

鉄道駅総合改善事業

令和7年11月13日
国土交通省 鉄道局

鉄道駅総合改善事業の概要

【事業の目的】

駅改良やバリアフリー施設の整備など鉄道駅の総合的な改善を行う事業等に要する経費の一部を国が補助することにより、鉄道利用に係る**一般旅客、高齢者、障害者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上等を図る。**

補助対象事業（事業メニュー）

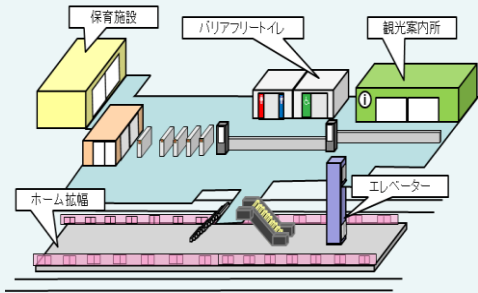
駅改良であって、駅改良と併せて行う駅空間高度化機能施設又はバリアフリー施設の整備
※鉄道駅バリアフリー料金制度の活用によるバリアフリー施設の整備は補助対象外

◎：主要な事業

① 駅改良事業

◎ 駅改良（利用者の利便性・安全性の向上）

- ・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
- ※ホーム拡幅による混雑緩和、改札からホームへのアクセス性向上等



+

○ 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 等（観光案内所等）

○ バリアフリー施設

- ・エレベーター 等

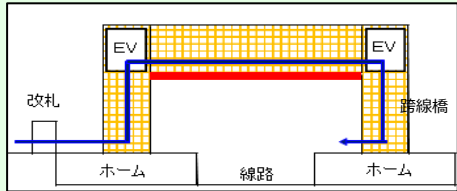


② バリアフリー事業

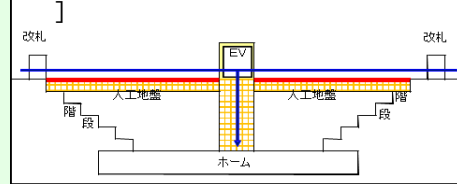
○ 駅改良（バリアフリー施設の整備に必要な改良）

- ・跨線橋、人工地盤 等

〔跨線橋新設＋エレベーター設置の例〕



〔人工地盤設置＋エレベーター設置の例〕



+

◎ 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

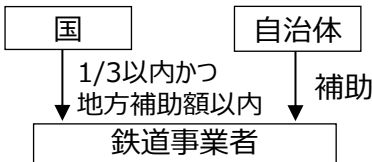
- 新設箇所
- バリアフリー化ルート
- 増床部分



エレベーター

補助スキーム

- (1) 地方自治体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会において整備計画を策定
- (2) 整備計画に基づき、鉄道事業者が、以下の事業を実施
 - ① 駅改良事業、又は、② バリアフリー事業を実施



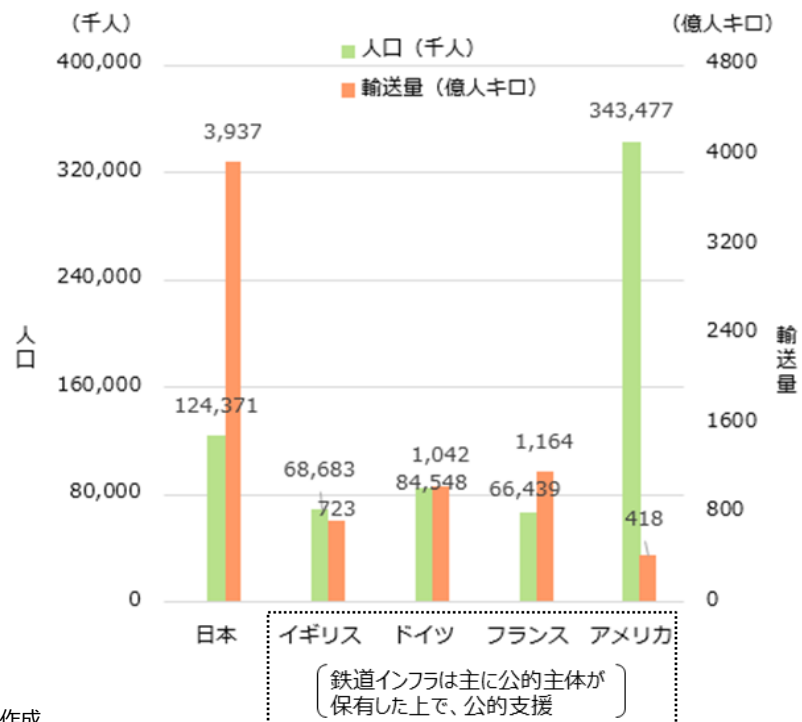
※②について、バリアフリー基本構想に位置づけられた鉄道駅は1/2以内（令和4年度～）

※対象駅の利用者数は要件としていない。

駅改良に対する支援の必要性

- 日本では、諸外国と異なり、人口集中を背景に鉄道事業者が鉄道インフラの運営のみならず整備・保有も行っており、鉄道事業者は道路交通と並ぶ公共インフラの担い手。
- 鉄道ネットワーク全体の信頼性・安全性に資する乗り換え動線の円滑化などの駅改良事業は、鉄道事業の収益増加に必ずしも寄与するわけではなく、鉄道事業者任せでは十分な投資が行われない。

人口・鉄道輸送量等の国際比較（2023年実績）



以下を参考に作成

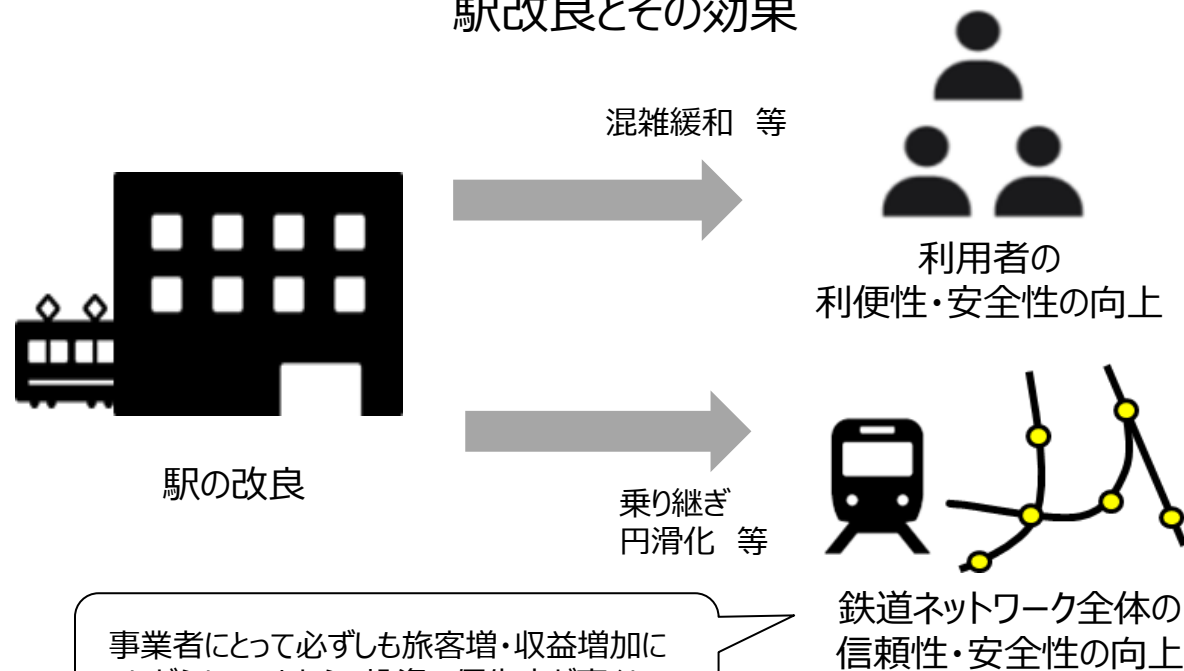
・人口：国連

・鉄道輸送量：日本「交通経済統計要覧」、イギリス「Transport Statistics Great Britain」、ドイツ「Verkehr in Zahlen」、フランス「Comptes des transports」及び「Bilan annuel des transports」、アメリカ「National Transportation Statistics」

※日本、イギリスは4月1日～3月31日、ドイツ・フランス・アメリカは1月1日～12月31日

・その他：国土交通省鉄道局「諸外国における鉄道事業の整備方式・財源、経営状況等に係る調査（令和元年度）調査報告書」（令和2年3月）

駅改良とその効果



駅改良事業 実施例（小田急電鉄 江ノ島線 中央林間駅）

- 一日4万人強の利用者が小田急江ノ島線と東急田園都市線間の乗換を行う中、乗換改札口が一箇所に集中していたことから、駅周辺の土地利用を一部再編した上で、改札を新規設置し、**乗り換え動線を分散化**
- 旅客増・収益増には直接つながらないが**、運行効率性、安全性の向上により鉄道ネットワークの信頼性が向上。

利用者の利便性・安全性の向上

○ホーム拡幅、ホームドア整備

各ホーム階段付近の旅客滞留および乗降客の錯綜が緩和され、**各ホーム上の混雑が緩和**

◆整備内容・効果

- ①通行可能幅員拡大
【上り】迂回動線新設 【下り】最小400mm→1200mm
- ②最小幅員における通行可能人数の増加
【上り】既存有効幅員+約3人分 【下り】約1人分→約2人分

整備前



整備後



階段付近の混雑状況

○ホームドア整備

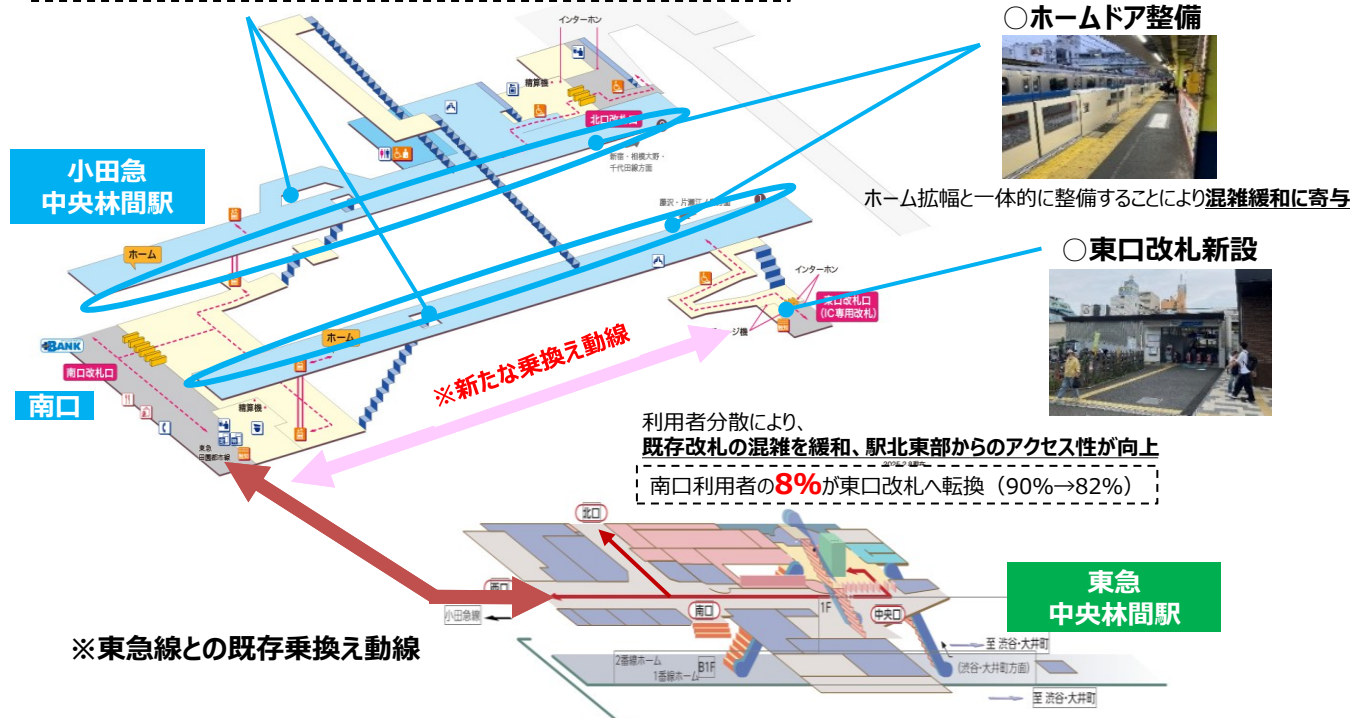


ホーム拡幅と一体的に整備することにより**混雑緩和に寄与**

○東口改札新設



利用者分散により、**既存改札の混雑を緩和、駅北東部からのアクセス性が向上**
南口利用者の**8%**が東口改札へ転換（90%→92%）

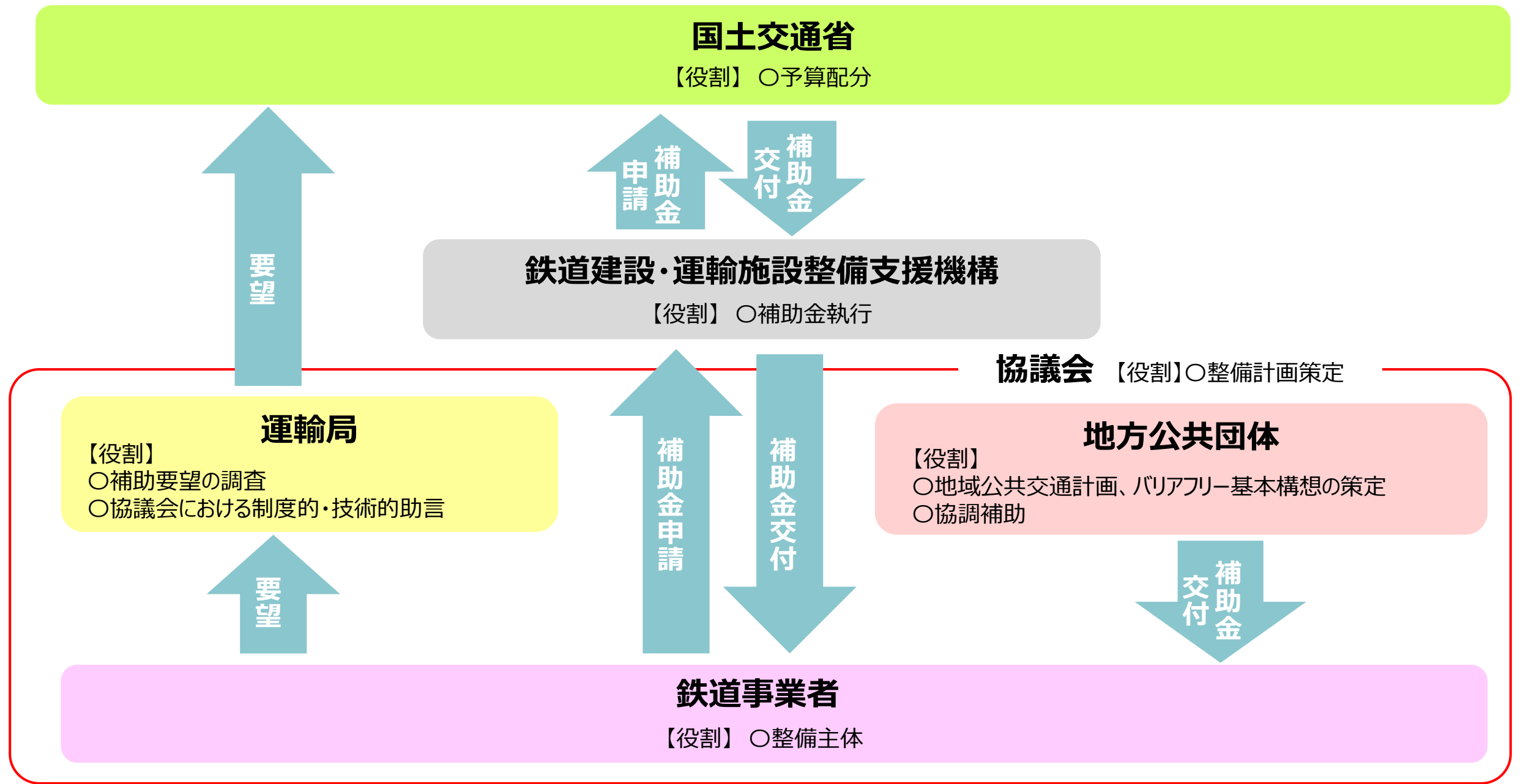


鉄道ネットワークの信頼性向上

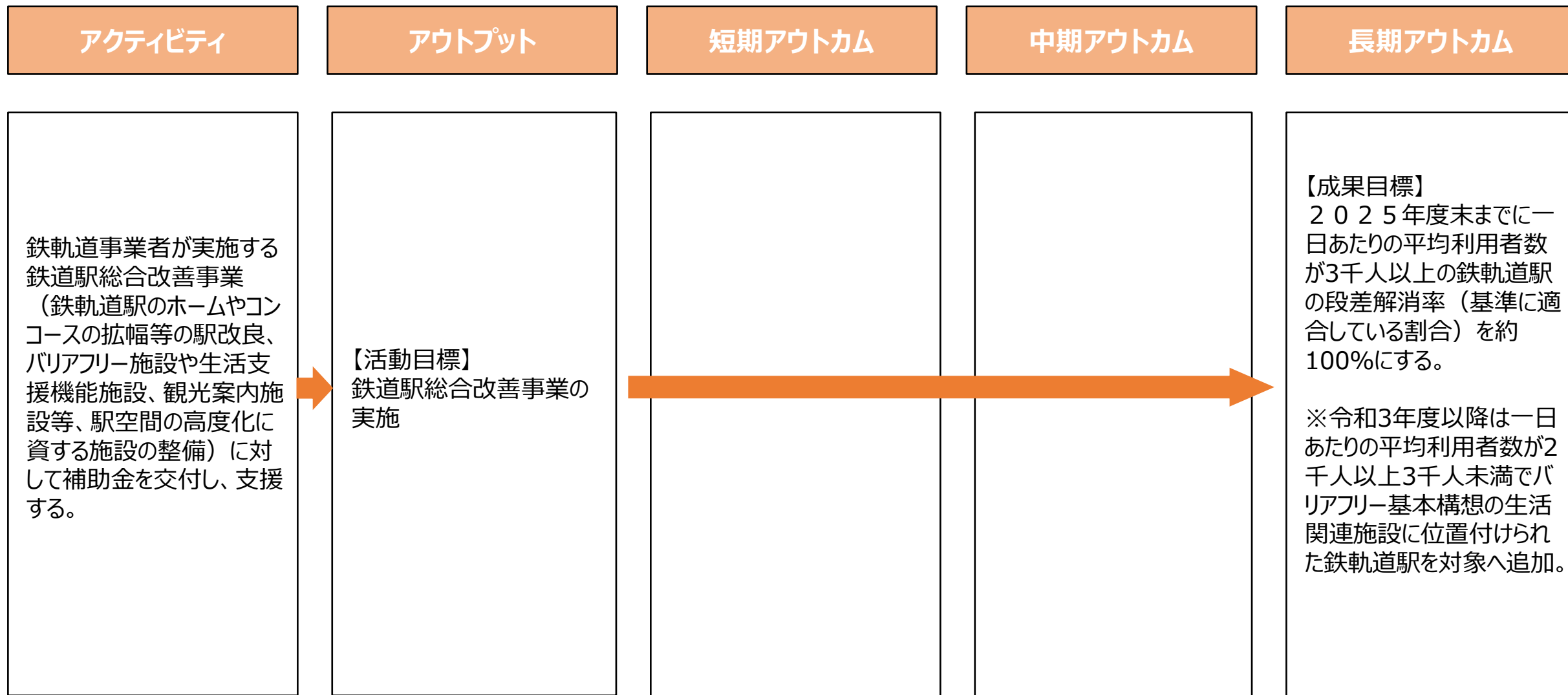
交通結節機能改善により、平時のピーク時の乗降円滑化など、都心方面アクセスの**信頼性向上**を目指す



鉄道駅総合改善事業の予算執行フロー



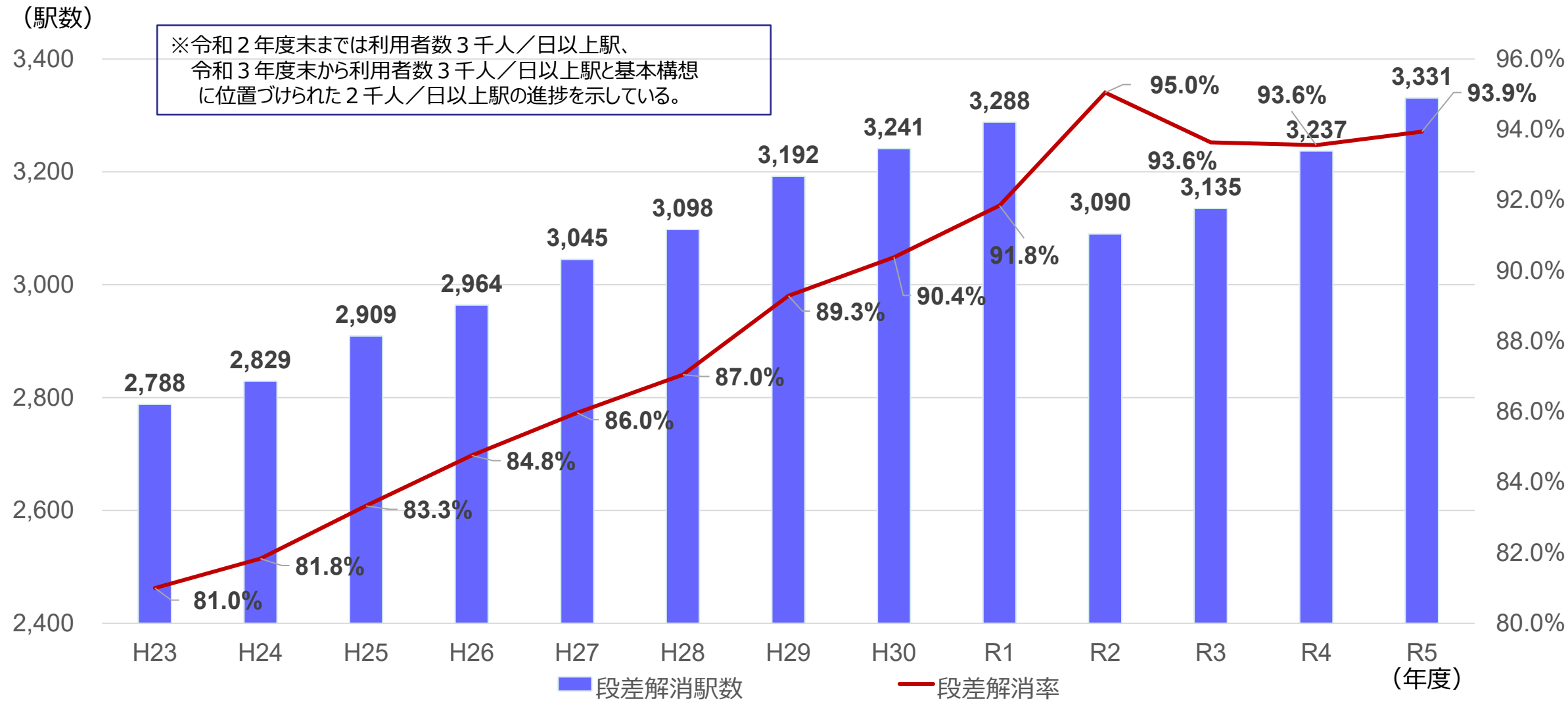
バリアフリー法に基づく基本方針における鉄軌道駅に係る段差解消の数値目標をKPIに設定



鉄軌道駅における段差解消の進捗状況(数値目標対象駅)

数値目標対象駅における段差解消率は順調に推移している。

※令和2年度末までは利用者数3千人／日以上駅、
令和3年度末から利用者数3千人／日以上駅と基本構想
に位置づけられた2千人／日以上駅の進捗を示している。



※令和2年度までは、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準に適合している設備により、乗降場ごとに、段差が解消された経路を1以上確保している駅の実績値。
※令和3年度からは、上記のうち、自社内での乗継経路に関する段差解消や主たる経路とバリアフリールートとの経路の長さの差ができる限り小さくされている等の基準に適合している駅の実績値（平成30年度基準改定）。

鉄道駅総合改善事業の課題と見直しの方向性

- 事業の実施により、利用者の利便性、円滑性及び安全性の向上が図られることに加え、鉄道ネットワークの信頼性の向上にも寄与。
- 一方で、本事業に係る指標が必ずしも効果に沿っていない場合があるとともに、要望に対して明確な優先順位づけのないままとなっている面もあるなど、課題も見えてきており、見直しを行う必要がある。

課題①：K P I

事業のKPIが段差解消率のみ

- ①駅改良事業の効果を測る指標として不十分
- ②バリアフリー事業の効果が現在の段差解消率のみでは不十分



見直しの方向性

- ①駅改良事業の指標となる新たなKPIを設定
- ②バリアフリー事業においてKPIを追加

課題②：採択基準

支援対象の選定に関する優先順位が明確でない



見直しの方向性

鉄道ネットワークの強化に資する複数の鉄道路線や二次交通との交通結節点となる駅を要件するとともに、都市部においては補助金以外の資金も活用しながら地方部に対する重点的支援を実施するといった方向性を検討

【参考】令和8年度以降の次期バリアフリー整備目標(案)

「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」における最終とりまとめ（令和7年6月）において、令和8年度以降の次期バリアフリー整備目標案を提示。今年度中に基本方針が改正される予定。

<鉄軌道>

バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標（案）

青字：変更箇所

2030（令和12）年度までの目標		2023年度末 現状値	2025年度末 数値目標	2030年度末 数値目標	数値目標以外の目標
3,000人/日以上及び 基本構想の生活関連施設に位置 付けられた 2,000人/日以上鉄軌道駅に おけるバリアフリー化率	段差の解消 ※1	約94%	原則 100%	原則 100%	- 地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う - その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 - 高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、駅及び周辺施設の状況や駅の利用状況及び駅の構造等の制約条件等を踏まえ、地域の支援の下、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める
	転落防止設備	約84%	原則 100%	原則 100%	
	視覚障害者誘導用ブロック ※2	約45%	原則 100%	原則 100%	
	案内設備 ※3	約77%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型トイレ ※4	約92%	原則 100%	原則 100%	
	障害者対応型券売機	(約91%)	—	原則 100%	
	拡幅改札口	(約97%)	—	原則 100%	
ホームドア・可動式ホーム柵の設置番線数 ※カッコ内は、10万人以上/日の駅の番線数（内数表記）		2,647番線 (559番線)	3,000番線 (800番線)	4,000番線 (900番線)	
プラットフォームと車両の段差・隙間を縮小している番線数		(※5)	—	4,000番線	
鉄軌道車両におけるバリアフリー化率		約60% ※6※7	約70% ※7	約80% ※8	

※1 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）及び鉄軌道駅に限っては公共交通移動等円滑化基準第18条の2への適合をもって算定。

※2 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条への適合をもって算定。

※3 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第10条～12条への適合をもって算定。

※4 バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第13条～15条への適合をもって算定。また、トイレを設置している施設における割合。

※5 国土交通省集計値 2,169番線

※6 各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。

※7 2020年4月に施行されたバリアフリー基準（鉄軌道車両に設ける車椅子スペースを1列車につき2か所以上とすること等を義務付け）への適合状況。

※8 2023年4月に施行された新たなバリアフリー基準（新幹線及び特急車両における車椅子用フリースペース設置等を義務付け）への適合状況。