

第 17 回武蔵野市における地上部街路に関する話し合いの会 議事要旨

1. 日 時 平成 25 年 11 月 17 日（木曜日） 19:00-21:00
2. 場 所 武蔵野商工会館 4 階 市民会議室
3. 出席者 構成員 16 名（敬称略）
濱本勇三、井部文哉、中村和子、河田鐵雄、古谷圭一、大島陽一、
西村まり、黒木泰二郎、城戸毅、佐薙誠、恩田秀樹、山家恭介、
大畑俊和、今村忠彦、佐久間巧成、安西崇博

4. 資料一覧

次第

- 資料 17-1 第 16 回議事録
- 資料 17-2 第 16 回議事要旨
- 資料 10-8-2 資料 10-5 に対する追加質問について（城戸構成員提出資料）
- 資料 12-7-2 武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）追加資料
- 参 考 資 料 第 16 回ご意見カード
- 参 考 資 料 2 (第 17 回) 資料 9-5 に対する安西答弁に対する質問（古谷構成員提出資料）
- 参 考 資 料 2 (第 17 回) 資料 9-5 に対する安西回答についての感想と意見
（古谷構成員提出資料）

（再配布資料）

- 資料 4-5 外環の 2 に関する都市計画審議会について
- 資料 9-3 東日本大震災を踏まえた道路の必要性について
- 資料 9-5 外環の地上部街路についての主張（濱本構成員）
- 資料 10-5 都に対しての質問・要望事項（平成 25 年 4 月改訂版）
- 資料 10-8 第 10 回話し合いの会に向けての質問（城戸構成員）
- 資料 10-9 地域危険度および武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）
防災への意見（黒木構成員）
- 資料 14-4 外環の地上部街路に関する必要性（整備効果）データについて
（武蔵野市版）（改訂版）
- 資料 15-3 第 14 回話し合いの会における東京都及び国土交通省の回答に対する
意見（古谷構成員）
- 資料 15-4 武蔵野市地上部街路話し合いの会資料 9-6 に関する質問参考資料
（古谷構成員）

5. 議事

A. 議事録及び議事要旨について

前回の議事録、議事要旨について、濱本構成員、佐久間構成員の訂正内容を確認し、修正した議事録、議事要旨を公表することとなった。(3-4 ページ)

B. 資料9-5に関する質疑応答・意見交換について

資料9-5に関して、濱本構成員、古谷構成員、西村構成員、大島構成員から下記の通り質問・意見があり、順次質疑応答・意見交換が行われた。

(濱本) まず、断面図に関する前任者の小口構成員と安西構成員の発言に対して、異議があります。断面図は雑誌などに出されたものではなく、国が東京都がつくったものであり、こういう図面があったということは事実として認めていただきたい。

追加質問ですが、都の回答は、自動車専用道路と外環の2は外環本線の計画と整合するように計画、外環本線の収容機能を併せて持つように計画、そして都市計画道路の範囲を説明するために外環本線を包含しているという説明、これはすべて外環本線と外環の2は一体ということを述べている実証だと思います。

ここで2つ質問したいと思います。

まず、東京都と国は外環計画の中で、立ち退き軒数は練馬から世田谷までの16キロで約3,000軒と発表していますが、これでよろしいですか。これは外環の自動車専用部分と外環の2が一体として決定され、幅員40メートルの中の立ち退き軒数ということではよろしいですか。

2点目に、生活再建制度を適用して買収された場所は、自動車専用部分と外環の2を合わせた幅員40メートルの範囲ではないですか。このことから、自動車専用部分と外環の2は一体の計画として取り扱われたということではないですか。すなわち、昭和41年から平成17年度までは、国も東京都も一体の計画として認証していることとなります。これについて都はどう考えますか、併せて、武蔵野市と国の考え方を教えていただきたい。

次に、11点の主張に対する答弁について、もう一度3つ質問したいと思います。

1点目は、主張7の回答について、平成19年度の都市計画変更に対して、外環の2が妨げになることをどう捉えているのか。外環本線が大深度地下に決定しても、建物の建築は制限が解除されないために、約47年間我慢し、苦勞してきた者については精神的に大きく、これからも続くことはとても容認できない。

2点目に主張8について、都の職員は、石原知事の発言は上司の指示として捉えているのか、または単なる政治家としての発言として捉えているのかを質問したつもりです。知事の記者会見の内容について、どのように考

えているのか、

3点目に主張9について、私が東京都の職員に指導を受けた内容は、都市計画の名前と計画がどのような内容かということです。当時の担当者は、別の計画で機能も違うことは承知していたと思いますが、外環計画は一体であると指導されました。これに対する都の回答は、私に対して迷惑をかけたと言われますが、当時説明された職員は当時の東京都の考え方を指導されたものだと思っています。外環の2を後付けで正当化せずに、指導した内容について都は素直に容認すべきで、外環の2の一貫性の考え方をもう一度答弁していただきたい。(4-7 ページ)

(古谷) 前回の議事録の5ページに平成 17 年パンフレットに関して地域住民に誤解を招きやすい結果となってしまったとある。平成 17 年から8年が経過しているのに、この会議だけでお詫びだけで済ませていいのですか。一番必要なのは、違っていたことを公表周知することではないですか。今までやってきた PR 方法が完全に間違っているのではないですか。

2点目は、外環の2は「都市計画道路ネットワークの一部」ということを何度も言っていますが、この説明は無理があると思います。外環本線の存在の上に立った将来予測交通量は減少することが予測され、廃止された東八道路以南と代替機能を各市区で選択するならば、幹線道路ネットワークというのは全く意味がなくなります。また、代わりの機能として提案されている防災緑地の機能は、道路ネットワークを形成するものではなく、本来は防災担当の部局が立案すべきことではないですか。

この話し合いの会、資料 9-5 を通じて判断できるのは、濱本構成員の主張は一貫しており、物証も挙げています。都側は根拠となる客観的証拠について存在しないと、違った表現だが同じ内容であるという回答しか行っていません。しかも、それを根拠にし、現在の解釈は正しいと言っている。次に、「外環沿線協議会2年間のまとめ」の中に、「本線のシールドトンネル区間の上部では、大深度か否かは関わらず、施行等に伴う地表面への影響は基本的にないと考えている」とあり、「外環に関わる計画の見直しに当たり、地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として不必要な部分は廃止となり」とあります。また、「その際、高速道路と地上部街路をあわせて都市計画変更することとなると東京都の説明があった」とあります。PI 協議会の結論を全く無視し、地表面の改変を前提とする進め方は、これまでのPIを無視しています。

3点目として、安西構成員の回答で「有識者会議、沿線区市からの外環本線の地下化と外環の2の検討の分離」とあります。PI 会議のときの議事録を読むと、計画内容を切り離してではなく、検討時期を切り離してとしか読めません。「内容を切り離して」とすると、地下化の根拠が失われることになり、時期の問題だと解釈するので、都の回答と矛盾します。

4点目として、第3回資料6において都が示した外環の2のモデル道路は

すべて既存道路の拡幅です。武蔵野市では2つの道の間を潰す計画であり、これまでそのようなことを考えてこなかったという点で、安西構成員の回答と濱本構成員の回答を比べた際、濱本構成員の回答が筋が通っているとしか思えません。(8-11 ページ)

(西村) 外環本線をなぜ大深度地下に計画変更したかについて、国の方から回答いただきたい。(11 ページ)

(大島) 外環本線と外環の2の道路の工期について具体的に教えていただきたい。10月28日の日経新聞によると、外環道路の開通を目指す時期が東京五輪の開催までとされています。外環の2も、同じく五輪の開催までに完工しなくてはならないと国及び都は考えているのですか。(12 ページ)

まず、濱本構成員の質問に対して、佐久間構成員から下記の通り回答があった。

(佐久間) 1点目として、濱本構成員のご指摘の断面図は、当時、国と都で計画の内容について説明するために使っていた説明用の断面図だと認識しています。ただ、前任の小口が言ったように、断面図が都市計画図書として、公のものとして決められていないと申し上げたのだと思います。

次に、整合性、一体性の意味ですが、外環の2は、環状6号線外側の都市計画道路の再編成のときに検討を実施し、決定されています。当時、その位置については、外環の構想もありましたので、高架構造物を収容する空間として、こういった機能があるかということを含めて、ある意味で高速道路と整合を図った形で一体的に計画したものだとは認識しています。昭和41年に外環の計画が世に出始め、地域から反対運動としては外環を主に高速道路と捉え、その中に附属街路があるとか、外環の2があるとかまで考えることなく、外環として一体的に捉えてきたということは理解しています。あと、行政内部においても、外環の2だけ事業化することはできなかったはずで、外環の高速道路の問題と一体的に検討しないと、その解決策は出ないと考えていたと思います。

ただ、法で定められた都市計画は、2つあるということも事実であり、議論していく過程で、外環本線と地上部街路は、別々にした方が良いということで、高速道路については平成19年に地下に変更しました。そのとき、一体不可分の機能である附属街路については廃止をしましたが、外環の2は一般の都市計画道路という機能が残りますので、それは時期を分けて検討していくということでこの会につながっていると認識しています。

次に、生活再建制度の趣旨は、当時、外環の計画ができて30年以上が過ぎ、都市計画制限を受けている人たちから色々な要望があり、それに対して何らかの制度をつくる必要があるということで制度化されたものです。対象者は、外環の高速道路、外環の2、附属街路も含め、外環に関連して都市計画制限がかかっているものを対象としています。この制度上は一体的に

捉え、各区市の支援もいただきながら対応させていただきました。軒数の合計 3,000 棟は、正しくは調べさせていただきたいのですが、外環の 2 も含めた全体の幅員でカウントしたという記憶があります。

次に、外環本線を大深度にしても、外環の 2 により建物の制限が続くといった点ですが、確かに外環の 2 により都市計画道路の建築制限はかかります。そういった意味で、この場で必要性等を含めて議論をさせていただいていますので、なるべく早く議論をまとめ上げていきたいと考えています。あと、石原前知事の発言ですが、外環に関しては、節目節目で知事に方向性を確認しながら取り組んできています。それについて我々としては、知事の言っている通りだと認識しています。

あと、建築制限の指導については建築制限がかかる計画線の指導をしたという意味で正しいと認識しています。ただ、1 点、名称の部分は外郭環状線の 2 と言わなくてはいけなかったと思っています。(12-15 ページ)

さらに、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 外環だけでなく普通の計画の場合、断面図は新しい道路では付けないのですか。断面図は、説明用だということはわかるが、昭和 41 年から断面図がなければ、各地区の市長や議会では内容を納得しなかったと思います。もう一つ、断面図については、平成 20 年の東京都のパンフレットに、昭和 41 年決定の都市計画が変わった図になっているから、だめだと言っているのです。

最後に外環本線が地下化になったことは、住民はある程度納得していると思います。ただ、生活再建や立ち退き軒数等の捉え方について、そういう事実があったということと、そういうことで一体ということと捉えていたということは、国も東京都も認識していただきたい。(16-17 ページ)

これに対して、安西構成員、佐久間構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 都市計画での断面図の取り扱いですが、説明会などでは、断面図がないとわかりませんので、そういったものを付けて説明していますが、都市計画ということでは断面図は定めません。ただし、高速道路の外環の場合、立体的な範囲というものを定めましたので、その立体的な範囲の部分を断面で都市計画の中に明記しています。(18 ページ)

(佐久間) 都が作成したパンフレットでは、昭和 41 年の決定図面と書くと、確かに誤解があるかと思いますが。そのとき決定した図面は、都市計画として定めているものではないので、「説明に用いた図面」が正しいです。昭和 41 年の図面を都市計画決定図面と書くとおかしいので、誤解がないように工夫していきます。

次に、一体という考えで共通の答えになりますが、外環という問題を解決するにあたり、一体的にどうするかということを考えてきました。その中で、平成19年に外環の高速道路は地下にするということでもとめたのですが、外環の2は後送りするということになり、それをどうするかについて、今、話し合いをさせていただいていると認識しています。

当時、たたき台をオープンハウスなどで説明する際にも高速道路と外環の2と一般街路があるということは説明していたのですが、周知までには至っていなかったことは反省点なので、この話し合いの場などを通じて、しっかり事実関係を説明させていただきながら、議論できればと考えています。(18-19 ページ)

次に、古谷構成員の質問に対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 1点目のご質問ですが、都は地上部街路の取り扱いについて、平成13年のたたき台、平成15年の方針、そして平成17年の3つの考え方などを通じて、機会を捉えて、都民の方々に周知してきたつもりです。その後、外環本線が平成19年に地下化され、平成20年3月に検討のプロセスについて周知させていただき、話し合いの会を開催し、意見を聴きながら検討を進めているところです。

また、「一旦この計画を取り下げ、新計画を提案すべきではないのか」ということですが、外環の地上部街路の必要性やあり方などについて現在検討を進めている段階ですので無条件に廃止することはできません。この話し合いの会などを通じて広くご意見をお伺いしながら、外環の2の都市計画に関する都の方針を取りまとめていきたいと考えております。次第5などにおいて必要性を検討するためのデータを取りまとめておりますので、必要性などについて皆様からのご意見をお聴きしたいと思っております。

2点目ですが、外環の2は都市計画道路ネットワークの一部ということで都市計画決定され、現在、外環本線の地下化に伴って、その収容する空間は不要となりましたが、都市計画道路ネットワークの一部としての機能は残っているため、広く意見を聴きながら検討を進めています。都市計画道路は、交通処理の機能だけではなく、環境や防災などの広い機能を持っていると考えています。(20-21 ページ)

さらに、古谷構成員から下記の通り質問があった。

(古谷) 1点目のお答えが、これまでやってきたということだけで、これからどうするかということをお答えしていないです。(21 ページ)

これに対して、佐久間構成員から下記の通り回答があった。

(佐久間) これまで都市計画道路を見直す場合、行政の方で色々と検討した結果を説明会などで周知してきました。外環の2は、外環の高速道路と一体的に検討した経緯もあり、こういう話し合いの会を開催しながら見直しの方向性を検討しています。そういう意味では、これまでの道路の見直しとは丁寧さが違い、こういう場を通じて必要性に関するデータなどを示し、皆さんのご意見を聴きながら検討していくことが大事だと思っています。
(21-22 ページ)

さらに、古谷構成員から下記の通り質問があった。

(古谷) 地域住民にどのように知らせていますか。今までのやり方より回数が多いだけではないですか。大切なことは、知らないで来ていない人を掘り起こすことではないですか。そういう意味で、地域住民のために知らせる会をやるべきだとを要求しました。最初から決まった既定の路線を、ただ住民の声を聞きましたという既成事実をつくるだけでいつも終わっています。
(22-23 ページ)

これに対して、佐久間構成員から下記の通り回答があった。

(佐久間) 我々としては、これは特別なやり方をしていると思っています。どういった目的の話し合いとか説明会をやるかによって、その周知の仕方も変わってくると思いますが、やはり必要性やあり方について議論した上でないと、いろいろ議論ができないと考え、公募によって、この議論に参加する人を募集しました。継続性のある議論をするためにメンバーを限らせていただいています。ただ、この経緯をほかの方々にも知らせる必要もあるということで、毎回プレス発表もしていますし、ホームページ等で内容はお知らせしています。コアの人たちで話し合った中身を、しっかり他の方々にも説明する場面を設けて、さらに多くの人たちの意見を聴いた上で、最終的にどうしていくのかを決めていきたいと考えています。(23 ページ)

さらに、古谷構成員から下記の通り意見があった。

(古谷) やり方は変わってきていると思います。ただ、例えばパンフレットやビラをつくって、関連する地域に配ったらどうだと考えているわけです。もっと周知する方法にセンスを持ちなさいと言っているのです。
(23-24 ページ)

次に、西村構成員の質問に対して、大畑構成員から下記の通り回答があった。

(大畑) 高架構造に比べ移転の軒数が大幅に減少することが大きな理由の1つだと考えます。それだけでなく、地域分断の減少、振動、騒音、そういった環境の面からも高架構造に比べて地下化のほうがメリットが大きいということとを総合的に考え、大深度地下構造になったと考えています。(24 ページ)

さらに、西村構成員から下記の通り質問があった。

(西村) 第16回で安西構成員は「沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするために」と回答しています。あと、大深度の説明会の中でも、地域分断や排出ガス、騒音、振動の影響を抑制、事業期間の短縮ということが言われています。こういった一連の理由を詰めていくと、外環の2を地上につくることは全く否定されてしまいます。国は、高架を地下にした理由があるとしたら、ここに外環の2はつukらないということに国も協力して下さるべきではないかと思えます。国の発言と東京都の発言は矛盾しています。(24-25 ページ)

これに対して、佐久間構成員から下記の通り回答があった。

(佐久間) 外環の高速道路を地下にするにあたっては、沿道環境を保全するといった理由で変更したのですが、一方で、地下化する際、外環の地上部の街路については別途議論することになっています。そういった意味で、今まさに議論をしているところだと認識しています。(25-26 ページ)

さらに、西村構成員、中村構成員、古谷構成員から下記の通り質問意見があった。

(西村) 国は、せっかく地域分断しないような状態を私たち武蔵野市の住民のためにつくったところに、全く反することを東京都がなさることに対して、何か指導なりがあるべきだと思います。(26 ページ)

(中村) 高速道路と整合性を持たせるため一体的に物事を考えたということであれば、外環本線を地下にするとき、外環の2があることが分かっているのに地域を分断しないという説明を住民にしたのですか。(26-27 ページ)

(古谷) P1協議会の結論として、「地上部街路については、地元の意向を踏まえて街路の機能として不必要な部分は廃止となり」とあり、これで住民は納得したと思います。(27 ページ)

これに対して、大畑構成員から下記の通り回答があった。

(大畑) 外環本線の地下化の検討の際には、地上部街路と本線については切り離して議論されていて、その経緯も踏まえ、本線については地下化ということ

で、平成 13 年にたたき台を公表して以降、地域の皆さんのご意見をお聞きして整理されているところです。(27 ページ)

さらに、濱本構成員、中村構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 西村構成員が言っているのは、国が、どういう考えで外環の2を東京都にやらせているのかということなんです。国は、外環の2のことも分かっているのだから、助言なり提案なりを東京都にするべきだということをやっているのです。(27-28 ページ)

これに対して、大畑構成員から下記の通り回答があった。

(大畑) 国の立場としては都市計画を直接的に指導するということはないのですが、ただ、交通量のデータ提供ですとか、そういった面からの東京都への協力、助言はできると思います。(28-29 ページ)

さらに、濱本構成員、古谷構成員、中村構成員から下記の通り質問意見があった。

(濱本) 外環計画は幅員40メートルでやると国も言っており、当時の計画では本線だけでは外環は機能しないわけです。外環本線の自動車専用道路だけを地下化になったのだとすれば、残った地上部分について国はどういう考えを持っていたかということです。住民感情としては一体という考えを間違いなく今も持っているわけだから、どうしても外環の2は消してもらいたい。国は外環の2について東京都に任すんじゃなくて、お互いに協力して、住民が納得できるような回答が話し合いの中でできれば、私は一番いいことじゃないかと思う。(29-30 ページ)

(古谷) 外環本線と外環の2を分けたのは、内容を分けたのか、時期を分けたのか、国交省はどちらと思っているのですか。(30 ページ)

(中村) 東京都は、本来は一体ではないが、道路再編を考える上において本線があるということで一体的に考えたと説明し、外環の2の一般街路の機能が残ったと説明しました。なぜ国はそういう整合性のある考えでやらなかったのかということを知りたい。(30-31 ページ)

これに対して、佐久間構成員から下記の通り回答があった。

(佐久間) 外環本線と外環の2は、議論の過程で同時に整理できなかったため、時期を分けて議論することになりました。外環の高速道路は地下にすることが決まったのですが、外環の2は、まさに今議論しているところです。次に、国は国道とか高速自動車国道という国として計画がなされてくると

と思いますが、それを都市計画で位置付ける必要があれば、東京都で都市計画をしましょうという形になります。この外環の2というのは都内の都市計画道路のネットワークの一部として必要だということは計画決定されています。当時、建設省かもしれませんが、今は東京都の決定権になっていますので、東京都としてしっかりその方向性を検討していく必要があり、現在取り組まさせていただいているということです。(31 ページ)

次に、大島構成員の質問に対して、佐久間構成員から下記の通り回答があった。

(佐久間) オリンピックは決まりましたので、大会運営を支えるための必要なインフラは当然つくる必要がありますが、現実的に、出来るもの、出来ないものはきちんと分けて議論を進めていかなければいけません。
そういう中において、この武蔵野地区の外環の2は、2020年にできるかということ、現実的に物理的にできないと思いますので、そこは誤解ないようにお願いしたいなと思います。(32 ページ)

さらに、大島構成員から下記の通り意見があった。

(大島) 疑問点は氷解したのですが、そうなる则一体的ということの意味がどうなるのかなという疑問は依然残ります。(32-33 ページ)

これに対して、佐久間構成員、大畑構成員から下記の通り回答があった。

(佐久間) 誤解のないように補足説明させていただきますが、都は大会運営を円滑に行うためには広域道路網である3環状道路というのは必要だと考えています。そのためにも外環の関越から東名間は、大会までに間に合うように是非ともつくって欲しいと国にお願いしている立場です。(33 ページ)

(大畑) 補足させていただきますが、国は外環本線を2020年までにつくると目標宣言しているわけではありません。ただ、そういったことも考慮材料の1つとして2020年の五輪の開催までの開通の可能性については検討しているところではございます(33-34 ページ)

さらに、西村構成員から下記の通り質問があった。

(西村) 先ほどの佐久間構成員の整理の仕方ですが、私たちの生活の中では考えられないことです。大深度化して事業期間が短くなり、土地の買収も要らなくなり、地域の分断もないという中で、やっぱり地上部街路をつくり出すといった場合、どうしても受け入れられない話で、これは客観的におかしい話だと思います。(34 ページ)

これに対して、佐久間成員から下記の通り回答があった。

(佐久間) そういうことも含め、必要性があるかをしっかり議論させていただきたいと思っています。(34 ページ)

さらに、濱本構成員から下記の通り意見があった。

(濱本) 第 15 回、16 回、17 回と私の質疑応答をやりました。それに対する、構成員の方の考えを 1 人ずつ聞きたいです。(35 ページ)

これに対して、司会者から準備会においてどのようにするかを検討することが提案された。

C. 資料 10-8、10-9、10-5 に関する質疑応答・意見交換について

城戸構成員から追加資料(資料 10-8-2)について説明が行われたが、質疑応答・意見交換の時間が十分に取れないことから、質疑は次回行うこととなった。

(城戸) 私どもは基本的に外環の 2 の不必要だという立場をとっている。この際、外環の 2 はご遠慮して、都にはそれよりも防災面で尽力願いたいことが他にありますよということを言っている。都側は、外環の 2 の重要な機能として防災を挙げているので、防災というなら、東日本大震災の経験に鑑みて、外環の 2 以外にもっと大事な仕事が都にはあるでしょうというのが私の質問の趣旨であります。

私の質問に対する回答は議事録にも載っており、資料 10-5 の 12 というところに載っている。12 の①と②については、資料 10-5 全体について二度か三度にわたって改訂され、そのたびに改善されているが、この③についてはそういうふうには受け取れない。③の回答は、地下鉄経営者としての回答であって、行政当局としての答えにはなっていない。水は都営地下鉄ばかりでなく、東京メトロの入口からも地下に入っていきます。東京メトロの入口からの水の流入について、都は関知しないというのですか。地下鉄のトンネルは都営も東京メトロも互いにつながっているのですから、都営の入口だけを塞ぐことは意味がない。

本年 4 月 10 日に放送された NHK 総合テレビ「クローズアップ現代」で、都市地下空間活用研究会主任研究員という人が登場して、次のように述べていました。津波などに対しては浸水の防止よりも、地下街や地下鉄の利用者に高所に避難してもらおうということだと。これは、地下街や地下鉄路線への浸水の完全防止は不可能なので、そちらには重点を置かないということだと思いますが、そう理解してよいでしょうか。同じ解説者は、集中豪雨による雨水の氾濫に対しては、地下への出入口で浸水を防ぐ方策がと

られるように述べていましたので、ここでの東京都の回答は雨水の氾濫への対策だろうと理解しますが、そう理解してよいでしょうか。実際には、強い地震の後に地下街や地下鉄からの安全な避難路を早急に確保することはかなり困難だろうと思われるので、津波の浸水から地下街や地下鉄の利用者を完全に保護する目的は、事実上、放棄されているに等しいのではないかとおもわれますが、都はどう考えますか。

この12の最後の3行についてですが、3つのそれぞれについて、問題解決のために外環の2に対する支出と比較してどれほどの支出を行っているかを尋ねているわけです。以上です。(36-37ページ)

D. 市民拡大会議、広く意見を聴く会の開催について

(西村) 広く住民の意見を聴く会について、どのようにしたら実施できるかという方法を考えることに一歩踏み出していきたいです。(37-38ページ)

これに対して、佐久間構成員から以下のような回答があった。

(佐久間) この会の設置の目的は、必要性やあり方について議論するという目的で設置していますので、それについての議論がなされていない状況においては、広く意見を聴く会をやるための材料がないと思っています。まずは、この場でちゃんと議論をしたいと考えています。(38ページ)

6. 確認された事項

- 第16回議事録・議事要旨は確認いただいた訂正内容を修正した上で公表する。
- 資料9-5に対する構成員からの意見を聴く機会をどのように設けるかは準備会で議論する。

7. 次回以降に持ち越された事項

- ① 城戸構成員提出資料(資料10-8)に関する質疑応答・意見交換
- ② 黒木構成員提出資料(資料10-9)に関する質疑応答・意見交換
- ③ 東京都提出資料(資料10-5)に関する質疑応答・意見交換
- ④ 古谷構成員提出資料(資料15-3、15-4)の説明
- ⑤ 東京都提出資料(資料14-4、16-4)の説明
- ⑥ 上記④、⑤に関する質疑応答・意見交換