

ISIRT活動への期待

— 日本から参加してみても —

野口 薫* 清水 浩**
 山崎周一*** 中村昭壽****

安全、環境、モビリティをテーマに3回にわたって開催されたISIRTラウンドテーブルは、従来の国際会議とは趣を異にしたユニークな試みであった。それは、国境を越え、学問領域を越えたさまざまな研究者による、自発的な取り組みであり、その多くの時間は、ディスカッションに費やされた。今回は、日本からの参加者により、全体の印象、日本と欧米の考え方、捉え方の違い、さらに今後の活動へ期待するところについて、検討を試みた。

Expectations Concerning ISIRT Activities

— Japanese Participation and Observation —

Kaoru NOGUCHI* Hiroshi SHIMIZU**
 Shuichi YAMAZAKI*** Akihisa NAKAMURA****

The ISIRT Round Table was held over three sessions to discuss safety, traffic environment and mobility. They were a unique experiment, totally different to previous international conferences. Much of the time was spent on discussion with spontaneous debates between many researchers transcending national borders and academic domains. The participants from Japan were able to gain an overall impression and look at differences in thinking and perception between Japan, Europe and the U.S. as well as expectations concerning future activities.

専門家がイニシアチブをとった会議を

中村 (司会) 今日「ISIRT活動への期待—日本から参加してみても—」ということで、ISIRTに関わられた方々から、いろいろご意見、ご批判、ご示唆をいただければと思います。

ISIRTラウンドテーブルは、ご存じのように1990

年から1991年にかけて3回開催されました。最初に、日本側委員会委員長の野口さんから、この活動を提唱された背景、ねらいなどをお話したいと思っています。

野口 まず、IATSSそのものの活動が第3期に入ったということがありました。IATSSが誕生し、子どもの成長のようにだんだん成長して、少年期、青年

* 千葉大学教養部教授
 Professor, College of Arts and Sciences,
 Chiba University

** 環境庁国立環境研究所総合研究官
 Section Head, Regional Environment Division,
 National Institute for Environmental Studies

*** 本田技研工業(株)環境安全企画室主任技師
 Chief Engineer, Environment and Safety Group,
 Honda Motor Co., Ltd.

**** 国際交通安全学会研究調査部長
 Director, Research Division,
 IATSS
 1993年8月30日実施



期を経て、大人の段階に入ってきた。その時点で、何かもっと……もともとIATSSというのは学際性、国際性を重視してきた学会ではありますが、より国際的に貢献できる方法はないだろうか、という意見が出始めたのです。

それまで、ヒューマン・リソース、人的資源を発掘しようと、IATSS ReviewやIATSS Researchなどの雑誌で論文を依頼したり、研究プロジェクトに入ってもらったり、国際会議を開いて交流を図ったりしてきました。古くは、ディスカバリーズという総合的・包括的なものから始めて、モビリティとか人と空間などをテーマとして、さまざまな分野・領域の人たちが集まって討論するという実績はあげていたと思うんです。しかし、どうも外国人研究者は、お客様扱いになるというか、そういう意識が拭えない。それなら、IATSSの外国人会員というのをもっと制度化してやっていけばいいのではないか、ということになったのですが、研究費のみならず、交通費をはじめとする費用・予算が問題になってくる。その時に、交通に関連する研究にはスポンサー付が多過ぎるのじゃないか、と逆の意見が出てきた。政府や企業の後ろ盾があるのが普通みたいになっているけれど、そうじゃない形のもの、科学者自身がイニシアチブをとる、いわば科学者の市民運動というものが道路交通の領域にも必要なんじゃないか、という意見が出てきた。そういう形なら、何か今までにないことができるんじゃないか。それがひとつのきっかけになったと思います。

それで、それまでにもいろいろな国の研究者が貢献していたのですが、ヨーロッパの人で何人かキー

パーソンを、1国1人ずつ選んで、ISIRTの準備会をオランダで開きました。ここでおおまかなビジョンを打ち立てました。

その時点でいちばん取り組みやすく、分かり易かったのは、それまでの実績からいっても、道路交通におけるセイフティの問題、それとトレードオフの関係にある環境問題、それからモビリティの問題。だから、この3つをまずやろうと。そして個々にやるだけではなくて、相関関係を、ジレンマではなく、トリレンマとでもいいますか、その辺をISIRTのキーコンセプトにしていこう、ということでスタートしたわけです。

中村 科学者、あるいは専門家としてのイニシアチブをどうやってとっていくか、というところからスタートしたわけですね。

広範囲、多層にわたる人材がフランクに討議

中村 すでに3回開かれたわけですが、清水さん、第2回のスウェーデンでの環境ラウンドテーブルに参加されて、実際に討議の雰囲気というものを、どのように感じになりましたか。

清水 我々が通常経験する国際会議というのは、片や聞き手、片やしゃべり手、という関係で会議が進むのが、いわゆる理化学関係の一般的なパターンなのですが、お互いに話し合いをするラウンドテーブルの運営自体が新鮮で、参加者全員にとって実りある形であったと思います。

中村 山崎さんは、車メーカーの技術者として、いかがだったでしょうか、やはり第2回に参加されたわけですが。



野口 薫氏

山崎 私も、まさに清水さんがおっしゃったような、お互いひじょうにフランクに話ができるという、すばらしい雰囲気での会議だったと思います。

もうひとつ、集まったのが交通安全を専門にしている研究者だったのですが、そういう方の立場からみると、私のように企業にいる者は、言ってみれば泥くさい仕事をしている面が多いのですが、その企業が一体今どんなことで苦しんでいるのか、というようなことをちょっとつっこんでお話したりして、お互いの理解を深められたのではないかと思います。

それに、私はホンダを代表して行ったのですが、BMWとかいろいろなヨーロッパの企業の人と意見交流ができたこと、どこでもやはり似たような課題を抱えているんだなということを改めて認識できたという意味で、これも有意義なことでした。

野口 ほかの国の参加者も、清水さんや山崎さんと同じようなことを言っていましたね。通常の学会と基本的に異なるのは、例えば環境でも、エコシステムの基礎的なことを話す人から、山崎さんのように具体的な環境対策を話す人、清水さんのように電気自動車を含めた環境の展望を話す人、といったように、領域がひじょうに広いというか、何層にもなっている。その点がいちばんユニークでしょうね。

中村 確かに他の学会ではみられないことですね。

しかし、どうでしょうか、この何層にもなっている、ということにも原因があったことかもしれないのですが、会議は英語で行われたのですが、どうも日本と欧米の間に、問題そのものの据え方といえますか、考え方のちがいがあったように思われるのです。そんな感じは受けられませんでしたか。

清水 総じて言うと、欧米人のほうが広い話題にうまく対応していたようです。先ほどの野口さんの例じゃないですけど、エコシステムの環境とは何ぞやという話から始まって、車の現場に至るまで、広い領域でそれぞれがそれぞれの意見をもって話し合える、バックグラウンドをもった人が多かった気がします。私個人のことで恐縮ですが、自分はあるなに広い領域をカバーできないな、というもどかしさみたいなものがありましたね。

野口 そうなんです。私も含めて、日本人の研究者、専門家というのは、自分の専門のなかでは自信をもってやっているし、はっきり主張もする、意見表明もする。ところが、お隣の領域、いわば土俵の違うところへ出ると、余りにも控え目過ぎる。本当は、国際学会へ出るような人間は、平均的な研究者に比べると、よそのことに関してもちょっとかきを言えるはずなんですけれどね(笑)。残念ながら、欧米の研究者と比べると、自分の領域を踏まえてトランスファーさせていく、ということは弱いですね。だからこそ、ISIRTを行う意義があるんです。

清水 そうですね、我々日本人を逆に教育していく、みたいな(笑)。

山崎 私は、いちばん印象深かったのは、言葉の定義の厳密さ、とでもいいですか、それを痛感させられました。最初の出だしのところで「あなたの環境はどういう定義なのか」という質問をつきつけられていた人がいたのですが、もし、私が尋ねられたら、どうしようかと思って…(笑)。

清水 そうそう、あれはまさに答えようがない。

山崎 自分が、ふだん、如何に深く考えもせず、言葉をあやつっているか、反省させられましたよ。

中村 常日ごろ、企業の一員として外で参加される会議は、厳しいものばかりでしょうが、そんな百戦錬磨のみなさんでも、なにかISIRTにはちがったものを感じられたということでしょうか。

山崎 ええ。それに、例えば環境の会議に出たとしても、メーカーというのはどちらかという責められる立場が多いんですよ。ISIRTにはそれが無い。お互いの課題として、共有しようという姿勢が、紳士的にみえました。

中村 会議の雰囲気については、なかなか好ましいものであったと評価されたようですね。

きわめてリーズナブルな会議進行

中村 それでは、具体的な会議の進め方について、

少しご意見をいただきたいと思います。

ISIRTは学際性、国際性の重視から約13カ国の人々が集まって、スタイルとしては問題提起を短時間でやって、それから徹底的に議論するという形を目指していたのですが、そういう進め方が、本当に成果につながったのかどうか。その点について、清水さん、いかがでしょうか。

清水 問題提起から始めて各論に入っていくという進め方は、基本的にはきわめて妥当なやり方だったと思います。

これは先の話になるのですが、ああいう会議を1回開いた後で、期間をおいて咀嚼して、そしてもう1回議論したら、また別の議論ができるかもしれないな、という気がします。2泊3日の行程で、見ず知らずの人と同じテーブルに座って議論するというので、相手はどういう人なのかな、などと考えているうちに、実際かなりの時間がたってしまったということもありました。だから、もう一度同じ人と議論したら、また別の情報の交換ができるのかもしれないと思います。まあ、これは今後の話に入りますから(笑)。とにかく、2泊3日のなかでは、きわめてよいアレンジだったと思いますね。

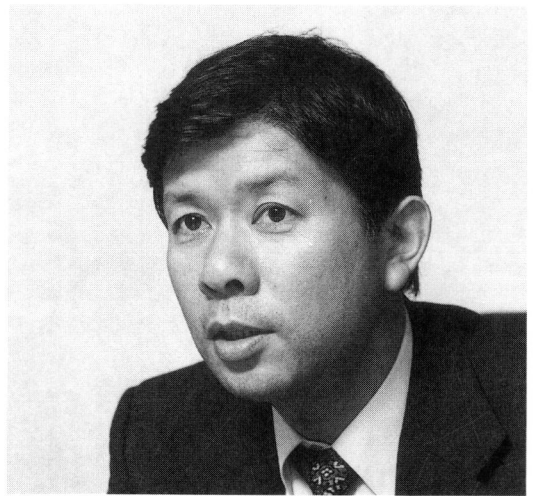
山崎 私も2泊3日の会議は初めての経験でしたが、会議の構成、進行はたいへんすばらしかったと思います。それに、ああいう場所で、どこにも遊びに行く場所がない(笑)。驚きました、さあ、議論しろ、と言われていたようで(笑)。

清水 合宿、という感じでしたよね。それをポジティブに捉えるかネガティブに捉えるかのちがいですけれど、おっしゃるように、しんどい部分はありますね。けれど、スポーツの分野では合宿すれば技術的にうんとよくなる、これと同じような意味で、短い期間ではありましたが、集中して討議するということは、きわめて有意義だったと思います。2泊3日よりもっと長かったような気がします(笑)。

中村 充実した時間であった、ということですね。

山崎 ただ、自室と会議室が近接していて、なかなか気が抜けないというところがありましたね。普通はホテルと会議場への移動のあいだにちょっとリラックスしたりするんですが、それがなかった。寝ている隣で会議をやっている、という感じ。

私は、初日の他の人の発表を聞いて、日本で準備していったOHPのフィルムでは不十分かと思い、発表前日、深夜まで手書きで追加するというハプニングもありましたが、他の人のを聞いてより分かり



清水 浩氏

易い形に改められたのは、よかったと思います。

中村 たいへんによい評価をいただいているのですが、当初、ねらったとおりと考えていいのでしょうか。

野口 とくに第2回のスウェーデンの環境問題の時は、湖に囲まれ、あたかも島のように孤立していましたね。それが息抜きはなかったが、充実した緊張の3日を生み出したなら、よかったと思います。

統合重視か、個別重視か

野口 これからの懸案事項として依然として残っている問題は、交通科学というものの足並がそろわないことです。エンジニアリングを中心とする、工学者が考えている交通科学と、経済、あるいはもっと広く社会科学の人たちが考えている交通科学、それから、心理学や行動科学が考えている交通科学、というふうに、少なくとも3本の足がある。こういう状態で何かつくっていくというのは、ちょっとばらばらで、せつかくやっても問題の解決にはわずかな部分しか貢献できないと思います。

第1回の最初の導入部でこのことを議論したのですが、交通科学の統合が必要だ、という立場に立つ人もいれば、そんなことをやっても意味がない、というアンチ統合の立場の人、レフリーみたいにどちらの立場もとらない人、と出て、あまりにも内容が上段にふりかぶったせいか、結果的に統合ということでは失敗だったんです。まあ演出的にはおもしろかったんですが。

2回目、3回目は失敗をもとに、少しはよくなったと思いますが。



山崎周一氏

中村 もともとISIRTは国際的なイニシアチブと銘打って、具体的な結果の提言を行うということでスタートしたわけですが、まず共通のアプローチを求めるところから第1回が開かれ、残念なことに当初期待していた結果は得られなかった。そこで、第2回からはもう少し個別の、具体的な、例えば清水さんや山崎さんのような、第一線というか現場で活躍されている方にご参加いただいて、討議内容を具体化した。

しかし、どうでしょうか。討議をしている時は、ひじょうに具体的な例や赤裸々な話が出ていても、まとめの段階になって提言という形になると、どうもきれいにまとめられ過ぎたという気がするんですが。これは個々のラウンドテーブルそれぞれに感じられたことなんですけれど、実際に参加されて、討議の段階とリコメンテーションを求められた時、あるいは提言としてまとめられたこと、その間のギャップをお感じにならなかったでしょうか。

山崎 一般的に全体をまとめると、きれいごとにならざるを得ないのだろうと思います。むしろ、失敗というか成果というか、今後それらをどのように生かしていくか、ということが大切なんだろうと思います。

清水 私は、リコメンテーションの中身はとても適切だったと思います。それに、今山崎さんがおっしゃったように、いかにそれを実現するか、ということについて、我々もそして我々以上に外国の人も、強い意思をもっていったような気がするんです。

これはルーマーさんが冗談めかして言っていたことなんですけど、このリコメンテーションは役に立つ

だろう、なぜなら、世界の自動車のビッグビジネスがスウェーデンの片田舎に集まって何か秘密会議をやっているみたいだ、そこで話し合われたことはきっと世界中が聞くに値することにちがいない、そういう印象を与えることがこの会議の1つの目的としてあるんだから(笑)。それを聞いて、外国の人はアウトプットに対しての責任みたいなものをかなり強く意識しているのかな、と思いました。リコメンテーション自体は中庸で、突飛なこともないし、これまでとそんなにかけ離れたことを言っているわけでもない、一般の人々が受け入れるにちょうど分かり易い内容になっている。だから、他のだれかがこの会議を開いても同じようなリコメンテーションになったかもしれない。しかし、そのアウトプットの出し方において、ISIRT独自の戦略いかんによっては、当然ちがったふうには受け止められるのではないかと思います。

野口 第2回でよかったのは、通常だとああいう会議は先進工業国中心の話で終わってしまうんですが、インドから参加した人が、自分の国の状況をひじょうに具体的に発言してくれた。それが参加者に大きなインパクトを与えました。リコメンテーションといってもやはり一律にいかない。それぞれの開発の程度とか、地域性を考慮していかなければいけないんだ。グローバルな影響に関してはもちろんひとつになるべきですが、ローカルなことには配慮が不可欠ということ、彼が多くの未開発国を代表して言ってくれて、そこでの道路交通と環境問題の深刻さを教えられ、異なるアプローチの必要性に我々は気付かされた気がします。

中村 一口に統合というわけにもいかない状況があるわけですね。

野口 ええ、まさしく難問ですよ。

日本の後進性、彼我の差異を痛感した

中村 野口さんには第1回から第3回まで、全会議のチェアマンをお願いしたのですが、第1回がちょっと苦しくて、第2回が活発になる。第3回ともなると、何かまとめなければならないということで、いろいろご苦勞があったことと思いますが、その3回目というのはどのように受け止めていらっしゃいますか。

野口 3回目は1回目、2回目の成果が反映されているという意味で、いちばんまとまりがありました。質疑応答もそれぞれのセッションで活発に行われ、

しかも具体的な提言が出てきたのは、最後としてうまく締まったなという印象を持ちました。

ただ、そこでも日本と他の国とのコントラストを感じて腹が立ったんです。例えばスウェーデンやフランスなどのレベルの国は、今まで交通弱者といわれてきた身体障害者と高齢者に対するアクセスやモビリティについて、ポリシーが確立されていて、リサーチも進んでいる。ポリシーとリサーチという両輪がうまく動いているのを、具体的な研究を通していやというほど知らされた。我々より10年、いやもっと進んでいる。我々日本人は、モビリティにおける、特に21世紀への重要な問題を投げかけられて、たいへんはずかしい思いをしました。

日本でも、トランスポーターション・フォア・オールとか、ノーマライゼーションとか、いろいろ概念や哲学はありますが、家から出て歩道はどうだとか、歩道からバス停でバスに乗る時はどうだとか、バスを降りて電車の駅の階段はどうだとか、そういう流れとしてのシステム全体を考えるには至っていない。こういうことをやろうという呼びかけも不十分だし、研究も不十分。ある意味でこれはショックだったですね。

中村 取り組み方のちがいが浮き彫りになったのですね。

ところで、第1回から第3回までを、ロンドンカレッジのアルソップ教授が『Safe Access in Stable Environment』とスマートなタイトルでまとめ、広くデジションメーカーに訴える小冊子ができあがりました。本誌にその日本語訳文が掲載されていますが、こういう形でいろいろちがうものをまとめていく、成果のまとめ方という点について、何かご意見はありませんでしょうか。

山崎 企業の一エンジニアにはとても書けない、立派な報告書だと思います。私の印象では、全体を構成する考え方、フレームワークなんかが日本人と全然ちがうのかな、という感じですね。それは、ちょっと話はちがいますが、このアルソップさんのものだけではなくて、私が今関わっているリサイクルに関するものを読んでも感じさせられるところです。

中村 先ほどから議論の中心になっている、個々に異なるものを、ひとつにまとめる、という点に関して、やはり日本とヨーロッパではちがいがあるのでしょうか。日本的に言いますと、まとめは全員のコンセンサスという形が出てきてしまうんですが。

清水 そのコンセンサスというものを求めると、や



中村昭壽氏

はりパンチのないアウトプットになってしまいますね。一方で、だれか1人が個人で全体をまとめて、それに対して全員が意見を述べるという形式であれば、かなり明らかなアウトプットが出てくる。日本人の国民性からすれば、前者の方がなんとなく安心するというのが現実で、我々もずっとそういう教育を受けてきているわけです。しかし、学会の世界、あるいは何か変化を求めていこうという場合には、前者の方式では大きな成果にはならないでしょう。だから、アルソップさんがおまとめになったことで、パンチのきいたアウトプットになったと思います。

野口 最後の3回目のあと、どのようにまとめるかのまとめ役をやったんですが、それでびっくりしたのは、日本だったら、私はこだけ責任を持つ、私はこだけを、と分担して、連帯責任にする。ところが、あれだけ個性の強い人たちが集まっているにもかかわらず、アルソップさんは3回とも参加しているし、1人に書かせようと、あつと言う間に決まっちゃった(笑)。日本の学会ではなかなかないことですね。それに、実際にコメントをそれぞれの参加者が寄せて、資料も提供し、アルソップさんが書いたドラフトに対してもコメントする。その際、根本的な批評はないんです。そのあたりは協動的というか。

中村 報告書作成のプロセスもずいぶん異なるわけですね。

野口 ええ。ちょっと具体的にみてみますとね、この報告書の構成ですけれど、まず第一に、もう明らかになっているのはこの点ですよ、これから研究していかなくちゃならないのはこの点ですよ、とはっ

きりさせておいて、次に行動科学や工学を持ち出して、こういうことも考慮しなければならない、それなら問題はここにある、と展開していく。その過程で、我々はけっこう厳しい状況にいる、ということ気付かせる。最後に、ではどうやって前に進んでいきましょうか、とそれぞれの対応を書いて、結論。さらに詳しいことについては、それぞれこを讀め、と。簡単なシナリオなんですけど、うまい。これをアルソップさん1人に任せたとすることは、みんなが共通の概念的図式を持っているということではないでしょうか。

中村 だれが書いても同じレベルのものが出来上がってくるという自信があったんでしょね。

成果をどのようにして生かすのか

中村 さて、これを使って、これからディシジョンメーカーに訴えていくわけですが、実際に影響を与えていくには、これからいろいろな努力が必要になってくると思います。そのあたりはいかがですか。

清水 まず、どう伝えるかということがあると思います。チャンスがあるなら、ディシジョンメーカーが集まって議論する会議を開く。前回参加していた、カリフォルニア規制で注目を集めているジェームス・ボイドと、例えば日本なら運輸省か通産省の役人か国会議員か、そのあたりの人たちが直接話し合う。そんな場があって、そこで伝えられたらいいのではないのでしょうか。

それから、日本のこれからということ考えると、これまでは役所以外の提案というのはなかなか受け入れられないものだったんですが、最近、役所以外のいろんな人が提案をして、それで社会が変わるという現象が起きているようですので、やはり大きな声で言うていく、自信を持ってオープンにしていくというのが第一歩だと思います。

中村 この報告書をもとにして、イギリスでは、主要なメディアを集めたメディアカンファレンスが60人くらい出席者で開かれました。そのほかにも、参加しなかったオーストラリアとかの出席者も含めたカンファレンスを計画中だそうです。

もし日本で進めるとしたら、どのように進めていけばいいのでしょうか。

野口 イギリスなんかの場合、交通問題に議員立法が貢献していますね。議員の何人かがグループになって、いわば交通研究所に近いようなものを作ってしまうという動きまであるようです。日本だったら

必ず官僚の補佐が必要になってくるけれど、議員のクォリティーの差ですかね(笑)。議員が中心になるから、こういう報告書なんかの生かし方も楽になってくる。

では、日本の場合どうしたらいいのか。やはり官僚にはコンパクトなものを見せなくちゃいけないし、党は問わないけれど、柔軟に複数の党派に資料を配らなければならない。

中村 今、役所とか議会とかいうことが出たんですが、こういう成果を民間企業のなかで吸収してもらうためには、どういう努力が必要でしょうか。

山崎 私の場合はホンダしか分かりませんが、ホンダのケースでいけば、商品開発部門にこういう情報をインプットするのが第一で、その次にはこの情報を咀嚼するために、場を設けて、この成果に関わった方に来ていただいてお話しただくというのがいちばんいいと思います。

野口 ホンダも所属している自工会も避けて通れない問題ですよね。

ポストISIRTのゆくえは

中村 では最後に、今度は逆に世界から、この後のポストISIRTはどうするのか、どのように考えるのか、いっしょに何ができると考えているのか、といった問いかけを受ける立場に立ったわけですが、それぞれのお立場から、こういう活動を経たあとで、今後に期待すること、ご提案、あるいは国際交通安全学会へのアドバイスなどございましたら、お聞かせいただきたいと思います。

清水 自動車社会は、エネルギー、環境、事故、渋滞の4つの問題を抱えていると思います。国際交通安全学会は交通安全をまずターゲットに始めた。しかし、自動車社会がうまく成熟していくためには、4つの問題を等価に考えながらやっていかなくてはならない。この4つの問題は大きな問題で、先ほど野口さんがおっしゃったようにトレードオフの関係にもあるということなので、1つだけとり上げて議論するのはダメだといわれる時代にきている。交通安全学会、という名称自体が、変更を迫られつつある、という気もするのですが。

中村 確かに交通安全だけをやっているような印象を与えますね(笑)。

山崎 私の個人的な意見としては、交通安全学会ができた当時はこういう機関は他になかったと思います。その後、徐々に交通問題というのが社会的に大

きな問題としてクローズアップされ、だれもが認識するようになった。

一方、今の社会で我々が直面している自動車を取り巻く問題は、清水さんがおっしゃったように、安全だけでなく環境も同じように、さらにリサイクルであるとか、広範囲にいろいろな問題が目の前に突きつけられていると思います。従って、今までとちがう、ひとつ脱皮した方向性というのがそろそろ必要になってくるのかな、という感じですね。

また、依然として、交通事故が減少しているわけではないし、事故の内容にしても、シートベルトをしていないとか、そういう個人の意識の低さに起因するようなものが多い。そういう、社会全体をよくしようとして動いても、なかなかよくし得ないというジレンマを抱えつつ、これからもやらざるを得ない、という気がします。

中村 うーん、難しい課題ですねえ。

野口 名前の問題もね。

中村 そうですねえ (笑)。

野口 ひとつ私が思うのは、今学会でいろいろ研究プロジェクトをやっておられますけれど、ここだけでなく、ポストISIRTでやってもいいんじゃないでしょうか。あるいは、今までの研究プロジェクト

の成果を、そういうディビジョンメーカーたちに訴えるという活動もいいかもしれません。

それから、今現在重点項目となっている問題について、インプリテーションといいますか、モデル地区を設けたりして、具体的にやっているというアピールを…。

清水 リアリティの感じられる活動とか…。

野口 これをやっているんだよ、という、すごく具体的なことがあるといいと思うんです。例えば渋滞の問題でも、局所的になりますけれど、何箇所か選びだして実験的な施行をして、政治家や行政に対してだけでなく、一般の人にもアピールしていく。

中村 現在、ポストISIRTの企画準備委員会というのが進められています。そのなかでも、野口さんからご指摘があったようなラボラトリーというんですか、実験、こういうものを取り入れて次の活動を考えていこうという提案も出ているんです。

こういう活動を、手弁当でいったいどれだけの方のご賛同を得て、実のあるものにしていけるか。我々もせいっぱいのことをやっていきますので、みなさまに充分PRしていただいて、よい形で動かしていけるのを期待しています。

本日は貴重なご意見を、ありがとうございました。