

# 鉄道駅周辺のまちづくり

政策経営・国際戦略局 経営戦略課  
都市整備局 企画課

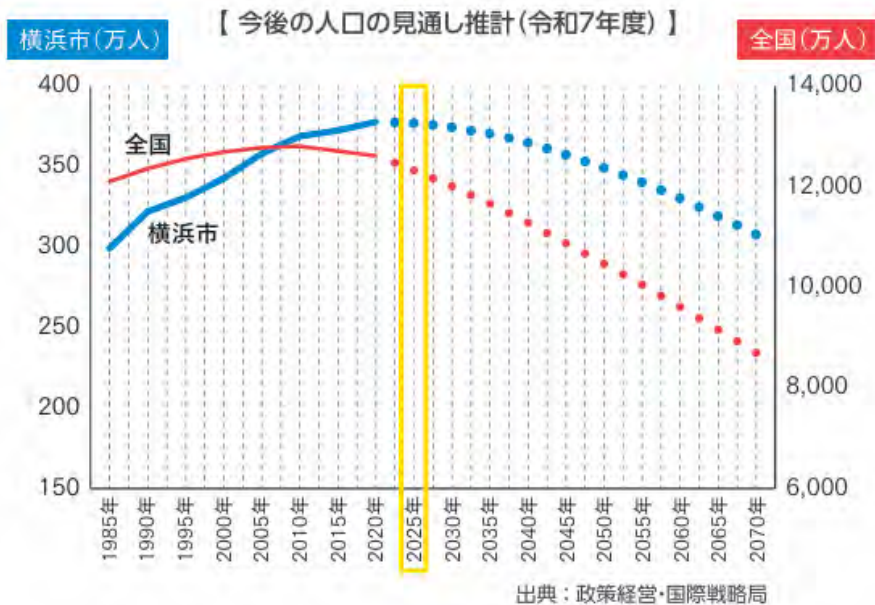
- 1 本市の現状
- 2 他都市との比較
- 3 横浜市中期計画 2026-2029
- 4 横浜市都市計画マスタープラン
- 5 横浜市立地適正化計画
- 6 土地利用誘導戦略
- 7 規制見直しによる効果

# 1 本市の現状

## ■ 人口減少社会の到来

～2070年(令和52)年には308万人まで減少～

- 高度経済成長期は年10万人のペースで人口が急増しました。
- 市域の4分の1を市街化調整区域に指定し、無秩序な都市開発を抑制しました。また、市街化区域でも、横浜市独自のルールで土地利用をコントロールしました。
- 今後、人口減少社会が本格的に到来する中、時代に対応した土地利用制度の見直しが課題です。



※横浜市中期計画 2026-2029  
P81「未来を創るまちづくり」より

## 2 他都市との比較

### ■ 土地利用のコントロール手法

- 土地利用の密度をコントロールし、都市環境を維持するため、都市ごとの都市計画で「指定容積率」と「高さ制限」が定められています。
- 鉄道駅周辺では、主に「商業地域」が指定され、高い容積率が設定されています。

政令市における**商業地域の最大指定容積率**の指定状況

| 都市名                                            | 指定容積率(最大) |
|------------------------------------------------|-----------|
| 名古屋市                                           | 1,300%    |
| 大阪市                                            | 1,000%    |
| 神戸市、広島市                                        | 900%      |
| 札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、 <b>横浜市</b> 、川崎市、堺市、北九州市、福岡市 | 800%      |
| 京都市、岡山市                                        | 700%      |
| 新潟市、静岡市、浜松市、熊本市                                | 600%      |
| 相模原市                                           | 500%      |

## 2 他都市との比較

### ■ 土地利用のコントロール手法

- 土地利用の密度をコントロールし、都市環境を維持するため、都市ごとの都市計画で「指定容積率」と「高さ制限」が定められています。
- 鉄道駅周辺では、高度利用を前提として、一般的に高さ制限も比較的緩やかに設定されています。

政令市における**商業地域の最高高さ制限**の指定状況

| 都市名                                                                                                                               | 高さ(最大) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 札幌市(容積率600%未満は60m)、仙台市、さいたま市、千葉市、川崎市、相模原市、新潟市、静岡市(2地区のみ31m)、浜松市、名古屋市、大阪市、堺市(景観地区は最大45m)、神戸市(一部45m)、岡山市、広島市(一部斜線制限あり)、北九州市、福岡市、熊本市 | 指定なし   |
| <b>横浜市</b> 、京都市(条件付き)                                                                                                             | 31m    |

※1 上記は最高限高度地区の指定状況の比較

※2 横浜市は市街地環境設計制度により、敷地内に歩道や広場（公開空地）を設けるなど、総合的な地域貢献を図ることを条件に、高さ75mまで緩和可能

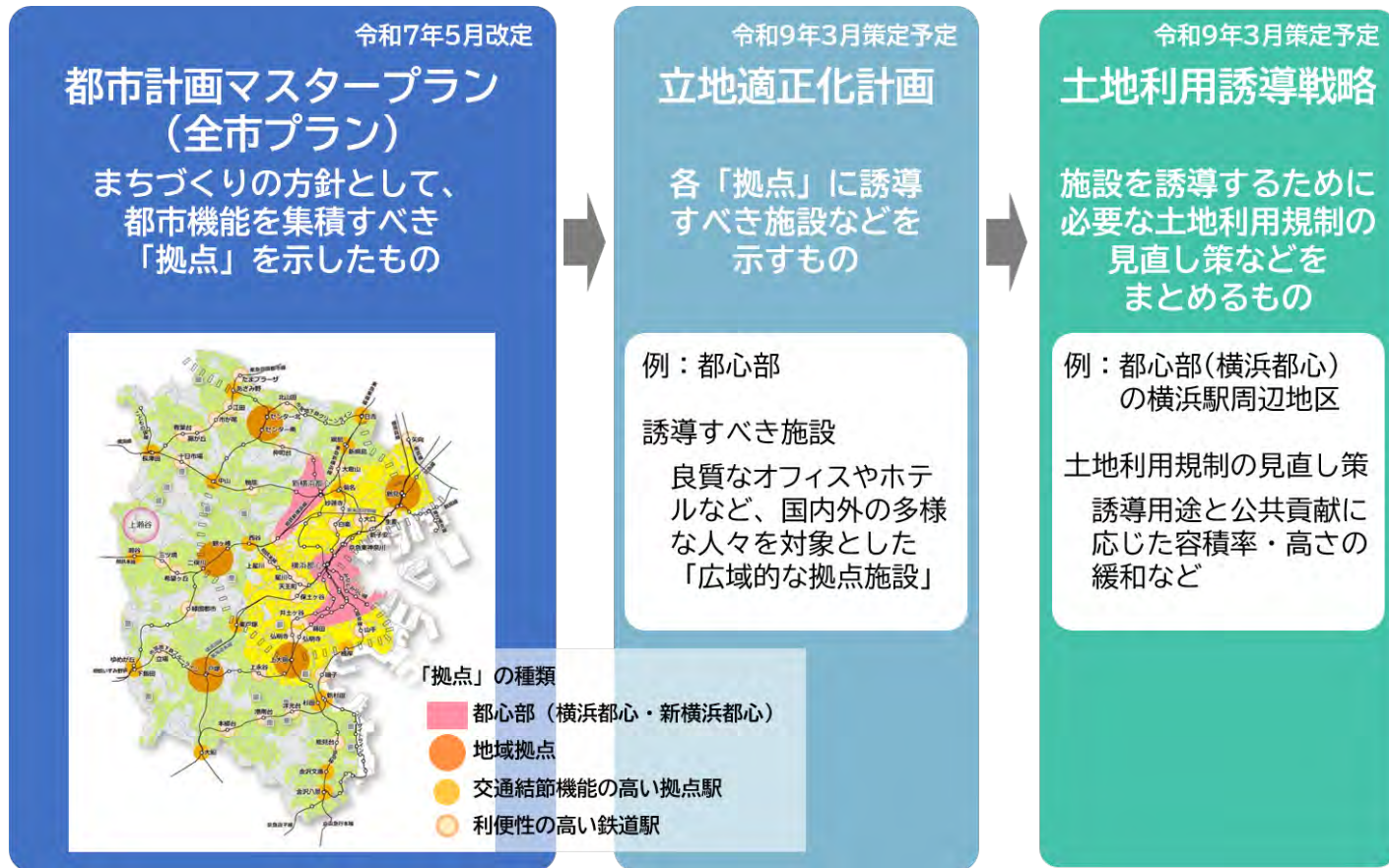
## ■ 明日をひらく都市プロジェクト「未来を創るまちづくり」(P83-84)

### ➤ 規制見直しを通じた機能誘導



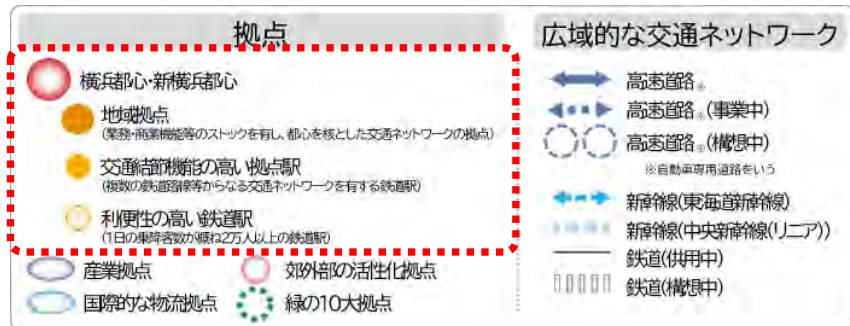
## 4 横浜市都市計画マスタープラン

### ■ 都市計画マスタープラン(全市プラン)、立地適正化計画、土地利用誘導戦略の関係の概略



## ■ 都市構造

- 「横浜都心・新横浜都心」における、魅力と活気のあふれる都心の形成
- 都市機能の集積等による「地域拠点」の形成
- 国際競争力のある「産業拠点」や「国際的な物流拠点」の形成
- 新たな価値を創造する「郊外部の活性化拠点」の形成
- 「広域的な交通ネットワーク」の形成



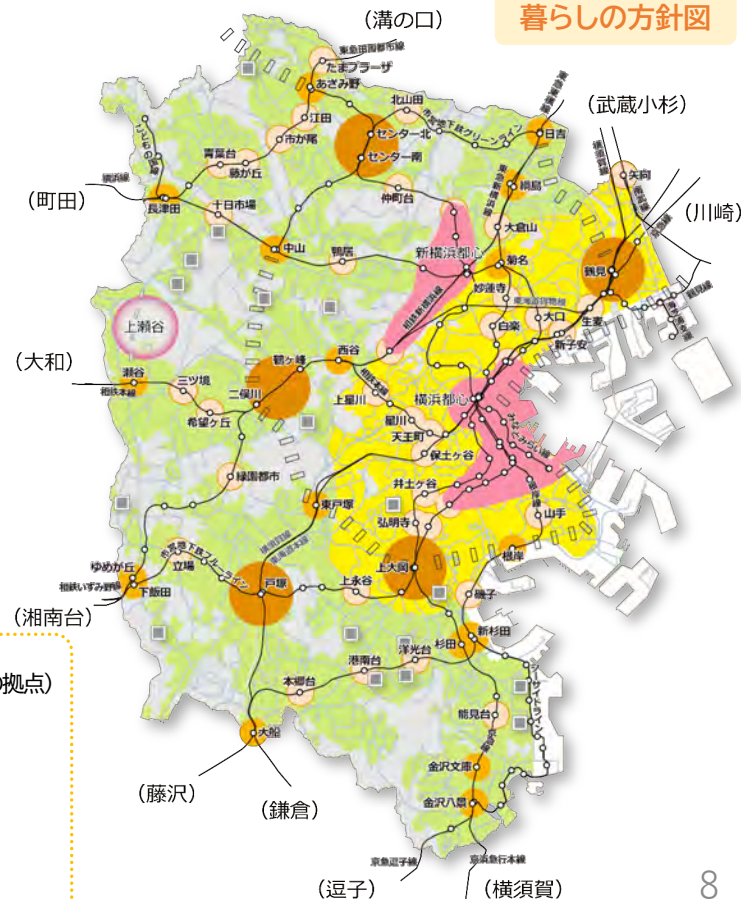
## ■ 暮らしのテーマ

- ビジネス・観光の中心地である都心部、都心に近く、古くからのにぎわいある商店街などを持つ都心・臨海周辺部や、緑豊かでゆとりある郊外部での地域の個性を生かしたまちづくりを推進します。
- 鉄道駅周辺での交通利便性に応じた住宅、商業・業務施設等の確保、郊外大規模団地の再生等により、市域全域で、多様な人が自分らしく働き、活躍できる住環境を整備します。

### 方針図 凡例

- |             |                                                 |
|-------------|-------------------------------------------------|
| ● 都心部       | ● 地域拠点<br>(業務・商業機能等のストックを有し、都心を核とした交通ネットワークの拠点) |
| ● 都心・臨海周辺部  | ● 交通結節機能の高い拠点駅<br>(複数の鉄道路線等からなる交通ネットワークを有する鉄道駅) |
| ■ :市街化調整区域  | ● 利便性の高い鉄道駅<br>(1日の乗降客数が概ね2万人以上の鉄道駅)            |
| ● 郊外部       | — 鉄道(供用中)                                       |
| ■ :市街化調整区域  | — 鉄道(構想中)                                       |
| ○ 郊外部の活性化拠点 |                                                 |
| ■ 郊外大規模団地   |                                                 |
| — バス        |                                                 |

### 暮らしの方針図



### ■ 土地利用制度の戦略的な活用

- 土地利用に関する規制を緩和・見直しすることで、民間企業の技術力や経営能力、資金力を最大限に生かせる環境を創り出します。
- 今後、具体的な制度や手法を取りまとめた「土地利用誘導戦略」を策定します。

### “土地利用誘導戦略”

社会課題や地域特性に応じて、規制緩和などの手法を組み合わせた「土地利用誘導戦略」を展開し、市民や企業のアイデアを実現する素地を整えながら、積極的にまちづくりの機運を高めていくことで、魅力的な土地利用を誘導していきます。

常に新陳代謝する、継続的で柔軟な都市計画を実践していくことで、意欲的な都市づくりへの投資を後押しし、横浜の持続的な成長を実現していきます。



# 5 横浜市立地適正化計画

令和8年9月案公表  
令和9年3月策定予定

## ■ 区域ごとの都市機能誘導・居住誘導の考え方

- 都市計画マスタープランに基づき、6つの区域ごとの機能誘導の考え方を示します。

**A 都心部**（横浜都心、新横浜都心）

**B 主要駅周辺**

**地域拠点**

（業務・商業機能等のストックを有し、  
都心を核とした交通ネットワークの拠点）

**交通結節機能の高い拠点駅周辺**  
（複数の鉄道路線等からなる交通ネットワーク  
を有する鉄道駅）

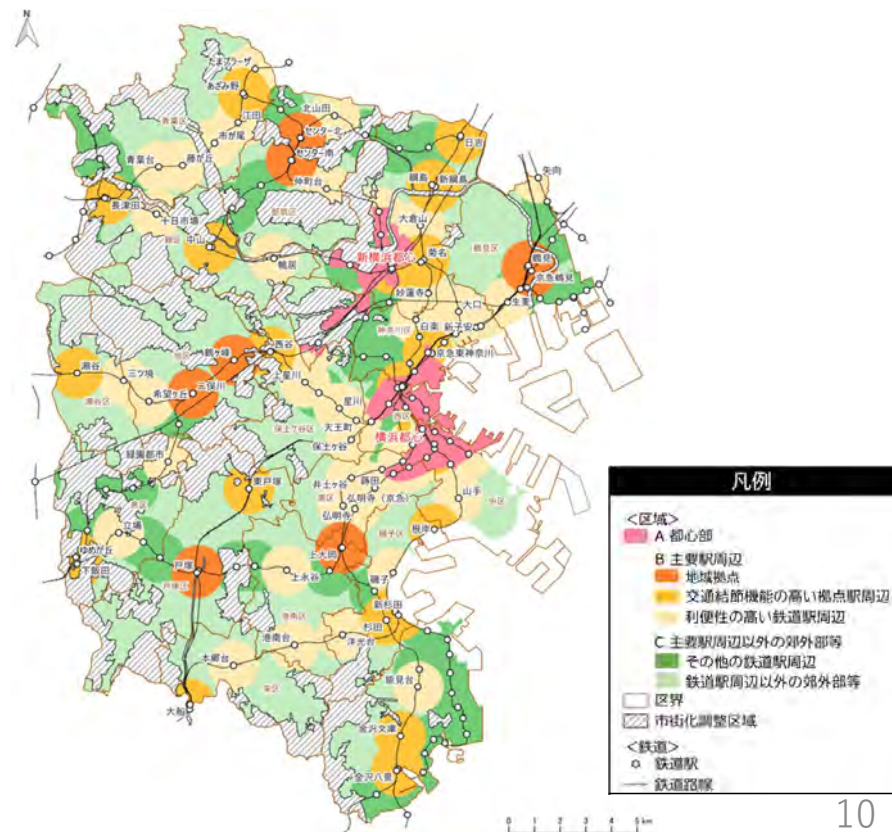
**利便性の高い鉄道駅周辺**  
（1日の乗降客数が概ね2万人以上の鉄道駅）

**C 主要駅周辺以外の郊外部等**

**その他の鉄道駅周辺**

**鉄道駅周辺以外の郊外部等**

## ■ 誘導先となる区域の範囲



## ■ 区域ごとの都市機能誘導・居住誘導の考え方

➤ 利用者の圏域等に応じて、誘導すべき施設を整理します。

| 区域 \ 機能        |                | 都市機能       |           | 居住       |      |
|----------------|----------------|------------|-----------|----------|------|
|                |                | 施設         |           |          | ④ 住宅 |
|                |                | ① 広域的な拠点施設 | ② 地域の拠点施設 | ③ 生活利便施設 |      |
| A 都心部          |                | ●          | ○         | ○        | ○    |
| B 主要駅周辺        | 地域拠点           | ○          | ●         | ○        | ●    |
|                | 交通結節機能の高い拠点駅周辺 | ○          | ●         | ●        | ●    |
|                | 利便性の高い鉄道駅周辺    | ○          | ○         | ●        | ●    |
| C 主要駅周辺以外の郊外部等 | その他の鉄道駅周辺      | -          | -         | ○        | ○    |
|                | 鉄道駅周辺以外の郊外部等   | -          | -         | ○        | □    |

- ① 広域的な拠点施設  
良質なオフィスやホテルなど、国内外の多様な人々を対象とした施設
- ② 地域の拠点施設  
多目的ホール、スポーツ拠点施設など、主に市内の住民が利用する施設
- ③ 生活利便施設  
保育所、診療所、日常的な買い物・サービス施設など、近隣の住民が日常的に利用する施設

●:重点的に誘導 ○:誘導 □:維持・改善

### ■ 土地利用制度の見直しの考え方

道路や鉄道などのインフラ整備の進捗により、駅周辺の商業地等のポテンシャルが上昇

➡ 駅周辺の商業地等において、用途地域で定める容積率と高度地区で定める高さを緩和

誘導用途の導入や公共貢献の度合いに応じて、地区計画などにより、容積率や高さをさらに緩和



ポテンシャルの上昇を踏まえた用途地域で定める容積率と高度地区で定める高さを緩和

さらに、地域の特性を踏まえた誘導用途の導入や公共貢献の度合いに応じて、地区計画※などにより、容積率や高さを緩和

※道路・公園などの配置や建築物の規模・形態などに関する、地区ごとのきめ細かなまちづくりのルール

現  
行

用途地域で定める容積率と  
高度地区で定める高さ

緩  
和  
後

## 1-1 鉄道駅周辺への居住誘導

目指す姿「子育て世代をはじめ、あらゆる世代が便利で暮らしやすいまち」

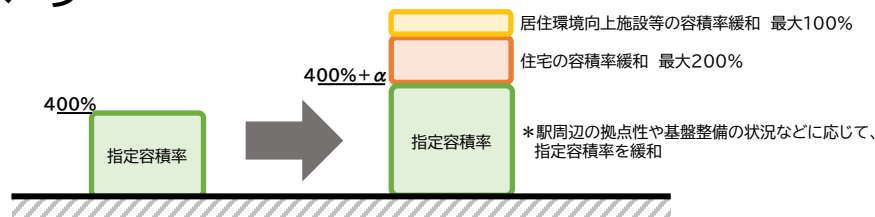
### ■対象エリア

主要駅周辺※1の商業地域・近隣商業地域※2

### ■緩和・見直しする土地利用制度

- 身近な生活利便施設※3や都市の機能を高める施設※4の「容積率」を「最大100%」まで緩和  
(居住環境向上用途誘導地区、特定用途誘導地区、特定業務施設等誘導地区)
- 住宅の「容積率」を「指定容積率の最大1.5倍かつ最大200%」まで緩和  
(住宅容積率の緩和制度(建築基準法第52条第8項))

### ■緩和イメージ



- ※1 都市計画マスタープランで示す地域拠点、交通結節機能の高い拠点駅、利便性の高い鉄道駅の徒歩圏内(半径1km)
- ※2 都市機能誘導区域のうち、都心部(横浜都心・新横浜都心)及び2号再開発促進地区等を除く
- ※3 立地適正化計画で定める居住環境向上施設(コンビニや診療所等)
- ※4 立地適正化計画で定める誘導施設(図書館、多目的ホール等)及び特定業務施設等(ホテル、研究所等)

等



## 1-1 鉄道駅周辺への居住誘導

目指す姿「子育て世代をはじめ、あらゆる世代が便利で暮らしやすいまち」

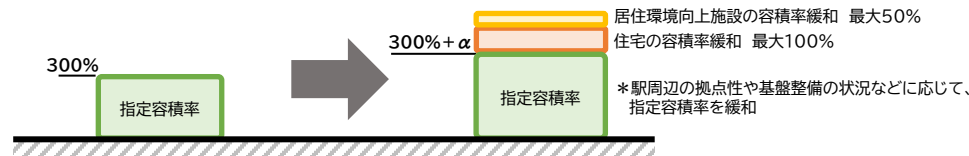
### ■対象エリア

主要駅以外の鉄道駅周辺※1の商業地域・近隣商業地域※2

### ■緩和・見直しする土地利用制度

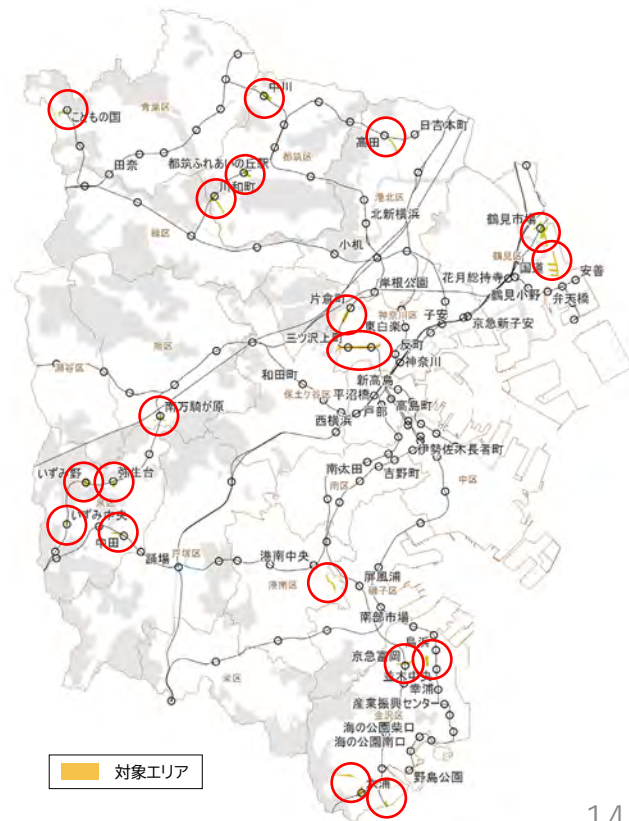
- 身近な生活利便施設※3の「容積率」を「最大50%※4」まで緩和  
(居住環境向上用途誘導地区)
- 住宅の「容積率」を「指定容積率の最大1.5倍※5かつ最大100%※4」まで緩和  
(住宅容積率の緩和制度(建築基準法第52条第8項))

### ■緩和イメージ



- ※1 鉄道駅の徒歩圏内(半径1km)で主要駅の徒歩圏内(半径1km)に含まれないもの
- ※2 居住誘導区域外及び2号再開発促進地区等を除く
- ※3 立地適正化計画で定める居住環境向上施設(コンビニや診療所等)
- ※4 都市計画で定める容積率が400%以上の地区については、居住環境向上用途誘導地区の緩和量を「最大100%」、住宅容積率の緩和制度の緩和量を「最大1.5倍かつ最大200%」とする
- ※5 居住環境向上施設を整備しない場合は、住宅容積率の緩和制度の緩和量を「最大1.1倍」とする

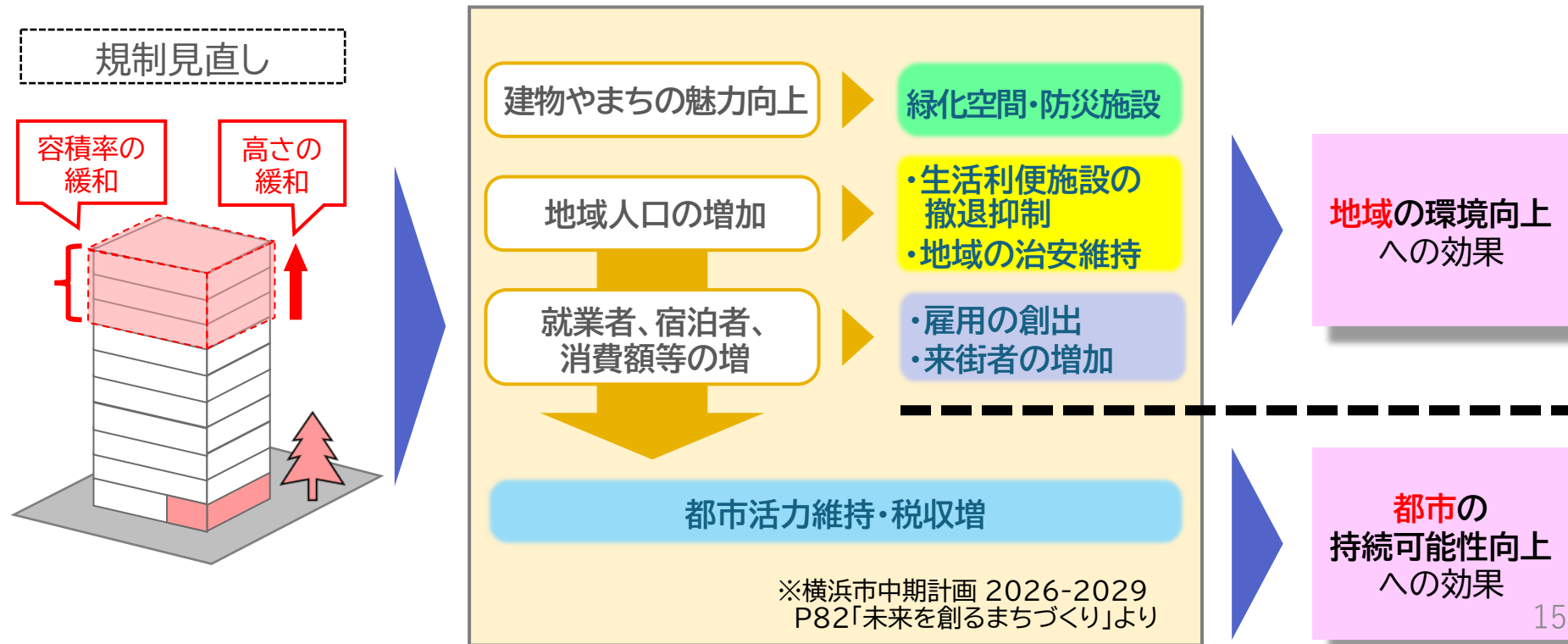
等



## 7 規制見直しによる効果

### ■ 規制見直しによる効果

- 規制見直しにより、建物やまちの魅力向上、地域人口の増加、就業者、宿泊者、消費額等の増加など、様々な効果



# 7 規制見直しによる効果

## ■ 規制見直しによる効果の検討

### 土地利用誘導戦略

#### 1-1 鉄道駅周辺への居住誘導

- 身近な生活利便施設等の容積率緩和
- **住宅の容積率緩和** ----->
- 駅周辺の拠点性や基盤整備の状況などに応じた指定容積率緩和

本日  
ご説明

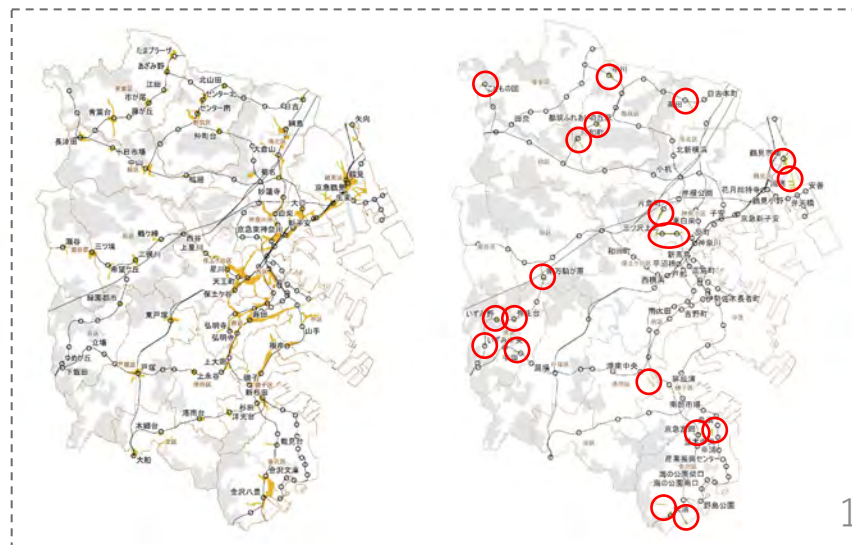
#### 1-2 観光・経済の活性化につながる宿泊機能の立地促進

#### 1-3 都市機能と農業機能の一体的強化

### 効果の検討

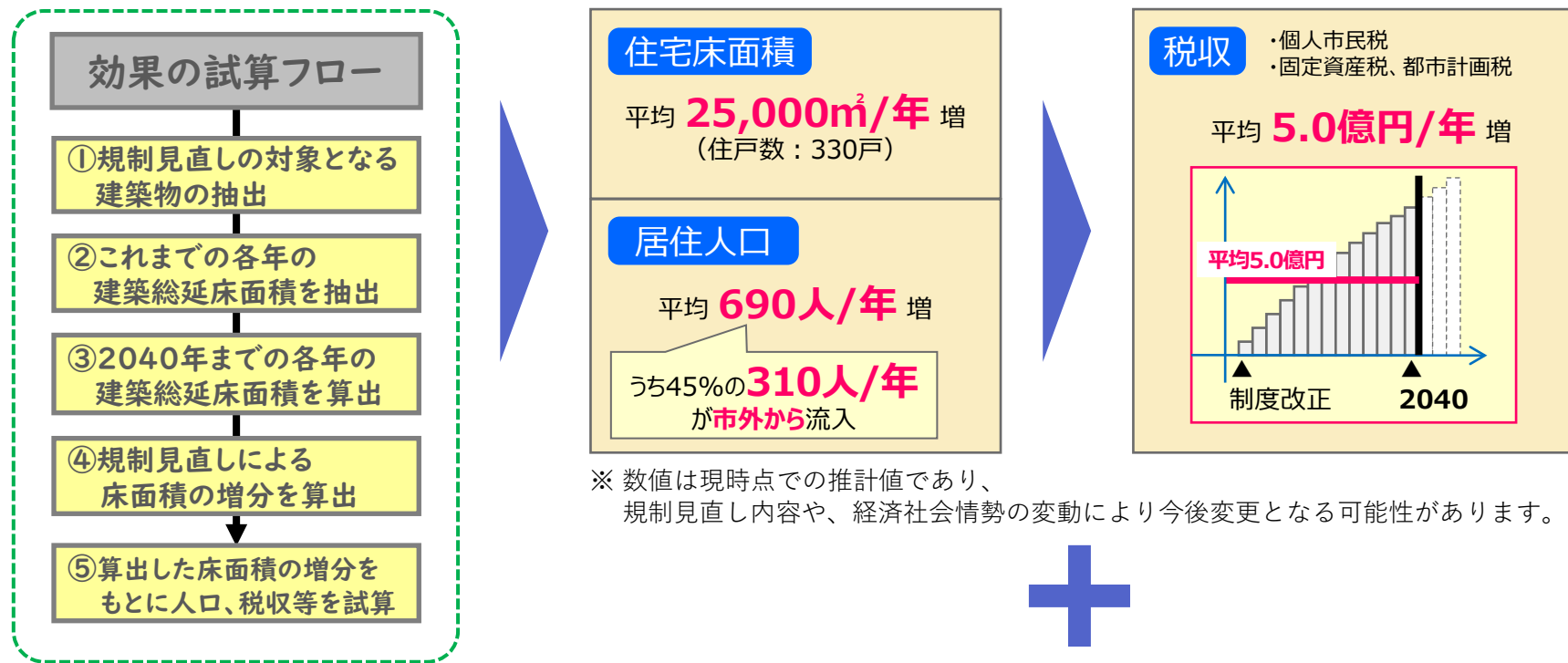
**地域**の環境向上への効果

**都市**の持続可能性向上への効果



## 7 規制見直しによる効果

### ■ 都市の持続可能性向上への効果(例)



**指定容積率の緩和(P13・14の\*)**により、さらなる人口等の増加  
(効果は今後算出)

# 7 規制見直しによる効果

## ■ 地域の環境向上への効果(例)

### 子育て世代の増加

規制見直しエリアの年代別人口割合



#### 世帯主の年代構成



【出典】令和7年度住宅市場動向調査

子育て世代の増加、地域の年齢構成の多様化

### 生活利便施設の維持・増加

生活利便施設の維持には、周辺に一定の人口が必要



＜都市型コンビニの商圈イメージ図＞

人口密度  
約40人/haに相当

【出典】「すぐ応用できる商圈と売上高予測」(市原実著、同友館)  
(国土交通省住宅局が会議資料にて引用)

居住人口が増加することで、  
既存施設の撤退抑制とともに、新規立地にもつながる

## 各会派が実施した行政視察一覧

 未来のまちづくり推進特別委員会資料  
 令和 8 年 9 月 2 8 日 ( 月 )

| 視察月日               | 視察会派等  | 視察先及び視察項目                                                 |
|--------------------|--------|-----------------------------------------------------------|
| 6 月 29 日<br>～ 30 日 | 公明党    | 広島県東広島市<br>次世代学園都市ゾーンのまちづくり及び立地適正化計画について                  |
|                    |        | 広島県広島市<br>都市再生制度を活用した駅周辺の規制緩和と居住誘導について                    |
| 7 月 16 日<br>～ 17 日 | 自由民主党  | 仙台駅東まちづくり協議会（宮城県仙台市）<br>仙台駅東まちづくり協議会の取組について               |
|                    |        | 一般社団法人定禅寺通エリアマネジメント（宮城県仙台市）<br>一般社団法人定禅寺通エリアマネジメントの取組について |
| 8 月 17 日<br>～ 18 日 | 日本維新の会 | 博多まちづくり推進協議会（福岡県福岡市）<br>博多コネクティッド及び駅周辺のまちづくりについて          |
|                    |        | 福岡県福岡市<br>福岡市都市計画マスタープラン及び都市機能等について                       |
| 8 月 18 日<br>～ 19 日 | 立憲民主党  | 札幌駅前通まちづくり株式会社（北海道札幌市）<br>札幌駅前通まちづくり株式会社の取組について           |
|                    |        | 北海道江別市<br>江別市における駅周辺のまちづくりと子育て世代誘導について                    |