

令和8年度 移動等円滑化評価会議中部分科会 議事録

開催日時: 令和8年7月31日(金) 14 時～16 時30分

開催場所: 名古屋合同庁舎第 1 号館 11 階共用大会議室

【事務局】

ただ今より「移動等円滑化評価会議中部分科会」を開会します。

開会にあたり、中部運輸局長の神谷よりご挨拶申し上げます。

【神谷中部運輸局長】

中部運輸局長の神谷でございます。移動等円滑化評価会議 中部分科会開催にあたり一言ご挨拶させていただきます。

本日はご多忙の中、「移動等円滑化評価会議 中部分科会」にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から国土交通行政に格別のご理解とご協力を賜っておりますこと、厚くお礼申し上げます。

令和 3 年から令和 7 年にわたり実施されてきた、バリアフリー法に基づく第 3 次基本方針に代わり、令和 8 年度より第 4 次基本方針が策定され、各モードにおいて新たな目標を定め、目標達成のために、国、地方公共団体、公共交通事業者を始めとする施設設置管理者等が連携して更なるバリアフリー化を推進することとしています。

そして、この分科会は、令和元年に設置され、今年で8回目の開催となりますが、中部地域におけるバリアフリー施策を進めていくにあたり、関係者のみなさまに継続的に、ご評価・ご助言をいただく貴重な場となっています。

各団体の代表の方や地方公共団体、公共交通事業者及び協会、そして有識者の先生の皆様には毎年積極的にご参画いただいております、この場でのご議論や頂戴したご意見を順次、それぞれの取組に反映していくことで、当地のバリアフリー化は着実に進んできたと思います。

本年度は、愛知県を中心にアジア競技大会及びアジアパラ競技大会が開催され、国内外から選手、大会関係者、観客など多くの方が中部地域に訪れることが予想されます。

関係者で連携してしっかりと準備をしてお迎えし、年齢や性別、障害の有無などに関わらず、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインを体験いただくことで、中部地域の魅力に繋がればと考えております。

また本日は、国から、そして各自治体、各事業者の皆様から、それぞれの最近の取組をご紹介いただくとともに、「当事者参加」というテーマとして意見交換を行っていただきます。

利用者の視点を施策や事業に反映していくことは、より実効性の高いバリアフリー化を進める上で、大変重要であると考えているところでございます。

限られた時間ではございますが、皆様から忌憚のない、ご意見や、ご提案を賜りますようお願い申し上げます。

開会にあたりまして、挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

次に、配布資料の確認をします。

—議事次第に記載の配布資料名を読み上げ—

議事の進行を、分科会長の磯部先生にお願いしたいと思います。

【磯部分科会長】

中部大学の磯部です。議事を進めさせていただきます。

議事1の「中部における移動等円滑化の進展状況について」ですが、資料1から資料3までは、事前に資料配布をしていますので、一部を除き説明は割愛します。

次に、議事2の「中部管内等における最近の主な取組」としまして、資料4から資料6までの説明を事務局よりお願いします。

【中部運輸局 交通政策部共生社会推進課 下平課長】

資料1から3の補足

バリアフリー法に基づく基本方針について、令和7年度で第3次目標の目標年度が終了しました。令和6年・7年の国土交通本省にて行われた検討会を通じて、第4次目標が策定され、現在取組を行っているところとなります。

資料1から3の補足は以上となります。

資料4「中部運輸局の取組」について説明。

【中部地方整備局 企画部企画課 木澤建設専門官】

資料5「中部地方整備局の取組」について説明。

【中部地方整備局 建政部 住宅整備課 松田課長】

資料6「国土交通省における建築物バリアフリー化の取組」について説明。

【磯部分科会長】

続いて、資料7から資料8までの説明を各自治体と JR 東海、セントレアからお願いします。

【愛知県 都市・交通局交通対策課 植田主査】

資料7-①について説明。

バリアフリー化促進の取組について簡単ですが、交通対策課より 2 つ説明します。

まずホームドア設置促進事業費補助金です。

鉄道駅におけるホームでの転落や接触事故を防止し、駅の利用者の安全性向上を図るため、鉄道事業者が行うホームドアの設置に対して市町村とともに支援を行うことで、設置の促進を図っていくものです。

ホームドアは視覚障害者の方の安全確保と高齢者や子供を含む全ての利用者の利便増進にもつながる重要な設備です。安全で利用しやすい駅づくりに大きく寄与するものと考えます。

これまでの補助の実績としましては、JR 金山駅東海道本線、JR 名古屋駅東海道本線 JR 名古屋駅中央本線があげられます。今年度は現在工事が進められている、近鉄名古屋駅と名鉄金山駅の設置事業に対しても支援を行っているところです。

2 つ目に、JR 刈谷駅総合改善事業費補助金です。

利用者が大変多く、広域性の高い JR 刈谷駅において利用者の安全確保と利便性向上のため、ホームの拡幅やホームドア設置等の駅総合改良事業に対し、国および刈谷市とともに支援を行っています。

刈谷駅は現在多数の利用者を有しており、通学など市内外の多くの方に利用される交通結節点であることから、安全性の向上だけでなく、駅構内の混雑緩和や移動の円滑化も期待されているところです。

事業全体の完了は 2029 年度を予定しておりますが、下り線のホームの拡幅については昨年 5 月に工事が完了し、供用が始まっております。

今月の 23 日に下りホーム4番線において、ホームドアの供用が開始されております。今後も国や市町村・鉄道事業者の方々と連携しながら、誰もが安心して利用できる公共交通環境の実現に向けてつとめてまいります。

【静岡県 くらし・環境部県民生活局県民生活課 永井主任】

資料7-②について説明。

静岡県では、1999 年度(平成11年度)から四半世紀に渡ってユニバーサルデザインの推進に取り組んでまいりました。昨年度末にはさらなる推進を図るため、第 7 次静岡県ユニバーサルデザイン推進計画を策定しました。

この計画では、静岡県が目指すユニバーサル社会を定め、お互いを尊重し、共生する社会が実現し、誰もが社会に参画できるようにするため、ユニバーサルデザインを推進していくこととしています。

推進体系の一つとして掲げているのは、実践できる人づくりです。県民がユニバーサルデザインを自分ごととして捉え日常生活の中にその考え方を取り入れていくことができるよう、普及啓発に取り組んでいきます。

特に、これからの社会を築いていく中心的な存在である若者への普及啓発を重点に置いており、新たに障害や様々な背景、ニーズを持つ人々と若者が関わり合う機会を提供することで、共にユニバーサルデザインについて考える場を提供することについても記載をしております。

この取組を具現化するために、今年度から新たに当事者と若者の交流会を実施する予定です。講師による講話及び障害のある方をゲストスピーカーとしてお迎えして、若者とディスカッションの場を設けることを検討しております。

【岐阜県 都市建築部リニア未来都市局公共交通課 松久課長補佐】

資料7-③について説明。

当県の交通分野におけるバリアフリー化促進を目的とした取組について、公共交通課より説明します。

資料の表題にあるとおり、県内鉄道駅のバリアフリー化を促進することを目的として、鉄道駅バリアフリー化施設改善事業費補助金を制度として設けています。

鉄道事業者が行う段差解消等のバリアフリー化事業に補助する市町村に対して、補助を行う間接補助の制度となっております。

主な補助要件として 2 点ございます。1 点目が、バリアフリー法の基本構想に基づく事業であること。2 点目が、国庫補助の採択を受けた事業であることとなっております。内容について、市町村の負担額の 2 分の 1 を補助しております。

引き続き、当補助金等を活用しながら、バリアフリー化の促進を進めていきたいと思っております。

【三重県 子ども・福祉部家庭福祉・施設整備課 植松主事】

資料 7-④ について説明。

三重県からは、ユニバーサルデザイン学校出前授業における当事者参加の取組をご紹介します。

このユニバーサルデザイン学校出前授業は、第 5 次三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進計画の中で、施設体系 1 のユニバーサルデザインの意識づくり【ハート】の取組に位置づけられております。

次世代を担う子どもたちにユニバーサルデザインの考え方を浸透させることを目的に、県内の小学校、中学校、高校において実施しております。講座の内容としては、講義・グループワーク・体験講座のうち講義については必須になっているのですが、それ以外については学校側の希望に応じて実施しております。

実施までの流れとしては、まず学校から県に学校出前授業の申し込みをしていただきます。次に県からユニバーサルデザインの団体に実施依頼を送付し、県内のユニバーサルデザインの団体の中で講師の選定・日程等の調整を行っていただきます。

そして、事前打ち合わせと講師の派遣等の調整を、ユニバーサルデザインの団体と学校の間で行っていただき、実施後に振り返りを行っていただくといった流れになっております。

当事者参加の実例として、亀山市の事例をご紹介しますと思います。

亀山市においては、UD 夢ネット亀山が亀山市の社会福祉協議会とともに亀山市内の学校でユニバーサルデザインの啓発活動を行っており、令和 7 年度には学校出前授業を 7 回ほど実施していただきました。

また、今月(7 月)、亀山市内の小学校では以下の内容で実施されました。

まず、ユニバーサルデザインの概要についてご講義いただき、その後、視覚障がいの当事者の方から、生い立ちや目が見えなくなっからの気持ち、クロックポジション、白杖、声のかけ方などについてご講義いただきました。

その後、児童たちに 4 つの各教室まで移動していただき、車椅子当事者、聴覚障がいの当事者、視覚障がいの当事者、片麻痺の当事者・言語障害の当事者とそれぞれ 20 分ごとに交流する時間を設けて、触れ合っていただきました。

そして最後に一緒に給食を食べることで、交流を深めていただきました。

今後の展望として、第6次計画の主な取組(案)の中に「障害の社会モデル」の理解の促進を挙げております。具体的には、学校出前授業で当事者が直接子供と触れ合う形を広く取り入れ、「障がいとは社会の障壁により生ずるものであり、社会に取り除く責任がある」という考え方の効率的な浸透を図ることを考えております。

【福井県 健康福祉部障がい福祉課地域生活支援室 熊野企画主査】

資料7-⑤について説明。

福井県の取組として、バリアフリー化の施策について紹介します。昨年度から引き続きの紹介にはなりますが、北陸新幹線開業や障害者差別解消法の改正に伴う民間事業者の合理的配慮の提供の義務化を見据えて、民間事業者のバリアフリー環境整備と合理的配慮体制の支援をするため、ハード面とソフト面からの補助制度を設けております。

具体的に言いますと、不特定多数の方が利用する民間施設に対し補助をしており、工事施工費用や物品購入費用にかかる費用を、上限 50 万円を限度に補助しているところです。

もう1つの取組が県有施設のバリアフリー化です。

障害のある方が安心して利用できるように必要な障害者用トイレの設置や、オストメイト用設備の設置、段差の解消などをするためのスロープ設置等をしているところです。昨年度の実施内容をご紹介しますと、点字ブロックの改修について、(写真の比較のとおり)「黄色でないと見にくいというご意見を視覚障がいの方、弱視の方からいただいていた為、(黄色の)点字ブロックへの改修をしました。

令和8年度の取組としては、引き続き点字ブロックの改修、段差解消のスロープ設置の工事、オストメイト用設備の設置工事、カウントダウンルームの設置や、トイレの出入り口分へのシグナルエイド(対応機器)の設置等を計画しております。

【名古屋市 スポーツ市民局スポーツ推進部スポーツ施設課(瑞穂公園整備推進) 大橋課長補佐】

資料7-⑥について説明。

今年度供用を開始した、名古屋市瑞穂公園陸上競技場に関するバリアフリーの取組を説明します。

瑞穂公園は総面積約 24 ヘクタールの運動公園の中に陸上競技場があります。名古屋市南東に位置しております。

1941 年に瑞穂公園陸上競技場は完成しました。その後、様々な改修を経て、この度、施設の老朽化、機能不足が指摘されていたため、2023 年 4 月より改築工事をはじめ、2026 年 3 月に完成しました。

本年度に関しては、第 20 回アジア競技大会および第 5 回のアジアパラ競技大会のメイン会場となっております。

瑞穂公園陸上競技場の1つのポイントとしては、10ページ目の写真の右側の砂場のようなところ、レクリエーション広場といいますが、こちらで市民の方が風揚げやゲートボール等を楽しむことができます。

その上空は赤い丸で囲まれておりますが、こちらはランニングや散歩を楽しめるような全長 400m のランニングコースになっております。左側に目を移すと、白い膜屋根で覆われた、陸上競技場があります。こちらの 3 階コンコースは、600m の同じようなランニングコースとなっております。

レクリエーション広場上空のランニングコースと陸上競技場の3階コンコースのランニングコースはつながっており、全長千メートルのランニングコースは、サッカーの試合等で使用されない時は広く市民の方に開放され、楽しんでいただける施設となっております。

瑞穂公園陸上競技場は、誰もが楽しめる施設となっておりますので、誰もがということで、障がいのある方や高齢者の方、ベビーカーを引いた方も含め、誰もが楽しめるような形にしたいということで、施設を整備してまいりました。

福祉都市環境整備指針では、障害者や高齢者をはじめ配慮を必要とする方の課題やニーズに応えるために、必要な条件の整備をしていくことが福祉のまちづくりの本質とされ、当事者が参加し、当事者とともに決めていく過程を経て、必要な配慮について理解を深め、整備を進めていく取組が必要とされております。

瑞穂公園陸上競技場の整備に関して、当初はアンケートによって、当事者からの意見を募集しました。しかしこのようなアンケートだけとなると、建築物の具体的なイメージがわからないまま意見をするのは、参加者にとって困難というデメリットがあります。

また、工事が始まり進捗してからでは、せっかくの意見も施設に取り入れにくいというような状況があります。

瑞穂公園陸上競技場の改築における要求水準書、つまりこの整備の進め方を示すものですが、この要求水準書に、設計及び施工段階において、市が指定する高齢者、障害者、子育てに関わる団体に対して整備業務に関する意見等のヒアリングを適宜実施すること、また、事業者が意見交換ワークショップ等を開催することと記載をし、これを実施することで当事者の意見を取り入れてきたところです。

ヒアリングを適宜実施することの一例として、ユニバーサルデザイン説明会を実施しております。工事が始まってからではなかなか意見が構造物に取り入れにくい為、第 5 回、第 6 回などは工事期間中に実施しているところですが、第 1 回から第 4 回は基本設計または実施設計段階で、皆様からの意見をヒアリングして意見を改築に取り入れてきました。

新しい瑞穂公園陸上競技場を誰もが使いやすい施設にするために、基本設計から実施設計へ進むにつれて、ますます具体的な細かな点について意見を聞く必要性が出てきます。

前回までの各回出た意見を報告書にまとめ次の回で共有し、更に皆様から意見をヒアリングする。このような形で、意見を施設に取り入れる過程を経てきました。

15ページ目は、ユニバーサルデザイン説明会の様子です。このような形で毎回説明会を実施しました。16ページ目は瑞穂公園陸上競技場のコンセプトになるため割愛します。

17 ページは、ちょうどスタンドから陸上競技場を見下ろしたような形の写真がつけてあります。観客席は約 3 万席のスタジアムですが、このうち約 1%の約 300 席が車椅子使用者の座席となります。

東京 2020 のアクセシビリティガイドラインにもあるように、車椅子席は水平方向と垂直方向に分散されるのが望ましいということです。このスタジアムに関しては、3 階に 268 の車椅子席が、フィールドを 360 度囲う形で設置をされております。

4 階には大型ビジョンが 2 基あるのですが、このビジョンの前にそれぞれ 12 席と 12 席、合計 24 席があり、2 階と 5 階の VIP 席に、合計 8 席と合計 300 席の車椅子席が設置され、垂直方向と水平方向に分散されるような形の設置となっております。

18 ページですが、瑞穂公園陸上競技場は、最寄り駅が瑞穂運動場の東駅と西駅とがあり、東から西になだらかに下るような傾斜になっております。このような敷地の高低差を生かして、瑞穂運動場東から緩やかな勾配のスロープを設置することで、車椅子ユーザーの方でも、より安心してアクセスできるような形で設置をしております。

19 ページですが、先ほど申し上げた瑞穂運動場西駅からの出入口は、陸上競技場に来た場合にメインエントランスとなるところです。基本設計時の写真左上部ですが、車椅子のユーザーの方は当初、少し奥側からスロープが始まるような形でした。

しかし、ユニバーサルデザイン説明会の中で、車椅子ユーザーの方から、階段を使う人たちと始まりの視点を一緒にしてほしいと、みんなでスタジアムへ向かうというような仕組みにしてほしいというご意見もありました。

改築する側としても非常に重要な意見だと思いましたので、実施設計時には、手前側、階段の下のところからスロープをもう 1 本追加して、同じところから階段で行く方、スロープで行く方、両方の選択ができるような形で、変更をさせていただいたというところでございます。

20ページ目は先ほど説明した車椅子の分散についての資料の為割愛させていただきます。21 ページは観客用バリアフリースイアの配置です。

先ほど、ご説明があった資料 6 の中でも、バリアフリースイアに関する分散設置が説明されておりました。瑞穂公園陸上競技場に関しても合計 30 箇所のバリアフリースイアがあり、1 階から 5 階で各階分散して、同じ階でもそれぞれ分散して設置させていただき、よりバリアフリースイアへ利用者がアクセスしやすい形になるように改築を進めました。

22 ページは、バラティーに富んだシートがあるという紹介ですので、割愛させていただきます。

【静岡市 都市局都市計画部交通政策課 萩原副主幹】

資料7-⑦について説明。

静岡市における交通分野のバリアフリー化事業の取組みと題しまして、交通政策課より説明します。

静岡市においては現在、鉄道駅など利用者の多い施設に対して、バリアフリー化や安全対策等の推進を図っています。

利用者数 3,000 人以上、2,000 人以上かつ 3,000 人未満でバリアフリーの基本構想に位置付けられている駅を対象に、バリアフリー化を進めています。市内の JR 駅 10 駅のうち 9 駅、静岡鉄道の駅 15 駅のうち 10 駅が対象となっています。

JR の方は全て事業が完了しております。静岡鉄道の方は 10 駅中の 5 駅、が完了しておりまして、半分が残っている状況です。

バリアフリー化に要する費用の 3 分の 1 を市の方でも補助をしております。取組の 1 つとして、鉄道駅のバリアフリー化工事を実施する際に、障害者団体を含む、道路管理者だとか交通事業者等関係者と現地視察等を開催し、工事の内容や施工時の対応について意見交換会を行っています。

様々な意見をいただいておりますが、右の写真は今年の 6 月に行った現地視察意見交換会の様子です。その右の写真に小型のコンクリート壁があるのですが、縁端部に車椅子利用者の方が接触する恐れがあるということで、以前の視察の際に意見をいただいておりますので、緩衝材を設置して、バリアフリー化の方を進めた状況です。

今後もこういった当事者の方との意見交換を行い、バリアフリー化を進めていきたいと思っています。

【浜松市 都市整備部交通政策課 内藤副技監】

資料7-⑧について説明。

誰もが利用しやすい鉄道駅を目指して、利用者の利便性や安全性の向上を図るために、鉄道事業者が実施する駅のバリアフリー化、設備の整備事業に対して、市の要綱に基づき、補助金を交付することで、バリアフリー化を支援しているところです。

補助の対象の経費としては、多機能トイレの設置、スロープの設置や改修、ホームの固定柵の設置や、段差解消のための嵩上げや、エレベーターの設置について、補助の対象の経費としております。

補助金の額としては、補助対象経費の 3 分の 1 以内の額ということで、浜松市と国と、鉄道事業者で、3 分の 1 ずつの負担としております。浜松市における補助の実績ですが、平均乗降客数が1日あたり 3,000 人以上、又は平均乗降客数が 2,000 人以上 3,000 人未満で、バリアフリー基本構

想に位置づけられている駅に対して、補助を行っているところです。

今回対象としているのは、遠州鉄道の鉄道駅で、18 駅あるのですが、今の基準に該当するのは 6 つの駅です。そのうち、3 つの駅に対して補助金を交付しています。なお、対象以外の駅でも、補助金を交付しています。

最新の事例としては、遠州鉄道鉄道線の第一通り駅につきまして、令和 6 年度から 7 年度にかけてバリアフリー化の工事を行ったところです。第一通り駅については、浜松市の中心部に位置しており、1 日あたりの平均乗降客数が、約 3,000 人でございました。

遠州鉄道の高架駅の中では、唯一エレベーターが設置されていない為、整備を鉄道事業者が行ったところになります。駅には多機能トイレがなく、男女共用トイレのみであったことから、一般の利用者にとって利用しづらい状況でした。

そういった中で、エレベーター棟や専用の改札口の設置であったり、多機能トイレの新設や、男女別トイレへの改修の工事を行ったり、ホームの段差解消の嵩上げ工事を行ったところです。7 月 1 日をもって供用開始をされたということで、利用者への利便性の向上に役立ったということになります。

【東海旅客鉄道(株) 総合企画本部 投資計画部 引地担当課長】※出席者 牧田氏に代わりご説明

資料8-①について説明。

弊社はバリアフリー設備の整備推進にあたり、2021 年 12 月に国により創設された、「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用することとし、2022 年 11 月に中部運輸局へ届出を行いました。

本日は、弊社における本料金制度の届出の概要と、その進捗状況について、この場をお借りしまして、中部地域の皆様へご説明いたします。

まず、(1)バリアフリー整備計画ですが、計画期間は 2021 年度～2030 年度の 10 年間で、総整備費は約305億円です。整備方針はホーム可動柵(5 駅 16 番線)の整備やホーム可動柵、エレベーター等のバリアフリー設備の更新、維持管理等を行います。

在来線においては名古屋・金山・千種・大曽根の記載番線を対象に整備を進める方針としており、昨年までに金山駅東海道本線ホームの 4 番線、名古屋駅東海道本線ホームの 5 番線、6 番線、同じく名古屋駅中央本線ホームの 7 番線、8番線の設置が完了しております。現在は名古屋東海道線ホームの 2番線について、設置に向けた設計を進めています。

次に、(2)料金設定についてです。本料金制度の活用に伴いまして、バリアフリー設備に使用する費用の一部をお客様にご負担いただいております。料金収受エリアについては①の表のとおり、普通旅客運賃については 10 円、定期旅客運賃については、1カ月当たり 300 円の料金を旅客運賃に加算しております。小児は旅客運賃に料金を加算した大人の半額となります。なお、通学定期旅客運賃には加算しておりません。

続きまして、②の料金収受エリアについて説明します。「都市部において、利用者から薄く広い負担も得てバリアフリーを進める」という、鉄道駅バリアフリー料金制度の趣旨を踏まえ、在来線については、名古屋駅を中心としたオレンジ色の実線で記載した上の各駅相互間で、新幹線については、東京から品川駅間、豊橋から岐阜羽島駅間、京都から新大阪駅間の各地区における各相互駅間としております。

次に資料2枚目です。制度に定められた提出様式に沿って、2025年度のバリアフリー整備実績を記載しています。

まず整備費についてですが、これはホーム可動柵のほか、エレベーターのような段差解消設備や、発車標といった案内設備等のバリアフリー設備の更新・維持管理にかかった費用を計上したものです。2025年度の合計額は28億2,900万円です。2025年度に供用を開始した実績としては、名古屋駅の7番線、8番線のホーム可動柵がありますので、その内容を記載しております。

料金徴収によるホーム可動柵設置番線数・段差解消駅数は、先ほど申しました(名古屋駅の)2番線を記載しております。

2025年度の料金収受額については、総額12億5,600万円でした。

次に資料3枚目です。2025年度はバリアフリー法に基づく基本方針の目標期間の区切りの年度ですので、制度に定められた指定様式に沿って、5年間の整備実績を記載しております。期間中の総整備費は130億5,900万円、総徴収額が24億6,800万円となっております。ホーム可動柵については、当初計画通り、3駅8番線の整備が完了しております。

本日、説明した内容は、弊社のホームページ上にも公表しております。また、各種設備の整備実績につきしては、来年度以降も毎年6月末に、前年度分についてホームページに掲載して公表します。引き続き、本制度も活用しながら、バリアフリー設備の整備を進めていきます。

【中部国際空港(株) 空港運用本部空港運用部 CX・UD 推進グループ 桑原氏】

資料8-②について説明。

中部国際空港におけるユニバーサルデザインの取組について、資料に沿ってご説明します。

まず、開港時のUDのポイントから紹介します。

1. セントレアは基本構想段階から当時は普及していなかったユニバーサルデザインの追求を打ち出しています。
2. UD研究会を組織し、専門家・ユーザー・ステークホルダー・メーカーが協業をして、ターミナルビルを作り上げました。こちらは日本初です。
3. UD研究会では延べ142回の会合を実施し、各段階で徹底的な議論を行っています。

4. 先駆的で今日でも通用するターミナルビル設備を作り上げました。

5. 2005 年の開港を以て UD 研究会の活動は停止しています。次のページで UD 研究会の方々を紹介します。

この地域の、当事者団体、学識経験者、関係機関、我々空港会社がコアメンバーとなり、空港を利用する上で、特に重要な領域ごとに検討部会を設けて、基本設計、意思設計、施工の各段階で議論を重ねて、空港ならではの各種制約、あるいは建築コストなど、実利的な面との折り合いをつけながら、当事者の皆様のニーズを空港の建築に反映しました。

UD 研究会の成果として現在の第 1 ターミナルビルの随所に施されていますが、その一部を簡単にご紹介します。

このターミナルビルは鉄道などで空港に到着をしてから航空機に乗り込むまでの一連の動線から段差が排除されており、誰もが移動しやすい造りになっています。また、一般のトイレの個室は、大型のスーツケースや小型ベビーカー、さらには日常使い用の小型の車椅子でも入室できる広さを確保しています。

また、バリアフリートイレは、大型の電動車椅子やストレッチャーの方、さらには介助者同伴の方でも余裕を持って利用できるような大きなスペースと多様な設備が備えられています。

男女トイレでは地震や災害といった緊急時に館内放送が聞こえない方のために、一定の間隔で緊急事態であることを知らせるフラッシュライトが設置されています。

保安検査を通過した先の搭乗待ち合いエリアでは、移動空間と滞留空間がタイルカーペットで模様分けがされており、弱視の方でも導線把握がしやすいような工夫がなされています。これら全て、基本設計の段階から当事者参画を行ったからこそ成し得たものだと感じております。

開港から 20 年経ちましたが、セントレアは、

- 1.開港後は UD を点検・改善する体制が構築されていませんでした。
2. また、時代の変化とともに UD に関する課題が蓄積していたため、
3. 2023 年度に UD 推進活動を再始動しました。
4. その中で UD 総点検を実施し、ユーザーと共に課題抽出を行っています。
5. また、UD 懇談会を設置し、課題解決に着手している段階です。

開港後の諸課題は大きく分けて、スパイラルアップ不足と当事者参画型の設計不足に起因しております。まずスパイラルアップ不足とは既存の設備、施設、サービスなどが、作って終わりになってしまっており、使い勝手が定期的に点検されていなかったことを指します。

例えば 2005 年に開業した第 1 ターミナルの各案内所に設置されている触知案内板は、20 年間

適切な見直しができておらず、結果として最新の JIS 規格に適合できていません。

現在全面的な改修を行っているところですが、スパイラルアップができていれば、そもそも起き得なかった問題です。

次の当事者参画型の設計不足とは、新たな施設、設備、サービスを導入する際に、当事者の皆様の目線で使い勝手を追求しきれなかった問題のことを指します。

例えば、2019 年に開業した第 2 ターミナルは、設計から完成までの間に、当事者参画ができておりませんでした。その結果、バリアフリートイレの入り口のすぐ近くに折りたたみ式の介助ベッドが設置されて、結果として入り口付近の導線が極めて狭くなってしまっていました。

こちらでも現在改善に向けた工事を進めておりますが、設計段階でユーザーの皆様の参画ができていれば、起きていなかった問題ではないかという風に考えております。

20 年間で溜まった諸課題を明らかにすべく、2024 年に「UD 総点検」と銘打ちして、この地域の 14 の当事者団体の皆様を中部国際空港にお招きして、3 日間にわたって実地点検を実施しました。その結果、1,154 件のご意見、ご指摘、コメントなどを頂戴しております。

UD 総点検では、8 ページの資料に書いてある通り、大小様々なご意見、ご指摘をいただいております。

こうした UD 総点検で得られた諸課題の改善に向けて、2024 年度から「UD 懇談会」という会議体を立ち上げております。開港時のやり方に倣って、学識経験者、有識者、地元の当事者団体の皆様、そして空港内で事業を展開している、関係事業者を構成メンバーとしています。

また、テーマに応じて、メーカーや協力先の方々にもご参加していただいております。この UD 懇談会では、つかいやすさ、わかりやすさ、うごきやすさ、すごしやすさ、たよりやすさ、この 5 領域に分けて、各課題の改善に向けた議論を行っています。

UD 懇談会の成果の一部をご紹介します。昨年度、第 1 ターミナルの搭乗待合エリアに新たな優先席を導入しています。中部国際空港の搭乗待合エリアには、20 年前から車椅子利用者などの方のために優先席を設置しておりましたが、こちらの優先席は一般利用者向けの座面が低いベンチに、優先席と書かれたカバーをかぶせただけの簡易的なものになっておりました。

そのため、使い勝手には様々な問題がありました。この課題を解決すべく、UD 懇談会の皆様と見つけやすい工夫、座りやすく立ちやすい工夫、安心してつかえる工夫を検討して実装しています。

この新しい優先席の制作には 1 年を要しており、そのプロセスを紹介します。2024 年の 12 月に、メーカー協力のもと、UD 懇談会のメンバーで様々なデータ収集を行いました。その後、ここで得られたデータをもとに、弊社で具体的な仕様を決定し、メーカーにて試作品を制作していただきました。

そして昨年 9 月には UD 懇談会のメンバーで試作品の最終検証、評価を行いまして、そこで得られた課題を修正した上で量産を行い、12 月には合計 59 脚、177 名分の新たな優先席が搭乗待合

エリアに導入されました。

この他にも遠隔案内装置を設置している台座・筐体を既製品のテレビ台のようなものではなく、誰もが安心して使えるものとなるように、当事者の皆様の意見を取り入れながら制作をしたり、スカイデッキ(展望デッキ)と建物を繋いでいるジョイント部分によって生じていた数センチの段差をなくしたり、現在社内で計画が進んでいる各種施設改修について、基本構想の段階から懇談会の皆様と議論を交わしたり、といった取組を継続しております。

私自身、UD 総点検、UD 懇談会の立ち上げの時からの流れを見ている担当者として、当事者参画には大変大きなメリットがあると考えておりますので、その効果を皆様と共有します。

1 つ目は、手戻りの最小化です。初期段階から当事者の皆様の視点で、課題、懸念を出していただき対処することができるので、作った後に様々な問題が出てくるといった手戻りを最小化できるというメリットがあります。

2 つ目は、管理者側の能力向上です。定期的な UD 懇談会を通して、様々な属性の皆様と協議することで、お客様の多様性やそれぞれの困りごとに関する知識を、管理者側が蓄積できるという大きなメリットがあります。

こういった知識を日頃から持っていれば、社内で検討する際にも、そもそもお客様にはどんな方がいるのか、それら全ての方々にとって使いやすくするためには、どんなことに気をつけなければならないのかといった視点での議論に自ずとなっています。

こういった 2 つの大きなメリットが、当事者参画にはあるのかなと考えています。

一方で当事者参画は、視点、考え方、バックグラウンドがまるで異なる立場の方々が関わり合うために、建設的、生産的、前向きな一定の取組にするための注意点もあります。

1 つ目は、目的を見失わないことです。当事者参画は当事者の方のご意見をお聞きするだけの場でもなければ、提供者が結論ありきで議論を誘導する場でもないという風に考えております。UD の本質に鑑みて、提供者、利用者、双方にメリットがある着地点を建設的に見出すことが重要です。

2 つ目は、議論の交通整理をすることです。当事者参画型の会議では、皆様の日頃の困りごとやこれまでの経験に基づいた会話が多くなりがちです。フリートークのような場にしてしまうと、本来の論点とは関係のないことで議論の時間を消費してしまい、提供者、利用者、双方にメリットがある着地点を見出すことが困難になってしまいます。

そこで弊社では、効率的かつ現実的な会議にすべく、座長、副座長に加えて、交通整理役のファシリテーターを置いたり、議論の前提として、提供者側にできること、できないことをあらかじめ明示したり、資料の展開や意見集約を事前に済ませておくといった工夫をしております。以上が、弊社が取り組んでいる当事者参画の概要です。

資料1から資料9の内容については、事前に頂いたご意見を「参考資料1」として取りまとめていますが、1 番目 2 番目は、細かい内容の説明ですから後日回答という形でお願いします。3番目の、伊勢志摩バリアフリースターセンターさんから、オストメイトの話について、分かる方、回答をお願いしたいと思います。

【地方整備局 建政部住宅整備課 松田課長】

建設設計標準の話かと思いますが、取扱いについては本省に確認したうえで、後日回答させていただきます。

【伊勢志摩バリアフリースターセンター 野口委員】

資料には商品名等が入っていないですが、意見を提出した際は写真付きで全部入れさせていただいております。現状、大きいタイプの多機能トイレに付いているものがオストメイトと捉えられていると思います。場所を取って高価という側面もあり、普及を考えると簡易的なものがあってもよいかと思っています。その中で私たちが見つけた設備について質問させていただきました。

多機能トイレに全て(の機能)を集中させるのではなく、もっと(一般トイレへ機能を)分散すべきという議論も出ている中、オストメイトも一般のトイレへ分散することで必要な方が利用しやすくなると思います。

テーマの当事者参加は、日本全国でかなり行う必要があると思います。今回質問に書いた商品は、当事者の方たちの声でできた商品らしいです。そういった意味での当事者参画も今後増えるといいと思います。

【子育て支援の NPO まめっこ 中川委員代理】

ショッピングセンターの中でバリアフリー教室を行った点については、素晴らしい試みだと思います。小さいお子さんでは理解が難しいかもしれないという話がありましたが、バリアフリーを当然のものとして育つことができますし、また、ショッピングセンターでこういった機会を開催していただけると、どなたも気軽に参加できる大変素晴らしい試みだと思いますので、継続してほしいと思います。

名古屋第4合同庁舎整備事業について、レイアウト例とありますが、便座からベビーチェアが離れた位置に設置されていると思います。小さい子供がベビーチェアから這い出てしまうことが時々ありますので、場所が許すのであれば、手が届く位置に設置していただければと思います。

【中部地方整備局 企画部 木澤建設専門官】

庁舎の改修にあたり様々な方の意見を聞いて改修したとは聞いておりますが、いただいた意見は今後の改修時等の参考意見として承りたいと思います。

【磯部分科会長】

トイレはよく議論となりますが、先行事例だけ見て設計をすると失敗する可能性もあるので、好事例・悪い事例を整理しておくといいのかなと思います。

【伊勢志摩バリアフリーツアーセンター 野口委員】

2点質問があります。

1点目は、名古屋市さんの瑞穂公園陸上競技場についてです。車椅子席が多く設置されていて素晴らしいと思います。写真がありませんでしたので、車椅子席がどんな感じで作られているのか聞きたいです。また介助者・同行者が座れる席もあるのかを知りたいです。

もう1点は、浜松市さんの補助実績についてです。「(平均乗降者数が3,000人/日以上、または2,000人/日以上かつバリアフリー基本構想に位置付けられている駅が補助金交付の対象だと思いますが、)対象外の駅であっても補助金を交付している」と記載の件について、うちの地域も交付してほしい所がありますので、どのように補助をしたのかを教えてください。

【磯部分科会長】

では、まず1点目について、名古屋市さんからご回答願います。

【名古屋市 スポーツ市民局スポーツ推進部スポーツ施設課(瑞穂公園整備推進) 大橋課長補佐】

車椅子座席は当施設の3階に360°取り囲む形で用意しているのですが、下に白線が引いてあり車椅子のまま入れるようになっています。介護者の席を固定席としては用意していません。例えば車椅子を2つ並べたいときに、席が固定されているため並べられず、分断されてしまうことが考えられるためです。介護者の席については、主催者が貸し出せるように施設側で折り畳み式の椅子を用意しています。

【磯部分科会長】

次に2点目ですが、「対象以外の駅であっても、補助金を交付している。」との記載について、「平均乗降者数が3,000人/日以上、または2,000人/日以上かつバリアフリー基本構想に位置付けられ

ている駅」が補助金交付の対象と認識のもと、交付対象外の駅に対して補助金を交付した手法・根拠を確認したいという趣旨の質問でした。浜松市さんからご回答願います。

【浜松市 都市整備部交通政策課 内藤副技監】

浜松市資料では「対象以外」という記載をしていますが、資料は補助金の交付要件を示したのではなく、バリアフリー化の必要性・緊急性を評価するための参考指標として示したものでした。

遠州鉄道 鉄道線全 18 駅のうち、「平均乗降者数が 3,000 人/日以上、または 2,000 人/日以上かつバリアフリー基本構想に位置付けられている駅」(数値上、バリアフリー化の緊急性が比較的高い駅)は 6 駅あり、うち 3 駅に対して補助金の交付実績があります。

なお、この 3 駅以外にも鉄道事業者がバリアフリー化整備を行った駅があり、鉄道事業者が国補助を受けた場合に、浜松市はそれらの駅に対し助成しています。

【磯部分科会長】

国の方でも同じようなことがあるのですか。

【中部運輸局 交通政策部共生社会推進課 下平課長】

鉄道部が不在の為、別途回答させていただきます。

【補足】

国の補助金においても「平均乗降者数が 3,000 人/日以上、または 2,000 人/日以上かつバリアフリー基本構想に位置付けられている駅」以外も補助金の交付対象となり得ます。しかし、申請のあった全ての駅に対して補助金の交付を約束するものではありません。

【浜松市 都市整備部交通政策課 内藤副技監】

浜松市は、国の補助に関しては鉄道事業者が直接鉄道局の補助を受けてやっているものですから、浜松市が直接国の補助を受けてやっているわけではないです。

【社会福祉法人 AJU 自立の家 山田委員】

無人駅化・ワンマン化が進む中、私たち車椅子利用者が鉄道に乗車する際に、職員が補助をしてくれます。しかし、列車とホームの段差をそろえてくれれば単独で乗車することができますし、諸外国に

行った際は全く職員さんが補助に来ませんでした。日本で言えば、大江戸線は駅入口にスロープがいる人は申し出て下さいと大きな看板が立っています。そのような形にすれば、鉄道会社も省力化されるし、人件費も浮いてくると思います。

(設備投資は大きな金額が必要ですが)JR さんがやっているように、バリアフリー料金を取れば金銭面は解決できると思います。私たちも自由に乗り降りをしたいです。可動柵だけではなくて段差解消も、ぜひ検討してほしいです。

車道と歩道の段差をなくしてほしいです。段差を超えるためのスロープが急な箇所もあるので、工夫してほしいです。

自分は、何十年、半世紀以上障害者をやっています。社会福祉、バリアフリーの進化は格段です。それだけ進化してきたが、ソフト部分が本当に進化していないです。色んな面で、障害者が入れれば良いという「人寄せパンダ」的なところで障害者を入れるということをやめてほしいです。障害者全体のことが分かっていなければ、人を入れるだけで問題解決するわけではないです。子育ての方(子育て支援の NPO まめっこ)が言われた、ベビーチェアが離れているところにあるというのは、専門家あるいは偏った当事者だけでやっているからそういう問題が出ます。セントレアは、ありとあらゆる障害者を連れてくることでやってきました。

【中部地方整備局 企画部 木澤建設専門官】

道路の車道と歩道の段差については、車両の誤侵入防止や車歩分離を明示する意味合いがあります。また道路の排水が歩道に入らないようにするといった観点から、過去より歩道側を高くしてきた経緯があります。現地状況や経緯を踏まえ、その問題を解決できる箇所について段差を解消している事例があることを把握しております。現地の状況などを考慮し改善しているところもありますので、ご理解いただきますようお願いいたします。いただいた意見は担当部署にも申し伝えます。

【中部運輸局 交通企画部 伊藤部長】

概括的な回答になりますが、バリアフリー料金を中部エリアで導入しているのは JR 東海さんのみです。他の鉄道事業者様は導入されていないことは事実としてあります。

バリアフリー料金の趣旨としては、都市部の皆様に多くの負担をいただきながら、国の補助財源は地方部の駅に重点的に配分する、その両輪でバリアフリー化を加速していくといった趣旨を念頭に令和元年に導入されたものとなります。

導入時も様々な議論があったと承知しておりますが、今回いただいた意見については担当部署にお伝えいたします。

【磯部分科会長】

これからは、当事者参加について、どういうのが良くて、どういうのが悪いというような、経験談等を聞かせてほしいです。

先ほどの名古屋市の公園の話で、「文章だけでは何ができるか分からなかった」とか、「図面が無いと、(イメージがわかず)単なる雑談で終わってしまった」ということが紹介されました。名古屋市さんの方から瑞穂運動場公園について、実際に当事者参加を行った際の経緯を聞かせていただきたいです。

【名古屋市 スポーツ市民局スポーツ推進部スポーツ施設課(瑞穂公園整備推進) 大橋課長補佐】

私は UD 説明会の時には着任していなかったので当時の担当者から聞いた話にはなりますが、第5回の説明会の時にモックアップ(試作模型)を作って意見交換を行ったと聞いております。資料や写真を用いながらその場で話すことで充実した議論にもなると思います。

何より書面だけでなく、休憩時を含めた顔を合わせたやり取りを行うことで、当事者の本音が拾えるのではないかと感じております。

【名古屋ライトハウス 岩間委員】

我々視覚障害者にとって図面や文字だけでは情報が入ってこない為、現地確認やモックアップ(試作模型)を触らせてもらうとよくわかるということもあります。今回、瑞穂公園運動場のアクセスルートも実際に歩かせていただき、根上がりで歩きづらい箇所や点字ブロックがガタガタになっている箇所を確認でき、こういう風に直してほしいと伝えて整備してもらうことができました。また、点字ブロックの上を歩いて行くと、お店ののぼり旗がなびいて顔に当たってしまうということをお伝えして改善してもらったということもありました。こういう実際に歩く、担当者とお話することで、改善いただいたことも多くあり、この点良かったと感じています。

【伊勢志摩バリアフリーツアーセンター 野口委員】

セントレアさんの事例発表が、まさに当事者参加における重要なことかと思います。

皆さん、意見がどんどん出てきて、時に要望大会になってしまうこともありますが、目的に対して参加者が皆で取り組む、交通整理をすることは大切なことだと思います。周りを見据えて意見が言えるような当事者の人たちが必要で、そんな人たちを育てていくことも大切だと思います。

私たちがよくやっているのが、宿泊施設のバリアフリーの客室を作る時に実感したのが、障害の種類別々に話を聞くのではなくて、一緒に話を聞く方が、他の障害者の方がどういうことに困っているかということを知るきっかけになると思うので、交えて当事者参画をしていただくと、他の障害者の

意見も言えるような当事者が増えて、参画が広がっていくのではと思います。

【社会福祉法人 AJU 自立の家 山田委員】

ウィンク愛知というところで11月に全国から障害者を集めて大会を行うのですが、よそから来る名古屋を知らない人をどうやって連れてくるのかというのが課題になっています。9月からアジア大会がありますが、外国人は尚のこと大変だと思います。地下鉄に英語や中国語といった主要な外国語の表示はありますが、それ以外の国の人への対応も含めて外国から来る方が困らないようにすることが大切だと思います。

【磯部分科会長】

外国人への対応は重要な想定だと思います。セントレアさんはどういった想定をされているか聞かせてもらえますか。

【中部国際空港(株) 空港運用本部空港運用部 CX・UD 推進グループ 桑原氏】

弊社としては、国際空港である為、日ごろから海外の方を受け入れられるよう、案内所のスタッフを始め空港全体で準備をしているので、平時の対応についてはあまり心配していません。アジア大会のお客様に関しては、(通常の対策に加え)大会組織委員会の皆様と連携の上、2回ほど訓練を行っている為準備はできていると思います。

我々ができる範囲はお客様が空港の外へ出ていく各交通機関のところまでである為、その先は力が及ばないところかと思います。もし街全体としてやっていくのであれば、民間企業単体ではできないので行政の皆様の協力をいただいて、面で安定した円滑な移動経路を提供することが必要かと思っています。

【福井市ボランティア協議会 本禄委員】

2025年より国土交通省の方で「多目的トイレ」という表記から「バリアフリートイレ」という表記へと変更されました。その周知が進んでいないのかなと思い、(周知の強化を)お願いしたいです。

過去にうちの団体の研修旅行に車椅子の方も連れて行った際に、バリアフリートイレに先客がおり、しばらく待ったら高校生の女の子が出てきました。「多目的トイレ」とか「多機能トイレ」となると、一般でも使用して良いという扱い。それで、「バリアフリートイレ」という名称にするということを(必要な人が使えるように)もっと周知しておけば、こういったことがなくなるかと思っています。

【磯部分科会長】

バリアフリースイートイレという名称への変更と利用方法のギャップからも、こういった話が出てくるのかもしれないですね。使っている人たちは多分自信をもって使っていると。この辺のギャップを埋めるには、当事者参加といいますか、本来使ってほしい方とそうじゃない方、両方を集めて話し合うしかないのかもしれないですね。

【中部国際空港(株) 空港運用本部空港運用部 CX・UD 推進グループ 桑原氏】

バリアフリースイートイレ、多目的トイレなどいろいろな名前ありますけれども、類似したところでいくと、授乳室も大きく関わるのかなと思います。

我々中部国際空港の第1ターミナルにある、授乳室と名前が付くお部屋は、施錠すれば家族で占有ができる作りであり、おむつ交換やミルクのためであれば父親も使うことができる、となっています。

しかし名前が授乳室となっているので、抵抗感を覚える父親が居るとの声も聞いていますし、女性専用だと思って男性が近づくことを怖がるお客さんもいるとの声も聞いています。今はもう男女関係なく、小さい子のお世話をする時代だと思いですので、誤解を与えないネーミングを、(例えばベビーケア施設)広げていくことは大切かと思います。

【磯部分科会長】

当事者参加といった時に、大事なものは教育だと思います。1つ目は一般市民について。一般市民が教育する場面で、どうやって色々なことを分かってもらうか。2つ目は専門家について。福祉の専門家、法律の専門家等ありますが、専門家を育てるうえで当事者参加の視点も大事かなと気になったところです。

【日本福祉大学 村井教授】

最終的には設計者が設計することになるので、その一本の線(設計者の意思のみ)で決まってしまうところが怖いと思います。いろいろ悩んで設計していく人もいれば、数字や基準だけを追いかける人もいます。どうすればよいのかを理解して設計できる人を育てていくことが重要だと思います。一度建物や街を作ってしまうと、修正するのは大変ですから。

バリアフリー設計コンペみたいな、基準を満たすような設計コンペ、ただ数を揃えるだけで選外になってしまうような、そういう風なことを通じて、設計者を育てるとことは大事だと思っています。

【伊勢志摩バリアフリースターセンター 野口委員】

トイレには色々な種類があります。そのトイレを使おうと思う理由というのは、例えば、和式は苦手だから洋式にしたいなど。それを踏まえてセントレアさんのスーツケースが入る一般便房は素晴らしいと思います。無かったら、スーツケースを持っている(という理由)だけで多目的トイレを使おうとする人たちは各空港でいると思います。

今日、昼食した所でトイレを使ったのですが、混んでいたらバリアフリートイレを使用するよう案内があって、使って良いのかと驚きました。それは、女性トイレが少ないため混雑する機会が多く、やむなく使うということもあるんだと思うと、バリアフリーの整備だけをするのではなくて、その周りの環境やニーズも見て整備すること、そういう風に見ることができる人を育てることも大切だと思います。

【磯部分科会長】

村井教授、最後に一言いただけますか。

【日本福祉大学 村井教授】

AI がすごく進歩している状況で、多分、バリアフリーの世界にも AI が入ってくると思います。

例えば駅の安全管理にも AI を使用するというのが普通に出てきそうですが、省力化やコストダウンの方向ばかりに向かなければいいと思っています。人の手が必要なこともあったりするので、何も考えずに AI に行くというのはちょっと怖い。AI は明日考えたのでは遅いくらい(のスピードで)進化しているので、慎重に考えていかないといけないなと思っています。

【磯部分科会長】

当事者参加という話をさせていただきましたが、問題はそれだけではありません。日本の人口が減っていくと利用者も減っていくのですが、サービス提供する人も減っていきます。そういう流れの中きちんとしたサービスを提供しなければならない時に無人化・AI 化という話がでてくるのですが、いったいどこまで許されるかという話になってきます。

開港当初(20年前)セントレアさんは、スタッフが多くいるので案内は人がやるから大丈夫と言っていました。状況は変わり、現在どうやって対応していくかは大きな問題だと思います。

逆にいうと、当事者参加として、「こういうことをしてほしい」「これは大事だ」ということを、きちんと発言する、時代の流れがあったとしても声を出していかなければならないと思います。そのためには、理解してもらう方法を考えなければなりません。意見や要望だけ言うのではなく、どうやって伝えていくかを議論できたらいいと思います。

【事務局】

最後に事務局からの連絡事項です。

本日の会議において、皆様から頂いたご意見等については、後日、中部運輸局のホームページにて掲載させていただくほか、9月に国土交通本省で開催予定の「移動等円滑化評価会議」へ報告します。

なお、回答が必要なものについては、後日改めて皆様へお示しできればと考えています。

以上をもちまして、移動等円滑化評価会議中部分科会を閉会します。