

第7章 我が国のインフラ整備事業での交渉プロセスに関する事例調査分析

7.1 はじめに

7.1.1 本調査の背景と目的

我が国では、1960年代の公害問題の顕在化を背景に、1970年代前半から市民の公共事業に対する不信感の増大や住環境に対する権利意識の喚起が起こり、インフラの整備計画策定においても、事業用地選定や環境対策方法をめぐって市民と事業者との間で多くの紛争が発生した。その結果、事業開始が大幅に遅延するケースや、実力行使型の市民運動へと発展し事業計画が停滞するケースなどが見られ、直接的な関係者のみならず広範囲にわたり大きな影響を及ぼした。

こうした問題を契機に、社会的にも計画策定への「市民関与」の重要性が認識されはじめ、新都市計画法（1968年）や環境影響評価制度（閣議決定、1972年）のように、計画策定プロセスに市民参加手続の組み込まれた法制度が整備されてきた。また、1993年に施行された行政手続法の立案過程においても「公共事業実施計画確定手続」への市民参加について多くの議論が行われた。（ただし、結局行政計画への市民参加手続は見送られた¹⁰³。）

しかし、現在でもインフラ整備計画への「市民関与」の形態にはケースに応じて相当の変化があるのが実情である。例えば、事業者が市民に対して幾度も説明を繰り返すことにより計画案に対する市民の同意を求めるタイプから、計画の初期段階から事業者と市民とが協議をした上で計画を進めていくタイプまでさまざまである。そして、これらの市民関与の形態は依然として事業者の対応に依存しており、またその対応は個々の事業者ごとに試行錯誤的もしくは経験的に決定されている。したがって、複数の異なる事業者による複数の事業計画について、事業者と市民との交渉プロセスを比較し、市民関与に関する現状の制度の限界や市民関与形態のあるべき姿を分析・考察することは今後のインフラ整備を進める上で極めて有益であると考えられる。

ところで、インフラ整備計画における事業者と市民との交渉を取り扱った事例研究としては、鉄道建設事業における調整過程を分析した井上¹⁰⁴の研究や公共用地取得に着目した谷下¹⁰⁵の研究などがある。しかし、関係主体の行動を複数の事業者や事業種の事例について調査し、比較分析しているものは見あたらない。一方で、まちづくりにおける合意形成に関しては多くの研究・報告がなされている¹⁰⁶。だが、まちづくりにおける交渉は基本的に市民同士の合意形成に主眼があるのに対し、インフラ整備計画では事業者と市民との間の合意形成が重要な課題である。したがってこれらは別個の問題として取り扱うべきと考える。

そこで本章では、複数のインフラ建設事業を対象に、

- (1) 事業者・市民間の交渉プロセスを調査・整理する
- (2) 事例間の比較により事業者と市民の行動を分析する
- (3) 関係主体の行動と交渉プロセスの形態との関係に関する基礎的な考察を行う

ことを目的とする。

7.1.2 本研究の前提

本調査では、交渉プロセスをいくつかのステップに分け、そのうち計画実施が決定された時点(法定上の計画決定時点)から供用開始までを対象とする。これは、計画実施の決定は、議会等によって行われ、一般の市民とは直接的には関係がないためである。また、用地交渉については、地権者の個人的事情が交渉プロセスに影響を与えるために包括的に取り扱うことが困難であることから、個別の交渉については取り扱わず、その大局を見るに留めることとする。

次に、本調査において対象とする主体は、(1)事業者、(2)地方自治体(都道府県、市町村)、(3)地権者・事業用地周辺市民、の3者であるものとする。

7.2 調査の概要

7.2.1 調査対象事例の選定

調査の対象事例を、事業種と事業者によりバラエティがあることに留意して、図7.1のように選定した。選定した事業は、都市間高速鉄道1事例、都市内鉄道2事例、都市環状道路1事例、都市内道路2事例、ゴミ処理場1事例、原子力発電所1事例の合計8事例である。交通インフラについては、都市内、都市間の両方を選定し、またいわゆる迷惑施設については、典型的な都市内のゴミ処理場と、農村部の原子力発電所とを選定した。ここで、都市内の鉄道および道路をそれぞれ2事例ずつ選定したのは、鉄道については

インフラ名	対象箇所	事業主体
北陸新幹線	長野県軽井沢町	運輸省・日本鉄道建設公団
北総開発鉄道	東京都葛飾区	北総開発鉄道(株)・日本鉄道建設公団
放射36号道路	東京都練馬区周辺	東京都
東京外郭環状道路	埼玉県川口市周辺	建設省
目黒清掃工場	東京都目黒区	東京都
東葉高速鉄道	千葉県船橋市・八千代市	東葉高速鉄道(株)・日本鉄道建設公団
福島西道路	福島県福島市	建設省
柏崎刈羽原発	新潟県柏崎市・刈羽村	東京電力(株)



図7.1 本調査の対象事業とその位置

適用される法制度の差異を、また道路については法制度の運用実態の差異を考慮したためである。これにより、同様のインフラ整備においても適用される法制度の差異や、あるいは法制度の運用方法の差異によって交渉プロセスがどのように異なるかを分析することができる。

選定した事業の施設はいずれも、東日本に位置し、公共セクターあるいはそれに準ずると思われる企業が事業者となっている。ここで、対象事例の地域が東日本に限定されていることは、インフラに対する考え方が少なくとも東日本の諸都市の市民と他の地域の市民とで大差がないとみなすことができることから妥当であると思われる。ただし、東日本の中では、都市部である首都圏と、非都市部である刈羽村や軽井沢町とを選定しており、都市部と非都市部との市民のインフラに対する考え方の差異については検討することが可能となっている。

また、いずれも1970年～1990年にかけて事業計画が開始されており、1970年代の公害問題が社会問題となった時期と、1980年代後半以降の環境保全が重要視されるようになった時期との両方を含んでいる。これにより、2つの時期における社会的背景の差異による紛争への影響についても考慮できるようになっている。

7.2.2 調査の目的と方法

本調査では、市民・地方自治体・事業者の3者による交渉プロセスを事例毎に詳細に調査し、時系列での関係主体の行動の変化を把握することを目的とする。

まず、各事例の事業者の当該事業関係者に予備調査としてインタビューを行い、次の3点を着目点として抽出した。(予備調査については、「付録5 参考事例の調査結果」を参照のこと)

- (1) 反対市民の行動に対する事業者の対応の時間的変化
- (2) 反対市民組織の成長・衰退の過程と要求内容
- (3) 地元自治体(市区町村)の紛争調整役としての機能

次に、これらのポイントについて関連する資料等により詳細に交渉プロセスを調査・整理し、さらに再度、事業者に対するインタビューを行って補完した。使用した資料は主に、工事誌や事業者の発行しているニュースレター、パンフレット、及び関連する書籍、論文等であり、具体的に使用した資料については章末の補注に示した。また、関係主体の行動の時系列的な変化は、付録に年表形式で整理した。

以下に、調査を行った各事例についてその概要をまとめる。原則的に、各事例について、(1)事業の概要、(2)各関係主体の特質、(3)インタビュー結果、(4)交渉の経緯と交渉の結果を整理している。

(1) 事業の概要

北陸新幹線は、東京～長野～小松～大阪を結ぶ新幹線として計画されたフル規格（標準軌新線）の新幹線で、そのうち高崎～長野間が1997年10月に完成した。経過する駅は、高崎・新安中・軽井沢・佐久・上田・長野の6駅である。高崎～長野間の延長は約117km（車両基地を含めると約126km）で、そのうちトンネルが約51%、高架橋が約25%を占める。なお、今回対象とする軽井沢地区では、別荘地付近は平地、市街地は高架で通過する構造となっている。

北陸新幹線の建設事業は、国土の調和ある発展に寄与するという観点から整備新幹線建設事業の一つとして行われたものである。もともとは東京～長野～大阪間を結ぶ線として位置付けられているが、1998年に長野で冬季オリンピックが開催されることもあり、高崎～長野間が先行的に着工された。駅・ルート等必要の公表は1982年3月であるが、最終的に着工が決まったのは1989年1月である。北陸新幹線には、長野県としても、東京との時間距離の短縮効果とともに、観光地としての魅力の増大を期待しており、実際に長野冬季オリンピックでは、内外から多くの観光客が訪れた。新幹線の開業後は、横川～軽井沢間の在来線は廃止（バス転換）、軽井沢～篠ノ井間は第3セクター方式での存続が決定した。

事業の制度上の手続の流れは図7.3の通りである。本事例では、鉄道事業法と全国新幹線鉄道整備法に



図7.2 北陸新幹線(軽井沢地区)の対象地区の概要



図7.3 北陸新幹線建設事業の手続フロー

基ついて各種手続きが実施されている。

本事業に関係する主体は表7.1の通りである。

各関係主体の特質を、①主体名、②代表者、③組織の構成、④協議での位置づけ、⑤行動原理、⑥主な行動に分けて示すこととする。

（主体名：政府（内閣・国会・運輸省・建設省等）及び日本鉄道建設公団）

②代表者：總理大臣・運輸大臣・建設大臣等

③組織の構成：なし

④協議での位置付け：計画者・工事実施者

・工期内での完成＝1998年に長野県で冬季オリンピックが開催されるため、1997年までの完成を予定している。

表 7.1 北陸新幹線の建設事業(軽井沢地区)の関係主体

1) 計画主体	中央政府（内閣・国会・運輸省・建設省等）・日本鉄道建設公団
2) 地元自治体	長野県 軽井沢町
3) 住民団体	軽井沢町内の新幹線対策委員会（地区ごとに8団体） 軽井沢町内の地権者会（地区ごとに8団体） 軽井沢・新幹線を考える会 新幹線の見直しを求める地権者の会

—低コストでの完成＝政府の財政再建のため、できるだけ建設費の削減を求められている。

—公平性の維持＝地域によって環境対策の内容を変えたりする前例をつくることは、他の地域での交渉にも影響を与えるためできない。

⑥主張点：当初計画通りの建設

⑦主な行動：基本計画・整備計画の作成、環境アセスメントの実施、地区単位での説明会、県・町との交渉、市民団体との接触等

(b) 地方自治体

1) 長野県

①主体名：長野県

②代表者：知事・県議会

③組織の構成：なし

④協議での位置付け：

—公団とともに市民への説明会・市民との交渉を行う

—環境影響評価の際、市町村の意見をまとめて公団に伝える

⑤行動原理：県民全体の効用最大化＝新幹線開通による県民の利便性の向上や、首都へのアクセス改善、観光地としての魅力の向上、長野冬季オリンピックの開催の条件の一つであることなど

⑥主張点：

—県民のため（長野オリンピックに県民の99%が賛成）に新幹線を通したい

—1997年までに完成させたい

—関係市町村・関係地域市民の意見を反映させたい

⑦主な行動：

—環境影響評価書案についての意見書の提出

—市町村との交渉

—用地交渉への協力

—収用委員会による採決等

2) 軽井沢町

①主体名：軽井沢町

②代表者：町長・町議会

③組織の構成：なし

④協議での位置付け：市民の要望を集約して県・公団に伝える窓口

⑤行動原理：

—町民の要望の県・公団への伝達

—新幹線の建設とともに地域の課題の解消、町発展

⑥主張点：

—必要性は認める

—地元市民の要望を十分考慮して欲しい

—環境影響を最小にするためにトンネル化を要求→後に撤回

—早期着工

—在来線横川～軽井沢間の存続

—補償を十分考慮して欲しい

—側道の同時建設→町の負担で実現

⑦主な行動：

—陳情・請願にもとづく内閣への意見書の提出

—町民の組織化（各地区への新幹線対策委員会・地権者会の設置）

—市民の相談窓口の設置

(c) 市民組織

1) 新幹線対策委員会

①主体名：新幹線対策委員会

②代表者：主に各地区の区長（コミュニティの指導者）

③組織の構成：各地区の市民（地権者を含む）

④協議での位置付け：新幹線にかかわる諸問題について、各地区の市民と公団・県との連絡・交渉を行う窓口。町の指導によって作られた。

⑤行動原理：各地区市民の意向や要望の公団・県への伝達

⑥主張点：

—地下化などの要求→撤回

—環境対策の充実

—側道の同時建設を要求（実現）

⑦主な行動：公団・県との連絡・交渉、市民への情報の周知等

2) 地権者会

①主体名：地権者会（ここでは中軽井沢地権者会を例にとる）

②代表者：土屋 浩一（元校長）

③組織の構成：軽井沢町中軽井沢地区の事業用地の地権者

④協議での位置付け:測量の後に買収対象となる用地が確定した段階で組織された。用地協議及び買収の地権者の相談窓口となった。

⑤行動原理:地権者の意向や要望を公団・県に伝える。

⑥主張点:

- 地下化の要望→撤回
- 中軽井沢駅の設置→撤回
- 環境対策の充実
- 側道の同時建設(町の負担で実現)

⑦主な行動:公団・県との交渉

3) 軽井沢・新幹線を考える会

①主体名:軽井沢・新幹線を考える会

②代表者:土屋 吉衛(元町議会議員)

③組織の構成:別荘地地権者中心の約20名(及び立木トラスト参加者550人以上)

④協議での位置付け:地権者及び立木トラスト参加者の意見を代表しており、あくまでミニ化を強硬に主張した。事業者との交渉にも応じた。

⑤行動原理:在来線の存続・強化の要求、環境保全

⑥主張点:建設中止(ミニ化・在来線の強化)を要求→建設を認めるが、環境保全と在来線の存続を要求

⑦主な行動:

- 公害等調整委員会に調停申請
- 立木トラスト運動等
- 合法的な手段でのみ反対運動を行った

4) 新幹線の見直しを求める地権者の会

①主体名:新幹線の見直しを求める地権者の会

②代表者:岩田 薫(市民運動活動家、成田闘争にも参加、マスコミ操作が得意。1995年4月まで、軽井沢町議会議員。小松市選出の前参議院議員飯正敏氏(社会党)と共に「憲法みどり農の連帯」の代表を務める。)

③組織の構成:別荘地地権者・トラスト運動参加者が中心で約26名(その他に立木トラスト参加者)

④協議での位置付け 方針の違い等により、「軽井沢・新幹線を考える会」から分裂した団体。別荘地所有者(主に東京都内在住)及び立木トラスト参加者の意見を代表する。

⑤行動原理:別荘地の環境保全

⑥主張点:建設中止(ミニ化)を要求→後にフル規格での建設を認めるが、町内全線トンネル化要求→後に掘削シェルダー化要求

⑦主な行動:

- 立木トラスト運動
- 訴訟
- 公害等調整委員会への調停申請
- 事業用地への監視小屋設置
- 行政代執行への抵抗

⑧インタビュー結果

日本鉄道建設公団の当時の担当者へのインタビューを整理する。

①反対住民団体の行動について

— 地権者に迷惑がかかる(移転後の生活設計の目処が立たない等)ため、いつまでも反対を主張していらなかった。

— 公団側が「住民自らが相応の負担をするのなら、特定の区間に特別な措置を講じてよい」という提案を行ったが、応じる住民はいなかった。

— 軽井沢地区は、地区毎の結束が強い傾向があった。

— 別荘地住民の主張は地元住民の主張よりも根拠が弱い。

— 住民には、「軽井沢の別荘は特別だ」との意識があった。

②事業者の行動について

— 住民の要求について、具体的に図示して不可能であることを説明した。

— 公平性を保つために環境基準(70dB以下)を遵守するための構造(高さ2mの防音壁)を基本的には採用し、特定の区間に特別な対策を講じることとはなかった。

— 説明会の対象範囲は町と協議して決定した。

③自治体の行動について

— 町がトンネル化の要求を取り下げたのは、他区間の工事が進んでいることと、売却を決定している地権者に迷惑がかかることからである。

— 町の負担で同時施工されることになった側道が、結果的には環境対策の一つになった。

— 町側が新幹線に関する相談窓口を設けた。

④交渉の経緯と交渉の結果

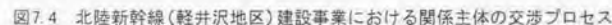
北陸新幹線は、1972年6月成立の全国新幹線鉄道整備法によって、整備新幹線の一つとして位置づけられた。そのうち高崎～小松間については、1982年3月にルートが決定し、同年12月に環境アセスメント等の手続きが行われ、地元への説明会や地元自治体への意見聴取なども行われた。だが、1982年9月に財

1988年になって、財源問題などにめどが立ったため、高崎―長野間117.4kmが先に着工されることとなり、決定（政府・与党）され、これを受けて直ちに事業者は用地買収を開始した。買収手続きは順調に進められたが、軽井沢地区においては、新線が既成市街地や別荘地を高架もしくは平地で通過するものであったために、地元市民・別荘地地権者らが事業に反発し、さまざまな反対活動を行うようになった。反対市民団体は、まず1991年6月に、総理府公害等調整委員会に対して公害調停の申請を行い、認可後には行政不服審査法に基づく認可取消訴訟（上告棄却）、東京簡易裁判所に対するルート変更等調停申立（調停不成立）のほか、長野および東京地方裁判所に対し各種訴訟または仮処分申請等を数多く行った。こうした訴訟等に加え、さらに、反対市民らは「立木トラスト」と呼ばれる運動をも同時に行うことにより、事業者への対抗を行った。この運動では、まず、一部の反対活動者らが土地所有者から10年間の期限付きで土地を2万円で借り受けると同時に、伐採しないことを条件に立木をまとめて同じく2万円で購入し、次に、これらを運動参加者に1本1,600円で売り、木札に住所・氏名を記載して樹木に掛ける。これにより、多くの人数が土地や立木に対して権利を保有することとなり、事業者側の事務手続きを煩雑にし、交渉を長期化することが可能となる。この立木トラストが行われた区間（約600m）については、測量もできないという状態がしばらく続き、交渉は膠着状態となった。ところが、1992年頃から、反対市民側は軽井沢―長野間はミニ新幹線にすべきだと主張するミニ派と、フル規格はやむを得ないが別荘地区は地下化すべきであるとする地下派に分裂し、次第に活動勢力を弱めていくこととなった。

その後、事業者は反対市民団体（ミニ派、地下派）、県、町を含めた「4者会議」を行うなど交渉を進める一方で、1994年には、土地収用法第35条に基づく土地収用の手続きを準備し始めた。長野県土地収用委員会は、1995年8月まで8回にわたり審理を行い、最終的に、土地代金、立木補償、残地補償等について事業者側の主張を完全に認める形で結審した。事業認定告示後、地下派は収用地内に仮設小屋を設置していたが、採決により撤去され、1996年1月に事業用地は完全に取得された。

以上、各主体の主な行動を整理したものが、付録の表付3.1.1～3.1.5である。

また、調査の結果をもとに交渉の経緯を整理したものが図7.4である。



7.3.2 北総開発鉄道建設事業（葛飾区内）

(1) 事業の概要

(a) 施設の位置・構造等

北総開発鉄道は、京成高砂（東京都葛飾区）～新鎌ヶ谷～印西牧の原（千葉県印西町）間を結ぶ鉄道である。葛飾区内では高架構造で通過しているが、騒音対策には大きな配慮がなされており、目標値70dB以下を達成するためにロングレールの採用や構造物の重量化等、また沿線のマンション（鎌倉町パークファミリア）付近には透明の遮音壁の設置がなされている。

北総開発鉄道は、千葉ニュータウンから都心へのアクセス手段として、都営浅草線を延伸する形で建設された。将来は成田空港との接続を目指している。

(b) 事業の手続きフロー

事業の手続きの流れは図7.7の通りである。なお、この事業は都市計画事業ではない。

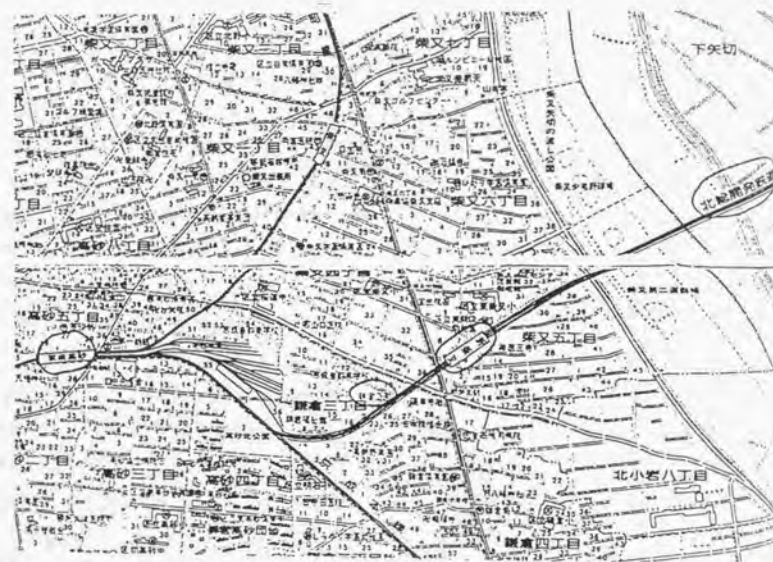


図7.5 北総開発鉄道（葛飾区内）の周辺状況地図



図7.6a 写真7.1（透明の遮音壁が左のパークファミリアとの間に設置されている）



図7.6b 写真7.2（高架下に公共施設である「鎌倉福祉館」が建設された）



図7.7 北総開発鉄道建設事業(葛飾区内)の手続きフロー

(2)各関係主体の特質

本事業に関係する主体は表7.2の通りである。

各関係主体の特質を、①主体名、②代表者、③組織の構成、④協議での位置づけ、⑤行動原理、⑥主な行動に分けて説明する。

(a)事業者

- ①主体名: 北総(株)・京成電鉄(株)及び日本鉄道建設公団
- ②代表者: 北総(株)社長など
- ③組織の構成: なし
- ④協議での位置付け: 計画者・工事実施者

表7.2 北総開発鉄道建設事業(葛飾区内)の関係主体

1)計画主体	北総(株)・日本鉄道建設公団
2)自治体	葛飾区
3)住民団体	北総線乗入対策協議会
	北総線に係わる地権者の会
	環境を守る会
	北総開発鉄道の早期開業と新駅を中心とした街づくりの会
	高砂地区開発協議会
	鎌倉三丁目住み良い社会を作る会
	北総鉄道を促進する会
	東葉小学校PIA
	鎌倉町パークファミリア住民

注)鎌倉町パークファミリア住民以外は、北総線環境問題連絡調整委員会に代表が参加している。

⑤行動原理

- 工期内での完成
- 低コストでの完成

⑥主張点:計画通りでの建設

⑦主な行動

- 区議会・住民への説明会
- 区との協定書の締結
- 環境影響評価手続き
- 騒音対策の強化
- 鎌倉公園の代替公園建設

*但し、事業の必要性は1972年の都市交通審議会(運輸大臣の諮問機関)で決定されている。

(b)地方自治体

- ①主体名: 葛飾区
- ②代表者: 葛飾区長
- ③組織の構成: なし
- ④協議での位置付け: 住民の意見の代表、事業者・住民間の調整役
- ⑤行動原理: 区民の効用の最大化
- ⑥主張点

- 地下化→後に断念
- 環境対策の強化
- 事業者・住民・区との委員会の設置
- 新駅の設置と周辺の整備
- 全列車の新駅停車
- 鎌倉公園の代替公園の建設

⑦主な行動

- 区議会での審議
- 環境影響評価の実施要望
- 事業者との協定書(環境対策内容・新駅の設置・公共施設整備・代替公園の建設を確約)の締結
- 事業者・住民との委員会の設置
- 住民への説明会の実施
- 用地取得への協力

(c)市民団体

1) 北総線乗入対策協議会

①主体名: 北総線乗入対策協議会

②代表者: 菅川幸明

③組織の構成: 柴又地区住民を中心とした沿線住民・地権者。社会党・共産党系の区議会議員が顧問となる。鉄道や環境問題の専門家も加わる。

④協議での位置付け: 北総線関係で最初に結成された最大の住民団体

⑤行動原理: 沿線住民の意見代表

⑥主張点: 地下化→新駅の設置→周辺の地域整備・環境対策の評価

⑦主な行動

— 区議会への請願の提出

— 北総線環境問題連絡調整委員会への代表参加

2) 北総線に係わる地権者の会

①主体名: 北総線に係わる地権者の会

②代表者: 黒田行紀

③組織の構成: 柴又地区住民を中心とした地権者20名程度。対策協議会とメンバーは重複する

④協議での位置付け: 地権者の意見代表

⑤行動原理: 地権者の不利益の防止

⑥主張点: 代替地の条件・土地単価等の具体的要求

⑦主な行動: 北総線環境問題連絡調整委員会への代表参加

3) 環境を守る会

①主体名: 環境を守る会

②代表者: 土田照雄

③組織の構成: 沿線の宗教団体

④協議での位置付け: 高架の反対派

⑤行動原理: 沿線の環境保全

⑥主張点: 地下化・騒音対策の強化→具体的な補償要求

⑦主な行動

— 区議会への陳情・請願

— 北総線環境問題連絡調整委員会への代表参加

4) 北総開発鉄道の早期開業と新駅を中心とした街づくりの会

①主体名: 北総開発鉄道の早期開業と新駅を中心とした街づくりの会

②代表者: 坂巻一男

③組織の構成: 沿線の促進派住民

④協議での位置付け: 建設の促進派。新駅設置決定後(1986年頃)から活動。

⑤行動原理: 北総線新駅の開業による資産価値の増加・交通利便性の向上等を期待

⑥主張点: 建設の促進

⑦主な行動

— 促進のための署名運動と区議会への署名提出

— 北総線環境問題連絡調整委員会への代表参加

5) 高砂地区開発協議会

①主体名: 高砂地区開発協議会

②代表者: 藤井秀治

③組織の構成: 高砂地区の住民

④協議での位置付け

— 高砂自治会の下部組織

— 高砂地区の住民の意見代表

⑤行動原理: 高砂地区の交通環境の改善

⑥主張点: 駅前の踏切閉塞状況の改善のため京成高砂駅の高架化を要望

⑦主な行動: 北総線環境問題連絡調整委員会への代表参加

6) 鎌倉三丁目住み良い社会を作る会

①主体名: 鎌倉三丁目住み良い社会を作る会

②代表者: 庄司英雄

③組織の構成

— 「環境を守る会」の鎌倉地区版

— 宗教団体に根拠を持つ住民数十名

④協議での位置付け: 特になし

⑤行動原理: 自団体の権利保護

⑥主張点: 営業開始後の補償要求

⑦主な行動: 北総線環境問題連絡調整委員会への代表参加

7) 北総鉄道を促進する会

①主体名:北総鉄道を促進する会

②代表者:兼坂武(元自民党区議会議員)

③組織の構成:住民数人

④協議での位置付け:促進派

⑤行動原理:地元住民の利益保護

⑥主張点:建設促進

⑦主な行動

—区議会への建設促進の陳情の提出

—北総線環境問題連絡調整委員会への代表参加

8) 東柴又小学校PTA

①主体名:東柴又小学校PTA

②代表者:斉藤康博

③組織の構成:東柴又小学校(新駅に隣接する小学校)のPTA

④協議での位置付け:学校関係者

⑤行動原理:学校環境の保全

⑥主張点:建設反対→取り下げ(学校当局と教育委員会が事業者側と折衝し、環境対策への評価と精力的な地元説明により解決した。)

⑦主な行動

—建設反対の請願書を区議会に提出

—北総線環境問題連絡調整委員会への代表参加

9) 鎌倉町パークファミリアの住民

①主体名:鎌倉町パークファミリアの住民

②代表者:成田闘争の経験者が主導

③組織の構成:鎌倉町パークファミリア(葛飾区内の沿線に唯一高架の高さまであるマンション)の住民(但し、パークファミリアにおいては、a)パークファミリアの建設時には既に北総線建設計画を知り得たこと、b)日照障害を受ける部屋は全体のごく一部であること、c)透明防音壁(日照障害の対策)等の最新の環境保全策を実施すること、d)新駅に近いこと等により、住民の足並みはそろわなかった。)

④協議での位置付け:強硬な高架反対派

⑤行動原理:パークファミリア住民の生活環境保全

⑥主張点

—高架による建設絶対反対

—鎌倉公園内の鉄道通過反対

⑦主な行動:説明会開催の要求・参加

③インタビュー結果

日本鉄道建設公団の担当者にインタビューした結果は以下の通りである。

①住民の行動について

—地下化要求が、「環境を守れ」「公園をつぶすな」といった一般受けのする根拠を持ったために住民運動が広がった。

—葛飾区民はこの鉄道の必要性をあまり感じていなかったため、迷惑施設としてしか受け取られなかった。

—住民の中には「促進派」をかたって自らの利益を誘導するものもいた。

—パークファミリアの分譲は工事認可が下りてからであり、住民は鉄道が高架で通ることを知って入居したはずである。

—区画整理を行ってきた公園を鉄道が占用することは、反対運動の大きな原因の一つになった。

②事業者の行動について

—当事業は、都市計画決定・環境影響評価の対象事業ではなかったため、住民の理解を得るのに時間がなかった。

—住民との話し合いの窓口であり、環境対策実施の監視機関でもある「連絡調整委員会」の発足は、合意形成に寄与した。

—公共事業においては、他事業への影響(波及効果)や他区間への影響(波及効果)があるので、簡単に住民の要求を受け入れることはできない。

④交渉の経緯と交渉の結果

北総開発鉄道は、1972年の都市交通審議会での建設が決定され、1973年に北総開発鉄道(株)が高砂(葛飾区)～小室(船橋市)間の免許を取得して事業が開始された。しかし高架で通過することや葛飾区に新駅が設置されないことが葛飾区内で問題となり、区議会でも6年間もの審議が行われた。

事業者側は「地下化は技術的に不可能」と主張し続けたが、区議会の調査の結果、技術的問題ではなく予算制約によるものと判明。北総(株)が陳謝するという事件もあった。

その後、高架で通すことは承認したものの、新駅の設置や事業者・区・住民による委員会の設置・公共施設の整備・代替公園の建設・環境対策の内容などの要望書を提出、この内容に全面的に沿った協定書が、事業者と区の間で締結された。

その後、「北総線環境問題連絡調整委員会」が設置され、事業者・区・住民との間で密に連絡が行われ、鎌倉公園の代替の問題で一時こじれたものの、協定書を締結し合意。用地買収を経て、1981年3月に全線開業した。

各主体の行動を整理したものが、付録の表付3.2.1～3.2.3である。
また、調査の結果をもとに交渉の経緯を整理したものが図7.8である。

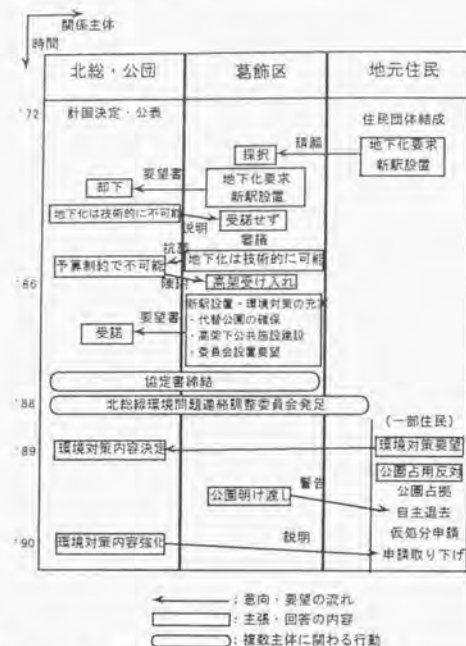


図7.8 北総開発鉄道(葛飾区)建設事業における関係主体の交渉プロセス

7.3.3 東京外郭環状道路建設事業(浦和市～三郷市間)

(1)事業の概要

(a)施設の位置

東京外郭環状道路(以下、外環道)は、埼玉県南部を通る、和光市～三郷市間34.6kmの道路である。通過している市は、和光(5.3km)・戸田(3.4km)・浦和(1.9km)・川口(9.0km)・草加(5.3km)・八潮(1.4km)・三郷(8.3km)の7市である。将来的には都心から15km圏を環状に結ぶ予定である。



図7.9 東京外郭環状道路の位置

(b)施設の構造

一般国道298号と自動車専用部を併設した構造となっている。大部分は国道が地平、自動車専用部が高架となっているが、地域によって国道の無い部分や掘割構造になっている部分などがある。全線にわたって幅員を大きくとっており(62~64m)、幅20mの環境施設帯を設けて積極的に緑化を行い地域環境に配慮している点が特徴的である。

地下には荒川左岸南部流域下水道・中川流域下水道・共同溝・洪水防止のための貯留槽が埋設されている。一部区間では綾瀬川放水路・藤右衛門川放水路との一体構造になっているなど、地域の課題の解消にも役立っている。

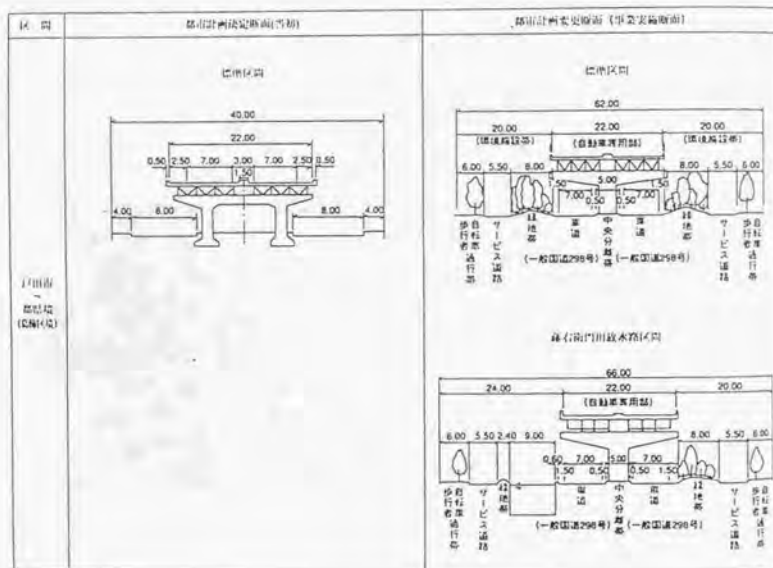


図7.10 東京外郭環状道路の構造1

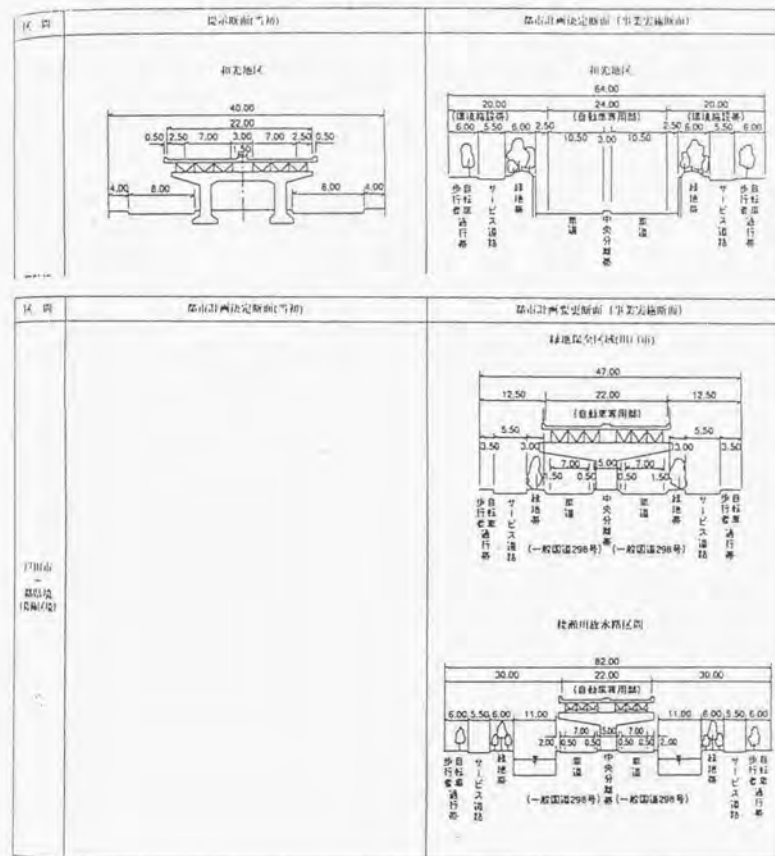


図7.11 東京外郭環状道路の構造2



図7.12a 写真7.3(道路は巨大な遮音壁で覆われ、環境施設帯には数々の樹木が植えられている。
右側は側道のサービス道路で、その外側にも植樹帯がある)



図7.12b 写真7.4(一般国道298号の様子。走路はすっかり遮音壁の中である)

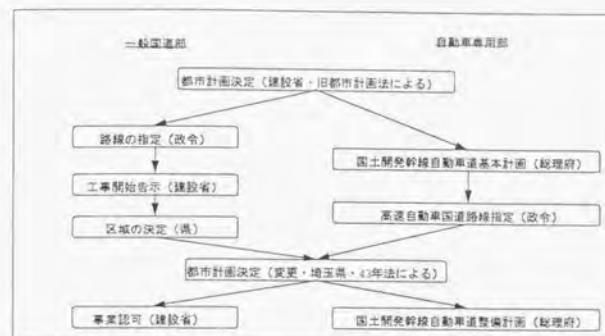


図7.13 東京外郭環状道路建設事業の手続きフロー

(c)事業の意義

外環道は、都心への通過交通を迂回させて首都圏の車の流れをスムーズにするための道路として、首都高速中央環状線・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)とともに「3環状」の一つとして、東京から15km圏内を結ぶ環状道路として位置付けられる一方で、また、道路網の希薄な埼玉県南部を東西に結ぶ道路としても重要である。また、地域の課題の解消も目的の一つであり、下水道事業・治水事業との一体化も図っている。

(d)事業の手続きフロー

事業の手続きの流れは図7.13の通りである。本事業は、都市計画事業である。

(e)対象地区について

外環道のうち、資料の関係からここでは特に住民の反対運動が強かった浦和市～三郷市間についてのみ扱った。浦和市には水深団地、草加市には松原団地、八潮市には八潮団地など、反対者の多い団地が存在する。また、草加市は綾瀬川の治水が、八潮市は中川にかかる八条橋の交通渋滞が地域の課題となっていた。川口市には東北自動車道とのジャンクションが建設されている。

(f)事業の経緯

外環道は、1968年から1969年にかけて建設省で都市計画決定された。当初決定された幅員は40mであった。やがて1972年～1975年にかけて、沿線の7市(特に草加市・川口市)で反対運動が激化し、建設省も地元説明会を度々実施して対応した。また、川口市安行地区を先に着工し、「モデル道路」として植栽の検討や地域住民への理解を求めた。外環道の建設事業は当時は環境影響評価の対象事業ではなかったが、制度化される前の試みとして環境環境影響評価を行い、その後の環境環境影響評価制度の原型となった。その結果、幅員を拡大して幅20mの環境施設帯を設けることが決まり、1985年にそれにもとづく都市計画変更が行われ、1992年11月に自動車専用部・国道298号共に和光市～三郷市間が開通した。

表7.3 東京外郭環状道路建設事業における関係主体

1) 計画事業主体	建設省
2) 地方自治体	埼玉県 浦和市 川口市 草加市 八潮市 三郷市
3) 住民団体 (その構成組織)	外環関係埼玉連合(川口支部等を含む) 外環道路対策旭町連絡会議(草加市旭町) 辻地区住民協議会水深団地自治会(浦和市水深団地連合) 八潮団地自治会越ヶ谷住民対策協議会(八潮団地) 外環区画整理対策協議会(草加市)

(g) 関係主体

事業に関係する主体は表7.3の通りである。

(2) 各関係主体の特質

各関係主体の特質を、①主体名、②代表者、③組織の構成、④協議での位置づけ、⑤行動原理、⑥主な行動に分けて説明する。

(a) 事業者

①主体名: 建設省

②代表者: 建設大臣

③組織の構成: なし

④協議での位置付け: 計画者・工事実施者

⑤行動原理

一 早期完成

一 低コストでの完成

⑥主張点

一 当初の計画通りでの完成

一 住民とのスムーズな合意形成

⑦主な行動

一 県・市・住民への説明会

一 環境影響評価の実施

一 計画の変更

(b) 地方自治体

1) 埼玉県

①主体名: 埼玉県

②代表者: 建設大臣

③組織の構成: なし

④協議での位置付け

一 建設省とともに住民への説明会・住民との交渉を行う

一 市の意見をまとめて建設省に伝える

⑤行動原理: 県民全体の効用最大化

⑥主張点

一 県内の東西方向の交通の円滑化、治水事業、下水道事業等の促進を図るため、一貫して事業促進を主張

一 交通公害防止対策を要望

⑦主な行動

一 計画再検討の請願を採択せず

一 建設省への環境対策の意見書提出

一 用地取得交渉への協力等

2) 浦和市

①主体名: 浦和市

②代表者: 市長・市議会

③組織の構成: 市内に反対の強い水深団地がある

④協議での位置付け

一 住民の意見を集約して事業者・県に伝える

一 事業者・県に協力する

⑤行動原理: 外環道の建設に併せて地域の課題の解消を図る

⑥主張点

一 公害防止対策を要望

一 荒川左岸南部流域下水道事業等の早期実現を図ることから、事業促進を主張

⑦主な行動

一 計画再検討の請願を不採択

一 公害防止の陳情書を採択

一 公害防止の要望書の提出

一 用地買収推進の要望書の提出

3) 川口市

①主体名：川口市

②代表者：市長・市議会

③組織の構成：市内ルート上に住居地域及び緑地保全地域を持つ

④協議での位置付け

－住民の意見を集約して事業者・県に伝える

－事業者・県に協力する

⑤行動原理：外環道の建設に併せて地域の課題の解消を図る

⑥主張点

－公害防止対策を要望

－荒川左岸南部流域下水道事業の早期実現を図ることから、事業促進を要望

⑦主な行動

－凍結再検討の請願を不採択

－用地取得交渉への協力

4) 草加市

①主体名：草加市

②代表者：市長・市議会

③組織の構成

－市内に新しい住民の多い松原団地を持つ

－用地の買い取り要求をする住民も多い

④協議での位置付け：最後まで反対した自治体

⑤行動原理：住民の意見を重視

⑥主張点：外環道の建設に反対→断面の変更後に転換

⑦主な行動

－凍結再検討の請願の採択（凍結宣言）

－道路公害についての意見書の提出

－交通公害の抜本的対策の意見書の提出

5) 八潮市

①主体名：八潮市

②代表者：市長・市議会

③組織の構成：市内に新しい住民の多い八潮団地を持つ

④協議での位置付け

－住民の意見を集約して事業者・県に伝える

－事業者・県に協力する

⑤行動原理：地域の課題の解決が優先

⑥主張点：建設の反対→市内の県道の道路混雑の解決を要望

⑦主な行動：凍結再検討の請願を採択（凍結宣言）

6) 三郷市

①主体名：三郷市

②代表者：市長・市議会

③組織の構成：特になし

④協議での位置付け

－住民の意見を集約して事業者・県に伝える

－事業者・県に協力する

⑤行動原理：外環道の建設に併せて地域の課題の解消を図る

⑥主張点

－外環道の必要性を認め、早期着工を希望

－橋梁の先行着工を希望

⑦主な行動：早期着工の要望書を提出

6) 住民団体

1) 外環関係埼玉連合

①主体名：外環関係埼玉連合

②代表者：会長・永井康雄（外環区画整理対策協議会の代表）

③組織の構成：外環道沿道の反対派住民団体が1972年10月5日にまとまって結成。外環道路対策旭町連絡会議（草加市旭町）、辻地区住民協議会水深団地自治会（浦和市水深団地連合）、八潮団地自治会越ヶ谷住民対策協議会（八潮団地）、外環区画整理対策協議会、埼玉連合川口支部等から成る。協力者として県会議員・渡部努（共産党）、川口市議・五十嵐（社会党）、川口市議寺島（共産党）、草加市議山田（共産党）等がいる。

④協議での位置付け：外環道沿道の住民団体の連合体。反対派住民団体で最大のもの。

⑤行動原理：周辺住民の要望を公団・県に伝えるための窓口となること

⑥主張点

－外環道の建設中止→断面の変更後は環境対策の充実を要求

－自団体を住民代表として正式に認める旨の要求

－下水道事業等の切り離し

科学的説明の要求

②主な行動

デモ、要望書の提出等

構成組織のひとつである浦和市水深団地自治会は、自ら公害防止対策案を提示

(3)インタビュー結果

建設省北首都国道工事事務所の担当者にインタビューした結果は以下の通りである。

①住民の行動について

マスコミは批判的で、住民は行政を信用している

広域的課題（環境・地域浸水・地域分断）や地区的課題（通学路）や個人的不安（出入り口や代歩地、補償金額等）について住民と協議した

②事業者の行動について

住民参加による植栽を行った

浦和市辻水深団地では、公害対策案を住民に提示させた

区画整理地域の住民については組合に協力を求めた

PTA会長、団地の自治会長、市議会議員等には一般住民とは分離して説明を行った

生活環境への影響の懸念については、類似インターチェンジの見学会を行い、現地の住民との意見交換も行った

環境施設帯具現化への懸念は、川口市安行地区にモデル道路を作ることによって対策を講じた

広報誌「くらしと道」の発行を行った

放水路事業との合併整備を行った

横断歩道橋の設置を行った

イベントの開催を行った

祭りへの参加を行った

相談所の設置を行った

(4)交渉の経緯と交渉の結果

各主体の行動を整理したものが、付録の表付3.3.1～3.3.8である。

また、調査の結果をもとに交渉の経緯を整理したものが図7.14である。

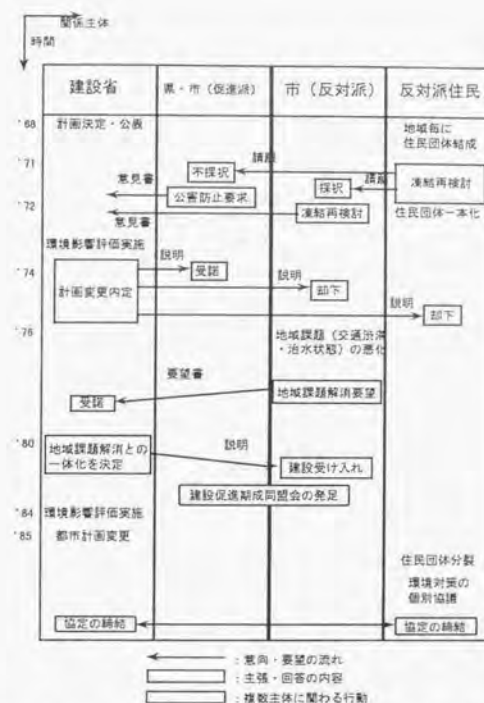


図7.14 東京外郭環状道路(浦和市～三郷市)建設事業における関係主体の交渉プロセス

7.3.4 要町通り建設事業（豊島区～練馬区間）

(1)事業の概要

(a)施設の位置

いわゆる「36道路（放射36号道路の別称）」は、豊島区要町～練馬区早宮に至る道路で、放射35号線、補助78号線と通じて、池袋西口（西池袋）と大宮バイパス（北町）とを結ぶ放射幹線道路となるものである。西池袋～北町間は、以下の3区間に分けられる。

1. 補助78号線（豊島区西池袋～同区要町（山手通り）間650m）
2. 放射36号線（豊島区要町～環状7号線～練馬区早宮間4,520m）
3. 放射35号線（練馬区早宮～同区北町間990m）

本論文では、便宜上、以上の3区間をまとめて「36道路」と呼ぶものとする。このうち78号線及び35号線の一部（西池袋～豊島・板橋区境間2,010m、以下「36道路(A)」）は先に完成したが、36号線の残りの部分及び35号線（以下、「36道路(B)」）は、住民との協議に手間取り、現在でも一部（豊島・板橋区境～環状7号線間）しか完成していない。



図7.15 放射36号道路の位置

(b)施設の構造

道路の構造は地域の事情に応じて異なる断面となっており、全線にわたって歩道と植栽帯の幅員を大きくとった片側2車線の道路となっている。また、板橋区立向原小学校・練馬区立小竹小学校の付近は、校庭の地下をトンネルで通過している。



図7.16a 写真7.5: 放射36号線の構造1（中央・沿道に植樹帯のある片側2車線の道路である）



図7.16b 写真7.6: 放射36号線の構造2（幅広い側道が設けられている）



図 7. 16c 写真 7. 7: 放射 36 号線の構造 3 (歩道の幅員が広く取られている (右側))



図 7. 16d 写真 7. 8: 放射 36 号線の構造 4 (板橋区立向原小学校の行程の地下をくぐる放射 36 号線)



図 7. 17 放射 36 号線建設関連事業の手続きフロー

(c)事業の意義

36道路は、放射幹線道路のひとつとして都心部と郊外部を結ぶことや、現道の無い地域の交通環境の改善、幅員の狭い道路の拡幅、他の放射道路の混雑の緩和等を目的として計画された。また、地下鉄 8 号線をその地下に建設することになっている。

(d)事業の手続きフロー

本事業の手続きは図 7. 17 の示すとおりである。本事業は都市計画事業である。

(e)本研究の対象地区について

同じ 36 道路でありながら、36 道路 (A) については促進要望が強いため先行着工、36 道路 (B) については賛成・反対等様々な住民を含めた長期の議論が行われたという特徴をもつ。そのいずれの区間においても、環境や地域住民の利便性に配慮した構造となっており、非常に特徴的な道路である。36 道路 (A) には沿道に要町小学校、36 道路 (B) には向原小学校・小竹小学校・開新第四小学校がある。

(f)事業の経緯

「36 道路」の沿革は古く、1927 年には既に幅員 15m の補助線道路として都市計画決定されているが、その後 1946 年、1966 年と約 20 年おきに行われた 2 度の計画変更で、大幅に幅員が拡大され、幹線道路として位置づけられることとなった。また、この道路の地下には、銀座～練馬・成増を結ぶ地下鉄 8 号線・13 号線建設が決定されていた。

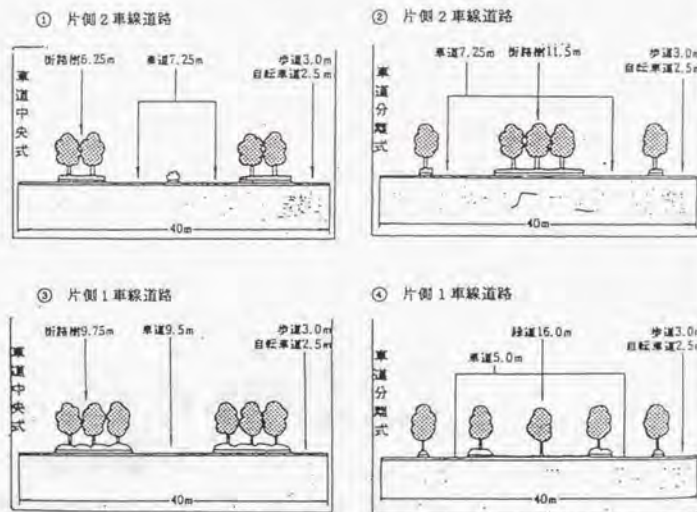
1972 年に、促進要望が強く、現道が存在する区間の多かった 36 道路 (A) の拡幅工事がまず着工した。しかし、現道のない区間の多い 36 道路 (B) は、住民の賛否が大きく分かれたため、着工できずにいた。

このころ、東京都知事は革新の美濃部知事であり、知事はこの道路を「都政への住民参加のモデルケー

ス」と位置づけ、地域住民の意見を反映させた道路作りを目指した。同年、美濃部知事は住民投票によって道路構造を決定する構想を提案し、道路構造について複数案(次ページ参照)を提示した。そのための調査会「放射36号道路の住民投票に関する調査会」を発足させて議論を行ったが、折からの財政悪化などの理由により、結果として住民投票は行われなかった。

1975年に、地下鉄建設を急ぐ営団地下鉄から、地下鉄を先に着工したいとの要望書が都に提出され、1979年に地下鉄が先に着工された。

その後1980年になり、都側が36道路についての住民の意向を打診したところ、住民側の意見を受け入れ、板橋・豊島区境～環状7号線間の建設について住民側と都側が合意した。都側は住民側からの要望書の内容をほぼ受け入れ、豊島・板橋区境～環7までの区間について住民と協議を行いながら建設を行い、1987年、同区間が開通した。



⑤ 先行取得用地の公営化

⑥ 地下鉄建設のみ

このうち、⑤⑥案は、道路計画を一時凍結しておく考え方である。

図7.18 知事によって提示された複数案

表7.4 放射36号線建設関連事業の関係主体

①計画事業主体	東京都・営団地下鉄
②地方自治体	練馬区・板橋区・豊島区
③住民団体 (36道路(A)の関係主体)	池袋西口商店連合会 補助78号線都市計画対策協議会 要町銀座商店会 要町1丁目町会 要町3丁目放射36号線道路対策協議会 要町小学校を守る会
(36道路(B)の関係主体)	放射35・36号道路対策住民協議会 放射35・36号道路対策連盟 練馬・公署をなくす会 営団地下鉄8号線建設促進、向原・大谷口・小茂根地区協議会 板橋区向原地区促進協議会 練馬区光川右周辺の建設促進団体 板橋区立向原小学校PTA 練馬区立小竹小学校PTA 練馬区立開新第四小学校PTA 地下鉄8号線・13号線対策連盟 放射36号道路対策連盟

(c)事業の関係主体

事業の関係主体を整理したものが表7.4である。

(d)各関係主体の特質

各関係主体の特質を、①主体名、②代表者、③組織の構成、④協議での位置づけ、⑤行動原理、⑥主な行動に分けて説明する。

(a)事業者

1)東京都

①主体名：東京都

②代表者：美濃部都知事(革新派)・都議会

③組織の構成：なし

④協議での位置付け：計画者・工事実施者

⑤行動原理：地域住民の意見を反映した道路づくり

⑥主張点

ー地下鉄と同時施工で建設したいー断念

ー住民の意向に従った道路にしたい

⑦主な行動

ー知事と住民の対話集会の開催

ー学校環境保全対策8局会議の設置

ー住民投票構想の発表

ー36調査会の設置

ー広報紙の発行

- 説明会の開催
- 住民団体との工事協定の締結

2) 営団地下鉄

- ①主体名: 営団地下鉄
- ②代表者: 地下鉄建設の計画者及び工事実施者
- ③組織の構成: なし
- ④協議での位置付け: 計画者・工事実施者
- ⑤行動原理: 地下鉄の早期完成
- ⑥主張点: 道路と同時施工で建設したい→地下鉄先行で建設したい
- ⑦主な行動:
 - 説明会の開催
 - 住民団体との工事協定の締結

(b) 地方自治体

1) 豊島区

- ①主体名: 豊島区
- ②代表者: 区長・区議会
- ③組織の構成: 区内は道路建設賛成住民が多い
- ④協議での位置付け: 住民の意向を東京都に伝える窓口
- ⑤行動原理: 地域住民の意見を反映した道路づくり
- ⑥主張点:
 - 自区内の拡幅工事には反対しない
 - 的確な補償をしてほしい
 - 公害対策を万全にしてほしい
- ⑦主な行動: 対話集会への参加

2) 板橋区

- ①主体名: 板橋区
- ②代表者: 区長・区議会
- ③組織の構成: 区内の向原地区は道路建設促進希望住民が多い
- ④協議での位置付け: 区民の意向を東京都に伝える窓口
- ⑤行動原理: 地域住民の意見を反映させる

⑥主張点

- 早く合意に達して着工してほしい
- 公害対策を十分にしてほしい

⑦主な行動: 対話集会への参加

⑧練馬区

- ①主体名: 練馬区
- ②代表者: 区長・区議会
- ③組織の構成: 区内は賛成派・反対派とも数多い
- ④協議での位置付け: 区民の意向を東京都に伝える窓口
- ⑤行動原理: 地域住民の意見を反映させる
- ⑥主張点:
 - 利益を受ける人よりも被害を受ける人の意見を聞くべきだ
 - 住民の意向を的確に聞いてほしい

⑦主な行動

- 対話集会への参加
- 地下鉄建設促進の陳情を採択
- 建設中止の陳情を採択

(c) 住民団体 [36道路(A)に関するもの]

1) 池袋西口中央通り商店会

- ①主体名: 池袋西口中央通り商店会
- ②代表者: 商店会会長 青木新吉
- ③組織の構成: 池袋西口商店会のメンバー、74名
- ④協議での位置付け: 拡幅工事賛成派
- ⑤行動原理: 池袋西口商店街の発展
- ⑥主張点:
 - 拡幅工事の早期着工
 - 適切な補償
- ⑦主な行動: 請願提出

2) 補助78号線都市計画対策審議会

- ①主体名: 補助78号線都市計画対策審議会

②代表者:会長 青木新吉

③組織の構成:豊島区西池袋の住民、7名

④協議での位置付け:拡幅工事賛成派

⑤行動原理:西池袋住民の利益保護

⑥主張点

—拡幅工事の早期着工

—適切な補償

⑦主な行動:請願提出

3)池袋西口商店連合会・立教通り商店連盟・西池袋南町会

①主体名:池袋西口商店連合会・立教通り商店連盟・西池袋南町会

②代表者:会長 大曾根桂治

③組織の構成:池袋西口商店連合会・立教通り商店連盟・西池袋南町会の31名

④協議での位置付け:拡幅工事賛成派

⑤行動原理:池袋西口商店街の発展

⑥主張点:拡幅工事の地下鉄との同時施工

⑦主な行動:請願提出

4)要町銀座商店会

①主体名:要町銀座商店会

②代表者:商店会会長 加藤永作

③組織の構成:豊島区要町地区の商店、101名

④協議での位置付け:拡幅工事賛成派

⑤行動原理:要町銀座商店街の発展

⑥主張点

—拡幅工事の早期着工

—適切な補償

⑦主な行動:請願提出

5)要町1丁目町会

①主体名:要町1丁目町会

②代表者:町会長 南山幸四郎

③組織の構成:要町1丁目の住民、996名

④協議での位置付け:拡幅工事賛成派

⑤行動原理:町会内住民の権利保護

⑥主張点

—沿道の被買収予定者の新築・増築・店舗改造等ができないので、拡幅工事の早期着工をすること

—地域の交通環境の改善のため、地下鉄8号線を早期開通させること

⑦主な行動:請願提出

6)要町3丁目放射36号線道路対策協議会

①主体名:要町3丁目放射36号線道路対策協議会

②代表者:大岡辰彌

③組織の構成:要町3丁目住民、110名

④協議での位置付け:拡幅工事賛成派

⑤行動原理:要町3丁目住民の権利保護

⑥主張点:適切な補償

⑦主な行動:用地測量への協力、請願提出

7)要町小学校を守る会

①主体名:要町小学校を守る会

②代表者:会長 矢沢徳衛

③組織の構成:要町小学校PTA他1,373名

④協議での位置付け:学校関係者

⑤行動原理:学校環境の保全

⑥主張点:学校用地を削らないようにルート変更すること→後に学校代替地を要求(実現)

⑦主な行動:陳情・請願を提出

8)住民団体〔36道路(B)に関するもの〕

1)放射35・36号道路対策住民協議会

①主体名:放射35・36号道路対策住民協議会

②代表者:小島 喜久寿

③組織の構成:練馬区小竹町住民を主軸に、羽沢・桜台・早宮の各町と、板橋区小茂根町に及ぶ住民9,188名)

④協議での位置付け:初期にできた住民団体(1970年発足)、道路反対派

⑤行動原理:生活環境の保全

⑥主張点:道路計画廃止、地下鉄のシールド工法採用

⑦主な行動:請願の提出

2) 放射35・36号道路対策連盟

①主体名:放射35・36号道路対策連盟

②代表者:吉田紀夫

③組織の構成:練馬区北町都営住宅居住者を主体として、川越街道から大宮バイパス沿道にかけての
りを持つ。9,492名

④協議での位置付け:初期にできた住民団体(1970年発足)、道路反対派

⑤行動原理:生活環境の保全

⑥主張点

—緑地破壊・自動車公害による教育・生活環境の悪化を防ぐために放射35号線計画廃止

—地下鉄のシールド工法採用

⑦主な行動:請願提出

3) 練馬・公害をなくす会

①主体名:練馬・公害をなくす会

②代表者:三石巖

③組織の構成:練馬区住民からなる。2,783名

④協議での位置付け:反対派

⑤行動原理:地域環境の保全

⑥主張点:光化学公害の根本的解決まで幹線道路(36道路・環状8号線等)の建設を中止すること

⑦主な行動:請願提出

4) 営団地下鉄8号線建設促進、向原・大谷口・小茂根地区協議会

①主体名:営団地下鉄8号線建設促進、向原・大谷口・小茂根地区協議会

②代表者:小澤弘太郎

③組織の構成:板橋区向原1,2,3丁目、同大谷口1,2丁目、同小茂根1,2丁目の住民など。1,430
名

④協議での位置付け:道路反対派

⑤行動原理:生活環境の改善

⑥主張点

—地域の交通環境改善のため、地下鉄8号線を早期開通させること

—放射36号線については、原則として自動車を通さない公園道路とすること

—向原小学校や小竹小学校の校庭を削らないこと

⑦主な行動:請願提出

5) 板橋区向原地区促進協議会

①主体名:板橋区向原地区促進協議会

②代表者:会長 三原輝

③組織の構成:板橋区向原地区の住民、2,444名

④協議での位置付け:道路賛成派

⑤行動原理:交通環境の改善

⑥主張点

—放射36号線と地下鉄を向原まで同時施工すること

—住民の健康を守るため、道路幅員中、車道部分を狭くすること

—教育環境の保全

—学童の交通事故対策

—十分な補償

⑦主な行動:請願提出

6) 練馬区氷川台周辺の建設促進団体

①主体名:練馬区氷川台周辺の建設促進団体

②代表者:塚田 洪憲

③組織の構成:練馬区氷川台地区住民1,723名

④協議での位置付け:道路賛成派

⑤行動原理:交通環境の改善

⑥主張点

—道路・地下鉄の早期着工

—6車線道路・歩道・植樹帯の設置

—サイクリング道路の設置

—交通安全対策

—学校環境の確保

⑦主な行動:請願提出

7) 板橋区立向原小学校PTA

- ①主体名：板橋区立向原小学校PTA
②代表者：PTA会長 細川和己
③組織の構成：練馬区立小竹小学校のPTA等、1,551名
④協議での位置付け：学校関係者
⑤行動原理：学校環境の保全
⑥主張点：学校付近の道路の地下化
⑦主な行動：請願提出

8)練馬区立小竹小学校PTA

- ①主体名：練馬区立小竹小学校PTA
②代表者：PTA会長 砂本清一郎
③組織の構成：練馬区立小竹小学校のPTA等、32名
④協議での位置付け：学校関係者
⑤行動原理：学校環境の保全
⑥主張点：学校付近の道路の地下化
⑦主な行動：陳情提出

9)練馬区立開新第四小学校PTA

- ①主体名：練馬区立開新第四小学校PTA
②代表者：PTA会長 猪飼国昭
③組織の構成：練馬区立開新第四小学校のPTA
④協議での位置付け：学校関係者
⑤行動原理：学校環境の保全
⑥主張点：学校付近の道路の地下化
⑦主な行動：請願提出

10)地下鉄8号線・13号線対策連盟

- ①主体名：地下鉄8号線・13号線対策連盟
②代表者：平尾 英子
③組織の構成：板橋区・練馬区内の地下鉄関係住民団体の連合体
④協議での位置付け
ー地下鉄建設に関して、営団に住民側の要望を伝えるための窓口として1976年に結成
ー既存住民団体間の意見の調整役

- ⑤行動原理：地下鉄建設に関して、営団に住民側の要望を伝える

⑥主張点

- ー適切な補償
ー工事実施に関する要望

⑦主な行動

- ー測量拒否
ー営団との交渉
ー営団との協定書の締結

11)放射36号道路対策連盟

- ①主体名：放射36号道路対策連盟
②代表者：平尾 英子（地下鉄8号線・13号線対策連盟の代表者）
③組織の構成：板橋区・練馬区内の36道路関係住民団体の連合体
④協議での位置付け
ー36道路に関して、東京都に住民側の要望を伝えるための窓口として1980年に結成
ー既存住民団体間の意見の調整役
⑤行動原理：36道路に関して、東京都に住民側の要望を伝える（*）

⑥主張点

- ー環境保全
ー適切な補償
ー住民との協議
ー工事施工に関する要望

⑦主な行動

- ー都への要望書の提出
ー都との交渉
ー都との協定書の締結

注)放射36号道路対策連盟が道路建設に同意した理由は、

- 1)地下鉄建設事業による仮立退者の生活再建のため
2)地下鉄開通による乱開発によって緑が失われるのを防ぐため
3)地下鉄開通に伴う地域の環境問題の悪化を防ぐためであり、苦渋の選択であったという。

⑧インタビュー結果

東京都建設局の担当者にインタビューした結果は以下の通りである。

①住民の行動について

- 東八道路・環七通りをはじめとして、都内各地で公害に対する運動が広がっていた。
- 住民は地下鉄は歓迎だが道路には反対する。
- 自然発生的な運動のスタート。
- 賛成者は表に出ないが、直接言いくる。
- 反対者の意見はマスコミに大きく取り上げられるので、表に出やすい。

2 事業者の行動について

- 一 法律で定めた道路を公園道路にするのは問題がある。
- 一 美濃郡都知事の啓蒙的な発想により住民投票構想は出たが、実務者は混乱した。
- 一 住民まかせの決定でよいのか、行政の責任放棄ではないのか。

(4)交渉の経緯と交渉の結果

各主体の行動を整理したものが、付録の表付3.4.1～3.4.5である。

また、調査の結果をもとに交渉の経緯を整理したものが図7.19である。

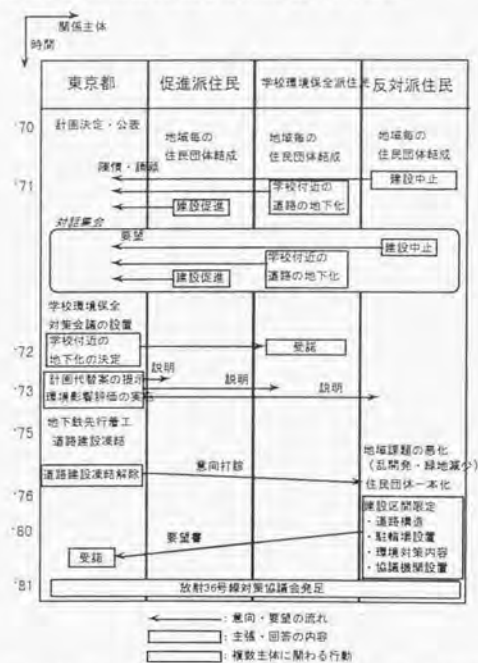


図 7.19 放射 35・36号線建設事業における関係主体の交渉プロセス

7.3.5 目黒清掃工場建設事業

(1)事業の概要

(a)施設の位置

自衛区清掃工場は東京都目黒区三田二丁目にある東京工業試験所目黒分室跡地に建設された。三田の高き、および祐天寺の高台の間を流れる目黒川沿いの低地に位置している。又、清掃工場の隣には田道小学校がある。



図7.20 目黒清掃工場の周辺環境

(b)施設の構造

平成2年に完成した目黒清掃工場はNKK-フェルント式の焼却炉を持ち、その処理能力は600t/日(300t/日×2)である。また、煙突は150mの高さとなっている。

コク型 NKK-フェルント式
処理能力 300t/日(300t/日×2)
竣工 平成3年3月

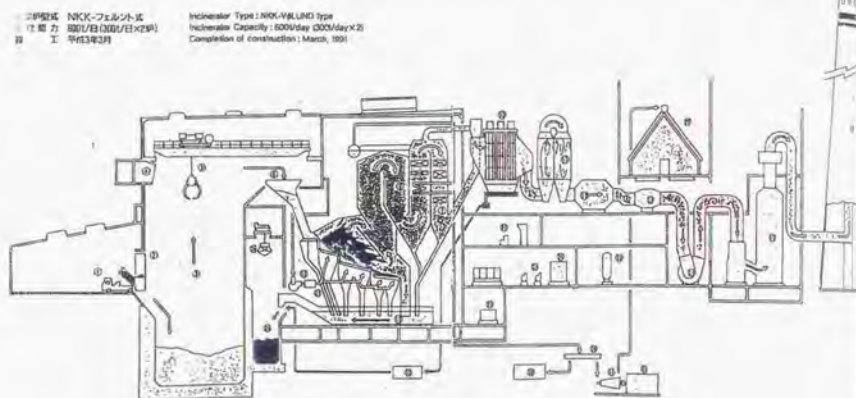


図7.21 焼却炉のフローシート



図7.22 写真7.9: 目黒清掃工場遠景

都は首脳部会議において「目黒清掃工場基本計画」を決定 s56/11/25

環境影響評価に関する手続き

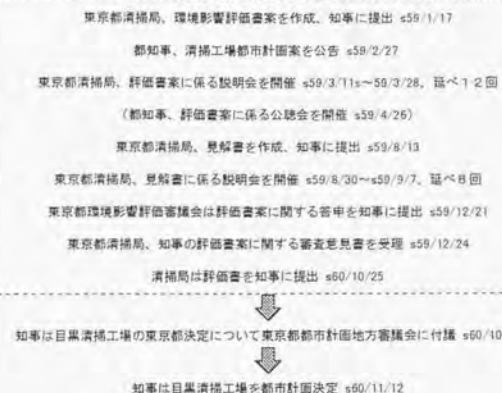


図7.23 目黒清掃工場建設事業の手続きフロー

(c)事業の意義

昭和55年当時、目黒区には11.7万世帯で26.4万人が住んでおり、1日あたりのごみ排出量は500tにも及んでいた。しかしその大部分は世田谷清掃工場および江東区夢の島に輸送、処理されていた。そのため、東京都が昭和48年に打ち立てた一区一工場によるごみの自区内処理の原則により、目黒区においても清掃工場建設の必要性が高まった。

(d)事業の手続きフロー

事業の手続きの流れについて整理したものが図7.23である。

(e)対象地区について

清掃工場周辺はJR目黒駅から徒歩10分の閑静な住宅地である。その周辺には小学校や病院等の施設が所在しており、また目黒川のせせらぎに接している大変住環境に恵まれた地域である。そのため、地域環境の変化を懸念する住民の反対運動が勃発した事は容易に想像できる。

(f)事業の経緯

東京都では昭和48年、地域のごみはその地域内で処理するという、いわゆる自区内処理の原則に基づき、目黒区にも清掃工場建設の計画を立て、区に協力を要請した。翌年2月には、その建設候補地として区内4ヶ所の筑波移転跡地の中から、面積、地形、搬出入路などの点で、東京工業試験所跡地を選定した。その後、様々な行政手続を重ねた後、昭和57年5月、説明会が区民センターで開催され、初めて計画が一般に公表された。その直後、周辺住民は反対組織を結成し反対運動を行うようになったが、清掃工場は

環境影響評価手続を経て昭和60年11月に都市計画決定した。計画決定後も住民側はリサイクル条例を直接請求するなどして運動を継続していたが、当条例は否決され、また白紙撤回を訴えた陳情も都議会及び区議会で不採択となり、次第に条件闘争へと移行していった。東京都は地元住民を交えた建設協議会や緩衝緑地に関する小委員会、色彩検討委員会、運営協議会等で反対周辺住民との妥協点を探り、平成3年7月、協議に関する協定書を結ぶことで合意に至った。

(g)当事業の住民関与を規定している制度

(D)都市計画法

本事業は都市計画法が適用されているため、昭和48年ならびに昭和57年に基本計画についての説明会が開かれた(都市計画法66条)。また、意見書や公聴会については環境影響評価の手続きと平行して行われた。環境影響評価の手続きが終了し、東京都としての計画決定がなされた昭和60年に東京都都市計画地方審議会に付議し正式に都市計画決定された。

(2)環境影響評価

東京都では昭和55年10月に環境影響評価条例が公布され、本事業においても適用された。昭和57年5月に、基本計画と合わせて環境影響評価の手続きが地元住民に説明され、昭和59年1月に事業者である東京都清掃局によって評価書案が作成された。評価書案にかかわる説明会および公聴会が昭和59年4月に開かれ、その後住民側から環境影響に関しての意見書が提出された。その意見書の回答として8月に見解書が作成され、その内容の説明会(延べ8回)が開かれた。説明会後に再び提出された意見書を基に昭和60年4月、評価書が作成された。その評価書は目黒区都市計画審議会の認可を得た後に知事に提出され、本事業は東京都としての計画決定がなされた。

(h)関係主体

この事業の計画及び実施プロセスに関係したのは表7.5に示す各主体である。

表7.5 目黒清掃工場建設事業の関係主体

計画主体	東京都(清掃局)
地方自治体	目黒区
住民団体	田道住区住民会議 下目黒住区住民会議 中目黒住区住民会議 目黒清掃工場建設に反対する地元有志の会 田道小学校の環境を守る父母の会 田道小学校PTA 目黒清掃工場に隣接する30m以内に住む住民の会 リサイクル社会を目指す目黒連絡会

(2)各関係主体の特質

各関係主体の特質を、①主体名、②代表者、③組織の構成、④協議での位置づけ、⑤行動原理、⑥主な行動に分けて説明する。

(a)事業者

1)東京都

- ①主体名: 東京都(清掃局)
- ②代表者: 東京都知事
- ③組織の構成: なし
- ④協議での位置付け: 計画者、工事実施者
- ⑤行動原理: 都民のゴミを確実に処理する
- ⑥主張点
 - 自区内処理の原則に基づいた清掃工場建設
 - 処理能力に余裕を持った清掃工場の建設
 - 清掃工場の早期建設

(7)主な行動

- 搬入路の(環六、補助19号)の拡幅
- 住民への説明会の開催
- 住民との協議(住民協議会、建設協議会等)

2)目黒区

- ①主体名: 目黒区
- ②代表者: 区長、区議会
- ③組織の構成: なし
- ④協議での位置付け: 目黒区民に配慮しながらも東京都に協力する
- ⑤行動原理
 - 東京都との協調
 - 区民の利益最大化
- ⑥主張点
 - 東京都の掲げる自区内処理の原則に賛成、協力する
 - 自区内処理原則に基づき目黒区内のゴミのみを処理したい

(7)主な行動

- 住民への説明会の開催
- 住民との協議(住民協議会、建設協議会等)

- リサイクル運動の推進
- 還元施設の整備を都に要望
- 住民意見を都に要望

6) 市民団体

1) 目黒清掃工場建設に反対する地元有志の会

- ①主体名: 目黒清掃工場建設に反対する地元有志の会
- ②代表者: 山岸敏彦 (後、平川喜啓)
- ③組織の構成: 清掃工場近隣に在住する十数名が中心
- ④協議での位置付け: 建設反対派
- ⑤行動原理: 生活環境の保全
- ⑥主張点: 建設中止を要求→清掃車専用道路の建設→工場規模の縮小→オープンスペースを広くする→専用搬入路の復活→搬入清掃車台数の削減→ゴミの自区内処理の遵守
- ⑦主な行動
 - 勉強会の開催
 - 陳情書の提出
 - 署名活動
 - 家庭ゴミ量の自主調査
 - 二酸化窒素量の測定調査
 - 住民協議会への参加
 - 行政処分に対する不服審査請求

2) 田道小の環境を守る父母の会

- ①主体名: 田道小の環境を守る父母の会
- ②代表者: 龍輪美津子
- ③組織の構成: 田道小の父兄
- ④協議での位置付け: 建設反対派
- ⑤行動原理
 - 田道小児童の安全
 - 学校環境の保全
- ⑥主張点: 清掃工場建設反対
- ⑦主な行動
 - 署名活動

- 建設反対の陳情
- 住民協議会への参加

3) 田道住区住民会議

- ①主体名: 田道住区住民会議
- ②代表者: 山野井政雄
- ③組織の構成: 一町会、三田町会、田道町会で構成
- ④協議での位置付け: 建設反対派
- ⑤行動原理: 住環境の保全
- ⑥主張点: 清掃工場建設反対→作るとしても出来るだけ小規模の清掃工場
- ⑦主な行動
 - 署名活動
 - 建設反対や建設についての条件に関する陳情
 - 住民協議会への参加

4) リサイクル社会を目指す目黒連絡会

- ①主体名: リサイクル社会を目指す目黒連絡会
- ②代表者: 大石武一 (元環境庁長官)
- ③組織の構成: 地元有志の会の別動組織
- ④協議での位置付け: 建設反対派
- ⑤行動原理: 住環境の保全
- ⑥主張点: ゴみのリサイクルによって清掃工場は不要となる
- ⑦主な行動
 - 地域内ゴミの分別
 - 署名活動
 - リサイクル条例の直接請求
 - 住民協議会への参加

5) 下目黒住区住民会議

- ①主体名: 下目黒住区住民会議
- ②代表者: 斎藤金輔
- ③組織の構成: 大鳥町会、下一町会、目黒小滝町会で構成
- ④協議での位置付け: 建設反対派

⑤行動原理:住環境の保全

⑥主張点:清掃工場建設反対→作るとしても出来るだけ小規模の清掃工場

⑦主な行動

- 建設反対や建設についての条件に関する陳情
- 住民協議会への参加

⑤中目黒住区住民会議

①主体名:中目黒住区住民会議

②代表者:柏井信一郎

③組織の構成:中二北町会、中目黒八幡町会で構成

④協議での位置付け:建設反対派

⑤行動原理:住環境の保全

⑥主張点:清掃工場建設反対→作るとしても出来るだけ小規模の清掃工場

⑦主な行動

- 建設反対や建設についての条件に関する陳情
- 住民協議会への参加

⑦目黒清掃工場に隣接する30m以内に住む住民の会

①主体名:目黒清掃工場に隣接する30m以内に住む住民の会

②代表者:伊藤寛和

③組織の構成:清掃工場隣接住民

④協議での位置付け:建設反対派

⑤行動原理:住環境の保全

⑥主張点

- 工場建設計画の縮小
- オープンスペースを広く

⑦主な行動

- 陳情
- 住民協議会への参加
- 行政処分をたいする不服審査請求

⑧田道小学校PTA

①主体名:田道小学校PTA

②代表者:PTA会長

③組織の構成:目黒区田道小学校のPTA

④協議での位置付け:学校関係者

⑤行動原理

- 学校環境の保全
- 田道小学校の児童の安全

⑥主張点:専用搬入路

⑦主な行動

- 都との交渉
- 住民協議会への参加

③本事業における住民組織の変容

計画以前からの住民組織としては田道地区、下目黒地区、中目黒地区の各住区において自治会が存在していた。しかしそれらの自治会は田道住区住民会議が建設反対の署名、請願を行った他は目立った行動は行わなかった。

一方で、清掃工場建設予定地の近隣住民は次々と建設反対組織を形成していった。中でも「目黒清掃工場建設に反対する地元有志の会(以下地元有志の会)」は当初十数人で結成したものの、請願、陳情、署名等、活発に反対活動を行うに従って、徐々にその構成の規模及び活動範囲を大きくしていった。昭和60年にリサイクル条例の直接請求を契機に、リサイクル推進部門として「リサイクル社会を目指す連絡会」を独立、発足させ、建設反対とリサイクル運動を平行して行うようになった。また、リサイクル社会を目指す連絡会の発足と前後して、清掃工場に隣接する田道小学校の父兄らが「田道小学校の環境を守る父母の会」を結成、児童らの安全や生活環境の保全等を東京都に要求した。

昭和60年の11月に本事業が都市計画決定され、住民側は建設反対から条件闘争への方針変換を迫られた。そのため、東京都との交渉の窓口として「目黒清掃工場建設に関する住民会議」が結成され、既存の12団体(直後に結成された「目黒清掃工場に隣接する30m以内に住む住民の会」含めると13団体)全てが住民会議に参加した。

住民会議は東京都と交渉を継続した結果、工事協定を締結し、住民会議代表、東京都職員、目黒区職員で構成される建設協議会において建設に関わる詳細を協議していった。なおその間も、「地元有志の会」及び「目黒清掃工場に隣接する30m以内に住む住民の会」らはゴミの収集方法に関する陳情等、独自の活動を継続していた。

建設協議会、運営準備小委員会等で協議を続けた結果、平成3年7月15日、東京都、目黒区、住民で合意に至り、運営協議会を結成、目黒清掃工場の本格運転に至った。

(4)各関係主体の協議経緯

各主体の行動を整理したものが、付録の表付3.5.1～3.5.3である。また、調査の結果をもとに交渉の経緯を整理したものが図7.24である。

計画が住民に説明された直後から、近隣住民はごみ処理場建設に対する反発を強め、「地元有志の会」、「田道住区住民会議・一町会」、「田道小の環境を守る父母の会」らが建設反対の陳情、請願を署名等を添えて都議会、区議会に提出した。これらの陳情、請願の審議は長期間にわたったが、結局都市計画決定された後の昭和62年に、建設反対に関わるものは全て不採択となった。一方、昭和60年9月に地元有志の会の「リサイクル部門として独立した「リサイクル社会を目指す連絡会」は「有価物の回収と再資源化に関する条例制定請求書」を目黒区に直接請求したが、同年12月、目黒臨時議会は条例案を否決した。しかし、同時に目黒区長は東京都にリサイクル事業充実にする意見書、要望書を提出するなど、リサイクル運動は区行政、都行政にも大きな影響を与えることとなった。

昭和60年11月に目黒清掃工場が都市計画決定された後、住民団体の取る行動は白紙撤退要求を貫き裁判闘争を行うか、条件闘争へ移行し妥協点を探るか岐路に立つことになった。本ケースでは住民側は後者を選択し、「目黒清掃工場建設に関する住民会議」を結成して、目黒区及び東京都との交渉を開始した。

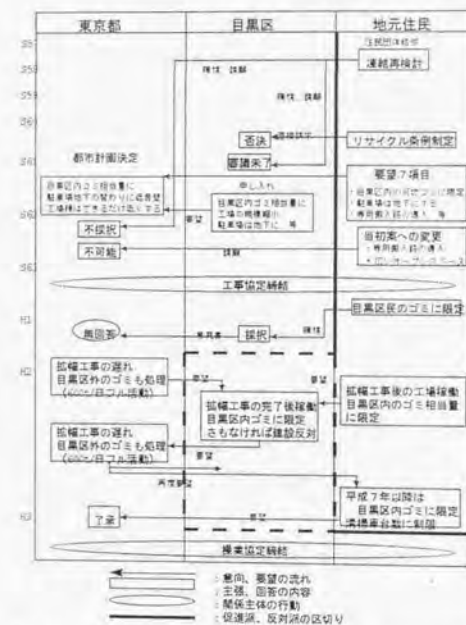


図7.24 目黒清掃工場建設事業における関係主体の協議経緯

住民側は処理するごみを目黒区内の可燃ごみに限定すること、建物を半地下構造に、駐車場は地下に設置すること、専用搬入路を建設すること、等を要求したが、東京都側は目黒区相当のごみに限定することは了承したものの、その他の要求には応じなかった。また、地元有志の会が提出した「当初案への変更」の請願についても「不可能である」との回答を示した。

その後、ごみの処理量については住民側、目黒区両主体から東京都に目黒区内の相当量に限定する旨の要求が頻繁にあり、東京都も了承していたが、平成2年2月に都は従来の主張を一変させ、フル運転することで目黒区外のごみ量も処理する旨を目黒区に要望した。同時に、当初工事終了後の運転を約束していた搬入路拡幅工事についても、その工事の遅れから工事完成以前の清掃工場運転を要望した。目黒区及び地元住民は当初と異なる都の主張に反発を強め、当初から計画には賛成・協力の立場を貫いてきた目黒区議会からも建設反対の意見が飛び出した。

そうした中で建設協議会、操業準備委員会において、目黒区を交えた3主体による協議が平成3年まで続けられ、妥協点を模索した結果、千歳清掃工場の竣工が予定されている平成7年以降は目黒区内のごみに限定し、さらに清掃車台数に制限を設けることで合意に至った。

7.3.6 東葉高速鉄道（夏見地区）

(1)事業の概要

(a)施設の位置

東葉高速線は、営団東西線（中野～大手町～西船橋）の延伸路線として建設されているもので、営団西船橋駅と京成本線勝田台駅を結ぶ延長16.2kmの都心へ直結する都市交通新線である。本路線は、船橋市及び八千代市のほぼ中央部を東西に横断するもので、都心より20km～30kmに位置している。



図7.25 東葉高速鉄道の路線図

(b)施設の構造

16.1kmの路線区間のうち、地上及び高架区間が10.8km、地下区間が5.4kmとなっている。トンネル部分は3カ所あり、西船橋側から海神トンネル(2733m)、習志野台トンネル(2366m)、勝田台トンネル(615m)となっている。海神トンネルはシールド工法で、習志野台トンネル及び勝田台トンネルはNATM工法で施工されている。路線は複線であり、地上駅が5駅（西船橋、飯山満、八千代緑が丘、八千代中央、村上）、地下駅が4駅となっている（東海神、北習志野、船橋日大前、東葉勝田台）。また、西船橋駅において営団東西線と相互直通運転を行う。

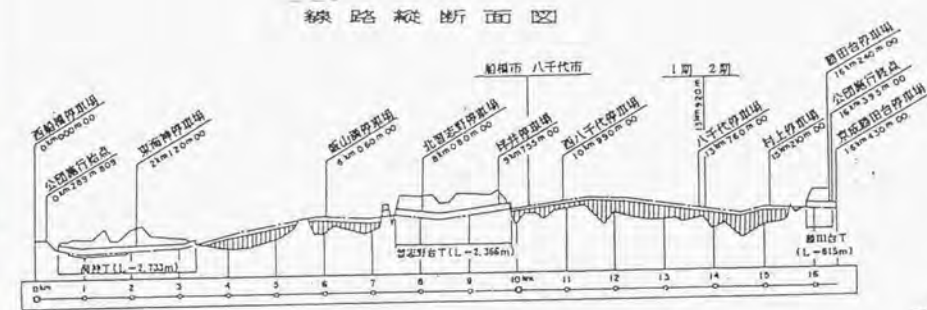


図7.26 東葉高速鉄道の線路縦断面図

(c)事業の意義

本路線の沿線地域は都心から20km圏と30km圏の間に位置し、この地域に属する船橋市及び八千代市は首都圏の近郊住宅地帯として近年急速に都市化が進展し、千葉県下における有数の人口急増地域となった。以前から沿線地域周辺部住民は総武線、京成線を使用していたが、両線は船橋市、八千代市の南部に偏っており、駅へのアクセスには長時間のバス利用が必要となっていた。本路線が開通することで沿線地域から都心までの所要時間は、10分～30分の時間短縮がはかれることとなった。

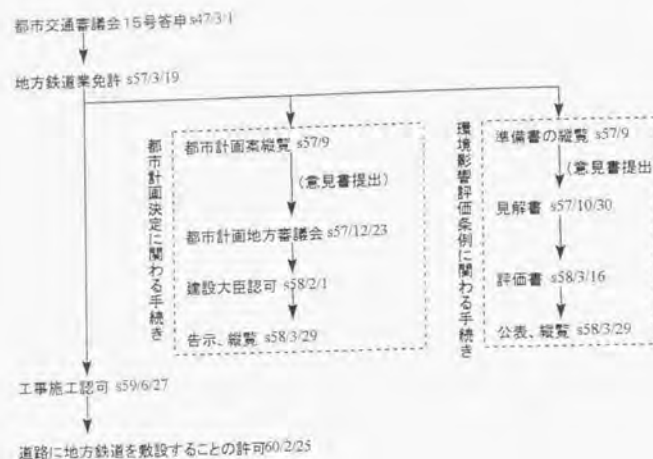


図7.27 東葉高速鉄道建設事業における手続きフロー

(d)事業の手続きフロー

本事業の手続きフローは図7.27の通りである。

(e)対象地区について

沿線周辺には複数の既成団地、および団地計画があり、中でも習志野台団地は約9,000戸、村上団地は3,700戸、勝田台団地は4,200戸の住民が生活している(平成4年時)。これら団地の住民にとって東京へのアクセス時間の短縮は大変望ましいことであり、地元住民による建設反対運動は基本的には発生しなかった。しかし高架が予定されている地区の沿線住民は生活環境の悪化を懸念し、地下化の要求を起こした。中でも地元自治会から強い要求のあった夏目1丁目において平成3年に都市計画が変更決定され、トンネルが490m延伸することとなった。しかしこの変更にも、同じ夏目1丁目の自治会に属していながら、市街化調整区域であるとして地下化が実現しなかった地域の地権者は、不公平感を募らせ、用地買収に対して態度をよりいっそう硬化させることとなった。

(f)事業の経緯

東葉高速線は、昭和47年3月の都市交通審議会の第15号答申において、営団地下鉄5号線(営団東西線、中野～西船橋間)の延長路線として重要かつ緊急に整備すべきであると位置づけられた。昭和56年9月第三セクター方式による東葉高速鉄道株式会社が設立され、営団の免許申請取り下げを受けて、昭和57年3月同社が第一種鉄道事業免許を取得し、59年6月工事施工認可を受けた。鉄道公団は昭和59年7月に運輸大臣からの実施計画の支持を受け、東葉高速鉄道株式会社と「東葉高速線の建設および譲渡、引き渡し基本協定」を締結、昭和60年3月に工事に着手した。工事は諸条件の整った地区から逐次着手されたが、夏見地区においては地元2自治会から高架の地下化を要求が起り進捗が停滞した。船橋市も交

え、地元自治会と協議を続けた結果、一部区域を地下化することを決定、都市計画変更決定を平成3年3月に行った。しかし、同地区において地下化が実現されなかった市街化調整区域の地権者が計画変更の不満を持ち、用地交渉が長期にわたって停滞した。また、千葉県収用委員会全委員が成田闘争の絡みで昭和63年に辞職していたことや、計画が丁度バブル期に遭遇した事等の理由も交渉の長期化を促す大きな要因となった。そのため、鉄道公団は難航地権者に対しての個別交渉と平行しながら、用地解決促進策として「建設促進アクションプログラム」を企画、世論に対する積極的PR活動を平成3年度から5年度に掛けて実施した。このキャンペーン活動は関係地域世論の関心を高め、建設促進の社会的盛り上げを誘発することを目的としたもので、その結果、マスコミや地域住民の関心も高まり、平成4年には船橋市、八千代市の沿線自治会における建設促進署名運動(18万人の署名)及び県、市への建設促進の陳情も行われた。それら世論の後押しもあって、平成6年度には全地権者から用地買収の合意が得られた。その間、平成3年3月、平成5年3月、および平成7年3月と3回にわたり完成期の変更を行ったが、平成8年4月に全線開業の運びとなった。

(g)当事業に関連する法制度

①都市計画法

昭和58年2月に都市計画決定された本事業は都市計画法に準拠するものである。よって昭和57年9月に環境影響評価の手続きを兼ねて、地元説明会が行われた(都市計画法第66条)。又、昭和57年9月14日から28日まで都市計画案の縦覧がなされ、(都市計画法第17条1項)その期間中、意見書が提出された。公聴会は環境影響評価手続き上で開催されているため、都市計画決定に関わる手続きとしては行われなかった。都市計画地方審議会に付議された後、昭和58年2月1日、建設大臣が認可、都市計画決定した。また、地下化の延伸等を盛り込んだ都市計画変更案が平成2年12月4日から18日に縦覧され、都市計画地法審議会にかけられた後、平成3年2月に建設大臣の認可が下りた。

②環境影響評価

本事業は千葉県環境影響評価条例に準拠している。よって、千葉県より昭和57年8月5日に準備書が提出され、昭和57年9月1日～9月30日にわたって、準備書の縦覧及び説明会が行われた。関係住民からの意見の提出と意見書に対する見解書の提出、公聴会の開催(昭和57年11月)を経て、昭和58年1月20日に「東葉高速鉄道環境影響評価準備書に対する意見書」が知事より提出された。千葉県は住民意見および知事意見を受けて準備書の記載内容を検討し、環境影響評価書を昭和58年3月16日に作成、公表、縦覧した。

表7.6 東葉高速鉄道建設事業における関係主体

計画主体	東葉高速鉄道(株)及び日本鉄道建設公団
地方自治体	船橋市 八千代市
住民組織	夏見1丁目自治会 夏見東部自治会

(h) 関係主体

この事業の計画及び実施プロセスに関係したのは表7.6に示す各主体である。

(2) 各関係主体の特質

各関係主体の特質を、①主体名、②代表者、③組織の構成、④協議での位置づけ、⑤行動原理、⑥主な行動に分けて説明する。

(a) 事業者

①主体名：東葉高速鉄道(株)及び日本鉄道建設公団

②代表者：東葉(株)社長、鉄道建設公団総裁など

③組織の構成：なし

④協議での位置づけ：計画者、工事実施者

⑤行動原理

- 工期内での完成
- 低コストでの完成

⑥主張点

- 計画通りでの建設
- 公平な土地買収

⑦主な行動

- 環境影響評価手続き
- 地元説明会の開催
- 騒音対策の強化
- 夏見地区の高架を将来的に新駅設置可能な構造にする
- 船橋市、地元自治会との三者会談
- 都市計画の変更

(b) 地方自治体

1) 船橋市

①主体名：船橋市

②代表者：船橋市長

③組織の構成：なし

④協議での位置づけ：住民の意見の代表、事業者・住民間の調整役

⑤行動原理：市民の効用の最大化

⑥主張点

- 夏見地区の住民意見の尊重
- 全路線の早期開通

⑦主な行動

- 将来的には海老川上流地域において街づくり及び駅設置を検討する
- 市議会での審議
- 公団、自治会との三者会談
- 超難航地権者との直接交渉

2) 八千代市

①主体名：八千代市

②代表者：八千代市長

③組織の構成：なし

④協議での位置づけ：住民の意見の代表、事業者・住民間の調整役

⑤行動原理：市民の効用の最大化

⑥主張点：全路線の早期開通

⑦主な行動：超難航地権者との直接交渉

(c) 住民団体

1) 夏見1丁目自治会

①主体名：夏見1丁目自治会

②代表者：自治会長

③組織の構成：自治会に所属する地域住民

④協議での位置づけ：高架化反対派

⑤行動原理：生活環境の保全もしくは改善

⑥主張点：高架化をやめて地下化にしてほしい(騒音、地域分断反対)

⑦主な行動

- 船橋市長への陳情書提出

- 県知事に要望書提出
- 市、公団との三者会談

2) 夏見東部自治会

- ① 主体名：夏見東部自治会
- ② 代表者：自治会長
- ③ 組織の構成：自治会に所属する地域住民
- ④ 協議での位置づけ：高架反対派
- ⑤ 行動原理：生活環境の保全もしくは改善
- ⑥ 主張点：高架化をやめて地下化にして欲しい→将来的に新駅を設置し、街づくりを進めて欲しい
- ⑦ 主な行動
 - 船橋市長への要望書提出
 - 鉄道公団との協議

(3) 本事業（夏見地区）における住民組織

本事業において夏見地区では地元自治会を中心にして高架化の運動が起こった。互いに隣接する「夏見1丁目自治会」と「夏見東部自治会」が個々に船橋市、鉄道建設公団と交渉した。都市計画変更決定後は市街化調整区域に土地を持つ地権者6名を中心とする8名が結束して都市計画変更反対を唱えた。

(4) インタビュー結果

鉄道建設公団の担当者にインタビューした結果は以下の通りである。

(a) 住民の行動について

- 夏見地区は元々農家集落であったため地縁関係が発達しており、自治会単位で計画主体との交渉を行った
- 夏見1丁目自治会と夏見東部自治会は元々地主、小作の関係であり、あまり仲が良くなく、合同で交渉することはなかった
- 自治会の運営は幹部が取り仕切っており、公団、船橋市との交渉も幹部が行った。そのためトンネル延伸の都市計画変更決定に際しても、市街化調整区域の住民、地権者は直接的に交渉に関わらなかった。
- 市街化調整区域の住民は自治会に対する感情的な反感及び、田畑が寸断されることに対する不利益感等の理由から長期にわたって、測量立ち入り及び用地買収に応じなかった。

(b) 事業者（鉄道建設公団）の行動について

- 都市計画変更決定の際には自治会幹部と交渉を進めていたため、変更決定後に市街化調整区域内住民から猛反発が起こることは予想できなかった。
- 鉄道事業においては区画整理事業等と一体になって事業を進めることが多く、それら事業との整合性が必要になってくる。
- 夏見地区では市街化区域においても農地が多く、コスト面からも高架構造で決定したかった。
- 市街化調整区域までのトンネル延伸は重要市道の保護等を勘案したとき技術的に不可能だった。

(5) 各関係主体の協議経過

各主体の行動を整理したものが、付録の表付3.6.1～3.6.4である。また、調査の結果をもとに交渉の経緯を整理したものが図7.28である。

昭和51年に本事業の概要について地元説明会がなされた直後から、夏見東部自治会、夏見1丁目自治会の両自治会は高架構造の地下化及び新駅の設置を鉄道建設公団、船橋市に要求していた。特に夏見1丁

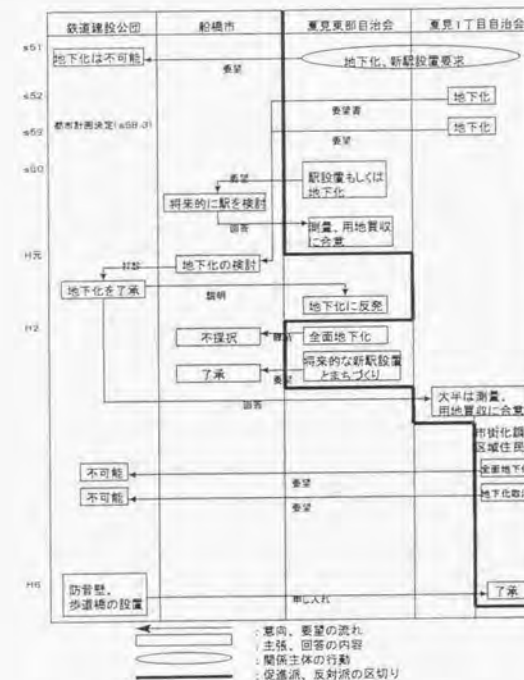


図7.28 東葉高速鉄道建設事業における関係主体の協議プロセス

目自治会では船橋市長や千葉県知事に高架反対の陳情を重ねた。

一方、夏見東部自治会では地下化の要求とともに近郊の海老川流域に将来的に新駅を設置、まちづくりの促進についても強く要望していた。そのため鉄道建設公団は夏見東部自治会に対して地下化は構造的に不可能であるがそのかわりに将来的に新駅が増設できるような構造にすることを約束、同自治会の了承を得るに至った。

公団は夏見東部自治会との協議と平行して、夏見1丁目自治会とも高架構造での計画の同意を得るべく協議を重ねていたが、住民側は地下化の要求を曲げず交渉は難航した。しかし、平成元年5月に開かれた、公団、自治会、船橋市の三者会談において船橋市長は公団側に夏見1丁目付近の地下化を打診、公団と市は海神トンネルの延伸に向けて具体的な技術検討を開始した。

その変更案を公団は夏見東部自治会に平成元年9月に説明したが、既に地下化は技術的にも不可能であると説明されて断念、用地交渉等も終了していた当自治体は反発を強め、船橋市長及び船橋市議会に夏見地区の全面地下化を要求するに至った。船橋市、公団との協議を重ねた結果、自治会が船橋市に提出した将来的な新駅設置とそれに伴ったまちづくりの要望を市長が受け入れる旨を回答したため、再び合意に至った。

一方、海神トンネルの延伸、地下化に伴い、夏見1丁目の大半の地権者及び住民は公団との合意に至り、測量に伴う立ち入りや用地買収に了承したが、地下化は市街化区域内に限定されたため、市街化調整区域に属する一部地権者、住民が不公平感を増大させた。それら一部住民は自分らも含めた全面地下化を要求したが、技術的に不可能との回答を公団より受け、自分達のみが不利益を被る地下化のものに対して反対するようになった。

その後、感情的なもつれから、市街化調整区域地権者との交渉は難航を極め、船橋市長の謝罪等を経た後、平成6年に防音壁、歩道橋の設置等の条件でようやく合意に至った。

7.3.7 福島西道路建設事業

(1)事業の概要

(a)施設の位置

福島西道路は、一般国道13号の改築事業として福島市の西部に位置し、福島駅を中心に放射状に伸びる道路を結ぶ延長6.4kmの道路である。

本道路は吾妻山をはじめとして周辺の美しい山並みに囲まれ、阿武隈川水系の荒川や松川と交差しながら、田園地帯、土地区画整理地区、住宅地等を通過する沿道風景豊かな道路である。

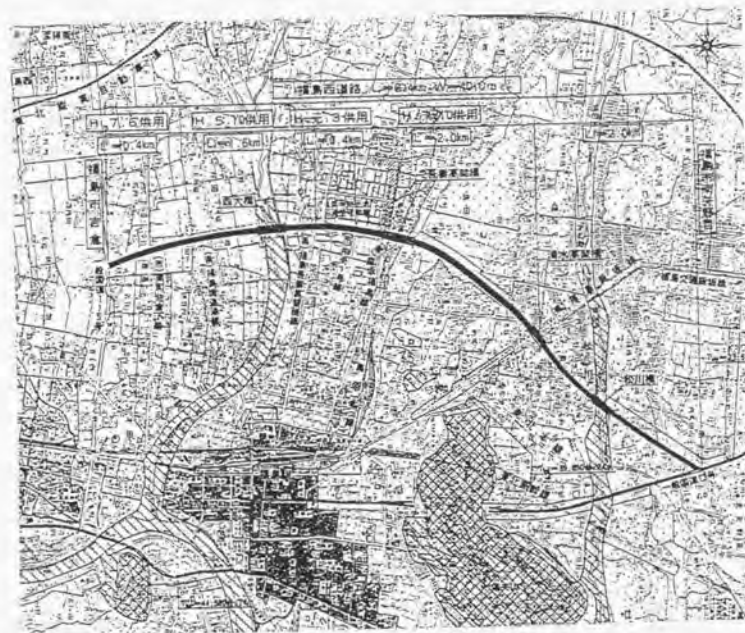


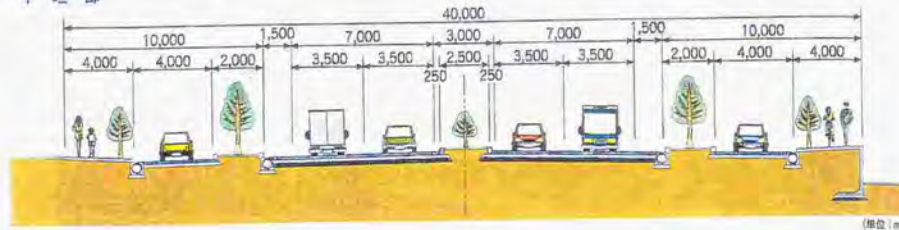
図7.29 福島西道路のルートの概況

(b)施設の構造

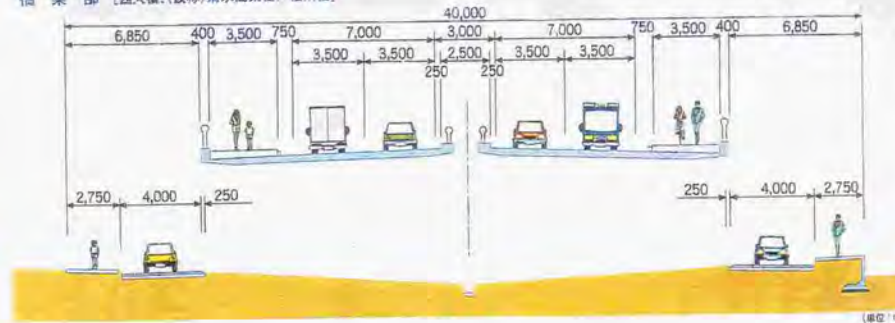
幅員は40mとなっており、片側10mの環境施設帯が設けられている。本道と側道の間には2mの空間があり、植樹を行うことで近隣への騒音を減少させている。

また、地下道、地下歩道を適当に配置することにより、信号交差点を少なくしている。

平坦部



橋梁部 [西大橋、(仮称)清水高梁橋、松川橋]



橋梁部 [仮称：西妻高梁橋]

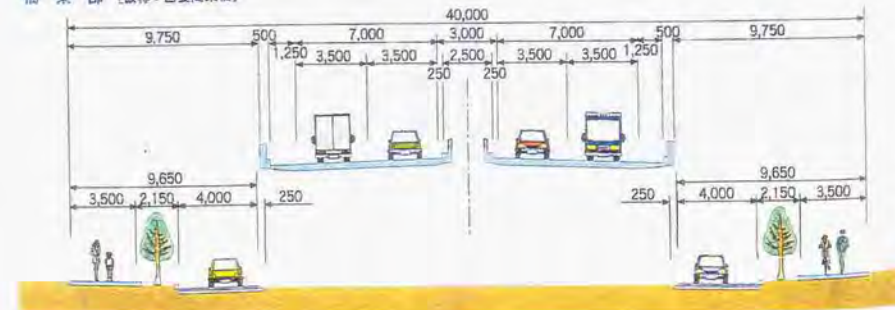


図7.30 福島西道路の道路構造

大森道と線として都市計画決定(幅員25m) s42/10/9

建設省にて計画線の調査を実施 s47/11/21

建設省、県、市にて整備連絡協議会が発足 s56~

建設省、直轄事業として採択決定(幅員40m) s57/4/1

計画幅員変更に伴う地区関係者説明会 s57/5/6

計画幅員変更に伴う地権者並びに沿道住民への説明会 s57/7/8

計画幅員変更に伴う計画案の縦覧 s57/11/5~19

福島市都市計画審議会、議決 s57/11/29

福島県都市計画地方審議会、議決 s57/12/2

地方審議会長、県知事に答申 s57/12/14

県知事、建設大臣に認可申請 s57/12/16

建設大臣認可、計画決定 s57/12/17

計画幅員変更に伴う都市計画決定手続き

図7.31 福島西道路建設事業における手続きフロー

(c)事業の意義

市内の放射状の幹線を環状につなぐことによって、幹線道路がネットワークとして有機的に機能し、交通混雑が緩和される。また、西部地区発展の軸として工業立地などを促進する役割も担っている。

(d)事業の手続きフロー

本事業の手続きフローは図7.31に示すとおりである。

(e)対象地区について

計画主体側は福島西道路をA~Fの6ゾーンに分け、それぞれのゾーンにおいて地域住民(地権者)と交渉を行った。また道路設計の際にも、各ゾーン個別に地域特性を活かした沿道風景づくりのテーマを設定している。より地域に密着した住民との交渉、及び道路設計が行われたと言える。



図7.32 福島西道路周辺地区におけるゾーン分け

(f) 事業の経緯

昭和42年、延長10.6km、幅員25mの道路として大森瀬上線が都市計画決定された。その後、昭和47年に東北自動車道IC建設に伴い、終点を北矢野目とした延長8.49kmの大森北矢野目線として計画変更決定されたが、この大森北矢野目線は旧都市計画法に準拠していたため、地域住民への説明会、公聴会等の周知措置は行われていなかった。一方、国泉市によって昭和47年～49年にわたって行われた「総合交通体系調査」の結果、この大森北矢野目線を福島都市圏における外環状道路として位置づけることが決定され、昭和57年に延長6.4km、幅員40mの福島西道路として計画変更された。一部近隣住民及び地権者等は、公聴会や環境影響評価なしに突如計画変更決定された当道路に対して反発を高め、昭和58年に福島地方裁判所に都市計画道路変更決定取消請求を提出した。しかし昭和59年の判決により原告側(住民側)の敗訴となった。その後控訴、上告したがいずれも原告側の主張は退けられた。一方、当初は反発が強かった地権者達も地域的に地権者会を結成し、組織的に計画主体と話し合いを重ねるうちに態度を軟化させるようになっていった。こうして昭和62年に工事を着手し、現在では全区間において供用されている。

(g) 当事業の市民関与に関連する法制度

① 都市計画法

昭和57年に変更、決定された当事業は(新)都市計画法に準拠するものである。よって昭和57年5月から8月にわたって地区関係者及び沿道住民への説明会が開催された(都市計画法第66条)。また、昭和

表7.7 福島西道路建設事業の関係主体

計画主体	建設省・福島県知事
地方自治体	福島市
住民団体(地区協議会)	吉倉対策協議会 仁井田対策協議会 清水地区対策協議会
住民団体(地権者会)	吉倉地区地権者会 仁井田地区地権者会 下野寺地区地権者会 笹木野地区地権者会 泉地区土地家屋所有者対策協議会 泉松南地区地権者会 北森合団地地権者会
住民団体(反対団体)	建設反対住民会議

57年11月5日～19日の2週間にわたって計画案の縦覧がなされ(都市計画法第17条1項)、その期間中700通の意見書が提出された(都市計画法第17条2項)。しかし必要があると認められるとき開催されることになっている公聴会は開催されなかった。

② 環境影響評価

環境影響評価は昭和59年8月に実施要項として閣議決定されたが、道路事業に関しては延長10km以上がその対象とされており、延長6.4kmのこの福島西道路では実施されなかった。

(h) 事業の関係主体

この事業の計画及び実施プロセスに関与したのは表7.7に示す各主体である。

(2) 各関係主体の特質

各関係主体の特質を、①主体名、②代表者、③組織の構成、④協議での位置づけ、⑤行動原理、⑥主な行動に分けて説明する。

(a) 事業者

- ① 主体名：建設省
- ② 代表者：建設大臣
- ③ 組織の構成：なし
- ④ 協議での位置づけ：計画者、工事実施者
- ⑤ 行動原理

— よりよい道路ネットワークの整備

— 質の高い道路の建設

⑥ 主張点

- 早期完成とコスト最小化
- 当初の計画通りの完成
- 沿道デザインにおいては地元の声を反映させたい

⑦主な行動

- 地区協議会、地域住民への事業説明
- 地区協議会との打ち合わせによる地元要望の聴取
- 地区協議会、懇談会での道路設計における地元意見の聴取

(b) 地方自治体

①主体名：福島市

②代表者：福島市長、市議会

③組織の構成：なし

④協議での位置づけ

- 住民との交渉の窓口
- 事業者である建設省に協力する

⑤行動原理

- 地域住民との信頼関係の構築
- 福島市のよりよい交通環境の実現

⑥主張点

- 住民への配慮と沿道の環境保全を建設省に要望
- できるだけ地元住民の要望を反映させたい

⑦主な行動

- 地区協議会、地域住民への事業説明
- 地区協議会との打ち合わせによる地元要望の聴取
- 地区協議会、懇談会での道路設計における地元意見の聴取
- 地権者の要望に添った代替地を探す
- 道路と沿線住宅地の一体的な整備

(c) 市民団体

①主体名：建設反対住民会議

②代表者：菅野悦雄

③組織の構成

- 松南第3団地互陽会
- しのぶ野第1団地親和会
- しのぶ野第2団地親和会

④協議での位置づけ：反対派

⑤行動原理：現生活環境の維持

⑥主張点

- ルートの変更
- 専門委員会の設置
- 公聴会、環境影響評価の実施
- 団地機能分割反対
- バイパス機能を有する本道路は近隣の生活環境を悪化させる

⑦主な行動

- 署名運動
- 建設省工事事務所や市への陳情
- 行政訴訟の提訴（控訴、上告）

(3) 本事業における住民組織

本事業においては各地区において連絡協議会もしくは地権者会が結成され、個別に建設省、あるいは福島市と交渉を重ねていった。これらの組織は計画反対を前面に押し出したものではなく、組織的な用地買収交渉もしくは道路構造や地下道など計画を前提とした細部の協議が中心となっていた。

一方、計画に反対する組織としては、都市計画法に基づく事業計画の縦覧が行われていた昭和57年11月に「福島市西部環状道路建設反対住民会議（以下反対住民会議）」が清水地区の住民を中心に発足し、昭和58年に計画変更取消の提訴を行った。第1審では60名の反対住民会議の住民が原告として提訴したが、昭和59年の第2審、昭和61年の最高審では12名に減少した。

(4) インタビュー結果

福島市都市計画課の担当者にインタビューした結果は以下の通りである。

(a) 住民の行動について

- 住民側との交渉の論点は地域分断と用地買収にあった
- 計画時、住民は丁度住み始めた頃だったので反発が大きかった
- 住民側は当初の計画（大森矢野目線）についても知らなかったため、そこから議論を始めなければならなかった。
- 反対運動は、一部において共産党などの外部組織と結び付いていった
- 地権者会の結成によって用地買収の基準ができた

(b) 事業者（建設省・福島市）の行動について

- 無理矢理都市計画決定した後に地域に切り込んで行ったため住民の理解を得るのに苦労した
- 残地も含めて買収したことで地権者の事業に対する理解が進んだ

一地権者の要望に出来るだけ合致するような代替地を懸命に探した事が良かった
一祭り等、イベントを開き、地域との結びつきを強くしていったことが良かった

(5)各関係主体の協議経過

各主体の行動を整理したものが、付録の表付3.7.1～3.7.3である。また、調査の結果をもとに交渉の経緯を整理したものが図7.33である。

本事案においては反対住民会議は結成直後から裁判闘争を展開した。第一審の福島地方裁判所が原告要求棄却の判決を出した昭和59年11月に建設省、福島市は説明会等の手続きを再開、それに対して反対住民会議は手続き停止を求める陳情及びルート変更を求める陳情を建設省に提出したが受け入れられなかった。その後、反対住民会議は仙台高等裁判所での審議と並行して署名運動を展開、12,000人の書名を添えて建設省及び福島市に説明会の中止、専門委員会の設置及び委員会でのルート変更の検討を求める要望書を提出したが、受け入れられなかった。その後反対住民会議は昭和61年の第2審での敗訴を受けて、最高裁判所に上訴したが昭和62年の原告棄却の判決を受け、住民側は計画変更取消要求運動を断念した。

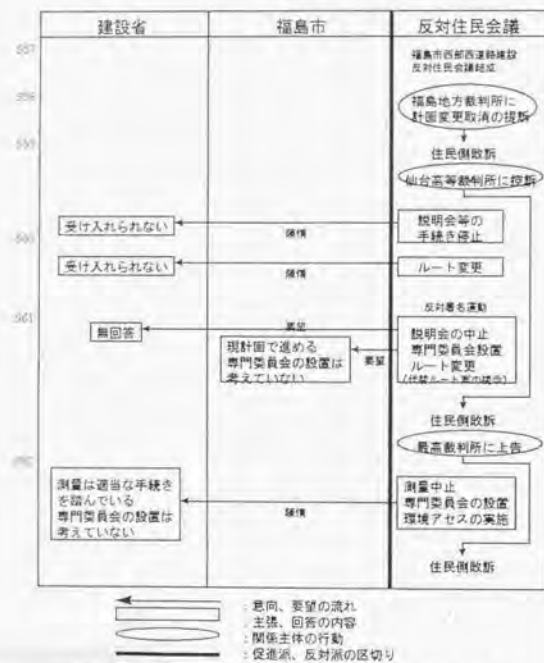


図7.33 福島西道路建設事業における関係主体の協議経過

7.3.8 柏崎刈羽原子力発電所建設事業

(1)事業の概要

(a)施設の位置

柏崎刈羽原子力発電所は新潟県の日本海に面する海岸沿いに建設された原子力発電所である。新潟県柏崎市、刈羽村にまたがる約420万 m^2 の建設用地面積を持つ。(柏崎市:約310万 m^2 , 刈羽市:約110万 m^2)



図7.34 柏崎・刈羽原子力発電所の位置

(b)施設の構造

南防波堤(2,275m)に囲まれた南側の用地に1号機～4号機が設置されており、北防波堤(780m)に囲まれた北側の用地に5号機、6号機、7号機が設置されている。各々の原子炉は日本海に面する形になっており、それぞれ取水口から冷却水を取り、南北放水口からまとめて放水される。また、周囲は緑地によって囲まれている。

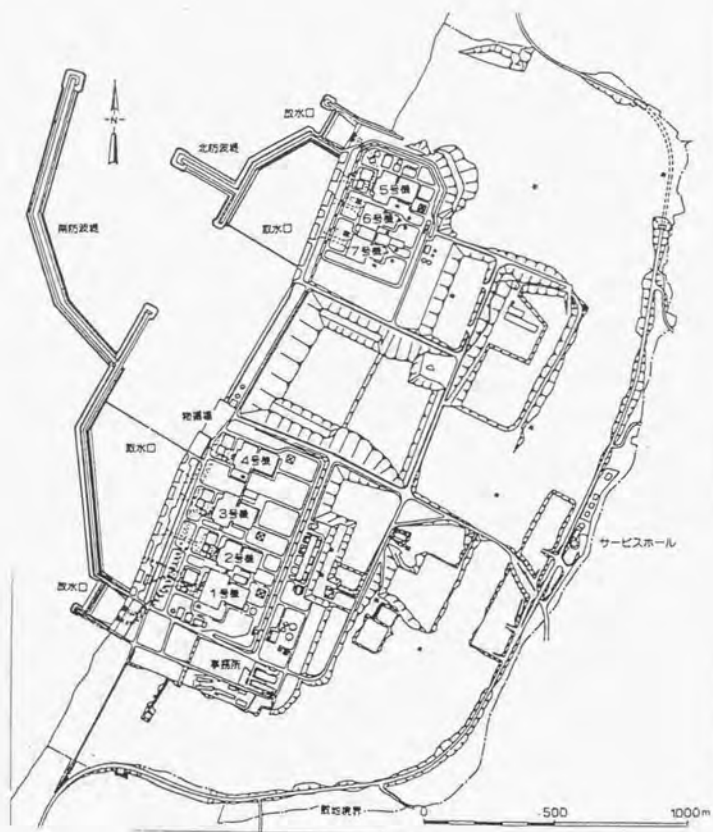


図7.35 柏崎・刈羽原子力発電所の施設配置図



図7.36a 写真7.10: 原子炉2号機の様子



図7.36b 写真7.11: 東京電力サービスホール(柏崎・刈羽原子力発電所に関する展示がある)

(c)事業の意義

柏崎市の中心から北に約10kmの位置にある面積400万 m^2 の荒浜砂丘は昭和29年に柏崎市に合併されるまで荒浜村の地積であった。海岸を走る県道にはりついたような荒浜部落の北端から大湊部落までの砂丘一帯は全く人家がなく、ただ延々と砂丘が広がっている。一度強風が吹けば県道も砂で埋まってしまい、防砂林の松の枝もすべて陸側に曲がるという不毛の地であった。

この砂丘の開発こそ住民の夢であり念願であった。そして荒浜村が柏崎市への合併条件の一つとして、そのことを強く要請していた。従って市は当然として、商工会議所をはじめ民間においても荒浜砂丘の雇用の議論は絶えず、自衛隊基地の誘致案等も提案されていた。そうした中で原子力発電所の立地をもってこの地の有効活用を図ろうとする案が出たのである。

また周辺市町村としても地域経済の振興を導くと予想される原子力発電所について、次々と誘致決議を可決した。

方東京電力は、当時高度経済成長の波に乗って年間100万kwと、需要がうなぎのぼりに上昇していたにも関わらず、年間総供給電力量が1,000万kwたらずであったため、さらなる電力の確保は急務であった。また、山梨県・神奈川県等の東京都圏西部地区に必要な電力は東京都圏東部から供給されていたのであるが、その不都合さが問題となっており、当地域へ直接供給できる電源が必要とされていた。そのような状況下において800万kwの世界最高規模の原子力発電所建設という大プロジェクトが浮上したのである。



図 7.37 写真 7.11：昭和47年当時の荒浜村の様子

(d)事業の手続きフロー

本事業の手続きフローは図7.38に示すとおりである。

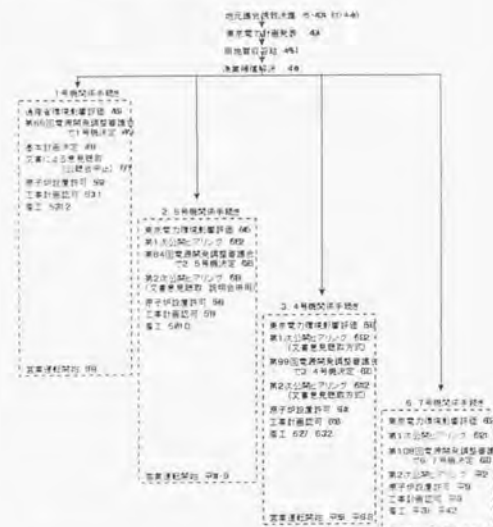


図 7.38 柏崎・刈羽原子力発電所建設事業の手続きフロー

(e)本研究の対象地区について

柏崎刈羽原子力発電所は柏崎市および刈羽市にまたがる施設であるが、その住民運動は当初、周辺地域(荒浜、宮川等)ごとにまとまって行われた。時間の経過とともに、更に遠い周辺地域へと拡大していった。漁業保証については柏崎、出雲崎漁業組合が交渉の窓口になったが、大して難航しなかった。用地買収については、地権者の大半が刈羽村にいたが、地権者連盟協議会が窓口となって交渉し、市長、村長、県議らが価格の斡旋をした事により、目立った反対運動は起こらなかった。

(f)事業の経緯

かつて不毛の地として未開のままであった荒浜の大砂丘に原子力発電誘致の決議がされたのは昭和44年の事であった。昭和45年に用地交渉が妥結、昭和49年に漁業補償が妥結した。

その一方で住民反対運動も激化していった。周辺住民を中心として、革新系市民団体、社会党、共産党、労働組合などによる、大規模な反対運動が行われた。反対運動の激化にも関わらず計画主体側の計画変更、中止は頑として行われず、その結果、反対派は団結小屋の建設等の実行使に頼るようになって来た。又、同時に訴訟などの法的手段に訴える事によって、建設を阻止しようという動向も見られるようになった。

その様な反対運動の高まりから、第1、2次公開ヒアリングの手続きが、昭和50年に内閣総理大臣の私的懇談会である原子力行政懇談会によって提言され、行われることとなった。しかし、いざ実施してみると反対派の攻撃の的となり、毎回過激な阻止行動による混乱が繰り返されたため、2、5号機の第2次公開ヒアリング、および3、4号機の第1次、2次公開ヒアリングは文書による意見聴取の方法がとられた。又、一度は沈静化したと思われた反対運動も、昭和54年のスリーマイル島原子力発電所事故や昭和61年のチェルノブイリ原子力発電所事故などの、他の原子力関連の事故や故障によって一挙に再燃するなど、一進一退の状況が長期にわたって続いた。

その様な経緯の中、現在では既に1号機から6号機までの686万kwが発電し、後続の7号機も順次完成に近づいている。平成9年には計画通り7機、821万2,000kwの世界最大級の原子力発電所が完成する。

(g) 当事業の住民関与に関連する法制度

① 環境影響評価

一 環境影響評価に関する認識了解

政府は昭和47年6月「各種公共事業に係わる環境保全対策について」を閣議了解し、特定施設の設置に際し、環境に与える影響について事前に評価することとなった。それに従い、昭和49年の6月に通産省による環境影響評価が1号機について行われた。

一 通産省の省議決定等による環境アセスメント手続き(省議アセスメント)

通産省では昭和52年の省議決定後、一定規模以上の発電所(原子力発電所は全般)を設置する電気事業者に環境アセスメントを義務づけている。環境アセスメントの具体的な手続きは以下のようになっている。

一 環境影響評価の実施

電力会社は立地地点及び発電所を中心とした半径30km以内の周辺地域の気象、水質、土壌、気象、動植物、自然景観、産業活動等について通常1年間にわたり、現況調査を行うと共に発電所の建設工事中及び運用後の影響について予測、評価を行う。

一 環境影響評価書の提出と縦覧

調査結果を環境影響評価書にまとめ通産省に提出し、その写しを関係地方公共団体に送付すると共に、地元住民への周知を図るため、速やかに対象発電所の所在する市町村等において1ヶ月縦覧する。

一 説明会の開催

説明期間中に説明会を開催することとなっているが、反対派の妨害等で開催が困難であると認められる場合には説明資料の配付等により代替できる。

一 意見書の提出

地元住民は環境保全の見地から意見のある場合は、縦覧期間及びその後2週間意見を提出することができる。電力会社は提出された意見を取りまとめ、これに見解を付して通産省に提出する。当事業においては2、5号機は昭和55年4月に、3、4号機は昭和59年9月に、6、7号機については昭和62年

6月にそれぞれ環境影響評価書が東京電力から通産省に提出された。しかし一般説明会についてはいずれの場合も、反対派の阻止行動による混乱が予想されたため中止し、新聞折り込みによる周知、ミニ説明会の多数開催により代替された。

② 公開ヒアリング制度

一 公聴会制度

原子力委員会は昭和48年5月「原子炉の設置に関わる公聴会開催要領」を発表し、公聴会の開催を行うこととした。昭和51年に1号機の設置に関する公聴会が企画されたが、開催要領について反対派と調整がつかず、地元開催は実現されなかった。その代替として、文書で意見が聴取され、540通が提出された。

一 公開ヒアリング制度

昭和50年3月に設置された原子力懇談会において「原子力行政の改革、強化に関する意見」がまとめられ、公開ヒアリングが開催されることになった。

一 第1次公開ヒアリング

主催者 : 通商産業省

説明者 : 原子力発電所設置者

議題 : 原子力発電所の設置に関わる諸問題

開催時期 : 電源開発調整審議会前

柏崎刈羽2、5号機についての第1次公開ヒアリングは昭和55年12月に開催されたが、反対派約6,000人が前夜から開催阻止行動を取った。3、4号機については昭和59年12月に文書によって意見が聴取された(平成7年3月の時点で唯一の事例)。6、7号機については昭和62年11月に新潟県庁において開催されたが、この時も反対派は多数で抗議行動を取った。

一 第2次公開ヒアリング

主催者 : 原子力安全委員会

説明者 : 通商産業省

議題 : 当該原子力発電所の固有の安全性

開催時期 : 通産省による安全審査終了後

柏崎刈羽2、5号機についての第2次公開ヒアリングは第1次公開ヒアリング時の

混乱の再発が危惧されたため、文書による意見聴取と小説明会の併用方式が取られた(平成7年3月の時点で唯一の事例)。3、4号機については第1次公開ヒアリングと同様に、混乱を避けるため文書による意見聴取方式となった(平成7年3月の時点で唯一の事例)。6、7号機については新潟県庁において開催されたが、この時、約3,000人の反対派によってデモ行進が行われた。

③電源三法

電源三法と呼ばれる発電用施設周辺地域整備法、電源開発促進税法、電源開発促進対策特別会計法は電気の安定供給の確保が国民生活と経済活動にとってきわめて重要であるので、地元住民の理解と協力のもとに発電所の建設を円滑に進め得るよう、昭和49年6月に制定された。これらの法律は直接住民関与を規定するものではないが、電源立地促進対策交付金による公共用施設の整備などによって原子力発電所に対する住民の理解が深まるものと思われる。柏崎刈羽原子力発電所においても1号機から7号機まで全機に対して適用され、住民側の発電所に対する理解を促進させた。

(h)事業の関係主体

この事業の計画及び実施プロセスに関係したのは表7.8に示す各主体である。

表7.8 柏崎刈羽原子力発電所建設事業における関係主体

1)計画事業主体	東京電力
2)地方自治体	柏崎市、刈羽村
3)住民団体(反対派)	原子力発電所反対市民会議 柏崎地区労働組合協議会 守る会連合 原発反対同盟
4)住民団体(推進派)	柏崎刈羽原子力発電所誘致対策協議会 柏崎刈羽原発推進団体連絡協議会 原子力発電所の建設と地域開発を推進する会(推進する会) 新潟県を豊かにする会(豊かにする会)

(2)各関係主体の特質

(a)事業者

- ①主体名：東京電力
- ②代表者：東京電力(株)社長など
- ③組織の構成：なし
- ④協議での位置付け：計画者・工事実施者
- ⑤行動原理：電力の安定供給
- ⑥主張点
 - 当初の計画通りの建設
 - 安全な原子力発電所の建設
 - 住民とのスムーズな合意形成
- ⑦主な行動
 - 環境影響評価の実施(2～7号機)
 - 反対派住民との協議
 - 原子力発電所のPR

(b)地方自治体

- ①主体名：新潟県
- ②代表者：新潟県知事、新潟県議会
- ③組織の構成
 - 自民、民社、公明系議員は賛成
 - 社会、共産系議員は反対
- ④協議での位置付け：東京電力、市、村に協力する
- ⑤行動原理
 - 地域産業の振興、地域開発の促進
 - 日本国民へのエネルギーの安定供給に対する貢献
- ⑥主張点：安全な原発の平和利用
- ⑦主な行動
 - 地盤地質、原発の平和利用等の調査とそのPR
 - 公有水面埋立、保安林解除等の許認可
 - 環境に対する影響の監視

(b)地方自治体

1)柏崎市

- ①主体名：柏崎市
- ②代表者：市長、市議会
- ③組織の構成
 - 自民、民社、公明系議員は賛成
 - 社会、共産系議員は反対
- ④協議での位置付け：原子力発電所の建設推進
- ⑤行動原理
 - 地域産業の振興、地域開発の促進
 - 日本国民へのエネルギーの安定供給に対する貢献
- ⑥主張点
 - 安全な原発の平和利用
 - 当初の計画通りの建設
- ⑦主な行動
 - 反対派との協議

- 一 原発平和利用のPR
- 一 反対派に対する訴訟

2) 刈羽村

- ① 主体名：刈羽村
- ② 代表者：村長、村議会
- ③ 組織の構成：なし
- ④ 協議での位置付け：原子力発電所の建設推進
- ⑤ 行動原理
 - 一 地域産業の振興、地域開発の促進
 - 一 日本国民へのエネルギーの安定供給に対する貢献
- ⑥ 主張点：安全な原発の平和利用
- ⑦ 主な行動
 - 一 市との連携
 - 一 原発平和利用のPR

(c) 市民団体（推進派）

推進派の市民団体は表7.9のように整理できる

(d) 市民団体（反対派）

反対派の市民団体は表7.10のように整理できる。

表7.9 市民団体（推進派）の主体名・発足年度および構成

主体名	発足年度(誘致決議年度)	構成
柏崎刈羽総合開発促進協議会(促進協)	昭和43年11月9日	代表が柏崎市長の官民一体の組織
柏崎商工会議所	昭和44年3月6日	
柏崎刈羽原子力発電所誘致対策協議会(対策協)	昭和44年6月10日	代表世話人が柏崎市長、構成は促進協メンバー
柏崎地区同盟	昭和44年6月20日	促進協メンバー、周辺役員、柏崎地区同盟会議、小中学校町会、PTA
青年会議所	昭和46年9月10日	
原子力発電所の建設と地域開発を推進する会(推進する会)	昭和47年8月12日	柏崎市内の青年実業家と青年会議所メンバー
刈羽村地域開発を促進する会	昭和48年2月	刈羽村住民
荒浜をよくする会	昭和49年5月	荒浜地区住民
新潟県を豊かにする会	昭和51年2月14日	会長、小林力三、商工会議所メンバーが中心
原発推進団体連絡協議会	昭和51年6月7日	推進27団体が結成

表7.10 市民団体（反対派）の概要

主体名	守る会連合	原発反対同盟	柏崎地区労働組合協議会
代表者	荒川地区在住の市議会議員(社会クラブ) 芳川広一		
組織の構成	荒川、宮川、刈羽、新屋敷、椎谷、大洲、西元寺、正明寺、大塚、赤田北方、各地区の住民によって構成された守る会の連合組織。労働組合の青年部中心	地区労働組合青年部、左派の活動家(官公労中心)	元原子力発電所市民会議、柏崎地区労働組合員
協議での位置付け	原発反対地元3団体		
行動原理(地域住民)	補償が不十分であると思う 放射能汚染や地質地盤等、安全面で不安がある 温排水等が地域環境に多大な悪影響を与える 周辺地域の多くの人が反対している 施設によって供給される電力を消費するのは首都圏の人である		
行動原理(社会、共産党系反対派)	反対派住民の党への支持を取り付ける 原発反対が党の方針になっている(非核三原則の遵守等の理由)		
主張点(地域住民)	補償が十分でない 放射能汚染等によって周辺住民に悪影響を与える 原発から排出される温排水が地域水域に多大な悪影響を与える 住民による公開討論会や住民投票をするべきである		
主張点(社会、共産党系反対派)	原発絶対反対		
主な行動	抗議集会、デモ、市長、知事等との交渉、チラシ、縦り込み等による反対運動、学習講演会、委員会、議会等の実力阻止		

③ 本事業における住民組織

柏崎市議会に原子力発電所誘致研究委員会が発足した昭和43年3月の翌月、「原子力発電所反対市民会議(以下反対市民会議)」が発足し、反対運動が始まった。組織構成は柏崎地区労働組合協議会を中心に革新系市民団体、社会党、共産党、総評系組織労働者等で、数千人の会員を持つ大組織であった。発足後、新潟県、柏崎市への反対申し入れ、東京電力との交渉、抗議活動等を繰り返したが、構成団体が多く意思統一も容易でなく、機敏な行動に事欠き、また地元住民中心の組織ではなかったため反対の熱意が薄く次第に有名無実化していった。

昭和44年10月に荒浜に「原発反対荒浜を守る会」が発足した。住民を構成員とする地域組織であり、発電所予定地に最も近く、しかも戸数が一番多い荒浜集落に結成された。これが地域組織のはじまりであり、これを契機に宮川、刈羽、新屋敷、椎谷、大洲、西元寺、正明寺、大塚、赤田北方、信濃川と次々守る会が誕生し、これらの連合体として「原発反対守る会連合(以下守る会連合)」が結成された。この時期、デモや集会等の恣意行動が頻発するようになり、多人数の組織が効果的になっていったこと、また大規模

な集会在共同で開催されることで他地区の反対派と知り合う機会が増えていったことが、守る会連合の規模拡大に繋がっていったものと思われる。

さらに昭和45年1月、「原発反対同盟(以下反対同盟)」が旗揚げし、地区労働組合青年部の血気盛んな若者たちが結集、会長に守る会連合会長の芳川氏が選任された。

守る会連合、反対同盟が結成されると反対市民会議の影が次第に薄れ、これに変わるものとして同組織の主力をなしていた柏崎地苦労働組合協議会(以下地区労)が全面に出て、守る会連合、反対同盟と手を組んで多彩な運動を展開した。

地区労、守る会連合、反対同盟の三者を称して「原発反対地元三団体」と言い、中央の社会党で原発容認決議がなされた現在においても、なお根強い反対運動を展開している。

また、昭和52年8月には「柏崎巻原子力発電所設置反対県民共闘会議(以下県民共闘会議)」が発足した。県民共闘会議は全県的な組織であり、柏崎原子力発電所並びに巻町原子力発電所の反対を訴えた。守る会会員等で構成されており、県評が中心となって運営されていた。この組織は柏崎刈羽原子力発電所2、5号機、公開ヒアリング時に経済的な側面から反対派が一致団結する必要があったため結成され、その運動

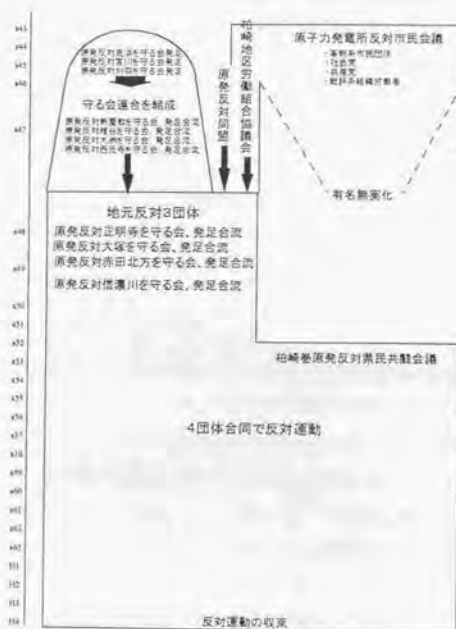


図7.39 柏崎・刈羽原子力発電所建設事業における反対住民団体の変容

は中央の組織を巻き込んで全国的な規模で行われた。県民共闘会議も原発反対地元三団体と結び付いて共同で反対運動を展開していった。

これらの反対組織は地元住民中心のため反対の熱意が大きかったこと、守る会連合と反対同盟の指導者が同じなため複数の組織のスタンスが統一されたこと、政治闘争的な盛り上がりを見せていったことなどから、大組織であるにもかかわらず20年近く分裂、衰退することはなかった。

しかし、建設に関する手続きが次々進行し、裁判闘争にも決着がつくにつれ反対運動の対象となる事柄がなくなり、昭和から平成になると運動は次第に収束していった。

(4)インタビュー結果

東京電力の担当者にインタビューした結果は以下の通りである。

(a)住民の行動について

- 高齢者は地域の首長(市長等)に信頼を寄せる。
- 地権者会は価格交渉の面で公平がはかれるためよかった。
- 地元では町内会も賛成派と反対派に分裂し、刈り入れ等の共同作業に支障を及ぼす程、感情的対立が続いた。
- 地元反対三団体の運動は反対に当たってのテーマが事実上なくなると縮小していった。
- はじめは革マル等の過激派に流された地域住民も小林市長の地域の問題は地域で解決しようとする姿勢に影響を受け、別々に反対運動を行うようになった。(過激派は地域にとけこめなかった)
- 反対派はしっかりとした指導者を持っていたため思慮的な行動をとれた。
- 地域住民としては東京電力をよそ者として警戒する傾向があった。

(b)事業者(建設省・福島市)の行動について

- 市議会は東京電力の行政への介入を懸念した。そのため東京電力としては住民の代替要求(道路、学校の建設等)には応じなかった。
- 市長は安全面での管理の徹底のみを東京電力に要求し、住民との交渉は主に市が行った。
- 反対派住民としても柏崎市長であった小林治助氏を信頼するようになり、徐々に賛成へと変わっていった。
- ある程度の賛成の感触が得られたときには手続き等を強行した。(全員賛成は不可能)

(5)各関係主体の協議経過

東京電力が柏崎市、刈羽村等の誘致決議を受け、原子力発電所建設計画を決定、公表したのは昭和44年の事であるがその直後に反対団体は結成され、運動を開始した。当初から建設反対を唱えた地元反対三団体は、原発反対の請願を刈羽村に提出したり(刈羽村は不採択)、署名運動を行ったりした。また、反対派が多勢を占めるようになってきた荒浜町内会においても、柏崎市長、市議会の自重要請にも関わらず昭和

47年7月に住民投票を強行、反対派が圧勝するという結果となった。そのような地元住民による反対運動の盛り上がりによって、県知事が「国が安全確認をするまで建設に関わる県の許可は行わない」という確約書を反対派住民に渡した一幕もあった。

昭和48年には地元住民が建設地域内の里道に関する権利を主張、里道の地積は刈羽村にあるとする柏崎市と真向から対立した。また、1号機の設置決定権を持つ電源開発調整委員会の開催にも強く反対した。

昭和49年に和光大教授が「地盤は劣悪であり豆腐、こんにやくの類である」とであると発言したことに端を発した地質地盤論争に関しては柏崎市も反対派に大幅譲歩し、東京電力に申請を保留するよう申し入れた。結局翌年に県が調査結果を出したことを受けて申請保留の解除をし、一応の決着はついたが、現在に至っても反対派の主張点となっている。

昭和51年に開催される予定であった1号機の公聴会についても地元反対三団体は猛反発、単なる手続きとしての公聴会は中止して、住民投票等、住民意見の採用し得る手続きを要求した。そのため知事は公聴会の開催を断念、史上初の文書形式を採用に至った。

その後は、建設に関わる諸手続きが大きな争点となってきた。建設予定地の荒浜には市有地が存在し、東京電力に売却する手続きが必要であったが、反対派はその売却反対の抗議活動を行った。反対派が実力阻止しようとしたため機動隊も導入された臨時市議会であったが、賛成多数で売却決議がなされた。次の争点は県の保安林指定の解除に関わる手続きであった。反対派は機動隊の導入された聴聞会をボイコットすることで抵抗したが、県は正当に手続きが終了したとして保安林指定を解除した。反対派はこれを不服とし、新潟地方裁判所に保安林解除取消訴訟(共有地訴訟)を起こした。また市議会における公有水面埋立に関する決議もその他と同様に反対派の抵抗を受けたが昭和53年12月に埋め立て決議がなされた。

そうした中で反対運動はより大規模かつ過激になり、昭和55年に開かれた2、5号機の公開ヒアリングにおいては約6,000人の反対派が前夜から開催阻止運動を行った。

一方、反対派が建設予定敷地内に建設した団結小屋、浜茶屋は手続きが進行するに従い、早急に解決が求められるようになった。昭和52年に反対派荒浜住民が行った団結小屋等の建物登記申請は法務省により却下されたが、住民側は新潟地方裁判所にその申請却下に対しての行政訴訟提訴を行った。昭和55年3月の判決は団結小屋の却下は適法、浜茶屋は違法とする、住民、行政両方の「痛み分け」判決であったため、双方が東京高等裁判所に控訴した。審議の途中、東京電力は土地明け渡しの仮処分を新潟地方裁判所に申請、仮処分が決定された昭和56年に団結小屋、浜茶屋は強制撤去された。しかしその後反対派住民は再び団結小屋等を建設、業を煮やした柏崎市は団結小屋、浜茶屋の強制撤去提訴を行った。審理は共有地訴訟と併合審理となったが平成2年の判決で住民側の全面敗訴となった。その当時においては反対運動も末期となっていたため、反対派住民は自ら小屋等を取り壊し、上告は行わなかった。

原子炉の運転に向け、昭和58年に東京電力、新潟県、柏崎市、刈羽村で安全協定が結ばれたが、地元反対三団体はその内容を企業よりであるとして反対した。また、昭和59年に柏崎市は防災計画を定めた

事に対し、反対三団体は住民をも含めた防災計画にするよう市に要求したが市は現実的に無理であるとして対象を関係職員に限定した。

昭和62年に開催された6、7号機第1次ヒアリングが事実上最後の大きな反対運動の場となり、反対三団体、県民共闘会議等は3,000人で抗議活動を行った。その後は燃料の搬入に伴った抗議活動が現在でも小規模ながら継続している。

以上が主な経過であるが、当初の頃から平成2年末までの22年間における反対派の集会、デモ、現地行動、対東京電力、対国県交渉の延回数約470回、参加延べ人数約12,800人。講演会、学習会の開催は84回、参加延べ人数約6,700人となっている。

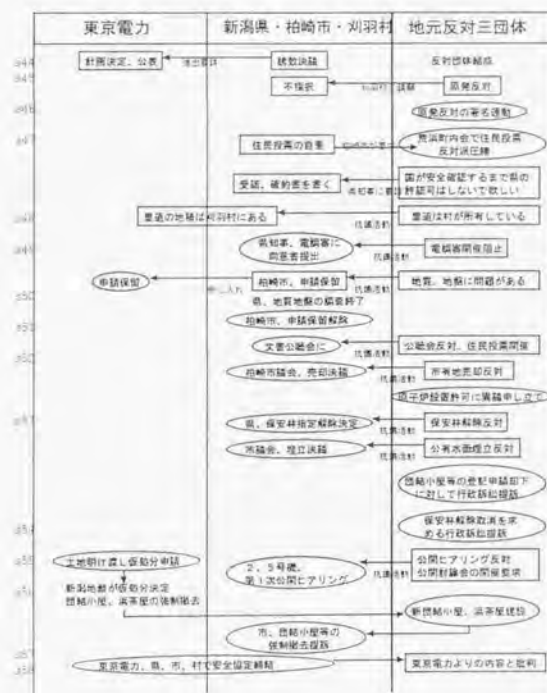




表7.11 事業者による市民関与への積極性の時間的変容のパターン分類

事業者 パターン	交渉 初期	反対活動 高揚期	交渉 末期	該当 事例
終始積極型	積極	積極	積極	要町通り
終始消極型	消極	消極	消極	北陸新幹線 柏崎・刈羽原発 福島西道路
途中転換型	消極	消極→積極	積極	東葉高速鉄道 北総開発鉄道 東京外郭環状道路 目黒清瀬工場

強引に終了させたのではなく、そうせざるを得ない環境条件にあったといえることができるであろう。

(c) 途中転換型

このパターンでは、事業者は、初期段階においては市民との関わりに対してさほど積極的な行動をとらないが、次第に反対活動が活発化してくるのにしたがって、市民に積極的に関与していくという経緯をとるものである。このパターンの属する事例は、かなり多かった。ここでは、北総開発鉄道の事例をもとにその様子を示すこととする。

事業者である北総開発鉄道(株)と日本鉄道建設公団は、1973年にルート並びに構造(高架構造)を決定したが、葛飾区の地元住民が事業に反対し、地下化と新駅設置を要望した(1974年)。しかし、事業者は、技術的に構造を地下化することは不可能であると反論し、そのまま、1982年には工事施工認可を受けた。これに対し反対住民側は、それまでほとんど目立った反対活動を行っていなかったが、工事認可されてから1983年9月以降、反対活動を活発化させ、事業者による地元説明会において高架反対あるいは高架に対する厳しい条件を要求するなどの要求を激しく行うようになった(1987年頃から)。事業者はその後も地元説明会などを行うものの、地元住民からの要望を聞き入れずに手続きを進めていたが、合意形成に予想以上の時間がかかることに気づき、当初計画通りの工事完成を断念、運輸省へ工事完成期限の延長を申請した(1988年3月。工事完成期限が3年間延長されることで認可された)。この後は、事業者は地元議員や住民、葛飾区等を含めた北総線環境問題連絡調整委員会を開催(第1回は1988年5月。以後、1992年1月まで計14回開催された。)して計画内容に関して綿密に交渉を行い、代替公園に関して協定締結(1989年5月)、環境対策内容を協議(対策内容の決定は1990年3月)、部分構造、付属施設の内容決定(1990年6月)等を経て、1991年3月に全線が開業し、交渉は終了した。

北総開発鉄道の事例では、1988年の工事完成期限の延長を決定するまでは、事業者は時間的制約から市民との関わりに積極的になることができなかったが、それ以降は十分に話し合いに時間をかけることで合意を形成していったことがわかる。

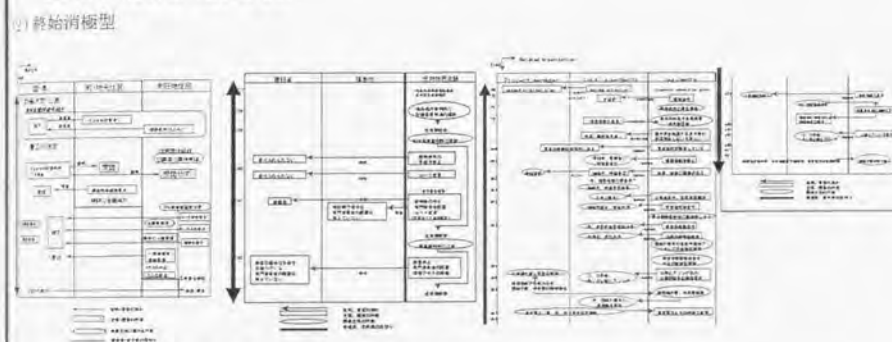
(2) 事業者の市民関与に対する積極性の決定要因

ここでは、各事例の分析より事業者の市民関与に対する積極性を決定する要因に関する分析を行うこと

(1) 終始積極型



(2) 終始消極型



(3) 途中転換型

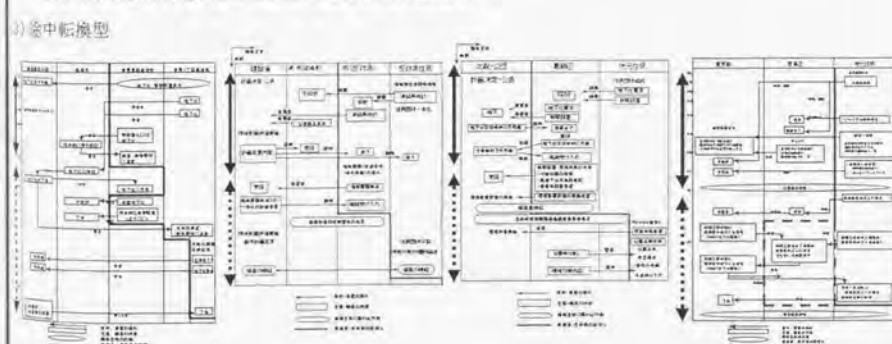


図7.41 各事例における事業者の市民関与への積極性の時間的変容のパターン分類

図7.41 各事例における事業者の市民関与への積極性の時間的変容のパターン分類

とする。

(a)法制度の要請レベルと市民関与レベル

都市計画法では、都市計画事業の施行にあたっては、『自己が施行する都市計画事業の概要について、事業地及びその附近地の住民に説明し、これらの者から意見を聴取する等の措置を講ずることにより、事業の施行についてこれらの者の協力が得られるように努めなければならない。』（都計法六十六条）と定められている。しかし、これはあくまでも努力規定であることや、どの程度の「協力が得られる」まで行うべきかが記されていない。したがって、事業者によっては十分な市民関与レベルを提供しないこともありうる。

福島西道路の事例では、事業者である建設省は、周辺住民に対して説明会は実施した（1982年～1988年。都市計画決定までに地区代表者（町会長、区長、自治振興協議会委員等）に対して説明会を実施した後に、関係地権者等に対しても合計9回にわたって説明会を開催している。）ものの、公聴会を実施しなかった。本事業は、都市計画事業であるので、都市計画法上は必要に応じてのみ公聴会を開催することになっており、公聴会を実施しないことは違法ではない。これは、対象とする地域の人口密度が比較的低く、区間延長も短いことから公聴会を実施する必要がないであろうという事業者の判断の結果と思われるが、周辺住民からすれば、不誠実な事業者であるとの印象を持ったとしても不思議ではない。実際、その後の訴訟においては、反対市民らは事業者による手続の瑕疵を争っている（福島地方裁判所、仙台高等裁判所、最高裁）。また、都市計画決定される直前に実施された説明会（1982年11月）においては、周辺住民らは反対の意志を表明して会自体が流会になっていたにもかかわらず、事業者が計画決定手続きを進めた。以上の一連の事業者による反対市民への対応は、最高裁で原告である反対住民らが敗訴するまで続いた。この事業の担当者は筆者らのヒヤリングに対し、「事業採択を、今から思えば、いわば事務的に決めてしまったため、地元から反対運動や訴訟が起こった可能性が高い」と述べている。

このように、関連する法制度が、事業者の裁量による計画手続の決定を容認しているケースでは、事業者のとり手続が、周辺の市民の要望する手続とは必ずしも一致しないことが判明した。これは、事業者は必要最低限の手続を事務的に行おうというインセンティブが働くためであると考えられる。

(b)事業者の属性と市民関与に対する積極性

インフラ整備事業者は、当該事業のみならず、その後もさらなる事業をスムーズに進めていくためには、

表7.12 事業者の考える市民関与のメリット・デメリット

	メリット	デメリット
当該事業内	住民の意見の十分な反映 多住民の同意の獲得	地域エゴの噴出 協議期間の長期化 計画側の無責任と誤解される
以後の事業	住民との信頼関係の構築 良いreputationの獲得	地域エゴの噴出 インフラ整備の慢性的な遅延 インフラ整備のインセンティブ低下

※事業者へのヒヤリングをもとに作成

表7.13 調査事例における事業者の属性と行動パターン

事例名	事業主体	事業者のタイプ	事業者の行動パターン
柏崎刈羽原発	東京電力	広域型	終始消極
北総開発鉄道	北総	地域型	途中転換
外環道	建設省	広域型	途中転換
北陸新幹線	運輸省	広域型	終始消極
東葉高速鉄道	東葉高速	地域型	途中転換
要町通り	東京都	地域型	終始積極
目黒清掃工場	東京都	地域型	途中転換
福島西道路	建設省	広域型	終始消極

中長期的に見て市民からのreputationを獲得していく必要があると思われる。実際、事業者に対するヒヤリングの結果から、市民関与を実施することによるメリットとデメリットとを整理すると表7.12のようになる。

ここより、地方自治体は同一の地域で何度も事業を行うため、市民からの支持なくしては事業が進められないので、市民関与に積極的にならざるを得ない一方で、相対的に広範囲で事業を展開している事業者は必ずしも市民との関わりを持つインセンティブが高くないことが予想される。また、建設省や運輸省のように全国各地において直轄で事業を進めている公的機関が事業者の場合には、担当者が2～3年程度で転勤することが多いために、地元市民と交流を十分に行うことができないことも大きな問題の一つと考えられる。実際、今回調査した事例の中においても、全国規模で展開する組織が事業者の場合には、結局はより下位の地元自治体が地元自治体と直接的な折衝を行わざるを得ないのが実態である。

今回調査した事例に関して、事業者の事業対象範囲による属性タイプ（地域型と広域型）と市民関与に対する行動パターンとの関係を示したものが表7.13である。ここで、属性タイプは、原則的に事業者が複数の都道府県において活動する場合には「広域型」、特定の都道府県内で活動する場合には「地域型」と定義した。ただし、北総開発鉄道の事例では、東京都と千葉県との2都県にまたがって営業を行っているが、施設が境界付近に立地していることを鑑み、地域型と分類した。これより、終始消極型の行動をとる事業者は広域型が多いことがわかり、先の予想はある程度成立することがわかる。

(c)金銭的、時間的制約と市民関与への積極性

市民関与の手続を行うための予算が不足していたり、事業完了時期に関する制約が厳しいときには、事業者の提供する市民関与レベルが低くなる。

例えば、福島西道路の事例で、市民との関わりを行うための予算的措置がなされてからは積極的に市民関与がなされるようになったことは、予算的な制約が事業者の市民関与レベル決定行動に影響を及ぼしていることを示している。また、北陸新幹線の事例では、1998年に実施される冬季オリンピックに間に合わせる事が大きな制約条件であったと思われるが、このことは事業者が市民関与に積極的になれなかった理由の一つであると思われる。

(1) 反対市民の組織化行動

まず反対活動初期の段階では、反対市民は地元の地縁的な組織、例えば町内会等の小規模な組織に参加する。これは、関連する情報の入手・交換ができること、地元の組織が最も身近であり参加に対する抵抗が低いこと、さらに近所の住民同士は、互いに利害が一致していることが多いことから、共通利害と共通意識を持ちやすいことが理由であると考えられる。この時点においてはまだ、地域間でのつながりはあまり強くない。特に、鉄道や道路では、インフラの形状が線状であるために、各地域が互いに離れていることが多く、容易に地域間のつながりを持つことが出来ない傾向にある。初期の段階では、まだ反対市民組織が零細であり、事業者との非公式な個別交渉にも比較的積極的に応じる。

しばらく時間が経過し、事業者側が反対市民の不満に対して十分な対応をしないまま、計画決定に踏み切ろうとするときには、各地域の反対市民組織は、次第に地域を横断して情報のやりとりを行うようになり、大規模な組織へと合体していく。これは、反対市民がさらに多くの情報入手・交換できるというメリットがあるだけでなく、人数を増加させることによって事業者に対する説得力を高めることができるためである。ただし、組織の拡大は同時に、情報伝達のためのコストも増大させるために、構成員の負担の増大を招くことにもなる。また、個々の地域の主張の共通集合が、反対組織全体の代表的な主張となっていくため、主張の内容がどんどん抽象的・教条的な内容になっていかざるを得ない。さらに、この時期には、しばしば外部の直接には事業に関係のない組織（政治組織、革新的な労働組合、環境保護団体など）が介入して、争点が当事者の利害に直接関わる主張からずれていく。反対市民組織が地域横断的な組織となり、大規模化してしまった後では、多くの場合、交渉は膠着状態に陥る。事業者や地方自治体などとの非公式な交渉が引き続き行われることはあっても、論点自体がかみ合わないことが多く、結論が出ないまま時間がどんどん経過していつてしまうケースが多い。ただし、事業者側が市民の圧力に折れて、彼らの主張の一部を聞き入れるケースも少ないながら見られ、こうした場合には、互いに協定を締結することで一気に解決にいたることもある。

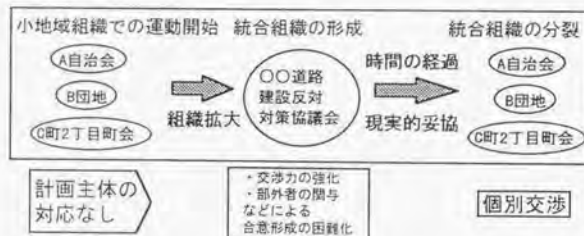


図7.42 市民組織の時間的変容の模式図

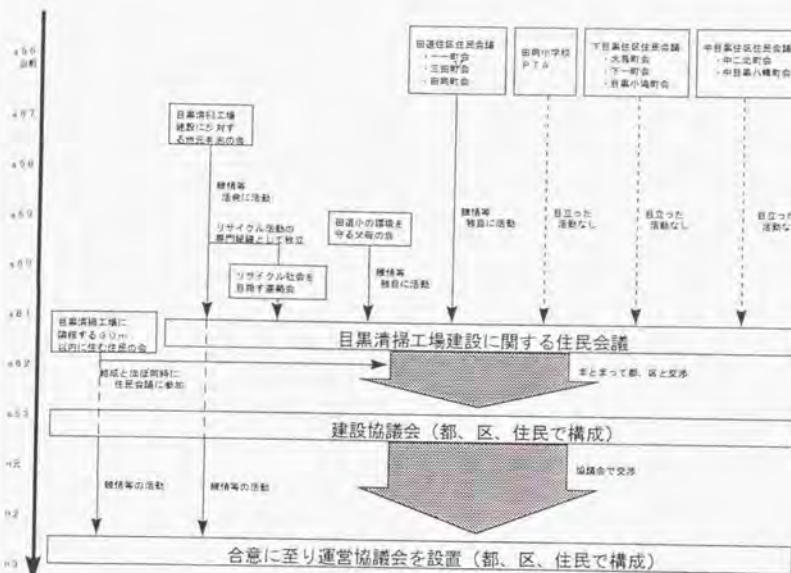


図7.43 目黒清掃工場建設事業における反対住民組織の変容

交渉の膠着状態が長期間続くときには、次第に反対市民組織が自然解体し、個別利害に関わる交渉に留まらざるようになる。これは、一部の市民を除けば、職業的に反対活動を行っているわけではないから、時間的・金銭的・精神的な制約から断念せざるを得なくなるという側面と、組織全体としての教条的な主張と各市民の妥協可能な個々の主張との間に大きな乖離が生じたときに、組織に所属する意義が薄れてしまうという側面とがあるためと考えられる。

最後には、個別の交渉によって合意が得られ、反対活動は終末を迎えることとなる。

②反対方法の時間的变化

まず、一般的に反対市民が事業に対して反対の意志を表明する方法としては、次の3つが挙げられる。

①関連手続法令上の手続き（説明会、公聴会、意見聴取、裁判など）に従って論理をベースとして交渉を行うもの

2. 関連する手続法令上の手続とは別に、個別に非公式の交渉を論理ベースで行うもの

脅迫や暴力行使などによって非論理的な主張を行うことによって、相手の妥協を引き出そうとするもの
事例調査によれば、大半の事例において、まず計画が決定されるまでの段階では、市民は、主に①の方
法を用いている。また、事業者によって非公式の交渉を求められたときには、それに応じて②の方法も併

用している。

ところが、それでも計画が変更されずに決定されてしまった場合には、市民は、裁判に訴える（例えば福島西道路の事例）か、条件闘争に向かう（例えば東葉高速鉄道の事例）か、あるいは裁判と同時に実力行使によって手続を阻止する（例えば北陸新幹線の事例）かのいずれかの選択を行う。いずれの方法を選択するかは、外部者の介入の有無や市民関与レベルの程度に影響されると思われる。

まず、事業者側に何らかの関連法令上の瑕疵があると反対市民側が確信しており、かつ外部からの支援活動者の少ないときには、①の方法、つまり裁判に訴える傾向にあると思われる。一方、法令的には瑕疵が認められないが、外部からの支援活動者の人数が多い場合には、③の方法を採用する傾向にある。最後に、これら以外の場合には、②の方法を採って、反対市民はより現実的な条件闘争に入る傾向にある。割合としては、条件闘争に入るケースが最も多いように思われる。

また、住民団体同士が一体化する理由としては、

i) 住民の主張力を増強することを目的とする（例えば、東京外郭環状道路建設事業）

ii) 事業者との交渉の窓口となることを目的とする（要町通り建設事業）

の2つが見られた。

(3) 反対市民の活動の激しさを決定する要因

(a) 事業者の市民関与に対する積極性と反対活動

事業者が事業に関する情報の提供を十分かつわかりやすく行わなかったり、市民を計画過程に関与させなかったりする場合には、市民は不満を感じ、反対活動を行う傾向にある。

例えば、福島西道路の事例では、反対市民（「建設反対住民会議」）は、都市計画道路変更取消の訴訟を行っているが、その主張の中には、十分な公聴会が実施されていないことに対する不満が述べられており、反対市民が事業者のとり手続をかなり重視していることがうかがえる。また、北陸新幹線の事例のように、当初は計画変更が「技術的に」不可能であると言っておきながら、実は「予算上の制約」が理由であったと主張を変更して前言を撤回したり、環境アセスメントの内容に市民が納得しないにもかかわらずそのまま手続を押し通したような事例では、市民からの強い不信の念と反発を招いている。これらは、事業者が市民との関わりに消極的なスタンスをとったことがその原因であると思われる。

だが、市民の反発にあった後に態度を変えて、市民との関わりを重視するようになった事業者は、その後比較的大きな反発を受けることなく事業を進めている。これは、事業者が反対市民の意見を十分に聞き入れて、手続的に誠実な態度を示したからと考えられる。ただし、目黒清掃工場の事例のように、事業者が、一度は反対市民との合意をある程度形成していたが、突然それまでの約束を破るような行いをした場合、反発がぶり返すこともありうる。こうした信義を欠く行為は、市民の事業者に対する、さらには行政に対する信頼を失墜させるものであり、当該事業だけでなくその後の事業に対しても悪影響を及ぼすものである。

(b) 外部からの支援と反対活動

反対市民に対する外部からの支援があったために反対活動が活発化したという事例が見られた一方で、逆に反対者がエゴイズム（個人的なわがまま）として世論などから反感を買って反対活動が鎮静化した事例も見られた。

例えば、北陸新幹線や柏崎刈羽原発の事例では、外部の自然保護団体や労働組合や、各種政党が金銭や反対活動者数、活動のノウハウについて支援をしたために反対活動がかなり激しくなったものと考えられる。まず、北陸新幹線の事例では「立木トラスト」運動が展開されたが、この運動はそれまでゴルフ場建設に対する反対運動などでは行われたことがあったが、こうした公共事業に対する反対運動において行われたのは初めてである。こうした反対活動の新たな戦術が導入されたのは、反対活動に関する専門家が反対市民団体に協力を行ったためと考えられる。また、柏崎刈羽原発の事例では、反対市民が機動隊と衝突するなどかなり過激な活動を行ったが、こうした過激な運動は、他地域からの運動家らがかなり人的あるいは戦術的なバックアップを行ったためと考えられる。（いずれも、担当者へのヒヤリングに基づく）

ただし、こうした外部からの支援は、反対のための反対を目的として行われるために、いずれの場合においても、真に事業に反対している地元住民とは次第に分離することになっていった。北陸新幹線では、外部からの支援をメインに活動する地下派が、地元のミニ派と分裂することとなったし、柏崎刈羽原発の過激な反対派は当初地元住民の支持を受けていたが、柏崎市長らの指導の下で次第に支持を失っていった。

逆に、東葉高速鉄道建設事業で事業者が行った「建設促進アクションプログラム」のように、世論に対して建設促進の関心を誘発した結果、反対活動が抑制されたという事例も見られる。このキャンペーン活動は、一部の強硬な反対地権者が用地の買収を拒否し続けたために用地取得が難航し、その解決手段として事業者が事業に直接関係ない一般市民を対象に行ったものである。

7.4.3 地元自治体による紛争調整機能とその限界

ここでは、各事例において、事業者ではなかった地元自治体の行動について整理を行う。

まず、市や町などの地元自治体は、住民にとって身近な公的機関であるため、事業者への意見提出の窓口として機能しているケースが全事例に共通して見られた。これは、自治体が行政機関としてうまく機能している状況と言えよう。

一方で、交渉プロセスにおける自治体の行動に関しては事例により差異が見られた。自治体が、事業者の提示する計画を了解しつつ住民の意見にも対応するという中立的な立場をとるときには、住民と事業者との間に立って交渉の調整役として機能するが、事業者の計画案に完全に賛同する場合や逆に反対する場合には、調整役としては機能しない。例えば、北陸新幹線の事例においては、図7.44に見られるように、事業者と地元住民の間で軽井沢町が調整役として行動したために、両者の意志疎通は比較的スムーズに行われた。これに対し、外環道の事例におけるP市のように事業者に全面的に協力するケース（図7.45の左）や、同じ事例のQ市のように多数を占める反対住民に従うケース（図7.45の右）では、事業者自身が直接、地元住民との利害調整を行わざるを得なくなり、多大な労力と時間を割く結果、事業の進捗を遅

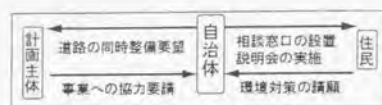


図7.44 交渉において中立的な立場をとる地方自治体の例

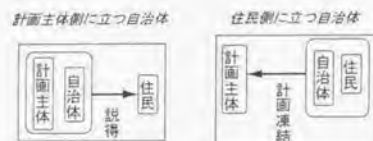


図7.45 交渉において中立的な立場をとらない地方自治体の行動の2つの例

らせている。

以上より、交渉における地元自治体の立場は、交渉の進捗に大きな影響を及ぼしていると言える。特に地元自治体の中立的な立場をとるときには、話し合いの「場」を提供できるとともに第三者として利害の調整を行うことができることから早期の紛争解決に貢献しうるものと考えられる。

7.5 事業者と反対市民との合意形成に関する分析

本節では、まず合意形成結果に関する基本的な考え方を示した上で、各事例において合意の形成過程に影響を及ぼした要因について比較、分析することとする。

7.5.1 合意形成結果の考え方

一般に、合意形成の結果と見なせるものにはいくつか考えられる。そこでここでは、(1)合意形成に要した時間、(2)交渉による計画内容あるいは反対市民の主張内容の変化、(3)反対市民の反対活動の激しさを合意形成結果を示すものとして挙げることにする。

(1)合意形成に要した時間

原則的に、合意形成のための交渉が開始された時期は、事業に対して初めて市民から反対意見が出されたときとする。合意形成とは、事業者が勝手に進める手続きではなく、市民が何らかの形で関与してこそ実現するものであることを考えれば妥当であると考えられる。また、合意形成が終了する時期は、原則的には反対市民の反対活動が終了した時期である。これについても反対住民側が事業者の提示する計画案に対して合意ができれば(あるいは妥協できれば)、反対活動を終了するであろうから妥当な定義であると思われる。

以上の原則に従って、交渉開始時期と交渉終了時期を各事例の事情を詳細に見ながら、筆者の独断によって判断した。その結果を示したものが表7.14である。なお、ここでの開始・終了時期の判断は、各事例について入手した資料と担当者へのヒヤリングに基づくものであって、その意味では精度に限度がある。例えば、反対活動の終了時期は、あくまでも資料上で判明する、あるいは担当者の記憶に残っている時期であって、たとえ筆者が判断した交渉終了時期以後に独自に反対活動を続けているような少数市民が

表7.14 交渉開始時期、交渉終了時期、交渉期間の定義

インフラ名	交渉期間 (年)	交渉開始時期	交渉終了時期
北陸新幹線	14	環境影響評価報告書案公表 (1982年)	行政代執行(1996年)
北総開発鉄道	17	区議会が要望書提出(1974 年)	京成高砂・北初富間開通 (1991年)
要町通り	11	反対住民が組織結成(1970 年)	反対組織が工事調停に調印 (1981年)
外環道	12	草加市団地住民デモ(1971 年)	外環道建設促進期成同盟発 足(1983年)
目黒清掃工場	9	都清掃局地元説明会を実施 (1982年)	操業に関する協定締結 (1991年)
東葉高速鉄道	13	船橋市地元説明会実施 (1981年)	用地買収終了(1994年)
福島西道路	5	建設反対住民会議発足 (1982年)	最高裁反対側敗訴(1987年)
柏崎刈羽原発	22	出雲漁業連合が反対声明 (1969年)	7号機着工(1991年)

いたとしても、記録・記憶に残っていない限り、その存在を正確に把握することは不可能である。

ここで定義した合意形成の時間は、反対市民によって反対活動が行われた時間と一致するものである。しかしながら、反対活動が行われた期間が必ずしも合意形成の困難さを示しているとは言い難いことに留意すべきであろう。例えば、たとえ短期間で合意が形成されている事例でも、反対市民による過激な反対活動や深刻な訴訟が行われることはありうる。また、事業の規模や施設の大きさによって関係主体の人数が異なることから、単純に交渉に要した年数を横並びで比較することはナンセンスである。(また、それを単位距離あたりで比較することもあまり意味をなさないであろう)

(2) 事業者と反対市民の主張内容の変化

計画内容に関して交渉を行う中で、事業者と市民とが主張する計画案がどのように変化したかを示したものが表7.15である。「→」は主張している内容が変化していることを、また「○」と「×」とは、それぞれ、自分の主張が相手に受け入れられたか受け入れられなかったかの結果を示している。なお、市民の項目で複数の主張が同時に存在しているのは、異なる主張を行う市民団体が複数存在していることを示している。これを見ても分かるとおり、両者はお互いの主張に合わせて徐々に提示する計画案を変更していつている。ただし、事業者側は当初の計画を基本的に変更せずに、変更するとしても詳細部にとどまっていることが多い。これは、基本的に事業者は計画の変更を忌避する傾向にあるためである。つまり、事業者は、できれば全く変更なしに当初案を貫きたいと考えているのである。また、特に鉄道や道路のような線状のインフラでは、特定の地域のみの変更は他の地域との不公平を引き起こしてしまうために、変更したくてもできないという事情があるのも事実である。

一方で、反対市民は時間の経過とともに、次第に妥協案を提示して行っている様子がうかがえる。例えば、紛争の初期においては、計画自体の中止を求めることが多いが、次第にそれが無理だとわかると、条件闘争に変更していく傾向にある。ただし、福島西道路のように、当初の主張を変更せずに裁判で決着をつけたような事例も見られる。

表7.15 事業者と反対市民の主張内容の変化

事例名	事業者	市民
北陸新幹線	初期計画案→側道建設	地下化→×→側道建設→○ ミニ新幹線化→×→在来線存続→× ミニ新幹線化→×→地下化→×→掘削シェルター化→×
北総開発鉄道	初期計画案→新駅設置・公共施設建設	地下化→×→新駅設置→×→公共施設設置・環境対策強化→○ 建設中止→×
東京外環道路	初期計画案→放水路と一体整備	建設中止→× 放水路との一体整備・環境対策強化→○
要町通り	初期計画案→緑地帯・駐輪場設置 →学校代替地提供	建設中止→×→緑地帯・駐輪場設置→○ 学校環境の確保→×→学校代替地の提供→○
目黒清掃工場	初期計画案→自区内処理限定→他地域 処理→1995年以降自区内処理限定	建設中止→×→専用道路建設・自区内処理遵守→△ 建設中止→×→規模縮小→△
東葉高速鉄道	初期計画案→一部地下化→防音壁・ 歩道橋設置	一部地下化→○ 全面地下化→×→新駅設置→× 全面地下化→×→環境対策強化→○
福島西道路	初期計画案から基本的に変更無し	ルート変更・公団会・環境アセスの実施・専門委員会設置→×
柏崎刈羽原発	当初計画案から基本的に変更無し	建設中止→×→保安林解除反対→×→公有水面埋立反対→× 公開ヒヤリング反対→×→核燃料搬入反対→×

(3) 反対市民の活動結果

調査を行った8つの事例について、反対市民の行動結果と交渉に要した期間とを示したものが表7.16である。ここでは、反対市民の活動としては、訴訟の有無ならびに訴訟以外の主な反対活動内容について取り上げている。

これより、訴訟が行われた事例では、交渉期間が長いものと短いものとの両極端に偏っていることがわかる。まず、目黒清掃工場の事例と福島西道路の事例で交渉期間が短くなっているのは、明らかに訴訟によって紛争の決着が早くついたためである。一方で、柏崎刈羽原発や北陸新幹線においては、反対市民組織によって戦略的に多数の訴訟が行われ、このことが交渉期間を長引かせることとなった。つまり、反対市民が手続きを遅延させる目的で数多くの訴訟を行うときには、交渉期間が長くなる傾向にあるが、1つ1つの訴訟にはそれほど時間がかかっているわけではなく、訴訟が少ないときには、むしろ明確に決着がついて早期に交渉が終了する傾向にあることがわかる。

表7.16 反対市民の行動と交渉期間との関係

事例名	交渉期間 (年)	訴訟	反対市民の主な 活動内容
柏崎刈羽原発	22	仮処分申請	決起集会・デモ等
北総開発鉄道	17	仮処分申請	署名運動
北陸新幹線	14	訴訟多数	立木トラスト
東葉高速鉄道	13	×	要望書提出
外環道	12	×	デモ
要町通り	11	×	陳情・請願
目黒清掃工場	9	不服審査請求	陳情・請願
福島西道路	5	最高裁	陳情・請願

7.5.2 事業の特性や時代背景と合意形成結果との関係

事業の特性や時代背景と交渉期間とを、事例間で比較しながら整理したものが、表7.17である。これより次のようなことがわかる。

(1) 事業の実施時期と交渉結果との関係

まず、要町通りの事例が除けば、1970年代に紛争のピークを迎えた事例においては、紛争が長期化する傾向にあることがわかる。これは、この時期において我が国では、大学紛争や各種社会運動が全国的に活発化して、反対活動に対して市民が積極的になっていることが原因であると思われる。要町通りの事業が比較的短期間で終了しているのは、事業者がかなり積極的に市民との関わりを進めたことと、施設の規模がかなり小規模であったことが影響しているからと考えられる。

(2) 施設周辺の人口密度と交渉結果との関係

次に、対象地域の面積と人口密度との積は、一人当たりの敷地面積がほぼ同じであると考えれば立退者

表7.17 事業の特性と交渉期間との関係

事例名	結果 交渉期間 (年)	事業特性				
		受益圏・受苦圏 の重複度	形状	人口 密度	規模 (m ²)	開始年 (年)
柏崎刈羽原発	22	分離	非線状	小	4,200	1969
北総開発鉄道	17	やや重複	線状	大	(1,300)	1974
北陸新幹線	14	かなり分離	線状	小	(7,200)	1982
東葉高速鉄道	13	やや重複	線状	中	(4,100)	1981
外環道	12	やや分離	線状	小	(346,000)	1971
要町通り	11	やや重複	線状	大	(2,000)	1970
目黒清掃工場	9	かなり重複	非線状	大	223	1982
福島西道路	5	やや重複	線状	大	(6,400)	1982

の人数を表すと思われるが、必ずしも立退者人数は紛争期間と関係がないと思われる。ただし、人口密度だけを見た場合には、人口密度の高い地域に建設された事業ほど交渉期間が短い傾向にあることがわかる。これは、まず第一に、人口密度の高い地域は都市地域であることから都市計画事業として整備されるので、手続き上での市民の関わりが充実していること、第二に、そもそも合意形成の難しいいわゆる「迷惑施設」が都市地域を避けて、非都市地域に建設される傾向があることが原因であるものと考えられる。適用された法制度の面から見れば、柏崎刈羽原発、北総開発鉄道、北陸新幹線の調査対象地域はいずれも都市計画事業の適用を受けていない一方で、福島西道路、目黒清掃工場、要町通りはいずれも都市計画事業である。

(3) 受益圏・受苦圏の重複度と交渉結果

受益圏、受苦圏は概念的には非常に明確であるが、実際にどの範囲が受益圏でどの範囲が受苦圏かを判定することはかなり困難であると同時に、さらにそれらがどの程度重複しているかを判定することは難しい。ここでは、各事業における受益圏と受苦圏を表7.18のように定義することによって、表7.17の重複

表7.18 対象事例における受益圏、受苦圏の定義

事例名	受益圏・受苦圏 の重複度	受益圏の 範囲	受苦圏の 範囲	重複度の 判定根拠
柏崎刈羽原発	分離	関東圏	柏崎市・刈羽村	受益圏と受苦圏が 完全に分離
北総開発鉄道	やや重複	沿線地域	鉄道直近	受苦者も利用の可 能性あり
北陸新幹線	かなり分離	首都圏・長野県	鉄道直近	首都圏住民が主な 利用者
東葉高速鉄道	やや重複	沿線地域	鉄道直近	受苦者も利用の可 能性あり
外環道	やや分離	首都圏・全国	沿道	首都圏横断を目的 とする人が多く利用
要町通り	やや重複	沿道地域	沿道	受苦者も利用の可 能性あり
目黒清掃工場	かなり重複	目黒区	施設周辺	受益圏が目黒区に 限定される
福島西道路	やや重複	福島市	沿道	受苦者も利用の可 能性あり

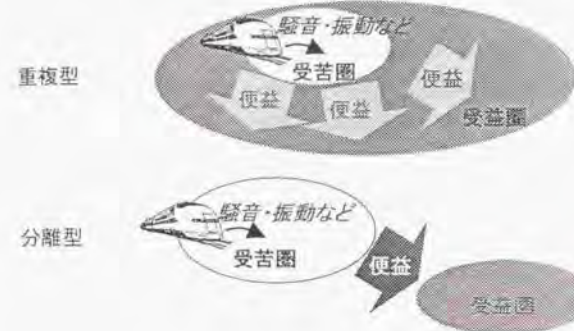


図7.46 受益圏と受苦圏の模式図

度を決定した。特に、重複度はかなり主観的な判断が含まれることが予想されるが、判断の理由についても表7.18に記した。

得られた受益圏と受苦圏との重複度を見れば、重複しない事例ほど紛争期間が長くなる傾向にあることがわかる。これは、受益圏と受苦圏とが重複し、便益を得る市民(受益者)と被害を受ける市民(受苦者)とが同一である場合は、主体内葛藤の問題となるが、受益圏と受苦圏とが分離している場合には、便益を得る市民と被害を受ける市民とが異なるための主体間対立の問題に発展しやすくなるためであると考えられる。また、受益圏が非常に広大で受益者の人数が多いときには、市民のうける1人あたりの便益が非常に小さくなって事業に対する関心が低くなるために、サイレントマジョリティを生み出すこととなる。

7.5.3 市民関与の手続きと紛争結果との関係

ここでは、市民関与の手続きが紛争結果とどのような関係があるのかについて整理することとする。

(1) 事業者の市民関与に対する積極性と紛争結果との関係

事業者の市民関与に対する対応を事業者の行動パターンとして分類したが、それらと合意形成結果との関係について整理したものが、表7.19である。

表7.19 事業者の行動パターンと合意形成結果との関係

事例名	事業者の 行動パターン	合意形成結果		
		交渉期間 (年)	訴訟	反対市民の主な 活動内容
柏崎刈羽原発	終始消極	22	仮処分申請	決起集会・デモ等
北総開発鉄道	途中転換	17	仮処分申請	署名運動
北陸新幹線	終始消極	14	訴訟多数	立木トラスト
東葉高速鉄道	途中転換	13	×	要望書提出
外環道	途中転換	12	×	デモ
要町通り	終始積極	11	×	陳情・請願
目黒清掃工場	途中転換	9	不服審査請求	陳情・請願
福島西道路	終始消極	5	最高裁	陳情・請願

これより、まず終始積極型であった要町通りの事例では、比較的紛争期間が短くなっていることがわかる。これは、事業者である東京都が市民と十分に事業に関して話し合う機会を設けたことにより、反対市民がそれほど激しい反対活動を行わなかったことが原因であると考えられる。ただし、この事例では、その話し合いの結果が最終的に事業計画に反映されたのではなく、話し合いがこじれたために途中で交渉が頓挫したことが最終的に合意形成期間を短くしたというのが実状である。

次に終始消極型であるが、反対市民によって行われた訴訟の数によって交渉の長短が異なっている。まず、福島西道路では、反対市民の起こした訴訟は、上訴を含めて3つのみであったため、判決が出るまでにさほど時間がかからなかった。一方で、柏崎刈羽原発と北陸新幹線の実例では、多くの訴訟が行われたために、それらの手続きが全て終了するのにかなりの時間を要することとなった。特に、後者の2事例では、反対市民に反対活動を専門的に行う外部の組織が支援を行ったために、手続きの遅延を狙った戦略的な訴訟活動がなされ、そのことが交渉期間を長引かせた原因であると考えられる。

途中転換型の事例では、訴訟が反対市民によって起こされないか、もしくは起こされたとしても手続き遅延を目的としたような戦略的な訴訟が行われることはない。したがって、途中転換型の事例における交渉結果は、手続きよりはむしろ事業の特性によって決定されているものと思われる。

(2)市民関与手続きを定める法制度と紛争結果との関係

各事例において、事業者が準備した手続きを定める法制度と紛争結果とを整理したものが表7.20である。

これより、少なくとも都市計画事業でなかった事業では、交渉期間が長くなっていることがわかる。これは、都市計画法によって定められる計画手続きでは市民関与の機会が多く定められており、都市計画事業となった事例では、反対市民の手続きに対する不満が比較的軽減されたためであると推測される。ただし、要町通りは旧都市計画法に準拠しており、市民関与の機会が法律によって強く要請されないにもかかわらず比較的反対活動が激しくならなかったのは、手続きを定める法律による要請以上に、事業者が積極的に市民関与の機会を設けていったためであると考えられる。

表7.20 各事例における手続きを定める法制度と合意形成結果

事例名	計画策定手続 の根拠とされた 法制度	合意形成結果		
		交渉期間 (年)	訴訟	反対市民の主な 活動内容
柏崎刈羽原発	公開ヒヤリング制度	22	仮処分申請	決起集会・デモ等
北総開発鉄道	鉄道事業法	17	仮処分申請	署名運動
北陸新幹線	鉄道事業法・新幹線法	14	訴訟多数	立木トラスト
東葉高速鉄道	新都計法	13	×	要望書提出
外環道	旧都計法・新都計法	12	×	デモ
要町通り	旧都計法	11	×	陳情・請願
目黒清掃工場	新都計法	9	不服審査請求	陳情・請願
福島西道路	旧都計法・新都計法	5	最高裁	陳情・請願

7.6 事業者へのヒヤリングより得られた教訓の整理

本章では、各事例における担当者に対してヒヤリングを行い、文献では明確にわからない点や感想、あるいは当該事例に限らずこれまでの経験で得られた教訓を整理した。こうした教訓は、従来までは各担当者の個人的な経験として終わり、他者には共有化されてこなかった。そこで、本節では、事業担当者に対して行ったヒヤリングの結果を整理することとする。

7.6.1 事業者の行動に関する教訓

(1)教訓1:地元住民の情報は事前によく入手しておくべきである

反対市民は必ずしも一枚岩ではない。反対のために反対する市民と、真に現実的な問題を解消するために反対する市民とが存在する。事業担当者は、対象地域周辺の住民の特徴を十分に知っておく必要がある。住民がどの程度その地域に居住しているか、その地域の支持政党はどこか、過去の歴史的な因縁はどうであるかなどを知ることによって、地域内の微妙な温度差を知ることができる。

【参考事例1】

北陸新幹線の事例においては、別荘地所有者と地元の住民とはあまり交流がなく、地元住民は別荘地所有者は特別だという認識を強く持っていた。実際、反対市民組織は、地元地権者から構成される地権者会と別荘地所有者を中心とする反対組織とに大きく分裂し、主張内容にも大きな違いが見られた。

【参考事例2】

東葉高速鉄道の事例において、反対活動の発生した夏見地区は、もともと農家集落であり、地縁関係がかなり発達していた。ただし、夏見1丁目自治会と夏見東部自治会とがもともと地主、小作の関係にあり、従来より仲があまりよくなかったために、交渉の場でも互いに協力するということがあまり見られなかった。

(2)教訓2:交渉のできるだけ初期に交渉窓口として適切な人物を選定すべきである

反対市民の交渉の窓口となりうる人物はそれほど多くない。交渉の窓口となる人物の選定を誤ると、最後まで尾を引くこととなる。これが、いわゆるボタンの掛け違いである。逆に、地元の名士や長老など適切な人物の選定ができると、少なくとも住民内部での意見の調整に協力してもらえることが多く、事業者としても対応が比較的容易になる。また、そうした人物を早期に見つけることができれば、無用な混乱を招くことなくスムーズに合意の形成ができるようになる。

この教訓で問題があるのは、そうした適切な交渉窓口となる人物を選定すること自体がかなり難しく、担当者のパーソナリティや経験が大きく影響する、ということである。また、地元の住民の中に住民内の意見を調整できるだけの能力を持っている人物が必ずしも存在するとは限らない。

【参考事例】

柏崎刈羽原発の事例においては、原発建設に対する反対運動が活発化し、特に地元住民以外の革マル等の過激派組織が介入してきたときに、地域の問題は地域で解決しようと当時の柏崎市長である小林氏が地案し、地元住民がそれを受け入れていったという経緯がある。事業者である東京電力は、事業計画の発表当初、地元住民からかなり敵対視された存在であったが、小林元市長に対して協力の要請を行い、この元市長が強い指導力を発揮したおかげで次第に地元市民からの信頼を獲得していった。

(3) 場所や相手によらず首尾一貫した態度で交渉に望むべきである

反対市民の不満の多くは、「なぜ自分だけこんな被害を受けることになるのか」という不公平感、被虐感である。したがって、特定の市民だけが有利になるような対策を採ることは絶対に禁物である。特に、鉄道や道路の場合、施設が線状であることから、しばしば、区間によって平面、高架、地下と構造が異なるが、周辺市民から見れば、それぞれの場所でその構造に決定された理由が必ずしも明確でないことが多い。高架構造の周辺に住む住民から見れば、自分のところも地下構造にしてほしいと思うのは当然である。

【参考事例】

東葉高速鉄道の事例においては、計画時点では、夏見地区周辺は地下から出て、高架構造になる予定であった。しかし、騒音や振動の発生による生活環境の悪化を恐れた地元住民は、一斉に反対活動を開始し、特に反対活動が激しく地元からの強い地下化の要望が強かった夏目1丁目地区については、すぐ隣が地下構造であったことから、結局、地下化に変更させることで決着。都市計画変更手続きがなされることとなった。だが、この計画変更は、夏目1丁目以外の沿線住民からは強い反発を受けることとなった。夏目1丁目だけに対する優遇措置に反感を持った他の地区の住民は、その後、猛烈に事業に反発するようになり、用地の買収が大幅に遅れることとなった。

(4) 教訓4：過激な反対活動を行う市民に対しては毅然とした態度で望むべきである

過激な反対活動を行う市民は、実際は地元住民ではないことが多い。特に、農村地域などでは、個人が目立ってしまうことに抵抗を持つため、過激な活動を行うことは避ける傾向にあるようである。したがって、過激な反対活動を行う組織が存在する場合には、多くの場合、他の地域からやってきた反対活動の経験者や専門家がその活動を指導している。事業者は、事業によって真に損害を受ける人々と交渉を行うべきであって、反対活動そのものを目的としている人々と交渉することは無意味である。

また、調査結果を見る限り、ほとんどの事例では過激な反対組織はほとんどの場合、地元住民と意見が合わなくなり、組織的に分裂して別行動を行うようになっていく。これは、第一に、反対活動の目的が異なること（地元市民が地元をよくすることを目的としているのに対して、外部から介入する反対組織は地球環境負荷を軽減するという目的があることも多いが、事業者を屈服させること自体を目的とすることもあり）、第二に反対活動の手段に対する考え方が合わないこと（地元住民はできれば穏便に問題を解決したいと考えているのに対し、外部組織は目的を達成するためならば手段を選ばない場合がある）といった理

由によるものと考えられる。

したがって、事業者は過激な反対組織の脅しに負けず、毅然とした態度で望むべきであって、時間が経過すれば、大抵の過激組織は地元と分裂していくのでそれを待つべきである。

(5) 教訓5：反対市民の主張内容がかなり抽象的なものに変化してきたら、合意形成にはかなり時間がかかるという覚悟が必要である

反対市民は、元来個々にさまざまな不満を持っているはずなので、事業者に対する主張も多様である。しかし、複数の市民が組織を形成すると、不満の共通部分でつながろうとするので、次第に主張内容が抽象化されていってしまう。抽象的な議論は、直接的には何の結論をも生まないだけでなく、感情的な対立にもつながる可能性が高く、あまり建設的なものとは言えない。交渉の場で議論するときに、できるだけ具体的な内容に関する議論を行うべきであり、そこから派生する抽象的な議論を行うべきではない。

したがって、反対市民の主張内容が抽象的なものになってきたら、それは反対している住民の組織がかなり拡大してきており、しかも合意を形成することがかなり困難になってきているということを事業者は認識するべきである。そして、事業者は反対市民に対する対応をそれまでの対応から転換し、例えば各地域の市民が実際には何を要望しているのかについて地元市民と時間をかけて話し合ったりするべきであり、そのためには必要に応じて事業終了時期を延長させるなどの措置を行うことが必要になる。

(6) 教訓6：公聴会や説明会への出席者の合意が得られたからといって、全員の合意が取れたと思てはいけない

公聴会や説明会に出席する市民は、そもそも事業にかなり関心があり、事業者と話し合う気持ちがあるからである。逆に言えば、事業にあまり関心がなく、事業者と話し合うつもりもない市民は、公聴会や説明会にはあまり出席しようとしな。また、広域の住民を対象に行う説明会などでは、多くの利害の異なる市民が参加するため、一つの議題を議論するのにかけられる時間が少なくなってしまう、そのことがますます説明会への参加意欲を低減させてしまう。

ゆえに、公聴会や説明会の出席者から出てくる意見だけを聞いて、それが住民全体の意見であると思うのは明らかに誤りであるし、また公聴会や説明会だけをもって地元住民全体の合意を得ようとすることも所詮限界があることを認識するべきである。

したがって、できるだけ説明会は多くの地域を対象に、小規模かつ多頻度で実施するべきである。そうすることによって、より多くの地元住民が会に参加するようになるし、また各地域に固有の問題についてきちんと議論することができるので、いたずらに抽象的な議論を行うこともなくなる。また、集団での議論の場だけでなく、当然個人的に意見を聞くこともできるだけ必要であろう。例えば、個人的な事情について電話での相談できるようにしたり、あるいは行政機関などに相談窓口を用意したりすることが必要であろう。

【参考事例1】

北陸新幹線の事例では、軽井沢町が地元市民のために相談窓口を設置して、市民からの相談や要望等を聞き入れた。

【参考事例2】

外環道の事例では、事業者である建設省が地元市民のための相談所を設置した。

(7)教訓7：予算と時間が許す限りできる限り、地元住民と接する機会を増やすべきである

例えば、地元市民のために見学会を行ったり、地元のイベントや祭りに参加したりすることは地元市民との関わりの機会を増やすこととなり、信頼を得ることも容易になる。結局は、事業者、あるいは直接の担当者が地元市民から信頼されるかどうか、交渉を行う上で最も重要なポイントである。非公式な場における地元市民との関わりを進めていくことは、我が国における合意形成方法としては最も正攻法であると思われる。逆に言うと、公聴会や説明会などの公式な場における話し合いだけでは不十分である。

【参考事例】

福島西道路の事例では、当初予算の制約が大きかったために、事業者は市民との関わりを十分に持つことができなかった。ところが、反対市民の活動が最高裁での判決の後は、比較的予算に余裕ができたことから、地元住民と積極的に話し合いを行い、例えば、計画づくりに地域のニーズを反映するために、市民参画型のきめ細かな検討プロセスを経るとともに、設計から施工に至るまで事業者と市民とが一体で検討を行った結果を反映させたりした。また、地元のイベント「はたるの里夏祭り」に積極的に参加し、地元市民との交流を深めた。

(8)教訓8：事業者は、誠意ある行動を行うべきである

できることはできる、できないことはできないと、正直に理由を提示しながら市民に対して説明を行うべきである。そして、反対市民からの要求に応えられないときに、その理由として虚偽の理由を提示することは禁物である。最近では、かなり専門的な内容であっても、市民はそれを調査するだけの能力を持っているし、少なくともそう考えて事業者は行動を行うべきである。その上で、きちんとできるだけのことをやることで、市民に対して誠意を見せていくことが、市民からの信頼を獲得することになる。当たり前の教訓であるが、担当者に強い信念がなければ決して達成できない困難な教訓である。

(9)教訓9：反対市民組織が分裂したときには、まず過激派のリーダーを説得していくべきである

反対市民組織が分裂するときには、穏健派が過激派の活動のやり方についていけなくなるケースが多い。その場合には、反対市民組織は穏健派と過激派とに分裂することとなる。このとき事業者としては、まず過激派の代表と話し合いを行うべきである。過激派に属する地元市民は反対市民組織の中でも少数派であることが多いので、多数派の穏健派が離脱することは反対活動の勢いが衰えることを意味する。過激派は、そもそも穏健派がいてこそ過激派であって、過激派は穏健派なくして活動を継続するための動機を失

ことが困難である。したがって、活動を継続することの無意義さをもって過激派のリーダーを説得することで、過激派の活動を弱体化あるいは停止させることが可能となる。また、過激派が活動を弱めることは、穏健派にとっても活動のリーダーがいなくなることを意味するので、ますます反対活動レベルを低下させる効果がある。

ただし、以上の教訓が生きるのは、過激派が反対のための反対を行っている場合であって、そうでない場合（例えば、当該事業によって地球環境に深刻な影響を与える場合の環境保護団体の反対活動）にはますます反対活動を徹底的に進めていく可能性があることも事実である。しかし、たとえそうであっても、分裂したときには過激派のリーダーと交渉を行うべきである。

(10)教訓10：反対市民が訴訟を起こしたときには、それが手続き遅延を目的としたものか否かを判断するべきである

反対市民は、戦略的に訴訟を起こしてくることがある。しかし、この場合には、ほぼ同時に多数の訴訟を起こすので、かなり明確にそれが戦略的なものかどうかを判明する。そして、戦略的な訴訟が行われたときには、解決するのにかなりの時間がかかることを覚悟するべきである。また、たとえそれが明らかに反対市民の戦略的な反対活動であるとしても、事業者としては公正な態度で裁判を行うべきである。

7.6.2 市民の特性に関する教訓

(1)教訓11：高齢者は、地域の首町を信頼する傾向にある

若年層は、地元との連帯感が薄く、事業に対して無関心であることが多いが、高齢者は地域の首町の意見などを信頼する傾向にある。特に、地方においてはその傾向が強い。また、多くの高齢者はその地に長い間居住していることから、地元の有力者との関係もかなり深い。若い世代は必ずしも地元との交流が濃密なものであるとは言えない上、しばしば賃貸住宅などで一時的にしか居住していないために、地元の有力者の意見に従うと言うよりは、むしろ個人的な信念に従って行動を行う傾向にある。

【参考事例】

柏崎刈羽原発の事例では、柏崎市の当時市長である小林氏の人望が厚く、彼の誠意ある言動に地元市民、特に高齢者は従ったといわれる。しかし、比較的若手の市民は、外部の過激派と共同して強硬な反対活動を継続していった。

(2)教訓12：反対派の行動はマスコミに扱われやすい

マスコミは、そもそも世間の関心を集めるような内容を報道することを目的としているので、事業反対派の行動は注目を浴びやすい。実際、第4章において新聞による報道を調査した結果からも、事業を推進するような記事よりはむしろ、事業に反対する市民の活動が報道されることがほとんどである。また、プロの反対活動家は、このことを心得ているので巧みにマスコミを利用して、事業反対へと世論を扇動しよ

うとする傾向にある。

(9) 教訓 13: 促進派の市民には個人的利益を追求している者もいる

事業促進派の市民の中には、個人的な利益を誘導することを目的とする者もいる。事業者の行動が特定の市民の利益追求を支援しているように思われることは、反対市民の反発を強めてしまう。したがって、たとえ事業者を支援するような市民団体であったとしても、公平、公正な態度で接するべきである。

7.7 本章のまとめ

本章をまとめると以下の通りである。

(1) インフラ整備事業計画の事例間比較分析の視点導入

従来までほとんど行われなかった複数の異なる事業者による複数種事業の事例間比較分析を行った。ここでは、各事業において発生した反対運動に着目し、反対運動が始まってから最終的に合意が形成されるまでの過程を整理している。そして、同一の形式に従って合意形成プロセスを整理し、それらの比較を行っている。

(2) 事業者の戦略的行動の分析

事業者の市民関与に対する積極性により、事業者の行動を(a)市民関与に終始積極的、(b)市民関与に終始消極的、(c)計画の初期段階では消極的だが、住民からの反対運動が激しくなると積極的に転向、という3パターンに分類した。こうした事業者の行動は、まず第一に、事業者と地元住民との密着度に大きく影響を受けており、地域密着型の事業者は全国組織の事業者に比べて住民からのreputation獲得に重点をおくために市民関与に積極的な戦略を選択する傾向にあること、第二に、事業者の予算的、時間的な制約に影響を受けており、制約が緩やかなときには反対市民の活動を受けて柔軟な対応を行うが、制約条件が厳しいときには強引に事業手続きを押し進める傾向にあること、第三に事業担当者の個人的な経験によって、反対市民の対応方法が決定されており、経験の浅い担当者場合には、事業が当初計画よりも遅延することを強く恐れて市民関与に対して軒並み消極的になってしまうこと、第四に事業者の首長が市民関与に関して個人的な信念を持っているときにはその影響を強く受けて、市民関与に積極的になることがあり得ること等が明らかとなった。

(3) 住民の組織化とその変容プロセスの把握

反対住民は、まず町内会などの小地域組織を形成し、自らの主張を行う。そして、個々の小地域組織は、事業者が市民関与へ消極的であれば、他の小地域組織と統合し時間とともに成長して統合組織を形成する。だが、統合組織は最終的には分裂し、事業者との個別の交渉に応じるようになることが判明した。また、反対市民組織は、反対活動方法としては、交渉初期においては、陳情、意見書の提出といった比較的穏やかなものであることが多いが、計画決定がなされた後は大きく3つの方向に分かれる。第一は、事業そのものは認めるが事業計画の中身を一部変更するように求める条件闘争型、第二はあくまでも事業を認めずに実力行使や戦略的に手続きを遅延させるための訴訟を行う実力行使型、第三は純粋に事業内容や手続き内容が違法だと考えて裁判所へ訴える裁判闘争型である。これらは、外部からの支援の有無によって大きく影響を受け、外部から反対活動に関する支援を受けるときにはしばしば実力行使型の反対活動へと向かうが、そうでないときには、条件闘争型あるいは裁判闘争型へと向かう傾向にある。

(4) 地元自治体の交渉調整機能の分析

インフラ整備事業計画における、地元自治体の役割としては、行政機関として住民の事業者への意見提

出の窓口になるというものと、一つの組織として住民と事業者の間に立ち調整を行うものがある。特に地元自治体による中立的な立場での交渉調整は、話し合いの「場」を提供できる等、交渉の進捗をスムーズにさせるが、非中立的な立場での交渉参加は、合意形成をかなり困難にさせることが判明した。

(5) 計画に関する事業者と市民との主張の変化の分析

事業者は基本的には、最初に提示した計画案を変更することを忌避する傾向にあり、たとえ変更することがあっても微少な変更にとどまっていることが多い。一方で、市民は最初は過大な要求を行うが、事業者との話し合いを行う中で、計画に関する事柄を良く理解し、次第に条件付きで事業者の主張を認めるようになっていく傾向にある。

(6) 事業の特性や時代背景と合意形成との関係に関する考察

受益圏と受苦圏とが乖離する事業ほど、交渉期間が増加していることが確認された。また、1970年代に主な交渉が行われた事例では、それ以降に交渉が行われた事例と比較して交渉がもつれ、その期間も長くなっていることが判明した。一方で、立ち退き地権者の人数は、紛争期間にあまり影響を及ぼしていないことがわかった。これは、主な反対者は立ち退き地権者ではなく、周辺の住民であることが多いためと考えられる。

(7) 市民関与手続きと合意形成結果との関係に関する分析

事業者が市民関与に対して終始消極型である事例では、かなり反対活動が激しくなることが判明した。ただし、合意形成に要する期間については、外部からの支援組織が介入するかどうかによって異なり、支援があるときには戦略的に手続き遅延のための訴訟や実行行使行動が行われるために、かなりの交渉期間が必要であるが、そうでないときにはそれほど時間がかからないことが判明した。また、終始積極型については、反対活動はかなり低いレベルでしか発生しないが、合意を形成することに相当の時間がかかるために、逆に事業推進を唱える市民から反発を受けると言うことが判明した。多くの事例では、途中転換型となっているが、こうした事例では、それぞれの事業担当者の対応の仕方に依存して、うまく合意にこぎつけた事例と、相当難航した事例とがあることがわかった。

また、市民関与手続きを定める法制度によってもかなり合意形成結果に差異が見られることがわかった。都市計画事業である事例においては、比較的短期間で合意が形成されているのに対して、都市計画法が適用されない事例においてはかなりの合意形成時間を要している。これは、市民関与要請レベルが低い事例では、十分に市民が満足できるだけの市民関与手続きが行われないために、なかなか不満が解消しなかったことが理由の一つであると考えられる。

(8) 事業者へのヒヤリングに基づく交渉に関する教訓の整理

事業者のヒヤリング結果を基に、交渉に関する教訓を整理した。教訓は、「地元住民の情報を十分に入手しておくべきである」、「交渉のできるだけ初期に交渉窓口として適切な人物を選定すべきである」など当然とも思えるものも含まれるが、今後、実際に事業を行っていく上で極めて重要かつ疎かに富むものが多い。

【補注】

- (1)フル規格新幹線：現在営業中の新幹線と同じ規格。すべてのインフラを新規に建設するためコストが高いが、最高速度は260km/h程度となる。
- (2)ミニ新幹線：在来線の線路（狭軌）を標準軌に改軌、もしくはもう1本レールを敷くことにより、新幹線との直通運転を可能とするもの。在来線のトンネルやプラットホームをそのまま活用できるため、フル規格に比べてコストは低いが、最高速度は130km/h程度となる。
- (3)立木トラスト運動：事業用地の地権者が、土地上の立木を複数の人間に売却し、交渉人数を増加させることにより事業の進捗を遅らせようとする運動。
- (4)ロングレール：通常長さが200m以上のレールを指す。通常用いられるレール（定尺レール）よりも長いレールを使用することにより、騒音の発生源の一つであるレールの継目を少なくすることができる。
- (5)治水事業：従来より、Q市ではX川の度重なる洪水の解消が地域の課題となっていた。そこで、外環道建設にあたり、洪水防止のための貯水槽の地下埋設や、一部区間におけるX川放水路との一体構造化が施された。

【第7章 参考文献】

- 1) 兼子 仁、『行政手続法』, pp.214-237, 岩波新書, 1994
- 2) 島山武道, 「住民参加と行政手続」, 『都市問題』第85巻第10号, pp.43-54, 1994.10
- 3) 井上六郎・小笠原真理, 「都市鉄道建設計画へのゲーミング・シミュレーション導入方法の検討」, 『第17回日本都市計画学会学術研究発表会論文集』, pp.187-192, 1982
- 4) 谷下雅義, 「公共事業用地取得における利害調整システムに関する考察」, 『第30回日本都市計画学会学術研究論文集』, pp.433-438, 1995
- 5) 例え1, 「まちづくり協議会によるまちづくり事業の実績と評価に関する研究」, 『第26回日本都市計画学会学術研究論文集』, pp.649-654, 1991

【参考資料】

- (1)北陸新幹線関連：「北陸新幹線（高崎・長野間）」, 「北陸新幹線（軽井沢・長野間）」（日本鉄道建設公団北陸新幹線建設局）
- (2)北総線関連：「なぜ、北総線は高架になったのか—真実を訴える—」（葛飾区議会報告）, 「北総開発鉄道建設事業工事誌」
- (3)外環道関連：「外環道広報パンフレット」（全9部, 建設省北首都国道工事事務所）, 「外環道建設事業工事誌」, 「くらしと道」（第1号～3号, 建設省北首都国道工事事務所）, 「さいたま連合ニュース」（外環関係埼玉連合）
- (4)要町通り関連：「放射36号道路問題関係資料集」（東京都生活文化局, 1982.3）, 「東京都政50年史・事業誌1」（東京都, 1995.12）
- (5)目黒清掃工場関連：「振り向けば煙突—有志の会の十年間—」（地元有志の会編集）
- (6)東葉高速鉄道関連：「東葉高速鉄道工事誌」
- (7)福島西道路：福島西道路関連資料（建設省東北地方建設局福島工事事務所）, 福島西道路広報パンフレット（建設省東北地方建設局福島工事事務所）
- (8)柏崎・刈羽原子力発電所：「柏崎・刈羽原子力発電所誕生物語百話」（長野茂, 1995）, 「明日への創造

1・II」(柏崎刈羽商工会議所)、「地域とのかかわり」(藤本文治郎)、「柏崎・刈羽原子力発電所その経過と概要」(柏崎市, 1995)

第8章 インフラ整備計画交渉モデルの構築とモデルを用いた数理分析

8.1 はじめに

8.1.1 数理分析の背景及び目的

インフラ整備事業においては、事業者と市民との間で合意の形成が困難となり、大規模な反対運動が発生したり、計画案の大幅な変更を余儀なくされたりすることが、しばしば発生している。こうしたインフラ整備計画をめぐる市民と事業者との間の紛争の発生は、計画案の内容に関して両者の主張が一致しないことが直接の原因ではあるものの、その背景には、計画策定段階への市民の関わり方に対する市民の不満が重要な位置を占めていると言われる。計画手続への市民関与の重要性は、多くの研究によって指摘されてきたものの、計画手続への不満を反映した市民の行動は十分には表現されてこなかった。

また、計画策定への市民関与の手続は、関連法令等によって定められるが、現行の法制度における手続規定が、インフラの特性を十分に考慮して定められているとは必ずしも言えない。しかしながら、どのような特性を持つ事業であれば、どういった手続規定が必要なのかといった分析は、定性的にはなされてきてはいるものの、政策実験が困難であるので根拠に乏しいと言える。

そこで、本章では、まず、交渉に関する既往の研究をレビューした上で、インフラ整備計画における事業者と市民との間における交渉を表現できる数理的なモデルの構築を行う。次に、調査等によって既得られている知見をもとに数理モデルの検証を行う。さらに、モデル上の変数を操作することによって、特定の政策が実施されたときの交渉へ与える影響に関する分析を行うこととする。

8.1.2 既往の関連研究

交渉に関しては、特に公共経済学の分野において数理化が試みられてきている。古典的にはCoaseのモデルやそれを発展させた横山のモデルが挙げられる。また、ゲームの理論を用いた交渉の研究は非常に多い。ここでは横山のモデルとFarberのモデルを紹介する。

(1) 説得の経済理論

横山¹⁾は、中位者投票モデルを前提として、公共財の供給における説得行動を説明しようとするモデルを提案している。ここでは、説得行動のモデル化の部分に焦点を絞って紹介することとする。

今、A, B, Cの3人からなる社会があり、ある特定の公共財の供給量に対する選好が、それぞれ Q_A, Q_B, Q_C ($Q_A > Q_B > Q_C$) であるものとする。ただし、3人は公共財の限界コストMCを租税として分配して支払い (つまり $MC/3$)、また各人の公共財供給に対する限界評価を ME_i ($i=A, B, C$) と表す。このとき、 Q_A, Q_B, Q_C は図8.1のように表すことができる。

このとき、金品の授受ではなく、説得で相手の選好を変化させることによって交渉が行われるものとする。つまり、例えば個人Aは、もしBを説得して公共財がBにとってより価値あるものとBが考えるよ

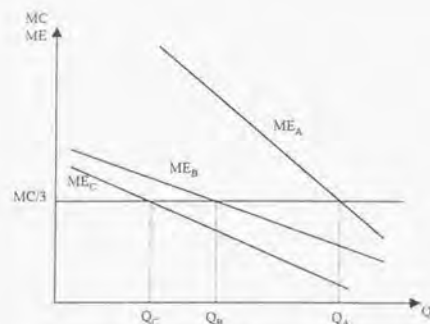


図8.1 各個人の最適公共財水準

うにさせ、 ME_B と Q_B とを右に動かせるならば純便益を得られるはずである。

ただし、説得は必ずしもいつも成功するとは限らない。そこで、 $\mu_j (0 < \mu_j \leq 1)$ を説得者jが自分の望む方向に個人の行動を変化させることに成功すると見込む主観的確率とする。

ここで、個人Aと個人Bとの間での説得行動に焦点をあてる。

個人AはBを説得するのに、話しかける時間を含め「説得に投下される努力の費用」を支払わねばならない。Aの説得の限界費用は、

$$MCP_A = c_A x \quad (7.1)$$

で示される。ただし、 x はAの説得がもたらすBの最適水準の変化量であり、 $c_A (> 0)$ は説得方法を表すパラメータである。また、説得に成功すると見込む主観的確率は、

$$\mu_{BA} = \alpha_A c_A \quad (7.2)$$

とする。

すると、Aが人の説得方法を取るときの、期待限界純利得は、

$$\begin{aligned} MNG_A &= (1 - \mu_{BA}) \left(0 - MCP_A \right) + \mu_{BA} \left[\left(ME_A - \frac{MC}{3} \right) - MCP_A \right] \\ &= \mu_{BA} \left(ME_A - \frac{MC}{3} \right) - MCP_A \end{aligned} \quad (7.3)$$

となる。

いまここで、便宜的に

$$ME_A - \frac{MC}{3} = -a_A x + b_A \quad (7.4)$$

と書くことにし、Aの期待限界純利得を最大にする x を計算すると、どのような説得方法であれ、

$$x^* = \frac{b_A \alpha_A}{a_A \alpha_A + 1} \quad (7.5)$$

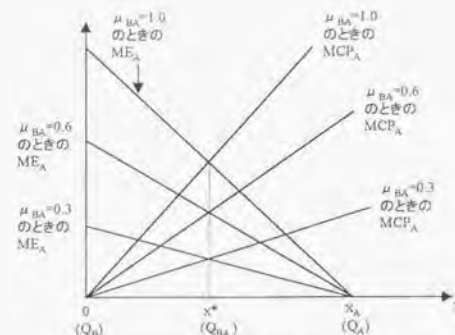


図8.2 異なる説得方法での期待限界便益と限界費用

で、最大となる。

かくして、Aの最大期待純利得 π_A は、

$$\pi_A = \frac{b_A^2 \alpha_A^2 c_A}{2(a_A \alpha_A + 1)} \quad (7.6)$$

となる。また、 π_A を c_A について微分すると、

$$\frac{\partial \pi_A}{\partial c_A} = \frac{b_A^2 \alpha_A^2}{2(a_A \alpha_A + 1)} > 0 \quad (7.7)$$

となる。このことは、Aは、主観的成功確率が1になるまで説得に努力を傾注することを意味する。

(2) 最終オファーによる調停

以下に示すのは、Farber²⁾の提案した調停に関するゲーム理論によるモデル化である。労働資金の闘争のみならず、かなり汎用性の高いモデルであると思われる。

今、ある企業と労働組合によって資金争議が行われているものとする。ここで、資金争議の進行方法は次に示されるものとする。

まず、企業と組合が同時にそれぞれ w_f と $w_g (w_f < w_g)$ で示される賃金額をそれぞれ提示する。次に仲裁者がそのうちの一つを調停案として選ぶ。仲裁者は心の中に x で示される一つの案を持っており、当事者双方の提示額 w_f, w_g を見た後、そのうち x により近いものを選ぶとする。

仲裁者は x を知っているが、企業と組合はそれを知らない。彼らは x が分布関数 $F(x)$ 、密度関数 $f(x)$ をもつ確率分布にしたがうものと信じている。仲裁者の行動を所与とすれば、提示額が w_f と w_g であるとき、当事者たちは、 w_f が選ばれる確率と w_g が選ばれる確率を次のように計算できる。

$$\begin{aligned} w_f \text{が選ばれる確率} &= \Pr ob \left\{ x < \frac{w_f + w_u}{2} \right\} = F \left(\frac{w_f + w_u}{2} \right) \\ w_u \text{が選ばれる確率} &= 1 - F \left(\frac{w_f + w_u}{2} \right) \end{aligned} \quad (7.8)$$

したがって、賃金調停案の期待値は、

$$\begin{aligned} &w_f \cdot (w_f \text{が選ばれる確率}) + w_u \cdot (w_u \text{が選ばれる確率}) \\ &= w_f \cdot F \left(\frac{w_f + w_u}{2} \right) + w_u \cdot \left[1 - F \left(\frac{w_f + w_u}{2} \right) \right] \end{aligned} \quad (7.9)$$

となる。企業はこの賃金調停案の期待値を最小化し、組合はそれを最大化すると仮定する。

提示額の組 (w_f^*, w_u^*) がこの交渉のナッシュ均衡となるためには、 w_f^* が、

$$\min_{w_f} \left[w_f \cdot F \left(\frac{w_f + w_u^*}{2} \right) + w_u^* \cdot \left[1 - F \left(\frac{w_f + w_u^*}{2} \right) \right] \right] \quad (7.10)$$

の条件を満たす必要があり、 w_u^* が

$$\max_{w_u} \left[w_f^* \cdot F \left(\frac{w_f^* + w_u}{2} \right) + w_u \cdot \left[1 - F \left(\frac{w_f^* + w_u}{2} \right) \right] \right] \quad (7.11)$$

の条件を満たす必要がある。これらの問題の1階の条件を求めると、

$$\begin{aligned} (w_u^* - w_f^*) \cdot \frac{1}{2} f \left(\frac{w_f^* + w_u^*}{2} \right) &= F \left(\frac{w_f^* + w_u^*}{2} \right) \\ (w_u^* - w_f^*) \cdot \frac{1}{2} f \left(\frac{w_f^* + w_u^*}{2} \right) &= 1 - F \left(\frac{w_f^* + w_u^*}{2} \right) \end{aligned} \quad (7.12)$$

である。

上の2式の左辺は等しいので、右辺同士も等しくなり、

$$F \left(\frac{w_f^* + w_u^*}{2} \right) = \frac{1}{2} \quad (7.13)$$

であることになる。これは提示額の平均が仲裁者の考えている案のメディアンに等しいということである。この式を1階の条件に代入すれば、

$$w_u^* - w_f^* = \frac{1}{f \left(\frac{w_f^* + w_u^*}{2} \right)} \quad (7.14)$$

を得る。

ここで、具体的に計算するため、仲裁者の提示する案 x は、平均 m 、分散 σ^2 の正規分布に従うものと仮定する。このとき、 $f(x)$ は、次のように表される。

$$f(x) = \frac{1}{\sqrt{2\pi\sigma^2}} \exp \left[-\frac{1}{2\sigma^2} (x - m)^2 \right] \quad (7.15)$$

このとき、 (w_f^*, w_u^*) は、以下のように求められる。

正規分布は平均をめぐって対称であるから、メディアンが平均と一致し、

$$\frac{w_f^* + w_u^*}{2} = m \quad (7.16)$$

と書ける。よって、

$$w_u^* - w_f^* = \frac{1}{f \left(\frac{w_f^* + w_u^*}{2} \right)} = \frac{1}{f(m)} = \sqrt{2\pi\sigma^2} \quad (7.17)$$

となる。

以上から、

$$\begin{aligned} w_u^* &= m + \sqrt{\frac{\pi\sigma^2}{2}} \\ w_f^* &= m - \sqrt{\frac{\pi\sigma^2}{2}} \end{aligned} \quad (7.18)$$

が得られる。

8.2 数理モデルの基本構造

8.2.1 モデルの概要

(1) モデルの概要

今ある限定された空間内（インフラ施設を中心に半径 L の円内）に1人の事業者 M (Manager)と N 人の市民 C (Citizens)がいる。

事業者 M は当該空間内にインフラ整備を計画している。しかし、このインフラは、整備されることによって、供用時に負の外部効果を発生させることから、一部の市民が計画内容に対して反対活動を行う。

ここで、このインフラ整備計画の内容に関して変更可能な（あるいは制御可能な）計画要素は、単純化のため、環境対策レベル z ($0 \leq z \leq 1$) のみであると仮定する。 z は1に近いほど十分な環境対策がなされることを意味し、 z が0に近いほど環境対策があまりなされないことを意味することとする。

事業者 M は、市民 C に対して、計画内容を公表したり、意見を聴取したり、あるいは公聴会を開催したりすることで市民 C を計画策定へ関与させることができる。ここでは、いかに市民 C が計画策定に関与できるかを市民関与レベル x ($0 \leq x \leq 1$) で表すこととする。なお、法制度によって事業者がある一定以上の市民関与レベルの提供を行うことが義務づけられているときには、それは制約条件として機能するものとする。

一方で、市民 C は、事業者 M の提示する計画案によって自らの効用水準が低下してしまうときには、この事業に反対し、反対意志を表明したり、事業者に計画案の変更を要求するなどの反対活動を行う。この反対運動の激しさは、反対活動レベル y ($0 \leq y \leq 1$) によって示されるものとする。なお、単純化のため、市民 C は全員同一の効用構造を持っているものとする。

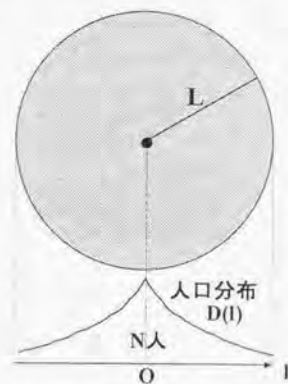


図8.3 数理モデルの地理的条件

次に、事業者 M と市民 C とは、各々が決定した市民関与レベル x と反対活動レベル y とを所与の条件として、それぞれ、新たな計画案 z^M , z^C を提示する。そして、 $z^C \leq z^M$ の条件が満たされれば合意が形成される。また、合意が得られないときには、事業者 M の提示した修正計画案 z^M をもとに再度同じ交渉プロセスが実施される。

(2) 各主体の利得構造

第 t 期における各主体の利得 π_t^i は、交渉時に発生する利得 u_t^i と施設供用時に発生する利得 U_t^i の2つの単純線形和で表されるものとする。即ち、

$$\pi_t^i = u_t^i + U_t^i \quad \text{for } i=M, C \quad (7.19)$$

となる。

次に、各主体の利得関数は次のような構造を持っているものとする。

(a) 交渉成立時の事業者 M の利得関数

第 t 期において交渉が成立するとき、事業者 M は次のような利得を得るものとする。

$$u_t^M = -f(x, t) - g(y) \quad (7.20a)$$

$$U_t^M = B^M - h(z) \quad (7.20b)$$

ここで、

$f(x, t)$: 市民関与と提供によって生じるコスト

$g(y)$: 市民からの反対活動によって事業者 M が被るコスト

$h(z)$: 計画 z を実施するのに必要なコスト

B^M : 事業者が得る料金あるいは税収入

とする。

表8.1 数理モデルにおいて設定している利得関数

	事業者 M	市民 C (1人あたり)
交渉成立時	$u_t^M = -f(x, t) - g(y)$ $U_t^M = B^M - h(z)$	$u_t^C = F(x) - G(y, t)$ $U_t^C = B^C(l) - H(z, l) - \frac{B^M}{N}$
交渉不成立時	$u_t^M = -f(x, t) - g(y)$ $U_t^M = 0$	$u_t^C = F(x) - G(y, t)$ $U_t^C = 0$

$f(x, t)$: 市民関与によって生じるコスト

$g(y)$: 反対活動によって被るコスト

B^M : 事業者の得る料金・税収入

$h(z)$: 計画 z を行うのに必要なコスト

$F(x)$: 市民関与によって受ける便益

$G(y, t)$: 反対活動に必要なコスト

$B^C(l)$: サービスにより市民の得る利得

$H(z, l)$: 計画 z によって受ける不便益

また、各要素については、

$$\frac{\partial f(x,t)}{\partial x} > 0, \frac{\partial f(x,t)}{\partial t} > 0, \frac{\partial g(y)}{\partial y} > 0, \frac{\partial h(z)}{\partial z} > 0 \quad (7.21)$$

が成立するものと仮定する。

(b) 交渉成立時の市民Cの利得関数

インフラ施設から距離 l だけ離れた位置に居住する市民Cは、交渉が成立するとき一人当たり、次のような利得を得るものとする。

$$u_t^C = F(x) - G(y,t) \quad (7.22a)$$

$$U_t^C = B^C(l) - H(z,l) - \frac{B^M}{N} \quad (7.22b)$$

ここで、

$F(x)$: 市民関与によって市民Cが享受する便益

$G(y,t)$: 市民が反対活動を行うのに必要なコスト

$B^C(l)$: 事業によって得られるサービス便益

$H(z,l)$: 計画 z によって得る不便益

とする。

また、各要素については、

$$\frac{\partial f(x)}{\partial x} > 0, \frac{\partial G(y,t)}{\partial y} > 0, \frac{\partial G(y,t)}{\partial t} > 0, \frac{\partial H(z,l)}{\partial z} < 0, \frac{\partial H(z,l)}{\partial l} < 0 \quad (7.23)$$

が成立するものと仮定する。

(c) 交渉は不成立のときの各主体の利得関数

交渉が成立しなかったときには、

$$U_t^M = U_t^C = 0 \quad (7.24)$$

となるものとする。また、交渉時に生じる利得については、両者とも交渉成立時と同一の利得を得るものとする。

(3) モデルの全体構造

モデルは次のようなステップで進むものとする。

Step0-1: 法制度により市民関与要請度 x^s と、市民の人口分布が与えられる。

Step0-2: 初期計画案 z_0^M , z_0^C および反対活動レベル $y_0=0$ が与えられる。ついで $t=1$ とする。

Step1: 事業者Mは、前期の提示計画案 z_{t-1}^M , z_{t-1}^C と市民Cの反対活動レベル y_{t-1} をもとに第 t 期の市民関与レベル x_t を決定する。

Step2: 市民Cは、前期の提示計画案 z_{t-1}^M , z_{t-1}^C とStep1で提示された市民関与レベル x_t をもとに、第 t 期の反対活動レベル y_t を決定する。

Step3: 事業者Mと市民Cは、Step1およびStep2で提示された市民関与レベル x_t と反対活動レベル y_t をもとに、同時に各々の修正計画案 z_t^M , z_t^C を提示する。

Step4: $z_t^M \geq z_t^C$ ならば、Step5へ。そうでないときには、 $t=t+1$ としてStep1へ戻る。

Step5: 交渉終了

8.2.2 モデルの定式化

(1) 事業者Mによる市民関与レベルの決定行動(Step1)

事業者Mは、各期において期待利得最大化行動をとるものとする。具体的には、 $x \geq x^s$ という制約条件の下で、次のような目的関数を市民関与レベル x について最大化する行動を行うものとする。

$$\begin{aligned} \max_x E[\pi_t^M(x)] \\ &= \max_x \left[q_t^M \cdot \left\{ -f(x,t) - g(y_{t-1}) + B^M - h(z_{t-1}^M) \right\} + (1 - q_t^M) \cdot \left\{ -f(x,t) - g(y_{t-1}) \right\} \right] \\ &= \max_x \left[-f(x,t) - g(y_{t-1}) + q_t^M \cdot \left\{ B^M - h(z_{t-1}^M) \right\} \right] \\ &\quad \text{subject to } x \geq x^s \end{aligned} \quad (7.25)$$

ここで、

q_t^M : 第 t 期において事業者Mが期待している交渉の成立する($z_t^M \geq z_t^C$ となる)確率($0 \leq q_t^M \leq 1$)とする。

(2) 市民Cによる反対活動レベルの決定行動(Step2)

市民Cは、全体として各期毎に期待利得最大化行動をとるものとし、具体的には次のような目的関数を反対活動レベル y について最大化する行動を行うものとする。

$$\text{Max}_y E[\pi_1^C(y)]$$

$$= \text{Max}_y \left[q_1^C \int_0^L \left\{ -F(x_t) - G(y, t) + B^C(l) - H(z_{t-1}, l) - \frac{B^M}{N} \right\} \cdot D(l) dl + (1 - q_1^C) \cdot \int_0^L \left\{ -F(x_t) - G(y, t) \right\} \cdot D(l) dl \right] \quad (7.26)$$

ここで、

q_1^C : 第1期において市民Cが期待している交渉の成立する ($z_t^M \geq z_t^C$ となる) 確率 ($0 \leq q_t^C \leq 1$)

$D(l)$: 施設から距離 l のところに居住する市民の人口密度

ただし、

$$\int_0^L D(l) dl = N \quad (7.27)$$

とする。

(3) 各主体の修正計画案の決定行動(Step3)

事業者Mおよび市民Cは、Step1およびStep2の結果、 (x_t, y_t) をもとに、それぞれ修正計画案を提示する。修正計画案の決定は、 (x_t, y_t) をパラメータに含む各主体毎の確率密度関数 $\xi(x_t, y_t, z)$ に基づいて行われるものとする。

ただし、この確率密度関数は次の条件を満たすものと仮定する。

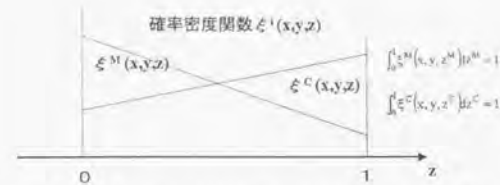
$$\frac{\partial \xi^M}{\partial z^M} < 0, \frac{\partial \xi^M}{\partial y} = \text{const}, \frac{\partial^2 \xi^M}{\partial z^M \partial x} > 0, \int_0^1 \xi^M(x, y, z^M) dz^M = 1 \quad (7.28a)$$

$$\frac{\partial \xi^C}{\partial z^C} > 0, \frac{\partial \xi^C}{\partial x} = \text{const}, \frac{\partial^2 \xi^C}{\partial z^C \partial y} > 0, \int_0^1 \xi^C(x, y, z^C) dz^C = 1 \quad (7.28b)$$

これは、図8.4に見られるように、事業者は小さな値の z をより高い確率で選好する傾向にあり、市民は大きな値の z を選好する傾向にある。

Step1とStep2で決定された市民関与レベルと反対活動レベルとはそれぞれ相手の選択確率をより同一の密度となるように変更させる力を持っている。即ち、事業者によって決定される市民関与レベルが高いほど市民の確率密度関数は平行に近づき、同様に市民によって決定される反対活動レベルが高いほど事業者の確率密度関数は平行に近づく。

なお、市民は自らの反対活動レベルが高いほど、妥協せず自分の意見に固執する傾向があると思われることから、確率密度関数の傾きが急になるものと考えている。また、事業者は、自らの決定した市民関与



$\xi^M(x, y, z)$ は、 y が大きくなると傾きが大きくなる(平行に近づく)
 $\xi^C(x, y, z)$ は、 x が大きくなると傾きが小さくなる(平行に近づく)

図8.4 事業者・反対市民の計画内容 z の選択確率密度関数

レベルが高いほど、相手に妥協しようというインセンティブが働くことから、確率密度関数の傾きが平行に近づくものと考えている。

(4) 各主体の期待する交渉成立確率 q_1^M 及び q_1^C

交渉が成功する確率は、単純に $z_t^M \geq z_t^C$ となる確率として計算される。各主体が交渉に成功すると考えている確率は、次のように表される。

$$q_1^M = q_1^M(x, y, t-1) = \int_0^1 \left[\int_{z^C}^1 \xi^C(x, y, z^C) \cdot \int_0^1 \xi^M(x, y, z^M) dz^M \right] dz^C \quad (7.29a)$$

$$q_1^C = q_1^C(x, y) = \int_0^1 \left[\int_0^{z^C} \xi^C(x, y, z^C) \cdot \int_{z^C}^1 \xi^M(x, y, z^M) dz^M \right] dz^C \quad (7.29b)$$

8.3 モデルを用いた数値シミュレーション分析

8.3.1 数値シミュレーションの設定条件

(1)関数の設定

以上の定式化に基づき、数値シミュレーションを行う。

各関数としては次のような関数を設定した。

$$f(x, t) = ax^2 \sqrt{t} \quad (7.30)$$

$$g(y) = by^2 \quad (7.31)$$

$$h(z) = cz^2 \quad (7.32)$$

$$F(x) = d\sqrt{x} \quad (7.33)$$

$$G(y, t) = ey^2 \sqrt{t} \quad (7.34)$$

$$B^M = \text{const} \quad (7.35)$$

$$B^C(l) = \frac{f}{gl+1} \quad (7.36)$$

$$H(z, l) = \frac{h}{(kz+1)(ml+1)} \quad (7.37)$$

$$D(l) = \frac{N}{L} \quad (7.38)$$

$$\xi^M = -\alpha z + \left(1 + \frac{\alpha}{2}\right) \quad (7.39)$$

$$\xi^C = \beta z + \left(1 - \frac{\beta}{2}\right) \quad (7.40)$$

$$\alpha = 2(-y^2 + 1)(-x + i) \quad (7.41)$$

$$\beta = 2(-x^2 + 1) \cdot y \quad (7.42)$$

まず、式(7.30)では、

このとき、式(7.29)にしたがって、 $x^M_i \geq x^C_i$ となる確率を計算すると、

$$q(x, y) = \frac{2+x-y+x^2y+y^2-xy^2}{6} \quad (7.43)$$

となる。これを用いて、 π^M_i と π^C_i とから、

$$\frac{\partial \pi^M(x)}{\partial x} = 0, \quad \frac{\partial \pi^C(y)}{\partial y} = 0 \quad (7.44)$$

の解(極値) x^* と y^* を計算すると、

$$x^* = \frac{(y^2 - 1)(cz^2 - B^M)}{2(6a\sqrt{t} - B^M y + cyz^2)} \quad (7.45)$$

$$y^* = \frac{(1 - x^2)(gMB^M + gkmB^M \cdot z - fm \cdot \log[1 + gL] - fkm \cdot \log[1 + gL] \cdot z + gh \cdot \log[1 + mL])}{2 \cdot \{gMB^M + 6egmN\sqrt{t} - gMB^M \cdot x + gkmB^M \cdot z + 6egkmN\sqrt{t} \cdot z - gkmB^M \cdot x \cdot z - fm \cdot \log[1 + gL] + fm \cdot \log[1 + gL] \cdot x - fkm \cdot \log[1 + gL] \cdot z + fkm \cdot \log[1 + gL] \cdot x \cdot z + gh \cdot \log[1 + mL] - gh \cdot \log[1 + mL] \cdot x\}} \quad (7.46)$$

が得られる。なお、この解析計算には、Mathematica Ver.2.2を使用している。

(2)計算アルゴリズム

計算アルゴリズムの基本的な枠組みは、既に8.2.1の(3)で示した通りである。また、具体的な計算方法については、その計算アルゴリズムを図8.5に示した。なお、図中で使用している変数は基本的に、これまで使用してきたものと同じである。また、 r_0 、 r_1 、 r_2 はいずれも0と1との間の一様乱数であり、UNIFORM RANDOMと示されたプロセス中で計算している。

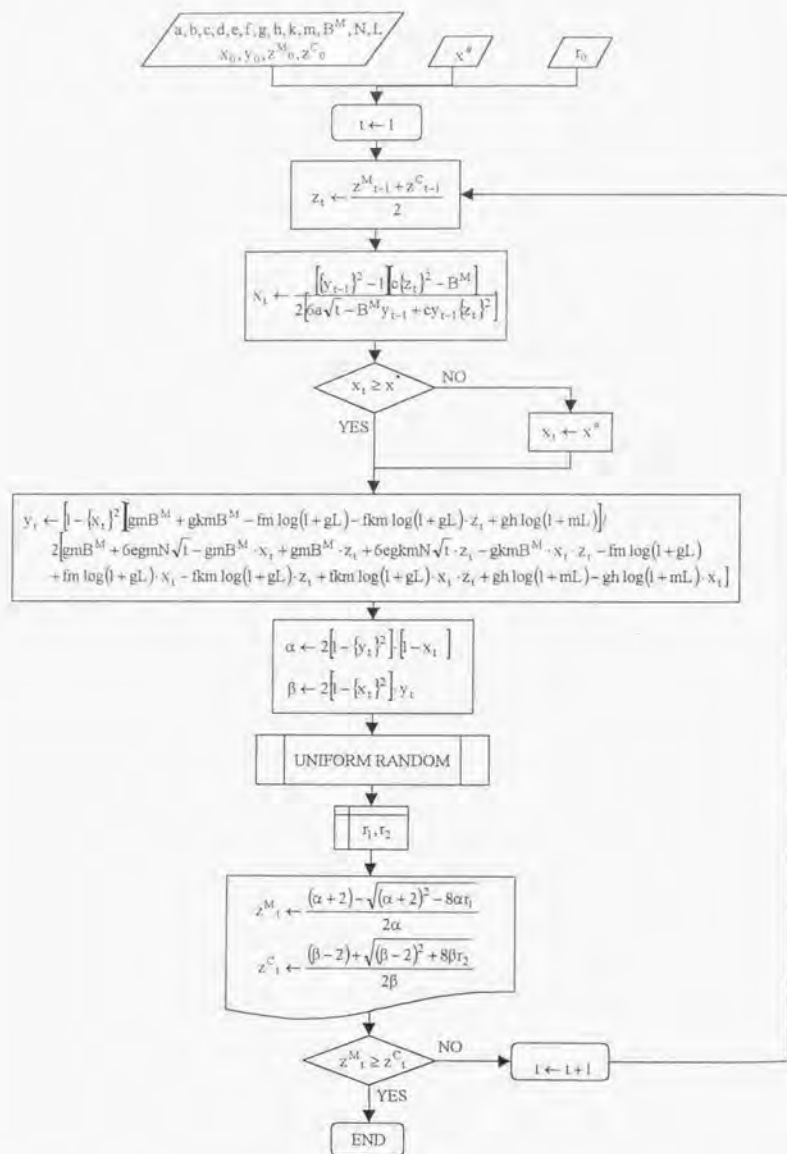


図8.5 数値シミュレーションの計算アルゴリズム

8.3.2 シミュレーション結果と考察

(1) 基本的なケース

設定した関数に対して、まず最も基本的なケースとして、表8.2に示すような数値を初期条件として与えた。その上で、乱数を発生させて500回、同一のシミュレーションを行った。その主な結果を示したものが表8.3である。

表8.2 数値シミュレーションの設定値 (Case0)

	a	b	c	d	e	f	g	h	k	m	B ^M	N	L	x ₀	y ₀	z ^M ₀	z ^C ₀	x [*]
Case0	0.10	1.00	1.00	1.00	0.10	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00

表8.3 Case0における交渉終了までの期間と市民関与レベルxと反対活動レベルyの結果

期	終了期割合	x平均値	x最小値	x最大値	y平均値	y最小値	y最大値
1	0.44	0.918867	0.592398	0.99999	0.098355	0.000021	0.365761
2	0.256	0.475648	0	0.99999	0.14707	0.000016	0.36275
3	0.14	0.246127	0	0.99999	0.157375	0.000014	0.342339
4	0.074	0.125699	0	0.99999	0.174669	0.000013	0.317946
5	0.044	0.066677	0	0.99999	0.178928	0.000012	0.288451
6	0.022	0.029355	0	0.898863	0.22496	0.097811	0.288319
7	0.012	0.014653	0	0.774342	0.221971	0.167651	0.275029
8	0.006	0.00684	0	0.713483	0.229088	0.189949	0.265767
9	0.004	0.003379	0	0.668347	0.220176	0.198913	0.249592
10	0	0.001206	0	0.603231	0.204088	0.204088	0.204088
11	0.002	0.001148	0	0.573763	0.212729	0.212729	0.212729

表8.3の中で、まず、「終了期割合」とは、該当する時期(t)に交渉を終了した回数を総試行回数である500で割った値である。これより、全体の44%が1回目で交渉を終了していることがわかる。また、時期が増えるに従って、その期で交渉を終了した回数の割合が低下していつていることもわかる。なお、Case0での、交渉終了時期の平均値は、3.21である。ただし、交渉終了時期の最大値は11であり、Case0ではこの最悪のケースが0.2%の割合で発生することがわかる。

次に、各時期における市民関与レベルxと反対活動レベルyの平均値、最小値、最大値が、それぞれ表8.3では示されている。市民関与レベル、反対活動レベルともに分散が、時期を経るほど低下していつて

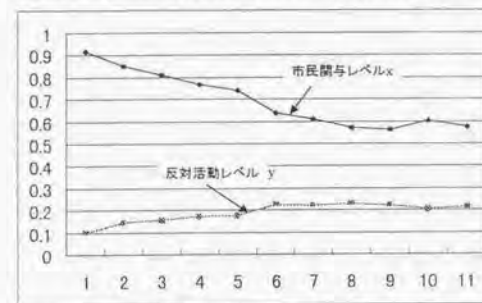


図8.6 平均市民関与レベルと平均反対活動レベルとの時間による変化 (Case0)

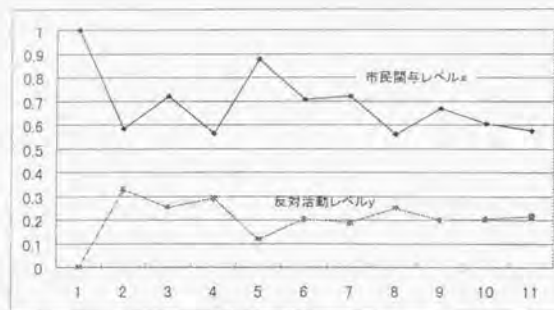


図8.7 最長交渉時間の事例におけるxとyとの時系列的変化の様子 (Case0)

いる。また、特に、xとyの平均値についてグラフで示したものが、図8.6である。これより、市民関与レベルは、ほぼ単調に減少していった一方、反対活動レベルはほぼ横ばいであることがわかる。また、xが0.5-1.0の幅で変動しているのに対し、yは0.1-0.25の幅で変動しており、高レベルの市民関与と低レベルの反対活動のもとで、比較的スムーズに交渉が進められている様子が推測される。したがって、Case0は比較的トラブルの少ない穏やかな事例であると解釈することができるであろう。

次に、最長交渉時間の一事例について市民関与レベルと反対活動レベルとの時系列的変化を示したものが図8.7である。これより、事業者と反対市民とがそれぞれ相手の行動に対応して、敏感に反応している様子がうかがえる。また、時間の経過とともに、まず反対活動レベルが増加し（ $t=2\sim4$ の期間）、その後、低レベルに減少して最終的に同意に至る様子がわかる。これより、反対市民の組織形態や反対活動の状況をモデルが十分に再現しているものと考えられる。

(2) 主要変数の感度分析とモデルの検証

(a) Case1 (市民運動の機運が盛り上がる一方で、事業者が市民関与に対して消極的なケース)

このケースは、1970年代の我が国のように、市民の反対活動に対するコスト意識が比較的低く、同時に事業者がまだ市民関与に対してコスト意識が高いために消極的な立場を取っている状況を想定したものである。具体的には、事業の特性に関わるパラメータをCase0と同一とし、反対市民の反対活動コストのパラメータ α を50%低下させ、事業者の市民関与に対するコストのパラメータ θ を50%増加させた。このときのシミュレーション結果と、xとyの平均値の時系列的な変化を示したものが、それぞれ表8.5と図8.8である。なお、交渉終了時期の平均値は3.45であり、これはCase0と比較して約7.5%増加している。また、交渉終了時期の最大値は15であり、Case0より大幅に増加している。

表8.4 数値シミュレーションの設定値 (Case0とCase1)

	a	b	c	d	e	f	g	h	k	m	B^M	N	L	x_0	y_0	z_0^U	\bar{x}_0^U	\bar{x}^U
Case0	0.10	1.00	1.00	1.00	0.10	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00
Case1	0.15	1.00	1.00	1.00	0.05	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00

表8.5 Case1における交渉終了までの期間と市民関与レベルxと反対活動レベルyの結果

期	終了割合	x平均値	x最小値	x最大値	y平均値	y最小値	y最大値
1	0.396	0.645086	0.39454	0.785674	0.473348	0.42134	0.506899
2	0.262	0.473406	0	0.99999	0.241658	0.000032	0.488999
3	0.136	0.191053	0	0.919009	0.410668	0.192318	0.457871
4	0.09	0.106808	0	0.717271	0.413068	0.365308	0.444246
5	0.042	0.051917	0	0.604408	0.407216	0.38717	0.426575
6	0.036	0.029805	0	0.53148	0.398155	0.383866	0.410126
7	0.016	0.014513	0	0.481321	0.384602	0.373453	0.394139
8	0.01	0.007667	0	0.441205	0.379083	0.367371	0.391621
9	0.004	0.0041	0	0.410341	0.371273	0.363875	0.379276
10	0	0.002108	0	0.384542	0.356091	0.344489	0.36362
11	0	0.002414	0	0.36302	0.350812	0.347971	0.355218
12	0.002	0.002317	0	0.344796	0.349258	0.343864	0.356716
13	0	0.001718	0	0.328943	0.341298	0.336996	0.344598
14	0.004	0.001742	0	0.315267	0.339436	0.332419	0.35314
15	0.002	0.000605	0	0.30248	0.334928	0.334928	0.334928



図8.8 平均市民関与レベルと平均反対活動レベルとの時間による変化 (Case1)

また、交渉終了時期の最大値は15であり、Case0より大幅に増加している。

図8.8からは、xが0.4近くまで低下していったのに対し、yは0.45程度まで増加していることがわかる。これは、事業者が市民関与に消極的になる一方で、反対市民は比較的高水準で反対活動を続けており、このことが交渉時間を増大させることとなっていることが予想される。また、第2回目の交渉でxが極端に下がり、yが極端に増加する傾向が見られる。第2回目は、該当する試行の数が多いことから特異な試行結果の影響を受けて異常値が出たとは考えがたい。これは、1回目の結果を見て2回目でも事業者が市民関与レベルを下げたところ反対市民がそれを見て、反対活動レベルを低下、さらにそれを見た事業者が、3回目でも市民関与レベルを低下させたところ、市民はその後そのまま高い反対活動レベルをひきづっていった、ということを示している。3回目以降で大きな変化が見られないのは、3回目のxは、反対市民が反応を引き起こすようなレベルにはなかったためであると考えられる。つまり、相手の結果に反応するための閾値のようなものが存在して、ある一定の範囲内であれば敏感に反応し、そうでなければ現状を基本的に継続するという戦略を両者が行っていると考えられる。いずれにせよ、Case0よりも交渉時間が増大し、また市民の反対活動レベルが増加していることから、Case1は比較

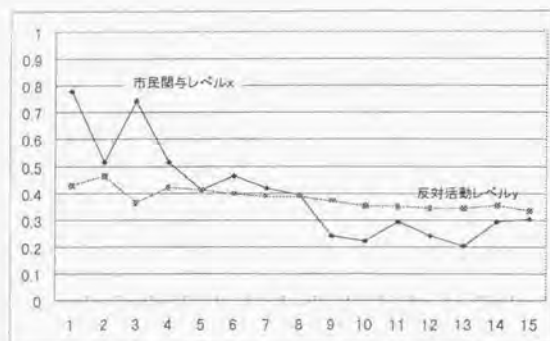


図 8.9 最長交渉時間の事例における x と y との時系列的変化の様子 (Case1)

的紛争の激しい事例であることがわかる。

したがって、市民に大きな負の外部効果をもたらすような迷惑施設でなくても、時代背景によって市民運動への抵抗が低くなり、また事業者が市民の関与に消極的であるときには、紛争は長期化することがモデルの上でも再現されたとと言えるであろう。

次に、最長交渉期間の事例について市民関与レベルと反対活動レベルの時系列的な変化の様子を示したものが図 8.9 である。これより、事業者は 2 回、市民関与レベルを増加させているにもかかわらず、反対市民側の反応が鈍いために、その後どんどん市民関与レベルを低下させていっていることがわかる。また、反対市民は、市民関与レベルの変化によらず、ほぼ一定の反対活動を行っている。これは、反対市民にとって反対活動へのコスト意識が低いために、高レベルでの反対活動を長期間持続することができるためである。

(b) Case2 (インフラ供用による負の外部効果が大きい事業のケース)

このケースは、迷惑施設のようにインフラを供用することによって周辺の市民に負の外部効果を及ぼしてしまうような事業の場合を想定している。具体的には、事業者および反対市民の特性は Case0 と同一にした上で、事業によって生じる市民への負担に関するパラメータを Case0 の 10 倍にして、シミュレーションを行った。

シミュレーションの結果を示したものが表 8.7 である。また、平均交渉終了時期は 3.228 であり、Case0 よりもわずかながら増加している、交渉終了時期の最大値は 12 であり、これも Case0 より微増している。

次に、平均市民関与レベルと平均反対活動レベルとの時系列的変化を示したものが図 8.10 である。

表 8.6 数値シミュレーションの設定値 (Case0 と Case2)

	a	b	c	d	e	f	g	h	k	m	B^M	N	L	x_0	y_0	z^M_0	z^L_0	s^a
Case0	0.10	1.00	1.00	1.00	0.10	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00
Case2	0.10	1.00	1.00	1.00	0.10	1.00	1.00	10.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00

表 8.7 Case2 における交渉終了までの期間と市民関与レベル x と反対活動レベル y の結果

期	終了割合	x 平均値	x 最小値	x 最大値	y 平均値	y 最小値	y 最大値
1	0.444	0.918717	0.592398	0.99999	0.195347	0.00007	0.589261
2	0.244	0.440664	0	0.99999	0.298176	0.000048	0.596415
3	0.146	0.266577	0	0.99999	0.227783	0.00004	0.557665
4	0.078	0.130393	0	0.99999	0.281819	0.000038	0.559092
5	0.042	0.068317	0	0.99999	0.274068	0.000034	0.539132
6	0.02	0.032121	0	0.99999	0.355501	0.000033	0.513304
7	0.012	0.018432	0	0.99999	0.303193	0.000032	0.50307
8	0.006	0.007644	0	0.875174	0.451708	0.27761	0.50646
9	0.002	0.004944	0	0.833431	0.391929	0.319923	0.462098
10	0.002	0.003458	0	0.664862	0.434759	0.393415	0.456617
11	0.002	0.002179	0	0.654386	0.432222	0.421124	0.443319
12	0.002	0.001259	0	0.629336	0.41724	0.41724	0.41724

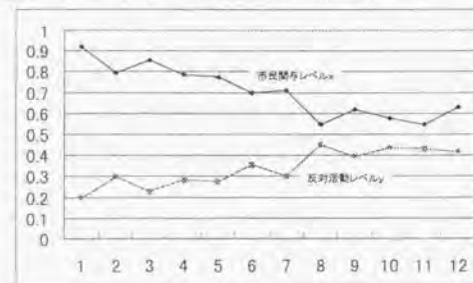


図 8.10 平均市民関与レベルと平均反対活動レベルとの時間による変化 (Case2)

Case0 と比較すれば、反対活動レベルが増加し続けていることが大きな差異と言えるであろう。反対活動レベル y は 0.45 程度まで増加 (約 45% 増) しており、紛争がかなり激化していることがうかがえる。

次に、交渉時間が最長となった事例について、市民関与レベルと反対活動レベルとの時系列的な変化について示したものが図 8.11 である。これより、両者は非常にドラスティックに行動していることがわか

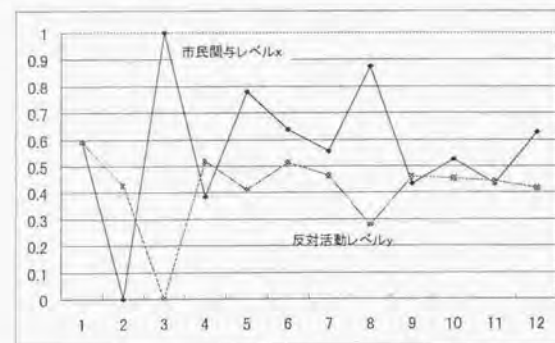


図 8.11 最長交渉時間の事例における x と y との時系列的変化の様子 (Case2)

る。いったんは、事業者は市民関与レベルを1にし、それに対して反対市民は反対活動レベルを0にするという状態 ($t=3$) になるが、それでも交渉が成立せず、その後はずるずると交渉を継続していつていることがわかる。こうしたドラステックな行動をとるのは、事業者側も事業そのものによって発生する負の外部効果の大きさを理解しているために、反対市民に対して非常に敏感になっているためと解釈することができるであろう。

(c) Case3 (迷惑施設建設において、市民が事業によって得るメリットが少なく、しかも反対市民が外部より支援を受けるケース)

このケースは、最悪のケースを想定したものである。具体的には、反対活動に関わるパラメータをCase0の1/10倍に減少、事業によって市民が獲得できる効用をCase0の1/10倍に減少、さらに、事業によって市民が被る不効用をCase0の10倍に設定した。

その結果を示したものが、表8.9、図8.12である。図8.12より、かなり事業者と反対市民とがドラステックに行動を変化させていることがわかる。反対市民の平均反対活動レベルは、0.7以上の高レベルとなり、非常に深刻な紛争が生じていることがわかる。なお、平均交渉終了時期は3.304であり、比較的高いレベルである。

さらに、最長交渉時間の事例について、交渉の様子を示したものは図8.13であるが、事業者、反対市民ともに極端に行動を変化させていることがわかる。これは、 $t=1 \sim 7$ 間での時期は、非現実的な要求を行って交渉が進まないが、 $t=8$ 以降になって時間の経過とともに現実的な交渉を始めるようになった、ということを示していることがわかる。これについても、第7章において行った調査より得られた結果と一致するものと考えられる。

表8.8 数値シミュレーションの設定値 (Case0とCase3)

	a	b	c	d	e	f	g	h	k	m	B^M	N	L_e	x_0	y_0	z^M_{10}	z^U_{10}	x^*
Case0	0.10	1.00	1.00	1.00	0.10	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00
Case3	0.10	1.00	1.00	1.00	0.01	0.10	1.00	10.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00

表8.9 Case3における交渉終了までの期間と市民関与レベルxと反対活動レベルyの結果

期	終了割合	x平均値	x最小値	x最大値	y平均値	y最小値	y最大値
1	0.44	0.910749	0.592398	0.99999	0.369832	0.000772	0.851487
2	0.222	0.273812	0	0.99999	0.60839	0.000545	0.851625
3	0.15	0.217225	0	0.99999	0.30944	0.000461	0.833445
4	0.098	0.131197	0	0.99999	0.474013	0.000425	0.82683
5	0.034	0.057175	0	0.99999	0.398139	0.000378	0.802948
6	0.026	0.037049	0	0.99999	0.587054	0.000391	0.808104
7	0.014	0.026091	0	0.99999	0.272038	0.000348	0.782061
8	0.008	0.007104	0	0.555782	0.689923	0.65322	0.740971
9	0	0.004822	0	0.996891	0.54321	0.098685	0.7632
10	0.002	0.003787	0	0.552415	0.69602	0.649056	0.722
11	0.002	0.002679	0	0.754524	0.672328	0.587165	0.779189
12	0.004	0.002606	0	0.668948	0.753312	0.750621	0.756002

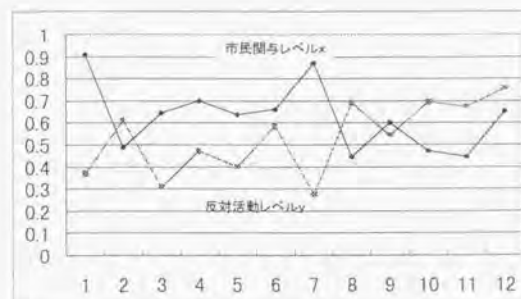


図8.12 平均市民関与レベルと平均反対活動レベルとによる変化 (Case3)

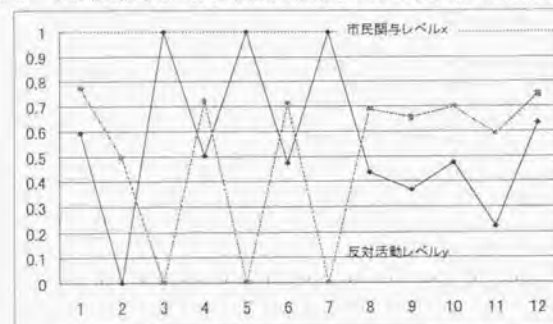


図8.13 最長交渉時間の事例におけるxとyとの時系列的変化の様子 (Case3)

(3)各ケースの比較

以上の検討したケースの設定数値を示したものが表8.10、またその代表値の比較を行ったものが表8.11である。

表8.10 各ケースの設定数値

	a	b	c	d	e	f	g	h	k	m	B^M	N	L_e	x_0	y_0	z^M_{10}	z^U_{10}	x^*
Case0	0.10	1.00	1.00	1.00	0.10	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00
Case1	0.15	1.00	1.00	1.00	0.05	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00
Case2	0.10	1.00	1.00	1.00	0.10	1.00	1.00	10.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00
Case3	0.10	1.00	1.00	1.00	0.01	0.10	1.00	10.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00

表8.11 各ケースのシミュレーション結果

	Case0	Case1	Case2	Case3
最大t	11	15	12	12
平均t	3.21	3.45	3.228	3.304

8.3.3 政策シミュレーションと結果に対する考察

以上で検証されたモデルを用いて、政策シミュレーションを行った。

(1) Case4 (Case1に対して法制度等による市民関与要請レベルを与えるケース)

本ケースでは、Case1に対して市民関与要請レベルが高くなったときの変化をシミュレートする。具体的には、Case1では0.00であった市民関与要請レベル x を0.85に上昇させた。その結果を示したものが、表8.13と図8.14である。

平均的な時系列変化の様子をみると、Case1のときよりも市民関与レベル x の値が高レベルとなっているにはもちろんのことだが、それに伴って反対活動レベル y の値も0.1程度減少していることが分かる。ま

表8.12 各政策ケースの設定数値

	a	b	c	d	e	f	g	h	k	m	B ^M	N	L	x ₀	y ₀	z ₀ ^M	z ₀ ^C	x [*]
Case1	0.15	1.00	1.00	1.00	0.05	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00
Case3	0.10	1.00	1.00	1.00	0.01	1.00	1.00	10.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.00
Case4	0.15	1.00	1.00	1.00	0.05	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.85
Case5	0.10	1.00	1.00	1.00	0.01	1.00	1.00	10.00	1.00	1.00	2.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	0.95

表8.13 Case4における交渉終了までの期間と市民関与レベル x と反対活動レベル y の結果

期	終了割合	x平均値	x最小値	x最大値	y平均値	y最小値	y最大値
1	0.44	0.85	0.85	0.85	0.355916	0.355916	0.355916
2	0.256	0.502936	0	0.99999	0.22667	0.000032	0.334847
3	0.14	0.2499	0	0.85	0.284455	0.271053	0.301091
4	0.074	0.1292	0	0.85	0.263268	0.25145	0.281908
5	0.044	0.0731	0	0.85	0.246894	0.23509	0.264188
6	0.022	0.0323	0	0.85	0.233927	0.225302	0.24302
7	0.012	0.0153	0	0.85	0.219483	0.213832	0.229969
8	0.006	0.0068	0	0.85	0.216361	0.203657	0.225082
9	0.004	0.0034	0	0.85	0.201991	0.199759	0.204222
10	0	0.0017	0	0.85	0.189477	0.189477	0.189477
11	0.002	0.0017	0	0.85	0.190975	0.190975	0.190975

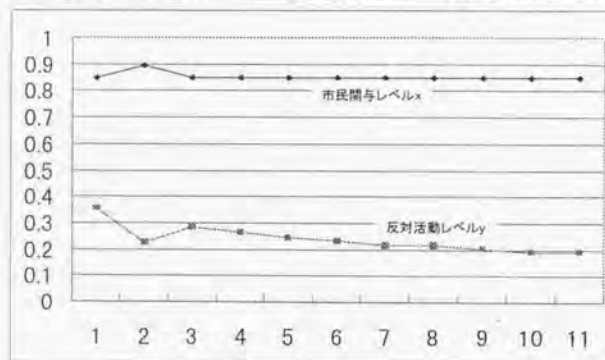


図8.14 平均市民関与レベルと平均反対活動レベルとの時間による変化 (Case4)

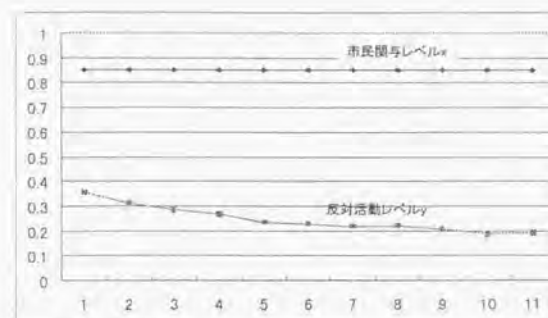


図8.15 最長交渉期間の事例における x と y との時系列的変化の様子 (Case4)

た、平均交渉終了期間は3.086となり、Case1よりも約11.8%も減少している。同様に最大交渉終了期間も11となり、かなり減少している。したがって、法制度等によって市民関与の実施を事業者に対して要請すれば、かなり反対市民からの反対活動が抑制されることが明らかとなった。

これを最長交渉期間の事例について見たものが図8.15である。事業者は、市民関与要請レベルと同一の市民関与レベルを提供することによって、反対市民の反対活動レベルをかなり抑えていることがわかる。

(2) Case5 (Case3に対して法制度等による市民関与要請レベルを与えるケース)

このケースは、最悪のケースとして取り上げたCase3に対して市民関与要請レベルを与えたときの状況を想定したものである。具体的には、Case3に対して市民関与レベルを0.95とした場合である。このときのシミュレーション結果を示したものが、表8.14と図8.16である。なお、平均交渉終了期間は3.166であり、Case3と比較して約4.0%の減少となっている。また、平均反対活動レベルとの時系列的变化をみると、 $t=2$ と終盤にかけての2回のピークがあることがわかる。また、Case3と比較するとやや低レベルとなっているが、 $y=0.7$ となることもあり、それほど大きく変化していないことが分かる。

また、最長交渉期間の事例について、市民関与レベルと反対活動レベルとの変化を見たものが図8.17で

表8.14 Case5における交渉終了までの期間と市民関与レベル x と反対活動レベル y の結果

期	終了割合	x平均値	x最小値	x最大値	y平均値	y最小値	y最大値
1	0.438	0.979724	0.95	0.99999	0.327142	0.000772	0.774408
2	0.268	0.519696	0	0.99999	0.673542	0.000545	0.783921
3	0.142	0.27156	0	0.99999	0.531697	0.000453	0.752964
4	0.066	0.130399	0	0.99999	0.37385	0.000413	0.740343
5	0.048	0.0705	0	0.99999	0.280685	0.000377	0.693126
6	0.02	0.0251	0	0.99999	0.459523	0.00037	0.687472
7	0.01	0.0116	0	0.99999	0.431202	0.000356	0.673677
8	0.004	0.0077	0	0.99999	0.478083	0.000453	0.664044
9	0.002	0.003864	0	0.982024	0.496964	0.387215	0.606713
10	0	0.0019	0	0.95	0.583137	0.583137	0.583137
11	0.002	0.0019	0	0.95	0.606605	0.606605	0.606605

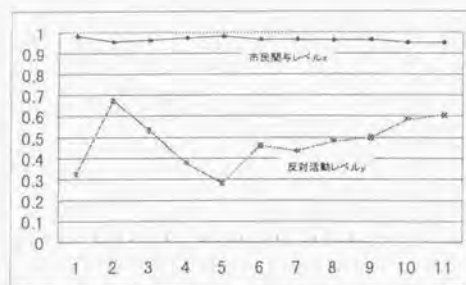


図 8.16 平均市民関与レベルと平均反対活動レベルとの時間による変化 (Case5)

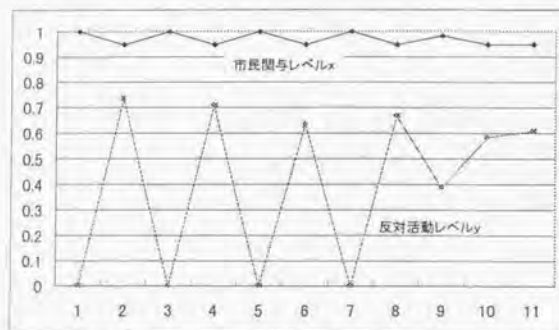


図 8.17 最長交渉時間の事例における x と y の時系列的変化の様子 (Case5)

あるが、ピークの程度こそ違おうが相変わらずかなり極端な行動の変化を見せており、法制度による規制にあまり効果が見られないことがわかる。一応最終的に、合意にいたっているがこうした交渉プロセスを経た後は、市民にも事業者にもしりこが残ることから、望ましい交渉とは決して言えない。

以上から、法制度による規制は紛争の発生要因が適当なレベルまでであれば、かなり交渉をスムーズにする効果が見込めるが、あまりにも状況が悪いときには効果が低いことが分かる。こうした最悪の状況が想定される事業では、そもそも計画自体に欠陥があることが考えられ、根本的な計画変更や事業の中止を検討する必要があると思われる。

8.4 本章のまとめ

本章をまとめると以下のようになる。

- (1) インフラ整備計画をめぐる事業者と反対市民との交渉プロセスを数理モデルとして表現した。モデルは、ゲーム理論を援用した動的シミュレーションモデルとなっており、事業の特質や関係主体の行動特性を入力することによって、交渉が終了するまでの期間や反対活動と市民関与とのレベルの時系列的变化を出力することができる。
- (2) モデルは大きく分けて、2つの部分から成っている。まず第1段階は、交渉の環境を決定する段階で、事業者と反対市民とが市民関与レベルと反対活動レベルとを決定する。次に第2段階において、前段階で決定された交渉環境の下で、確率的に計画内容の交渉を行う。
- (3) シミュレーションは、(2)で示した交渉を複数回繰り返すことによって、交渉終了の成立条件が満たされるまで行った。また、同様のシミュレーションを500回行うことで、平均的な挙動を計算した。
- (4) 作成したモデルを用いて、代表的な4つのケースについてシミュレーションを行い、モデルの検証を行った。検証のために行った計算ケースは、まず最も標準的なケース (Case0)、市民運動の機運が盛り上がる一方で、事業者が市民関与に対して消極的なケース (Case1)、インフラ供用による負の外部効果が大きい迷惑施設の建設事業のケース (Case2)、Case1とCase2とが同時に発生する最悪のケース (Case3) である。いずれも、第7章の調査・分析によって得られた結果と整合することが判明し、モデルが現実のシミュレーションにある程度対応できることを検証した。
- (5) モデルを用いて、簡単な政策シミュレーションを行った。計算を行ったケースは、Case1に法制度等による市民関与要請が行われるケース (Case5) と、Case3に市民関与の要請が行われるケース (Case6) の2つである。シミュレーションの結果、Case1のように反対活動が活発化する要素の比較的低い状況では、法制度等による市民関与要請は効果があることが判明した。一方で、Case3のような交渉環境の悪い状況においては法制度による要請では、十分には対処しきれないことも判明した。これより、法制度による対応にはある程度の限界があり、こうした場合には、事業計画の改善を図るか、事業そのものの実施を再検討する必要があることが推測される。

【第8章 参考文献】

- 1) 横山 彰, 『第10章 説得の経済理論』, 『財政の公共選択分析』, 東西経済新報社, pp.183-200, 1995
- 2) Farber, H., An Analysis of Final-Offer Arbitration, Journal of Conflict Resolution, 35, pp.683-705, 1980

【その他参考にした文献】

- 3) ロバート・ギボンズ (福岡正夫, 須田伸一訳), 『経済学のためのゲーム理論入門』, 創文社, pp.23-26, 1995
- 4) 岡田 章, 「社会的組織の形成と発展 - ゲーム理論的アプローチ -」, 『経済研究』 Vol.45 No.3, 一橋大学, pp.238-247, 1994
- 5) 青柳 太・稲村 肇, 『都市内道路の用地取得モデルの開発』, 『土木計画学研究・講演集』 No.16(1), 土

木学会, pp.423-428, 1993

6) 吉田俊夫, 『ゲームの理論』, 日科技連, 1973

7) 岡田 章, 『ゲーム理論』, 有斐閣, 1996

8) 岡田憲夫・谷本圭志・荒添正棋, 「都市開発・防災コンフリクトの調整問題に関するメタゲーム論的考察—Robustness分析手法の提案—」, 『土木学会論文集No.524』, IV-29, 土木学会, pp.79-92, 1995

9) 福田大輔・森地 茂, 「社会基盤整備に対する住民の意志決定のモデル化とその挙動分析」, 『土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部』, 土木学会, pp.300-301, 1997

10) 奥村 誠・垣下慎裕, 「シナジェティクスによる公共事業代替地の交渉過程のモデル化に関する研究」, 『土木学会第47回年次学術講演会』, 土木学会, pp.548-549, 1992

11) 郭子 堅・長尾義三・榎沢芳雄, 「情報公開のもとでの公共事業計画の代替案選択に関する一考察」, 『土木計画学研究・論文集No.11』, 土木学会, pp.287-294, 1993

第9章 結 論

9.1 はじめに

本研究では、インフラ整備事業を対象にして、そこにおける市民関与の実態と制度について調査・分析を行った。本章では、本研究において明らかになった成果を整理し、その後、総合的な考察を行う。最後に今後の研究課題と展望について述べる。

9.2 本研究のまとめ

(1)第1章 序章

従来より、インフラ整備において多くの市民が事業計画に反対し、事業が遅延したり中止されたりすることがしばしば見られた。これに対し、近年我が国では、インフラ整備における市民の計画への関わり方が、多く議論されるようになってきている。また、関連する法制度についてもいくつかの改善がなされてきている。しかし現実には、市民との関わりが、現場の実務者による個別の努力によってなされてきていることは否めない。その結果、市民と事業者との関わりが、担当者の経験や能力に依存しているために、各事例ごとに事態に差が生じてしまっている。

そこで、インフラ整備をめぐる市民と事業者との関わり合いに関して、まずその実態を把握して事業者と反対市民とのコンフリクトの発生メカニズムについて分析を行い、次に事業計画の手続きを定める法制度の問題点を整理した後に、最終的に今後の我が国の計画策定手続の改善方策について考察することを本研究の目的とする。

(2)第2章 既存の関連研究の整理と問題点の把握

インフラ整備に限らず、公共政策の実施における市民の参加に関する研究は、従来より非常に多く行われている。

まず、社会学においては、市民参加・住民参加論として、1970年代以降から活発に研究が行われてきた。そこでは、1970年代から1980年代の市民運動は、高度経済成長期における農村部の急激な都市化が、折からの学生運動と相まって生じたものであるという理由付けがなされる。ただし、社会学における多くの研究は、単なる現象分析の域を出ず、政策的な分析が十分に行われていないことが明らかとなった。次に、土木計画学や都市計画の分野では、特にインフラ整備に限定した市民と事業者との関わり合いに関する研究が少なからずなされている。それらは調査に基づくより実証的な形をとってはいるものの、対象を特定のインフラに限定したものが大多数であり、より一般的な議論には拡張が困難であることが判明した。法学の分野では、行政手続への市民の参加を、特に権利面に着目して議論されている。したがって、規範的な側面からの市民参加のあり方については相当程度研究が進んでいるが、個々のインフラの特性や制度の

実質的な効果を、実態をふまえた上で十分に考慮しているかについては疑問が残る。行政学の分野では、主に直接民主主義のあり方として、市民参加が古くより議論されてきている。直接民主主義の利点と欠点とが理論上では十分議論されているものの、それを現実の社会のなかでいかに適用・応用していくのかについてはまだ明確な回答が得られていないのが実状である。公共経済学や公共選択の分野では、インフラ整備の実施判断の手法として開発されてきた費用便益分析の理論と、直接民主制における公共選択の理論的な分析が有益な示唆を与えることを示した。アローの不可能性定理は、直接民主制における完全な集団決定の方法がないことを明らかにし、政策判断は特定の価値規範に依存しなければならないことが判明した。

従来の研究成果を踏まえ、本研究の特徴を整理すると以下のようになる。

- (a) 研究の方法: 現象分析のみならず歴史的アプローチ、制度比較、国間比較など多角的なアプローチを採ることで、より深い議論を可能とする。また、事例調査において、画一的なフォーマットで事例を整理する手法を用いることで、事例間の比較を容易にした。
- (b) 研究のコンセプト: 市民と事業者との関わりを示す用語として「市民関与」を定義することにより、より幅広く関わりを捉えられるようになった。また、市民関与の手続きを評価する指標として「市民関与レベル」を、制度による市民関与の要請内容を評価する指標として「市民関与要請レベル」をそれぞれ定義し、画一的な視点から手続きを論じることができるようにしている。
- (c) 合意形成メカニズム: 従来までコンフリクトの発生要因として事業の内容のみが取り扱われてきたが、本研究では手続きの善し悪しについても分析の対象としている。
- (d) 分析結果: 合意形成における各関係主体の行動パターンおよびその決定要因、さらに事業の特性や手続きが合意形成に与えた影響について分析を行っている。

(3) 第3章 研究の基本コンセプト

まず、本研究で使用する用語に関して、既存の使われ方と比較しつつ明確な定義づけを行った。特に、本研究では、市民関与という用語を単純に「市民が何らかの形で事業に関わる行為」と定義し、市民参加やPIと区別して用いることとする。

次に、本研究の基本的な考え方として、法制度決定サブモデルと交渉サブモデルとを提案した。まず、法制度サブモデルは、インフラ整備における手続きを定める法制度がいかなる要因によって決定されているのかについて示すものである。文化的特性、事業特性、社会的背景が寄与するものと考えられる。次に交渉サブモデルは、インフラ整備事業に関わる市民と事業者との交渉過程を表現するモデルである。ここでは、社会的背景、関連法制度、文化的特性、事業特性が与えられたとき、特定の特性を持つ市民と事業者とが、インフラ整備計画に関して情報の交換や説得行動を行い、最終的に合意にいたる過程が表現される。交渉は、次の3段階から構成される。

- (a) 第1段階: 事業者が市民関与手続を決定する段階

- (b) 第2段階: 市民が、事業者の提示した市民関与手続に対して反対活動を決定する段階

- (c) 第3段階: 事業者と市民とが計画内容に関して交渉を行う段階

さらに、モデルの中で用いられる変数について、その定義と交渉への影響に関する仮説を提示した。

(4) 第4章 法令規定からみた各種インフラ整備事業における計画策定への市民関与の整理と比較

本章では、インフラ整備において、計画プロセスに市民が関与する程度と、関連制度の市民関与に関する要請度とを客観的に評価するための指標として、それぞれ市民関与レベルと市民関与要請レベルとを提案した。次に、我が国のインフラ整備事業において標準的に準拠される法令について、市民関与に関連する規定を抽出・調査し、インフラ間で市民関与要請レベルの比較を行った。

その結果、

- (a) 市民関与要請レベルの高いのは、事業によって発生する不便の波及範囲が広大であったり、あるいは波及範囲が狭くても周辺の人口密度が高い都市地域であるために、利害関係者の人数が多いような特性をもつインフラである
- (b) インフラごとに異なる過去のコンフリクトの歴史的経緯の違いが各事業における手続き制度の改変に対する社会的要求の差異を生み、そのことが法制度における市民関与要請レベルにばらつきを生み出している可能性がある

ことが明らかとなった。

(5) 第5章 我が国における各種インフラ整備事業への市民による反対運動の歴史的経緯

本章では、我が国の明治以降におけるインフラ整備をめぐる市民の反対活動についてその歴史的な経緯について整理し、また反対市民の主張内容の変化や活動形態の変遷、さらにインフラ種別による変遷の違いについて分析を行った。

以上の分析の結果から、我が国におけるインフラ整備に対する社会意識には次のような変遷があったことが予測される。

明治初期と1970年代以降では、市民による反対運動が全国で発生したが、これらはともにインフラ整備自体に国民が懐疑的である点で共通している。明治初期には近代的な巨大インフラの整備そのものが理解できないために、市民はインフラ整備に懐疑的であったし、1970年代以降は、景気が下降の中で、新たなインフラ整備に対する風当たりが強くなった。一方で、戦後から1970年代までは、高度経済成長の時期に当たっており、この時期には戦後からの復興のためには少々無理なインフラ整備もやむを得ないという風潮が、世間にはあったように思われる。これらから、インフラ整備そのものの社会的なニーズあるいはニーズに関する世論が、インフラ整備に関する市民運動へ大きな影響を及ぼしていると考えられる。また、インフラに対するニーズは、景気の善し悪しと強い相関関係があり、景気が悪くなるとインフラ整備に対する風当たりは大きくなり、景気の良いときにはインフラ整備による支障は相対的に軽視される傾向にある。

なお、市民の反対活動は、インフラ整備だけでなく、不満の生じるいかなる対象についても行われうるようである。ただし、個人的に解消可能な問題については、活動が拡大することは稀であり、したがって利害関係者が広域かつ多数にわたるときにかぎって反対活動は発生する傾向にある。また、インフラ整備以外の問題に対して発生した市民の反対活動は、市民の活動そのものに対する抵抗を低下させる効果を持つことが推測される。したがって、全く無関係の社会問題に対して発生した市民運動は、インフラ整備に対しても同様の活動を促進させることとなる。

反対活動に関する基本的な市民の心理には時代によってそれほど大差がないように思われる。すなわち、基本的には個人の利害関係を最優先することで各種行動を行っており、しかも自分が負の効果を被るときのみ反対活動を行う。したがって、市民の行動原理を個人合理性においても問題がないと思われる。

(6) 第6章 英・独・日のインフラ整備における市民関与に関する比較分析

本章では、イギリスとドイツを対象に幹線道路の建設事業における市民関与の実態と、都市計画における市民関与の制度の歴史的経緯について、文献および実地調査によって把握し、国間比較を行った。これにより、以下のような点が明らかとなった。

まず、都市間高速道路の建設事業における市民関与の実態について、イギリスとドイツを対象に調査を行った。その結果、イギリスでは市民が代替案を提示できること、インスペクターにより交渉の調整が行われること、都市計画の手続きが重複して行われることなどかなり市民の関わりが重視される手続きが採られていること、ドイツでは東西ドイツの統合に併せて、事業をスムーズに終了させるための方策としてかなり手続きが簡略化される傾向にあることなどが明らかとなった。また、イギリス、ドイツとともに、我が国の手続きと比較して市民関与の機会がかなり早期から設けられ、しかも重層的かつ多様な方法によって実施されていることが判明した。

次に、都市インフラの整備への市民関与が歴史的にどのように変化してきたのかを、過去の制度や実態を調査することによって整理した。まず、イギリスでは、1960年代から市民関与に関して積極的に制度化を図ってきたが、サッチャー元首相が政権を握る1980年代頃から規制緩和が徹底され、市民関与を軽視する政策が採られてきたことが明らかとなった。一方でドイツでは、ヒトラーの独裁政治による反動から、戦後は民主化が進み、インフラ整備においても市民の関与が制度的に大幅に認められるものとなっていたが、近年は東西ドイツ統合とともに再度、効率化に向かって制度を改変する動きがあることが明らかとなった。

イギリスでは公開審問による話し合い、ドイツでは法制度に基づく厳密な市民関与手続きの実施、というように、今回調査を行った二国はともに、それぞれの国に伝統的あるいは固有の手法を十分に活用することによって、合意形成を獲得していることがわかった。したがって、これらの国々で実施されている手続きは合意形成手法としてはかなり参考となるが、直接我が国にも導入できるかどうかには少し疑問が残るものであると思われる。

(7) 第7章 我が国のインフラ整備事業での交渉プロセスに関する事例調査分析

本章では、我が国におけるインフラ整備事業を8事例選定し、各々の事例に関して事業実施時における反対市民の活動とそれに対する事業者及び関連自治体の対応について調査を行った。調査結果に基づいて、従来までほとんど行われなかった複数の異なる事業者による複数種事業の事例間比較分析を行った。

調査結果に基づいて、まず、関係主体の行動を分析した結果、明らかになった点は以下の通りである。まず第一に、市民の反対活動について、その組織化の変容について共通のパターンを見いだした。いずれの事例においても反対市民は、まず初期段階では町内会などの小地域組織を形成あるいは既存の地元組織に参加し、自らの主張を行うようになる傾向にある。次に、個々の小地域組織は、事業者が市民関与へ消極的であれば、他の小地域組織と統合し時間とともに成長して統合組織を形成する。その結果、組織全体としての主張が次第に抽象的となり、要求が実現困難な内容へ変化していく。それゆえ、交渉が膠着状態に陥り、話し合いの回数を増やしても議論が噛み合わなくなって、所要時間だけが增大していった。だが、職業的に反対活動をしているわけではない反対市民らは、次第に現実的な妥協を求めるようになり、統合反対組織は最終的には分裂して事業者との個別の交渉に応じるようになる。また、反対活動の激しさは、事業者による市民関与に対する積極性が低い場合、あるいは全国的な支援組織が介入するなど外部から技術的、知識的、金銭的支援が得られる場合には高くなることが明らかとなった。

第二に、事業者の市民関与に対する積極性により、事業者の行動を1)市民関与に終始積極的、2)市民関与に終始消極的、3)計画の初期段階では消極的だが、住民からの反対運動が激しくなると積極的に転向、という3パターンに分類した。こうした事業者の戦略的な行動は、事業者と地元住民との密着度に大きく影響を受けており、地域密着型の事業者は全国組織の事業者に比べて住民からのreputation獲得に重点をおくために市民関与に積極的な戦略を選択する傾向にある。また、事業者は時間的、金銭的な制約条件にも大きく影響を受けており、市民との関わりを持ちたくてもやむを得ず消極的な態度をとらざるを得ないことが多いことが判明した。

第三に、インフラ整備事業計画における、地元自治体の役割としては、行政機関として住民の事業者への意見提出の窓口になるというものと、住民と事業者の間に立ち、交渉の調整を行うものがある。ただし、地元自治体が事業者あるいは反対市民のどちらかを完全に支持してしまうときには、仲裁する主体がいなくなるためにかなり交渉が難航する傾向にあることもわかった。

第四に、事業者と反対市民との計画に対する考え方の変容についてであるが、事業者は基本的には、最初に提示した計画案を堅持しようとする傾向にあり、また、たとえ変更することがあっても微少な変更にとどまっていることが多い一方で、市民は最初は過大な要求を行うが、事業者との話し合いを行う中で、計画に関する事情を良く理解し、次第に条件付きで事業者の主張を認めるようになっていく傾向にある。

次に、合意形成の結果がどのような要因によって影響を受けているのかについて分析を行った結果、以下のような点が明らかとなった。

まず第一に、受益圏と受苦圏とが乖離する事業ほど、交渉期間が増加していることが確認された。これ

は、受益圏と受苦圏とが重複する場合においては、同一主体が被害と便益とを受けるために主体内葛藤の問題となりやすいので比較的合意が得られやすいのに対して、乖離している場合には、主体間対立に発展しやすい、特に被害を受ける市民は被虐感を持ちやすい。

第二に、1970年代に主な交渉が行われた事例では、それ以降に交渉が行われた事例と比較して交渉もつれ、その期間も長くなっていることが判明した。これは、同時期に多数発生した社会問題に対する学生運動の全国的な広まりが、活動参加へのハードルを低くさせ、より多くの人々を反対活動に導いたためであると考えられる。

第三に、調査結果を事例間で比較する限り、人口密度が低いところほど反対活動が活発で、交渉期間が長くなる傾向にあることがわかった。これは、人口密度の低い農村地域では、都市計画法が適用されないために計画策定にあたって十分な市民関与の機会を含む適切な手続きが行われないことと、人口密度が低いところこそ、受益圏と受苦圏とが乖離するような迷惑施設が建設される傾向にあるからだと思う。

第四に、事業者の市民関与に対する行動パターンと合意形成結果との関係を分析した結果、終始積極型では、比較的短期間で交渉を終了できていること、また終始消極型のケースでは、裁判が手続き遅延を目的として戦略的に行われるときにはコンフリクトが深刻となり交渉期間も長引くが、そうでないときにはかえって裁判で決着がつくため、早期にコンフリクトが解消することが明らかとなった。

第五に、各事例において事業者が準備した手続きに関する法制度と合意形成結果との関係を分析した結果、都市計画法のように市民関与要請レベルの高い法制度に基づいて手続きが行われた事例では、比較的短期間で合意形成が達成されている一方で、都市計画法が適用されないような事業においては、交渉期間がかなり長くなっていることが判明した。このことより、手続きの法的要請レベルは、市民の手続きに対する満足度に大きく影響を及ぼしうることが推測される。

さらに、各事例において事業担当者へヒヤリングを行った結果に基づいて、交渉における教訓を整理した。これは、必ずしも全ての事業において見られたわけではないが、一部の事業において実際に行った事実をもとに、特に重要であると思われる事項について整理を行ったものである。ここでは、全部で13の教訓を整理した。

(8)第8章 インフラ整備計画交渉モデルの構築とモデルを用いた数理分析

本章では、インフラ整備計画をめぐる事業者と反対市民との交渉プロセスを数理モデルとして表現した。モデルは、ゲーム理論を援用した動的シミュレーションモデルとなっており、事業の特質や関係主体の行動特性を入力することによって、交渉が終了するまでの期間や反対活動と市民関与とのレベルの時系列的変化を出力することができる。なお、本モデルは、第3章で基本コンセプトとして示したモデルのうち交渉サブモデルを数理的に表現したものとなっている。

モデルは大きく分けて、2つの部分から成っている。まず第1段階は、交渉の環境を決定する段階で、事業者と反対市民とが市民関与レベルと反対活動レベルとを決定する。次に第2段階において、前段階で

決定された交渉環境の下で、確率的に計画内容の交渉を行う。シミュレーションは、交渉を複数回繰り返すことによって、交渉終了の成立条件が満たされるまで行なった。また、同様のシミュレーションを500回行うことで、平均的な挙動を計算した。

作成したモデルを用いて、代表的な4つのケースについてシミュレーションを行い、モデルの検証を行った。検証のために行なった計算ケースは、まず最も標準的なケース(Case0)、市民運動の機運が盛り上がる一方で、事業者が市民関与に対して消極的なケース(Case1)、インフラ供用による負の外部効果が大い迷惑施設の建設事業のケース(Case2)、Case1とCase2とが同時に発生する最悪のケース(Case3)である。いずれも、第7章の調査・分析によって得られた結果と整合することが判明し、モデルが現実のシミュレーションにある程度対応できることを検証した。

さらに、構築したモデルを用いて、簡単な政策シミュレーションを行った。計算を行ったケースは、Case1に法制度等による市民関与要請が行われるケース(Case5)と、Case3に市民関与の要請が行われるケース(Case6)の2つである。シミュレーションの結果、Case1のように反対活動が活発化する要素の比較的低い状況では、法制度等による市民関与要請は効果があることが判明した。一方で、Case3のような最悪の状況においては法制度による要請では、十分には対応しきれないことも判明した。これより、法制度による対応にはある程度の限界があり、こうした場合には、事業計画の改善を図るか、事業そのものの実施を再検討する必要があることが推測される。

9.3 本研究の成果に基づく総合的な考察

本研究では、インフラ整備をめぐる合意形成過程を対象に、まず、問題全体の構造に関して仮説を提示し、次にその仮説にしたがって、市民関与に関連する法制度の決定構造ならびに事業者と反対市民との間で発生する紛争の実態について調査を行った。

そこで、本節では、これまでの研究成果に基づいて、再度インフラ整備をめぐる合意形成の構造を特に市民関与に着目して整理するとともに、問題に対する改善策を整理していくこととする。

9.3.1 法制度の市民関与要請レベルが決定されるメカニズム

インフラ整備において最低限どれだけの市民関与の機会と内容がなされるべきかについて定めているのは法制度である。結局、事業者に対する市民関与要請のレベルを定める法制度は、以下のような要因によって決定されていることが本研究より明らかとなった。

まず、第4章の研究成果より、インフラ整備ごとにその整備における市民関与の手続きを定めている法制度にはかなり違いがあることが判明した。本研究では、法制度が事業者に対して要請する手続きのレベルを市民関与要請レベルとして提案し、それに基づいてインフラ事業間での手続きの違いについて整理を行った。その結果、まず、事業によって発生する便益並びに被害の波及範囲の大きさによって決定される利害関係者の人数に比例して、市民関与要請レベルは高くなる傾向にあることが明らかとなった。これは、利害関係者が多い事業では、各人の利害が異なるために、十分に議論を行わなければ、事業の合意を得ることが困難であるからである。したがって、都市部で建設される都市施設や、空港のように利害関係者が多い事業では、手続きが高いレベルで行われるよう法制度によって要請される。しかし、比較的利害関係者の分布特性が類似していると考えられる都市計画事業でない鉄道と道路においては、手続きの面においてかなりの差異が見られることもわかった。確かに、鉄道と道路とでは便益、不利益の帰着先は厳密には同じであるとは言えない。鉄道では、駅周辺の一定の箇所のみにおいて鉄道利用者や地権者に便益が発生し、駅間の路線周辺で騒音や振動といった被害が発生する構造であるが、道路では、一応沿道ならばどこでもある程度の利用便益と同時に騒音・振動等の不利益も生じる。だが、根本的に反対運動を起こすのは不利益を受ける市民であって、その意味では単位距離あたりで不利益を受ける住民の人数や分布がそれほど鉄道と道路とで大きく変わるとは考えられない。(当然、さらに厳密な議論を行うためには、騒音や振動の発生、波及特性を鉄道と道路とで比較する必要があるし、また施設を走行する車両密度等が影響を及ぼしていることも考慮すべきであるが、ここでは、あくまでも一般論として議論することとする)にもかかわらず、鉄道と道路とで法制度における市民関与要請レベルに差異が見られるのは、むしろ過去における紛争の実績が原因であると考えられる。第5章において、過去におけるインフラ整備に対する反対運動の経緯を整理したが、最近30年間を見ると、道路建設においては相当数の事例において反対運動が発生し世間の注目を浴びているのに対し、鉄道については、新幹線を除けばあまり目立った事例が見られない。世間から注目を浴びた事業においては、一般市民も問題意識を持ちやすく、その事業を管轄している部署

も法制度を改善しようというインセンティブが強く働くと思われるが、あまり社会問題とならなかった事業については、管轄部署も問題意識が低く、法制度の改善には至らなかったことが考えられる。また、従来まで各インフラは、縦割り行政の結果として、各々を管轄している異なる部署が相互に十分な連携を採ってこなかったために、必ずしも関連する法制度が、同一の思想や背景に基づいて構築されてこなかったという経緯があることも考えられる。

さらに、基本的に我が国が合意形成の手続きに対する意識があまり強くないことも理由の一つと考えられる。第7章において、イギリス、ドイツの手続きと比較した結果、我が国では民主主義の考え方に果敢と取って、自分たちが使うインフラは自分たち自身が決めるという認識が他国に比べて希薄であり、そのことが手続きを定める法制度を改変していかうという意識を生み出してこなかったのではないかと推測した。ただし、その法制度に変わる手法としては、我が国では「根回し」や「談合」による非公式かつ穏便な合意形成手法が採られていることも示した。

以上、本研究の成果より、インフラ整備における法制度による市民関与要請レベルを決定する要因としては、インフラの便益、不利益の帰着先の特性、各インフラにおける紛争の発生経緯と縦割り行政による紛争に対する管轄部署の対応の不整合性、さらに我が国の民主主義的な考え方の浸透の低さが挙げられることが判明した。

今後、法制度のあるべき方向性としては、まずインフラによって不当に異なる手続きを解消し、インフラの便益、不利益の帰着先の特性に応じた合理的な規程に改善していくべきである。そのためには、各インフラの管轄をおこなっている官庁が、互いに手続きの問題点や今後のあり方について密に連絡を取り合っていくことが必要不可欠となるであろう。

さらに、近年、市民によってより強く認識されるようになってきた、計画内容を知る権利や環境保護意識を尊重するために、我が国で従来まで行われてきた非公式な合意形成手法を見直し、より透明度の高いインフラ整備の手続きを行うことが必要になるであろう。

9.3.2 事業者の市民関与に対する対応が決定されるメカニズム

特定の事業において実現される市民関与に対する行動を決定するのは、関連する法制度と事業者ならび市民の行動である。ただし、市民の方から積極的に事業に関わることは今回の事例調査の中ではほとんど見られなかったことから今回議論の対象外とせざるを得ない。したがって、ここでは、事業者の提供する市民関与レベルを決めるのは、事業者の市民関与に対する積極性と、関連する法制度の要請レベルとであるものとして分析を行う。

まず、第7章における調査から、手続きを定める法制度は、事業者にとっては最低限守るべき規程として機能していることが判明した。法制度の規程を遵守しない場合には法的に罰せられるのであるから、これは当然のことである。しかし一方で、実際には、各法制度に定められる法制度の適用、運用に関しては、制度運用者の裁量の余地がかなり大きいことが明らかとなった。例えば、都市計画法は、都市計画地域内

において行われるインフラ整備に対しては必ず適用され当該事業者は都市計画事業となるが、都市計画地域外の事業については都市計画法の適用はしばしば事業者ならびに許認可の権限を持つ管理者の判断に任されている。そのため、都市計画法の適用に関して事業者が判断した結果と、地元住民が期待している結果とが食い違うことが発生し、それが原因で反対運動が活発になるという事例が見られた(北総開発鉄道の事例)。また、都市計画法が適用された都市計画事業についても、現行の都市計画法においては公聴会の開催が義務となっていないが、そのために公聴会開催の判断は事業者に任されており、手続きの妥当性をめぐって反対市民が反対活動を行い、裁判で争われるといった事例も見られた(福島西道路の事例)。以上に見られるように、事業者の中には、事業をめぐって市民と積極的に話し合うことを忌避する事業者もあり、そうした事業者は、法制度によって定められる必要最低限の手続き以上には市民関与の機会を持たないことが明らかとなった。以上より、事業の手続きを定める法制度は、事業者に対して最低限遵守すべき手続を提示しているものの、法制度の規程自体に曖昧な部分を残しているために、正当に運用されているとは言えないという限界を有していることがわかった。

また、都市計画法の適用そのものについても、都市地域とそうでない地域とで適用に差があるために、同様の事業であっても手続きが異なる可能性があることが判明した。このことは、地域によって手続きに格差が起ころうることを表しており、本来ならば全市民が同一の手続きを受ける権利を持つはずであるにもかかわらず、実際には不公平な手続きが行われていることを示しており、制度適用の公平性に問題点があることも明らかとなった。

次に、第7章における実態調査より、事業者の市民関与に対する対応には、その時間的経緯から次の3パターンに分類できることが明らかとなった。まず第一のパターンは事業者が交渉の初期から末期に至るまで市民と積極的に関わろうとする態度を見せるものである。このパターンに分類された事業は、今回の事例調査では放射36号線の事例のみであった。放射36号線の事例において、事業者がこのように市民関与に終始積極的であったのは、一つには当時の美濃部都知事の影響が大きいものと考えられる。革新系の知事であった美濃部氏は、市民との話し合いを通じて、市民の意見を事業計画の中に反映させていくことを強く推進した。知事自身が市民と対話し市民の意見を聴聞するとともに、事業者としての考えを市民に対して示す努力が相当なされた。その結果、多数の市民が話し合いに関わったが、それほど激しい反対運動が実施されることはなかった。その意味では、反対活動を抑制することに成功したが、同時に合意の形成にかかなりの時間がかかったために、かえって事業の早期完了を要求する市民からは行政の無責任さに対して厳しい追及がなされることとなった。以上より、市民関与に対して終始積極的な態度をとるのは、首長の個人的な政治思想や理念がある場合であると整理できる。ただし、今回の事例調査では、このパターンに属する事例がわずか1事例であったため、これをもって一般的な結論を得ることは不可能である。しかし従来までの傾向を見る限り、このパターンに属するような事例はほとんど見られないと思われる。近年、パブリックインボルブメントの重要性が事業者の間でも次第に認識されるようになってきていることから、今後このパターンに属するような事例が現れることが期待できるであろう。

第二のパターンは、終始、市民関与に対して消極的な態度をとるというものである。このパターンに属する事例に共通するのは、事業者が予算的あるいは時間的に強い制約を受けているという点である。例えば、北陸新幹線の事例においては、1998年に開催される予定であった長野冬季オリンピックに間に合わせるという時間的な制約が大きいために、反対市民からの激しい反対活動があったにもかかわらず、最終的には土地収用法の適用という相当強引な方法によって問題を解決した。また、福島西道路では、地元住民からさまざまな要望があったにもかかわらず予算的な制約からそれに答えることが十分にできなかったことがヒヤリングから明らかとなった。このように、予算的、時間的な制約が大きい事業の場合には、事業者はやむを得ず消極的な態度をとり続けなければならない。次に、事業者の住民に関する情報収集の努力が不足しているために、状況認識を誤ってしまうことも終始消極的な態度をとる理由の一つである。特に、事業担当者の経験が不足しているときには、事業実施に際して周辺住民とどのような関係を持つべきであるのか等について試行錯誤を繰り返さずを得ず、できるだけ早期に事業を完了してしまおうとするために強引に手続きを進めてしまうこともわかった。

第三のパターンは、初期においては市民との関わりに消極的な態度をとるが、途中で周辺住民より反対活動が発生し活発化してくるに仕掛けて事業者も態度を改め、市民と積極的に話し合いを行っていくというものである。このパターンに属するのは、事業者がある程度反対市民の活動に敏感に反応できるだけの柔軟さと事業担当者の経験があり、しかも事業手続きを拘束するような制約条件もそれほど厳しくないようなケースである。実態調査によれば、このパターンにあてはまる事例がかなり多いことが判明した。おそらく、一般的にもこのパターンが最も多いことが予想される。なぜならば、事業者としては周辺の住民が事業に対してどのような反応を示すかについては予想できないことが多いし、また事業者としてはできればそれほど市民との関わりを持たずに済ませたいという気持ちがあるからであろう。

以上から、事業者の提供する市民関与レベルは、時間の経過に従って大きく3つのパターンに分類できることが判明した。そして、その違いは、事業をめぐる予算的、時間的な制約条件と、事業担当者の個人的な理念や過去の経験に大きく依存していることが判明した。事業者によって提供される市民関与レベルを向上させるためには、次のような対策が考えられる。まず第一に、特に合意形成についての予算的制約を軽減させることである。我が国では、従来まで計画に対する予算がかなり軽視されてきた傾向にあるのに比べて、英国の道路建設事業においては、合意形成を獲得するための予算が、全予算の約10%も占めていると言われる。予算上の制約が、事業者を市民関与に対して消極的にさせ、そのことが反対市民による反対活動を活発化させていることを考慮すれば、市民の反対活動に対応して柔軟な対応をとるだけの予算が今後必要となるであろう。第二の方策としては、事業者の交渉に関する知識不足の解消が挙げられる。従来まで、事業担当者は、それぞれが個人的な努力によって市民とのトラブルを解消してきたために、各人の経験は個人で閉ざされて、それがうまく継承されてこなかった。また、たとえ後任者へノウハウが継承されても、それが異なるインフラの整備担当者同士で共有されることもなかった。したがって、事業者同士が、そうした反対市民との対応や手続きの方法について互いに情報を交換し合い、交渉テクニックを共有化していくことが今後重要になるものと考えられる。実際、米国では事業者が互いに市民との関わり

に関して情報を交換する場を設けている。我が国においても、研究者レベルだけでなく、実務者レベルでそうした情報交換を行う場を今後設置していくことが必要なのではなかろうか。本研究でも第7章で、事業者へのヒヤリングをもとに交渉における事業者の行動ならびに反対市民の行動に関して得られた教訓を整理しておいた。このような教訓をさらに整理し、今後マニュアル等の形で整理していくことが、今後事業担当者を路頭に迷わせない最善策と考える。

9.3.3 市民関与の機会が合意形成に与える影響のメカニズム

市民関与の機会がどの程度であるか(=市民関与レベル)によって合意形成の結果にどのような影響が出るのかについては、主に第7章において分析を行っている。ここで、合意形成の結果としては、合意形成に要した期間を取り上げている。今回の対象事例においては、事業者によって提供された市民関与の機会が、反対市民の反対活動レベルにいかなる影響を及ぼしているかを分析した。

その結果、まず、事業による市民関与への積極性によって反対市民の活動はかなり影響を受けることが判明した。まず第一に、事業者が事業の初期から末期に至るまで一貫して市民との関わりに消極的な態度を示し続けるとき(終始消極型)、反対市民はかなり激しく反対活動を行うことがわかった。ただし、反対活動の方法によって、合意が形成されるまでの期間には違いが見られることも明らかとなった。反対市民が、特に全国的な活動を行う反対支援組織からの様々な支援を受けるときには、戦略的に訴訟を行うことで事業者の手続きを遅延させるという行動を行うことが多くなり、そのときには合意形成に多大な時間を要することとなる(例えば、北陸新幹線や柏崎刈羽原発の事例)。逆に、反対市民が、意図的に手続き遅延を目的とした訴訟を行わないときには、却って判決によって決着がはっきりとつくこともわかった(福島西道路の事例)。第二に、逆に事業者が事業の初期から末期まで終始して市民関与に積極的であるときには、訴訟やデモ行進や座り込みといった激しい反対活動がなされることはないが、話し合いに相当の時間がかかることがわかった。そのために、却って事業推進を支援する市民からは事業者の責任を放棄しているという非難を浴びるまでになり、最終的にはなし崩し的に、事業が実施されることに決定された。このことは、事業者はただ単に市民の意見を聞くだけでなく、その基づいて事業者自身が舵取りをしながら事業手続きを進めて行かなばならないことを示している。その意味では、今回の対象事例中で、唯一このパターンに属する放射36号線の事例では、事業者がまだ十分に市民関与の位置づけと、自らの行動について十分な認識を持っていなかったことになる。第三に今回の対象事例の中で多く見られた、途中転換型の事業者(事業初期には、市民関与に消極的であるが、市民による反対活動が活発化してくるに従って態度を積極化する)の事例の場合には、事業者の様々な対応によって最終的には何とか交渉を無事終了しており、各事例の事業者が適切な対応をしているものと考えられる。

また、第7章における事例間比較の結果から、法制度による事業者に対する市民関与要請レベルによっても、交渉に要する期間はかなり影響を受けていることが明らかとなった。都市計画法の適用を受けない事例においては、いずれも都市計画事業と比較して交渉を終了するのに時間がかかっているのに対し、都市計画事業では相対的に交渉期間が短くなっている。これは、都市計画事業では、第5章で示したように、

かなり高いレベルの市民関与要請レベルが事業者に課されるのに対して、それ以外の事業では、空港建設事業を除けば低い市民関与要請レベルしか課されないためと考えられる。市民関与要請レベルが低いときには、すでに9.3.2で示したように法制度による要請を最低限しか行わない事業者が多いことから、十分な市民関与の機会が与えられない可能性が高いために、それに不満をもつ反対市民が激しい反対運動を行う。

9.4 今後の研究課題

本研究に残された研究課題について述べることにする。

(1) アンケート調査やヒヤリングに基づく市民の行動の詳細分析

本研究では、文献や事業者へのヒヤリングによって反対市民の行動を調査したが、この方法では市民の行動を詳細に知ることができない。特に、反対住民の組織化行動については、いまだに社会学や経済学においても「オルソン問題」と呼ばれる課題を抱えており、十分に解明されているとは言えない。一般的に組織の形成には、リーダーの存在や組織を運営するための規律のようなものが必要と言われているが、NGO、NPOのようなボランティアに形成される組織については実証的な研究が遅れており、今後のさらなる研究が望まれているところである。

また、以上のようなアカデミックな意味での興味だけでなく、実務的にも住民組織の詳細分析を行うことが重要な意味を持つものと考えられる。例えば、市民組織を説得するためには、組織の構成員を一人一人説得して回るよりも、リーダーを説得する方が効率的であることも少なくない。どのような組織ではリーダーを説得すべきで、どのような組織ではそうでないのかが事前に判明しているか否かは、その後の交渉をスムーズにすすめるか否かの大きな境目になると考えられる。

したがって、住民がどのような行動原理で、組織を形成したり入退を行ったりしているのかを、詳細な調査を行うことによって解明することが必要であると考えられる。

(2) 他国におけるインフラ整備をめぐる紛争の詳細実態調査・分析

本研究でも、イギリスとドイツにおける都市間高速道路の建設事業の実態と制度について、事業の担当者へのインタビューによって調査を行った。だが、第7章で行ったような特定の事例についての詳細な調査を行うことはできなかった。これは、関連する資料を得ることができなかったこと、言語上の障害があること（英語圏以外の国について）、調査を行うための十分な時間的余裕が得られなかったこと、などが原因である。特に、本研究が扱っているような問題については、どの事例についても部外秘の資料であることが多く、そういった資料にアクセスするためにはある程度人的コネクションがどうしても必要となるが、そういったコネクションを海外で得ることが難しい。

海外の詳細事情を我が国へ紹介することは、我が国の制度や実態の位置づけを知る上で非常に有用であることは明らかである。また、本研究でもすでに試みているが、他国との比較を通じて日本の文化的特性を改めて認識することは、我が国での市民関与のあり方を議論する上で極めて重要な行為であると考えられる。

先に挙げるような困難はあるものの、ルポタージュ的な現状把握研究で十分であるので、今後他国の実態把握調査が行われることを期待する。

(3) インフラ整備事業におけるマスメディアの報道による関係主体の行動への影響分析

インフラ整備事業をめぐる紛争は、しばしばTVや新聞のようなマスメディアによって大きく報道され

る。こうしたマスメディアによる報道は、当該事業の紛争にさまざまな意味で影響を及ぼしうる。例えば、反対市民組織が、自分たちの主張を、マスメディアを利用することによって世に訴えようとする場合もある。逆に事業者が、反対組織の活動のエゴイズムを、マスメディアの利用によって世論に訴えることもある。また、事実とは異なる内容や特定の解釈についてマスメディアが報道を行うことによって、当事者間の信頼関係が損なわれたり、紛争がこじれてしまうようなこともありうるものである。

この意味では、本研究で行った我が国の市民運動の歴史的経緯に関する新聞報道の調査は、まだ一面的な見方しかしていないと言えるであろう。これは、特定の新聞社が取り上げた事例のみを対象としているために、必ずしも報道されている内容が客観的なものであるという保証ができないためである。同様な調査を他の新聞社の報道内容についても行うことが必要であるかもしれない。

いずれにせよ、マスメディアに関連する関係主体の行動を分析することは、インフラ整備をめぐる紛争を分析する上では重要な課題であると考えられる。

(4) 市民関与のあり方に関する研究

本研究では、基本的に、紛争の期間が短いこと（交渉がスムーズに進行すること）を善とした議論を行っている。そして、その目的を達成するために市民関与がどのような影響を及ぼしているのかについて分析を行ってきた。

だが、市民関与そのものについてはさまざまな考え方が提示されてきている。民主主義の面から市民の政治プロセスへの関与を訴えるものや、情報公開の側面から市民の「知る権利」を訴えるもの、計画内容そのものを改善する手段として市民関与の必要性を論じるものなど実に多様であり、混沌としているとも言えるであろう。提示されているそれぞれの考え方が、誰によってどのような意図の元で主張されているものなのかをきちんと整理し、今後の我が国における市民関与のあり方に関する議論に役立たせる必要があると考える。

参考文献リスト

以下に示すのは、本研究において直接的に引用・参考にした文献だけでなく、広く参考とした関連文献である。

- Akira Okada, The possibility of cooperation in an n-person prisoners' dilemma with institutional arrangements, *Public Choice*, 77, pp.629-656, 1993
- Alan Murie, Privatization and Restructuring Public Involvement in Housing Provision in Britain, *Scandinavian Housing & Planning Research*, 10, pp. 145-157, 1993
- Anil K. Gupta, Monitoring of Rural Projects through People's Participation, *EKistics*, Vol. 291, pp. 434-442, 1981
- Anthony Lavers and Bernard Webster, Participation in the plan-making process- financial interests and professional representation, *Journal of Property Research*, Vol. 11, pp. 131-144, 1994
- Arie Halachmi, Citizen Participation and Academic Expertise: The Unexplored Promises of Action Research, *Computational Environmental Urban Systems*, Vol. 5, 35-42, 1980
- B. A. Smyth, Participation Processes in Public Housing, *Architectural Science Review*, Vol. 26, pp. 67-70, 1983
- Barbara Weisberg, One City's Approach to NIMBY -How New York City Developed a Fair Share Siting Process, *Journal of the American Planning Association*, 59, pp. 93-97, 1993
- Barry Checkoway, Neighborhood Planning Organizations: Perspectives and Choices, *The Journal of Applied Behavioral Science*, Vol. 21, No. 4, pp. 471-486, 1985
- Benjamin Chetkow-Yanoov, Citizen participation in city planning, *Habitat International*, Vol. 6, No. 1/2, pp. 165-178, 1982
- Brian Glasson and Philip Booth, Negotiation and Delay in the development control process-Case studies in Yorkshire and Humberside, *TPR*, 63(1), pp. 63-78, 1992
- Bryan H. Massam, The Location of Waste Transfer Stations in Ashdod, Israel, Using a Multi-criteria Decision Support System, *Geoforum*, Vol. 22, No. 1, pp. 27-37, 1991
- Bryan R. Higgins, Economic Growth and Grassroots Participation: The Paradoxes of Progressive Planning, *The Journal of Architectural and Planning Research*, Vol. 4, No. 4, pp. 329-334, 1987
- C. Pickvance, The Rise and Fall of Urban Movements and the Role of Comparative Analysis, *Environment and Planning D: Society and Space*, Vol. 3, pp. 31-53, 1985
- Carole Despres and Denise Piche, Revisiting Knowledge and Practice: Women's Voices in Architecture and Urban Planning, *The Journal of Architectural and Planning Research*, Vol. 9, No. 2, pp. 91-94, 1992
- Caroline S. Tauxe, Marginalizing Public Participation in Local Planning -An Ethnographic Account, *Journal of the American Planning Association*, 61, pp. 471-481, 1995
- Chava Nachmias and J. John Palen, Membership in Voluntary Neighborhood Associations and Urban Revitalization, *Policy Sciences*, Vol. 14, pp. 179-193, 1982
- Chris Zeiss and Lianne Lefsrud, Making or Breaking Waste Facility Siting Successes with a Siting Framework, *Environmental Management*, Vol. 20, No. 1, pp. 53-64, 1996
- D. P. Lawrence, Approaches and Methods of Siting Locally Unwanted Waste Facilities, *Journal of Environmental Planning and Management*, 39(2), pp. 165-187, 1996
- Davis, S. and Lawrence, P. R., *Matrix*, Addison-Wesley, Reading, Mass., 1977
- Dennis C. Mueller (加藤 寛訳), *公共選択論*, 1993
- Department of the Environment, *Community Involvement in Planning and Development Processes*, HMSO, 1994
- Desmond M. Connor, Preventing and Resolving Public Controversy, a discussion paper for Public Affairs and Forest Management, 1985

- Desmond M. Connor, Sharon McCarthy, Managing the Community Impacts of Large Scale Development - A Participative Approach - discussion paper for the Annual Meeting of the Canadian Sociology and Anthropology Association, 1990
- Doroth Butterfield, Participating Renews the Inner City, *Landscape Architecture*, Vol. 74, No. 6, pp. 68-71, 1984
- Douglas J. Lober, Resolving the Siting Impasse - Modeling Social and Environmental Locational Criteria with a Geographic Information System - *Journal of the American Planning Association*, pp. 482-495, 1995
- Douglas J. Lober, Beyond Self-interest: A Model of Public Attitudes towards Waste Facility Siting, *Journal of Environmental Planning and Management*, Vol. 36, No. 3, pp. 345-363, 1993
- E. Gregory McPherson and Craig W. Johnson, A Community Forestry Planning Process: Case Study of Citizen Participation, *Landscape and Urban Planning*, Vol. 15, pp. 185-194, 1988
- Ernest T. Smerdon, Education - key to Dealing with Social and Environmental Objectives, *Journal of Water Resources Planning and Management*, Vol. 115, No. 1, pp. 43-47, 1989
- Gakenheimer, Ralph A., Transportation planning as response to controversy. The Massachusetts Institute of Technology, 1976
- Gebhard Kirchgassner and Werner W. Pommerehne, Low-cost decisions as a challenge to public choice, *Public Choice*, 77, pp. 107-115, 1993
- Geoffery J. Syme and Blair E. Nancarrow, Predicting Public Involvement in Urban Water Management and Planning, *Environment and Behavior*, pp. 738-758, 1992
- Gerald Walker, Social Mobilization in the City's Countryside: Rural Toronto Fights Waste Dump, *Journal of Rural Studies*, Vol. 11, No. 3, pp. 243-254, 1996
- Giulietta Fadda, Community participation: A Prospective view of alternative strategies for urban development, *TRIOLOG*, Vol. 26, pp. 32-35, 1990
- Greg Myers, Persuasion, power and the conversational model, *Economy and Society*, Vol. 18, pp. 221-244, 1989
- Gyu Ho Wang, Jeong-Yoo Kim and Jong-Goo Yi, Litigation and Pretrial Negotiation under Incomplete Information, 10-1, pp. 187-207, 1994
- H. Elaine Lindgren, The informal-Intermittent Organization: A Vehicle for Successful Citizen Protest, *The Journal of Applied Behavioral Science*, Vol. 23, No. 3, pp. 397-412, 1987
- Henry Sanoff, Human exchange techniques for citizen participation in town revitalization, *DESIGN STUDIES*, Vol. 2, No. 3, pp. 157-164, 1981
- Highway Agency, Trunk road proposals and your home
- Highway Agency, An Environmental Strategy for England's main roads, 1996
- Highway Agency, A charter for motorway and trunk road users, 1994
- Jacques J.J.G. Schoenmakers, The Role of Information in Relation to Community Participation at National and Local Levels, *Habitat International*, Vol. 10, No. 1/2, pp. 187-195, 1986
- James A. Wall, Jr. and John B. Stark, Techniques and Sequences in Mediation Strategies: A Proposed Model for Research, *Negotiation Journal*, pp. 231-239, 1996
- James S. COLEMAN, Foundations of Social Theory, The Belknap Press of Harvard University Press, 1990
- Janet Hathaway and Lisa Wormser, Working with New Partners: Transportation Decision with the Public, *Transportation Research Record*, 1400, pp. 36-40
- Jerome Delli Priscoli, Public Involvement, Conflict Management: Means to EQ and Social Objectives
- Joel Sobel and Ichiro Takahashi, A multistage model of bargaining, *Review of Economic Studies*, L, pp. 411-426, 1985
- John B. Loomis and Pierre H. du Vair, Evaluating the Effect of Alternative Risk Communication Devices on Willingness to Pay: Results from a Dichotomous Choice Contingent Valuation Experiment, *Land Economics*, Vol. 69, No. 3, pp. 298-298, 1993
- John D. Hutcheson, Jr., Citizen Representation in Neighborhood Planning, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 50, No. 2, pp. 183-193, 1984
- John F. Metzger and David C. Colony, Citizens and Project Design: Management Team, *Journal of the Urban Planning and Development Division*, Vol. 106, No. 1, pp. 59-69, 1980
- John L. Graham, Alma T. Mintu, Waymond Rodgers, Explorations of Negotiation Behaviors in Ten Foreign Cultures Using a Model Developed in the United States, *Management Science*, Vol. 40, No. 1, pp. 72-95, 1994
- John Rawls, A THEORY OF JUSTICE, The Belknap Press of Harvard University Press, 1971
- John Lichtenheld, James Etmanczyk, Framework for Involving Local Citizens in a Small Urban Area's Transportation Planning Process, *Transportation Research Record*, 731, pp. 33-37, 1979
- Judith Petts, Waste Management Strategy Development: A Case Study of Community Involvement and Consensus-Building in Hampshire, *Journal of Environmental Planning and Management*, Vol. 38, No. 4, pp. 519-536, 1995
- Kalyan Chatterjee and William Samuelson, Bargaining under Incomplete Information, *Operations Research*, pp. 835-851
- Kathleen G. Gundry and Thomas A. Heberlein, Do Public Meetings Represent the Public?, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 50, No. 2, pp. 175-182, 1984
- Kington, D.R., Matrix Organization, Tavistock, London, 1973
- Knottz, H., O'Donnell, C. and Wehrich, H., Management, 7th ed., McGraw-Hill, New York, 1980
- Lang, Michael H., Citizen Participation in Urban Planning: Planner Attitudes, Administrative Frameworks, *GeoJournal*, Vol. 14, No. 2, pp. 227-235, 1987
- Lloyd M. Rinehart, Thomas J. Page, Jr., The Development and Test of a Model of Transaction Negotiation, *Journal of Marketing*, Vol. 56, pp. 18-32, 1992
- Louise Fortmann, Locality and Custom: Non-aboriginal Claims to Customary Usufruct Rights as a Source of Rural Protest, *Journal of Rural Studies*, Vol. 6, No. 2, pp. 195-208, 1990
- Lutz-Alexander Busch, Quan Wen, Perfect Equilibria in a Negotiation Model, *Econometrica*, Vol. 63, No. 3, pp. 545-565, 1995
- M. Castells, Community on G.C. Pickvance's 'The rise and fall of urban movements', *Environment and Planning D: Society and Space*, Vol. 3, pp. 55-61, 1985
- M. J. Bruton, The cost of public participation in local planning, *Town & Country Planning*, Vol. 50, No. 6, pp. 164-167, 1981
- Maarten Wolsink, Entanglement of Interests and Motives: Assumption behind the NIMBY-theory on Facility Siting, *Urban Studies*, Vol. 31, No. 6, pp. 851-866, 1994
- Marco Lalli and Christina Thomas, Public Opinion and Decision Making in the Community: Evaluation of Residents' Attitudes Towards Town Planning Measures, *Urban Studies*, Vol. 26, pp. 435-447, 1989
- Marian Friestad and Peter Wright, The Persuasion Knowledge Model: How People Cope with Persuasion Attempts, *Journal of Consumer research*, 21, 1-30, 1994
- Marica J. McNally, Participatory Research and Natural Resource Planning, *The Journal of Architectural and Planning Research*, Vol. 4, No. 4, pp. 322-328, 1987
- Mary Benwell, Public Participation in Planning - A Research Report, *Long Range Planning Report*, Vol. 13, No. 4, pp. 71-79, 1980
- Mary Racelis, Metropolitan Growth: Poverty Eradication Through Popular Participation, *Habitat International*, Vol. 10, No. 1/2, pp. 167-179, 1986
- Masayoshi Tanishita, Issues and improvement of land acquisition system for public works in Japan, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol. 1 No. 2, pp. 719-728, 1995
- Masayoshi Tanishita, Public Involvement in Transportation Planning, *IATSS Research*, Vol. 21, No. 2, pp. 19-31, 1997
- Matthew Gandy, Political conflict over waste-to-energy schemes - The case of incineration in New York, *Land Use Policy*, Vol. 12, No. 1, pp. 29-36, 1995

- Micael K. Lindell, Assessing emergency preparedness in support of hazardous facility risk analyses: Application to siting a US hazardous, *Journal of Hazardous Materials*, Vol. 40, pp. 297-319, 1995
- Michael Dear, Understanding and overcoming the NIMBY Syndrome, *Journal of the American Planning Association*, 58, pp. 288-300, 1992
- Michael E. Gordon and Jim C. Lee, Standards Used by Citizen Participants in Evaluating Roadway Plans: Myth and Reality, *ITE Journal (Institution of Transportation Engineering)*, Vol. 52, No. 11, pp. 16-18, 1982
- Michel Conan, Dweller's Involvement in Housing Design: A Developmental Perspective, *The Journal of Architectural and Planning Research*, Vol. 4, No. 4, pp. 301-309, 1987
- Mountasser A. Rahman, Public Involvement at the Planning Level: A Case Study of the University of Maryland Eastern Shore Access Road, *Transportation Research Record*, 1400, pp. 48-52.
- Mushtaqur Talman, A. Essam Radman, Jonathan Upchurch, and Micael Kuby, Modeling Spatial Impacts of Siting a NIMBY Facility, *Transportation Research Record*, 1359, pp. 133-140, 1992
- N.B. Chang and S.F. Wang, A Locational Model for the Site Selection of Solid Waste Management Facilities with Traffic Congestion Constraints, *Civil Engineering System*, Vol. 11, pp. 287-306, 1995
- Oliver Kim, The free rider problem: Experimental evidence, *Public Choice*, 43, pp. 3-24, 1984
- Owen J. Furuseth, Impacts of a Sanitary Landfill: Spatial and Non-spatial Effects on the Surrounding Community, *Journal of Environmental Management*, Vol. 31, pp. 269-277, 1990
- Peter and Suzy Beresford, Public participation and local politics, *Town & Country Planning*, Vol. 49, No. 11, pp. 412-414, 1980
- Philip Dearden, Public Participation and Scenic Quality Analysis, *Landscape Planning*, Vol. 8, pp. 3-19, 1981
- R. Kemp, Why not in my backyard? A radical interpretation of public opposition to the deep disposal of radioactive waste in the United Kingdom, *Environment and Planning A*, Vol. 22, pp. 1239-1258, 1990
- R. Mark ISSAC and James M. Walker, Group Size Effects in Public Goods Provision: The Voluntary Contributions Mechanism, *The Quarterly Journal of Economics*, pp. 179-199, 1988
- R. Mark ISSAC, James M. Walker and Susan H. Thomas, Divergent evidence on free riding: An experimental examination of possible explanation, *Public Choice*, 43, pp. 113-149, 1984
- R. Mark ISSAC, Kenneth F. McCUE and Charles R. PLOTT, Public Goods and Provision in an Experimental Environment, *Journal of Public Economics*, 26, pp. 51-74, 1985
- R. Preston McAfee and John McMillan, Auctions and Bidding, *Journal of Economic Literature*, Vol. XXV, pp. 699-738, 1987
- Robert C. John and Fred J. Corrigan, Can Road Builders Join the Public in Influencing Transportation Policy? A Minnesota Case Study, *Transportation Research Record*, 1400, pp. 41-47.
- Robert Gibbons・福岡正夫/須田伸一訳, 最終オファーによる調停, *Game Theory for Applied Economists 「経済学のためのゲーム理論入門」*, 創文社, pp. 23-26, 1995
- Robert H. Beckmann, Pictures for participation, *Garten+Landschaft*, Vol. 95, No. 11, pp. 28-32, 1985
- Robert W. Lake, Rethinking NIMBY, *Journal of the American Planning Association*, 59, pp. 87-93, 1993
- Scott Greer, Citizens' Voluntary Governing Boards: Waiting for the Quorum, *Policy Sciences*, Vol. 14, pp. 165-178, 1982
- Scott London, Building Collaborative Communities, *Pew Partnership for Civic Change*, 1995
- Sherry R. Arnstein, A ladder of citizen participation, *Journal of the American Institute of Planning*, pp. 216-224, 1969
- Stephen K. Swallow, James J. Opaluch, and Thomas F. Weaver, Siting Noxious Facilities: An Approach That Integrates Technical, Economic, and Political Consideration, *Land Economics*, Vol. 68, No. 3, pp. 283-301, 1992
- T. Sager, The family of goals-achievement matrix methods: respectable enough for citizen participation in planning?, *Environment and Planning A*, Vol. 13, pp. 1151-1161, 1981
- T. William Patterson, Public Participation in Railroad Relocation, *Journal of Urban Planning and Development*, Vol. 110, No. 1, pp. 9-21, 1984

- The Department of Transport, Public inquiries into road proposals-What you need to know, 1995
- The Department of Transport, Roads and the environment, 1994
- Timothy L. Jacobs and John M. Warmerdam, Simultaneous Routing and Siting for Hazardous-Waste Operations, *Journal of the Urban Planning and Development*, Vol. 120, No. 3, pp. 115-131, 1994
- US Department of Transportation, Innovations in Public Involvement for Transportation Planning, <http://www.pin.org/library/fha&hta.htm>
- U.S. Agency for International Development, Role of Community Participation in Human Settlements Work, PB87-155990, pp. 1-14, 1986
- W. Weidlich and G. Haag (寺本英・中島久男・重定南奈子訳), 社会科学の数学モデル, 東海大学出版会, 1983-1986
- 秋山義昭, 道路公害と道路の設置・管理者の賠償責任-国道43号訴訟上告審判決について, *ジュリスト* 1081号, 1995
- 斎沢哲蔵, 市民活動の活性化の意義と方策, *運輸と経済* 57巻第8号, (財)運輸調査局, pp. 16-17, 1997
- 斎谷隆介・山本俊行・藤井聡・北村隆一, 住民参加型の政策決定を目指した交通政策に関する住民意識についての一考察, *土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部*, (社)土木学会, pp. 298-299, 1997
- 足立幸男編著, 現代政治理論入門-原点で学ぶ15の理論-, ミネルヴァ書房, 1991
- 阿部幸・新藤宗幸・川人貞史, 概説現代日本の政治, 東京大学出版会, 1990
- 阿部泰隆, 大地震の法と政策-阪神・淡路大震災に学ぶ政策法-, 日本評論社, 1995
- アンソニー・アープラスター著 (斎谷隆・中金聡訳), 民主主義, 昭和堂, 1991
- 飯島伸子, 環境社会学のすすめ, 丸善ライブラリー, 1995
- 石田東生, 交通計画におけるPublicの同定と住民, *運輸と経済* 57巻第7号, (財)運輸調査局, pp. 22-23, 1997
- 石田東生, 新しい道路政策の方向, *高速道路と自動車* 40巻第9号, pp. 7-11, 1997
- 石田東生, 新しいビジョンの実現のために, *道路交通経済秋季号* No. 81, 道路経済調査研究会, pp. 10-14, 1997
- 石田東生・高橋洋二・新田保次・屋井鉄雄・吉田信夫, 交通プロジェクトの利害対立をどう克服するか, *運輸と経済* 57巻第8号, (財)運輸調査局, pp. 24-31, 1997
- 磯村英一・星野光男編, 地方自治読本, 東洋経済新報社, 1990
- 伊藤将司・柴田貴徳, P-Tテストの考え方を活用した個人的潜在意識の把握と合意形成手法, *土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部*, (社)土木学会, pp. 302-303, 1997
- 伊藤正己, 近代法の常識, 有信堂, 1960
- 乾亨・延藤安弘・森永良内, 価値づくりの計画プロセスにおけるコーディネーターの住み手側への立場の浸透-ユーコートの計画プロセスにおける住み手とコーディネーターの相互浸透性-, *日本建築学会計画系論文集* 459号, 日本建築学会, pp. 69-77, 1994
- 井上純郎, 都市計画マスタープランと住民参加, *道路* Vol. 675, (社)日本道路協会, pp. 14-17, 1997
- 井上信昭, 合意形成に向けての計画に関わる主体ごとの課題, *運輸と経済* 57巻第8号, (財)運輸調査局, pp. 22-23, 1997
- 井堀利安, 公共経済の理論, 有斐閣, 1996
- 岩城義典, 土木法規読本, 技報堂出版, 1994
- ヴァンフリート・ブローム・大橋洋一, 都市計画法の比較研究-日独比較を中心として, 日本評論社, 1996
- ウィリアム・H・ライカー (森脇俊雅訳), 民主的決定の政治学-リベリズムとポピュリズム-, 芦書房, 1991
- 植木哲, 廃棄物処理施設(最終処分場)の管理と利用をめぐる諸問題, *ジュリスト* 1055号, 1994
- 宇賀寛也, 行政手続法の理論, 東京大学出版会, 1995

卯月盛夫, 住民の主体的なまちづくり活動を支援する「まちづくりセンター」に関する考察—世田谷まちづくりセンターを事例として—, 日本建築学会計画系論文第464号, 日本建築学会, pp. 161-172, 1995

宇都宮深志, 環境行政と市民参加—アカウンタビリティの観点から—, 計画行政20(2), pp. 26-33, 1997

佐原明則, 重要環境判例の最近の展開 1 大気, 人間環境問題研究会編集, 環境法研究第23号, pp. 79-94, 1996

佐原明則, 道路設置・管理者の責任, 法律時報第67巻11号通巻832号, pp. 18-24, 1995

大泉剛・安藤昭・赤谷隆一・笹岡富男, 梁川ダム周辺環境整備のための移転者・定住者・来訪者の意識に関する考察, 土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部, (社)土木学会, pp. 320-321, 1997

大井潤一郎, 住民参加型計画と合意形成型計画, “都市計画210, Vol. 46, No. 5”, 日本都市計画学会, pp. 35-38, 1997

太田和博, 集計の経済学, 文眞堂, 1995

大塚作保, 市民参加と行政の変容, 都市問題第76巻第9号, 東京都市政調査会, pp. 14-23, 1985

大橋洋一, 計画調整の法理(四), 自治研究第69巻2号, pp. 50-69, 1993

大橋洋一, 計画調整の法理(五・完), 自治研究第69巻3号, pp. 45-58, 1993

大原光憲, 都市計画地方審議会の現状と展望, 都市問題, pp. 24-34, 1986

大平一典, 市民参加の川づくり—荒川下流部の試み—, 道路Vol. 675, (社)日本道路協会, pp. 25-28, 1997

大村謙二郎・原田昇・屋井鉄雄・P. コプフ・竹内佑一・大熊久夫・矢嶋宏光, 諸外国の合意形成への取り組みと運用事例, “都市計画210, Vol. 46, No. 5”, 日本都市計画学会, pp. 39-54, 1997

大森弥, 自治行政と住民の「元気」—続・自治体行政学入門, 良書普及会, 1990

岡崎展也・西村昂・日野泰雄・徳永法夫, 都市高速道路(高架部)沿道の振動の実態と住民意識の分析, 土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部, (社)土木学会, pp. 324-325, 1997

小笠原弘親・小野紀明・藤原保信, 政治思想史, 有斐閣, 1987

岡田 章, ゲーム理論, 有斐閣, 1996

岡田憲夫・谷本圭志・荒添正棋, 都市開発・防災コンフリクトの調整問題に関するメタゲーム論的考察—Robustness 分析手法の提案—, “土木学会論文集No. 524, IV-29”, 土木学会, pp. 79-92, 1995

奥田道大, 都市と地域の文脈を求めて—21世紀システムとしての都市社会学, 有信堂, 1993

奥村誠, 連続公共空間整備に対する社会的合意, 運輸と経済第57巻第8号, (財)運輸調査局, pp. 18-19, 1997

奥山育英, 合意の形成は人の問題, 運輸と経済第57巻第8号, (財)運輸調査局, pp. 20-21, 1997

梶山正三監修, ごみ問題紛争事典, リサイクル文化社, 1995

加藤晃, 交通プロジェクト策定について思うこと, 運輸と経済第57巻第8号, (財)運輸調査局, pp. 12-13, 1997

兼子仁・磯部力, 手続法的行政法学の理論, 創草書房, 1995

鎌田元弘・土肥博至・坂本淳二, 集落地域整備計画策定における阻害要因に関する考察, 日本建築学会計画系論文第478号, 日本建築学会, pp. 141-149, 1995

神長勲, 自治体における諮問行政の諸問題, 法律時報第58巻1号, pp. 60-65, 1986

亀山章, 計画と環境アセスの順番が逆だ—生物を無視してきた土木に注文あり—, 日経コンストラクション3, 12号, pp. 8-11, 1993

川口有一郎, 区画整理における事前手続と住民参加, 日本不動産学会誌第10巻第4号38-40, 1995

川島武宜, 日本人の法意識, 岩波新書, 1967

河村十寸徳, 横浜市における「区民会議」の意義と役割, 都市問題第76巻第9号, 東京都市政調査会, pp. 49-61, 1985

監訳 岡野行秀, アウトバーン, (財)道路経済研究所・道路交通研究会, 1991

間嶋新一編, 地域政治の社会学, 世界思想社, 1983

新池美代志, 市民参加と町内会・自治会, 都市問題, pp. 35-48, 1985

北村嘉宜, 環境法における公共性, 公法研究第54号, pp. 201-217, 1992

木村 淳, インターネットの市民参加への活用可能性に関する考察, 土木計画学研究・講演集No. 20(2), 土木学会, pp. 325-328, 1997

木村邦博, オルソン問題と資源動員論—社会運動の合理的選択理論と政治社会学—, 理論と方法9巻1号, pp. 39-54, 1994

黒野耕一, ゲームとしての交渉, 丸善ライブラリー, 1994

久保田尚・高橋洋二・松原信朗・岩崎正久・尾座元俊二, 地区交通計画の策定における市民参加の役割に関する研究—鎌倉市の古都地域を対象として—, 第31回日本都市計画学会学術研究論文集, (社)日本都市計画学会, pp. 415-420, 1996

熊谷喜一・高野喜代志, 住民参加による福島西道路の沿道風景づくり, 道路Vol. 675, (社)日本道路協会, pp. 21-24, 1997

栗田寛義編, 政治社会学リニューアル, 学文社, 1994

車 義政, 英国の高速道路計画決定における市民参加状況について, 高速道路と自動車第40巻第9号, pp. 43-48, 1997

黒川和美, 計画行政とアカウンタビリティ, 計画行政20(2), pp. 3-8, 1997

ケルゼン(西島芳二訳), デモクラシーの本質と価値, 岩波文庫, 1948

建設省と支局都市再開発防災課, 土地の選考取得制について(都市開発資金を中心に), 都市と交通No. 39, (社)日本交通計画協会, pp. 27-30, 1996

小高剛, 情報公開と行政手続法, 公法研究43, pp. 135-144, 1981

小高剛, 行政手続から諮問行政, 法律時報第58巻1号, pp. 45-52, 1986

小林重敏編計画システム研究会著, 協議型まちづくり—公共・民間企業・市民のパートナーシップ&ネゴシエーション—, 学芸出版社, 1994

小林淳一・木村邦博編著, 考える社会学, ミネルヴァ書房, 1991

小林良彰, 現代政治学業書9公共選択, 東京大学出版会, 1988

最首 恵・寺部慎一郎・屋井鉄雄, 米国の交通計画における意識調査と住民投票, 土木計画学研究・講演集No. 20(2), 土木学会, pp. 319-320, 1997

財団法人 日本都市センター, 新聞にみる社会資本整備の歴史的変遷(昭和期), 総合研究開発機構, 1987

財団法人 日本都市センター, 新聞にみる社会資本整備の歴史的変遷(明治・大正期), 総合研究開発機構, 1987

佐伯啓思, 「市民」とは誰か—戦後民主主義を問ひなおす, PHP新書022, 1997

佐伯伴, 「きめ方」の論理—社会的決定理論への招待—, 東京大学出版会, 1980

佐々木毅編, 現代政治学の名著, 中公新書, 1989

佐藤圭二・河内芳博, 都市貧困地区住民の住環境改善要求の研究—I. 住民要求とまちづくりの課題—, 日本建築学会論文報告集第225号, 日本建築学会, pp. 55-65, 1974

佐藤圭二・河内芳博, 都市貧困地区住民の住環境改善要求の研究—II. 再開発事業における住民の階層性—, 日本建築学会論文報告集第226号, 日本建築学会, pp. 55-62, 1974

沢 和哉, 日本の鉄道120年の話, 築地書館, 1993

瀬海一雄, 処分場の建設・操業をめぐる民事裁判例, ジュリスト1055号, 1994

塩野宏, 行政法I, 有斐閣, 1991

塩野宏, 行政法II, 有斐閣, 1991

塩野宏, 行政法III, 有斐閣, 1991

重森暁, 地方分権—どう実現するか, 丸善ライブラリー, 1996

芝地隆一, 判例行政法入門, 有斐閣, 1995

清水肇・片方信也・小伊藤直哉・古谷勲, 住民による地域空間の制御について—京都市中心部での「まちづくり憲章」制定を伴う事例の検討—, 日本建築学会計画系論文報告集第445号, 日本建築学会, pp. 109-119, 1993

社団法人 土木学会 建設マネジメント委員会, 社会資本整備の総合的評価検討業務 報告書, 1996, ジェン・J・デ・ボア, オランダの環境影響評価制度について, ジュリストNo. 1083, pp. 6-9, 1996

昭和の道路史研究会, 昭和の道路史, 全国加除法令出版, 1990

新海哲哉, 情報と寡占市場, 多賀出版, 1993

慎重進・佐藤滋, 駅前再開発と関連事業の連鎖的展開に関する研究, 日本建築学会計画系論文第478号, 日本建築学会, pp. 151-160, 1995

櫻村純一, わがまちの活性化戦略—生涯学習都市経営のキーワード—, 清文社, 1997

神戸秀彦, 国道四三号線公害訴訟最高裁判決について, 法律時報第67巻11号通巻832号, pp. 12-17, 1995

須賀伸介・大井紘, 瀬戸大橋に関する住民意識調査結果の分析, 土木学会第52回年次学術講演会講演要集第4部, (社) 土木学会, pp. 316-317, 1997

杉村敏正, 行政手続法に関する若干の考察, 公法研究第51号, pp. 1-26, 1989

鈴木玄仁・赤松宏和・中川義英, インターネット活用による効率的情報利用のための自治体行政情報に関する基礎的考察, 土木学会第52回年次学術講演会講演要集第4部, (社) 土木学会, pp. 312-313, 1997

早田幸・佐藤滋, 参加型計画策定における立体建替デザインゲームに関する研究, 日本建築学会計画系論文第455号, 日本建築学会, pp. 149-158, 1994

早田幸・佐藤滋, 住環境整備事業における目標空間イメージの合意形成プロセスに関する研究, 日本建築学会計画系論文第473号, 日本建築学会, pp. 101-111, 1995

高沢皓司, 全公開グラフィティ, 新泉社, 1984

高杉晋吾, 産業廃棄物, 岩波新書, 1991

高田邦道, 車社会における住民の判断, 運輸と経済第57巻第8号, (財) 運輸調査局, pp. 14-15, 1997

高辻正己他共編, 法令用語辞典, 学陽書房, 1996

高橋裕, 現代日本土木史, 彰国社, 1990

高島通敏, 政治の発見—市民の政治理論序—, 同時代ライブラリー, 1983

高見沢邦郎, 東京区部における改善型地区整備事業の計画と実施過程に関する考察, 日本建築学会計画系論文報告集第426号, 日本建築学会, pp. 91-100, 1991

高見沢邦郎・日端康雄, 地区計画制度の運用実態について, 日本建築学会計画系論文報告集第435号, 日本建築学会, pp. 69-75, 1992

武田文夫, 自動車交通と道路整備に関する社会的合意の形成, 運輸と経済第57巻第8号, pp. 39-47, 1997

田島義介, 地方分権事始め, 岩波新書, 1996

田中三彦, 原発はなぜ危険か—元設計技師の証言—, 岩波新書, 1990

田中英夫, 英米法総論(下), 東京大学出版会, 1980

棚瀬孝雄編著, 紛争処理と合意—法と正義の新たなパラダイムを求めて—, ミネルヴァ書房, 1996

谷口汎邦・青木義次, 公共施設における計画過程の構造分析—地域施設の計画過程に関する研究—その1—, 日本建築学会論文報告集第238号, 日本建築学会, pp. 107-115, 1975

谷下雅義, 震災復興都市計画事業をめぐる利害対立とその解消過程, 日本不動産学会誌No. 45第12巻第2号, 日本不動産学会, pp. 14-17, 1997

谷下雅義, まちづくり協議会方式による社会基盤整備に関する分析, 土木計画学研究・講演集No. 20(2), 土木学会, pp. 329-332, 1997

田村悦一, 地方自治と住民参加, 公法研究第43号, pp. 185-195, 1981

田村亨, ドイツにおける公共事業の進め方—ミュンヘン新空港建設の合意形成事例—, 道路Vol. 675, (社) 日本道路協会, pp. 10-13, 1997

手島孝・安藤高行・中川義明, 基本行政法学, 法律文化社, 1996

寺部慎太郎・屋井鉄雄, デルファイ法を応用した意識調査・分析プロセスの試案, 第32回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 595-600, 1997

東京大学大学院法政学政治学研究科学賀ゼミ, 公共事業に関する法律問題, 1992

道路審議会, 今後の道路環境政策のあり方—環境時代への政策転換—中間答申, 1997

土木学会土木計画学研究委員会, 土木計画とパブリックインボルブメント—土木計画学ワンデーセミナー—シリーズ第9回, 土木学会, 1997

中川大, 交通整備効果の立証と意志決定, 交通工学Vol. 29No. 5, pp. 5-8, 1994

中村英夫, 土木工学, 放送大学教育振興会, 1991

中村英夫・東京大学社会基盤工学教室, 東京のインフラストラクチャー—巨大都市を支える—, 技報堂出版, 1997

中村文彦, 都市交通計画と合意形成: 具体的な課題についての考察, 運輸と経済第57巻第7号, (財) 運輸調査局, pp. 30-31, 1997

中村文彦・森田哲夫・秋元伸裕・高橋勝美, 地域発案型アプローチの有効性に関する基礎的研究, 土木計画学研究・講演集No. 20(2), 土木学会, pp. 321-324, 1997

西尾勝, 権力と参加—現代アメリカの都市行政—, 東京大学出版会, 1975

西尾勝・村松岐夫, 講座行政学—市民と行政—, 有斐閣, 1995

錦澤武雄・吉村輝彦・原孝幸彦, 都市マスタープラン策定におけるまちづくりワークショップの現状分析—鎌倉市を事例として—, 第32回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 253-258, 1997

西谷剛, 計画行政と住民参加, 公法研究31, pp. 130-144, 1977

西谷剛, 計画と総合, 季刊行政管理研究No. 60, pp. 3-15, 1992

西谷剛, 「公の利益」と「公共の福祉」, 自治研究第68巻1号, pp. 3-27, 1993

西竺 章, 重要環境判例の最近の展開—3大気, 人間環境問題研究会編集, 環境法研究第23号, p108-12194, 1996

西村幸夫, 英国都市計画における歴史的環境保全のための地区制度の展開, 日本建築学会計画系論文報告集第422号, 日本建築学会, pp. 53-67, 1991

西山賢一, 勝つためのゲームの理論—適応戦略とは何か—, 講談社ブルーバックス, 1986

似田貝香門・梶田孝道・福岡安則, 社会運動, 東京大学出版会, 1986

人間環境問題研究会編集, 重要環境判例の最近の展開, 有斐閣, 1996

根橋 輝, パブリック・インボルブメントによる交通計画と今後の方向, 日本鉄道施設協会誌第35巻第10号, (社) 日本鉄道施設協会, pp. 724-727, 1997

野上修市, 市民参加と民主主義—都市問題第76巻第9号, 東京都市政調査会, pp. 3-13, 1985

野村好弘, 新幹線騒音と受忍限度, 交通法研究5号, 1976

野村好弘, 環境訴訟における受忍限度の構造, 環境法研究5号, 1976

バトリス・ルブラン, カナダの環境影響評価制度について, ジュリストNo. 1083, pp. 10-13, 1996

林良嗣・田村亨・屋井鉄雄, 空港整備と環境づくり—ミュンヘン新空港の歩み—, 鹿島出版会, 1995

原田 昇, 交通需要予測の今日的課題, 交通工学Vol. 32増刊号, 交通工学研究会, pp. 4-9, 1997

原田 昇, 幹線道路計画の計画プロセスと住民参加, 第32回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 559-564, 1997

原野羽, 行政の「公共性」と現在行政法の理論, 公法研究第54号, pp. 155-174, 1992

原佳宏・中川義英, 輪島市における都市計画マスタープラン策定時の都市問題に対する住民の認識の変化に関する研究, 土木学会第52回年次学術講演会講演要集第4部, (社) 土木学会, pp. 306-307, 1997

岡岡治哉, 近代日本交通史—明治維新から第二次大戦まで—, 法政大学出版局, 1987

広原盛明・尾上雅章・森本信明・中島照八郎, 丸山地区における「まちづくり運動」の特質と条件 (神戸丸山地区における「まちづくり運動」の調査研究) その2-2, 日本建築学会論文報告集第195号, 日本建築学会, pp. 59-68, 1972

広原盛明・尾上雅章・森本信明・中島照八郎, 丸山地区における「まちづくり運動」の特質と条件 (神戸丸山地区における「まちづくり運動」の調査研究) その2-1, 日本建築学会論文報告集第194号, 日本建築学会, pp. 59-68, 1972

福川裕一, ゾーニングとマスタープラン—アメリカの土地計画利用計画・規制システム—, 学芸出版社, 1997

福川裕一・西郷真理子, 民間非営利組織 (町づくり会社) による再開発: その必要性と成立条件, 日本建築学会計画系論文集第467号, 日本建築学会, pp. 153-162, 1995

福島宏文・加賀屋誠一・佐藤馨一, ファジー測度を用いたAHP手法の土木計画決定プロセスに関する研究, 土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部, (社) 土木学会, pp. 304-305, 1997

福田大輔・森地茂, 社会基盤整備に対する住民の意志決定のモデル化とその挙動分析, 土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部, (社) 土木学会, pp. 300-301, 1997

藤岡明房, 合理的な規準の制度化へ, 運輸と経済第57巻第7号, (財) 運輸調査局, pp. 26-27, 1997

藤原篤・松本伸洋・川崎清, 福井県立大学基本計画・基本設計 (福井キャンパス) における合意形成のプロセス, 日本建築学会計画系論文報告集第442号, 日本建築学会, pp. 85-94, 1993

船木孝仁・滝口善博・木村一裕・清水浩志郎, ダム事業の進捗状況と住民意識の変化について, 土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部, (社) 土木学会, pp. 318-319, 1997

船橋晴俊・長谷川公一・島中宗一・勝田晴美, 新幹線公署—高速文明の社会問題, 有斐閣, 1985

舟渡悦夫・高塚俊治, 住民から見た迷惑施設についての調査研究, 土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部, (社) 土木学会, pp. 314-315, 1997

松井茂記, 情報公開法, 岩波新書, 1996

松下圭一, 現代政治の基礎理論, 東京大学出版会, 1995

松下圭一, 政策型思考と政治, 東京大学出版会, 1991

松下圭一, 日本の自治・分権, 岩波新書, 1996

松下圭一, シビル・ミニマムの思想, 東京大学出版会, 1971

松島格也・福山敏・小林潔司, フェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーション行動に関する研究, 土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部, (社) 土木学会, pp. 308-309, 1997

松原治郎・似田貝香門, 住民運動の論理—運動の展開過程・課題と展望, 学陽書房, 1976

松原望, 新版意志決定の基礎, 朝倉書店, 1977

松村みち子, 交通改善事業における住民参加のあり方に関する研究—名古屋市内名古屋地区の事例を中心として—, 国際交通安全学会誌 Vol. 22 No. 2, pp. 40-48, 1996

マンサー・オルソン (依田博・森脇俊雅訳), 集合行為論—公共財と集団理論—, ミネルヴァ書房, 1983

見田宗介・栗原彬・田中義久, 社会学事典—縮刷版—, 弘文堂, 1994

三橋伸夫・金 俊策, 自治体とコミュニティにおけるまちづくりパートナーシップ—福井県上中町・大島羽における事例—, 第32回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 235-240, 1997

三船康道+まちづくりコラボレーション, まちづくりキーワード事典, 学芸出版社, 1997

宮川公男, 政策科学入門, 東洋経済新報社, 1995

宮本一寛, 地方都市における条例指定による総合的土地利用規制の動きに関する一考察—静岡県掛川市生涯学習まちづくり土地条例を事例として—, 東京大学大学院都市工学専攻1995年度修士論文梗概集, pp. 145-150, 1996

三宅弘, 情報公開ガイドブック—立法から活用の時代へ—, 花伝社, 1995

村上敬夫・大西隆, 計画策定過程への非営利組織の参加—米オレゴン州のケーススタディー—, 計画行政

20(2), pp. 41-51, 1997

村本実貴・中井裕裕, 都市計画マスタープランの地域別市街地像策定のためのまちづくり協議会の役割に関する一考察, 第32回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 247-252, 1997

村松昭夫, 公害と国の責任—西淀川判決と国道四三号線最高裁判決の積極的意義—, 法律時報67巻11号通巻832号, pp. 25-30, 1995

モートン・ドッチ (杉田千鶴子訳), 紛争解決の心理学, ミネルヴァ書房, 1995

森川高行, 合意形成におけるチカラ・カネ・コトバ, 運輸と経済第57巻第7号, (財) 運輸調査局, pp. 28-29, 1997

森永良丙・延藤安弘・横山俊祐, 「状況づくり」の視点からみた参加型集住体計画の研究—Mポートの基本計画・設計プロセスの考察—, 日本建築学会計画系論文集第478号, 日本建築学会, pp. 69-78, 1995

星井鉄雄, アメリカにおけるPIの現状, 土木計画学ワンダーセミナー—土木計画とパブリックインボルブメント—, pp. 99-118, 1997

星井鉄雄・寺部慎太郎, 米国における交通計画へのパブリックインボルブメント, 第31回日本都市計画学会学術研究論文集, (社) 日本都市計画学会, pp. 403-408, 1996

星井鉄雄・寺部慎太郎, 米国の都市圏交通計画におけるパブリック・インボルブメントの多様性, 第32回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 565-570, 1997

山川修, 街路事業における用地取得について, 都市と交通No. 39, (社) 日本交通計画協会, pp. 19-21, 1996

山岸俊男, 社会的ジレンマのしくみ—「自分1人ぐらゐの心理」の招くもの—, サイエンス社, 1990

山口二郎, 日本政治の課題—新・政治改革論—, 岩波新書, 1997

山崎健太・樋口忠彦, 商店街整備における「街づくり協定」の役割に関する研究—横浜市の商店街を対象として—, 第32回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 229-234, 1997

山田学・川瀬光一・梶秀樹・星野芳久, 現代都市計画事典, 彰国社, 1992

湯沢昭, NPO活動による地域活性化の可能性と課題, 土木学会第52回年次学術講演会講演概要集第4部, (社) 土木学会, pp. 310-311, 1997

米本昌平, 地球環境問題とは何か, 岩波新書, 1994

寄本勝美, ごみとリサイクル, 岩波新書, 1990

ロバート・D・クーター, トーマス・S・ユーレン (大田勝造訳), 法と経済学, 商事法務研究会, 1990

ロバート・アクセルロット (松田裕之訳), つきあい方の科学—バクテリアから国際関係まで—, HBJ出版局, 1984=1987

ロバート・ギボンズ (福岡正夫・須田伸一訳), 経済学のためのゲーム理論入門, 創文社, 1995

ロバート・A・ダール (高島通敏・前田修), ポリアーキー, 三一書房, 1971=1981

若杉幸子, 米国の住民参加と草の根の活動について—住み手による住環境計画に関する研究(その1)—, 日本建築学会計画系論文報告集第410号, 日本建築学会, pp. 87-97, 1990

和久田康雄, やさしい鉄道の法規—JRと私鉄の実例, 成山堂書店, 1997

渡辺俊一, 比較都市計画序説—イギリス・アメリカの土地利用規制—, 三省堂, 1985

和田英夫, 議会制民主主義と諮問行政, 法律時報第58巻1号, pp. 30-37, 1986

和田安弘, 法と紛争の社会学—法社会学入門—, 世界思想社, 1994

阿部泰隆, 行政手続条例の枠組み, 都市問題第85巻第10号, 東京市政調査会, pp. 27-42, 1994

榎美公秀・杉万俊夫, 多数派と少数派を含む集団意志決定プロセスに関する研究—最終決定と実行度の規定因—, 実験社会心理学研究第30巻第1号, pp. 15-23, 1990

安立清史・高橋徹, 社会運動論関連年表, 思想No. 737, pp. 29-39, 1985

井出嘉憲, 行政過程の再構築と地方自治体—行政手続の制度化をめぐる—, 都市問題第85巻第10号, 東京市政調査会, pp. 3-13, 1994

井上六郎, ゲームシミュレーションを用いた都市鉄道建設事業の計画・調整過程の評価, 土木学会論

文報告集第343号, 土木学会, pp. 83-93, 1984

井上六郎・小笠原真理, 都市鉄道建設へのゲーミング・シミュレーション導入方法の検討, 第17回日本都市計画学会学術研究発表会論文集, 日本都市計画学会, pp. 187-192, 1982

井上六郎・平野邦彦, 都市鉄道建設事業に対する住民反応の実証分析, 第17回日本都市計画学会学術研究発表会論文集, 日本都市計画学会, pp. 181-186, 1982

稲村肇, 地域住民の反応と路線選定, 土木学会論文報告集第239号, 土木学会, pp. 93-106, 1975

稲村肇, 地域住民の反応と路線選定, 東京工業大学学位論文

宇賀克也, 行政手続法と地方公共団体の対応(1), 自治研究第70巻第9号, 良書普及会, pp. 56-68, 1994

宇賀克也, 行政手続法と地方公共団体の対応(2), 自治研究第70巻第10号, 良書普及会, pp. 30-41, 1994

宇賀克也, アメリカの行政手続法(1), 自治研究第63巻10号, pp. 64-80,

宇賀克也, アメリカの行政手続法(2), 自治研究第63巻11号, pp. 44-66,

宇賀克也, アメリカの行政手続法(3), 自治研究第63巻12号, pp. 90-99,

宇賀克也, 公正な手続, 都市問題第85巻第10号, 東京市政調査会, pp. 15-25, 1994

宇賀克也, 行政手続法の解説, 学陽書房, 1994

宇沢弘文, 『成田』とは何か, 岩波新書, 1992

鶴岡一郎, 土地区画整理事業と住民の合意形成, 都市計画No. 181, 日本都市計画学会, pp. 30-35, 1993

鶴岡孝道, 運動形成の構造的要因と心理的要因-その歴史的説明と一般モデル-, 社会学評論第39巻第1号, 日本社会学会, pp. 2-16, 1988

園部雅久, 紛争化社会と公共事業-紛争類型と解決策の検討-, 都市問題第72巻第12号, 東京市政調査会, pp. 66-83, 1981

塩田長英, 住民運動の特徴, 組織科学10巻2号, 組織学会, pp. 43-52, 1976

奥村誠・垣下慎裕, シナジェティクスによる公共事業代替地の交渉過程のモデル化に関する研究, 土木学会第47回年次学術講演会, 土木学会, pp. 548-549, 1992

奥田道大, 大都市における住民運動-コミュニティ形成の発展図式に関する研究ノート-, 組織科学10巻2号, 組織学会, pp. 15-25, 1976

奥野信宏, 公共経済学, 岩波書店, 1996

横山 彰, 財政の公共選択分析, 東西経済新報社, 1995

横山彰, 社会的組織の形成と発展, 公共選択の研究第25号, 現代経済研究センター, pp. 108-111, 1995

横山彰, 説得の経済理論, 財政の公共選択分析第10号, 東洋経済新報社, pp. 183-200, 1995

横浜市計画財政局企画調整室, 公共の意志決定における住民参加, 1993

岡崎篤行・原科幸彦, 歴史的町並みを活かしたまちづくりのプロセスにおける合意形成に関する研究-横浜市今井町地区の伝統地区指定を対象として-, 第29回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 337-342, 1995

岡崎篤行・原科幸彦, 歴史的町並みを活かしたまちづくりのプロセスにおける合意形成に関する研究-川越一番町商店街周辺地区を対象として-, 第29回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 697-702, 1994

岡田憲夫, 公共プロジェクトの費用配分法に関する研究: その系譜と展望, 土木学会論文集No. 431 IV-15, 土木学会, pp. 19-27, 1991

岡田章, 社会的組織の形成と発展-ゲーム理論的アプローチ-, 経済研究Vol. 45No. 3, 一橋大学, pp. 238-247, 1994

加藤 寛・浜田文雅, 公共経済学の基礎, 有斐閣, 1996

花岡利幸, 地域づくりの計画方式に関する考察, 土木計画学研究・論文集No. 12, 土木学会, pp. 119-129, 1995

賀来健輔, 住民参加と自治体行政(I), 都市問題第83巻第4号, pp. 83-94, 1992

賀来健輔, 住民参加と自治体行政(II), 都市問題第83巻第6号, pp. 81-93, 1992

狐子堅・長尾義三・横沢芳雄, 情報公開のもとでの公共事業計画の代替案選択に関する一考察, 土木計画学研究・論文集No. 11, 土木学会, pp. 287-294, 1993

梶浦恒夫・金 印會, インブルー・フメント型まちづくりへの住民参加方式についての研究-庄内南・北地区における住民参加方式の考察と評価-, 第28回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 805-810, 1993

梶田孝道, 紛争の社会学-「受益圏」と「受苦圏」, 経済評論, 日本評論社, pp. 101-120, 1979

梶田孝道, 国家・地域社会問題の日本的展開-地域紛争としてみた成田空港問題-, 経済評論, 日本評論社, pp. 226-241, 1980

梶田孝道, テクノクラシーと社会運動-対抗的相補性の社会学-, 東京大学出版会, 1988

岸井隆幸, 土地区画整理事業の事業計画の構成に関する考察-事業費自己負担率・供出率・増進率について-, 第28回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 265-270, 1993

菊池操治, 地方自治体における公聴会と広聴活動-むつ市における具体的事例-, 都市問題第68巻第10号, 東京市政調査会, pp. 48-54, 1977

吉川耕司・中川 大・瀬戸下伸介・永井孝弥, 都市整備事業における権利者意志決定に関する基礎的研究, 土木計画学研究・講演集No. 18(2), 土木学会, pp. 77-80, 1995

吉川耕司・中川大・瀬戸下伸介・永井孝弥, 都市開発事業での情報提示が意志決定に与える効果に関する基礎的研究, 土木学会第50回年次学術講演会, 土木学会, pp. 456-457, 1995

吉村輝彦・原科幸彦, 都市マスタープラン策定プロセスへの市民参加の現状分析, 第29回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 13-18, 1994

宮川公男, 大衆運動について一考察, 組織科学10巻2号, 組織学会, pp. 36-42, 1976

梶田慎宣・根本敏則・新井潔・桑原秀昌・篠崎幸一, 地区計画への住民参加のための情報システムに関する研究, 計画行政第8号, pp. 124-131,

栗田宣義, 政治的暴力の総合的理解にむけて, 理論と方法Vol. 9, No. 1, pp. 21-37, 1994

栗田宣義, 社会運動の計量学的分析-なぜ抗議するのか-, 日本評論社, 1993

兼子 仁, 行政手続法, 岩波新書, 1994

兼子 仁, 地方自治法, 岩波新書,

兼子仁, 処分手続・規制行政指導手続の問題点, 公法研究第47号, 日本公法学会, pp. 213-223, 1985

原科幸彦, 環境紛争における合意形成, 環境情報科学22-3, 環境情報科学センター, pp. 6-12, 1993

原科幸彦, アメリカにおける環境影響評価制度の概観, ジュリストNo. 1083, pp. 30-37, 1996

原科幸彦・広木雅史・小野宏哉, 修復型まちづくり推進のための学習の場のあり方に関する研究, 第23回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 157-162, 1988

原田佳道・小泉秀樹・深田知子・高見沢実, 用途地域見直しプロセスにおける各地域主体の参加の実態とその評価-千代田区雷町地区を事例として-, 第30回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 61-66, 1995

原田純孝・広渡清吾・吉田克己・戒能通厚・渡辺俊一, 現代の都市法-ドイツ・フランス・イギリス・アメリカ-, 東京大学出版会, 1993

古市徹, 廃棄物処理計画における合意形成, 環境情報科学22-3, 環境情報科学センター, pp. 37-48, 1993

五十嵐敬喜・小川明雄, 都市計画-利権の構造を越えて-, 岩波新書, 1993

五十嵐敬喜・小川明雄, 公共事業をどうするか, 岩波新書, 1997

江上 渉, コミュニティ住民組織と市民参加, 都市計画, 都市計画学会, pp. 42-47, 1996

行政手続法研究会, 行政手続法研究会報告-法律案要綱(案), ジュリストNo. 810, pp. 44-58, 1984

高橋伸夫, 組織の中の決定理論, 朝倉書店, 1993

高橋徹, 後期資本主義社会における新しい社会運動, 思想No. 737, pp. 3-14, 1985

高見沢実, イギリスにおけるローカルプラン策定時の公開審問(PLIs)に関する考察, 第29回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 25-30, 1994

高田昭彦, 草の根運動の現代的位相—オールタナティブを志向する新しい社会運動—, 思想No. 737, pp. 177-199, 1985

高木光, 西ドイツの行政手続法(1), 自治研究64巻2号, pp. 131-146,

高木光, 西ドイツの行政手続法(2), 自治研究64巻3号, pp. 79-95,

高木光, 西ドイツの行政手続法(3), 自治研究64巻4号, pp. 76-91,

高野伸栄・五十嵐日出夫, 階層分析法による地区計画代替案の評価法に関する研究, 土木計画学研究・論文集No. 9, 土木学会, pp. 245-252, 1991

合意形成研究会, カオスの時代の合意学, 創文社, 1994

今田寛典, 商店街の活性化を期待した地元住民主導のまちづくり, 第27回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, 1992

佐田裕, 文明論争が底流に—原発問題が今, 問いかけるもの(6), エネルギー動静, 電気タイムズNo. 457, pp. 3977-3986, 1996

佐藤健二, 社会運動研究における「大衆運動」モデル再検討の射程, 思想No. 737, pp. 78-101, 1985

佐藤克廣, 民間行政と住民参加, 法律時報第58巻1号, 日本評論社, pp. 66-72, 1986

三橋伸夫・中村政・三國政勝・楠本侑司, 手づくりのむら整備事業の成果と限界—手づくりのむら整備事業に関する研究—その1—, 日本建築学会計画系論文報告集第442号, 日本建築学会, pp. 73-83, 1992

三橋伸夫・中村政・三國政勝・楠本侑司, 東庄町橘地区における手づくりのむら整備事業の実態—手づくりのむら整備事業に関する研究(その2)—, 日本建築学会計画系論文集第464号, 日本建築学会, pp. 111-119, 1994

三谷哲雄・山中英生・青山吉隆, 用地種別と市街地状況から見た都市幹線街路の整備難易度分析, 土木計画学研究・講演集No. 18(2), 土木学会, pp. 65-68, 1995

山崎文夫, 用地取得促進のための諸方策に関する一考察, 高連道路と自動車第35巻5号, pp. 17-26, 1992

山村恒年, 環境行政における公聴会—アセスメント法案との関連で—, 都市問題第68巻第10号, 東京市政調査会, pp. 35-47, 1977

山本英治, 地方議会と住民運動・住民参加, 都市問題第72巻第9号, 東京市政調査会, pp. 14-25, 1981

山本雄二郎, 「交通」の社会実験と市民参加—そのプロセスと効果, 地域科学研究会, 1997

似田貝香門, 運動と組織—住民運動の組織原理と主体性—, 組織科学10巻2号, 組織学会, pp. 26-35, 1976

似田貝香門, 地域問題と住民運動, 現代と思想19号, pp. 206-207,

似田貝香門, 都市社会とコミュニティの社会学, 放送大学教材, 1994

篠原 一, 市民参加, 岩波書店現代都市政策叢書, 1977

柴田弘文・柴田愛子, 公共経済学, 東西経済新報社, 1988

柴田徳衛編訳, 都市政策への市民参加 HOW TO SAVE URBAN AMERICA, ニューヨーク圏計画協会 ウィリアム・A・コードウェル, 鹿島出版会, 1975

芝原靖典・村山明生・松垣亨, 公共事業空間確保に係わる制度, 土木計画学研究No. 15(2), 土木学会, pp. 131-136, 1992

秀島栄三・岡田憲夫, 都市開発事業における協同体制の形成成立条件に関するゲーム論的考察, 第30回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 427-432, 1995

秀島栄三・岡田憲夫・榎本和章・樺村吾郎, 都市拠点開発の基盤整備における利害対立の構造とその解消策に関するモデル論的考察, 土木計画学研究・論文集No. 13, 土木学会, pp. 103-110, 1996

秀島栄三・岡田憲夫・吉川和広・塚本敦彦, 都市拠点開発における基盤整備事業の協力分担方式に関するゲーム論的考察, 土木計画学研究・論文集No. 11, 土木学会, pp. 295-302, 1993

秋本福雄, 公共と民間の協議による都市開発に関する考察—アメリカにおけるNegotiated Developments

の類型とプロセス—, 第28回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 289-294, 1993

秋本福雄, 公共と民間の協議による都市開発の計画と実施手段とプロセスに関する考察—カリフォルニア州の事例—, 第30回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, 1995

秋本福雄, アメリカのコミュニティ開発における自助と参加とパートナーシップに関する考察, 都市計画秋本福雄, 地域政治と住民—市民参加のために—, 潮新書, 1972

舟橋正富, 環境の選択—住民の求める環境アセスメント, 日本評論社, 1986

住田昌二, 都市計画行政における公聴会, 都市問題第68巻第10号, 東京市政調査会, pp. 24-34, 1977

出口裕明, 自治体における行政手続整備と政策研究課題, 都市問題第85巻第10号, 東京市政調査会, pp. 79-89, 1994

小山昭雄, ゲームの理論入門, 日本経済新聞社, 1980

小川信行・飯田恭敏・内田敏, 地権者間の相互作用を考慮した公共事業用地取得交渉のモデル化, 土木学会第48回年次学術講演会, 土木学会, pp. 118-119, 1993

小幡範雄, 環境コンフリクトの類型とその解決支援方法, 環境情報科学22-3, 環境情報科学センター, pp. 18-22, 1993

小幡範雄・末石富太郎・久保道・日下正基, ゲーミング手法を利用した計画調整システムに関する基礎的研究, 土木計画学研究講演集, 土木学会

小野由理・原科幸彦, 計画プロセスにおける環境アセスメント制度の機能に関する日米比較, 第8回環境情報科学論文集, pp. 159-164, 1995

小林弘和, イギリスの都市農村計画における住民参加(上), 都市問題75(8), pp. 87-97, 1984

小林弘和, イギリスの都市農村計画における住民参加(中), 都市問題75(9), pp. 74-85, 1984

小林弘和, イギリスの都市農村計画における住民参加(下), 都市問題75(10), pp. 84-97, 1984

小澤太郎, 交渉の合理性, あるいは合理性への好尚?—ナッシュ交渉解再考—, カオス時代の合意学, 合意形成研究会・創文社, pp. 136-146, 1994

松本康, 相対的剥奪と社会運動—相対的剥奪論の再生は可能か—, 思想No. 737, pp. 103-123, 1985

松本忠・大西隆, スウェーデンの詳細計画決定過程における地方議会・国・住民の役割, 第30回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 415-420, 1995

松本芳之, 係争点の卓越性が対人紛争に及ぼす影響について, 実験社会心理学研究第29巻第1号, pp. 1-11, 1989

常木 淳, 公共経済学, 新世社, 1990

森田恒幸, 環境影響評価手続が関係住民に及ぼす各種効果の分析, 第16回日本都市計画学会学術研究発表会, 日本都市計画学会, pp. 331-336, 1981

真砂泰輔, 土地利用計画策定手続の問題点—いわゆるBig Inquiryを中心として—, 公法研究第47号, 日本公法学会, pp. 199-212, 1985

人見好次郎・太田正和, 住民参加(公共事業における住民のあり方), 土木計画学研究・講演集No. 1, 土木学会, pp. 19-21, 1978

永橋猛, 住民参加の道路づくり—(仮称) 愚田元石川線での試み—, 都市計画, pp. 49-51

西田俊夫, ゲームの理論, 日科技連, 1973

青柳太・稲村肇, 地権者の属性を考慮した用地取得シミュレーション・モデルの開発, 土木学会第48回年次学術講演会, 土木学会, pp. 116-117, 1993

青柳太・稲村肇, 都市内道路の用地取得モデルの開発, 土木計画学研究・講演集No. 16(1), 土木学会, pp. 423-428, 1993

石田東生, Citizen Involvementのための住民意識についての基礎的考察, 土木計画学研究・講演集No. 1, 土木学会, pp. 8-13, 1978

石田頼男, 都市計画における公聴会等, 都市問題第68巻第10号, 東京市政調査会, pp. 13-23, 1977

船橋晴俊・長谷川公一・畠中宗一・梶田孝道, 高速文明の地域問題, 有閣書, 1988

曾良中清司, 「参加」のメカニズムに関する一考察-社会運動の場合を中心に-, 行動科学研究vol.2, No.3, 東海大学・基礎社会科学研究所, pp. 33-43, 1986

多賀谷一照, フランスの行政手続法(1), 自治研究64巻5号, pp. 97-106

多賀谷一照, フランスの行政手続法(2), 自治研究64巻6号, pp. 103-110

多賀谷一照, フランスの行政手続法(3), 自治研究64巻7号, pp. 105-113

大阪モノレール訴訟弁護団, ルートは誰が決める?, 都市文化社, 1995

大谷昌夫・八木沢壮一, 再開発コーディネーターによる権利者の合意形成プロセスの考察, 第28回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 769-774, 1993

大塚直, わが国における環境影響評価の制度設計について, ジュリストNo. 1083, pp. 38-45, 1996

大畑裕嗣, 近隣交際ネットワークと運動参加, 社会学評論第35巻第4号, 日本社会学会, 406-419, 1985

大野輝之, 現代アメリカ都市計画-土地利用規制の静かな革命, 学芸出版社, 1997

大野輝之・レイコ・ハベ・エバンス, 都市開発を考える-アメリカと日本-, 岩波新書, 1992

谷下雅義, 公共用地取得方式の決め方に関する研究, 第20回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 643-648, 1994

谷下雅義, 公共事業用地取得の問題点とその改善方向, 土木計画学研究・講演集No. 17, 土木学会, pp. 965-968, 1995

谷下雅義, 公共事業用地取得における利害調整システムに関する考察, 第31回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 433-438, 1995

谷下雅義・山中邦裕, 事例調査に基づく公共用地取得方式に関する一考察, 日本不動産学会平成5年度秋期全国大会(学術講演会), 日本不動産学会, pp. 69-72, 1993

谷下雅義・松浦正浩, 都市計画事業の計画策定手続の分析-都市計画地方審議会の役割について, 土木計画学研究・講演集No. 18(2), 土木計画学研究委員会, pp. 445-448, 1995

谷下雅義・松浦正浩, 都市計画事業の計画策定手続の基礎的研究-都市計画地方審議会の役割を中心として-, 土木計画学研究・論文集No. 13, 土木学会, pp. 273-278, 1996

谷下雅義・中村英夫, 公共事業用地取得に関する基礎的考察, 土木計画学研究No. 15(2), 土木学会, pp. 123-129, 1992

谷口洋志, 公共経済学, 創成社, 1993

淡路剛久, 自治体における環境影響評価制度への取り組みと法制化, ジュリストNo. 1083, pp. 46-54, 1996

竹川征次, 地域環境の合意をめざした実験的取り組み, 環境情報科学22-3, pp. 30-35, 1993

中村英夫・谷下雅義, 用地取得の問題とそれへの対策, 高速道路と自動車第34巻7号, pp. 8-13, 1991

中村昌広, 東京都区部における行政発意による改善型まちづくりの計画形成過程, 第21回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 313-318, 1986

仲 正, 行政手続法のすべて, 良書普及会, 1995

町村敬志, 都市社会運動における構造と主体-社会運動のロマンチズムを越えて-, 思想No. 737, pp. 159-175, 1985

長谷川公一, 社会運動の政治社会学-資源動員論の意義と課題-, 思想No. 737, 岩波書店, pp. 126-157, 1985

長尾義三・黒田勝彦・若井郁次郎, 対立するグループが存在する公共プロジェクトの代替案選定法, 土木学会論文報告集第338号, 土木学会, pp. 167-176, 1983

長尾義三・浅岡順・若井郁次郎, 評価項目の重みの未知の場合の代替案総合評価法, 土木学会論文報告集第313号, 土木学会, pp. 89-100, 1981

定井喜明・河井竹彦・坂東武, 公共事業における住民運動の実態とその対応に関する基礎的研究, 土木学会論文報告集第267号, 土木学会, pp. 71-82, 1977

定井喜明・北原聡, 土地区画整理事業における住民参加に関する研究, 土木計画学研究・講演集No. 1, 土木学会, pp. 22-31, 1978

天野光三, 区画整理事業における住民参加の一事例, 土木計画学研究・講演集No. 1, 土木学会, pp. 32-36, 1978

天野光三・平峯悠, 事例調査からみた住民参加と問題点, 土木計画学研究・講演集No. 1, 土木学会, pp. 14-18, 1978

天野博正, 合意交渉行動モデルによる事例分析-電源立地計画事例への適用と検証-, 計画行政第21号, 計画行政学会, pp. 51-57

田中晃代・鳴海邦碩・久 隆浩, まちづくり関連条例の展開とその意義, 第29回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 685-690, 1994

田中廣造・伊原豊実・平井健之, 公共経済学の基礎と展開, 中央経済社, 1993

渡辺俊一, イギリス都市計画における参加-比較都市研究の視点から-, 都市問題76(2), pp. 25-36, 1985

土井健司・小林一樹, 土地区画整理事業に関わる地権者の知識・理解構造の把握と情報提供の影響に関する考察, 土木計画学研究・講演集No. 18(2), 土木学会, pp. 69-72, 1995

島津康男, 環境アセスメント制度における合意形成, 環境情報科学22-3, 環境情報科学センター, pp. 2-5, 1993

藤原静雄, 情報公開条例と行政手続法, 都市問題第85巻第10号, pp. 67-77, 1994

藤田恒夫, 施設立地計画における統制と合意形成の過程, 計画行政No. 12, pp. 17-21, 1984

島山武道, 住民参加と行政手続, 都市問題第85巻第10号, pp. 43-54, 1994

飯尾要, 集団利益調整の構造条件, 計画行政No. 8, pp. 49-53, 1980

武藤博巳, イギリス道路行政史, 東京大学出版会, 1995

武藤博巳編, 社会資本投資の費用・効果分析法-東京湾アクアライン・常磐新線評価の実例-, 東洋経済新報社, 1998

福井英雄・高田 昇編, 地域づくりと住民自治, 法律文化社, 1993

平岡久, 行政立法手続, 公法研究第47号, 日本公法学会, pp. 188-198, 1985

片桐新自, 戦後日本における運動論の展開-理論的観点からの整理-, 思想No. 737, 岩波書店, pp. 200-220, 1985

片桐新自, 開発と住民-六甲アイランドと明石海峡大橋-, 社会運動の中範囲理論第8章, 東京大学出版会, pp. 159-172, 1995

片桐新自, 運動参加の2段階理論-「六甲ライナー」建設反対運動を対象として-, 社会運動の中範囲理論第9章, 東京大学出版会, pp. 173-195, 1995

片桐新自, 社会運動の中範囲理論, 東京大学出版会, 1995

北条達英・吉田昌, まちづくり協議会によるまちづくり事業の実績と評価に関する研究, 第26回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 649-654, 1991

堀家嘉郎, 公共施設建設差止め仮処分について-問題点と対策-, 市政, pp. 1-7, 1979

堀田昌英, 地域社会ネットワーク形成のプロジェクト評価手法に関する研究, 東京大学大学院工学系研究科修士論文, 1994

本田弘, 地方議会と住民参加・住民運動, 都市問題研究, 都市問題研究会, pp. 54-67, 1971

納貫芳源, 地方自治における公聴会の意義と限界, 都市問題第68巻第10号, 東京市政調査会, pp. 3-12, 1977

木谷忍・兼田敏之, 合意形成過程での意志決定モデルの合成と公正な社会決定について, 日本計量学会・日本計量学会

野口悠紀雄, 公共経済学, 日本評論社, 1982

野尻智治・石田東生・黒川 光, 任意買収による道路用地取得の交渉期間に影響を与える要因の分析, 土木計画学研究・講演集No. 18(2), 土木学会, pp. 73-76, 1995

野澤 康・小松ゆり枝, まちづくり計画策定のプロセス及び支援ツールの評価-東京都中野区平和の森公園周辺地区の事例-, 第29回日本都市計画学会学術研究論文集, 日本都市計画学会, pp. 181-186, 1994
 桑生新, Inquiryの政治性と司法性, 計画行政第7号, pp. 10-19,
 鈴木康夫, 都市環境整備と行政手続, 都市問題第85巻第10号, 東京市政調査会, pp. 55-66, 1994
 竈義樹・原科幸彦, 環境紛争解決過程における地元住民の態度変容に関する研究, 計画行政17(2), 計画行政学会, pp. 67-80, 1994
 廣田全男, 西ドイツ都市計画における市民参加, 都市問題76(2), pp. 37-54, 1985
 現代政治学事典, おうふう, 1994
 新社会学事典, 有斐閣, 1993
 法令解釈事典(上), ぎょうせい, 1986
 岩波講座 現代都市政策11, 市民参加, 1973
 (財)国土開発技術研究センター, 国外の環境アセスメントの運用実態等に関する調査, 1994
 J.M. ブキャナン・G. タロック, 公共選択の理論-合意の経済理論-, 東洋経済, 1979
 T. エックホフ・N.K. ズンドビー(都築廣已他訳), 法システム-法理論のアプローチ-, ミネルヴァ書房, 1997

本研究に関連する著者刊行著作

以下に掲げる著作は、本研究に関連して著者が刊行した論文、講演概要等である。

- 1)「我が国の交通基盤施設整備事業の計画策定における関係主体の交渉プロセスに関する事例比較研究」, 『1996年度第31回日本都市計画学会学術研究論文集No.31』, pp. 397-402, 1996
 (共著者: 家田 仁)
- 2)「A Study on Public Involvement in Implementation and Planning Processes of Infrastructure Construction Projects」, 8th World Conference on Transportation Research, 1998 (審査中)
 (共著者: 家田 仁)
- 3)「我が国の社会基盤施設整備事業の計画策定プロセスにおける住民・自治体・計画主体間の相互作用に関する事例研究-鉄道・道路建設事業計画を対象に-」, 『土木学会第51回年次学術講演会概要集第4部』, pp. 912-913, 1996
 (共著者: 家田 仁・宅間 朗)
- 4)「我が国の交通施設プロジェクトの計画策定段階における交渉プロセスに関する事例研究」, 『鉄道連合シンポジウム講演論文集』, pp. 471-474, 1996
 (共著者: 家田 仁・宅間 朗)
- 5)加藤浩徳, 「インフラ整備事業の計画策定における地域住民の組織形態の変容に関する基礎的考察」, 『土木計画学研究・講演集No.19(2)』, pp. 155-158, 1996
- 6)「A Study on the Planning Procedure of Infrastructure Projects focusing on the Involvement of Citizens」, TSSP'96 in the Philippines, 1996
 (共著者: 家田 仁・宅間 朗)
- 7)「イギリス・ドイツの幹線道路整備事業における計画策定への市民関与の実態とその比較」, 『土木計画学研究・講演集No.20(2)』, pp. 349-352, 1997
- 8)「法令規定からみた各種インフラ整備事業における計画策定への市民関与の整理と比較」, 『土木計画学研究・講演集No.20(2)』, pp. 341-344, 1997
 (共著者: 河村英知)
- 9)「インフラ整備事業における関係主体間の交渉プロセスに関する事例調査・分析-「まちづくり事業」を例として-」, 『第24回関東支部技術研究発表会講演概要集』, pp. 712-713, 1998
 (共著者: 吉良智子)
- 10)「交通基盤施設の建設事業における市民の関与と交渉のプロセス」, 『日本不動産学会誌第47号』, 1998 (投稿済・掲載予定)
 (共著者: 家田 仁)
- 11)「インフラ整備における計画プロセスへの市民関与の評価方法及び我が国の関連法令への適用」, 『土木計画学研究論文集』, 1998 (審査中)
 (共著者: 家田 仁)
- 12)「インフラ整備の計画策定に人々は関与すべきか」, 『交通研究年報No.11』, 1998 (投稿済・掲載予定)