

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 議事要旨

1. 日時 平成25年12月11日 19:00~21:09
2. 場所 あんさんぶる荻窪4階第1~3教室
3. 出席者 構成員出席者16名
4. 資料一覧

次第

(議事の確認について)

- 資料8-1 第7回議事録(案)
- 資料8-2 第7回議事要旨(案)
- 資料9-1 第8回議事録(案)
- 資料9-2 第8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

(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】

(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7回、第8回の議事録と議事要旨について諮った。(P2-P3)

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 M ・第8回に安西発言に関して佐久間課長から遺憾の意の表明があったが、安西構成員からは一言もない。(P3)

佐久間 ・私が発言した会の運営に関して混乱を生じたことは申し訳なかったということは組織として申し上げた。(P3)

構成員 M ・「課長の意見と同じです。」でもいいので言ってほしい。(P3)

安西 ・前回の話し合いの会で、佐久間から謝罪を申し上げたが、全く同じ気持ちである。
・今後、ご意見をしっかりと聞きし、ご質問の趣旨に沿った説明を心がけて頑張っていきたい。(P3-P4)

構成員 M ・第8回で、構成員 I が発言している最中に、構成員 G からそれを妨害する発言があったが、マイクは持っていなかった。これについて、佐久間構成員から構成員 I に注意があったが、あれは間違えた注意だと思う。(P4)

(3) 前回からの持ち越し事項等

- ・外環の地上部街路（大泉 J C T 地域：1 km）を事業認可した理由について国土交通省から次のように回答があり、それに対し、以下のような質疑応答・意見交換が行われた。

大畑 ・平成 24 年 7 月に東京都から関東地方整備局長に対して都市計画事業の認可申請があり、それについて関東地方整備局で審査をし、認可を得ている。

- ・都市計画事業の認可の要件は、申請手続が法令に違反していない、事業の内容が都市計画に適合し、かつ、事業施行期間が適切である。それから事業施行に関して行政機関の免許、許可・認可等の処分といった各要件に適合するかを審査している。(P4-P5)

構成員 I ・道路は一定区間で道路としての効用を発揮するのが確実でなければ事業として成り立たない。

- ・話し合いの会を続けているなかで、道路として一定の区間ができるという見込みがないのに、1 km だけ認可するのはおかしいと言ったことへの答えになっていな

- い。 (P5)
- 大畑 ・説明したのは、あくまで練馬の1 km 区間の話である。 (P5)
- 構成員I ・その1 キロを含め、都市計画道路としての効用を発揮する区間について、事業が実現する見込みがあったのかということを知っている。 (P5-P6)
- 大畑 ・認可権者として、全体ネットワークやその効用といったところで認可、不認可するという観点ではなく、各要件を満たしているかという点で審査している。 (P6)
- 構成員I ・都市計画事業は、事業の実現が確実であるということが認可要件に入っている。1 km だけ出来ても仕方がないということを知っている。 (P6)
- 大畑 ・繰り返しになるが、我々は認可する側であり、1 km 区間の事業内容に対して審査をしている。 (P6)
- 安西 ・都市計画事業の事業単位というのは、例えば、外環の2の9kmのうち、1kmの単位で十分事業の効果が出れば、都市計画事業の認可を下ろすということは一般的にある。 (P6-P7)
- 構成員I ・認可権者の判断として、時間はかかっても道路として当初の計画どおりの効用を発揮できる区間について実現の見込みがあると判断したはずである。
- ・事業認可することで、その所有権を収奪できることになる。そういう強い権限が事業認可によって与えたということをもう少し真剣に考えて判断しなければいけない。
 - ・民法1条の3項には、権利の濫用はこれを許さないと書いてある。これは権利の濫用ではないか。 (P7)
- 構成員O ・申請書がどういう内容で出されたのか、開示請求した。
- ・申請理由は、9kmのうち1kmについて申請するという文章だと思っていたが、外環の2全体の申請理由が上がっている。
 - ・事業名は外環の2となっており、事業計画と事業地が1 km 区間と書かれているが、タイトルとして外環の2についてお墨付きを与えたと思われる。
 - ・外環の2の杉並区間をやる場合、認可は下りているということになるのか。あるいは同じ書類をもう1回、認可申請書として出すのか。
 - ・申請書には1 km だけ急ぐ理由が何も書かれていないのはおかしい。 (P7-P9)
- 安西 ・外環の2の9キロが都市計画道路のネットワークの一部であるという説明は、外環の2の全体の説明をしたものであるが、外環道や関越道インター、目白通りへのアクセス性が向上するなどといったことは、1 km 区間についての説明である。 (P9)
- 構成員O ・文面に1 km に限るといった話は1個も出てこない。延焼遮断帯と地域の防災が向上するのは1 km だけの話なのか。

・国は9kmの中の1kmということが、わかって認可しているのか。
(P10)

大畑 ・事業地も明記されているので、1kmということで審査をして認可をしている。
・仮にこれより南の区間も認可を受けようとするれば、また認可申請書等や手続が必要となる。
(P10)

構成員I ・9kmをどうするか決まっていなければ、1kmも認可できないはずである。
話し合いしている最中に、一部だけ認可するなんてあり得ない。
(P10)

安西 ・大泉区間の地上部街路は、高速道路の外環の整備に伴って、地上部の土地の取得
が必要な区間とほぼ重複している。大泉区間は杉並区間とは異なり、高速道路の
外環を整備するために地上部の土地を取得しなければならない。(P10-P11)

構成員I ・外環の2の話し合いをしている最中に、外環の2として事業認可するのはおかし
いと言っている。
・大畑構成員に道路として一定の効用を発揮するために、実現できるという見込み
があったのかという指摘について答えてもらっていない。
・今やっている裁判は、行服か、それとも普通の民事裁判のどちらか。練馬区の住
民も騙されたと思ったから裁判してるのではないか。
(P11)

佐久間 ・外環の高速道路をつくるために用地買収をしなければいけない区間に都道の土支
田通りがある。
・これが外環の高速道路の工事に伴って機能が果たせなくなってしまうので、その
機能を回復するために1km区間が必要であり、一定の効用があると説明してい
る。
(P11-P12)

構成員I ・それならば土支田通りを都市計画決定して、事業認可すれば良い。外環の2の1
kmをやらなくても、土支田通りの機能は確保できる。
・なぜ、決まってもいない外環の2を事業認可したのか大畑構成員に答えてもらい
たい。
(P12)

佐久間 ・この区間は、一方通行で狭隘な土支田通りとか井草通りがあり、外環の整備によ
って分断されてしまう。その機能回復と歩道を備えた安全性の観点から、往復2
車線の道路をつくる必要があり、整備することとなった。
・もう1つは、外環本線の区域内で中途半端にかかっている人の生活再建等を考え
ると、高速道路のために売ったあと、結局そこに再建しても、都市計画制限がか
かることになる。
・そういったことで、この区間は、外環の大泉ジャンクションの整備に伴って、一
緒にやったほうが良い区間として事業認可の申請を行った。(P12-P13)

構成員I ・既存の都市計画道路が通れなくなるというのは別でやれば良い。
・公共用地は、一遍に買って残地が出てくるのはどこでもある。なぜ外環の2だけ、

残地が出るからといってやる必要があるのか。

- 事業認可の添付図面を見たが、インターチェンジよりも複雑で、交通事故を起こすような道路を認可している。(P13-P14)

構成員 O • 構成員 I が図面と言われたのは、練馬ジャンクションの最新版の図面、都建設局作成の計画図 縮尺 1/500 になっている。こういう図面を会場に貼って、説明してほしいとお願いしたが断られた。

- この図面を掲示して、みんなに見てもらいたい。(P14)

安西 • ここに掲示されている図面は、構成員 O がご自身で建設局に対して情報開示の手続きをとって入手した図面だと思う。情報開示請求の使用目的において、こういった形で使用するという事は想定していないと思う。

- 閲覧したい方は、都庁にお越しいただければ閲覧、あるいは写しの交付はできる。(P15)

構成員 O • みんなに協力を求めて実現したい道路なら、これを開示請求させて出すことがおかしい。それなら、建設局から借りてきて、会場に貼れば良いのではないか。

- それと審査する東京都の姿勢について質問する。
- まず、この申請書の中で、この 1 km だけどうして急ぐという理由が書かれていないのはなぜか。
- 2つ目として、この申請書は、建設局で起案しているが、申請書を出すにあたって建設局から都市整備局に相談があったのか。

- それと相談があったならば、なぜ都市整備局がこれはまずいと言わなかったのか。
- 平成 20 年 3 月に出した都のパフレットでは、外環の 2 について 7 ステップを踏んで決めるとなっている。今は、まだ 3 ステップ目で止まっている。

(P15-P16)

構成員 M • 練馬区の外環道本線の対応方針に、取り付け道路をつけると国の案が出ている。都がやらなくても国がつくるとなっているのだから、それでよいのではないか。

- それと、さっき佐久間構成員は、外環本線で買って、その後、外環の 2 で買われると言ったが、それは外環の 2 をつくるという前提の話になっており、矛盾していないか。(P17)

佐久間 • まず。図面については、情報開示条例に基づいて情報公開請求をして出された図面なので、こういう目的で開示していない以上、この場で掲示はできない。

- また、この区間は、外環の高速道路のジャンクションを整備するために用地買収が必要な区間となっている。どうしても影響が出てくるという特殊性を考慮して、1 km を事業認可申請しているので、残りの区間でステップに基づかずに整備を進めるということはない。(P17)

構成員 I • 既存の道路の話であれば、それは既存の道路に基づいてやれば良い。土地は任意

買収で買えば良い。ほかの都計道に影響が出るのだったら、都計道としてやれば良いのに、決まってない外環の2でやってはいけないと言っている。

- 納得する以前に、話し合いの結論が出ていないうちに、勝手に決めるのはおかしい。そうでなければ、話し合いをしている意味がない。
- 話し合いの会は、反対者を選んだわけではなくて、抽出して構成員を選んでいるわけだから、大衆の意見が出るように人選したのではないか。
- 我々はノイジー・マイノリティではなく、住民の意見を代表している。その場で、ほとんど反対意見ばかりになっている。(P17-P19)

- 大畑
- 前回の話し合いの会でも説明したが、私は事業者を代表して外環国道事務所からきており、認可をしたのは関東地方整備局の建政部となっている。
 - 現在、申し上げられる範囲で認可の要件を説明した。(P19)

- 構成員 I
- 説明した範囲での要件を満たしているが、道路として一定の効用を発揮する区間について、完了する見込みがないではないかという点について全然答えていない。
 - 答えられないなら、認可した部署の担当者を連れてきてほしいと言っている。(P19-P20)

- 大畑
- 私が答えられる範囲は、先ほど申し上げたとおりで、これ以上は答えられない。(P20)

- 佐久間
- 構成員 O からの質問の残りの分について、当然、建設局が事業者として事業認可申請をしているが、一緒に連携しながらやっている。(P20)

- 構成員 O
- まだ、3ステップまでで止まっているのにステップを飛ばしていいと言ったのか。(P20)

- 佐久間
- 外環のジャンクションを整備するために用地買収する区間とラップしており、本線整備に伴い、歩道がなくなるため、その機能を確保するということと、生活再建で外環のために土地を売る方としても、そこがはっきりしないと売れないという事情も考慮して事業認可を申請した。(P20-P21)

- 構成員 M
- 第8回での大畑構成員の回答に対して、構成員 I が許可権者に聞いてきてほしいと言っている。答えが前回から一歩も進んでいない。
 - 次に、大畑構成員から、対応の方針で国が取り付け道路をつくるとしているのに、なぜ都に任せたのかという質問に答えてもらっていない。
 - それと佐久間構成員からの回答は誤解している。図面で外環本線と外環の2のダブルになっている箇所について質問した。外環の2のところをあとで買うことになったら悪いと言ったので、外環の2も整備するという前提で話しているのではないかと質問をした。
 - 最後に、図面についてここで開示請求したものを貼れないのであれば、次回、都から参考資料として貼っていただくことを希望する。(P21)

- 大畑 ・ 1 点目について、前回は建政部に確認することなく答えたものだが、今回の回答は、建政部にも確認して答えている。
- ・ 構成員 I から、要件を満たしていないという指摘だが、認可者として、法令に基づいた要件にのっとっていると審査をして許可を出している。
- ・ 2 点目について、対応の方針は、そもそも都と国の共同で出しており、国がつくるとは明記されていない。 (P21-P22)
- 構成員 I ・ 道路は部分的にできては効用を發揮しないから、一定区間の道路として効用を發揮するという見込みがあったのかと聞いている。これも都市計画事業の認可要件に入っている。 (P22)
- 構成員 O ・ 目下、公告縦覧中の大深度地下の申請書類には、大深度地下を使う必要性が書かれている。国交省さえ、地上の買収はあきらめて地下に入れると判断をした。東京都が地上に道路をつくりたいとなったら、それは無理だという話になる。
- ・ 国は地下しかできないから地下に入ったのに、都には事業認可している。立ち退きは可能だと思っているのか。その判断根拠を説明するのが今日のこの場だったのではないのか。 (P22-P23)
- 大畑 ・ 認可したのは事業を推進するという意味で認可をしたわけではなく、あくまで法令の要件等をもとに審査して認可をしている。 (P23)
- 構成員 I ・ 国の下に地方公共団体がつながっているのだから、筋道の通ったわかりやすい判断で、間違っていれば指摘しなければいけない。
- ・ 国や都道府県の公共事業を信頼していない人は多いが、信頼できるようなことを今までやってきている。その功績はあるが、今回のことはおかしい。功績があるから、ここは許すという話ではない。
- ・ しかも、40 年もほうっておいて今さら急ぐ必要はない。手順を踏んで、話合いの会が終わってからやれば良い。 (P23-P25)
- 大畑 ・ 実現性とは、法第 61 条で書いてある事業施行期間が適切であることということころを指していると思う。施行期間が適切であることも要件として適当であると審査をして認可をしている。 (P26)
- 構成員 I ・ それは 1 km 区間だけの話であり、間違えている。 (P26)
- 佐久間 ・ 先ほど構成員 O から外環本線は、用地買収ができないから地下にしたという話があったが、誤解のないように申し上げておくと、外環本線は昭和 41 年に高架構造の高速道路として計画決定されていた。
- ・ その後、土木技術の発展によってシールドトンネルができるようになり、高架構造に比べて騒音や振動といった環境面にも良いということで、地下構造を採用するべきではないかということ平成 13 年に計画のたたき台として出した。
- ・ 沿路環境に配慮とは大気や環境への配慮や、移転戸数の軽減を図るという観点も

含めており、そうしたことから大深度地下を採用することとした。

- 単に用地買収ができなかったから、大深度にしたということではない。
(P26-P27)

- 構成員 I
- 用地買収ができないから地下に潜った以外に考えられない。
 - 環境問題は将来どれだけ影響があるのか。将来的には燃費は 10 分の 1 になり、時代の流れは電気自動車になっている。
 - 地下は危ないではないか。事故への対応や、メンテナンスもしにくく、アプローチも悪い。
 - 佐久間構成員の回答は、理屈に合っておらず納得できない。大畑構成員の回答も納得する理由になっていない。
(P27-P28)

- 構成員 O
- 構成員 I からの質問は、大畑構成員からなかなか回答がいただけないので、もう一度宿題にしてはどうか。
(P28-P29)

- 構成員 A
- 大畑構成員は、あくまで法律に合致したから認可したと言うが、都市計画法第 13 条に総合的、一体的とある。ほかで話し合いをやっているのに、1 km 部分だけ認可したことについて、総合的、一体的に合致するのか。
 - しっかりと答えられないのであれば、答えられる人間がそこに座ってほしい。
(P29)

- 佐久間
- 事務局として発言する。別の者を連れてくるという話がでたが、この場合は、あくまで杉並地域の地上部街路について話し合う場として設置している。
 - その中で継続して議論するためにメンバーを固定しているため、ほかの人を連れてくるということではなくて、このメンバーでしっかり議論していくことを考えている。
(P29-P30)

- 構成員 I
- 話し合いをしているので、大畑構成員が答えられないと言っているわけだから、答えられる人を連れてくるべきである。きちんと話し合うためには、必要な人が出てきて、答えて初めて納得できる。
(P30)

- 佐久間
- 先ほど申し上げたとおりだが、構成員 I からの意見もあったので、大畑構成員がもう一度、建政部に確認して答えてもらうということに対応する。
(P30)

- 構成員 T
- 外環の 2 の話し合いをしているのに、どうして 1 km だけ認可したのかということに答えてほしい。
(P31)

- 大畑
- 認可者として、審査の過程でどのように審査をしたのかということ掘り下げて確認してくる。
(P31)

- 構成員 I
- 事業を認可した判断基準のうち、ここがおかしいと指摘しているから、その内容にしっかりと答えてくれれば良い。
 - 要件ではなく、認可基準に合っているかをもう一度チェックすることと、事業の実現性が見込まれないのに認可したのではないかとということにしっかりと答えて

- ほしい。 (P31-P32)
- 構成員 M ・ 図面の取り扱いはどうするのか。 (P32)
- 安西 ・ 図面の作成者は建設局となっているので、持ち帰り検討する。 (P32)
- 構成員 I ・ 図面を見た感じだと、道路としての体をなしていない。普通は事業認可申請する前に、警察協議をして認可申請するはずだが、警察協議を終わっているのか。 (P32)
- 安西 ・ 持ち帰り確認する。 (P32)
- 構成員 M ・ 今の2点について、次回の会の時にだめだったと言われては困るので、超特急で結果を教えてほしい。 (P32-P33)
- 構成員 A ・ 住民の協力を得て買収しようとしているときに、なぜ図面を非公開にするのか。なぜ一番の原図を非公開にするのか。こういった情報はすべて共有財産である。 (P33)
- ・ 事業認可区間における移転戸数について安西構成員から古川構成員提出資料 6-4-1 を用いて回答があった。 (P34)

安西構成員の回答に対し、以下のような質疑応答・意見交換が行なわれた。

- 構成員 O ・ 本線部分が 290 軒ということだが、本線と外環の 2 にまたがる家は、この 290 軒に含まれているのか。 (P34)
- 安西 ・ 含まれている。 (P34)
- 構成員 O ・ その場合、本線と外環の 2 の合計戸数は、290 と 90 を足すのではなく、290 と 50 を足した 340 戸が総戸数となるのか。 (P34)
- 安西 ・ 概数ではそうなる。 (P34)
- 構成員 O ・ この 290 という数字は、今日初めて発表された数字である。これで移転戸数についてはわかった。
- ・ 資料 6-4-1 の図面は黄色いところの塗り方が足りないとか、いろいろと都から指摘されており、細かい部分がよくない。都では立派な計画図があるのに、出さないからこの資料はやむを得ず自分でつくったものである。都には立派な計画図面があるのなら、それで説明するべきである。
- ・ それと、申請書の中に外環の 2 の建設費は、用地買収で 47 億円と出ている。これを戸数 90 戸で割ると、1 戸当たり大体 5,000 万となると思うがそれで良いか。 (P34-P35)
- 佐久間 ・ あくまで現時点で把握している数字で、実際はいろいろ調査しないとわからないので、数字がひとり歩きしないようにご注意願いたい。 (P35)

(4) まとめ

- ・事務局から、本日のまとめについて説明した。 (P36)

- 事務局A ・第7回、第8回の議事録・議事要旨の確認について、資料8-1、資料8-2、資料9-1、資料9-2について確認をしていただいたので、公表する。
 - ・前回からの持ち越し事項等については、東京都及び国土交通省から回答を行い、意見交換を行った。
 - ・函面の掲載や、警察との協議状況等は、確認の上、後日回答する。
 - ・次回は、議事録・議事要旨の確認後に、前回からの持ち越し事項等から行いたいと思う。 (P36)
- 構成員M ・国交省への宿題が残っている。あと、資料には日付をいれてほしい。 (P36)
- 事務局A ・わかった。 (P36)

(5) その他

本日のまとめの後、以下のような質疑応答・意見交換が行なわれた。

- 構成員O ・今、外環の大深度地下の使用認可申請書が公告・縦覧されている。そこに、併せて都市計画法に基づき、都市計画事業として施行するための承認及び認可についても申請したとある。
 - ・承認及び認可の申請書類は、今回は公告・縦覧されないのか。
 - ・計画のたたき台で、外環の2の広域機能は地下に入れることとなっていたので、大深度地下には外環の2の何割かは入っていると思う。
 - ・大深度地下の中を通る車は外環の2を通る車も含まれているので、その意味で外環本線と無関係ではない。 (P36-P37)
- 構成員M ・大深度の説明会のときに国交省からもらった資料では、附属道路もセットで地下へ潜っており、外環の2はなくなったと思った。しかも、上に家が建っており、この絵のどこに外環の2あるのか。 (P37)
- 安西 ・まず、構成員Oからの質問について、都市計画事業承認・認可の申請は、大深度地下使用認可と併せて、事業者である国土交通省、NEXCOから申請されている。
 - ・都市計画事業認可は、法の定めにおいて、縦覧という手続はない。 (P38)
- 構成員O ・都市計画事業としてやる時には絶対必要なのではないか。 (P38)
- 安西 ・都市計画変更や都市計画決定については縦覧という手続が法に定められている

- が、事業認可の申請については、縦覧するという規定はない。 (P38)
- 構成員Ⅰ ・都市計画事業の申請者は誰なのか。 (P38)
- 安西 ・高速道路の外環を整備している国とNE XCOである。 (P38)
- 構成員Ⅰ ・国が申請したものは、誰が認可するのか。 (P38)
- 安西 ・事業者が国の部分は、事業承認をするのは国で、事業者がNE XCOの部分は、事業認可をするのは東京都となる。 (P38)
- 構成員Ⅰ ・前に聞いたときは、国が施行する場合、国がやるんだから勝手にやると言っていた。直轄事業もいちいち申請して、自ら認可するのか。 (P38)
- 佐久間 ・権限に応じて役割分担を決めて適切に審査していくのが行政としての務めなので、役割分担の中で、国土交通省の直轄事業の部分は、申請者の道路局とは別の部署が認可の審査をするという手続になっている。 (P39)

6. 確認された事項

- ・第7回、第8回議事録、議事要旨を公表する。
- ・大泉 JCT の計画図面の掲載や、警察との協議状況等は、確認の上、後日回答する。

7. 次回へ持ち越された事項等

- ・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：1 km）を事業認可した理由
 - ・ 練馬 1 km 区間・早期着工の真の理由は何か？（古川構成員）・・・資料7-6