

行政事業レビューシート (国土交通省)																							
予算事業名	鉄道駅移動円滑化施設整備事業		事業開始年度	平成12年度		作成責任者																	
担当部局庁	鉄道局		担当課室	鉄道業務政策課 駅機能高度化推進室		室長 田中 一弘																	
会計区分	一般会計		上位政策	総合的なバリアフリー化を推進する																			
根拠法令 (具体的な 条項も記載)	障害者基本法 第18条 高齢社会対策基本法 第12条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の 促進に関する法律 第52条		関係する計 画、通知等	移動等円滑化の促進に関する基本方針																			
事業の目的 (目指す姿を簡 潔に。3行程度 以内)	既存の鉄道駅における、エレベーター等の設置による段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための点状ブロック等の整備、障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化設備の整備を促進することにより、鉄道利用に係る障害者、高齢者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上を図ることを目的とする。																						
事業概要 (5行程度以 内。別添可)	地方公共団体の出資又は拠出に係る法人であって、鉄道駅の改良整備・保有を目的とする者が、駅施設の床又は通路、跨線橋、プラットホーム等の増改築とあわせて、エレベーター等の設置、視覚障害者の転落を防止するための点状ブロック等の整備、障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化設備の整備を行う場合に要する経費の一部(補助対象事業費の1/3以内かつ地方公共団体の補助額以内)について、予算の範囲内において補助する。																						
実施状況	<table border="0"> <tr> <td>平成19年度</td> <td>34駅</td> <td>(西永福駅、富田駅、甲子園口駅等)</td> </tr> <tr> <td>平成20年度</td> <td>35駅</td> <td>(掛川駅、新田駅、岩倉駅等)</td> </tr> <tr> <td>平成21年度</td> <td>22駅</td> <td>(箱根湯本駅、京橋駅、桃山台駅等)</td> </tr> <tr> <td>平成22年度</td> <td>8駅</td> <td>(六合駅、犬山駅、水無瀬駅等)</td> </tr> <tr> <td>平成23年度要求</td> <td>未定</td> <td></td> </tr> </table>						平成19年度	34駅	(西永福駅、富田駅、甲子園口駅等)	平成20年度	35駅	(掛川駅、新田駅、岩倉駅等)	平成21年度	22駅	(箱根湯本駅、京橋駅、桃山台駅等)	平成22年度	8駅	(六合駅、犬山駅、水無瀬駅等)	平成23年度要求	未定			
平成19年度	34駅	(西永福駅、富田駅、甲子園口駅等)																					
平成20年度	35駅	(掛川駅、新田駅、岩倉駅等)																					
平成21年度	22駅	(箱根湯本駅、京橋駅、桃山台駅等)																					
平成22年度	8駅	(六合駅、犬山駅、水無瀬駅等)																					
平成23年度要求	未定																						
予算の状況 (単位:百万円)		19年度	20年度	21年度	22年度	23年度要求																	
	予算額(補正後)	2,400	2,400	1,200	720																		
	執行額 ※1	2,298	2,370	1,793																			
	執行率	95.8%	98.8%	149.4% ※2																			
	総事業費(執行ベース)	7,143	7,227	7,886																			
自己点検	支出先・ 使途の把 握水準・ 状況	本事業は、国庫補助事業であることから、事業着手から事業完了までの間において、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」及び「鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助交付要綱」等に基づき、国土交通省職員による成果物確認・工事請負契約書等の証拠書類の審査を実施することにより、国庫補助金の支出先・使途等について、その適否を含め明確に把握している。																					
	見直しの 余地	本事業により、民間鉄道事業者の鉄道駅等でのバリアフリー化設備の整備に補助を行おうとする場合、当該鉄道事業者に直接補助金を交付できず、交通エコロジー・モビリティ財団(※3)が施設の整備・保有を行い、当該鉄道事業者にこれを貸し付ける方法をとっていることにより、民間鉄道事業者との協定締結等の煩雑な手続きが必要になるなどの非効率性が生じていることに鑑み、鉄道駅等のバリアフリー化設備の整備に対し必要な補助制度は維持することを基本にしつつ、非効率性が解消されるよう本事業の制度運用を見直す。																					
予算 シム の 所 効 率 化																							
補 記	※1・2 「執行額」には前年度からの繰越に伴う金額が含まれる。このため、「執行率」が100%を超える場合がある。 ※3 地方公共団体(21自治体)等が出捐する公益法人である。																						
	【予算科目】	<table border="0"> <tr> <td>・006 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>  ・43 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費に必要な経費</td> <td>(21年度予算額)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(21年度決算見込額)</td> </tr> <tr> <td>    ・43052-1925-00 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助</td> <td>1,200百万円</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1,793百万円</td> </tr> </table>					・006 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費						・43 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費に必要な経費	(21年度予算額)				(21年度決算見込額)	・43052-1925-00 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助	1,200百万円			
・006 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費																							
・43 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費に必要な経費	(21年度予算額)				(21年度決算見込額)																		
・43052-1925-00 鉄道駅移動円滑化施設整備事業費補助	1,200百万円				1,793百万円																		

国土交通省  
1,793百万円

国は、関係地方公共団体と連携して、本制度を活用すること等により、既存の鉄道駅における、エレベーター等の設置による段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための点状ブロック等の整備、障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化設備の整備を促進し、鉄道利用に係る障害者、高齢者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上を図る。

関係地方公共団体

関係地方公共団体

【補助】

【補助】

A. 交通エコロジー・モビリティ財団

1,627百万円

※ 地方公共団体(21団体)等が出捐する公益法人

C. 北大阪急行電鉄(株)(1駅)

166百万円

※ 大阪府等が出資する法人

地方公共団体と国からの補助金等を財源に、民間鉄道事業者との協定等に基づき、鉄道駅にエレベーター等のバリアフリー化設備を整備・保有し、当該施設を民間鉄道事業者に貸付け、耐用年数経過後、民間鉄道事業者に譲渡する

地方公共団体と国からの補助金及び自己資金を財源に、鉄道駅にエレベーター等のバリアフリー化設備を整備・保有する

【工事の委託】

B. 民間鉄道事業者(7社:21駅)

1,627百万円

民間鉄道事業者は、交通エコロジー・モビリティ財団との協定等に基づき、同財団から工事の委託を受けて、自社の駅にエレベーター等のバリアフリー化設備の工事を行い、工事完了後のバリアフリー化設備について、同財団に引渡し、同財団より貸付けを受ける

資金の流れ  
(資金の受け取り先が何を  
行っているかについて  
補足する)  
(単位:百万円)

**費目・使途**  
 (「資金の流れ」  
 においてブロックごとに最大の金額が支出されている者について記載する。使途と費目の双方で実情が分かるように記載)

A. 交通エコロジー・モビリティ財団			C.北大阪急行電鉄株(桃山台駅)		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
停車場設備費	停車場設備工事施工費	756	停車場設備費	停車場設備工事施工費	155
土木費	土木工事施工費	508	電路設備費	電路設備工事施工費	9
電路設備費	電路設備工事施工費	234	線路設備費	線路設備工事施工費	2
線路設備費	線路設備工事施工費	71			
附帯工事費	附帯工事施工費	58			
計		1,627	計		166
B.阪急電鉄(株) [3駅分]					
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	318			
停車場設備費	停車場設備工事施工費	121			
電路設備費	電路設備工事施工費	84			
線路設備費	線路設備工事施工費	64			
附帯工事費	附帯工事施工費	10			
計		597	計		0
B.代表例(阪急電鉄株 石橋駅)					
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
土木費	土木工事施工費	162			
停車場設備費	停車場設備工事施工費	57			
電路設備費	電路設備工事施工費	49			
線路設備費	線路設備工事施工費	24			
附帯工事費	附帯工事施工費	8			
計		300	計		0
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0

## 【別紙】

B.民間鉄道事業者(7社) 1,627百万円		
No.	支出先	金額 (百万円)
1	阪急電鉄(株)	597
2	西日本旅客鉄道(株)	391
3	東海旅客鉄道(株)	343
4	名古屋鉄道(株)	154
5	東日本旅客鉄道(株)	84
6	近畿日本鉄道(株)	55
7	箱根登山鉄道(株)	3
8		
9		
10		

# 鉄道駅移動円滑化施設整備事業の創設経緯について

資料1

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性が増大していることにかんがみ、公共交通機関の駅等の構造・設備を改善するための措置等を講ずることにより、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図るため、平成12年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(交通バリアフリー法)が制定され、その後、建築物のバリアフリー化を進める“ハートビル法”と発展的に統合・拡充されて、平成18年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)が成立した。「鉄道駅移動円滑化施設整備事業」は、国として、これらの法律上に規定された責務を果たすため、大規模なバリアフリー化のための駅改良工事に対するインセンティブ措置(国庫補助制度)として創設されたものである。

【平成12年～】

## 鉄道駅移動円滑化施設整備事業

(事業の概要) 本格的高齢社会、障害者の社会参加の要請の高まり等を背景に、高齢者や障害者が鉄道または軌道を安全かつ円滑に利用できるようにするため、駅におけるバリアフリー化設備の整備に要する経費の一部を補助する。

【平成18年】

## 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)

(平成18年法律第91号)

(資金の確保等)

第52条 国は、移動等円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

(国の責務)

第4条 国は、高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者と協力して、基本方針及びこれに基づく施設設置管理者の講ずべき措置の内容その他の移動等円滑化の促進のための施策の内容について、移動等円滑化の進展の状況等を勘案しつつ、これらの者の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で、適時に、かつ、適切な方法により検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

2 国は、教育活動、広報活動等を通じて、移動等円滑化の促進に関する国民の理解を深めるとともに、その実施に関する国民の協力を求めるよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第5条 地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

(施設設置管理者等の責務)

第6条 施設設置管理者その他の高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する施設を設置し、又は管理する者は、移動等円滑化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

【平成12年】

## 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)

(平成12年法律第68号)

(国、地方公共団体及び国民の責務) 《抜粋》

第20条 国は、移動円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

【平成5年改正】

## 障害者基本法<抄>

(平成45年法律第84号)

(公共的施設のバリアフリー化)

第18条 国及び地方公共団体は、障害者の利用の便宜を図ることによって障害者の自立及び社会参加を支援するため、交通施設その他の公共的施設について、障害者が円滑に利用できるような施設の構造及び設備の整備等の計画的推進を図らなければならない。

2 交通施設その他の公共的施設を設置する事業者は、障害者の利用の便宜を図ることによって障害者の自立及び社会参加を支援するため、社会連帯の理念に基づき、当該公共的施設について、障害者が円滑に利用できるような施設の構造及び設備の整備等の計画的推進に努めなければならない。

3 国及び地方公共団体は、公共的施設の構造及び設備の整備等が総合的かつ計画的に推進されるようにするため、必要な施策を講じなければならない。

【平成7年】

## 高齢社会対策基本法<抄>

(平成7年法律第129号)

(生活環境)

第12条 国は、高齢者が自立した日常生活を営むことができるようにするため、高齢者の円滑な利用に配慮された公共的施設の整備を促進するよう必要な施策を講ずるものとする。



# 鉄道駅移動円滑化施設整備事業の目的及び実施状況について

## 既設駅における高齢者・身体障害者等の移動の円滑化を促進



**転落防止設備**  
ホームドア又は可動式ホーム柵(乗降口が一定している等一定の条件に該当する場合に限る)

**障害者用トイレ**  
・トイレの構造等を音・点字等で表示すること  
・JIS規格に適合するピクトグラムを設置すること

**乗車券等販売所、案内所**  
筆談用具を備え、筆談用具があることを表示すること

**改札口**  
自動改札機には進入の可否を表示

**段差・隙間解消設備**  
十分な長さ、幅及び強度を有する渡り板等

**照明設備**

**エレベーター**  
・かごの大きさは140×135cm以上とすること  
・到着階及び出入口の戸の閉鎖について音声案内をすること  
・JIS規格に適合するピクトグラムを設置すること 等

移動等円滑化された経路



## 移動等の円滑化の促進に関する基本方針

- 1 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項
- 2 移動等円滑化の目標
  - (1) 旅客施設
    - ① 鉄道駅及び軌道停留場

一日当たりの平均的な利用者数が五千人以上である鉄道駅及び軌道停留場については、平成二十二年までに、原則としてすべての鉄道駅及び軌道停留場について、エレベーター又はエスカレーターを高低差五メートル以上の鉄道駅及び軌道停留場に設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。

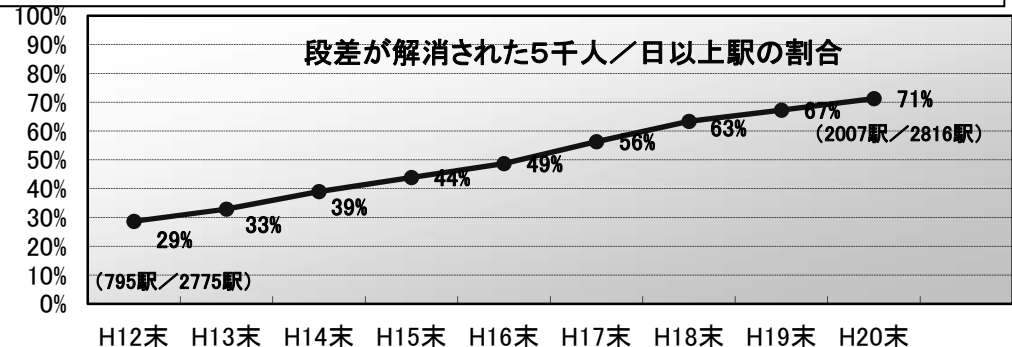
また、これ以外の鉄道駅及び軌道停留場についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態等を踏まえて、移動等円滑化を可能な限り実施する。

## 移動等の円滑化の実施状況

○1日当たりの利用者数が5千人以上の鉄軌道駅(2,816駅)のうち、エレベーター等により段差が解消されている駅の割合は71%(2,007駅)まで進捗。今後、残っている駅では、バリアフリー化のために駅の周辺と一体的な大規模改良が必要になる等の課題がある。

○また、1日当たりの利用者数が5千人未満の鉄軌道駅(6,655駅)のうち、エレベーター等により段差が解消されている駅の割合は、19%(1,282駅)に過ぎない。

○一層の高齢化が進む中、鉄道駅のバリアフリー化は、いまだ、途半ばである。



# 鉄道駅移動円滑化施設整備事業の概要

資料3

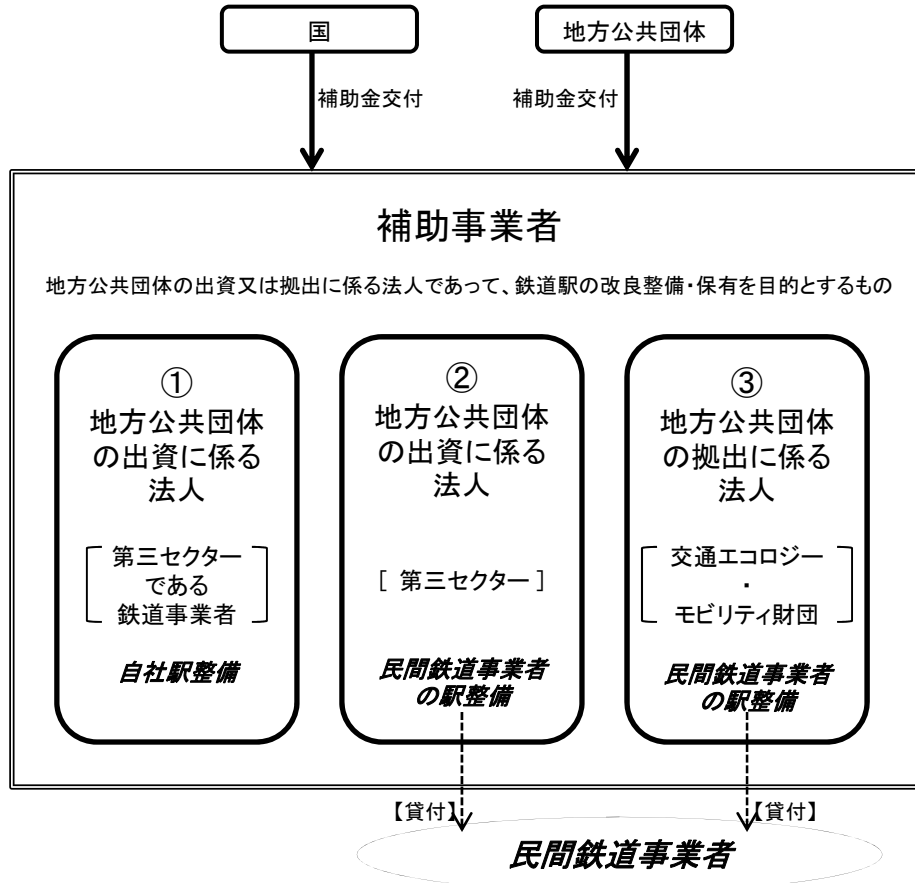
**補助の目的** : 高齢者、障害者等の移動の円滑化を図るために必要となる施設を整備する事業(駅施設の床又は通路、跨線橋、プラットホームその他の主要構造物の増改築を伴うものに限る。)に要する経費の一部を国が補助することにより、鉄道利用に係る一般旅客、高齢者、障害者等の利用の利便性、円滑性及び安全性の向上等を図る。

**補助事業者** : 地方公共団体の出資又は拠出に係る法人であって、鉄道駅の改良整備・保有を目的とするもの

**補助対象事業** : 駅におけるバリアフリー化設備(エレベーター、スロープ、障害者対応トイレ等)の整備であって、駅施設の床、通路、ホーム等の構造物の増改築を伴うもの

**補助金の額** : 地方公共団体の補助する額以内で、かつ、補助対象経費の1/3以内の額

## 【本事業のスキーム】



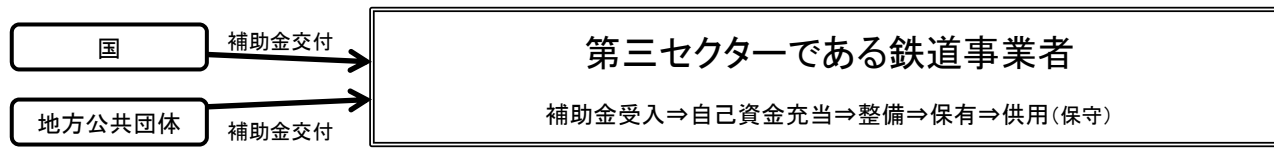
## 交通エコロジー・モビリティ財団の概要

【地方公共団体(21自治体)等が出捐する公益法人】

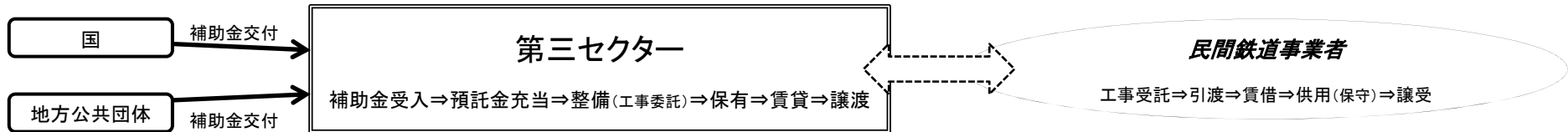
法人名称	交通エコロジー・モビリティ財団 (略称:交通エコモ財団)		代表者	会長	井山 嗣夫
所在地	〒102-0078 東京都千代田区五番町10番地 五番町KUIビル3F 東横線(丸の内線)有明駅・南北線・都営新宿線有明駅より徒歩5分			TEL	代表 03-3221-6672
			FAX	03-3221-6674	
設立許可年月日	正会員数	1名	基本財産	16,101,571 千円	
平成6年9月30日	賛助会員数	63名	資産総額	60,481,278 千円	
	支 部 数	—	年間予算	5,651,673 千円	
目 的	高齢者、障害者等のより一層円滑なモビリティを実現するための啓発広報、情報提供及び調査研究。情報提供及び調査研究。情報提供及び調査研究。情報提供及び調査研究。情報提供及び調査研究。				
事 業	(1) 高齢者及び障害者等の円滑な公共交通機関の利用に資するための活動に対する支援、啓発広報、情報提供及び調査研究 (2) 鉄道駅、バスターミナル、旅客ターミナル、空港旅客ターミナル及び旅客船におけるエレベーター・エスカレーター設置事業並びにラフト付路線バスの導入その他公共交通施設における高齢者及び障害者等の利用の円滑化に資する施設整備に対する支援 (3) 国及び地方公共団体の補助を受け鉄道駅におけるバリアフリー化に必要な施設を整備、保守し、鉄道事業者等に貸し付ける事業 (4) 運輸部門における課題の解決を推進するための事業 (5) 地域における国際交流、地域住民の交通機関整備その他活力ある地域社会の創出を推進するための事業 (6) 前2号に掲げる事業を実施する他の公益法人に対する支援事業 (7) その他財団の目的を達成するために必要な事業				
そ の 他	○広 報 誌 エコモ (年5回発行) ○出 版 物 公共交通機関除雪施設の移動円滑化マニュアル、運輸・交通と環境 誌 ○交通バリアフリー情報提供システム (らくらくおでかけネット) <a href="http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index/">http://www.ecomo-rakuraku.jp/rakuraku/index/</a> ○ホームページ <a href="http://www.ecomo.or.jp">http://www.ecomo.or.jp</a>				

# 鉄道駅移動円滑化施設整備事業のスキーム

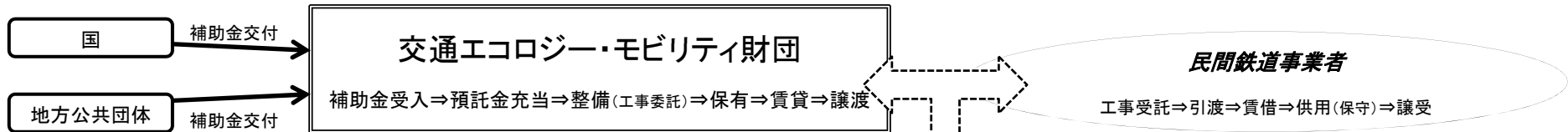
## ① 地方公共団体の出資に係る法人(鉄道事業者) ※自社駅整備



## ② 地方公共団体の出資に係る法人(鉄道事業者等) ※民間鉄道事業者の駅整備



## ③ 地方公共団体の拠出に係る法人(交通エコロジー・モビリティ財団) ※民間鉄道事業者の駅整備



### ① 交通エコロジー・モビリティ財団と民間鉄道事業者との間で、以下の協定・契約等を締結

- ・ 鉄道駅移動円滑化施設整備事業に関する基本協定
- ・ ○○線○○駅における鉄道駅移動円滑化施設整備工事の施工に関する協定
- ・ ○○駅移動円滑化施設の賃貸借等に関する契約
- ・ ○○駅移動円滑化施設の賃貸借等に関する契約の運用についての覚書
- ・ ○○駅移動円滑化施設に係る管理費の負担に関する覚書

同財団と民間鉄道事業者間において締結された上記①の協定・契約等に基づき

- ② 同財団は、国と地方公共団体からの補助金及び鉄道事業者からの預託金により、既設駅にバリアフリー化設備を整備 ※実際のバリアフリー化設備工事は民間鉄道事業者に委託
- ③ 完成したバリアフリー化設備は、同財団の資産として固定資産に計上し、鉄道事業者には有償貸付け ※鉄道事業者負担分は、同財団の財務諸表の固定負債(預託金)に計上
- ④ 民間鉄道事業者が同財団に支払う貸付料は、以下のとおり
  - ・ バリアフリー化設備の減価償却費 ※鉄道事業者からの預託金相当分であり、鉄道事業者への預託金返還額と相殺処理
  - ・ バリアフリー化設備に係る公租公課(固定資産税等)
  - ・ 財産管理業務に係る費用 ※財団における本事業専属要員3名(国家公務員0名)の人件費と本事業に係る物件費
- ⑤ 賃貸借期間は、バリアフリー化設備の法定耐用年数としており、法定耐用年数経過後に、鉄道事業者に譲渡



論点等説明シート

事業名

鉄道駅移動円滑化施設整備事業

担当部局庁

鉄道局

事業についての論点等

○駅のバリアフリー化は、現在でも、その法的な位置付けは明確で、国民からのニーズも強い。更に、目下、検討中の交通基本法案においても、国民全体の「移動に関する権利」の議論が深度化しつつある。これらを踏まえれば、駅のバリアフリー化は極めて重要な政策であり、引き続き、本事業を維持すべきではあるが、より効率的な事業の実施のために制度の見直しの余地があるのではないか。具体的には、

○本事業により、民間鉄道事業者の駅のバリアフリー化を支援しようとする場合は、地方公共団体(21自治体)等が出捐する公益法人(交通エコロジー・モビリティ財団)を補助事業者とし、整備後のバリアフリー化施設は当該法人が保有し、民間鉄道事業者は当該法人から施設を賃借するスキームを取ることが一般化しているが、当該法人を活用したスキームの場合、当該法人及び民間鉄道事業者との間において協定締結等の煩雑な手続きが必要になる等の非効率性が生じているのではないか。

○交通エコロジー・モビリティ財団を活用したスキームに非効率性が存在する一方で、駅のバリアフリー化に関する支援制度の充実を図るためには、今後、民間鉄道事業者の駅のバリアフリー化を支援する場合、当該法人を活用したスキームを見直し、既存の第三セクターを活用する等、「地方公共団体の出資に係る法人」に対して補助する仕組みの積極的な活用を検討すべきではないか。

【参考】

本事業は、公共財を生み出す公共事業であるという制約から、民間企業は補助対象とはなり得ない。このため、「地方公共団体の出資又は拠出に係る法人」を補助事業者としており、このような法人が鉄道駅の改良整備・保有を行う場合に限り補助することができる。