

## 第 10 回 杉並区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 4 月 23 日 19:00~21:30

2. 場 所 あんさんびる荻窪 4 階第 1~3 教室

3. 出席者 構成員出席者 15 名

### 4. 資料一覧

次第

(議事の確認について)

資料 10-1 第 9 回議事録 (案)

資料 10-2 第 10 回議事要旨 (案)

(前回からの持ち越し事項等について)

資料 7-6 練馬 1km 区間・早期着工の真の理由は何か? 【古川構成員提出資料】

(質問に対する回答)

資料 5-3 第 4 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 5-4 第 4 回に構成員から提出された資料に対する回答

資料 6-3 第 5 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 7-3 第 6 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 8-3 第 7 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 9-3 第 8 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

資料 10-3 第 9 回杉並区における地上部街路に関する話し合いの会 質問に対する回答

(地上部街路に関する各構成員からの意見)

資料 8-8 議事を円滑に進めるための検討資料

資料 9-4 話し合いの会構成員としての外環の 2 に対する意見

上記 2 点【中島構成員提出資料】

資料 9-5 外環の 2 についての意見

【近藤構成員提出資料】

資料 10-4 「外環ノ 2」に対する私の意見

【植田構成員提出資料】

(地域の必要性(整備効果)のデータについて)

資料 8-7 資料 1-3 の取り扱いについて(議事録から)

【齋藤構成員提出資料】

資料 5-7 杉並地域に関する現状・課題データ集(改訂版)

資料 5-7-2 杉並地域に関する現状・課題データ集(改訂版)追加資料

資料 5-8 地上部街路に関する必要性(整備効果)のデータについて(改訂版)

資料 4-4 「杉並区における地上部街路に関する話し合いの会」に対する意見書

【須藤構成員提出資料】

資料 4-6-3 「外環の 2」の必要性の有無について 149 人に聞きました

資料 5-9(改訂版) 外環の 2・周辺道路の将来交通量推計に対する疑問

上記 2 点【古川構成員提出資料】

資料 5-5-1 捏造が露呈した地球温暖化説の再検討等について

資料 6-5 必要性(整備効果)のデータに関する CO2 削減効果算出過程について

上記 2 点【中島構成員提出資料】

(その他)

資料 4-5-3 第 2 回杉並区「外環の 2 話し合いの会」傍聴者「ご意見カード」分析

資料 5-5-2 資料 4-8-1、4-8-2 についての意見

上記 2 点【中島構成員提出資料】

参考資料 傍聴者からのご意見カード

## 5. 議事

### (1) 開会

〈議事内容の確認〉

- ・事務局より、次第の内容について報告した。 (P2)

### (2) 議事録・議事要旨の確認について

- ・事務局より、第9回の議事録と議事要旨について諮った。 (P2)

これに対して、以下のような質疑応答・意見交換が行なわれた。

構成員〇 ・読んでいて意味の通らない部分を2ヶ所事前に指摘している。先ほど、確認したら後で調整するということだが、今日、案をとってしまうと、後日に修正版が出ることになるのか。 (P2-3)

事務局 ・修正した箇所を再度送付し、確認が取れ次第、公表したいと思う。 (P3)

### (3) 報告事項

- ・練馬の1キロ区間の図面の掲示と警察との協議状況について安西構成員から報告があり、それに対し、以下のような質疑応答・意見交換が行われた。

構成員〇 ・建設局では、図面が2つあるが、最初は国や都が買収することになる範囲の図面しか貼られていなかった。もう一つは、設計図面となっており、どちらかと言えばそちらが貼られているべきだったので、私が念のために持ってきた図面を貼ってもらった。

- ・警視庁と協議中ということだが、どの図面を使っているのか。事業認可されたということだが、協議中ということは協議の結果、警視庁がだめだと言えば認可が取り消されるのか。警視庁との協議が終わってから認可されるべきではないか。 (P4-5)

安西 ・警視庁との協議は、基本的に掲示している図面をベースに進められていると思う。設計を進めていく上で計画をよりよくするための修正等が行われる。警視庁とは、大まかな設計の段階から詳細な設計の段階に至るまで協議を継続的に行っていくもので、事業認可の要件には当たらない。 (P6)

構成員Ⅰ ・事業認可の要件に関係機関と協議するということはあるのではないかと。法律上の協議というのは、協議が整うことが前提であり、仮に、細かな部分で終わってなくても、ある程度のところまでは終わっていないといけないのではないかと。担当部局がそう言ってますという答え方はおかしい。しっかりと答えてもらいたい。 (P6-7)

- 構成員 M
- 前回の議事録の 33 ページに書いてあるが、今回の会議で答えるのではなく、前回の会議後、2週間以内に答えてほしいという希望を出した。それに対して何もなく、今の答えでは答えになっていない。
  - 構成員 I さんは、この道路を迷路だと言っているが、更に、国の本線も重なってくるのではないかと。また、目白通りにどのようにして出るのかという図面がない。  
(P7)
- 安西
- 目白通りとの接続については平面で交差するという形になる。
  - 事業認可を取得するにあたり、協議を完了していないといけないのではないかとということだが、それは事業認可を取得する上での要件とはなっていない。  
(P7-8)
- 構成員 I
- 都市計画法では、事業認可のときに関係機関との協議は認可前の段階で終わっていないといけないはずである。  
(P8)
- 佐久間
- 都市計画法上の事業認可においては、事業内容が都市計画に適合していること等が条件となり、警察との協議は条件になっていない。
  - ただ、道路をつくっていく上では、道路法で警察との協議が必要になる。警察の観点から安全かどうかを確認するための協議は設計の各段階で行っていく。そういった意味で警察との協議は現在も協議中だと聞いている。  
(P8-9)
- 構成員 I
- それで合っているのかもしれないが、基本的な方向性を決めるには事前協議の段階で警察との協議を進めておくものではないか。ある程度進んでから、協議しても変えようがない。警察の言うことを聞いて、安全な道路をつくった方が良い。  
(P9)
- 構成員 M
- 前回の議事録に書かれている返事について、遅れた理由を聞いていない。2週間以内に皆に連絡すると言った。
  - それと、図面を貼るにあたっては、法的に開示請求をしたものを皆の前で表示できるかをだれと相談したのか。  
(P9-10)
- 安西
- 2週間と言ったか記憶が定かでないが、超特急という意味では遅くなってしまったかもしれない。図面については、作成している建設局等に確認した上で掲示している。  
(P10)
- 構成員 M
- 構成員 O さんが聞いたのは、開示請求してもらった資料を利害関係者に見せることに対して、条例で開示できるかどうかということ。部署の恣意で見せて良い、見せてはだめというのはおかしいのではないかと。  
(P10)
- 佐久間
- 2週間を出して欲しいという点については、議事録に載っていない。そういった意味で把握できていなかったことは、申し訳ないと思う。
  - 確認という意味で建設局等という点については、この文書を持っている意味で建設局に確認する必要がある。それ以外にも局の中に、情報公開等を対応している部署があるので、そういったところに資料の取扱いについて相談し、今回掲示す

ることとなった。 (P10-11)

構成員〇 • その点については、事前に送られてきた議事録の修正の際、早く返事して欲しいと指摘した筈である。

• また、この図面は、練馬のオープンハウスや武蔵野の話し合い会でも貼られていない。なぜ杉並の話し合いの会限定という条件で貼ることができるのか。 (P12)

佐久間 • 練馬のオープンハウスでは、あり方（複数案）を説明する場ということでこの図面は貼っていない。武蔵野の話し合いの会においても、特段そういった話は出ていないので出していない。行政としては、説明したい目的があって、その目的に沿った中身を説明するために説明会をセットしている。この図面についても関係しているという意見もあるが、行政としては一番説明したい部分の資料を用意している。

• この場は我々の責任で運営しているので図面を掲示しているが、他の場面ではその運営主体に確認を取った上で対応してほしい。 (P13)

構成員〇 • 練馬1キロ問題とか大泉ジャンクションという名前は良く聞かすが、ここに道路がどのように通るのが全然理解できない。

• 地下のトンネル（外環本線）から来た車も関越、目白通り、埼玉外環の3カ所の行き先が必要になり、外環の2も同様3カ所の行き先が必要であり、合計12通りの行き来が必要になる。住民にとっては、もっと細かく何種類も断面がないと、今の図面では、このジャンクションの中身が全然理解できない。国の概念図と都の図面を合わせた、道路の完成図を出してもらいたい。先程の12道路の断面がわかる図面でないと意味がない。

• また、どうしてこんな迷路のようになっているか、説明が今までされていないが、考え方が示されてもいいのではないか。国と東京都の境なく、両方の路線が全部網羅された図面が必要ではないか。警察でもそういう図面を望んでいると思うし、なければ最終的な判断ができないのではないか。 (P13-15)

安西 • この図面は行政内部の手続のためにつくった資料で、住民説明会用につくっている図面も別にあるため、次回用意できるように調整したい。 (P15)

• 東京都より、練馬区における地上部街路のあり方（複数案）について説明された。 (P15-17)

• それについて、以下のような質疑応答・意見交換が行われた。

構成員Ⅰ • 練馬区の外環の地上部街路のあり方（複数案）について、練馬区の人達の意見をとりまとめてこういう方向でいいということになったのか。道路が要らないという人もたくさんいたのではないか。賛成派の意見をまとめるとこうなるかもしれ

ないが、反対派の意見も入れないと不公平ではないか。

- 道路をつくる前提のあり方ばかりだが、道路はなしというのものもある。住民を呼んで意見を聞き、要らないという人がたくさんいるのにその意見が反映されていないのは片手落ちではないか。区民の意見をどうまとめたのか。 (P17-18)

安西 • あり方（複数案）のパンフレットでも紹介しているし、オープンハウスでも、道路の要不要についてさまざまな意見をいただいた。都は、地域の現状、地域の課題を踏まえ、この道路は地域の課題の解決や広域的なネットワークに資する必要な道路と考えている。 (P18-19)

構成員 I • 当初は住民の意見を聞いて複数案提示し、そのうちのどれかにするという姿勢があるように見えたが、途中からはとにかくやりたいという姿勢に変わってきているように思う。道路があれば便利だが、予算や優先順位などいろいろなことがあってここまで整備されずにきている。どうしても必要だと言うのであれば、50年も放っておかずに着々と進めればよい。

- 土地が買えないので地下に潜ることになった国が、都に対して土地が買えるのが前提になる事業認可をおろしており、矛盾している。反対意見を取り入れるわけではなく、結局は道路をつくる前提で進んでいる。きちんと住民の意見を聴くのであれば道路が要らないという人の意見も反映すべきで、この資料では知らない人が見たら皆が道路をつくることに賛成したように見えてしまう。意見を聴いて反映しないなら、最初から聴かなければよい。住民の下請けで公共事業をやるという姿勢から外れている。 (P19-21)

構成員 M • 14ページの代替ルートはどこが提案したのか。代替ルートができないのは中高層ビルがあり、立ち退き問題があるという理由だが、中高層ビルは以前からある。立ち退きができないとわかっていて代替ルートを提案したのか。 (P22)

安西 • 既存の道路を活用して地域の課題を解決できないかという意見もたくさんいただき、代替機能を確認して都市計画を廃止という考え方は以前にも提示している。代替ルートは東京都で提案しており、現在の道路を最大限活用し、地上部の道路と並行する案を設定している。現道の沿道は堅固で高い建物が立地しているため、道路を拡幅するのはかなり難しく、代替機能を確認して都市計画を廃止は困難と考えている。 (P22)

構成員 M • 代替案を出しておいて、中高層ビルがあるから拡幅は困難と言うが、今の案は建築制限がかかっているから中高層ビルがないというのは当たり前である。 (P22-23)

構成員 I • 練馬区のあり方について、これだけ話し合いの会の意見と違うものをまとめるのであれば、もう一度練馬区の話合いの会を復活させて意見を聴いたほうがいいのではないか。行政のほうからだけではなく、住民にも話し合いの会を続ける権限があるのではないか。 (P23)

構成員〇 ・練馬 1 キロ区間が事業認可を受けたのは平成24年9月27日で、2週間後の10月11日の第5回話し合いの会が行われている。そのとき、なぜ1キロ区間を認可したのかに質問が集中砲火したが、当時の小口課長が、この1キロだけ特別な例として認めてくれ、ほかの外環ノ2の8キロについてはきちんと手順を踏んでやると終始言っていた。しかし、その後1年で更に3キロの追加の話が出てきている。都ではこれまでの経緯を知った上でアクションを取っているのではないのか。どのような引継ぎをしているかわからないが、メンバーが変わると内容が簡単に変わっているのはどういうことか。 (P23-24)

佐久間 ・話し合いの会に出ている方はメンバーが固定されているため、広く意見を聴く会やオープンハウスを開催して、話し合いの会でまとめたものを住民に広く説明して代替ルートについても、色々な意見をいただいた。そういったものも踏まえてあり方複数案をとりまとめた。

・いただいた意見を踏まえ、改めて今の土地利用の現状等を踏まえて検討した結果、延長も長くなる、整備効果も低くなるといった観点から代替ルートは今回採用困難だという考えに至った。

・練馬区の1キロ区間については、外環の高速道路と一体となってどうしても整備せざるを得ない区間だったので、1キロだけ事業化した。小口から残りの8キロについてはステップにのっかってやっていくと言ったということだが、都としてはそのとおり進めているつもりである。

・練馬区の話し合いの会から2年が経過し、その間いただいた意見も見ながら継続して検討し、今回あり方（複数案）を公表した。杉並区、武蔵野市では今も話し合いの会を進めているため、都としてはプロセスに基づいて進めていきたいと考えており、練馬区もこのプロセスに基づいて進めているつもりである。

(P24-26)

構成員〇 ・杉並区、武蔵野市の話し合いの会の成り行きを参考に入れながら、この3案のうちどれにしようかを決めると言うことか。 (P26)

佐久間 ・都として、都市計画に関する都の方針を最終的にまとめるつもりでいるが、現時点ではどう方針を定めるか決めていない。練馬区のあり方複数案では、やはり地域の課題解消のため、区部と多摩を結ぶ東京都内のネットワークの観点からも道路は必要ではないかということを示している。この3案について、練馬の部分だけ決めるのか、杉並・武蔵野の状況を見ながら決めるのか、まだ決めていない。この話し合いの会では皆さんと意見交換をしながら検討を進めていきたいと考えている。 (P27)

構成員Ⅰ ・それぞれの質問に対して、説明が一貫していない。もう都市計画決定してるのなら、公告縦覧、公聴会をやって法手続きにのっかって進めればよい。なぜ40メートルの上に高架がないのか。 (P27-29)

構成員〇 ・2ページの標準断面図で、外環が地下に引越したとなると、真ん中は外環の2

の土地ではないため、寸法を2車線の18メートルに設計変更するべきだったのではないか。これは本来すべき外環の2の設計変更を意図的にしていないのではないか。(P29-30)

- 司会 • 外環本線と地上部街路の都市計画は別のものであり、外環本線が地下に行っただけでも、結果的に地上部街路だけが残ってしまっており、この場でいろいろ意見を聞きながら考えましょうということだと理解している。(P30)
- 構成員 O • 東京都はわざと残しているのではないか。(P30)
- 構成員 I • 外環の2と外環本線は都市計画決定上関係がないと思うが、地権者の同意が取れず地上で事業地が確保できないと判断したため、国交省は外環を地下に潜らせることにした。外環の2も同じ判断が下されるべきではないかと意見を書いた。その意見に対する見解をもらいたい。(P30-32)
- 構成員 M • 練馬の1キロは外環本線と絡むので急いで事業認可しており、真ん中の3キロについても3案だしているが、関町南の500メートルも本線のインターチェンジと絡むため急ぐのではないのか。(P32-33)
- 佐久間 • 外環本線は、土地が買える買えないで地下にする判断をしたのではなく、近年トンネルを掘る技術が向上し、地下にすることでトンネルの集中換気方式が取れることや、沿道環境への配慮なども踏まえて外環を地下にした。
- PI協議会や有識者委員会での意見を踏まえ、外環本線の議論と地上部街路の議論を合わせると非常に複雑になるため、議論を分けるべきだという話があったため、まず外環本線について優先的に議論した。並行して地上部街路は検討のプロセスを公表し、地域ごとに話し合いの会を持って進めてきている。
  - 都市計画としては外環本線、地上部街路の2つが別々に存在しているが、昭和41年当時には抱き合わせのような形で計画決定がなされた。
  - 練馬1キロ区間と、青梅ICの500メートルくらいのところは本線の動向に合わせて検討を進める必要があるが、それ以外の3キロはそれに関係なく地上部街路として検討の要素がある。緑地的な機能を加えて40メートル使う、道路だけの機能で18メートルとする、自転車道を設けて22メートルにする、という複数の案を提示している。(P33-35)
- 構成員 I • 高速道路の地下化の学説など、聞いたことがない。今の説明はでたらめで、回りくどいことを言っでごまかそうとしているだけである。(P35-36)
- 構成員 M • 練馬1キロ区間に関しては、国のことを慮って外環の2を申請したのならば、南の500mも急ぐのではないか。北と南で話が違うのではないか。(P36)
- 佐久間 • 構成員Iさんの意見は、そのとおりと思う部分と違うと思う部分がある。
- まず、外環の2は外環本線の側道ではない。また、位置的代替性が高いという指摘があるが、これについては都とは見解が異なっている。
  - 昭和41年当時、外環本線も地上部に建設し、外環の2も高架に合わせ整備する

のがいいと考えて計画されていたが、その後の環境の変化から、外環本線については地下に変更するという判断に変更した。地下化した理由は、都計審や議会でも先ほどのように答弁しており、用地買収できなかったことだけが理由ではない。

(P37-38)

構成員 I • 国交省は用地が買えないから地下になりましたと言っていた。それだけが理由ではないとしても、それが大きな理由であって、都の回答は本筋の話をせずに屁理屈を言っている。

(P38-39)

佐久間 • 都ではこれまで、都市計画変更の際にそれなりに手続きを踏んで説明をしてきており、今はその内容について説明した。

(P39)

構成員 I • 定説ではないが、東京都の方針としてあるのであれば、他にはどこで高速道路などの地下化を進めているのか。

(P39)

佐久間 • 中央環状線では、都市計画決定していない構想段階で話があった。近年大口径のシールドができるようになってきたので、シールドに変更してやっている。

(P39)

構成員 I • 大口径のシールドがなくても、技術的には地下化できる。それが主な理由ではなく、やはり地上に確保できない理由があったから地下になったのではないか。

• 国交省が認めているのに、都が言い逃れして先延ばしにしている。はっきり答えればいい。

(P39-40)

佐久間 • いろいろな理由を総合的に勘案して決めた。地下に変更した理由はこれまでも公式的に発言している内容を答えている。

• 構成員 I さんからの意見については次回答えたい。

• 練馬 1 キロ区間については、ジャンクションを整備することによって現在の土支田通りと井草通りの機能がなくなってしまうため、都道を確認する必要があること、また外環と地上部街路のまたがる関係権利者の円滑な生活再建を考える必要があることから、国の事業に合わせて事業化した。

• 青梅街道については都道がかぶっていないなど理由が異なるが、いずれにしても高速道路の整備に合わせて国と調整を図りながら検討していく。(P40-41)

構成員 C • あり方(複数案)を見ると、描きやすいまっすぐな部分しか描かれておらず、都合のいいように描かれている。もっとメリットやデメリットをわかるように書いて説明しなければならないのではないか。

• 代替機能についても、机上で考えているだけのように感じる。外環と外環の 2 を分けてやるのであれば、ここだけ先行してやるのは理屈が通らない。

• 外環本線を地下に入れる理由が周辺環境に対する配慮だと言っていたが、逆に地下で何が起きているかわからない。例えば、地上で全部シールドにして、集中排気すれば、騒音、振動の対策も解消される。そういった新しい地上部での高速のあり方も可能になる。地下化の理由としては、周辺環境への配慮は説得力が足



りないと感じる。 (P41-43)

構成員 D • 国交省が土地を買えないから地下にしたと言っていたが、地上部分にかかっている人たち皆に用地買収の交渉をしたのか、こっちは聞かれていないから答えていない。買収できなかったという話はうそである。どうしてそういう話が出たか意見したら、部署が違うからわからないと言われた。

• でも、外環本線を地下化した理由にはもう突っ込まなくていいのではないかな。  
(P43)

構成員 I • 必要と思うなら、公共事業は反対意見があっても進めるべきだと思う。反対意見であきらめて地下化したなら、全部統一的にしてもらいたい。 (P43)

構成員 D • 佐久間さんの言っていることは、前から聞いているとおりである。何回も同じ回答をさせるということは、その答えが気に入らないだけで、国や都としては一応答えており、それ以上違う答えは出てこない。そうであれば、同じことを何度も質問するのではなく、違う答えを次に持ってきなさいと言って終わりにしたほうがいい。反対の方は別に話し合いの会が進まなくても構わないでしょう。私は、杉並区の道路はどういう風にするのか、つくらないのであれば道路をどういう形でつくるかという話をしたい。 (P44)

構成員 I • 道路に反対しているのではなく、やり方がおかしいと言っている。 (P44-45)

構成員 D • 同じ答えを何回もさせるのではなく、次第に沿って進めて欲しい。 (P45)

構成員 I • 行政機関がいいかげんな回答では諦められない。 (P45)

構成員 A • 国交省の担当者は今日休んだことについてちゃんと説明すべき。 (P46)

構成員 T • こちらのほうが先に開催日が決まっているのに、別の会合があるから休むというのはおかしい。 (P46)

安西 • 国交省の担当者は、外環の事業認可がおりたことを受けて、法律で速やかに関係権利者に周知しなければならないこととなっているため、今日はその説明会に主催者として参加している。 (P47)

構成員 A • 今日の会が決まった時点で、都を通して4点伝えてもらっている。1つ目は、国交省の担当者を出席させること。2つ目は、遅れてきた場合はその段階から2時間スタートすること。3つ目は、本日の話し合いの会は延期すること。4つ目は、会議を強行するのであれば国交省は大事な宿題をしないということについて承知したということ。

• 更に、5つ目として、高規格道路が地上部の買収が不可能だから地下に潜ったことに対して、それより必要性の低い幹線道路でない街路計画は当然買収すべきではないというのが一般の事業認可である。それに対して構成員 I さんがおかしいと意見している事に対して、回答を逃がっている。これは言い分を認めたとということになる。都は回答ができる立場の人間を出席させなければならない。

(P47-49)

- 佐久間 ・本日の日程は大分前から決めていたが、その後の事情の変化によって国交省は誰も出られなくなってしまった。次回は日程調整をしっかりとやっていきたい。しかし、この話し合いの会はいろいろな意見を聴いていくのが目的なので、何か結論を出す場ではないことは理解していただきたい。 (P49)
- 構成員 Q ・毎回議論が堂々巡りで進展しない。もう少し司会の方が強引さを持ってもいいのではないか。そうでもしないと進まない。意見をもっている方はたくさんいるので、この場でばかりではなく事前にコミュニケーションを図っておいたらどうか。2時間という限られた時間中できちんと進めてもらいたい。 (P50)

#### (4) まとめ

- ・事務局から、本日のまとめについて説明した。 (P50)
- 事務局 ・第9回の議事録・議事要旨について、修正部分を確認いただいた上で、公表する。
- ・次第3の報告事項では、練馬1キロ区間の図面掲示及び警察との協議状況について報告し、練馬区におけるあり方複数案について東京都から説明した。
  - ・次回は、議事録・議事要旨の確認後に、練馬1キロ区間の図面提示について、関係部署と調整し報告する。
  - ・前回からの持ち越し事項について、構成員Iさんからの意見に対して東京都から説明し、質疑応答する。 (P50-51)
- 構成員 M ・構成員Oさんと私に対する返答について出ていない。構成員Iさんの意見に対しても回答する必要がある。 (P51)
- 安西 ・構成員Iさんからの意見に対する回答は次回行う。構成員Oさんからの図面に関する指摘については、調整する。構成員Mさんからの大泉と青梅の区間の違いについての質問には、先程回答したつもりである。 (P51)
- 構成員 M ・先程の回答では、説明の基準が違い、不十分である。 (P51)
- 構成員 I ・土地を買えなかったから地下化したというのが失言だとしたら、会議は進まない。都合が悪くなったら失言と言えばよくなってしまう。 (P51-52)
- 事務局 ・次回の開催はこれまでと同様に日程調整する。 (P52)

## 6. 確認された事項

- ・第9回議事録、議事要旨は修正部分を確認いただいた上で、公表する。

## 7. 次回へ持ち越された事項等

- ・外環の地上部街路（大泉JCT地域：1km）の図面掲示について

- 次第3 前回からの持ち越し事項等
  - 外環の地上部街路（大泉JCT地域：1km）を事業認可した理由
  - 練馬1km区間・早期着工の真の理由は何か？（古川構成員）・・・資料7-6
- 次第6 外環の2についての意見（I構成員）に対する都の回答 等