

令和7年7月8日

日本航空機操縦士協会東日本支部

「東京ヘリポートAIPの改訂」について

1 改訂の経緯

東京オリンピックの開催及び東京国際空港の南風運用が開始されてから早いもので5年目を迎えています。近年、東京ヘリポート周辺では高層マンションの建設や再開発が進み大きく変容を遂げていることから、運航に携わる関係者は、周辺環境の変化を考慮した飛行方法等を見直す必要性を感じていたと言います。

また、例えば、葛西臨海公園駅を飛行する際の通過ポイントと定めていますが、実際には観覧車との安全間隔を確保するとともに、可能な限り騒音にも配慮しながら、葛西臨海公園の南側（人工なぎさ）を經由して、旧江戸川河口から北上し妙見島ポイントを目指して飛行しているのが現状のようです。

このように、一部ダブルスタンダードとも言える飛行経路を含めて、協議を重ねた結果、今回の改訂に至ったと伺いました。

2 運用開始

令和7年7月10日（木）からです。

3 主な改正点

- (1) 実態に即した飛行経路に修正
- (2) 目視位置通報点の整理と明確化
- (3) 東京第2特別管制区関連経路の明確化
- (4) 南東方向飛行経路の新設
- (5) 騒音対策に配慮した飛行経路

また上記の他にも、可能な限り、海、川または運河の上空を飛行するなどの騒音軽減飛行方式や、航空機間の接近を防止する安全対策などが盛り込まれています。

なお、詳細につきましては、別添資料をご参照ください。

以上、東京ヘリポートAIPの改訂についてご紹介させていただきました。

運航に携わる方々は、改訂されるに至った経緯を正しく理解されるとともに、一つの指針と受け止め航空安全の確保に努めていただきたいと思います。

私たち日本航空機操縦士協会東日本支部は、東京ヘリポート安全連絡協議会の準会員であることから、引き続き皆様方に情報発信をしていきたいと考えております。

また、東日本エリアの様々な空港や飛行場を中心に活動を行っておりますので、これからもどうぞよろしく願いいたします。

NOTAM による修正箇所

1 Visual REP (OTHER-1、2)

- (1) 図中「URAYASU INTER」を削除する。

DELETE TEXT

URAYASU INTER

- (2) 図中「EAST POINT」を「1NM E」に読み替える。

CHANGE TO READEAST POINT → 1NM E

- (3) 表中「浦安インター」の Call sign、BRG/DIST from ARP、Remarks は削除する。

DELETE TEXT

URAYASU INTER : 071DEG (T) / 3.6NM : INTERCHANGE

- (4) 表中「East Point」は、以下のとおり読み替える。

Call sign	BRG/DIST from ARP	Remarks
EAST POINT	048DEG(T)/1.6NM	INTERSECTION
↓	↓	↓
1 NM E	050DEG(T)/1.5NM	1NM E OF SUNAMACHI

2 FLT PROCEDURES (OTHER-7、8、10)

- (1) 1(1)①の「浦安インター」、「Urayasu inter」は削除する。

DELETE TEXT

URAYASU INTER

- (2) 1(1)①の d)は、「東側からの到着は、東京ヘリポート標点の3NM円周上で位置通報を行い1NM E に進入する。」に読み替える。

CHANGE TO READ

FROM URAYASU INTER, PROCEED TO EAST POINT

↓

FROM EAST ,

MAKE A POSITION REPORT OVER THE LINE OF 3NM

RADIUS OF TOKYO HELIPORT ARP, THEN PROCEED TO 1NM E

- (3) 1(1)②の「イーストポイント」、「East Point」は、「1NM E」に読み替える。

CHANGE TO READ

EAST POINT → 1NM E

- (4) 2(1)⑤の「浦安インター」、「Urayasu inter」は削除する。

DELETE TEXT

URAYASU INTER

3 DEP/APR CHART (OTHER-13)

- (1) 図中「URAYASU INTER」を削除する。

DELETE TEXT

URAYASU INTER

- (2) 図中「EPT」は、現行の「1NM E」に名称を変更する。

CHANGE TO READ

EAST POINT → 1NM E

- (3) 「1NM E」からの arrival 経路の削除

DELETE VIEW

ARRIVAL ROUTE FM 1NM E



※図中に標高を示す数字がある場合、単位はメートル(m)である。The unit of measurement used to express elevation is meter(m).

Call sign	BRG / DIST from ARP	Remarks
小松川 Komatsugawa	012°T / 4.0NM	小松川大橋 Bridge
亀戸 Kameido	350°T / 3.7NM	亀戸駅(JR) Station
箱崎 Hakozaki	316°T / 3.8NM	箱崎ジャンクション Junction
妙見 Myoken	049°T / 3.0NM	旧江戸川の中州 Sandbank of the Edo River
新砂ポイント Shinsuna Point	358°T / 1.8NM	清砂大橋西詰交差点 Intersection

CHANGE : Call sign update. VAR.

RJTI / TOKYO HELIPORT

Visual REP

Call sign	BRG / DIST from ARP	Remarks
ノースポイント North Point	011°T / 1.8NM	清砂大橋 Bridge
ノースウエストポイント Northwest Point	343°T / 1.7NM	東京湾マリーナ Marina
築地 Tsukiji	293°T / 3.7NM	築地大橋 Bridge
浦安インター Urayasu inter	071°T / 3.6NM	浦安インターチェンジ Interchange
ウエストポイント West Point	319°T / 1.5NM	砂町運河上のJR 鉄道橋 Railroad bridge
イーストポイント East Point	048°T / 1.6NM	中左近橋交差点 Intersection
日の出 Hinode	282°T / 4.0NM	日の出駅 Station
砂町 Sunamachi	007°T / 0.8NM	砂町運河河口 Mouth of Canal
有明 Ariake	272°T / 1.6NM	有明埠頭 Wharf
なぎさ Nagisa	092°T / 1.2NM	東なぎさ Artificial beach
1NM SE	135°T / 1.0NM	海上 Over the sea
千鳥 Chidori	112°T / 3.1NM	海岸の角 A corner of land
3NM SE	135°T / 3.0NM	海上 Over the sea

注：上記の外、東京ヘリポートについては、3NMの円周上（東京管制圏と東京第1特別管制区及び東京第2特別管制区を除く）を通過する場合に江東フライトサービスに通報すること。

Note: In addition to the above points, a pilot should contact KOTO FLIGHT SERVICE over the point 3NM radius of ARP (exclude the area of TOKYO Control Zone, TOKYO NR1 Positive Control Area and TOKYO NR2 Positive Control Area) instead of the point of 5NM radius of ARP.

CHANGE : Call sign update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

LOCAL TRAFFIC REGULATION

1 東京ヘリポートにおける離着陸及び離着陸のための東京ヘリポート周辺*1 の飛行(以下「東京ヘリポートにおける離着陸等」という。)は、次の条件をいずれも満たさなければ、これを行ってはならない。

Takeoffs and landings at Tokyo Heliport and flights around Tokyo Heliport*1 for the takeoff and landing (hereinafter referred to as "Traffic ") may not be conducted unless all of the following conditions are met;

(1) 地上視程が 5,000 メートル以上

Ground visibility

At or above 5,000m;

(2) 雲高 300 メートル以上

Ceiling

At or above 300m.

2 1の条件を満たさない場合であっても、次の条件をすべて満たす場合においては、東京ヘリポートにおける離着陸等を行うことができる。

Despite 1, Traffic will be permitted when meeting the following conditions;

(1) 地上視程が 1,500 メートル以上

Ground visibility

At or above 1,500m;

(2) 航空機が雲から離れて飛行でき、かつ、操縦者が地表又は水面を引き続き視認することができること

Fly clear of the clouds and have continuous in-sight of the ground or the water;

(3) 他に東京ヘリポートにおける離着陸等を行っている航空機がないこと

No traffic.

CHANGE : Update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

LOCAL TRAFFIC REGULATION

3 東京ヘリポート周辺*1 を通過する航空機は、目視位置通報点又はヘリポート標点から半径3NMの円周上(東京管制圏、東京第1特別管制区及び東京第2特別管制区を除く)において、江東フライトサービスと交信し、次に掲げる事項を通報するものとする。

The aircraft flying around Tokyo heliport shall contact KOTO flight service when over Visual Reporting Point or over the line of 3NM radius of Tokyo heliport's ARP, (except for Tokyo control zone, Tokyo NR1 positive control area and Tokyo NR2 positive control area), and inform the following information.

(1) 当該航空機の無線呼出符号

Call sign;

(2) 当該航空機の現在位置、高度及び機長の意向

Present position, altitude and pilot's intentions;

(3) その他航空機の運航の安全に影響があると認められる事項

Any other information for flight safety.

4 騒音軽減飛行方式

Noise abatement procedures

騒音軽減のため、運航の安全に支障がない範囲で、以下の方式で飛行するものとする。

Pilot shall comply with the following procedures for noise abatement within the range where there is no risk for flight safety;

(1) 可能な限り高い高度で飛行する。ただし、東京第1特別管制区及び東京第2特別管制区に進入しないこと。

Fly as high as possible, but do not enter Tokyo NR1 positive control area and Tokyo NR2 positive control area;

(2) 可能な限り、海、川または運河の上空、もしくは人家の少ない地域の上空を飛行する。

Whenever possible, fly over sea, rivers or canals, or over sparsely populated areas.

CHANGE : Update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

LOCAL TRAFFIC REGULATION

5 安全対策

Safety measures

- (1) 東京ヘリポートにおける離着陸等を行う航空機及び東京ヘリポート周辺*1 を通過する航空機は、他機との接近を回避するため、可能な限り着陸灯を点灯するものとする。

Traffic and aircraft flying around Tokyo heliport shall turn on their landing lights whenever possible to avoid close encounters with other aircraft.

- (2) 地上の移動については緊急時等やむを得ない場合を除き、以下の方式で移動するものとする。ただし、移動する経路周辺に人、車両または航空機等がなく、事前に移動方法を無線により通報し、交通情報を得た場合はこれによらないことができる。

Ground moving shall be the following procedures except in unavoidable circumstances such as emergencies.

However, this may not be applied if there are no people, vehicles, or helicopters around route to be moved, the moving method has been reported by radio in advance, and traffic information has been obtained.

- ① 使用滑走路01の場合、離陸時は南側の誘導路を使用し、着陸時は北側の誘導路を使用する。

When runway 01 in use, South taxiway for taking off, North taxiway after landing, shall be used.

- ② 使用滑走路19の場合、離陸時は北側の誘導路を使用し、着陸時は南側の誘導路を使用する。

When runway 19 in use, North taxiway for taking off, South taxiway after landing, shall be used.

- ③ スポット間、誘導路とスポット間の移動はエプロン誘導路を使用する。

When making taxi/air-taxi in apron, follow the apron taxiway.

- (3) 江東フライトサービスの運用時間外において東京ヘリポートにおける離着陸等を行う航空機及び東京ヘリポート周辺*1 を通過する航空機は、当該航空機の現在位置等を江東フライトサービスの周波数にて一方送信するものとする。

Outside operating hours of KOTO flight service, Traffic and aircraft flying around Tokyo heliport shall make blind transmission of their current position. etc. on KOTO flight service's frequency.

CHANGE : Update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

LOCAL TRAFFIC REGULATION

6 飛行計画の提出

Filing flight plan

東京ヘリポートにおいて離着陸を行う航空機は、東京ヘリポートから半径9km 以内の飛行であつても航空局へ飛行計画を提出するものとする。

なお、東京ヘリポートの運用時間内における離着陸時刻の通報は江東フライトサービスが行うが、運用時間外にあつては機長自らの責任において航空局へ通報するものとする。

The helicopter taking off from or landing at Tokyo heliport shall submit a flight plan to the Civil Aviation Bureau, even if the flight is within a 9 km radius of Tokyo heliport's ARP.

In addition, Koto Flight Service will report ATD and ATA to the Civil Aviation Bureau during Tokyo heliport's operating hours. However outside of operating hours, the pilot is responsible for reporting them to the Civil Aviation Bureau.

*「東京ヘリポート周辺」

(*1) Around Tokyo heliport

東京ヘリポートの標点から半径 3NM の円周以内の空域で、東京管制圏、東京第 1 特別管制区及び東京第 2 特別管制区を除く空域をいい、空域内の高さは次のとおりとする。

"Around Tokyo heliport" means the airspace within a 3NM radius of Tokyo heliport's ARP, except for Tokyo control zone, Tokyo No.1 positive control area and Tokyo No.2 positive control area, and its height is as follows;

(1) 東京第 1 特別管制区の高さが 1,000 フィート以上に設定されている部分については、高さ 1,000 フィート未満

Below 1,000 ft, areas where Tokyo No. 1 positive control area is set at 1,000ft;

(2) 前号以外の部分については、高さ 700 フィート未満

Below 700ft, areas outside the above.

CHANGE : Update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

FLT PROCEDURES

1. 東京ヘリポートへの着陸について

Landing at Tokyo heliport

(1) 東京ヘリポートに着陸する航空機は、次に掲げる方式により運航すること。

The helicopter landing at Tokyo heliport shall comply with the following procedures;

- ① 目視位置通報点(日の出、箱崎、亀戸、小松川、浦安インター、千鳥、3NM SE)において江東フライトサービスへ位置通報を行い、運航に必要な情報を取得した後、以下のとおり飛行する。

経路の選定にあたっては、LOCAL TRAFFIC REGULATION の4を遵守すること。

Make a position report to KOTO flight service over the Visual Reporting Point (Hinode, Hakozaki, Kameido, Komatsugawa, Urayasu inter, Chidori or 3NM SE), and obtain necessary information for landing, and then commence approach as follows.

Comply with LOCAL TRAFFIC REGULATION item 4 during approach.

a) 日の出から、運河上空を飛行してウエストポイントに進入する。

From Hinode, proceed to West Point by flying over a canal.

b) 箱崎から、ノースウエストポイントに進入する。

From Hakozaki, proceed to Northwest Point.

c) 亀戸または小松川から、荒川上空を飛行してノースポイントまたは新砂ポイントに進入する。

新砂ポイントに進入する場合は、その旨を必ず江東フライトサービスへ通報すること。

From Kameido or Komatsugawa, proceed to North Point or Shinsuna Point by flying over the Arakawa River.

When proceeding to Shinsuna Point, report KOTO flight service accordingly.

d) 浦安インターから、イーストポイントに進入する。

From Urayasu inter, proceed to East Point.

e) 千鳥から、海上を飛行して東京ヘリポートに進入する。

From Chidori, proceed to Tokyo heliport by flying over the sea.

f) 3NM SE から、東京ヘリポートに進入する。

From 3NM SE, proceed direct to Tokyo heliport.

- ② 目視位置通報点(ウエストポイント、ノースウエストポイント、新砂ポイント、ノースポイント、イーストポイント)で位置通報を行い、滑走路19へは砂町から直線進入で着陸し、滑走路01へは場周経路を経て着陸する。

CHANGE : Update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

FLT PROCEDURES

海上(千鳥、3NM SE)からの進入にあつては、目視位置通報点(1NM SE)で位置通報を行い、場周経路を経て着陸する。

※「場周経路」とは東側の場周経路をいい、短辺 600m 及び長辺 1,200m とする。

Make a position report over the Visual Reporting Point (West Point, Northwest Point, Shinsuna Point, North Point or East Point), and make a straight approach to RWY19 or enter the traffic pattern for RWY01 for landing. When approaching from over the sea (Chidori or 3NM SE), make a position report over the Visual Reporting Point (1NM SE), enter the traffic pattern for landing.

(*1) “Traffic pattern”

East side traffic pattern with a 600 meter wide 1,200 meter long.

【Communication example】 Copter : Aircraft KFS : KOTO FLT SERVICE

Copter) over KOMATSUGAWA 1000 feet for landing.

KFS) USING RWY 19, wind 210 degrees 8 knots, QNH 2992, report North Point.

Copter) North Point.

KFS) RWY19, RWY is clear, wind 200 degrees 7 knots, check gear down.

Copter) taxi to north apron.

KFS) roger.

【Communication example】

Copter) over KOMATSUGAWA 1000 feet for landing via SHINSUNA Point.

KFS) USING RWY 19, wind 220 degrees 8 knots, QNH 2992, report SHINSUNA Point.

(2) (1)の規定にかかわらず、LOCAL TRAFFIC REGULATION の2に規定される着陸を行う航空機は、次に掲げる方式により運航すること。

Despite (1), the helicopter landing at Tokyo heliport in accordance with LOCAL TRAFFIC REGULATION item 2 shall comply with the following procedures;

① 目視位置通報点(日の出、築地、小松川、千鳥、3NM SE)で江東フライトサービスへ位置通報を行い、運航に必要な情報を取得する。

Make a position report to KOTO flight service when over the Visual Reporting Point (Hinode, Tsukiji, Komatsugawa, Chidori or 3NM SE) and obtain necessary information for landing.

CHANGE : Update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

FLT PROCEDURES

- ② 取得した情報に基づき、次のいずれかの飛行経路で東京ヘリポートに進入し、着陸する。
After obtaining the information, commence approach for landing to Tokyo heliport via one of the following flight routes.

『ROUTE 1』

日の出または築地から、有明を経由して到着する経路

『ROUTE 3』

小松川から、荒川上空を飛行して到着する経路

『ROUTE 5』

千鳥または3NM SE から、海上を飛行して到着する経路

“ROUTE 1” : Arrival route From Hinode or Tsukiji via Ariake

or

“ROUTE 3” : Arrival route from Komatsugawa by flying over the Arakawa River

or

“ROUTE 5” : Arrival route from Chidori or 3NM SE by flying over sea

【Communication example】

Copter) over KOMATSUGAWA 1000 feet, request landing information via ROUTE 3.

KFS) Visibility 4,000 meters, ceiling 800 feet, traffic not reported in the vicinity of TOKYO heliport, USING RWY 19, wind 210 degrees 8 knots, QNH 2992, report heliport in sight.

Copter) now heliport in sight.

KFS) RWY19, RWY is clear, wind 200 degrees 7 knots.

Copter) taxi to south apron.

KFS) roger.

2. 東京ヘリポートからの離陸について

Taking off from Tokyo heliport

- (1) 東京ヘリポートから離陸する航空機は、次に掲げる方式により運航すること。

The helicopter taking off from Tokyo heliport shall comply with the following procedure;

- ① 移動開始前に江東フライトサービスへ飛行経路を通報し、運航に必要な情報を取得する。

Contact KOTO flight service before commencing taxi/air-taxi to report pilot's intentions regarding departure route and obtain necessary information for taking off.

CHANGE : Update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

FLT PROCEDURES

- ② 飛行経路は、次のいずれかである。

The flight route is one of the following.

『有明ディパーチャー』

有明を経由する出発経路

『なぎさディパーチャー』

なぎさを経由する出発経路

『サウスイーストディパーチャー』

1NM SE を経由する出発経路

“ARIAKE DEPARTURE”: Departure route via Ariake

or

“NAGISA DEPARTURE”: Departure route via Nagisa

or

“SOUTHEAST DEPARTURE”: Departure route via 1NM SE

- ③ 取得した情報に基づき、滑走路へ移動し、離陸する。

After obtaining the information, make taxi/air-taxi to runway and take off;

- ④ 離陸後、目視位置通報点(有明、なぎさ、1NM SE)で位置通報を行うとともに、その後の飛行経路を通報する。

経路の選定にあたっては、LOCAL TRAFFIC REGULATION の4を遵守すること。なお、なぎさから妙見へは、旧江戸川上空を飛行すること。

Make a position report over the Visual Reporting Point (Ariake, Nagisa or 1NM SE) with further flight route.

Comply with LOCAL TRAFFIC REGULATION item 4 on departure route.

When proceeding to Myoken via Nagisa, fly over the KYU-Edo River.

- ⑤ 目視位置通報点(日の出、築地、箱崎、妙見、浦安インター、千鳥、3NM SE)または東京ヘリポートの標点から半径3NMの円周上で位置通報を行い、任意の周波数に切り換える。

Make a position report over the Visual Reporting Points (Hinode, Tsukiji, Hakozaki, Myoken, Urayasu inter, Chidori or 3NM SE) or over the line of 3NM radius of Tokyo heliport's ARP, and change to any frequency.

CHANGE : Update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

FLT PROCEDURES

【Communication example】

Copter) Make SOUTHEAST DEPARTURE to CHIDORI.

KFS) USING RWY 19, wind 210 degrees 8 knots, QNH 2992, RWY is clear.

Copter) 1NM SE, proceed to CHIDORI.

KFS) roger.

Copter) over CHIDORI, leave frequency.

KFS) roger.

- (2) (1)の規定にかかわらず、LOCAL TRAFFIC REGULATION の2に規定される離陸を行う航空機は、次に掲げる方式により運航すること。

Despite (1), the helicopter taking off from Tokyo heliport in accordance with LOCAL TRAFFIC REGULATION item 2 shall comply with the following procedures;

- ① 移動開始前に江東フライトサービスへ飛行経路を通報し、運航に必要な情報を取得する。

Contact KOTO flight service before commencing taxi/air-taxi to report departure route and obtain necessary information for taking off.

- ② 飛行経路は、次のいずれかである。

The flight route is one of the following.

『ROUTE 2』

有明を経由後、日の出、築地または箱崎へ向かう出発経路

『ROUTE 4』

なぎさを経由後、旧江戸川上空を飛行して妙見へ向かう出発経路

『ROUTE 6』

1NM SE を経由後、千鳥または3NM SE へ向かう出発経路

“ROUTE 2”: Departure route to Hinode, Tsukiji or Hakozaki via Ariake

or

“ROUTE 4”: Departure route to Myoken with fly over Kyu-Edo River via Nagisa

or

“ROUTE 6”: Departure route to Chidori or 3NM SE via 1NM SE

- ③ 取得した情報に基づき、滑走路へ移動し、離陸する。

After obtaining the information, make taxi/air-taxi to runway and take off.

CHANGE : Update.

RJTI / TOKYO HELIPORT

FLT PROCEDURES

- ④ 目視位置通報点(日の出、築地、箱崎、妙見、千鳥、3NM SE)または東京ヘリポートの標点から半径3NMの円周上で位置通報を行い、任意の周波数に切り換える。

Make a position report over the Visual Reporting Points (Hinode, Tsukiji, Hakozaki, Myoken, Chidori or 3NM SE) or over the line of 3NM radius of Tokyo heliport's ARP, and change to any frequency.

【Communication example】

Copter) Request departure information via ROUTE 2 to TSUKIJI.

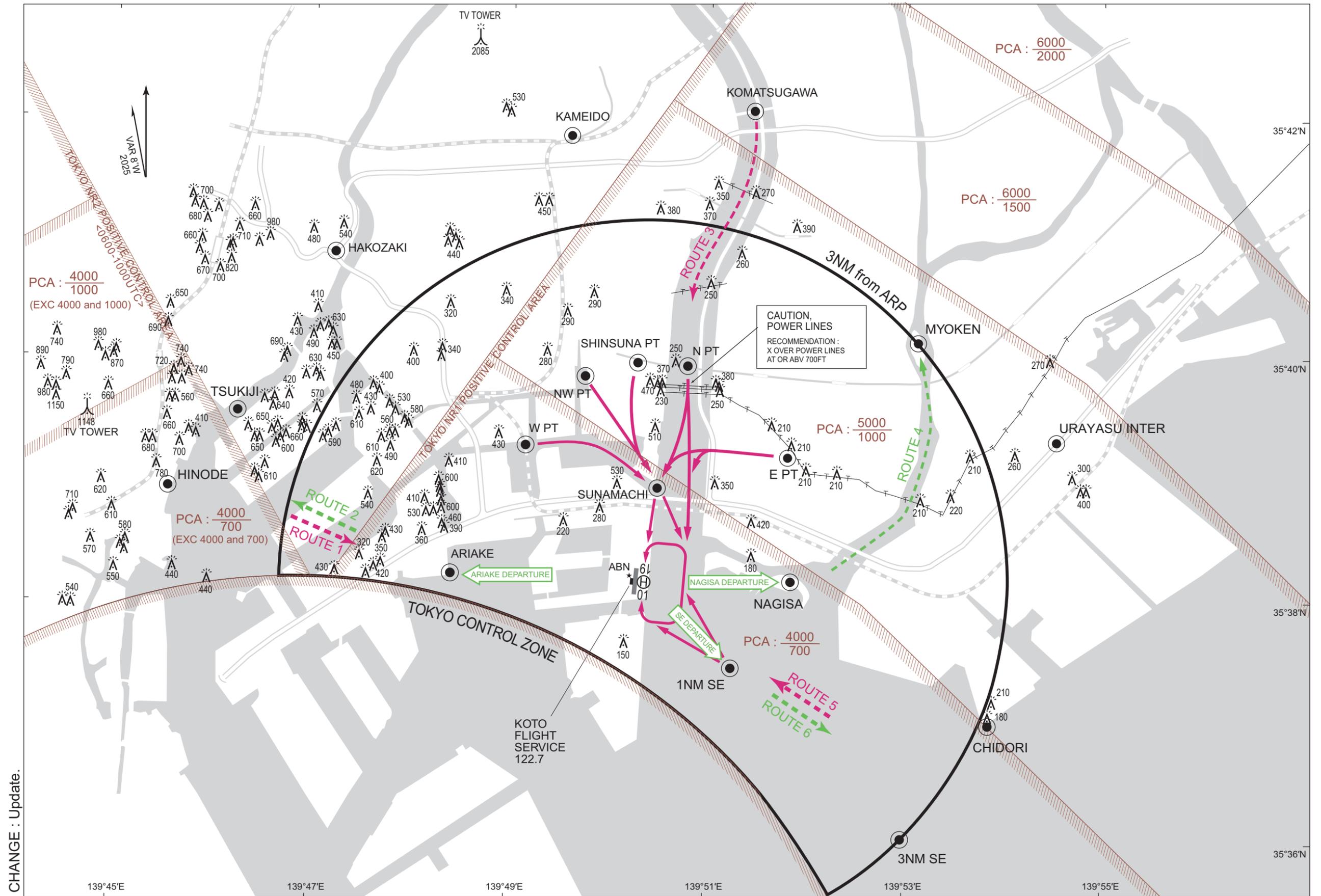
KFS) Visibility 4,000 meters, ceiling 1000 feet, traffic not reported in the vicinity of TOKYO heliport, USING RWY 01, wind 030 degrees 10 knots, QNH 2992, RWY is clear.

Copter) over TSUKIJI, will contact TOKYO TCA.

KFS) roger.

CHANGE : Update.

DEP/ARR CHART



CHANGE : Update.

FLT PROCEDURES

改正案

現 行

改正要旨

改正案	現 行	改正要旨
<p>1 東京ヘリポートへの着陸について</p> <p>(1) 東京ヘリポートに着陸しようとする航空機は、次に掲げる方式により運航すること。</p> <p>① 目視位置通報点（日の出、箱崎、亀戸、小松川、浦安インター、千鳥、3NM SE）において江東フライトサービスへ位置通報を行い、運航に必要な情報を取得した後、以下のとおり飛行する。 経路の選定にあたっては、LOCAL TRAFFIC REGULATION の4を遵守すること。</p> <p>a) 日の出から、運河沿いにウエストポイントを目標に進入する。 b) 箱崎から、ノースウエストポイントを目標に進入する。 c) 亀戸または小松川から、荒川沿いにノースポイントまたは新砂ポイントを目標に進入する。 新砂ポイントを目標に進入する場合は、その旨を必ず江東フライトサービスへ通報すること。 d) 浦安インターから、イーストポイントを目標に進入する。 e) 千鳥から、海上を経由して東京ヘリポートを目標に進入する。 f) 3NM SE から、東京ヘリポートを目標に進入する。</p> <p>② 目視位置通報点（ウエストポイント、ノースウエストポイント、新砂ポイント、ノースポイント、イーストポイント）で位置通報を行い、滑走路19へは砂町から直線進入で着陸し、滑走路01へは場周経路を経て着陸する。 海上（千鳥、3NM SE）からの進入にあつては、目視位置通報点（1NM SE）で位置通報を行い、場周経路を経て着陸する。</p> <p>※「場周経路」とは東側の場周経路をいい、短辺600m及び長辺1,200mとする。</p> <p>【Communication example】 Copter : Aircraft KFS : KOTO FLT SERVICE Copter) over KOMATSUGAWA 1100 feet for landing. KFS) USING RWY 19, wind 210 degrees 8 knots, QNH 2992, report North Point. Copter) North Point. KFS) RWY19, RWY is clear, wind 200 degrees 7 knots, check gear down. Copter) taxi to north apron. KFS) roger.</p> <p>【Communication example】 Copter) over KOMATSUGAWA 1100 feet for landing via SHINSUNA Point.</p>	<p>1 東京ヘリポートへの着陸について</p> <p>(1) 東京ヘリポートに着陸しようとする航空機は、次に掲げる方法により運航すること。</p> <p>① 目視位置通報点（日の出、箱崎、亀戸、小松川、妙見）又は東京ヘリポート標点から半径3NMの円周上（東京管制圏と東京第1特別管制区及び東京第2特別管制区を除く）において江東フライトサービスと交信し、位置の通報を行い、運用に必要な情報を取得し、砂町を目標に進入する。</p> <p>② 砂町から1NMの目視位置通報点で位置の通報を行い、滑走路19へは直線進入で着陸し、滑走路01には右側場周経路を経て着陸する。</p> <p>(新規)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「方法」→「方式」 ・妙見からの進入廃止 ・到着時、特に3NM Eの位置通報が不明確となる場合があるため、3NMの円周上での位置通報を削除。 ・目視位置通報点（浦安インター、千鳥、3NM SE）の追加。南東からの到着経路の設定。 ・砂町を起点とする目視位置通報点（1NM NW、1NM N、1NM E）は物標がないため不明確であり、またHPを起点と勘違いするケースが見受けられるため、これらの目視位置通報点を廃止し、新たに物標を利用して目視位置通報点（W PT, NW PT, SHINSUNA PT, N PT, E PT）を設定。 ・騒音軽減に係わる事項を追加。 ・交信例を追加 ・文言の統一

FLT PROCEDURES

改正案

現 行

改正要旨

<p>KFS) USING RWY 19, wind 220 degrees 8 knots, QNH 2992, report SHINSUNA Point. Copter) SHINSUNA Point.</p> <p>(2) (1)の規定にかかわらず、LOCAL TRAFFIC REGULATION の2に規定される着陸を行う航空機は、次に掲げる方式により運航すること。</p> <p>① 目視位置通報点（日の出、築地、小松川、千鳥、3NM SE）で江東フライトサービスへ位置通報を行い、運航に必要な情報を取得する。</p> <p>② 取得した情報に基づき、次のいずれかの飛行経路で東京ヘリポートに進入し、着陸する。</p> <p>『ROUTE 1』 日の出または築地から有明を経由して東京ヘリポートへ進入する。</p> <p>『ROUTE 3』 小松川から荒川沿いに東京ヘリポートへ進入する。</p> <p>『ROUTE 5』 千鳥または3NM SE から海上を経由して東京ヘリポートへ進入する。</p> <p>【Communication example】 Copter) over KOMATSUGAWA 1200 feet, request landing information via ROUTE 3. KFS) USING RWY 19, wind 210 degrees 8 knots, QNH 2992, visibility 4,000 meters ceiling 800 feet, TRAFFIC not reported in the vicinity of TOKYO heliport, report heliport in sight. Copter) now heliport in sight. KFS) RWY19, RWY is clear, wind 200 degrees 7 knots. Copter) taxi to south apron. KFS) roger.</p> <p>2. 東京ヘリポートからの離陸について</p> <p>(1) 東京ヘリポートから離陸しようとする航空機は、次に掲げる方式により運航すること。</p> <p>① 移動開始前に江東フライトサービスへ飛行経路を通報し、運航に必要な情報を取得する。</p> <p>② 取得した情報に基づき、滑走路へ移動し、離陸する。</p>	<p>(2) (1)の規定にかかわらず、LOCAL TRAFFIC REGULATION の2に規定される着陸を行う者は、次に掲げる方法により運航すること。</p> <p>① 日の出又は小松川で江東フライトサービスと交信し、位置の通報を行い、運航に必要な情報を取得する。</p> <p>② 取得した情報に基づき、次のいずれかの飛行経路で東京ヘリポートに進入し、着陸する。</p> <p>『ROUTE NO. 1』 日の出から東京ヘリポートへ進入する。</p> <p>『ROUTE NO. 3』 小松川から東京ヘリポートへ進入する。</p> <p>(新規)</p> <p>2. 東京ヘリポートからの離陸について</p> <p>(1) 東京ヘリポートから離陸しようとする航空機は、次に掲げる方法により運航すること。</p> <p>① 移動開始前に江東フライトサービスと交信を行い、運航に必要な情報を取得し、離陸する。</p>	<p>・文言の統一 ・「方法」→「方式」</p> <p>・築地からの経路を追加、南東からの到着経路の設定 ・騒音軽減を考慮した経路の設定 ・順位の NO との誤解を防ぐため、経路名称の変更。</p> <p>・交信例を追加</p> <p>・「方法」→「方式」</p> <p>・具体的な記載に変更</p> <p>・①の細分化</p>
--	--	--

FLT PROCEDURES

改正案

現 行

改正要旨

<p>③ 飛行経路は、次のいずれかである。 『有明ディパーチャー』 有明を経由する飛行経路 『なぎさディパーチャー』 なぎさを経由する飛行経路 『サウスイーストディパーチャー』 1NM SE を経由する飛行経路</p> <p>④ 離陸後、目視位置通報点（有明、なぎさ、1NM SE）で位置通報を行うとともに、その後の飛行経路を通報する。 経路の選定にあたっては、LOCAL TRAFFIC REGULATION の 4 を遵守すること。なお、なぎさから妙見へは、旧江戸川沿いに飛行すること。</p> <p>⑤ 目視位置通報点（日の出、築地、箱崎、妙見、浦安インター、千鳥、3 NM SE）または東京ヘリポートの標点から半径 3 NM の円周上で位置通報を行い、任意の周波数に切り換える。</p> <p>【Communication example】 Copter) Make SE DEPARTURE to CHIDORI. KFS) USING RWY 19, wind 210 degrees 8 knots, QNH 2992, RWY is clear. Copter) 1NM SE, next CHIDORI. KFS) roger. Copter) over CHIDORI, leave frequency. KFS) roger.</p> <p>(2) (1)の規定にかかわらず、LOCAL TRAFFIC REGULATION の 2 に規定される離陸を行う航空機は、次に掲げる方式により運航すること。</p> <p>① 移動開始前に江東フライトサービスへ飛行経路を通報し、運航に必要な情報を取得する。</p> <p>② 取得した情報に基づき、滑走路へ移動し、離陸する。</p> <p>③ 飛行経路は、次のいずれかである。 『ROUTE 2』 有明を経由後、日の出、築地または箱崎へ飛行する。</p>	<p>② 離陸後の飛行経路は、次のいずれかである。 『有明を経由する』 『葛西臨海を経由する』</p> <p>(新規)</p> <p>③ 目視位置通報点（日の出、箱崎、妙見）又は半径 3 海里の円周上で位置の通報を行い、任意の周波数に切り換える。</p> <p>(新規)</p> <p>(2) (1)の規定にかかわらず、LOCAL TRAFFIC REGULATION の 2 に規定される離陸を行う者は、次に掲げる方法により運航すること。</p> <p>① 移動開始前に江東フライトサービスと交信を行い、運航に必要な情報を取得し、離陸する。</p> <p>② 離陸後の飛行経路は、次のいずれかである。 『ROUTE NO. 2』 砂町を経由後、砂町と箱崎を結ぶ線と砂町と亀戸を結ぶ線に挟まれる区域内を</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・葛西経由の飛行経路を、騒音軽減を考慮した経路に変更。目視位置通報点の変更（葛西臨海→なぎさ） ・南東への経路を新設 ・騒音軽減に関する事項を追加。 ・第 2PCA ホット時の出発経路として、目視位置通報点（築地）を新設 ・交信例の追加 ・文言の統一 ・「方法」→「方式」 ・具体的な記載に変更 ・①の細分化 ・順位の NO との誤解を防ぐため、経路名称の変更。
---	---	--

FLT PROCEDURES

改正案

現 行

改正要旨

<p>『ROUTE 4』 なぎさを経由後、旧江戸川沿いに妙見へ飛行する。</p> <p>『ROUTE 6』 1NM SE を経由後、千鳥または3NM SE へ飛行する。</p> <p>③ 目視位置通報点（日の出、築地、箱崎、妙見、千鳥、3NM SE）または東京ヘリポートの標点から半径3NMの円周上で位置通報を行い、任意の周波数に切り換える。</p> <p>【Communication example】 Copter) Request DEPARTURE information via ROUTE 2 to TSUKIJI. KFS) Visibility 4,000 meters, ceiling 1000 feet, TRAFFIC not reported in the vicinity of TOKYO heliport, USING RWY 01, wind 030 degrees 10 knots, QNH 2992, RWY is clear. Copter) over TSUKIJI, will contact TOKYO TCA. KFS) roger.</p>	<p><u>飛行する。</u></p> <p>『ROUTE NO. 4』 <u>葛西臨海まで500フィート以下を維持して飛行し、葛西臨海を経由したのち妙見へ飛行する。</u></p> <p>③ <u>半径3NMの円周上で位置の通報を行い、任意の周波数に切り換える。</u></p> <p><u>(新規)</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでのNO.2経路を廃止し、日の出または築地方面をROUTE 2として設定。 ・南東方向への出発経路の新設 ・交信例の追加
--	---	--

LOCAL TRAFFIC REGULATION

改正案

現 行

改正要旨

(削除)	東京ヘリポートの使用制限	必要ないため削除
<p>1 東京ヘリポートにおける離着陸及び離着陸のための東京ヘリポート周辺の飛行（以下「東京ヘリポートにおける離着陸等」という。）は、次の条件をいずれも満たさなければ、これを行ってはならない。</p>	<p>1 東京ヘリポートにおける離着陸及び離着陸のための東京ヘリポート周辺の飛行（以下「東京ヘリポートにおける離着陸等」という。）は、次の条件をいずれも満たさなければ、これを行ってはならない。</p>	
<p>(1) 地上視程が 5,000 メートル以上</p>	<p>(1) 地上視程が 5,000 メートル以上</p>	
<p>(2) 雲高 300 メートル以上</p>	<p>(2) 雲高 300 メートル以上</p>	
<p>2 1の条件を満たさない場合であっても、次の条件をすべて満たす場合においては、東京ヘリポートにおける離着陸等を行うことができる。</p>	<p>2 1の条件を満たさない場合であっても、次の条件をすべて満たす場合においては、東京ヘリポートにおける離着陸等を行うことができる。</p>	
<p>(1) 地上視程が 1,500 メートル以上</p>	<p>(1) 地上視程が 1,500 メートル以上</p>	
<p>(2) 航空機が雲から離れて飛行でき、かつ、操縦者が地表又は水面を引き続き視認することができること</p>	<p>(2) 航空機が雲から離れて飛行でき、かつ、操縦者が地表又は水面を引き続き視認することができること</p>	
<p>(3) 他に東京ヘリポートにおける離着陸等を行っている航空機がないこと</p>	<p>(3) 他に東京ヘリポートにおける離着陸等を行っている航空機がないこと</p>	
<p>3 東京ヘリポート周辺^{*1}を通過する航空機は、目視位置通報点又はヘリポート標点から半径 3NM の円周上（東京管制圏、東京第 1 特別管制区及び東京第 2 特別管制区を除く）において、江東フライトサービスと交信し、次に掲げる事項を通報するものとする。</p>	<p>3 東京ヘリポート周辺を通過する飛行を行う航空機は、目視位置通報点又はヘリポート標点から半径 3NM の円周上（東京管制圏と東京第 1 特別管制区及び東京第 2 特別管制区を除く）において、江東フライトサービスと交信し、次に掲げる事項を通報するものとする。</p>	<p>文章表記変更 ヘリポート運用規程と同一表現</p>
<p>(1) 当該航空機の無線呼出符号</p>	<p>(1) 当該航空機の無線呼出記号</p>	<p>誤記訂正</p>
<p>(2) 当該航空機の現在位置、高度及び機長の意向</p>	<p>(2) 当該航空機の位置及びその地点における高度</p>	<p>AIC Nr037/22 と同一表現</p>
<p>(3) その他航空機の運航の安全に影響があると認められる事項</p>	<p>(3) その他航空機の運航の安全に影響があると認められる事項</p>	
<p>4 騒音軽減飛行方式 騒音軽減のため、運航の安全に支障がない範囲で、以下の方式で飛行するものとする。</p>	<p>(新規)</p>	<p>騒音軽減対策</p>
<p>(1) 可能な限り高い高度で飛行する。ただし、東京第 1 特別管制区及び東京第 2 特別管制区に進入しないこと。</p>		
<p>(2) 可能な限り、海、川または運河の上空、もしくは人家の少ない地域の上空を飛行する。</p>		

LOCAL TRAFFIC REGULATION

改正案

現 行

改正要旨

<p>5 安全対策</p> <p>(1) 東京ヘリポートにおける離着陸等を行う航空機及び東京ヘリポート周辺^{*1}を通過する航空機は、他機との接近を回避するため、可能な限り着陸灯を点灯するものとする。</p> <p>(2) 地上の移動については緊急時等やむを得ない場合を除き、以下の方式で移動するものとする。ただし、移動する経路周辺に人、車両または航空機等がなく、事前に移動方法を無線により通報し、交通情報を得た場合はこれによらないことができる。</p> <p>① 使用滑走路01の場合、離陸時は南側の誘導路を使用し、着陸時は北側の誘導路を使用する。</p> <p>② 使用滑走路19の場合、離陸時は北側の誘導路を使用し、着陸時は南側の誘導路を使用する。</p> <p>③ スポット間、誘導路とスポット間の移動はエプロン誘導路を使用する。</p> <p>(3) 江東フライトサービスの運用時間外において東京ヘリポートにおける離着陸等を行う航空機及び東京ヘリポート周辺^{*1}を通過する航空機は、当該航空機の現在位置等を江東フライトサービスの周波数にて一報送信するものとする。</p> <p>6 飛行計画</p> <p>東京ヘリポートにおいて離着陸を行う航空機は、東京ヘリポートから半径9km以内の飛行であっても航空局へ飛行計画を提出するものとする。</p> <p>なお、東京ヘリポートの運用時間内における離着陸時刻の通報は江東フライトサービスが行うが、運用時間外にあっては機長自らの責任において航空局へ通報するものとする。</p> <p>^{*1}「東京ヘリポート周辺」</p> <p>東京ヘリポートの標点から半径3NMの円周以内の空域で、東京管制圏、東京第1特別管制区及び東京第2特別管制区を除く空域をいい、空域内の高さは次のとおりとする。</p> <p>(1) 東京第1特別管制区の高さが1,000フィート以上に設定されている部分については、高さ1,000フィート未満</p> <p>(2) 前号以外の部分については、高さ700フィート未満</p>	<p>(新規)</p> <p>(新規)</p> <p>※「東京ヘリポート周辺」とは、東京ヘリポートの標点から半径3NMの円周以内の空域で、東京管制圏及び東京第1特別管制区及び東京第2特別管制区を除く空域をいい、空域内の高さは次のとおりとする。</p> <p>(1)東京第1特別管制区及び東京第2特別管制区の高さが1,000フィート以上に設定されている部分については、高さ1,000フィート未満</p> <p>(2) 前号以外の部分については、高さ700フィート未満</p>	<p>航空機間の接近防止</p> <p>地上走行時の安全確保</p> <p>運用時間外における安全確保</p> <p>安全連絡協議会への周知事項で、外来機への周知が必要。</p> <p>ヘリポート運用規程と同一表現</p> <p>半径3NMの円周以内の空域に東京第2特別管制区の高さ1,000フィート以上に設定されている空域がかからない</p>
--	--	--