

鐵道駅総合改善事業

令和7年11月13日（木）

事務局説明資料

事業の概要

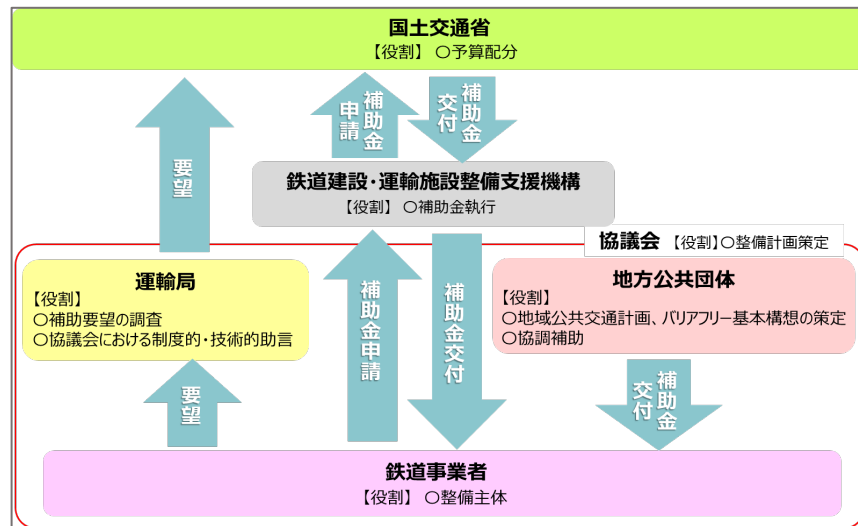
(鉄道駅総合改善事業(国土交通省))

【事業概要】

協議会（地方自治体・鉄道事業者・地方運輸局）が策定する整備計画に基づき、鉄道事業者が行う利便性・円滑性・安全性の向上等を図る駅改良の事業費を鉄運機構経由で補助する事業。

※補助対象

ホームの拡幅、改札口・通路の新設、橋上駅舎化、
保育所等の設置、エレベーターの設置 等

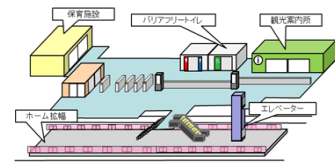


【負担割合】 国 1 / 3 (バリアフリー施設の場合は1/2) 地方公共団体 1 / 3 鉄道事業者 1 / 3

【予算額】 2025年度 (R7) 当初予算 : 20.6億円
2026年度 (R8) 概算要求 : 23.7億円

鉄道駅総合改善事業のメニューと支出先実績

駅改良事業



◎ 駅改良 (利用者の利便増進に資する改良)

- ・橋上駅舎化
- ・改札口、通路新設等の乗換利便性向上
- ・ホーム・コンコース拡幅等の利便性向上 等

+

バリアフリー施設

- ・エレベーター 等

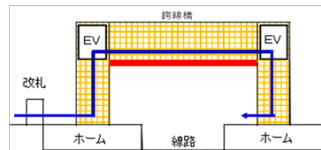
駅空間高度化機能施設

- ・生活支援施設 (保育所、病院等)
- ・観光案内施設 (観光案内所等) 等

バリアフリー化事業

■ : 新設箇所 → : バリアフリー化ルート

— : 増床部分



【跨線橋新設+エレベーター設置の例】

◎ 駅改良 (バリアフリー施設の整備に必要な改良)

- ・跨線橋、人工地盤 等

+

◎ バリアフリー施設

- ・エレベーター、ホームドア、バリアフリートイレ 等

2020～2024 (R2～R6) 年
5カ年執行実績 (累計)

京王電鉄 (株) 新宿駅
京浜急行電鉄 (株) 品川駅など

9 駅に27.4億円

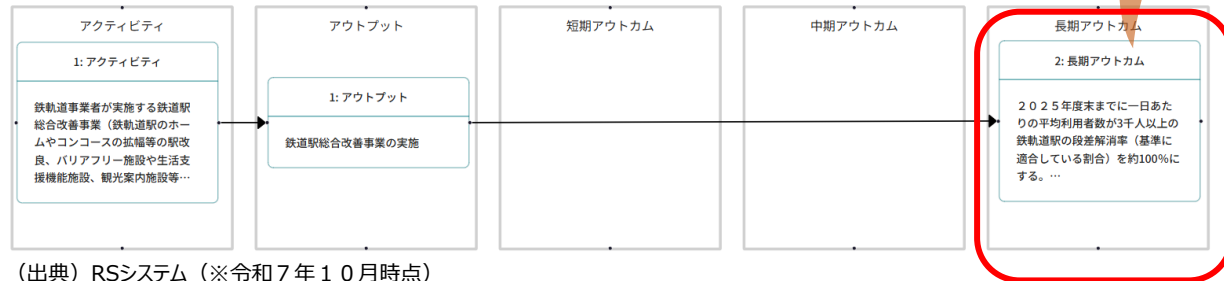
名古屋鉄道 (株) 金山駅
JR東海 (株) 岐阜駅など

59 駅に75.3億円

(出典) 国交省提出資料を基に事務局で作成。
代表例は平均利用者数順。

短期・中期の設定が無く
長期アウトカムに
バリアフリー関連の
段差解消率のみの設定。

改札口の追加や通路新
設・拡張工事など
メニューが複数あるなか
で、
段差解消率の指標だけ
では不十分ではないか。



(出典) RSシステム (※令和7年10月時点)

EBPMの観点で事業全体の進捗をはかる指標として
適切なのか。

鉄道駅総合改善事業 KPI進捗状況

	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
補助金 支出先駅数	27駅	30駅	18駅	25駅	(予定) 22駅
補助金 支出金額	25.5億円	27.2億円	17.9億円	18.3億円	(予算) 20.6億円
段差解消駅数	3,135 /3,348	3,237 /3,460	3,331 /3,546	(集計中)	
KPI 段差解消率	93.6%	93.6%	93.9%	(集計中)	100%?
±0 +0.3% +6.1%?					

(出典) 国交省提出資料を基に事務局で作成。
同一駅に複数年度の補助があったものはそれぞれ年度ごとに計上している。

2025年度末の**目的達成**まで、**約200駅**の段差解消が必要。

採択している**整備計画**は、**アウトカム達成**に寄与するものとなっているか。

目標未達の**ボトルネック**の解消に向けた分析を行う適切な**情報収集**を行っているか。

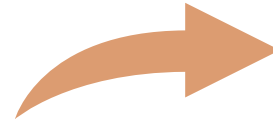
鉄道駅総合改善事業 実施事業者と自治体

令和5年度末 鉄軌道駅における駅の段差解消への対応状況について

別紙1

令和6年3月31日現在

事業者名	総駅数	平均利用者が3千人/日以上 の駅数 A	平均利用者が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者が2千人/日以上3千人/日未満の駅数 B	公共交通移動等円滑化基準第4条及び第18条の2に適合している設備により段差が解消されている駅 [※]	
				うち平均利用者が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者が2千人/日以上3千人/日未満の駅数 C	平均利用者が3千人/日以上及び重点整備地区内の生活関連施設に位置づけられた平均利用者が2千人/日以上3千人/日未満の駅に対する割合(%) (C/B)×100
JR、大手民鉄、地下鉄 小計	6,568	2,980	3,016	3,710	2,875 95.3%
中小民鉄、路面電車等 小計	2,839	503	530	1,211	456 86.0%
鉄軌道全体 合計	9,407	3,483	3,546	4,921	3,331 93.9%



段差解消が進んでいないのは「**中小民鉄、路面電車等**」。

アウトカムに寄与しない事業実施主体への採択割合が多く、施策目的に適した**アウトカム指標達成を意識していない採択**となっていないか。

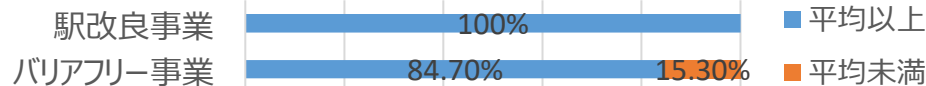
財政力のある市区町村と鉄道会社しか整備計画が立てられない制度設計になっていないか。

執行先の鉄道会社

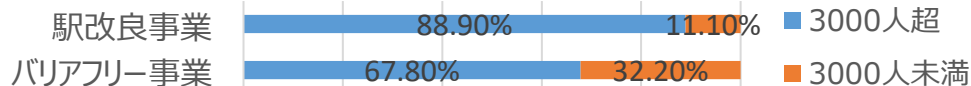
(出典) 国交省公表資料



駅のある市区町村の財政力指数



駅の平均利用者数 (人/日)



鉄道駅総合改善事業 現地視察 (R7.10.30実施)

小田急 中央林間駅 (駅改良事業)

ホームの拡幅、改札口の新設、ホームドア設置等の状況を視察し、鉄道事業者からヒアリング実施。



東口改札

あいの風とやま鉄道 福岡駅 (バリアフリー化事業)

ホームの跨線橋の新設、エレベーターの新設状況を視察し、鉄道事業者、地方公共団体からヒアリングを実施。



跨線橋と
エレベーター

整備計画は、
中央林間駅は鉄道事業者からの発案
福岡駅は地方公共団体からの発案
により整備された実態が判明。



福岡駅でのヒアリング

バリアフリーにかかる長期アウトカム（KPI）のみが設定されているが、2つの駅を視察した結果、人流の多い駅の利便性・円滑性を探求するのか人流の少ない駅でも安全性を探求するのか
国として、今後の発展を見据えたビジョンにかかる優先順位が確立できていないのではないか。
という疑問が生じた。

主な論点（案）

（鉄道駅総合改善事業（国土交通省））

● 2つのメニューをもつ事業で、アウトカム指標が一方のメニューにかかるものとなっており、事業全体の進捗をはかる指標として十分な効果がはかれているのか。

事業全体のEBPMをはかる観点で新たな指標を設定すべきではないか。

● 目標年度にアウトカム指標の達成を目指した支出先の選定を行えているのか。

採択にかかる意思決定は適切なものとなっているか。

● 目標の未達成について、分析が行える十分なエビデンスを国は適切に収集できているのか。

● 事業採択している地方自治体の財政力に偏りが発生しているのは、制度設計の問題があるのではないか。

目指すべき本来あるべき姿を国が描き、ステークホルダーで共有し、役割の見直しや新たな支援方法を検討すべきではないか。