

会 議 録

会議の名称	令和7年度朝霞市地域公共交通協議会 福祉部会（第1回）		
開催日時	13時30分から 令和7年7月28日(月) 14時30分まで		
開催場所	朝霞市民会館「ゆめぱれす」 会議室304		
出席者の職・氏名	（出席委員3名） 並木委員、渡辺委員、深澤委員 （参考人1名） 渡邊氏（長寿はつらつ課） （事務局5名） 村沢審議監兼都市建設部次長兼まちづくり推進課長、持田同課主幹 兼課長補佐、金井係長、堀内主査、須藤主任		
欠席者の職・氏名	（欠席委員1名） 大橋委員		
議題	議題 （1）現状の取組について （2）対策案の検討について		
会議資料	・朝霞市地域公共交通協議会 福祉部会 次第 ・資料1 交通部門・福祉部門における取組状況 ・資料2 移動支援の比較検討資料 ・参考資料 道路運送法の法体系について		
会議録の 作成方針	☐ 電磁的記録から文書に書き起こした全文記録		
	☒ 電磁的記録から文書に書き起こした要点記録		
	☐ 要点記録		
	☐ 電磁的記録での保管（保存年限 年）		
	電磁的記録から文書に書き起こした場合の当該電磁的記録の保存期間	☒ 会議録の確認後消去 ☐ 会議録の確認後 ヶ月	
	会議録の確認方法 出席者による確認		
傍聴者の数	3名		

◎ 開会

（司会：持田主幹）

ただいまから「朝霞市地域公共交通協議会 福祉部会」を開催する。

本部会は、会議後に議事録を作成する都合上、録音や撮影をすることを御了承いただきたい。

それでは、次第に沿って進めていくが、福祉部会は今回が初めての開催のため、事務局から構成員を紹介させていただく。

———構成員紹介———

次に、次第2「部会長選出」に移る。

朝霞市地域公共交通協議会部会設置要綱第5条第1項の規定に基づき、部会長は「委員の互選によって定める」こととなっている。自薦・他薦は問わないため、どなたか御意見のある方はいるか。

（深澤委員）

福祉部会は、移動困難者への支援策についての検討を行うということなので、これまでの福祉施策や現在の福祉部門の状況等を御存じの朝霞市福祉部の並木委員が部会長によいかと思うがいかがか。

———「異議なし」の声あり———

（司会：持田主幹）

異議なしとのことであるため、並木委員に部会長の就任をお願いしたい。また、早速だが、議事の進行についてもよろしくお願いします。

（並木部会長）

お引き受けする。改めてよろしくお願いします。

それでは早速だが会議に入る前に、皆様にお諮りする。

本会議は市の傍聴要領により、会議は原則公開となっている。本日傍聴者の方には傍聴要領を確認いただいた上で入室いただいている。なお、傍聴者については、傍聴要領に基づき、発言などの行為は認められないので、御了承いただきたい。

また、朝霞市地域公共交通協議会部会設置要綱第6条4項「部会は必要があると認めるときは、関係者に対し、出席を求めて説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる」との規定に基づき、参考人として朝霞市福祉部ワーキンググループに参加いただきたいと思うがよろしいか。

———「異議なし」の声あり———

(並木部会長)

異議等がなかったので参加いただいて進める。

それでは、会議次第に沿って、議事を進める。

議題(1)「現状の取組について」事務局より説明をお願いします。

◎ 議題(1) 現状の取組について

(事務局：金井係長)

議題(1)について説明させていただく。お手元に資料Ⅰを用意いただきたい。

併せて説明の中で使うので「朝霞市内循環バスマップ&時刻表」と参考資料として配付した「道路運送法の法体系について」も併せて用意いただきたい。

では、資料Ⅰに基づきこれまでの本市における交通部門と福祉部門の取組状況について、最初に交通部門における取組から説明させていただく。市内循環バスの時刻表を広げ、中面の地図を御覧いただきたい。地図上で少し太い線で示している、宮戸線(紫色)、膝折・溝沼線(ピンク色)、根岸台線(青色)、内間木線(緑色)の4路線が現在市内循環バスとして運行している。また、地図上で市内循環バスより少し細い線で示しているのが市内で民間事業者が運行している路線バスで、国際興業バス(緑色)は内間木地域から朝霞駅東口を結ぶ路線、朝霞駅南口から緑ヶ丘を循環する路線、志木駅方面に向かう路線等を運行している。西武バス(水色)は朝霞駅南口を発着し大泉方面に向かう路線、朝霞台駅の南口からひばりが丘方面へ向かう路線等を運行している。東武バスウエスト(オレンジ色)は朝霞駅東口を発着して朝霞台南口に向かう路線が主なルートであり、北朝霞を発車して宗岡志木方面を循環する路線が運行している状況である。こちらが市内におけるバスの運行状況となる。また、鉄道については、武蔵野線と東武東上線が市内に乗り入れている状況である。

では資料Ⅰに戻っていただきたい。資料Ⅰの1枚目は公共交通空白地区の説明資料である。公共交通空白地区には様々な定義があるが、本市においては現行の第1次朝霞市地域公共交通計画策定時に、鉄道駅又はバス停から300メートル以上離れた場所を公共交通空白地区とした。つまり、先ほど説明した路線バス及び市内循環バスのバス停や鉄道駅から300メートル以上離れた地域のことをいう。これを示したのが資料Ⅰの下にある地図で黄緑色で示した部分であり、当該部分が1次計画策定時の公共交通空白地区である。現行の計画ではこの空白地区の中で上内間木地区、根岸台7丁目地区、膝折町4丁目地区の3地区を先行検討地区として位置付け、その解消に向けて取組を行っているところである。資料Ⅰの中で上段部分の説明文中に「上内間木地区については市内循環バス「内間木線」のルート変更により解消」とある。内間木線のルートは資料Ⅰの地図で右上黄緑色で書かれている部分であるが、こちらの路線については、国際興業バスに運行いただいていたが、令和5年に運転手不足を理由に運行を担えないという申出があった。このことによりその他のバス事業者に打診したが同様に厳しい状況とのことだった。このような中で、内間木地域の運行を継続するためタクシー事業者に運行を依頼し、現在ダウンサイジングしたワゴン型の車両にて運行している。車両のダウンサイジングに併せ、これまで小型バスで通行できなかったやや細い道を、ワゴン車なら通行できるということで運行事業者の変更と併せてルートの見直しを行った。このことによ

り、元々バスが通れなかった空白地区の部分をワゴン車で通ることとなり、現在上内間木地区について主な空白地区は解消している。また、資料Ⅰの地図左側にある根岸台7丁目地区及び膝折町4丁目地区においては現在公共交通空白地区の解消に向けた実証運行を行っている。これが別途配付した水色の資料である。まず、根岸台7丁目周辺地区のルート図を御覧いただきたい。根岸台7丁目周辺地区の中の「コートエスぺランサ前」という停留所を起点とした空白地区と朝霞駅東口を結ぶ路線で実証運行している。もう1つの先行検討地区である膝折町4丁目については、もう1つの地図を御覧いただきたいが、西朝霞公民館の近くの「西朝霞公民館南」という停留所を起点として膝折町4丁目の空白地区を通った後、市内循環バス膝折・溝沼線のルートとも一部平行しながら、北朝霞駅前に到着するルートとなっている。これらのルートについては令和6年12月から今年の11月28日までの1年間の実証運行という方法で現在行っている。これらの取組を通して交通部門としては、公共交通空白地区の解消に係る交通ネットワークの整備に取り組んでいるところである。

資料Ⅰをめぐっていただきたい。続いて福祉部門における移動支援を説明させていただく。こちらの表は現在福祉部門で実施をしている各種移動支援等のサービスを一覧にしたものである。上から順に説明させていただく。表の一番上が高齢者バス・鉄道共通カードの給付であり、市内在住の70歳以上の高齢者を対象にバス・鉄道共通ICカードへのチャージ料の交付を行っている。こちらは、70歳になった方は3,000円、それ以降の方は2,000円を毎年申請に基づき交付している。一つ下の高齢者移送サービス事業は65歳以上の寝たきり又は常時車いすを利用する等移動が困難な方や、40歳以上の介護保険の要介護認定を受けている方を対象とした移動支援である。表の真ん中が障害者福祉助成事業で、交通系ICカード補助事業、自動車燃料費補助事業、福祉タクシー利用料金助成事業の3つの中から選択制でサービスを行っており、障害者手帳を持っている方が主な対象である。また、表の一番下が障害者生活支援事業で様々な障害者に向けた一時預かりや移動支援を行っている。在宅の心身障害や知的障害がある方を対象としたサポートであり、様々なサービスメニューがあるが、車両を使用した移動サービスも実施しているところである。以上が簡単ではあるが福祉部門の説明となる。

資料Ⅰを1枚めぐっていただきたい。こちらにあるグラフの資料は今説明した公共交通部門及び福祉部門で実施している各種サービスにおける公的負担の現状である。この中でオレンジ色の部分が市内循環バスの運行補償料である。市内循環バスは先ほど説明したとおり4路線運行しているが、運行に伴う赤字部分を全額市が補填している。市の移動支援の実績については、前のページで説明したとおりバス及び福祉移動支援の合計額となり、平成28年度から令和7年度までの実績をグラフで示している。各年度1億5,000万円を超える水準となっており、また令和6年度からは空白地区解消の取組として行っている実証運行に係る費用も加算され、令和7年度の予想では1億8,900万円、約2億円の公的負担を行っている。現状市で行っている取組についての説明は以上である。

(並木部会長)

御説明感謝申し上げます。

それでは現状の取組について、皆様から御意見、御質問等はあるか。

（並木部会長）

私から質問してよろしいか。資料Ⅰによると公共交通空白地区が点在している状況だが、空白地区の解消に向けた取組ができているのが、上内間木地区と根岸台7丁目地区と膝折町4丁目地区であるということだが、他の地区での計画は今のところないということではよろしいか。

（事務局：金井係長）

先ほどの資料Ⅰの説明に補足させていただく。資料Ⅰ、1ページ目の左側の地図で黄緑色の部分が空白地区であり、その対応として上内間木地区は市内循環バスのルートを変更し、また膝折町4丁目地区及び根岸台7丁目地区は実証運行を行っているところである。これらの取組を反映させたものが資料Ⅰの右側の地図となり、現在における空白地区は第1次計画策提示と比較し面積が減ってきている状況である。その他の地域については現在主な取組は行っていない。しかし、こちらの空白地区解消の解消のために公共交通空白地区のガイドラインを策定しており、これに基づき地元の皆様から相談や要望等がある場合には、現在行っている各地域での取組の実績やノウハウ等を参考にしながらそれぞれに応じた対応を行っていくような状況である。ただ、今現在そういう相談はいただいていない。

（並木部会長）

膝折町4丁目地区及び根岸台7丁目地区の実証運行の利用状況について、おおよそで構わないので教えてもらいたい。

（事務局：金井係長）

空白地区の根岸台7丁目地区と膝折町4丁目地区での実証運行については、周知方法などを見直し、乗車率20%を目標として実証運行の中でこれを確保できる見通しが立つ場合には本格運行を実施するとし現在取り組んでいる。しかし、現状においては正直厳しい状況である。具体的な数字を手元に持ち合わせていないが、1便当たりの乗車人数として根岸台7丁目地区は平均で1人を少し下回る、0.8人程度となっている。また膝折町4丁目地区では、こちらのほうが運行ルートの違いもあり、やや利用人数は多くなっているが、1便当たり1.8人程度となり目標としている数値からは離れている。

（並木部会長）

承知した。他に皆様から御意見、御質問等はあるか。

（渡辺委員）

資料の中に老人福祉センターの送迎バスに関する資料があるので、せっかくなのでこちらの資料の説明をさせていただきたい。市内には老人福祉センターが二か所あり、二つのコースを使って送迎を行い、日によって回るコースが違う。コースの詳細は資料を御確認いただきたい。先ほど空白地区の実証運行の乗車率の話があったので、送迎バスの今年4月からの運行状況についてお伝えする。送迎バスの4月

の利用については、迎えのバスが264人、送りのバスが355人の合計619人。5月は迎えのバスが258人、送りのバスが355人の合計613人。6月は迎えのバスが271人、送りのバスが400人で671人。平均すると1日当たり20人前後の乗車の実績がある。老人福祉センターには入浴設備があるが、およそ1日当たり100人から120人程度の方が入浴のために老人福祉センターを利用しているので、入浴する方の2割程度が送迎バスを利用しているということになる。なお、送迎バスの料金は無料、利用対象は60歳以上の方である。委託の実績としては、令和6年度は1,095万8,100円の送迎に係る委託料を支払っている状況である。以上である。

(並木部会長)

御説明感謝申し上げます。先ほどの送迎委託料は資料1、2ページ目の棒グラフにある金額には含まれていないということでしょうか。

(事務局：金井係長)

この金額には含まれていない。

(並木部会長)

老人福祉センターの送迎バスの乗車定員は何人か。

(渡辺委員)

正確な数字がわからないが、40人程度は送迎できると思う。

(並木部会長)

では最後になるが、この公的負担の現状は他の自治体と比較し朝霞市は多いのか。

(事務局：金井係長)

令和5年度の実績を例にすると、朝霞市は資料1の2枚目棒グラフの図のとおり公共交通と福祉の合計で約1億6,700万円の公的負担額である。近隣の和光市では同合計で約8,600万円、新座市では約1億100万円、富士見市は約5,100万円の公的負担額である。行政面積の違い等もあるが、公的負担額だけで比較すると、朝霞市の負担は多い状況である。

(並木部会長)

他に御意見、質問等がなければ次の(2)対策案の検討について事務局からの説明をお願いします。

◎ 議題(2) 対応策の検討について

(事務局：金井係長)

議題(2)について説明させていただく。資料2をお手元に御用意いただきたい。

資料2の1枚目は今後の移動支援について比較検討するための一覧表である。ま

た２枚目以降が１枚目の各移動支援の種類の概要が分かる資料である。１枚目の表の移動支援の種類について上から順番に説明していくので、適宜２枚目以降の資料を見ながら聞いていただきたい。では資料２の１枚目、表の一番上の「ＡＩオンデマンド交通」について説明させていただく。さいたま市の資料を併せて御覧いただきたい。こちらは定期の運行とは違い、事業者がＡＩを活用し利用者の予約に応じて最適なルート进行計算し運行する乗合型の交通サービスとなっている。決まったルートや時刻表がないためアプリや、自治体によっては電話で事前に予約をする必要がある。ドアツードアのタクシーや、停留所まで行くバスの中間的な位置付けである。さいたま市の資料右下にあるように、さいたま市ではハイエース型の車両を用意し運行している。メリットとしては予約に応じて柔軟に運行ルートを調整できること、また自分の使いたい時に予約してその時間を自由に設定できること、予約に応じて運行する形態のため、利用者がいない状況でも走る無駄がなく、燃料費が削減できることがあげられる。デメリットとしては、新しいサービスのため車両の購入やＡＩを活用したシステムを構築するための経費が必要となること、いつ予約が入るか分からない中で運転手の待機が必要となることがあげられる。また、主にアプリを利用して予約するため、その利用が難しい方への対応が課題となることや、バスと比べ運賃がやや高額になることもあげられる。

一つ下の「日本版ライドシェア」の説明をさせていただく。こちらも概要の資料を併せて御覧いただきたい。これは国のライドシェアに関する資料を一部抜粋したものである。資料上部に提供体制とあるが、実施の主体はタクシー事業者であるが、使用車両は一般車両である。また、ドライバーについても二種免許を持つプロのドライバーではなく、一般の方でも運行ができるのが特徴となる。タクシー事業者管理の下で自家用車と一般ドライバーを活用したサービスとなっており、現状ではタクシーが不足する地域や時間帯などを特定し、そこを補完する意味合いでこのライドシェアが行われているところである。メリットとしては、移動が困難な地域での移動に役立つことや、二種免許が不要なためドライバーの担い手のハードルが少し下がることがあげられる。また、サービスそのものについては、タクシーと同様となるため、ドアツードアでの移動が可能となる。デメリットとしては、二種免許を持つプロのドライバーではない方の運転となるため、他の自治体の例を見ると運転手の質等安全面への不安が懸念事項としてあがっている。また、これも原則予約が必須となるためアプリの使用が困難な方への対応が課題となる。さらに、タクシー事業者の影響という部分で現状ではタクシー事業者の管理の下となっているが、国の方の議論ではタクシー事業者の管理の下でなくても運行ができる体制づくりを探っている状況であるため、その議論が進んでいくと、タクシー事業を本業とする方のサービス需要等に影響を及ぼす懸念がある。

その一つ下、「グリーンスローモビリティ」について説明させていただくので、概要も併せて御覧いただきたい。グリーンというのが「電動車を活用したエコな移動」、スローというのが「ゆっくり」という意味で、電動車による時速２０ｋｍ未満の低速運行が特徴となっている。メリットとしては電動車のため環境負荷が少ないこと、狭隘道路でも運行が可能な点があげられる。また、料金についてはこちらに杉並区の例があるが１００円と通常のバスと比べても安い。デメリットについて

は、予め決まったルート上を運行しバス停も決まっているため、バス停までの移動が必要となり、ドアツードアのサービスではないことがあげられる。また、乗車定員が少ないので大量輸送には向いていないことや、最高速度が 20 k m 以下となっているので一般交通が多い場所では後続車が詰まってしまう等の影響が生じる恐れがあることがあげられる。

4 点目の「タクシー補助」の説明をさせていただく。志木市の事例を概要資料として用意したので併せて御覧いただきたい。志木市では「デマンド交通」という名称で親しまれているが、タクシーを利用する方に対する運賃の補助となっている。予めタクシー事業者を登録することが必要となり、志木市では電話で事前に予約をした上での利用となる。メリットについては他のサービス、例えば A I オンデマンド交通やグリーンスローモビリティと比べると新たな車両の購入やシステムの構築など初期導入費用が不要となることがあげられる。また、実績に応じて支払いを行うので無駄走りが生じず、移動者の観点からもドアツードアでの移動が可能となる。デメリットとしては、利用が増えれば増えるほど財政負担が増大すること、また志木市の事例を見ると、利用料金は 5 0 0 円ないし 7 0 0 円となっておりバスと比べると運賃そのものが高くなることがあげられる。併せて、タクシー補助の利用が多くなると、バスの利用者が減る可能性があるなどの影響が懸念させる。導入自治体としては、志木市以外にも富士見市、鴻巣市、東松山市などで同様のサービスが展開されている。

一番下の「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」について説明させていただく。参考資料として用意した「道路運送法の法体系について」を御覧いただきたい。

この表は、様々な運行サービスが法令上どこに位置付けられているのかが一覧となっている。表の一番に代表的な運行形態と書いてある。こちらの例でいくと、一番上のコミュニティバスについては、本市における市内循環バス等が当たるが、真ん中の種別の部分で見ると法第 4 条一般乗合旅客自動車運送事業となる。また運行形態の上から 4 つ目にタクシーや介護タクシーとあるが、こちらも同じ法第 4 条において一般乗用の許可を得ての運行となる。先ほど福祉移動の資料の中で福祉部門で行っている高齢者移送サービスがあったが、こちらもこの許可を得た事業者が行っているサービスとなる。また、運行形態の部分を御覧いただくと、下から三段目に介護タクシーとある。これのピンク色の種別を見ていただくと福祉有償運送となっており、先ほど福祉部門の取組状況の中で御説明した障害者生活支援事業の中にある移動支援がこれに当たり、国の許可を得て自家用車を使用して運行するサービスとなる。資料 2 の一番下はこれらの道路運送法の許可の範疇外であるため許可又は登録を要しない運送となる。改めて資料 2 で説明させていただく。こちらの概要部分を見ると、社会福祉協議会や自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体によるボランティア運送がある。また、介護施設や宿泊施設などへの利用者の搬送なども認められている。先ほど渡辺委員から説明いただいた社会福祉協議会の送迎バスについても無料ということなので、こちらの許可又は登録をせずに施設で行っているサービスであると考ええる。メリットとしては道路運送法の許可や登録を要しないため、自由にルートや運賃を設定できる点である。導入自治体として葛飾

区などがあるが、運賃については原則無料となっている。また運転免許についても、ライドシェアと同様に二種免許が不要で一般の方が運行できる。なお、料金は無料となっているが、謝礼やガソリンなどの実費の部分については支払うことが認められている。葛飾区の事例では、グリーンスローモビリティを実施している杉並区と同様の車体を使って、一般の方が運行している。概要資料の左側にボランティア運転手募集中と記載があるが、デメリットとしてはライドシェアと同様に、やはり一般の方が運転手となるので安全面の確保というところで不安を持たれる部分があること、また葛飾区でも一般の方の協力の下で運行しているが、それらの方がずっと継続して運行できるわけではないので、担い手の確保について懸念される。

以上5つの移動支援の内容について説明させていただいた。

(並木部会長)

御説明感謝申し上げます。この議題について何か御意見、御質問はあるか。

(深澤委員)

改めての確認だが、都市建設部と福祉部で様々な移動支援を行っている中さらなる移動支援は必要なのか。

(事務局：村沢審議監)

公共交通部門と福祉部門で行っている移動支援の両方を比較しても、サービスを受けられない支援の狭間にいる方が存在することを実感している。議会や市民の声等からも様々に聞かれるところなので、ここで私たちが福祉部会を立ち上げたのもそういった対応について何かできないかということで進めている。

(深澤委員)

承知した。今御説明いただいた資料2の中で、道路管理者の立場から御意見を申し上げたい。導入に当たり経費がかかるという点もあるが、グリーンスローモビリティについては説明の中でもあったとおり一般交通への影響が大きく、場合によっては事故や渋滞を招く恐れもあるのではないかと懸念させる。また、狭隘道路を通れるメリットがあるかもしれないが、そういった交通への影響が懸念させる。またライドシェアや、道路運送法の許可を要しない運送についても御紹介いただいたが、いわゆるプロではない一般ドライバーが運行することに、利用者の中には安全面で不安を感じる方も多少いるのではないかと考える。

(並木部会長)

福祉部のワーキンググループの参加者からは何か意見を受けているか。

(参考人：渡邊氏)

デマンド交通を考える会の皆様からはやはりドアツードアの支援が必要ということで御要望いただいている。また運転手がボランティアだと安全面に不安を感じるという意見もあった。併せて、ワーキンググループでは新たな移動支援を行う場合も、やはりドライバーが必要かと思うがドライバーの担い手の確保ができるのかということが懸案事項となっており、その状況を事務局で把握しているのであれば御

説明いただきたい。

（事務局：金井係長）

運転手不足は公共交通を取り巻く中で全国的な大きな課題となっている。本市でも内間木線において撤退の申出をしていく事例が過去にあった中で、現状の公共交通ネットワークを維持していくのが大きな課題となっており、このような状況の中で新たな運送サービスの担い手を探していくというのは、つまりタクシーやバス事業者の中から運転手を確保するというのは厳しい状況であると感じている。

（並木部会長）

もう一つ考えなくてはいけないことは予算や経費である。必要な経費についてはどのような状況か。

（事務局：村沢審議監）

資料Ⅰで説明したとおり経費については、現状年間を通して都市建設部と福祉部の移動支援で多額の経費が生じていると思うが、やはり新たな移動支援というのを考えていくためには、今行っているものからどのような形で財源を生み出すことができるかということについて市全体で協議が必要になってくると認識している。

（渡辺委員）

予算の話が出たが、この表にあるように各種移動支援があるが、予算面でどのような課題があると事務局で認識しているのかお聞きしたい。

（事務局：金井係長）

一番上のＡＩオンデマンドについては新たな車両の購入やシステムの導入など初期導入の費用がどうしても必要となる。また実際にさいたま市等の導入自治体の例を見ると収支率は一桁にとどまっており、予算の面や持続可能性の部分で課題があるかと思う。また、初期導入費用に関して言えば、タクシー補助に関しては生じない。その反面、利用が増えれば増えるほど市の負担が大きくなる。また、一番下の道路運送法の許可又は登録を要しない運送については、導入自治体に聞いたところ、車両の購入やリース費用は市が負担しているが、運転手はボランティアなので費用は少なく抑えられているとのことである。ただ、実施に当たっては地元のボランティアの方が運行することになるので、地元の理解や協力が必要になると考える。

（並木部会長）

御説明感謝申し上げます。今回５種類の移動支援を提案いただいたが、導入自治体は皆各自治体に合った方法で実施していると考えます。朝霞市に合った移動支援を具体的に絞って検討を進めていきたいと思うがいかがか。

（深澤委員）

先ほど申し上げたが、ライドシェアや道路運送法の許可等を要しない運送は不安があるという声があることや、先ほどデマンド交通を考える会の意見としてドア

ツードアの移動支援を要望しているという情報があること、また初期導入などの費用面から考えるとやはりタクシー補助がよいのではないか。

（並木部会長）

私も安全面や使い勝手、費用の面等から考えるとこの中からタクシー補助を選定し、今後さらに掘り下げて研究を進めていくのがよいのではないか。また、財源についてもこれから先全庁的に考えていかななくてはならないと思う。今回志木市のデマンドの例を挙げていただいたが、タクシー補助は他に実施している自治体もあると思うのでそのようなところも調査研究しながら、タクシー補助について今後検討を進めてはどうかと思うが皆様はいかがか。

———「異議なし」の声あり———

（並木部会長）

他に御意見等がないようであれば、進行を事務局にお返しする。

（事務局：金井係長）

今回朝霞市シニアクラブ連合会の大橋委員が欠席だったので、直接本日の議論の内容を説明しシニアクラブの立場からの御意見を伺いたいと考える。また、前回の地域公共交通協議会において、専門家の意見をしっかり聞いた方がよいという御意見もあったので、この結果も踏まえながら専門家の方に意見を求めてより深く検討を進めていきたいと考える。

また、第2回福祉部会は8月7日木曜日午前11時から、今回と同じ会場で開催する。皆様には御出席いただき、議論に御協力いただきたい。

（事務局：村沢審議監）

補足となるが、本日委員の皆様より御意見をいただいたことに感謝申し上げます。新たな移動手段については、都市建設部と福祉部で様々な打ち合わせをして考えていこうとしていたところに本福祉部会が発足し、方向性を定めることができた。ただ、今後予算のことも含め庁内で検討していかななくてはならない。今後専門家や事業者等、いろいろな方の御意見を伺いながら次回の第2回福祉部会に向けて作業を進めてまいりたい。

（事務局：持田主幹）

以上で、福祉部会を終了とする。

本日は御協議いただき、感謝を申し上げます。

以上