

TDM の実現と社会的信頼

TDM を巡る公益と私益のジレンマ

ロードプライシングや都心部流入規制に代表されるように、交通需要マネジメント（以下、TDM）は、一人一人の“負担”を強いることで、混雑や環境問題といったマクロな問題の解消を図る政策である。換言するなら、TDM とは、一人一人の私的な便益（私益）は低下してしまうものの、それによって、社会全体の便益（公益）の向上を期待する交通政策、あるいは、一人一人の“身銭”を少しずつきってもらうことによって世の中の問題の解消を期待する交通政策、と言える。

たとえば、ロードプライシングを実施すれば、自動車交通量は削減し、交通混雑は解消し、公共交通としてのバスのサービス水準が向上するとともに、地球温暖化ガスは削減される。そして、プライシングより得られた財源は、交通システム改善や環境対策にあてることができる。こう考えれば、ロードプライシングは、公益の大幅な増進が期待できる素晴らしいアイデアのように思える。実際、経済学では“first best”（最善の策）といわれているとともに、現実の世界中の数多くの都市においてもその導入が検討されている。

ところが、実際にロードプライシングが導入された都市は、オスロやシンガポールといったごく一部の都市に限られている。これは、行政の政策の一つとしてのロードプライシング実施に、政治的な合意が取れないからである。

いうまでもなく、万人が“得”をするような政策（あるいは、少なくとも一部の人が得をする一方で誰もが損をしない、経済学でいうところの“パレート改善”をもたらす政策）なら、誰もそれに反対しないだろう。ところが、ロードプライシングは、そういった万人が“得”をするような政策とはみなされない。なぜなら、今まで無料で自動車を利用してきた人々にとっては、ロードプライシングが実施された日から突然、自動車利用が有料となってしまう、経済的な負担が増加してしまうのである。そして、経済的負担を回避するためには、自動車以外の交通手段で移動せざるを得なくなったり、行こうと思っていた目的地を変更して別の目的地に移動することを余儀なくされるからである。すなわち、ロードプライシングは公共の観点からみれば、公共の利益の増進をもたらす素晴らしい解決策であったとしても、一人一人の自動車利用者にとってみれば

ば私的利益の低下をもたらす迷惑な交通政策にしか過ぎないのである。そして、それが故に、人々はその実施に反対し、ロードプライシングが実現されない。これが、今現在、世界中の各都市で生じているロードプライシングをめぐる状況である。

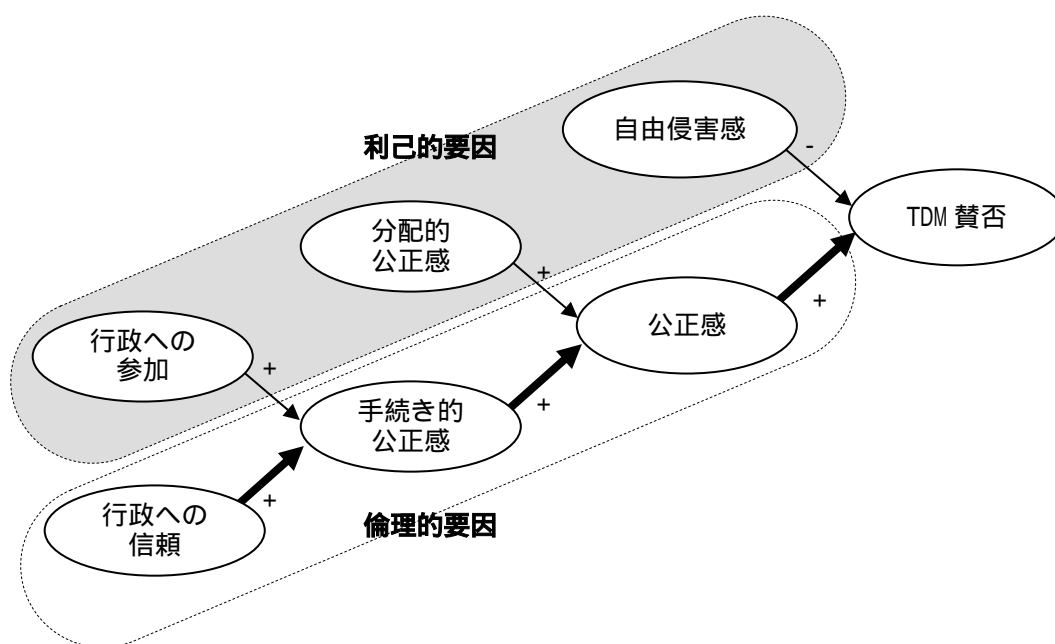
同様の状況が、都心部の流入規制の導入問題にしる、HOV レーンの導入問題にしる、さまざまな都市で見受けられるものであろう。たとえば、自動車で都心部に自動車で訪れる人々には、公共交通手段で都心部に訪れるのでもなく、また、自動車で他の目的地に訪れるのでもなく、都心部に自動車で訪れる理由をもっているからこそ、都心部に自動車で訪れているのである。その理由は、例えば、便利であるとか荷物が多いとか、途中まで送迎に利用しているといった様々であろうが、いずれにしても、わざわざ混雑の激しい都心部に自動車で訪れるには、それなりの理由をもっている。だからこそ、流入規制によって仮に都心部の環境が改善されることが分かっていたとしても、都心部に自動車で訪れている人々にとっては、流入規制は単なる迷惑な政策にしか過ぎない。同様に、一人で自動車を利用しているドライバーは、複数ではなく一人で自動車を利用する理由をもっているものであり、だからこそ、HOV レーンの導入は迷惑な交通政策とみなされてしまう。

TDM に対する反対は、その TDM 政策が強制的なものであればある程、強いものとなるだろう。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。現代の交通問題とそれに起因する環境問題をはじめとする様々な社会問題の解決を真に目指すのなら、このジレンマを乗り越えることこそが必要とされているのである。

自由侵害感と公正感

一般に、TDM の様な強制的な政策に対する人々の賛否意識には、二つの心理要因が重要な役割を演ずることが知られている (Baron & Juney, 1993)。自由侵害感 (infringement on freedom) と公正感 (fairness) である (図 1)。TDM の実施によって自らの自由が侵害されると認識する傾向が強い程 TDM に反対する傾向が強まる一方で、その政策が公正なものであると強く認識するほど賛成傾向が強まる。例えば、ロードプライシングの場合には、自動車利用者は二つの種類

の自由を剥奪されると考える可能性がある。料金を払って自動車利用をそのまま続ける場合には、無料で自動車を利用する自由を抑制されたと認識する可能性がある。一方で、料金の支払いを避けるために自動車利用を取りやめる場合には、移動の自由が抑制されたと認識する可能性がある。そして、流入規制やナンバープレート制の場合には、自動車で移動する自由が直接的に剥奪されたと認識する可能性がある。こうした自由侵害感が、TDM の受容意識を著しく低下させてしまうのである。



注：線の太さは一般的な影響力の強さを意味する

図1 TDM の賛成意識の心理要因

ところが、例えば自由（あるいは、権利）が著しく侵害され、利便性が低下し、経済的負担が増加したとしても、その政策が“公正”（fair）なものであると認識するならば、人々は自由侵害感乗り越えて、その政策に賛成するかも知れない。ここに“公正”とは、換言するならば、読んで字のごとく“公に正しい”ことを意味するものであり、自由侵害感が損得感情に根ざした利己的判断に関わるものである一方で、公正感“正しいか正しくないか”という、倫理的判断、あるいは、道徳的判断に関わるものである。

例えば、ロードプライシングの賛否意識についての、スウェーデン、台湾、そして日本の国際比較研究からは、いずれに国においても、自由侵害感と公正感が賛否意識についての有意な心理要因であることが示されている（Fujii et al., 2003）。また、国内においても、ロードプライシング、ナンバープレート制、流入規制のいずれの TDM 政策についても、この両者が有意であった

ことが確認されている（藤井 et al., 2001; 藤井, 2003）。

これらの実証分析がいずれも一貫して示している特筆すべき結果は、自由侵害感よりも公正感の方が大きな影響力を持つ、というものである。このことは、TDM がいかに人々の自由を侵害し、私的な利益を損なうものであったとしても、それが公に正しいとの大義名分についての賛同が得られるならば、TDM は社会的に受容される可能性は十二分に存在することを意味している。このような公正感の重要性は、TDM の賛否意識に限ったものではなく、様々な行政施策に対する賛否意識についての政治心理分析からも繰り返し指摘されているものである（c.f. Lind & Tyler, 1988）。人々は、損得勘定のみで動く利己的な存在なのでは決してなく、公正さと正義を重視する倫理的な存在なのである。

もしも、交通問題の解消のために、TDM の実施を心から願うとするならば、まずは、人々が利己的な存在なのではなく、倫理的な存在であるとの認識を持つところから出発しなければならない。万一、行政側が人々の倫理性を信頼しなければ、合意形成策として行政側が思いつくものは、いかに人々の自由侵害感を低下させるか、いかにして人々の自由侵害感を他のインセンティブで緩和するか、といった姑息なものに終始しかねないだろう。先に論じたように、TDM とは原理的に人々の利益を損ない、何らかの形で人々の自由を侵害することを通じて交通問題の解消を図るものなのであり、いかに取り繕おうとも、その本質を隠し通すことはできない。だとするならば、人々の自由侵害感のみに着目して、効果的な TDM 政策の実現を目指すのには、自ずと限界が存在する。効果的な TDM 政策の実現を目指すのなら、その TDM 政策の公正さを人々の倫理的判断に委ね、“公正なものである”との評価を得ることを目指さなければならない。行政側からの一般の人々の倫理性に対する信頼なくして、TDM の合意形成などあり得ない。

分配的公正

以上に論じたように、TDM の社会的な受容を考える上で、最も中心的な論点は、

「人々は、どのような TDM 政策を公正と判断するのか？」

というものである。このような人々の公正感についての問いは、社会心理学における公正研究で長年検討されてきたものである（c.f. Lind & Tyler, 1988）。その研究の中で、“公正さ”は、分配的公正（distributive fairness）と手続き的公正（procedural fairness）とに大別されてきた。ここではまず、前者の分配的公正について述べ、次節にて手続き的公正について述べることにする。

分配的公正とは、特定の資源を分配する時の公正さである。その判断の基準には、いくつかの代表的なものがあり、例えば、全員に等量ずつ分配することを公正（公平）とみなす“平等さ”（equality）、その資源を獲得するための努力の量に応じて分配することを公正（公平）とみなす“衡平さ”（equity）、その資源を欲する必要性の強度に応じて分配することを公正（公平）とみなす“必要”（need）などが代表的な分配的公正さの基準である。平等、衡平、必要といった異なる分配的公正の基準は、時と場合によって使い分けられる。例えば、ビジネスの局面では、貢献に応じて分配する成果主義的な“衡平”が正しいと判断されるが、友人同士の集団では誰がどれだけ貢献したかを考えずに“平等”に分配することが正しいと判断されたりする。また、福祉の問題を考える場合などには、各人の必要さに応じて分配することが正しいと判断される場合もある。

さて、TDM において分配的公正が議論される局面としては、特定の地域にロードプライシングや流入規制やナンバープレート制等が実施された場合が考えられる。これらの強制的な政策が特定の地域に限られていれば、その地域で自動車を利用する人々は規制の対象となるものの、それ以外の地域で自動車を利用する人々は規制の対象とはならず、人々が不公平感を感じる可能性がある。さらには、ロードプライシングの場合には、所得の格差のために、特定の高所得者にはほとんど負担にならないプライシングであっても、低所得者には大きな負担となりえる。この場合、低所得者は、そのプライシング政策を不公平なものをみなすかも知れない。

こうした不公平感を TDM から払拭するためには、行政側は、次のような方針に基づいて TDM を設計するとともに、公共との積極的なコミュニケーションを行う事が必要であろう；

- 1) TDM 政策を検討する際に、分配的に公正（公平）であるようなものとなるように、TDM 政策の具体的な形を専門家が設計し、
- 2) TDM を設計した専門家が、その TDM 政策が分配的に公正であることを公共に対して積極的に説明する。

経済学の用語を援用するならば、TDM は“外部不経済”の排出を禁止したり、課金することで内部化したりする方策である。外部不経済とは、日常用語で言うならば、他者や社会に対してかけてしまう“迷惑”のことである。例えば、自動車利用で言うならば、自動車を利用することは道路混雑を自動車 1 台分増進させてしまい、バスを含む他の車の移動時間を増加させてしまう迷惑行為であるし、自動車から排出される排気ガスは大気汚染を通じて他者に迷惑をかける行為で

もある、とみなすこともできる。こうした外部不経済（他者に対する迷惑）の存在を視野に納めるならば、ロードプライシングや流入規制といった多くのTDM政策は理論的に分配的に公正な、公平な政策であると考えることができるだろう。仮に特定の地域にロードプライシングや流入規制などの政策が実施されるとしても、その特定の地域の道路混雑や環境問題が深刻なものであるならば、その地域にのみ規制的政策を行うことは、公正さの観点から正当化するものである。なぜなら、特に混雑の激しい地域においては、一台一台の自動車の外部不経済は特段に大きなものなのであり、その外部不経済を抑制し、他の地域における自動車の外部不経済の水準に近づけることは、外部不経済の量を平等化するという意味において、公正な政策とみなしうるからである。

ただし、いかに専門的見地から公正であるとみなし得ることができるとしても、人々がそれを公正と見なすとは限らない。だからこそ、その政策が公正である点を、行政側は、説得力ある形で説明することが不可欠なのである。もちろん、説明する際には、上記のような心理学上の公正の定義や平等・衡平・必要の区別や外部不経済という概念を説明する必要など一切ない。説明すべきは、なぜそのTDMを実施するのかという理由なのであり、必要なのは、納得のいく、分かりやすい、筋の通った説明、なのである。その説明は込み入ったものである必要は一切なく、場合によっては、“このTDMは都心部の混雑と環境対策のために実施されます”と一言申し添えるだけで少なからずの効果を発揮することも理論的に予測されうるし、実際に、その理論的予測を裏付ける実験結果も報告されている（藤井，2003）。

ここで肝要な点は、納得のいく、筋の通った説明を行うためには、そのTDMが、実際に、理論的に公正であることが必要条件である、という点である。ちょうど、どの様な技術に裏付けられて作られたのかという知識なくしても上質の料理を十全に鑑賞できる一方で、上質の料理を作るためにはそれを作るための技術を熟知していることが必要条件であることと同様である。人々が納得する説明を行うためには、そのTDMがいかに公正であるかを（理論的に、あるいは、直感的に）熟知した料理人たる専門家が必要なのである。

手続き的公正

こうした認識から、近年の経済学、とりわけ、公共政策をとりあつかう公共経済学では、「公平」（あるいは、分配的公正）についての議論が盛んになされはじめている（e.g. 小林, 2000）。

ところが、残念ながら、兄弟や私的な組織における資源分配を考える際に、理論的に公正な分配を達成することはさほど難しいものではないかも知れないが、数万人、数十万人、場合によっては数百万人の人々が関与する TDM 政策において理論的に公平な分配を達成することは、ほぼ絶望的である。例えば、ロードプライシングを行う際に、所得格差や、地域や時間に応じた混雑に相違を課金額に厳密に反映させることは現実的に不可能であろう。

ならば、人々が TDM を公正と見なし、社会がその TDM を受け入れることはあり得ないであろうか？

幸い、そのように悲観的に考える必要がないことを、これまでの公正研究が示唆している。これまでの一連の公正研究 (c.f. Lind & Tyler, 1988) から、社会的な意思決定の結果についての公正さである分配的公正感よりも、行政上の決定手続きについての公正さである手続き的公正感の方が、賛否意識に大きな影響を持つことが知られているのである (図 1 参照)。

先に、TDM は原理的に人々の自由を侵害してしまう政策である以上、自由侵害感を緩和することのみを通じて TDM の社会的受容を目指すこと不可能であり、人々が TDM を公正と認識することを目指すことが不可欠であることを指摘した。それと同様のことが、手続き的公正と分配的公正との関係にも当てはまる。TDM を含めたいかなる公共政策においても、万人に公平な状態を実現することは原理的に不可能である以上、公正さの種類として分配的公正のみに着目し、その達成を通じて TDM の社会的な受容を目指すこともまた不可能なのである。だからこそ、結果についての公正さを保障するだけでなく、行政の意思決定手続きについての公正さを保障することを目指すことが、TDM の社会的受容を目指すにあたって不可欠なのである。すなわち、TDM が自由を侵害するものであり、しかも、分配的にも完全に公平な政策ではなかったとしても、その導入を決定した政治的、行政的な手続きが公正であると人々が認識するなら、人々が TDM の導入に賛成する可能性が十二分に存在するのである。

手続き的公正を保障する条件

従来の手続き的公正研究では、公正な手続きを保証する代表的な条件として、意思決定プロセスへの自らの関与が知られている (c.f. Lind & Tyler, 1988)。これは、一つには、自らが意思決定に参加することで、自らの望む方向に意思決定を誘導する可能性、すなわち、結果をコントロールする可能性が生ずるからである。このことを考えれば、行政手続の中で、PI (パブリック・イ

ンボルプメント) や PP (パブルック・パーティシペーション, 住民参加) などを実施すれば, 人々がその行政手続を手続き的に公正であると見なしうることを意味している.

ところが, 手続き的公正感は, 自分自身が結果をコントロールすることができなくても, 自分以外の他者が代表して行政手続に関与しているということを知るだけでも向上する. 例えば, 税金の額を決定する際に, 国民から無作為に抽出した人々を対象として実施したアンケート調査に基づいてその税金の額を決定すれば, 自分自身が抽出されたアンケート対象者には含まれていないにも関わらず, その決定手続きは公正であると見なされ, その税金の導入に賛成する傾向が向上する, という実験結果が報告されている (藤井 et al. 2002). 実際, 意思決定の代表性は, 代表的な手続き的公正研究であるリーベンソールによる研究の中でも, 手続き的公正を保障する重要な要素の一つであることが指摘されている (Leventhal, 1980).

さて, ここで, リーベンソールが指摘する代表性 (ならびに, 判断の不偏向性) とは, 次のようなものである.

「代表性と判断の不偏向性: 一部の人々を偏重したり, 特定のイデオロギーに偏った判断しない. そして, 対象者全員の, あるいはあるいは, それが無理でも主要な団体の関心, 価値観, 世界観が反映されている。」

この定義を見る限り, 手続き的公正を保障するために, 代表制を担保することを目指すにあたって, PI や PP, あるいは, 住民参加が必ずしも必要とされていないことが分かる. もちろん, 多数の主体を意思決定プロセスに関与することを通じて, 判断を不偏向なものとし, 平均的な価値観, 世界観を反映させることができるであろう. しかしながら, 偏らずに, 代表的な価値観を反映した意思決定を行うことができる限りにおいては, 住民は自らの参加を必ずしも望まないのがある.

その他, リーベンソールは, 手続き的公正を保障するための条件として, 次のような条件を指摘している.

- 「・手続きの一貫性: 行き当たりばったりではない, 一貫した手続きを用いる,
- ・正確さ: いい加減な情報や分析ではなくきちんとした分析に基づいて政策判断をする,

- ・修正可能性：誤りがあれば修正することが保障されている，
- ・倫理性：決定手続きが，一般的なモラルに反するものではない」

これらの条件は，いずれも住民参加やPIやPPとは直接的には関係のない条件である．むしろ，意思決定者たる行政が，専門家として，筋の通った倫理的な判断を行っているか否か，に関わる条件であり，特段に理論的に指摘するまでもなく，行政を司るものとして当然求められるべき条件と言えるのではなからうか．

行政への参加と行政への信頼

ところが，現場の状況を鑑みるに，住民参加を求める声は少なくとも以前に比べれば強くなったものように思えるのも事実である．もしも，その認識が正しいとするならば，なぜ近年になって住民参加の欲求水準が増加してきたのであろうか．従来に比べて現在の行政手続きの修正可能性や倫理性や代表制が低下してきたのであろうか？むしろ，近年の方が，従来に比べて情報を公開し，PIを実施し，住民参加を部分的に導入していることを考えれば，手続き的に公正であると認識されて然るべきなのではなからうか？

この疑問を解く鍵は，やはり，リーベンソールの手続き的公正の諸条件にある．リーベンソールは，代表制や一貫性，倫理性や正確さといった諸条件が成立しさえすれば，すぐさま人々がその手続きを公正であると認識すると主張しているのではない．あくまでも，人々が，手続きに代表制，一貫性，正確さ，倫理性が備わっていると認識すれば，手続き的に公正であると認識するにいたる，と主張しているに過ぎない．この点を考えるなら，近年，人々の住民参加を求めるようになったのは，行政が行っている行政プロセスには，代表性や一貫性や正確さや倫理性は備わっておらず，いい加減なデータに基づいて，いい加減な方法で，自分達の組織や地域の利権のために都合の良い意思決定プロセスを行っているのではないかと見なすに至ったことが原因である可能性が考えられるのである．

すなわち，行政に対する信頼の崩壊，いわゆる，“行政不信”が現代の住民参加の欲求水準を押し上げた本質的原因であると考えられるのである．「行政は信頼できない，それ故，重要な意思決定を行政に任せておくことができないから，自分たちで決めてしまうために，住民参加が必要だ」，と考えるが故に，住民参加を求める人々の声が大きなものとなってしまっているのである．

ところが、もしも、行政に対する信頼があるならば、住民参加を求める声は起きないであろう；「——行政は信頼できる。それ故、重要な意思決定を行政に任せておけばよいのであるから、自分たちが参加する必要などないだろう——」。

すなわち、住民参加の欲求水準を規定しているのは、行政に対する信頼の水準なのである。だからこそ、図1に示したように、住民参加によって結果に対する人々のコントロールを保障することで手続き的公正感はある程度は向上はするであろうが、行政に対する信頼が存在するならば、住民が直接に参加しなくとも、リーベンソールが指摘する諸条件が満たされ、それを通じて行政の決定手続きが公正であると認識されるに至るのである。そして、近代国家の大半が間接民主主義を採用している現状を鑑みれば、近代国家において完全なる住民参加は不可能であることは認めざるを得ない。だからこそ、行政への参加を通じて手続き的公正を保障するアプローチは、行政への信頼によって手続き的公正を保障するアプローチを主とした補足的なものにしか過ぎないのである。

ここで、行政に対する人々の信頼を確保するためには、実際に、行政が信頼性を確保すること、すなわち、行政手続に代表制や一貫性、倫理性や正確さを実際に担保しておくことが最低限の必要条件であることは強調しておかなければならない。実際に信頼性が確保されているにも関わらず、信頼されないケースは、残念ながら往々にしてあるのだが、その逆、すなわち、実際には信頼性がないにも関わらず信頼されるような状況（すなわち、騙し/騙される状況）を維持し続けることは極めて困難なのは、従来の信頼研究の教えるところである（Cook, 2001）。

相互信頼関係の構築に向けて

交通問題や環境問題を解消しえる切り札的政策であるTDMの現実社会での実現を目指すなら、図1に示すように、自由侵害感を可能な限り軽減し、不公平感を可能な限り軽減し、可能な限り住民参加を推進することも有効な手段ではある。しかし、それらの方法はいずれも、TDMの社会的な受容を目指すための本質的な方法ではない。なぜなら、TDMは原理的に人々の自由と権利を侵害する公共政策なのであるとともに、万人に公平な行政政策などあり得ず、かつ、間接民主主義を採用する高度に複雑化した現代国家において完全な住民参加など夢物語にしか過ぎないからである。TDMの社会的受容を本質的に目指すならば、自由侵害感よりもむしろ公正感の向上を目指し、公正感の向上のためには不公平感を払拭することよりもむしろ手続き的公正感

の向上を目指し、手続き的公正感の向上のためには住民参加を推進することよりもむしろ行政に対する人々の信頼の回復することこそが必要とされているのである。住民参加や公平性の議論や自由侵害感の緩和といった諸対策は、公正感、とりわけ、手続き的公正感と行政に対する信頼が一定水準確保されている場合においてのみ有効となりうるものであり、その逆では決してない。ここで、自由侵害感は個人の私的利益たる自由の侵害を忌避する感情であり、分配的公正は他者の利益と自らの私的利益との関係についての公正感であり、住民参加は自らの私的利益に叶う方向で結果をコントロールしたいとの欲求ともつながるものである。それ故、図1に示したように、これらの要因はいずれも私的利益とつながる利己的要因と言える側面を持つ。その一方で、自由侵害感に対する公正感、分配的公正に対する手続き的公正、住民参加に対する行政への信頼はいずれも、自らの私的利益というよりはむしろ、倫理的判断に属する倫理的要因とすることができよう。そして、図1にまとめて示されている様に、幸いにも、利己的要因よりも倫理的要因の方が支配的な要因であることが、従来の心理学研究より明らかにされているのである。

本稿の冒頭にて、TDMの社会的受容を目指すには、まず第一に、その導入を目指す行政側が、一般の人々の倫理性を信頼することが不可欠であることを指摘した。そして、実際に、TDMのような強制的な行政政策に対する意識を規定する要因は、利己的要因なのではなく、倫理的要因であることを論じた。そして、TDMの社会的受容において、最終的に必要とされているのは、一般の人々からの行政に対する信頼であることを指摘した。

すなわち、TDMの社会的受容を巡る議論は、最終的には、行政と一般の人々との間の相互信頼関係をいかにして構築するかという議論に集約されるのである。その相互信頼関係が近年の社会的風潮の中で崩壊しつつあるとするのなら、その崩壊をくい止め、再構築する方法を模索しなければならない。信頼関係が崩壊しつつある中で、その再構築をはじめするためにはきっかけが必要である。もちろん、そのきっかけはどこから始まっても良いだろうが、最初の一步を行政側から踏み出すことが悪いとする理由などどこにもない。だとするのなら、TDMが社会の問題を解消する“最善の策”と信じるだけの十分な根拠があるのなら、一般の人々を不信の目で眺めるのではなく、人々を信頼し、その必要性を誠実に語りかけるところからはじめてみる必要があるのではなからうか。そうすれば、TDMを巡る行政と人々との間の不信が払拭され、TDMの実現を通じて交通問題が解消し、都市はより豊かな姿となる日が訪れるのかも知れない。もちろん、このように言うは容易くとも、それを実現するために様々な困難が存在するであろうことは論を待

たない。しかし、それがいかに困難なものであると予想されようとも、その困難さが、行政と人々の相互信頼関係を築くための努力を惜しむ理由とはならないこともまた、事実であろう。

参考文献

Baron, J., & Jurney, J.: Norms against voting for coerced reform, *Journal of Personality and Social Psychology*, **64**, 347-355, 1993.

Cook, K.S. (ed.) (2001) *Trust in society*, New York: Russel Sage Foundation.

藤井 聡 (2003) TDM 政策の受容意識の心理要因分析, (未発表データ)。

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.

Fujii, S, Garling, T, Jou, R.C. and Jakobsson, C. (2003) A cross-country study of fairness and infringement on freedom as determinants of private car users' acceptance of road pricing, prepared for *9th International Association of Travel Behavior Research*.

藤井 聡, 西田悟史, 北村隆一, 須田日出男: 手続き的公正と合意形成のための CVM, *土木計画学研究・論文集*, **19** (1), pp. 99-104, 2002.

小林潔司 (2000) 地域間公平論を巡る論点と課題, *運輸政策研究*, Vol. 3, No. 3, pp. 13-24.

Lind, E. A., & Tyler, T. R. : *The Social Psychology of Procedural Justice*. Plenum Press, New York., 1988. (菅原・大淵訳: フェアネスと手続きの社会心理学, プレーン出版, 1995.)

Leventhal, G.S. (1980) What should be done with equity theory, *New approaches to the study of fairness in social relationships*, In K.J. Gergen, M.S. Greenberg & R.H. Willis (Eds.) *Social Exchange: Advances in Theory and Research*, New York, NY: Plenum Press, pp. 27-55.