

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

令和3年3月に閣議決定した、3年度から12年度を計画期間とする住生活基本計画（全国計画）において、社会環境の大きな変化や人々の価値観の多様化に対応した豊かな住生活の実現に向けて、施策を推進している。

（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、複数地域での居住など、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に、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あ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など、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



【関連リンク】
住生活基本計画
URL：https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_mn2_000011.html

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4年度末時点で848,846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4年度末時点で129協議会（47都道府県、87市区町村）が設立）、居住支援法人（4年度末時点で668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。

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3年度末時点）：135万戸）。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。

こうした中、長期優良住宅の普及促進、既存住宅に係る紛争処理機能の強化等を通じ、優良なストックの形成と住宅の円滑な取引環境の整備を図ることにより、質の高い既存住宅の流通を促進するため、「住宅の質の向上及び円滑な取引環境の整備のための長期優良住宅の普及の促進に関する法律等の一部を改正する法律」が令和3年5月28日に公布され、令和4年10月1日に全面施行された。

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) 世代をこえて既存住宅として取引されるストックの形成

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、既存住宅の省エネ改修への支援や、長期優良住宅ストック及びZEHストックの拡充等とともに、住宅の省エネルギー基準の義務づけを含めた更なる対策の強化に取り組んでいる。

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月に全面施行された「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（特定空き家等）の除却等や、立地・管理状況の良好な空き家の多様な利活用の推進等、着実に取組みは進展してきた。

しかし、更に空き家の増加が見込まれる中、特定空き家等となつてからの対応は限界に近付いており、より早い段階での対応が必要であった。また、地域の需要に応じた空き家活用を進めることで、地域経済の活性化等に繋げていく視点も必要であった。

そこで、令和4年10月に社会資本整備審議会の下に設置した「空き家対策小委員会」において、空き家の利活用・流通の拡大を含めた更なる対策の強化を検討し、空き家の除却等の取組みの促進に加え、発生抑制や活用の拡大、適切な管理を総合的に強化する施策の方向性を定めた「社会資本整備審議会 住宅宅地分科会 空き家対策小委員会とりまとめ～今後の空き家対策のあり方について～」を5年2月に策定した。

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を確保するなど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案」を令和5年通常国会において提出している。

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、短期・変動型や長期・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長期・固定金利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当初5年間（長期優良住宅等については当初10年間）の融資金利を引き下げるフラット35S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。

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）の死亡等で契約が終了したときに、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。

さらに、災害復興住宅融資や既存住宅の省エネ改修工事に対するリフォーム融資（グリーンリフォームローン）等、政策的に重要でかつ民間金融機関では対応が困難な分野について、直接融資業務を行っている。

②住宅税制

令和5年度税制改正において、管理計画の認定を受けたマンション等において、長寿命化に資する大規模修繕工事が実施された場合に、当

該マンションに係る固定資産税額を減額する特例措置を創設した。空き家の発生を抑制するための特例措置（空き家3,000万円控除）については、適用期間を4年間延長するとともに、相続人が相続又は遺贈により取得した被相続人居住用家屋の譲渡等をした場合、その譲渡後一定の期間内にその被相続人居住用家屋につき耐震改修工事又は除却工事が実施される場合も適用対象となる等の措置を講じた。

2 良好な宅地の供給及び活用

(1) 地価の動向

令和5年地価公示（令和5年1月1日時点）によると、全国の地価動向は、全用途平均・住宅地・商業地のいずれも2年連続で上昇し、上昇率が拡大した。

住宅地については、都市中心部や生活利便性に優れた地域では、住宅需要は堅調であり、地価上昇が継続し、生活スタイルの変化による需要者のニーズの多様化により、郊外部にも上昇範囲が拡大している。

商業地については、都市部を中心に、店舗需要は回復傾向にあり、堅調なオフィス需要やマンション用地需要等から地価の回復傾向がより進み、国内来訪客が戻りつつある観光地や、人流が回復しつつある繁華街では、店舗等の需要の回復が見られており、多くの地域で地価は回復傾向にある。

ウィズコロナの下で景気が緩やかに持ち直している中、新型コロナの影響で弱含んでいた地価は、コロナ前への回復傾向が顕著となった。

(2) 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。

(3) 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、推進の手法や取組み事例に関する情報提供及び意見交換等を行っている。

Column コラム

住宅団地の再活性化の取り組み

昭和40年代に開発された郊外の戸建住宅団地では、居住者の高齢化が進んでいます。神奈川にある「上郷ネオポリス」では、人口約2,000人のおよそ半数が高齢者となる中で、自治会や有識者、協力団体、企業などで構成される「上郷ネオポリスマちづくり協議会」が発足し、郊外住宅地の再生の仕組みや手法を探り、研究を重ねてきました。まちの拠点としてコンビ二併

設コミュニティ施設が整備され、住民団体が立ち上げた法人が、地域住民のボランティアにより、施設内外の美観整備やイベントの企画・運営を実施しています。住み続けられるまちづくりのために、高齢期の住まいに関する情報提供なども実施し、住宅団地の再活性化に取り組んでいます。



【関連リンク】

上郷ネオポリス | リブネスタウンプロジェクト | 大和ハウス工業

URL : <https://www.daiwahouse.co.jp/about/community/livnesstown/kamigo/>

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3年度末現在の都市公園等整備状況は、113,828箇所、約130,352haとなっております、

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。

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遵守の効果的な啓発や、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。

②安全で快適な自転車利用環境の創出

過去10年間で自転車が関係する事故件数は、概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数はほぼ横ばいにとどまっている状況であり、また、「道路交通法」の改正等（令和4年4月27日公布）により新たなモビリティも自転車

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や、「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り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にぎわい・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。

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、環境に優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「自転車活用推進法」（平成28年法律第113号）が施行され、同法に基づく「自転車活用推進計画」について、第1次計画が30年6月8日に閣議決定された。

これまで、第1次計画に基づいて、関係府省庁・官民が連携しながら取り組んできたが、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和3年5月28日に第2

次計画が閣議決定された。第2次自転車活用推進計画に基づき、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、自転車及び自動車が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。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。



【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>

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5年3月末現在121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18日には相鉄・東急直通線が開業した。加えて、3年7月15日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28日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4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いる。5年度は、8月に新規路線として、芳賀・宇都宮LRT全線開業が予定されており、着実な開業に向け、事業の進捗にあわせた各種手続き等を進める。

(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・

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、快適性など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

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、高齢者や障害者等の移動制約者や大き

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。