

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

① 「新たな日常」やDXの進展等に対応した新しい住まい方の実現

働き方改革の進展やコロナ禍を契機として、多様な住まい方、新しい住まい方への関心が高まる中、地方、郊外、複数地域での居住等、国民の新たな生活観をかなえる居住の場の多様化を推進している。また、家族構成、生活状況、健康状況等に応じて住まいを柔軟に選択できるよう、既存住宅市場・賃貸住宅市場の整備を推進している。さらに、社会経済のDXの進展等を踏まえ、住宅分野においても、契約・取引プロセスのDXや生産・管理プロセスにおけるDXを推進している。

② 頻発・激甚化する災害新ステージにおける安全な住宅・住宅地の形成と被災者の住まいの確保

安全な住宅・住宅地の形成に向けて、ハザードマップの整備・周知をはじめとする災害リスク情報の提供、防災・まちづくりと連携し、ハード・ソフトを組み合わせた住宅・住宅地の浸水対策の推進とともに、地震時等に著しく危険な密集市街地の解消、住宅・住宅地のレジリエンス機能の向上等に取り組んでいる。また、災害発生時には、今ある既存住宅ストックの活用を重視して被災者の住まいを早急に確保することとしている。

③ 子どもを産み育てやすい住まいの実現

子どもを産み育てやすく良質な住宅が確保さ

れるよう、子育てしやすく家事負担の軽減に資するリフォームの促進とともに、若年世帯・子育て世帯のニーズに合わせた住宅取得の推進、子どもの人数、生活状況等に応じた柔軟な住替えの推進に取り組んでいる。また、良質で長期に使用できる民間賃貸住宅ストックの形成と賃貸住宅市場の整備を推進している。あわせて、子育てしやすい居住環境の実現とまちづくりに向けて、住宅団地の建替えや再開発等における子育て支援施設・公園・緑地、コワーキングスペースの整備等、職住・職育が近接する環境の整備とともに、地域のまちづくり方針と調和したコンパクトシティの推進等を行っている。

④ 多様な世代が支え合い、高齢者等が健康で安心して暮らせるコミュニティの形成とまちづくり

高齢者、障害者等が健康で安心して暮らせる住まいの確保に向けて、バリアフリー性能や良好な温熱環境を備えた住宅の整備・リフォームを促進するとともに、サービス付き高齢者向け住宅等について、地方公共団体の適切な関与を通じての整備・情報開示を推進している。また、三世帯同居や近居、身体・生活状況に応じた円滑な住替えが行われるとともに、家族やひとの支え合いで高齢者が健康で暮らし、多様な世代がつながり交流するミクストコミュニティの形成等を推進している。

⑤住宅確保要配慮者が安心して暮らせるセーフティネット機能の整備

住宅確保要配慮者（低額所得者、高齢者、障害者、外国人等）の住まいの確保に向けて、公営住宅の計画的な建替え等やストック改善を推進するとともに、住宅確保要配慮者の入居を拒まないセーフティネット登録住宅（令和5年度末時点で900,096戸登録）の活用を進め、地方公共団体のニーズに応じて家賃低廉化等の支援を行っている。

また、住宅確保要配慮者の入居・生活支援として、地方公共団体の住宅・福祉・再犯防止関係部局、居住支援協議会（令和5年度末時点で142協議会（全都道府県、100市区町村）が設立）、居住支援法人（5年度末時点で851法人を指定）等が連携して、住宅確保要配慮者に対する入居時のマッチング・相談、入居中の見守り・緊急時対応や就労支援等を行っている。

一方、今後、単身高齢世帯等の増加により住宅確保要配慮者の賃貸住宅への居住ニーズは高まる見込みであること等から取組みの強化が必要となっている。こうした背景を踏まえ、住宅政策と福祉政策が一体となった居住支援機能等のあり方を検討するため、国土交通省、厚生労働省及び法務省の3省合同で令和5年7月に「住宅確保要配慮者の居住支援機能等のあり方に関する検討会」を設置し、中間とりまとめ（6年2月）において今後講ずべき取組み等について整理が行われた。

これを踏まえ、住宅と福祉が連携した居住支援体制の構築を推進し、住宅確保要配慮者が安心して居住できる環境を整備するため「住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律等の一部を改正する法律案」を令和6年通常国会に提出した。

⑥脱炭素社会に向けた住宅循環システムの構築と良質な住宅ストックの形成

（ア）既存住宅流通の活性化

既存住宅流通の活性化に向けて、基礎的な性能や優良な性能が確保された既存住宅の情報が購入者に分かりやすく提示される仕組みを改善し、購入物件の安心感を高めていく。具体的には、「長期優良住宅の普及の促進に関する法律」に基づき、住宅の構造や設備について、一定以上の耐久性、維持管理容易性等の性能を備えた住宅（長期優良住宅）の普及を図ってきたところである（認定長期優良住宅のストック数（令和4年度末時点）：148万戸）。また、既存住宅に関する瑕疵保険の充実、既存住宅状況調査や「安心R住宅制度」の普及、紛争処理体制の拡充等により、購入後の安心感を高めるための環境整備に取り組んでいる。

加えて、既存住宅流通の活性化には、良質な既存住宅が適正に評価される環境を整備することも重要である。そのため、宅地建物取引業者や不動産鑑定士の適正な評価手法の普及・定着を進め、建物の性能やリフォームの状況が評価に適切に反映されるよう取り組んでいる。また、住宅ストックの維持向上・評価・流通・金融等の仕組みを一体的に開発・普及等する取組みに対して支援を行っている。

（イ）長寿命化に向けた適切な維持管理・修繕、老朽化マンションの再生円滑化

適切な維持管理・修繕がなされるよう、住宅の計画的な点検・修繕と履歴情報の保存を推進している。加えて、耐震性・省エネルギー性能・バリアフリー性能等を向上させるリフォームや建替えに対して補助・税制面での支援を行い、安全・安心で良好な温熱環境を備えた良質な住宅ストックへの更新を図っている。また、「マンションの管理の適正化の推進に関する法



【関連リンク】

住宅確保要配慮者に対する居住支援機能等のあり方に関する検討会

URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk7_000043.html

律」に基づく管理計画認定制度等により、マンション管理の適正化や長寿命化、再生の円滑化を推進している。

(ウ) 世代を超えて既存住宅として取引され得るストックの形成

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、まずは2025年までにすべての新築住宅に省エネルギー基準を義務付けることを含めた省エネ対策の強化に取り組んでおり、さらに長期優良住宅やZEHのストックの拡充を行っている。

既存住宅については、省エネ改修への支援や、住宅の温熱環境と居住者の健康との関係を調査・周知しており、これらの取組みによって、2050年にストック平均でZEH基準の水準の省エネ性能の確保を目指している。

また、炭素貯蔵効果の高い木造住宅等の普及や、CLT等を活用した中高層住宅等の木造化等により、まちにおける炭素の貯蔵を促進している。

⑦ 空き家の状況に応じた適切な管理・除却・利活用の一体的推進

平成27年5月に施行された「空家等対策の推進に関する特別措置法」に基づき、周辺の居住環境に悪影響を及ぼす空き家（特定空家等）の除却や、立地・管理状況の良好な空き家の多様な活用の推進等、着実に取組みは進展してきた。

しかし、使用目的のない空き家はこの20年間で約2倍に増加しており、今後も増加が見込まれている。これを踏まえ、空き家の除却等の更なる促進に加え、空き家が周囲に悪影響を及ぼす前の段階から有効活用や適切な管理の確保、所有者等の空き家の管理や活用を支援する「空家等管理活用支援法人制度」の創設等、

対策を総合的に強化するため、「空家等対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律」（令和5年法律第50号。以下、「改正空家法」という。）が令和5年6月14日に公布、同年12月13日に施行された。

この施行に係るガイドライン等の作成・公表等により改正空家法を円滑に施行するとともに、地方公共団体や民間事業者等による空き家の除却や活用等に係る取組みに対して支援することにより、空き家対策を推進している。

⑧ 居住者の利便性や豊かさを向上させる住生活産業の発展

居住者の利便性や豊かさを向上させるために欠かせない住生活産業については、その担い手の確保・育成を図るとともに、更なる成長に向けて新技術の開発や新分野への進出等による生産性向上や海外展開しやすい環境の整備に取り組んでいる。

(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



【関連リンク】
空家等対策の推進に関する特別措置法の一部を改正する法律（令和5年法律第50号）について
URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk3_000138.html

ラット35】Sや、子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、住宅融資保険を活用したリバースモーゲージ^{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6年度税制改正において、住宅ローン控除については、住宅価格の高騰等の現下の住宅取得環境や、子育て世帯への支援強化の必要性を踏まえ、子育て世帯・若者夫婦世帯が令和6

年に入居する場合には一定の上乗せ措置を講ずることとした。その結果、令和4・5年入居の場合の借入限度額の水準が維持されることとなった。既存住宅のリフォームに係る所得税の特例措置については、現行の措置（耐震・バリアフリー・省エネ・三世帯同居・長期優良住宅化）の適用期限を2年間（令和7年12月31日まで）延長した上で、住宅ローン控除と同様に、子育て世帯への支援強化の必要性を踏まえ、子育て世帯・若者夫婦世帯の行う子育てに対応した住宅へのリフォームを本特例措置の適用対象に追加した（適用期限：令和6年12月31日）。

2 良好な宅地の供給及び活用

（1）宅地供給の現状

良好な居住環境を備えた宅地の供給を促進するため、宅地開発に関連して必要となる公共施設の整備に対する支援等を実施している。

（2）ニュータウンの再生

高度成長期等において大都市圏の郊外部を中心に計画的に開発された大規模な住宅市街地（ニュータウン）は、急速な高齢化及び人口減少の進展を背景に地域の活力の低下等の課題

を抱えており、老朽化した住宅・公共施設の更新や生活を支える機能の充実等を通じて、誰もが暮らしやすい街へと再生を進めていく必要がある。また、ニュータウンの再生に資するための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組みを推進するため、地方公共団体、民間事業者等からなる「住宅団地再生」連絡会議を開催し、推進の手法や取組事例に関する情報提供及び意見交換等を行っている。

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金融商品。住宅金融支援機構の住宅融資保険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。

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4年度末現在の都市公園等整備状況は、114,707か所、約130,531haとなっており、

一人当たり都市公園等面積は約10.8m²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。

②安全で快適な自転車利用環境の創出

過去10年間で自転車に関係する事故件数は、減少傾向であるが、自転車対歩行者の事故件数は近年増加傾向にあり、また、「道路交通法」の改正等（令和4年4月27日公布。令和5年4月1日等施行。）により新たなモビリティも自転車通行空間を走行することなどを踏まえ、より一層安全で快適な自転車の利用環境整備が求められている。このため、自転車の交通ルールの効果的な啓発や、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」の見直し・周知を図っている。

③多様なニーズに応える道路空間の実現

賑わいのある道路を構築するため、令和2年度に歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を創

設した。また、社会情勢の変化に伴い多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。

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運用等を実施している。



【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

第3節 自転車活用政策の推進

1 自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画の推進

自転車は、環境にやさしい交通手段であり、災害時の移動・輸送や国民の健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものであることから、環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっている。

このため、平成29年5月1日に施行された「自転車活用推進法」（平成28年法律第113号）に基づいて定められた「自転車活用推進計画」（令和3年5月28日閣議決定）に基づき、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成のため、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備の推進に取り組んでいるほ

か、令和5年度に公表した「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き」や「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を活用するなど、サイクルトレイン・サイクルバスやシェアサイクルをはじめとする公共交通と連携した自転車の活用を推進している。

また、「自転車通勤導入に関する手引き」の周知や「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」等の展開により自転車通勤の拡大を図るとともに、都道府県等による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するほか、利用者等に対する情報提供の強化等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進している。

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6年3月末現在130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



【関連リンク】
自転車活用推進官民連携協議会
URL : <https://www.jitensha-kyogikai.jp/>



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



【関連リンク】
「第2次自転車活用推進計画を閣議決定しました！」
URL : <https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/torikumi.html>



【関連リンク】
サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き～国内外の参考事例集～
URL : <https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/bikesonboard/index.html>



【関連リンク】
シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン
URL : <https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/share-cycle/index.html>

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み

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、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

既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しつつ速達性の向上を図ること等を目的とする「都市鉄道等利便増進法」を活用し、神奈川東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）の整備を進めてきた結果、相鉄・JR直通線先行開業に続き、令和5年3月には相鉄・東急直通線が開業した。このほか、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、4年3月に鉄道事業許可を行った。また、利用者サービスの向上等を図るための東京メトロ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みを推進する。

また、これまで大都市圏の鉄道において慢性的に続いていた通勤混雑は、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化等によって緩和された状態が続いている。今後は、鉄道の利用状況を継続的に把握するとともに、ポストコロナの利用状況を十分に検証の上、必要な施策を検討する。これらの取組みの推進により、国際競争力の強化に資する都市鉄道や豊かな国民生活に資する都市鉄道等、我が国の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向けた取組みを推

進していく。

(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5年度は、各都市において都市モノレール・新交通システム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再構築等が進められており、8月には新規路線として、芳賀・宇都宮LRTが開業した。

(5) バスの利便性の向上

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、タクシーへの複数アプリの導入の促進による実車率の向上、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。

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。