

様式第3号（第13条関係）

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3回）	
開催日時	令和7年10月17日（金）10時00分～10時40分	
開催場所	朝霞市役所 5階 大会議室（手前）	
出席者の職・氏名	（出席委員4名） 並木委員、渡辺委員、深澤委員、大橋委員 （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	—	
議題	報告事項 （1）先進自治体及び専門家等へのヒアリング結果について 議題 （1）デマンド交通（タクシー補助）制度設計案について	
会議資料	・朝霞市地域公共交通協議会 福祉部会 次第 ・先進自治体へのヒアリング結果について（資料1） ・地域包括支援センター及び専門家へのヒアリング結果について（資料2） ・デマンド交通（タクシー補助）制度設計案について（資料3）	
会議録の 作成方針	<input type="checkbox"/> 電磁的記録から文書に書き起こした全文記録	
	<input checked="" type="checkbox"/> 電磁的記録から文書に書き起こした要点記録	
	<input type="checkbox"/> 要点記録	
	<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 会議録の確認後消去 <input type="checkbox"/> 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	5人	

◎ 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。

本部会につきましては、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。福祉部会は3回目の開催となるが、改めて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、部会長についてだが、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。前回の福祉部会で並木委員が部会長として選出されたが、今回も並木委員を部会長として議事を進行していきたいと思うがよろしいか。

———「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、早速だが並木委員に議事の進行についてお願いする。

（並木部会長）

承知した。皆様よろしく願います。

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。

本日の議題に進む前に、これまでに開催した2回の福祉部会の議事内容について振り返りたい。

第1回目の福祉部会においては、安全面や初期導入費用等について議論し、新たな移動支援の施策として「タクシー補助」について検討を進めていくことになった。第2回目の福祉部会では、タクシー運転手の確保が検討課題として挙がったが、タクシー運転手の確保は可能であることを確認した。また、予算の確保についても検討課

題として挙げたが、現在長寿はつらつ課で補助制度として運用している「バス・鉄道共通ＩＣカードへのチャージ料」を予算として活用してはどうかとの意見をいただき、今後その予算を活用するということで市の財政担当と予算措置の協議をしていくこととした。なお、限りある予算での取組となるため、対象者に一定の制約があることを踏まえながら制度設計について検討していくことを確認した。これらの流れを踏まえて本日が第３回目の福祉部会となる。

それでは会議次第に沿って議事を進める。報告事項「（１）先進自治体及び専門家等へのヒアリング結果について」事務局から説明をお願いする。

報告事項（１）先進自治体及び専門家等へのヒアリング結果について

（事務局：金井係長）

資料１を御覧いただきたい。私から自治体のヒアリング結果について報告させていただく。

ヒアリングは９月１９日は鴻巣市自治振興課防犯・交通担当へ、９月２９日は富士見市都市計画課計画・交通グループへと、２つの市に伺って実施した。

最初に、「１ 両市の制度設計」について説明させていただく。鴻巣市、富士見市共に対象者は共通であり、高齢者（７０歳以上）、障害者、要介護等認定者、妊婦、未就学児である。それぞれの自治体では、デマンドのタクシー補助を開始した時期がかなり早く、鴻巣市は平成３０年６月から実証実験を開始したと伺っている。経緯としては、交通弱者の移動支援を目的としたことである。富士見市はそれよりも早く平成２９年から実証実験を開始している。対象者については、現在は先ほど報告したとおりだが、開始した当初は特に制限を設けず、市内在住の全ての方が対象となっていた。次に上限回数についてだが、回数については両市で差があり、鴻巣市は月８回（年９６回）、富士見市は年間１２回となっている。また、利用料金については鴻巣市は料金に応じて段階ごとに利用者が支払う額が決まっている。この差額を市が補助し、タクシー会社に支払う形式になっている。富士見市は、上限を６００円としてタクシーの利用料金の半額を市が補助し、残りの部分は利用者が支払う形式となっている。このように、市が補助する料金については差があるが、鴻巣市は６７．４４㎢、富士見市は１９．７㎢と両市の行政面積にはかなり差があり、富士見市は本市とほぼ同程度の面積である。

次に「２ 利用方法」であるが、こちらについては両市共にタクシー利用券を交付する形式である。対象者の中で利用を希望する方は、まず市役所等で申請を行い利用登録証の交付を受ける。このため、一律５００円で複数枚綴ってあるようなタクシー券を事前に渡す方法とは異なる。また、利用する時は直前に利用者自身でタクシー会社に連絡をすることが必要で、事前の予約は対応できないということであった。なお、電話する際にはこのデマンド交通の制度の利用を希望すること、利用者の氏名やどこからどこまで行きたいということを伝える形式である。その後実際にタクシーに乗車する時に利用登録書を提示し、運転手に確認してもらうこととなる。タクシー降車時には先ほどの値引き後の乗車料金を実際に支払うこととなり、資料中四角で囲んだ部分の記述は富士見市の例を挙げたものだが、先ほど申し上げたとおり市の補助額はタクシー料金の半額で上限が６００円となる。ここにあるとおり、迎車料金（５０

0円)、初乗り運賃(500円)、加算運賃(500円)などを足し、500円の利用だった場合、計算上半額は750円となるが、上限が600円のため、500円から市の補助額600円を差し引いた900円が利用者の負担となる。

次に「3 運用方法」であるが、それらの利用実績に応じてタクシー会社から市に毎月請求がくるとのことだった。また、先ほどの制度設計の中にあった上限回数の管理については、システムを用いて管理しており、利用があった場合にはそれぞれのタクシー会社でシステムに入力していただいているとのことだった。

次に「4 利用実態」であるが、それぞれの自治体において実際の利用の大半は高齢者の方であるということだった。また、利用実態としては、自宅から病院、駅などへの利用が多いということだった。利用回数については、富士見市では上限12回となっているが上限回数まで利用している人は全利用者の10%台に留まっているということで、1～3回程度の利用が割合としては多いということである。また、鴻巣市が実証実験を開始した当初は利用回数の上限を設けていなかったが、1人当たりの平均利用回数は12回程度だったと伺っている。なお、対象者の絞り込みに当たって、専門家等へのヒアリングを実施したかと伺ったところ、両市ともに実施していないということだった。また両市それぞれサービス開始からかなり年数が経過しているが、市民の方からはかなり御好評をいただいているとのことだった。さらに、鴻巣市では開始した当初、バス事業者からこの制度について懸念や反発が多少あったと伺っているが、実際の利用の中ではさほどバス事業者への影響はなく、現在においても事業は継続できているということだった。資料1の報告は以上である。

(参考人：渡邊氏)

資料2の「地域包括支援センター及び専門家へのヒアリング結果について」は上の1の部分の私から説明したい。資料2を御覧いただきたい。

かねてから検討している新たな移動支援であるタクシー補助制度の対象年齢について、朝霞市内全6圏域の地域包括支援センターの職員とそこに所属する看護師、また毎月実施している地域ケア会議のアドバイザーである作業療法士、これらの方にヒアリングをしたのでその内容について報告したい。

「1 地域包括支援センターへのヒアリング」を御覧いただきたい。いただいた意見では対象年齢を75歳以上を対象とする意見、70歳以上とする意見、65歳以上とする意見があった。では、表の75歳以上とする意見の部分を御覧いただきたい。75歳以上を妥当とする意見の理由としては、主に介護申請が増加する年齢であること、後期高齢者医療制度の対象年齢に合わせること、デマンド交通の希望が大幅に増える可能性があるラインであることなどがあった。次に表の70歳以上とする意見を御覧いただきたい。70歳以上とする意見の主な理由としましては、後期高齢者になる前のラインであること、運転免許証更新時に高齢者講習が義務化される年齢であることがあった。また、65歳から69歳は現役世代がまだ多いという指摘もあった。なお、65歳以上とする意見は、制度の条件がわかりやすくなるという理由があったが、多くの意見で65歳以上は若く現役世代も多いため、対象とすることに慎重な意見が目立った。

結論の方向性としては、70歳以上または75歳以上を妥当なラインとする意見が多く、75歳以上を基本としつつ70歳以上まで対象を広げるかどうかが主要な論点

となると考えている。

（事務局：金井係長）

資料２「２ 高齢者福祉の専門家へのヒアリング」については東洋大学福祉社会デザイン学部の高野龍昭教授にヒアリングを実施したので、その内容を事務局より報告させていただく。ここに記載のあるとおり、高野教授からは７５歳以上とすることについては妥当と思われるとの見解をいただいた。一方で、６５歳以上とすることについては、対象が広がりすぎているのではないかという懸念を示された。また、ＱＯＬ（生活の質）は人によって異なり個別性が高いことから、実務的に判断するのは難しいとの意見もいただいている。説明については以上である。

（並木部会長）

ここまでの説明につき、皆様から御意見、御質問等はあるか。

（渡辺委員）

資料１を見ると、富士見市では利用回数の上限が年１２回となっており、鴻巣市の年９６回と比べると少ないように思えるが、富士見市の利用者から意見や要望等が出ているのか。

（事務局：金井係長）

近隣のふじみ野市と同水準の上限回数２４回へ増やしてもらいたいとの意見は時折いただいているとのことだった。

（並木部会長）

そのほかに何か意見等はあるか。

（深澤委員）

このタクシー補助については、先に開催された地域公共交通協議会において「公共交通」の分野なのか「福祉」の分野なのかの棲み分けについて議論があったと思うが、どのように整理をしたのか。

（事務局：金井係長）

資料２の１番下にも記載したが、家の中から玄関まで出られる方は「公共交通」、家の中から玄関まで介助が必要な方は「福祉」として整理を行い、専門家の方からも一定の理解を得たところである。このような結果を踏まえ、今回のタクシー補助については、玄関から自力で出られ、自身でタクシーを利用できる方を対象としていることから、「公共交通」における施策の１つとして実施していきたいと考えている。

（大橋委員）

先ほど「公共交通」の観点から見ると「家の中から玄関まで出られる方」を対象とするとのことだが、朝霞市シニアクラブ連合会には７８のクラブがあるが、クラブの皆さんの意見を伺うと、元気に活動するためには外出の機会を多く作ることが大切だという声が多々ある。しかしバスの停留所等、公共交通機関が家の近くにないため、

イベントごとに自分たちで車を出し合ったり、車が出せないときはタクシーを呼んで送迎してもらっている。このため、何とか交通網を充実させてもらいたいという意見が多々ある。そういうことを踏まえると、今回取り組もうとしているタクシー補助はとても有意義なことだと思うので、年齢制限も75歳以上を対象とするとのことだが、70歳まで引き下げること検討していただきたい。なお、シニアクラブ連合会のクラブ員になる条件は60歳以上である。確かに70歳以下は活動範囲が広いので自分で車を運転する人も多い。ただ、70歳を超えると運転免許証の返納を検討する人が徐々に増えてくるので、そういう点も踏まえて対象年齢を検討いただきたい。

（事務局：金井係長）

御意見にあった、「元気に活動したい」という気持ちがあることで外出の機会を作ることに限らず、タクシー補助制度を策定する目的の一つであるので、それに叶うように制度設計を進めていきたいと考えている。なお、タクシー補助制度だけで全てが賄えるものではないため、御意見にもあったバス停が近くにない等の、公共交通空白地区の解消についても現在実証実験を行いながら取り組んでいるところである。このような施策を複合的に実施しながら、皆様の移動支援や公共交通の充実を図っていきたいと考える。また、対象年齢についての御意見については、参考とさせていただきつつ後ほど「議題1」の部分でも取り扱うため、改めてそこで説明させていただきたい。

（並木部会長）

ほかに御意見や御質問等はあるか。ないようなので次に進ませていただく。

議題（1）デマンド交通（タクシー補助）制度設計案について事務局から説明をお願いします。

（事務局：金井係長）

資料3を御覧いただきたい。先ほど報告した先進自治体や専門家へのヒアリング結果を踏まえ、本市におけるタクシー補助制度について取りまとめたので説明させていただきます。

まず、「1 対象者」を御覧いただきたい。対象者については、これまで都市建設部で行っている面的な交通ネットワークの構築や福祉部で行っている福祉の移動サービスの狭間にいる方、具体的にはバス停までの移動が困難な方を想定して検討を重ねてきた。先ほど対象年齢について御意見をいただいたが、これまでのヒアリング結果等を総合的に踏まえ現状対象者を75歳以上とした。理由としては、介護認定申請の増加が見込まれる年齢であることや、後期高齢者医療制度開始の年齢と合致していることから、真に移動支援の必要性が高い年齢層に焦点を当てつつ、このサービスの効率的効果的な提供を目指せるものであるとの考えからである。また、この対象年齢の考え方の拡大については、今後のサービスの利用状況や財政的な影響を見ながら引き続き検討していきたいと考えているが、現状においてはまずは専門家からも妥当との判断をいただいた75歳以上を対象とすることを基本に考えていきたい。また、そのほかにも要支援・要介護認定を受けている方、妊産婦、運転免許自主返納者を対象とした。この妊産婦については母子健康手帳の交付後で出産から1年未満の方とした。

また運転免許の自主返納者については、認知機能や身体機能の低下や、車の安全運転に不安があるなど様々な事由により運転免許証を自主的に返納したことで、バス停までの移動が困難になる方を対象として選定した。

続いて「2 利用回数」を御覧いただきたい。この上限回数の設定については、定期的な外出支援につながることを念頭に置いて月4回、年48回として考えた。この回数は先ほど御説明した鴻巣市には及ばないが、富士見市と比較すると4倍の回数となっている。高齢者福祉の専門家である高野教授から、週1回程度の外出につながるこの支援の回数設定としては、妥当ではないかとの御意見をいただいたところである。なお、往復ともにタクシーを利用した場合には、外出機会としては月2回程度になってしまうが、こちらの資料に記載したとおり個々の状況に応じて公共交通を使い分けていただければと考えている。

続いて「3 補助額」を御覧いただきたい。こちらについては利用料金の半額で上限は700円に設定した。これは本市と行政面積が近い富士見市の事例を参考にして設定した。例を御覧いただくと、迎車料金(500円)、初乗り運賃(500円)、加算運賃(500円)が合計で1,500円となった場合、上限設定額700円を市が補助し、800円を利用者が負担することとなる。

続いて「4 実証実験期間(予定)」を御覧いただきたい。このタクシー補助制度については、まずは令和8年から実証実験を開始したいと考えている。まず、4月から6月までの3か月についてはタクシー補助制度の準備及び周知期間とし、7月から令和9年3月までの9か月間を実証実験期間とすることを想定している。またこの期間の利用時間については、午前8時30分から午後5時までとする予定である。

続いて「5 予算積算」についてだが、積算に当たっては他市の利用実績を参考に設定したところである。まず、対象想定人数は、「1 対象者」で示した本市の該当人数を算出すると、約19,000人となることが見込まれる。この想定人数に他市の事例を参考に登録率20%を乗じ、さらに利用率50%を乗じた1,900人程度が実際に利用される方だと想定している。実際の金額については、「①タクシー会社への補助金」に記載のとおり、この対象想定人数1,900人に一人当たりの想定年間利用回数15回を乗じ、さらに1回当たりの平均補助単価660円を乗じた1,881万円の金額を見込んでいる。また、システム利用料については1人当たりの上限回数を管理するためのもので、額としては1,660千円を見込んでおり、合計で20,416千円の予算額を現状見込んでいる。この予算額に関しては、これまでの議論でもあった高齢者バス・鉄道共通カード給付事業や運転免許自主返納啓発事業の見直しにより財源を確保していきたいと考える。なお、この予算金額については、今後財政査定を受ける状況である。

「6 利用方法」と「7 運用方法」については、先ほど報告した富士見市と鴻巣市と同じように、利用登録証を交付し各々の実績に応じて補助金を交付する流れを想定しているため改めての説明は省略させていただく。

一番下の四角で囲った部分は、富士見市と鴻巣市を参考に導いた積算根拠を示したものである。

(並木部会長)

これまでの説明について皆様から何か御意見、御質問はあるか。

（大橋委員）

シニアクラブ連合会では、年間を通じて市内各施設においてイベントを実施しているが、会員は皆そこまでの交通手段の確保に悩んでいるというのが現状である。そのため、会員にタクシー補助制度の話をしたら皆利用を希望すると思う。そこで確認させていただくが、3、4人で乗り合わせた場合でも補助の対象となるのか。また、その場合は75歳以上の登録者が一人いれば、そのほかの同乗者が75歳未満でも利用できるのか。

（事務局：金井係長）

おっしゃるとおり、何人かで乗り合わせていただいてもその中に利用登録をしていれば補助の対象となる。また、そのほかの乗り合わせる方々が利用登録をしていなくても問題ない。そのように、皆さんで外出の機会にこの制度を御利用いただければこちらとしてもありがたく思う。

（大橋委員）

もし利用登録している人が2人いて、その2人でタクシーを利用した場合には、補助金額が700円の2人分で1,400円になるわけではなく、あくまで1回の利用につき700円が市補助額の上限となるという理解でよいか。

（事務局：金井係長）

おっしゃるとおり、利用登録者が複数人で乗車しても、1回の利用につき市補助額の上限は700円と考えている。

（並木部会長）

そのほかに皆様から何か御意見、御質問はあるか。

（深澤委員）

鴻巣市や富士見市は障害者や未就学児を対象としているが、朝霞市では対象から外したのはどのような考えからか。

（事務局：金井係長）

障害者を含めるか否かについても議論を重ねたところだが、現状の福祉施策の中で対象者には必要な支援を行っているという理由により、今回対象者には含めなかった。また、タクシー補助制度については、これまでの説明どおり高齢者へのＩＣカードチャージ料を原資としており、対象についても個人での移動が困難な方を想定していることから、保護者同伴での移動が想定される未就学児については含めていない。

（並木部会長）

そのほかに皆様から何か御意見、御質問はあるか。

（渡辺委員）

これは意見であるが、対象者や上限回数、補助額などの制度設計は個人によって

様々な意見があると思うがまずは「実証実験」として実施していくとのことなので、その中で朝霞市としての最適なバランスを模索していけば良いのではないかと。

（事務局：金井係長）

御意見感謝申し上げます。会議最初の方の「資料Ⅰ」の説明の中でも大橋委員より対象年齢についての御意見をいただいた。このことについて、今回75歳以上の方、未就学児や障害者は含めないという制度設計をしたが、まずはこの制度設計に基づき実証実験を行いたい。そして渡辺委員から御意見があったとおり、実証実験を行う中で、75歳以上を対象としたのは妥当であるのか、未就学児はどうするのか、障害者の支援は福祉施策の移動支援だけで十分なのか等を見極め、また予算面も含めできる限り継続が可能な制度設計について検討していきたいと考えている。なお、今回の議事内容については、11月の地域公共交通協議会での報告を予定している。

（並木部会長）

そのほかに皆様から何か御意見、御質問はあるか。ほかになければ、進行を事務局にお返しする。

（司会：持田主幹）

以上で、福祉部会を終了とする。

本日は御参加いただき、感謝を申し上げます。

以上