

資料 5 - 3 参考 3

評価専門調査会によるフォローアップ（平成 17 年 5 月 9 日） における質疑の概要

【柘植会長】 それでは、文部科学省から指摘事項に対する対応状況の説明をお願いします。

【文部科学省】 担当しております海洋地球課長の佐藤です。それでは、資料に基づきまして説明させていただきたいと思います。

対応状況の説明に入る前に、南極基地観測事業の概要について、まず資料 3 - 2 ということ、ごく簡単に説明させていただいて、その後の対応状況の参考になるようにご説明したいと思います。めくっていただきまして、南極地域の観測の推進ですけれども、ご存じの方もある程度あると思いますので、目新しい点について中心にご説明します。

概要のところ、第 4 回国際極年への参加というのがありますが、ちょうど節目節目に国際極年ということで、こういうような極域の観測を強化する、そういうイベントが設けられていますけれども、去年の当初に正式に 2007 年 3 月から 2009 年 3 月ということに決まりました。したがって、この時期については、やはり国際協力なり連携などして観測研究をちゃんとやっていきたいというふうに思います。現在は、日本の場合は第 6 期の 5 カ年計画の 3 年次目がちょうど終了したところ、ございまして、今、4 年次目の越冬隊が現地にいるところです。これまでの成果のところ、オゾンホールとかオーロラと書いてありますけれども、今一番大きな仕事のうちの一つは、4 つあるうちの右上にある氷床深層コアの採取・掘削ということで、この間の隊で、約 3,000 メートル掘るうちの 1,850 メートルまで掘りましたので、来年の夏には予定どおりの 3,000 メートルまで掘って研究を進めたいというふうに思っております。

次のページにいきまして、南極条約体制の概要ということで、南極地域の平和利用というのは言うまでもないところなんです、領土権を主張している国もありまして、やはり科学的調査の自由と国際協力の促進ということをしていくことがポイントだと思っております。

次に、南極地域観測事業の実施体制ということで、定常観測は情報通信研究機構などの諸官庁が、研究観測は国立極地研究所なり大学が中心に、設営は国立極地研究所が受け持って、輸送は防衛庁が担当しているというような中で、各省連携で南極地域統合推進本部というところの組織のもとで観測事業を進めているとこ

ろです。

46次の南極地域観測隊が、今年の4月13日に無事帰国しました。こういうようなスケジュールで帰ってまいりました。今年は大きな事故等もなく、よかった年であると思っております。

5ページは省略させていただいて、南極観測事業の置かれている現状の中で、やはり一番大きな課題は、「しらせ」の後継船をどうつくっていくかというか、この後、南極観測を続けていくために、どういう輸送体制なりを敷いていくかということをございました。そのための事前評価ということで、大規模事業の評価を15年に実施していただいたわけです。16年度予算は、この背景の上にありますように、後継船の設計に着手するということが認められましたが、平成22年度、6年間以内での建造ということで、このときにはまだ「しらせ」が完全に退役するかどうかというのはわかっていなかったということもあるんですけれども、そういうような決定になりまして、予算要求どおりというふうにはいかなかったわけです。その後、防衛庁が実施した老齢船舶調査によりまして、「しらせ」は平成20年4月までの除籍が適当ということが平成16年度に正式に判明いたしまして、いろいろオペレーション等を考えたわけですが、なかなかいい手法がない。何とか船を早くつくれないものかということで、4年で作れないかということで17年度概算要求をしたんですけれども、結論は真ん中の方にありますように、5年間でつくることが認められました。1年間は「しらせ」がないというか、船がない状況の中で代替輸送を検討しなければならないという結論になりました。

やはり厳しい財政事情の中で、我慢できるものは我慢してほしいというような中で、2年間分の物資を運ぶというのは非常に難しいんですけれども、そういう中で、1年間であれば何とかなるというような中で、こういうような結論になっております。しかし、代替輸送手段というのは正式に決まっているわけではございませんので、今、この後も説明しますけれども、輸送問題調査会議といったところでまた検討している最中です。

17年度予算は、そういうことで建造費が認められて、5年国債の1年目として35億円のお金がつきました。ヘリコプターの後継機につきましても、1号機につきましても初年度に25億円ということで認められまして、4年目の国債2年目が5億円についております。1号機の補用品というか、ヘリコプターは機体そのものと部品がなければ一実際は故障とか整備とかがありますので、そういうものが重要です。本当はセットになっているべきものなんですけれども、その製造も認められまして、これで1号機は完全に動くという状態です。こういう厳しい南極地域ですので、2機体制でいかないといかんですが、2号機については、

17年度要求もしたんですけれども、認められておりませんという状況です。その後の予算はどういうふうを考えているのかといったのがこの表です。次期南極観測船経費4億円、後継船建造費35億円と申しましたけれども、6年間の建造分すべて合わせて380億円で船をつくるという枠組みです。この辺のところは16年度に査定を受けたときからの考え方です。ヘリコプターについては、1号機は今のような形で作っている。2号機については認められておりませんが、これもつくるとなると60億円ほどかかるというような形です。いろいろ財政事情が厳しい中で、南極地域観測事業もできる限りのことを工夫をなさいと言われていた中で、観測事業費は16年度の26億8,000万ぐらいから24億9,000万ということで、少し絞り込まれている状況になっております。また、20年度の代替輸送法については、またこれとは別途考えざるを得ないと思っている次第です。これが今置かれている南極地域観測事業の状況です。そういう中で、指摘事項、先ほどありましたけれども、どのように対応しているかということでご説明させていただきます。資料の3-3を見ていただきたいと思います。

指摘事項は4つの観点があったかと思っておりますので、それぞれに整理してあります。文部科学省の方の取り組みと、国立極地研究所の方の取り組みということで分けてありますので、国立極地研究所の方の方につきましては、後でまた極地研の方から説明させていただきます。

文部科学省の方ですが、まず観測計画の立案の視点と、その公開性・国際性についてということで指摘がありましたように、検討委員会なり外部評価委員会なりを置きなさいというお話もございました。この後少し説明しますけれども、基本問題委員会の意見の取りまとめ等も行いまして、その結果として最終的に、観測事業計画検討委員会というものと外部評価委員会についてというのを置いて、それぞれ第1回目の会議を4月に行いまして、第2回目の会議をそれぞれまた行うこととしております。どういうことをするかとか、どのような議論があったかについては、資料をめくった後で、後ほど説明させていただきます。

2つ目は、推進・支援体制の改革や整備についてということで、これも基本問題調査会で整理をしたときに、そのうちのひとつとして環境保全対策というものを挙げられています。これが4カ年計画で昭和基地にある廃棄物を持ち帰るという計画にしておるわけですが、その初年度目のところがちょうど215トンほど、今年持ち帰って整理を始めたところです。

続きまして、将来に向けた輸送体制についてということですが、もちろん中長期的な問題もあるかもしれませんが、まずは南極観測事業を途切れさせないために、代替輸送というか、50次隊を送り込むときの方法について検討する必

要性がありますので、それについて今検討中です。

次をめぐっていただきまして、情報発信については、後で説明しますが極地研中心にやっていますけれども、先ほど話しましたように、南極観測をちょうど国際極年に合わせて始めたという経緯の中で50周年を迎えるというようなこともございまして、その記念事業の中で、文部科学省というか、本部としても情報発信に努めていきたいと考えております。

それで、4ページ、いろいろ指摘があった中で、観測事業計画検討委員会なり外部評価委員会というような中できちんと置いて、観測計画をちゃんと公開性、あるいは国際性に配慮してつくっていきなさいといったようなところをどういう経緯で整理してきたかということが整理してあります。

平成15年に総合科学技術会議の方で事前評価をいただいた後、16年に入りまして、南極地域観測統合推進本部といたしましても、やはり基本的な問題をおさらいというか、整理する必要があるだろうということで、基本問題委員会を置きまして整理をしました。その結果として評価委員会を置いているわけですが、基本問題委員会の統合推進本部で整理したものではありません。南極地域観測事業計画の今後の基本的あり方ということで、委員会を設置して幅広い識者から意見をいただいて、ちゃんとつくりなさい。あるいは外部評価についても同じように行って、事業計画にも反映させていきなさいと、こういうような指摘を受けております。

推進・支援体制の改革では、先ほど環境保全対策の推進についてご説明しましたが、効率的な観測機器の設営・運営、あるいは環境保全対策の推進、選考プロセスの透明性、公募の拡大、産業界が研究開発等に参入しやすい環境整備などについて指摘を受けているところをごさいまして、順次取り組んでいきたいと思っております。また、積極的な情報発信についても、総合科学技術会議の方でも項目が設けられて指摘されておりますけれども、それをどうしていくかということで、さらに具体的に整理して、それに基づいて進めているところです。1枚めぐっていただきまして、今までご説明したような体制を整えるために、本部は今、こういうような組織にしております。（新）というか、二重括弧にしてあるところは、実は年が明けてからつくったものです。まず輸送問題調査会議の中に、船舶分科会の下にワーキンググループというのを置いて、「しらせ」後継船の建造に当たっての基本仕様などの問題を検討するワーキンググループをつくっております。また、輸送問題計画分科会ということで、平成20年度の代替輸送法の検討をするための分科会をつくっております。それから、先ほどから説明しておりますように、外部評価委員会なり事業計画の検討委員会なども設置しております。外部評価委員会は、本部の下というよりは横という形なんだろうということ

で、少し位置づけ上は別にするような形で、こういう体制で今は臨んでおるところです。

最後に、新しく加えた会議ではどんなことが検討されているのかということについて、少し説明をさせていただきたいと思います。

観測事業計画検討委員会では、第1回目の会議をそういうような議事次第で行いまして、決めたこととしましては、次回に次期計画の案を審議することを決めました。それから、中期計画の枠組みについて。これは第Ⅶ期の南極地域観測計画のあり方についてということの議論の中で、いろいろなところで指摘されているんですが、極地研の中期計画と整合性をとった年次計画がいいんじゃないかというような話、あるいはまた、第Ⅶ期の計画については、先ほど来話していますように「しらせ」が行けない。代替輸送の問題もあるので、そこについては、今までは5年計画でつくってきたんですけども、そういう年次を合わせるということの中で、4年計画で弾力的につくったらいいのではないかというご指摘をいただいているところで、その方向でさらに詰めていきたいと思っております。次期計画のつくり方というのは、そのほかにもう一つの指摘として、いろいろ指摘を受けているんですが、2年前から検討を始めるというような形になっているんですけども、本委員会との関係を含め、効率的に今後とも検討するというようなこともございまして、中期計画の枠組みなり、この辺の問題については秋以降までに整理したいと思っております。外部評価委員会の関係につきましては、こういうような議題で行われまして、46次、47次隊の前年度実績の評価を次回の会議ですることにしております。それから、中期計画の事後評価をするということを決めましたけれども、これはまだやっている最中ですので、来年度以降に事後評価を行うこととなります。それから、テーマ別の評価というか、少しやはり問題を絞り込んで、それぞれ集中的にいろいろな評価も行うべきではないかという中で、いろいろ情報発信の問題が取り上げられておりますので、そのことについて少し、秋までに整理していきたいと思っております。輸送問題計画分科会は、代替輸送の手法についていろいろ検討しているところで、第3回の会議を5月16日に既に終えているところです。物資輸送と人の輸送の問題があるんですが、物資輸送につきましては、「しらせ」による事前輸送、2回航海を含めましてほぼできるのではないかという見通しを立てているところです。人員輸送については、傭船などの手法について引き続き検討中です。

【国立極地研究所】続きまして、国立極地研究所の方の取り組みを、時間の関係がありますので概略お話ししたいと思います。1ページでは、文部科学省南極観測統合推進本部の動きに連携するような形で、極地研究所の中に委員会を設立いたしまして、観測計画の公募、あるいは観測内容の公募といったような計画策定

のプロセス、それから極地研究所の事後評価をする体制というものを整えてきております。それから、1ページの最後の右下にあります、日中韓での極地研究の連携を強める仕組みというのをつくりまして、具体的に動き出しております。推進・支援体制の整備等ですが、隊員の公募につきましては昨年を実施いたしました。観測隊員の11名の公募、設営隊員6名の公募というものを、ホームページを通じて初めて行いました。プロジェクトの公募につきましては、船の問題が不透明性が高いものですから、その推移を見ながら公募については考えたいということで準備しております。それから、設営シンポジウム等を開きまして、産学連携のプログラムの可能性を探るような試みを行っております。

それから、将来に向けた輸送体制という意味では、研究所の中に飛行機を使つての将来の輸送を考える委員会、それから後継船に対応する委員会等をつくっていると同時に、現地では雪上滑走路の作成実験というのを現在越冬中の46次観測隊が行うことになっております。それから、11カ国が連携しての国際共同運航、ドローイングモードランド航空機ネットワークというのがありますが、ここにも参加いたしまして、その航空機を利用する隊員の派遣というのを一部始めております。次のページ、情報発信ですが、昨年2月にインテルサット回線というのを使い始めることによりまして、テレビ会議を使つての小・中・高向けの南極教室の20回にわたる開催など、それから、中・高生を対象にしました南極、北極の研究提案の公募というのを第1回目を行いまして、最優秀提案3件につきましては、南極観測隊に託して現地で研究を隊員が行う。その結果につきましては、小・中・高にテレビ会議電話システムを使つてのフィードバックをかけるというような取り組みも行っております。あと「講演と映画の会」、日米ライブフォーラム、ロサンゼルスと南極と東京を3次元で生で結びましてのフォーラムの開催等にも積極的に参加しております。一番下に子供向けのホームページの開設というのがありますが、昨年9月に開設して以来、半年で4万件を超えるアクセスがありました。

【柘植会長】ありがとうございます。15分ほど質疑に移りたいと思います。

【西尾委員】指摘事項の方で、「我が国が優位であり、かつ国際的貢献が大きい観測項目をトップダウンで選定し」ということが指摘されているわけですが、今のご説明の中で、それらの優先項目というのが明確に示されなかったのが、教えていただきたいのですが。

【国立極地研究所】我が国がトップダウンというんでしょうか、極地研究所のイニシアチブで、傘テーマというプログラムに当たりますが、幾つか選定をいたしまして、その傘テーマに基づきましての実施と、これは次の中期計画の公募にそれを反映する予定です。具体的に申しますと、一つは宙空圏、昭和基地がオーロ

ラ帯の真下にあるという立地条件、それと地磁気の子午線があって、昭和基地とアイスランドが結ばれているという非常に有利な立地でありまして、その分野の研究というのはすぐれたものがございます。それから、氷床コア、氷を掘削しての過去の気候変動解析というのを我々は非常に得意としておりまして、その分野を中心とした地球環境の変動にかかわる総合計画といったようなテーマを極地研究所のイニシアチブでもって立案して、これからその公募をかける予定ですが、公募する期間も、今、船の状況が非常に不安定ですので、そちらの動きを見ながら公募をかけていきたいと考えております。

【西尾委員】今のご説明があった中に、オゾンホールの問題がありませんでしたけれども。

【国立極地研究所】今、2例申し上げました。大気と海洋も含みます物質の絡む大気環境変化というんでしょうか、それについても大きな傘テーマを設定しております。

【西尾委員】指摘事項の中で、もう一つ求められているのが、国民への積極的な広報ということがあろうかと思うのです。そのときに、例えばオゾンホールの問題ですと、UNEPですと、モントリオール議定書が施行されてから、もうオゾン層破壊の問題はあらかた落ち着いたと。それに対して日本の方だけが、オゾンホールは決して落ち着していない、これからまだ深刻だと言っている。そういうのはまさにこの指摘事項の中にあつた、日本として独自の成果に基づいて主張をしている部分じゃないかなと思うのですが、そういう部分を積極的にPRすることが大切で、何か国民のための理解促進、易しい解説というだけではない、もっと日本が極地観測でやった記録に基づいて解析した結果、日本は世界に比べてこういうユニークな研究成果を出しているんですよという、もうちょっと難しくてもいいから高度な主張をしてほしいのですが。

【国立極地研究所】それは、文科省というよりも我々極地研究所の問題だと、反省するところ大です。先生のご指摘にありますように、一つオゾンホールをとりましても、日本の南極観測が発見した現象です。現在、さまざまなオゾンホール関連の研究が行われています。例えば特定フロンというのは、もう既に排出規制の効果というのが出てきておりまして、成層圏におきましてもフロンは頭打ちになっている。しかしオゾンホールはさらに拡大している。ですから、単純なメカニズムではない、別のメカニズムが働いているんだという、今そういうオゾン研究の局面には来ております。いかに我々の方からうまくそういう情報発信をしていくかというのは、非常に腐心しているところですが、極地研究所としましては、マスコミの方を3人入れました広報委員会というのを所長のもとにつくりました。マスコミの方のいろいろなアドバイスを受けて一極地研究所ははっきり言ってい

いコンテンツをたくさん持っているのに、下手であるということ。それで、いろいろ今アドバイスを受けながら、そういう国民に向けての情報発信に積極的に取り組んでいきたいと思っております。

【柘植会長】ほかのご質問、ございませんでしょうか。

【小林委員】輸送コストのことで、指摘事項の中に、この7割以上というのを砕氷船—それはこちらの問題で、資本的支出も含めて7割以上と言っているのではちょっと問題かと思うのですけれども。輸送コストの低減方策についてはご説明があったと思うのですね。例えば航空機利用検討委員会があったと思うのですが、成果を達成するための資源配分バランスの検討ということについてはいかがでしょうか。その点だけ確認したいと思います。

【柘植会長】もし不明ならば、また追ってきちんと調べてからでも結構ですが。

【文部科学省】資源配分バランスというのがどういうものなのか、ちょっと私もよくわからない部分があるんですが、コストの低減方策につきましては、実は「しらせ」と同等の船をつくりたいといったときに、予算要求は最初は400億だったんですけれども、それがいろいろな事情から380億円という枠にされてしまいました。その結果として、本来ならばかなりエコシップということで、環境に優しい船をつくりたいということで考えておったわけなんですけれども、その辺のところは特に今、装備で言えば二重船殻というのと、あとSUSクラッド鋼を使用する。ちょうど氷とぶつかる場所ですね。塗料を塗らなくていいというような、そういうかたい鋼があるんですけれども、そういうようなものを装備するといったことが、すべてなかなかできがなくなっただけのような面がございます。先ほど、ちょうど輸送問題調査会議でワーキンググループというのを設置したと書いてありましたけれども、そこを検討して、製造する船会社が予算の中でできるものであれば、それはちゃんと入れてくれるといったところまである程度詰めましたので、これはちょっとどこが落札されるかという問題もあるんですけれども、恐らく環境に配慮した船ができ上がるのだというふうに考えている次第です。そういう意味で、お金の問題とコスト低減みたいな問題はよく考えているつもりでおるんですけれども、ここでいう資源配分バランスがどこを指しているのか、また後ほどご回答させていただきたいと思っております。

【柘植会長】今の関連で追加質問がありましたら。

【小林委員】ご説明はよくわかるのですけれども、輸送コストの中に設備投資のインベストメントの部分が入っていて、「しらせ」の部分が入っているんですけれども、「しらせ」の部分は除いても構わない。経常費用の部分で構わないと思うのです。その建造費用ではなくて、その他の経常費用の部分、輸送コストにかかわる部分で、多分資源バランス努力が求められているのではないかと思います。

す。これについて、お答えは結構です。

【中西（友）委員】船のことが出ましたので少し伺いたいと思います。南極でしかできないプロジェクトを、大局的に幾つか絞られたと思います。そうすると、その個々のプロジェクトに一番機能的で機動的な研究方法があると思われるのですが、例えばそこに行って、アンテナを張って戻ってくるとか、リモートコントロールするなど色々な方法が考えられます。越冬隊を組んで毎年毎年行くということが何十年も行われているのですが、この方法が本当に学術的効果を上げるために有効か疑問に思われます。

もう一つ質問があるのですが、学術的成果が非常に見えづらいと思います。なぜかというと、学会に対しての成果発表、つまり、学会での評価を得る努力をもっとされるべきだと思います。成果発表にはたとえ南極にいても、世界中どこからでも参加できるわけですし、マスコミ関連ではなく、学術的なアピールがもう少しなされると、もっと若い人に魅力が出てくると思います。

【柘植会長】若干討議の部分に入りましたが、質問としてお答えができればお願いいたします。

【文部科学省】研究の部分は極地研からお答えしますが、枠組みの部分として、何か南極昭和基地で活動しようとする、例えば夏だけ行って帰ってくるみたいなことだったら、そういうちょっとしたことしかできなくて、要は一旦何か機器を置いて、後で使えばいいと言って次の年の夏に行っても、ああいう物すごくマイナス40度、50度とか、ブリザードが吹くような地域ですから、それは全部壊れてしまいますので、ある程度そこに機材とか、ちゃんとした基地をつくって観測するための物みたいなものは必要だというような、基本的なベースの話がまずあります。そういう中で、どういう研究が重要かというのは極地研の方から。

【国立極地研究所】南極ならではの研究というのは、先ほど少し言いましたけれども、私たちもちろんそれを強く意識しております。南極のリージョナルな、あるいはローカルな研究という視点ではなくて、地球のサブシステムとしての極域という位置づけ、それから宇宙の窓としての極域の位置づけ。それも宇宙の窓という意味での極域、低緯度、赤道域なんかよりもはるかに有利な場所です。そういう観点を全面的に打ち出しまして、特色のあるめりはりをつけた研究を進めているつもりです。

先生方にはなかなかお見えになりにくいと思うんですが、極地研究所は大学共同利用機関ということで、現在約500人の共同研究者がおります。その人たちが皆さん南極へ行くわけではなくて、データサンプル等を使っての研究を行っています。先ほどのアウトリーチ、あるいは情報発信の仕方というのは、我々、講

演会を開いたり、子供向けのホームページも含めたり、さまざまな努力をしているところですが、先ほどちょっと言いましたけれども、我々からの積極的な情報発信をマスコミを通じて行うというところを今制度化しようということを考えております。

【柘植会長】ありがとうございます。本件、この場での最後の質問を承りたいと思います。

【川合委員】全体像が、実はまだちゃんとつかめておりませんので教えていただきたいのですが、今回は文科省の中の研究を中心にお話をいただき、そして、それに付随して輸送船の話とか隊員派遣の話が出ているわけですが、ピンぼけだったら申しわけありません。資料の3-2の事業の概要というところの3ページを拝見いたしますと、これは一省庁が統括はしていますが、いろいろな省庁が絡んで、全体で動かしているプロジェクトととらえるのがきっと正しいとらえ方で、そうすると、今、極地研で文科省が中心になってやっている研究以外に、ほかの省庁の研究や観測とかいった、また別の観点からの重要性も絡んで派遣の話等を議論すべきだと考えるのですが、そのところはどのようなスキームで、ここで評価しているような、もっと省庁を超えたようなスキームの意見が取りまとめられているのかということ。

【柘植会長】これは文科省の方から、この推進体制が総務省も含めて横断的になっていますから、今のご質問に何か答えられますか。

【国立極地研究所】定常は海上保安庁、国土地理院、気象庁と、私たちは定常観測部門と呼んでおります。それから、極地研究所が担っている観測は研究観測部門。定常観測部門と研究観測が連携して行うものというのももちろん多々あります。例えば、先ほどのオゾンホール観測のときには、気象庁で行っているオゾンホール観測と連携して、集中的にオゾンホールが起きる南極の春先に集中して観測をやるとか、それから国土地理院、測地関係の定常観測を担当していただくわけですが、地学系の研究者とプロジェクトを組んで参加するというような形で、定常観測と研究観測の非常に有機的な連合というのが行われております。規模としましては、定常観測として大体越冬で五、六名、夏で三、四名です。研究観測、極地研の方では越冬で20名、夏隊の方では約10名といったような規模で毎年観測を実施しております。

【柘植会長】確認ですが、この今日のフォローアップの範囲は、今の両方にまたがっているのか、定常観測の方だけの部分なのか、ちょっと確認をしたいのですが。

【国立極地研究所】今日は全体ですよ。

【文部科学省】南極統合推進本部は、昭和30年に決めたときから政府一丸とな

ってこういう問題に取り組む。また、仮に例えば国土地理院さんが幾ら一気象庁さんと言う方がいいかな。気象庁さんが、ある気象の問題を南極で観測したいと言っても、そこだけができるかといったら、そういう問題でもないだろうということで、こういう一丸となってやるという体制を最初から立てまして、こういう形でやっている。それで、そのときには統合推進本部ということで、政府全体でやるという中で、その事務局が文部科学省にあるというようなことなわけですがけれども、その中で一番最も中核となる研究だとか研究者がいるということになった場合に、極地研究所なものですから、ここに研究観測と書かれてありますけれども、最初のころは極地研究所も、定常観測と同じように定期的な観測をするような部分もあったわけですがけれども、さらにどんどん発展していった、単なるデータとりだけではなくて、そういう部分でもどんどん膨らんでいったという面はあろうかというふうには思います。

【柘植会長】ということは、文部科学省として、今日のこの観測事業というものについては、ご質問の全部、各省庁全部のものをカバーしての上での評価を我々がすればいいと。

【文部科学省】そういうことでお願いしたいというふうに思っています。

【柘植会長】時間が参りました。まだご質問ある場合は、後ほど文書により出しただきたいと思えます。