

## 港湾計画における市民参加

——兵庫県甲子園浜住民運動にふれつゝ——

柴田 悅子  
(大阪市立大学)

目次 次

1. 港湾と住民生活のかい離
2. 港湾建設に対する一つの住民運動
3. 港湾計画への住民参加

### 1. 港湾と住民生活のかい離

大都市、地方都市を問わず都市と連結し、その一部を構成している港湾における住民生活と港湾の結びつきは、都市のおいたちからみても無視できず大多数の住民は港湾の存在価値を認める。これに反し工場専用港湾は、理論的に住民生活との関連づけを証明することが出来たとしても、現実に発生する諸公害の被害を受ける住民にとっては、生活を脅かす加害者として位置づけられる。その典型は世界最大の重化学工業のコンビナート地帯となり、世界有数の船舶交通にあふれ産業運河と化した瀬戸内海に見ることが出来る。瀬戸内沿岸の諸港で取扱う貨物量は1960年代急激な伸びを示し、1975年13億トンを超して(全国の52.3%)、文字どおりわが国最大規模の臨海工業地帯である。この地帯に出入する船舶数をみると、明石海峡で一日平均約2,000隻(1972年の2,172隻以後若干減少している)、備讃瀬戸東部で約1,600隻(1974年1,751隻以後若干減少している)というように、1分間に1.2~1.5隻の割合で峠水道を通過するという驚くべき事態となっている。瀬戸内周辺住民は、臨海工業地帯から発生する有害ガスや海上に流出する油の被害に日常的に悩まされており、さらに加えて大型タンカーを含めて海上過密交通に不安を抱いているのである。

1960年代後半から瀬戸内沿岸各地で住民運動が展開され、瀬戸内の自然破壊にストップを求める世論の高まりの中で、1973年「瀬戸内海環境保全臨時

措置法」が制定された。この法律は、当面の措置として排水規制の強化と特定施設設置規制を決めている。たしかにこの法規制のあと、工場排水と乱開発への歯止めはある程度効果を示したようであるが、経済不況からの脱却を大規模公共プロジェクト（例えは四国架橋や関西新空港）で行おうとする気運の中で、規制の後退が心配されている。いずれにせよ、1960年代前半まで、地方都市の機能の一部として、漁業や地場産業あるいは内航海運などの住民生活と結合して発展してきた港湾は、1960年代後半になって瀬戸内開発が本格化されるにつれて、港湾の様相は一変するのである。住民と港湾との間は巨大なコンビナートが建設され、地理的、空間的に分断された。そして従前の港湾は整備され、大型船の出入が自由に出来るようになつたが、住民生活とは全く関係のない機能的に異質のものとなってしまったのである。

今日、港湾と住民生活の関係に関する議論や問題意識はかなり高まっていると考えられる。港湾と住民生活をこれまでにかい離させた瀬戸内沿岸において、大気汚染、水質汚濁、自然破壊、埋立て、原子力発電所などに対する住民パワーは、各地で開発へのストップをかけるほどに強まっているが、<sup>(1)</sup>この住民運動の中で港湾建設、整備に対する行動はほとんど皆無に等しい。<sup>(2)</sup>住民運動の中には港湾を含め、自然海面埋立ての問題として取りあげる例は少くないが、この場合は、埋立てそのものを問題にする場合は自然破壊が全面に出るし、埋立て後の土地利用を問題にする場合は、進出工場の方に関心がむくため、港湾は工場とセットで考えられ、前面に出ない場合が多い。

そのため、住民運動の課題に港湾が中心的に取り上げられる例は少なく、後述する甲子園浜の埋立てに対する住民運動の場合において港湾問題を正面に据えながらも、住民の結集が強まるのはより具体的な「砂浜や野鳥干潟」を残すといった課題に対してであった。つまり、港湾には住民パワーというフィルターがかかりにくいため、政策立案者や施行者側はより一層の慎重さが要望されるのである。しかし現実に港湾が完成した段階では、到底住民の生活と結合したり融合したり出来る施設でないことは、とりわけ工業港や専用埠頭については顕著である。この場合、住民に港湾の存在価値の理解を求めるのは困難であり、むしろ逆に、港湾は住民と対立した存在、つまり住民

生活を脅かす重化学工業の施設の一部として、反住民的な位置づけをされるのが普通である。

六大港のように輸出入のウェイトが高く、公共貨物の出入を中心の港湾では、上記のような港湾対住民の対立関係は少ない。しかしコンテナ化が進み機械荷役が中心を占める新鋭埠頭の場合は、広大なコンテナ埠頭用地が必要とされ、しかも公団埠頭の場合、船社に専用貸するため、特定企業（船社）の私的埠頭のように現象し、埠頭に近づくことも荷役の様子を見ることも出来なくなり、昔からの港町でさえ、住民生活と港湾のかい離は著しい。

両者のかい離を縮小し住民の港湾に対する理解度を高める方策は、すでに先進港湾諸都市で行われているような住民に対する啓蒙、宣伝などがある。

しかし根本的には、港湾建設に対してその計画段階から運営に至るまで、住民参加の諸方法をより具体的に考案し適用することが必要ではなかろうか。たゞし、住民参加の道筋が明確でない今日の時点においては、住民運動の形態をとらざるをえないのではないだろうか。次に紹介する浜甲子園の埋立て港湾建設反対の住民運動は、瀬戸内海を広く解釈すると東端にあたる大阪湾内の一帯に発生した運動であるが、港湾そのものを問題にした運動である点で、住民参加の具体化を考える素材を多く提供しているといえる。

注 (1) 瀬戸内沿岸の住民運動を紹介した文献や資料が多い。

中国新聞社編『瀬戸内からの報告』未来社、日本科学者会議「瀬戸内海シンポジューム」報告、1回から8回まで毎年行われている。

宮本憲一「瀬戸内開発は何を残したか?」『エコノミスト』1980.3.11

(2) 海上埋立に対する住民運動はかなりの数にのぼる。山口県下松市恋田浜埋立、東播高砂沖の人工島、広島海田湾埋立等に対する住民運動は、前掲文献に紹介されている。

## 2. 港湾建設に対する一つの住民運動

ここに紹介する甲子園浜埋立に対する住民運動は、有名な甲子園球場から海岸線にかけて広がる昔からの高級住宅地、しかも高校、中学、小学校が密度高く設置されている文教地区から起った市民運動である点、さらにこの運

動が当初から港湾計画の変更、修正、および根本的再検討を求める運動として発展した点、単に自然破壊と環境悪化に反対する多くの住民運動と異った特質を有する。

この運動の出発点は、昭和46年、運輸省「尼崎、西宮、芦屋港港湾整備計画」にもとづく埋立造成事業に対して、兵庫県知事が実施に踏み切った事実が市政ニュースで報道されたことから始まる。埋立計画プランを見て、そこへ通じるアクセス道路が校庭の片隅をかすめ、校舎の真横を走ることを知った南甲子園小学校PTAが「港湾埋立は教育環境を破壊する」として反対に立ち上がったのがこの運動の出発点である。この埋立計画にある甲子園浜は、長さ1.8キロにおよぶ砂浜が続き、渡り鳥の休息地となる干潟や、海草、貝類の棲息地として、大阪港、神戸港という巨大外貿港にはさまれた阪神間の中で唯一の自然を残す海辺であるだけに、地域住民の埋立計画に対する関心が高かったといえる（阪神間は芦屋浜、香炉園浜、甲子園浜などが松と白砂の海岸を誇っていたが、すでに芦屋と香炉園浜は埋立てが進み、超高層住宅街に変わった）。南甲子園小学校PTAの署名、陳情、町会や隣接校への呼びかけ、など運動の広がりは各新聞に報ぜられ、周辺地区に大きな反響を与えた。

46年12月、運輸省港湾審議会第48回計画部会は、阪神港湾計画の変更を決定したが、その中で甲子園浜については、従来の「櫛の刃」型埠頭から「コの字型」埠頭へ、つまりコンテナ埠頭へ計画変更を行ったのである。この場合、南甲子園小学校すぐ南側に出来る「コの字型」水面は船だまりとして荷揚げは行わないとの確約が県からなされた。この計画変更は、住民運動によるものというより、むしろ港湾荷役形態の変化、内航海運へのコンテナ化の方向を先取りした変更といえる。「荷役をしないで船だまりにする」との確約は住民の力に対する譲歩であろうが、この程度でPTAを納得させうると考えたところに、行政側の住民の力量の軽視を見るのである。

その後東甲子園小学校、浜甲子園小学校の各PTA、南甲子園校区自治会浜甲子園団地自治会など文字どおり街ぐるみの埋立港湾建設反対の運動が広がっていくのである。運動の記録を見ると、この長い運動（今後もまだ続く）<sup>(1)</sup>

も何段階かに分けて特徴づけることが出来る。

### (1) 第一段階

最初の数年は、PTAを中心に港湾建設が教育環境の破壊につながるとの立場から、西宮市、県の教育委員会、市議会などへの陳情や請願が中心的に行われていた。48年には環境庁長官三木氏に25,617名の署名を添えた陳情を行っているが、この当初から「工事を一時中止し、科学的調査を行い、根本的な港湾計画再検討」を主張しつづけている点、いわゆる単なる反対運動ではなく、住民側の計画参加について明確な主張を持った運動として位置づけられる。公害講座、専門家を加えての研究会で運動の中心メンバー（家庭の主婦が多い）は理論的に高まり、一方ではPTA、各町会主催の住民総決起大会をはじめ、活発な市民運動が展開されていく。48年3月、西宮市議会は、「西宮地区の埋立を即時中止せよ」との住民側意見書を満場一致で採択するところまで世論をもり上げるのに成功した。

### (2) 第二段階

このあと52年に港湾計画の一定の変更が中央港湾審議会を経て確定するまでの約4年間は、港湾計画をめぐって住民側の意見を何とか反映させるべく努力を続けた期間である。

市は、専門学者と関係市職員で構成する「西宮市海岸開発計画検討委員会」に、甲子園浜の埋立地利用計画の検討を依頼した。この委員会の中間報告はあまりにも粗雑なため、住民から鋭い批判をうけるが、最終的には部厚く内容的にも深めた報告書が出来上がった。それにもかかわらず市当局は学者が入って作成した最終案とは別個の市独自案を、住民は勿論検討委もぬきで作成する（50年12月）。さらに住民運動が起っていない鳴尾浜地区（甲子園浜の東隣接地）西宮地区（甲子園浜西隣接地）については、市の計画案がまとまった直後、県に提出したのである。また50年3月、市会は今津地区有力者が提出した埋立工事促進請願（高潮防災対策が理由とされた）を採択、埋立工事再開への布石を置きはじめた。

50年12月に西宮市は港湾計画の一部変更案を作成するが、港湾管理者でもない西宮市が、この変更プランで、埋立地と陸地との間に140mの水路をつくり、埋立面積を2割減らし工場用地を縮小してバース延長を減少し、さらに砂浜と緑地を増やしたことは、不十分にしろ住民の力の反映といえるであろう。たゞし埋立地内容に下水処理場の規模拡大がつけ加えられた。

住民側は50年10月「甲子園浜の埋立を考える会」という住民団体をつくった。この団体の目標は「埋立絶対反対」という派手なスローガンを掲げることを避け、党派、立場、世代をこえて、未来にむかって取返しのつかぬ埋立問題をじっくり考えて、大方の合意によって環境を守る運動を展開しようというのであった。<sup>(2)</sup>当初会員は800世帯である。「考える会」の活動は実に多様でユニークであり、PTAから出発した住民運動の柔軟さと、主婦層の豊かなアイディアに驚かされる。「考える会」機関誌「はまかぜ」によると、母親たちは美しい浜辺をとりもどそうと浜辺掃除をはじめるが、その後5年以上も過ぎた現在、当時のPTAの母親は子どもと共に学校を離れたのに、次々と受けつがれ浜掃除はPTA活動の一部に定着しているという。甲子園浜の生物採集や観察には「生物調査班」が漁船を借り切って子どもたちと共に定期的観察を続け、また一方では港湾貨物流動研究や環境アセスメントを十分に実施させるための勉強会を行っている。

西宮市独自案が出たあと、「考える会」は市案が住民参加でつくられなかつたため、多くの難点があるとして、①住民の生活環境をなす砂浜を保全せよ、②下水処理場用地など内陸部に求める努力をせよ、③市に公害をもたらす港湾を作らせるな、④市自ら住民参加による環境アセスメントを実施せよなど意見をまとめ、7,000名の署名を添えて市長に要望書を提出した。しかし、住民のたび重なる陳情にもかかわらず、この市独自案は若干の修正（逆に埋立地面積は広げられた）が加えられて、県に送付される。

それ以後「考える会」の活動は、市庁舎への静かな行儀よい坐り込み（子どもらの夏休み中は休業して学校が聞くと再びはじめられる）や、県会、市会をはじめ市公有水面調査特別委員会、西宮市都市計画審議会などへの傍聴や陳情がくり返される。

51年7月兵庫県は港湾計画変更案を公表したが、これは先に出した市の変更案にそったものであった。翌52年2月県港湾審議会は、住民代表2名の意見陳述は聞いたが、県より提出された計画変更案を即日可決、7月の中央港湾審議会でも「原案どおり適当である。なお計画の実施とくに土地利用の具体化に当っては環境保全上の検討をさらに進めるよう配慮するとともに実施に当って関係住民の理解を得るよう一層努められたい」という付記がついて可決。運輸省は中央港湾審議会の答申をうけて兵庫県に対し港湾計画変更の認可を上記の付記をつけて行った。

51年7月県の策定した港湾計画変更案から、これを52年2月兵庫県港湾審議会で可決するまで、住民の数回にわたる要望や質問書に対して、51年8月県港湾課の第1回説明会が開かれただけで、第2回説明会のための準備会が52年1月開かれたものの、手続きを進めたいとする県例と環境に対する確約を得たいとする住民と意見が対立、不調に終わる。2月に開かれた県港湾課と市助役以下市職員の出席による説明会は、住民側の要望とは無関係の説明会に終ってしまった。46年以後6年以上をかけて、住民側が主張しつづけた住民の意見を加えた港湾計画は、今日の法制度と行政機構のもとでは容易でないことをこの運動は示したのであった。甲子園浜の場合、住民は忍耐強く行政管庁と折衝を繰返し、県港湾審議会が開かれるとなると審議会メンバーに面談し資料を渡すというように、すべての機会に環境保全と納得いく港湾づくりを訴えたのである。

### (3) 第3段階

このあと住民運動は訴訟にふみ切った。2,004名の原告団による「尼崎西宮芦屋港湾計画変更処分取消請求」の行政訴訟である。ここで運動は第三段階をむかえたのである。住民側がその当初から不安要因としていた6車線の大坂湾岸道路が具体化し、埋立地に下水処理場が設置されるとなると、公害と汚染の複合化が懸念される。住民運動がこの段階で、住民の納得のいく港湾計画を求める運動から、自然破壊と環境のこれ以上の悪化を防ぐために、自然の海そのものを守り、「入浜権」や「景観権」の主張をもとに自然保護

の運動に重点が移っていくのは当然であろう。

しかし運動の第二段階で、少くとも埋立と港湾計画を大きく変更させた点は、従前の住民運動で例をみない特徴と思われる。住民が訴訟に踏み切った直後、田村運輸大臣が代表に面談を要望された。代表が経緯を説明して協力を求めたところ、大臣は環境アセスメントを重視し埋立工事は凍結するよう県を指導するむね確約がされた。ここで住民の意見が直接運輸大臣に届いたことに、民主主義が生きている一面をみてほっとすると共に、大臣の面談や確約とひきかえに現実の作業が行政ペースで進行する不安を除去することは出来ないのである。

PTAの素朴な要望から出発した一つの住民運動が、裁判斗争にまでたどりつくには運動そのものゝ発展もあったであろう。しかし、甲子園浜住民の港湾に対する要望は結局受け入れられなかったのである。港湾計画改訂は行われたが、改訂段階で住民の意見が反映されたとは言い難い。果して港湾計画や整備に対して住民参加は無理なのか、検討をする必要がある。

表1 西宮、甲子園公共埠頭計画新・旧比較

	52年改訂計画案		46年旧計画案	
	(1)	(2)		
甲子園地区	2,000D/W	-5.5m, 13バース, 1,170m	5,000D/W	-7.5m, 2バース, 260m
	小型船	-4m, 1,110m (物揚場)	2,000D/W	-5.5m, 13バース, 1,170m
	埠頭用地	23万m <sup>2</sup>	小型船	-4m, 1,250m (物揚場)
西宮地区	2,000D/W	-5.5m, 7バース, 630m	埠頭用地	40万m <sup>2</sup>
	小型船	-4m, 1,030m (物揚場)	15,000D/W	-10m, 2バース, 370m
	埠頭用地	23万m <sup>2</sup>	5,000D/W	-7.5m, 12バース, 1,560m
			2,000D/W	-5.5m, 15バース, 1,350m
			小型船	-4m, 1,070m (物揚場)
			埠頭用地	66万m <sup>2</sup>

注 (1) うち 180m は完了

(2) うち 500m は完了

出所：尼崎・西宮・芦屋港港湾管理者『尼崎・西宮・芦屋港港湾計画書』

(昭和52年2月)

表2 用地造成・土地利用計画の新旧比較

1) 52年改訂案

(単位:万平方メートル)

港区	土地利用地区	ふ頭用地	港湾関連用地	都市機能用地	都市再開発用地	緑地公園	道路用地	計
西宮港区	甲子園	23	9	63	25	18	19	157 (工事中)
	西宮	23	38	40	21	14	14	150 (工事中)
	計	46	47	103	46	32	33	307

(注) (1)都市再開発用地は主として工業の用途に供する用地である。

(2)道路用地は内陸連絡道路と湾岸道路、及びふ頭間連絡道路用地を合計した。

2) 46年旧計画案

(単位:万平方メートル)

港区	土地利用地区	ふ頭用地	港湾関連用地	都市機能用地	工業用地	緑地・公園	合計
西宮港区	甲子園	40	91	20	42	7	200
	西宮	66	138			32	236
	計	106	229	20	42	39	436

出所は(表1)と同じ

注 (1)西宮甲子園浜埋立公害訴訟原告団『尼崎、西宮、芦屋港の港湾計画による海岸埋立をめぐって』

尾埜善司「戦いは長くつづく 甲子園浜の環境を守る運動と訴訟」

甲子園浜の埋立を考える会の新聞「はまかぜ」(創刊号 1975.10.20 より24号 1978.8.30まで)

西宮甲子園浜埋立公害「訴訟原告団ニュース」(No.1, 1977.10.30 よりNo.13 1980.5.10まで)

(2) 前掲 尾埜善司論文

### 3. 港湾計画への住民参加

わが国の港湾法規によれば、重要港湾における港湾計画（港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全などを含む）は、港湾管理者によって定められる（港湾法第三条の三）。甲子園浜の港湾計画も、尼崎西宮芦屋港港湾管理者である兵庫県が具体的な港湾計画立案者である。この場合「地もと」の意見は当然尊重されるが、「地もと」とは西宮市であって、地もと住民ではない。県（港湾管理者）が港湾計画を発表した段階では、当然「地もと」市の合意が得られたものとみてよい。しかし先にみたように県の示した計画案は地もと住民から大きな反発をうけ、改訂せざるをえなくなるが、この段階で「地もと」西宮市が独自の改訂案を出したのである。

港湾計画の確定までには地方港湾審議会、さらに中央の港湾審議会の意見を聞かねばならない（港湾法第三条の三の3、4、5）。地方港湾審議会は知事、関係市長、関係市議長ならびに議員関連業者、学識経験者等で構成され、行政とは独立して第三者の立場から答申を出す機能を持っている。中央の港湾審議会も同様である。国の港湾審議会メンバーには環境庁も加わっており、こゝで認められた港湾計画にそって運輸大臣は最終計画を発表、管理者に対し埋立免許の承認など行なうのである。

今日の法規定で、住民の意志が反映される道は、港湾審議会委員を通じての意志表示しかない。甲子園浜埋立の場合、地方港湾審議会において住民代表二名の陳述を行ったが、これは住民側の強い要望があったからで、こういうケースすら珍らしい。また陳述を行ったからとて、議論に参加することは許されておらず、いわんや決定権は持ちえない。

近年港湾の開発にともなう環境や自然破壊が批判的となり、これに関する法的規制は順次整備されつつある。運輸省は昭和49年7月、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針を定める件」という運輸省告示を出した。それによると「港湾における環境の保全を図るとともにその周辺における環境の悪化の防止に資する」として、例えば貴重な天然資源の保存について十分配慮することが約されている。しかし、今なお

埋立や港湾開発に関する住民参加については法規定を持つところまで至っていない。

アメリカでは交通・道路計画に対する住民参加について、1950年代から独自の取り組みを実施してきた先進国である。1950年法で道路設定を決める際に州道路庁が公聴会を開くことが定められ、1956年法では道路庁長官に提出される公聴会の記録を住民が請求出来るよう改正された。1968年法は、道路計画を経済効果のみでなく環境的要因も配慮すること、そして地域社会計画との整合性を保つことが加えられ、公聴会も路線決定と構造設計に関するものと二回開催することの要請が加えられた。<sup>(1)</sup>

こうしてアメリカにおける道路計画への市民参加は、①地域の成員はその土地について特別深い知識を持っており、これは他の情報源から得られないものであること、②住民はその土地の輸送と他の地域的問題との間にどれだけ重要な関係があるか指摘できること、③さらに住民は計画の中でその地域にとって、特別に関心の深い要因やインパクトを専門家に警告することが出来るといった位置づけの上に、参加の必要性が説かれているのである。<sup>(2)</sup>そして道路事業のプロセスを5段階に分け、それぞれの段階に市民参加のステップを組み入れ、了解が得られなかった場合にはもとのふり出しのステップにもどってやりなおすような市民参加のシステム化が考案された。<sup>(3)</sup>

欧米の公聴会は、日本のように計画を示して単に代表供述人の賛否の意見を聞くだけの形式的な集会ではない。発言者は誰でも受けられ、そこでの意見によって計画の手直しを重ねてより合理性をもつものを上げていくことが公聴会の目的である。参加者の都合で夜開くこともある。つまり計画のたたき台は当局が作っても、計画を実施に移すまでに情報を市民に流し、市民の意見を組み入れて修正すべきところは修正し、説得するところは説得して理解を求めるというやり方である。<sup>(4)</sup>

わが国の場合、道路計画や新空港計画などの決定プロセスに、住民が直接参加する方策は存在していない。せいぜい専門家集団への委託調査の段階で住民の意見が反映される程度にとどまる。近年環境アセスメントの制度化が進められたが、この中でも市民参加の原則は不明確である。このような情況

のもとで、企業公害や高速道路公害に対する住民運動の高まりもあって、「事業差止め」型の判例が増えてきている。先にあげた甲子園浜の裁判でも、住民側はしっかりと環境アセスメント発表まで港湾建設工事の差止めを主張している。しかし「工事差止め型」から、一步進んでより積極的な計画段階からの市民参加を、港湾についても考え、実地に移す時期がきていることは間ちがいない。

甲子園浜埋立てにおける市民運動は、わが国港湾計画、建設のあり方に多くの教訓を含んでいる。第一は、埋立と土地利用計画が市民に知らされる段階の問題である。住民は広報紙を通じて知るのであるが、すでにこの段階は計画が決定されて後である。少くともこの段階は『たゝき台』としての計画案でなければならない。しかも『たゝき台』はつねに計画案策定に至るまでの資料の全面公開が前提にされるべきである。資料の小出しは、住民の理解をおくらせ、問題の焦点が不明確なまゝ対立のみ鮮明になって、全体として港湾計画のより適正な決定にとって不利でさえある。

第二は、住民の意見を何時どの段階で汲みあげるか、その効果的で具体的な方策は何かということである。これは欧米の例をみても、わが国においてすでに根づきつゝある公聴会制度の改革であろう。公聴会を単なる意見陳述の場ではなく、冷静な議論が出来る場に変えることが必要である。意見の汲み上げや議論を深める方式に裁判で採られている方式を利用するのもよい。住民側との意見調整は一回ではなく、数回、出来れば問題別に（例えば埋立計画全体像、土地利用、港湾施設の条件、アクセス道路、自然保護、環境保全等）行われる必要があろう。また正式な公聴会以外に適宜必要に応じたインフォーマルな話合いの場がつくられることが望ましい。この公聴会等の改革が適切に行われ、両者の良識で運用されるならば、かなり効果が上がると考えられる。

第三は、今日わが国で唯一のチェック機関の役割を持つ港湾審議会への住民参加の方法を考えることであろう。たゞしこの場合、参加した住民が真に住民を代表しうるか否か（権限ではなく実際的に）が最大の問題である。これを解決する方策としては、住民代表による住民への報告の義務づけなどが

効果的であろう。また、住民代表は昼間は他都市で勤務し、夜間のみ住民となる男子よりも、一日中生活を行っている医師や主婦、商店店主の方が、住民代表として十分な機能を持ちうるであろう。

いざれにせよ環境アセスメントへの関心が高まっている今日、港湾計画についてもこれを機会に、情報の公開、市民参加の原則を確立することが強く望まれるのである。

- 注 (1) 久慈勝男「交通計画と市民参加」、『運輸と経済』1978.4. 14~15ページ  
(2) アメリカ連邦道路庁「交道計画過程への参加の手引き」(1976)。前掲論文16ページより。  
(3) 上掲論文、17、19ページ。  
(4) 岡野行秀編、『都市交通講座』4、市民生活と交通、125ページ。