

1.4 空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理

空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理では、機体、離着陸場、技能証明、運航、事業制度関係の現状と課題、方向性が整理されています。

空飛ぶクルマ離着陸場（パーティポート）については、欧米の動向や機体性能等を踏まえ、水平表面・進入表面等の設定基準に関する検討を進めることとされています。

空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理

国土交通省 航空局
令和5年3月

空飛ぶクルマの制度整備に関する検討

- 2025年の大阪・関西万博における空飛ぶクルマの実現に向けて、「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、官民協議会のワーキンググループにおいて、機体、離着陸場、技能証明、運航、事業制度等に関する制度整備を検討しているところであり、今般、「基準の方向性」を整理した。
- 引き続き、当該方向性に基づき、基準の詳細について検討を行い、2023年度末までに必要な基準策定を完了する予定。
- 空飛ぶクルマ事業に参入を検討している事業者・地方自治体等の関係者の参考のため、詳細な基準の検討状況について関係者にも随時共有しつつ、検討を進める予定。

1. 機体関係

- 航空機の種類、耐空類別
- 耐空性基準
- 騒音基準

2. 離着陸場関係

- パーティポートの法的位置付け
- 離着陸帯の広さ・強度
- 制限表面
- 充電設備、消火設備 等

3. 技能証明関係

- 操縦者ライセンス
- 整備者ライセンス

4. 運航関係

- 有視界気象状態
- 装備要件
- 必要搭載燃料
- 充電作業・バッテリー交換作業
- 空域・交通管理

5. 事業制度関係

- 機長要件
- 最低安全飛行高度
- 充電作業の地上取扱業務従事者の要件
- 旅客在機中の燃料補給 等

3

1. 機体関係

検討項目	現状と課題	方向性
航空機の種類、耐空類別	「航空機の種類」は、航空法（以下「法」という）第2条において、飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船、その他政令で定める機器と定義されている。また、航空機の種類や用途に応じた機体、強度及び構造の技術上の基準を適用するために分類される「耐空類別」については、航空法施行規則（以下「規則」という）附属書第1において定義されている。 新たな形態の空飛ぶクルマの「航空機の種類」「耐空類別」について整理する必要がある。	ICAO附属書において空飛ぶクルマに対応した区分は定義されていないことから、当面は、空飛ぶクルマのうち、固定された翼により主な揚力を得て飛行するものを「飛行機」、ヘリコプタのように回転翼により主な揚力及び推進力を得ているものを「回転翼航空機」と整理する。 「耐空類別」は、現行の規則附属書第1に従い、上記で整理した航空機の種類と最大離陸重量に基づいて決定する。   「飛行機」と分類される例 (提供: Joby Aviation) 「回転翼航空機」と分類される例 (提供: SkyDrive)
耐空性基準	航空機及び装備品の安全性を確保するための技術上の基準である耐空性基準は、規則附属書第1及び更にその明細を定めた耐空性審査要領に定められている。耐空性審査要領は耐空類別毎に構成されている。 空飛ぶクルマ特有の機能に対して、追加の安全基準を検討する必要がある。	電動化された空飛ぶクルマは発動機を使用する既存航空機と異なるが、空飛ぶクルマの耐空性基準としては、型式毎の性能や機能に応じて柔軟な証明方法の設定が可能な耐空性基準（耐空性審査要領第II部）を基本としつつ、個別の設計に応じて追加要件、適用除外等を設定する。 追加要件として想定されるものとしては、空飛ぶクルマ特有の機能としてバッテリー、自動操縦、遠隔操縦等に対する要件がある。 令和4年度でとりまとめたeVTOLの追加の安全基準のエッセンスの基準化を図る（航空局としてサーキュラーを発行）。 （追加の安全基準のエッセンスの例示） - 電動エンジンに推進力用の電力を供給するバッテリーの火災又は過熱の際に、航空機に対する危険を隔離し、軽減するための手段を有しなければならない。 - 遠隔操作機能は、所用の機能を発揮するように設計され、かつ装備されなければならない。また他の機器及びシステムからの影響により安全性の低下があってはならない。

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

1. 機体関係

検討項目	現状と課題	方向性
騒音基準	規則附属書第2において、航空機の種類等に応じてICAO附属書第16に基づいた騒音基準が定められている。 ICAO附属書において空飛ぶクルマに対応した騒音基準が作成されていないことから、空飛ぶクルマの騒音基準について整理する必要がある。	当面は、規則附属書第2に基づき、飛行機、回転翼航空機の整理に応じた騒音基準を適用しつつ、欧米の動向を踏まえ引き続き検討。

5

2. 離着陸場関係

検討項目	現状と課題	方向性
パーティポートの法的位置づけ	欧米において、空飛ぶクルマ(eVTOL)が利用する離着陸場は「パーティポート」と呼ばれている。我が国におけるパーティポートの定義及び航空法上の位置づけを整理する必要がある。	空飛ぶクルマ専用の離着陸場のことを我が国でも「パーティポート」と呼ぶこととする。航空法上の航空機である空飛ぶクルマが離着陸するパーティポートは「空港等」に該当し、垂直離着陸ができ離着陸時の運航形態はヘリコプターに近いことから、「ヘリポートのうち空飛ぶクルマ専用のもの」と定義する。
機体サイズ	規則第79条において、ヘリポートの離着陸帯広さを決める際の機体サイズは長さで定義されている。 パーティポートの離着陸帯広さを決める際の空飛ぶクルマ機体サイズについて、欧米ではD値（機体の投影面を囲む最小の円の直径）とされており、我が国における機体サイズの定義について検討する必要がある。	欧米を参考に、D値（機体の投影面を囲む最小の円の直径）とすることを基本とする。 D値：上記の青矢印線で示す長さ

6

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

2. 離着陸場関係

検討項目	現状と課題	方向性
離着陸帯の広さ	規則第79条において、ヘリポートの離着陸帯の広さは機体全長の1.2倍以上、全幅の1.2倍以上とされている。なおショルダーは適当な幅とされている。 空飛ぶクルマの離着陸性能等を考慮し、パーティポート離着陸帯の広さについて検討する必要がある。	FATO※1の大きさ（下限値）は「AFM（航空機飛行マニュアル）等に規定された大きさ」又は「1.5D」の大きい方を基本とする。（機体性能が高まり、eVTOL機の実績が積みあがった段階で上記の縮小について検討予定。） また、地上ポートにおいて、FATOを囲むSafety Area（SA※2）の幅は「3m」又は「0.25D」の大きい方を基本とする。 ※1 FATO：最終進入及び離陸区域 ※2 SA：安全区域
離着陸帯の強度	規則第79条において、ヘリポートの滑走路は、使用することが予想される航空機の予想される回数の運航に十分耐えるだけの強度を有することとされている。 空飛ぶクルマの離着陸性能等を考慮し、パーティポートの離着陸帯の強度について検討する必要がある。	欧米を参考に、FATO内はeVTOL機の動的荷重に対して十分な耐力を有すること。 当面は、地上ポートにおいて、FATOは最大離陸重量の1.5倍の荷重、SAはダウンウォッシュに耐えうるだけの強度を有することを基本とし、機体性能等に応じ適宜見直しを行う。 屋上ポートの強度についても引き続き検討を行う。
制限表面	ヘリポートの周辺には、ヘリが安全に離着陸できるように、制限表面（進入・転移・水平表面）の設定により一定の障害物の無い空間を設ける必要があり、規則（※）において、ヘリポートの制限表面の形状（範囲・勾配）の基準が規定されている。 空飛ぶクルマの離着陸性能等を考慮し、パーティポートの制限表面について検討する必要がある。 ※ 規則「第1条の2」から「第3条の2」まで	欧米の動向や機体性能等を踏まえ、水平表面・進入表面の設定基準に関する検討を進める。（特に、水平表面が不要な国もあることから、水平表面については設定要否自体から検討） また、EASAが提言している「Obstacle free volume」や、性能準拠型の制限表面の設定基準のあり方についても、我が国での導入可否も含め今後検討を進める。 当面の対応として、既存のヘリポート基準を踏まえた各種制限表面の形状（長さ・勾配等）を定めるために必要となる機体性能等の詳細を整理し、機体開発メーカーへのヒアリングを進める。

7

2. 離着陸場関係

検討項目	現状と課題	方向性
充電設備	空飛ぶクルマの特徴の一つとして電動であることから、充電設備の要件について検討する必要がある。 なお、今般の消防関係法令の改正により、急速充電設備に該当する出力の上限の撤廃に加え、従来は急速充電設備の対象が電気自動車とされていたが、船舶や航空機（空飛ぶクルマを含む）等に充電する設備も含めて適用対象となる。	充電設備の機能及び整備要件は機体によって異なり、就航が予定される機体毎に必要な充電設備を用意することから、現時点においては、パーティポート整備指針に充電設備の機能及び設置要件を定めることは想定していない。 充電設備の整備については、消防関係、電気事業関係の法令に基づき、関係機関と協議の上、位置・構造及び管理等について個別に検討。
消火設備	規則第92条8項において、空港等における航空機の火災その他事故に対処するため必要な措置を講ずることが規定されている。 電動である空飛ぶクルマの特徴を考慮して、バッテリー火災に対応した消火設備の要件について検討する必要がある。	米国連邦航空局（FAA）より提供されている「パーティポートの設計に関する暫定ガイダンス」において、水・泡消火薬剤がリチウム電池火災の抑制や熱暴走に有効であるとの実験結果が公表されていることから、パーティポートにおける消火救難体制については、現行の「空港等における消火救難体制の整備基準（ヘリポート）」を準拠し方針整理する。
保安検査	法第131条の2の5及び131条の2の6において、航空機に搭乗する者は保安検査を受けなければならないこと等が規定されている。	保安検査の受検義務等の基準は使用する航空機の種類によらず一律に適用される。 また、保安検査の手法については、旅客や施設の規模等を考慮して柔軟に対応することが認められており、空飛ぶクルマも同様に対応可能。

8

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

3. 技能証明関係

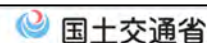
検討項目	現状と課題	方向性
操縦者ライセンス	空飛ぶクルマの操縦特性等を考慮して、以下の点について検討する必要がある。 ①航空機の種類、等級、型式の限定 ②飛行経歴その他の経歴、試験内容	①航空機の種類の限定については、型式証明における航空機の種類（飛行機又は回転翼航空機）と整合を図る。また、型式毎の多様性に対処するため、型式限定を付す。将来的に、実用段階にある型式数や普及状況等を踏まえ、等級としてのグルーピングを検討する。 ②空飛ぶクルマの型式毎の操縦特性等を考慮して、飛行経歴や試験等について個別に評価（FSB：Flight Standardization Boardの開催も必要に応じて検討）を進める。その際、内容が過剰なものとならないように留意する。
整備者ライセンス	（操縦者と同等に）型式毎に対応する方針であるが、以下の点について整理する必要がある。 ①整備士技能証明に求められる要件 ②試験実施方法	①航空機の種類の限定については、型式証明における航空機の種類（飛行機又は回転翼航空機）と整合を図る。また、型式毎の多様性に対処するため、型式限定を付す。将来的に、実用段階にある型式数や普及状況等を踏まえ、等級としてのグルーピングを検討する。 ②空飛ぶクルマの型式毎の特性も踏まえた要件・試験内容等について検討を進める。その際、内容が過剰なものとならないように留意する。

※現在、操縦者が搭乗する前提でのライセンスの検討を優先して進めており、遠隔操縦の技能については、今後の検討を深めていく。

※既存の技能証明を有する者に空飛ぶクルマの型式限定を付す場合、新規に空飛ぶクルマの型式限定が付された技能証明を取得する場合、外国ライセンスを保持する者が我が国技能証明を取得する場合、及び空飛ぶクルマの型式限定が付された技能証明を有する者が他の等級・型式へ限定変更・限定拡大する場合の要件・試験内容等について、引き続き検討する。

9

4. 運航関係



検討項目	現状と課題	方向性
有視界気象状態	規則第5条において、航空機の種類、空域等に応じて有視界気象状態が定義されており、管制区、管制圏及び情報圏以外の空域かつ高度300m以下における飛行視程は1500m以上確保する必要があるところ、低速飛行（他の物件との衝突を避けることができる速度で飛行）のヘリコプターは適用除外されている。 空飛ぶクルマの飛行視程について、機体性能等を考慮して検討する必要がある。	低速飛行（他の物件との衝突を避けることができる速度で飛行）できる空飛ぶクルマについても、ヘリコプターと同様の扱いとする。 加えて、「他の物件との衝突を避けることができる速度での飛行」について、一定の考え方を整理する。
航空機の航行の安全のための装置	規則第145条～147条の3において、航空機の種類、最大離陸重量等に応じて、必要な装置の装備（ジャイロ式姿勢指示器、無線電話など）が規定されている。 空飛ぶクルマの機体性能、運航環境などを考慮して改正の必要性について検討する必要がある。	空飛ぶクルマが分類される航空機の種類及び最大離陸重量等に応じて現行の要件を適用することを基本とする。
航空機の運航の状況を記録するための装置	規則第149条において、航空機の種類、最大離陸重量等に応じて（事業用回転翼航空機は3175kg以上など）、必要な飛行記録装置等の装備が規定されている。 空飛ぶクルマの機体性能、運航環境などを考慮して改正の必要性について検討する必要がある。	空飛ぶクルマが分類される航空機の種類及び最大離陸重量等に応じて現行の要件を適用することを基本とする。 飛行記録装置の装備が義務とならない空飛ぶクルマについても、小型航空機向けに普及が取り組まれている簡易型の飛行記録装置の装備を推奨することについて検討する。
救急用具	規則第150条において、航空機の種類、飛行ルート等に応じて（多発回転翼航空機は10分以上、多発飛行機は30分又は185km以上陸岸から離れた水上を飛行する場合など）、必要な救急用具の装備が規定されている。 空飛ぶクルマの機体性能、運航環境などを考慮して改正の必要性について検討する必要がある。	空飛ぶクルマが分類される航空機の種類及び最大離陸重量等に応じて現行の要件を適用することを基本とするが、救急用具のうち救命胴衣については、空飛ぶクルマの飛行可能時間や航続距離が短いといった機体性能及び運航形態も踏まえて、水上を飛行する場合の必要性について、引き続き検討を行う。

10

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

4. 運航関係

検討項目	現状と課題	方向性
必要搭載燃料	法第63条において、航空機が飛行する場合は必要な「燃料」を搭載することが求められている。規則第153条において、航空機の種類、飛行方式等に応じて、必要な搭載燃料の量が定められており、現行の規定では、飛行距離/飛行時間に関わらず、一定の最終予備燃料の搭載が必要となっている。（例：有視界飛行方式の回転翼航空機の場合⇒20分間飛行できる燃料の量） 空飛ぶクルマについて、機体性能、運航環境などを考慮して、必要な燃料・エネルギー量の要件を検討する必要がある。	欧州においては、代替飛行場等の設定、飛行中の燃料・エネルギー管理等の実施により機体性能等に応じた搭載燃料・エネルギーの量を設定可能とする方向で検討されている。我が国においても欧州の検討状況を踏まえ、<u>運航に必要な燃料・エネルギー量の設定、代替飛行場等の必要性、飛行中の燃料・エネルギー管理の観点から空飛ぶクルマに適した搭載燃料・エネルギーの量の基準を策定する。</u>
充電作業・バッテリー交換作業	充電作業やバッテリー交換作業について、有資格整備士が必要な整備作業又は地上取扱業務（グランドハンドリング）のいずれに該当するのかわについて、整理する必要がある。	メーカーの開発状況や欧米の動向を注視しつつ、充電作業やバッテリー交換作業の難易度、航空機の耐空性上の重要度、機体・バッテリーの設計上の特徴等を踏まえ、<u>有資格整備士による確認の要否、又、地上取扱業務に該当するのかわについて引き続き整理を行う。</u>

11

4. 運航関係

検討項目	現状と課題	方向性
空域・ルートの周知	低高度における安全・円滑な航空交通を確保するためには、ヘリコプターなど他の有視界飛行方式(VFR)により飛行する航空機もある中、これらとの接近をあらかじめ防ぐため、空飛ぶクルマの飛行が想定される空域について交通管理が必要。	空飛ぶクルマの飛行が予定されている空域・ルートを航空情報により周知し、周辺を飛行するVFR機が安全に飛行できるよう措置する。 ※1 当該空域・ルートについては、周辺の航空交通の状況等を踏まえたものとする。 ※2 設定した空域・ルートは一定の条件下で他の航空機も利用可能。
飛行計画の調整・情報提供とその手法	安全・円滑な運航の実現のために、離着陸場や一定の空域・ルート上において、運航前に飛行計画等を調整するとともに、飛行計画どおりに飛行しているか等の運航に関する情報提供を行う予定。 このため、低高度を飛行する空飛ぶクルマの位置把握や詳細な飛行計画、機長等との連絡方法等の交通管理のルール化等が必要。	機体が発信するADS-B位置情報を把握することにより飛行計画どおりに飛行しているか確認を行う。 また、VFR飛行においても詳細な飛行計画を把握し、調整出来るよう、関係するルール等の整理を進める。
航空交通管制圏内での飛行	航空交通管制圏が設定されている空港では、法第96条による管制官の指示に従う必要がある。 離着陸する航空機の運航に出来る限り影響を与えないよう、運用方法を整理することが必要。	空飛ぶクルマの飛行が予定されている航空交通管制圏において、<u>離着陸する航空機を考慮して空飛ぶクルマの離着陸に係る飛行ルートや管制運用などについて必要な事項の整理を進める。</u>

12

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

5. 事業制度関係

他人の需要に応じて有償で旅客又は貨物を運送する場合、航空運送事業の許可が必要。その際、空飛ぶクルマの機体特性、運航環境等を考慮して検討が必要な事項は以下の通り。

検討項目	現状と課題	方向性
機長要件	規則第214条において本邦航空運送事業者が定めるべき運航規程の項目として機長の資格要件等が規定されている。小型航空機事業者の機長の資格要件については、運航規程審査要領細則『第3章運航規程審査基準（その2）』に規定されており、乗務する航空機の型式について有効な事業用操縦士以上の技能証明、航空身体検査証明等の資格を有することに加えて、機長の訓練・審査、飛行経験に関する要件が規定されている。 機長の訓練・審査については、上記通達に基づく下位の通達において、飛行機又は回転翼航空機それぞれに必要な課目が規定されているところ、空飛ぶクルマの特徴を踏まえて一部見直しの必要性について検討する必要がある。 当該飛行経験については、飛行機と回転翼航空機で異なるが、500時間以上を求めており、空飛ぶクルマの機長になるための要件として適切かどうかについて検討する必要がある。	空飛ぶクルマの特徴を踏まえて機長の訓練・審査の課目の一部見直しについて検討する。 また、空飛ぶクルマの操縦性能も踏まえて適切な飛行経験の時間数について検討する。
最低安全飛行高度	規則第214条において、本邦航空運送事業者が定めるべき運航規程の項目として最低安全飛行高度等が規定されている。航空機の種類や最大離陸重量等により定めるべき詳細な規定については、運航規程審査要領細則に規定されている。 空飛ぶクルマの機体性能、運航環境などを考慮して改正の必要性について検討する必要がある。	空飛ぶクルマが分類される航空機の種類及び最大離陸重量等に応じて、飛行可能時間や航続距離が短いといった機体性能及び運航形態並びに諸外国の検討状況も踏まえて引き続き検討する。
充電作業の地上取扱業務従事者の要件	充電作業が地上取扱業務と整理された場合、その実施方法並びに地上取扱業務に従事する者の訓練の方法を運航規程に定めて国土交通大臣の認可を受ける必要がある。	実際の充電作業の概要が見えてきた段階で、充電作業の実施方法や当該作業に従事する者の訓練の方法の基準について検討を行う。
旅客在機中の燃料補給	旅客が在機中等に燃料補給等の作業を行う場合は、旅客の避難手順、燃料補給時の監視、連絡方法の確保等が定められている。空飛ぶクルマにおいては、バッテリーの交換又は充電となる為、これらの作業の特性を踏まえた要件を定める必要がある。	現行の規定を参考にしつつ、空飛ぶクルマの動力源となるバッテリー及び機体の特性を踏まえ、引き続き、必要な規定の整理を進める。

※整備関係と安全管理関係について、現時点では改訂や追加検討が必要な項目が見当たらないが、判明した場合は順次検討を行う。

13

参考資料：「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和5年3月、国土交通省航空局）

2. 上位計画関連

2.1 エキサイトよこはままちづくりガイドライン

「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」によると、同ガイドラインの位置づけは、「民間と行政が連携・協働して地区の魅力向上を図るため、まちづくりの基本方針や再開発等を行う際のルールを示したものです。まちづくりは、市民の生活全般に関わって、自分たちのまちをより良いものにしていくための取組みです。より良いまちづくりを行うためには、地区内のすべての事業者、居住者、建物所有者、開発者、行政などがそれぞれの役割を果たしながら進めていく必要があります。まちづくりガイドラインは、これらのすべての主体が、まちの将来像の実現に向けて、再開発、建築物の建替え、基盤整備、まちの運営などを行っていく際に参照すべきものです。」とされています。

本項では、同ガイドラインより、「分野別の基本方針とガイドライン」、「地区別のガイドライン」のうち、計画区域が位置する「センターゾーンのガイドライン」、参考資料として掲載されている「地域の対応ルール・マップ」を抜粋して以下に示します。

■分野別の基本方針とガイドライン

・土地利用・空間形成分野

1

土地利用・空間形成分野

(1) アジアを中心とした国際的な交流拠点としての都市機能強化

基本方針

今後展開する国際化や基盤整備、防災性向上、環境配慮などを背景としながら、首都圏有数の乗降客数や駅前の商業集積などのポテンシャルと、羽田空港との近接性などを生かし、国際競争力を持った、アジアを中心とした国際的な交流拠点にふさわしい都市機能の強化を目指します。

■ゾーンごとに、現状の機能集積をふまえた特徴的な機能強化を目指します。

＜センターゾーン＞

広域・国際的ににぎわいを持った商業機能、観光機能、宿泊・滞在機能、文化創造機能、業務機能 など

＜周辺ゾーン＞

鶴屋町地区：にぎわいと界限性を持った商業機能、業務機能、活気のある教育・研究・交流機能 など

南幸地区：にぎわいと活気を持った商業機能、人々の活動・交流を促す文化創造機能、都心居住機能 など

北幸地区：業務機能、都心居住機能、生活支援機能 など

平沼地区：業務機能、都心居住機能、生活支援機能 など

＜周辺関連地区＞

高島地区：商業・業務機能、交流機能 など

ポートサイド地区：商業・業務機能、都心居住機能 など

＜将来市街地像＞



ガイドライン

【検討事項】（取組み事例）

◇特定都市再生緊急整備地域指定の主旨をふまえた国際競争力強化を図る施設の整備

<「MICE*機能の強化に向けた施設」の例>

MICE 施設

- 多用途に使える大・中小会議室、イベントホール、バンケット機能
- 展示・商談スペース
- 多様なサービスを提供する国際水準のホテル など

アフターコンベンション施設

- 多様な商業・飲食店舗
- 外国人にも対応した店舗、免税店（TAX FREE）、文化・芸術・娯楽施設 など

都市のプロモーション・おもてなし施設

- 多言語対応のインフォメーションセンター、観光案内所
- 企業 PR スペース など

<「グローバル企業誘致の推進に向けた施設」の例>

グローバル企業を受け入れるオフィス

- 大街区化等による大規模フロアのオフィス
- 駅直結の利便性、事業継続を支える防災機能、最先端の設備、環境配慮技術等、優位性のあるオフィス
- ミーティングルーム＋ショールームを備えた複合空間 など

ビジネスをサポートする施設

- インキュベーション・ベンチャー支援等産業育成施設
- 人材育成のための教育施設（大学・専門学校 など）

外国人の滞在・生活をサポートする施設

- 外国人対応マンション
- ホテル・サービスアパートメント等の宿泊・滞在施設
- 多言語対応の生活支援施設（教育・医療・店舗 など）

<「観光機能の強化に向けた施設」の例>

都市のプロモーション・おもてなし施設

- 多言語対応のインフォメーションセンター、観光案内所 など

観光資源

- 多様な商業・飲食店舗
- 外国人にも対応した店舗、免税店（TAX FREE）、文化・芸術・娯楽施設 など

宿泊・滞在施設

- 多様なニーズに対応したホテル
- リゾート・テーマ性の高いホテル など

※MICE： Meeting、Incentive Travel、Convention、Event/Exhibition
の頭文字をとり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

基本方針

■地域の骨格形成に向けて、核の形成やネットワークを強化します。

- [illegible]

基本方針

また、環境イベント等の積極的展開による、市民や事業者の環境意識啓発を行うとともに、環境に関する情報発信を行い、横浜駅周辺から、市全体、首都圏全体に環境への取組みが波及する原動力となるようなまちづくりを行います。

【基本ルール】

- ◆建築物や地域における低炭素・省エネルギー化の実践(⇒(2)へ)
- ◆水・緑・風等を活用した、快適で潤いのある空間形成(⇒(3)へ)
- ◆人々が身近に感じられる、多様な緑地空間の創出(⇒(3)へ)
- ◆環境意識啓発の促進
- ◆CASBEE 横浜での評価値が、事務所：A ランク以上、商業：B+ ランク以上となる総合的な環境配慮の取組みの実施

環境イベント(打ち水)

- ◇電力使用状況や環境への取組み状況、環境新技術などに関する情報の受発信（防災関連情報受発信施設と兼用）
- ◇環境意識啓発を促進する環境イベント等の開催
- ◇他地区との環境連携による広域的で多面的な環境への取組みの実施
- ◇CASBEE 横浜認証（S ランク）の取得



森林・水源保全
資源利用
間伐材等
【山間部】
・山梨県 道志村、
市内緑地など

【都市部】
横浜駅周辺地区
販売・消費
生産
近隣農作物
エロプロダクト
エコテクノロジー
販売・展示・実証導入

研究・開発
【臨海部】

※CASBEE 横浜：建物の総合的な環境配慮の取組みを促す横浜市建築物環境配慮制度において、建築物の環境性能・品質や、外部に与える環境負荷に関する取組みを、総合的に評価するシステム。S、A、B+、B-、C ランクの5段階の評価になります。



(2) 省エネルギー化推進や災害安全性を高める自立・分散型エネルギーマネジメントシステムの構築などによる低炭素まちづくり

基本方針

省エネルギー化の推進や再生可能エネルギー・未利用エネルギーの積極的な導入を図るとともに、建物間あるいは地区間のエネルギー融通を積極的に行います。

あわせて、BEMS・CEMS等^{※1}のツールの活用によりエネルギーの最適化を目指し、低炭素型まちづくりの推進を図ります。

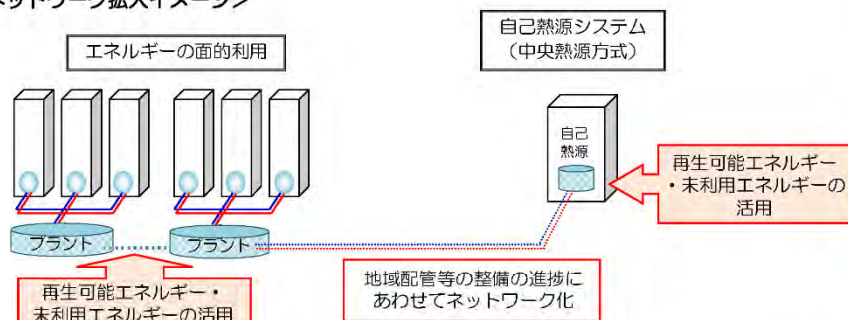
また、建物間・地区間のエネルギーネットワーク化や再生可能エネルギー等の利用により、横浜駅周辺における災害安全性を高める自立・分散型エネルギーマネジメントシステムの構築を図ります。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆CO₂排出原単位 事務所 70 kg-CO₂/年 m²、商業施設 120 kg-CO₂/年 m² 以下への抑制
※ただし、延床面積 10,000m² 未満の商業施設は、個別協議とする。
- ◆建物の省エネルギー化や省エネ設備の導入
- ◆再生可能エネルギーや未利用エネルギーの積極的な活用
- ◆センターゾーンの新規開発におけるエネルギーの面的利用に関する検討
※エネルギーの面的利用：既存地域冷暖房施設の供給ネットワーク拡大や地域冷暖房の新規導入、または建物間融通など地域での一体的な取組みやネットワーク形成によりエネルギー利用の効率化を図ること。

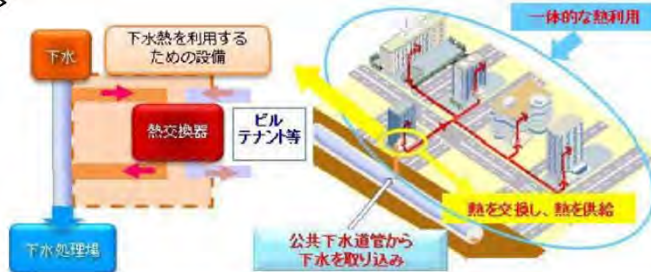
<供給ネットワーク拡大イメージ>



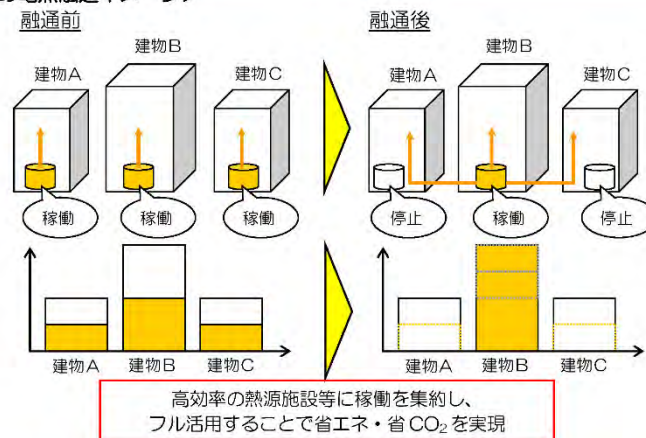
【検討事項】(取組み事例)

- ◇CO₂排出原単位 事務所 60 kg-CO₂/年 m²、商業施設 105 kg-CO₂/年 m² 以下への抑制
- ◇再生可能エネルギーや未利用エネルギーの積極的な活用
- ◇エネルギー管理システム (BEMS、CEMS 等^{※1}) などの導入
- ◇エネルギーの面的利用を促進する施設整備
- ◇コージェネレーションシステムの導入
- ◇建物間・地区間のエネルギーネットワーク化や再生可能エネルギー・未利用エネルギーの活用による自立・分散型エネルギーシステムの構築
- ◇雨水、中水、湧水を冷却水等として利用した設備システムの構築や植栽灌水・トイレ洗浄水利用

<下水熱利用イメージ>



<建物・施設間の電熱融通イメージ>



【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- ・既存建物における高効率設備機器・システムの導入、エネルギー管理システム(BEMS、CEMS等^{※1})の導入
- ・既存建物における既存地域冷暖房施設の供給ネットワーク拡大や建物間融通の実施

(※1) BEMS：ビルエネルギー管理システム。ビルの室内環境（温度等）・エネルギー使用量を把握し、状況に応じた機器や設備の運転管理を行うことで、ビル全体の省エネルギー化を図るためのシステム。

CEMS：地域エネルギー管理システム。地域内のエネルギーの需要側と供給側をネットワーク化して管理し、エネルギー利用の効率化を図るとともに、電力供給の安定化を実現するシステム。

対策例

種類	具体的な対策例
建物の省エネルギー化	外壁・屋根・床の断熱、窓の断熱・日射遮蔽・気密化 など
省エネ設備の導入	建物の空調、照明に対する高効率設備機器・システム導入 など
再生可能エネルギー・未利用エネルギーの活用	太陽光、風力、太陽熱、地熱、振動等の再生可能エネルギー、下水熱、工場排熱等の未利用エネルギー など

(3) 水・緑・風を活用した快適な環境形成

基本方針

自然の水や緑、風の流れ等を利用した潤いのある空間形成を行い、ヒートアイランド現象の緩和を図ります。また、人々が身近に感じ、かつ、快適に感じる多様な緑地空間の創出を図り、緑を感じられるまちづくりを目指します。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆立地環境の特性に配慮した、ヒートアイランド現象の緩和に向けた対策の実施

※配慮する立地環境：自然の水や緑地、風の流れ、周辺建物との関係等

- ◆人々が身近に感じ、かつ、来街者が快適に感じる多様な緑地空間の創出

【検討事項】（取組み事例）

- ◇ヒートアイランド現象を現況よりも改善するための立地環境を考慮した対策の実施及び根拠データ（HIP）の整理

※根拠データ：対象敷地及び周辺建物を加えた範囲において、HIPを現況値以下とする。その際、対象敷地における「HIP/日積算受熱日射量」を指標とすることも可能。

- ◇人々が集まる空間や主要な歩行者動線において、人が熱的に快適と感じる空間の創出及び根拠データ（MRT）の整理

- ◇緑視率を向上させる緑の配置

- ◇生物多様性に配慮した樹種・緑・ビオトープなど、多様な水緑の創出

- ◇高木・中木・低木・地被類を組み合わせた重層的な緑化

- ◇建物内やアトリウム、一般公開空地等の緑化

- ◇隣接する敷地や建物等における緑との面的な連続性に配慮した緑化や植栽配置

HIP：建物表面や地面がヒートアイランド現象を起こしうる度合いを示す指標

MRT：周囲の環境から受ける熱放射を温度表示したもので、人の暑さ感を示す指標

緑視率：人の視野に占める緑の量の割合

<ヒートアイランド対策イメージ>



対策例

種類	具体的な対策例
ヒートアイランド対策	保水性舗装、遮熱性舗装、高反射性塗装、遮熱性塗装、風の道確保、屋上緑化、壁面緑化、ドライミスト、親水空間の創出 設備機器の排熱形態の転換、交通流対策・物流の効率化 など

(4) 公共交通利用転換と低環境負荷車両利用促進による環境負荷の低減

基本方針

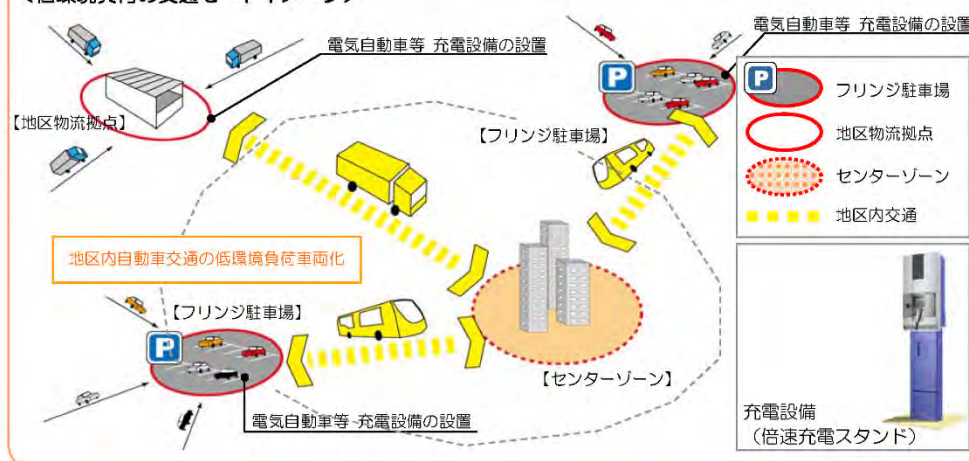
公共交通利用を促進するための検討を行うとともに、地区内での自動車交通を低環境負荷型へシフトさせる対応を行うことで、地区全体の交通起因による環境負荷の低減を目指します。

ガイドライン

【検討事項】（取組み事例）

- ◇ 公共交通利用促進のための仕組みづくり
- ◇ 公共交通を利用しやすい環境整備
- ◇ 地区内自動車交通の低環境負荷車両化
- ◇ 業務用車両の電気自動車導入促進（災害時には、蓄電池としての機能を有する）
- ◇ 再生可能エネルギーを利用した充電設備の設置（災害時には、非常電源としての機能を有する）
- ◇ 低環境負荷の交通モードの促進

<低環境負荷の交通モードイメージ>



対策例

種類	具体的な対策例
公共交通利用促進	公共交通利用者への割引サービスや特典の付与 公共交通利用やマイカー通勤抑制の呼びかけ・啓発活動 など
公共交通を利用しやすい環境整備	公共交通機関からの動線のバリアフリー化
低環境負荷車両	電気自動車、プラグインハイブリッド車 など
低環境負荷の交通モード	自転車（電動アシスト等を含む）や超小型モビリティの導入、 駐輪場の整備、カーシェアリングの導入、物流の共同配送 など

3

防災・防犯分野

(1) 民間と行政が連携した地震や水害などの災害に強い防災・減災まちづくり

基本方針

東日本大震災の教訓をふまえ、地域住民の生命を守ることはもちろんのこと、横浜駅周辺を訪れる来街者やそこで働く従業員等の生命を守ることを最優先とするとともに、経済的・物的な被害を最小化する災害に強い「防災・減災まちづくり」を民間と行政で連携して進めます。

特に、地震対策としては、橋梁や歩道橋などの都市基盤施設、上下水道などのライフライン施設の耐震性の強化や建物の耐震化の促進により地域全体の耐震性強化を図ります。

津波対策としては、津波避難施設協定の促進や避難経路・退避スペースとしても活用できる高さ5m以上のデッキレベルの歩行者ネットワークの構築などを含め、避難スペースの確保について検討します。

横浜駅周辺は、地盤面と水面との高低差が少ないため、大雨、高潮や津波による浸水被害を受けやすい地域であることから、河川、下水、まちづくりが連携した浸水対応が必要です。このため、地域全体の地盤面嵩上げを促進し治水安全性の向上を図ります。また、水面を活用するための親水空間を確保し、地域全体の安全性強化と賑わいの拡充を図ります。

周辺への影響等により地盤面の嵩上げが困難な場合については、人命に関わる被害防止の観点から、不特定多数のものが利用する地下施設などで、出入り口の高さを上げることや止水板の設置により建物内部への浸水防止対策を実施し、水害に強いまちづくりを進めます。

あわせて、横浜市防災計画の内容をふまえた取組みを民間事業者・地元組織・行政などが連携し実施します。

○横浜市防災計画において想定している地震

東日本大震災の経験などを踏まえ、専門家の意見を参考にしながら、平成24年10月に「横浜市地震被害想定」を見直しました。この結果から、横浜市防災計画（震災対策編）では、以下の地震を想定地震としています。

想定地震における被害状況等

○元禄型関東地震

横浜市内では、震度5強～7の揺れになり、広い範囲で震度6強以上の強い揺れになる。

特に西区、中区、磯子区の沿岸部の一部では震度7となる。沿岸部の埋立地で液状化の可能性がかなり高い。内陸側でも、鶴見川流域のほか、柏尾川・境川の流域などでも液状化の可能性が高い。

○東京湾北部地震

横浜市内では、震度4～6強の揺れになり、特に市内東部では震度6弱以上の強い揺れになる。沿岸部の埋立地で液状化の可能性がかなり高い。

○南海トラフ巨大地震

横浜市内では広い範囲で震度5弱～5強の揺れになり、一部で震度6弱の揺れになる。沿岸部の埋立地で液状化の可能性がかなり高い。

液状化による建物被害が、揺れによる建物被害を上回る。長周期地震動による高層建物や石油タンク等への影響も懸念される。

○慶長型地震

津波による全壊建物が412棟、半壊建物が26,600棟と想定される。道路や鉄道も浸水の影響を何らかの形で受ける区間が多数発生する。南関東から東海地区以西の広い範囲で津波被害が懸念されるが、揺れによる被害は比較的軽微と考えられる。

【出典】（横浜市地震被害想定調査報告書（平成24年10月）より）

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆建物の耐震化
- ◆高層建物において長周期地震動対策
- ◆建物からの落下物防止策（飛散防止フィルムなど）
- ◆「津波からの避難に関するガイドライン」に基づき、津波や大津波警報の発表及び避難勧告・避難指示発令の時に、海拔5m以上の高台への来街者の誘導又は堅牢な建物の3階以上（又は床上面が地盤から5m以上）の場所への来街者の受入れ
- ◆地盤嵩上げ及び建物内への浸水防止対策の実施
横浜駅周辺の地盤面の嵩上げ高さについては、高潮堤防高さ（T.P.+3.1m）以上を将来的な高さ目標とする。
※ただし、周辺への影響等により対応が困難な場合については、地盤面高さ又は出入り口高さを次のとおり段階的に嵩上げを実施することができる。
 - ① 現地盤面の高さがT.P.+1.0m未満の箇所については、朔望平均満潮位（T.P.+0.9m）を基準にT.P.+1.0m以上を目標
 - ② 現地盤面の高さがT.P.+1.0m以上2.3m未満の箇所については、計画高水位（T.P.+2.3m）を基準にT.P.+2.3m以上を目標段階的な嵩上げも困難な場合は、協議の上、止水板等により建物内部への浸水防止対策を実施することができる。
- ◆センターゾーンの大規模開発（敷地面積 5,000 m²以上）において、建物敷地内に雨水貯留施設の設置（敷地面積 1ha あたり 200 m³を貯留できる規模）

【検討事項】（取組み事例）

- ◇液状化対策の必要に応じた実施
- ◇津波避難施設としての協定締結
- ◇安全で速やかな避難誘導のためのデッキレベルでの歩行者ネットワークの整備
- ◇地盤嵩上げ及び建物内への浸水防止策の実施
現地盤面高さがT.P.+2.3m以上の箇所については、高潮堤防高さ（T.P.+3.1m）以上の地盤面高さ又は出入り口の高さを目標とする。
※ただし、周辺の影響により地盤面高さ又は出入り口高さの嵩上げが困難な場合は、止水板等により建物内部への浸水防止対策を実施することとする。
- ◇センターゾーン外の大規模開発（敷地面積 5,000 m²以上）において、建物敷地内に雨水貯留施設の設置
- ◇防災センター設置対象建築物の浸水対策として、地上部にサブ防災センターの設置などの災害対策強化



地盤面の嵩上げイメージ図

【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- ・「津波からの避難に関するガイドライン」に基づき、津波や大津波警報の発表及び避難勧告・避難指示発令の時に、海拔5m以上の高台への来街者の誘導又は堅牢な建物の3階以上（又は床上面が地盤から5m以上）の場所への来街者の受入れ
- ・津波避難施設としての協定締結
- ・地下階に防災センターのある建物の浸水対策として、地上部にサブ防災センターの設置などの災害対策強化
- ・地下入口部分への止水板設置等による浸水対策

(2) 災害時における滞留者や帰宅困難者への対策

基本方針

東日本大震災の教訓をふまえ、滞留者、帰宅困難者^{※1}の発生による避難の際の混乱防止や救急・救援活動の阻害などを回避することを含め、帰宅困難者一時滞在施設、帰宅支援ステーションの拡充や滞留者・帰宅困難者の発生抑制対策を行うとともに、再開発等によって滞留者・帰宅困難者が増加しないような取組みを民間事業者や地元組織などと連携し、滞留者・帰宅困難者対策の強化を図ります。

また、「都市再生安全確保計画」^{※2}の作成による滞留者・帰宅困難者対策の強化や民間事業者や地元組織の自主防災活動等により、まち全体での防災・減災に向けた対策の強化を図り、地域住民や来街者などに安全・安心を提供する体制を整えます。併せて、「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会」^{※3}のガイドラインや横浜市防災計画の内容をふまえた取組みを民間事業者・地元組織・行政などが連携しながら実施します。

(※1) 滞留者…外出時、災害発生により移動手段を失い、出先で滞留状態になった人

帰宅困難者…「滞留者」のうち、自宅と滞留場所との距離が遠く、徒歩帰宅ができない人

エキサイトよこはま22エリアにおける災害発生時の滞留者数・帰宅困難者数は、平日15時台で最大となり、滞留者約19万人、帰宅困難者約6.7万人（平成24年度推計）。

(※2) 「都市再生安全確保計画」…都市再生特別措置法に基づき、官民が連携して、災害時の混乱の発生等による人的被害等の抑制を図るとともに、迅速かつ円滑な応急対策活動を実施し、民間事業者の事業継続を容易にする環境を整え、就業者を含む滞留者等の安全性の向上及び立地する企業等の事業継続性を向上させることにより、地域全体のブランド力や都市の国際競争力の強化を図る目的で作成するエリア防災計画

(※3) 「首都直下地震帰宅困難者対策協議会」…東北地方太平洋沖地震の教訓をふまえ、国、地方公共団体、民間企業等が、それぞれの取組みに係る情報を共有するとともに、横断的な課題について検討するために設置された協議会

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆建物内で働く従業員の施設内待機
- ◆建物に訪れる来街者数に応じた滞留者・帰宅困難者受入れのための事前の取組みの実施
- ◆滞留者・帰宅困難者の受入れの実施

※「建物に訪れる来街者数に応じた滞留者・帰宅困難者」の算出については、個別協議とする

従業員の施設内待機や滞留者・帰宅困難者受入れのための事前の取組みについて

大規模災害によって滞留者等が集中することにより生じる混乱を最大限に抑制するためには、まず、自社従業員を施設内待機させることが重要であり、物資の備蓄や最低限業務に必要な電力の確保などが必要となります。

滞留者・帰宅困難者を受入れるためには、平常時に使用しているスペース（会議室、施設内通路・広場など）を、滞留者・帰宅困難者の受入れ場所として活用することについて、建物計画時から検討が必要です。

併せて、滞留者・帰宅困難者を支援するためには、備蓄の準備、非常用トイレの整備、情報提供などが必要となります。

○備蓄について

- ・従業員分として3日分の「備蓄品」（水、食料、毛布、非常用トイレなど）の確保
- ・受け入れ予定の帰宅困難者数1日分に対応する「備蓄品」の保管スペースの確保

○トイレについて

- ・受け入れ予定の滞留者・帰宅困難者数に応じた「非常用トイレ」の整備

○情報提供について

- ・テレビ・ラジオなどを用いた災害情報の提供
- ・公衆無線 LAN システムなどのインターネット通信環境の確保

○電力について

- ・停電時にも使用できる非常用発電機などの「電力代替機能」により、従業員の施設内待機と最低限の業務継続に必要な電力を確保することに併せ、滞留者・帰宅困難者の受入れに必要な電力（照明、トイレ、空調、テレビなど）も確保する

など

【検討事項】（取組み事例）

- ◇建物に訪れる来街者以外の滞留者・帰宅困難者の受入れ及び収容スペースの確保
- ◇受入れる帰宅困難者用の「備蓄品」の確保
※帰宅困難者一時滞在施設への指定を受けた場合、横浜市から帰宅困難者用として備蓄品を提供
- ◇受入れる滞留者・帰宅困難者数に応じた「耐震トイレ」の整備
- ◇受入れる滞留者・帰宅困難者や建物外の滞留者・帰宅困難者へ災害情報等を提供するためのデジタルサイネージなど「その他の情報端末」の整備
- ◇帰宅困難者一時滞在施設への指定

【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- ・建物内で働く従業員の施設内待機と3日分の「備蓄品」の確保
- ・滞留者・帰宅困難者の受入れと収容スペースの確保
- ・帰宅困難者一時滞在施設への指定
- ・受入れる帰宅困難者用の「備蓄品」の確保
※帰宅困難者一時滞在施設への指定を受けた場合、横浜市から帰宅困難者用として備蓄品を提供

【参考】（首都直下地震帰宅困難者等対策協議会による帰宅困難者対策ガイドラインより）

○帰宅困難者の収容スペースの考え方

帰宅困難者 1 人当たり 1.65 m²を目安とする。

○一斉帰宅抑制における従業員等の備蓄の考え方

対象となる企業等	首都直下地震発生により被災の可能性がある国、都県、市区町村等の官公庁を含む全ての事業者
対象となる従業員等	雇用の形態（正規、非正規）を問わず、事業所内で勤務する全従業員
3日分の備蓄量の目安	・水については、1人当たり1日3リットル、計9リットル ・主食については、1人当たり1日3食、計9食 ・毛布については、1人当たり1枚 ・その他の品目については、物資ごとに必要量を算定
備蓄品目の例示	・水：ペットボトル入り飲料水 ・主食：アルファ化米、クラッカー、乾パン、カップ麺 ※水や食料の選択に当たっては、賞味期限に留意する必要がある。

○「外部の帰宅困難者」ための備蓄

「企業等は3日分の備蓄を行う場合についても、共助の観点から、外部の帰宅困難者（来社中の顧客・取引先や発災時に建物内にいなかった帰宅困難者など）のために、例えば10%程度の量を余分に備蓄することも検討していく」

対策例

○「備蓄品」の事例

横浜市では、帰宅困難者用備蓄品として、水缶、アルミブランケット、トイレパック、保存用ビスケットを準備しています。

水缶	アルミブランケット	トイレパック
		

○「非常用トイレ」の事例

携帯トイレ	簡易トイレ	組み立てトイレ
袋の中に水分を吸収するシートがセットされており、水がなくなった水洗トイレの便器に取り付けて使用できる。	多目的トイレ内など、室内に設置できるトイレ。トイレの個室が使えない場合は、プライバシーを保つための囲いなどの工夫が必要である。	その場で組み立てることができるトイレ。大小便を便槽に貯留するタイプやマンホールに直結するタイプがある。
		

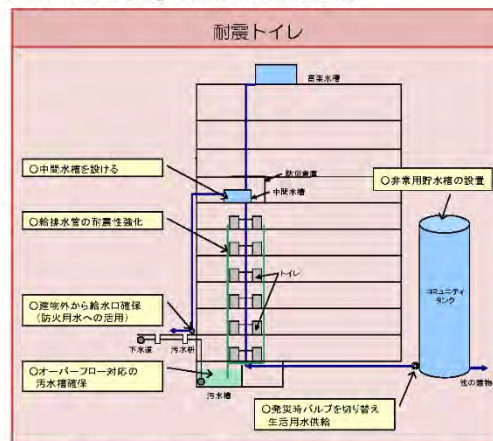
○「耐震トイレ」のイメージ

「耐震トイレ」とは、地震による被害をうけにくい貯水槽の設置や配管の耐震性の強化などにより、災害時でも電気なしで一時的利用が可能なトイレのことで、以下の機能を満たす必要がある。

- ・十分な量の水を貯めることができる高架水槽などの貯水槽の確保
- ・貯水槽の耐震性強化
- ・給排水管の耐震性強化
- ・オーバーフローに備えた汚水槽の確保

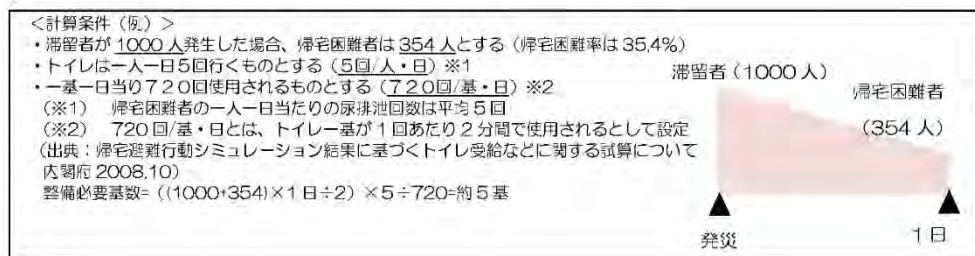
また、さらなる非常事態や滞留者・帰宅困難者への支援も考慮し、以下の機能を満たすことが望ましい。

- ・地震に脆弱な高架水槽の破損に対応する中間水槽の設置
- ・貯水槽へ水を供給できない場合や貯水槽が破損した場合などに対応する貯水機能を有するコミュニティタンクの設置

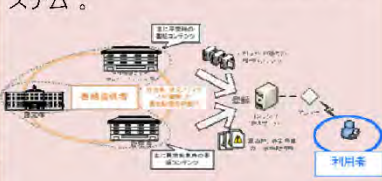


(出典：「震災を教訓とした今後の帰宅困難者対策について」守 茂昭 平成 23 年をもとに作成)

【参考】滞留者・帰宅困難者向けの必要トイレ数の考え方

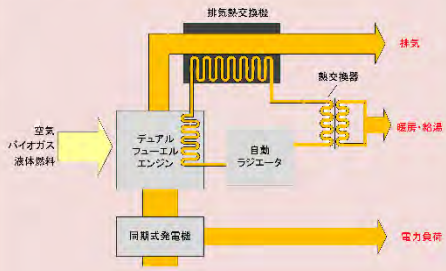


○「その他の情報端末」の事例

デジタルサイネージ	エリアワンセグ	放送センター
屋外などあらゆる場所で、ネットワークに接続したディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステム。	携帯端末向けの地上デジタル放送のしくみ「ワンセグ」技術を使い、テレビ局の放送とは別に狭いエリア限定（およそ 1～2km 範囲）に独自の情報を配信するシステム。	情報発信基地を自社ビル内に整備した情報通信網の途絶・輻輳に強い情報システム。
		

○電力代替機能の事例

非常用発電機	太陽光発電
断続的な燃焼による爆発ガスの熱エネルギーによって電力を生み出すシステム。	災害により長期間停電になった場合でも、太陽光発電システムに備わっている自立運転機能を活用することで、電力を使用可能とするシステム。
	

ガスコージェネレーションシステム	バイオガス コージェネレーションシステム
・ガス等を駆動源とした発電機で電力を生み出しつつ、排熱を利用して給湯や暖房に利用するシステム。 ・次の条件を満たすことで非常用電源として兼用できる。 - ア 予備燃料が設置可能である。 - イ 兼用機の設置容量は、1 台で防災負荷を十分分担できる容量とする。 - ウ オーバーホール等、長期停止が必要な時は予備電源を準備する（単機設置の場合） - エ 非常時には 40 秒以内に防災負荷への電力供給を行える状態にできる。	糞尿から発生するバイオガス・産業廃棄物を熱分解させることで発生するガスを有効利用し、電気と温水を供給するシステム。
	

(3) 地域と行政の連携による防災力向上の取組みの推進

基本方針

大規模災害による被害や混乱を最小限に抑制するため、民間事業者などの事業継続計画（BCP）の作成及び発災前の備えや行動などを示した「地域の対応ルール」などの活用を推進し、平常時より防災意識の向上を図り、「自助」・「共助」・「公助」*の連携を進めていくことでさらなる減災まちづくりを目指します。

また、発災直後は、民間事業者や地元組織の対応が重要となるため、民間事業者や地元組織を中心に平常時・災害時における防災活動や地域での防災の担い手となる防災まちづくりのリーダーの育成を推進し、さらなる防災力の向上に努めます。

※「自助」とは、自ら自分・家族を守るための備えや行動のこと

「共助」とは、互いの安全・安心のために協力しあう地域活動のこと

「公助」とは、公的機関が、日頃から防災・減災に向けて行う取組みや発災時に行う救助活動等の災害対応のこと

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆「地域の対応ルール」・「地域の対応ルール【津波版】」や「滞留者・帰宅困難者避難マップ」・「津波避難マップ」の周知及び活用

※各ルール及び各マップについては、参考資料を参照のこと

- ◆地域の防災訓練の実施及び参加

【検討事項】（取組み事例）

- ◇事業継続計画（BCP）の作成

- ◇災害時の避難誘導などにおける消防計画、避難確保計画*などを活用した近隣建物所有者等との連携

※消防計画 … 消防法第8条に基づき、建物やテナントにおいて、火災が発生しないように、また万一火災が発生した場合に被害を最小限にするために、防火管理者が防火上必要な事項を定めた計画

避難確保計画 … 水防法第15条に基づき、浸水想定区域内の地下街等のうち、不特定多数の者が利用する施設で、施設利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難確保を図るために、横浜市防災計画で定めた地下街等の所有者又は管理者が作成する計画

【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- ・「地域の対応ルール」・「地域の対応ルール【津波版】」や「滞留者・帰宅困難者避難マップ」・「津波避難マップ」の周知及び活用
- ・地域の防災訓練の実施及び参加
- ・事業継続計画（BCP）の作成
- ・災害時の避難誘導など、消防計画、避難確保計画などを活用した近隣建物所有者等との連携

(4) 防犯対策の充実化

基本方針

「よこはま安全・安心プラン」※に基づき、地元組織、地域のボランティア団体などが行う防犯活動や交通安全の取組みなど、多様な地域活動の支援を行い、地域全体の防犯力の向上を図ります。

また、それらの防犯に係る活動を契機としたコミュニティづくりと地域住民や来街者が安心して過ごせる魅力あるまちづくりを目指します。

具体的には、防犯講習会の実施、警察などと連携し地域で発生した犯罪情報の提供、公園における植栽のせん定や照明の維持管理を通じて見通しの良い環境づくりなどを行います。

再開発等を進める中では、防犯カメラを設置するとともに、計画初期の段階から防犯の観点を取り入れた建物計画・照明計画により、視認性の向上などを図ります。

また、「横浜市暴力団排除条例」の「暴力団を恐れないこと、協力しないこと及び利用しないこと」の基本理念をふまえ、民間と行政が連携・協力して暴力団排除を推進し、安全・安心して暮らすことのできるまちを目指します。

横浜市空き缶等及び吸い殻等の散乱の防止等に関する条例（「ポイ捨て・喫煙 禁止条例（ハマルール）」）に基づき、マナー向上の啓発や地域での清掃活動の充実、喫煙環境の整備などを行い、まちが綺麗になることを通じて防犯力の向上を図り、地域住民や来街者が安心して過ごせる清潔で安全なまちづくりを目指します。

※「よこはま安全・安心プラン」

地域の防犯力向上に関する市及び市民の主体的な取り組みを総合的かつ計画的に進めることにより、市民の犯罪被害リスクを減らし、市民生活の安心感を高め、横浜市のまちの魅力を増進することを目的とした防犯計画

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆ 建物の設計など計画初期段階からの防犯対策の検討

【検討事項】（取組み事例）

- ◇ 沿道の建物更新にあわせた歩行者空間の確保及び歩行者空間の視認性向上
- ◇ 夜間の照明計画や見通しのよい建物計画
- ◇ 防犯カメラの設置
- ◇ 「暴力団排除条例」の基本理念をふまえた、暴力団排除への取組み
- ◇ 「ポイ捨て・喫煙 禁止条例（ハマルール）」の主旨をふまえた、まちの美化への取組み

【既存建物所有者などに対する協力要請事項】

- ・「暴力団排除条例」の基本理念をふまえた、暴力団排除への取組み
- ・「ポイ捨て・喫煙 禁止条例（ハマルール）」の主旨をふまえた、まちの美化への取組み

4 景観分野

(1) 横浜の玄関口にふさわしい、印象的で魅力ある都市景観の創出

基本方針

センターゾーンのコアを中心として、横浜の玄関口にふさわしく印象的で魅力ある都市景観を形成するために、まちを訪れる人々が魅力を感じることができ、忘れられないシーンが展開する横浜らしい景観の創出を目指します。

ガイドライン

【基本ルール】

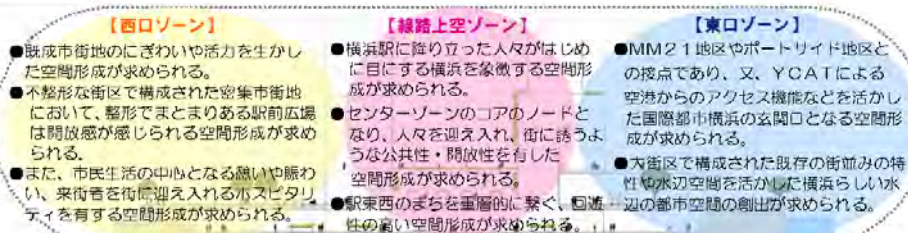
◆センターゾーンのコアにおいて、エリア特性をふまえた都市景観の演出

西口エリア : 街のにぎわいや活力とともに横浜らしさを感じられる都市空間の形成

線路上空エリア : 東西エリアをつなぎ、横浜駅の象徴となる回遊空間の形成

東口エリア : 親水性とダイナミックなスケール感を持った国際性豊かな都市空間の形成

各エリアの特性



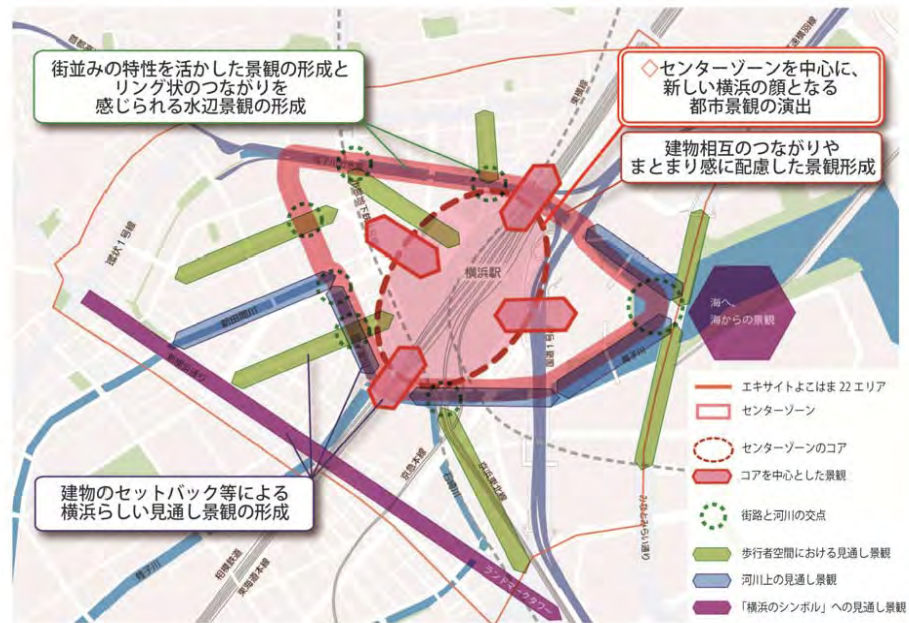
【検討事項】(取組み事例)

◇センターゾーンを中心に、新しい横浜の顔となる都市景観の演出

＜「横浜の顔となる都市景観の演出」の例＞

- 高度利用を図る場合においても、建物相互のつながりやまとまり感に配慮した景観を形成
- 建物のセットバック等により、視線の抜けを確保し、海やランドマークタワーなど横浜のシンボルへの見通し景観や、河川上、道路上の見通し景観を形成
- 多くの人が行き交う河川と街路の交点に、街並みを生かした景観を形成することにより、リング状につながりを感じられる水辺景観を形成

＜景観形成イメージ＞



（２）河川空間や路面のにぎわいなど地区の特徴を生かした個性ある景観の創出

基本方針

回遊する楽しさを感じることができるよう、海や河川などの自然要素やにぎわいといった魅力要素などの景観資源を有効に活用し、地区間のつながりや全体としてのまとまりにも配慮しつつ、それぞれの地区の特徴を生かした個性ある景観の創出を目指します。

ガイドライン

【検討事項】（取組み事例）

- ◇ 景観資源を生かした横浜ならではの景観の創出
 - ・ 海とのつながりを感じることができる魅力ある親水空間の景観形成
 - ・ にぎわいがあり、歩いて楽しむことができる歩行者空間の景観形成
 - ・ 水、緑、光、ハマ風など様々な自然要素を活用した個性ある歩行者空間、親水空間の景観形成

＜「魅力ある親水空間の景観形成」の例＞



親水空間のイメージ

- ボードデッキや多層テラスのデッキ、にぎわい施設、憩いの場、水面に顔を向けた建物整備などによる開放的のにぎわいのある親水空間の整備
- 水上交通の導入等による、横浜らしい水面を利用したにぎわいの演出
- 水面への映りこみを意識した街路灯やフットライトなどの、水辺を活かした照明
- 景観に配慮した橋梁のデザイン、橋詰の魅力的な空間づくり等により、川や海を活かした象徴的な景観形成

＜「にぎわいのある歩行者空間の景観形成」の例＞



歩行者空間のイメージ

- 統一感あるファサードや壁面後退、低層部のにぎわい施設導入、ストリートファニチャーなどによる、ゆとりとにぎわいある歩行者空間の整備
- 拠点空間（広場・公開空地・デッキなど）と、それらをつなぐ回遊空間の整備
- 街路や河川と一体的な緑を整備し、線的、面的にネットワークされた緑の形成
- 全体の調和を意識しつつ、建物内部のにぎわいが滲み出るような照明計画や建物デザイン

5

歩行者・親水空間分野

(1) 立体的な歩行者ネットワークの構築と魅力ある通りの創出

基本方針

横浜駅構内、地下街、駅前広場をつなぐ歩行者動線、通りにおける歩行者と自動車の錯綜等、移動動線に関わる課題を解消することで、更に魅力ある歩行環境を形成し、駅周辺での回遊性を向上します。

【センターゾーンのコア】

駅を中心とした立体的な歩行者ネットワークを構築し、ゆとりある歩行空間、環境の創出を実現します。

【東側のエリア】

道路や水路で分断された既存デッキや建物内通路を繋ぎ、デッキレベルを中心にネットワークを充実させます。

【西側のエリア】

沿道の建物のにぎわいと融合したモール空間（歩行者専用道）や、敷地・建物相互を一体的に結ぶ通路や広場（公開空地）等を創出し、「通り」の魅力を高める歩行環境づくりを目指します。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆ センターゾーンのコアにおける開発と連携した、主要な歩行者ネットワークの充実
 - ・ デッキ・地上・地下の歩行者動線を立体的に結ぶ主要な結節空間（ターミナルコア）の創出
 - ・ ターミナルコアに接続する建物内通路など、駅周辺における一体的な歩行者ネットワークの形成
 - ・ 人々の溜まり・憩い空間の創出
- ◆ 安全で快適な歩行者空間やオープンスペースを確保するため、街づくり協議指針に定められた建物のセットバック

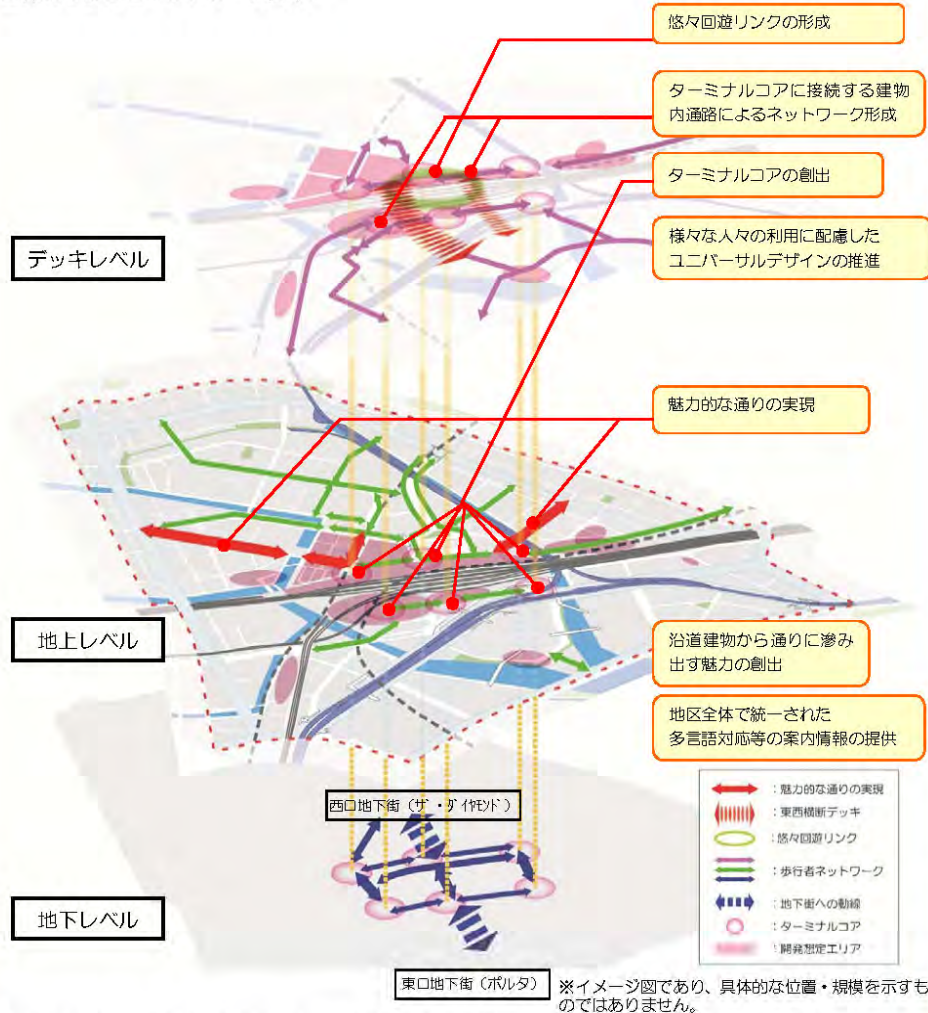
【検討事項】（取組み事例）

- ◇ 回遊性を向上する「悠々回遊リンク」の形成
- ◇ 沿道建物と一体となった魅力ある通りの創出

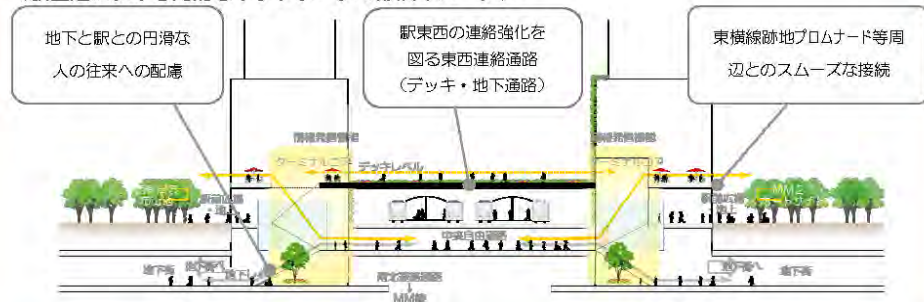
＜「魅力ある通り創出」の例＞

- 建物のセットバック、連携したファサードの演出や公開空地の創出等による魅力的な通りの実現（きた西口～鶴屋町間、バルナード、幸栄・五番街）
- 安全でにぎわいのある歩行者空間の形成を目指し、沿道の駐車施設及びその進入路は、通りに面した設置を極力回避
- 沿道建物から通りにしみ出す魅力の創出（カフェ・緑化 など）
- 様々な人々の利用に配慮したユニバーサルデザインの推進
- ベンチや休憩スペースの設置
- 地区全体で統一された、多言語対応等の案内情報の提供

＜立体的な歩行者ネットワーク構築＞

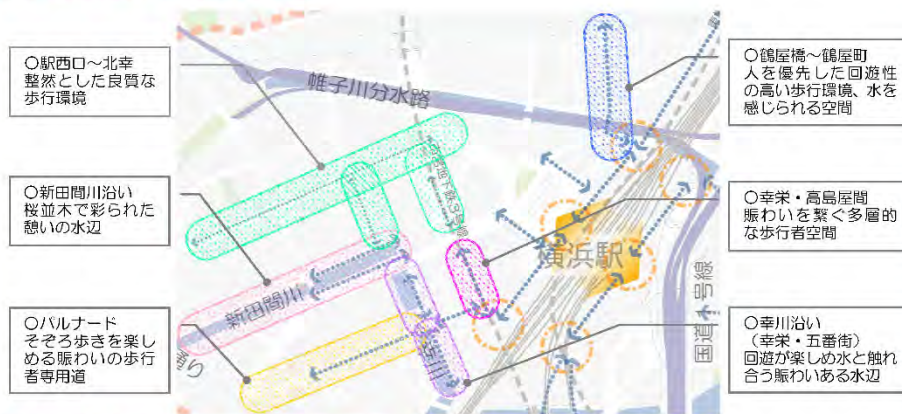


＜駅直近における円滑なネットワークの形成イメージ＞



利便性の高い魅力ある歩行者空間・通りのイメージ

【魅力ある通りづくりのイメージ】



【魅力ある通りの誘導に向けた壁面後退・通り空間づくりのイメージ】

パルナード：歩行者の優先、現状の活用による更なる回遊性の向上



鶴屋橋～鶴屋町：現況の特徴の活用、界隈性の創出、鶴屋橋周辺における水を感じられる演出



幸栄・高島屋間：水辺への導入空間としての立地を生かした、多層的で広がりのある空間の誘導



(2) 環境豊かな親水空間ネットワークの形成

基本方針

地区の貴重な資源である水辺を活用するため、河川の水質改善を図り、環境豊かで憩い・にぎわい（回遊性）に満ちた、魅力溢れる親水空間ネットワークの形成を目指します。

【幸川沿いを中心としたエリア】にぎわい・回遊の水辺づくり

【帷子川沿いを中心としたエリア】人のアクティビティの起終点となる拠点の水辺づくり

【高架下となる分水路沿いを中心としたエリア】修景の水辺空間づくり

【エリア全体】横浜駅周辺へのアプローチ空間・散策空間としての水辺づくり

ガイドライン

【検討事項】（取組み事例）

◇主要な親水拠点における、その特性に応じた特徴ある空間づくり

＜「親水空間づくり」の例＞

河川空間全般

- 開発にあわせた建物セットバックによる、新たな空間の確保
- 河川側の景観への配慮や低層部のにぎわいの演出
- 各エリアの特性に応じた魅力ある親水空間の整備
- エリアマネジメントによる親水空間の利活用及び河川の清掃等を含めた管理運営

各河川の特徴に応じた取組み

- 幸川沿い：駅西口の地上レベルの回遊動線を担う水辺の散策、水と触れ合うにぎわい・アメニティの創出
- 帷子川本川（東口側）沿い：多様なアクティビティの始発点にふさわしい、修景への配慮、海を感じられる工夫
- 帷子川分水路沿い：駅きた西口から北側市街地への玄関口にふさわしい、象徴性・魅力の創出、高架下の活用、広場空間の創出

＜親水空間の位置図＞



魅力ある親水空間イメージ

【親水空間の主な構成例】

地区特性に応じて、さまざまな利用形態を組み合わせ、魅力ある親水空間を創出する。

『建物低層部のにぎわい』…河川側に建物低層部の顔を向け、にぎわいのしみ出しを演出

『歩行空間』…建物低層部のにぎわいと一体となった水を感じられる心地よい環境づくりに配慮

『河岸の利用』…ボードウォーク等を活用しながら、水辺に近いところを人が行来でき、より近いところで水と触れ合えるような演出

『拠点空間』…水辺に近い広場空間を活用したイベント等によるにぎわいの演出

『階段状護岸』…水辺と建物部分との段差部分について、一体感のある連続的な空間を形成

『その他』…首都高速道路の高架下を利用した光や広告等による演出

水上タクシー等の水上移動手段により、水上のにぎわいを演出

【主要断面イメージ】

