

## 第12回 中央通り再編関係者調整会議 会議録

■ 日 時 令和6年3月25日（月） 17時から19時

■ 場 所 四日市商工会議所 3階 大会議室

### ■ 出席者

#### （学識者）

有賀隆座長  
松本幸正委員  
村山顕人委員

#### （交通関係者）

中村大輔氏（代理）、平井崇士氏（Web 会議にて出席）、増田浩士氏、三輪直樹氏、末吉利教氏（代理）、青木周二氏

#### （市民・商工関係者・大規模権利者）

橋本勝文氏、山本勝徳氏、北岡泰爾氏、堀木直弘氏、田中克昌氏（代理）、佐野貴信氏、鈴木主計氏、北畠肇氏（Web 会議にて出席）、吉田健氏（Web 会議にて出席）、安達勝也氏

#### （行政）

田中文美氏（代理）、毛利勇氏（代理）、岡田健氏（代理）（Web 会議にて出席）、舘英次氏

#### （オブザーバー）

三重県警察本部交通部交通規制課 課長補佐 上前晃司氏（代理）  
国土交通省都市局街路交通施設課街路交通施設安全対策官 崎谷唯比彦氏（Web 会議にて出席）  
国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課長 後藤直紀氏（Web 会議にて出席）  
国土交通省中部地方整備局道路部道路計画課長 柴田康晴氏（Web 会議にて出席）  
国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課長 勝山祐樹氏（Web 会議にて出席）  
国土交通省中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官 前葉光司氏（代理）（Web 会議にて出席）

### ■ 議事

1. 第11回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
2. 関係者との協議・調整に伴う対応
3. 第10回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
4. 工事の進捗とデザインワーキンググループの報告
5. 今後の進め方

## ■ 内容

<座長>

本日は、ご参集いただき誠にありがとうございます。昨年の5月に「ニワミチよっかいち中央通り再編基本計画」が公表され、それ以降にデザインワーキンググループは9回実施し、またバスター部会も開催いただいております。本日は、それらの会議体で検討した内容や進捗状況について報告していただくとともに、先行整備区間は工事も進捗してきており、歩行者動線や大屋根の考え方、植栽等のディテールの検討・設計を要するプロセスに入ってきましたので、これらについても各会議体で検討した内容について報告させていただき、皆様の闊達なご議論・ご意見をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。それでは資料1の事項書に沿って会議を進めさせていただきます。まずは、次第の1と2について、事務局よりご説明をお願いいたします。

### 【1. 第11回中央通り再編関係者調整会議の振り返り】

### 【2. 関係者との協議・調整に伴う対応】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各構成員より質問・意見等をうかがった。

<座長>

ご説明ありがとうございます。次第1と2を続けて説明いただきました。内容についてご質問やご意見等ありましたら、ご発言いただければと思います。いかがでしょうか。

<A氏>

これまでの協議結果のご報告ありがとうございます。障がい者へのバリアフリー動線については、特に気にしていましたが、複数回、聞き取りと説明を行いながら確認いただいたということで、安心しております。それから、駐輪場の話がありましたが、駐輪場の全体の配置についても考えていかななくてはならないと思っております。特にこれからは、自転車や電動キックボードの活用も出てきますので、それらを踏まえた検討が必要と認識しております。ある段階で、自動二輪車の駐輪等についても今後全体を考えていく中で検討していくということで良いのでしょうか。

<事務局>

ありがとうございます。おっしゃられる通り、全体の中で検討していく予定でおります。現在は、近鉄四日市駅の南北に2箇所都市計画駐輪場が整備されており、自動二輪車を駐輪するスペースも設けてあります。今後、新たなモビリティも含め、全体の検討を深めていきたいと考えております。

<座長>

ありがとうございます。他にお気づきの点がありましたら、ご発言お願いします。先行整備区間をはじめとして、ストリートファニチャーや既存のモニュメント、植栽等を、再編整備の中でレイアウト変更しておりますが、市民公園のオープンスペースを減らさない方が良いという意見や、中央通りの歩行者動線を含めた緑地帯や滞留スペースとの親和性や連続性については、現場の工事進捗に応じて、図面や書面では想定できなかった事にも都度現場で検討しながら、オープンスペースと動線空間の連続性も大変良くなってきました。そうしたノウハウが駅東側にも反映されていくという意味では、先行整備区間の役割は大きいと思っております。また、駅東については、国交省の検討するバスター施設、それから国道1号から東側は、特に沿道建物の土地利用や地先利用との関係性等が出てきますので、先行整備区間と同じように、沿道のオープンスペースや東西に続く歩行者動線の連続性や親和性は計画上非常に重要になります。滞留空間や人々の色々なアクティビティを想定する場所、そして人の流れる空間としての歩行者動線の関係性が、実際の空間デザインには大事になります。このあたりについても、デザインワーキングにて段階的なプロセスに応じて詳細検討してきていると理解しております。この後、引き続き詳細については、先行整備区間同様により細かな点や来年度以降の Park-PFI 事業者の選定が決まってくると、利活用上の視点とのクロスチェックや検証も含めながら決まっていくかと思っております。そうした意味では、計画段階の大きな折り返し地点に来ており、前回の第11回中央通り再編関係者調整会議やそれ以降の関係者機関との協議内容についてご報告いただきました。何かお気づきの点がありましたら、後ほどご発言頂ければと思います。それでは、次第3に移りたいと思っております。資料5の第10回近鉄四日市駅バスターミナル検

討部会の報告になりますが、バスタのコンセプション選定結果についても併せて説明をお願いいたします。

### 【3. 第10回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各構成員より質問・意見等をうかがった。

<座長>

ありがとうございます。資料5については、2～7ページまでは、これまでの経緯ということで、昨年の5月に公表された「ニワミチよっかいち中央通り再編基本計画」に盛り込まれたバスタの機能配置がまとめられており、8ページ以降から、前回の部会からの変更点について説明いただきました。その後、駅前デッキのエレベーターに関する内容と、これに関連して歩行者動線や現存する施設の取り扱い等についてまとめて報告いただきました。19ページ以降は、バス待合空間について、実際の行列の状況等についても調査いただき、検討いただいております。基本計画策定時には、バス待ちを75cm 間隔で検討していましたが、実態に近い1m 間隔で再検討いただいたことで、行列の延長距離が延び、スペース上の課題が出てきたため、それらに対する工夫について検討された内容が、29ページまでに報告されました。30ページ以降は、情報提供空間やデジタルサイネージ、無線 LAN、モニタリングカメラの件等の計画案の説明がありました。今後、管理運営を行う民間事業者と詳細を詰めていきますので、あくまで現段階の検討案である点についても補足説明いただきました。最後では、3/22（金）に運営事業者の選定結果が公表されたことを報告いただくとともに、42ページの今後の進め方にて、個別施設のデザインやターミナルの運用検討、役割分担等の検討事項が残っている点について説明いただきました。情報量も多く、かなり詳細に検討された内容も報告されましたので、お気づきの点についてご発言いただければと思います。

<B氏>

36、37ページの公衆無線 LAN について、現状の四日市の状況を説明させていただいてから質問させていただきます。現在、四日市市と連携して、近鉄四日市駅周辺や商店街等にアンテナを設置し、四日市に来られる方や市民の方に使用いただいております。今回、中央通り整備に合わせて、近鉄四日市駅より西側の先行整備区間に Wi-Fi の基地局を増設しております。これからさらに、JR 四日市駅に向けて整備していき、面的に便利で快適に利用していただけるように考えております。四日市フリー Wi-Fi については、災害時においても、事前登録や認証なしで接続できるようなオペレーションで準備ができております。これらを踏まえて頂いた上で、バスタエリアにおいても、利用者が便利で快適に利用でき、災害時にも混乱することなく使っていただくためには、四日市フリー Wi-Fi という電波を噴いていただくのが分かりやすいのではないかと考えておりますが、現状のバスタエリア内に四日市フリー Wi-Fi を設置して面的に整備していく考えがあるのかについて、お聞かせいただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。事務局お願いいたします。

<事務局>

ご質問ありがとうございます。質問いただいた通り、国独自で公衆無線 LAN を整備する方針で計画しております。一方で、四日市市でも、バスタエリアを含む中央通り全体で、公衆無線 LAN の整備を計画しているとお聞きしております。特に、周辺から周遊された方が、バスタエリア内に入った際に、切替作業などの不便はないと考えております。

<事務局>

ご説明あったように、バスタエリアは国独自のネットワークを構築する方針となっておりますが、指摘いただいた通り、利用者や市民の方がストレスの無いような環境を構築する必要はあると考えております。事業エリアは国と市で分かれておりますが、一体で利用できるように今後国と意見交換しながら進めてまいります。

<B氏>

ありがとうございます。また、そうした議論の場にも呼んでいただければと思っております。よろしくお願いたします。

<座長>

貴重なご意見・ご提案ありがとうございました。利用者がシームレスに情報にアクセスできるような仕掛けが必要だと思いますので、まだ詳細は決まっていないかと思いますが、今後検討プロセスに応じて、様々なご提案をお願いできればと思います。他にいかがでしょうか。

<C氏>

2つ質問があります。1つ目は、シェルターの形状についてです。平面図を見ると大きな屋根形状となっており、デザインワーキンググループでも1度議論したと記憶しておりますが、その時点で形状はまだ決定してなかったと思いますが、現時点でシェルターの形状がどのような状況になっているか教えて頂きたいです。2つ目は、バス待ち行列の検討について、現時点の最新の人数で検証いただいておりますが、今後バスのネットワークの変更やダイヤ改正等によって人数が増えた場合の対応についての検討は必要ないのか、ご意見いただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。それでは事務局よろしくお願いたします。

<事務局>

1つ目のシェルターの質問については、デザインワーキンググループの場では、事務的にどのような構造が良いか等について検討していますが、やはり大きい屋根を設けることによる地下駐車場への構造上の影響や費用やコストが上がるという点もあり、様々な案を事務局内で検討している状況のため、もう少し方針が固まり、お披露目できる状況になってからご報告させていただければと思います。バス待ち列については、ご指摘があったように、今後交通事業者の方で、バスバースの使い方を変更することで、待ち列の配置が難しくなることも考えられますが、どこかの時点で構造物の配置を決めていく必要がありますので、基本的には今回お示した案でバス待ち列を配置できることを前提として、構造物の位置について決めさせていただき、この範囲の中で工夫して動かしていく方針で、今後バス事業者等と調整していく予定です。

<C氏>

ありがとうございます。2つ目については、バス事業者とうまく調整いただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

<D氏>

待ち行列についての質問について、交通事業者の目線で補足させていただきます。現状、近鉄四日市駅周辺の朝のバス待ち列が長いのは、各高校への通学路線と市内北西部にある市の工業団地や半導体工場への通勤輸送になります。学生の輸送については、少子化に伴い、現状以上に増えることは考えにくいかと思っておりますので、毎年の新入生の数を把握しながら、適正な輸送力の維持に努め、列が延びないように輸送していこうと考えております。工場関係の路線については、企業業績が良くなり、通勤の輸送が今後増えていく可能性があります。輸送力確保のために、今年の4月1日から四日市エリア専用の2両連結の接続バスを2両新たに用意し、運行を開始いたします。これまで、混雑時に他のエリアから借用する形で接続バスを運行しておりましたが、乗務員の数にも限りがあるため、これからは専用の接続バスを2両入れ、輸送力の確保をしながら利用客の需要に応えられるように努めてまいります。

<座長>

24ページにバス待ち行列のバス待ち人数の調査結果が表になっています。方面によってばらつきはありますが、ピーク時以外の9時以降、あるいは14時や15時までといった日中の時間帯におい

て、バスタでの利活用を作り出していくことが大事な課題になることが、これらの数字から分かります。当然ながら、ピーク時については、先ほどご説明いただいた通り、様々な課題・対応について工夫・検討いただいておりますが、コンセッション事業者が優先交渉権者としてディア四日市を中心としたグループに決まりましたので、日中の時間帯のバスタの利活用についても、今後様々な検討がされるのかと思います。関連して、バスタの西島には、待合空間や賑わい施設を含む用途をもった建築物が想定されており、今後詳細に検討していくことになるかと思っています。バス待ち行列に関連して言いますと、建築物の屋内は利活用する側からすると、有効活用できるまとまった面積を可能な限り確保したい一方で、北側と南側のバス待ち空間のスムーズな移動との両立を考えると、建築物の出入口のつくりかたも大事になりますし、分棟で配置されているので、物理的には南北に横断できるものの、ピーク時や待ち行列が長い時間帯には、建物の中を南北に横断するニーズもあると考えております。建物が南北横断の障害になるのも良くないと思いますので、待合空間や出入口の位置等については引き続き詳細検討していただきたいです。また、建築物の諏訪栄側のまちへの見え方や見通し、連続性についても、以前から重要な課題として検討いただいておりますが、これから詳細検討していく中で忘れずにデザインに反映して行くことが大切だと思っております。他にいかがでしょうか。

<A氏>

バスタ検討部会は1年間空いて、先日開催されましたが、その間、エレベーターの位置や施設の取合い、そして運営事業者が決まらないが故になかなか検討できなかった点を含め、デザインワーキンググループにて詳細検討し、今回このような形で報告できましたので、ご確認いただければと思います。今回四日市のバスタは、「スマートバスタ」という名前が付いておりまして、スマートをどのように実現していくかがポイントであると考えております。今回、運営事業者が決まりましたので、一緒にこのスマートをどのように実現するかについて協議をしていく必要があると思っております。検討する項目の1つは、バス待ち行列のコントロールかと思っております。なぜ人が待つのかを考えるとともに、待ち空間ができるので、必ずしも全員が待ち行列の中で待たなくてよい環境も作れると考えます。また、接続バスを入れていただけるということで、今後もそうした車両を増やしていただければと思いますが、乗車に時間がかかってしまう面もあります。接続バスの全ての扉から乗り込めるような乗車形態が実現しない限り、容量に対して回転を上げることは難しいと思いますが、そうした点でスマートの技術が使えるのではないかと考えております。そうすると、運営事業者だけでなく交通事業者の協力も必要になりますので、是非この四日市で新しい乗降方法や決済方法について実現してもらえると良いと思います。情報提供機能については、1つの方針として示されておりますが、世の中の流れとしては、こうした大きなディスプレイで情報を伝えるものから、シンプルに必要な情報を的確に必要なところに伝える方向になってきているのではないかと思いますし、省エネルギーの観点からも、こうした大型機器が本当にふさわしいのかについても検討が必要だと思います。これらについても、運営事業者が決まりましたので、どのような情報をどのように届けていくのかについて、スマートの観点で考えていくことが重要かと思っております。

<座長>

方向の可能性として示唆いただいた点もあるかと思いますが、事務局からコメントがあればご提示いただければと思います。

<事務局>

別途スマートシティ推進協議会の中でモビリティワーキングを行っており、その中で街づくりと連携した MaaS についても検討しておりますので、バスタとも連携していければと思っております。検討し始めたばかりですが、今後、事業者の方とスマート化に向けて調整していければと思います。

<座長>

ありがとうございました。それでは、議題3についてはここまでとさせていただきます。引き続き、事項書の4、5について事務局から説明をお願いいたします。

【4. 工事の進捗とデザインワーキンググループの報告】

【5. 今後の進め方】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各構成員より質問・意見等をうかがった。

<座長>

ご説明ありがとうございました。資料4の7ページからが第3章になります。工事の進捗とデザインワーキンググループでの検討内容の報告についてまとめていただきました。第3章でなにかありましたらご発言ください。

<E氏>

16ページの直線・円形デッキが象徴的なデッキになってくるかと思いますが、季節によっては、電飾やイルミネーション等の設置を想定しているのかについてお聞かせいただきたいです。

<事務局>

先行して整備を進めている円形デッキについては、屋根の天井面を照らすフルカラー対応のLEDアッパーライトで設計を進めております。具体的にどのようにライティングしていくかについては、今後の検討になります。直線デッキについては、ガラス屋根ということもあり、15ページの断面図に記載しているようにダウンライトで歩行空間を照らす方針で考えております。

<座長>

質問の意図はイルミネーションということで、演出照明に近い意味合いかと思いますが、デッキだけではなく、中央通りの街路照明を含めた全体の考え方について答えていただいた方が分かりやすいかと思います。

<事務局>

中央通りの整備にあわせ、イベント等で利用できる電源の設置を検討しており、色々な活用が可能になります。その中で、円形デッキについては、象徴的なデッキになりますので、可能であればプロジェクションマッピング等の現代的な演出も行っていきたいと思っております。運用面につきましては、今後整理を進めていくにあたって、色々な場で皆さんと議論させていただければと思います。

<座長>

他にいかがでしょうか。

<F氏>

現在、仮設のスケートボードパークができておりますが、17ページに記載の平面図を見ると、中央通りに設置する予定があるのかどうかかわからないので、教えていただきたいです。

<事務局>

現在のスケートボードパークについては、仮設という形で運用させていただいております。その中で、賑わいの創出につながっている一方で、迷惑行為が問題になっている面もあります。中央通りだけでなく全体の整備の中で、スポーツの活用ができるような場づくりについては、継続的に設置ができるように検討してまいります。現段階では、検討中のため具体的な場所についてお答えできる状況ではありませんが、方針が定まってきた段階で皆さんにご報告いたします。

<座長>

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

<G氏>

国道1号～JR 四日市駅区間の道路が狭くなってきますが、今後この幅の中でどのように自動運転を考えているのでしょうか。

<事務局>

四日市のまちなかで実験的に自動運転を行っておりますが、将来的に自動運転が走る時期に備えて、基本的には道路上を安全に走る方向を目指しております。車線数については、将来交通量を勘案して決めていますので、基本的にはその中で運行していくことを前提として考えています。一方で、自動車と混ざって走るというよりも、歩道部で歩行者と一緒に走るグリーンスローモビリティの導入も考えられますので、十分にリサーチしながら、将来的な形について、交通事業者と一緒に検討して参りたい。

<H氏>

詳細なご説明ありがとうございます。バスタ検討部会の中でも発言していますが、バスタエリア内の2台分のタクシー乗降場について、バスタのグランドレベルと車道レベルの段差、ハンディキャップのある方の車いすのためのスペースの確保など、断面等の図面をもって、詳細な構造について協議させていただければと思います。

<座長>

主に第3章についてご意見ありますでしょうか。

<I氏>

今後、会社の上層部に説明するにあたって、直近の乗降客数等の新しいデータがあれば頂戴したいです。百貨店の店に対してどのくらいの集客効果があるのかを検証していく必要があります。一部バスの乗降客数やバスのネットワークの増加による待合の増加等のデータがあれば頂戴したいと思います。

<座長>

いまの点については、事務局の方でも適宜ご準備いただければと思います。

<事務局>

百貨店と直線デッキの取付部についても、協議させていただいておりますので、そうした協議の場を通じて、提供できるものについては提供していければと思います。

<J氏>

17ページの賑わい創出ゾーンにおいて、店舗やマルシェについて検討していただく部分もあるかと思えますし、バスターミナルの中にも店舗が出てくるかと思えます。新潟のバスターミナルで朝からやっている蕎麦屋のカレーが人気になっており、他府県からもそれを目当てに来られる方もおります。是非、四日市にも、新しくできる店舗等に、トンテキ以外にも目玉になるような店や品があると、バスターミナルを含め、四日市のPRができると思えます。

<座長>

ご意見として承ります。

<K氏>

先ほどA氏から指摘のあった、接続バスの乗降に時間がかかる点について、現在は、現金、もしくはデポジットのICでの支払いとなっておりますが、日本バス協会の方で、6月の総会に向け、バスの10年プランを策定しておりまして、外国人労働者ドライバーの実現等もありますが、その中の1つに、10年後に運賃箱のない乗合バスを目指すこともあがっております。IC利用者の方が安くなる等の様々なインセンティブを付けていくなどの方法はあるかと思えますが、そうした方向で進んでいることについて情報提供いたします。

<座長>

そう遠くない未来に実現されるものなのでしょうか。

<K氏>

10年後の実現を目指しております。中国や韓国は、非常にキャッシュレスが進んでおり、日本は

その点遅れております。海外ではキャッシュの方の乗車を断ったり、お釣りを出さないなどの対応もあるようですが、日本では約款上、実現するのは難しいと思っております。

<座長>

ありがとうございます。

<L氏>

本日いただいた関係者からのご意見を踏まえ、今後内容を深めていきたいと思っております。最近、2024年問題もあるかと思いますが、運転手の不足によって、一部高速バス等の運休という話も出てきております。その点については、是非市としましても、バスタが完成するまでの間に、色々ご支援できることがあれば考えていきたいと思っておりますし、政策として打っていくことについても内部で議論していましたので、今後議論させていただければと思います。

<C氏>

デザインワーキンググループにも参加させていただいておりますので、これまでの経緯も理解しております。今回、まとまった形で資料が出てきており、また、意見をいただきましたので、それらを踏まえ調整して行ってほしいと思っております。特にバスタはこれから詳細を決めていく段階であり、スケジュールがタイトなので、色々なことが決まり次第、情報提供いただければ幸いです。

<A氏>

17ページにあるバスタより東側のエリアについて楽しみにしております。現時点では、まだコンセプトの段階で、実際に Park-PFI の事業者が決まりましたら、詳細が詰まってくると思っております。是非ここで実現したいと思っておりますのは、ウォーカブルだと思っております。既にウォーカブルな計画になってはいますが、もっとウォーカブルにしたいと考えております。それは、中央通り公園の中を南北に貫く車道をなんとかしないといけないと思っております。方法としましては、1つ目は、西町線のようにフルフラットな構造で、シェアスペースのような設えにし、一般車は遠慮しながら通らないといけない道路であることを認識していただく方法になります。2つ目は、周辺の道路との接続を考えながら、コントロールしていく方法になります。地域の方々の合意を得る必要がありますが、通過交通が増えないように周辺でのコントロールによってウォーカブルな空間を実現したいと思っております。つまり、ハード面とソフト面の両方が必要であると思っております。そこに向けて、是非、日本のモデルとなるようなものができるとうれしいと思っております。また、こういう絵が出ると、民間の投資も増え、沿道の開発も進んでくるはずですし、公共で税金を投じて開発していく意味合いでもあると思っております。そうすると、早めに全体としての景観のコントロールが大事になりますので、20ページに記載の景観形成戦略の早期策定が望まれると思っております。景観形成戦略をしっかりと作りこみながら、中央通り全体を高質化していくことが大切だと思っております。

<座長>

ありがとうございます。資料4の今後の進め方についても先ほどご説明いただき、令和6年度以降のスケジュールについても説明いただきましたので、何か質問があればいただきたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

事務局からも報告がありましたが、令和6年度に Park-PFI 事業の公募要領を決めていき、事業者選定をしていくことになっております。バスタの管理運営の優先交渉権者も決まり、また、国道1号から東側についても、Park-PFI 事業で進めていくということで、ハード整備が進んでいくとともに、民間事業者のノウハウもうまく活用していく戦略についても、これからが本番になってきます。たとえば、今後の話になりますが、ネーミングライツも含め、どのように対外的に分かりやすくバスタや中央通りの Park-PFI 事業を伝えていくかについてや、中央通り再編の目的の1つである昼間の都心の利用を高め、回遊性を高めていくことや、リニア中央新幹線が開業した時の四日市としての都心空間の顔づくりもあるかと思っております。いずれにしても、移動やモビリティ自体が日常生活における快適性を与えるとともに、ある種のエンターテインメント性になっていくと思っております。バスやタクシーだけではなく、歩行者と親和性のあるモビリティの可能性もあるかと思っておりますので、中央通りの1.6km というのが、快適性・利便性だけではなく、エンターテインメント性のような楽しさも作り出していく軸になっていくことが、強く期待されているところもあると思いま



す。今後、引き続き詳細検討が進められていきますが、調整会議では横断的に意見をいただき、バスタ検討部会では、バスタに関する細部・詳細について検討いただき、デザインワーキンググループでは、民間事業者が長い時間をかけて作っていく際のベースとなる景観形成戦略を公開・共有していく上での検討等がありますので、それぞれの会議体で、進捗いただき、この場で横断的な調整ができればと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。事務局にお返しします。

<事務局>

座長どうもありがとうございました。また、本日までご出席の皆様、長時間にわたり意見交換をいただき誠にありがとうございました。次回第13回の会議につきましては7月頃の開催を予定しております。また日程調整等お願いすることになると思いますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。では以上を持ちまして本日の会議を終了いたします。皆様本日は本当にありがとうございました。

—以上—