

# 鉄道駅総合改善事業 (駅改良事業)事例集

---

国土交通省 鉄道局  
都市鉄道政策課  
令和5年11月

- 01 【小田急電鉄】鶴川駅
- 02 【京浜急行電鉄】品川駅
- 03 【東急電鉄】池上駅
- 04 【相模鉄道】海老名駅
- 05 【JR東海】刈谷駅
- 06 【阪急電鉄・京福電鉄】西院駅
- 07 【参考】鉄道駅総合改善事業の概要

# 01 小田急電鉄 小田原線 鶴川駅総合改善事業

[駅の概要(整備前)]

所在地: 東京都町田市

駅構造: 2面3線の地上駅

利用者数(令和4年度): 57,563人/日



[事業概要](事業期間: 令和5年度~)

自由通路整備と併せて、駅舎を移設し、橋上駅舎化することにより、利用者の利便性向上を図るとともに、地域交流拠点施設を整備することにより、駅機能高度化を図る。

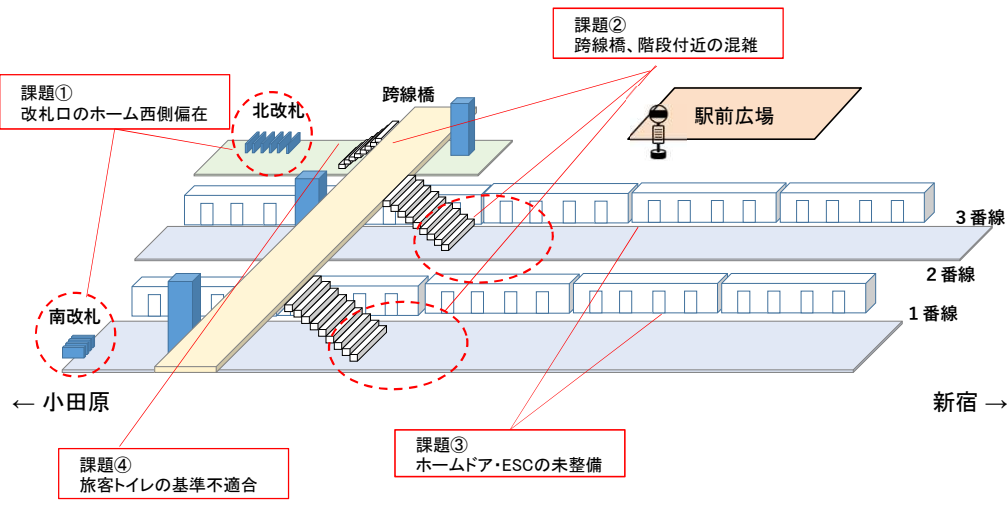
[活用補助メニュー]

社会資本整備総合交付金、鉄道駅総合改善事業費補助

## 整備前

[課題]

- 改札口がホーム西側に偏在し、バス等との乗換えが不便。
- 跨線橋の通路幅が狭隘であり、階段も少ないため、旅客滞留等による混雑が発生。
- ホームドア、ESCが未整備。
- 旅客トイレがバリアフリーガイドラインの標準的な整備内容に不適合。



## 整備後

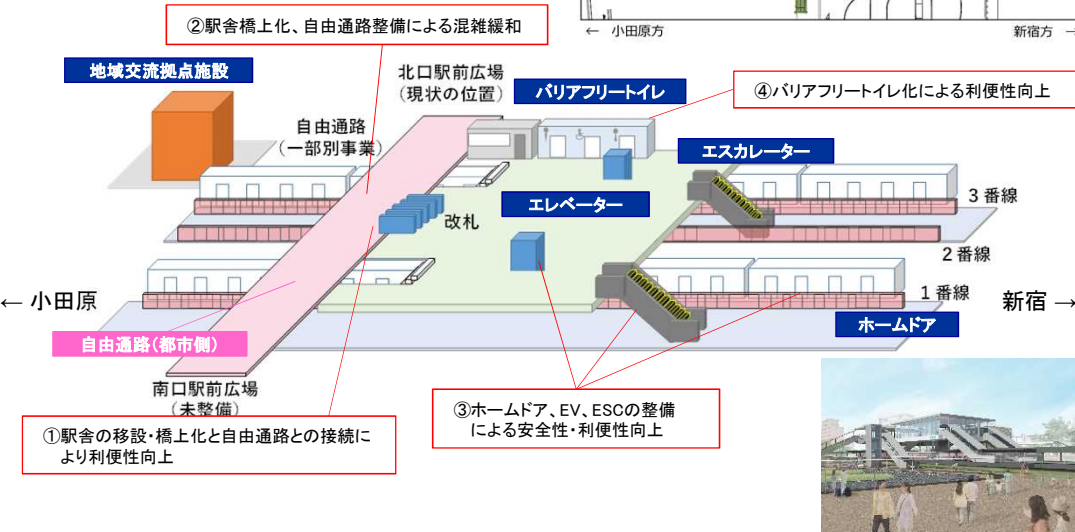
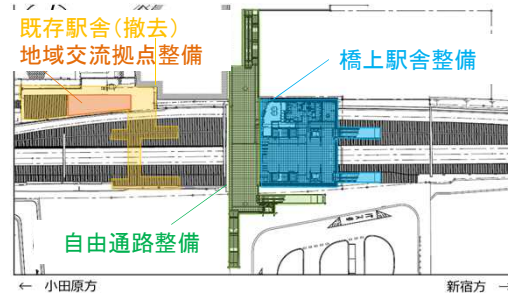
[効果]

- 駅舎を移設・橋上化することにより、利用者のアクセス向上を図る。
- 適切な広さのコンコース整備やESC設置等により、混雑緩和を図る。
- ホームドア整備により安全性の向上が図られる。
- 地域交流拠点施設の整備により、駅機能の高度化が図られる。

[事業概要詳細]

- 橋上駅舎化(改札口、階段、EV、ESC等)
- ホームドア、バリアフリートイレ
- 地域交流拠点施設等

※ホームドア、EV等のバリアフリー設備は、鉄道駅バリアフリー料金制度等で整備(補助対象外)



# 02 京浜急行電鉄 本線 品川駅総合改善事業

## [駅の概要]

所在地: 東京都港区

駅構造: 2面3線の高架駅

利用者数(令和4年度): 214,527人 / 日



[事業概要] (事業期間: 令和3年度~)

連続立体交差事業等の駅周辺整備と合わせて駅施設を改良することにより、機能的で、来訪者にもわかりやすく、利便性の高い駅空間を形成する。(線路の増設(2面4線化)、ホームドアの設置、昇降施設の増設、観光案内施設の整備等)

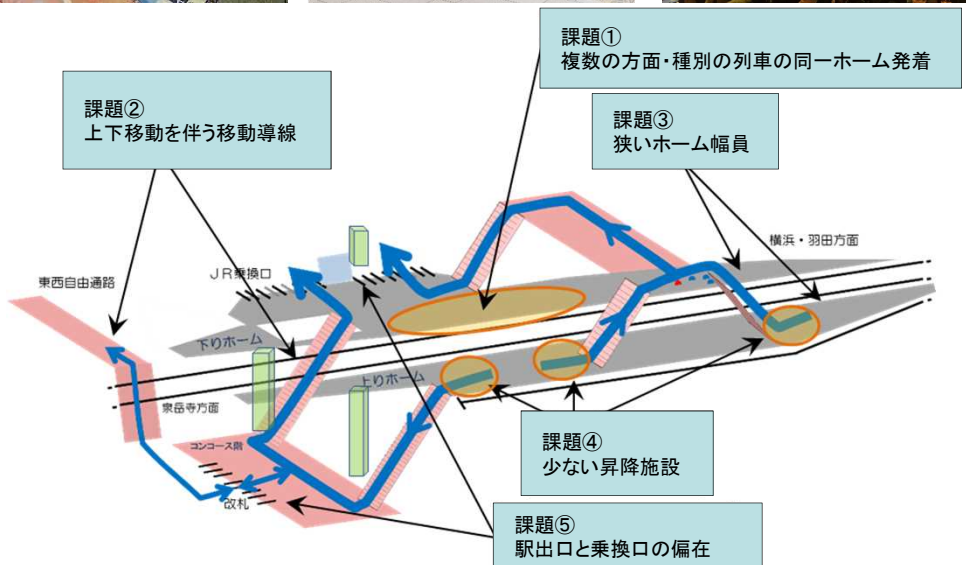
[活用補助メニュー]

鉄道駅総合改善事業費補助

## 整備前

### [課題]

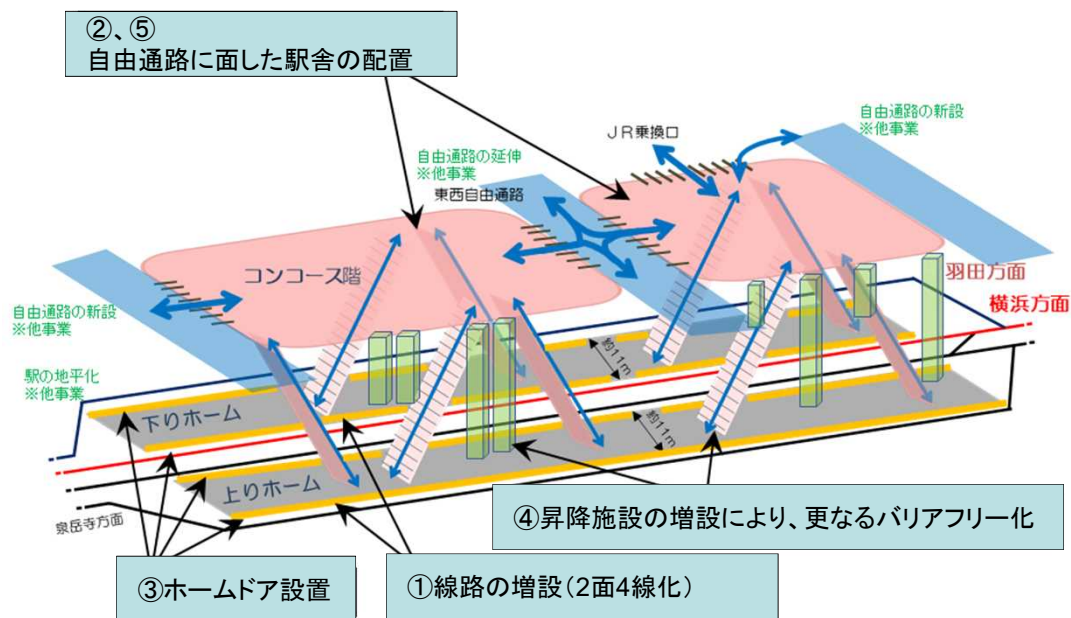
- ・下りホームでは、横浜や羽田など複数の方面、また、特急や普通など異なる種別の列車が同一ホームより発着するため、利用者にとって分かりづらい。
- ・乗換移動における上下移動が多く、また、昇降施設が少ない。
- ・一部ホーム幅員が狭隘なことや駅出口と乗換口の偏在により、利用者が集中し、混雑が発生。



## 整備後

### [効果]

- ・線路の増設(2面4線化)及び各自由通路に面した駅舎の配置により、利便性向上を図る。
- ・ホームドアの設置により、安全性向上を図る。
- ・昇降施設の増設により、更なるバリアフリー化を図る。



# 03 東急電鉄 池上線 池上駅総合改善事業

## [駅の概要]

所在地: 東京都大田区

駅構造: 2面2線の橋上駅

利用者数(令和4年度): 32,969人/日



[事業概要] (事業期間: 平成29年度～令和2年度)

橋上駅舎化に伴う構内踏切の解消、南北自由通路整備、バリアフリー化、生活支援機能施設(保育施設)等を整備することにより、駅機能の高度化を図る。

[活用補助メニュー]

鉄道駅総合改善事業費補助

## 整備前

### [課題]

- ・構内踏切により、ラッシュ時は利用者が滞留し安全性に課題がある。
- ・北側と南側は鉄道で分断されており、北側にしか改札口がない。
- ・多機能トイレが整備されておらず、バリアフリー対応が不十分である。
- ・生活支援機能施設(保育施設等)がない。



外観



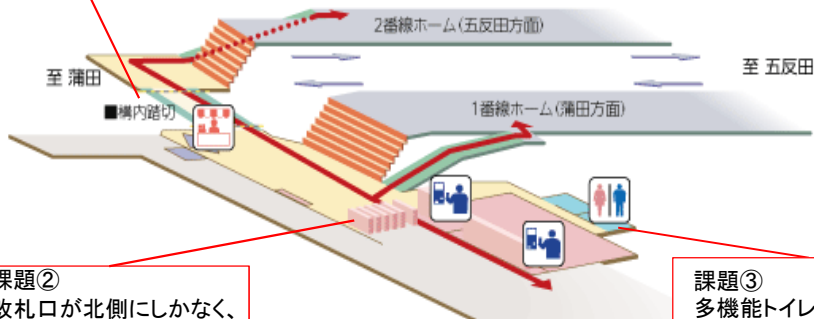
構内踏切



構内踏切(混雑時)

課題①  
構内踏切により発生する混雑

課題④  
生活支援施設機能がない



課題②  
改札口が北側にしかなく、  
鉄道で分断された地域

課題③  
多機能トイレが未整備

## 整備後

### [効果]

- ・橋上駅舎化により、構内踏切の廃止をし安全性向上が図られた。
- ・自由通路および南口新設により、南北分断を解消し利便性が向上した。
- ・多機能トイレ等の設置により、バリアフリー対応が十分となった。
- ・駅ビル5階に保育施設を新設することにより、待機児童減少に寄与した。



外観



自由通路(2階)



改札口(2階)

効果②  
自由通路、南口新設による  
利便性向上

効果①  
橋上駅舎化による  
安全性向上

効果④  
保育施設の新設による  
待機児童減少への寄与

【事業概要詳細】  
・橋上駅舎化(S造地上5階)  
→改札口、階段、ESC、自由通路等  
・バリアフリー  
→多機能トイレ、EV等  
・生活支援施設等  
→保育施設、クリニック等



効果③  
多機能トイレによるバリアフリー対応

# 04 相模鉄道 相鉄本線 海老名駅総合改善事業

## 〔駅の概要(整備前)〕

所在地: 神奈川県海老名市

駅構造: 1面2線の地上駅

利用者数(令和4年度): 98,040人/日



## 〔事業概要〕(事業期間:平成27年度～)

- ・連絡通路整備と共に中央2階改札口、北口改札を新設し、乗降客の分散化および利用者の利便性向上を図る。
- ・生活支援施設を整備して駅機能の高度化を図る。

## 〔活用補助メニュー〕

鉄道駅総合改善事業費補助

## 整備前

### 〔課題〕

- ・小田急及びJRとの乗換駅であるが、相鉄の改札が1ヶ所(乗換え・出入口)であるため、ラッシュ時などに乗降客が改札口や改札口付近の先頭車両に集中する。
- ・駅北側住宅エリアからのアクセスが不便。

## 整備後

### 〔効果〕

- ・中央改札口(2階部分)を新設し、乗降客の分散化を図る。
- ・北口改札を新設し、利用者の利便性向上を図る。
- ・連絡通路を整備し、駅北側のまちづくりと駅全体の活性化を図る。
- ・保育施設を整備して待機児童解消や駅機能の高度化を図る。



相鉄線改札口付近の混雑状況



整備前中央改札口



整備前北口改札付近



完成イメージ図

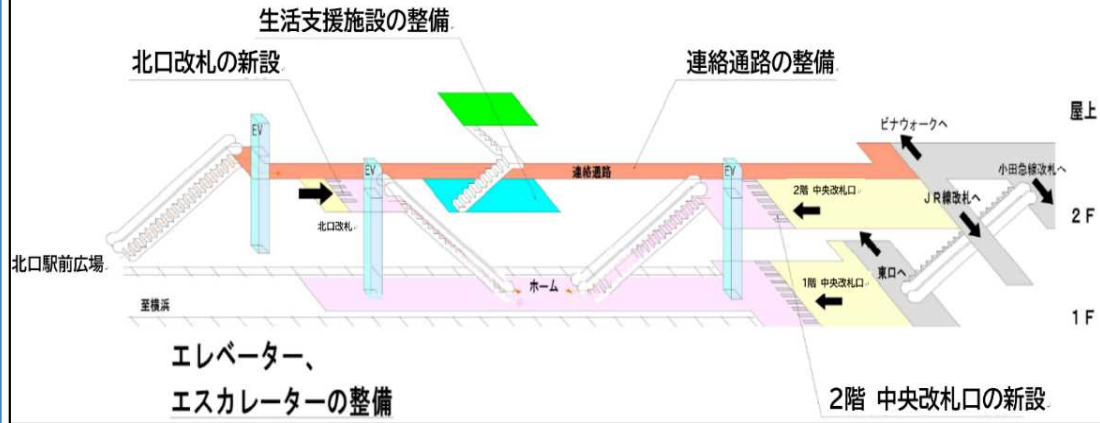
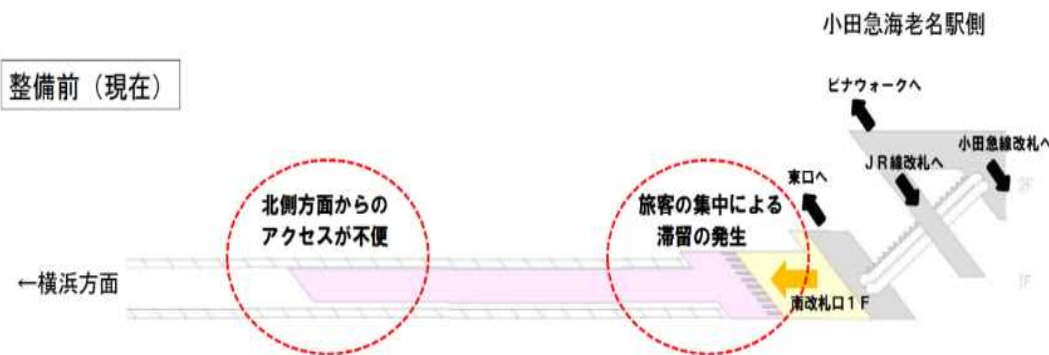


中央改札口(1階部分)  
(令和4年12月24日供用開始)



北口改札部  
(令和5年3月25日供用開始)

### 整備前(現在)



# 05 JR東海 東海道本線 刈谷駅総合改善事業

## [駅の概要]

所在地: 愛知県刈谷市

駅構造: 2面4線の橋上駅

利用者数(令和4年度): 50,894人/日



[事業概要](事業期間: 令和2年度~)

ホーム幅、可動柵の設置等を行うことにより、安全性と利便性の向上を図るとともに、地域交流拠点施設を整備することにより、駅機能高度化を図る。

[活用補助メニュー]

鉄道駅総合改善事業費補助

## 整備前

### [課題]

- ホーム階段の増設などの対策を施してきたが、通勤通学時間帯を中心に混雑が発生。
- 利用者数に比べホーム幅が狭い。
- ホーム上のエスカレーター付近等、狭隘箇所が存在。



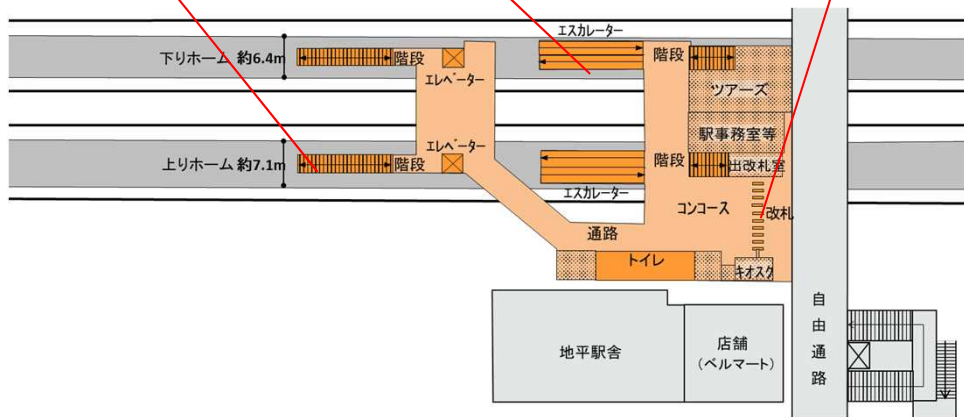
上りホーム階段付近



ホーム上の狭隘箇所



改札口付近



## 整備後

### [効果]

- ホーム幅、ホーム可動柵設置、コンコース拡張及び改札・エスカレーター増設より、安全性を向上するとともに、混雑緩和による利便性向上が図られる。
- 地域交流拠点施設の整備により、駅機能の高度化が図られる。

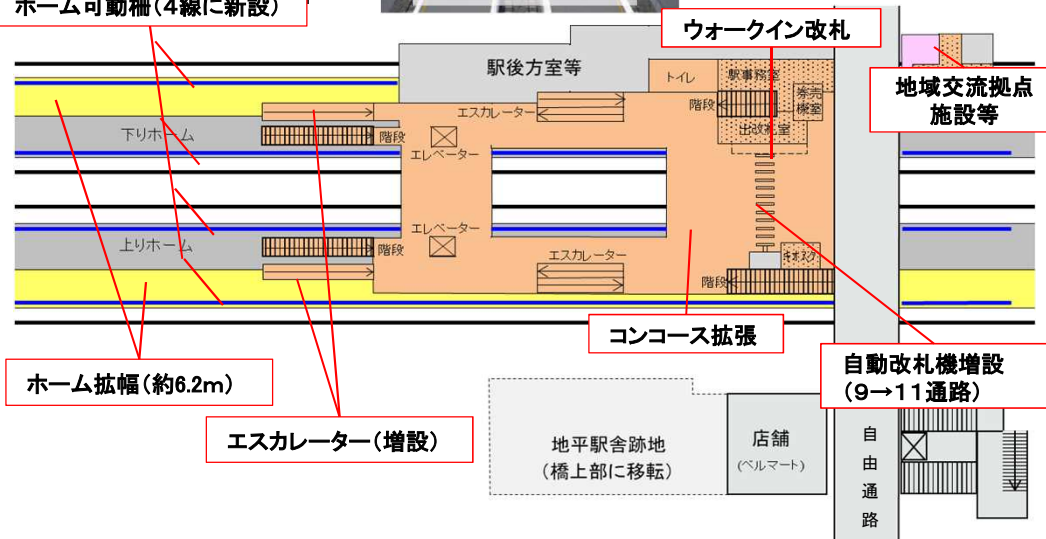


ホーム可動柵(4線に新設)



整備後の駅イメージ

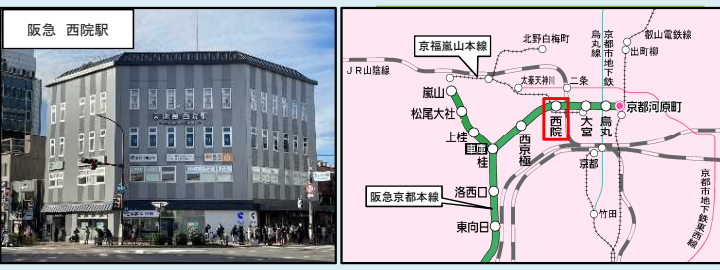
ホーム幅(黄色)  
ホーム可動柵設置(青)  
コンコース等改良(オレンジ/紫)



# 06 阪急電鉄 京都本線 西院駅・京福電気鉄道 嵐山本線 西院駅総合改善事業

## [駅の概要]

所在地: 京都府京都市  
 駅構造: 2面2線の地下駅(阪急)  
 2面2線の地上駅(京福)  
 利用者数(令和4年度): 33,247人/日(阪急)  
 5,692人/日(京福)



[事業概要](事業期間:平成26年度~令和元年度)  
 阪急西院駅と京福電気鉄道西院駅、両駅の駅機能の高度化、乗継円滑化、バリアフリー化及び生活支援機能施設(保育施設)の整備を一体的に行った。  
 [活用補助メニュー]  
 鉄道駅総合改善事業費補助

## 整備前

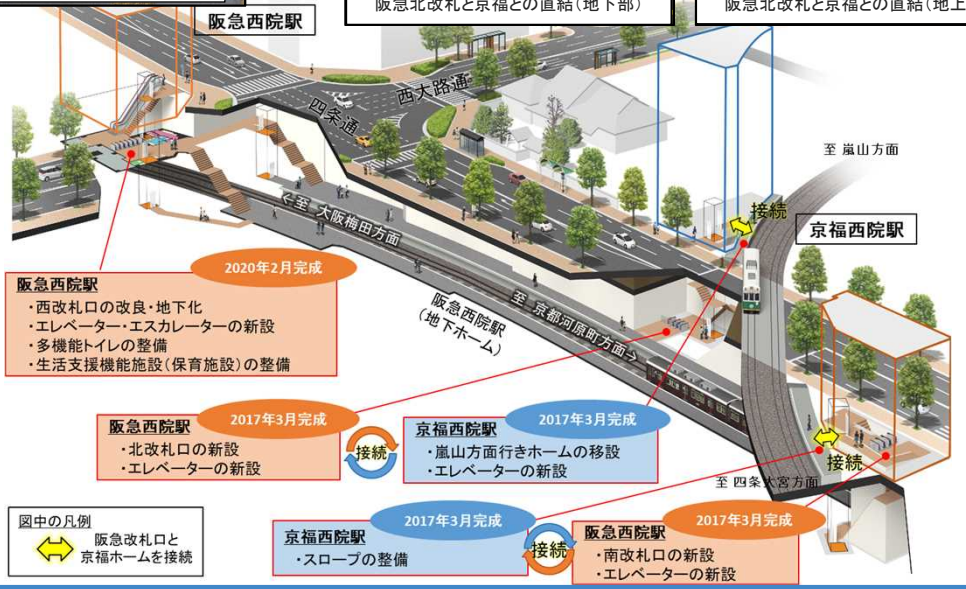
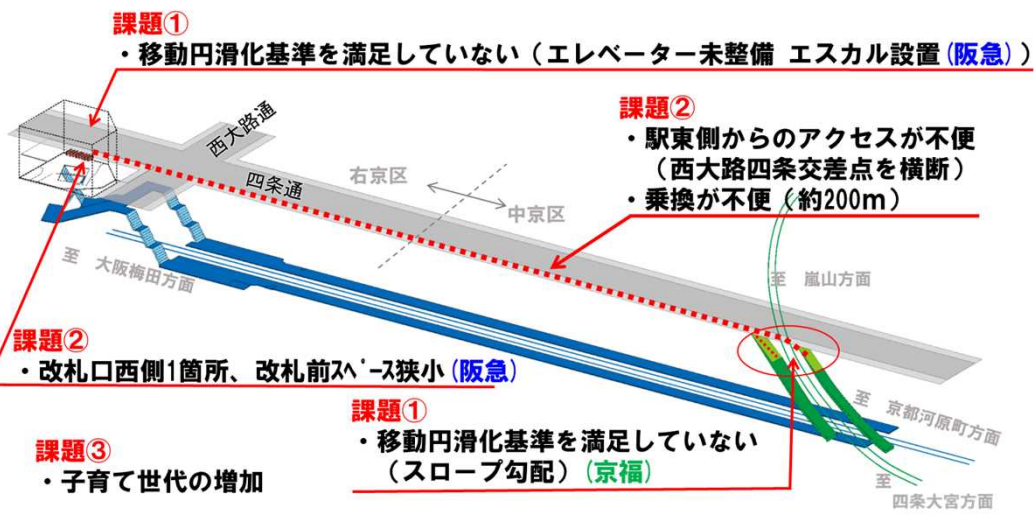
※平成26年3月 西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定

- [課題]
- ・移動円滑化基準を満足していない(EV未整備、スロープ勾配不適合)。
  - ・地域の公共交通結節点にも関わらず、両駅は地上を200m通行しなければ相互に行き来できない(乗換えが不便)。
  - ・西院地区は子育て世代が増加している地域。



## 整備後

- [効果]
- ・EV及びスロープを整備し、移動円滑化基準を満足した。
  - ・阪急新改札口(北・南)構築とともに両駅のホームを直結することにより乗継利便性を図った。
  - ・生活支援機能施設(保育施設)の整備により、地域課題の解決に寄与した。





## 07 【参考】鉄道駅総合改善事業の概要

# 鉄道駅総合改善事業(次世代ステーション創造事業)

まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図るため、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策定された整備計画に基づき、ホームの拡幅等の駅改良、駅空間の高度化に資する施設(保育所、観光案内所等)、バリアフリー施設の整備に対して支援を実施。

## 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を支援

※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

※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

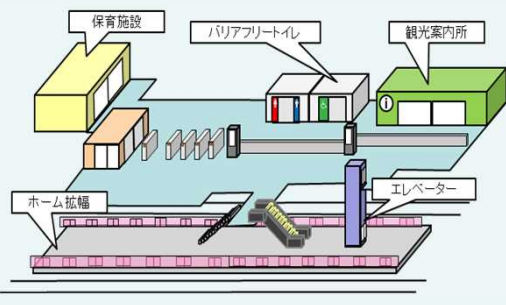
+

#### ○ 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

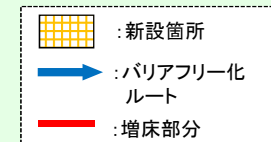
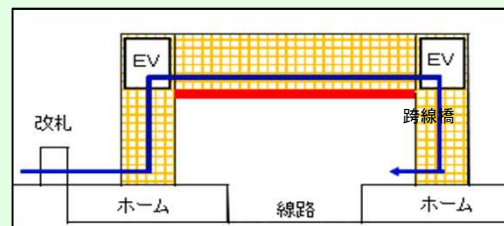
#### ○ 駅改良(バリアフリー施設の整備に必要な改良)

- ・跨線橋、人工地盤 等

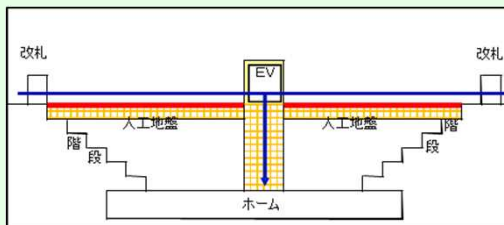
#### ◎ バリアフリー施設

- ・エレベーター、ホームドア、多機能トイレ 等

[跨線橋新設+エレベーター設置の例]



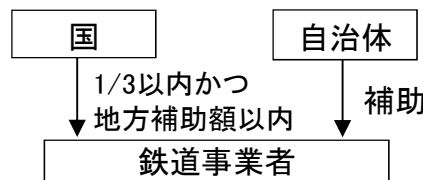
[人工地盤設置+エレベーター設置の例]



エレベーター

## 補助スキーム

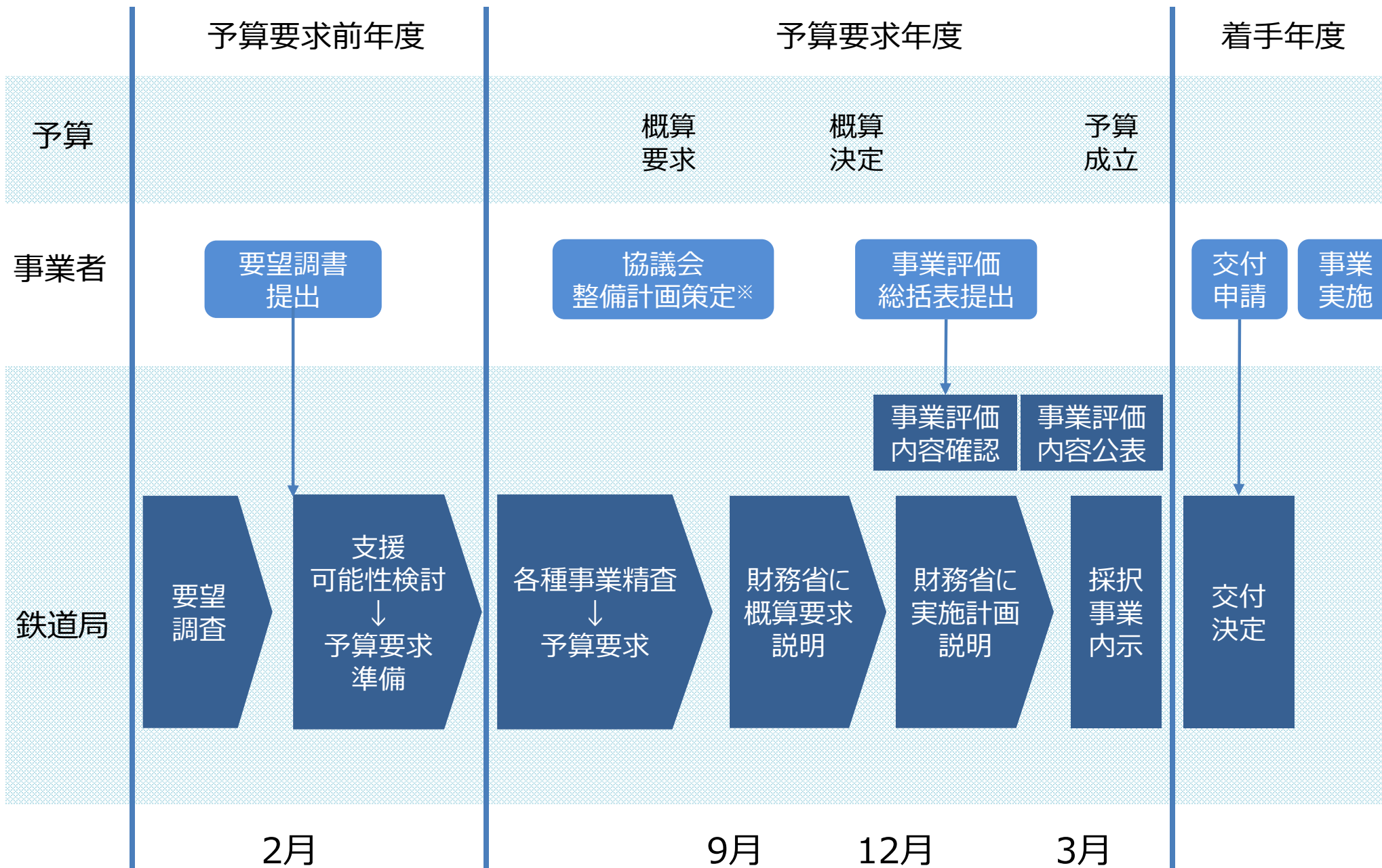
- (1) 地方自治体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会において整備計画を策定
- (2) 整備計画に基づき、鉄道事業者が、以下の事業を実施
  - ① 駅改良事業、② バリアフリー事業を実施



※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。

# 鉄道駅総合改善事業 支援の流れ(イメージ)



※ 地方公共団体、鉄道事業者、地方運輸局からなる協議会を立ち上げ、年度末までに整備計画を策定。