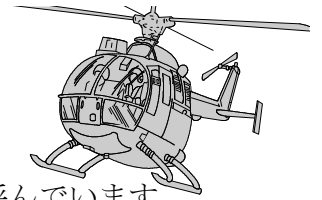


ヘリポートについて



はじめに

通常私たちはヘリコプターが離発着できる場所を総称してヘリポートと呼んでいます。

しかし、この総称でヘリポートと呼ばれているヘリコプター専用の離着陸場は、いくつかの種類に分類する事ができます。ここでは簡単な文章と図面で説明をしています。

詳細につきましては別途弊社までお問い合わせください。

ヘリポート全般の概要

ここではヘリポートの種類や用途について解説します。

ヘリポートは大別して3種類に分類する事ができます。

また、飛行場外離着陸場のうち通常の離着陸場の他、防災対応離着陸場が有ります。

○公共用ヘリポート (常 設)

○非公共用ヘリポート(常 設)

○飛行場外離着陸場 (臨 時)

防災対応離着陸場 (捜索、救助時)

緊急離発着場(屋上の施設)

*緊急救助用スペース(離着陸を行わない屋上のホバリングスペース)

上記にある総称ヘリポートは、その設置場所別に分類すると以下のようになります。

○陸上ヘリポート (公共用、非公共用、場外離着陸場等国内で多数運用されています)

○屋上ヘリポート (非公共用として、多数運用されています)

○水上ヘリポート (国内では運用されていません)

ヘリポートの種類別解説

公共用ヘリポート

常設で、不特定多数のヘリコプターの離発着及び、運用の為に設けられたヘリポートです。

法律によりヘリコプターの進入、着陸、離陸、移動における安全の為に空間を確保する為に該当する空域には、植栽物、建造物等の障害物を構築する事を制限しています。

また、運航に対する安全の為に施設や設備等が備えられています。

東京ヘリポート、神戸ヘリポート等現在国内に22ヶ所有り、運用時間内であれば誰でも利用する事が出来ます。

非公共用ヘリポート

常設で、特定のヘリコプターの離発着及び、運用の為に設けられたヘリポートです。

しかし、法的にヘリコプターの運用に関する安全空域を制限する強制力が無い為、安全空域内

に建築物やその他の障害物ができた場合は、ヘリポートが運用できなくなる場合があります。

消防、警察、新聞社、ヘリコプター製造会社などが設置する例が多く、一般のヘリコプターもその設置者の了解を得る事で利用する事ができます。

現在、陸上、屋上共に全国で多数運用されています。

場外離着陸場

臨時のヘリコプター離着陸場で、運航者毎に国土交通大臣の許可が必要です。

消防防災ヘリポートとしての利用や、薬剤散布や、木材搬出の為の臨時基地や、その他やむを得ない理由が有り、離着陸する上で必要な空域と周囲の安全が確保されると認められる場合に、運航者の事前の申請に基づいて国土交通大臣が許可するもので、申請を行った運航者だけが利用する事ができます。

また、必要な夜間灯火を設置する事で夜間の使用も可能になります。

ゴルフ場やグラウンド等を飛行場外離着陸場として申請して使用するケースが多く見られ、これらは通常、「場外」と呼ばれて国内では、最も多くのヘリコプター離発着場として利用されています。

申請の方法は所定の用式に申請者の氏名、使用するヘリコプターの型式、国籍、登録記号、離着陸の日時、離着陸場の実測図、使用理由、操縦者の氏名等、詳細を記入して所轄の空港事務所へ提出します。

申請の内容に問題が無ければ、原則として3ヶ月間有効な使用許可書が交付されます。

また、場外離着陸場には一般の上記のような場外離着陸場の他、防災対応離着陸場があります。

防災対応離着陸

災害時において緊急の活動を行う為の目的で設定される離着陸場で、通常の間外離着陸場を設定する場合に比較して、その空域や設置の為の制限が大幅に緩和されています。

学校のグラウンドや河川敷のスペース、空き地、駐車場等、その利用個所は法的制限の緩和によって平時は別の目的で使用している場所であっても40m四方程度の空き地があれば、比較的容易に設定する事ができ、若干の障害物があっても災害時には緊急のヘリポートとして使用する事ができます。

このような緊急の場合に使用する場外離着陸場の申請に関しては、ファクシミリや電話により申請する事が出来ます。

その他の離発着場

航空法第79条とは別に次項のような航空法第81条の2の適用をうけて災害活動等に離着陸出来る緊急離発着場を設定する場合があります。(設置基準は各自治体において指針等により定められています。)

緊急離発着場

ビル火災時や緊急時にヘリコプターが消火活動や人命救助を行う為の目的で、高層ビルの屋上に設置されたヘリポートです。

通常は災害時及び訓練等の使用以外では使われる事は有りません。

緊急救助用スペース

ビル火災や緊急時にヘリコプターが接近して、ホバリングを行い災害援助活動を行う為の屋上に設けられたスペースで、床面の強度等の問題から実際の着陸を行う事は出来ません。

通常の着陸可能なヘリポートと識別する為に黄色で、円にローマ字の R が記されている物で近年ビルの屋上に多数見られます。

ヘリポートを整理しますと、下記ようになります。

項 目	公共用ヘリポート	非公共用ヘリポート	場外離着陸場
設置申請先	航空局（本省）	地方航空局	管轄空港事務所
制限空域	制限空域下の土地 使用は法により規制される 制限表面と定義	制限空域下の土地 使用は法により規制できない 安全表面と定義	規制できない
使 用 者	誰でも使用できる （拒否権なし）	設置者が認めた者 （拒否権あり）	運航者ごとに申請
気象資料	1年以上必要	不 要	不 要
補助制度	国庫補助なし	国庫補助なし	国庫補助なし
申請から許可まで	1～2年程度	1～2年程度	1週間程度

消防航空隊が常駐する公共用ヘリポート及び消防機関の設置した非公共用ヘリポート

公共用 神戸ヘリポート（神戸市消防局）

東京ヘリポート（東京消防庁・川崎市消防局）

非公共用 京都消防ヘリポート 仙台市消防ヘリポート 千葉市消防ヘリポート

以上でヘリポートの概要を簡単にご説明致しました。詳細につきましては別途専門的な資料をご用意致しておりますので、お問い合わせください。

一般の場外離着陸場の基準及び防災対応の場外離着陸場の基準について記載致します。

一般の場外離着陸場の基準

地方航空局における場外離着陸許可
の事務処理基準より転記
平成23年 10月20日一部改訂

回転翼航空機の離着陸の用に供する場合

一般

離着陸地帯	位置及び方向	位置及び方向は、動力装置が故障した場合に地上又は水上の人又は物件に対し、危害を与え、又は損傷を及ぼすことなく不時着できる離着陸経路が設定できるよう選定されていること。
	長さ及び幅	長さは、使用機の投影面の長さ（以下「全長」という。）以上、幅は、使用機の投影面の幅（以下「全幅」という。）以上であること。
	表面	十分に平坦であり、最大縦断こう配及び最大横断こう配は5%であること。 使用機の運航に十分耐える強度を有するものであること。
進入区域及び進入表面	<p>進入区域及び進入表面は、原則として別図1のとおりとする。ただし、進入経路と出発経路が同一方向に設定できない場合は、$90^{\circ} \sim 180^{\circ}$の間で設定できる。</p> <p>進入表面のこう配は、離陸方向に対しては8分の1以下、着陸方向に対しては4分の1以下とし、同表面の上に出る高さの物件がないこと。</p>	
転移表面	<p>転移表面は、原則として1分の1以下のこう配を有する別図1に示す表面とする。</p> <p>転移表面の上に出る高さの物件及び離着陸地帯の各長辺から外側にそれぞれ10メートルまでの範囲内に2分の1のこう配を有する表面上に出る高さの物件がないこと。ただし、離着陸地帯の一方の長辺（以下「甲長辺」という。）の側の転移表面については、甲長辺の外方使用機のローター直径の長さの4分の3の距離の範囲内に離着陸地帯の最高点を含む水平面の上に出る高さの物件がない場合で、かつ、離着陸地帯の他の長辺（以下「乙長辺」という。）の外方離着陸地帯の短辺の長さの2倍の距離の範囲内に10分の1こう配を有する表面上に出る高さの物件のない場合は、1分の1を越えるこう配を有することができるものとする。この場合、乙長辺の側の転移表面のこう配は1分の1以下とし、転移表面の上に出る高さの物件がないこと。</p>	

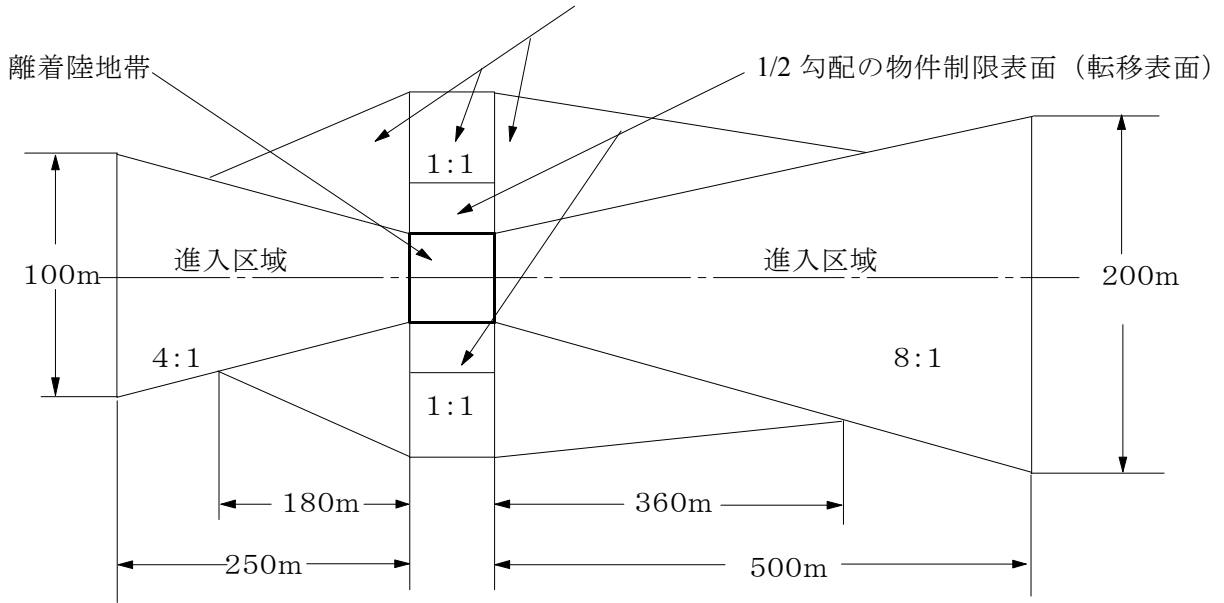
一般の場外離着陸場の基準

平面図

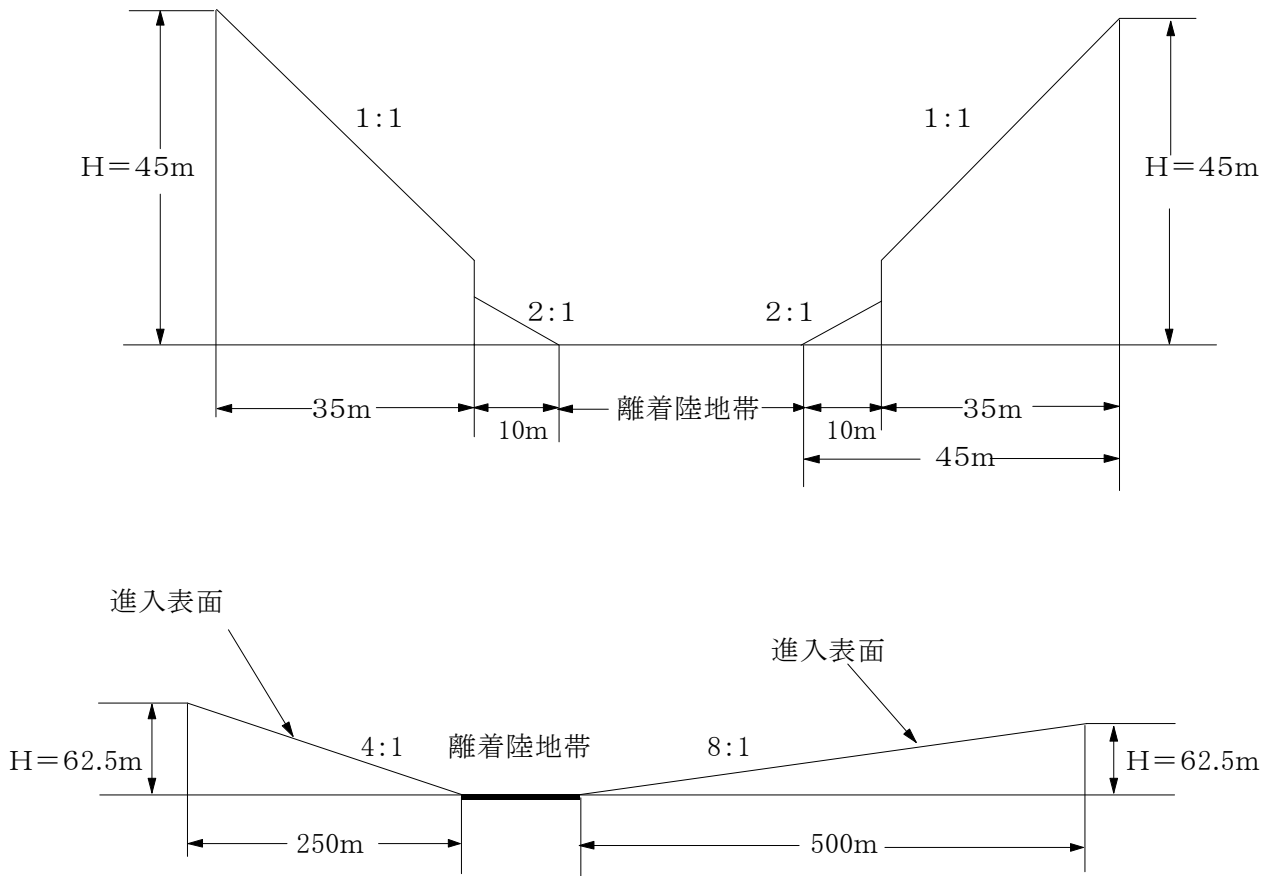
転移表面

ご説明
別図1は片側8分の1及び4分の1と描かれていますが、障害物がない場合は両側共に8分の1の区域の確保が望ましいと思われます。

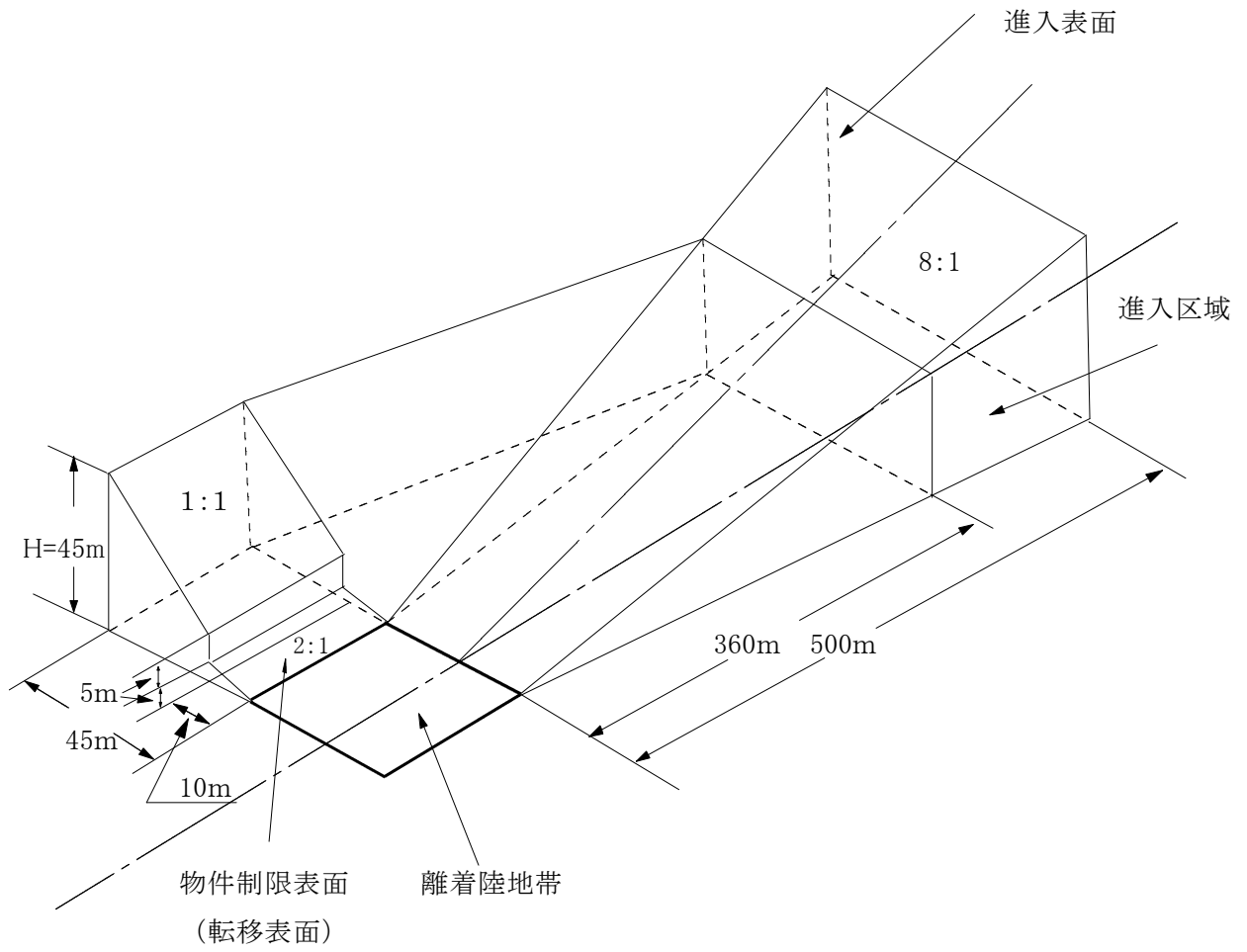
別図1



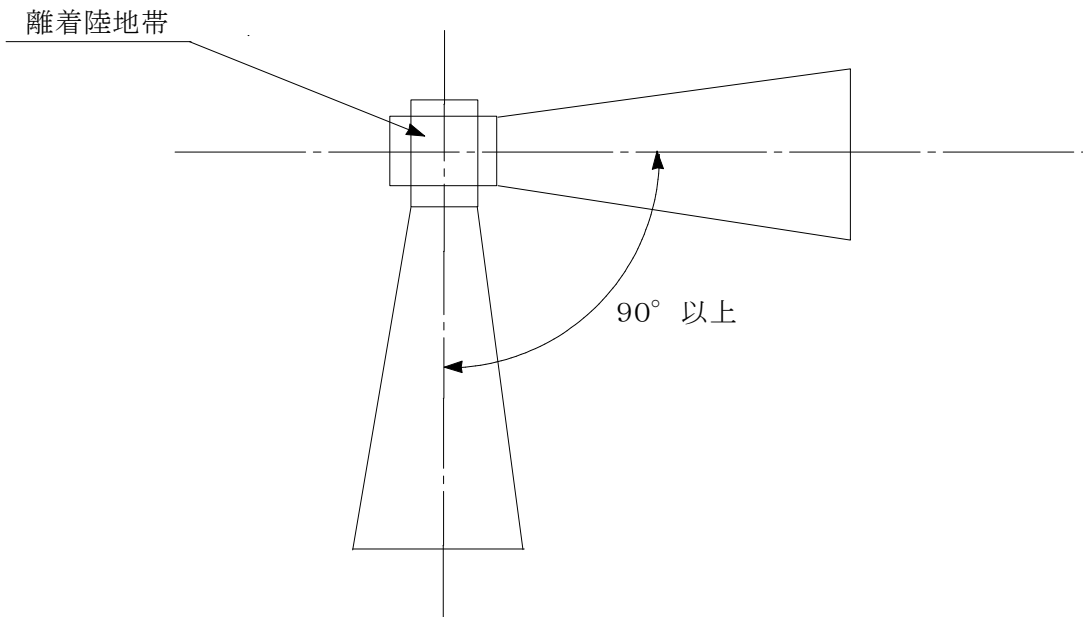
転移表面断面図



立体図



進入経路と出発経路が同一方向に設定できない場合



防災対応の場外離着陸場の基準

災害時において緊急輸送等に使用する離着陸場（以下「防災対応離着陸場」という。）における場合（一般の場外離着陸場に規定する場合を除く）であって、次に掲げる条件を全て満たすもの

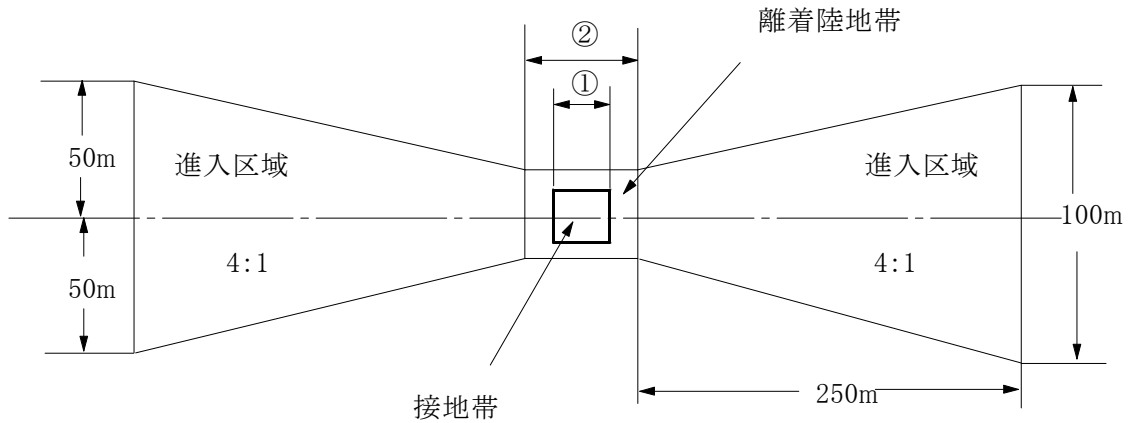
- ①災害時における緊急輸送活動のための物資、人員等の輸送であること。
- ②地面効果外ホバリング重量の95%以下の重量で運航すること。
- ③操縦士の資格は、定期運送用操縦士又は事業用操縦士であること。

離着陸地帯	位置及び方向	原則として地上に設定する。 ただし、周囲の環境条件によりやむを得ない場合は15メートルの高さを限度とする別図2の仮想離着陸地帯を設定することができる。
	長さ及び幅	長さ及び幅は、使用機の全長に20メートルを加えた値以上とする。 但し、全長が20メートル以上の使用機については全長の2倍以上とする。
	表面	接地帯を除き、約30cm程度までの高さを限度としてできるだけ平坦であること。
	接地帯	長さ及び幅は、使用機の全長以上であること。 表面は十分に平坦であり、最大縦断こう配及び最大横断こう配は5%であること。 使用機の運航に十分耐える強度を有するものであること。
進入区域及び 進入表面	進入区域及び進入表面は、原則として別図2のとおりとする。 ただし、進入経路と出発経路が同一方向に設定できない場合は、進入方向交差角を90度以上とすることができる。進入表面のこう配は4分の1以下とし、同表面の上に出る高さの物件がないこと。	
転移表面	設定しない	
その他	仮想離着陸地帯を設定した場合には夜間の使用は不可。	

防災対応の場外離着陸場の基準

平面図

別図2



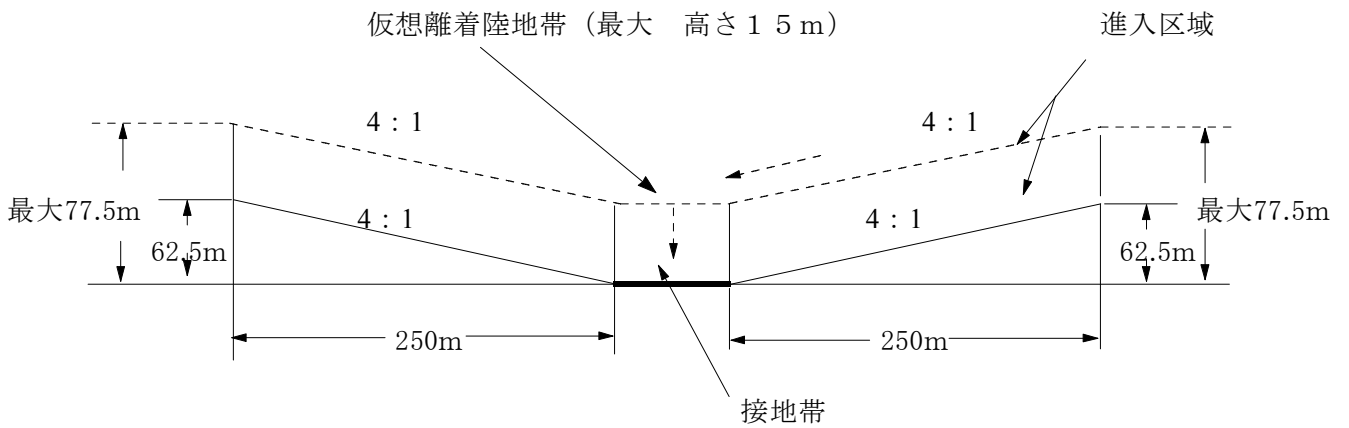
①接地帯：長さ及び幅は使用機の全長以上とする。

②離着陸地帯：長さ及び幅は使用機の全長に20m以上を加えた長さとする。

* 全長が20mを越す機材については全長の2倍以上の長さとする。

*離着陸地帯は原則として地上に設定する。但し、周囲環境により地上に設定できない場合は障害物の程度により「仮想離着陸地帯」として15mまでの高さを限度に離着陸地帯の上空に設定することができる。

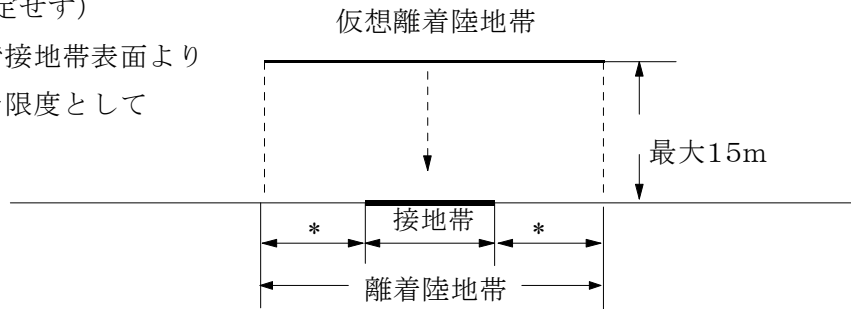
進入表面断面図



転移表面断面図

(転移表面は設定せず)

*接地帯の外側で接地帯表面より30cm程度を限度として平坦な区域



立体图

