

57. 住民意見と集団の変容に着目した歴史的市街地における目標都市像の合意形成過程

- 新潟県村上市における都市計画道路の見直しを事例として -

Consensus Building Process of Goal Image of the City in Historical City Area Noting Transformation of Resident's Opinion and Group

- A Case of Revision of Planned Road in Murakami City, Niigata Prefecture-

梅宮路子**佐野育実*岡崎篤行**

Michiko Umemiya, Ikumi Sano and Atsuyuki Okazaki

Consensus building among residents for planned road and its method during the opinion adjustment stage is especially important, but can be difficult. In Murakami City, recently the consensus has advanced in the committee among residential representatives, but total consensus among all residents has not been reached. During our research, we found that the promoting factor is Niigata Prefecture declared that widening the road to 16 meters is difficult. In addition, other obstructing factors were that the width of the road was discussed from beginning to end and that there was no consensus building system as a whole for all of the residents. Therefore, the main problem is not being able to discuss the goal image of the city.

Keywords: Planned Road, Consensus Building, Goal Image of the City, Murakami City

都市計画道路 合意形成 目標都市像 村上市

1 研究の背景と目的

都市計画道路は、多くは大正から高度経済成長期にかけ当初決定された。人口増加と都市の拡大に伴い、都市間の物資の輸送、車社会への対応など、都市を支える基盤として計画された。つまり多くはその必要上、主に都市の中心地に決定された。また、道路網形成の効率化の為に、ある程度標準化された断面、道路ネットワークパターンが採用される傾向があった。¹⁾²⁾³⁾しかし、2006年人口がピークに達し、高齢化社会を迎える。それに伴い国全体でコンパクトシティ、成熟した社会へと目標像を転換する動きが出てきた。道路についても景観、環境、高齢化社会への対応など、新たなニーズが発生してきた。従来、市街地の形成や増加する交通量への対応を目的に計画されてきたが、価値観の変化により、景観や歴史的建造物に配慮した道づくりが重視されるようになった。以上のような価値観や社会情勢の変化を背景に、道路計画と現在の都市計画理念との矛盾が表面化、見直しが進められている。一方歴史的市街地では、道路拡幅で歴史的建造物が破壊される事になり、それにより生じる住民対立が課題となっている。文献3)の犬山市、文献4)の村上市では、拡幅して近代的な都市にするか、計画を見直し歴史的町並みを活かしたまちづくりを行うか、といった争点を巡り住民対立が生じた。この点で通常のインフラ整備を巡る利害対立とは異なる。合意形成には文献3)の犬山の様に目標都市像の共有が重要である。村上市では、意見調整期²⁾に入り、近年漸く住民代表による委員会で協議がされた。しかし委員会の合意が住民間に受け入れられず、結果的に全体の合意が停滞している。

本研究では、村上市における①合意形成の促進要因、②阻害要因、③合意形成の課題を明らかにする事を目的とする。

2 研究の位置付けと分析枠組み

本研究は、道路の拡幅により歴史的資源が失われること、道路の必要性等の社会的公正という観点から不必要な道路はつくるべきではないという主張を前提として、合意形成について論じている。また、文献5)では紛争原因の投入後、集団の形成、対立、分裂を経て、ある集団の優位性が確立され合意に至るという紛争解決プロセスが示されている⁶⁾。本研究ではそのプロセスを参考に時期区分を行い(3章)、合意形成の要因として、意見を変容させる内容的な要因と集団的に変容させる手続き的な要因があるとし、本研究の分析枠組みとしている(4章)。

本研究に関連のある、公共事業における合意形成を扱う研究として、ダム事業を事例に住民意識を定量化、構造を分析した研究6)、ゴルフ場立地を事例に住民の態度変容と情報の役割について分析した研究5)、複合型都市施設整備を事例に利害調整に着目した研究7)がある。対して、歴史的市街地における目標都市像の合意形成に視点をおいている点で区別できる。本研究に最も近いものに研究3)4)8)がある。対して、①住民意見と集団の変容に着目し、合意形成の阻害・促進要因を明らかにしている点、②村上市の意見調整期を分析している点で区別できる。

研究の構成として、3で村上市の意見調整期を中心に合意形成システム要素である主体、プロセス、争点を明らかにし、4で3を踏まえ内容と手続きから意見変容と集団変容を分析、促進要因と阻害要因及び課題を明らかにする。

3 村上市における目標都市像の共有と都市計画道路の見直しに関する合意形成過程

3-1 対象地の概要と調査方法

中心部に計画された道路のうち、上町、大町、小町から

*正会員 新潟大学大学院自然科学研究科(NiigataUniv.)

**正会員 新潟大学工学部建設学科(NiigataUniv.)

成る中央商店街を通る泉町羽黒町線が上町まで拡幅されており、現在事業化が決定されていない大町小町の整備手法が検討されている。大町は1968年にアーケードを設置する際、下屋を切り取り各戸で土地を提供し、車道幅6.5mと、両側1.7mの歩道がある。小町には歩道はなく、車道幅は7mである。県道であり、16mに拡幅される計画である。

調査については、後述する一般公開の委員会全てを傍聴し、議事録^④、行政・住民資料等の文献調査、ヒアリング調査^⑤を行い、随時補足調査を行った。

3-2 時期分類の考え方

意見調整期の時期分類には、文献⑤の視点を応用する。文献⑤では一つの方向性について積極的反対派から、積極的賛成派の5つの集団が設定されており、4期が示されている^⑥。村上では、意見調整期に現道派、歩道部分の拡幅派、16m拡幅派という3つの方向性を持つ集団が形成され、それぞれが意見を主張し合い、最終的には最小限の歩道拡幅を望む歴史的地区環境整備街路事業（以下、歴まち事業）推進派と歴まち事業反対派に収束する。以上の視点から集団形成期、集団意見表明期、集団収束期、他集団説得期と一部名称を変更し、さらに集団形成期以前について意見潜在期を設定した。3-4で後述する。

3-3 意見調整期における関係主体の整理

協議の場となる各委員会（表1）については3-4で後述する。他、意見調整期において積極的に道路に関わった住民組織は以下の3団体がある。村上市中央商店街振興組合は、商店街の振興を目的に1962年に発足。計画決定後、数回に渡って拡幅の要望書を提出している。2005年発足の大町小町区早期整備対策委員会は、大町、小町区の拡幅を望む住民が中心となり、同様に早期拡幅の要望や署名を行う。こまちづくり実行委員会（以下、こまちづくり委員会）は、小町区の女性を中心とした住民により2005年に発足。当初

商店街活性化や福祉を視点に活動していた。他の拡幅推進団体が要望書の提出を主な活動としているのに対し、自主的な歴史的地区環境整備街路事業調査（以下、歴まち事業調査）の勉強会やまちづくり活動を積極的に行う。

3-4 目標都市像の共有と都市計画道路の見直しに関する経緯

(1) 意見調整期に至る経緯/意見潜在期

1961年の都市計画道路決定後、商店街では拡幅を見越した近代化が計画され、拡幅の要望書が度々提出された。1986年、旧武家町で町並み保存活動が始まり、商店街では拡幅による城下町風町並みが計画された。1998年村上町屋商人会が発足、旧町人町で町屋を活かした活動がされ始め、住民活動初期期に入る。その後旧武家町の住民団体が町人町を含めた地域全体で活動を開始、住民活動活発期に入る。2002年、中心市街地活性化基本計画意見交換会での議論紛糾、道路再考の要望書提出により対立が表面化、意見調整期に入った。この時期、一部住民の推進活動により16m拡幅派が優勢であったが住民大多数の具体的な意見は明らかになっておらず、意見潜在期とする（図1）。

表1 各委員会の概要

	あり方研究会	まちづくり委員会	歴まち委員会
回数	2003年12月～2005年3月 (計9回)	2005年9月～2006年3月(計5回)	2006年11月～2007年4月(計5回)
開催主体	市	市	市
情報公開	非公開(活発な議論の為)	一般公開(傍聴可能)	一般公開(傍聴可能)
住民の委員構成	沿線住民代表者(大町、小町、上町)、他地域住民代表者(長井町、久保町)	沿線住民代表者(大町、小町)、他地域住民代表者(長井町)、商業関係団体代表者	沿線住民代表者(大町、小町)、他地域住民代表者(長井町、寺町)、区長会長、商業関係団体代表者
目的	道路に期待される役割、あり方について将来の関係者の合意形成を目指し、十分な意見交換を通じ相互理解を深める	あり方研究会の提言をもとに地区住民の意見を開きながら市のまちづくり方針を策定	市民協働のもとまちづくり像を明確化すると共に道路整備の段階的プログラム等を策定。また、16m以外の案を提示、次第比較して合意を図る
位置付け	関係自治体、有識者、地元まちづくり関係者からなるメンバーが、住民参加のプロセスに配慮し十分な意見交換を行う。道路については住民総意としての決定はしない	中心部の賑わいづくり、景観等について検討し方針を定める。住民意見を反映させる為一般公開とし、必要により説明会を開催する。道路については住民総意としての決定はしない	歴史的資源活用の方策、将来像、具体的整備内容等について検討し方針を定める。多くの住民の意見を反映させるため一般公開とし、必要により説明会を開催する。道路については住民総意としての決定はしない
委員会の結末	意見交換の後、提言に至る	方向策定までに至らないが、歴まち調査事業に合意	16m以外の案として、車道幅はそのままに歩道部分を拡幅する案を提示

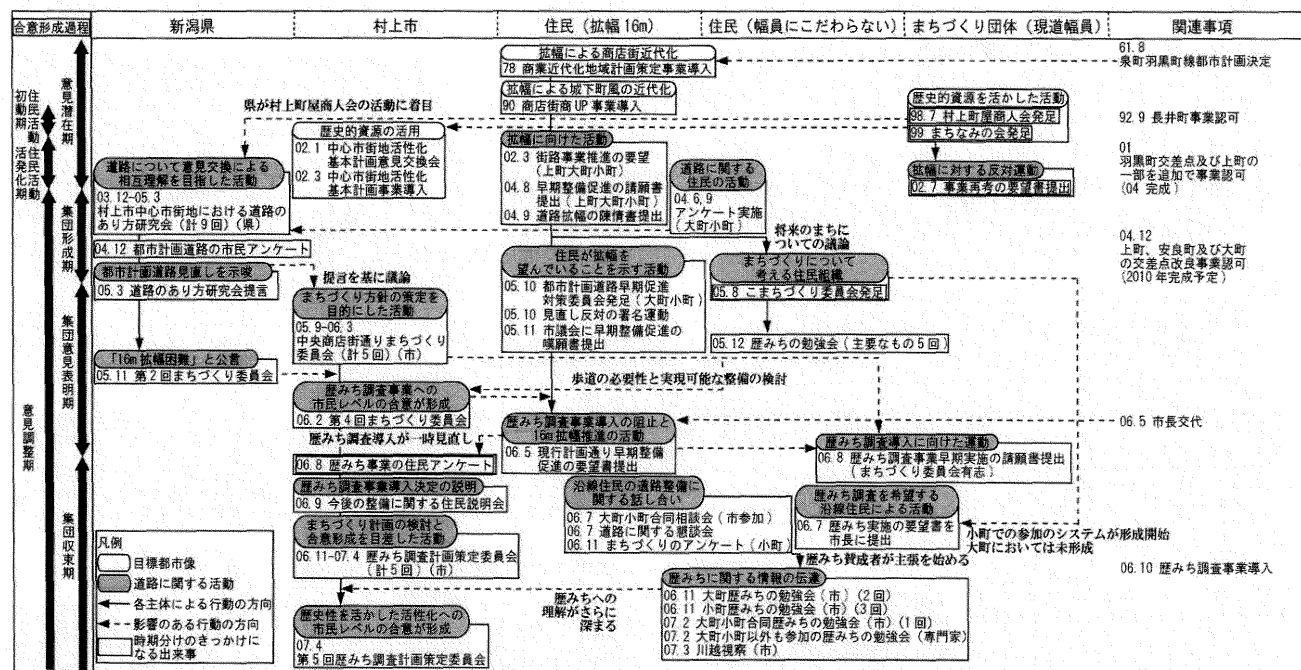


図1 村上市における経緯

②意見調整期における経緯

①集団形成期

その後議論の必要性から、2003年県主催で非公開による村上市中心市街地における道路のあり方研究会(以下、あり方研究会)が開催された(表1)。開催期間、県は中心市街地の交通量調査、地元住民への聞き取り調査を実施する。又、市民アンケートの「将来は町屋を大切にすべき」という結果^⑧と財政状況から、県が「町屋に支障を生じる道路拡幅は望ましくない」と意向を示した。当初から拡幅を推進していた住民は、納得は出来ないものの、16m拡幅は諦め新しい方向性で早期整備を行う事に前向きな姿勢を示した。最終的には県の意向を基にした提言が出され、それを受け、2004年住民から拡幅推進の要望書が提出された。この時期、対立が明らかになり、また提言を受けて新しい方向性を模索する住民が出始め、集団形成期に入る。

②集団意見表明期

2005年提言を元にまちづくりの方針を策定する中央商店街通りまちづくり委員会(以下、まちづくり委員会)が一般公開で開催された。また大町小町対象の署名により、約9割以上の住民が拡幅を望んでいる事が明らかになった。同時期に発足したこ・まちづくり委員会は、他の整備手法として示された歴みち事業の勉強会を独自に開催する。勉強会と、まちづくり委員会での「16m拡幅は困難である」という県及び市長の発言により16m拡幅から歴みち事業調査導入に意見を変える委員が出始めた。当初から16mを強く要望していた委員は最後まで意見が変わらなかったが、最終的に調査導入に合意が得られた。2006年市長が交代した。歴みち事業調査は予算に組み込まれているにも関わらず、拡幅推進住民が14名の市議会議員の署名と共に要望書を提出、導入に歯止めがかかる。この時期こ・まちづくり委員会の発足により、16m拡幅から歩道部分の拡幅に意見を変える集団が出現、委員会で現道派、歩道部分の拡幅派、

16m拡幅派其々が主張し合い、集団意見表明期に入る。

③集団収束期

大町小町対象のアンケートで、16mの拡幅を望む住民が52%、他事業を望む住民が43%という結果が出た^⑨。又まちづくり委員会有志で歴みち事業調査早期実施の請願書を提出する。市長は43%が他事業を求めている事を重く受け止め、歴みち事業調査導入を決定。同年歴みち調査計画策定委員会(以下歴みち委員会)が開催され、16m拡幅以外の案を示し次年度に16m拡幅案と比較検討、合意形成を行う事とする。同時に大町小町を中心に、他地域の委員も参加し勉強会が開催された。委員会では、交通量調査の分析からピーク時でも交通容量は超過していない事、通過交通が少ない事が示された。又、9.5m(車道5.5m、歩道片側2.0m)、10.5m(車道6.5m、歩道片側2.0m)、12.5m(車道6.5m、歩道片側3.0m)幅の3案のパスを元に様々な道路幅の議論がされ、最終的に10.5m案(図2~5)にほぼ意見がまとまる。この時期、住民アンケートにより、歴みち事業を望む住民が約半数を占め、委員会でも合意が得られた。意見潜在期と反対に、この時期は歴みち事業賛成派が優勢となり、歴みち事業賛成派と反対派の二つに集団が収束する。

(3)今後の展開

歴みち最終委員会では、今後のスケジュールとして、市が全戸を回り、歴みち事業導入に理解を得る事について発言があった。また、区長会としても勉強会や視察に参加する意向があることが話され、住民全体での合意が期待できる。以上から、今後は他集団説得期に入ると考えられる。

3-5 意見調整期における争点

図6で、道路に関する其々の意見と争点の関係性を表した。16m拡幅を望む住民は、補償金による町屋の建て替え、つまり個人の生活自体の改善を目的としている。また、補償金の獲得を前提に、歩行者の安全、商業活性化を目的とするが、16mという幅に固執している。歩道部分の拡幅を

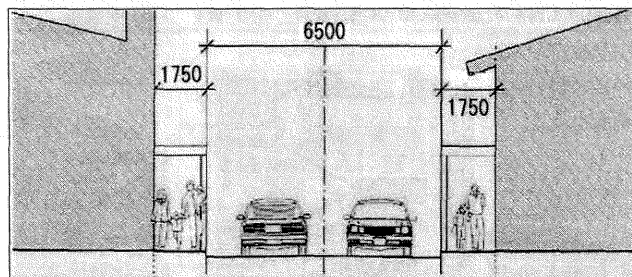


図2 大町現況断面図(文献9より転載)

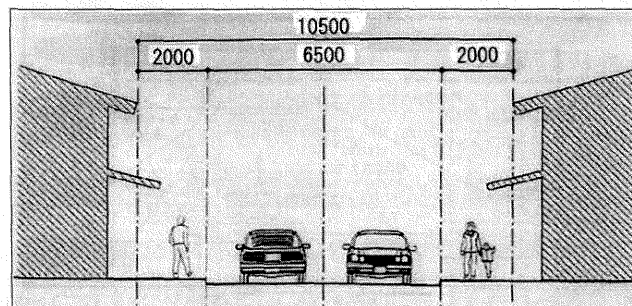


図3 大町幅員10.5m案断面図(文献9より転載)

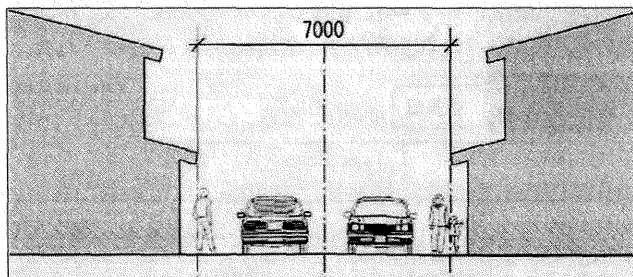


図4 小町現況断面図(文献9より転載)

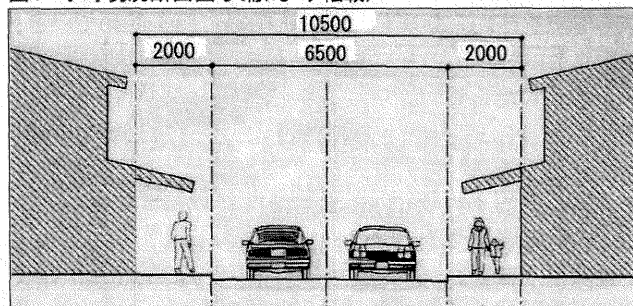


図5 小町幅員10.5m案断面図(文献9より転載)

- 340 -

域全体の将来」と「住民の個人の生活」の視点が対立したことが阻害要因となった(図6)。拡幅による補償金での町屋の建て替えを短期的な私利と見做し、道路を見直し歴史的建造物を活かした活動により地域全体の活性化を図ることを長期的な公共の利益と捉え、村上の状況は、社会的ジレンマ¹¹⁾の状況にあると言える。また、何十年待っても16m拡幅により補償金を得ることを望む住民と、早期に歩道部分の拡幅を望み、補償については妥協する住民間で、「時間」と「資金」という視点で歩み寄りがなく、意見が変容できなかった。また、住民は当初決定の後、50年近く拡幅を前提に生活設計を立て町内のために歩道を提供してまで道路を待っている。隣町の拡幅は行政主導であり、行政としても長年拡幅を推進してきた。隣町である上町が、2004年から16mに拡幅され、それが今更見直されるのには納得がいかないという心情がある。歴みち委員会でも、「補償金が得られない」と町として合意は得られない」との発言があり、心情的対立が要因となっている。

②目標都市像の共有

集団意見表明期のまちづくり委員会において、16m拡幅を望む住民が幅員に執着、議論が終始したため、対立する両者の議論をすり合わせる余地がなかった。集団収束期の歴みち委員会でも、歩行者の安全性を主な目的として歩道を望む意見が多く、9.5m~12.5m幅で様々な意見が出され、「歩道部分の拡幅で賛成だが、可能であればなるべく歩道が広いほうが良い」といった意見も出された。また、全体を通して代表者1名は、12.5m幅の意見を変えなかった。文献3)の犬山では、目標都市像中心の議論によって具体化され、その総論に沿って各論を議論、矛盾が明らかになり道路幅についても合意形成がされている。補償金が出ることもあったが、拡幅賛成・反対両者が積極的に目標都市像の議論をしようと努めた。例えば商業に関して、道路幅と切り離した活性化策について議論がされている。この方法は、文献12)でも有効な手法として取り上げられている。村上でも、各委員会において有識者や現道を望む住民から議論を望む声が度々出されるが、未だに議論できずにいる。村上は拡幅が隣町まで迫っており、補償金による生活改善の議論が最優先になっている為であり、この点で全国の事例と異なり、特殊な事例であると言える。

(3)「16m拡幅」に対する条件設定

集団意見表明期のまちづくり委員会においては、あり方研究会でなされた議論が繰り返されないように、県の提言を元に会を進めることを前提としている。しかし前述のように16m拡幅を望む委員が同じ議論を繰り返したため、合意が中々進まなかった。歴みち委員会においても、16m拡幅を望む声が住民にあり、又議論が戻ってしまう不安が話された。県は16m拡幅は困難としながらも見直し自体に曖昧である。全県的な見直しガイドラインを作成しているが地元には判断を委ねている。県の「住民間で16m拡幅以外の案に合意が得られ、検討してからでないと見直しは決断できない」という姿勢が、住民に期待を持たせている。さら

に隣町が16mに拡幅されているという事実も、住民が意見を変容できない要因になっている。全県的に見直しを進めている岐阜県では、住民アンケートにより意向を確認し、反対住民各戸に建築規制が外れることのメリットを説明する。一人でも見直しに反対者がいれば、必要な計画として見直しは中断される。岩手の訴訟事例では、長年住民に建築規制⁹⁾をかけており、見直すに当たっては補償が必要であるという判決が出ている。犬山市では、セットバックした住民への補償を市が公言し主導で見直しをした。見直しに当たっては補償問題がネックになるが、行政主導で条件設定をし見直しを進める場面も必要であると考えられる。

4.4 手続きから見た集団変容の阻害要因

(1)参加の機会、情報提供

集団形成期以前は、住民の参加の機会がなく、委員会も非公開であった。また、16m拡幅を強く推進する住民が議論への参加を拒否、小町に比べ大町では勉強会の機会も少なく、集団として意見を変容できなかった。大町は個人の土地を歩道として提供しており、また隣町という目前まで拡幅が進んでいるため、小町とは状況が異なる。

(2)町内の参加・意思決定システム

大町区の意味決定システムに区議員制がある。大町4区

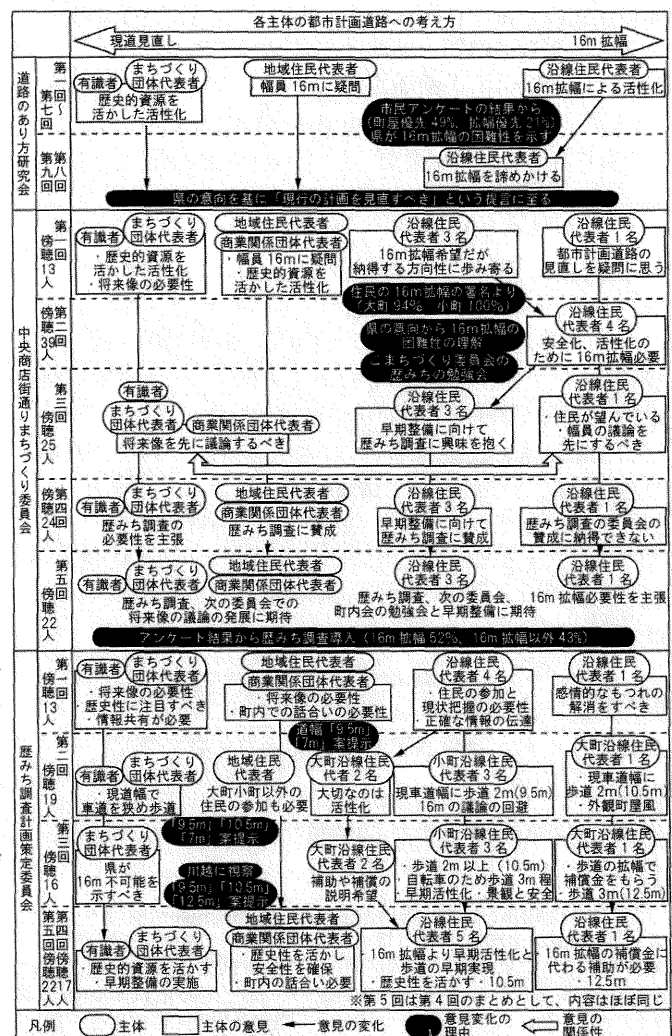


図7 各委員会における意見の変容

画の代表者である区議員は、総会や臨時総会に出席、決定する。区長に住民からの要望があれば、区長は区議員を招集して区議員会を開き、次に臨時総会を開いて、決議を行う。村上市中央商店街振興組合については、組合員からの要望等があれば、まず理事長1名、副理事長2名からなる三役会で原案を理事会に出し、理事会が承認、もしくは訂正後、理事会案を総会に提出して承認されれば要望は通る。しかしこれまでの決定事項は祭りや町内の看板の設置など、毎年決まった慣例的なものであり、且つ全住民が集まり議論する場を設けたり、意向を汲み取り反映させるシステムではない。よって、住民の総意として新しい事項を決定するシステムとして機能していないことが分かる。このため、住民全体で合意を得ることができなかった。

5 結論

(1) 意見変容の促進要因に関して、県の「16m拡幅は困難」という発言により16m拡幅が困難な実状を理解し、早期整備を望む一部の住民が歴みち事業導入を選択した事、「歴史的資源を活かしたまちづくり」という目標都市像の原型に共通認識が得られた事があげられる。又、一般公開による議論開始、小町中心の歴みち事業勉強会開催により、一部の住民に正確な情報伝達が行なわれた。結果、小町では住民全体で合意が得られ、集団を収束させる要因となった。

(2) 意見変容の阻害要因に関して、「地域全体の将来」と「個人の生活改善」という価値対立、長年拡幅を待っており今更見直しに納得出来ないという心情的対立があげられる。さらに争点の「補償金」を巡り、幅員の議論に終始した為、歩み寄る余地がなく、阻害要因となった。又、隣町が16mに拡幅されている事、県の見直しに対する曖昧な姿勢により、一部住民は16m拡幅から意見を変容できなかった。大町を中心に16m拡幅を望む住民が議論への参加に消極的であった事、町内全体での合意形成システム自体がなく、住民全体で合意が得られず、集団を収束できなかった。

(3) 目標都市像の議論が出来ないことが課題である。「個人の生活改善」と切り離して議論することも可能であり、犬山の事例を見ても、winwinの議論³⁾をする為にも必要である。しかし、拡幅が目前に迫っている状況では冷静に議論が出来ず、住民の一番の関心である幅員中心の議論であった。住民が広域的な視点で道路の必要性を判断する事は難しい。今尚残る16m拡幅、歩道部分の拡幅についても、社会的公正という視点から、県民の意向、専門家など第三者の評価と、行政が条件設定をする場面も必要である。

【謝辞】

調査にご協力頂いた新潟県、村上市の担当者、住民の方々にこの場を借りて御礼申し上げます。

【補注】

(1) 都市計画運用指針における市街化区域全体内の道路密度のめやすは、3.5km/km²が全国共通の目標として設定されている。また、道路構造令において、都市部の幹線街路で第4級(計画交通量500未満)以外の道路は、車線数4以上、幅員2.75m~3.25mと定められている。以上については、それぞれの条件において異なる数値を選択できる裁量の幅があるが、一般的には標準値が多用されてきた。

(2) 文献8)で、合意形成プロセスとして、一部主体による活動が展開される住民活動初期、住民による推進体制が確立される住民活動活発化期、関係主体が拡大する関係住民拡大期、対立が表面化し各関係主体により意見調整がされる意見調整期が示されている。

(3) 文献5)において、以下が示されている。紛争とは、ある集団とある集団との対立状態であると考えられる。相対する態度を示す住民が集団をつくり、どちらかの集団が大部分を占めるようになる形で紛争は解決に至る。紛争原因の投入後、集団形成期、争点対立期、地域分裂期、他集団説得期を経て、ある集団の優位性が確立され、合意に至るという紛争解決過程の概念モデルが示されている。

(4) 歴みち委員会議事録、まちづくり委員会議事録。道路のあり方研究会については議事録の公開がされていない為、委員に対するヒアリングを中心に分析を行った。

(5) ヒアリング調査は、新潟県職員1名、村上市職員1名、有識者1名、住民10名(大町2名、小町5名、他町内3名)を対象に、経緯の事実確認、各委員会における議論の内容、目標都市像と道路の具体策に関して、一回当たり約120分で行った。

(6) 市民から無作為に1000票を抽出、町屋を活かした人優先の歩くまちづくりを目指し、町屋に影響する道路拡幅はしないと回答したのが49%。車社会に適したまちづくりを目指し、道路拡幅を優先すべきであり、町屋が残らなくても良いと回答したのが29%であった。

(7) 2006年8月1日~3日に実施。大町、小町住民を対象に、125人に配布、118枚を回収、回収率は97.5%であった。

(8) 文献11)において、社会的ジレンマとは「長期的には公共的な利益を低下させてしまうものの短期的な私利の増進に寄与する行為か、短期的な私利の利益は低下してしまうものの長期的には公共的な利益の増進に寄与する行為のいずれかを選択しなければならない社会状況」と定義されている。

(9) 都市計画道路決定後、都市計画法第53条により、道路の計画区域内には原則として新たに建築することができなくなる。よって新たに建築するには、都市計画道路の線までセットバックして建築しなくてはならない。

【参考文献】

- 1) 清水喜代志(2006)「転機を迎えた都市計画道路整備」、季刊まちづくり、11号、pp. 70-72、学芸出版社
- 2) 久保田尚(2006)「第3章歴史的地区における交通問題とその対応」、新谷洋二「歴史を未来につなぐまちづくり・みちづくり」、pp. 104-106、学芸出版社
- 3) 梅宮路子・岡崎篤行(2005)「歴史的町並みにおける都市計画道路の見直しに関する合意形成過程-全国的状況と愛知県犬山市について-」日本都市計画学会学術研究論文集、第40号、pp. 505-510
- 4) 佐野育実(2007)「目標都市像の共有に向けた市民レベルの合意形成過程-村上市における都市計画道路の見直しを事例として-」日本建築学会大会学術講演梗概集F-1、pp. 977-978
- 5) 竈義樹・原科幸彦(1994)「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-福井県敦賀市におけるゴルフ場土地紛争の事例-」計画行政、第17巻第2号、pp. 67-79
- 6) 滝口義博・清水浩志郎・木村一裕・船木孝仁(2001)「社会基盤整備に対する合意形成への住民意識の構造分析-ダム事業を事例として-」土木学会論文集、No. 681、pp. 25-36
- 7) 室田昌子(2003)「都市施設整備における利害調整に着目した合意形成方法に関する考察」都市計画、vol.245、pp. 10~15、社団法人日本都市計画学会
- 8) 梅宮路子・岡崎篤行(2003)「歴史的資源を活かした地域活性化における目標都市像の合意形成過程-新潟県村上市旧町人町を事例として-」第38回日本都市計画学会学術研究論文集、pp. 577-582
- 9) 歴みち調査計画策定委員会(2007)「平成18年度歴史的環境整備街路事業調査業務委託報告書-概要版-」
- 10) 岡崎篤行・原科幸彦(1994)「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事例研究-川越一番街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、pp. 697-702
- 11) 藤井聡(2003)「社会的ジレンマの処方箋-都市・交通・環境問題のための心理学-」ナカニシヤ出版
- 12) 藤井聡(2002)「総論賛成・各論反対のジレンマ」土木学会誌、vol.187、pp. 13-16、社団法人土木学会
- 13) 矢嶋宏光(2002)「参加型意思決定プロセスとその技術」土木学会誌、vol.187、pp. 30、社団法人土木学会