

第22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27年10月9日(金曜日) 19:00-21:15
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、原利子、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、児玉憲一、武田光一、安西崇博

4. 資料一覧

次第

- 資料22-1 第21回議事録
- 資料22-2 第21回議事録要旨
- 資料 9-6 東京外かく環状道路主な経緯(「外環の2」を中心にして)(第3次修正版 2015・3・31)(西村構成員)
- 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12-7 武蔵野地域に関する現状・課題データ集(改訂版)
- 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)
- 資料14-4 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15-4 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)
- 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)
- 参考資料8(第22回) 外環地上部話し合いの会 意見・質問(原構成員)
- 参考資料9(第22回) 意見・質問書(濱本構成員)
- 参考資料10(第22回) 意見・質問(中村構成員)
- 参考資料1(第22回) 第21回ご意見カード
- 参考資料2(第22回) 練馬区内の都市計画道路
- 参考資料3(第22回) 地域危険度
- 参考資料4(第22回) 都市計画道路区域内の建築制限
- 参考資料5(第22回) 2車線道路の断面イメージ
- 参考資料6(第22回) 道路の幅員と延焼防止の関係

5. 議事

A. 議事録及び議事要旨について

前回の議事録、議事要旨の確認が行われ、公表することとなった。また、濱本構成員から下記の通り意見があった。

(濱本) 議事要旨と議事録はこれで結構ですけど、その内容の中で答弁が出てないので、追加で質問します。(4 ページ)

(濱本) 外環の2の考え方に、これでは私は納得できません。これで通されちゃうと、我々が認めたような形になりますから、ここで質問させていただきたい。(5 ページ)

これに対して、武田構成員が第21回議事録16ページの内容を読み上げ、濱本構成員、武田構成員から下記の通り意見、回答があった。

(濱本) これはもう外環の2じゃないということを明確に言っているわけですよ。位置が変わったとか、やり方が変わってきたとか、明確に言っているんですけど、変わっているならば、新しい道路として検討したらいいんじゃないんですか。(6 ページ)

(武田) 昭和41年、高速道路の部分が高架に計画されていまして、外環の2の上に高架を載せて、相互補完しながら機能していこうというような考え方で、計画を進めていたと認識しています。

石原知事の時代に地下化という話があり、そういった流れの中で、地上にある外環の2の部分と地下に行った部分の利用形態が、混然としていたものが、明確に見えてきた。そういう意味で、高架のものから地下に変わったときに、幹線機能が明確に見えてきたので、当時の思想と変わってきたのではなかろうかということで、こういった発言をさせていただいております。外環の2の機能が変わったのか、外環の2ではなくなったのではないかという意見でございますが、外環の2というのは、地域間に根差した機能は元から有していましたので、変わっているという認識での発言をしたのではありません。また、外環の2という道路は基本的に今あって、廃止を含め今検討していると認識しております。(7 ページ)

これに対して、古谷構成員、濱本構成員から下記の通り意見があった。

(古谷) 最初のころは、交通機能だけしか書いていないが、今度は交通機能は小さくなりそれ以外の機能ということになった。さらに17年の時は、住宅コミ

ユニティの保存ということが第一の理由だったのですが、それがすっかり消えているのですよね。ということは、全く計画が変わったことと同じなのではないでしょうか。法律がそのままあるのは、法律を廃止するのをさぼっていたからなのではないでしょうか。(7ページ)

(濱本) いま、答弁いただきましたけども、私は納得が出来ません。(8ページ)

その後、濱本構成員から、都が提出している資料について意見が出されたが、次第4の中で議論可能ということで、濱本構成員は了承した。

B. 資料15-4に関する質疑応答・意見交換について

「資料15-4」に対する質疑応答の前に、「参考資料2 練馬区内の都市計画道路」の図面について古谷構成員から意見があり、完成と概成が分かるように修正することとなった。

資料15-4について、古谷構成員より説明(12-14ページ)が行われ、質疑応答を行った。

(古谷) 第1問は、「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画たたき台」(地下構造)公表の④住宅・地域コミュニティを維持する場合は、その後いつどのような理由でなくなったのか。住宅・地域コミュニティの維持が第一の目的だったはずなのが、どこを見ても見つからない。

第2問は、有識者委員会最終提言の中で、最も重視すべき観点である地元住民への影響を軽減化した提案が、現在の東京都の提案計画のどこにどの様に反映されているでしょうか。

3番目、極力大深度空間地下にする、地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても地元の意向を踏まえながらその整備を支援していく、とあるが、地上整備の3案、交通、環境、防災のみが出されている理由を示してください。もう一つ、話し合いの会は、地上部整備の方向を決める予備交渉の段階、それとも既に地上部整備の方向は決まっています支援するために意向を聞いているのか、どちらなのでしょう。

4番目、高速道路の議論がある程度集約された段階で、地上街路の議論を行うこととする。住民と話し合い都市計画変更が進められたのか。また外環に関わる計画の見直しにあたり、地上部街路について、不必要な部分は廃止とあるが、これは地上街路に関する代替案にどう関係があるのか。また、不必要ならば廃止となることは、現在でも前提であると理解してよいでしょうか。

都市計画道路はこれだけの種類がある。高速自動車線は本線で大深度地下は決定している。練馬区の計画実施と他区市とは分離して計画段階は別のもの、向こうは実施して、こちらはまだ予備段階。しかも道路の幅も違ってしま

ということでは、その主要幹線道路でもなさそう。地元が反対の場合は廃止もありうる。そうするとネットワーク性も喪失しているとなると、外環の2は区画街路でしかない。いわゆる生活道路でしかないということになってしまっているのですが、ここだと理解していいのでしょうか。

第5問、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、必要な部分は整備することとなるとあるが、本会で議論している地上部街路のことでしょうか。すでに区画街路でしかない状態ですが、地元の意向を踏まえて、街路としての機能は①環境②防災③交通④暮らししかないのは何故でしょう。⑤としてコミュニティの保全としての機能というのが何故ないのか。

第6問、長期権利制限をかけてきた人たちへの補償について、すでにお答えがあって補償はないということだったと思っています。第9問、附属街路廃止とあるが、これは東八の南側のことです。北側は残っているのだというご説明で答えは出ています。

第7問、③代替機能を確保して都市計画を廃止となった経過を説明してください。

第8問、武蔵野市長は、外環の2必要性は認識していない。都は廃止することを含め、計画の方向性、検討のプロセスを明らかにせよとあるが、廃止することを含めて計画の検討をしたことがあるか。

第10問、廃止を含めた議論はきちんとなされたかどうかについて、情報データをこれまで公開されていない理由と、その記録がどこにあるかを示してください。(12-14ページ)

これに対して、武田構成員より下記の通り回答があった。

(武田) 1問目、「計画のたたき台」で記載されている「住宅コミュニティを維持する場合」がなくなったのではないかとということですが、三つの基軸の中で皆様のご意見を聴いていきたいというお話をさせていただきました。廃止を含めてという言葉以外の部分で、代替路線を見つけて廃止という言葉があり、私は、それは一つの基軸として、ある程度絞り込みをした上で話し合いをしたほうがやりやすいということでそうしています。ですから、廃止がなくなったわけではないという話をしています。練馬区以外については、まだ結論が出ていないとご理解頂きたいです。

2番目、有識者委員会最終提言という中で、インターチェンジと上部空間利用について、セットになっているところで、移転家屋数をできる限り少なくして地元住民への影響軽減することが、最も重要な視点であると述べています。上部空間だけでなくインターチェンジも含め、できるだけ移転家屋を少なくしていこうということです。地上部の利用については、外環の必要性に関する行政判断・政策方針が決定された後に具体的な検討を進めるべきとい

う形で、ご意見を賜りながら進めているところです。最初に配った資料 6 は、都から新しく何かを提案したものではなく、一般的に都市計画道路とはどういうものかという、概要と経緯を取りまとめた資料を付けてあります。3 番目、平成 15 年方針の大深度区間であっても、というのが武蔵野市に該当する訳ですが、地上部整備を大きく分けると交通・環境・防災というキーワードの 3 つのみでしぼっているわけではなく、これ以外のところにつきましても、ご意見を賜りながら考えていく、と我々は思っていますので、この 3 案のみというわけではないとご理解いただきたい。

4 番目、部長である成田の発言を引用されていると思います。高速道路の必要性の有無と地上部街路の議論は切り離しをさせていただきたいということです。地上部街路というのは附属街路という外環の 2 とは別なところもございまして、それは廃止させていただいた。外環の 2 を廃止するとかと言う話は、今こうやって議論の中で最終的に方向性を出していきたいものですので、今、現時点で決まっているというわけではございません。

5 問目、「環境・防災・交通・暮らし」と表記させていただき、暮らしの項目の中に、コミュニティを入れてございました。決してこの機能を無視し、ないがしろにしているわけではないとご理解いただきたいと思います。

6 番目については、先ほど答弁したということで、ご了解いただきたい。

7 番目、先程述べたように、ある程度論点を絞るため、3 つの考え方を基軸としてそれを中心に考えたり議論したりして欲しいと都は思っています。現時点では廃止ということもきちんと考えなければいけないと思っています。ただ、今皆様からご意見を頂く際には、3 つの基軸を中心にした方がわかりやすいのではないかと話をさせていただきました。

8 番目、皆様に示している今のデータ集等の中では、廃止をすると現状のままなので、それ以上突っ込んで調査をしたものは現時点では載せていません。ただ、今後意見を聴きながら、考え方の整理はしていく場面が出てくるだろうと思います。(15-17 ページ)

これに対し、司会が追加の回答を求め、武田構成員、安西構成員から以下の回答があった。

(安西) 3 番で、スライドの中で選択肢 a と b があったと思います。a が「地上部整備の方向性をきめる予備折衝の段階」、b が「整備の支援のための意向を聞いている段階」。現段階は a と我々認識しております。(17 ページ)

(武田) 検討のプロセスで明らかにして、住民の皆様のご意見を聴きながら進めていこうというのがその回答かと我々は認識してやらせていただいているということです。(19-20 ページ)

(安西) 外環の2が区画街路ではないかということですが、外環の2は幹線街路ということで都市計画が決定されています。(20ページ)

(武田) 法的には、幹線道路の位置付けになっています。機能については、私は区画街路までいくと思っていませんが、当時の考え方よりは、もう少し地域に根差したような効用は依然としてあるだろうと思っています。そこについてはこの話し合いの中でいろんな検討をさせていただきます。練馬については、40mを22mにしたというのは事実ですし、こちらも22mのままくるんじゃないだろうか、というご意見であれば、まだ40という中でどうしていきましようかということですから、廃止も含めてということの中に今検討しているので、ご意見頂いて、一定の段階で取りまとめさせていただきます。東京都の考え方を整理をしていく時期が来ると思います。そういった時にまたそういったご説明が出来るようにしていきたいなというふうに思っているところです。(22ページ)

また、西村構成員から下記の通り意見があった。

(西村) 私が4年前に東京外かく環状道路の主な経緯というのを出してから、これについて一度も発言の機会がなかったわけです。これを作った目的というのは、東京都、国が出したパンフレットだとか、ジャーナルだとか、公式な資料が次々と、勝手に変わっていく、そのことをやっぱりフォローしていきたいというのがあったわけです。古谷構成員がこれを使ってくださり、作った意味があったと思います。中身がどんどん変わってきたことが、私たちには非常に理解しがたく、苦痛でした。ただ私たちは、3つの中から選択すると繰り返し仰る課長さん達に対し、武蔵野市は廃止という第4の選択肢も含めて話すということを都度言ってきた流れがあるので、このことを大事にしてくださるということで、この話はやめておきます。(24ページ)

これに対して司会から確認があり、西村構成員から、回答があった。

(司会) この会は、何かを決定する会ではないので、議論はしていくがこれで決定はしないということだけは理解頂きたい。

(西村) よく理解しています。

また、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 古谷構成員の質問の中の3つをもう一度質問します。1番のコミュニティ

の維持が生きているなら、何故外環の2が必要なのか。

4番目の成田さん答弁なんですけど、確か都市計画決定するまでに、外環の2については結論を出すということになっていたと思う。大深度の本線を決定した時点でこの話が終わってなきゃならない。そういう話し合いをしなかったという理由は何だったのか。

7番目、代替機能について、都は、代替機能に関する資料は話し合いの進捗状況に合わせて提示していきたいとのことでしたが、十分時間は過ぎたのではないですかね。代替機能を出していないということ、もう少しきちんと答弁して頂きたいと思います。(24-25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) 1番目、今の段階では方針をどこかに絞って決めているのではなく、可能性の中の一つとしては残っているだろうという考え方でございます。(25ページ)

(安西) 2番目、外環の地上部街路の附属街路については、外環地下化して機能として不要になるので廃止したわけです。外環の2については先ほどの3つの考え方というのを提示している段階で、廃止も含めてというご意見もたくさん頂いていたこともあって、都としてはまだ方向性が定まっていなかった、拙速に結論を出すべきではないというご意見もあり、早期整備が必要な外環とは切り離して、今、こうして検討している段階だと思えます。
3番目、代替機能というのは、外環の2の青梅街道から南の部分は、区市ごとに道路ネットワークを切れませんので、その他区市の検討状況も見ながら、検討はせざるを得ないのではないかと感じているところでござす。(25-26ページ)

これに対して、濱本構成員から下記のような質問があった。

(濱本) 1番の今の回答、少しおかしいと思います。国と都が話し合っ、たたき台の案を出されたわけです。本線を地下方式でやるか否かというテーマで説明会があった時に、地上部分をどうするかということで、こういう話が出たわけです。外環の2を残すような話だったら、この案は出てこないと思う。

上のコミュニティの残る道路をそのまま残していただければ、外環の計画については賛同する部分もあるよという発言したと思う。「たたき台」案を提示された時の考え方は今言った話じゃなくて、当然その外環の2の外環の本線も含めて、昭和41年に作った計画、法律は、全部なくして、再検討されたと思います。私が何回も言っているように外環の2というのは

そこでなくなっただという考えなんですよ。今言った武田さんの答えは、答えにならない。当然生きていますよ、そう言うつもりで言っていたんだと思いましたが、当然それだったら外環の2は必要無いんじゃないか。私はその一点で十何回も質問しているんだから。なんでこういうたたき台の案が出来たのか。それを武蔵野市民は聞いているわけですよ。「たたき台」案が正式に発表され、また、説明会を開き、そのもとに外環本線が地下化へ決定した事実。そういうものがあるにも関わらず、なんで今、外環の2の話し合いをやらなきゃならないのか、一番疑問なんですよ。
(26-27 ページ)

この意見については、次第4の参考資料9の説明の中で行うこととなった。

C. これまで提出された資料に対するご意見・ご質問について

次第4の参考資料2(第19回)～参考資料7(第19回)について、黒木構成員(27-28ページ)、大島構成員(29ページ)、城戸構成員(31-33ページ)、古谷構成員(33-34ページ)、西村構成員(35-36ページ)、山家構成員(35-37ページ)から説明が行われた。質疑応答・意見交換と原構成員、濱本構成員、中村構成員からの説明については、次回行うこととなった。

(黒木) 資料10-9は、都市整備局が出している、「あなたの街の地域危険度」という、東京都の市区町村5000ぐらいある中で一番危険なところから一番安全な街までをランキングしたものです。2年前に関して、東町3、4丁目、南町3、4、5丁目を平均したところ、5000のまちの中で1145位でした。それにも関わらず、都はこのまちは危険で防災上道路が必要だということをおっしゃっている。それから2年後をみて、同じレベルで計算すると1874位と後退している。さらに、災害時活動困難危険度を考慮しても1288位で、前回よりも安全になっていることがわかります。これだけ出火危険度や延焼危険度が高いと言っているわりには、安全度は高まっているのではないかとということが指摘したいことです。道路を作らなくても安全が増しており、都が言うように、道路さえ作れば災害時の危険度は減るとはあまり言えないのではないかと同時に、千何位のところは、優先度は高くないのではないかと考えます。予算は限られており、より優先度が高い方から整備した方が良いのではないかと。都が言う災害時に危険ということで道路というのは、少し無理があるのかなという意見をさせていただきます。(27-28 ページ)

(大島) 地上部街路をもし建設する場合、建設中に工事用車両或いは重機等の往来によって、住民に対する危険が非常に増し、騒音被害も発生するのではないかと考えられます。現状、東町3丁目の防災業務の必要性という点で考

えますと、古い木造建築が急速に減り、防災や耐震にも配慮した改築・新築が増えており、その中で住民のコミュニティが整然と保たれている。ここに大きな地上部の街路が通るとすると、少なくともそれを作る過程において、非常なデメリットが生じるのではないかと。工事用車両が往来する、重機が往来する、これに適した道路はそれほどない。それだけのデメリットを払ってまで地上部街路を作るとするのは、合点がいかないということでございます。(29 ページ)

(城戸) 歩道に並木を植えただけのものではなくて、幅広い緑地帯を備えた道路のイメージを喚起しながら、外環を作ると緑のネットワークができますと言っているように見えます。ところが、練馬区の 4km については、道路幅を 22m として、植樹帯は 1.5m 位のものしか作られない。そういうものになってきているのではないのでしょうか。

資料 16-4 の 1-1、1-5 ページで地上部街路と類似する路線という言葉を使っています。これはそこへ挙がっているモデルを見ますと、22m 幅のものであって 40m 幅ではありえないと思われます。それが地上街路と類似する路線だとしているわけです。そうすると、資料 14-4 の 1-1 や 1-3 ページについて言っている緑地帯というものは実現するわけではないので、最初に提出されているイメージと実際に想定されているものとは違うのではないかと、私の言いたいことです。

それから、車両の日中交通量が述べられていますが、首都高中央環状線の地上部の道路である山手通りに、1 日 4 万台程度の車が通っていることからすると、過少であると思われます。外環本線の通す計画交通量は 9 万台から 10 万台となっていて、それに平行して走る地上部街路の日中交通量が、1 万 8000 台とか 1 万 1000 台というのは、非現実的で考えられないということです。通行車両は、有料の本線よりも無料の地上部街路を選ぶのではないかと思います。環状 6 号線の地上部街路とこれに並行して走る中央環状線山手トンネル、これは外環本線と地上部街路と似たような役割を担っていると思われます、交通量の比較を見ると、だいたい地上部街路は本線の 8 から 9 割に相当する車両を通してます。そうだとすると、こんなに少ない数の車両が通ると言うことはあり得ないだろうと考えられます。

道路としても緑地帯としても性格が不明確である道路を、巨費を投じ地権者や周辺住民の生活を脅かしてまで作る意味があるのだろうか。考えられているその道路は、無益なものです。

それから住環境の悪化に対しては、もし地上部街路が出来てしまうと、一種住宅専用地域のままでおくのは非常に困難になるだろう、商業地域化して高層建築物がどんどん建つようになってしまっ、住民はいいようになさいと言われてますようなもので、なかなかそうはいかないのではないかと危惧ます。(30-33 ページ)

(古谷) 1 番目は、地上に関して既に私が提出した資料、そういうものに対して、あとで出てきた資料の中には、私の意見をどういうふうに評価したかが全然ない。つまりこの中で一生懸命考え、意見を言ったが、あとから出てくる都の資料では、評価または取り入れたことが一切わからないということです。

内容についても、生活者の考え方を私たちは言っているつもりですが、計画ありきで、住んでいる人間を度外視しています。そういう意味では私たちの実感、経験、それが大切なのです。

基本的に一体であったはずの外環計画、先ほどいったような話につながりませんので省略します。

4 番目、提案されている環境・防災・交通・暮らしのそれぞれの必要性や効果において、お互い相克する部分があるはず。道路と緑地・車道と歩道・代替機能・計画の廃止、そういう関連性が一切欠如していて、議論がしにくい。総花的に必要なだと列記していて、何が何でも道路を作りたいと同じような気持ちで、私達の気持ちを理解して欲しい(33-34 ページ)

(西村) 昭和 41 年当時のいろいろな資料を見た中で、都市計画ネットワークという言葉は全く出てこなかったのが、道路ネットワークの一部としてというのは、やはり後付けではないかと思っています。

平成 17 年の 4 月に都が基本的な考え方として発表した、1. 現在の都市計画区域を活用して道路と緑地を整備、2. 都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備、3. 代替機能を確保して計画を廃止というこの 3 つは法的な根拠がないということは、都議会での質疑の中でも確認されています。こういったこともあり、私たちは条件をつけずに計画廃止することを第 4 の選択肢として、この話し合いの会をずっと進めてきました。

3 番目、環境・防災・交通・暮らしについてのデータを繰り返し読みましたが、しっくりこないというのが正直なところです。交通だけは多少違いますが全体としては、これらの多くは、私たちの町のことを言っているというよりも、一般論としてどこの町でも通用するようなことではないかと思いました。

4 番目、ここに書かれていることの多くは必要性の根拠ではなく、もし外環の 2 を作ったらその結果こうなりますよということではないでしょうか。本末転倒ではないかという気がしてしまいました。私たちは、長年かけて自分たちのまちを作り育ててきました。緑豊かなまち並みやコミュニティを破壊して、外環の 2 を作るのを私は許すことができません。地域的な視点から見て私たちのまちに不足していることは道路を作ることではない方法でこれまで解決してきました。道路を作ることで私たちの生活がより豊かに、より安全になると思えないのです。必要性(整備効果)、必要性(影響)の

データは、コミュニティや生活者のことがわかっていない方たちが作ったものとしか思えません。外環の2を作ることは、私たちのまちを破壊することだと思わざるを得ません。(35-36 ページ)

(山家) 1 番目、将来の交通需要について。例えば概ね井の頭通りから女子大通りまで、平成 32 年と 62 年を比べてみますと、平成 62 年は平成 32 年の半分とうようなところも示されています。これらの交通推計の前提となる将来交通量や将来人口の推移の自動車利用見通しについて示してほしいというのが 1 番目です。

2 番目、生活道路の安全性向上について。平成 32 年の外環地上部街路なしとありの比較がされていますが、現況の交通量と比較して増加するのか、減少するのかについて示してほしいです。

東十一小路については、夕方ピーク時の交通量の推計があるのでしたら示して頂きたいです。

女子大通りについては、現況より減少するところも見受けられますが、吉祥寺通りは、現況よりも多い交通量が示されています。これらの道路は、交通量が比較的多く渋滞も発生していると捉えており、交通量増加に伴って更なる渋滞の発生あるいは生活道路の通過交通流入の可能性もあるのではないかと心配しています。そういった点から、宮本小路や東十一小路の交通量が減少するような理由を示してほしいです。

宮本小路、稲荷通りの事故率が都全体の 1.7 倍から 2 倍と記載されています。例えば宮本小路については 12 時間で 2000 台以上と、通常的生活道路の 4 倍以上の交通量があることから考え、同じくリスクはそれほど高くないのではないかと捉えています。事故率が高いという根拠を示してほしいです。(36-37 ページ)

D. その他

(武田) 事務局から 1 点お願いしたいと思います。今日、出来ればこの次第通りに進めたかったのですが、一部残ってしまいました。

今回は、次回に一部繰り越しますので、次回は来月で日程調整させていただきたいと思います。

ただ、連続で短期開催すると議事録等がどうしても間に合いません。今回は議事録の作成等なしで、次回続きをさせて頂きたく、ご了解頂きたいと思います。(37-38 ページ)

次回開催については、司会により下記の通りまとめられた。

- 次回日程について、至急に連絡する。
- 今回の議事録等は、次回開催日には間に合わないということで了解頂く。

6. 確認された事項

- 第21回議事録・議事要旨は公表する。
- 次第3 古谷構成員の資料(15-4)について説明し、質疑応答を行った。
- 次第4 これまで提出された資料について、黒木構成員、大島構成員、城戸構成員、古谷構成員、西村構成員、山家構成員が意見の発表を行った。

7. 次回以降に持ち越された事項

- ①中村構成員、原構成員、濱本構成員からの意見発表
- ②これまで出された資料に関する質疑応答・意見交換