

社会資本整備審議会道路分科会 第1回基本政策部会

平成14年3月5日

【事務局】 それでは、お待たせいたしました。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会の基本政策部会の第1回を開催させていただきたいと思います。

まず最初に、資料の確認でございます。お手元に議事次第、座席図、委員名簿のほかに、配付資料一覧がお配りしてあると思いますが、もし足りないものがございましたら、お申し出いただきたいと思います。ちょっと座席図が、ご欠席の方がございまして、実際と多少違っているかと思いますが、お許しをいただきたいと思います。よろしゅうございましょうか。

それでは、まず初めに、大石道路局長よりごあいさつさせていただきたいと思います。

【事務局】 先ほどの道路分科会に引き続きまして、基本政策部会にご参画いただくことになりました委員の先生方には、大変お忙しい中、ご議論におつき合いいただくわけで、申しわけなく思っております。道路行政がよりよいものになるために、しばらくお時間とお知恵をかしていただければとお願いする次第でございます。

先ほど社会資本整備審議会に大臣から諮問がございました。分科会におきまして諮問理由の説明、あるいはその背景のご説明をさせていただきました。諮問理由の中にはいろいろ書かせていただきまして、その背景として、先ほど道路交通の現況でもご説明申し上げました。お聞きになってわかりいただけますように、道路局は戦後のモータリゼーションに対応いたしまして、かなり我々としては、現場も持ちながら、リアリティーを持ってそのキャッチアップを懸命にやってこれたのではないかといういささかの自負もございます。

また、道路と暮らしというものがそれぞれ整備水準が上がるごとに、暮らしのレベルが上がるという相互関係にありながら、その関係もよりよく推移してきたという部分もあるのではないかと思っておりますが、今日、振り返ってみますと、先ほどのような大きな変換期ということもございますが、道路行政そのものを見ても、国民の道路に寄せる期待と私たちが提供しているサービスの間に大きなミスマッチが生じ始めているのではないかという心配もあるわけであります。

先ほどの資料の中、あるいは背景の説明の中にもございましたが、例えばこれだけ一般

道路に比べて高い水準で有料道路を整備している国はありません。有料制の範囲について、これでいいのかというような反省が我々にあるか、あるいは料金の水準についていろいろご批判もごさいます。我々は高速道路、あるいは一般有料道路、首都高、阪高、本四公団を償還するために、現在の料金水準を入れさせていただいておりますが、昨今の状況から見て、高過ぎるのではないかと批判がごさいます。これに対しまして、私たちはちゃんとした回答を用意しようとしているか。あるいは先ほども触れましたが、全国にかなり多くの事業箇所を展開しております。結果として、多くのニーズを吸収することができるものの、整備スピードが落ちることになっておりまして、いつまでも事業は続けられていて、使える道路ができ上がらないといったような批判もごさいます。

こういったこと以外に、私たちは道路というものを、道路の空間というものと道路のネットワークというものが本質だという説明をよくさせていただいておりますが、例えば道路空間一つとってみましても、大都市、あるいは地方都市におきましても、都市のシンボルであり、顔でもあるという空間であるのに、私たちは、そのシンボル性や、あるいは顔といった機能というものを十分重視した上で空間構成を提案してきたかということになると、なかなか足りないのではないかと。ライフラインの収容空間であるという言い方をしてきたが、ライフラインの提供空間であるという物の見方でどれだけサービスを充実しようとしたか。あるいは道路のネットワーク、110万キロとも言い、120万キロとも言うわけではありますが、この道路法に言われております道路ネットワークがそれぞれサービスの質に応じたネットワークとして提案されているかどうかといったようなこと、例えば高速自動車国道といえますと、これは一つのサービスの体系をなすわけではありますが、主として、我々は道路の管理の体系でのみ国民に道路ネットワークを説明してきたのではないかと、ネットワークに機能というものを入れるとすれば、どういう提案があり得るのかということについて、深い反省があるかといったようなことであります。あるいは今、道路に沿道政策があるだろうかということになってきますと、なかなか十分に、これが沿道政策であるというようなものが提示できないという状況になっているのではないかと。あるいは車、自転車、歩行者、あるいは沿道で商売をされておられる方々も含めて、道路の利用者というものに対して、私たちはそれにターゲットを当てたような道路政策を展開してきたかということなどなど、幾つか大きな反省期に立っているのではないかとこのように思うわけであります。

今回、ご議論いただきます道路政策についての議論は、新しい5カ年計画になりますか、

あるいは7カ年計画になりますか、あるいは社会資本整備という全体をとりまとめた長期計画になりますか、まだ不透明の部分がございしますが、過去からの流れでいいますと、次の5カ年計画を準備するためのご議論をいただくわけでございますが、現在は新5カ年計画という形で平成14年まで推移しておりますけれども、実質的には、これは第12次5カ年計画でございまして、新たな5カ年計画ということになりますと、我々は今、申し上げさせていただいたような点も反省しながら、あるいは先ほどの諮問理由で示させていただいたような社会のパラダイム変化と申しますか、そういう時代変化の認識を踏まえて、第1次とでも言うべきような長期計画を提示しなければ国民からのご理解を得られないのではないかとといったような反省と、現状認識、時代認識を持っておるところでございます。

基本政策部会の諸先生には、以上の諸点をご賢察されまして、ぜひ国民にアピールするといえますか、国民に受け入れられる、あるいは国民が道路に期待するものを吸収できるような、そういう長期計画ができ上がりますようご指導いただければ幸いです。我々は事務局として、そのために必要なデータでありますとかいうものを懸命に収集し、提供していきたいと思う次第でございます。

基本政策部会の諸先生方には大変お忙しい中でございますが、よろしくご指導を賜りますようお願い申し上げます。

【事務局】 それでは、ここで社会資本整備審議会令第7条第4項の規定によりまして、委員の皆様の中から部会長を互選していただきたいと考えますが、どなたかご推薦をお願いできますでしょうか。

よろしくお願いします。

【委員】 委員の中で、やはり〇〇委員が長年、我々の社会資本整備の指導者でありますので、ぜひなっただくのが一番いいんじゃないかなと思いますが、いかがでしょうか。

【事務局】 今、〇〇委員からご推薦をちょうだいいたしました。いかがでございましょうか。どなたか、ほかにご推薦の方がいらっしゃればと思いますが、よろしゅうございましょうか。

それでは、ご異議がないようでございますので、〇〇委員に部会長をお引き受けいただきたいと存じます。

それでは、〇〇委員、部会長席のほうへ、申しわけございませんが、お移りいただけますでしょうか。

それでは、恐縮でございますが、部会長にごあいさつをちょうだいいたしまして、以後の議事をお願いいたしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【部会長】     〇〇でございます。部会長を務めさせていただくことになりました。

今、〇〇委員のほうから従来の社会資本の指導者ということをおっしゃいましたが、従来の指導者であったつもりは全くありませんし、従来の指導者がこの会をやるのが適切であると思っております。私はそういうようなことではないのでこれをやらせていただくというつもりでございます。

ともかく、よろしくお願いいたします。

それでは、これから議事を進めさせていただきます。

まず、最初に、社会資本整備審議会令第7条第6項がありまして、部会長代理は、部会長が指名することになっておりますので、私から部会長代理として、〇〇委員をお願いをしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、議事を進めさせていただきます。

先ほど開催されました社会資本整備審議会第1回道路分科会で、国土交通大臣より「持続可能な経済・社会の構築、安全で安心できる暮らしの実現など新しい課題に対応した道路政策のあり方」について諮問が出され、埴分科会長より当基本政策部会において審議するように要請がございました。これは申すまでもなく、大変大事な問題でございます。先ほどの大臣からの諮問文の中にも、柔軟かつ大胆な発想を持って検討してほしいというようなことがありました。ぜひそういうようなことでやっていただきたいと思いますし、今、大石局長のほうからも、従来やってきたことへの問題について、担当者の側からいろいろな指摘がございました。そういったものも踏まえまして、ここでは思い切った形での検討を進めたいと思います。

今まで前の道路審議会は何年やられていたか、私はよく知りませんが、40年近く行われてきたのかと思います。そこでこうしたワーキンググループで時々の方策の方向というのは議論されてこられました。だけど、そこでの話というのは、私が思いますのに、基本的に同じ航路の進路であった。それはスピードを早めたり、遅くしたりということはあっても、方向としては同じであったかと思います。だけど、今回に関しては、それは必ずしも同じ方向の踏襲でない、思い切ったものを求められているというのは、今の局長からのご意見でも明らかでございますし、社会一般の流れもそうでございます。そういうようなことで、ぜひ委員の方々に自由な発想で、思い切ったご意見をいただきたいと思います。

それから、まず最初に、部会の運営及び議論の進め方について諮りたいと思いますので、事務局のほうからお願いいたします。

【説明員】 それでは、事務局の案といたしまして、お手元の資料 - 2 で部会の運営の方法、議論の進め方について、それから資料 - 3 で大まかなスケジュールについて、ご提案をさせていただきたいと思います。

まず、資料 - 2 ということで、基本政策部会の運営でございますが、ただいま部長からもお話がございましたように、自由で、大胆な発想でということでございますので、「1. 背景」に書いてございますように、活発な議論をしていただく。それから議論のプロセスを透明性にやっていく。さらに幅広い意見の集約ということでございますが、2 番にございますように、「議論の進め方」でございますが、といたしまして、この部会につきましては、報道関係者に公開ということでは、いかがかという提案でございます。

それから、が一番のポイントでございますが、従来の審議会、役所のほうからいろいろな資料を出してご意見を賜るといったものが多いように見受けられますが、そうではなくて、資料につきましては、委員の皆様方のペーパーを中心に議論をしていただく。事務局のほうで用意するのは、委員の方々からこういったものを次回までに用意せよとかいうご指示をいただいて、データなどの客観的な資料を提出するということにしてはいかがかということでございます。

それから、公開の関係の続きでございますが、として、議事録については、先ほどの分科会と同様でございますが、内容について委員の確認をいただいた後、発言者の氏名は伏せて会議資料とともに道路局のホームページの一つであります I R サイトにおいて公開することとしてはどうかということでございます。

それから、といたしまして、必要に応じてそのホームページを活用いたしまして、逐次パブリックコメントをし、主要な論点については幅広く、国民の皆さんの意見をちょうだいしてはどうか。

でございますが、必要に応じて有識者を招きまして意見を聴取するということも考えてはどうかという提案でございます。

続きまして、資料 - 3 でございます。本日が第 1 回目の基本政策部会でございますが、下から 2 つ目ですが、7 月前半ということで、第 8 回基本政策部会で中間報告という形でご提言をいただければと考えています。そこから逆算いたしますと、4 カ月ほどの間にかなり密な議論が必要ではないかということで、委員の先生方には大変ご負担をおかけする

わけでございますが、月に2回ということで部会を開きますと大体5月いっぱいぐらいまでに5回ぐらい議論ができるのではないかと。その後、道路分科会に議論の状況報告をいたしまして、その後、6月の後半、7月の前半で最終的な中間報告に向けて、とりまとめのための議論というふうに考えております。月2回ということになります、ディスカッションをしていただければということで、提案というか、これはお願いでございます。

以上でございます。

【部会長】      ありがとうございました。

ただいまの道路局からの提案につきまして、ご意見ございますでしょうか。この会議の進め方でございます。

【〇〇委員】      これは前の会議とも共通する点ですけれども、この発言者の氏名を除いて公開するとありますが、私は前に出たどこかの審議会で、たしかそういう前提で話をしていたんですが、どこから情報開示法に基づいて、あのときに彼は何を言ったのか、名前をつけて出してくれというリクエストがあったときに、これはたしか大蔵省だったと思いますが、じゃあ、それに応じるしかないのですと出しますということで出しちゃったケースがあったと思うんです。そういうときはどういう。つまり、そういう情報開示法に基づいてリクエストが来たときには、この限りではないということになってしまうのかどうかをちょっと確認しようと思ったんですが。

【事務局】      今までお名前を出さないという前提で公開するというお約束でいただいたものは、要求がありました場合に、お名前を伏せまして出しているケースが普通でございます。ただ、ほんとうにぎりぎりやったときに、そういう運用で最後までいけるのかどうかは情報開示法担当の事務局ときちんと詰めなければいけないと思いますが、基本的には、お名前を伏せるというか、お見せせず出すという形で徹底してまいりたいと思っております。

【部会長】      このWebサイトで出すのは名前を伏せて、どうしてもと言われたときはまたぜひ考えていただいて。

あと、いかがでしょうか。

【〇〇委員】      運営についてですが、当然ながら、こういうスタイルで公開ですので、配付資料についても全部公開されているという理解でよろしいのかどうかをちょっと伺いたしたいと思います。と申しますのは、例えばせっかくいただいていますので、私どもは非常につき合いのある自治体の人に読ませたいなどがありますので、資料公開であれば、それ

は明確にさせていただいたほうがいいかと。

もう1点は、スケジュールでございますが、7月前半で1回、中間報告を上げたいということで、むしろこの後のスケジュールを伺いたいんですが、これを世に出しているいろいろな意見を踏まえて、基本政策部会の中で議論するのは、一応7月で終えて、その後は外に、世に出した後での修正があり得るということで、部会での集中的な討議はむしろこの期間のみで、また別の課題があればあるかもしれませんが、一応そういう前提で理解してよろしいかどうか、秋ごろ、中間報告をもう1回、意見を伺った後で少し直そうかというときに、また部会を開くのかどうか、それで、私どもも少し7月の心構えといいますか、ちょっと違ってくるような気もしまして、これはいかがでしょうか。

【事務局】 資料のほうにつきましては、公開でございますので、おっしゃっているように、記者さんたちにもお渡しいたしますし、先生がもしお使いいただくことがあれば、それは構わないと考えます。

【説明員】 スケジュールにつきましては、〇〇委員がおっしゃったとおりでございますして、7月までに集中的に議論していただきまして、その後はいろんなご意見だとか、いろんな状況の変化で必要があれば開くこともあり得べしということで考えております。

【〇〇委員】 公開は、僕は大いに結構で、発言者の氏名も別に除く必要はないんじゃないかと思うんですが、委員ペーパーを基本とする、これも結構なことなんですけれども、この委員ペーパーは当然、記名付きの資料になるかと思うんですけれども、これは公開はというふうになるんですか。

【事務局】 一応委員会にお出しいただいた資料はすべて公開をさせていただきたいと思っております。したがって、委員のお名前を付したまま、そのままという形でお出しするかどうかについては、正直言って詰めていなかったんですが、その限りでは、先生方が出した紙だということを明らかにするという意味では、お名前が出る可能性はあると思います。

【事務局】 できれば出させていただきたいと思います。

【部会長】 ただ、私の意見としては、あまり名前も伏せてつまみ食いというのでも困るので、その辺のところはちゃんと常識的な扱いをしてもらうことが必要だと思うんですが。

よろしいでしょうか。

みんな、これはそれぞれ書かれた方にまだそれなりの著作権はあるはずですので、よろ

しくお願いいたします。

あと、よろしいでしょうか。

それでは、そういうようなことで進めさせていただきたいと思います。

では、きょうは、そんなわけで、第1回でございます。議論の進め方についてですが、それとも関連しまして、今後の議論の方向も含めまして、1回目に、私にメモを書けというようなことだったので、ちょっと書いてきましたので、これは短いので読みながら話をしますので、一つの議論のほんとうの最初のたたき台としてお聞きいただければと思います。

「基本政策部会における議論の方向についての試案 - 従来の道路行政からの転換 - 」行政という言葉と政策という言葉がこの後、入りまじっていますが、ちゃんと区分して使っているときもあれば、筆の調子でいいかげんに使っているところもあります。それはご勘弁いただきたいと思います。

「1. 現状認識 ～道路行政転換の機会～ 戦後、国道さえも舗装されていないような劣悪な状態からスタートした日本の道路は、およそ半世紀にわたり精力的に整備が進められてきた。この間の道路行政の基本的な姿勢は、『欧米先進国の水準へのキャッチアップ』であり、道路の水準は極めて不十分であるという認識のもとに『量的拡大』を至上命題としてきた。

今日の道路整備水準を見ると、多くの都市部における慢性的な交通渋滞や、年間死者約9,000名にも達する交通事故、高速道路ネットワークの地域格差、電線や看板などによる沿道美観の欠如など、確かに不十分な部分も少なからず存在するが、一方では、道路の量的ストックはある程度の水準にまで形成されてきたと言える。そのため、初期においては、道路整備を熱心に望んだ国民も、現在では、地域によっては、これを必ずしも歓迎するものとはなくなっている。すなわち、道路ストックの増大とともに道路整備の限界効果は大きく減少したのである。

加えて、バブル経済の崩壊を経て経済の低迷が続き、少子高齢化の急速な進展、地球規模の環境問題などとあいまって、道路への投資環境の大きな変化が進み、道路行政を取りまく経済社会情勢も大きな転換期にあると言わねばならない。

この際、日本の道路行政は、『一定の量的ストックは満たされた』ことを認め、これまでの『量的拡大』路線から、必要性の高いものとそうでないものを峻別して、無駄なく投資し、あわせて既に形成されたストックを改良して質的向上を図り、有効活用する姿勢に転

換すべきであるを考える。

昨今、有料道路制度、道路特定財源制度、特殊法人民営化など、戦後の道路整備を支えてきたシステムや制度の改革が強く要請されているが、これは道路行政が時代の要請に十分対応できていないがために生じた利用者や国民と道路政策の間の意識のギャップに起因するとも言える。

換言すれば、現在では、既存の道路行政の存続が限界に達していることを意味しており、国民と道路行政のギャップが90年代以降急速に目立つようになってきたことを省みれば、道路行政は既に時代の変化に遅れをとっているともいえよう。

しかしながら、発想を変えれば、こうした今日の時代の変化と改革への要請は、既存の『量的拡大』路線を転換し、『新たな選別的な重点投資と、既存施設の改善と有効活用重視へ』と政策を切り替えるまたとない機会であるとも考えられる。

近年、世に出された英国の交通白書『A New Deal for Transport: Better for Everyone』や、ドイツ交通住宅省の年次交通報告『Verkehrs bericht 2000: モビリティの高い未来への構想』でも、このような展開の方向が極めて明確に示されている。

道路行政は他の公共事業部門に先駆け、政策や組織、制度の面で戦後の社会資本整備をリードしてきたと言って良い。今こそ、道路行政が再び効率的な公共事業への大転換を先導する役割を果たすことを期待したい。本部会では、現在の道路行政を取りまく情勢を、今後にわたる『道路行政転換の契機』にとらえ、従来の政策の善きものは残し、改めるべきは改め、今後へ向けて建設的に道路行政のあり方を審議すべきと考える。」

これが一つの私の考えている全体の方向かと思います。

2番目、その個別の内容であります。

「2. 新たな道路行政の方向性 ～選別投資、改良と活用への転換～ 言うまでもなく、道路は最も基本的でかつ大規模に広がるインフラストラクチャーであり、国民の厚生を確保する基盤である。したがって、国民生活の向上のために必要な道路整備は十分に進められなければならない。同時に、これは国民の貴重な共有財産であり、これを有効かつ適切に活用することは、今後の我が国の経済活力や生活の質の向上に枢要な影響を持っている。このような認識に立ち、この機会を逃すことなく衆知を集めて、道路行政の転換の新たな方向を見出すよう検討すべきである。

このような視座に立って、本基本政策部会の議論を、徹底した情報公開のもとに、次のような方向に展開していくことが必要であるとする。

『量的拡大』重視から、既存のストックの改善へ活用を最大限に考慮した『峻別した新規投資と既存施設の有効活用』へ

市街地において『車中心』の施策から、自動車利用抑制、生活道路の復権、沿道環境・地球環境の改善も考慮した『歩行者・自転車など生活者重視』の施策へ

『道路単独主義』から鉄道と他の公共交通機関との適切な役割分担を考慮した『インターモーダルな総合的交通システム』の構築へ

『全国一律の“均衡ある発展”』から「地域ブロックを主体とした個性ある地域づくり」の支援へ

『事業量確保のための事前評価システム』から『成果を重視する事前評価システム』へ

環境改善・物流効率化、モビリティの向上等の観点に立って、料金を変えるなどの『弾力的な料金政策の導入』へ

以上述べたように、過去の経緯にとらわれることなく、道路政策の最終目的たる国民福祉の向上に立ち返って、今後の道路行政の進むべき方向を検討すべきと考える。部会のメンバーにとどまらず、各地域、各界・各層の方々から多くの意見をいただきながら、国民的に議論を進めていくよう、そのための仕組みを整えることが必要であると考えます。」

以上でございます。

これはほんとうの私のここでの議論の試案でございます。いろいろ考えて、別の考えのほうもあるかと思いますが、あと25分ぐらい時間がありますが、きょうはご自由に意見を出していただければと思います。

それから、さっき言い忘れましたが、これは部会と言うものの小さなワーキンググループでございますので、ぜひ道路局の方々にもこの議論と一緒に参加していただければと思います。私どもは、今までの審議会のように、事務局のほうに質問して答えていただくということばかりではなく、一番の専門家たる道路局の方にもどんどん意見を出していただくことをしたいと思います。

それから、時間があつたらの話であります、場合によっては、これは聞いていただいている方にもご意見を出していただくお時間をとってもいいかと。参考にさせていただきたいと思います。いつもできるとはもちろん約束できません。

どうぞ。

【○○委員】      ご指名ですので。

今の会長の文章が非常に正しい方向を示唆されているんじゃないかという気がしますが、果たして量的に十分な道路が今あるのかと言われると、私ははっきり言って、まず量的な部分もかなり不十分ではないかという感じがします。特に先ほどもご指摘がありました東京とか、都市環境のところでは不十分なところがありますし、また、国の安全保障という観点からもほんとうに日本海側と太平洋側でちゃんと道路がうまくつながっているのかどうか、どちらかが寸断されたときに、別の方向で物が動かせるかどうか、その辺がまだ気になるところが多々あるような気がします。

もう一つ、今ある道路を十分活用しているかという点で私は非常に気になるところがあるんですが、例えばかなり道路の幅が広くても、そこに何台か違法駐車があるだけでとんでもない渋滞がいつも発生しているという地域が私の近所にも多々ありまして、その1台か2台の違法駐車さえなくなれば、かなりスムーズに流れる。インフラの問題じゃなくて、これはどちらかというとソフトのほうなんです。私もよく思うんですが、私が前に住んでいたアメリカの、あまり海外の例は出したくないんですけども、駐車禁止という発想が、都内は全部、一応駐車禁止ということになっているようですけれども、もう一つ、停車禁止というのがあっていいと思って、ノーパーキング・エニタイムというの、ノーストッピング・エニタイムというのがあって、これはどうやってアメリカで見分けるかというの、赤になっているか、黄色くなっているかなんです。赤のところは、自分が車から離れることは許されていない。それは道路の交通にほんとうに問題を引き起こすようなところはほとんど全部赤になっているわけで、黄色のところとか、白とか、それはほかにもあるわけですけども、こういうゾーンをもっと日本で設けて、絶対とめてもらっちゃ困るところは赤にしてしまう。そうすればかなり交通の流れはよくなるんじゃないかなという気がします。

今、全部駐車禁止というと、全部駐車してもいいよと言っているのと大体同じことですから、それが蔓延していますけれども、ここだけは絶対だめよ、ここに駐車していたら罰金がとんでもない金額になりますというのが打ち出されれば、今ある道路、これはかなり流れがよくなるんじゃないかなという気がします。

もう一つ、今度は今つくっている道路ということなんですけれども、皆さんも随分、いろいろなところで長い間、苦労されて、特に明治通りですとか、あの辺、整備されていると思うんですが、何十年も待って、やっと道路ができてきた。私もアメリカに移住する前は東京の白金に、といっても当時の白金はそんなにすばらしいところじゃなかったんです

けれども、住んでいて、そこでも既に明治通りの天現寺とか渋谷橋のあたりが、拡張工事は始まっていたんです、今、やっとそれが実を結び始めて、30年ぐらい皆さんやっていたんだと思いますが、ところが、そのできた道路を見ると、やっぱり片道1車線なんです。道路自体はものすごく広がっているんですが、なぜ実際に1車線しか通れないかというと、まず、歩道がかなり確保してある。〇〇先生の話の中に、歩行者、自転車など生活者重視という指摘があって、これはちょっとぶつかってしまうんですけども、あの辺、こんなに歩行者がいるとは思えない。でも、おそらくそういう基準でマニュアル的にどのくらいというふうに決めちゃった結果、そこに違法駐車があると、また1車線になっちゃうんです。違法駐車を排除すれば片道2車線になるんですが、どう考えても、この国にそのような警察力があるとは思えない。どうもいろんな日本の話というのは、警察力を前提にいろんなことがなされているわけですけども、結局は警察力がそこに行使されていないので、違法駐車が慢性的に発生している。結局、違法駐車がありますと、残った部分で2台通るのは非常に厳しい。皆さんやっていますけれども、結局、バスか何かが走っちゃうと1車線になっちゃって、30年間、兆円単位のお金をおそらく皆さんはかけられたと思うんですが、それで何の進歩があったんだ。こういうことがおそらく国民の、または都民の道路行政に対する不満、30年待たされて、結局は実質的な改善はほとんどないじゃないか。これはもう50センチ、または80センチぐらい歩道を縮めて、それでも十分人が歩けるところは残るわけですが、ちょっと植えている植物の場所を減らしていただければ、違法駐車であっても2車線十分通れるようになる。そういう状況になれば人々はやっぱりよかったなという気持ちを持つと思うんですが、あのままだとほんとうに30年間待たされて、何だったのかという気持ちを持ってしまう。だから、私は、その辺はもう少し大胆、柔軟にやっていただいて、マニュアルどおりに新しい道路ができたから、歩道は何メートルとやるのではなくて、十分警察力を発揮できないという前提で、どうやって2車線確保するかという発想でやられれば、今やっている範囲の中でもかなり大きなことができるんじゃないかなという気がします。

【部会長】      ありがとうございました。

あと、いかがでしょうか。

【〇〇委員】      非常に重要なテーマでありまして、私としましても、せっかくお引き受けしたんですから、一生懸命やらせていただきたいと思います。

1回目ですので、伺おうと思うんですけども、やはり日本にはそう残された時間はな

いし、ここでせっかく審議して、妥当な結論が得られるのであれば、それは全力を挙げて実施に移していただきたいわけなんです、その辺はどういう今後の展望をお持ちか、まず伺いたい。これが1点目です。

2点目は、もちろん郊外の幹線道路は重要な審議のテーマとして、私もいろいろ意見がありますけれども、都市内の道路も非常に重要で、都市計画道路の整備、今、おっしゃられたように非常に長い時間がかかって、それは流れを流す道路だけでなく、広場も非常に大きな道で、そういった都市計画道路及び広場等そういったもの、それは今回の勉強の中にどのくらい入ってくるのか、そこを。これは質問です。

あとは、2つ意見ですけれども、やはり今、〇〇先生がおっしゃられたのはどれも私は賛成なのでありますが、もうちょっとつけ加えるとすると、道路の定義を見直すというような考えをしたほうがいいんじゃないか。それはフィジカルな道路の定義だけでなく、ファンクショナルな道路の定義を見直したほうがいい。

それからもう一つは、最後ですが、道路をつくるのみならず、その後のマネジメント、それをどう使っているのか、それは今、〇〇委員がおっしゃったようなオペレーションの問題もありますが、ユーザーと一緒にになってマネジメントをどうやるか。その辺もぜひ提言に入る必要があるんじゃないかと思います。

【部会長】      ご意見ありますか。

【事務局】      ここでの議論がどうなるかというご質問にお答えしますと、先ほども申しましたように、これはこれからの長期計画のもとにしたいと考えていますので、ここでの議論を踏まえて、次の長期計画を組み立てたいと思います。その中心になるべく部分をご議論いただいている。こういうことでよろしくお願いしたいと思います。ものによっては、来年の概算要求の段階で間に合うようなものであれば、予算要求の必要なものはそれに入れさせていただきますし、そんなことがなくなつて、道路局の判断でやれるものについてはどんどん採用していきたいと思います。

それから、広場だとか、都市計画道路についての関係はどうかということですが、都市局の技術審議官も来ていただいておりますように、都市地域整備局が主として道路財源等でやっていただいている部分は全部カバーできていると思いますので、どうぞ遠慮ないご議論をいただければと思います。

それから、マネジメントの問題は確かに難しい問題で、〇〇先生がおっしゃった話、あるいは〇〇委員が言っていた話は、それこそ省庁の縦割りの話をしてはいかんです

が、公安委員会や交通警察との接点になる部分が非常に多うございます。過去にもいろいろ両者の間で議論があったことは事実ですが、我々も、つくる人、食べる人じゃありませんが、つくっちゃった後は知らないというようなことではだめなんじゃないか。国民の財産として道路空間を管理させていただいているのは我々ですから、それがどのように使われるのかについて、あまりに無頓着過ぎたのではないかという反省を持っておりまして、そういう意味からいうと、新しくどこまでできるかということを初めに申し上げてはいけないんですが、少し踏み込んでみるという努力もする必要があると思っております。

【○○委員】      ありがとうございます。

【部会長】      行政のほうがよくその行政分野に入るというのは、これはとてつもなく難しいようなんですが、審議会の意見はあまりそここの境界にこだわらずに、公安委員会とか、そんな問題もあれば、あるいは農林だとか、いろんなほかの関係するところもあるので、ここの要望みたいなを書くことはいいんじゃないでしょうか。

【○○委員】      今、どういうことをやれば世の中にどういうふうに通じていくだろうかとか、あるいは説明責任の問題も含めてなのですが、道路局も大きく変わってきていると感じます。去年の秋ぐらいから今年にかけて特に変わってきていると思うのは、今まで道路管理者の側から道路を見ていたのが、利用者側に視点が移ってきていると思うんです。この2～3年、毎年、8月に道路の標語コンテストというのがあって、その審査に立ち会っていると、使い手の側から道路を見ていこうというように転換してきていると思います。標語を見ても、道路は黙っていたら作ってくれているものという認識から、本当に作って欲しかったら、作って欲しいと強く言うことが必要だし、いざ作ってもらったのならば、うまく使おうというふうに変わってきはじめていると思うのです。そうは言っても、実際に、自分たちの意志が反映されるというところにまで、今すぐ行けるのかどうかということについては、まだ行かせてはもらえまいという感じだろうと思います。これが河川とちょっと違うところだと思うんです。そのことからすれば、これからますます道路行政の中では、一般の人と道路との接点みたいなものが大きくなっていくんじゃないか。一部、アダプトシステムなどというふうにして、道路を自分の養子のように考えて、自分たちで管理をしていこうというような主体的な動きも出ているわけですが、もっともっと使い手が道路に関係してくる時代だと思います。これまでは官と民という図式だったのが、徐々に公と個というところに行くような気がします。官と民の関係を近頃では、パートナーシップだの何だのという言い方をしていますが、やっぱり官は官で、民は民という、官がお

上で民が下にいるみたいなものは残っていると思います。今は公人の中にも私的な面がないと説得力がないのと同時に、個人の中にも公的な面がないとこの国はもう運営していけないということまでできているのではないかと思います。NGO、NPOの動きなんかも見てもそう思います。全部がそこに来ているかというと、まだまだ市民運動も成熟化していないところもありますが、でも、間違いなくそちらの方向に行っていると思うんです。ですから、道路という公的なものの中に私的な欲望がどうやって償却されたり、どうやって沿うものなのか。あるいは私的な個人の欲望の中で公的なものがどう作用するのかということを考えていかなければならないと思います。

道路も「うまく使おう」から「一緒に創ろう」というところまでどうやって持っていけるか。要る、要らないも含めて、あるいは作った道路の目的とか、形状、デザインも含めて、一緒にやっていくんだよということにどうやって人の思いを持ってこさせるかというのが多分、次なる長期計画に必要な視点ではないかと思います。河川が身近な「川」という形に変わってきたように、道路も「道」というところを視野に入れて変えていかないと、財源はないし、環境も有限のときを迎えているということからしても難しいんじゃないかなと思います。そういう意味では、今、日本国に横たわるさまざまな事例の極めてシンボリックなものとして道路というのをとらえていくということなんじゃないかなという気がしております。

【〇〇委員】 資料をいろいろ拝見させていただいて、どれもこれもほんとうに立派にできていると感じました。大変に親切だし、書いてあることも一つ一つ正しい。〇〇先生がご説明くださったこのペーパーについてもそのとおりだと思うんですけども、キーポイントになるのは部会長がテーマに掲げていらっしゃる道路行政の転換ということですね。そしてこの部会の成果としては、転換のシンボルになるような決定、数は少なくとも良いから、そのかわりインパクトが大きいものが出ると思います。先ほどの審議会の塙さんの会社、日産。すばらしく変わりましたね。私の仕事は経営コンサルタントなんですけれども、企業が方向の転換とか、体質の転換をやるときは、コンプリヘンシブなものを作って論点をいっぱい出したって全然変わらない。象徴的な、シンボリックで核心を突いたものを強力に一つ掲げるのがベストです。それができると、そこからドミノ倒しが始まる。塙さんがなさったことというのは、外資を入れて、青い目のトップを入れて、その上でそれまでのシンボルだった村山工場を閉めるところから始めた。それで流れが変わりました。そこから後は、労働組合の体質も変わったし、工場の生産性も上がったし、出てく

る車のデザインも変わってきた。販売店での手厚いサービスの姿勢も生まれて来たとし、顧客対応主義というのにも根付き始めた。価値観やアクションが変わるというのは、全体を網羅的に、正しいことをいっぱい山のように書き出すよりも、一番大事なところを押さえて、そこにフォーカスするというのがうまくいく秘訣だと思います。

では、一番大事な核心というのは何かということがこの分科会の枢要な議論になると思うんですけども、私は部会長がペーパーの中で掲げていらした選別的な重点投資というのが本部会の核心になると思います。どういう観点で、どういうクライテリアでどう選んで、そこを重点投資の対象にするべきなのか。こうした議論にフォーカスするとおもしろいんじゃないかと思います。ここに出てきている資料の中に挙げられている、国民からのいろんな不信感だったり、不満だったりというようなことが、新しい選び方をして重点的にやって、有効にアピールするというのがうまくできれば半分以上は解決するのではないかと思います。経済効率と投資の妥当性というこの論点に関する主要課題以外の付帯的な事項、例えば景観とか安全とかについては、二義的に考えても良いのではないかと、個人的には思っています。

申し上げたい点を繰り返しますと、あんまり総花的にならないで、道路行政の転換のシンボルとなるような、絞り込んだメッセージを出したいということ。いっぱい正しいことを言うんじゃなくて、たった1点に収れんできたらベストだと思うし、それを具体的な提案に落とした形としては、これが今までと全く異なるクライテリアの提示、つまり事業対象とする道路をどう選んで、どこにどうつけるか、そのクライテリア自体の抜本的な転換ができればおもしろいんじゃないかと思います。

【部会長】 意見をどうぞ。僕が当てるのを待っていると回ってこないから。

【〇〇委員】 限られた時間ですが、基本政策という名前ですから、新世紀の中で、道路政策というのはこうだと、光るものが出てくればいいなと。それに対して、幾つか、ある程度私は都市計画の近いところの代表で選ばれたと思いますので、自分なりにまたメモを書いたり、また注文をつけたりしたいと思います。

やはり一つは、国民の道路行政に対する批判はかなり明確に今回、資料が出ていますが、一方で、今まで国なり地方自治体なり、道路にかかわっている方から見えて一体何がネックだったのかというと、逆にその観点もぜひ少しまとめてほしいという気がします。例えば首都圏の渋滞箇所というのは、もう何十年も同じ場所を大体いつも報道していますね。なぜ進まないのか。これは多分お金の問題なのか、どうしても地権者がどかないのか。どか

ないなら、なぜ収用できないのかを含めて、やはりどこかがネックになっていると思うんです。ですから、それがこの中で全部解決できるかどうかわかりませんが、おそらくそれは行政側の方々なりの観点から見ると、これがネックだというのは、それはそれで審議会に出してくることが必要だと思うんです。

それから、この中でどこまで議論できるのかちょっと私は自信がないという怒られてしまうんですが、それは〇〇委員、〇〇委員がいらっしゃるので、多分大丈夫だと。やはり道路特会、それから財源の問題とおそらく国がどこまで道路の整備と維持管理に今後お金を出していくべきなのか。金額でなくて、考え方だと思うんですね。やはり今でも全国的にむしろ国道昇格というのがこの何十年かずっと地方の首長さんなんかの要望で来たと思うんです。それは国でお金を出してつくって、その後メンテナンスしてほしいというわけですから、やはり国が管理する国土の中の空間というのは、おのずからどこかで仕切りがあるはずでありまして、ですから、そこら辺のポリシーがないと、一方では、公務員自体とか、国のこういう組織が維持できなくなった場合に、ばっさり、それはもう無理だと。今でも考え方がないと、逆に言うと、当然そういうことも起こり得るわけでありまして、それはダイエーもそうなんですね。公共財も突如破綻するかもしれない時代になってきていますから、その哲学なり、要するに国としてかかるのは何なのか。そこが基本で、それともう一つは、それとセットになりますが、地方行政なり、国が補助金なり、何らか税制なり支援すべきか、すべきでないのか。つまり、単に、国と地方の権限なり財源を移譲するかではなくて、どこが国を政策的に後押しすべきかとか、むしろそこら辺が問われている部分じゃないのかなと私としてはあります。

それから、おそらくこの中の検討では、基本的には幹線道路なり、都市計画道路が主体だとは思いますが、国民として道路というのは身近な生活道路も入っているわけでありまして、いわゆる現状で言いますと、日本ではまだ4メートル道路すら広がっていない部分が圧倒的にある。これは非常に情けない現状があるわけで、そうなってくると住宅局や何とか、そういう仕切りは今回やめまして、その一番身近な部分の道路のインフラも、現状では非常に問題があると私は思っています。それは一体何なのかというのはやはり少なくとも道路について、全体を議論するという形で少しはやりたいなと私自身は思っております。

と申しますのは、阪神・淡路の復興の場合でも、やはり道路を6メートルぐらいにするとか、そういう議論をほんとうに苦労してやっているわけです。それに対応する、実は財

源措置でものすごく苦労しているということがありまして、やはりそういうものが一方であるというのがあれば、もっと国民的には自分の身近じゃなくて、別の日本の全体の中でこういう場所をどう見るんだという議論もあれば、それはそうですかねと、理解度も随分違ってくると思います。ですから、やはり身近な部分についての道路というのは大変、公共空間として、またそれに対してガソリン税が使われているという実感が、少なくとも都市住民を中心におそらくないんじゃないか。そのために非常にいろんな形での反発が来ているんだろうと思います。

それから、もう1回、ちょっと明治以降をぜひ見てほしいんですが、明治の路面電車は、実はあれは当時、私営でありまして、しかも路面電車を敷設するための利用者料金で道路拡幅費用をたしかやっているはずなんですね。ですから、私、今の高速道路、首都高速道路を見ても、歴史的に見て、日本国政府というのはお金がなかったせいかわかりませんが、都市部の道路の整備に対してあまりお金を使ってこなかったんじゃないか。基本的に、利用者負担でつくってきたというのが、これは明治の路面電車に伴う拡幅とか、それから、戦災復興もそうですし、戦後の高速道路を有料料金で償還するのもそうですが、基本的にその方式で来ていた。やむを得ない選択だったと思いますけれども、そろそろ都市化社会になってきて、都市住民が多いという中では、それも限界に来ているのかなという感じがいたしますので、おそらくイベントをやって、国体をやって道路をつくる、そういうやり方ももう無理だ、国体も一巡しましたのでないと思いますので、そこら辺を考え直すのが一つの役割になるのかなと私はちょっと思っています。

【部会長】 皆さん、たくさんの方はご存じだと思いますが、〇〇先生は東京の都市づくりの歴史的な経緯を大変よく調べてこられて、幾つかの本もお書きになっておるわけですが、とにかく東京がなぜこんな、道路もそうですし、公園もそうだし、町自体が惨めったらしい首都になってしまったのかというのを大変悔しい思いでもって、過去の人やり損ねたこと、あるいはみんなでつぶしてしまったこと、そういったことを書いておられるわけです。これはいろんな事情があったんでしょうけれども、それが知識もご見識もぜひこの中に投入していただければと思います。二度と同じことをまたやりたくないという思いを私はしているんですが。

【〇〇委員】 あと2～3点、ちょっと細かい点でつけ加えたいなと思うんですが、この資料を見ますと、また「欧米に比べ」という表現が出てくるわけですが、どうも欧米に比べるというと、日本の皆さんは、ああ何とかやらなくちゃいかなのかなという気になる

部分がこの国にはあるんですね。でも、もう今、我々が競争しているのは欧米ではなくて、すぐ隣のアジアであります。アジアの社会資本整備のスピード、これはほんとうにびっくりするぐらい速いわけで、上海とか北京なんて行ってみると、向こうに着いたらどっちが先進国かわからないぐらい向こうのほうが整備が進んでいる。

今、日本の一般の国民の皆さん、そして特に企業の経営者の皆さんは、プラザ合意の後の円高で1回、外へ出ちゃったわけです。それまでは、日本で生まれて、日本で物をつくって海外に輸出するということを何の疑問も持たなかった方々が1回、外へ出てみますと、何と仕事がやりやすいのかと。何だ、道路はただなのか、こういうことをびっくりするぐらい経験されて、当然、企業はそういうところに行かないわけです。日本よりも条件の悪いところに行くことは絶対ないわけですから、そういうところばかり行く。ますますそういうことを皆さん学んでしまって、それで今、国内を見ると、道路は高いわ、狭いわ、渋滞ばかりしている。それなら国内で投資するよりも海外で投資しよう。国内で全然投資していないような企業をよく見ると、海外ではかなり投資しているんです。これだけバランスシート不況とかいっぱい、私も言っている1人ですけれども、そのバランスシートを抱えていて、もう国内では投資できないと言っている企業も、海外には随分投資している。これだけ言ってみると国内は見捨てられているわけで、それは、私はやはりもっと国内でやれることがたくさんあると。今、財源という話がありましたけれども、今の日本の国債の長期金利は人類史上最低であります。これ以上低い金利は人類の史上で1回もなかった。大恐慌のときにアメリカでさえ10年国債が一番低かったときで1.85%という記録があります。今の日本で、きょうは1.47%ですけれども、それでお金が調達できてしまうということを考えれば、私は今こそ社会資本整備をやる歴史的チャンスではないかと思うわけですが、どうも国民の判断といいますか、マスコミの論調は100%逆でして、こんなに安くお金を調達できるのに、やめろという大合唱になってしまっている。それはつくってきたものが十分アプリシエートされていない。コストばかりかけてきて、何十年も待ったけれども、やっぱり同じ渋滞じゃないかということです。

それからもう一つ、やっぱり道路工事のイメージが悪過ぎると思うんです。全世界に日本の方が出向いて見ている中で、あんなに、毎日、掘って埋めて、掘って埋めて、しかも補導員みたいな人が一生懸命旗を振っているというのは、おそらくインドに行ってもないと思うし、インドとバングラデシュぐらいはあるかなと思うんですけれども、普通はそんなことはやらないわけで、それは自己責任で、皆さん、運転しているわけですから、また、

毎回、朝になるときれいに舗装して、夜になるとまた穴を掘る。もしもそんな時間を省いて、もっと早くできて、途中は鉄板が何かを置いているかもしれませんが、早く作業ができて、いいものがどんどんできてくれば、国民の認識も随分変わってくるんじゃないのかな。

先ほど塙会長の日産の話がありましたけれども、今、民間企業で働いている人たちはさまざまいいストラのど真ん中にいて、ほんとうに生産性を上げないといつ首になるかわからない。終身雇用なんていうものは完全に吹っ飛んでいる世界ですから、そういう人たちがこの道路工事の現場を見ると、もうやめてくれと。あんまりにも逆なでするといいますか、見ているだけでもむかむかして嫌になっちゃう。自分たちが置かれている環境、どのくらいストラして、どのくらい人を減らして、どのくらい効率を上げてきたかという全く逆の世界を毎日、通勤途中で、またはお客さん回りのときに、そういう状況を見せつけられるとたまったものじゃない。したがって、おそらくこれはいろいろな交通局が道路を掘るんだったら何人、補導員をつけなくちゃいけないという非常に保身主義的に走っているところからそういう結果になってしまって、これがまたコストを高めるというので、次々と悪循環を生んでいるんだと思います。皆さんも公共事業をやるときには、ここが問題じゃなくて、こっちが問題なんだということをもっと国民に説明していただいて、道路工事自体はこのくらいのコストしかかかっていないけれども、その他のものを足すとこんなになっちゃって、時間も3倍、4倍かかるんだという話を皆さんがされれば、今のこの公共事業に対するアレルギー、ほんとうに残念なアレルギーだと思うんです。最高のチャンスなのに、だれも動こうとしない。ここはもう少し工夫の方法があるんじゃないか。イメージですね、民間が置かれている状況から見た公共事業のイメージ。

それで、欧米、欧米というのではなくて、アジアにも負けているというイメージがあるから、もう少しもしかしたら日本の方、欧米は仕方がないけれども、アジアにも負けているとしたら、もう少し発想を変えてくれるのではないかという気がします。

【部会長】 先月、ドイツで話をしろと言われて、中国にアウトバーン、1万5,000キロ既にできましたよと言ったら、みんな信用しませんでしたけれども、事実そういうような状況ですね。

【〇〇委員】 2万キロです。

【部会長】 それでは、時間は大体来てしまったんですが、また次回以降たくさんご意見をいただきたいんです。ここで次から何をやっていくのかということをひとつ決めてお

きたいんです。一つは、ぜひ道路局のほうにお願いしたいのは、今、○○さんなんかがおっしゃったように、これだけネガティブな評価になってしまった理由、道路局の中で考えられるものをぜひ考えてほしいです。さっき局長の話も反省の言葉のようなのが出ていましたけれども、どういうふうなのが問題なのか、時間がかかることもあるし、余分なものをやっているものもあるし、いろんなものがあるけれども、とにかくネガティブな意見の出るもの、それからできればポジティブに評価されるもの。どちらかという、さっきの資料なんかもポジティブに評価されるものを念頭に置いておられるようなんだけど、そっちだけでは従来どおりのことになってしまうので、やる人は非常に愉快でないと思うんですが、箇条書きでも何でもいいので出していただく。場合によっては、その中に数値的な資料なんかあれば出していただけるとありがたいんですが、環七に50年かかったとか、いっぱいいろんなものがあるわけで、それはどこがどういうふうなことでそんなになってしまうのか。

それからもう一つは、委員の先生方のほうにも宿題がいっぱいあるんですが、まず一つは、さっき○○委員がおっしゃったんですが、あんまりコンプリヘンシブな話ばかりしてもアピールしないぞということで、実はきょうも、私はそんな話を午前中にしていたんですが、この国土交通省の中での技術開発課題というのを議論していたら、100か150か課題が出ていて、そんなのをやったって、だれも気にしていないので、諮問書に書かれるとき、どのようにしてそれを書くのかと言ったんですが、やっぱり多過ぎる記述は、アピールでありインフォメーションですから、そういうふうなことは極力避けたほうがいいと思う。だけど忘れていないということはちゃんと列挙しておいたほうがいいんだけど、前面に出すのは、今おっしゃったような話なのかなと思って、私は聞いていたんです。そんなことも、どんなのが大事なことになるのか、ぜひ考えて折々、ご意見をいただければと思います。

それともう一つ、3つ目なんですが、実は次回の日をちを決めなければいけません。第2回、それはどのようにして決めればよろしいですか。

【事務局】 お手元に、日程調整表という1枚紙がお配りしてございます。3月の下旬から4月いっぱいまでのスケジュールを入れさせていただいてございますので、できましたら3月27日、28日、29日という下旬に一度させていただけたらと思うのでございますが、ここの欄にそれぞれお印をつけていただきまして、これを事務局にお送りいただけないでしょうか。その中で先生方の集まれる人数の最大に多いときを選びまして、ご

連絡させていただきたいと思います。

【部会長】 皆さん、大変お忙しい方ばかりですので、全員そろうということは無理かとも思いますが、一番多いときにやらせてもらいたいと思います。ただ、そんな会なので、絶好の機会を失わないためにも、〇〇さん、お忙しいでしょうけれども、可能な限りご出席をお願いいたします。

次回、何のテーマでやるかなんですが、幾つかテーマはあるんでしょうが、またこれをみんなでして案をつくってもいいんですが、できれば次回は、きょうのような一般論ばかりしていたってしょうがないので、少し絞ってやりたいと思うんですが、例えば生活の質を高めるための道路、そういうふうな切り口なんていうのは1回目、どうだろうか。例えば2回目は、さったおっしゃった経済活力、あるいは国際競争力、いろんな産業上の問題、そのための道路ということに加えて、逐次、あるときは事業執行上の問題というものもあるでしょうし、そういうふうなので5回か6回に分けてやるということで、次回は、生活の質とか快適な生活。まず生活の道路ということを初っぱなにします。そのほうが食いつきやすいかなと思うんですが、こんなので、どなかに少し最初に、考えを5分でもいいんですが、ご披露していただければと思うんですが、どうだろう。〇〇先生あたり、お願いできませんか。

【〇〇委員】 じゃあ、2人ぐらいペーパーを出すということで。そのほうが気楽です。それと、できれば次回、3つぐらいでも、ちょっと先生のご都合で候補を言っておいていただけるといろんな日程がとりやすいので、できれば。欠席の委員の方もありますから、この場で決めるのはちょっと問題だと思うんですが、多分、この中でかなりだめな日程を除かれていますね。

【部会長】 なるべくこの場で決めたほうがいいですね。次回からそうします。

それでは、申しわけありませんけれども、〇〇先生が主に話していただくということで、やっぱりストックの多い人からやってもらったほうがやりやすいだろうし、よろしいでしょうか。

それでは、きょうは初回ですので、こんなところで終えたいと思います。次回から、またよろしくをお願いいたします。どうもありがとうございました。

— 了 —