

## 医療機関アクセシビリティ改善を目的とした補助金交付調査

分担研究者：石田 円（国際医療福祉大学 赤坂心理・医療福祉マネジメント学部 講師）

### 研究要旨

○研究目的：医療機関へのアクセシビリティ改善を対象とした、公共交通に関連した補助金の交付実態を明らかにすることを目的とする。

○研究方法：国土交通省管轄の補助金を中心とした文献検索

○研究結果：

近年の国土交通省による地域公共交通関係予算は、補正予算を中心に増加傾向にある。地域公共交通確保維持事業、地域公共交通バリア解消促進等事の 2 事業の補助金交付では、①法定協議会、②計画立案（地域公共交通計画、生活交通確保維持改善計画）、③計画内容の大臣認定、④補助金交付の流れを必要とする。地域公共交通確保維持事業は、令和 2 年度以降の補助金規模・件数の増加に対し、1 件あたりの補助金額は低下する傾向がある。地域公共交通バリア解消促進等事業年平均 38 億円程度の交付実績があるものの、規模の縮小傾向にある。補助金交付対象として、医療機関（法人）が直接交付を受けたケースは 1 件のみ確認された。

○結論：

国土交通省管轄の補助金交付では、法定協議会・各種計画の立案等を必要とすることから、事業者決定・補助金交付までのハードルが存在する。今後の地域公共交通のり・デザインにおいては、地域住民の声の集約と共に、医療機関アクセシビリティを考慮可能なステークホルダーが法定協議会等に参画することが望まれる。

### A. 研究背景・目的

医療機関へのアクセシビリティには、患者・利用者主体での自家用車等の交通手段選択の他、地域公共交通の整備状況が関与する。地域公共交通は、鉄道路線、幹線路線バスに加え、コミュニティ交通にも拡大した地域の総合的な生活の足の確保を必要とする。また、実際に患者・利用者が地域公共交通を利用するまでには、高齢や障害等による ADL 低下を考慮したバリアフリー化、

エレベーター、スロープ、手すり等の設置も含めた検討が必要となる。これらの地域公共交通の運営・維持はもちろん、バリアフリー等の追加的整備の費用がかかる。コミュニティ交通の持続可能性についての調査でも、5 年後の運行継続に対する人材各・財源確保困難の団体が 4 割あるという指摘なされている<sup>1</sup>。このため、従来から補助金予算による費用負担軽減策が取られてきた。

本稿では特に医療機関アクセシビリティ

改善に利用可能な補助金を明らかにすることを目的に、国土交通省管轄の補助金を中心に利用実態を調査するものである。

## B. 研究方法

国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を対象として、補助金交付の流れ、補助金予算、補助金交付実績に関連した文献検索により情報を整理する。特に交付事業者の属性については、医療機関に関連する交付実績のあった事業者について調査をする。

## C. 結果

### (1) 補助金交付の流れ

地域公共交通確保維持改善事業費補助金<sup>2</sup>は、「生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的」としている。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金には、大別して、地域公共交通確保維持事業、地域公共交通バリア解消促進等事業、地域公共交通調査等事業の3つの事業が含まれている。このうち医療機関アクセシビリティ改善への利用が想定されるのは、地域公共交通確保維持事業、地域公共交通バリア解消促進等事の2事業である。なお地域公共交通調査等事業は、後述する地域公共交通計画を策定するために必要な調査を対象とする補助金であるため、本稿では取り上げていない。

まず地域公共交通確保維持事業は、地域の

特性・実情に最適な交通手段を確保・維持するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域交通法）（平成19年法律第59号）第5条第1項に規定する地域公共交通計画、または生活交通確保維持改善計画に基づいて実施される事業となっている。

地域公共交通計画の説明には、「従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。」<sup>3</sup>とある。つまり、公共交通機関、自家用有償旅客運送に加えて、福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど、ありとあらゆる交通手段が対象になる。このため地域公共交通計画の立案・実行には、交通事業者だけではなく、地域住民、関係行政機関など幅広いステークホルダーを集めた場となる法定協議会で作成されることが決められている。

法定協議会に類似するものとして、地域公共交通会議が存在する。両者の違いはその対象範囲にある。地域公共交通会議の対象は、道路運送法に基づく路線バスやタクシー、自家用有償旅客運送に限定される。一方で法定協議会は、前述の対象に加えて、鉄道や旅客船などさまざまな交通手段による議論を含めている点である<sup>4</sup>。地域公共交通会議の参加者は、地方公共団体の長、交通事業者、住民・利用者、運輸局（支局）、運転者

が組織する団体（労働組合）が必要とされており、法定協議会とほぼ一致する。しかし補助金の交付対象として認められるのは法定協議会であること、実際に交通事業を行うには道路運送法の手続きを要することから、両者の機能を併せ持つ協議会が作られる場合がある（二法協議会）<sup>5</sup>。

地域公共交通確保維持事業の補助対象事業者等は、地域公共交通計画に運送予定者として記された一般乗合旅客自動車運送事業（いわゆる乗合バス事業者、下線は筆者追加）、または法定協議会のいずれかである。加えて言えば、地域公共交通計画は国土交通大臣に認定を受けていることが必要になる。これらの運送予定者の選定は、「地域公共交通計画策定に伴い運送予定者を選定するに当たっては、企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により行わねばならない」<sup>6</sup>とある。つまり補助対象事業者等に含まれるためには、法定協議会そのものであるか、地域公共交通計画作成段階において事業者としてピックアップされていることが必要になる。

次に地域公共交通バリア解消促進等事業では、「バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るために実施される事業」であり、バリアフリー化設備等整備事業、利用環境改善促進等事業、及び鉄道軌道安全輸送設備等整備事業を含んでいる。

地域公共交通バリア解消促進等事業では、生活交通確保維持改善計画の立案が必要になる。これは、協議会・都道府県・市区町村が地域の生活交通の実情のニーズを把握し、「当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提

供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画」とされている。

たとえばバリアフリー化設備等整備事業では、事業目的・必要性、定量的な目標及び効果、事業内容と当該事業を実施する事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額、計画期間などの具体的な記載が求められている。また生活交通確保維持改善計画についても、補助金交付申請の段階で大臣への提出が必要になる。

以上を整理すると、地域公共交通確保維持事業、地域公共交通バリア解消促進等事の2事業の補助金交付は、①法定協議会、②計画立案（地域公共交通計画、生活交通確保維持改善計画）、③計画内容の大臣認定、④補助金交付の流れがある。加えて補助対象になるには、①法定協議会での補助対象事業者として認められ、さらに②計画の中に組み込まれることが必要となるため、対象が限定された補助金であることがわかる。

## (2) 補助金予算

国土交通省の地域公共交通関係予算<sup>7</sup>は、平成24年度～令和1年度までは年平均362億円で横ばいであったが、令和2年度補正予算502億円、令和3年度補正予算469億円、令和4年度補正予算807億円と、近年にかけて補正予算が当初予算の2倍近くあてられる傾向にある（図1）。

本稿でフォーカスした2事業は、従来から総合政策局を中心に行われている。近年でいえば、令和5年度の総合政策局予算概算要求で、「地域公共交通サービスの確保等に対する支援」として一般会計の263億円<sup>8</sup>、

続く令和 6 年度の同概算要求では、令和 5 年 10 月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律により、名称が「地域公共交通の「リ・デザイン」等に対する支援」へ変更され、前年より増額された 282 億円の予算<sup>9</sup>が示されている。

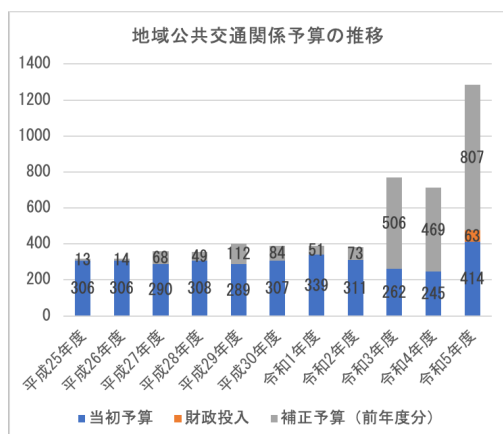


図 1 地域公共交通関係予算の推移

### (3) 補助金交付実績

国土交通省管轄の補助金は、2024 年 5 月現在で平成 22 年度から令和 5 年度上半期までの補助金に関する情報が確認できる<sup>10</sup>。このうち総合政策局が担当する地域公共交通確保維持事業（以下、「確保維持」）、地域公共交通バリア解消促進事業（以下、「バリア解消」）による補助金交付件数を調査した。なお平成 22 年のみ事業名が「地域公共交通活性化・再生総合事業計画に基づく事業」となり、両事業の区別ができないため集計除外とした。各年の補助金交付実績のマイナス交付（取り消し）についても、交付件数から除外した。

結果、「確保維持」については、平成 23 年度～令和 1 年度までは 1000 件／年程度だったものが、令和 2 年度～令和 4 年度までの平均が 4200 件／年程度と一気に 4～5 倍まで増大していることが見て取れる。

対して、「バリア解消」は件数の増減はあるものの平均 455 件／年程度であった。特に平成 29 年度は 1165 件、平成 30 年度は 1086 件と比較的多くの交付がなされていたが、近年では 100 件未満の年もある（図 2）。

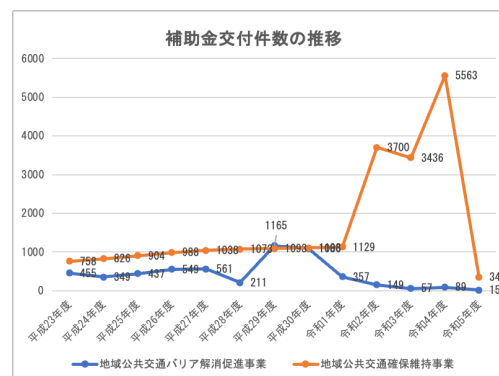


図 2 補助金交付件数の推移

続いて、2 事業について補助金交付金額の集計を行った。「確保維持」は、毎年平均して 200 億円程度の交付実績がある。特に令和 2 年度の実績額は 400 億円と、他の年度と比較しても突出している。一方、「バリア解消」は、年度での差はあるが年平均 38 億円程度の交付実績である。

2 事業を比較すると「確保維持」の交付額の規模が大きく、特に近年で増加傾向にある。対して「バリア解消」の交付額は過去には一定の交付があったものの、規模の縮小傾向にあることがわかる（図 3）。

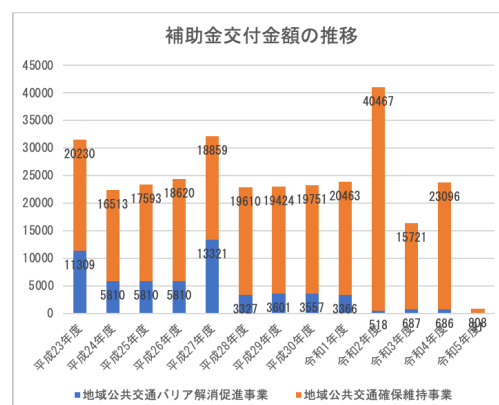


図 3 補助金交付金額の推移

続いて「確保維持」、「バリア解消」のそれぞれについて、1件あたりの補助金額の推移を算出した。

「確保維持」の補助金件数・交付金額の全体傾向では増加だったものの、令和2年度を堺に減少傾向にある。たとえば令和2年以前はおよそ1800万円/件で推移していたが、令和2年度1100万円/件、令和3年度500万円/件、令和4年度400万円/件、令和5年度（上半期のみ）200万円/件となっている（図4）。

同様に「バリア解消」については、補助金件数・交付金額の全体傾向は横ばいから減少傾向にあったが、1件あたり補助金額で見るとその様相は異なる。平成25～29年度にかけ一度金額が下がるがその後増減を繰り返していることがわかる（図5）。

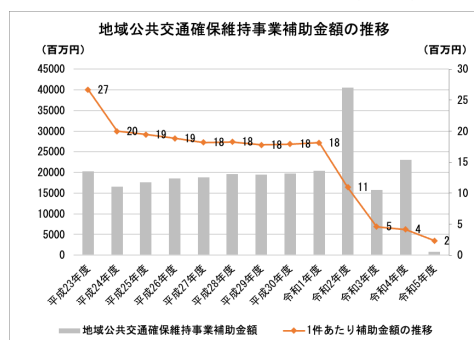


図4 地域公共交通確保維持事業補助金の推移

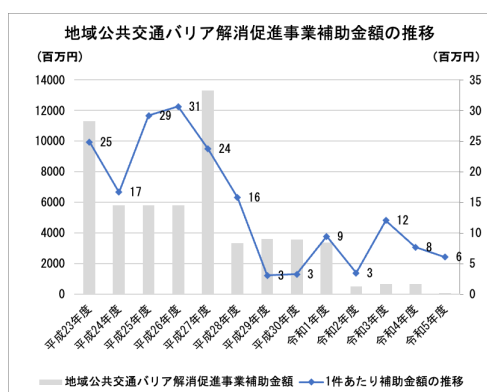


図5 地域公共交通バリア解消促進事業補助金の推移

#### (4) 補助金交付事業者の属性

平成23年度から令和5年度上半期までの補助金に関する情報では、補助金交付を受けた事業者名が確認できるため、ここから事業者属性が推測される。

「確保維持」については、〇〇協議会・〇〇交通会議、ないしは市町村を事業者としていた。一方で「バリア解消」はほとんどが交通事業者（バス・タクシー・鉄道・汽船等）の名称であり、この中には介護タクシーの法人と想定される名称も認められる。その他、〇〇協議会や、個人事業者名での交付対象も確認できるため、「バリア解消」を対象とする事業者のバリエーションは広く、多様な事業者の参画があることがわかる。

なお平成29年度以降のデータでは、法人番号の記載有無により法人か個人かを識別可能である。これらの実績においてほとんどに法人番号が付与されていることから、概ね法人事業者が補助金交付対象になっていたといえる。

さらに医療機関に関連する法人が補助交付事業者であったと推測できるケースとしては、「バリア解消」のうち平成29年度下半期にある「医療法人（医療法人仁医会）」への交付1件が確認されたのみであった<sup>11</sup>。

#### D. 考察

国土交通省管轄補助金のうち今回対象とした2事業については、継続的に一定規模・件数での補助金交付実績があり、予算も確保されている。このため、今後の医療機関アクセシビリティ改善を目的とした整備への資金調達手段としても利用可能であることが想定された。

しかし、全般的な国土交通省管轄補助金は、

公共交通関連予算の拡大と比較して、近年の件数・1件あたりの補助金額の減少が認められる。補助金は実際に要した費用の1/2などの金額補助、かつ補助上限額を設定されているため、各協議会・自治体・組織等一定の負担が生じることの影響を考慮しなくてはならない。

また補助金1件あたり金額低下の傾向には、そもそもの補助金対象事業の種類の違いも想定される。たとえば「バリア解消」は、ある事業者・法定協議会がバリアフリー設備・機器などを一度整備し以降したあとしばらく補助金を必要としない。一方で、「確保維持」は交通手段を維持するための施策であることから継続的な交付を必要とするケースがあり、補助の種類と対応する期間の考慮が必要である。

加えて、国土交通省管轄の補助金交付は、法定協議会・各種計画の立案等を必要とすることから事業者決定・補助金交付までのハードルがある。特に今回の調査では、交付対象事業者の属性において医療機関(法人)が直接の補助金交付事業者となったケースが稀であることが明らかになった。この結果は、医療機関そのものや、医療機関アクセシビリティに関心の高い事業者が、法定協議会への参加、地域公共交通計画や生活交通確保維持改善計画の立案、補助交付事業者に直接に含まれていないことを示している可能性がある。

令和5年10月の地域交通法改正に伴い、地域公共交通は従来までの「確保維持」や「バリア解消」施策から、エリア一括協定運行事業などを含んだ地域公共交通ネットワークの再構築＝「リ・デザイン」を全面に打ち出している<sup>12</sup>。新たに加わった共創モデ

ル実証運行事業においては、交通事業者に加えて「複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等」を事業対象として、多くのステークホルダーを巻き込む方向性を強調し、ここには「医療×交通」などの明示もなされている。したがって、法改正とともに補助金のあり方や交付事業および対象が拡大している今、医療のアクセシビリティを議論の俎上に載せる素地は整って来たと考えられる。

なお、実際に各法定協議会にどれだけの医療に関連するステークホルダーが含まれているのか、あるいは補助金の使途として医療アクセシビリティ改善に具体的に使用されたかについては、各法定協議会等の事業報告等資料から詳細に把握する必要があるため、今後も追加的な調査を必要とする。

## E. 結論

今後の地域公共交通のリ・デザインにおいては、地域住民の声の集約と共に、医療機関アクセシビリティを考慮可能なステークホルダーが法定協議会等に参画することが望まれる。

## F. 健康危険情報

特になし

## G. 研究発表

### 1. 論文発表

なし

### 2. 学会発表

なし

## H. 知的財産権の出願・登録状況

### 1. 特許取得

なし

2. 実用新案登録

なし

3. その他

特になし

(引用・参考文献)

<sup>1</sup> コミュニティ交通の持続可能性に影響する要因の実証分析,土木学会論文集 D3 (土木計画学),78(6),II 717-729,2022.

<sup>2</sup> 国土交通省,地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱,  
<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000301421.pdf>

<sup>3</sup> 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4版  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633214.pdf>

<sup>4</sup> 国土交通省 中部運輸局,はじめての地域公共交通計画-公共交通担当になったら読む本-第2改訂版 令和6年3月,  
[https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R6\\_nyumonsyo.pdf](https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/R6_nyumonsyo.pdf)

<sup>5</sup> 国土交通省 中部運輸局,はじめての地域公共交通計画 令和3年3月,  
<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000245710.pdf>

<sup>6</sup> 国土交通省,地域公共交通確保維持改善事業実施要  
領,<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000301120.pdf>

<sup>7</sup> 国土交通省 総合政策局(公共交通部門) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等  
の一部を改正する法律(令和5年法律第18号) 補足説明概要  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001618230.pdf>

<sup>8</sup> 国土交通省,令和5年度総合政策局関係予算概算要求概要,  
<https://www.mlit.go.jp/page/content/001498740.pdf>

<sup>9</sup> 国土交通省,令和6年度総合政策局関係予算概算要求概要,  
<https://www.mlit.go.jp/page/content/001625445.pdf>

<sup>10</sup> 国土交通省, 補助金等に関する情報開示,  
[https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05\\_hy\\_001768-1\\_00010.html](https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05_hy_001768-1_00010.html)

<sup>11</sup> 国土交通省,予算執行の情報開示 平成29年度補助金等に関する情報開示総合政策局  
【下半期】 [https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05\\_hy\\_001325.html](https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05_hy_001325.html)

<sup>12</sup> 国土交通省 総合政策局 都市局 鉄道局 物流・自動車局,地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について 地域公共交通の「リ・デザイン」の全国での早期実装に向けて -令和5年10月,<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001632939.pdf>