

促進型調停のトレーニングの理論と 実際

(株)三菱総合研究所 情報環境研究本部
研究員 入江 秀晃

1. はじめに

促進型調停とは、当事者の自主的な交渉や対話を促進することで、紛争を解決する技法である。

筆者は、これまで米国等における調停人養成講座の現地取材調査を含む研究や(社)日本商事仲裁協会と日本仲裁人協会による「平成16年度 調停人養成教材作成委員会」(座長は、元裁判官で調停トレーニング経験の豊富な稲葉一人氏)の委員として教材作りの具体的な検討を行ってきた。委員会として招聘した海外のトレーニングプログラム以外にも、九州大学のレビン小林久子助教授のコースやNPOが実施するコースにも参加している。

このように、米国を中心として多くのプログラム教材を入手し検討しているが、ここでは些細な教材ごとの違いに注目するのではなく、どの教材にも含まれている促進型調停についての基本的な考え方に関して、経済学的視点、手続的視点の2つの視点から紹介したい。もうひとつ重要な視点として心理学的視点があるが、ページ数の観点から今回は割愛するが、単なる細切れのノウハウの伝達ではなく、促進型調停を成り立たせる「体系への理解」が促進型調停トレーニングの基本にある点を本稿でお伝えしたい。

2. 経済学的視点(利害と満足度に基づく合意を目指す視点)からみた促進型調停

基本書として位置づけられるハーバード流交渉術

米国で最も主流をなしている促進型調停は、双方の当事者の満足度を最大化させるため、自主交渉を支援する方法であると見ることができる。『ハーバード流交渉術』で提出された原則立脚型交渉の考え方は、利害に基づく交渉(インタレストベースド・ネゴシエーション)とも呼ばれる。紛争解決には妥協が必然であるという既存の常識に対し、『ハーバード流交渉術』の登場以降、妥協でない解決が原理的にありうる事が明

らかになった。

理論の中心は、課題と主張と利害の分離

促進型調停では、課題(イシュー)、主張(ポジション)、利害(インタレスト)を分離して扱うところに特徴がある。主張の正当性を過去にさかのぼって明らかにするという方法ではなく、本当に利害(インタレスト)を満足させるためには何を話し合うべきかという課題(イシュー)の特定に大きなエネルギーが注がれる。主張(ポジション)の正当性を法的に分析する方法が評価型調停や仲裁や裁判で取られている手法であり、何が正しいかに基づく(right-based)考え方は、利害に基づく交渉と対照をなしているとして扱われている。

主張と利害の区別のためには、オレンジをめぐる姉妹の例がわかりやすい。1個しかないオレンジを欲しいという姉と妹のそれぞれの本音(利害)は、妹は実を食べたいが、姉はケーキを作るために皮が欲しかっただけだと分かれば、それぞれ1個のオレンジが欲しいという両立不可能な主張そのものが「皮が欲しい」、「実が欲しい」という両立可能な主張に変化すると説明される。両方が勝ち(Win-Win)の交渉を目指すのが『ハーバード流交渉術』の考え方であるとされる。

根底にある経済学的な見方

促進型調停すなわち満足度指向の紛争解決は、紛争解決を商取引に類似した取引行為として合意を成立させるべきであるという経済学的な見方が根底にあると言える。代替案の開発を含めた未来志向のコミュニケーションによってゼロサムからプラスサムの交渉を行い、双方の満足度をできるだけ大きなものにしようという考え方である。

利害に基づく交渉の調停教育

課題(イシュー)、主張(ポジション)、利害(インタレスト)の分離は、調停トレーニングのクライマックスであり、以下に述べる手続的視点や今回触れられなかった心理学的手法の教育はここに至るための道具立てといってもよい。

実際のトレーニングでは、ハーバード流交渉術の考え方や用語についての説明があるほか、ロールプレイの事例でも主張の影に隠された利害が秘密事項として設定されているのが一般的である。調停ロールプレイのほか、交渉ロールプレイがカリキュラムに組み込まれているケースもある。

入江 秀晃

(株)三菱総合研究所 情報環境研究本部
100-8141 東京都千代田区大手町 2-3-6
irie@mri.co.jp

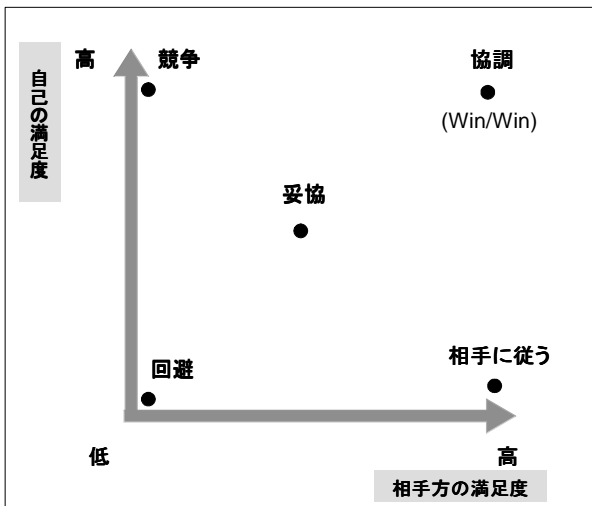


図 Win-Win の満足度グラフ

3. 手続的視点からみた促進型調停

プロセス管理者としての調停人（メディエーター）

当事者の間に立って最終的に裁定的な評価を下す評価型調停人とは異なり、促進型調停人は話し合われる内容（コンテンツ）ではなく話し合われるプロセス管理に対して専門性を発揮する。したがって、話し合いの進め方のトレーニングは極めて重要な位置を占める。

ハーバード流交渉術における手続きの視点

ハーバード流交渉術では、以下の4つの原則を挙げているが、これらは、調停の流れに対応している。

- (1) 人と問題を分離する
- (2) 立場（主張）でなく利害に焦点を当てる
- (3) 選択肢を開発する
- (4) 客観的基準を強調する

まず、調停の導入時には「個人攻撃をしない」というルールの確認をする。これが、人と問題の分離を意味する。導入の後、両方の当事者は立場に基づく主張を始めるがこの内容を法的に吟味することではなく、その背後にある利害を探るためのコミュニケーションを始める。双方の利害を満たすために、課題（イシュー）を設定し、次の選択肢の開発に入る。課題設定に時間をかけるのが促進型調停の特徴である。その後、もし合意できなかったらどうするか（BATNA）を含めて、具体的に取りうる選択肢を検討する。最後の合意フェーズでは、客観的基準を強調し、どちらかが勝った、負けたという結論でなく、もともと存在した客観的基準を参考に、双方が納得できる線で折り合うという流れになる。

このような話し合いのプロセスを管理する能力が調停人に求められる。

重要な話し合いを広げる技術

調停人の話し合いのプロセス管理を最も簡単に言うと、まず十分に広げ、後に収束させるという2段階から成り立っている。特に、話し合いを十分に広げるためのテクニックとして、傾聴等の技法が活用される。促進型の調停人養成では、話し合いを広げる段階のスキルが重視され、収束させるための技法については時間的にもテキストの分量的にもやや扱いが少なくなっている。シャンシャン会議という言葉に代表されるように、話し合いを広げることなく、一応話し合ったことにされている場合は少なくない。本当の意味での話し合いを広げるためのスキルが必要と考えられる。

4. おわりに

双方の当事者の納得と満足を追求するために、国家等の権力に直接頼ることなく、それぞれの当事者の自己解決とコミュニケーションによる解決能力を信じる促進型調停は、平和で助け合いのある社会を目指す倫理的運動の側面もあるが、これまで紹介したように合理的なひとつの「体系」だとみなすことができ、それゆえ、次世代の社会の様々な局面で促進的調停のシステムが組み込まれていくような形で広がるのではないかと考えられる。下請けその他の力の格差を含む商取引、近隣、労働、家族、消費者と企業、行政と市民など何らかの関係あるところに必ず紛争があり、当事者同士の直接交渉の次にまずこのような促進型調停が用いられるようになるだろう。こうした方向での調停システムの導入・実践と、それに平行した調停人養成の活動を進め、広げていくニーズが高まっているように思われる。

最後に、貴重な研究の機会を頂くと共に、論文投稿を了解いただいた（社）日本商事仲裁協会をはじめ、関係者の皆様に感謝を申し上げたい。

なお、（社）日本商事仲裁協会と日本仲裁人協会による「平成16年度 調停人養成教材・基礎編」すべてが、<http://www.jcaa.or.jp/training2004/>より無償ダウンロード可能である。興味のある方はぜひ参照いただきたい。

参考文献

- ロジャー・フィッシャー／ウィリアム・ユリー／ブルース・パットン、金山宣夫／浅井和子訳[1998]『新版ハーバード流交渉術』（TBSブリタニカ）
（社）日本商事仲裁協会、日本仲裁人協会[2004]「調停人養成教材・基礎編」

- <http://www.jcaa.or.jp/training2004/>
 独立行政法人経済産業研究所 ADR ポリシープラットフォーム
 ADR を担う人材育成に関する研究会 「ADR を担う人材育
 成に関する研究会による試行プログラム教材」
<http://www.adr.gr.jp/training2003/index.html>
 レビン小林久子[1998]『調停ハンドブックー調停の理念と技法
 ー』(信山社)
 レビン小林久子[2004]『調停への誘い』(日本加除出版)
 トレーバー・コール[2002]『ピア・サポート実践マニュアル』(川
 島書店)
 Kathleen M. Scanlon 著、東京地方裁判所 ADR 実務研究会訳
 [2003]『メディエーターズ・デスクブック』(三協法規出版)
 Ellen Raider/Susan W. Coleman 野沢聡子訳[1999]『国際紛争
 から家庭問題まで 協調的交渉術のすすめ』(株式会社アル
 ク)
 JCA ジャーナル編集部「調停人の養成について」JCA ジャー
 ナル Vol51, 10, 2004.10
 調停人養成教材作成委員会「調停人養成教材・基礎編(2004年
 度版)」JCA ジャーナル Vol.52, 6, 2005.6
 Global Mediation Services Ltd [2004] "Mediation Manual"
 American Arbitration Association [2001] "Mediation 40-Hour
 Mediator Skills Training for Court-Based Settlement
 Programs"
 Loyola Law School [2003] "The Center for Conflict
 Resolution-30 Hour Mediation Training" Loyola Law
 School, Los Angeles
 Center for Dispute Settlement [2003] "Mediation For The
 Professional - Training Materials"
 Sharon C. Leviton & James L. Greenstone, [1997] "Elements
 of Mediation"
 Susan Chang[2000] "Mediation: A Manual for Student
 Mediators"
 Bush & Folger [1994] "Promise of Mediation: Responding to
 Conflict Through Empowerment and Recognition",
 Jossey-Bass

Transportation Policy Directions for PI in Korea

Seongsoon Yun (University of Incheon)

Young-In Kwon (The Korea Transport Institute)

Abstract

Recently, Korea experience several conflicts of highway construction project by the objection of environmental concerns. Of that conflict was occurred during the construction of Outer Ring Freeway by the conflict between the environmentalists and Government during 2001-2003. There were several trials to resolve the conflict but failed. There are trials by deliberative poll for the decision of re-construction in 2003. Because of these conflicts the government is being on the process of "Establishment of Conflict Management System". It includes establishment of Presidential Commission of Sustainable Development including "Section on Conflict Management" in 2001 as the direct advice role for the President. A new law named "Basic Law on Conflict Management" is under way in

Korea. The new law includes "The Responsibility of Central and Local Government on Conflict Management", "Impact Analysis on Conflict Management", "Committee on the Management of Conflict", "Center of Conflict Management", and "Social Committee on the Conflict Settlement".

1. Introduction

PI (Public Involvement) is a strategic planning process that enhances public participation from the beginning of public transportation project since early 1990s in U.S and Europe, which prevents and resolves conflict in society. Public Involvement was introduced in Japan in late 1990s and is being settle down now. It tends to spread to the major road construction throughout whole country supported by enacted law by Japan Department of Transportation lately.

In Korea recently, there is growing social conflicts on highway construction projects. Such conflicts include:

- Democratization: strong voices of various stakeholders and/or citizens interests; and
- Information Revolution: easier accessibility to the highway construction information.

In addition we are also experiencing lack of resolution system to the conflicts such as lack of spirit of obeying law and lack of flexibility of administrative process.

At the "National Affair Conference" in February 2004, there was a "President's Order". The order includes:

- Retrieve confidence with conversation and compromise trying to reach a collective agreement in the society;
- Enact a "Conflict Management Law" to build Conflict Response System; and
- Mitigate government power and control over citizens.

After the President Order, the Minister of Construction and Transportation has issued a Mandate that include:

- Establish an efficient management plan for public's objection to the highway construction projects; and
- Develop a plan to prevent conflicts in the earlier stage of the highway construction.

Seongsoon Yun, Ph.D.

Professor, University of Incheon, Korea
 177 Dowha-Dong, Nam-Ku, Incheon 402-749 Korea
 E-mail: ssyun@incheon.ac.kr

Young-In Kwon, Ph.D.

Research Fellow, The Korea Transport Institute
 2311 Daewha-Dong, Ilsan-Gu, Goyang 411-701 Korea
 E-mail: ykwon@koti.re.kr

2. Recent Conflict of Highway Construction

Projects in Korea

Recently we have experienced several social conflicts on major highway construction project in Korea. Followings cases are the example of such social conflicts.

Section Mt. Sapae on the Seoul Outer-Ring

Expressway Project

The public objection has occurred in the Mt. Sapae Section on the Seoul Outer-Ring Expressway Construction Project in 2001. The construction has stopped caused by objections of Buddhist and environment protection organization during November 2001 and December 2003. The costs due to the construction delay is estimated about 5 hundred billion Korean Won.

Seoul Kangnam Circular Highway Project

This project is 35Km long Highway construction plan linking southern part of Seongsan Bridge to Kangnam Suseo Interchange. The construction has stopped caused by objection of Environmental groups and Korean Federation of Environmental Movement. Their objection was very strong and organized – they has argued the project by opening an official Project Objection Home Page.

The second Jayu-Ro Highway project

This project is a Highway project linking Un-Jeong district in Paju city and Seoul. The construction was delayed due to claim to change the alignment of the designed highway.

Bundang – Jukjeon Highway Project

This project is a Highway project linking Bundang in Seongnam city to Jukjeon district in Yongin city. The construction has delayed due to the objections of residents worrying about their residential environment distortions.

3. Causes of Conflict of Highway Construction

Projects in Korea

There may be several major causes of conflict of the highway construction projects in Korea: (1) Highway Construction Process in Korea; (2) Negative Impact of the Projects; (3) Process of the Projects; (4) NIMBY Claims; and (5) Lack of Regulations and Budgets.

Highway Construction Process in Korea

The figure 1 depicts the administrative process of highway construction process in Korea. As shown in the

figure, the public (citizen) is allowed to involve the project at the literally final stage of the project, not in the earlier stage of the project.

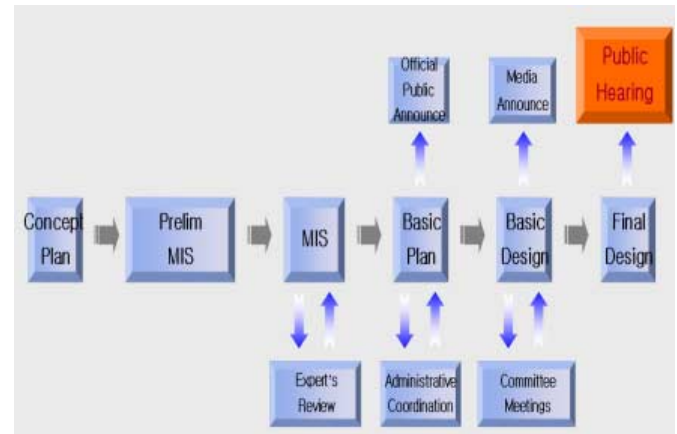


Figure 1: Highway Construction Process in Korea

Negative Impact of the Projects

There are also strong tendencies that public is worried about some negative impact of the project. Such concern include:

- Objections because of potentially making worse environment; and
- Disagreements about the effects of improving traffic condition.

Process of the Projects

The conflicts have also occurred due to exclusion of residents participation in the process of project development and decisions. In addition the one-way announcement without asking residents' opinion in the earlier stage before making a final decision on the project is another cause of the conflict of highway construction project in Korea.

In addition, the recent growing claims of NIMBY (Not In My Back Yard) also causes the conflict of highway construction project. Finally, lack of a regulation for residents' participation at the beginning of the project and lack of budget/funds to facilitate public involvement in the project are the sources of the conflict of highway construction project in Korea.

4. PI Initiative for Highway Constructions in Korea

In order to introduce PI process effectively and successfully, we propose a PI Initiative for Highway Constructions in Korea.

Goals of PI in Korea

We propose the goals of Public Involvement in Korea as

below:

- Accepting public opinion at the earlier stage of the project;
- Residents and stakeholders should be main group to promote highway construction project; and
- Administration department should work closely with residents and stakeholders.

Strategies of PI in Korea

The strategies for a successful and seamless introduction of Public Involvement process in Korea can be summarized as followings:

- Promote residents and stakeholders' interest about the project;
- WIN-WIN strategy through effective conversation and compromise;
- Save time and cost to avoid potential conflict in advance.
- Introduction of "Conflict Management Law"
- Enforce evaluation of conflict influence
- Organize "Committee of Conflict Management"
- Organize " National Conflict Management Center" and " Local Conflict Management Center"
- Provide an Enforcement Ordinance of Administrative Procedure Act for PI
- Positive acceptance citizens' opinion
- Develop effective PI techniques through collaborative efforts, professional conference, and sharing results of research on the subject.
- Provision of Project Information through Mail list, News letter, Homepage, Hot Line, Kiosk, Briefings, Simulation, Information center, Project-Brochure
- Exchange of public opinion through Public hearing, Presentation, Open House, Workshop, Small group meeting, Survey, Citizens Advice Bureau, Key figures, Group Interview and etc.
- Promotion of Public Participation through the event holding such as Game, Contest, Exhibition, Project-Fair, Symposium, Field Trip, Task Force etc.

5. Conclusions

In this paper, we have observed the growing social conflicts on the highway construction projects in Korea. We have also investigated the causes of those conflicts through the actual conflict cases we have experienced. In addition, we have studied public involvement (PI) process and experience in foreign countries. In order to introduce public involvement process effectively and successfully, we propose a PI Initiative for Highway Constructions in Korea. In summary, we recommend (1) **Establishment of preventing system of conflicts** to keep transparency and objectivity of project, progressive expansion of Public Involvement, and develop

an education and training program for PI professional, (2) **Establishment of post managing system of conflicts** to develop a method to adjust rationally between interest groups, (3) Development a "Korean PI Manual/Procedural Guide", (4) **Selection of Pilot PI Project** that could adapt PI to adjusting conflict which could happen, (5) **Establishment of a Long Term PI Improvement Plan** by learning the lessons from peer countries and peer projects and studying the best PI practices.

References

- PI Training Handbook, Japan Department of Transportation, 2004.
Public Involvement Techniques for Transportation Decision Making, US DOT FTA, FHWA, 2002.
A Study on the Management Plan for Resolving the Social Conflict with SOC Project: for the Introduction of PI, KOTI, 2004

リスクコミュニケーションの事例研究 手法に関する一考察

山梨大学大学院 医学工学総合教育部 持続社会形成専攻
修士課程 廣瀬幸裕、助教授 片谷教孝

1. はじめに

近年、環境問題に対する関心の高まりに対応するために、リスクコミュニケーションの必要性の認識が高まってきている。効果的なリスクコミュニケーションを実施する事は、リスクマネジメントを円滑に進めるためにも必要不可欠である。リスクコミュニケーションは、日本においても「有害化学物質管理」「迷惑施設建設等における合意形成場面」「食品安全」といった様々な場面で実施されている。しかし、未だに絶対的なリスクコミュニケーション手法の確立には至っておらず、更なるリスクコミュニケーション手法に関する研究の進展の必要性が高まっている。そこで、本研究の最終目的を「事例研究を通して、事例を評価し、『リスクコミュニケーションのあるべき姿』に関し、提言をまとめる」と設定した。

最終的な目的を達成するため、本研究ではまず、事例研究手法から検討を開始した。今回の報告では、事例研究のためのツールとして作成した「評価チェック

廣瀬幸裕、片谷教孝
山梨大学大学院医学工学総合教育部持続社会形成専攻
400-8510 山梨県甲府市武田 4-4-37
yukihiro@cersior.esi.yamanashi.ac.jp

シート」を中心に、事例研究手法についての一考察結果を述べる

2. 研究方法

最初に、事例を収集し、その整理・分析を行った。同時に「評価チェックシート」の作成を行った。続いて、2つの事例に関し詳細な調査を行った。ここでは、各事例の当事者に「評価チェックシート」を用い評価して頂いた。最後に、「評価チェックシート」の妥当性について考察した。

3. 評価チェックシート

「評価チェックシート」はリスクコミュニケーションの一連を評価する事をコンセプトとし、引用文献 1-8 に示した、各種機関から発行されているガイドライン、文献等から重要事項を抽出し作成した。「評価チェックシート」の構成は、リスクコミュニケーションを PDCA サイクルと捉え、全 15 の評価項目と、それに付随した評価点を設定した。各事例を 4 段階尺度 (1: 全くしていない、2: ややしていた、3: 大体していた 4: 良くしていた) で評価してもらう方法を採用した。また、調査はインタビュー方式を採用し、評価基準の一貫性が保持されるよう努めた。なお、評価対象主体は、「実施主体(国・自治体・企業)」「生活者」「各種メディア」「NGO・NPO」「専門家」とした。以下に評価項目を載せる。評価点に関しては、紙面の関係上、省略する。

□実施主体

- 1. 実施主体の体制の整備は十分だったか (P)
- 2. 方針・目標の設定は適切だったか (P)
- 3. リスクに関する継続的な情報収集は十分に行われていたか (P)
- 4. リスクコミュニケーションの相手の特定は適切だったか (P)
- 5. リスクに関する情報の準備は十分だったか (P)
- 6. コミュニケーション手法の選択・戦略は適切だったか (P)
- 7. 効果的なリスクコミュニケーション・リスクメッセージの作成が行われたか (D)
- 8. 環境 NGO・NPO、各種メディアとの連携は取れていたか (D)
- 9. リスクコミュニケーションの評価を適切に行ったか (C)
- 10. フィードバックを行ったか (A)

□生活者

- 11. 積極的だったか (PDCA)
- 12. 自己啓発に取り組んだか (PDCA)

□各種メディア

- 13. 情報は正確であったか (PDCA)

□NGO・NPO

- 14. 第 3 機関としてリスク情報の送信者と受信者の架け橋として機能したか (PDCA)

□専門家

- 15. 専門知識を実施主体・利害関係者に提供したか (PDCA)

4. 事例への適用例

「評価チェックシート」の有効性や問題点を確認するために、「狛江市ビン・缶リサイクルセンター建設問題」「東京都のリスクコミュニケーション活動」の 2 事例に適用した。以下、結果の一部を紹介する。

「狛江市ビン・缶リサイクルセンター建設問題」は、1991 年に行政がリサイクルセンターの建設を計画し、建設用地を選定した。しかし、建設用地が保育園に隣接しており、市民の反対に合い紛争となった。行政は計画を白紙撤回し、市民参加の下で再検討を行い、最終的に施設建設に至ったと言う事例である。本研究では、コンサルタントの A 氏、市民委員の B 氏、行政の担当者の C 氏に評価して頂いた。

表 1 に関して、C 氏は「目標がころころ変わってしまった」と述べており、その点を踏まえて低い評価となった。それを加味しても、本事例はリスクコミュニケーションの初期段階で、行政と市民との間に、「狛江のゴミは狛江で処理する」と言う、共通の『エンドポイント』が持たれていた事例だと言える。そして、それを避けるために「ゴミ基本計画」「施設建設」と合意が形成されていった。共通の『エンドポイント』が持たれた大きな要因として、利害関係者を目標・方針決定に参画させた点が挙げられる。

次に、東京都では「PRTR 法」「環境確保条例」の制定をきっかけに、2002 年からリスクコミュニケーション・パイロット事業が実施されている。ここでは、

	A氏				B氏				C氏			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
方針は明確だったか												
明確で実行可能な目標の設定が行われたか												
利害関係者を目標・方針決定に参画させたか												

表 1 「方針・目標の設定は適切だったか」の評価結果

	D社			
	1	2	3	4
適切なコミュニケーション手法を選択したか				
各手法のメリットとデメリットを理解していたか				
会合の日程は戦略的(全ての利害関係者が出席できるよう配慮したか等)であったか				
会合の人数は適切だったか(テーマや状況に応じた適切な人数としたか。かつ、相互に良好なコミュニケーションが保てる人数だったか)				
会場の設定は適切だったか(形式(円卓、シンポジウムなど)				

表 2 「コミュニケーション手法の選択・戦略は適切だったか」の評価結果

2002年当初から参加している、E社のリスクコミュニケーション担当者のF氏に評価をして頂いた。

F氏は、「化学物質を扱った事例で利害関係者にリスク情報が上手く伝わったケースは無く、『適切なコミュニケーション手法』は確立されていない」「様々な手法の提案は成されているが本当に、効果的なのかは明らかとなっていない」と述べていた。表3の結果は『現状のコミュニケーション手法の限界』を示していると考えられる。

5. 評価チェックシートに関する考察

今回紹介した事例への適用結果から、「評価チェックシート」をツールとした事例研究は、「一般論」と「現実」との比較、及び課題の抽出に有効であると言える。しかし、課題としては、「評価チェックシート」の妥当性の向上が挙げられる。そのためには、まず適用事例の蓄積が必要である。事例が蓄積されれば、定量的分析の基礎データとしての用途も考えられる。

もう1つの課題として、「評価チェックシート」の再検討が挙げられる。今回、評価対象を4つの主体としたが、事例への適用を通じて、「評価チェックシート」は、上記の理由から「実施主体」「専門家」の評価に適していると言えるが、「生活者」「各種メディア」「環境NGO・NPO」の評価には適さない面があると考えられる。理由は下記の通りである。(1)「生活者」の母数が大きいこと、母数の意思を反映する事が可能な評価方法の検討が必要である。(2)「各種メディア」がリスクコミュニケーションに与える影響として、「風評被害」などが考えられるが、そうした事例は複雑、かつ特殊であるため、現在の「評価チェックシート」では評価しきれない。それらを別個の要因として扱う事が可能な評価方法の検討が必要である。(3)「環境NGO・NPO」は「実施主体」として参加する場合と、「生活者」の一部として参加する場合が考えられるため、事例の性質に応じて変化させる必要がある。つまり、今回作成した「評価チェックシート」は、リスクコミュニケーションに積極的に参加していた、「顔の見える主体＝キーパーソン」を評価する場合は、有効なツールだと言える。それゆえ、各事例の特性によって「評価チェックシート」の構成を変える必要がある可能性も考えられる。

6. おわりに

本研究では、リスクコミュニケーションの事例研究のツールとして用いる「評価チェックシート」を作成した。作成した「評価チェックシート」を実際の事例に適用した結果から、ある程度の有効性は確認できたが、いくつかの課題も明らかとなった。今後は、それらの課題を解消するために、改良を加える必要がある。

引用文献

- 1) 社団法人全国廃棄物連合、産業廃棄物処理事業者のためのリスクコミュニケーション・マニュアル調査報告書、2003
- 2) OECD(環境省訳)、化学物質のリスク管理に向けたリスクコミュニケーションに関するOECDガイダンス文書、2002
- 3) 社団法人日本電気工業会、化学物質リスクコミュニケーションマニュアル(電気業界編)
- 4) 環境省、リスクコミュニケーション事例等調査、2001
- 5) 環境省、自治体のための化学物質に関するリスクコミュニケーションマニュアル、2002
- 6) 関沢純編、リスクコミュニケーションの最新動向を探る、化学工業日報社、2003
- 7) 米国有害物質・疫病登録所(ATSDR)(関沢純訳)、健康リスクコミュニケーションの原則と実際の手引き、リスクコミュニケーションの最新動向を探る pp273-pp316
- 8) 吉川肇子、リスク・コミュニケーション、福村書店、1999

MRI

三菱総合研究所パブリック・コミュニケーション研究チームでは、パブリック・コミュニケーション・モデルやステークホルダー分析、広報の効果分析、評価手法をもとに、全国規模の政策・施策から、地域規模に至るまで幅広く社会的合意形成を支援しています。

コミュニケーションを通じた 高質な社会システムの構築

主な業務実績:

- 公共政策・施策を中心とした合意形成、P I、複数主体間での意志決定の支援
- 公的主体、公共政策・施策の広報戦略策定、広報活動実施支援
- Web構築等、コミュニケーション・ツール作成支援

株式会社三菱総合研究所

政策科学システム研究部
パブリック・コミュニケーション研究チーム

Tel:03-3277-0707 E-mail:p-com@mri.co.jp

URL:http://sociosys.mri.co.jp/PCW/

電子自治体づくりに取り組む自治体の皆さまを **雑誌** **Webサイト** **カンファレンス** で応援します

雑誌

日経BP
ガバメントテクノロジー

- 季刊(3、6、9、12月)
- A4変型判 約150ページ
- 自治体・政府機関勤務者には、勤務先あて無料送付
(それ以外の方は1年7,600円/税込)

電子自治体に関する最新トレンドはもちろん、電子自治体サービスの企画・構築・運営にあたっての様々な課題を解決する実務情報をお届けします。先進自治体の取り組みの事例や調査データをもとに、比較・検証を加えて情報提供します。本誌独自の記事のほか、日経BP社発行のパソコン、IT関連専門誌の電子自治体関連の記事や、日経パソコン「e都市ランキング」などの調査を再録しますので、自治体関連の記事だけをまとめてご覧になれます。



Web

電子自治体ポータル

<http://govtech.nikkeibp.co.jp/>

日経BPガバメントテクノロジー誌が運営するWebサイト。毎週、コンテンツを更新しています。

日経BP
ガバメントテクノロジー・メール

- 週刊(毎週木曜日発行)

※どなたでも無料で登録できます。登録は、上の「電子自治体ポータル」サイトへ

カンファレンス/セミナー

都道府県CIOフォーラム
全国電子自治体会議

日経BP社は上記フォーラム/会議の事務局や運営を担当。それぞれ年2回程度開催しています。

雑誌購読に関するお問い合わせは——日経BP読者サービスセンターへ ☎(03)5696-1111 (平日9:00~17:00)

MRI

三菱総合研究所パブリック・コミュニケーション研究チームでは、パブリック・コミュニケーション・モデルやステークホルダー分析、広報の効果分析、評価手法をもとに、全国規模の政策・施策から、地域規模に至るまで幅広く社会的合意形成を支援しています。

コミュニケーションを通じた
高質な社会システムの構築

主な業務実績:

- 公共政策・施策を中心とした合意形成、P I、複数主体間での意志決定の支援
- 公的主体、公共政策・施策の広報戦略策定、広報活動実施支援
- Web構築等、コミュニケーション・ツール作成支援

株式会社三菱総合研究所

政策科学システム研究部
パブリック・コミュニケーション研究チーム

Tel:03-3277-0707 E-mail:p-com@mri.co.jp

URL:<http://sociosys.mri.co.jp/PCW/>



高知工科大学

21世紀COEプログラム
「社会マネジメント・システム」学の拠点形成

「“社会”をマネジメントする」とはということか

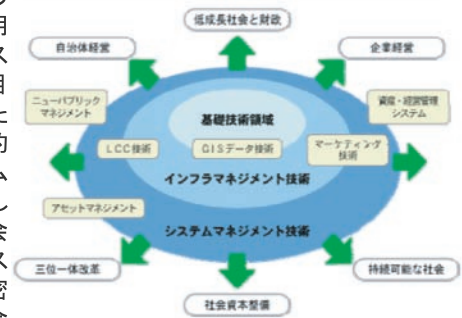
社会システム(社会を動かすシステム)は、社会が求める目標を達成するために必要な「プロセス」と「ルール」によって成り立っている。プロセスやルールのあり方がしっかりとしていなければ、よりよい社会を築くことはできないことになる。成熟社会を迎えた21世紀の日本。右肩上がりの経済成長に支えられた社会資本整備や社会サービスのあり方は、頭打ちとなっている。限られた財源と社会的資産をいかに効果的に活用し、心豊かな社会を構築・維持していくか、“未来マネジメント”は、今や緊急の課題となっているのだ。土木・建築工学や社会科学のさまざまな研究成果を“マネジメント”というキーワードでつなぎ、工学的視点から新たな学問分野「社会マネジメント・システム学」を創造すること。そして明日の社会づくりをマネジメントできる新たな人材を育てることが、今回、高知工科大学が進めるCOEプログラムの目的だ。

国、自治体から企業、地域まで、幅広い活用領域

社会マネジメント・システム学が対象とするのは、国や地方自治体など、いわゆる行政関係のシステムだけではない。企業経営、地域社会の活性化など、人が集まり、ある目的をもって活動するまとまり(=社会)があるところには、必ずシステムがあ

る。工学的手法プラス社会科学の研究成果を活用してそれらのシステムを分析し、目的を達成するための最も効率的な手法、システムのあり方を提言していくのが、社会マネジメント・システム学。社会と密接に関わり、社会を具体的に変えていけるパワーを持っていることが、この新しい学問の大きな魅力と言える。

「社会マネジメントシステム学」は、大学と社会的学問を結ぶ研究領域



高知工科大学 21世紀COEプログラム
社会マネジメントシステム・センター

〒782-8502 高知県香美郡土佐山田町宮ノ口185-C557
TEL 0887-57-2792/FAX 0887-57-2811

<http://www.kochi-tech.ac.jp/coe21/>