

令和7年度第2回市川市福祉有償運送運営協議会 会議録

1. 開催日時

令和8年1月28日(水) 16時00分～17時00分

2. 開催場所

市川市役所第1庁舎5階 第4委員会室

3. 出席者

中根会長、宮本副会長、海野委員、大塚委員、小久保委員、藤井委員、
武藤委員、高橋委員、尾瀬委員、加藤委員、高石委員

4. 傍聴者

0名

5. 議事

- (1) 移送サービス状況について（令和7年4月～令和7年9月）
- (2) 福祉有償運送の更新登録の申請について
（特定非営利活動法人生きがいと助けあいSSU市川）
- (3) 福祉有償運送の新規登録の申請について
（特定非営利活動法人LEED 生活介護スマイル）
- (4) その他

6. 配付資料

- ・ 会議次第
- ・ 資料1 : 第11期市川市福祉有償運送運営協議会委員名簿
- ・ 資料2 : 移送サービス状況報告書(令和7年4月～令和7年9月)
- ・ 資料3-1: 申請団体要件確認票
（特定非営利活動法人生きがいと助けあいSSU市川）
- ・ 資料3-2: 団体情報（特定非営利活動法人生きがいと助けあいSSU市川）
- ・ 資料4-1: 申請団体要件確認票
（特定非営利活動法人LEED 生活介護スマイル）
- ・ 資料4-2: 団体情報（特定非営利活動法人LEED 生活介護スマイル）

7. 議事録
(16時00分開会)

発言者	発言内容
	<p>(1) 移送サービス状況について（令和7年4月～令和7年9月）</p>
中根会長	<p>それでは、議題(1)「移送サービス状況について（令和7年4月～令和7年9月）」です。事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>（資料2に基づき説明）</p>
中根会長	<p>ただいま、事務局より説明がありました。 それでは、委員の皆さまからご確認等ございますでしょうか。</p>
小久保委員	<p>「3. 運行件数」につきまして、「生きがいと助け合いSSU市川」及び「レッツ・レンコン」の2団体で、200件近くの大増な増加になっておりますが、こちらの要因は何でしょうか。</p>
中根会長	<p>SSU市川さんは後ほど方針の審議がございますので、その時に現状もあわせてご説明いただきたいと思います。 レッツ・レンコンさんについては、事務局は何かお聞きになってますでしょうか。</p>
事務局	<p>大変申し訳ありませんが、件数報告のみいただいております。要因については把握できておりません。</p>
小久保委員	<p>分かりました。</p>
中根会長	<p>他の委員の方、何かご質問ございますでしょうか。 ないようですので以上とさせていただきます。</p>
	<p>(2) 福祉有償運送の更新登録の申請について （特定非営利活動法人生きがいと助けあいSSU市川）</p>
中根会長	<p>議題(2)「福祉有償運送の更新登録の申請について」です。 本議題につきましては、更新登録の申請がございました団体のご担当者様よりご説明いただき、その後審議をお願いしたいと思います。ま</p>

<p>SSU 市川 栗山様</p>	<p>た、先ほど質問がありましたので、前年度と比較して件数が増えていることについてもお願いいたします。</p> <p>それでは特定非営利活動法人生きがいと助けあい SSU 市川様、お願いいたします。</p> <p>本日は更新登録の申請のため、協議会に出席させていただきました。よろしく申し上げます。</p> <p>先ほどの質問から回答いたします。数字が増えたのは、後の運送しようとする旅客の範囲のところで触れようと思いましたが、ご存知の通り 2023 年にコロナが 5 類に分類され、それから 4 年経過しております。数字が増えたというよりは、コロナが始まる前の数字に回復してきているという状況です。</p> <p>次に我々がどのような団体か、簡単に説明させていただきます。訪問介護、居宅介護、居宅介護支援、計画相談等、国の制度に基づく事業を行っております。それ以外に助け合い活動として、家事雑事を含む自費サービス、サロン活動、この福祉有償運送、認知症の家族の方を対象としたオレンジカフェ、また市川市の委託事業として、公園のテニスコートやトイレの管理、清掃事業、子育ての養育支援事業もしております。</p> <p>福祉有償運送を行いたい理由は、資料 3-1 の通りです。この 3 月で我々の団体は丸 27 年になります。塩焼で生まれ、周辺地域の自治会の協力を得て、自治会員・住民の方々が、地域における高齢者や障がい者の社会や家庭生活をより安全にするための活動として立ち上げたのが当団体です。この福祉有償運送は、対象者が高齢者や障がい者など、公共の交通機関を使って移動することが困難な方、制約を受けるという方、こういった方々に対して、通院通所、その他移動手段として支援をする役割があり、我々の定款にそのまま合致いたします。これは我々が団体を立ち上げた当初から変わらず、今後も継続していきたい想いです。</p> <p>次に、前回からの変更点について資料 3-1 をもとに説明いたします。「法人情報」と「事業所情報」には変更がありません。「運送しようとする旅客の範囲」のうち「イ. 身体障害者」は、3 年前の今回は 54 名でしたが、今回は 67 名、「ロ. 精神障害者」は、前回 6 名に対して今回は 11 名、「ハ. 知的障害者」は、前回 28 名に対して今回 34 名。「ニ. 要介護認定者」は、前回 75 名に対して今回 133 名、「ホ. 要支援認定」は、前回 31 名に対して今回 52 名、「ヘ. チェックリスト」はゼロです。「ト. その他」の障害に関しましては、前回 2 名が今回 5 名になっております。このように全て数字が上がっております。これは先ほど触れましたようにコロナが明け、コロナ前の数字に回復して</p>
-----------------------	--

	<p>きているという形になっております。「形態」は同じです。「使用車両台数」は合計で 23 台で、台数は同じです。ただ軽自動車が前回は 5 台、今回は 7 台となっております。「運転者」は 25 名のままで、75 歳以上の運転者は前回 7 名でしたが、今回は 13 名に増えております。75 歳以上の方は今、団塊の世代が入ってきており、そのために少し数字が増えました。次回更新時に 75 歳になる運転者は前回 9 名でしたが、今回 6 名に減りました。理由は逆にその団塊の世代の方が引退するためです。「損害賠償措置」は一緒です。「運送の対価」は、令和 7 年 8 月 19 日の福祉有償運送運営協議会で説明させていただきましたので割愛させていただきます。</p>
中根会長	<p>ご説明ありがとうございました。 それでは SSU 市川さんの申請について、ご質問、ご意見等ございましたらお願いします。</p>
加藤委員	<p>いつもいろいろな活動をしていただき感謝しております。前回、運送対価の変更についてご説明いただきました。対価変更後、利用者の声や反響はいかがでしょうか。よろしくお願いします。</p>
SSU 市川 栗山様	<p>対価変更で値段を少し上げさせていただきましたが、利用者からの不満は耳にしておりません。サービスが必要な方や経済的に困ってる方の家計を直撃しているとの意見も聞いておりません。</p>
加藤委員	<p>分かりました。ありがとうございます。</p>
海野委員	<p>SSU 市川さんにはいつもお世話になっており、不満を言いようがありません。例えば私の場合、母が認知症になり、母と一緒に食事に行く時は母のサポートもお願いしたいとなると、SSU 市川さんはとても力になってくださいます。価格変更の値上りよりも目的達成が大事なので、そのための費用は目をつぶるしかないと思っています。またドライバーの育成に関して、募集等も頑張ってくださいています。引き継いでくれる方がいるのが一番ですが、75 歳という年齢を考えてもとても元気なことをやってくださっており、だからこそ不満が出ません。自分がやりたいことに対する対価なので、言いようがありません。</p> <p>不満というと聞こえが悪いですが、費用は安い方が助かります。私は 65 歳になり介護保険がかかり、タクシーの負担が増え、母の所へ行くにもバスを利用した方が良いと思いました。一度試してみましたが道が悪く、命懸けでした。なので、いくら費用がかかろうと必要経費として認めざるをえない状況です。</p>

中根会長	<p>利用されている方の視点でのご意見ありがとうございます。他の方いかがでしょうか。</p>
藤井委員	<p>移動支援で、とても重要なところを対応されてると感じております。2つ質問させてください。</p> <p>1つは先ほど運転者の方の要件について「75歳以上の方」とお話がありましたが、75歳以上の運転に対して、団体としての認識を確認させてください。実質ドライバーがいないと悩まれてる団体さんが多いことは私も承知しておりますが、75歳以上は後期高齢者に分類され、日頃からその年代の交通事故、悲惨な状況もニュースで知る機会が多いところです。警察庁等でも75歳を1つの区切りとして免許返納を推奨しています。そういった中で、自分の運転だけではなく、対価を得てお乗せすることに対し、運転者さん自身の意識継続もあるかもしれませんが、団体としてどういう管理方針を持たれているのでしょうか。実質的に現在25名中13名は75歳以上、次回更新まで継続されると、ある時期には、75歳未満の方が6名しかいない状況になってきます。後期高齢者の方たちが移動支援をせざるを得ない状況下にあるという問題意識も考えながら確認させていただきたいです。</p> <p>もう1つは「運行管理体制」についてです。通常他の自治体では、個人情報という形で、運転者の名前、免許証を資料として付記している場合もありますが、確認を簡略化する意味でこの体制でも良いと思います。ただ「②事故処理連絡体制」の運転者が空白になっています。例えばご出席の栗山さんが、事故対応の責任者になっていますが、代表者も栗山さんです。運転者に栗山さんが入っていないければ問題ありませんが、含まれていると事故時の体制に問題が生じます。ここは書類作成時に事務局レベルで、状況確認した上で「運転者と事故対応の責任者に違いはあります」と付記すればこの資料でも良いと思います。今は状況が分かりませんので、運転者と事故対応の責任者が被っていないかお伺いしたいです。</p>
中根会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>2点ご質問がございましたのでよろしく申し上げます。</p>
SSU 市川 栗山様	<p>まず1つ目の質問につきまして、団体のドライバーの定年は75歳です。後期高齢者がひとつのラインだと思っております。ただ、80歳を超えても元気な方もいれば、そうでない方もいるという個人的な問題もあります。75歳が定年ですが、個別にヒアリングを行ったり、健康診断書を提出してもらい、1年更新で契約をしております。上限は</p>

藤井委員	<p>79歳です。もちろん本人の意思もヒアリングをして判断しております。</p> <p>2つ目の質問につきまして、運転者は25名おり、「③苦情処理担当者」の東がコーディネーターをしております。私がドライバーと兼務していることはなく、事故対応の最終責任は私が負うという形で、運転者と責任者は分けております。ただ東に関しては、どうしてもドライバーがいない場合対応することもあります。他は契約をしたり、事務処理をしております。</p> <p>体制のところでは、事故対応の責任者が運転者になっていなければ良いのでその確認でした。あとは運転者が79歳までというところについて、これはいろんな問題があると思います。やはり私としては、一人一人の安全をどう考えるか、タクシードライバーは2種免許が必要なところを福祉有償運送は1種免許でやっています。講習会を受けていますが、毎年受けておりません。こういった点で、タクシードライバーの方たちは日頃から非常に厳しい管理を受け運転をしている状況です。毎年更新という形をとられてるようですが、75歳定年はぜひご検討いただければと思います。</p> <p>更に加えると、これだけ高齢者の事故が多くなっている状況下では、福祉有償運送運営協議会で75歳以上の運行についても議論して方向性を示し、対応する団体への依頼も必要になる可能性があると思います。</p>
中根会長	<p>ありがとうございました。75歳以上の運転者についての問題提起もいただきました。全国でも75歳、80歳等のドライバーに関し、運転業務で課題になるところです。本日は一旦ご意見として預かりたいと思います。</p> <p>では、他にご質問等ございますか。どうぞお願いします。</p>
小久保委員	<p>先ほど運送の対価の話として、前回の会議の際にご説明いただいたということですが、当面は改定後の料金で続ける予定でしょうか。直ぐに値上げされる予定はないのでしょうか。</p>
SSU 市川 栗山様	<p>はい。料金に関して改定する予定はないです。</p>
小久保委員	<p>分かりました。私が前回いなかったもので申し訳ないですが、変更は、料金の項目が増えたのではなく、既存の加算額が増加になったのでしょうか。簡単に教えていただけますか。</p>

SSU 市川 栗山様	<p>そうです。時間料金と距離料金を少しずつ上げさせていただきました。</p>
小久保委員	<p>時間が1時間当たり1,600円、以降30分毎に800円加算されるのですが、実際は、1時間超えてくるような運送は結構あるのでしょうか。</p>
SSU 市川 栗山様	<p>近場の病院等は1時間以内で収まってしまう場合が多いです。ただ、東京や県外の場合は往復で行くこともありますので、1時間を超える場合もあります。</p>
小久保委員	<p>分かりました。ありがとうございます。</p> <p>運送の対価以外の話になりますが、「車両数」の部分で、使用車両台数23台、うち7台が軽自動車とのことで、先ほどご説明の際、前回更新から変更ないとのことでしたが、一度車両数を変更していたかと思えます。そこから、また変更になり23台に戻っています。その変更手続きが終わっていないようですので、よろしく願いいたします。</p>
中根会長	<p>確認していただき、所定の手続きをとっていただければと思います。その他ございますでしょうか。</p> <p>私より今の議論について意見をさせていただきたいと思います。まず「75歳以上の運転者」についてご意見を承りました。法律的には、もちろん75歳以上の方が運転してはいけないルールではありません。その中で藤井委員から、今の交通事情等を見て、自主的にその管理等ができるのかどうか、安全面での配慮でご意見をいただいたと捉えております。どうしても団体には使用者責任が付きましますので、ご自身の団体がどのような運行管理体制をとっているのか非常に大事だと思っています。一方で、私は「全国移動ネット」という団体で、運営協議会のローカルルールに対してはかなり意見を言い、内閣府、国土交通省等と調整しながら進めておりますが、過度なローカルルールに対しては断固反対しております。実はまだ国が示す基準以上のルールが残っており、それがその地域で適正であれば問題ありませんが、今の実情とマッチしない、過度なルールを運営協議会で課すと、その法的根拠はどうかも含めて議論をしております。安全面での配慮については、各団体がそれで辞めますということではなく、運行する側も利用する側も安全に進めていく点を考えることが大事だと思っています。</p>

<p>中根会長</p>	<p>では議決に入りたいと思います。SSU 市川さんの更新申請について、更新登録に皆さま合意でよろしいでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">(異議なし)</p> <p>はい。ありがとうございます。 異議なしと認められましたので、合意をいただいたということで進めさせていただきます。</p>
<p>中根会長</p>	<p style="text-align: center;">(3) 福祉有償運送の新規登録の申請について (特定非営利活動法人 LEED 生活介護スマイル)</p> <p>では続きまして、次の議題 (3)「福祉有償運送の新規登録申請について」に移りたいと思います。特定非営利活動法人 LEED 生活介護スマイルさんより新規申請がございました。担当者よりご説明をいただき、その後審議をお願いしたいと思います。 それではご説明をお願いします。</p>
<p>生活介護スマイル 角石様</p>	<p>特定非営利法人 LEED の梶と角石と申します。本日はよろしく願いいたします。</p> <p>私どもの団体の簡単な説明をさせていただきます。障害福祉サービス事業をメインに生活介護、相談支援事業、共同生活援助、グループホームを運営しております。</p>
<p>中根会長</p>	<p>申請内容についてもご説明をお願いします。</p>
<p>生活介護スマイル 角石様</p>	<p>はい。この事業は障がいのある方が通院・通所・外出を安心して行えるよう移動支援する福祉サービスだと思っています。障がいのある方は移動手段が限られています。家族や支援者に大きな負担がかかっているため、地域にはこういった医療サービスを必要としている方が多くいらっしゃることもあり、移動に困らない地域づくりに貢献したいと思い事業を始めたいと思いました。</p>
<p>中根会長</p>	<p>ありがとうございます。運営協議会では申請確認のため、今いただいた必要性の話に加え、「運送の対価」についても資料 4-1 に基づき一定のご説明をいただきたいです。「運送しようとする旅客の範囲」までは今のお話で分かりますが、「使用台数」以降、どのような車両で、どのような運転者の方々なのか、例えばご自身の団体のプロパーなのかボランティアかも含め、項目に沿ってお願いできますでしょうか</p>

<p>生活介護スマイル 梶様</p>	<p>か。「運行管理等の体制」についてもあわせてご説明いただきたいと思います。それに基づいて委員の方から質問をいただきたいと思いません。</p> <p>LEED の梶です。本日は皆様、貴重な時間を割いていただきましてありがとうございます。</p> <p>資料の 4-1、「使用車両台数」についてですが、車両は車椅子リフトがついてるトヨタのハイエースを 2 台使用いたします。日中の生活介護で送迎に使用している車です。なお、運転手の車を使用することも考えており、その場合、施設と個人の車の貸借契約を交わします。今対象になっている利用者さんは、知的障害者・身体障害者・精神障害者の方が約 20 名いらっしゃいます。</p> <p>次に「運送の対価」についてですが、入会金が 1 人 1,000 円、年会費が 1,000 円。運賃は、初乗りから 5 キロまでが 500 円。以降 1 キロ毎に 250 円。運賃の起算点は、乗車地点から降車地点までです。これがタクシーだと送迎料金が掛かりますが、当施設は利用者さん宅を約 30 分ほどで回りますので、運賃の規定はこれでいきたいと思っております。15 キロまで走行した場合、一般タクシー料金と比較しますと、一般のタクシーの料金は約 6,100 円、当方では 3,000 円で半額です。内訳は 5 キロまで 500 円で、プラス 10 キロに対して 1 キロごと 250 円加算されますので、500 円プラス 2,500 円で 3,000 円となり、タクシー料金の約半分になります。この料金設定は代表の強い意向があり、まずは利用者さんが安心し、信用して移動ができることを考えております。ただ、やってみなければ分からないので、料金の改定は今後の課題です。</p>
<p>中根会長</p>	<p>はい、分かりました。「運行管理の体制」については資料 4-1 の記載のとおりということでしょうか。</p>
<p>生活介護スマイル 梶様</p>	<p>はい。その通りです。</p>
<p>中根会長</p>	<p>分かりました。 では、今ご説明いただきました内容につきまして、委員の方からご質問でございますでしょうか。</p>
<p>海野委員</p>	<p>利用者さんは単独、お一人でお出かけになられる方もいらっしゃいますか。</p>

<p>生活介護スマイル 角石様</p>	<p>はい、いらしゃいます。</p>
<p>海野委員</p>	<p>お買い物等、そういった近場の要件もカバーできますか。</p>
<p>生活介護スマイル 角石様</p>	<p>福祉有償運送を始めたい一番の理由は、緊急時に何もできないことが一番辛かったことがあります。利用者さんの緊急時に、介護タクシーが車椅子対応の車を手配できなかつたり、福祉有償サービスを行ってるところに電話をかけても繋がらないことが去年だけでも相当数ありました。</p>
<p>海野委員</p>	<p>ありがとうございます。資料4-1「福祉有償運送を行いたい理由」を読んだときに、単独で動かれてる方がいるイメージが湧きませんでしたので、質問しました。単独利用があるということは、ドライバーの方と利用者もコミュニケーションをよく取られているということですね。そこが整っていることが一番の事故防止になります。今おっしゃられたことが本当にありがたいことなので、よろしく願いいたします。</p>
<p>生活介護スマイル 角石様</p>	<p>ありがとうございます。よろしく願いいたします。</p>
<p>中根会長</p>	<p>ありがとうございました。 他の方、ご質問ございましたらお願いしたいと思います。</p>
<p>藤井委員</p>	<p>2点ほどあります。 1つ目は、資料4-1「利用時間」についてです。要望に応じて対応とありますが、その要望に応じてという時間の概念は大枠を捉えられているのでしょうか。緊急時の話もあり、緊急時のドライバーの確保も当然必要になってきますので、おおむねどれぐらいを想定されているのでしょうか。 2つ目は、先ほどSSU市川さんにも確認させていただきましたが、「運行管理の体制」の「②事故処理連絡体制」のところで、事故対応の責任者が運転者を兼務されていないかどうかを確認させてください。</p>

<p>生活介護スマイル 梶様</p>	<p>1つ目の「利用時間」については、想定ですがおそらく夜間もあると思います。運転手のスタンバイはありませんが、これもケースバイケースで対応いたします。ただそれほどの緊急はあまりないという考えております。割り増し料金も想定されますが、やりながら考えております。</p> <p>また、2つ目の質問ですが、事故対応の責任者は運転者を兼務しておりません。</p>
<p>藤井委員</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>今お話があったようにこれから動き出すところなので、どういう時にどういう安全管理をしたら良いかを含め進めていただければと思います。</p>
<p>中根委員</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>他にご質問等ございませんか。</p>
<p>高石委員</p>	<p>ご説明ありがとうございます。</p> <p>「運送の対価」について、タクシー料金をもとに代表の思いを反映した料金設定をされ、なるべく利用者の負担が少なくなるようにとの考えだと思います。例えば他の団体さんと対価を比較した等、その設定にあたり何か工夫をされましたか。</p>
<p>生活介護スマイル 梶様</p>	<p>これからスタートなので、やってみないと分からないことが多いです。料金設定は同業者の約8割にいたしました。これは同業者の仕事を奪う目的ではなく、整備体制、サービス体制にもまだ不備がありますので、まずは1年間、当施設を利用されてる方を対象と考えております。</p>
<p>高石委員</p>	<p>ありがとうございます。</p>
<p>中根会長</p>	<p>他にはいかがでしょうか。</p>
<p>小久保委員</p>	<p>同じく「運送対価」についてですが、初乗り5kmまで500円、以降1km毎に250円ということで、長い距離を利用すればタクシー料金の8割より更に安価になります。初乗り1kmで見た場合、タクシーと同じ料金、500円だと思います。まだ始まってないので具体的には分からないと思いますが、1km未満の利用者を想定されてますでしょうか。</p>

生活介護スマイル 梶様	おそらく 1km 未満の利用者はいないと思います。基本的には 1km 以上を想定しております。
小久保委員	ありがとうございます。基本的には 2km、3km ということで、承知いたしました。
中根会長	<p>他の方がいかがでしょうか。</p> <p>これから始めるというところで、運用の中でまたいろいろ課題等が出てくると思います。その際には事務局、運輸支局に相談することもあると思います。運行をしっかりとっていただきたいと思っておりますので、お願いいたします。</p> <p>それではこちらの新規案件、意向確認したいと思います。皆さま、特定非営利活動法人 LEED さんの申請に合意でよろしいでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">(異議なし)</p>
中根会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>では協議の案件を終了いたします。</p> <p style="text-align: center;">(4) その他</p>
中根会長	最後に(4)「その他」となりますが、事務局から何かございますか。
事務局	その他の議題はございません。
中根会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>最後に私の方からお話したいことがあります。前回の福祉有償運送運営協議会でもお話しましたが「ライドシェア」についてです。タクシー会社が担って進めている日本版ライドシェアと、国では交通空白地で公共ライドシェア、この自家用有償旅客運送も公共ライドシェアに該当する中で、リ・デザイン実現会議と含め、特に「交通空白」について対応していこうという案が出され取り組まれております。</p> <p>市川市については、交通機関は、電車・バス・タクシー含めて充足しており、交通空白には該当しないイメージがありました。ただ全国移動ネットの関係で地方に行き、お話をする中で、やはり交通機関の有無だけではなく、利用者の方が交通空白含めて移動困難という状況</p>

は、都市部、地方関係なく出ているなど感じました。先ほど藤井委員からもありましたが、高齢化、人材不足等の観点で活動が続けられるかどうか瀬戸際の団体も見受けられました。その中で、免許を返納したら死活問題になる地方で「安全運転のため、年に1回、教習所でAI機能による安全チェックを受けましょう」という面白い取り組みをしていました。人がやると甘辛がどうしてもついてしまいます。私も実際やってみましたが、教習車にAI機能がついており、30m手前から指示器を出さないと自動的にアラームが鳴り、全て終わると付度なしの採点が出ます。教習所と福祉有償運送団体、自治体等が連携し、標準的な運転、最低限の操作を忘れないように高齢でも運転技術を継続できる取り組みです。

また首都圏でもバスの自動運転の実験・実証が始まりつつあり、技術革新の中で、非常に大きな取り組みだと思っております。事故を起こしたくて起こす人はいませんし、車も乗りたくて乗ってる人もいますが、乗らざるを得ない、運転せざるをえない人もいます。

本日、1団体の更新と1団体の新規申請がありましたが、現状の課題が本日の議論の中でも出てきています。議論の中身を事務局でも受け止めていただき、市川市の中で福祉有償運送の安全安心の体制が整うこと、利用者は潜在的にたくさんいらっしゃるということを踏まえ、今後も議論ができればと思っております。審議については以上で終了とさせていただきます。

(17時00分閉会)