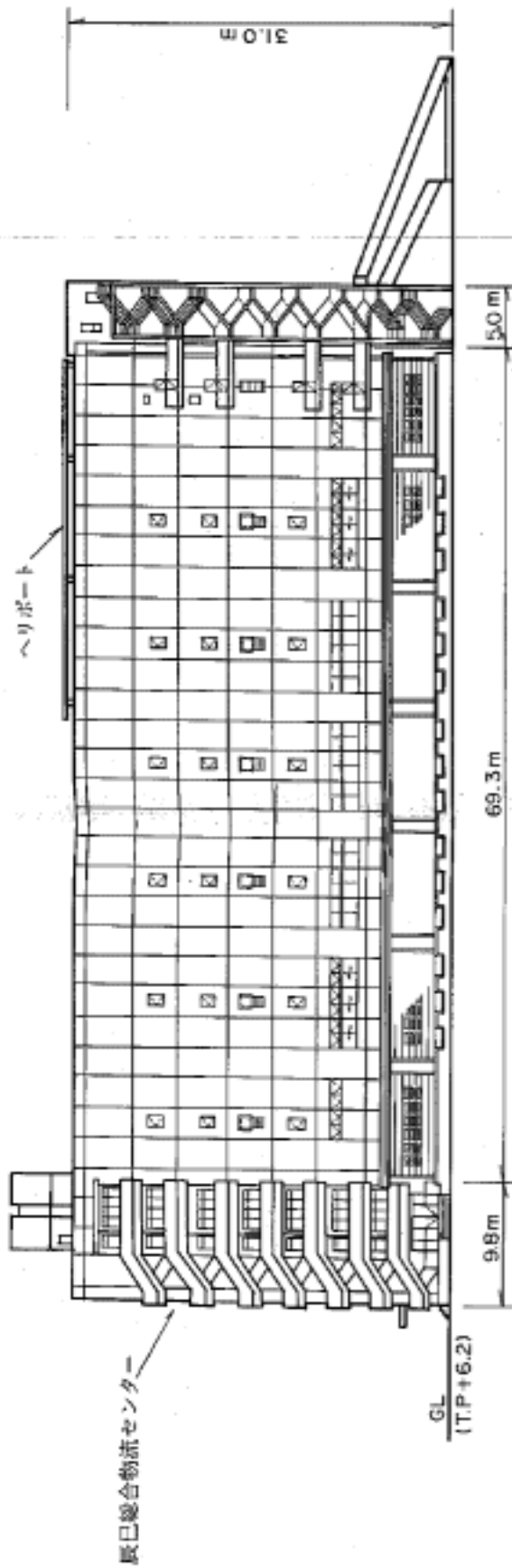


図2-4 ヘリポート東側立面図

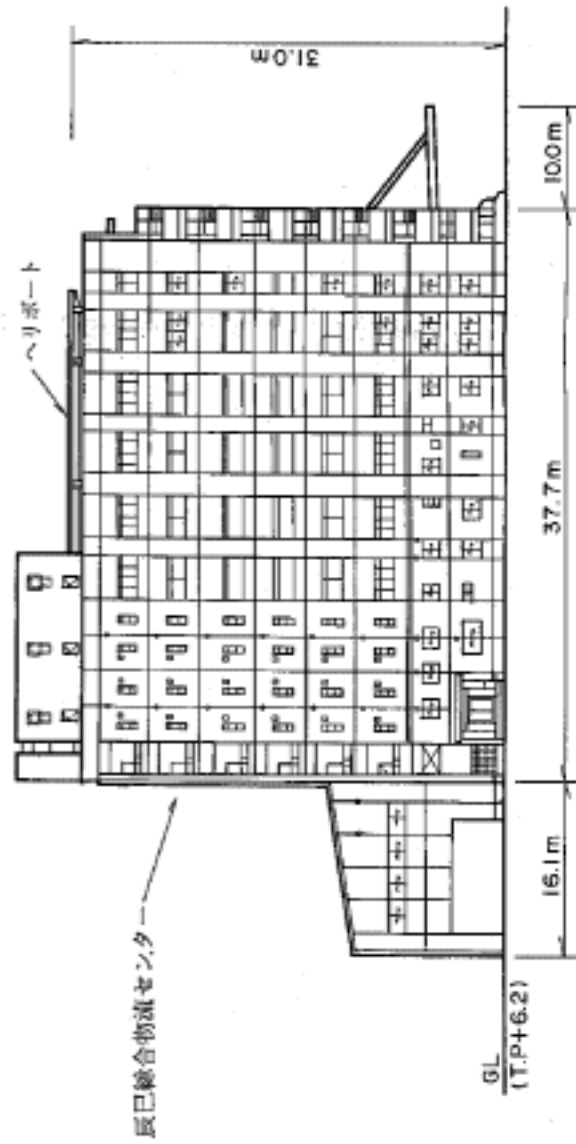


図2-5 ヘリポート南側立面図

注：T.P. (Tokyo Peil : 東京湾平均海面)
 東京湾の平均海面を0mとした時の高さで、
 海抜の基準面となっている。



(4) 使用機種の概要

計画ヘリポートにおいて主に使用する予定のヘリコプターの機種は、タービン回転翼航空機（双発）であるシコルスキー式S76A型である。

なお、シコルスキー式S76A型の主要性能等は表2-3に、その機体の寸度等の概要は、図2-6に示すとおりである。

表2-3 機体の主要性能等

項 目		内 容
製 造 会 社		シコルスキー・エアクラフト（米）
エ ン ジ ン		アリソン250-C30
耐 空 類 別		輸送TA級、TB級
出 力 ・ 基 数		650 SHP×2
燃 料 消 費 量		222 kg/時 (490 lb/時)
燃 料	容 量	1,060 ℓ (280 USgal)
	等 級	Jet A-1
性 能	最大速度	287 km/時 (海面上)
	巡航速度	269 km/時
	最大上昇速度	6.85 m/秒 (海面上)
	航続距離	748 km
重 量	最大全備重量	4,536 kg
	自 重	2,483 kg
	積 載 量	2,053 kg
	最大乗員数	13 名 (操縦士を含む)

注：耐空類別は航空機の用途や重量等から定められる。輸送TA級とは、航空輸送事業の用に適する多発の回転翼航空機であって、臨界発動機（エンジン）が停止しても安全に航行できるもの、また、輸送TB級とは最大離陸重量 9,000kg以下の回転翼航空機であって、航空運送事業の用に適するものをいう。

SHP = Shaft Horsepower (軸馬力)。

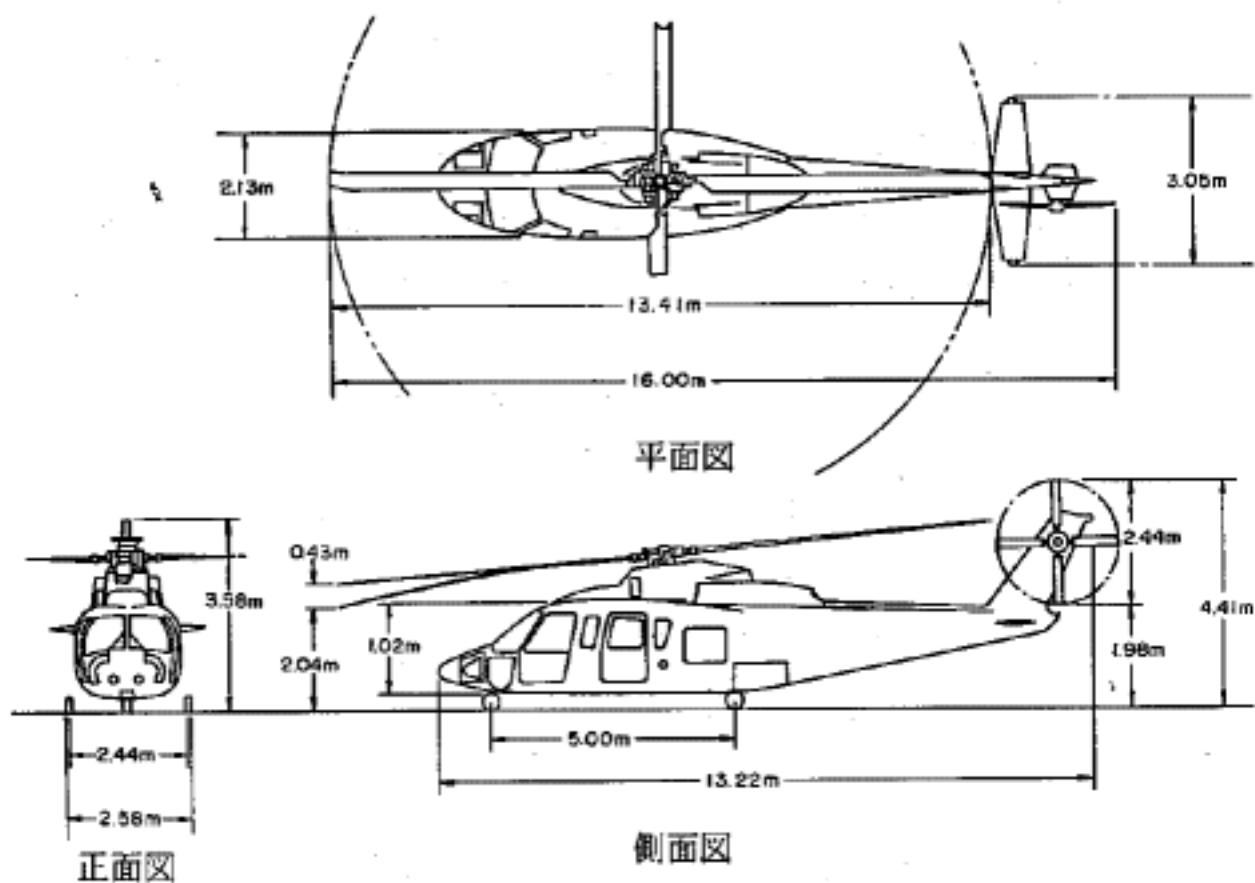


図 2 - 6 機体の概要

(5) 運航時間

計画ヘリポートでは夜間の離着陸は行わず、運航時間を通常7時から日没までとする。

なお、安全表面内におけるヘリコプターの想定滞留時間（計画地周辺にいる時間）は、中継ヘリポートであることから通常の運航では1回の飛行につき約5分程度を予定している。

(6) 飛行ルート

計画ヘリポートにおけるヘリコプターの運航は、通常ヘリコプターを格納している東京ヘリポートから出発し、計画地で物資等に乗せて目的地へ向う。その場合、ヘリコプターは計画地から目的地へ向かう途中、浜離宮恩賜庭園上空を通ることとなっている。

また、目的地から一旦計画地へ立ち寄る場合は、ヘリコプターは曙運河上空を通過して計画地へ行き、計画地から東京ヘリポートに戻る場合は浜離宮恩賜庭園上空を経由した後東京ヘリポートに戻るルートをとる。

ヘリコプターの飛行ルートは、図2-7に示すとおりである。

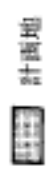
(7) 安全対策

ヘリコプターの運航に際してその安全性を確保するために、航空法に定められた安全施設の設置を含め、以下の対策を講ずる。

- ① 双発のヘリコプターに限定して使用する。
- ② 強風時等の天候不順な時は、運航を控える。
- ③ 脱落防止施設等の安全施設を設置する。
- ④ 消防法で定められた消火施設を設置する。

- ⑤ 燃料の補給は行わない。
- ⑥ ヘリコプターの係留は行わない。

凡例



計画地



飛行ルート (補強)



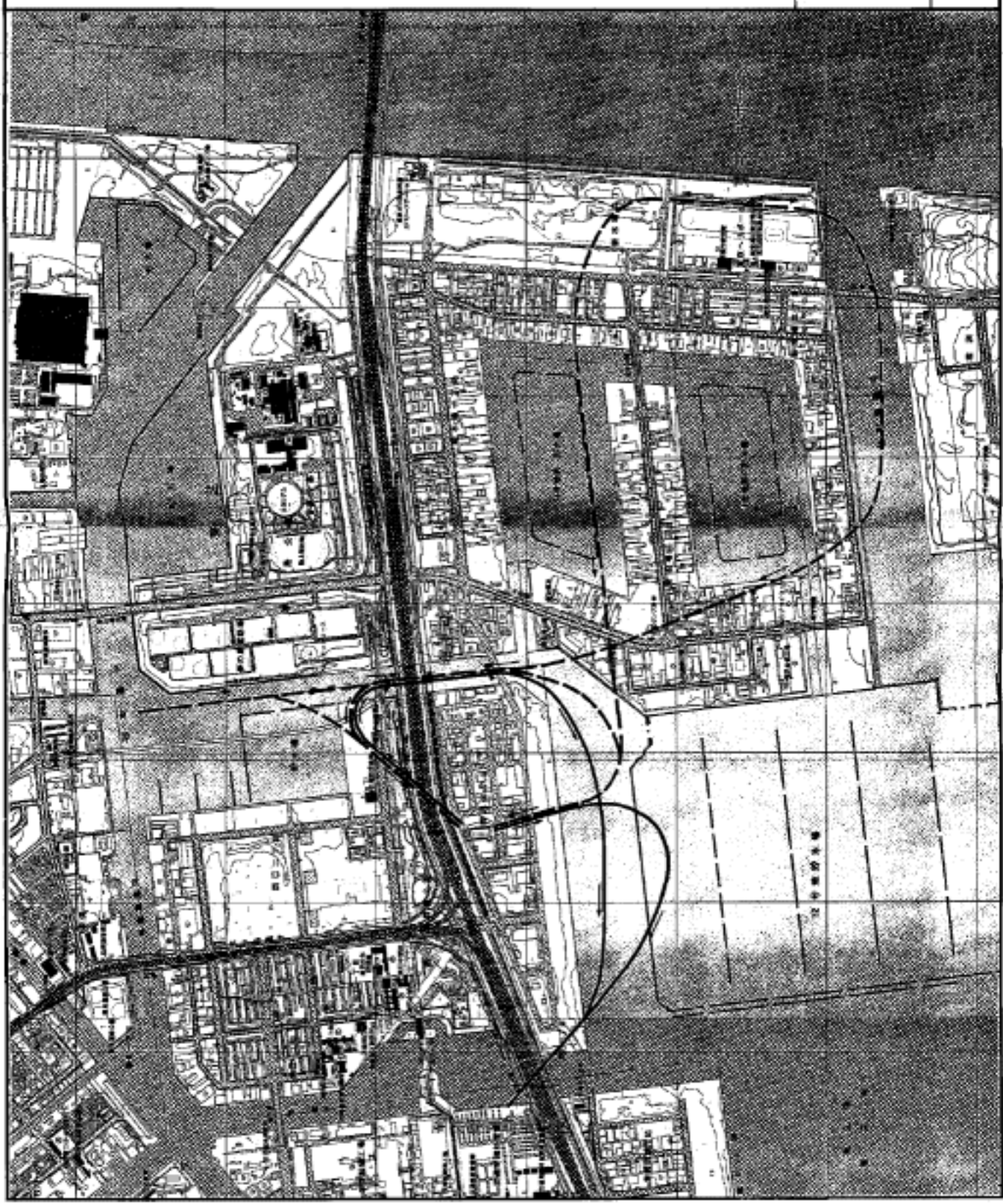
飛行ルート (着陸)



1 : 15,000



図 2 - 7 飛行ルート



2.2.3 工事概要

計画ヘリポートは既存建物の屋上に設置するため、滑走路及び脱落防止施設等の設置を行う本体工事、消火施設及び気象観測装置等の設置を行う付帯工事の各設備工事を行う。

工事の期間は3カ月程度でありその工程は、表2-4に示すとおりである。

表2-4 工事工程

工 事 \ 期 間	1カ月目	2カ月目	3カ月目
本体工事	—————		
付帯工事		—————	—————

注：本体工事（滑走路、脱落防止設備等の設置）
 付帯工事（消火施設の設置、気象観測装置等の設置）

2.2.4 環境管理に関する計画等の配慮

東京都は、21世紀に向けて快適な環境をつくりあげ、人間性にあふれた真に豊かな都市社会の実現と、地域の特性や役割を生かす都市社会の形成を目指したマイタウン東京構想を実現していくために、昭和62年度に「東京都環境管理計画」を策定している。

また、計画地の位置する江東区では、区の目指すべき都市像を実現するために、平成元年度に「江東区総合実施計画」を策定している。

計画ヘリポートでは環境保全（騒音の防止）のため、上記計画に対して以下に示すように配慮した。

- ① 進入区域の設定にあたっては、住居地域等の静穏を必要とする地域の上空とならないようにした。
- ② ヘリコプターの夜間における離着陸は行わず、運航時間帯を午前7時から日没までとした。