

2003.2.15

意見書

(昭和41年 東京都市計画地方審議会の答申について)

協議員 新 守一

外環反対の運動に永年携わってきた人間として、この外環道路計画が激しい反対運動のなかで、どういう経緯をたどって都計審が決定されたのか、どんな議論がかわされたのか非常に大きな疑問でありました。この答申は、私達にとって、ながいながい悪夢の始まりとも言えます。今回、当時の都計審の議事録が一部公開されて、その全貌がほぼ明らかとなり、現在の庶民の感覚からすれば、驚くべきというか、呆れ果てたというべき状況であったことがよく判りました。以下にこの都計審の開かれた時期の前後の状況と審議内容の問題点を列記して、P I協議会の議論の資料にさせていただきたいと思います。

記

A. 都計審以前（行政側）

1.この計画案が検討され出したのは、昭和35年 第3京浜道路計画の具体的な検討の場で浮上して来た。どのように流入して来る車を区部内に受け入れるか、又東名道、中央道、東北道から流入する交通を区部内へどのように円滑に流すかという問題について検討開始した。

首都高速は4車線、東名道は6車線で計画されていたことも問題であった。

(建設省)

2.同じ時期東京都の中でも検討が始まっていた。23区内環状6号線の外側の細道路網計画が費用の点で全面放棄され、その代りとして幹線道路に交通を分散集中して処理することにした。環七は未完成だがすでに満杯状態、環八は着工したが、やがてそれも処理しきれなくなるであろうと考えた。(東京都)

3.昭和37年 建設省でCルートを決める。

4.ある資料によると昭和36~40年にかけて、このルートに関して関係機関との間で計画調整が行われたとあるが事実是不明。

但し、昭和 39 年 9 月財団法人 D 研究所（当時埼玉県大和町）よりルートの変更陳情
が出され、建設省道路局から「変更不可」の回答が出ているという。

5.各市町長へ意見照会を昭和 41 年 3 月 10 日に行う？（各区へはそれ以前に行ってい
る？）

6. " " へ 3 月 24 日付で 4 月 2 日までに回答することを求めたという。

（以上、関東地建の依頼で東京都が行う）

7.都 首都整備局は 4 月 15 日 都議会常任委員会に説明 （別資料）

8. " " 4 月 19 日 都議会選出の都計審委員に説明 （ " ）

9. " " 4 月 21 日 都計審委員の学識経験者に説明 （ " ）

B . 都計審以前（住民）

1.外環計画の新聞報道 昭和 41 年 3 月 19 日

2.関係地元住民代表が計画反対を請願（建設大臣、都議会議長、都計審会長 宛）

C . 都計審以前（建設省、東京都のルート選定） - 私見 - （各種資料と論議の中で）

1.東京都の場合（私見です）

23 区内の交通量が増大して処理しきれない。近郊地の人口もどんどん増えていく。
近郊地域（武蔵野、三鷹等）の道路網の計画を立てたがこの地点で発生する交通はこ
のままでは 23 区内にどんどん流入して来る。これを防ぐには、区部の外周に環状 9
号とも言える幹線道路を作り、近郊地帯に発生する交通を分散処理したいと考えてい
たのではないか（A、B、D 案の否定）。ついでに流通拠点としてトラックターミナ
ルを作り、大型トラックの都内への流入をさけるようにしたと思われる。

2.建設省の場合（私見です）

将来予定される高速道路（特に東名と中央は当時 43 年開通予定）から首都高（4 車
線）への流入車輛の処理に頭を悩ませていたのではないか？そこで東京都と話し合っ
た結果、都が望んでいた環状九号線の計画にのり、高速道路として計画したと考える。

D . 都計審以前の問題点

1. 手続上の諸問題 - 私見

旧都市計画法（大正 8 年）では、関係住民や自治体に事前に説明する義務はないが、主権在民の憲法が発布されてから既に 15 年経っているにもかかわらず、この非民主的な法律が何の疑いも持たれず昭和 43 年まで存在していたことは、我々住民を含め、殊に官僚諸氏や政治家は猛省しなければならない。

特に、当時、最も対応に苦慮した各自治体の首長や担当者に対しても無礼としか思えない対応を国や東京都は行って来た。この反省に立って今後の問題処理に当たって戴きたい。

E . 都計審（第 146 回 4 月 22 日）

1. 反対意見（都計審委員によるもの）（各自治体及都議会か？）

イ. 都計審直前の 19 日に説明を受けた。対応不可能。

ロ. 19 日に説明をうけ 22 日決定するということは議会無視、審議会軽視である。

ハ. 道路計画は 都民 道路 自動車の順で考えるべきだ。この計画は先ず自動車だ。

常任委員会はこの事で何もやっていない。（都議か？）

ニ. 玉川上水の乗入れに反対。（新放五、杉並区の玉川上水の上）

ホ. この計画地は基本的に住宅地として整備した、文教、風致地区、水源地を破壊する。

もっと外側へ通すべきだ。

ヘ. 3 月 30 日に通知があって外環ができるので賛成しろという希望自治体の理事者には全く話がない。

ト. 都市計画事業には地元の市長に事前に話しがあるべき。今回のことは何の話もしない。協力しようにも出来ない。肝心の市長に何の話もしないのは遺憾である。撤回されたい。

チ. 良好な住宅地、良好な文教地区の密集地域である・・・23 区の防波堤になるのは困る。

リ. 外環はもっと外へ、それが本当の外郭環状だ。

ヌ. 自治体で先づ話を聞いて、各自治体の議会の賛成を得るべき。

それから話を決めるべきだ。

ル.外環は不可解。環状線は必要だが、地元の要望を無視。

ヲ.ディスクプランではないか。環八と接近しすぎる。

(環八は本来外環Bプランと重なる)

リ.本来なら撤回を求める。首都圏整備委員会の計画図面とこの 2045 議案の図面に相違あり。39 年 10 月の図面、40 年の図面その後変更されていない。その説明を求める。

カ.トラックターミナルは調布、狛江地区の玉川団地内、都市計画地域にもってくる。市が2分され都市計画がなくなってしまう。反対。

(146 回都計審)

2.推進する意見(国、都、他)

イ.国、都側の計画説明(略)

ロ.第 2044 号の中に賛成したいものあり、一括審議から分離してください。

(146 回都計審)

F . 都計審(第 147 回 5 月 4 日) - 住民団体の発言が認められる -

開会時、委員より陳情者の意見を聞くことに反対するもの 2 名

聞くことに賛成 1 名、審議会をすべて公開すべきという意見 1 名

結局、各地区(16 団体)5 分ということで許可。

イ.高速 3 号線の変更の付帯条件をつけて賛成。(三軒茶屋)

ロ.外環をもっと外側へ。トラックターミナル・玉川団地 15 万坪の内、3 万坪を使用。
反対。(狛江)

ハ.建設省及び道路公団は外環を持って来た理由について農地で安いからだと返答。23 区の犠牲になるのは困る。住民が納得する説明を十分すべきである。環八と接近しすぎだ。もっと離して欲しい。(調布)

ニ.国鉄武蔵野線は住宅地を外した先見の明あり。

3 月 18 日の新聞で始めて知った。4 月 20 日都庁を訪ね、昭和 39 年 10 月の首都圏整備委の図面が計画部長の部屋にあった。今回の図面と全く違くと指摘。こんなものは俺は知らんと説明拒否された。この図面は昭和 40 年 5 月国会審議資料として

- 発表。わずか1年足らずの内に別案が都計審に提出された。その理由が聞きたい。
- 尚、このことは国会の審議権への侵害だ。反対である。 (三鷹台)
- ホ.三鷹市北野の1/4がなくなる。反対。 (北野)
- ハ.自然破壊、住民の努力を無視。 ”。 (牟礼)
- ト.公害道路を抜き打ち、一方的に押しつける。住民の感情。反対。市議会も一致して反対。 (武蔵野)
- チ.国鉄中央線との交叉地点、国は国鉄の意向というが国鉄は建設省よりの規制によって決めたと云っている。国鉄も本来運転間隔の長い・幅員の狭い三鷹以西を希望している。この地点を選んだのは不思議とも言っている。これではまるで戦時中の軍部と同じだ。 (杉並 西荻窪)
- リ.新放五の反対(玉川上水上)昭和39年5月杉並区議会でも反対している。この計画(外環)について東京都の局長は事前に知られると住民がさわぐので秘密に計画したと回答。一体道路は誰のためなのか。反対。 (杉並 久我山)
- ヌ.玉川上水をこわして新放五を作るな。婦人の立場から反対。 (杉並 世田谷)
- ル.高架の道路に反対。教育環境を尊重して欲しい。人間の尊重にもつながる。 (武蔵野 立教女学院)

(147回都計審)

G. 都計審(第148回5月18日)

第146回と第147回で各自治体の意見と住民の意見を聞いた。この回から、開催場所を住民に知らせず秘密会のようにして転々として開催地を変えた。

1. 推進側(国、都、その他の意見及説明)

イ.どこを通っても同じこと。東京の全体の都市の構成考えて決めてある。将来都市の構造が変わっていく際には、これに従って新しい都市を形成してゆく。

- ロ.公害は道路ではなくて自動車だ。将来自動車公害は少なくなって解決する。騒音は都市構造が変わればなくなる。道路沿いのビル群によって遮断すれば良い。
- ル.ある程度の流通センター必要だ。
- ニ.工事費が安い、いろいろな障害の少ないルートを選んだ。道路に当る人には同情にたえないが、社会的生活をすれば受忍の限度内だ。
- ホ.市長、区長の反対請願があっても、部分的な問題ではなく、全体的な問題だから反対があるからやらないという訳には行かない。
- ハ.公害にはエンジンや燃料の改善で対処する。
- ト.この位置にこの道路が必要。
- チ.一応手続をする関係上、市長に一応ご意見を聞く。
- リ.公有地、国有地利用、河川の上、公園の上、道路を拡幅した中央を使う。
- ヌ.学校がふえ至る所にある。避ける訳には行かない。
- ル.山の中の人々が都会に出てくれば車はうるさいに決っている。
- ヲ.地元と話合いをすれば、道路にかけるには納得されにくい。だから先に決定してからお話しする。
- ワ.都市計画だから国会に説明していない。
- カ.トラックターミナルについては都の懇談会とか委員会で話している。
- コ.道路計画は市のほうが扱い易い。
- ク.東京の現状の姿から将来の姿をいろいろ考えた。大体の考え方としてこのルートが適当であると考えた。
- ケ.特別委の設置の提案。
- ク.利害関係者では自分のほうに水を流すのは当たり前。正しい線を出して東京百年の計を立てるために各層から選ばれた委員がいる。一部の意見（沿道自治体の）ばかりで、反対ではだめだ。
- キ.議長 - 計画の撤回は拒否する。外環の必要性は認めている。特別委の中で十分議論をして本会議へ報告し、本会議で決定する。特別委は決定権なし。

2.反対側意見

- イ.外環は既成市街地の外へ作るべきだ。
- ロ.市長達の要求をくみ入れよ。
- ル.都市計画がまちがっている。
- ニ.各市区議会、市長、区長の全員が反対している。住民の幸福のため予備折衝を行い、公聴会を開け。
- ホ.湾岸道路（100M幅）計画につなげて外環を計画したのか。
- ハ.トラクターミナルについて都議会で検討したこともない。
- ト.以前の図面は23区内の問題は23区内で処理しようという考えだったのではないか？
- チ.市への連絡の不備、1片の事務連絡のみであった。地方自治の破壊だ。この計画は23区だけの調査資料によって立案されている。23区内で処理すべきだ。
- リ.地方自治体の陳情書は小さな力でしかない。しかし狭域行政を預かっているものにとっては甚だ不満である。
- ヌ.だれがこの案を作ったかということについて答弁がない。本来は都民が作るべきだ。この計画は都民不在だ。
- ル.特別委の設置に反対。民主的ルールに基づいて各自治体でまず検討することを提案。
- ヲ.特別委をつくるなら、各自治体を入れて公開することを求める。練馬～世田谷の各区議会の数と区議会議員の数と同数を委員に入れよ。

3.採決

特別委の設置に103名中 賛成67名 委員の人達は会長一任？

採決の結果、特別委の設置が決まる。但し、委員の人達は（従来の例に従う？）会長が決めた。

H. 特別委員会（第1回5月23日 第2回5月26日 第3回6月3日）

議論が多岐にわたるので重要と思われるもののみ記載します。

1. 第1回特別委

イ. 推進側の意見

- ・外環4ルートの説明。公園、学校を外してCルートに決めた。
- ・高速道の一大拡充建設が絶対の要件。外環は絶対必要。
- ・放射状高速道のコネクションとして、又多心系の都市形成の有力な手段。
- ・都市の再改造のため必要。思い切った計画をたてるべき。
- ・高速道の終点は23区の外にあるべき。外環賛成。
- ・外環は将来、内側路線になって結構。自動車は必要悪だ。2階へ上げてしまおうという計画。住宅地の高速道について弊害を誇張しすぎる。思うほどジャマにならない。
- ・バイパスと域内交通処理（外環周辺）の両方の使命。
- ・環7建設したとたんに満杯。内側に中央環状線、外側に外環。中央道、東名道、43年完成、関越45年完成、そのバイパス急ぐ。
- ・武蔵野、三鷹、調布以西の道路網3、4年前に計画。東京に関して放射、環状的な姿としたその一環である。
- ・財源20年毎年2,000億円 計4兆円 国2/3 都1/3。

ロ. 反対側及中間の意見

- ・都の外郭ではないのではないか。
- ・将来の首都圏構想と外環との関係、都民は納得していない。
- ・決定について不明朗な点がある。
- ・なぜ抜打ち決定しようとするか。
- ・お金の問題 1兆9千億円。見通しは？
- ・トラックターミナルの件どこに作る。
- ・どの線なら住民は納得するか。
- ・首都圏審議会では外環は決っていない。
- ・公害を除去する方法を明らかにすること。

- ・既成市街地は除くべきだ。
- ・このままでは内部環状線になってしまう。もっと外へ。
- ・該当地域以外の人にも迷惑だ。
- ・話し合いを続けて抜き打ちの印象をなくすこと。

(以上 第1回特別委)

2.第2回特別委

1.推進側

- ・現在トラックターミナル、流通センターを5ヶ所計画。
京浜工区と板橋が具体的に検討。調布は都の公社が土地取得。玉川団地の一部の
一階部分をトラックターミナル、その上を住宅にする計画を検討。
- ・自動車エンジンと燃料の改善である程度解決してゆくより仕方がない。(玉村)
- ・学校の問題、簡単な遮蔽の方法がある。
- ・路線の変更は無理、どこでも反対が出る。変更の余地があるのか聞きたい。早く
決めなければ東京の交通は闇になる。
- ・環八の上は40Mに拡幅した上で2階をのせるようになる。現在1部25M巾で施
工中だから無理だ。
- ・西荻と吉祥寺の付近、この辺の将来の交通量を考えるとこの位置が良い。
- ・23区の街路網、23区西側の(三鷹、武蔵野)街路網、昭和38年に検討を終えて
いる。これより外を通すと在来の道路網との計画で大巾に矛盾をきたす点あり。
これが最善の策、変えることはマイナスである。
- ・絶対反対という所へとびこんで説得しなさいというのは無理。都は引き受けては
駄目。いかに山田天皇がおろうともあんなに反対しているのに5人や10人行っ
てもとても説得できない。今日は保留にして、方策を考えるのが適当。
- ・議長、次回に結論を出したい。

ロ.反対側及び中間意見

- ・世田谷区 都計審で審議。特に強い意見なし。
- ・狛江 トラックターミナル作るのであれば反対。
町議会全員一致で反対。意見書提出済。
- ・調布 議会、住民共反対。
- ・三鷹 市長に事前に相談なく調整不能。
中央道の際は事前に通告があり解決できた。
外環用地の中に学校用地を買収。
議会、都計審、共に反対。
- ・武蔵野 全員協議会で反対、住民5団体も反対。
- ・杉並 住居地域、公園、風致地区、文教地区を通る。
区として反対。
- ・議員？ 国会で5/30、6/1に衆参両院で究明が行われる。路線の変更を要求したい。
- ・練馬 区議会は道路建設には賛成。この計画路線には反対。石神井三宝寺池を通すな。
- ・ 反対に追いこんだのは国の責任、交通の基本政策を説いていない。ただ押しつけている。現地を一度見て欲しい。
- ・ 強引なやり方が自治体の首長を反対に追いやっている。環7の江東方面はまだだし、環8は進行中。その外に外環を作るのに多額の国費。環8の上に2階立の道路なぜ出来ぬ。

その他の意見として住民や自治体にかかる迷惑には充分保障はするので何とか一応通して欲しいとの意見あり。

3.第3回特別委員会

特に重要なので議事録の順に要約します。

- ・議長が特別委の結論を私案として提示。(原案+付帯条件)
採決方法について各行政区域ごとにとりたいと提案。(異例)
- ・傍聴者を入れた方がよい。
- ・議長が答申案を出したが全体会議で委任されたか疑義がある。
- ・一任されていないが役目上まとめ役として出した。(議長)
- ・傍聴者を入れない。報道機関のみ。利害関係人は困る。(議長)
- ・(議員)瀬戸山大臣の発言「都市計画法は必ずしも非民主的とは言えないが、勝手なことを言う場合が多いとはいえ、やはり、その声が施策に反映しなければならぬと思う。」「できるだけ早い機会に改正したい。」
- ・現状にふさわしくない法律によって任命された審議会委員。しかし、どこからも制約を受けない独自の権利を持つ。ところがその大臣がそういう答弁を国会でしている。この委員会と国会の関係で議長の私案をだしてまとめるというのはどうか？
- ・(玉村?)大臣発言の要旨は外環の問題じゃない。道の片側が2坪しか建たないのに反対側が8割建つというような不公平を覆すためだ。道路計画のために都市計画法を改正しようとするオロカナ大臣はいないと私は思う。大臣が何を言おうとそれについてとやかく言う資格はわれわれには無い。大臣は諮問すればよい。われわれはそれについて否か応を言えばよい。それについて議論をしたのでは付託されたものに対して結論を出すことが出来ない。衆議院でこの問題が取り上げられたからといって、左右される必要はない。審議する権威をもっている。それによって決めていただきたい。道路建設のために都市計画法をかえるなんということはあるまいと思う。道路では最初困ってもあとで喜ぶことは目に見えている。およそ道路では出来たあとで文句を云うものはいない。道路が出来てうるさいなどというのは自分勝手。自分勝手なことをいっちゃ困る - 物質的に賠償すればよい - 大きな立場で考えよ。

- ・議長 都計審と国会とは法律的な関係はない。
大正 8 年に出来たこの法律は、その後改正され現在の時勢に合わないとい
うことはない。
完全に生きている立派な法律だ。
- ・国？ 都市計画法は大正 8 年時代、比較的民主的な時代に作られた。40 年前の法
律として極めて民主的。改正には約 1 年かかる。ここに来られた地方議会
の方は民主的な方法で選出された。住民の意見はそこで反映されている。
- ・国？ 大臣の意志は、この道路の予算は主として中央道～東名道の間は昭和 41
年度予算に一部計上してある。中央道、東名道の完成は昭和 43 年の予定。
可及的速やかに結論を出したいということ。
- ・？ 原案が一番いいという立証をするはっきりしたものをやはりお示し願いた
い。
- ・国？ いずれにしても都市計画を決定する必要な手続をしているのは、この都計
審でございます。
- ・国？ 最善案 - これ以上資料を出せといわれても出せない。もう一度くり返して
説明するということになる。
- ・？ どっちに寄せても 50 歩 100 歩だ。本日採決を。
- ・ 本日結論を出すな。国会を見守ろう。
- ・ 山田局長は事業決定しなくてもどんどん仕事をやってしまうと発言した。
- ・国 法律上、都市計画決定したものを別事業でやる事が出来る。 - 土地収用
法による事業の認定 - 例．地下鉄

- ・議長 今日決定せよとの意見、のばせという意見
採決 今日決定 挙手 絶対多数
- ・議長 2044号～2048号すべて一括で行政区別に順次採決。
- ・異議 総括質疑は終わっていない。意見、討論も残っている。地元の本当に困っている人達の意見も討論も聞かずに採決するな。民主的な運営を望む。
- ・議長 文京、品川、江戸川、カツシカ、足立、北、豊島、板橋、中野、渋谷、目黒
一括採決 挙手 多数

大田区採決 " 絶対多数
杉 並 " " "
狛 江 " " "
調 布 " " "
三 鷹 " " "
武蔵野 " " "
- ・議長 すべて原案の通り多数によって決定しました。

この採決の方法は後述するが極めて異例のものである。仕組まれた疑似民主主義と
いうかまるで悪夢のようである。

(第3回特別委終了)

I . 都計審 (第 1 4 9 回 昭 和 4 1 年 6 月 6 日)

- ・ 議長 2044 号 ~ 2048 号 すべて一括で行政区別に順次採決。
- ・ 特別委で可否について採決まで行うとは聞いていない。
- ・ 特別委で結論を決定するのはおかしい、賛否の討論を報告してくれということだ。非民主約なやり方だ。
- ・ 質疑の段階で採決の強行、合法性なし。
- ・ 特別委の仕事は内容の検討ととりまとめであった筈。
- ・ 本会議の付議の事項を逸脱している。
- ・ 私は審議を委託した。
- ・ 議長 特別委は審議を尽くして何らかの報告を本会議にする。義務があると思いき報告した。批判があろうと止むを得ない。
- ・ 不十分な報告、学識経験者や当局の説明のみ
- ・ 議会代表を少なくとも 1 名は加えるべきだ。
- ・ 特別委員の選任に疑問あり、126 名の委員 56 名の特別委員を選任、比例配分すればわれわれの代表少なくとも 3 名 どういう形で考慮したか？考慮した点が見えぬ。われわれは市民代表だ。
- ・ 議長 私に委された、利害関係のある各地区の代表を 1 人出すと決めた。
- ・ 議員 (都) 都議会の内部でもこの問題は議論されていない。外環を至急に作るべきという都民の要望は聞いていない。この決定は学識経験者の意見が強く出ている。庶民の考えを高所から見下して、お前達には 10 年 20 年先のことは判らん、ついて来いという高圧的な態度。もう一度再検討を要求する。
- ・ 議長の意見は特別委のとりまとめだ。
- ・ 今日の審議会では議論は出せない。もっと十分な資料に立って審議したい。

- ・ これ以上検討する余地はない 決定して下さい。
- ・ 付帯条件を履行する条件で
- ・ (玉村) 環六、環七、外環、その外に3.6Mの計画道路昭和28年に作ってある。
- ・ 反対ではないが都民の協力が必要
- ・ 議長 取扱いの問題で提案

本日決定	}	結論を出したい。
さらに慎重審議		
- ・ 都民の十分な協力が必要。再審議
- ・ 三鷹の住民の反対の中、通って来た。
- ・ 都議 東京の伸び行くときの陣痛だ。12社で新婚のとき立退かされた。ごね得なんてなかった。緑を残せ、排気ガスの問題、23区のもの常にかこうした被害のため外に行ったりしている。外環に反対するのはおかしい。共産党の諸君とは違う。個人としては賛成 次回で決定を。
- ・ いまのような決め方では地元の協力は不可能。決めるな
- ・ もう一度出発点に戻れ
- ・ 議長 採決したい。

本日決定に賛成の人 挙手104名中54名 多数

次に各議案

新宿～目黒区	賛成多数
世田谷	"
杉並	"
練馬	"
調布狛江	"
三鷹	"
武蔵野	"

原案の通り可決成立

Ｊ．都計審の結果と私の所見

沿線各市区の自治体と住民のほとんどが一斉に立ち上って反対したこの外環道路計画が、陳情の嵐の中まるで赤子の手を捻るように可決成立されて行く姿を見て、私は心の底から恐怖を感じた。

そこにはその地域に住む住民の人生に対する思いなど一かけらも感じられなかった。都市の拡大という現状に追いまくられ、責任を負わされて右往左往する官僚・専門分野の学識に立てこもり、名誉や保身のために行政に協力する学者の一群・庶民の為に行動すると言いつつそのかげに党利党略の見えかくれする政治家、こういう人達によって私達外環反対を唱える団体や各自治体の主張は一顧だに与えられず葬り去られてしまった。しかし、それを可能にしたのは旧都市計画法（大正８年制定）の存在であった。その延長として都計審の審議員（大臣任命）の構成分布があり、投票方法があった。

別紙 第１１回 P I 協配付資料 3

（都市計画法の新旧比較について）参照

都市計画法第４条による政令 昭、24法163 法168（未読）

1. 都計審の構成分布

1) 都計審（第149回）

東京都 18名

都議会 12名

学識経験者 16名

国、行政機関 13名

（59名）

案件係る区 29名（11 + 3 = 14区 各2.07人）

〃 市町 19名（3 - 1 = 4市 各4.75人）

（48名）

計 108名

投票について

全体投票（本日採決することの賛否）

	区 $3 \times 2.07 = 6.21$	}	25名
反対（外環沿線7区，市，町	市 $4 \times 4.75 = 19$		
	同調者		25名
	計		50名
賛成（議長他4名除く）			54名
	合計		104名

以上のように沿線7区市長以外に多くの同調者があったが反対とはならなかった。

行政区別による個別投票

投票に係る人

- ・ 案件に係る行政区分の票 $2.07 \sim 4.75$ 票
- ・ すべての案件に係る人達の票 $59 - 4 = 55$ 票

以上のように必ず絶対多数で敗れることになっている。

3. 特別委員会の構成

国、都、行政機関	35名（全案件に投票）
個別行政区（区，市，町で28である）	20名（関係案件のみ投票できる）
	（= 0.71強）
	計 55名

何おか言わんやである。以上で意見書を終わります。