

第 20 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 3 月 27 日（金曜日） 19:00-21:15
2. 場 所 武蔵野商工会館 4 市民会議室
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、黒木泰二郎、城戸毅、佐薙誠、恩田秀樹、山家恭介、
今村忠彦、武田光一、安西崇博

4. 資料一覧

次第

- | | |
|----------------|---|
| 資料 20-1 | 第 19 回議事録 |
| 資料 20-2 | 第 19 回議事要旨 |
| 資料 9-6 | 東京外かく環状道路の主な経緯
(「外環の 2」「武蔵野市」を中心にして) |
| 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) |
| 参考資料 1(第 20 回) | 第 19 回ご意見カード |
| 参考資料 2(第 20 回) | 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について
(古谷構成員) |
| 資 料 | 練馬区における外環の地上部街路について 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【リーフレット】
練馬区における外環の地上部街路について 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【リーフレット】
練馬区における外環の地上部街路について これまでの検討の
総括【パンフレット】
東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の 2（練馬区間）都市計
画変更素案のあらまし【パンフレット】 |

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、安西構成員、古谷構成員から下記の通り意見があった。

(安西) 議事要旨の8ページの3段落目で、「杉並、武蔵野、三鷹は今まさに話し合いをしている状況で」とあるが、「三鷹」の後に「をどうするのか」を追加していただきたい。(2-4 ページ)

(古谷) 議事録の15、16ページで安西構成員が説明をし、その後17ページで私が外環の2の決定の経緯が間違いであると説明していますが、それについて承認されたのかされていないのか、回答を確認したい。

また、43ページでも安西構成員の回答の交通量の予測のネットワークはどのような前提になっているのかという質問をしましたが、それについてもテクニカルなことはなにも答えられていないので、しっかりした答えをいただきたい。(5 ページ)

議事録で、この件については次回引き続いて、と渡邊司会者が言っている箇所が3箇所くらいあるが、それはどうするのでしょうか。(6 ページ)

これに対して、司会より下記の通り回答があった。

(司会) 議論の内容については整理して古谷構成員に回答しなければならないと思いますが、まだ議論に入っていません。回答については、この後の議論や準備会でやっていただきたいと思います。河田構成員のネットワークについてはいろんな意見があり、先日の準備会でも議論していますので、43ページ以降の説明はその時に一緒にやっても良いと思います。議事録の中身についてはよろしいでしょうか。(5-6 ページ)

議事録、議事要旨は指摘事項を修正し公表することとなった。

B. 前回からの質問事項について

濱本構成員から下記の通り意見があった。

(濱本) 前回の質問事項で回答できず、次回で報告すると言ったことについては、議事録のあとに必ず報告する義務があるのではないのでしょうか。次回調べて回答するという形になっているものは、そのままずるずるといってしまうとどうしようもない。準備会ではなく、この場で先にやってもらいたい。

(7 ページ)

これに対して、司会から保留になっている回答についてどうするかという発言があり、西村構成員から下記の通り意見があった。

(西村) この後、練馬区における外環の地上部街路の取組についてという議題の予定ですが、そこでもこの前武田課長が次回回答すると言っていたことが 2 つほどあります。これはその時に話して頂く予定ですか。
河田構成員からのネットワークを図面で示してほしいという意見については、先に送るのではなく、用意ができていないのではないのでしょうか。(8 ページ)

西村構成員の質問に対して、武田構成員、事務局から下記の通り回答があった。

(武田) 今回用意できている部分についてはお答えさせていただきたいと思います。
(8 ページ)

(事務局) 次第 3 の中で、道路のネットワークをお示しします。前回河田構成員より、ネットワークの図面を見せてほしい、都市計画のネットワークとはどういうものか説明してほしいという意見がありましたので、今回ご用意しています。(9 ページ)

(武田) もう 1 点は、第 19 回の議事録の 23 ページ、濱本構成員からの質問で、平成 15 年 3 月の方針と、平成 26 年 5 月の方針との関係についてどうなのかということでした。これについては、お答えを述べたいと思います。
(9-10 ページ)

C. 練馬区における外環の地上部街路の取組について

「これまでの検討の統括」パンフレットの道路整備の進捗状況について、安西構成員から説明が行われた。(11-ページ)

これに対して、下記の通り濱本構成員から質問と、安西構成員、武田構成員から回答があった。

(濱本) 今の説明で、南北道路の 135 号線の左側の先はどうなっているのか。(12 ページ)

(安西) 濱本構成員からご質問のあった路線は補助 230 号線という都市計画道路で、計画決定はなされているものの事業着手には至っていない路線です。(12

ページ)

- (濱本) 例えば 135 号線は、この間の説明では 10 年以内に優先整備するとされているが、なぜ遅れているのか。外環ばかりに注力しているのではないですか。(12 ページ)
- (安西) 補助 135 号線は練馬区が事業主体で、事業に向けていろいろ取組をしています。平成 25 年 12 月に整備計画の素案として、どういう形で整備していくかを地元を示したと聞いているので、今後整備に向けて取組が進められると思っています。(13 ページ)
- (濱本) これは都道なのだから、練馬区が事業主体であっても、東京都も責任を持つべきです。東京都はどのような姿勢でやっているのか。平成 13 年の時から、ほとんど進んでいない。これができていれば、外環本線も外環の 2 も必要かどうか議論ができた。武蔵野市のほうは東京都の指示で早くやってくれということだったが、立野町から練馬区に入ったところができていない。そのあたりを武田課長から回答していただきたい。(13 ページ)
- (安西) 東急大通りの北側の補助 135 号線は、青梅街道から南側は都道ですが、北側は練馬区が施行し、区道になると思っています。基本的には事業主体が管理者になります。(14 ページ)
- (武田) 施行区分でいうと練馬区と東京都で分かれています。道路として一体的に考えていく、早く機能を発揮させる必要があるのでは、ご指摘を十分に踏まえて今後の対応を考えていく必要があると思います。いま東京都で 10 年計画を考え始めていますが、これまでのやりとりがどうだったのかはこれ以上把握していないため、1 回持ち帰らせていただきたい。(14 ページ)
- (濱本) いまだけではなく、何十年も前から同じ回答ばかりしている。できるものはできる、できないものはできないと、そういうことを東京都は言えないのか。
これだけの南北道路があるのに、なぜ外環の 2 を急ぐのか。外環の 2 を今すぐ練馬でやらなければいけないのか。聞かれた質問に答弁するだけではなく、東京都として道路の整備計画がどういう責任を持つのか、しっかり認識してもらいたい。(15 ページ)
- (司会) 濱本構成員の質問にあった、平成 15 年の PI 協議会と今回の方針の違いについて、前回の話し合いの会で宿題になっていた部分を、今後きちんと回答を整理していただきたいと思います。(15 ページ)

さらに、原構成員、古谷構成員、西村構成員から下記の意見があった。

- (原) 吉祥寺東コミュニティ協議会から参加しています。濱本構成員の意見の通り、交通量が足りないなら外環の2の検討も考えられるが、吉祥寺通りの武蔵野以北を放っておいて、外環の2を検討していることに矛盾感があります。(16ページ)
- (古谷) 東京都の都市整備局と道路局、区という縦割り行政が問題ではないでしょう。道路はネットワークなのだから、その縦割りを破ってやることをやるのが本当の道路行政ではないでしょうか。片方は放っておいて、片方の外環の2を進めようとするのは、ネットワークとして間違っています。八幡の前から中央線のガードまでは、日曜日は車が渋滞しているのに、交通量の将来予測はさらに数倍になっていて、道路容量を突破する予測が出ています。女子大通りや宮本小路にも車が集まると予測されており、この対策は武蔵野市で考えないと大変なことになると思います。(16ページ)
- (西村) いくつか質問の回答についてはまた次回に申し送られると思いますが、前回出ていた練馬区における外環の2の必要性は武田課長のほうで答弁の準備があるのではないのでしょうか。(16ページ)

西村構成員の質問に対して、武田構成員から下記の回答があった。

- (武田) 答弁の準備をしているので、その場面になれば回答させていただきたい。(17ページ)

さらに「これまでの検討の統括」パンフレットの外環の2の必要性について安西構成員から説明が行われた。(17-19ページ)

これに対して、西村構成員から下記の通り意見があった。

- (西村) このパンフレットの内容を説明するだけでは、練馬区に外環の2の必要性がピンとこない。(19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の必要性については、なるべくデータを使って地域の現状を捉え、課題を掲げた上で、外環の2が地域の課題解決にどう寄与するのかを精一杯分かりやすく資料を作っているつもりです。ここが分からないというところがあれば、もう少し具体的に言っただけだと答えやすいと思います

す。(19-20 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) 濱本構成員が先ほど言った通り、外環の 2 だけでなく、練馬区の南北道路を進めた方が効果があるのではないですか。(20 ページ)

(濱本) いま外環の 2 の必要性の議論ということでこういう検討資料を出されましたが、先ほどの補助 135 号線とか、練馬区の南北道路についても同じような資料を作ってもらいたい。外環の 2 だからといって、こういう書き方をしているが、これは全部一般論で、外環の 2 だけに当てはまることではなく、ほかの道路でも同じような資料が出てくるのではないのでしょうか。本当に外環の 2 が必要かどうか、ほかの道路の資料と比較して確認するのがいいと思います。(20 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) 今の都市計画道路網は、外環の 2 が決められた昭和 39・41 年頃の道路ネットワークがベースになっています。決められた都市計画道路は東京都でも適宜必要性を検証しており、外環の 2 のみならず他の都市計画道路網の必要性はこれまでも検証してきています。外環の 2 については、外環を地下化した際に、沿線区市の皆さまからしっかり検討するようご意見をいただいております。特に外環の 2 については、こうした資料を作って必要性を分かりやすく伝えられるよう取り組んでいます。(21 ページ)

(武田) 他の路線との比較には、いろいろな必要性の視点があると思います。外環の 2 は、幅員をどうするか、廃止も視野に代替路線を考えるのか、いろいろな視点を考えているところなので、区道である 135 号線とは単純に比較できないと思います。今の話が、外環の 2 の練馬区より南側の他路線の整備計画、優先度に関連しますので、練馬区の話も聞いたり、時間をいただきたいと思います。(22 ページ)

(司会) 濱本構成員の意見については、河田構成員からのネットワークに対する意見とも関係があり、情報を整理したいと答えられる話ではないと思いますので、どこまでできるかは別として、少し東京都に時間をいただきたいと思います。古谷構成員への回答もお待たせしており、宿題が多くなっているで申し訳ありません。(22 ページ)

これに対して、古谷構成員、河田構成員から下記の通り意見があった。

(古谷) 今回の宿題について、前回私が意見した外環の2が決まった経緯、外環本線が6車線に変わったのに外環の2が付属道路になっていないのをどう考えるかが、今の宿題をするうえで非常に大きな方向性を持っていると思います。法的な目的合理性を喪失している外環の2が、付属道路と同じ状態になっているのにそのままという不合理を考えた上で、宿題に対応してもらいたい。(23ページ)

(河田) 外環の2は図面でもわかるように、道路のないところに家を立ち退かせて道路を作ろうとしている。あれだけ密集している住宅地を壊して道路を作って、綺麗な道路ができて、犠牲になるものが多い。例えば平行する道路を拡幅して交通量を確保する方が、コストも安く効率よくできるのではないのでしょうか。行政は他の選択肢との比較も考える必要があるのではないのでしょうか。(23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) 河田構成員からの都市計画道路の考え方に関する質問について、図面を使って説明します。東京の都市計画道路は、区部においては昭和39年と41年、多摩においては昭和36年と37年にすべての路線で見直しを行い、これが現在の都市計画道路ネットワークのもとになっています。この都市計画道路ネットワークの図面も、原型は昭和30年代後半から40年代にかけて定めたものです。外環の2は、昭和41年の環状6号線(山手通り)外側の都市計画道路の見直しの結果追加された幹線街路です。

昭和41年以前の段階では、幅員が8mから11mの細道路の計画がたくさんあり、これを500mから1km間隔の幹線街路網に集約整理したため、おおむね等間隔で道路ネットワークが形成されています。

こうした道路ネットワークが形成されないと、自動車交通に適した道路が少なくなり、特定の道路に自動車が集積し、混雑を避ける自動車が狭い生活道路に入り込むということになります。自動車交通を適切に処理するための道路を適切な間隔で配置することで、生活道路に自動車が入り込みにくくなります。

また、都市計画道路は車道と分離して歩道を設置し、安全な歩行空間が確保されます。防災の観点からは、市街地を小学校程度のブロックに区切って、大震災の時に大規模な火災を防止しようと都は考えています。都市計画道路は延焼遮断機能がありますので、道路を適切に配置することによって、震災時に火災が燃え広がりにくくなると考えています。

このように都市計画道路は交通だけでなく防災など多様な機能があり、ネットワークが形成されることで道路の機能が発揮されると考えています。

補助 135 号線も外環の 2 も、どちらかがあればよいということではなく、全体の都市計画道路網の中でその必要性を検証しています。(24-26 ページ)

さらに、司会からそれぞれの道路の特色等を含めて説明すると回答としてわかりやすいという指摘があり、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) 司会からアドバイスいただいた資料については、わかりやすいように作ってお示ししたいと思います。(26 ページ)

(安西) 関連して、古谷構成員からの質問にお答えします。外環の中央道北側が 4 車線から 6 車線になったのだから外環の 2 は不要ではないかとのことですが、昭和 41 年の都市計画決定の経緯からすると、東八道路より北側は幹線街路、東八通りより南側は高速道路の付属街路という位置付けでした。付属街路は、高架の沿道の方々の出入りを確保するための機能です。高速道路が地下化されると地上部の出入りは今の道路でできますので、機能として不要になり廃止したということです。

一方、外環の 2 は幹線街路で、40m の幅の中に外環が入り、外環の 2 は 6 車線くらいの道路で非常に広域的な幹線道路となる見込みでしたが、外環を 4 車線から 6 車線に増やしましたので、外環の 2 は基本的には地域のための道路として、練馬区間では 2 車線にしています。高速道路の外環の車線数を増加させたことも踏まえ、交通量も推計した上で、外環の 2 の計画を考えているところです。(26-27 ページ)

これに対して、大島構成員から下記の通り質問があった。

(大島) 練馬区間は、道路幅員が 40m から 22m になるということですか。その場合、防災上の効果は減少すると思います。40m が 22m になっても同じ防災効果があるのですか。(27 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) 練馬区間については、都市計画変更の手続を進め、昨年 11 月に 22m に変更しました。

東京都では、阪神・淡路大震災の事例なども踏まえ、延焼遮断帯に位置づける道路は最低 11m を確保する方針です。当然幅員が広いほうが延焼遮断効果は大きいものの、22m でも十分、延焼遮断効果は発揮すると考えています。(27-28 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) 安西構成員の以前の説明では 12m ということだったが、11m とどちらが正しいのか。また、先ほどの回答でも、4 車線になって幹線道路に位置づけられたということだが、事実の説明だけでなく、なぜそうなったのか理由を説明してほしい。(28 ページ)

さらに、司会から 11m は都市計画道路の最低幅員ではないかという指摘があり、安西構成員から下記の通り回答があった。

(安西) 東京都では、防災都市づくり推進計画を策定し、その中で延焼遮断帯を位置づけています。道路だけではなく、鉄道や河川など一定の空間が帯状に確保できていれば、延焼遮断機能があります。都市計画道路を延焼遮断帯に位置付ける場合は、幅員 11m 以上の道路を抽出しています。(29 ページ)

これに対して、濱本構成員から下記の通り質問があった。

(濱本) 12m とは上下道がそれぞれ幅員 6m あり、合わせて 12m ということか。また、車道だけでなく、歩道なども含まれるのですか。(30 ページ)
練馬区間では幅員 22m ということだが、車道の片側の幅員は 5.5m、歩道が 3.5m、自転車道が 2.25m ということですか。車道の幅員に関わらず、延焼遮断帯は全体で 22m という扱いですか。(30-31 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) 都市計画道路の幅員には、車道だけでなく、歩道や自転車道、植樹帯も含まれます。空間として空いていることが大事ですので全幅です。(30 ページ)

さらに、濱本構成員、安西構成員、古谷構成員から下記の通り質問と回答があった。

(濱本) 外環の場合、昭和 41 年に決まったときの説明と少し違う。私は何回も外環計画は一体だといっているが、東京都の説明では、外環本線と外環の 2 が法律で 2 つに分かれているので、外環の 2 は幹線道路だと主張しています。以前指摘した通り、都市計画審議会の議事録で「外環の環状線に関する平面道路として 40m の街路を追加して」と書いてあり、外環の 2 も含めて外環といっています。法律で 2 つに分かれているというが、外環本線

の計画が変わればそうではありません。

たたき台の説明の時には、外環の2なんていっておらず、4つの案があり、外環本線が地下になったとしてもそのまま平面で残すという案もありました。われわれ市民は仕方なく納得して、外環の自動車専用道路を外環計画として認めた経緯があります。認めざるをえませんでした。今、一生懸命ネットワーク強調していますが、ネットワークなんて書いていません。あとから付け足し、強調しています。

また、防災に関することは今の話であって、昭和41年の都市計画決定当時の状況は全く違う。そういう道路だから一旦白紙に戻して、必要なら新しい道路として検討するべきだと思います。(31-32 ページ)

(安西) 外環の2は当時、幹線街路として追加しています。細い道路を集約統合して幹線街路に集約していくということで、外環の2だけではなく、他の幹線街路もかなり追加しており、幅を広げる変更をした街路もあります。(32 ページ)

(濱本) 外環計画の場合は、外環計画の内の環状線に関する平面道路として40mの街路を追加すると書いています。これは当然、本線だけではなく外環計画全体を言っています。本線と街路部分を分けて発表されましたが、なぜ分けて決められたかは分かりません。外環の計画というのは一体だと、この間東京都は認めたのだから、白紙にするなり、検討の必要はないと言うことを我々は何回もいっています。以前、構成員で外環は必要ではないという決議をしたことをきちんと念頭に置いてもらいたいと思います。(32-33 ページ)

それともう一つ、たたき台の説明案が平成13年から開かれたPI協議会・PI会議の原点基本となって行われたと言うこと。たたき台の説明会では東京都は一言も「外環の2」について主張していません。国と一緒にになってコミュニティがいいからと、現状を残して外環計画を進めることを東京都も認めていました。たたき台の説明の時にも何度も質問した通り、国交省・東京都が言う幹線街路はと考え方が違うと思います。(33 ページ)

(古谷) 先ほど意見した通り、法的な目的合理性が失われています。後から付けた理由は、最初にあった目的とは違うと思います。(33 ページ)

さらに、原構成員から下記の通り質問があった。

(原) 先ほどの安西構成員の回答で、外環が地下化された際に皆さまからしっかり検討するように言われたので特に頑張って検討しているということだったが、皆さまとは誰でしょうか。地域住民は地下化で道路がなくなったと

思っており、そんなふうには考えていなかったと思います。(33 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) 平成 19 年に外環を地下化する際、地元の方々のほか、沿線の区市長にもご意見を聞きました。その際、外環の 2 についてもオープンに議論して、区市や住民の意見も尊重して方向性を定めるように、武蔵野市からは「廃止も含めて計画の方向性・検討のプロセスを明らかにするようにされたい」との意見、また、地域特性に合わせて適切に対応するようにとの意見もいただきました。こうした意見を踏まえ、都は平成 20 年に「外環の地上部の街路について」というパンフレットで検討のプロセスを明らかにしました。沿線区市のご意見をしっかりと受け止めて、こうした話し合いの会で必要性やあり方について議論を進めていると認識しています。(34 ページ)

さらに、黒木構成員から下記の通り質問があった。

(黒木) 道路が 22m になったことで、敷地が分断される家が見られますが、補償に対してはどういう考え方でしょうか。(34-35 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。

(武田) 補償については、それぞれの家によってかなり異なります。建物のあたり方にもよりますが、例えば 2 割ほどあたっている場合は、道路となる用地を買収し、残りの敷地での再建や切り取り補償等となります。逆に 8 割程度用地に当たってしまう場合は、残りの部分で再建できない場合、新たなところで再建していただきたいという形になります。残地をどうするかは、場合に合わせて補償担当者と相談していただく形になります。また、元々の土地がある程度整形で、道路によって不整形になる場合は使い勝手が悪くなるため、不整形係数を踏まえた買取価格になります。他にも様々な例がありますので、それぞれご説明させていただきたいと思います。(35-36 ページ)

これに対して、司会から前回の会での佐薙構成員からの質問について指摘があり、佐薙構成員から下記の通り意見があった。

(佐薙) 外環の計画が高架方式から大深度地下に移ったが、高架と同じように用地買収して、開削工法で上を道路にすれば解決することが、国が先にシールドになって後追いで外環の 2 のことをやっているの、話が矛盾していると思います。国と東京都が連絡協議会で話していることが起因していると

思いますので、この経緯からもう少し分かるように教えてもらいたいと思います。(36-37 ページ)

残地補償や残借地をどうするのか、話が先に進めば、いろいろと細かい話が出てくると思います。(37 ページ)

D. これまで提出された資料について

資料 15-4 について、古谷構成員から説明が行われた。

資料 15-4 についての説明内容としては、地域コミュニティの保全というものに対する疑問等の説明が行われた。

なお、時間が十分に取れないことから、資料 15-4 の説明の続きを次回以降行うこととなった。(37-42 ページ)

E. その他

都市計画提案制度と外環の 2 の都市計画提案について、安西構成員から説明が行われた。(43-44 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) 提案の通り外環の 2 が廃止になると、武蔵野市は道路ネットワークが途切れることとなります。また、練馬区までは道路が細くなっており、幹線とは言えなくなっています。それを、道路が建設できないという理由で言うてしまうのは違うと思います。(45-46 ページ)

(濱本) 準備会で西村構成員からも意見があったが、この提案制度の件は今日やらなければならなかった議題でした。最初に議論しなければいけない大きな議題だったと思います。

提案が提出されてから受理されるまでに 3 年経過しており、提案の不採用が決定したのがその 2 ヶ月後。そのやり方も、都議会に先に報告している、そんなやり方あるのですか。提案者の 150 名以上にとっても、素人が作るには大変な資料だったと思います。この提案は、もっと杉並区の意見も尊重して結論を出してほしいと思います。東京都の不採用の理由は、提案内容を十分吟味したものではなく、提案者が納得できるものではありません。答弁として十分な理由になっていない。最初に話をして欲しいという西村さんから出た話を、司会者も頭の中に入れてやってもらいたかったです。昨年 4 月頃に舛添都知事が計画地を視察したということだが、その際に地元住民に対して話し合いはしなかったのか。どこを視察したのか、教えてほしいと思います。(46-47 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。

(武田) 昨年 4 月に舩添都知事が視察した際には、練馬区のオープンハウスの傍から外環の計画線の地上を車で走り、何ヶ所か止まって現地を見たと聞いています。(47 ページ)

さらに、西村構成員から下記の通り意見があった。

(西村) 杉並区で 295m、150 名以上の方がこれだけ強い意志を持ってやったことはすごいと思います。それに対する東京都の回答で挙げられている理由 2 点はあまりにもお粗末だという気がします。
今日は時間がないので、次回第 21 回の話し合いの会では、議事録・議事要旨の確認の後でこの件をもう一度取り上げ、きちんと質疑応答や進捗報告について時間を取ってください。また、練馬区、武蔵野市、杉並区、将来三鷹市などで、都市計画変更など大きな動きがあった時には、会の冒頭で正確な報告をお願いします。構成員が同じような知識を持つことは大事だと思います。(47-48 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。

(武田) 貴重なご意見と受け止め、準備会の前段階でも時間を取れるように調整したいと思います。その際にまたご意見をいただき、本番でご報告できるものはしたいと思います。(48 ページ)

さらに、西村構成員から下記の通り意見があった。

(西村) 前回から半年以上間が開いていたが、次回はもう少し間を短くしてもらいたいと思います。5 月 15 日の都市計画審議会の前にできるかはわかりませんが、早くやってほしいと思います。(48-49 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。

(武田) 今回は解散総選挙、東京都議会の関係で時期が遅くなってしまいましたが、次回は早くできるよう事務局と調整したいと思います。(49 ページ)

6. 確認された事項

- 第 19 回議事録・議事要旨は修正して構成員に送付・確認の上、内容を公表する。
- 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、練馬区間の必要性、都市計画道路のネットワークの考え方等について質疑応答、意見交換を行った。

- 次第 4 資料 15-4 について古谷構成員から一部説明があった。説明の続き及び質疑応答は次回以降に持ち越す。

7. 次回以降に持ち越された事項

- ①濱本構成員からの補助 135 号線の状況については、練馬区へ確認の上、回答
- ②河田構成員からの道路ネットワークの質問に対する、道路の特色等を踏まえた回答
- ③これまで出された資料に関する質疑応答・意見交換