

総合科学技術会議 重点分野推進戦略専門調査会 社会基盤プロジェクト 第6回会合
議事録

1. 日時：平成13年9月5日（水） 午後5時～午後7時
2. 場所：中央合同庁舎第4号館 共用第4特別会議室
3. 出席者（敬称略）石井紫郎、桑原洋、川嶋弘尚、清原桂子、志方俊之、中村英夫、松田慶文、
虫明功臣、事務局（有本建男、細見寛）

4. 議事

- （1）社会基盤分野推進戦略（案）について
- （2）社会基盤分野推進戦略の骨子（案）について
- （3）その他

5. 議事概要

（石井）（会合冒頭あいさつ）

本日は、推進戦略の案を固めていただくということ、骨子案として2枚にまとめたものについての審議をお願いしたい。この推進戦略は、他の重点分野の戦略とともに9月下旬に開催予定の総合科学技術会議本会議において策定される予定である。そのために、まず9月12日の重点分野推進戦略専門調査会が開催され、そこで総合的に議論された後、再度専門調査会を経て、本会議にかけるという段取りとなっている。今回の会合は、本プロジェクトとしておそらく最後の審議となるので、よろしくをお願いしたい。

（細見）資料1について説明

（石井）前回の会合で熱心にご議論をいただき、その後メール等でいただいたご意見をもとに修正を行った。簡単に、修正を行ったところを説明する。（変更箇所を順次説明）

以上のような改訂を行った上で、委員のみなさまにお送りして意見をお願いしていた。土岐委員からは、机上に配布したような意見があった。皆様のご意見をお伺いしたい。

（川嶋）重点領域の「社会基盤科学技術・システム」についてであるが、社会基盤科学技術に関する情報を外国人に提供するという事は具体的にはどのようなことなのか。防災や災害情報のことであるのか。

（細見）社会性の高い生活情報というのは予警報などを想定している。社会基盤分野科学技術に関する情報というものは、例えばコンサルティングに使用するシミュレーションモデルなどであり、ユニバーサルデザイン化されていないが故に、我が国の社会基盤技術を外国に輸出する際に欧米の企業と比べてハンディとなっている。このような部分を徹底してやっておかないと、国際競争力を失うことになる。そのような意識から資料のような記述とした。

(川嶋) 今の説明は、8頁の[6]の記述と異なるのではないか。災害時の情報提供だけではなく、もっと積極的な情報提供ということにかかわっているのか。

(石井) 8頁の[6]の記述は社会基盤分野科学技術というものに限定した方が良いかもしれない。

(細見) 国際活動のコミュニケーションを支援するということに、科学技術という限定が抜けている。

(石井) それを書き加えたほうがよい。

(川嶋) そうなると、外国人のための自動翻訳システムなどは[5]の分類になるということか。従来は[6]に入っていたはずである。ご説明の意味はよくわかるが、これまでの議論で出てきていないものである。

(細見) バリアフリーシステムにおいては空間的なものととらえており、それは外国人も対象とすべきという考え方からユニバーサルデザイン化についても空間的な部分という形で記述している。情報については、[6]の項目において、予警報を国際言語で伝えるというところを国際的と表現した。また、一般的に自動翻訳システムと言われるものについては、情報通信のアプリケーション分野で研究開発が行われていくと考えている。

(石井) [6]にはユニバーサルデザイン化として[5]に移せなかったものが残っているということか。

(細見) [5]は空間についてのものであり、[6]は情報に着目した研究開発項目である。

(川嶋) それでは、先ほど説明があったシミュレーションの技術や国際的情報提供という言葉が出てこないように思う。先ほどの話は日本の技術が開発途上国にすんなり入るようなシステムをつくるということと理解しているが。

(細見) それは、[6]の2番目に記述した「国際活動のコミュニケーションの支援」である。1番目は社会基盤に関する情報は国際的に発信しなければいけないということであり、3番目は我が国の社会基盤技術を世界的に通用するものにするための研究を推進する必要があるということである。

(川嶋) テーマとしては良いが、文面からは読めないので表現に工夫が必要である。

(石井) 誤解を生じやすいので、事務局と相談して書き方を工夫したい。

(川嶋) ユニバーサルデザインは、空間に限らないのではない。言語障壁軽減技術・システムは[5]に入れてもよいのではないか。[6]については技術輸出のための戦略的情報基盤をつくるとした方がすっきりするのではないか。

(細見) ユニバーサルデザインは空間に着目し、誰もが不自由を感じないというものである。

(川嶋) 情報を多言語で伝えるというのも、ユニバーサルデザインとして含めたほうがいいのではないかな。

(石井) 空間に限らない生活に関する情報を誰にでも分かるように提供するというのを[5]に持っていき、社会基盤技術の国際化を[6]とした方がよいとのご意見だと思うが、ユニバーサルデザイン化という概念の下で上の項目に移したので、移しきれていないところがあるようである。

(川嶋) 資料の5頁に社会基盤の計画・設計・施工とあるが、情報システムでは、施工という言葉は合わない。情報システムも含まれるのであれば、インプリメンテーションということになるのではないかな。この表現はあまりにも土木的な印象を受ける。水資源や救急救命システムなどについても施工というのは不適切に思う。いい言葉が思い浮かばないが、

(中村) 製造でよいのでは。

(細見) 整備としたらいかがかな。

(川嶋) 施工・導入としたらどうか。

(桑原) 私の記憶では、情報関係の契約文章では施工という言葉を使っていたと思う。

(川嶋) 契約文書上の言葉としてはそれでもよいが、一般的には工事のような印象を受ける。

(桑原) 確かに施工の一言では表現しきれないので、施工に何かを加えた方がよい。

(中村) 製作・施工としたらどうか。

(石井) 製作と施工の間に中黒を入れて、計画と設計の間は「、」にしたほうがよい。

(中村) インプリメンテーションというと全部がインプリメンテーションになってしまう。設計と分けて限定的に言っているので、プロダクションであり、土木的な表現ではエグゼキューションと言う。

(川嶋) システムだと、エグゼキューションとは言わない。

(桑原) 英語での契約文書ではエグゼキューションという言葉が使われている。製造ではなく、現地に持ち込んで稼働させて完成させるという意味で使われている。

(川嶋) 製造というよりもそのようなエグゼキューションの意味の言葉がよいと思う。

(石井) 製作と施工をまとめる表現を考えることとする。また、ステップとして展開するのは点を使った方がいい。

(中村) ここで議論している社会基盤は一品生産のものであり、製作の方が適切である。製造というイメージがマスのイメージが出てくる。

(石井) 施工を生かすかどうかについてはよく考えたい。

(志方) 10頁の(2)の1行目の記述は非常によい。科学技術が先行し、人間の知恵が遅れているというギャップが今後大きくなっていく。したがって、人文社会系研究者との協働の記述は非常によい。

また、「その成果が行政に活かされ、社会に受け入れられる」という記述があるが、個人的には社会に受け入れられる方が先で、それから行政に活かされ、更に安全に運用されるという順序だと思う。

また、学協会という言葉が使われているが、このような言葉はあるのか。

(石井) ある。

(志方) 現在ではそのようなものを作るのをやめようという動きもある。このようなものを作ってもおとり潰しになってしまうのではないかという懸念もある。

9頁の表中の「過密都市圏での巨大災害被害軽減対策」の目標欄に、要素技術研究完了という書かれているように、ほとんどの項目の目標に完了というような表現が使われているが、「陸上、海上及び航空交通安全対策」の目標には具体的な数値目標が出てくるのが突飛な感じがする。

また、社会情報基盤技術・システムの目標に国際的情報提供要素技術開発というのは中国語のようでわかりにくい。

(石井) 数字のところは、そもそも数字を可能な限りあげるようにという要請があって書き込んだ。

(細見) 政府で定めた交通安全基本計画の中で定められた目標数値があり、その数値を記入した。ここでご議論していただきたいのは、目標で記入した数字は評価のときの指標となることを考慮すると、幅広い社会基盤分野の研究開発に対して、ここではごく一部しか記述できていないので、主要な研究開発目標とするか、例示であるという注釈をした方がいいのではないかと考えているが、いかがか。

(中村) 最後の時期になって言いにくいですが、最近のプロジェクトに関わった経験から述べると、インフラについての研究対象は減っているのではないかと考えていたが、まだまだ実際には多くある。

例えば、軟弱な地盤の上に大きな構造物を安く建てるのはまだまだ大変である。航空の高密度な交通の管制もまだまだ高度に難しい問題がある。そのようなものはこの推進戦略の中でもっと大きく取り上げられてもよいと考えている。

また、軟弱地盤の問題は、もっと取り上げてよい。関西空港などはその最たる例である。多額の費用をかければできるが、安く作らなければ利用されないのも、その問題をどう解決するかということは大きなテーマであり研究も不十分である。

安全と快適さという2つの切り口なので、書きにくくなっているのかもしれない。効率や経済性の追求は科学技術の大きなテーマであるので、どこかに入ってもよいのではないかと思う。航空管制なんかは陸海空と一緒にせずに分けて書いてもいいのではないか。軟弱地盤の問題は、現時点での項目の定義では読めるところがないが、書き落とすわけにはいかないのではないか。

(石井) 社会基盤の劣化対策のところに書くのはいかがか。

(中村) 劣化ではなく、新しいものを作るための技術である。

(石井) 逆に言えば、あまりコストが高いと、疎かにされて、結局劣化が早いという観点での書き方があるのではないか。

(中村) 海底下軟弱地盤港内や大深度地下などを経済性の高い建設技術として盛り込めないものだろうか。安全の領域ではないかもしれないが、社会基盤の劣化対策と併記するのがよいかもしれない。

(細見) 安全の領域よりも質の高い生活の基盤創成の方が適切である。質の高い都市生活を送るための技術という捉え方もできる。

(中村) この推進戦略は、洪水や地震などの自然災害がベースになっている印象を受ける。しかし、安全以外のものも含まれるべきではないか。

(石井) いままでは軟弱地盤は避けていたということか。

(中村) これまでも軟弱地盤はあったが、そのようなところに構造物を作る必要がなかった。空港も海の中に作る必要がなく、陸上で十分であった。確かに、溶鉱炉の基礎等を軟弱地盤の上に作るというようなことが行われてきたが、せいぜい数ヘクタールの規模であり、空港となると数百ヘクタールにもなる。そうすると経済性が大きな意味を持つてくる。

(細見) 「新しい人と物の流れに対応する交通システム」はソフト的なものを想定していたが、現在研究開発と併記した形で、大深度地下や軟弱地盤といったものを盛り込むというのはいかがか。

(中村) それでよいと思う。

(石井) そのようにする。過密都市という言葉に加え、高密度化という言葉を加えるとよいのではないか。

(中村) 土地利用も高密度であるし、人間活動も高密度となる。

(松田) 趣旨はよく理解するが、これまで時間をかけて行ってきた議論の流れは現在の社会基盤に非常に大きな問題があるということであり、安全の問題という側面と質の高いものを変えていかなければこれから

生きていけないという二つの流れできたので、ご指摘の軟弱地盤は新しい需要に対するものであり、既存の社会基盤に安全上の問題があるから5年間でなんとかしなければならないというものとは、異なるものである。質の高い生活のためには今までよりも次元の高いことをしなければならないというところに、文章を入れる活路が見出せるのではないか。

(桑原) 社会基盤の整備はまずい点が多々ある。それに対して手を打っていく際、いろいろなテーマがあり、優先順位がある。現実には政治がやっつけようとする場合、何が何故有効なのかという手を打っていく内容の評価に対する研究支援、研究成果の政治へのフィードバックをきちんとすべきということではないか。圏央道ができないうちに新東名という話が出ている。このような問題に実際に直面すると思うが、その際にはこの会議がサポートできるのではないかと考えているが、いかがか。

(石井) 施策とその評価の問題。科学技術の枠を越えた根にある問題である。それも問題にしてきたのだが、推進戦略では直接はあまり記述していない。

(中村) 4頁のところの記述がそうではないのか。

(石井) 4頁に行政の問題を書いたが、有効にそして良いものができるようにもっていくという視点で書いている。

(桑原) 政策そのものに科学的根拠を与えるということである。

(石井) 4頁では科学技術が生かせるように、あるいは活力ある開発が行われるように行政が行われるべきと言う意味である。

(中村) 4頁の第2段落の「社会基盤の経済的・社会的評価手法の研究」というのがそれではないか。

(石井) それではなくて政策のことである。

(中村) ここで言われている評価と言うのは明らかに政策評価のことである。

(石井) 桑原議員の言われたそのものずばりのことはここには記述していない。政策を科学的に裏付けるという社会基盤政策の研究である。推進方策の人文社会系との協働が必要であるという記述のところこの考え方を加えるのがよいのではないか。

行政に生かされという受身の記述が強調されているが、政策そのものの研究が大事だということが入るとよいのではないか。

(桑原) 無理をすれば現状でも読めるのではないかという気もするが。

(石井) 今の記述はフィールドワークなど、個々のプロジェクトの妥当性についてのことである。

(中村) 石井先生の言う意味は理解する。例えば、ガソリン税をどうするかというのは政策の問題であり、この道路を造ったらどうなるかというのは評価の問題である。その評価法を研究するというのは書いてある。

(石井) 根にあるもう少し大きな社会基盤整備の政策を考えている。

(中村) 社会基盤の整備政策の研究を書き加えれば明確になる。

(桑原) リソースが限られているので、現実的にはこの問題は政策的に大きなものである。また、政策が動かないとここで書いたようなものは実現されない。

(中村) 最近よく問題になるPFIなどもその類である。

(川嶋) 諸外国では航空管制はITSの中に含まれている。Transportを日本語に訳すときに道路と訳したために問題になっている。東京湾の船舶の運航は非常に混雑して問題になっており、無線を使った管制は大きなテーマであり、先ほどご指摘のあった航空管制も大きなテーマである。将来的には、交通運輸のIT化による効率性や安全性の向上が一大テーマになると考えている。

(中村) 以前の会合でも申し上げたが、ドイツの大学では、測量学科の中に航空機の航法に関する講座がある。それが発展して人工衛星の技術になっている。日本にはそのような講座はない。これは測地学から天文学、電子技術、情報科学など、様々な知識が必要とされており、日本では研究が非常に遅れているため、どこかで行われる必要がある。

(石井) 高度道路交通システムの項目のところに本来のITSの概念を持ってくるのは不適切だろうか。つまり、ITSを陸海空すべてに関わるように記述するということである。

(細見) 安全の構築の領域では道路とそれ以外ということで書き分けているが、質の高い生活の基盤創成の領域では「新しい人と物の流れに対応する交通システム」の項目としてひとつにまとめており、次世代の交通システムでは恐らくそのような概念になると考えている。

(石井) 「新しい人と物の流れに対応する交通システム」の目標の欄にあるITSはどの意味か。

(細見) 情報通信分野でもITSが取り上げられており、社会基盤においてもITSが項目として挙げられたため、混乱を避けるために2箇所に分けて記述している。

(石井) となると、下のITSは道路に限らないということになる。

(中村) 今の日本ではITSは道路になってしまう。航空管制や電子航法等の言葉が出てくればよいのだ

が。全体的なトーンとして、旧建設省の分野が色濃く出ている。社会基盤であるので当然のこととは思いますが、先程から述べているものが欠落しているように思う。

(川嶋) 例えば、「新しい人と物の流れに対応した交通システム」では、IT技術を活用した新しい交通システムと書くのがいいのではないかと。

(石井) 了解した。

(松田) 9頁の表は、制限的なものなのか、あるいは主要な目標という例示的なものなのかについて議論したい。9頁のように具体化された目標は、毎年改訂することに馴染むのか。それとも5年間、普遍的なものとしていっていくものなのか。8頁の最終行に最重要目標ということを追加する方法もあるが、単に主要な目標としてしまうと弱くなる。また、目標を毎年見直すのであれば、このまま目標としてよい。

(石井) この目標は、5年間の目標であり、基本的には変えない。資源配分方針は毎年見直される。

(松田) それであればあまり問題ない。

(清原) 事故や事件への対応を平素から積み上げてこそ、大災害への対応ができるという阪神大震災からの教訓もあるので、6頁に重点領域に救急救命や事故という言葉を追加していただいたのはよい。

6頁では、救急救命となっているが、9頁では救命救急となっている。

(細見) 辞書を調べて正しい記述に修正する。

(清原) 4頁に土地所有権等の私権と公共との関係についての法的研究とあるが、最近起こった新宿での火災事件にもあったように、消防法を守らなくても何のペナルティもないということは、非常に大きな問題である。

また、認可外保育所やベビーホテルにしても児童福祉法という法律があり、調査結果を指摘事項として紙で渡すが、守らなくても何のペナルティもない。一つのベッドに何人寝かせようが、避難通路が確保されていなかろうが当事者には何のデメリットもないため指摘事項が無視され、即命に関わってくるということが多々ある。

保育所の例では、認可保育所であれば措置費ということで対抗できるのであるが、認可外保育所では対抗手段がない。兵庫県では認可外の保育所に対しても抜き打ち調査を行い、その結果をインターネットで公開しようということを検討しているが、即命に関わるものであるのに法的な強制力が欠けていて、技術は最先端のものが開発されているが、最低限守られるべきレベルのものが守られずに人命が失われるということが起こり、新宿の真中で44名の方が亡くなるということが起こっている。

6頁の「巨大災害被害軽減対策」の項目に等を入れて、内容の記述においても命に関わるのは自然現象のみではないので異常自然現象のところにも等を入れていただきたい。

また、自治体で行政に携わっていると法制度の限界をよく感じるので、命に関わるものについては、研究が進んで欲しいと感じる。これに関連して、6頁の[3]の2行目のところに「被害軽減技術(火災対策を含

む)」とあるが、「(火災対策や法制度のあり方を含む)」とできないか。

8頁で、バリアフリーシステムとユニバーサルデザインを一緒にするのは分かりやすくてよいが、ここに書かれているように、「ハンディキャップのある人」に限定するのはバリアフリーという意味ではよいかもしれないが、ユニバーサルデザインという意味では不適切である。障害のある人のための取り組みは全ての人にとって優しいものであるという考えがユニバーサルデザインである。そもそも、ハンディキャップというのは人に問題があるのではなくて、それを生じさせる社会に問題があるという認識である。そのような考えから Handicapped Person という表現の代わりに、Disabled Person という表現が使われたが、Disabled という言い方は問題があると言われ、最近では PSN (Person with Special Needs) や Challenged という言い方もある。いずれにしても、ハンディキャップのある人という言い方はしないので、ここでは、「高齢者・身障者・外国人等をはじめ、誰にも不自由を感じさせない」という表現にすべきである。

前回までは、「公共的空間」のみであったが、今回「質の高い生活」という言葉が加わり、良かったと思う。公共的空間だけでなく、個人用の技術や個人住宅用の技術など必要なので、「質の高い生活」が追加されたことを高く評価している。

(石井) ご指摘はごもっともであるので、ご提案の通り修正することとしたい。

(細見) 社会基盤分野は、あくまで国として取り組むことが不可欠な領域に限定されており、自治事務に整理される領域の研究開発は自治体で行われるべきという判断で線を引いている。そのような意味で犯罪の記述を加えるかどうかで悩んだのであるが、犯罪と社会基盤分野を重ね合わせてみた場合、例えばマンホールに蓋をしていないのは日本のルーズなところであるし、公共的空間で毒物が投入されるかもしれないということなどを考えた場合、やはりそれは国として取り組むべきことであると考え、重点領域の[9]に犯罪対応を加えた。

清原氏のご指摘の点はよく理解できるので、犯罪対応の研究開発目標として社会システム研究という言葉を書き加えることでうまくおさまると考える。

(清原) 犯罪だけではないが、[9]の犯罪対応等というところで読むということによいと思う。

(石井) 犯罪ではなく、安全に関する法体系を社会基盤と考えるかどうかということである。

(清原) 自治事務ではなく、法でやらなければならないということになる。技術開発とあわせて法制度の問題をセットで考えないと、つまらないところで命が落とされていく一方で技術開発が進んでいくことになる。

(石井) 社会基盤と考えると、建設省的発想で話も進んできた。法務省的な社会基盤もあるので、それをどのように組み込むかということになる。問題点の指摘という意味ではいくらでも書けるが、研究目標として安全法制の制定と書くのか、どうすべきだろうか。

(清原) 4頁の法的研究のところに書くのもよいかもしれない。

(石井) ここは、社会基盤整備の障害となる私権をどうするかという議論を念頭に書いている。もっと積極的に法的規制を考えるべきかどうか重要なご指摘をいただいている。

(志方) 10頁の重要事項に社会学・法学などの人文社会系研究者と科学技術系研究者の協働が書かれているので、これに含まれると考えられる。

(石井) 桑原議員のご指摘にあった政策研究とあわせてここに書き込むように考えたい。狭い意味での科学技術以外での基盤的な問題を人文社会学的に考える必要があるという書き方にしたい。目標の中にどう盛り込むかは工夫させていただきたい。

(志方) 国土交通省の航空関係のことが目標の一つも入っていない。ニーズがないからなのだろうが、9月1日の防災演習では、調布の飛行場の上空を70機ものヘリが飛んだが、低空域の航空管制は羽田ではやっていない。しかも羽田の管制域がお台場のところまできているので、ヘリは非常に狭い空路を通過しており、よく衝突しないものである。昨年の防災演習では120機が飛んだ。阪神大震災では200機が飛んでいた。首都圏で地震が起こったら恐らく400機飛ぶことになる。このような状況下での航空管制はどうやるのか。法律的にも技術的にもやらなければならないが、行政のニーズがないのでここに書かれていないのだろうが、現場でのニーズは非常に高い。

先ほども強調したが、このようなものは社会が必要としているものから始めるべきであり、行政に活かされやすいものからはじめるものではない。しかもそれらを安全に運用することも入れていただければよいと思う。

普段10機や15機が東京の空を飛ぶ分にはよいが、有事の際は大変なことになる。しかもマスコミの多数のヘリが傍若無人に飛びことになり、先日の演習でも衝突が起こる危険があった。国土交通省からニーズが出てこないというのは不思議である。

(石井) 考え方としては、大災害が起こった時の危機管理をどうするかという問題意識は書かれている。

(志方) 最近では多くの自治体が様々な用途でヘリを保有している。まだ大事にはなっていないが、いずれ問題になるのではないかと思っている。

(石井) 交通安全対策をもう少し膨らませたい。

(虫明) 水の分野について、環境分野でも取り上げられているが、水は世界的な問題となっているという追い風の下、省庁連携ができたということは大きい。環境分野の自然共生型流域圏・都市再生技術研究は社会基盤分野の流域圏水循環系健全化と接点があるが、環境分野ではモデリング技術や水質再生技術等の要素技術が書かれているが、この社会基盤では地域や河川についての記述のみであり、それを支える要素技術の記述がない。両分野で連携して進めればよいのであるが、どのようになっているのか。

(石井) 自分も環境プロジェクトのサブリーダーになっていて、気になっている。事務局間での擦りあわせはどうなっているか。

(細見) 事務局間での調整は十分に行えていないが、環境分野の概念の方が広く、水関係の省庁連携で取り込まれるものの一部を社会基盤で抜き出しているという形であり、ものが違うわけではない。環境という視点で見た場合、平常時での見方にあるが、社会基盤では極限の状態までを考えるとこのように見方が違うだけと考えている。

(石井) 結果的には環境分野に実質的に吸収されるといえることはあるのか。

(虫明) それを危惧している。環境分野では要素技術しか挙げていない。総合的な水管理という視点は残すべきであり、そのような視点は環境分野では出にくいものである。また、環境分野だけで流域マネジメントを考えることもできない。そのような意味で、吸収されるのは避けて欲しい。むしろ、両分野が協力してというのが望ましい。

(石井) それぞれの分野で課題を挙げておき、ある時点で擦りあわせをやる必要があるだろう。

(細見) 環境分野ではイニシアティブを発揮して、省庁連携を考えている。社会基盤分野でも、総合的かつ統合的観点から研究開発を行う必要があるものについては、各府省の一体的な研究開発の仕組みを構築し、推進するという事を考えているので、我々の分野でも協働的なものになると思われる。

(志方) 防衛大綱には別表というものがあって、本文は誰も読まないで別表だけを見る。この推進戦略でも同じようなことが起こるのではないかと心配している。この9頁の目標の表だけを見ると航空安全は不要であると判断されることを危惧している。このような表は一人歩きするので、慎重にお願いしたい。

(石井) 表よりは文章を気にしていたところがあるので、ご指摘は大事だと思うので、考えたい。

今後、専門調査会に上げて纏め上げた後、9月下旬の本会議にて策定することになるが、本日いただいたご意見、ご議論をもとに修文させていただきたい。最終的には他の分野との調整の問題もあるので、リーダーに一任させていただきたい。

(一同) 意義なし。

(石井) 大変長い間、またお忙しい中、ご協力をいただき感謝している。心からお礼申し上げます。

今後の予定はまだはっきりしていないが、推進戦略が策定されたあと、報告を兼ねながら今後の議論の進め方についてお伺いするため、10月以降になるが、再度お集まりいただく機会を持ちたいと思っている。

以上