

第4章

心地よい生活空間の創生

第1節 豊かな住生活の実現

1 住生活の安定の確保及び向上の促進

(1) 目標と基本的施策

令和8年3月、8年度から17年度を計画期間とする新たな住生活基本計画（全国計画）を閣議決定した。住宅政策の基礎となる将来の人口・世帯数等の推計値が示されている32年において、人口・世帯数の減少と単身世帯の増加、既成住宅地等における相続住宅の大量発生、生産年齢人口の減少等が見込まれることを踏まえ、これらの変化とそこから導かれる住生活の姿を「住まうヒト」、「住まうモノ」、「住まいを支えるプレイヤー」の3つの視点に整理した。

「住まうヒト」の視点から①人生100年時代を見据え、高齢者が孤立せず、希望する住生活を実現できる環境整備、②若年世帯や子育て世帯が希望する住まいを確保できる社会の実現、③住宅確保要配慮者が安心して暮らせる居住環境・居住支援体制の整備、④過度な負担なく希望する住生活を実現できる環境整備、「住まうモノ」の視点から⑤多世代にわたり活用される住宅ストックの形成、⑥住宅ストックの性能や利用価値が市場で適正に評価され、循環するシステムの構築、⑦住宅の誕生から終末まで切れ目のない適切な管理・再生・活用・除却の一体的推進、⑧持続可能で多様なライフスタイルに

対応可能な住宅地の形成、⑨頻発・激甚化する災害に対応した安全な住環境の整備、「住まいを支えるプレイヤー」の視点から⑩担い手の確保・育成や海外展開等を通じた住生活産業の発展、⑪国と地方における住宅行政の役割の明確化と推進体制の整備という11の目標を位置付けており、当面10年間の施策の方向性を示している。

今後、本計画に基づき、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策を総合的かつ計画的に推進していく。

マンションは、国民の1割以上が居住する重要な居住形態である一方で、建物と区分所有者の「2つの老い」が進行し、外壁等剥落の危険や集会決議の困難化などの課題が顕在化しており、今後、老朽化マンションの急増と、区分所有者の高齢化の進行により、ますます深刻化するものと考えられる。

こうした状況を踏まえ、令和7年5月に成立した「老朽化マンション等の管理及び再生の円滑化等を図るための建物の区分所有等に関する法律等の一部を改正する法律（改正マンション関係法）」（令和7年法律第47号）では、マンションの新築から再生までのライフサイクル全



【関連リンク】
住生活基本計画（全国計画）
https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk2_000032.html



【関連リンク】
マンション管理・再生ポータルサイト
<https://www.mansion-info.mlit.go.jp/>

体を見通して、その管理や再生の円滑化等を図ることとしている。

具体的には、①新築時から管理計画に基づいて適正な管理を行うことを可能とするなど、管理の円滑化等の推進、②建物・敷地の一括売却や建物更新等による再生について、建替えと同様に、多数決決議で行うことを可能とするなど、再生の円滑化等の推進、③区分所有者等からの相談対応や合意形成の支援を行う民間団体の登録制度を創設するなど、地域で管理組合を支援する体制の充実等の措置を講じている。

令和8年4月の改正マンション関係法の円滑な施行に向けては、マンション標準管理規約の改正、基本方針の改正、地方公共団体向けのガイドライン等の整備等を行ったほか、全47都道府県での全国説明会の開催等による改正内容の周知・広報等に取り組んでいる。

改正マンション関係法の施行により、マンションにおける良好な居住環境の確保や、老朽化マンションの損壊等からの国民の生命、財産の保護等が図られるよう、マンションの管理や再生の取組等の一層の促進に努めていく。

（2）施策の総合的かつ計画的な推進

①住宅金融

消費者が、市場を通じて適切に住宅を選択・確保するためには、金利や家賃等に関する理解を深め、変動型や固定型といった多様な住宅ローンが安定的に供給されることが重要である。

民間金融機関による相対的に低利な全期間固定金利型住宅ローンの供給を支援するため、独立行政法人住宅金融支援機構では証券化支援業務（【フラット35】）を行っている。証券化支援業務の対象となる住宅については、耐久性等

の技術基準を定め、物件検査を行うことで住宅の質の確保を図るとともに、耐震性、省エネルギー性、バリアフリー性及び耐久性・可変性の4つの性能のうち、いずれか一定の基準を満たした住宅の取得に係る融資金利を引き下げる【フラット35】Sや、こどもの人数等に応じて融資金利を引き下げる【フラット35】子育てプラス等を実施している。

また、同機構は、高齢者が安心して暮らすことができる住まいを確保するため、住宅融資保険業務や証券化支援業務の枠組みを活用したりバースモーゲージ^{注1}型住宅ローンの供給の支援（【リ・バース60】）を行っている。

②住宅税制

令和8年度税制改正において、住宅ローン控除については、2050年カーボンニュートラルの実現に貢献するとともに、世帯構成の変化等を踏まえ、幅広い住まいの選択肢を提供するため、適用期限を5年間延長した上で、省エネ性能等の高い既存住宅に係る借入限度額や控除期間を拡充し、40㎡台の既存住宅を新たに支援対象に追加することとした。また、令和10年以降、一定のハザードエリア内の新築住宅を適用対象外とする立地要件を追加した。そのほか、新築住宅に係る固定資産税の減額措置をはじめとする7年度末までに適用期限を迎える特例措置について、適用期限を延長するとともに、一部の税制について、床面積要件の緩和や立地要件の追加を行うこととした。

③住生活リテラシー

消費者が各ライフステージに応じた最適な住まい方を選択するためには住生活に関するリテ



【関連リンク】
いま身につけよう住まいの判断力 住まりテ
https://www.mlit.go.jp/sumai_literacy_pf/

注1 所有する住宅及び土地を担保に融資を受け、毎月利息のみを支払い、利用者（高齢者等）が死亡したとき等に、担保不動産の処分等によって元金を一括して返済する住宅ローン商品。住宅金融支援機構の住宅融資保険業務や証券化支援業務の枠組み制度を活用する場合は、住宅の建設・購入等に関する融資に限られる。

ラシーを高めることが重要である。官民連携による「住生活リテラシー・プラットフォーム」の取組の一環で「いま身につけよう住まいの判

断力 住まりテ」ウェブサイト을令和7年に公開し、さまざまな情報提供を行っている。

第2節 快適な生活環境の実現

1 緑豊かな都市環境の形成

令和6年度末現在の都市公園等整備状況は、115,917か所、約131,243haとなっており、

1人当たり都市公園等面積は約11.0m²となっている。

2 歩行者・自転車優先の道づくりの推進

①人優先の安全・安心な歩行空間の形成

安全・安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保し、人優先の安全・安心な歩行空間を形成することが重要である。幹線道路等において安全性を一層高めつつ自動車交通を生活道路から転換するとともに、生活道路において速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等を実施することにより、人優先の安全・安心な歩行空間の形成を推進している。

様化する道路へのニーズに対応するため、道路空間の柔軟な利活用等による「人中心の道路空間」の実現に取り組んでいる。

④わかりやすい道案内の推進

地図を用いた案内標識（地図標識）を交通結節点や観光地へ設置するなど、訪日外国人等の公共交通機関の乗換えやまちあるき等の支援を進めている。

②安全で快適な自転車利用環境の創出

自転車対歩行者の交通事故件数は近年増加傾向にあり、また、電動キックボード等の新たなモビリティの普及も進みつつあることから安全で快適な自転車等の通行空間の整備が一層求められている。このため、警察庁と共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえた通行空間の整備や自転車の交通ルールの啓発を進めている。

⑤柔軟な道路管理制度の構築

自動車交通の一層の円滑化と安全に加え、安全な歩行空間としての機能や地域の賑わい・交流の場としての機能等の道路が有する多様な機能を発揮し、沿道住民等のニーズに即した柔軟な道路管理ができるよう、（ア）指定市以外の市町村による国道又は都道府県道の歩道の新設等の特例、（イ）市町村による歩行安全改築の要請制度、（ウ）NPO等が設置する並木、街灯等に係る道路占用の特例、（エ）道路と沿道施設を一体的に管理するための道路外利便施設の管理の特例、（オ）道路協力団体が設置する施設等に係る道路占用の特例、（カ）道を活用した地域活動における道路占用許可の弾力的な

③多様なニーズに応える道路空間の実現

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の占用特例を活用し、賑わいのある道路空間の構築を推進している。また、社会情勢の変化に伴い多



【関連リンク】
都市公園データベース
URL : https://www.mlit.go.jp/toshi/park/toshi_parkgreen_tk_000156.html

運用等を実施している。

第3節 自転車の活用推進

自転車は、身近な交通手段であり、環境への負荷の低減、災害時における移動手段の確保、国民の健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものである。また、自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。そのため、国では、官民が一体となって、自転車の活用の推進に向けて、都市環境、国民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心といった各種の分野において施策を進めている。

良好な都市環境の形成のため、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間や駐輪場の計画的な整備に取り組んでいるほか、シェアサイクルの導入、地域公共交通と自転車との連携等を推進している。

また、国民の健康増進に向けて、事業者等に対して自転車通勤導入を促すとともに「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを展開し、自転車通勤に積極的に取り組む事業者等を認定している。

観光地域づくりについては、サイクルツーリズムの推進に向けて、サイクリング環境の整備や世界に誇るナショナルサイクルートの磨き上げ等に取り組むほか、サイクルトレイン・サイクルバスの導入を促進している。

さらに、安全・安心について、警察と連携して整備形態に合わせた通行ルールの周知や交通安全の啓発を行うほか、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例の制定を促進している。また、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の活用を図っている。

第4節 利便性の高い交通の実現

(1) 都市・地域における総合交通戦略の推進

安全で円滑な交通が確保された集約型のまちづくりを実現するためには、自転車、鉄道、バス等の輸送モード別、事業者別ではなく、利用者の立場でモードを横断的にとらえる必要がある。このため、地方公共団体が公共交通事業者等の関係者からなる協議会を設立し、協議会において目指すべき都市・地域の将来像と提供すべき交通サービス等を明確にした上で、必要となる交通施策やまちづくり施策、実施プログラム等を内容とする「都市・地域総合交通戦略」

を策定（令和8年3月現在129都市で策定・策定中）し、関係者がそれぞれの責任の下、施策・事業を実行する仕組みを構築することが必要である。国は、同戦略に基づき実施されるLRT^{注2}等の整備等、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を支援することとしている。

(2) 公共交通の利用環境改善に向けた取組

地域公共交通の利用環境改善や訪日外国人旅行者の受入環境整備を促進するために、LRT、



【関連リンク】
GOOD CYCLE JAPAN
URL : <https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/index.html>

注2 Light Rail Transit の略で、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性等の面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

BRT、キャッシュレス決済手段の導入等を支援している。

(3) 都市鉄道ネットワークの充実

令和3年7月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」を踏まえ、東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）及び南北線（品川～白金高輪）の延伸について、引き続き推進していく。また、6年10月に上場した東京メトロについては、利用者サービスの向上等を図るための完全民営化の促進等に向け、関係者とも連携して必要な取組を推進する。

東京圏においては、多摩都市モノレール（上北台駅～（仮称）No.7駅（箱根ヶ崎駅付近））が令和7年5月に、新空港線（東急蒲田駅～蒲田新駅（仮称））が同年10月に事業化された。大阪圏においては、なにわ筋線の整備を引き続き推進していく。このほか、7年8月、広島電鉄の駅前大橋ルートが開業し、広島駅と中心市街地との間のアクセス利便性が向上した。

また、ポストコロナ時代のテレワークをはじめとする新たな働き方の進展などの社会情勢の変化や鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩和等の方策を促進する。また、鉄道事業者だけの混雑緩和対策では効果が限定的であることから、企業や利用者等を含めた社会全体における混雑回避に向けた行動変容を促していく。

(4) 都市モノレール・新交通システム・LRTの整備

少子高齢化に対応した交通弱者のモビリティの確保を図るとともに、都市内交通の円滑化、

環境負荷の軽減、中心市街地の活性化の観点から公共交通機関への利用転換を促進するため、LRT等の整備を推進している。令和7年度は、各都市において都市モノレール等の延伸事業や路面電車のバリアフリー化が進められるなど、公共交通ネットワークの整備等が進められている。

(5) バス・タクシーの利便性の向上

人口減少により利用者も減少する中、バス・タクシーを積極的に利用してもらうためには、利便性の向上が重要であり、バスの位置情報を提供するバスロケーションシステム、円滑な乗降を可能とするキャッシュレス決済等のシステム導入や、電気自動車の導入等によるクリーンかつ快適な利用環境の提供を促進している。

また、高齢者や障害者、大きな荷物を持った外国人旅行者等も含め、誰もが利用しやすいバス・タクシーの利用環境を整備するため、地域公共交通確保維持改善事業補助金や税制特例等を活用し、ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー・福祉タクシー等の導入を促進している。

さらに、令和5年10月に取りまとめられた「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」に基づいて、複数アプリの導入促進によるタクシーの実車率の向上、連節バスやジャンボタクシー等、輸送力の大きな車両導入の支援や観光スポットへの急行バスの導入による混雑緩和等に取り組んでいるほか、地方の観光地へのゲートウェイとなる地方空港や駅等の利用環境の刷新に資する取組を支援し、二次交通手段等へのアクセス性の向上を促進している。