

40th Anniversary

祝40周年

特集

Tokyo Heliport

東京ヘリポート

現在地、江東区新木場に移転し40周年を迎えた東京都東京ヘリポート。日本一の規模と実績を誇り、世界でも最大級の公共用ヘリポートであり、ヘリコプターファンの聖地でもある「東ヘリ」をさまざまな角度から紹介する。

写真◎小久保陽一（特記以外すべて）



1990年の拡張工事前の東京ヘリポート。荒川河口側(画面下)には車道があり車が走っている。写真提供:東京都港湾局



拡張工事後。エプロンが拡大、格納庫が建ち並ぶ。荒川河口側の車道はなくなり緑道公園に。写真提供:東京都港湾局

協力:東京都港湾局(東京ヘリポート管理事務所) / 東京ヘリポート安全連絡協議会 / 東京消防庁 / 朝日航洋株式会社 / 川崎市消防局 / 東邦航空株式会社 / ユーロコプタージャパン株式会社 / 中日本航空株式会社 / 株式会社海外物産 / 日本フライトセーフティ株式会社 / ミネベア株式会社 / 警視庁 / 中日新聞社 / アカギヘリコプター株式会社 / ファーストエアートランスポート株式会社 / マイナミ空港サービス株式会社 / 国際航空給油株式会社(順不同)



北側から東ヘリを一望する。各社の格納庫が広いエプロンを囲む。現在の東ヘリ内の就業者数は約800名。親しく交流し、切磋琢磨して技術を高めていく。

東京ヘリポート40年の軌跡

我が国最大の公共用ヘリポートである東京都東京ヘリポートが開港40周年を迎えた。この稀代のヘリポートの40年間にわたる変化、そして現在の姿を写真と数字で見よう。

東京ヘリポート。正式名称「東京都東京ヘリポート」、通称「東ヘリ」は東京都南東部の14号地その1埋立地、江東区新木場にある、日本最大・世界最大級の公共用ヘリポートだ。2011年度の着陸回数は10,327回。他の国内公共用ヘリポートの実績（最近では2番目になることが多い舞洲で2,623回、少ないところでは数十回）を大きく引き離しており、東ヘリの着陸回数が日本全体のほぼ半分を占める。このことから東京ヘリポートのスケールの大きさがわかるだろう。

この、名実ともに日本一の規模と実績を誇るヘリポートの40年を振り返りながら、現在の姿を紹介しよう。

東京都港湾局が運営する日本一の公共用ヘリポート

東ヘリは東京都営のヘリコプター専用空港だ。東京都港湾局がその管理・運営にあたっており「ヘリコプターの任務・活動をバックアップするとともに、安心・安全にヘリポートを利用できるよう運航支援すること、私たちが空港管理者としての責務です。（東京都東京ヘリポートウェブサイトより）」と宣言しているように、さまざまな情報を提供してヘリコプターの運航をサポートしている。

総面積147,153㎡。滑走路は幅30m×長

さ90m。大小合わせて38の駐機スポットがある広大なエプロンを囲むように、社屋や庁舎、格納庫が並び、警察・消防の航空隊や、民間のヘリコプター関連会社多数が利用している。その中には全国事業所を統括する中枢機関を置く会社もあり、東ヘリがヘリコプター業界の中心に位置することを示している。

運用時間は、周辺環境の保護と騒音対策のために午前8時30分から午後4時30分までの8時間。運用時間外の特例として、日没から午後8時30分までの間、帰還機と夜間遊覧飛行がそれぞれ一日に10回を限度に認められている。夜間遊覧飛行の特例は10年



1972年2月22日撮影、建設中の東ヘリ。開港まで4ヶ月を切り、エプロンはほぼできた。写真提供:東京都港湾局



開港直前の6月3日撮影。周囲には目立つ建物がまったくない。画面左下が若洲。写真提供:東京都港湾局

前に試行開始されたもの。午後8時30分から日の出までの時間帯は、警視庁や東京消防庁、川崎市消防局、国土交通省、JR東海、報道などのヘリコプターが、災害、事故、事件、その他の緊急事態に対応する場合に限り飛行が許可される。

また、東日本大震災の救援関係機については通常運用時間外の使用を認めており、今後も大災害発生の場合は、一刻も早く救援・救助に向かえるよう、運用時間内外を問わず優先的に対応することになっている。図らずも未曾有の大災害でヘリコプターの有用性が証明されたいま「いざというときにはヘリが助けに来てくれる」と国民の期待も高い。

東ヘリの利点のひとつは、都心に近いことだろう。たとえば銀座から新木場まで東京メトロで約20分、新木場からバスで5分、乗り換えがうまくいけば30分ほどで東ヘリに到着する。40年前と違ってバスの便も多く、平日の通勤時間帯だと1時間に約15便が新木場駅前から走っている。また、首都

高速湾岸線の新木場出口も近い。

地上のアクセスだけでなく、警察や消防のヘリコプターにとっても、事件や事故の現場に短時間で飛んでいくことができ、人びとの安心・安全を守るために東ヘリは願ってもない場所にある。

これほど便利な場所であり、人びとの生活に深く関係するヘリコプターの空港でありながら、東ヘリの存在はあまり知られていないようである。現在は定期便がないこともその理由の一つだろう。近くに東京ゲートブリッジが完成し、多くの目がこの地域に向けられるようになってきた昨今。これから東ヘリの認知度が上がり、ヘリコプターが一般の人びとにとっても親しい存在になることを期待したい。

14号地その1埋立地がヘリコプターの大拠点へ

現在の東ヘリ所在地、14号地その1埋立地は、そもそも飛行場を建設するために埋め立てがスタートしたのだという。第二次



東京都東部、荒川河口の東側から東京港を臨む。東ヘリが巨大な人工島にあることがよくわかる。埋立地全体が「夢の島」と呼ばれた時代も。写真提供:東京都港湾局



山梨県立中央病院のドクターヘリが飛来。東京消防庁江東航空センターが支援し、救急車がスタンバイする。

世界大戦が始まった1939年のことだ。しかし資材不足のため2年後に埋め立て中止。その年の12月に太平洋戦争が始まり、45年に終戦。50年代になると東京都のゴミが急増し、57年にゴミ処理を目的に埋め立てが再開された。もし資材が十分にあったなら、いま東ヘリは「東京飛行場」と呼ばれ固定翼機が飛んでいたのかもしれない。

旧東京ヘリポートは、64年の6月、7号地（現在の江東区辰巳）に誕生した。70年に、新木場に新東京ヘリポート設置許可の告示が為され、72年6月14日、辰巳の東ヘリは供用廃止。翌15日に現在地での供用が始まった。

40年前の開港当時、周囲に建物はほとんどなく、かなり先まで見渡すことができた

いう。また、運河を挟んですぐ南にある15号地（江東区若洲）からのゴミ臭とハエに悩まされたというが、現在その埋立地はキャンプ場やゴルフ場、ヨット訓練場もある大きな公園になり、ヘリポートの北や西側には工場や物流センターなどが建ち並ぶ。ゴミを満載したトラックに代わり、大手運送会社の大型車が日本

全国に向けて荷物を運び出していく。多数ある木材関連会社と巨大な貯木場にかつての空気が残っているものの、40年前とはまったく違う景色が広がっているのだ。

東ヘリも時代とともに変化してきた。開港の年の着陸回数は4,951回。17年後の89年は24,595回。86～88年には『ヘリコプター・エアショー』が開催され多くの観客を動員。この頃、ヘリコプターの需要増加と災害時の救援活動に充分対応できるよう拡張工事が行われ、90年に工事完了。コンパス修正場、ホバリングテスト場等が新設され、エプロンに38のスポットが並び現在の形になった。

最初はまばらだった格納庫が、いまは肩を組むようにぎっしり並び、管理事務所が

ある庁舎も老朽化のため建て替えられ2011年に新しくなった。

東日本大震災では周囲の道路で液状化が発生したが、東ヘリ内での大きな被害はなく、全国から被災地に向かうヘリコプターの中継基地として、その役目を果たすことができた。安全運航のため、また今後の災害に備えて、現在はエプロンの地盤改良工事が進行中だ。

また、老朽化した格納庫の建て替えが始まり、警察庁の江東飛行センターは13年に完成の予定。東京消防庁の江東航空センターは13年に取り壊され、15年に新庁舎が完成する予定になっている。

山岳国の日本にとって、離着陸に長い滑走を必要としないヘリコプターは、なくてはならないもの。東ヘリもまた全国のヘリコプターにとって不可欠のヘリポートとして、これからも進化していくことだろう。

空港である以上さまざまな制約があり、ハードルは低くないだろうが、願わくは一般の人びとが親しみをこめて「東ヘリ」と呼べるような進化をしてほしい。



テレビ東京のベル430が発進。事件や事故が起きた場合、報道機や警察・消防機等は夜間でも飛行が許可される。



中日新聞社のEC135P2「あさづる」。東ヘリ着陸回数最多は報道目的だ。



タワーから離着陸機に情報を送る。前方には葛西臨海公園の観覧車、千葉の山々も見える。