

TDMの受容問題における意思決定フレーム*

Decision Frame of TDM Acceptance*

藤井 聡**

By Satoshi FUJII**

1. 問題

交通問題を解消するための切り札的交通政策として交通需要マネジメント (TDM) が大きな注目を集める様になってから久しい。ところが, TDMがいかに公益の増進に適うものであったとしても, それを単なる“迷惑な政策”と認識する人々は少なくない。なぜなら誰も, 余分な料金を支払ったり自動車利用が規制されたりすることに対して抵抗感を抱くことは避けがたいからである。

ここで, TDM政策が強制的なものであるほど混雑解消や環境改善といった目標を効果的に達成しうる政策手段であることを考えれば, 皮肉にも, 効果的なTDMであればあるほどその導入が難しい一方で, 効果のほとんど望めないような“骨抜き”のようなTDMだけが社会に受け入れられる, ということとなってしまう。TDMの導入を通じて交通問題の解消・緩和を目指す立場にたつのなら, この「ジレンマ」を乗り越えることこそが, 最も重要な課題の一つであることは間違いない (藤井, 2003¹⁾)。

このジレンマを乗り越えるための議論を組み立てるにあたり, 認知心理学上の構成概念である「意思決定フレーム」(decision frame, Tversky & Kahneman, 1981²⁾) は, 重要な役割を担うものと期待される。意思決定フレームとは, 意思決定問題についての人々の主観的な解釈の仕方を意味する。例えば, 100ccのミルクが入った200cc入りのコップを半分のミルクが入ったコップと見なすか半部分が空のコップと見なすかは個々人の主観の問題であるし, 95%の成功率を誇る手術は5%の失敗のリスクを持つ手術と解釈することもできる。こうした状況の主観的解釈は, 視点を変えれば如何様にも変化しうるにも関わらず, ミルクを提供した人に対してお礼を言うか不満を表明するか, 手術を受けるか拒否するか, といった意思決定に大きな影響を及ぼしてしまう。

言うまでもなく, ジレンマ状況における意思決定も, こうした意思決定フレームの影響から免れることは出来ない。実際, これまでも社会的ジレンマでの意思決定フレームに関して研究が進められてきており, その中で, 社会的ジレンマ状況における意思決定フレームとして次の2つの意思決定フレームの存在が指摘されている

(Tenbrunsel & Messick, 1999³⁾)。

倫理的フレーム: いかなる行為を為すべきかという選択問題を倫理的問題 (ethical matter) と捉え, 何が正しいか, という善悪の視点で判断する。

取引フレーム: いかなる行為を為すべきかという選択問題を取引問題 (business matter) と捉え, 何が得なのか, という損得の視点で判断する。

社会的ジレンマが, 個人利益の最大化行為 (i.e. 非協力行動 *defection*) と公共利益の最大化行為 (i.e. 協力行動 *cooperation*) が乖離している状況である以上, 取引フレームで状況を把握する人々は非協力行動を行う一方, 倫理的フレームで状況を把握する人々は協力行動を行うこととなる。それ故, 社会的ジレンマは, 人々の意思決定フレームが取引フレームから倫理的フレームへと変化することによって, 解消される。

先述のTDMの受容問題との関連で述べるなら, TDMを倫理的フレームで捉える人々は, TDMが正しい政策なのか否か, という判断基準で賛否意見を形成する。そして, TDMが正しいか否かの判断は, そのTDMが社会全体の利益, あるいは, 社会的厚生を増進する政策なのか, あるいは, 分配的にも手続き的にも公正な政策なのか, という公正や正義の観点に基づいてなされる。一方, 取引フレームで捉える人々は, TDMが自分にどれだけの利益や不利益をもたらすのか, という判断基準で賛否意識を形成する。本研究は, TDMの社会的な受容問題を考えるにあたり, この様な意思決定フレームの問題に着目する。そして, 人々の意思決定フレームが取引フレームから倫理的フレームへと変化する条件を探ることを目的とする。この目的の下, 以下の理論仮説を措定する^[1]。

理論仮説: TDM施策の賛否の質問文において, そのTDM施策を実施する公的理由の文言が一言含まれているだけで, 人々の意思決定フレームは取引フレームから倫理的フレームへと変化する。

*キーワード: TDM, 意識調査分析, 公共受容

**博士(工学), 東京工業大学大学院理工学研究科土木工学専攻

(〒152-8552 東京都目黒区大岡山2-12-1,

Tel & Fax : 03-5734-2590fujii@plan.cv.titech.ac.jp)

表1 実験条件

実験条件	TDMの目的の説明語句	ロードプライシング	ナンバープレート規制	流入規制
条件1	なし	100円	10日に一回	午前中
条件2	なし	500円	5日に一回	昼間
条件3	なし	1000円	2日に一回	終日
条件4	有り	100円	10日に一回	午前中
条件5	有り	500円	5日に一回	昼間
条件6	有り	1000円	2日に一回	終日

表2 心理指標測定の設定問における目的の説明語句の有無の相違(100円のロードプライシングの場合)

(受容意識 の設問文の場合) もしも、「 <u>混雑や環境の問題の緩和のためのロードプライシング</u> 」についての住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか、反対すると思いますか？
(受容意識 の設問文の場合) この「 <u>混雑や環境の問題の緩和のための</u> 、1000円のロードプライシング」は、交通政策として「正しい交通政策」あるいは「公正な交通政策」だと思いませんか？
(受容意識 の設問文の場合) この「 <u>混雑や環境の問題の緩和のための</u> 、1000円のロードプライシング」が導入されれば、「あなたの運転の自由が妨げられる」と思いませんか？
「目的の説明語句あり」の条件では上記文章を使用。 「目的の説明語句なし」の条件では、上記文章中の下線部を削除した文章を使用。

2. 方法

本研究では、上記仮説を検証するために、人口規模(200万規模 vs. 100万規模 vs. 50万規模)と自動車依存傾向(公共交通やや有意 vs. 自動車利用優位)の双方を勘案しつつ、各カテゴリー^[2]について1都市ずつ、合計6都市(横浜市, 名古屋市, 広島市, 仙台市, 岡山市, 金沢市)を選定し、その上で各市の居住者の計1500名(各都市350名ずつ)を対象に、個別訪問による面接形式で調査を行った。被験者の属性は、男性773名(51.5%), 女性727名(48.5%), そして、30歳未満442名(29.5%), 30歳以上60歳未満745名(49.7%), 60歳以上331名(20.7%)であった。この調査では、ロードプライシング(RP), ナンバープレート規制(NP), 流入規制(CR)の3つのTDM施策のそれぞれについていくつかの条件を設け、それぞれの条件についての賛否意識を尋ねた。なお、いずれの施策についても各都市ごとに具体的な規制地域を想定し、被験者に具体的な地図を面接において提示した。なお、面接方式の調査としたのは具体的な地図提示や、TDMの施策説明において、より深い理解を得るためであった。また、調査員による回答の差異を防ぐために、質問に対する回答はいずれも質問紙に記入する形式をとり、調査員はその解答紙への記入方法の説明などを行う

こととした。

実験条件としては、各TDM施策の規制の強度、ならびにTDMの目的についての簡単な記述の有無を設定し、表1に示した合計6つの条件を設定した。なお、一人の被験者について提示される実験条件は1つ限りであり、被験者を無作為にこれらの6条件に割り付けた。また、説明語句の有無の条件は、表2に示したように、設問文中に、「環境と混雑の問題の緩和のための」という一言が施策名称の前に含まれるか否かという条件である。

さて、この調査では環境意識や交通問題に対する意識等の質問を訪問による個別面接方式で質問しているが、本研究では上記3TDM施策のそれぞれに対する以下の尺度⁴⁾を用いて上記仮説の検証を図る。

- ・受容意識: 「住民投票があったとしたら、あなたは賛成すると思いますか」に対して「絶対に反対と思う」を1「絶対に賛成と思う」を7とする七件法で測定
- ・公正感: 「正しい交通政策、あるいは、公正な交通政策だと思いませんか」に対して「全く正しくない」を1「全く正しい」を7とする七件法で測定、
- ・自由侵害感: 「あなたの運転の自由が妨げられると思いますか？」に対して「全くそう思わない」を1「全くそう思う」を7とする七件法で測定)

なお、調査票では、上の様に受容意識、公正感、自由侵害感の順番で回答を求めた。

ここで、TDMの賛否意識の形成過程において、公正感とは“倫理的判断”を反映する一方で、自由侵害感とは“利己的判断”を反映するものであることが指摘されている⁵⁾。それ故、倫理的フレームでTDM施策を解釈する場合には、取引問題としてTDM施策を解釈する場合よりも、公正感が高く、自由侵害感が低くなることが予想される。

さらに、公正感と自由侵害感はTDMの受容意識に影響を及ぼす要因であることも繰り返し確認されている⁴⁾⁵⁾⁶⁾⁷⁾。ここで、意思決定フレームの変化は、意思決定時の諸要因に対する焦点の当て方の変化に対応する、という意思決定フレームに関する認知的な焦点化仮説⁸⁾に基づけば、倫理的フレームで賛否の判断を行う場合には、取引フレームで判断を行う場合に比べて公正感により大きな焦点が当てられ、その結果、公正感が受容意識に及ぼす影響が大きくなることが予想される。また、それと同時に、自由侵害感に対する意思決定上の注意が低減し、その結果、自由侵害感が受容意識に及ぼす効果が小さくなることも予想される。

ここで、上述の意思決定フレームに関する仮説と以上の議論に基づいて、「TDM施策を実施する公的理由の文言が含まれている」ことが、公正感と自由侵害感、ならびに、受容意識に及ぼす影響を検討すると、以下の検証可能な仮説が演繹されることとなる。

「TDM施策の賛否判断のための質問文において，そのTDM施策を実施する公的理由の文言が一言含まれているだけで，人々は取引フレームよりも倫理的フレームを採用する傾向が向上する．その帰結として，TDMの公正感が向上するとともに，自由侵害感が低下する（仮説1）．それと同時に，公正感が受容意識に及ぼす影響が強くなる一方で，自由侵害感の影響は小さくなる（仮説2）．これらを通じて，最終的に受容意識が向上する（仮説3）．」

本研究では，以上の3つの仮説を統計的に検定することを通じて，意思決定フレームと公的理由説明との関連についての理論仮説の検証を試みる．

3. 結果

表3に，実験条件別・TDM 施策別の賛否意識，公正感，自由侵害知覚の平均と標準偏差を示す．あわせて，各尺度について，TDM 施策別に行った2（説明語句有り vs.なし）×3（規制強度；高 vs.中 vs.低）の分散分析結果を示す．

(1) 仮説1

まず，公正知覚に着目すると，いずれの施策，規制強度においても，（一つの例外[CRの低規制強度時を除いて）説明語句がある条件の方が，無い条件よりも高い水準となっている．分散分析より，ロードプライシングについては有意差が見られなかったが，ナンバープレート規制，流入規制については，説明語句の有無の主効果が有意となった．

自由侵害感に着目すると，いずれの施策，規制強度においても，説明語句がある条件の方が無い条件よりも低い水準となっていることが分かる．分散分析結果からは，流入規制においては説明語句の主効果の存在傾向が（ $p = 10.4\%$ ），また，ナンバープレート規制，ロードプライシングにおいても少なくとも10%の有意水準で有意であったことが分かる．

以上は仮説1に一致して，TDM 実施の公的理由を説明語句が一言含まれるだけで，人々はそのTDM 施策を大して自由を侵害するような施策でなく，しかも公正な施策である，と認識する傾向が向上することを示唆している．しかし，ロードプライシングの場合には，そうした有意な効果は見られなかった．

(2) 仮説2

次に，仮説2を検定するために，TDM 施策別，公的
理由説明語句の有無別に，受容意識を従属変数として公

表3 実験条件別の各TDM 施策に対する賛否意識/公正感/自由侵害知覚の平均(M)，標準偏差(SD)と分散分析結果（分散分析の見方は表下の「注」参照）

	公的理由説明語句なし			公的理由説明語句あり		
	低 規制	中 規制	高 規制	低 規制	中 規制	高 規制
公正知覚						
ロードプライシング (RP)						
M	3.38	3.15	2.91	3.34	3.21	3.00
(SD)	(1.62)	(1.54)	(1.49)	(1.44)	(1.50)	(1.61)
	(0.22, .641)		(8.76, <.001)***		(0.25, .778)	
ナンバープレート規制 (NP)						
M	3.24	3.13	3.10	3.30	3.41	3.30
(SD)	(1.62)	(1.68)	(1.57)	(1.57)	(1.63)	(1.59)
	(4.74, .030)**		(0.33, .718)		(0.55, .579)	
流入規制 (CR)						
M	3.24	2.96	2.70	3.20	3.07	3.11
(SD)	(1.71)	(1.70)	(1.60)	(1.57)	(1.70)	(1.62)
	(3.64, .056)**		(4.64, .010)***		(2.46, .086)	
自由侵害感						
ロードプライシング (RP)						
M	4.58	4.65	4.90	4.38	4.50	4.74
(SD)	(1.90)	(1.89)	(1.89)	(1.79)	(1.93)	(1.95)
	(3.05, .081)*		(4.18, .016)**		(0.02, .982)	
ナンバープレート規制 (NP)						
M	4.73	4.82	4.88	4.56	4.56	4.64
(SD)	(1.93)	(1.97)	(1.92)	(2.00)	(1.99)	(2.01)
	(4.72, .030)**		(0.47, .625)		(0.09, .915)	
流入規制 (CR)						
M	4.45	4.83	5.10	4.35	4.71	4.81
(SD)	(2.03)	(2.09)	(1.89)	(2.04)	(2.06)	(1.98)
	(2.64, .104)		(9.81, <.000)***		(0.33, .722)	
賛否意識						
ロードプライシング (RP)						
M	3.10	2.86	2.58	3.18	2.96	2.75
(SD)	(1.96)	(1.83)	(1.76)	(1.80)	(1.76)	(1.77)
	(1.47, .226)		(8.73, <.001)***		(0.09, .911)	
ナンバープレート規制 (NP)						
M	2.96	2.79	2.87	3.25	3.22	3.28
(SD)	(1.81)	(1.82)	(1.75)	(1.86)	(1.85)	(1.92)
	(16.35, <.001)***		(0.44, .644)		(0.17, .841)	
流入規制 (CR)						
M	2.77	2.48	2.41	2.79	2.69	2.67
(SD)	(1.59)	(1.49)	(1.46)	(1.50)	(1.44)	(1.53)
	(4.37, .037)**		(3.65, .026)**		(0.93, .394)	

【注：分散分析結果の見方】

・分散分析結果は表中の□の中に記載されており，それぞれ，
 □(説明語句主効果)(規制強度主効果)(交互作用)
 を意味している．また，()の中の数値は，
 (F値，p値)
 を意味している．
 ・F値の自由度は，説明語句は[1, 1490]，規制強度は[2, 1490]，交互作用は[1, 1490]である．
 ・アスタリスクは以下を意味している．
 *： $p < .10$ ，**： $p < .05$ ，*** $p < .01$ ，****： $p < .001$

表4 TDM 施策別 (RP = ロードプライシング, NP = ナンバープレート別, CR = 流入規制) の受容意識についての重回帰分析結果と、公的理由の説明の有無による公正感と自由侵害感の効果の差異に関する t 検定結果

		重回帰分析の推定結果						公的理由説明の有無によるβの相違とそのt検定		
		公的理由説明語句なし		公的理由説明語句あり		適合度とR ² サンプル数n				
		β	t	β	t	R ²	n	βの差	t	p
RP	公正感	0.57	18.94	0.62	21.23	0.40	747	0.05	1.15	0.12
	自由侵害感	-0.16	-5.23	-0.12	-4.10	0.44	748	0.04	0.91	0.18
NP	公正感	0.58	19.90	0.59	19.80	0.68	745	0.01	0.19	0.42
	自由侵害感	-0.21	-7.21	-0.16	-5.30	0.65	746	0.05	1.26	0.10
CR	公正感	0.58	20.68	0.67	23.64	0.49	747	0.09	2.21	0.01
	自由侵害感	-0.23	-8.30	-0.09	-3.04	0.50	745	0.15	3.69	<.001

β:標準化係数

公正感と自由侵害感を独立変数とした重回帰分析を行った結果を表4に示す。また、合わせて、公的理由説明語句の有無による、公正感と自由侵害感の標準化係数の差異のt検定結果も示す。

まず、いずれのTDM施策においても、受容意識に対して公正感が有意に正の、自由侵害感が有意に負の影響を与えていることが分かる。また、標準化係数βより、いずれの施策においても公正感の方が自由侵害感よりも大きな効果を持っていることも示されている。これらの結果は、受容意識についてのこれまでの研究⁴⁾⁵⁾⁶⁾⁷⁾に一致するものであり、TDM施策などの強制的政策の受容意識においては、倫理的な視点からの公正判断の影響が支配的であることを示している。

さて、公的理由の説明語句の有無の効果に着目すると、公的理由説明語句がある条件の方が、公正感の標準化係数の絶対値が大きい (i.e. 公正感の効果が大きい) 一方、自由侵害感の標準化係数の絶対値は小さかった (i.e. 自由侵害感の効果が小さい)。この結果は仮説2に一致している。また、公的理由の説明語句の有無の効果についてのt検定結果より、ロードプライシングにおいては有意差は見られなかったが、ナンバープレート規制においては自由侵害感の効果の変化に10%の有意水準で有意差が見られた。そして、流入規制については、公正感の効果と自由侵害感の効果の変化に有意差が見られた。この結果は、少なくとも、流入規制とナンバープレート規制については、公的理由の説明語句が質問文に含まれることで公正感と自由侵害感に対する焦点化の程度が有意に変化することを示唆しており、仮説2を支持している。ただし、ロードプライシングについては、その変化は有意には届かなかった。

(3) 仮説3

最後に、仮説3を検定するために、表3の受容意識に着目すると、公的理由の説明語句がある条件の方が、いずれのTDM施策と規制強度においても受容意識が高いことが分かる。分散分析より、公的理由説明語句の有無

の効果は、ナンバープレート規制、流入規制のそれぞれにおいて有意であったが、ロードプライシングについては、有意な効果は見られなかった。

4. 考察

(1) 結果の概要

本研究では、「環境と混雑のための」というTDMの理由をイメージさせる語句を、設問中に一言ずつ用いるだけで、人々が「取引フレーム」よりはむしろ「倫理的フレーム」を採用するようになり、それによって、TDMは公正な政策である一方、自由を侵害する様な施策ではないという認識が促進される (仮説1) と共に、自由侵害感よりもむしろ公正感を重視してTDMの賛否意識を形成する傾向が助長され (仮説2)、それによって、TDMの受容意識が向上する (仮説3)、という仮説を掲げた。そして、住民を対象とした面接調査を行い、仮説検定を行ったところ、検討対象としたいずれのTDM施策についても、上記の三仮説を支持する方向の効果が見られた。そして、ロードプライシングについては、有意な検定結果は得られなかったが、ナンバープレート規制と流入規制についてはこれら3仮説をいずれも支持する統計的有意な結果が得られた。

(2) ロードプライシング

ここで、ロードプライシングにおいて仮説的に予想した効果が統計的には認められなかった、という結果が意味するのは、ロードプライシングでは「一言の説明語句の挿入」では倫理的フレームを活性化するには不十分であった、ということの意味するものと解釈できよう。これはそもそも経済学から演繹されたロードプライシングには、金銭を媒介とした「取引」を行うという発想がその基本思想に内在化されているためであるのかも知れない。ロードプライシングの社会的受容を考えるのなら、いかにすれば人々が「取引」という経済学上の基本論理を乗り越えて、意思決定フレームが倫理的フレームへと

転換し得るのか、という条件を探ることが必要となろう。

(3) 政策的含意

繰り返すが、ロードプライシングにおいては有意には届かなかったものの、数値の上では仮説を支持する方向の効果が確認された。そして、ナンバープレート規制と流入規制においては仮説を支持する検定結果が得られた。すなわち、例えば流入規制なら、「流入規制に賛成ですか反対ですか？」と尋ねるのではなく「混雑や環境の問題のための流入規制に賛成ですか反対ですか？」と尋ねることで、倫理的フレームが活性化される可能性が示された。このことは、コミュニケーションにおいて、「一言の効果」は看過できない重大な意味を持ちうることを意味している。だからこそ、TDM に関わるホームページやパンフレットなどの文言、あるいは、説明会やマスコミ発表などの局面においては、取引的フレームよりはむしろ倫理的フレームを活性化する方向の言葉を慎重に選択することが求められていると言えよう。

そのためにもっとも効果的な方法は、おそらくは、TDM に関わる行政官や専門家一人一人が、実際に、TDM を取引的フレームではなく、倫理的フレームで捉えることに他ならないだろう(藤井, 2003¹⁾, 10 章参照)。行政官や専門家側が TDM を取引的フレームで解釈している以上、説明会等で TDM が単なる取引的な施策であるという印象を導きえる言葉を選ぶことは避けがたいだろう。例えば、「サービス」「購入」「消費」「消費者」等の言葉は、いずれも取引的問題を記述するために使用される言葉であり、それらを用いれば、ロードプライシングなら「料金をお支払い頂ければ都心部への自動車流入サービスを自由にご享受頂けます」等という表現をしてしまうかも知れない。そうした言葉や表現は、人々が TDM を取引的フレームで捉えてしまう傾向を助長し、人々の反対傾向を促進してしまうこととなるかもしれない。しかし、もしも行政官や専門家側が TDM を倫理的フレームで捉えているのなら、それらの言葉ではなく、公的問題の存在とその解消に関わる文言(例えば、本実験で用いた「環境と混雑のための」等の文言)が用いられ、それによって人々が TDM を倫理的なフレームで捉える傾向を促進することが期待できるのである。すなわち、行政側・専門家側が「倫理的な観点から正当化する正しい施策に違いない」と考えている時³⁾においてのみ、TDM は、人々の自由を侵害する施策であるにも関わらず、公共が受け入れる可能性が開けるのである。この可能性こそ、本データから推察される政策的な含意なのである。

謝辞

本研究は(財)国際交通安全学会研究委員会「規制的手法を中

核とした TDM に関する調査研究」で得られたデータを取りまとめたものである。調査の計画、実施、分析に至るまで、委員会メンバーから様々な貴重なご示唆を頂いた。ここに記して深謝の意を表します。

脚注

- [1] 無論、TDM が必要とされる公的理由が万人に広く知れ渡っているのなら、この理論仮説は成立しえないだろう。しかし、少なくとも 21 世紀初頭の現時点に置いては、多くの TDM 施策の考え方は十分に人々に広まっているわけではなく、それ故、公的理由の文言が一言あるか無いかは、一定の心理的效果を持ちうるものと考えられる。本研究では、その効果が、上記理論仮説の様な意思決定フレームの変化を導くようなものであると考えるのである。
- [2] 公共交通がやや有意な都市が自動車に優越している都市か、という区分のそれぞれについて、人口 200 万人以上の政令指定都市(横浜市と名古屋市)、人口 100 万人程度の政令指定都市(広島市と仙台市)、人口 50 万人程度の地方中核都市(岡山市と金沢市)を一つずつ選定した。
- [3] 無論、一点の曇りもなく倫理的に完璧に正しい施策などあり得ない。なぜなら、将来は不確実性に充ち満ちており、その不確実性に全て対処できるような完璧な施策など考えられないからである。そうした不確実性に思いが及んだ時、当該交通施策が公正な施策であるという信念が揺らぐこともあり得るだろう。そうした時こそ、本研究の知見を思い起こして頂きたい。担当者の信念が揺らげば、自らの言葉にその揺らぎがあらわれ、知らず知らずのうちに人々が倫理的フレームで考える傾向性を低減させることとなるかも知れない。しかしながら、もし仮に、TDM が公益増進のために効果的である可能性が十分にあるのなら、「公益増進のために効果的だという可能性が十分にある」という事を根拠に、当該施策の倫理的な観点からの正当性を信ずることはできるのではなからうか。そうした信念さえあるなら、本稿の最後に主張するように、人々の自由を侵害するであろうにも関わらず公共から受け入れられる可能性が開けるであろう、というのが本稿の実証的知見の政策的な含意なのである。

参考文献

- 1) 藤井 聡: 社会的ジレンマの処方箋: 都市・交通・環境問題の心理学, ナカニシヤ出版, 2003。
- 2) Tversky, A., & Kahneman, D. (1981) The framing of decisions and the psychology of choice. *Science*, **211**, 453-458.
- 3) Tenbrunsel, A.T. and Messick, D.M: Sanctioning systems, decision frames, and cooperation, *Administrative Science Quarterly*, **44** (4), pp. 684-707, 1999.
- 4) Jakobsson, C., Fujii, S. and Gärling, T. (2000) Determinants of private car users' acceptance of road pricing, *Transport Policy*, **7**(2), pp 153-158.
- 5) 藤井 聡, Gärling, T., Jakobsson, C.: ロードプライシングの社会的受容と環境意識: 社会的ジレンマにおける心理的方略の可能性, 土木計画学研究・論文集, 18 (4), pp. 773-778, 2001.
- 6) Bamberg, S.: Determinants of peoples' acceptability of pricing measures: Replication and extension of a causal model, presented at *Acceptability of Transport Pricing Strategies*, Dresden, 2002.
- 7) Fujii, S., Gärling, T., Jakobsson, C. and Jou, R.C.: Fairness and infringement on freedom as determinants of private car users'

acceptance of road pricing, presented at *European Transport Conference*, 2003.

デルによるフレーミング効果の計量分析 - ，行動計量学,28(1), pp. 9-17, 2001.

8) 藤井 聡，竹村和久：リスク態度と注意 - 状況依存焦点モ

TDMの受容問題における意思決定フレーム

藤井 聡

本論文では，人々がTDMの賛否判断を行う際の意思決定フレームには，倫理的フレームと取引的フレームの二種類があるものと仮定し，かつ，TDMの賛否判断についての質問にTDMの公的説明の文言が含まれていれば，倫理的フレームによって賛否判断を行う傾向が増進するという仮説を立てた．仮説検証のために，日本国内6都市の居住者の計1500名を対象に，個別面接形式でロードプライシングや流入規制，ナンバープレート規制の3TDMに対する受容意識の調査を行い，仮説検証を行ったところ，本研究の仮説が支持された．

Decision Frame of TDM Acceptance

By Satoshi FUJII

It was hypothesized that tendency to adopt *ethical frame* rather than *business frame* in a decision making between accept TDM or not increases when questions for the acceptance includes words to explain public objectives. This hypothesis was supported by data of acceptance of road pricing, number plate scheme and car restriction zone obtained from 1500 residents in 6 cities.
