

同意と総意

利害関係者の関与による必要かつ十分な輸送安全要件の特定

リック・フォーセット (Rick Fawcett)

ジョージ・クレイマー (George Kramer)

米国は建国以来、政府が計画や決定を推し進めるには、公衆の承認が必要であるという前提で動かされてきた。この原則は、迫害的な政府からの自由を求めてやってきた人々がもたらしたものであり、独立宣言と合衆国憲法の策定者によって米国社会に組み込まれた。われわれは社会として、この原則が米国のすべての法律に組み込まれることを期待する。

議会は1969年に、米国の自然環境の長期保全と持続を保証するための国家環境政策法 (NEPA) を通過させた。この法律を成功裏に実施するために、議会は連邦政府に対し、環境対策の品質評価を行うことによって模範を示すよう命令した。また議会は、影響を受ける公衆、すなわち「利害関係者」と共同で環境に関する決定を下すよう命令した。この命令はまた、懸案の決議を公衆に知らせ、公衆にコメントの機会を与えることを、最低限の事項として連邦機関に要求した。これによって議会は、連邦機関が政府の措置について一般市民からある程度の承認を得る責任があることを示した^[1]。

米国エネルギー省 (DOE) を含むすべての連邦機関は、NEPA 環境規制を受けて、公衆に参加の機会を与えることを保証するために各機関がなすことを定めた手順を成文化した。環境諮問委員会 (CEQ) は、NEPA の実施状況を分析し、ほとんどの機関が法律条文を順守しているが、公衆関与要件の意図達成に改善の余地があることを見いだした。CEQ は実際、連邦機関が、公衆の意見をくみ取る以上に、環境に関する決定後にほぼ確実に起こされる訴訟に取り組むための文書作成に力を注いでいる、と指摘している。このような慣行により、公衆が決定の正当さについて疑問を持ち、複雑なプロセスに対して苛立ちが増すのも無理がない。集められた公衆の意見を、各機関の要求に照らして検討・対処してバランスをとるための手順や方法論が、要求されるプロ

セスのなかに存在しないのは皮肉である。上述の慣行は、文書化に重点が置かれており、その結果、法律条文は順守されているが、その意図は達成されず、公衆の承認は得られていない^[2]。

どのような承認が必要かについて合意や理解が欠けていることが、問題を難しくしていると思われる。「総意 (コンセンサス)」と呼ぶべき合意レベルが求められているようである。これは基本的に、全員一致の完全な合意である。総意は、特定の時と場所において、特定の参加者集団のなかで、特定の問題について得られる。これらの特定条件のいずれかが変われば、総意は失われ、新たなプロセスを開始しなければならない。これに代わる合意レベルは、「同意 (コンセント)」である。同意を得ることは、措置のあらゆる側面について全員一致で合意することを必ずしも意味しない。むしろ、当事者が提起した問題と懸念に対処するプロセスを用いて、措置全体が安全かつ効率的に実施できることに関する合意である。

ここでは、同意を得るための系統的プロセスを提案する。このプロセスでは、まず利害関係者を特定し、彼らの懸念、認識、要求、原因、および提案を整理し、これらの情報を解釈して適切な「派生要件」のセットを設定する。この派生要件は、適用される規制要件とともに、安全な輸送のための必要かつ十分な条件を構成する。この条件は、利害関係者とともに作成したものであるため、同意が得られると期待できる。

同意の理論

「同意」または「被統治者の同意」は、民主主義の研究で頻繁に使用される用語であるが、明確に定義・理解されることはあまりない。Kann^[3]と

Diggins^[4]は、権限に関するいくつかの小論のなかで、同意の原理について、被支配者が取り決めに合意したと主張すること（正否にかかわらず）による支配の合法化であると論じた。Kannは、同意の概念を、神との契約の「同意」という清教徒の概念や、17世紀のオックスフォードの政治哲学者であるジョン・ロックが論じた非宗教的な社会契約までさかのぼった。またKannは、コミュニティの日常的な事柄への積極的な参加によって、同意が得られることを示唆した。

Digginsは、同意の条件を確立するうえでの清教徒コミュニティの役割を論じ、17世紀のコミュニティと、ある意味でその末裔である20世紀のコミュニティや特別利益団体（局所的な環境措置の影響を受ける集団など）との類似性を指摘した。清教徒コミュニティでは、社会と宗教の権威者は互いにかみ合い、社会組織と宗教を区別する意識はほとんどなかった。また、「社会」という概念の周囲には、コミュニティ指導者の行動に影響を与えるような科学（社会科学）は構築されていなかった。

米国の建国者らは、多種多様な宗教によって示される道徳は、もはや安定で生産的な社会秩序の基礎になり得ないことを認識し、憲法に民主的権威の制度を組み込んだ。したがって、同意の原理は政治化され、宗教的意味を失って政治の分野に移し替えられた。19世紀に入ってから、米国民は、代議士への投票によって同意を示すことが益々多くなった^[5]。そこで問題となったのは、民衆による安定した連続的な介入を促すことなしに、安定した連続的な政府の正統性を確保することであった。ジョン・ロックの「正統性の希薄理論」に記されたように、17世紀の英国で、被統治者の同意が得られた。ロックの理論によると、民衆は定期的な選挙でのみ政府に同意し、同時にその行為によって、行政および意思決定機能の支配権を放棄した。この理論によれば、NEPA規則によって現在要求されている政府活動への市民の参加などではなく、自由選挙への参加を通じて、環境に関する決定への同意が得られることになる^[6]。

しかし米国では、同意は、選挙を通じて承諾された事項に限定されたことはなかった。建国初期の頃、市民は英国式の自治政府制度を採用しなかった。その代わり地域社会は、町民会議を通じて決定を下した。このような会合は、公の場で協力を誓約したことによる拘束力以外に権限はない。このような誓約は、植民地を一体化させる拘束力となり、被統治者の同意または「参加による同意」が発達する基礎となった^[6]。市民の参加は、常に米国の政治プロセスの一部であった。ほとんどの決定は、投票で選ばれた代議士が下すが、市民は、生活方式、安全、およ

び他の重要な問題に影響するかもしれない事柄については、直接決定にかかわる権利を保った。

同意の達成：被統治者の発言権の是認

同意の便益は、民主社会で育った人々には明らかであろう。この便益には、重要な決定について人々に所有感を与えることと、決定の実施のための合意と協力を創成することが含まれる。そして最も重要なことは、提案された政策または決定が被統治者の利害に直接影響する場合に、被統治者に発言権を認めることである。環境関連の意思決定について、一般に適用されるNEPAで要求されるプロセスによって提起された大きな問題は、公衆の参加によって生じる期待をどう取り扱うかである。プロセスに参加する人々は、自らの意見が考慮され、結果に影響するかもしれないことを当然ながら期待する。成文化された要件が存在しないために、この期待が満たされないこともしばしば起きる。その場合、公衆の参加によるすべての便益が無効になり、公衆の反発がかえって高まることになる^[7]。便益を無効化または低減させる傾向のある問題として、現行のプロセスをさらに難しくしているのは、解決策を綿密に作成してから公衆の意見を求める慣行である。これが行われると、プロセスは見せかけのもので、事前に決められた解決策の受け入れを強制させられると公衆は認識する。

注目度の高い放射性廃棄物輸送の計画

NEPAの下で、公衆は、連邦政府による放射性物質の安全かつ効率的な輸送に関する意思決定過程に関与する必要がある。課題となるのは、公衆の参加を効率的かつ有効に組み込むことによって、計画された輸送作戦が受容できる安全レベルで実施されることを保証するうえで必要かつ十分な要件のみに基づく解決策を導くことである。筆者らが提案する方法または意思決定モデルの一部は、DOEが過去12年間にわたって行ってきた「注目度の高い」放射性物質輸送の実施および緊急時対応に関する特定の側面について同意を得るうえで、アイダホ国立工学・環境研究所（INEEL）の輸送緊急時対応計画スタッフが効果的に使用してきた。

特定の「注目度の高い」放射性廃棄物・放射性物質輸送の立案・準備プロセスを合理化する試みの一環として、そのような輸送を支配する要件を特定・検討するためのシステム科学の方式またはモデルが開発された。システム科学は、製品、プロセス、または全体として機能すべき相互に関連する一連の複合的な構成要素として、「システム」を定義する。

システム科学の基礎となる原則は、初期状態において、すべてのシステム要件を収集、理解、検証すべきことである。ここで言う「要件」は、次のように定義された。「何かを達成、変換、生産、供給（または制約）する必要がある場合、それは要件である」^[8]。

危険物質の輸送に関する規制要件は、自動車が出現する以前の1800年代に生じていた。黒色火薬の輸送について、爆発と人命損失につながった一連の事故を受け、最初の法的規制が設けられた。その後長年を経てから、写真フィルムの輸送時に放射線被ばくによるかぶりが生じたことを受け、放射性物質に関する最初の輸送規制が設けられた。これらの規制は、単に別梱包を要求した。

このような初期の規制から発展して、現行の一揃いの規制要件が形成された。危険が認識され、関連するリスクを許容レベルまで引き上げるための合理的な手順がとられた。しかし、DOEの注目度の高い放射性物質輸送には、規則で定められた要件以外の要件も課せられた。この規則外要件の主要な発生源は、一般に利害関係者と呼ばれる、影響を受ける可能性のある関係者のセットである。利害関係者に関する要件の存在は、社会および技術システムの一般的特徴であり、輸送機能特有のものではない。

Martinは、要件を論じて次のように一般化した。「要件は、顧客だけではなく、システム製品またはその開発および使用の結果について要求や期待を持つ他の利害関係者からも生じる」^[9]。利害関係者の要件は、しばしば非技術的であり（要求、要望、願望、期待など）、通常は設計の目的にそぐわない。また、利害関係者の要件が満たされたかどうかは、納入された最終製品を利害関係者が判定する基準となる通常の有効性の測定に基づいて検証できないかもしれない。次に、利害関係者の要件から技術的要件を導出し、明白かつ測定可能な形で表現すべきである。このように導出された技術的要件は、検証可能であり、解決すべき技術的問題として直接たどることができる。

システム科学に関して、利害関係者と顧客には重要な違いがある。利害関係者は、特別利益団体、機関全体、または一般公衆のような、影響を受ける可能性のある関係者として定義される。一方、顧客は、システムの最終製品を使用する個人および/または組織である。放射性物質の安全輸送の目的において、技術、工学、および科学の諸分野で、顧客の要件を把握・実現できることが明確に実証されている。しかし、利害関係者の要件を満たすことは比較的新しい考えであり、多くの場合、NEPAの決定の記録（ROD）を実施する必要がある人にとって脅威となる考えである。DOEによる過去の多くの注目度の

高い放射性物質輸送作戦における規則外の輸送要件は、おもに次の2つの要因で発生したと思われる。

意思決定過程の初期段階で利害関係者を関与させなかった。

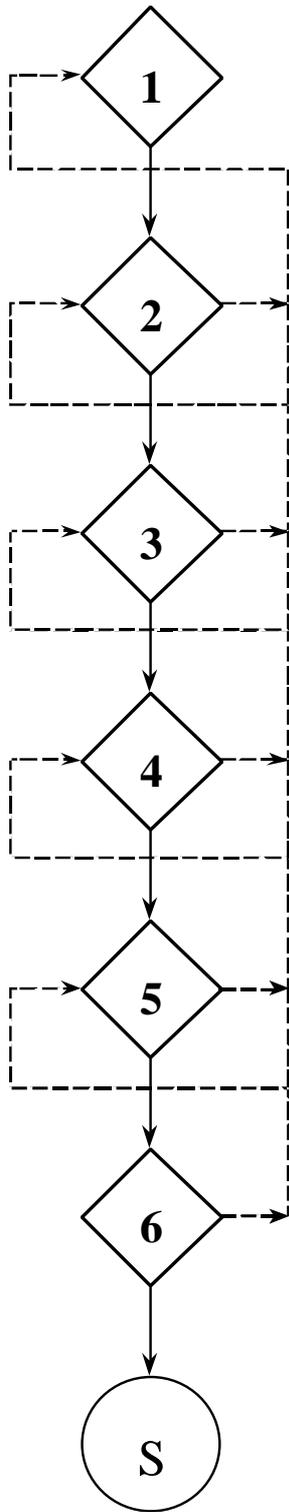
能率的な事後対応によって、利害関係者の要求を満たしたり超えたりすることにより、総意を得ようとした。

放射性物質の商用輸送業者は、米国運輸省と米国原子力規制委員会が定めた規制と要件にのみ制約される積荷を定常的に輸送している。例えばカリフォルニア州では、これらの規制の下で、1日2,000件以上の放射性物質が輸送されている。このような輸送は、ほとんど一般公衆に気づかれることなく、安全に行われている。利害関係者はなぜ、注目度の高い輸送について追加要件を要求するのだろうか。その答えには、DOEへの信頼性の欠如、輸送が核兵器と関連があるとの誤解、および準備の初期段階で影響を受ける可能性のある関係者を関与させなかったことに伴う反発が含まれる。このような問題に対処するために、筆者らは本記事に記すプロセスを開発した。

技術的要件の導出： 利害関係者の特定と早期関与

利害関係者を特定して早期に関与させることは、派生要件の適切な基礎を作るうえで鍵となる。諸機関は往々にして、環境に関する意思決定の準備段階で、利害関係者の完全なセットを正確に特定できていない。単に連邦規格で定められた利害関係者関与の要件を満たせば、利害関係者を特定する問題への取り組みが適切であると仮定するのは、誤りであると筆者らは考える。成文化された手順が提供するものは、各機関から利害関係者への一方通行の情報くらいであることを、筆者らの研究は示した。利害関係者が提起したコメントや問題が分析され、立案・意思決定プロセスまたは環境に関する決定に反映されることを保証する正式な成文化されたプロセスは存在しない。

例えばNEPAは、環境影響声明書プロセスにおいて、非技術的問題に取り組んで利害関係者に適切に情報を提供するために、技術専門家と社会学者がかかわる総合的な方式を組み込むことを要求する。しかし往々にして、このプロセスで収集される利害関係者のコメントは、影響調査で述べられたオプションに関する技術的問題に限定される。技術的問題は、エンジニアにとっては工学的変更によって、また科学者にとっては純粋科学によって対処できる



プロセスのステップ

1. 利害関係者の特定
2. 利害関係者の役割と責任の特定
3. 利害関係者の問題の記録
4. 派生要件の設定
5. 解決策諸案の作成と望ましい案を選ぶための分析
6. 輸送計画の実施
- S. 告知に基づく同意の達成：輸送の開始

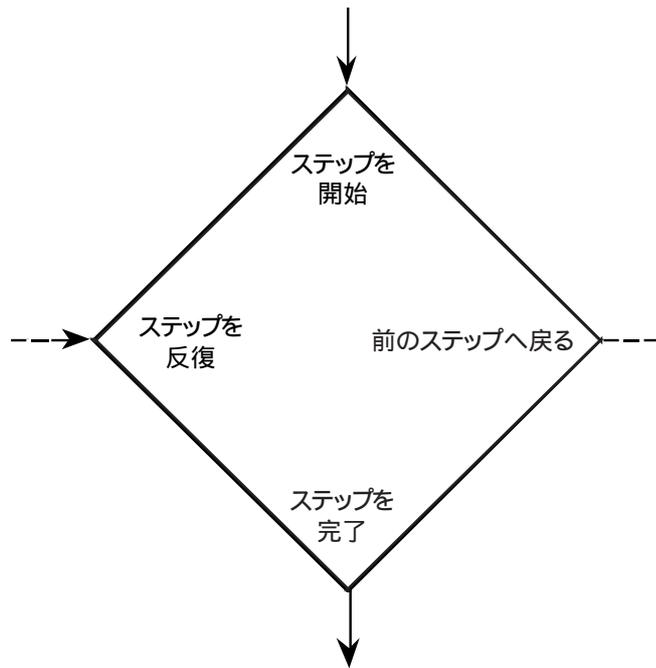


図1. 同意プロセス

問題である。しかし、社会学者にとって技術的問題は、解決策が個人の生活や、とりわけ家族の生活に与える影響を、公衆がどうとらえるかという問題でもある。立案プロセスにおいて社会学者が関与せず、その結果、利害関係者の憤激を招いたことがしばしばあった^[9]。

CEQは1981年4月30日に、「NEPA 展望プロセス

に関する、総合委員会、NEPA 連絡係、および参加者のための指針の覚書」を発表した。この指針は、「展望における多くの機関と他の参加者の経験に基づく、うまくいくことといかないことに関する助言」として提供された。この指針は、NEPA 規制の現行要件以外の新たな法的要件を提供しないが、次のように記している。「この開放的なプロセスは、

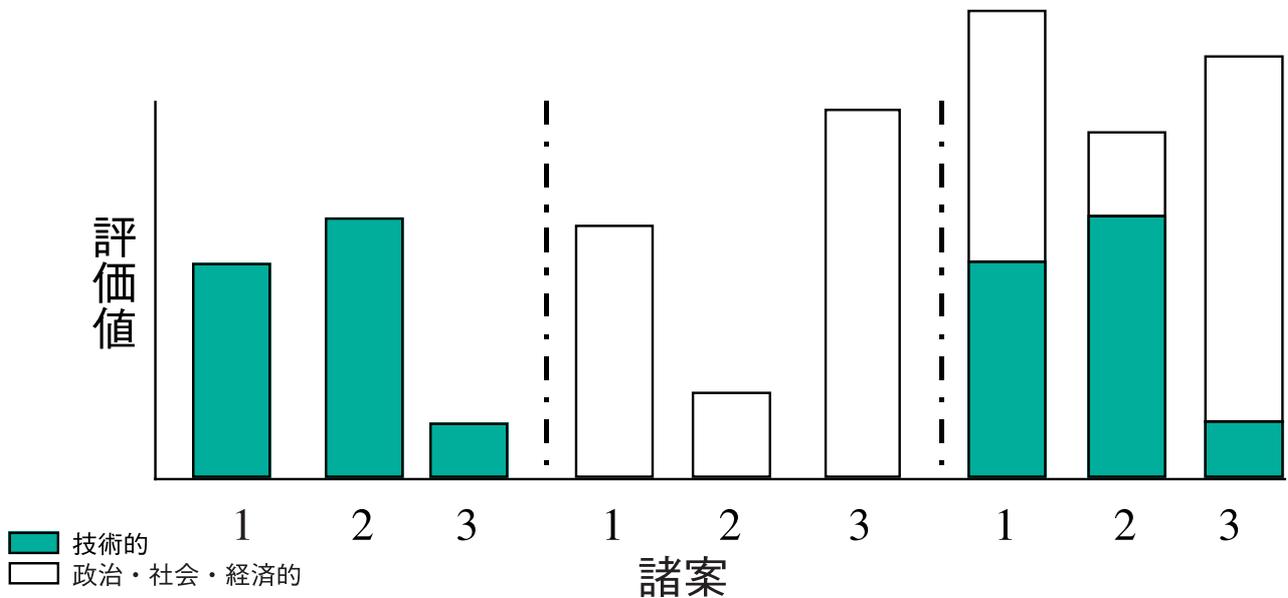


図2. 想定的な諸案の評価

NEPA に基づく分析をより正確かつ効率的にするための新たな重要な機会をもたらすと同時に、参加する公衆および機関に対して等しく、懸念を早期に提示するよう新たな責任を課すものである。展望によって、次のようなことが保証される。真の問題が早期に特定され、適切に研究される。懸念する必要のない問題に、時間と労力が費やされない。最初に公表される草案書が、均衡のとれた行き届いたものになる。不適切な草案の書き直しによる遅れを回避できる。また、展望によって、存在しなかった問題が新たに生じることはなく、いずれは浮上する問題がプロセスの早期に特定される^[10]。

提案されるプロセス

NEPA の下での DOE による輸送決定の実施を支援するために、INEEL スタッフは、反復的な系統的 방식을適用し、成功を収めた。この方式は、提案されるプロセスを開発するうえで基礎として使用された。このプロセスでは、影響を受ける可能性のある関係者(利害関係者)を早期に特定して関与させ、派生要件の適切なセットを設定し、利害関係者の同意を得て実施される可能性のある輸送計画を最終的に策定する(図1を参照)。

ステップ1：利害関係者の特定

社会科学とシステム科学の原則は、問題解決プロセスの初期段階で利害関係者を特定して関与させ、解決策を導くうえで彼らが「招かれている」ことを請け合うことが、きわめて重要であることを示す。利害関係者の関与は NEPA によって求められるが、

これまで INEEL スタッフがこの機能について支援を求められたのは、いつも NEPA の決定の記録において技術的解決策が正式に発表された後であった。

例えば、外国研究炉の使用済燃料を西海岸の港から INEEL に鉄道輸送する準備として、利害関係者との対話を支援する任務は、輸送ルートが策定された後に割り当てられた。INEEL の経験では、いくつかのオプションが提供されたものの、官僚、公衆安全機関、および緊急時対応機関は行き詰まりを感じた。彼らはしばしば、当初のルート設定調査を繰り返したり、改訂したりすることを望んだ。

多量の放射性物質の輸送の準備のための正式な体制が存在しなかったネバダ州では、意思決定プロセスにかかわらなかった利害関係者の懸念に対処するために、多くの対話と譲歩が必要であった。

一部の利害関係者が取り上げられないことを避けるために、下記の手法を用いて妥当な利害関係者リストを作成できるかもしれない。

- 過去の利害関係者のセットを参照する。
- マスコミの報道を監視・分析する。
- 公開会議への関与を監視・分析する。
- 選任・任命された適切な官僚を特定する。
- 法的に任命された責任を持つ関連機関および組織を特定する。
- 既得権益を持つ人または組織を特定する。

ステップ2：利害関係者の役割と責任の特定

特定された個々の利害関係者と直接会談し、彼らの関連する法的役割と責任を、予定される活動およ

び他の関連事項とともに特定して記録する。西海岸からの外国研究炉使用済燃料輸送の準備の一策として、計画されたルート沿いの管轄体を交えて、机上訓練またはシミュレーションが行われた。これは、役割と責任を明確にするだけでなく、既存の緊急時計画を試験する機会が今まで一度もなかった組織と管轄体が一堂に会す機会を提供したことで、非常に成功であった。

役割と責任を考察する過程で、すべての利害関係者が特定されていないことが明らかになるかもしれない。その場合は、ステップ1に戻る必要がある。同様に、以下のステップのいずれかにおいて、以前のステップの見直しおよび/またはやり直しが必要であることがわかるかもしれない。

ステップ3：利害関係者の問題の記録

利害関係者の懸念、認識、要求、および原因を収集して記録する。これは、技術的オプションまたは影響に関連する先入観や予想を排除して行う必要がある。すなわち、技術的に意味のない懸念や技術的解決策によって容易に対処できる懸念も、取り上げる必要がある。公開会議、討論会、マスコミの監視、以前の輸送作戦の参照、作業グループによる討議、および他の適切な手段を通じて、問題が収集される。そのような問題は、安全性、経済的懸念、政治的考慮など、多くの分野にわたる。

この目的において、また役割と責任を決定するうえで、机上訓練と協議が非常に有用であることが経験的に示された。西海岸からの外国研究炉使用済燃料輸送について提起された重大な問題の1つは、生態学的に影響を受けやすく、地質学的にやや不安定なカリフォルニア州北部のフェザーリバーキャニオンのルート区間であった。利害関係者とDOEが抱くこの重要な懸念に取り組むことは、最終計画への同意を得るうえで鍵となった。同計画には、この地域で公衆と環境の安全を保障する特別の対策が含まれた。

ステップ4：派生要件の設定

利害関係者の問題を分析して、技術的要件のセットを導出する。このステップにおいて、懸念、認識、要求、および原因は、明確な要件に言い換えられる。この要件に対して、技術的に弁護できる様式で解決策諸案が評価される。利害関係者は、このプロセスに参加することによって、得られた派生要件が実際に利害関係者の問題に言及することを確実にし、その問題が認知、理解、および検討されることを確認する必要がある。これは、感情的な問題に取り組む

ことによって、不必要、高価、また場合によっては有害な要件の発生を防ぐ重要なステップである。

表明された要求から派生要件を設定する利点の1例として、コロラド州北部の施設からワシントン州南部のDOEハンフォードサイトへのセシウムカプセル輸送の準備を挙げることができる。通常そうであるように、影響を受ける州は、提案されたルート沿いでの放射線緊急時対応訓練の必要性を表明した。過去において、意図される輸送に関する特定の情報および指針を含む包括的な放射線緊急時対応コースを開発して、緊急時対応職員に直接渡すことにより、この要望が満たされた。しかし、このセシウム輸送の場合、適切な利害関係者と早期に協議したことによって、一般的な放射線対応訓練は州の責任であり、実際に必要なこと（派生要件）は、輸送特有の情報であるという理解が得られた。

別の例は、前述の西海岸からの外国研究炉使用済燃料輸送におけるフェザーリバーキャニオンのルート区間である。利害関係者は、懸念のレベルが高いため、このルート沿いでの列車の速度を、公示制限速度より時速10マイル低く保つよう提案した。しかし、鉄道輸送業者に諮問した結果、片勾配のカーブ付近で列車の安定性を保つために、時速35マイルという公示制限速度に近い速度が必要であることが明らかになった。利害関係者とさらに協議した結果、渓谷内で落石が頻繁に起きるために、脱線事故につながるかもしれないことが本当の懸念であることがわかった。公示制限速度より顕著に低い速度で走行しても脱線につながるかもしれないことが理解され、線路障害物の検知および回避を保證する措置を講じるという派生要件が設定された。

ステップ5：解決策諸案の作成と望ましい案を選ぶための分析

利害関係者を参加させて、要件の完全なセット（規制要件、技術的要件、および派生要件）を満たすための諸案を特定する。その際に、最終的な解決策に関する先入観と予想を排除する必要がある。諸案が特定されたら、受容される総合解決策を導くための適切な要件に対し、各案を評価する。

図2に示す想定的な評価例は、もっとも受容される総合解決策が、もっとも受容される技術的解決策やもっとも受容される政治・社会・経済的解決策と、どのように異なるかを示す。ここで、3つの諸案を技術的要件に対してのみ評価すると、第2案が最善の解決策と思われる。政治・社会・経済的要件に対してのみ評価すると、第3案がもっとも受容されると思われる。しかし、政治・社会・経済的な派生要件を技術的要件と組み合わせると、第1案が最

も受容される総合解決策として浮上する。

Cs-137輸送の場合、専用の短期コースの教科課程と教材が開発され、訓練士教育コースを通じて、提案されたルート沿いの州および地方の緊急時対応訓練士に渡された。西海岸からの外国研究炉使用済燃料輸送におけるフェザーリバーキャニオンを通過するルート区間では、輸送列車に先行して「ハイレーラー」車を走らせ、輸送列車が通過する直前の線路状態を点検することによって、派生要件が満たされた。

ステップ6：輸送計画の実施

ステップ5で選択された諸案は、輸送計画の基礎となる。計画が策定されたら、その実施に向けた作業を開始できる。ステップ1～5が適切に完了していれば、首尾よく実施できるであろう。そうでなければ、新たな抵抗に遭遇するであろう。この抵抗は、訴訟と命令、マスコミ活動、抗議と結集、政治家への懇請、さらには市民としての反抗まで、さまざまな形態をとる。抵抗のレベル、性質、および原因の分析に基づいて、前のいずれかのステップに戻り、そこから再出発する必要があるかもしれない。

必要かつ十分な要件のセットを設定するための反復的プロセス

何度も実証されたように、DOEの放射性廃棄物・放射性物質管理グループは、技術的に健全な輸送計画を策定し、輸送作戦を安全に首尾よく実施する能力を持っている。しかし残念ながら、過去の輸送作戦では、外部の関係者が立案プロセスに関与する前に内部で技術的作業を完了させると、利害関係者の強い反対に遭うことが示された。この反対に取り組むための交渉は、しばしば輸送安全規制を作り直す試みにつながり、規制から発展したリスクに基づく高度な手法が無視されることになった。明言はされないが、「ゼロリスク」が基本目標になった。この未達成の目標を追究するために追加された規則外の要件は、大幅なコスト増をもたらしたが、懸念される問題、特に安全性について、ほとんどまたはまったく効果がなく、マイナスの効果さえあった。

社会科学とシステム科学の原則は、問題解決・意思決定プロセスの最初段階で利害関係者を関与させることが、より望ましい方法であることを示す。利害関係者の懸念、認識、要求、および原因が早期に特定され、解決策の諸案を評価するための適切な派生要件に換言されれば、利害関係者の反対は最小限となり、同意が得られる。すべての利害関係者の

積極的な支援（全員一致の合意、総意）を得るのは現実的な目標ではなく、その必要もないことを明確にすべきである。問題を解決することがより多くの人々の利益のために重要であること、輸送業者や廃棄物管理者が問題に取り組むうえでの適切な機関で、そのための技術能力を持っていること、またその機関が解決策を導く際に利害関係者の問題を認識したことが示されれば、利害関係者は反対を続けながらも同意することがある。

ここで示した反復的プロセスは、利害関係者を早期に特定して関与させ、彼らの問題が最終解決策に適切に組み込まれることを保証することによって、同意を得ようとするものである。このプロセスで特定・設定された派生要件は、地元特有の要求と懸念を反映する。これを、既存の規制要件と組み合わせることによって、安全な輸送を保証して公衆の同意を得るための必要かつ十分な要件のセットが構成される。

引用文献

1. *National Environmental Policy Act*, Sec. 2 U.S.C. #4321, ELR Stat. NEPA 003 (1969).
2. *Council on Environmental Quality, The National Environmental Policy Act: A Study of Its Effectiveness After Twenty-five Years*, Executive Office of the President (1997).
3. M. E. Kann, *Consent and Authority in America*, Madison, Wis., University of Wisconsin Press (1981).
4. J. P. Diggins, *The Three Faces of Authority of American History*, *The Problem of Authority in America* (1981).
5. W. Graebner, *The Engineering of Consent*, Madison, Wis., University of Wisconsin Press (1987).
6. D. Mathews, "Finding a Responsible Public Voice," *Politics for People*, Urbana, Ill., University of Illinois Press (1994).
7. U. S. Agency for International Development, *The Participation Forum*, Session 1 (1994).
8. J. N. Martin, *Systems Engineering Guidebook; A Process for Developing Systems and Products*, CRC Press (1997).
9. T. F. Yosie and T. D. Herbst, *Using Stakeholder Processes in Environmental Decision Making: An Evaluation of Lessons Learned, Key Issues, and Future Challenges* (1998).
10. Council on Environmental Quality, *Memorandum Guidance for General Counsels, NEPA Liaisons, and Participants on the NEPA Scoping Process* (April 30, 1981).

他の参考文献

- E. S. Herman and N. Chomsky, “*The Political Economy of the Mass Media*,” Manufacturing Consent, Pantheon Books (1988).
- V. Ostrom, *The Meaning of America Federalism: Constituting a Self-Governing Society*, ICS Press (1994).
- W. A. Rosenbaum, *Environmental Politics and Policy*, 3rd ed., CQ Press (1995).
- P. Slovic, J. H. Flynn, and M. Layman, “*Perceived Risk, Trust, and the Politics of Nuclear Waste*,” *Science*, Vol. 254, p. 1603 (1991).
- D. Stone, *Policy Paradox: The Art of Political Decision Making*, New York, W. W. Norton and Co. (1997).
- J. C. Thomas, *Public Participation in Public Decisions: New Skills and Strategies for Public Managers*, Jossey-Bass (1995).
- Both Rick Fawcett and George Kramer are senior advisory engineers at the INEEL.

リック・フォーセットとジョージ・クレイマーは、ともに INEEL の上級顧問エンジニアである。