

計画プロセスと信頼の醸成*

Planning Process to Foster Public's Trust in Road Administration *

荒井祥郎**・矢嶋宏光***

By Yoshiro ARAI **・Hiromitsu YAJIMA***

1. はじめに

昨年末から年頭にかけて、道路特定財源に関連して、道路の中期計画について国会で激しい議論が交わされた。結局、事業量を当初より減らし、計画期間を短縮するとともに、新たな交通需要推計などを基礎に新たに計画を策定し直すこととなった¹⁾。

一方、個別路線の道路計画・事業においても、近年、必要性などを巡って行政と市民の間で対立や紛争が生じ、事実上休止している例や、検討に長期間を要している例も見られる。

このように道路行政においては、政策形成から事業実施の現場レベルに至るまで逆風にさらされるような状況であるが、加えて、道路特定財源の一部の不適切な用途が明らかになるにつれ、「道路(公共事業) = 無駄」、「行政 = 信用できない(不信)」、といった“一時が万事”的にすべてを否定するような世論が加速度的に形成されてきたように思える。

公共事業が社会的に受容されるどうか(公共受容)は、行政への信頼が最も重要な変数であるとの指摘もあり²⁾、このような強い行政不信が続けば、やがては国民生活や生産活動を支えるために真に必要な社会基盤にさえも投資できなくなる可能性も十分考えられる。不信を払拭し、信頼を回復することが急務であり、喫緊の課題であろう。

ではこうした不信の原因はどこにあるのだろうか。中期計画を巡る国会での議論を観察すると、本当に必要な道路を誰がどう判断するのか、どう優先順位を設けるのか、根拠が明確でない、よく分からない、といった疑問が投げかけられている³⁾。

道路の個別路線計画における実際の住民参加の場でも、「すでに決まっているのではないか、自分たちの意見は軽く扱われて結局反映されないのではないかと不安」といった声が市民から聞かれ、国会の議論と同様に、決め方や進め方への不信が根強いことが伺える。

それでは、このような声に対して何の策も講じられていないのかといえそうではない。国土交通省道路局で

は「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」(平成17年改)を策定し、市民参画を含む合理的な計画プロセスをルール化し、計画の透明性、客観性、公正性などの確保に努めている。にもかかわらず、こうした疑念や批判が聞こえてくるということは、定められたルールが十分に機能していない可能性が考えられる。

この点に関して、ガイドラインの限界も指摘されている。具体的には、ガイドラインは適用が任意であり、運用も行政裁量に任されている部分が多いため、現場では形骸化した計画プロセスや市民参画(PI)が実施されることになり、プロセスや進め方および計画内容に対する市民の理解度が低下し、行政に対する不信感につながっている、という指摘である⁴⁾。

つまり、計画の決め方のルールが現場で履行されることが担保されておらず、計画づくりが恣意的に進められていることが、手続き正当性を低下させ不信感を高めるとともに、用いている意思決定手続きが合理性の点で疑問を持ち得ることが、批判につながっている疑いがある。

こうした背景を踏まえ、本研究では、計画の意思決定の手続きがルールとして定まっており、さらにその手続きが合理性を説明し得るものであり、かつ、確実に履行されるのであれば、不信感を持たれにくくなり、信頼感や満足度の向上に繋がるのではないかと仮説を設定し、実験を通して検証することとした。

2. 信頼醸成の構造

(1) 信頼醸成の考え方

実験に先立ち、信頼醸成・回復の基本的な考え方や参考になる事例を整理しておく。

一般的には、約束をすることでまず信用や期待が生まれ、約束を履行することで信頼が生まれる。逆に、約束を履行しない場合や、そもそも何の約束もしない場合には、信頼は醸成されず不信を招くこととなる。

組織の信頼構築については、民間企業CSRの取り組みが参考になる。例えば、あるメーカーでは環境貢献を目標に掲げ、持続可能な製品開発・製造に取り組むとともに、環境負荷の少ない原材料や部品を優先的に調達することをルールとして決め、宣言している。結果と

*キーワード：制度論、道路計画、市民参画、信頼醸成

** 正員、環境科学修、(財)計量計画研究所 PI研究室

*** 正員、工修、同室長

(東京都新宿区市谷本村町2-9、TEL03-3268-9911、

FAX03-5206-1680、E-mail yarai@ibs.or.jp)

して、調達先も環境に優しい部品の製造に尽力することになり、企業活動全体がサステイナブルな構造にシフトすることで、企業の信頼や価値を高めている。

道路計画にあてはめれば、誰もが納得できる分かりやすい合理的な計画の決め方(プロセス)をルール化し、広く共有するとともに、そのプロセスが現場で確実に履行されること、に相当するであろう。

(2) 米国における信頼回復の取り組み

米国においても1980年代にかけて、道路や公共事業の行政不信が高まり、維持管理等に十分投資できず落橋や通行止めが相次ぐなど「荒廃するアメリカ」と謳われるような危機的状況に陥ったことがあった。しかしその後、国民との信頼関係を築き上げることの価値を発見し、信頼回復に努め、ソーシャルキャピタルの向上を果たしてきているという⁵⁾。このことは、一旦80年代半ばに4割(ピーク時比較)も落ち込んだ道路投資額が、近年V字回復してきていることから見てとれる⁶⁾。

では、一旦失った信頼を、米国ではどのように回復してきたのだろうか。米国でも60年代後半まで、道路計画や事業の決め方のプロセスは、まず行政が決めた案を国民に説明、説得する方式であった。このため、強引な進め方に対する反発が生じ、合理性を疑問視されるようになり、不信を深めていくことになったと言われている。

こうした課題に対応するため、行政案説得方式からの脱却が模索された。具体的には、まず目的を明確にして、目的達成のための複数解決策を比較し、最良の案を選定する合理性の高い進め方(計画プロセス)に転換された。また、計画を意思決定するまでの過程において市民が継続的に関わるPIを組み込むこともあわせてルール化され、このような計画プロセスが厳格に履行されるように法制度(特に環境影響評価制度と連動して)として位置づけられることとなった⁷⁾。こうした一連の取り組みが、少なくとも信頼回復の一因となったと考えられよう。

また、計画や事業のプロセスに関するルールは小冊子として広く国民に配布されている。内容は、単にプロセスの紹介や解説にとどまらず、背景や趣旨、国民に期待される役割にまで至り、分かりやすく表現されている⁸⁾。

米国の例からも、合理的なプロセスをルール化し、厳格に適用されるようにするとともに、プロセス自体を予め周知して透明性を確保することが、国民の行政への信頼を回復するための重要な要素であると言えそうである。

3. 実験の内容

(1) 実験概要

前項までに整理したような信頼醸成の基本的な考え方をベースに、道路計画の進め方をシミュレーションした

ケースを仮想的に設け、信頼感や満足度などについてアンケートを用いて仮説検証を行った。

具体的には、比較のため属性^{表-1}をそろえた複数の被験者グループ^{表-2}を設け、被験者が新規道路計画に遭遇した場合を想定させて、計画プロセスの認知の有無など、グループ毎に異なる条件を与え、印象など心理的反応を観測し^{図-1}、その差異をt検定により計測した。

表-1 サンプルの数と属性

サンプル数	東京都	近郊3県*	縁辺4県**	合計
各グループ	60	104	36	200
全体	180	312	108	600

*：近郊3県とは、神奈川県、埼玉県、千葉県。

**：縁辺4県とは、群馬県、栃木県、茨城県、山梨県。

なお、サンプル数は各都県の人口比にあわせて配分。

表-2 設定グループ

グループ	グループの設定
A	当初からプロセスのルールを認知しており、ルールにしたがった合理的な計画プロセス*が実施された場合
B	当初はプロセスのルールは知らなかったが、合理的な計画プロセス*であることが説明され、その通りに実施された場合
C	当初からプロセスのルールを認知しておらず、また、合理的でない計画プロセス**で実施された場合

*：合理的なプロセスとは、x)目的設定、y)代替案比較(整備しない案含む)を行うプロセスで市民参画型道路計画プロセスに準ずるプロセス。

**：合理的でないプロセスとは、x)道路事業自体が目的として所与、y)唯一の行政案が提示されるプロセス。

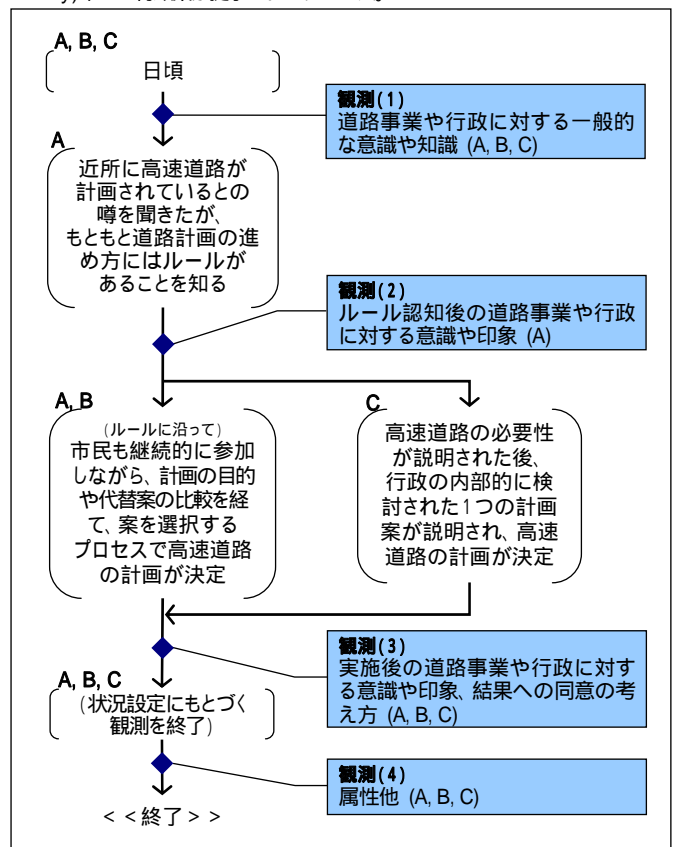


図-1 条件設定と観測の流れ

(2) アンケートの内容

4つの観測、および、各グループの条件に応じて設問を設計し^{表-3-6}、「非常にそう思う」、「少しそう思う」、「どちらとも言えない」、「あまりそう思わない」、「全く思わない」の内から合致する考えを選択させることとした。

表 - 3 観測(1)の設問

観測(1) 道路事業や行政に対する一般的な意識や知識
問 「日頃、道路や道路行政について感じていることをお答えください。」
対象: A, B, Cグループ
<ol style="list-style-type: none"> 1 道路は自分たちの生活の便利さや豊かさを支えている重要な基盤である 2 道路がもたらす騒音や大気汚染などの悪影響が心配である 3 道路の計画や事業の進め方はよく分からない 4 最近作られる高速道路がなぜ必要だったのかがよく分からない 5 道路について行政のやっていることは全般的に満足している 6 道路の計画や事業は公正に進められていると思う 7 道路の計画や事業は住民などの意見をよく聞いて進めていると思う 8 道路の計画や事業は合理的な検討にもとづいて判断される 9 道路の計画や事業の進め方は信頼性に欠ける 10 道路の計画や事業の進め方がよく分からないのは都合良く進めるためだ

表 - 4 観測(2)の設問

観測(2) ルール認知後の道路事業や行政に対する意識や印象
問 「次のような状況を想定して下さい。」
対象: Aグループ
「あなたは、緑豊かで静かなこの地区に昨年家を建てて引っ越してきましたばかりですが、「この近くを高速道路が通るらしく、この辺も道路にかかるとか知れない」とい噂を耳にしました。そこで役所のホームページを調べてみると、道路の計画の一般的な進め方が定められていることが分かりました。」 このような状況の中で、あなたが感じるであろうことをお答えください。
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">[プロセス設定] プロセスを明らかに</div> <div>高速道路の計画を定める際には、まず、およそ1年をかけて、高速道路の概ねのルートや構造について検討し、「概略計画」をさだめること</div> </div>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">[目的設定] その道路が求められる理由を明らかに</div> <div>その間に地域住民などと話し合いの機会が何度もあること スケジュールなど進め方のプロセスが先に明らかにされること まずは高速道路が求められる理由(目的)から話し合われること その上で、どんなルートや構造があり得るのか色々な選択肢を 考えること</div> </div>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">[比較] いろいろな案を比較</div> <div>選択肢を比較して、よい案を選ぶこと 道路をつくらずに対応できないかという案についても検討の対象 にすること</div> </div>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">[選択] より良い案を選択</div> <div>「概略計画」が定まったら、より詳細な計画の検討に移り、地域や 環境への影響の問題がないかを調べた上で、「詳細計画」を定 めること</div> </div>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">[決定] 計画を決定</div> </div>

<ol style="list-style-type: none"> 1 このようなプロセスで進めるのであれば、とりあえず安心だ 2 他のルートではだめなのか、事前に確認できれば安心だ 3 騒音や大気汚染などへの対策も、詳細計画が事前に確認できれば安心だ 4 なぜこの高速道路が必要なのかも事前に確認できるのはよいことだ 5 進め方が定められていても、計画は既に決まっているのではないかと思う 6 進め方が定められていても、その通りは進められないのではないかと不安だ 7 道路について行政のやっていることは全般的に満足できる 8 道路の計画や事業は公正に進められていると思う 9 道路の計画や事業は住民などの意見をよく聞いて進めていると思う 10 道路の計画や事業は合理的な検討にもとづいて判断される 11 道路の計画や事業の進め方は信頼性に欠ける 12 道路の計画や事業の進め方はよく分からない
--

表 - 5 観測(3)の設問

観測(3) 実施後の道路事業や行政に対する意識や印象、結果への同意の考え方
問 前問で想定した状況が次のように展開したと想定して下さい。
対象: A, Bグループ
「高速道路計画の噂を聞いてから間もなく、道路計画が具体的に進み始めました。およそ1年の検討を経て、その高速道路の計画は、「概略計画」としてとりまとめられました。その間に次のように検討が進められました。
<p>まず、どう計画の検討を進めるかについて、地域住民と話し合いが持たれた。次に、その高速道路がなぜ求められるのか、どのような目的で計画されるのかについて、地域住民との話し合いが行われた。経済発展や渋滞緩和だけでなく、地域の住環境の改善に役立つ道路として計画することが確認された。</p> <p>こうした目的や条件を満たす計画案が地域住民から提案され、結局、3つの道路ルート案の他に、鉄道への利用転換によって渋滞を緩和する案の計4案を比較していくこととなった。</p> <p>4つの案は、目的や条件に照らして比較され、地域住民を含めて議論が交わされた。最終的に、地域に流入する通過交通を抑え、住環境の改善に効果の高いルートで道路を整備する案が選択された。その後、計画は、検討の経緯とともに広報紙を通じて発表されたが、環境影響に対する地域住民の強い懸念に応じるため、今後の詳細な検討において環境影響の十分な調査と対応策の検討を行うことも報じられた。」</p>
<p>先ず、高速道路の計画について最初の説明会が開催された。説明会では、経済発展や渋滞緩和のためにこの高速道路が必要であることや、高速道路によって利便性が高まるなどの様々な効果があることが示された。また、おおよそのルートが示され、影響を懸念する声が生徒からあがった。</p> <p>数ヶ月後、再び説明会が開催された。行政内部で検討した結果としてルート案が示され、この案がコストや時間の面から見て最も有利であり、また、周辺環境への影響も少ないとの説明がなされた。地域住民からは、騒音や大気汚染への懸念から、道路建設への反対論が述べられ、一時は会場が騒然となったが、今後詳しく調査や対策を行うことが約束され、とりあえずその場は収まった。</p> <p>さらにその数ヶ月の後、突然、市の広報紙に高速道路の「概略計画」が掲載された。前回の説明会で示されたルートで決定されたことと報じられていた。また、今後の詳細な検討では、環境への影響の調査が行われることも記載されていた。」</p>
このような状況において、あなたが思うであろうことをお答え下さい。

<ol style="list-style-type: none"> 1 地域住民は行政と十分に話し合うことができた 2 地域住民の意見は計画にしっかり反映された 3 なぜ他のルートではだめなのか、十分に確認できた 4 騒音や大気汚染への対策も十分に納得できる 5 なぜこの高速道路が必要なのか、未だに疑問が残る 6 このように流れて計画を進めるのであれば、行政を信頼できる 7 結局、この高速道路をつくることは最初から決まっていたのではないかと思う 8 地域住民の意見が結局無視されるのではないか心配だ 9 他のルート我希望していたとしても、こうして決められた計画なら納得できる

表 - 6 観測(4)の設問

観測(4) 属性他
問 「あなた自身の考え方などについてお伺いします。」
対象: A, B, Cグループ
<ol style="list-style-type: none"> 1 道路計画の進め方について、もともと興味があった 2 道路計画の進め方については、以前よりよく知っていた 3 このアンケートのおかげで、高速道路計画の進め方について興味が沸いた 4 このアンケートはわかりにくかった、あるいは、答えにくかった 5 このアンケートで取り上げた道路計画の進め方については、リアルにイメージでき、想定している状況について実感が沸いた 6 自分自身も好奇心が旺盛なほうだ 7 自分自身も社会問題について関心が高い 8 行政は一般的に信用できないと思う 9 ルールというものは必ず守るべきである 10 行政の行うことは透明かつ公正であるべきだ 11 自分の土地や建物が道路計画にかかったことがある 12 道路計画などの説明会に出たことがある <p>Q11,12は「はい」/「いいえ」で回答 このほか、性別、年齢階層、お住まいの地域、職業等を質問</p>

(3) 実験の結果

a) サンプルの適切性

観測(4)の結果から、当初設定した通りのサンプルを獲得するとともに、各グループの基本的属性に差はなく、比較するためのサンプルの適切性が明らかとなった。

b) 道路計画や行政に対する基本的認識や考え方

道路が生活上重要な基盤であることをほとんどの人が強く認識しつつ、一方で道路の悪影響を懸念している。このような状況にもかかわらず、道路の計画や事業の進め方をほとんど知らない状況であり、多くの人が進め方の公正性に疑問を呈し、不信を抱いている現状が分かる。

表 - 7 観測(1)の結果

観測(1) 全サンプル (非常にそう思う...5, 全くそう思わない...1)	平均値
道路は自分たちの生活の便利さや豊かさを支えている重要な基盤である	4.4
道路がもたらす騒音や大気汚染などの悪影響が心配である	4.2
道路の計画や事業の進め方はよく分からない	4.5
道路の計画や事業は公正に進められていると思う	2.0
道路の計画や事業の進め方は信頼性に欠ける	4.0
道路の計画や事業の進め方がよく分からないのは都合良く進めるためだ	3.9

c) プロセスに関するルール認知の効果

道路計画に遭遇した際に、合理的な道路計画プロセスに関するルールを認知することにより、当初抱いていた道路計画の進め方への不信や疑念が改善されている。

表 - 8 観測(1)Aと(2)Aの比較結果

設問 (非常にそう思う...5, 全くそう思わない...1)	平均値の差の検定 (対応のあるt検定)			
	観測(1) 平均	観測(2) 平均	P値	P値基準1%
公正性 道路の計画や事業は公正に進められていると思う	2.02	2.25	0.0%	有意
意見反映 道路の計画や事業は住民などの意見をよく聞いて進めていると思う	2.03	2.35	0.0%	有意
合理性 道路の計画や事業は合理的な検討にもとづいて判断される	2.20	2.51	0.0%	有意
プロセス共有 道路の計画や事業の進め方はよく分からない	4.53	3.93	0.0%	有意

5段階評価は便宜的に間隔尺度と見なし、t検定が頑健性を持つものとする。以下の観測・分析も同様。

d) 合理的なプロセス(ルール)の実施の効果

まず進め方を議論し、かつ、合理的プロセスで計画づくりが進められることで、参加の満足、計画への合理性への納得、行政への信頼を高めることにつながっている。また、合理的なプロセスを進めることが、計画が自分の希望とは異なる結果になったとしても納得(同意)する可能性を高めている。

表 - 9 観測(3)Bと(3)Cの比較結果

	観測(3)B(合理的プロセスの実施) / 観測(3)C(合理的でないプロセスの実施)	平均値の差の検定 (独立2群のt検定)両側 仮説:平均値に差がある			
		観測(3)B 平均	観測(3)C 平均	P値	P値 基準1%
参加(機会)	地域住民は行政と十分に話し合うことができた	3.31	2.15	0.0%	有意
参加(反映)	地域住民の意見は計画にしっかり反映された	3.18	2.06	0.0%	有意
合理性(代替案)	なぜ他のルートではダメなのか、十分に確認できた	2.91	2.06	0.0%	有意
合理性(環境懸念)	騒音や大気汚染への対策も十分にされるだろう	2.73	2.13	0.0%	有意
合理性(必要性)	なぜこの高速道路が必要なのか、未だに疑問が残る	3.42	3.78	0.1%	有意
信頼(手続き)	このような流れで計画を進めるのであれば、行政を信頼できる	2.93	2.02	0.0%	有意
信頼(アカウンタビリティ)	結局この高速道路をつくることは、最初から決まっているのではないかと思う	4.07	4.32	0.7%	有意
信頼(反映)	地域住民の意見が結局無視されるのではないか心配	3.72	4.18	0.0%	有意
同意	他のルートを希望していたとしても、こうして決められた計画なら納得できる	2.91	2.14	0.0%	有意

e) プロセスに関するルールの事前認知と合理的プロセス実施の効果

元々強い行政不信を抱いていない限りにおいて、同じ合理的なプロセスを実施して道路計画が決められたとしても、事前にそのプロセスを認知していることで、合理性(環境対策がなされるだろうという期待を高める)や信頼性(初めから決まっているのではないかという疑念を抑える)の面で効果が見られる。

表 - 10 観測(3)Aと(3)Bの比較結果

	観測(3)A(プロセスを事前に認知) / 観測(3)B(プロセスを事前に認知せず)	平均値の差の検定 (独立2群のt検定)両側 仮説:平均値に差がある			
		観測(3)A 平均	観測(3)B 平均	P値	P値 基準5%
合理性(環境懸念)	騒音や大気汚染への対策も十分にされるだろう	3.04	2.81	3.6%	有意
信頼(アカウンタビリティ)	結局この高速道路をつくることは、最初から決まっているのではないかと思う	3.77	3.97	3.7%	有意

合理性(環境懸念)の検定対象は、「道路の計画や事業の進め方は信頼性に欠けると、元々強く思っている」人以外(観測(1)Q9で「非常にそう思う」と回答した人を除いた)であり、観測(3)Aの母数はn=145、観測(3)Bの母数はn=124。信頼(アカウンタビリティ)の検定対象は、「行政は一般的に信用できないと、元々強く思っている」人以外(観測(4)Q8で「非常にそう思う」と回答した人を除いた)であり、観測(3)Aの母数はn=146、観測(3)Bの母数はn=149。

4. 実験結果の考察

本研究の実験は、シナリオ実験の一つに限られており、結果を一般化するためにはさらなる調査が必要とされるものの、こうした本研究の限界を踏まえつつも得られた知見を以下にとりまとめる。

第一に、合理的な計画プロセスが実施されることによって、進め方への満足や行政への信頼を高めるばかりか、計画が自分の希望とは異なる結果になったとしても、納得する可能性も高められることが明らかになった。つまり、合理的な計画プロセスが現場で厳格に適用・運用されることが極めて重要であり、現在ガイドライン化に留まっている計画プロセスの法制化が期待される。なお、

法制化によって柔軟性や弾力性が失われる懸念も考えられるが、先んじて法制化している海外にその仕方を学ぶことができよう。

第二に、道路計画に遭遇した際、ルール化された合理的な計画プロセスを知ることによって、計画や事業の進め方への不安や疑念を低下させることができることが明らかとなった。このことから、民間企業のCSR活動や米国の事例に倣い、合理的な計画プロセスの内容と、そのプロセスを現場で着実に実践していく姿勢を強く打ち出し、広く国民の間に浸透する努力が期待される。

第三に、元々強い行政不信に陥っていない限りにおいては、同じプロセスが履行されたとしても、合理的な計画プロセスを予め認知していれば、限定的ではあるが不安や不信軽減において効果を発揮することが明らかとなった。逆の見方をすれば、一旦強い行政不信に陥ってしまえば、合理的なプロセスのルールを事前に知ったとしても、不信や不安を容易に払拭できないであろうことが推察される。このことから、国民に深く、強い行政不信を植え付けてしまう前に(すでに相当な不信の念を抱いていることが今回の実験で明らかになったが)、合理的な計画プロセスが適用・運用されるとともに、そのプロセスを国民が認知することが重要であると言える。

5. おわりに

本研究では、計画プロセスに着目し、合理的なプロセスの履行とそのプロセスの認知が行政の信頼を回復する上で重要な要素になることを明らかにした。

繰り返しになるが、今回は計画手続きに関する一つのシナリオ実験に限られており、結果の一般化にはさらなる実験や調査を重ねる必要がある。

今後、実際に道路計画や事業に直接的に影響を受ける人々を対象に、今回の実験と同様、合理的なプロセスを認知すること、プロセスが履行されることなどを経ることによって、信頼感や満足度がどのように変化するか観測するなど、具体のスタディを継続することが課題である。

参考文献

- 1) 国土交通省道路局ホームページ:「道路IR:道路の中期計画」
- 2) 藤井聡:「行政に対する信頼の醸成条件」実験社会心理学研究, 45, (1), pp. 27-41, 2005.
- 3) 衆議院ホームページ:「第169回国会予算委員会第3号、同会本会議第17号他」衆議院会議録議事情報
- 4) 藤井拓朗・泊尚志・矢嶋宏光・屋井鉄雄:「ガイドライン策定がもたらすPIの形骸化に関する研究」第37回土木計画学研究発表会・講演集, 2008
- 5) 矢嶋宏光:「信頼構築とコミュニケーション」交通工学, Vo 1.42, No.2, pp. 4-10, 2007.3
- 6) 国土交通省道路局、都市・地域整備局:「平成19年度道路関係予算概算要求概要」P.36, 2007
- 7) Code of Federal Regulations, 40 CFR 1500-1508
- 8) U.S. DOT, FHWA, FTA: a citizen's guide to Transportation Decisionmaking, 2001