

## 交通計画の住民参加に対する考え方について

パシフィックコンサルタント 正員 西 浩二

## §1 はじめに

経済社会の変化に対応して、地域住民の生活要求は、多方面にわたりて噴出してきて居り、“住民運動の時代”到来とも言える。これらと交通施設計画との間に係る問題点としては

## 1. 道路計画（交通計画）と土地利用計画との係りの発展

口、高速道路は人工の河川である。即ち、地域を分断するもの→遂にこれを生かす工夫が必要→単位コミュニティの確立など

ハ、土木計画学シンポジウムなどに於ける種々の発表、特に、“土木技術者は意志の決定段階でどこまで自分たちの意向を主張できるか”という問題、即ち、計画決定のプロセスの問題。

二、土木計画に於ける事業主体、公共全体、利用者、地域住民による四者の中で、最も評価し難い“地域住民の意志”なるものを如何なる方法で計画の中に参加させ得るのか

に集約される。

例えば、図-2（参考文献2）によるとても、“コミュニティの分断”+“耕地の分断”=“地域の分断に対する反対”という項目が顕著な要因となっている。

しかしながら、分断の程度についての定量的な基準は未だ提案されていない。<sup>3)</sup>

一般には、大約、基礎生活圏=幼稚園・保育所、一次生活圏=小学校、二次生活圏=中学校、三次生活圏=高校・短大といふような教育施設との関連が単純であり、通常圏との関係をルート選定時に考慮することも一つの便法である。

本報では、道路計画に対する地域住民の反応について、住民意識→新聞報道→大衆反応→行政対応策という観点から、新聞記事の分類を試みたものである。

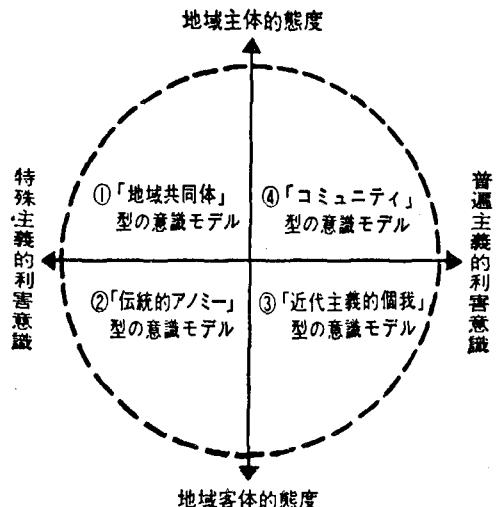


図-1. 住民の意識モデル図

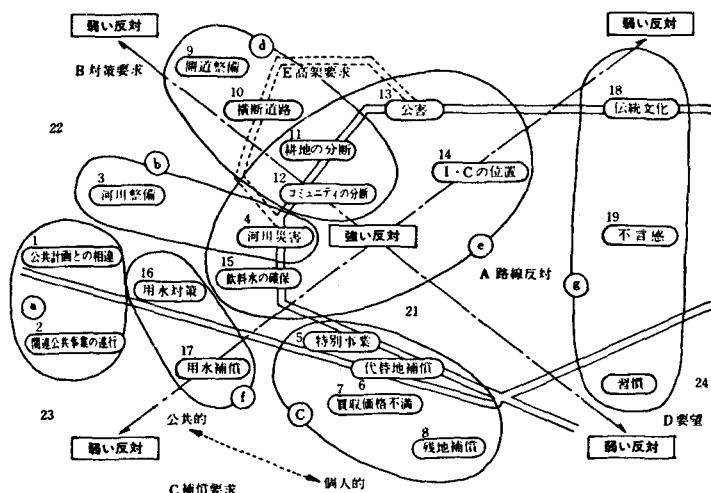


図-2. 協議事項の分類

## § 2 道路計画に関する新聞報道

近年、道路整備の方向決定に当っては、経済運営全体が生活環境を重視すると同軸上に於て、これまでの、どちらかというと自動車中心のものから、人間生活のためのものに重点を置くことが必要となつてゐる。そして、道路交通問題と社会変化との関係にしても、①都市化の進行と自然の退行 ②自動車交通の激増 ③地域住民の意識変化などが考えられる。

ここでは、地域住民と道路計画との“添り合い”に関する状況を主として新聞記事により、拾い挙げを試みたものである。

表-1 新聞記事等に見る道路計画反対運動

表-2 北海道能登道江別地区に関する新聞報道

表-3 公共団体等の計画変更対応策に関する新聞報道

表-4 都市計画への市民参加体制に関する新聞解説記事

尚、新聞記事は、内容がすべて正しいということではなく、“そのような報道がなされた、といふ事実”があるという意味であり、記事の内容が必ずしも当事者から観て正確さを欠く場合もあるであらうと推察される。

従つて、土木技術者側の対応としては、適確な情報をマスコミに伝えることなく地域住民にPRすることが重要であると思われる。

(1) 表-1に関するコメント

反対運動ないし反対意見は、①自然を破壊する道路計画に反対する。②交通公害（主として騒音、振動、排気ガス）の発生源である道路計画に反対する。③人間復帰、人間優先の哲学から、スピード車最優先の施設である“高速道路”計画に反対する。などが主要なものであり、「道路そのものには反対しないが、そこから生じる公害に反対する」といわゆる“統論賛成反対”的な状況と考えられる。政界、住宅地域、風致地域を通じる道路に對しては、(もし、そこをどうしても迂回できない場合は)、当たり建設費が高価でもかまわないといふ、納税者のコニセニサスを高めていくことが必要であろう。

(2) 表-2に関するコメント

この表は、新聞報道で計画の内容がどの程度読み取れるかについて、受け手の側としての整理を試みたものであり、目下進行中のプロジェクトでもあるが、情報源としてその正確度は不明であるが、他に換え難いものを持っている。

大新聞の記事といえども、とかく一方的で無責任なものあることについては、道路関係者は異論のない所と思われる。しかしながら自分が余り良く知らない分野に関しては、案外にその新聞報道を、情報源とする傾向がある。まして、道路計画などとは無縁の一般市民にとっては……である。このため、関係住民向け説明会などを通じて新聞報道は主要なPR（マイナスも含めて）となつてゐる。

従つて、今後、公共事業は、その目的や選定地域に対する影響とか、その内容について、地元住民だけではなく広く国民に理解され支持されなければ進め難いわけであるから、公共事業も、もっとPRする必要がある。<sup>1)</sup>即ちB-5の完成予想絵による地元説明は、土木計画に対する広報・公聴活動の重要性が叫ばれている今日、情報伝達の内容表現技術（Presentation）として効果あるものと考えられる。

(3) 表-3に関するコメント

相当のタイムラグがあるとはいへ、地域住民の公害反対、環境保護の訴えに対して、計画者側（国や都道府県）も、それなりの対応策を考えていることが、新聞報道のみによつても読みとれる。今後、このタイムラグを短縮すると同時に、将来時点に対処し得るようなフレキシブルな計画が、現実の行政の中できかねかとうかという点が、課題の一つとなるであらう。

#### (4) 表-4に関するコメント

仮に新聞に世論をリードする力があり、また新聞記事が世論を反映していられるにすれば、D-1からD-5の中に、何らかの形での“計画への市民参加”システムが望まれる時期にあることが示されているものと考えられる。

尚、D-2に於ける“第三者的判断機関”あるいは、D-3に於ける住民向け展示会の“とりまとめ機関”的近傍に今後の土木技術者群の活躍が期待されている。

亦、“道新(50.11.23付)環境アセスメント道条例案の大綱”では、図-3に示すモデル例を挙げて、評価書の総覽と公聴会の開催等を説明している。

#### §3 住民参加に関する報道

- (1) 住民参加、政府も後押し—地方行政や地域開発一関係法など洗い直す—公聴会や住民投票拡充 (50.10.21付日経) (図-4 参照)
- (2) 住民参加とう実現へくらつく行政姿勢—環境白書—環境アセスメント手続きを明示せず (50.5.20付朝日)
- (3) 沿道住民が参加—改善改善へ要求反映—環7公害対策 (49.10.15付朝日)
- (4) 議論投票で一意思反映をと調査会が提言—地域参加の放題 36号線道路 (49.12.18付毎日)
- (5) 住民参加の都市づくり—英国が壮大な実験—オスマニナエスターで開始 (50.2.18付朝日夕刊)
- (6) 住民の合意や安全—開発判断につき原則—学術会議が宣言来京 (49.4.26付朝日)
- (7) 地区評議会に住民の声—次々大胆な施策—予言なし時代新しい道探る西欧—ボローニャ市の実験 (50.1.3付朝日)
- (8) 住民合意の確信もとす—手間どる情報公開—環境行政その位置をつかむ (50.6.6付朝日)
- (9) 住民本位の交通体系と—主役はあなただ—立ち上れる市民 (49.10.31付道新)

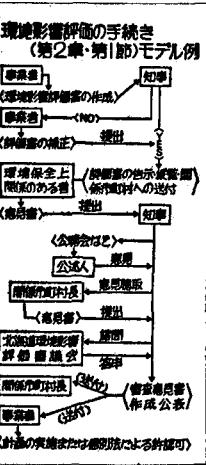


図-3

#### 地方行財政や地域開発

#### 住民参加 政府も後押し

#### 関係法など洗い直す

- 公聴会や住民投票拡充
- 50.11.21付日経
- 図-4
- 10) 討論集会で市民の声吸収—来秋までに新幹線計画—釧路市 (50.5.29付日経)
- 11) 強まる住民参加—市町村も右へならえ—バラ色の開拓あてはまれ (50.6.4付朝日)
- 12) 高円寺の沿岸住民—独自の調査で環7告発—NO<sub>2</sub>汚染最高は基準の10倍—都測定ヒケタ連い (50.3.12付朝日)
- 13) 住民の利害相反—公署だ、開通を早く—もつれの都市部道路建設 (50.8.11付朝日)
- 14) 沿道住民真っ二つ—防音壁だ、太陽だ—施工も寂がらん (49.5.25付毎日)
- 15) 新旧住民ケニア牌—バス停を移せ、移さぬ—都市感情やしげむ人情 (49.8.21付朝日)

現代のわれわれはマスクミといふ上演効果を高めるメカニズムの影響下にありことに、手書きの字と活字では心理的な差がある。印刷物の方が重要であると錯覚する傾向があり、新聞報道が異常な事件の報道に偏心傾いていくこと、設計図を描く設計屋としても、留意すべきである。

亦、記事の整理手法としても単に主観的で捨て上げに終始せず、その頻度、種類、面積、強さ、位置等の統計的処理が必要である。

#### §4 今後の方向

「社会全体のコンセンサスが得られるような計画を実現するためには、計画の各段階に於いて各評価主体によ

る評価が意志決定者に正しく伝えられるよう「計画の意志決定システムが必要であら」<sup>6)</sup>にしあるよう、利用者や地域住民の意志を用らかの方法でシステムの中に組み込んでいくことが一層必要となる。即ち、実際の道路計画が土地利用計画、都市計画と具体的にどのよう対応をして、上位計画に対してフィードバックしていくのがということになると現在の都市計画の制度で不十分な点もあり、高速道路によって住宅地域が分断されるような状況（表-1、A-3及びA-4）が、場合によつては、生起すれどあるわけである。

要するに、事業主体・利用者・地域住民・公共全体からの土木計画に対する評価基準を同一の枠に乗せかつ定量化すると共に、事業の計画決定システムの中に、何らかの方法でそれからの評価が直接反映できるよう改善することである。（文献6）P27～P28参照）

その目的を成す手段としては、

①、事業主体に於て、更に広範囲の情報収集並びに解析を行い、代行的に評価作業を行う。

例えは、建設者技術研究会に於て“道路事業計画マトリックス”は広く社会環境もその事業計画要因として組み込んでいる。亦、都市計画道路再検討調査（東京都）では“生活と道路利用に関するアンケート調査”なども行っている。更に、文献8）は評価後の計画遂行に当つて、評価結果をわかりやすい形によつて住民に提示してその意見を聴取する評価システムを提案している。

②、都市計画法における都市計画中央および地方審議会、公聴会の開催、意見書の提出、を活用せしむ。

例えは、首都高速9号及び都道環状3号線と合流となつた住宅用地の場合<sup>7)</sup>は、住民の意向（陳情、請願等）が相当に反映されていると思われる。

③、小学校（もしくは中学校）にてつくらの小講会を挙り、住民の代表が参加してその校の都市政策を検討する制度<sup>10)</sup>

ややこの範疇に入るものとしては、横浜市総合計画策定にみける住民参加<sup>11)</sup>及びホロー＝ア市に於ける市民の自由参加と地方分権制度<sup>12)</sup>が挙げられる。更に東京都町田市の主婦たちが自分達で宝塚計画ハノンマを作つて東京都に要求した例<sup>13)</sup>もある。

④、コミッサール・アンケート・システム（表-4、D-3参照）

あるプロジェクトが計画地に於ると、開拓模型図などあらゆる関係資料が当該開拓地に置かれ、住民向け展示会が開かれる。この展示会は主催する者が公認アンケート官であり、住民の意志をまとめるという重大な役目を負っている。会場で住民は備えつけのノートに賛否さまたは声を自由に記入し、代案などを提出できる。このノートは当該の利害関係者のみならず、広く市民一般にも開放される。展示会終了後アンケート官は、ノートの声をもとに地域住民の意向をまとめ、この報告は議会の承認を得る上で貴重な資料となる。

⑤、住民投票方式（表-3、C-2参照）

東京都放射6号線の街路工事着工についてはその道路のあり方を住民投票等の住民意志によって決めようという知事の発意により、その方策を通称三六調査会に詔問した。住民の多様な期待に答える一つの試みである。<sup>14)-16)</sup>尚、対象区域の設定は問題点の一つである。

⑥、地域住民の意識分析データを何らかの形で数値化し、これを地形・土壤・土地利用・人口分布等の要因と同列に路線選定要因の一つとする。<sup>2) 17) 18)</sup>

⑦、その他

などが考えられる。そして何れにしても交通計画等に対する住民意識の調査・分析に関する研究<sup>19)-21)</sup>の蓄積により、最適手法が模索されることにならう。

まことわざ

土木施設による地域の分断作用について物理的、歴史的、心理的な面から調査分析することが“地域住民”間

題にとって必要ではないかと思考され。ふわりに種々の御指揮をいたば北海道大学の五十嵐教授並びに山形助教授に深く感謝致します。

表-1 新聞記事に見る道路計画反対運動

番号	見出し	内容の摘要
A	北大公団の对立策 ある、解決メド大 きだ	東京地元に反対する大北高架橋に対する反対が響く、最近では外部の市民も少動員にも広がりつつある。その一人は「賛成者と反対のよう立派な意見らしい。大体いつも交通事故は高架道路一本道でやがて解消するよ」と今後も安心していいじゃない。スピード優先の時代がまたもやるが現状を守ってから意見すべきときだ」と市や建設公団との立派な意見。
A	環境問題反対でバ ンブ作ら札幌円山 住民の会	札幌市が建設中の環状道路に対し、「この道路は円山の自然を破壊する」と子供と自然を守る円山住民のみを競争し、パンフレットを円山周辺の五百住家に配ることになった。
A	シルバー案に折 れた福島県沿岸住民 反対を首謀者に 道路公園地の利 害どう調整	福島県の中央通路計画では、島山北住道跡地対策協議会が条件付でシルバー（東洋ネトル）業者を受け入れる方法を示して、歓迎するに對し、シルバーにより公害を拡大されるシルバー出入口付近の住民はじめ、両側の環状道路から続くと弱たる対抗運動が強まってきた。それゆえつまほは相応するもあら、道路公園は今後との調和に手を早くすることになりそうだ。
A	中高井戸の公 害対策 高井戸住民も御用 公認願し、しょ音 量と遮光度限	高井戸のシルバーは公害としわざを費さるなどして工事開始を待つをかけていたが、高井戸地区住民対策協議会は、公害の示された環状道路など不本意ながらむこととなり、結果的に押印した。結果案は、シルバー出入り口付近として①高さ3mのしる木のうなじ1mの透視性距離を長さ50mにわたつづける。②遮音壁設置をつる。③シルバー内蔵人が渡渉しないよう空間規制。区立住民見出し公害に付くると予定だったシルバーについては④位置の変更を検討する。⑤公害との話し合いつまずアプローチはまへ。この他⑥シルバー出入口以外の地域についてもし・音遮蔽施設設置などを段取る。⑦公害の吸収や削減の措置をする委員会を設ける。等32項目

表-2 北海道報道直江別地区に関する新聞報道

番号	見出し	内容の摘要
B	脇谷は「買収組 は」地主集めは寂 真道の説明会	道路公団の札幌岩見沢の地主関係者を対象とした説明会にて、地主側はら、道路公団そのものに対する反対意見はなかったが、①買収組などの権益が②脇谷が心配する事項にへては意見があつた。結果道路はどうなるのかと主に環境保全に關係した質問が多く出された。
B	真道の変更セ ン別 大森の 「反対する会」 重ねて市に要請	真道公団の「東西軸線通過に反対する会」の代表12人は、市民意見を真道公団会場でもある真道軒にて、真道公団を通すのは断然出来ないといつても大抵かもおかまい。住民意見は、自然保護も環境をより計画的再構築すべきだと計画変更を要求した。専門会員は、市議会に、現在と真道公団の協力を求めると指摘を提出する予定。
B	公害をよくの 心公心 大森の 南北線反 対のグラフ配布	東大阪府は真道公団の西の公道延長(南北線)に反対するグラフ二万五千枚を全市に配布した。この中では①市は東大阪公団会場のあるからかこの環状道路計画についても立ち出せなかった。②道路公団に伴う公害の増加はいままで公害されていなかった。③河川の水束1、C、設置の実現は突如知り、などを指摘している。
B	権賣自動車道 別統轄方式 を採用 公道3 项目に 申請回答	江別市が昨年9月新道建設に向けて、新道公団に提出してはいた3つの項目の意見状に対する回答書として①統轄は別方式とし、しょ音遮蔽、遮音などを併用する。②大気汚染については、東京近辺よりも標準化基準の測定などは参考対照的にしていい。③別河川の水束1C設置の意見についてはまだ回答せていないが、関係機関に江別市の意見を十分伝えたい。が2/28に寄せられた。
B	これが日本一の 高架道路 事務公團が北策 両側各3 0mの 路幅も江別 高架道路が完成 予定	「これが日本一の高架道路です」、道路公団は新道の江別ルート実現予選の説明会を成功した。公費に対する万全の実績、両側にカスリとられる結果がうれりやうれりと今は。この結果は、関係住民が受け取ったことである。しかし別河川の水束1C設置の意見についてはまだ回答せてないが、関係機関に江別市の意見を十分伝えたい。が2/28に寄せられた。
B	道道高架道路 二ノード(千歳一 番見沢)(千歳一 番小尻)を活用 反対論も見 過度公團が「住民の 力得て確立」	公団が開拓市町村にルートを示し、「市町村と開拓民の意見がかり次第、直ちに测量や、用地買収によりとかかる」と説明している。ハイエニー建設が当面はされた当初、開拓市町村の間では、ルート既設が複数個被分けられ、それがわざわざ数年で「未途交渉だけのルートでござ」と言はれる。すこり変わったとも言えるが、高架道路上、どこへ行く。

表-3 公共団体等の計画変更対応策に関する新聞報道

番号	見出し	内容の摘要	
A	新道路局に原 賀原市在地城 10 ~ 20 m 地街相殺改進道 ますが立地運 ど	地政省は、在地地主をもる新道路に10~20mの原賀原市在地城をもる新道路をもる地主地をもる。地政局設置、道路改修などと通じる。そこで立地を地主地に地主地をもる立地の地主は、立地の地主が立地を地主地に地主地をしてよい上は、①新道路専用道路の場合、使用の時間割りや新道路が3000時間(乗換算)と組んで、地区は20~30%の新道路をもる立地の地主が立地を地主地にしてよい上は、②新道路専用道路の場合、使用の時間割りや新道路が3000時間(乗換算)と組んで、地区は20~30%の新道路をもる立地の地主が立地を地主地にしてよい上は、③新道路専用道路の場合、使用の時間が新道路と新道路に原則として乗換率や乗換率などを設置するが、道道改修案にも判断することになっている。尚この構造は北海道道道自効通路の江別市、網走郡豊頃町の市山市、常呂自効通路の武山市、筑前バイパスの大牟市などに適用されることになっている。	
C	住民投票まぢ早 速実現もっと情 報提供を	道道改修16号線 16号線と住民運動 (田中 真)	道道改修16号線の地主は、京葉道路(4歳、37,000台/日)による騒音、排ガスへの影響を見ていることに心配しました。この京葉道路の両側にバイパスを2車線ずつ設ける計画に対し、麻音(会員、ナビ、頭脳)、幼児の健康、学生の立地、健康上(精神、肉体)等の面から反対運動を行っている。大体の意見は、「道路そのものに対する反対主義で、そこから生じる公害に対する反対する」である。
C	工事実行せよ 理塚号 一帯の住民と对 話会見	住民側の開拓より環境保護を優先すべきだという対抗に際、御野内と住民の意向を確認して、一方的に工事を進行することなし。同様の設置によって想される騒音や排ガスガスなどを公害について、できるだけ詳説を出すよう準備する」と約束した。	
C	新道改修6号線 東~公道改修 宅地を真っ一括 内4ヶ所を設けた 一部の開拓地に	道道改修6号線の開拓地に、東~公道改修宅地を真っ一括内4ヶ所を設けた一部の開拓地に、開拓地の開拓地に設けた一部の開拓地に、	
C	環状 6 公道に環 モードル構造と 設置する。のま 地所有者の見方	道道改修1号線と新道(公道)からJR在地城の環状を守るために、まずは在地城のJR在地城の見方を設けた。新しく環状の地所有者を作成する。それは地面の界しつけたことを避け、土地所有者が利制してから地主に公道計画をばらまく。	
C	立交式交叉半地下 式(60m万才) 斜傾斜部斜坡 設置の工事に始 動	東京都は、今後新設する新都心の立体交差点約30ヶ所を、これまで既存としていた高架構造から半地下式に変換する方針を固め、半地下化と並進している杉並区の住民に対して新設変更の条件を提示した。	
C	環状新道開拓計 立地確立へ大型住 宅地と民間地に 分譲する方針とし て	過去のデータが進むた場合を10ヶ所複数、大気、水の汚染状況と地利利用画面、自家生態への影響などをについて総合的な調査を実施する。こうした調査を通じ、住民の意向を反映させバブルが細かたところ、これまでの決済を洗い直し、開拓を開始するまでの必要な十分条件をチェックリストとして整理する方針	

## 参考文献

- 1) 松原治郎；生活優先の原理（講談社）1973
- 2) 稲村 峰；地域住民の反応と路線選定（土木学会論文報告集NO 239）1975
- 3) 本多義明；街路による地区分断に関する基礎的研究（第30回年次学術講演会講演概要集）1975
- 4) 土木学会；公共事業でもPRが必要（土木学会誌57-6）1972
- 5) 井上 ひろ；情報の読み方（日本経済新聞社）1972
- 6) 武部建一；道路における環境の意味するもの（高速道路と自動車、Vol XIV NO4）1971
- 7) 土木計画学研究委員会；第8回土木計画学ミニセミナー P15B び P97、1974
- 8) 道路の設計・施工システム研究委員会；第3次報告書 P91、1975
- 9) 岩出 道；都市計画と住民参加——とくに道路問題について（新都市 Vol 28 NO 5）1974
- 10) 住田昌二；都市計画とゆく行政と住民運動（都市問題 Vol 65 NO 6）1974
- 11) 田口 隆；統合計画策定における住民参加の実際（新都市 Vol 28 NO 5）1974
- 12) 立原盛明；住民参加論の諸相（建設社会 9月号）1972
- 13) 日本住新報；主婦がソフトな対立を実現する方法（自然環境学校に日曜確保 東京都町田市（59. 6. 4付記事）
- 14) 敦賀36号道路の住民投票に関する調査会起草委員会；36号道路問題の解決のための提言（案）1974
- 15) 石井興良；住民参加の方式（白輪 NO 23）1974
- 16) 馬橋道夫；都道36号と住民の論理（市民 NO 14）1973
- 17) Ryan, Nedwek, Beimborn；社会診断手法の交通計画への適用可能性についての評議（高速道路と自動車 Vol 17. NO 7）1974
- 18) 土井重彦；道路計画の評価と住民参加（高速道路と自動車 Vol 15. NO 10）1972
- 19) 小川博三；土地利用と開発計画（土木学会誌 Annual 74）1974
- 20) 広瀬、堀江、村橋、矢島、田村、太田；道路と都市環境に関する調査（第7回土木計画学ミニセミナー）1973
- 21) 鈴木、猿田；街路に対する住民の意識調査に関する統計学的研究、1974
- 22) 新谷洋二；高速道路計画と市民参加（高速道路と自動車 Vol 18. NO 10）1975
- 23) Civil Engineering；オタワ道路計画への市民参加（長沢小太郎訳）（道路 1975-8）1975
- 24) 新谷洋二；バートの構想から完成まで（土木学会誌 1975-4月）1975
- 25) R. J. Datei；カリフォルニアの道路計画における市民参加（菅原 謙訳）（経営能率研究会）1974
- 26) 野崎 政；高速道路の利用実態および住民意識に関する調査（高速道路と自動車 Vol 18. NO 10）1975
- 27) 中村 光；道路に対する住民意識調査（土木技術資料 17-8）1975

表-4 都市計画への市民参加体制に関する新規開拓記事

番号	見出し	内容の省略
D 1 1	この人に聞きアソシエー・ダランズ博士 都市開発と市民参加	アメリカの都市計画の複数あるアソシエー・ダランズ博士は、市民の反対運動に対するアソシエーの影響力について述べて以下のように述べた。 ①計画を実現する過程から市民に参加してもらう ②新しい情報を提供する株 周囲の人たちに受け取られるよう設計が効果的にしておく。必要な方に応じて実施する ③開拓による収益を出し、必要な限りの補助を行なう ④これらにより満足しない場合は、開拓の責任者を住民投票で決める ⑤計画そのものの健全性を ⑥そして開拓が必要と判断した場合には、開拓の責任者を重要な位置に置いて、州を含む自治体が強制的に雇用する方法がある。
D 1 2	市民参加の都市づくりを運営する会 第3回開催 第三者の外郭組織も必要	如耳の某の新規開拓地である北海道都市開拓組合（通称「開拓先大農業」）は、「人間生态の都市づくり」を求める第1次会議を開いたところ、その中で、これまでの計画の進捗方針について「当高齢の農業者が市民化する理由はいろいろあるから」と住民の意見をまとめると、計画が先行する方向に向かることを指摘した上で、今後は市町村の設置によって市民参加に十分考慮する必要がある」と市民参加を奨励している。市民参加の具体的な方法として、都市計画策定による公聴会や計画会の実施、意見書提出などの開拓の活動を進めている。また意見の对立を避ける方法として、第三者の開拓機関による監督を実行する方法としている。道府県開拓では、都道府県が運営するのと並び、県民投票から人選しての道府県開拓連絡会の確立、県民投票から人選しての道府県開拓連絡会についても記載している。
D 1 3	都市計画中の自由度 第3回、既存企業、市町村の開拓実績も記載する開拓会議第一回の開催へ 一歩前進する開拓会議も生まれる	ます。あるプロジェクトが計画化されると同時に開拓団地なども立ち上がり、プロジェクト開拓資料が、施設開拓地区とともに運ばれ、住民向けの展示会が開かれる。展示会の場で、住民は意見つけの「K」市長のまなざしを自由に記し、企業など住民の意見を記入のノートは施設の所持開拓者が代々続く。広いペリヤー市長一般の開放される。
D 1 4	横浜市の住民参加会議で不況の住民会議も開催 市民投票もミニ開める	全国に先かけて、市長への住民参加を唱え、数々の試みを行なった横浜市が注目を集めている。市長は「一部住民の主張を耳を傾け、市全体の問題解決を進らなければいけない」と市民のための行動を奨励するためには、逆に住民参加を抑制されなければならないケースもあること。これに対して、市長は「開拓会議三回開拓会議など住民の開拓会議は、四回体は、計画決定後の住民参加などはすくなくしてあり、住民参加は、市議員が専門家会議を持てる。市議員が専門家会議を持てる。市議員が専門家会議を持つこと、開拓会議で市議員がかかることが求められないのと、市議員が専門家会議を持つこと、開拓会議で市議員がかかることが求められない」と説いている。
D 1 5	住民の取り扱い 横上 一審特許、住民参加で実現開拓一ヶ月まで五ヵ月、3年計画で開拓会議へ	原則の争合は文字通り字面を組み合わせ、一定の地域内を過ぎ抜けられてしまうというものです。今回も特許としてしては、全国初となる地方の住民参加を予定していることと、実現に向けてお組みの方住民の意見の不一致、東京での開拓会議シングルマッチ参加の大江 J. B. フィッシャーリット氏「『道路を開拓しよう』とすると、多くの人は賛成でき、必要であると認めめる。だが、自分ひとりでは認めるという、新しいものの好みが成功するかどうかは市の近くがどうかで評議するかにあります」と語っている。