

第2回道路計画合意形成研究会 議事録

平成13年10月2日

10:00～12:00

於：国土交通省会議室

【事務局】 皆さんお揃いでございますので、ただいまから第2回の道路計画合意形成研究会を開催をいたしたいと思います。

本研究会は第1回目が9月14日でございます、本日が第2回目となっております。本日、所用のため欠席になっております委員には、昨日夕方に第1回と第2回のご案内を説明し、ご意見を伺っております。後ほどご紹介をさせていただきます。

それでは、第2回の研究会の議事に移りたいと存じます。これ以降の進行につきましては、委員の先生、よろしくお願いいたします。

【委員】 おはようございます。

それでは早速、第2回の議事に入りたいと思いますが、お手元の議事次第に従って進めていきたいと思っております。

最初に資料-1になりますが、前回の議事要旨の確認と、前回、委員の先生方からいろいろご指摘があった点に関してのご説明と、この2つをあわせて、まず事務局からご説明をお願いして、あと、本論に入るという進行にしたいと思っております。

ご説明をお願いいたします。

【事務局】 お手元の資料でございますけれども、上に1枚紙が3枚。次第と名簿と、座席表がございます、その下に配布資料のリストがごらんいただけます。資料は1から4と、参考資料1、2、3、4でございます。

資料の2、3、4が今、委員の先生が言われました本論でございますので後半とさせていただきます、資料1と、あわせて参考資料の1、2、3、4が前回、宿題になっておいた追加の資料でございますので、この部分についてご説明を申し上げたいと思っております。

まず、資料1の議事録ですが、今日つけておりますのは概要にした資料でございます。ただ、事前に既に先生方のところに詳しい議事録をお送りをいたしまして幾つか意見もいただいております。ということで、この説明は省略をさせていただきます。

議事録の事前にお配りしました詳しいものについて、お名前を伏せた形で、きょう、よろしければ、ホームページのほうにアップをさせていただきたいと思っておりますので、ご了承いただきたいと思っております。

なお、先ほど話がありましたように、本日ご欠席の委員の先生から、前回、今回の資料について2点意見をいただきました。非常に難しいご意見だったんですが、1つ目は、フォーマルな枠組みはこんな感じだろうね。ただ、実際にうまくまとめていく工夫をどうしたらいいんだろう。どこをどう書きかえるというご意見ではなかったんですが。他の少数な強烈な利害を感じている人だけがいろいろな意見を構想段階ではおっしゃるんでしょう。

もっと多くの人に参加していただいたり、情報のやりとりをする工夫とか、うまくまとめるための考え方とか、どういうふうにまとめるかというような工夫を少し書く書き方はないのかな。というようなご意見が1つございました。

2つ目は、第三者機関についてでございます、これはヨーロッパでは委員会などのやり方があるけれども、日本で必ずしもきちんと機能しているとはいえないんじゃないか。あるいは、先生のご意見では、アメリカは、どちらかという、最後は政治で決着をするというやり方なんではないかなということでしたが、日本でどういうやり方をするか、うまく機能させるための工夫としてどんなものがあるのかというようなことをおっしゃっておられました。場合によっては、次の段階の計画段階のやり方との整合。これを、同じような委員会でやるか、あるいは後ろで委員会があるんだから、前は行政中心にやってもいいんじゃないとか、幾つか日本にあったやり方をもう一度考えてみたらどうかというようなご意見でございました。

2つとも難しい、前回もご議論ありましたような、ほんとうに根づかせるというか、うまく機能させるためというご意見でございました。

それでは、参考資料の1から4につきまして、ご説明を申し上げます。

(以降、参考資料の説明)

【委員】 はい、ありがとうございます。

それでは、今までのところのご説明に関してご質問、ご意見等がございましたら、どうぞお願いいたします。

議事要旨のほうはこれでよろしゅうございますね。

【事務局】 今日のバージョンは特に、研究会用資料としては出ますけれども、もっと詳しいものをホームページにアップさせるつもりでございますので、お手元に事前にお送りしたものがより詳しいものとして出るというふうにご理解いただけたらと思います。

【委員】 参考資料1に関連してなんですけれども、比較的新しい事例をお集めいただいたわけなんですけれども、試行事例としては、これの以前にも結構ございますね、植木バイパスの例とか。ああいうのからこういうことが変わったとか、こういうことがさらにつけ加わったとか、何かございます？

【事務局】 それぞれが現地に合わせた単品生産みたいになっていて……。

【委員】 ということは、あまり状況的には変わっていない。だからこそ、今我々が議論しているようなものが必要であろうと、そういうふうにご考えていいですか。

【事務局】 ええ。そもそもルールがないことによって、一個一個つくっていかなくてはいけない、その手間をなくしたいと。

【委員】 はい、わかりました。

【委員】 全くケースバイケース。

【事務局】 そうです。

【委員】 本省に相談があって、こういうふうにやったらどうかというような……。

【事務局】 まさに単品生産でやっている。

【委員】 そうですか。

「P I」という言葉を使い出したのはいつからなんですか。これも別に、特段のきっかけがあるわけでもなく、定義があるわけでもないということですか。

【委員】 多分、キックオフレポートを、今の五箇年計画の前の段階の建議をつくるときに選びましたよね。あのときにP I方式というのが多分、公式の文書で出されたと思います。

【事務局】 そうでしょうね、ちょうど5年前になりますね。

【委員】 逆に、これはちょっとやり過ぎではないかとかいうようなこともなかったという、指導をしたというようなことも……。

【事務局】 いや、そういうのはありません。

【委員】 はい。

先生、よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員】 あと本論があるわけなので、必要に応じて戻っていただいてもいいですけども、外国の比較研究に関しましては、細かく言っていたらきりがないのでしょうけれども、大体こんなところでよろしゅうございましょうか。

後で、またお気づきの点をご指摘いただくのは結構だと思います。

それでは、必要がある限りまた戻ることもあり得ますということで、本論のほうに進みましょうか。

それでは、資料の2から4につきまして、これも一括してご説明をいただいて、その後、議論をしたいと思います。

(以降、資料説明)

【委員】 ありがとうございます。

資料をよくまとめていただいていますし、ご説明も明確ですので、早速中身に入りたいと思いますが、特に資料3を中心に論点整理に則って議論していきたいと思いますが、それ以前に発言しておきたいとか、何か重要な構造的なところ、あるいは題材的な問題で指摘、ご質問等がございましたら先にお願ひしたいと思います。これを材料にして進めるということでもよろしゅうございましょうか。

先ほどのご説明だと、今日ご欠席の委員にもこれはお見せしてあって、先ほどのご意見はすべて踏まえてという……。

【事務局】 はい。これもごらんいただいた上でのご意見です。

【委員】 また改めて、必要な関係箇所でも適宜繰り返してください。なかなか難しいご意見でしたから。

さて、ご発言をどうしましょう、順を追っていくのがいいか、ざあっといってしまいたい、先生などは大分いっぱい線を引いていたような……。どうされます？ どちらがやりやすいですか。

【委員】 どちらでもいいですよ。

【委員】 では、一応この目次、基本的な方針、最初の総論のところ何かございましょうか。1ページ、2ページということですかね。

はい、どうぞ。

【委員】 1、2ページのところですが、これ、最初の四角の1で の(八) 計画原案という言葉が出されていて、これと参考資料-2で比較しますと、日本の場合には国幹道、それから高規格道路は基本計画の決定という手続が既にあるわけですが、それ以外については特段こうなっていないわけで、今後すべての道路計画を出していく必要があるのかどうか分かりませんが、「計画原案」自体を世に出していくこと自体が構想ルートの話とセットになってきますので、「基本計画」という用語を使うかどうかは別として、これは1回すっきりさせたほうがいいかなという気がいたします。

もう1つは、「計画」という言葉と「構想」という言葉。世の人がぱっと受け取る印象と少し違いますので、もう一回全体、最後の中では都市計画の言葉、それから構想段階の話を、既に国幹道と高規格道路の「基本計画」という用語になっているということでしたら、この機会に、生活道路の話は別として、ある程度考え方というのはひとつすっきりしておいたほうがいいのかなという気がいたします。それ以外は、アセスメントを含めて、比較的同じ扱いなのかなと。

つまり、今後こういうものを世に出していくときに、言葉が一見理解しづらいというのがありますので、耳で聞いてぱっとわかるように、先ほど言ったようにいろいろな議論が手戻りにならないようにやっていきたいというのが基本にありますので、道路というものの構想から具体にするまでの一つの流れといいますか、わかりやすいようにと思います。

それから、今日の議論がこれでオーケーとなった場合に、多分、資料4が次回もっと肉づけされて出てくると思うんですが、そこにも同じ文章があったものですから、1ページの の(八)はちょっとわかりづらいので、(ロ)とか、(ハ)とか、多分法律的な用語をチェックされたのかもしれませんが、わかりづらいのもうちょっと考えたほうが。

【委員】 そうですね。

【委員】 大分慎重に書かれてこうなったのだらうと思いますが、研究会提言ということ割り切るんでしたら、最終的に将来、法律制度に乗っかる場合にはこういう用語になってしまうのかもしれませんが、ですから、先ほど口頭で、ご説明で使った用語を使用したほうがいいんじゃないのかなという気がいたしました。

全体の趣旨そのものは妥当なものだと思うんですが、ちょっと硬いなという印象があります。

【委員】 はい、ありがとうございました。

最初の言葉づかいというのでしょうか、「計画原案」という用語、この辺は部内でもご議論なさったんですか。

【事務局】 確かにおっしゃるとおり「計画原案」というと、都市計画の「計画原案」と混同されるおそれはありますので、用語はこのままではまずいのかなと。ただ、どうい言葉がいいかというのはまだ議論が詰まっていなという実態でございます。

【委員】 先生方のほうでご提言があれば。

【委員】 次回までに考えたいです。

【委員】 これは構想段階のプロセスのことですよ。でも、「計画段階のプロセスについては」というような話もあちこちにあって、「計画原案」とか、「計画案」とかいうのが紛らわしくなりますね。どちらの段階かというのが非常にわかりづらい。もっと上流の話をしているのであれば、「計画」というよりもっと上の抽象的なところの構想、何かいい言葉があればと思うのですが、読んでいて混乱を来すところがあると思います。それから、構想段階で計画を提案して、それで計画原案ができるわけですよ、このお話でいくと。前回の議論になったことでもあるんですが、ほんとうに新規のところ、ルートを選択から、全く白地のところでやる場合は、いろいろな選択肢や代替案をここで掲げて、どれを選ぶかということになるのですが、現実にはなかなかそういう道路はなさそうだなという話になったので、こういうふうな書き方になるんだらうなと思うのですが。現実から少し離れて、ほんとうに新規のものを考えると様々なルート案が出てくるということですよ。非常に典型的な、プリミティブな例だとね。そういうのがここでは出ていない。つまり、行政が幾つかの案を提示していくということを前提にした書き方ではないように読めますが、これ。ちょっと、そこら辺が.....。

【委員】 「基本的な方針」のところ、P Iという、こういう手間のかかることをしようとする場合には、いろいろな費用がかかりますよね。その費用について何も言及してないんですけど、今、調査費がつくということ自体が、その事業がゴーになるというようなことが、特に地元では受けとめられますよね。そういうことと、やめます、そういうこともあり得るといふのと、ちょっとどうなるのかなとか、あるいは、そもそも、こういったP Iということについての費用がほんとうに潤沢に 潤沢とは言いませんけれども、必要分だけ手当てができていのかという、そういう心配もありますので、やはりそういう費用面について特段の配慮をすべきであるというようなところをどこかに書いていただければいいなと思うんですけど。

【委員】 どうでしょう。今の先生方の発言について、何か事務局のほうで。

【事務局】 確かに要望はおっしゃるとおりだと思います。何せ、前回から2週間だったものですから。個々に議論をして詰めながらなので、通して整理できてないなとは思っておりました。

先ほどの上流の話だとわかるようにという、「計画」と言うと、明らかにやはり混乱しますから、「構想案」とか「構想」という言葉のほうがいいんですかね。ちょっと、それについて、また次回までに考えたいと思います。「計画原案」と言うと、次のプロセスから上を見たときに、上の成果が次のプロセスでは「原案」になっているというので、という名前ですから、確かにわかりにくいのではないかなという気はいたしました。

【委員】 少なくとも、制度化までにはまだ時間があるとしても、研究会報告としては

紛れのない、例えば「構想案」で通すとか、それはそのほうがよさそうですね。ちょっとご検討ください。

【事務局】 はい。

【委員】 それから、費用の話が出ていました。金はかかってもやるんだと。

【委員】 それは決してむだにはならないと、やめるといった場合にも、そういうのをどこかに書いておかないと。

【委員】 必要性というようなことが、報告書の中には出てくるのかな。

【委員】 ちょっとその関連でよろしいですか。

【委員】 はい、どうぞ。

【委員】 実は、資料 - 3 の 10 ページで、私もその話をしようかなと思ったんですが、今、先生からお話が出ましたので申し上げますと、結局、1 つは、国がみずから事業実施主体の場合には、おそらくそういう問題は起きないと思うんですが、都道府県の場合、やはり今の厳しい財政事情ですので、一種の調査経費とか、例えば、既存の都市計画審議会なんかの経費とかを活用しても、なかなか、多分厳しい事情があると思うんですね。ふだん、なかなかそれを想定して予算をとりづらいというのがありまして、この会議でも、例えば、今、速記をとって、旅費とか、それから、会議室を借り上げるとか、やはりそういう会議運営費用ですね。

それから、仮に地方の場合でも、当然、地元の方々の、いろいろな立場の方とか地元の学者も入ることは大変重要だと思うんですが、場合によっては、他の状況を知っている方も入ってきたほうが意外といろいろな参考意見を、地域の状況と無関係なほうがかえって状況が見えるということもありますので、例えばその場合に、旅費の支給というのは、多分、自治体の場合、非常に厳しいものがあると思うんですね。多分、県外から人を呼べないというような。ですから、そういう経費の確保といたら変なんですけれども、そういうのをどこか、ガソリン税なんてプールするのか、ちょっとわかりませんが、まさに道路の具体化とか事業化のために必要な費用の確保をどうするか。

それから、例えば、要するに、地元からほんとうに代替案、こういうルートは物理的に可能なんですかといった場合に、すぐ対応できるとなると、地元のコンサルタントもいない可能性もありまして、ですから、やはりある程度費用がないと動きませんので、そういうのは、仮に地元側からも、こういうことを検討してほしいといった場合に、すぐそういう調査設計費とか測量費とか、そういうようなものはなかなか実は、事業をなさっている期間ですと、いろいろな事務費が、中で何とか対応できるかもしれませんが、まさに構想しているわけですので、構想の段階ですから、多分、そういう点の手当てが非常に厳しい可能性がありますね。そこを何かやはり、まあ、研究会提言ですから、少し、やっぱりそういう経費をきちんと考えるべきだということぐらいでいいのかもしれませんが、やはりお金がないと動かない部分がございますので。

それは、例えば事業者にすべてを負担していただくというのも、ちょっとどうかなという気もします。本来の社会資本整備をきちんといい方向に持っていくために必要な経費という考え方で、何かもうちょっとできないかどうか。特に市町村の場合にどうなのかなと

というのがありますので、ちょっと、その辺をお考えいただいたり、今の制度上でも考えるのか、ちょっとよくわかりませんが、私も大変、先生のお話には賛成でございます。

【委員】 ありがとうございます。私も一言なんですけれど、1ページの、先ほど、先生がわかりにくいと言われたの(八)のところですけど、表現は工夫の余地はあるかと思えますけれど、書いてあることはかなりはっきりしていて、これは要するに、住人が嫌だと言ったらやらないよということですよ。一種の拒否権みたいなものですよ。だから、これ、読みようによってはかなり思い切ったことを書かれているわけなんですけれど、上位計画を正式に廃止するとかそんなことになるは大変だから、そっちはさわらないけれど、事実上とまっちゃうということで、それだけでいいのかどうか、ちょっとはっきりし過ぎじゃないのかという気がしないでもないんですけれどね。

あるいは、そういう決定は、未来永劫といった そもそも、市民が合意できないということはどうやって確認するかということになりますよね。当然、賛成意見、反対意見はあるでしょうから。それは各論の問題になるのかもしれませんが。あるいは、反対派が多数を占めた、合意できないというほうが多数を占めた場合に、それはもう一たん決めたらフォーエバーなのか、何か、凍結的な効果になるのかとかですね。「決定の効力」というので、後で項目を立てられていると思えますけれど、時間次元での効力の問題というのは、これは従来の法律枠でもなかなか答えにくいところで、ちょっといろいろなことを考えますと、(八)は相当思い切っているような気もするのですけれどね。ちょっと、その辺、何かコメントがあればいただきたい。

【事務局】 あらゆる可能性の議論はしたものですから、どんどん複雑かつ正確に細かくなってしまってるんですけど、おそらく必要性は認めるけれど、今示している案じゃだめだというケースと、必要性からなかなか合意できないというのと両方あるんだろうと思いますね。前者の場合は、ひょっとすると、全部だめじゃなくて、委員会でどうもこんな案も考えたほうがいいですよというフィードバックがあって、さらに代替案を追加するというようなプロセスがあり得るかもしれないなと思いました。

それから、ほんとうにあらゆる想定されそうな案があっても、メリットもあるが、デメリットを考えると、なかなか合意できないというケースは、ほんとうに上位計画に戻らなきゃいかんケースというのが出てくるかもしれないというようなことを可能性としては考えながら、どのように書くのかなと思いつつ書いておりました。

【委員】 基本的には、対極にあるような正式手続としての裁判、訴訟なんかだと、一体何が決まって、何が拘束力があって、何がもう蒸し返せないとか、一番ぎりぎり、厳密に決まるわけですよ。そういうものに対すると、この手続というのは非常に、そういう意味ではインフォーマルでぼやっとして、だからこそ、いろいろな意見も聞けるし、いろいろな柔軟性も持ち得ると。だから、何が決まって、何が決まってないかとかということあまりぎりぎり言わないところにメリットがあるんだろうと思うんですけど、さはさりながら、手続をやったけれど、結局何が決まったのか、何が決まらないのかがわからないというのも困るわけですよ。難しいところだと思うんですけど、ちょっとそういう印象を持った次第です。

さて、それでは、3ページ以下、もう、これ、時間の関係もありますので、一気に引っ越しませんか。とりあえずおっしゃりたいこと、お気づきの点、相互に関連もするのでしょうか。ダーツと言っていただきますでしょうか。

【委員】 では、ちょっと気づいた範囲で。

【委員】 どうぞ。

【委員】 「各論」の3ページでございますが、ここに提案がありまして、これは当然だと思えますが、できれば、ここにやはり環境面のことは、この時代ですので入れておいたほうがいいんじゃないかなと。具体的には、環境に対する影響もありますが、もう一つ、道路そのものが、例えば、かなり環境帯とか、あるいは街路樹とか、歩行者空間がどうなっているかとか、つまり、どういう断面の道路を考えているかというのは、やはり実際はかなり争点になると思うんですね。あるいは高規格道路に側道が入ってくるのか。やはりそういう点は、構想段階で明らかにしておくべき事項とか、そのぐらいでいいんじゃないかなという気もするんですが。

それから、5ページでございますが、「効力がない」というのはそうなんです。効力がないだけ言っていると、何のためにやっているかわからなくなりますので、1つはやはり、1キロなり、500メートルなり、帯である程度議論しているところに、例えば、いろいろな宅地造成なり、区画整理なり、あるいは、例えばいろいろな大規模な廃棄物の処分場とか、いろいろな施設なり事業の検討がなされている場合に、必ず、こういう構想道路を議論している場所だということをきちんと関係機関に伝えるということが、やっぱり結構重要じゃないかと。意外と情報が伝わらなくて、それから、気づかないということもあると思いますので。むしろ、こういう構想道路の帯を決めておく意味の効果が、いろいろな土地利用の変化とか、いろいろかかるときに、必ずそういう場所であるというのを、やはり関係機関に何か、一種の重要事項の説明みたいな感じになりますが、こういう構想が議論されている場所であると知られるようにする。ですから、一番問題なのは、多分宅地造成だと思いますけれども、きちんとほんとうに道路を通そうという場合には、上手にその用地をとるようによったほうがいいわけですし、やはり従来、言われてなかったということでのトラブルが相当多いと思いますので、私権制限ではないんですけども、そういう検討の場所であるというような、情報なり、いろいろな許認可とか土地にかかるときに情報として出てくるといって、そこら辺が重要なのかなという気がしまして、そういうようなことをぜひちょっとお考えいただければなと思います。

それから、「PI」なんですけど、研究会としてはいいのかもしれませんが、ぜひ、日本語でうまく言えないかというのを少し工夫していただいて、括弧して、PIぐらいのほうが。こういう行政レベルで議論する場合はいいんですけど、やはりまさに外に出していこうという段階になりますから。NPOぐらいですと、ある程度言葉が普及しましたが、まだPIというのはちょっと難しいんじゃないかなという気もしまして、最終的に、語感から言っても、もうちょっと、何とか。「経済」という言葉は日本人がつくった漢語ですので、ぜひ工夫していただいて、何か使っていけば、自然にそれが普及すると思いますので、そういう気がいたします。「プロセス」ぐらいは日本語になっていると思うんですけど。

都市計画決定について。2ページのところでございますが、いろいろな財政事情とかで優先度が遅くてとまっているのが、各地で多いと思うんですね。ですから、できましたら、都市計画決定がなされたものの優先順序とか、地元の事情とか住民等の反対によるとか、止まっているのは必ずしも反対だけだとは思いませんので、何かちょっとそこら辺はぜひそう書いていただいて、まさに長期の未着手の都市計画決定をどうするかという中で、場合によってはいろいろな、国道のバイパスができたり、高規格道路が別にできたりして、一種の全体のルートそのものは当時の決定と変わった場所は結構多いと思いますね、特に地方都市ですと。ですから、そういう場合には、道路の必要性じゃなくて、全体の整備が進んだ結果、個々の区間は変更していいかもしれません。道路整備を何か後退させるという意味ではなくて、ちょっとそういうことを含めて、今言った外環のようなケースだけじゃないいろいろなケースもあると思います。それは柔軟にいろいろなことをやっていいんじゃないかなという気もしますので、ちょっとそこら辺も考えていただければという気がいたします。特段、お答え等は別になくても結構です。

【委員】 私も何点かございまして、まず、先生と同じで、3ページで、構造形式的なことを、「その他必要な事項」のところで、(道路構造等)と入っているんですけど、もうちょっと目立つようにしておいても罰は当たらないだろうという気がします。先ほど、先生がおっしゃった意味で。

それと、あと、第三者機関というところですね。7ページあたりなんですけれども、計画の決定を行う際の基本方針について報告することができるという、そういう機能については、これは非常に大事なポイントだと思いますけれども、PIのプロセスについても提言をするということも、多分非常に求められる機能じゃないかと思うんですね。そのことを、8ページでは「支援」とだけ書いてあるんですけども、もうちょっと強くしてもいいんじゃないかなと。

例えば、ステークホルダーというのは、こういうのが抜けているんじゃないでしょうかとか、あるいは、コミュニケーションがほんとうに十分なのかどうかとか、あるいは、提供する情報でこんなものがやっぱり求められているんじゃないでしょうかとか、そういうリコメンデーションをするぐらいの形のものにしておかないと。何かしんどいことだけ押しつけられて、ちょっと引き受け手があるんだろうかという気がしますので、そういうニュアンスをちょっとにじませたほうがいいのかなという気がします。

それと、あと、第三者機関の任命権者についてですけども、10ページで、「計画決定機関が選定の上、委任する」と書いてあって、選定の中身ですけども、例えば公募みたいなものもできるとか、そういうふうにしておくのか。あるいは、全く中立的な立場にある学識経験者だけでいいんだろうとか。いたずらに利害の対立を持ち込むということには賛成できませんけれども、審議会方式の密室性なんていう批判もあることでしょうから、その辺、難しいんですけども、もうちょっと工夫ができればいいのになという気がします。具体的なアイデアは、例えば、公募もできるとか、そういうできる規定をつけておくとかということでもいいと思うんですけど。

それと、あと、PIプロセスの内容にかかわるところでありまして、8ページですけれ

ども、図があって、いきなり「周知」から始まっているんですけども、どういうところに関心をお持ちなのかとか、そういうスコーピング的なこととか、あるいは、P Iのプロセスそのもののガイドラインはここで提言するんですけども、もうちょっとその地域の特徴に合ったようなカスタマイズをするということも必要になると思うんですけども、そういうプロセスについての注文を承るとか、そういうふうな、もうちょっと前さばきのところがあるのかなという気がいたします。

それと、広報的には、具体的には「公聴会」としか書いてないんですけど、もうちょっとインターネット対応みたいなことを強調されてもいいのかなという気がします。

それと、一番最後、11ページですけども、「ガイドラインを公表すべきである」というふうに書いてありますけれども、ガイドラインというのはやっぱり功罪あって、罪としては、このとおりやっておけば十分であろうという変な誤解を与えかねませんので、知識データベース的なものも同時に整備することが非常に重要だと思いますので、各現場での創意工夫をむしろエンカレッジするような、そういう知識データベース的なもの的重要性も指摘いただければいいなと思いました。済みません、長くなりました。全部意見です。

【委員】 ありがとうございます。もし、何か.....。

【委員】 聞いておいていただければ。

【委員】 発言が必要だったら、どうぞおっしゃってくださいね。先に進んでよろしいですか。

【事務局】 はい。伺った上で。

【委員】 じゃあ、先生。

【委員】 例えば、7ページのところの、この「提案にあたっての判断材料」というのが、どういう意味を持って次に出てくるのかわかりませんが、例えば、のところで「今、都計審があって」ということで書いてありますが、例えば、今の都計審がそれでは十分なP Iとしての役割を果たしているかといったら、いろいろ問題点があるということはもう言われているところです。別に提案のところに出てこないことであれば、このままでもよろしいかと思いますが、ちょっとこれだと不十分になってしまうのかなと。

8ページも同様で、のところで「提案にあたっての判断材料」で「計画段階でのP Iプロセス」。これは、今回つくるのは構想段階でのP Iプロセスであるという意味で、もっと後のほうのという意味の計画段階でしょうけれど、これも言葉の使い方として、今の環境影響評価法は、あれは事業アセスで、つまり、計画段階アセスではないというふうに見られていますので、環境影響評価法ではP Iプロセスは位置づけられていないというのが、むしろ一般的な見方だと思うのです。言葉の使い方としては、そこら辺も、それは構想段階に比べればもっと確かに事業に近いのですが、一般の常識的な使い方とは違うなど。都計法の位置づけ方で十分かどうかという議論も一応はございますよね、先ほどの話と絡みますが。

それから、9ページの「P Iの対象者」、これ、対象者という表現がどうか、一般的でしょうかね。これは、ちょっと、私が単に感じただけで、あと、皆さん方がどうかわかりませんが。

第三者機関の支援の話で、8ページのところで、「誰が実施をするのか」というところで、構想段階のPIですので、確かにだれが責任を持つかというのは、だれが構想段階の構想原案を決定するかという責任者にならざるを得ないと思うのですが、どの程度、これを強調するのがいいのかなという感じがございまして、例えば、河川法の計画策定で住民参加というのが明文で法律上あって、現に多摩川流域に私も参加しているのですが、事務局が誰かということにもものすごく気を使っています。要するに、市民がいらっしゃるので、行政が事務局になると、初めから事務局案、行政案という形で出てくるというのをすごく嫌ってまして、まさに第三者機関というか。便宜上、進行を初めだけしますという形で、座長は大学の先生なんですけど、行政はでないという形で、非常に気を使ったやり方をしているんですね。それは、必ずしも構想段階のPIには当てはまらないと思うのですが。実施の責任者というところで、行政が、行政がというふうにすると、よく言われるように、行政が自分のやることをオーソライズしたいためにPIを使ったんだと、こういうふうな言われ方をされかねないと思いますので、そのあたりはちょっと注意したほうがいいかなと思いました。

【委員】 とりあえず何か、お答えというか、お考えはありますか、事務局のほうで。

【事務局】 今の行政機関がというのは、書きながら確かに考えたんですが、構想段階といえども、あまり出しゃばらないほうがいいなというのは、そのようにしたいなと思っていました。

というのは、特にアメリカなんかやっているのと比べてみると、アメリカなんかはほんとうに、実際やっているのを見せていただいたことがあるんですけど、行政は土俵だけ準備して、どうぞと言っているところ、反対派と賛成派の住民が両方そこでやるんですよ。日本の場合、賛成の方が声を上げてくださらなくて、何となく行政がやるだろうと、こういう感じがあるので、行政が場を準備した上で、自分でもまわしをつけて土俵が上がっている感じになっちゃうものですから、何か中立性というのが疑われちゃうし、自分がまわしをつけないとだれも賛成派がいなくなっちゃうから、どうしてもまわしをつけちゃうというのはありますよね。だから、整理するとこうだけど、少し気を使ってはという今のご意見に配慮したいと思います。

もう一つは、委員会の責任だと、あまり申し上げると、委員会に対してもご負担があり過ぎるのかなというのも気にしてしまって、それで少し書いたというのがあります。

【委員】 今まで、まわしをつけて、かつ行司までやっていたんだから、せめて行司のところは第三者機関に任せようと。

【事務局】 そういう意味では、8ページの「関係行政機関が」というのもぼかした表現でして、「事業主体が」と書いてないし、「道路管理者」とも書いてない。「計画決定権者」とも書いてない。場合によっては、国でなくて、国の事業であっても、国が事務局をやらずに、例えば県なり市町村がやるということもあってもいいのかなと。ちょっと幅を持たせておいて、あとは現場の実態に合わせてやるしかないのかなと。だから、その辺が、こういうので提案のときに、こういうぼかした書き方でいいのかどうか、提案になるのかどうかということもあると思うんですけども、その辺はぜひご意見をいただきたいなと思う

んですが。

【委員】 今のおっしゃったことが、そのまま入ったほうがいいんじゃないでしょうかね。

【事務局】 いろいろなケースがあり得るということですか。

【委員】 ええ。一応、提言ということであれば、研究会の提言ということで、まさに、国の事業にしても、外環にしても、結局、東京都が頑張っただけでやらないとどうしようもない部分があるわけですから、どっちにせよ、地元でできる公共資本ですから、今ちょうどおっしゃったようなことが、むしろそれなりの柔らかさで入っていったほうが、研究会としてはいいんじゃないかなという気がちょっといたします。

研究会の提言ということだと、文体をもう少し全体軟らかくして欲しいということと、資料4で、ちょっと先走って恐縮なんですけど、やはり前文みたいなところで、なぜこういう道路計画の合意形成を提言するのかという、問題意識といいますか、時代状況というか、そこら辺の文章が要るんじゃないかなと。できる限り、多少格調高くということと変なんですけれども、一応委員が満足いただけるようなレベルの文章にさせていただいて。つまり、道路は重要だけれども、こういう問題があって取り組みたい、というようなことで、せっかく我が国の事例、今、4例お出しいただいたわけですが、こういう教訓なり、試行錯誤の取り組みを生かそうというのも、堂々と書いてもいいと思います。海外は海外ですけれども。やはり、国内でいろいろ試行錯誤してきたのは、それをぜひ評価していただいて、それをむしろこういう制度に乗っけようというのがあっていいのではないかと。

それから、細かい点で恐縮ですけれども、資料4と3は共通の部分ですが、海外のところの書き方ですが、私個人の意見ですが、資料4の3ページを見ますと、むしろ最初に(3)が先頭に來まして、欧米諸国、これはしかも(イ)と(ロ)はひっくり返るのではないかと思います。欧米諸国は、制度とかいろいろな歴史的背景が違うけれども、そのまま当てはまらないけれども、非常に参考になる面があるんだと。その上で、そこでこういう点は非常に参考になるのではないかと、むしろそこまで書いてもらったほうがよいのでは。

場合によっては、研究会提言ですから、参考資料をつけていただいて、この間いろいろ整理されている参考資料もエッセンスの一番重要なものはむしろ参考資料として。それで、要するにどういう部分が参考になって、できれば導入したいとか、見習いたいというのも、そこまで踏み込んで書かれたほうがいいのかと。

それから、くどいようになりますが、先ほど事務局がおっしゃっていたようなこととか、先ほどいろいろ説明でおっしゃっていたような言葉はわかりやすいので本文に入れたほうがいいのではないかと気がちょっといたしました。

【委員】 ありがとうございます。

残りの時間の使い方として、それから第3回最終回と予定されていますものの使い方を念頭に置きながら、そういう意味では資料4のつくり方に話をシフトしたほうがいいのかもしれませんが、ちょっと先ほどの資料の3で言えば8ページのあたりで、誰がやるのかという話のところですね。さらに重要なところだろうと思いますので、ご意見があれば伺っておきたいし、内部でもいろいろご意見があるのかもしれない。土俵だけセットして、

さあ、やってくださいというやり方をするのか、あるいは地方自治体とのかかわり方ですね。思い切って地方自治体にお任せするというやり方をとるのか、中途半端にお任せして、ああだこうだと口を出すというのは一番嫌われるだろうと思いますし。

【事務局】 対象とする道路を、現事務局案では、高速道路を含む高規格幹線道路としているというので、難しい面があるかなと。ネットワークとしてどこかが途切れちゃうと、なかなか構成できないというところがあるということだと思っております。

だからこの合意形成プログラム研究会として、対象をもう少し広げるのか、高規格幹線道路みたいなものを含んでということにするのか、それか、高規格幹線道路とか高速道路とかというのは、ちょっと別な扱いみたいなものがあり得るのか、そういうことじゃないかなと、先ほどの議論をお聞きして思っていたんですが。

先ほどの資料で行くと、アメリカなんか、やめるという案を用意しているのは、そういった高速道路なんかも含んでいるのかどうかというのは、ちょっとよく分かりませんが、我々としてはどういう形で、もう時代がそういうぐあいになっちゃったんだから、そういうところまでフィードバックして、あってもいいんじゃないかというご意見であれば、そういうようなまとめ方もあるだろうし、ここで提案しているように、もう少し上位計画に戻ったというような形の含みを残していただけるのであれば、そういうのも1つのまとめ方だなという感じがするんです。

【委員】 この研究会報告ですべての場合を想定して全部答えを書くというのは、もともと無理な注文であろうし、大体3回しかやらないんですから。ただ、我々の物の考え方としては、やはりどんな規模の道路であっても、どんな大きいのも小さいのも、やっぱり手続的な一種の理念といたしまして、エッセンスのようなものがあって、そういうものを念頭に置きながら、その適応として、さまざまなバリエーションが生じていくだろうと。だから、新しい白地に道路をつくるような計画から、現実に止まっちゃっているような話から、それ全部を念頭に置いているわけですがそれでもね。ただ一番求められているのは、エッセンシャルな手続きの、この辺が諸外国の常識でもあり、我が国でもこれはこれで行くべきですよというところはきちんと書いて、その上で、あとはいろいろなアプリケーションの問題として可能性を残すような、余韻を残すような。全部書けませんからね。そういうまとめしかないのかなと思います。

だからと言って表現が抽象的になってしまうのも問題で、先ほど言われたように、わかりやすく書くのが大事だろうとは思いますが。

【委員】 今の事務局のお話と関連するんですが、2ページに一定規模以上と書いてありますけれども、例えば4車10キロとか、その程度のものだというふうに考えてもよろしいのですか。

【事務局】 常識的に考えると、アセスメントとか、その次の計画段階で、前段はやって、あと、やらないというものもなかなか想定しにくいでしょうから、今の運用としては、それに沿ったもの。という、おっしゃるとおり4車線10キロというのが1つのイメージになると思います。

【委員】 (口)のところ、必要と認めた事業についてもこれを準用すると書いてあ

って、多分(イ)のところ効いているので、必要だというふうにほとんどのところではお思いになる状況だろうと思うんですね。ですから、相当程度の(イ)とか(ロ)で、前広にとらえているなという感じがしていたんで、特に発言しなかったんですけども、そういう理解でよろしいんですか。

【事務局】 むしろ実態を見ると、もうこういう例があるように、高速道路でなくても、そこまで遡ったオープンな議論なしには、受け入れられないものが出始めていると。そうなると、逆に標準的なプロセスを決めてあげるほうがよりスムーズにいくというのが実態だろうとっておりますので、高速道路にかかわらず、やはり、むしろ積極的にやりたいなと思うケースが事業者として出てくると思うんです。そういったものについて準用することを妨げないという理解でよろしいのではないかと考えております。

【委員】 それともう1つ、8ページの関係行政機関のところなんですけれども、これも多分いっぱいケースがあると思うんです。特に広域だということからすると、やはり、国とか、県が指導的な役割を果たすという場合が相当程度想定されるわけですね。そのときに、例えば(道路が)通過をする自治体のうち、幾つかはもう絶対反対であるというふうな、そういう自治体があったときにどうするかとか、そういうケースもあるから、あまり自治体がどうだこうだというよりは、国とか県の指導的な役割を期待するし、必要でもあるので、そういうことを考えつつ、関係行政機関という表現でも仕方がないのかなと思っただけなんですけれども。これも意見ですけども。

【委員】 はい。地方分権推進委員会などで大分議論がありましたね。

【委員】 そうですね。地方分権とは反する意見かもしれませんが。

【委員】 ちょっとそれを思い出してしまいましたけれども。

ちょっと別のことでですけども、先ほど、専門家の第三者組織のメンバーのイメージなんですけれども、私は中立的な立場にある学識経験者、だから、専門性のある、あるいはいろいろな社会的にいろいろな知見のあるバランス感覚のある人というようなイメージなんだろうと。諸外国の場合も、あらかじめそういう方を形式的に何らかの資格認定をしておいて、リストがあって、その中から選ぶみたいな、あるいはそれが住民側の推薦であったり、行政側の推薦であったり、ということもあるのかもしれませんけれども、ある程度の一定の属性を持った、資格を持ったというような人々の中から選ぶというイメージかなと思っただけなんですけれども、しかし日本では、そういう例はあまりないですから、これも新しい試みになるわけですけども。

他方、公募メンバーのようなイメージも言われてましたよね。

【委員】 わからないですけどもね。

【委員】 それはだから、逆に市民代表、まさに素人としての考えを反映させることが大事だという考え方なのかもしれませんが、実は大分ずれることにもなるのですが、その辺も詰めるのはなかなか大変ですけども、NPOなどがもっとしっかり定着していて、行政のいわゆる御用学者のリストではないんだと、NPOが推薦するメンバーがあって、というようなことにでもなれば、また話は別なんでしょうけれども。

【委員】 フランスのバルニエ法では、公開討論会のようなものは、議員さんと地方自

治体と経済界とか、利用者とか、そういうので構想の一番上流のところはやろうという話ですね。

第三者機関の支援のもとで、関係行政機関がP Iプロセスを実施する、というのも何か奇妙な表現ですね。支援といっても、第三者機関をつくるのは関係行政機関でしょうから。

【委員】 ちょっと違和感があるよね。

【委員】 ええ、ちょっと違和感があるところで、だからむしろ確かに責任が重くなり過ぎるとおっしゃいましたけれども、この点についての検討は第三者機関に委ねるよということで、その第三者機関の人選について、自治体を入れたりとか、あるいは行政も入っていたりとか、そういうのもあり得ますよね。

その第三者機関のイメージというのは、なかなか難しいですけどもね。今、NPOも入ってと。

【委員】 少なくとも現時点でかくあるべしと画一的なモデルを提供できるようなことではないですよ。いろいろな試行錯誤があつてしかるべきなんでしょう。そこを、だから何を書いているかわからないというのでは困るし、書き方が難しいんですが。

【事務局】 大きな方向として、委員会の場に利害の対立を持ち込むやり方ではないというので、これはよろしいのですかね、方向として。

【委員】 健全なる対立は当然あっていいのでしょう。何でもなし中立……、どうなんでしょうかね。

道路の専門家が入ってきたり、環境の専門家が入ってきたりというようなことで。

【事務局】 意見の対立はあっていいけれども、利害というような性格でないというのか。

【委員】 そうですな、議論のベクトルの違いみたいなのはあるんでしょうね。

【事務局】 そういう意味で言うと、ほんとにそれで利益を得る企業とか、団体とか、反対の団体とかは、意見を聞くというのでは、あり得ると思いますけれども。

【委員】 ヒアリングとしてはね。

【事務局】 ええ、直接の委員にはならない、さっきおっしゃったように専門性があつたり、バランス感覚があるという選定なのかなと。行政もそういう趣旨で一般にはなかなか委員に入るのは想定しにくいというふうなイメージを持っています。

【委員】 まあ、フランスが典型かもしれませんが、社会各層の利益を代表した構成で合議体をつくって、そこで議論しているうちに何らかの公益判断といいましょうか、というものを導き出すものが一番賢明だというような考え方、これを1つのモデルとすると、中立公正な裁判官の前に最も典型的な利害の対立する当事者が、当事者として出廷して、議論の限りを尽くして、証拠を提出して、どっちが勝つかというの、これが一番適正な手続なんだという、古典的な英米法的な感覚のものというのは確かに違うんですよ。このどっちかがあればいいというものではないんですね、これは。典型的なものではないわけで、いわば両面が錯綜している。どっちにアクセントをより強く置くのかというのは、まさに個別のケースごとの判断としてもいいし、やっぱりどっちのほうがより適合的だと言えるか、難しいところですね。

【委員】 構想段階でやると、やっぱり政策判断が入りますのでね、英米型のいわゆる裁判類似の手續というのは、ちょっと向かないかなと思います。印象論としてはですね。もう少し具体的になってきますと、現実に利害関係者が出てきますので、その調整が要るのですが。

いずれにしても、公正中立というのは、なかなかできないですね。必ずこの人が公正中立だというわけではないので、やはり政策判断にしてもいろいろな立場の方がいらっしゃるわけですから、そこで議論をしなければいけないという話ですよ。

【委員】 本当に公正中立な仏様みたいな人が何人もというのは、現実的ではないわけ、やっぱり手續感覚というか、そういうものにすぐれたバランスのとれた人物ということで、それ以上の価値観の中立化の生成を要求しても、現実的でないかもしれない。

さて、というぐあいに議論は尽きないのですが、基本的な論点は、やっぱりお触れいただいただろうと思いますので、これを資料4の形で書き上げる作業が残りの課題であるということで、そちらに進んでよろしゅうございましょうか。既に先生から幾つか重要なポイントのご指摘があって、先ほどの3ページの欧米の制度をどう見るのかというのは、順序としては言われたとおりでよろしいと思います。最初からそのまま持ってこようという話ではないわけで、どういうところが参考になるのかという整理にして、付属資料でせっかくの勉強の成果はつけるということにしたいと思います。

それから当然、目的というか序論のところ、基本的な問題意識と、やはり議論できたことの限界ですね、時間も短かったし、まだいろんなさまざまなバリエーションまで想定してやれないんだからということ、エクスキューズを書くという感じになるのはあまり好ましくないけれども、まあ、どこまでが提言の限界なのかということは、はっきりさせておいたほうがいいだろうと思います。

それから、2番のところですが、現在の我が国にどんな問題があるのかということも、この辺も認識不足である、もっとたくさん書けという意見もあるのかな。しかしあんまりそこを書いてもしようがないような気がするのですが、いかがでしょう、こういう1、2、3というあたりの扱い方についてご意見があれば、ぜひお願いします。

よろしいですか、先生方。それで、4。

5がふくらむわけですね。

【事務局】 そうですね。4、5、6が基本的に論点のものが文章になって入ってくるということ。

【委員】 そうすると全体として、これは既に案で8ページありますが、付属資料なんかを除いて、本体だけで何ページぐらいになりそうですか。

【事務局】 あまり長くはしたくないと思ってまして、肉づけしてもこの倍ぐらい、というイメージでまとめたいとは思っています。

【委員】 さらにその概要のようなものは。

【事務局】 必要ならサマリーも。

【委員】 つくられる。

【事務局】 そうですね。まだそこまで考えていませんでしたが。

【委員】 どうせやるなら、きちんと報道されるような、あるいは関係機関に行き渡るような、読んでもらえるようなものにする必要があるかと思えますけれども。

さて、重要な問題として、例えばP Iという言葉、P Iプロセス、P Iプロセスと出てきますけれども、何か日本語に置きかえ、でも、パブリックコメントなんて、一生懸命日本語にしたら、何でしたっけ、意見聴取じゃない.....。

【委員】 大分あれも覚えていたんですけれども、最後になると聴取だか、陳述.....。

【委員】 知らないでしょう。みんなパブリックコメントで済んじゃったんですね。だから難しいんですよ。日本語に、できたらしたいんですよ。

【委員】 別の研究会で一時、対話型道づくりとかとって言っていましたけれどもね。そのときは相当知恵を絞って考えたつもりだったんですけれども、対話というとやっぱり、行政対市民とか住民とかって、対立構図を認めているようで、事務局がおっしゃったように、賛成派もいるし、中立の人もあるし、反対派もいるし、環境派もいるしと、議論しましょうという、マルチコミュニケーションというのが何か対話という言葉から出てこないかなというふうに考えます。

【委員】 この道路計画合意形成研究会なんですけれども、合意形成プロセスなんですけれどもね。

【委員】 合意形成プロセス、合意形成手続。

【委員】 ただP Iの原語からはちょっと外れますけれどもね。

【委員】 そうですね。

【委員】 その手段というか、合意形成のためのP Iなんですね。

【委員】 住民参加型とか、対話型とかという言葉は、ちょっと.....なんでしょうね。

【委員】 対話という対立している当事者が出てくる感じがありますよね、雰囲気的に。

【委員】 対立していたら対話はしない。

【委員】 そうかなあ。(笑)

【委員】 住民参加というのはよくないと思う。

【委員】 その理由は。

【委員】 住民って、やっぱり日本語の語感からいうと、沿道住民とか、そういう地域的・時間的限定が強過ぎるのか、法人というのもちょっと思い浮かばないですし。住民参加というのは、違うのかなと思っているんですけれども。

【委員】 パブリックパーティシペーション。

それぞれニュアンスがあり、それぞれご意見があるわけですが。

【委員】 要するにパブリックに相当する日本語がないのがあれですよ。

【委員】 まあ、そういう話に帰着しますがね。

やはりそこはポイントの1つかもしれないですね。結局構想段階でのP Iプロセスとここで言っているものを、正確に伝えられるような表現、これは事務局だけに宿題として出すのは酷なので、先生方も宿題にしましょう。

パートナーシップとか対話型、協働型とか、最近自治体などにしきりにいるんなことを、

単なる参加でもない、もう1歩進めたいわけなんですけれども。

それで、時間もなくなってきたのですが、資料4の骨子案をきょうのお話も踏まえて、事務局のほうで次回までに、今度はもう報告書原案、原案か素案か知らないけれども、その形に仕上げる、それが、いつごろ、ぎりぎりになりますか。

【委員】 3回目の会議で、事前に読んでいて、その上で登場してくるという形がいいのか。

【事務局】 今回、2週間でやりましたので。次回は31日にセットしておりますので、今月の中ごろまでに、1回先生方にお見せして。

【委員】 それを読んで……。

【事務局】 あとは先回もお話ししましたように、3回の前に全部整理して、せっかくお集まりいただいてもセレモニーとしてだけというのも、もったいない気もいたしますから、そこで若干の修文レベルのというか、元に戻っちゃうと大変なんですけれども、ご意見をいただいた上で、ここからは委員に例えばご一任いただく形で、最終案をまとめるというようなところまでは想定してもいいのではないかという気がいたします。

あとは資料4タイプだけでいいか、せっかく3のタイプもここまでつくって、判断材料なんて書いてある部分もわかりやすかったかなと思ひまして、こっちも平行してブラッシュアップするかどうか。作業としてはどうですか。

【事務局】 考えていたのが、やっぱりこの資料3をもうちょっと充実させて、それとあとこの4の完成版、というほうが、こっちで今、議論していただきましたので。

【委員】 そうですか。それだけの作業が出るならば、資料4にいわば書ききれていない……。

【事務局】 その心というのは、判断というのも……。

【委員】 それが……。

【委員】 ただ、どうでしょうか。今回、3回目で終わりということであれば、むしろ資料4の文章で議論してはいいんじゃないですかね。

【委員】 要するに委員会本体としては、そうだろうと思うんですけどね。

【委員】 1回目もテレビで放映したようなんですけれども、僕は知らなかったんですけども。そういう社会的関心があるということでしたら、これプラス、こういうのをもうちょっとブラッシュアップして、場合によっては、せっかく配っているような資料も少し整理されて、売れるか売れないかは別として、少し簡単なレポートで出すかどうかと。政府刊行物センターで販売するかどうか。その時にもうちょっとこれを少し直すということでもいいんじゃないかな。

【事務局】 わかりました。じゃ、もう議論の判断材料のところは、もう先生方のイメージとして十分おわかりいただいたということで、資料4型の最終案に集中して作業させていただきます。

【委員】 それと、私のほうで是非はっきりしておきたいのは、ここで言っている道路の対象はどこかということで、もちろん理念的にはいろんな都道府県や市町村主体に適用され得るものだと思いますが、一応やっぱり国道ということなんじゃないかなと思うんで

すけれども、その点、高規格自動車専用道路に限定しないほうがいいんじゃないかなと。一般の国道でまだ課題が多いところは、全国多々ありますので、やっぱりそれを最後までするかというのは、非常に大きな問題かなという気もしますので、私個人はやはり、研究会提言の範囲は国がみずからつくった研究会ですから、自ら管理している国道について取り上げる。

それは、いろんな都道府県が実施している部分はあると思いますけれども。まあ、国道と名のつく以上、国がみずから考え方を示していくべきという気はいたしますが、それは委員とまた皆さんでご相談いただいて。

それと、もう1つは、最終回ということで、ひょっとしてまたマスコミが来られるかもしれないので、場合によってはある程度まとまったら、それで文章上の字句修正はあるとしても、こういうことがありましたという1枚ペラぐらい出したほうが、せっかくですのでもいいのかなという気もするんです。その場合、結局、今言ったこういう問題意識で、欧米についてはパブリックインボルブメントというこの言葉をそのまま使ってもいいと思いますけれども。これによって、国道については、対話型の構想案の決定をすることを考慮すべきであるという結論になりましたとか、何かそういうのがスポッとあると、それは新聞、取り上げられるかどうかは別として、記者の方の一種の原稿の見出しになるとかね。どうせなら、3回目に来られる可能性があるのでしたら、マスコミを上手に活用するのも、今後のこういうP Iの大変重要なあれですから、この研究会で何が決まったのという場合に、これは字句修正はあるとしても、1枚出せるというほうがいいですかね。

【委員】 いずれにせよ、プレス用のが、せいぜい1枚か2枚のものが用意されるはずなので、それは、おっしゃるとおりだと思います。

ほかに何かご提言がございましょうか。

資料4の報告書は大事なもので、それに集積というのはよろしいのですが、そのまさに製造物である本体そのものと、それ以前の経過段階をとどめるという趣旨で、最終的な成文といたしますか、報告文と対応する形でちょっと欄を設けた資料にどういうご指摘があって、どういう対応をしたというようなことがわかるような資料はあり得ましょうか。

【事務局】 はい、できます。

【委員】 あるいはこの件に関しては、なお選択肢としてこれが残るとか。ちょっとそういうのも一応今回の対象になったりするのかどうか、そこはよくわからないのですけれども、我々の議論のまとめとしては、わかるように。そういう形のものが、事前につくられるとわかりやすいかなと思います。

【事務局】 ええ、わかりました。承知しました。

【委員】 それでは、お約束の時間になっておりますが、さらにご意見等はございますでしょうか。よろしゅうございますか。

次回は、今日欠席の委員の先生も。

【事務局】 はい。

【委員】 そうですか。じゃ、全員そろえるかと思いますがけれども、ちょっとその点確認をお願いいたします。第3回。これは……。

【事務局】 第3回は、10月31日の18時から、夕刻からになります。場所については、現在、この建物の中でとるように手続を進めているということになりまして、決まりましたら、ご連絡、また申し上げますので。

【委員】 はい。それでは、これで終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

-- 了 --