

(3) 3. 「土地又は工作物の存在及び供用」での項目選定

■動物（バードストライク）

- 他のモビリティーと比較して、バードストライクを発生させる可能性が低いとは言えないため、周辺環境等に応じて選定を検討する必要がある。

【解説・補足】

- バードストライクの発生頻度については、離着陸時の垂直角度や速度、機体の大きさ、離着陸頻度等によって変化するものと想定される。
- 機体の大きさや速度等は、ヘリコプターと比較して同程度かそれ以下であることが想定される。
- 離着陸時の角度については制限表面（P9参照）、飛行高度については、航空法の定める最低安全高度以上を確保することが求められる。
- ヘリコプターと同程度またはそれ以下の高度を飛行し離着陸することが想定されるものの、実運用として、どのようになされるのかは現時点では不明な点が多い。
- 以上により、現時点でeVTOLがヘリコプターと比較してバードストライクを発生させる可能性が低いとは言えず、必要に応じてその影響を検討するべき項目として選定する。

20

(3) 4. 留意が必要な項目（低周波音）

■留意が必要な項目（低周波音）

- eVTOLの機体特性を踏まえると、低周波音が発生する可能性は否定できないが、機体によっても発生する周波数特性が異なることから、全ての機体で低周波音が発生するかは不明である。
- 低周波音の発生によって与える影響の程度については、現状把握することが難しい。
- 選定の要否を判断するだけの材料が不足しているため、現時点ではこの方針において不要と判断はできない。

【解説・補足】

- マルチコプタータイプの機体では複数の回転翼が異なる回転数で駆動する。周波数がわずかに異なる音がうなり（Beat）を発生させる可能性がある。
- ベクタードラストタイプの機体では、うなりを生じる回転数を抑制する制御も可能と考えられるが、他のタイプの機体ではそのような対応が難しいことも想定される。
- 実機が実装されていない現時点ではeVTOL各機体でどの周波数域でどの程度のレベルの低周波音が発生するか不明であることから、低周波音による影響の程度も把握できない。
- 上記から、低周波音が発生するかどうか、発生した場合の影響の程度について不明な点が多いことから、今後、各機体の開発・実装が進み、低周波音域における特性を把握することができた後に、改めて本項目についての検討が求められる。

21

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(3) 4. 留意が必要な項目（温室効果ガス）

■留意が必要な項目（温室効果ガス）

- ・本方針において対象としている空飛ぶクルマは電動であることから、運航において温室効果ガスを排出することはない。
- ・他方、環境アセスメントにおいては、機体からの排出のみを考えるのではなく、使用する電気を発電する過程で生じる温室効果ガスの影響も検討しているものがある。
- ・現時点では、各VPの電力供給方法や再エネ電源の活用等については明確なものが少なく、また各機体の電力使用量も不明であることから、現時点では選定の要否を判断するだけの材料が不足しているため、この方針において不要と判断はできない。

【解説・補足】

- ・「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver4.9)(令和5年4月)（環境省）」等において算定するCO₂量は「燃料の使用及び他人から供給された電気の使用によるエネルギー」とされている。
- ・他のモビリティーにかかる環境アセスメント（道路や鉄道、空港等）において、温室効果ガスは省令で定められていないものの、近年の環境影響評価書の事例では温室効果ガスについて影響検討をおこなっているものもある。
- ・今後、VPにおける電力供給方法や再エネ電源の活用の程度、さらには各機体における電力使用量が明らかとなり、温室効果ガスへの影響の程度を把握した時点で、改めて本項目についての検討が求められる。

22

(3) 5. その他

■安全

- ・一部の自治体においては、アセスの評価項目として「安全」を設定している。
- ・ここでいう「安全」とは、機体の運航に関する安全（墜落等の影響）である。
- ・eVTOLの運航にあたっては、運航基準や機体認証等で安全が担保されていることが事業の必須条件である。
- ・ヘリポートの事例等も勘案し、「安全」についてはアセスの評価項目としては選定しない。
- ・ただし、eVTOLの運航における安全については、地元住民の強い関心事項であることから、十分な説明が求められることは留意が必要である。

【解説・補足】

- ・アセス対象としてヘリポートの項目を有する20自治体のうち「安全」を項目として取り扱っているのは6自治体だが、その内容は危険物、交通（自動車）に係るものである。
- ・過去、神奈川県や横浜市の事例でヘリコプターの運航に係る安全性について予測評価を行っているものはあるが、その予測内容としては安全基準や運航基準を記載をしている。（現在の神奈川県及び横浜市の定める技術指針では、「運航安全」に係る記載なし）。
- ・耐空性基準の一つとして、飛行中に起こりうる鳥との衝突後も安全性を確保できる設計が求められる。

23

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(3) 5. その他

・ヘリポートの項目を有する20自治体のうち「安全」を項目として取り扱っているのは6自治体のみ、その内容は危険物、交通（自動車）に係るもの

表 各条例における「安全」項目の概要

項目	内容
神奈川県	1 危険物等 次に掲げる物質等に係る安全性 (1) 消防法(昭和23年法律第186号)第2条第7項に規定する危険物 (2) 高圧ガス保安法(昭和26年法律第204号)第2条に規定する高圧ガス (3) 毒物及び劇物取締法(昭和25年法律第303号)第2条に規定する毒物、劇物及び特定毒物 2 交通 実施区域における自動車交通の発生集中により変化する地域の交通安全 引火性液体、可燃性ガス、毒性ガス、特定化学物質、放射性物質その他の危険物（以下「危険物等」という）に対する安全性の確保
さいたま市	土地の安定性：土地の改変又は地震等の自然災害によって発生する傾斜地の崩壊や地盤の変形等 浸水：(1) 土地の改変に伴う水量の変化によって発生する洪水・浸水 (2) 不特定多数が利用する施設の浸水
横浜市	火災・爆発：(1) 施設、設備の稼動に伴う火災・爆発 (2) 地震等の自然災害によって発生する火災・爆発等の二次灾害 有害物漏洩：(1) 施設、設備の稼動に伴う有害物の漏洩 (2) 地震等の自然災害によって発生する危険物の漏洩等の二次灾害
相模原市	危険物：対象事業の実施に伴う危険物等の漏洩等による影響 交通混雑：対象事業の実施に伴う自動車等の集中による交通状況への影響 交通安全：対象事業の実施に伴う通学路等の交通安全への影響
大阪市	交通安全：事業から発生する自動車交通に起因する交通渋滞の防止を図るとともに、高齢者や障がいのある人を含めた歩行者の安全を確保し、利便性・快適性の向上に努めること。
堺市	高圧ガス 危険物等 交通

24

(3) 5. その他

■事業地に応じた特徴と影響する要素について

- 周辺に特別な配慮が必要となる場合、既存の建築物の屋上や飛行場に隣接する場合にはバードストライクを考慮し、地上の場合には動物、植物、生態系、景観、人と自然との触合い活動の場についても考慮する。
- 新たな土地の整備を伴う地上タイプのVPの場合、その規模が大きくなる場合には工事中にも配慮が必要となる。

表 事業地に応じた環境影響評価項目の整理

事業地	特徴	工事中	供用後	配慮が必要な地域の場合
・屋上 ・既存の飛行場に隣接	・既存の建築物の屋上に設置 ・既存の飛行場に隣接	原則、選定なし	騒音	動物（バードストライク）
・地上 (小規模)	・新たな土地整備を伴う地上への設置	原則、選定なし	騒音	動物（バードストライクを含む）、植物、生態系、景観、人と自然との触合い活動の場
・地上 (大規模)	・新たな土地整備を伴う地上への設置 ・一定程度の大規模面積での工事（例えば各自治体の定める面積要件でアセス対象となる規模等）	大気、騒音・振動、水質汚濁、土壤汚染、地形地質、廃棄物、温室効果ガス	騒音	動物（バードストライクを含む）、植物、生態系、景観、人と自然との触合い活動の場

※P18において「※3」としている項目（低周波音、温室効果ガス）は除く

25

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(4) 調査、予測、評価手法について

26

(4) 1. 調査、予測、評価手法の基本的な考え方

■調査、予測、評価手法について

- ・基本的な調査、予測、評価手法については、省令や各条例における環境影響評価技術指針や既存事例に基づいて実施する。

【解説・補足】

- ・VPの影響のうち、工事中及び存在に対する影響は他の対象事業とほぼ同様であると考えられることから、調査手法、予測、評価手法についても、各条例の環境影響評価技術指針や既存事例に基づいて、同様の手法で検討することができるものと考える。
- ・ただし、今後導入が予定される新たなモビリティにつき、その特性から供用後の「騒音」及び「動物（バードストライク）」については留意が必要と考える。

27

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

■航空機の運航に係る騒音の調査手法について

状況に応じ、以下の調査項目を検討する。

- ・環境騒音：住居等の保全対象位置において、現況の騒音レベルを把握するために測定する。
- ・実機に係る騒音：採用する機体について騒音特性が明らかになっていない場合に測定する。
実機飛行騒音の測定又は機体のパワーレベル等の測定が考えられる。

【解説・補足】

- ・「飛行場及びその施設の設置又は変更の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年運輸省令第36号）においては、新規飛行場の設置に当たっては環境騒音の測定を実施することとされている。
- ・VPIは、その特性から飛行場周辺に設置されることも考えられるため、周辺環境として航空機騒音が卓越するような場所では、現況の環境騒音を把握することを目的として、飛行場の騒音測定を実施することが望ましいと考えられる。
- ・実機に係る騒音に関しては、採用する予測手法に応じて必要となるデータが異なることから、予測手法と一緒に検討する必要がある。

例：シミュレーションを実施する場合は周波数別のパワーレベル、指向性のデータ等の把握が必要。

28

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

【参考】他事例（ヘリポート）における調査の概要（各事例の事業概要は参考資料を参照）

事例 No.	事業名	調査の概要		
		調査の基本的な手法	調査地域・地点	調査期間等
1	神奈川県警本部庁舎屋上へリポート設置事業（平成3年）	環境騒音：「騒音レベル測定方法」（JIS Z 8731）に定める方法	計画地より最大約800mの範囲	7:00～18:10
2	大村航空基地整備事業（仮称）（平成22年）	・環境騒音：「騒音に係る環境基準について」、「JIS Z 8731」 ・航空機騒音（原音）：「JIS Z 8731」 ・同（WECPNL）：「航空機騒音に係る環境基準について」	計画地より最大約260mの範囲	・環境騒音：冬季、24時間 ・航空機騒音（原音）：夏季、12時間 ・同（WECPNL）：冬季・春季、24時間 ×7日間
3	大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業（令和3年）	・環境騒音：「騒音に係る環境基準について」、「JIS Z 8731」 ・ヘリコプター試験飛行時：「航空機騒音に係る環境基準について」 ・ヘリコプター待機時：「JIS Z 8731」	計画地より最大約1,800mの範囲	・環境騒音：24時間（平日・休日各1回） ・ヘリコプター騒音：各1時間
4	福岡空港回転翼機能移設事業（平成30年）	・環境騒音：「JIS Z 8731」 ・航空機騒音：「JIS Z 8731」、「航空機騒音測定・評価マニュアル」 ・実機飛行調査：同上	計画地より最大約3,800mの範囲	・環境騒音：24時間（平日・休日各1回） ・航空機騒音：夏・冬、24時間×7日間 ・実機飛行調査：夏・秋季各1回
6	2025年日本国際博覧会（令和4年）	環境騒音：「騒音に係る環境基準について」	計画地より最大約2,000mの範囲	・24時間（平日・休日各1回）

29

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

■航空機の運航に係る騒音の予測手法について

予測手法は、eVTOLの機体の騒音特性やパワーレベル、影響範囲（飛行経路）等を勘案して、既存事例等を踏まえ適切に設定する必要がある。

【解説・補足】

- ・飛行場に係る省令では予測手法の定めがないため、既往事例を参考に一定の方針を示す。
- ・航空機騒音（固定翼機含む）に係る既往事例で使用されている騒音の予測モデルは以下に示すとおりであり、大きく3つに分類することができ、それぞれの留意点を踏まえて予測手法を検討する必要がある。
- ・点音源の距離減衰式を用いた簡易的な手法を用いる場合は、予測条件や手法について一定の技術基準を設け、精度を担保した上で用いることが望ましい。
- ・既存のセグメントモデルやシミュレーションモデルを用いることも可能だが、eVTOLに対応したモデルの開発が課題。
- ・事業者が予測に用いることができる実機の騒音データを収集・蓄積できる仕組み作りが必要である。

表 既存の主な予測手法

手法	概要	備考
点音源の距離減衰式	簡易モデル：移動する点音源からの音を予測地点まで距離減衰させて計算。	・国内ヘリポートの環境アセスメントに使われることが多い。 ・指向性等は考慮しない。
セグメントモデル	実用モデル：飛行経路を多数の有限長セグメントに分割し、各セグメントからの騒音エネルギーを合算して予測地点における値を計算。	・固定翼機の予測では、基本的に本モデルが使われている（以下はモデルの例）。 ・米国：FAA管理のAEDT（Aviation Environmental Design Tool） ・国内：JCABモデル（航空局モデル）
シミュレーションモデル	詳細モデル：飛行ルート上に密に音源を配置して計算。より詳細な計算を実施する場合に使用。	・アセスメントの場合は条件設定が困難な場合もある（以下はモデルの例）。 ・米国：AAM（Advanced Acoustic Model）使用（Volpeが管理） ・NORAH（ヨーロッパ：回転翼機対象）、sonAir（スイス：国立機関が開発）等のモデルが存在

30

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

【参考】他事例（ヘリポート）における予測の概要（各事例の事業概要は参考資料を参照）

事例No.	事業名	予測手法		
		予測の基本的な手法	予測地域・地点	予測条件
1	神奈川県警本部庁舎屋上ヘリポート設置事業 (平成3年)	・供用時のヘリコプターの運航による騒音の状況【時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）】 ・「小規模飛行場環境保全暫定指針について」に示される予測式により計算	現況調査地域・地点	・飛行ルート・飛行割合 ・連航回数及び連航時間帯 ・飛行方式 ・パワーレベル・ピークレベル・単発騒音暴露レベル
2	大村航空基地整備事業（仮称） (平成22年)	・航空機の稼働による加重等価感覚騒音レベル（WECPNL） ・「航空機騒音に係る環境基準について」に示された式により計算	施設の官民境界	・航空機の機種 ・航空機の稼働位置・機数 ・稼働時間帯 ・パワーレベル
3	大坂第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業 (令和3年)	・ヘリコプターの運航に伴う騒音レベル【時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）】 ・距離減衰式による数値計算	調査地点及び追加の環境保全施設位置	・パワーレベル ・飛行頻度、飛行モデル
4	福岡空港回転翼機能移設事業 (平成30年)	・ヘリコプターの運航に伴う航空機騒音（ L_{den} ） ・「国土交通省モデル」又は音の伝搬理論に基づく予測式により計算	調査地域	・飛行経路 ・予測検討ケース ・パワーレベル
6	2025年日本国際博覧会 (令和4年)	・ヘリコプターの運航により発生する騒音レベル【時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）】 ・点音源からの距離減衰式による数値計算	環境保全施設位置	・音響諸元（パワーレベル） ・飛行ルート、パターン

31

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

■評価手法

- ・基準又は目標との整合性に係る評価については、現時点ではそれぞれの自治体が採用している既存の「航空機騒音に係る環境基準」等の対象となると考えられる。

【解説・補足】

- ・VPは空港等として整備される方針であり、それぞれの自治体が採用している既存の「航空機騒音に係る環境基準」等の対象となることが想定される。
- ・航空機騒音に係る環境基準では、 L_{den} が採用されている。この指標は、昼間、夕方、夜間の時間帯別に重み付けを行った1日の等価騒音レベルとなっている。
- ・今後eVTOLの実装・利用が進み、eVTOLの騒音に関する知見が蓄積すれば、VP周辺に適用すべき基準の検討・見直しが必要になる事も想定される。

32

(4) 2. 留意が必要な項目（騒音）

【参考】他事例（ヘリポート）における評価の概要（各事例の事業概要は参考資料を参照）

事例No.	事業名	評価手法
1	神奈川県警本部庁舎屋上ヘリポート設置事業 (平成3年)	【評価指標】 「小規模飛行場環境保全暫定指針について」に示される指針値
2	大村航空基地整備事業（仮称） (平成22年)	【評価項目】 ・回避または低減に係る評価 ・基準または目標との整合性の検討 「航空機騒音に係る環境基準について」に示される環境基準値との対比。
3	大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業 (令和3年)	【評価指針】 ・「航空機騒音に係る環境基準について」を満足すること。 ・環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること。
4	福岡空港回転翼機能移設事業 (平成30年)	【評価項目・手法】 ・環境影響の回避又は低減に係る評価 ・福岡市、福岡県又は国による環境保全に係る基準又は目標との整合性に係る評価 「航空機騒音に係る環境基準」と予測結果を比較
6	2025年日本国際博覧会 (令和4年)	【評価指標】 ・環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること。 ・環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと。

33

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(4) 2. 留意が必要な項目（動物（バードストライク））

■動物（バードストライク）の調査、予測、評価手法について

- ・調査手法は、一般的な調査手法として、鳥類の飛翔高度、飛翔経路の把握に努める。
- ・予測手法は、過去のヘリポートの事例を参考に、経路・高度と鳥類の主な飛翔空間との重ね合わせ並びに生態情報・飛翔方法により、機体との衝突の影響について予測する。
- ・評価手法は、予測結果及びそれに伴う環境保全措置等により、影響を回避、低減できているかについて評価する。

【解説・補足】

- ・予測において、機体の飛行経路と重ねあわせるといった手法を用いるため、これまでのアセス事例において、調査手法で留意すべき事項は「飛翔高度、飛翔経路の把握」である。
- ・過去のヘリポートの事例では、バードストライクに関しては定性的な予測となっている。
- ・風力事業では、衝突確率を算出するモデル等の検討が進められており、VP設置の事業においても同様に定量的なモデルの構築といった検討も期待される。
- ・都市部の場合には、既存資料で把握した希少な鳥類の営巣地に対して調査、予測するといった方法もありうる。
- ・評価手法については、これまでのヘリポートでのアセス事例と同様の手法と考えられる。
- ・なお、近年の風力等の他事業アセスを踏まえ、必要に応じて鳥類以外の飛翔動物についても留意する。

34

(4) 2. 留意が必要な項目（動物（バードストライク））

■動物（バードストライク）に関する調査、予測手法 事例収集（ヘリポートアセス事例）

- ・通常の鳥類調査に加えて、飛翔高度調査、移動経路調査を実施
- ・飛翔高度は50m以下が多く、施設が立地している箇所では少ない傾向

表 事例No.4における現地調査の概要（1）

内容	現地調査
事例No.4 福岡空港回転翼機能移設事業	<p>■鳥類相及び移動経路 ○ラインセンサ法、定点観察法、任意観察法、夜間調査、飛翔高度及び経路</p> <p>飛翔高度の事例</p>

35

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(4) 2. 留意が必要な項目（動物（バードストライク））

■動物（バードストライク）に関する調査、予測手法 事例収集（ヘリポートアセス事例）

表 事例No.4における現地調査の概要（2）

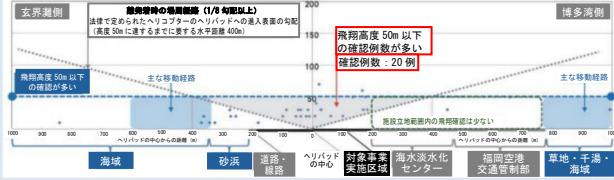
内容	現地調査
事例No.4 福岡空港回転翼機能移設事業	<p>■鳥類相及び移動経路 ○ラインセンサ法、定点観察法、任意観察法、夜間調査、飛翔高度及び経路</p>  <p>飛翔経路の事例</p>

36

(4) 2. 留意が必要な項目（動物（バードストライク））

■動物（バードストライク）に関する調査、予測手法 事例収集（ヘリポートアセス事例）

表 事例No.4における予測の概要

内容	予測
事例No.4 福岡空港回転翼機能移設事業	<p>【予測結果】 ○ヘリコプターの運航 - ヘリコプターとの衝突（バードストライク）の影響を定性的に予測 ・飛翔が多い50m以下かつバードストライク発生が懸念される区域（1/8勾配より上）に着目して飛翔数が少ないこと ・既往施設内での飛翔数は少ない傾向であること ・鳥類の飛翔状況に応じて巡視または運航調整を行うこと</p> <p>以上から、ヘリコプターとの衝突（バードストライク）が鳥類に与える影響は極めて小さいと予測される。</p>  <p>鳥類の主な移動経路（東西方向の飛翔：南北断面）</p>  <p>鳥類の飛翔高度と離着陸時の場所経路との関係（東西方向の飛翔：南北断面）</p>

37

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(5)その他

38

(5) 1. 検討会について

本方針を取りまとめにあたっては、以下の構成員による検討会を行った。

(委員) ◎：検討会会長

北村 巨 東京都市大学 環境学部 環境創生学科 大学院環境情報学研究科 環境情報学専攻 准教授
篠原 直明 一般財団法人空港振興・環境整備支援機構（空港支援機構）理事 / 航空環境研究センター所長
廣江 正明 一般財団法人小林理学研究所 理事
◎柳 憲一郎 明治大学名誉教授

(関係省庁)

経済産業省 製造産業局 航空機武器宇宙産業課 次世代空モビリティ政策室
国土交通省 航空局 空港計画課
航空局 航空戦略室
航空局 無人航空機安全課
環境省 大臣官房 環境影響評価課
水・大気環境局 環境管理課 環境汚染対策室
水・大気環境局 モビリティ環境対策課

(オブザーバー)

横田 考俊 一般財団法人小林理学研究所 騒音振動研究室 主任
中澤 宗康 一般財団法人空港振興・環境整備支援機構 航空環境研究センター 主任研究員
高橋 宏治 一般財団法人空港振興・環境整備支援機構 航空環境研究センター 副主任研究員
東京都、山梨県、三重県、大阪府、兵庫県、愛媛県
新潟県新潟市、山梨県富士川町、三重県志摩市、大阪府大阪市、兵庫県神戸市、愛媛県新居浜市

(事務局)

日本工営株式会社

39

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）

(5) 2. 参考資料

No.	事業名称	事業の所在地	事業の種類	飛行場の敷地面積	着陸帯	滑走路	その他	事業者
1	神奈川県警察本部庁舎屋上ヘリポート設置事業（評価書：平成3年）	神奈川県横浜市	飛行場の新設(屋上型)	759.6m ²	長さ18m 幅15m	長さ18m 幅15m	ヘリパッド 長さ32.46m 幅23.40m	神奈川県
2	大村航空基地整備事業（仮称）（評価書：平成22年）	長崎県大村市	公有水面の埋立（飛行場の設置）	約15ha	約2ha (ホバリングエリア)	-	-	九州防衛局
3	大阪第6地方合同庁舎（仮称）ヘリポート設置事業（評価書：令和3年）	大阪府大阪市	屋上ヘリポート	約3,600m ²	長さ24m 幅24m	長さ24m 幅24m	-	PFI 大阪第6合同庁舎
4	福岡空港回転翼機能移設事業（評価書：平成30年）	福岡県福岡市	飛行場及びその施設の設置	約9ha	-	長さ35m 幅30m	誘導路 長さ171m 幅9.1m	大阪航空局、 九州地整
5	北部訓練場ヘリコプター着陸帯移設事業（仮称）（評価書：平成19年 自主アセス）	沖縄県国頭村、東村	ヘリコプター着陸帯移設	-	直径45m×6か所	-	-	沖縄防衛局
6	2025年日本国際博覧会（評価書：令和4年）	大阪府大阪市	開発行為を伴う事業等	-	-	-	離発着ポート	社団法人2025年 日本国際博覧会 協会
7	横浜ヘリポート（仮称）建設（評価書：昭和55年）	神奈川県横浜市	飛行場の設置（平地）	約6ha	長さ47m 幅34m	長さ17m 幅17m	-	横浜市
8	横浜海上防災基地非公用ヘリポート整備事業（評価書：平成8年）	神奈川県横浜市	飛行場の設置（平地）	約2ha	長さ25m 幅20m	長さ25m 幅20m	-	第三管区 海上保安本部
9	（仮称）西武新横浜非公用ヘリポート整備事業（評価書：平成12年）	神奈川県横浜市	飛行場の新設（屋上）	900m ²	長さ19.2m 幅16.1m	長さ19.2m 幅16.1m	-	西武鉄道株式会社

40

参考資料：「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和6年4月公表、経済産業省ホームページ）