

第 19 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 26 年 8 月 21 日（木曜日） 19:00-21:15
2. 場 所 武蔵野公会堂 2 階 第 1、第 2 会議室
3. 出席者 構成員 15 名（敬称略）
濱本勇三、原利子、中村和子、河田鐵雄、古谷圭一、大島陽一、
西村まり、城戸毅、佐藤誠
恩田秀樹、山家恭介、大畑俊和、今村忠彦、武田光一、安西崇博

4. 資料一覧

次第

- | | |
|-----------------|---|
| 資料 19-1 | 第 18 回議事録 |
| 資料 19-2 | 第 18 回議事要旨 |
| 資料 19-3 | 構成員名簿 |
| 資料 12-7 | 武蔵野地域に関する現状・課題データ集（改訂版）
(東京都都市整備局) |
| 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
(東京都都市整備局) |
| 資料 14-4 | 地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて 武蔵野市版 改訂版
(東京都都市整備局) |
| 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（古谷構成員） |
| 資料 16-4 | 地上部街路に関する必要性（影響）データについて 武蔵野市版 改訂版
(東京都都市整備局) |
| 参 考 資 料 | 第 18 回ご意見カード |
| 参考資料 2 (第 19 回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問（黒木構成員） |
| 参考資料 3 (第 19 回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問（大島構成員） |
| 参考資料 4 (第 19 回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問（城戸構成員） |
| 参考資料 5 (第 19 回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問（古谷構成員） |
| 参考資料 6 (第 19 回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問（西村構成員） |
| 参考資料 7 (第 19 回) | 東京都提出資料に関するご意見・ご質問（山家構成員） |
| 資 料 | 練馬区における外環の地上部街路について【パンフレット】
これまでの検討の総括、都市計画変更素案のあらまし
都市計画に関する方針、都市計画変更素案の説明会の記録
都市計画に関する方針、都市計画変更素案のオープンハウスの記録 |

5. 議事

冒頭に、事務局から7月の人事異動により変更となった構成員の紹介が行われた。
(2-3 ページ)

A. 議事録及び議事要旨について

前回の議事録、議事要旨の確認が行われ、公表することとなった。(3 ページ)

B. 練馬区における外環の地上部街路の取組について

「これまでの検討の総括」、「都市計画変更素案のあらまし」について、安西構成員から説明が行われた。(4-7 ページ)

これに対して、古谷構成員から下記の通り質問があった。

(古谷) 「これまでの検討の総括」の10 ページで、「将来見込まれる自動車交通量を踏まえ」とあるが、将来交通量は計算しているのか。武蔵野市区間ほどの程度を予想しているのか。また、都市計画が廃止となる18m部分は、これまで制限がかけられていたことに対して、何もなしでそのまま返すのですか。(7 ページ)

これに対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 将来交通量は武蔵野の整備効果データにも載せていますが、平成32年時点で地上部街路ができている場合、1日1万から1万8千台の交通量を見込んでいます。

2点目については、この素案で都市計画が決定されれば、都市計画が廃止となる部分は都市計画制限がなくなります。これまで制限に対する補償という意見もあるかと思いますが、制度上はないというのが現状です。(8 ページ)

これに対して、古谷構成員から下記の通り質問があった。

(古谷) 制度上ないというだけで済まされて良いのか。(8 ページ)

武蔵野市については、練馬がどうやるかということで、ある意味で既成事実が出来てしまい、それが押し付けられてしまう。練馬がどこまで進んでいて、どうやっているのか、今どういうことを提案しているのかを説明して欲しい。(9 ページ)

これに対して、安西構成員、武田構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 練馬区間の地上部街路での提案は、説明したとおりです。配布した説明会

やオープンハウスの記録にありますように、ご意見として、例えば計画線から外れた土地を買い取るべきという意見もいただいています。また、今後の人生設計のためにもスケジュールを早く知りたい、早く事業化して欲しいといった意見もいただいています。東京都としては、都市計画の手続を進め、今後事業化を検討していく中で、スケジュールを示していきたいと考えています。(10 ページ)

(武田) 廃止する区域での補償について、疑問に思われるところもあるかもしれませんが、単刀直入に言いまして、今の制度上はないというところです。(10-11 ページ)

これに対して、古谷構成員から下記の通り質問があった。

(古谷) 私が聞いているのは、法律的にないかも知れないが、担当行政事務局として何をどう提案するつもりかを聞きたい。法律的に決まっているから何もできないというだけではなく、これからどうするのかを提案すべきで、その責任があるのではないのか。(11 ページ)

これに対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 今、説明したとおり、都市計画変更に伴って外れる区域について補償する制度はありません。ただ、そうした補償がないからといって、都市計画道路の取扱いをそのまま放置するのは良くないと考えていますので、こうして意見をいただきながら検討し、結論を早く出していくことが我々として取り組めることだと認識しています。(11 ページ)

さらに、大島構成員から下記の通り質問があった。

(大島) 幅員を 40m から 22m に約半減する大胆な計画変更になるが、その場合、延焼遮断帯の機能は大幅に低下してしまうのではないのか。(12 ページ)

これに対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 広い幅員のほうが延焼遮断効果は高いですが、22m でも十分延焼遮断効果は発揮すると考えています。(12 ページ)

さらに、大島構成員、濱本構成員から下記の通り意見・質問があった。

(大島) 今後、武蔵野市で議論する過程においては、燃焼実験とか科学的に 22m でも有効だと説明して欲しい。(13 ページ)

(濱本) 昭和 41 年の外環の 2 と、今度変更される外環の 2 とはどう違うのか。昭和 41 年の外環の 2 はどういうことのできたのか、幅員 22m に変更した道路もなぜ外環の 2 という名前を使う必要があるのか。(13 ページ)

これに対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 昭和 41 年の外環の 2 の考え方は、環状 6 号線外側の都市計画道路の再検討に伴い都市計画道路ネットワークの一部として計画決定されています。当時は、高速道路の外環と整合を図るよう一体的に計画し、高速道路を収容するために幅員 40m で計画決定されたと考えています。外環の地下化に伴い、高速道路を収容する機能は不要になりましたが、都市計画道路のネットワーク機能は残っています。今回、道路の機能を確保した上で、自転車、自動車、歩行者を構造的に分離できるような断面構成ということで、幅員 22m としました。
名前については、外環ルート上に計画決定されており、一般的な都市計画道路ネットワークとしての機能を持つことは昭和 41 年から変わらないということも踏まえて変えていません。(13-14 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) 外環の 2 は、これまで話し合いの会で議論し、武蔵野市では結論が出ている。練馬でやろうとしていることは外環の 2 ではないはず。平成 14 年から平成 15 年の P I 沿線協議会と沿線会議のとき、練馬の南北道路と東西道路の進捗状況の話があったが、十何年経った今でも分からない。そうした中で、外環の 2 だけが必要だという理論にはならない。武蔵野市は都の依頼で東急大通り(武蔵野 3・4・16)を立野町まで拡幅したが、練馬区の区間(補助 135)は未だにやっていない。
今やろうとしているのは、一般の放射線何号とかでやる道路であって外環の 2 とは違う。ここで外環の 2 として、こういう議論をすることは間違いだと思います。
また、練馬地域の方々は、外環の 2 を造ることにほとんど賛成していない。賛成しているのは、商店街の会長や町会長だけではないか。都でつくった記録には、住民の意向がしっかりと記載されていない。
それから、外環の 2 はネットワークというが、外環の 2 ではないけれども、東八から東名までがなくなったのだから、外環の 2 のネットワークはもうつぶれている。昭和 41 年の計画には、ちらっと書いてあるが、全体的にネットワークとは書いていない。
これまでも確認してきたが、外環の 2 と外環本線は一体です。外環本線が大深度に決定した以上、外環の 2 だって消すべきで、どうしても必要なら

新しい道路として議論すべき。

前回、今回の都市計画変更素案は出したが、検討はこれからだと言っているが、そういうことでいいのか。(14-15 ページ)

これに対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

- (安西) 外環の2は昭和41年に計画決定され、街路網を構成しているという意味で都市計画道路ネットワークの一部と説明しています。通常の都市計画道路の機能は、昭和41年も今も変わらないため名称は変えていません。一体的に整合を図るように計画決定した高速道路が高架から地下になり、大きく条件が変わったことも踏まえ、今回、都市計画の変更素案を作りました。練馬区民が全員賛成なのかという意見ですが、この道路が必要、必要ではないというご意見の両方をいただいています。こうした中、地元練馬区は、地上部街路を南北交通に資する重要な道路だと認識し、都に対し早期整備を要望しています。そうしたことも踏まえ、都としては都市計画の方針を定め、それに基づいて都市計画の変更素案を公表しました。素案はまだこれから検討していくのかということですが、検討のプロセスに基づき、練馬区間は5月に都市計画の方針を定め、変更素案を6月に公表し、説明会を開催しました。今後、都市計画の案を作成し、住民の皆様や練馬区の意見をいただいた上で、都市計画審議会の議を経て、都市計画決定まで手続を進めていくというところです。もう一つ、都市計画道路ネットワークという言葉を使うべきではないということですが、昭和41年から東八道路よりも北側は、幹線街路という名称で、都市計画道路ネットワークの一部として位置付けられています。それに対し、東八道路より南側は、付属街路という位置付けとなっており、交通処理を担うというよりは、高架の高速道路の沿道の出入りを確保するということで、昭和41年当時から機能は異なっています。付属街路は外環を地下化したことに伴い、不要となったので廃止しました。(15-17 ページ)

これに対して、古谷構成員から下記の通り質問・意見があった。

- (古谷) 昭和41年の審議会的时候、東八から南は6車線で、北は4車線となっているため、4車線だと足りない場合があるから地上を走る道路が必要だと説明されており、ネットワークではない。現在の計画では外環本線として6車線が通るので、外環の2は付属街路と同じ扱いになっていいはず。安西構成員の話はまったく逆で、付属街路がなくなったのと同じく、6車線が地下に通るから外環の2はなくなっていいはず。(17 ページ)

濱本構成員から、先ほどの濱本構成員の質問に対して回答漏れがあるという指摘があり、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 練馬区の外環の地上部街路と並行する道路整備の進捗状況ですが、地上部街路の西側に補助 135 号線という都市計画道路があり、平成 16 年に策定した事業化計画において、10 年以内に優先的に整備する路線として位置づけています。練馬区が整備する予定の道路ですが、現時点では整備事業に着手していない状況だと聞いています。(18 ページ)

これに対して、濱本構成員から下記の通り質問・意見があった。

(濱本) それだけではなく、練馬区全体の東京都の都道の計画の進捗状況と、それと外環の2がどう整合性するのかを聞きたい。
先ほど、練馬区の人がやりたいからやるというような言い方をしていたが、それによって武蔵野市も杉並区も影響が出てくる。今の素案を見ると、上石神井商店街の開発や西武鉄道の問題とか、政治的な考えがあるように見える。それは武蔵野市には迷惑な話です。練馬区間について、外環の2が必要であれば、その必要性を説明して欲しい。今日返事できないなら、次回でも答弁して欲しい。(18-20 ページ)

これに対して、武田構成員から下記の通り回答があった。(19 ページ)

(武田) どこまでご期待に添えるかわかりませんが、過去の経緯も踏まえご回答させていただきます。(20 ページ)

さらに佐薙構成員、西村構成員から下記の通り質問・意見があった。

(佐薙) 練馬区の 1km について何年か前に議論したときは、33 号から南は一切関係ないという話だった。練馬区では道路を望んでいるということだが、武蔵野市では道路は必要ないと反対している。練馬と同じような気持ちで、この地域を進めると大きな間違いである。

また、権原、補償について、本線とあわせて大きな問題である。事業者は、憲法を理解して適正な補償を行わなければ、公共事業をやる資格はない。憲法で個人の財産が守られているのだから、補償が一番重要。古谷さんも言われている通り、残りの 18m はどうするのか。地域の人々の協力を得なければ公共事業はできない。(20-21 ページ)

(西村) 第 18 回の話し合いの会でも質問があったが、幅員が 40m から 22m になったことで、残りの 18m は廃止し補償もないというのは住民にきちんと伝わっているのか。もう一つは、「これまでの検討の統括」の 11 ページに書

かかれている青梅街道から東八道路までの区間については、この通りにやっていたきたい。(22 ページ)

これに対して、安西構成員から下記の通り回答があった。

- (安西) 1 点目の補償の問題は、説明会やオープンハウスで説明しています。2 点目の青梅街道から東八道路までの区間については、今後も武蔵野区間を含め、練馬区間とは別に検討のプロセスに基づき、話し合いの会などで広く意見を聴きながら検討を進めていきたいと考えています。(23 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) 「これまでの検討の統括」の 11 ページの内容では納得できない。外環の基本方針は平成 15 年 3 月に出版されているが、この方針がパンフレットに正確に書かれていない。都に都合のいいようにまとめられている。もう 1 点、前回、恩田構成員から質問があったが、外環の 2 の幅員を区間ごとに変えるような都市計画の変更はできるのか。(23-24 ページ)

これに対して、武田構成員、安西構成員から下記の通り回答があった。

- (武田) 今までの説明と今回の方針の考え方は同じだと考えていますが、先ほどと同様、過去の部分も含め、改めて回答したいと思います。(24 ページ)
- (安西) 前回、恩田構成員からの質問に対して、都市計画の方針については区間ごとに定めるかもしれないが、まだ決まっていないと回答しました。その後、検討を進めまして、練馬区間の外環の 2 については、目白通り、青梅街道といった骨格幹線道路を結び、また東西方向の数多くの都道を結ぶというところから、練馬区内だけをとっても、道路のネットワークとして十分に機能するというふうに考え、今回の方針を定めたところです。杉並より南の区間については、40メートルでの整備、区域の縮小、代替機能を確認して廃止など、地域の状況に応じて、引き続き検討を進めていきたいと思っています。(25 ページ)

これに対し、濱本構成員、西村構成員より下記の通り質問・意見があった。

- (濱本) 前回私が云っているように、私は外環の 2 と外環本線が一体の計画であると云うことで、我々武蔵野も廃止ということで結論を出しました。それぞれひとつひとつまとめていかないと、今までの議論が無駄になります。ここにいらっしゃる方々が納得できるような答弁をしないと、どこ行っても答弁、答えにならないと思います。(25-26 ページ)

(西村) 第18回の話し合いの会での恩田構成員からの質問には、都から回答がなかった。都が、今のやり方で練馬だけ先に進めていくということは分かったが、杉並、武蔵野、三鷹については、すべての区市で話し合いが出来てから決めるのか、個々にやっていくのか知りたい。武蔵野市の場合には、検討のプロセスに基づくとということであったとしても、廃止ということも含めて、私たちは検討しているんだということは、もう一度ちゃんと記録しておいてください。(26-27 ページ)

これに対して、武田構成員、安西構成員より下記の通り回答があった。

(武田) 会の始めに発言した通り、環境・防災・交通・暮らしという4つの視点からも、廃止も含めて道路の必要性を検討していくという当時の発言は、そのまま継承していきたいと考えています。(29 ページ)

(安西) 外環の2は沿線区市ごとに話し合いの会を設けて検討を進めているため、検討の進捗度合いや地区が抱える課題はそれぞれ異なり、沿線四区市について、一遍に方針をとりまとめるのは難しいところがあります。

練馬区間については、目白通りから青梅街道という4車線の東西道路を結ぶ南北道路というのが外環の地上部街路になります。そういった意味では、道路ネットワークの形成に資する道路と考えています。練馬区間では検討も進み、地元区の意向も明確であったことから、今回、都市計画の方針を定めました。

杉並、武蔵野、三鷹はどうするのかというところについては、今まさに話し合いをしている状況で、今後どうするかは現時点では決まっていません。検討の進捗状況に応じて、どういったまとめ方がいいのか都として責任を持って検討していきたいと思っています。(30 ページ)

これに対して、恩田構成員、西村構成員、古谷構成員より下記の通り意見があった。

(恩田) 東京都の方針はいつ出されるのかという質問に対して、前回の時点ではまだ決まっていないということでした。しかし、5月に外環の2の都市計画に関する方針が出されており、これが現在の外環の2に対する方針と理解している。(31 ページ)

(西村) 今後の進め方は現時点では分からないということが分かりました。今後、私たちはこの先のことについてしっかり見ていきたいと思えます。(31 ページ)

(古谷) 各地区で検討している中で、安西構成員はなんとしても道路ネットワークとしてつくりたいという思いが出ているのではないかと。(31 ページ)

これに対して、安西構成員より下記の通り回答があった。

(安西) 当然これまでの経緯を踏まえた上で、昭和 41 年の当時の説明、環状 6 号線の外側の街路網を検討した、街路網つまり都市計画道路ネットワークと捉えまして、決して私の個人的な意見というわけではなくて、これまでも、私の以前の担当者も、そういった形で説明しています。(32 ページ)
資料 4-5 の中の外環の 2 の当時の都市計画決定経緯ですが、当時の都市計画地方審議会の中で、「環状 6 号線及び荒川放水路の外側に存する特別区の地域及び三鷹市と武蔵野市の一部について、能率的かつ経済的な街路網を検討し、首都の機能の維持増進に資するものである」と説明しているので、街路網の一部として外環の 2 が位置づけられており、都市計画道路ネットワークの一部であると説明しています。(32-33 ページ)

これに対して、河田構成員、古谷構成員、西村構成員、濱本構成員より下記の通り意見があった。

- (河田) ネットワークという抽象的な概念だけでなく、具体的な図面で示してほしい。(33-34 ページ)
- (古谷) 過去の会議の議事録などを示してほしい。(33 ページ)
- (西村) 当時の審議会の議事録を丁寧に見たことがあるが、昭和 41 年当時の資料では、都市計画ネットワークという言葉は出てこなかった。(35 ページ)
- (濱本) 三鷹市と武蔵野市の一部について「能率的かつ経済的な街路網の検討をもって首都機能の維持を増進するものである」とあり、はっきりネットワークとは書いていない。大事なはその下の項目で「外環の環状線に関連する平面道路として 40m の街路を追加した」と書いてあり、外環の 2 も外環計画であると言っている。外環本線が大深度になり、外環計画が一体であると認めているのであれば、外環の 2 はなくなると認識しても仕方がない。(35 ページ)

これに対して、安西構成員より下記の通り回答があった。

- (安西) 外環の 2 は、高速道路の外環の計画と整合を図る形で一体的に計画されたと認識しています。都市計画としては、外環は自動車専用道路の機能を持っており、外環の 2 は幹線街路となっている。そういう意味では、計画決定は別であり、都市計画道路として果たすべき機能も当然異なるため、外環を地下化しても、外環の 2 の機能がなくなるわけではない。そのため、この話し合いの会において検討し、今、この会が開催されていると考えています。(36 ページ)

これに対し、濱本構成員より下記の通り意見があった。

(濱本) 外環計画のたたき台の説明会では、外環自動車道と外環の 2 を一体で説明していたのに、本線が大深度地下になったら一体が消え、外環の 2 は生きているというのはおかしい。たたき台の説明会でも、外環が地下化したら地上部はなくなるのかと何度も質問したが、今の現状のままで結構ですよと説明があった。国も東京都も納得しているはずが、大深度地下になった途端、外環の 2 の話が出てきたのはおかしい。東京都はたたき台の問題から頭に入れて説明してもらいたい。外環の 2 の法律は残っているのではなく、消えているということを確認してもらいたい。(36-37 ページ)

C. 次第4 これまで提出された資料について

古谷構成員から資料 15-3 について説明が行われた。これに対して、原構成員より下記の通り意見があった。(37-41 ページ)

(原) 概成道路という言葉は今回の件で初めて聞いたが、女子大通りから吉祥寺通りまでの間が抜け道に使われており、なんとか解決したいとやってきたが、なかなか警察が動いてくれなかった。概成道路と言われているところがなんとかならない限り、地上部街路ができて意味がない。国や都が考えている、災害時の輸送道路としてのネットワークより前に、私たちにとっては日常的な道路が重要です。練馬で出されている資料はすべて立野から青梅街道まで開通した図だが、私たちは横の道の関係を心配しています。小学校の近くに車が入ってきたり、自転車レーンを設けることで駅に向かう自転車が増えたりするのではないかと。慎重に配慮していただきたいと思っております。(42 ページ)

また、古谷構成員提出資料に対して、安西構成員より下記の通り回答があった。

(安西) 第 14 回では、武蔵野地域の現状は、東西方向には道路が整備されていますが、南北方向は不十分であり、歩道と車道を分離することが重要という回答をしました。都市計画道路を整備する際は、一定の自動車交通量が見込まれるため、自動車交通と歩行者の安全を確保しなければなりません。原則として、歩道を設置して歩道と車道を分離することにより、子どもや高齢者、障害者、全ての歩行者にとって安全性が向上すると考えています。また、古谷構成員から地上部街路によって交通が増え、安全な道路が危険にさらされるという意見もいただきましたが、宮本小路や稲荷通りの生活道路事故率をみると、東京都全体と比べ高くなっています。生活道路の安全性を高めるためには、生活道路に流入する通過交通を抑制する必要がありますと考えています。整備効果データでは、交通シミュレーションを行っており、宮本小路でいけば、地上部街路があれば約 6 割減少して 89 台になるというような交通量の推計もしているところです。(43-45 ページ)

これに対して、古谷構成員より下記の通り質問があった。

- (古谷) 予測交通量はどのようなモデルを使って計算したのか。青梅街道インターチェンジは含めて計算されているのか、生活道路をどの程度までネットワークに入れているのか。(45-46 ページ)

また、安西構成員より下記の通り回答があった。

- (安西) 交通量推計は広く用いられている予測手法を用いて計算し、平成 32 年には外環が開通済みと想定し、女子大通りについても完成ではないが、概成としてネットワークに入れて推計しています。
1 時間のピーク時間交通量の推計については、美大通り、宮本小路など皆様が特に日常で使われている道路もネットワークに含めて、推計しています。
(46 ページ)

さらに、佐薙構成員より下記の通り意見があった。

- (佐薙) 補償の問題は、公共事業をやる場合には近傍類似に従前と同等以上の土地を安心して求めて、安心して移転できることが大前提になるので、それを頭に入れて問題を認識してもらいたい。(46-47 ページ)

D. その他について

佐薙構成員から外環本線に関することについて、下記の通り質問があった。

- (佐薙) 外環本線の 16m の巨大トンネルを掘るには、この周辺は地質的に丈夫な土地ではない。パイロットシールドを通して精度のよい調査をする計画はないのか。本線は認可があり、いよいよ事業が始まるが、永久構造物としては非常に危険な構造となっているのではないか。(47 ページ)

これに対して、大畑構成員より下記の通り回答があった。

- (大畑) パイロットシールドを先行して通す予定はありません。地下の地質や地下水は、ボーリング調査で適切に把握できていると考えています。(47 ページ)

これに対して、佐薙構成員より下記の通り意見があった。

- (佐薙) 16m のトンネルに対してコンクリートのセグメントが 65cm しかないのは危険ではないか。また、大深度地下化で地上部は法律上補償の対象にはならないが、不動産では嫌悪施設であり、地価の減価要素になる。外環の 2 の

前に、外環本線についての解決していない問題が多くある。どちらにせよ、補償と安全を念頭に置いて考えてもらいたい。(48 ページ)

6. 確認された事項

- 第 18 回議事録・議事要旨は確認いただいた内容で公表する。
- 次第 3 練馬区における外環の地上部街路の取り組みについて質疑応答、意見交換を行った。
- 次第 4 資料 15-3 について古谷構成員から説明があったが、質疑応答が途中となったため、準備会において、どういう形で進めていくか調整を図っていく。

7. 次回以降に持ち越された事項

- ① 練馬区における外環の2の必要性についての説明（練馬区内の道路の整備状況、都市計画道路のネットワークも含む）
- ② 古谷構成員提出資料（資料 15-4）の説明・質疑応答
- ③ 東京都提出資料（資料 12-7-2、14-4、16-4）に関する質疑応答・意見交換（参考資料2～7（第 19 回））