

図 2.5.3 計画ヘリポート設置建築物の北側立面図

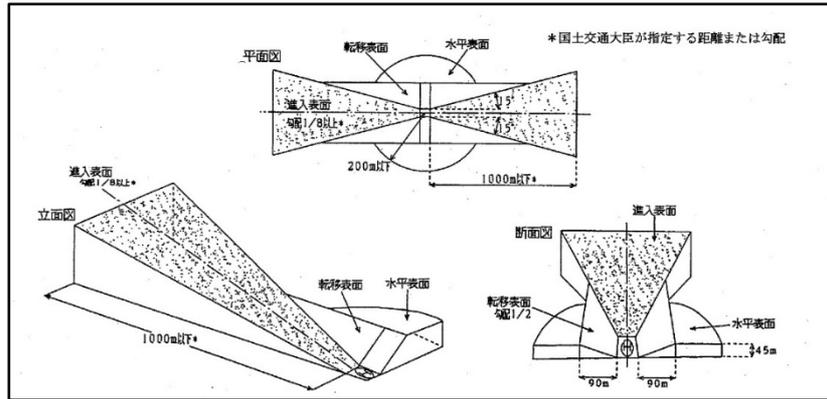


図 2.5.4 安全表面解説図

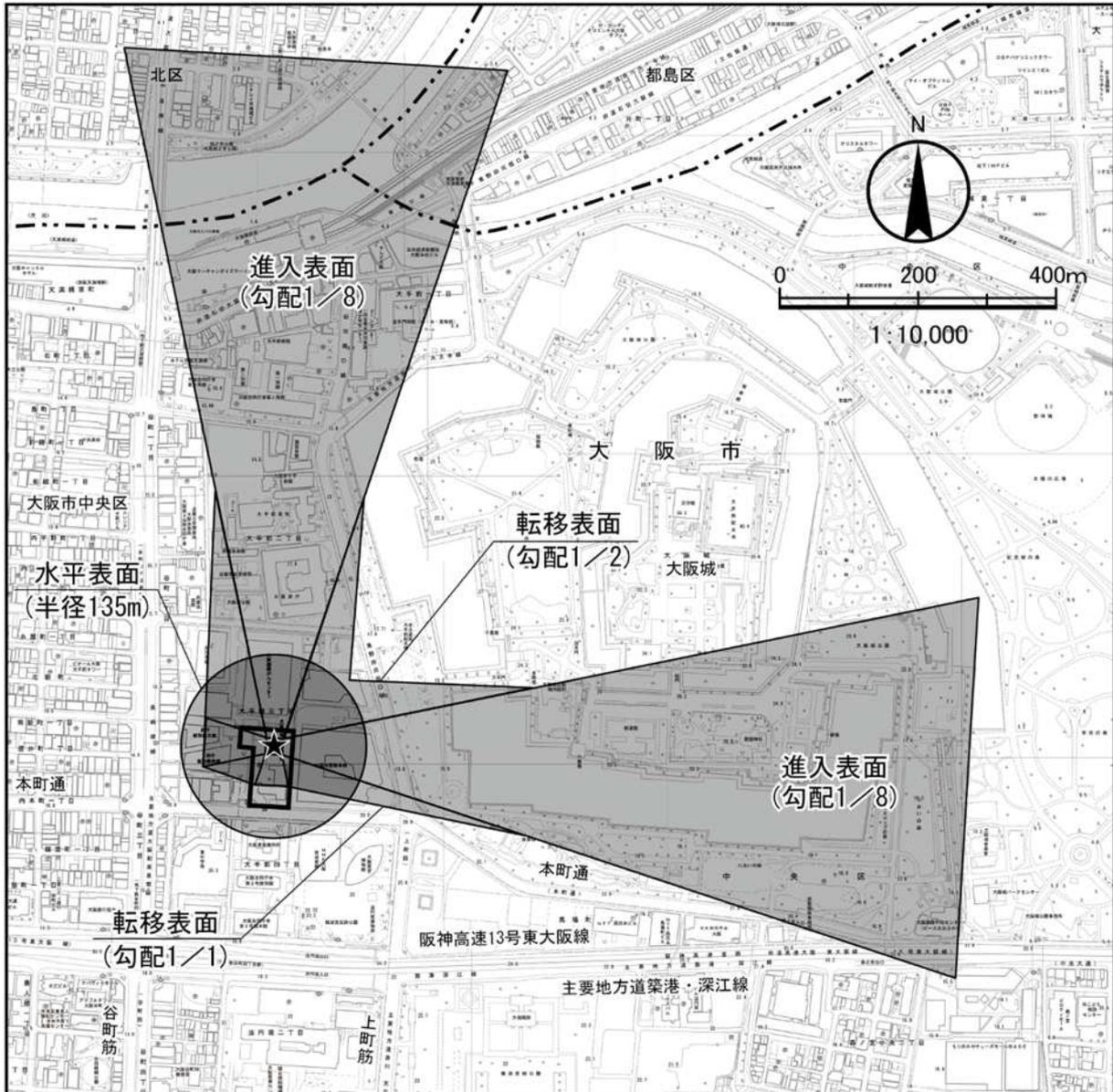


図 2.5.5 計画ヘリポート安全表面図

2.5.3 運用計画

このたび計画ヘリポートの設置により、災害対策本部が設けられる大阪第6地方合同庁舎（仮称）と計画ヘリポートが直接接続されることになる。これにより計画ヘリポートの利用目的である機動性、迅速性が確保され、災害対応活動の更なる充実を図ることが可能となる。

現在、国土交通省近畿地方整備局では、八尾空港を拠点にヘリコプターによる自然災害や重大事故の情報収集活動等を行っている。過去7年間の八尾空港の離着陸回数の実績及び飛行時間帯は表2.5.2に示すとおりである。離着陸回数の平均は年間70回となっており、そのうち計画ヘリポートの利用目的である災害発生時の初動調査（災害対応調査）は平均年間9回となっている。なお、その他の防災・避難訓練等、通常調査、撮影・演習等は現在と同様に八尾空港から離着陸を行う計画であり計画ヘリポートでの離着陸は行わない。

表 2.5.2 ヘリコプターの離着陸回数の実績（平成25年度～令和元年度）

（単位：回）

飛行内容	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	平均	最大 (参考) 平成23年度
災害対応調査	14	4	2	0	24	18	0	9	—
防災・避難 訓練等	20	26	20	16	16	16	6	17	—
通常調査	32	40	34	14	6	10	8	21	—
撮影・演習等	20	10	34	32	22	24	24	23	—
合計	86	80	90	62	68	68	38	70	約200
飛行時間帯	8～19	7～18	7～18	7～18	7～18	7～19	7～18		

- 注) 1. 表中の回数は全て国土交通省近畿地方整備局が使用していた旧きんき号（412EP/EPI）によるものである。
2. 平成29年度は災害等の発生回数が多かったため、災害発生時の初動調査（災害対応調査）の離着陸回数が増加した。
3. 令和元年度は他の地方整備局への応援期間があったため離着陸回数が減少した。
4. 過去最大の離着陸回数は紀伊半島大水害の対応等によるものであり、年間の離着陸回数は約200回であった。

飛行内容別の離着陸回数は表 2.5.3 に示すとおりである。

災害発生時の初動調査（災害対応調査）のヘリコプターの運用は、八尾空港を離陸したヘリコプターが計画ヘリポートで必要な人員等を搭載して目的地である災害地で調査を行った後、計画ヘリポートに戻り人員等を下したのちに八尾空港へ戻ることとなるため、計画ヘリポートの離着陸回数は八尾空港の2倍となる。

表 2.5.3 飛行内容別の離着陸回数

時期	飛行内容	八尾空港		計画ヘリポート		目的地
現状	全て	2回 離陸 着陸	⇔		⇔	調査等
供用後	災害発生時の初動調査 (災害対応調査)	2回 離陸 着陸	⇔	着陸 4回 離陸 離陸 4回 着陸	⇔	調査
	離着陸訓練	2回 離陸 着陸	⇔	着陸 2回 離陸 2回	—	—
	上記以外の飛行	2回 離陸 着陸	⇔	(経由しない)	⇔	調査等

供用後の年間離着陸回数は最大時を想定し、表 2.5.4 に示すとおりである。

これまでの離着陸回数の実績は表 2.5.2 に示すとおりであるが、災害発生時の初動調査（災害対応調査）による離着陸回数は災害等の発生状況により変動する可能性があるため、最大で年間180回と想定し、これにヘリポートでの離着陸訓練である年間20回を加えて供用後の年間離着陸回数は最大で年間200回程度と想定している。

表 2.5.4 供用後の年間離着陸回数

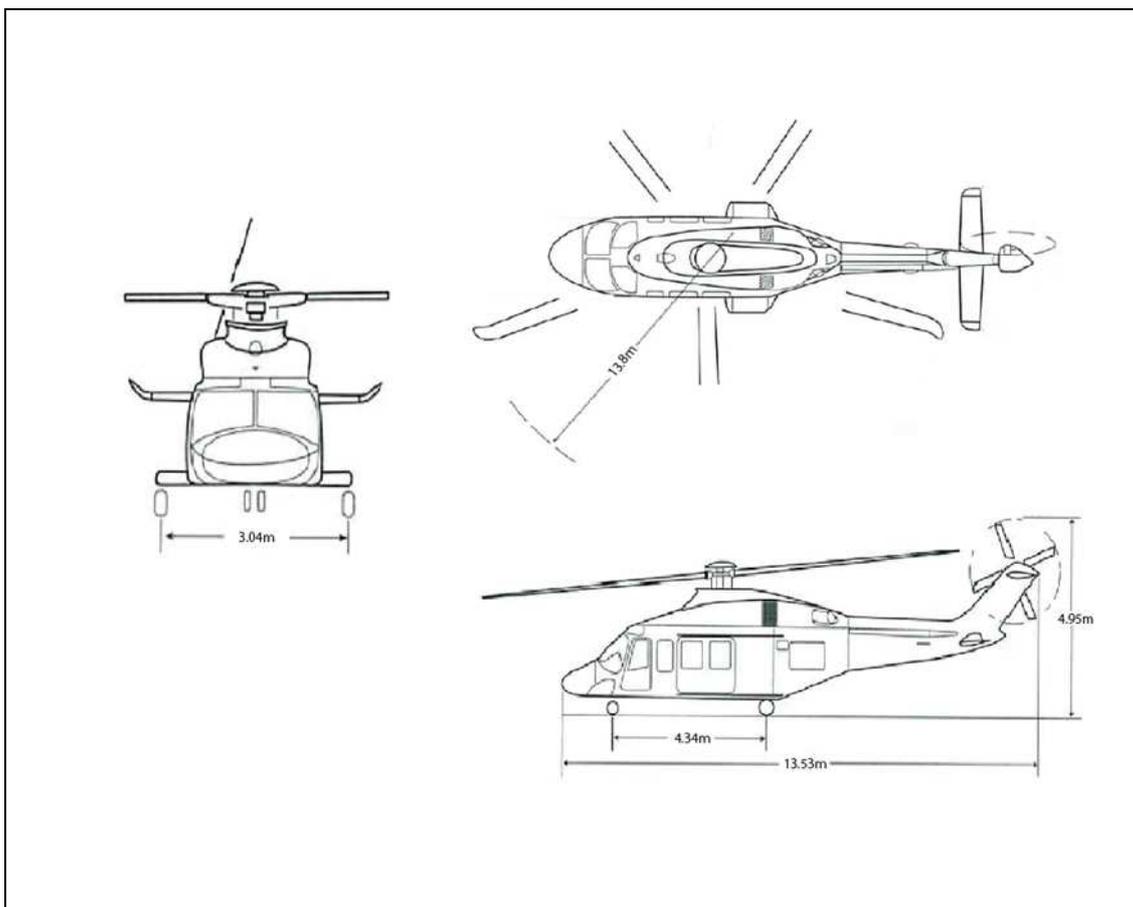
災害発生時の初動調査（災害対応調査）	離着陸訓練	合計
180回	20回	200回

2.5.4 使用機種

計画ヘリポートでの使用予定機種は表 2.4.1 に示したとおり2機種であるが、国土交通省近畿地方整備局が防災ヘリコプターとして通常使用する機種は AW139（アグスタウエストランド社）である。大規模災害時に他の地方整備局等に応援を要請した場合、他の地方整備局等が所有する 412EP/412EPI（ベル社）を使用する可能性がある。

なお、最大離陸重量が最も重くかつ通常使用する機種である AW139（アグスタウエストランド社）の主要な性能は表 2.5.5 に示すとおりである。

表 2.5.5 機体の主要性能等



機種名	AW139	
製造会社	アグスタウェストランド	
発動機	P&WC PT6C-67C×2	
耐空類別	輸送 TA 級	
出力	1, 679SHP×2	
回転翼	(主) 複合材製 5 枚羽根×1 (尾) 複合材製 4 枚羽根×1	
寸度	全幅	13.80m/主回転翼直径
	全長	16.65m
	全高	4.95m/尾回転翼上端
燃料	容量	1,588L
	等級	JetA-1
最大離陸重量	6,400kg	
速度	291km/h (巡航)	
最大乗員数	14 名	
安全装備	簡易型ホバーモード、TCAS (空中衝突防止装置)	

2.5.5 飛行ルート及び高度

計画ヘリポートにおけるヘリコプターの運航は、大阪城及び西側の高層マンションを避ける必要があることから、北側及び大阪城公園の外堀沿い東側に進入平面を設け、大阪城及び大阪城公園上空で周回し、北東方向、東北東方向、南西方向、西方向への飛行ルートを想定している。ヘリコプターの飛行ルート、安全表面等は図 2.5.6 に示すとおりである。

この計画ヘリポートの上空には、大阪特別管制区 (PCA : Positive Control Area) が設定されており、高度 1,100 フィート (約 335m) から 4,000 フィート (約 1,219m) は無断進入できないこととなっている。

したがって、計画ヘリポートを利用する場合は、PCA の下限高度 (1,100 フィート) 未満での飛行が要求されるが、より一層の安全運航を図るため基本的に PCA の区域を最短で脱出するような形で飛行ルートを設定し、西方向については堂島川・大川沿いに飛行ルートを設定した。

その飛行ルートは、図 2.5.6 のとおりであり、ルートの概要は下記のとおりである。

(1) 進入

進入ルートは北東方向、東北東方向、南西方向及び西方向からの 4 ルートとし、適切な地点で関西 TCA (TCA : Terminal Control Area) と交信、計画ヘリポートに進入する旨を通報する。

- ① 北東、東北東及び南西方向からの進入は、計画ヘリポートに向かいほぼ直線コースで高度は 1,000 フィート (約 305m) とする。なお、北側の進入表面へ進入する場合の高度は、PCA の下限高度が変わる地点から 650 フィート (約 198m) とする。
- ② 西方向からの進入は、堂島川・大川沿いに飛行し天満橋付近から所定のルートに入り、高度は 650 フィート (約 198m) とする。

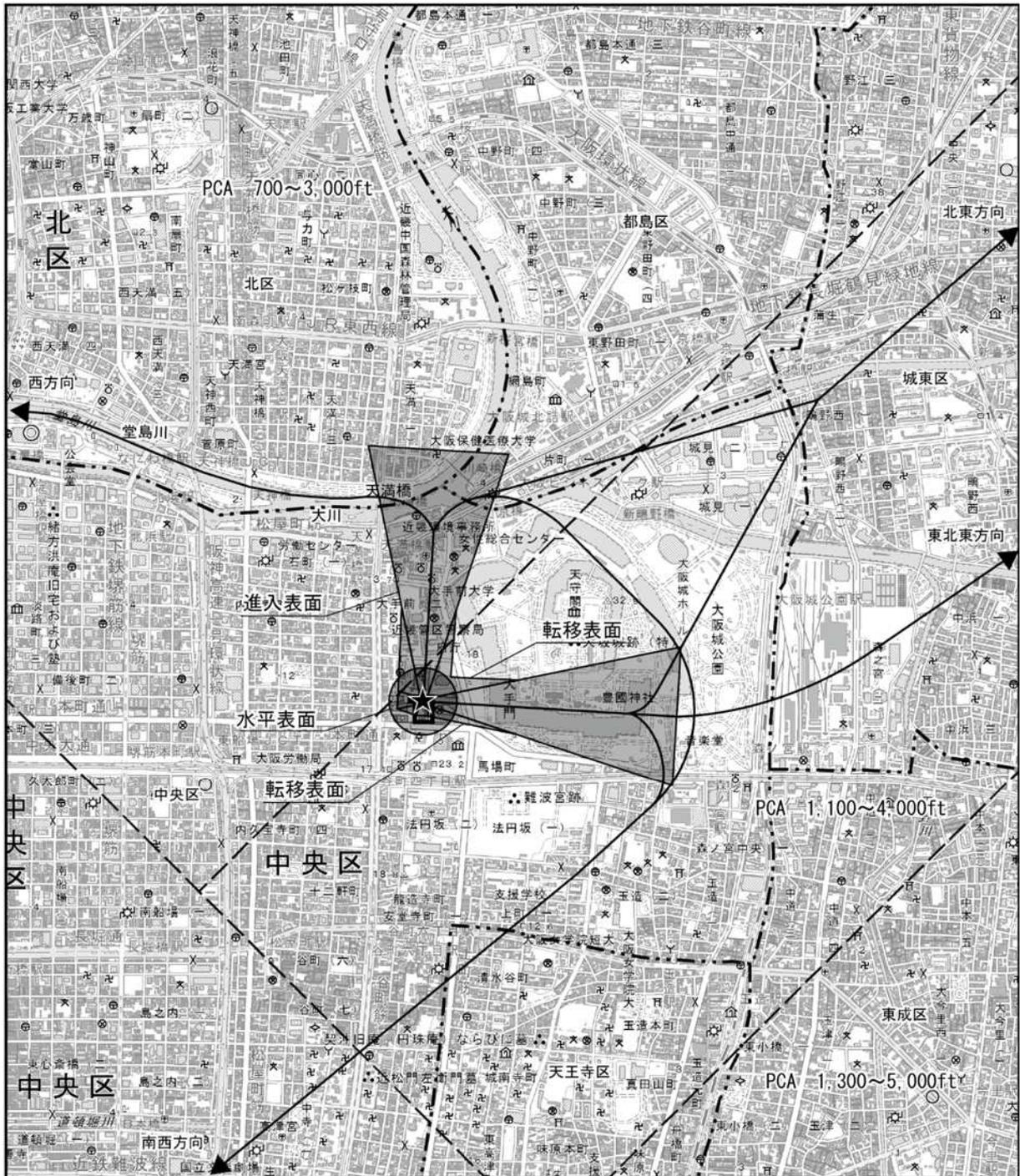
(2) 出発

出発ルートは、進入ルートの逆ルートとする。

2.5.6 安全対策

計画ヘリポートの運用に際してその安全性を確保するため、航空法に定められた安全施設の設置を行うとともに、ヘリポート運用のための管理規程を制定し、離着陸できる気象条件、利用できるヘリコプター等について適切な管理ができるようにする。

また、計画ヘリポートでは燃料の補給は行わず、計画ヘリポートの完成後も、機体の格納、保守整備及び運用は現在と同様に八尾空港を基地として運用する。



<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ★ : 事業計画地 - - - - : 区界 ↔ : ヘリコプターの飛行ルート ■ : ヘリコプターの安全表面(図2.5.4、図2.5.5参照) - - - - : PCA (大阪特別管制区による飛行高度制限 ヘリコプターは下限高度未満での飛行となる) 	<p>0 500 1,000m</p> <p>1:25,000</p>
--	---

図 2.5.6 ヘリコプターの飛行ルート

2.5.7 交通計画

ヘリポートの運用目的は自然災害時等における調査及び情報収集活動を主としており、これに伴う新たな交通はほとんど発生しない。

2.5.8 関連事業の概要

本事業に関連する事業としては、大阪第6地方合同庁舎（仮称）整備事業（PFI）により庁舎建築工事が進められており、計画ヘリポートは同庁舎の屋上に建設する。庁舎建設工事は、令和元年12月に着工しており、令和4年3月に完成する予定である。

2.5.9 工事計画の概要

計画ヘリポートは、大阪第6地方合同庁舎（仮称）の庁舎屋上に設置される。したがって、庁舎工事の屋上躯体構築後にヘリポート工事に着手する。

計画ヘリポートの工事は、施工時期により、鉄骨工事、床・手摺工事及び附帯設備等工事に大別できる。鉄骨工事はヘリポートの鉄骨フレームを構築する工事、床・手摺工事は金属製の床、手摺を設置する工事、附帯設備等工事は、離着陸帯等の標識、風向指示器、消火施設等を設置する工事である。

庁舎工事の屋上躯体構築後、ヘリポートの鉄骨工事を行う。その後、周囲の庁舎工事の施工状況を考慮して、床及び手摺を設置し、最後に附帯設備等工事を施工する。鉄骨はトレーラーまたはトラックで敷地内に搬入し、タワークレーンで引き上げ及び組み立てを行う。床、手摺の資材はトラックで敷地内に搬入後、タワークレーンで引き上げる。附帯設備等は主として工事用エレベーターで引き上げる。

なお、計画ヘリポートの床は金属製であるため、ヘリポート工事ではコンクリートミキサー車は発生しない。また、トレーラーの台数は延べ10台程度、トラックの台数は延べ20台程度を予定している。

これらの工事に要する期間は、約5ヶ月の計画である。