

自動運転に対する 受容的態度とは

唐沢かおり

東京大学人文社会系研究科

自動運転車を巡る状況の中で

- 実装に向けてのプロジェクトの進行
- →社会受容を考える必要
- 受容という「態度」をどのように把握し分析できるのか
- 受容の促進に関して、どのような論点があるのか
- 社会心理学研究の立場から
- 「態度」に関する実証的研究例の紹介
- 実証的知見を活用する際に、考慮すべき論点の整理

科学技術に対する態度

- 態度の古典的定義
 - 肯定－否定、賛成－反対、好き－嫌い、接近－回避...
 - 対象への感情や評価的な判断に基づいた心理的な傾向
- 科学技術と対象とした場合
- 市民生活に大きな影響→より精緻に見ていく必要
 - どのような心的表象に基づいた肯定（否定）、賛成（反対）かを問わねばならない
 - 全体の動向（賛成の%など）を把握するだけでなく、そもそも「賛成」がどのような理解や評価の上に成り立っているのか...
 - 態度のあり方を分析するためには、対象に関わる多様な認知、感情、行動傾向のネットワークとして把握することが有益

科学技術への態度を構成する変数

- 全般的な技術受容に関するモデル (Technology Acceptance Model, Davis 1989)
 - コスト、有益さ、利用しやすさ、利用意図など
- IoTサービス受容への適用 (Kim et al., 2019)
 - 信頼、サービス数、リスク、ベネフィット、プライバシー情報提供意図など
- エネルギー技術受容への適用 (Huijts et al., 2012)
 - 信頼、リスク、ベネフィット、感情的反応、社会規範、受容意図など
- 自動運転車への適用 (Raue et al., 2019; Brell et al., 2019)
 - 経験、知識、機能への信頼、感情的反応、リスク、ベネフィット、興味など
- Trust, Confidence, and Cooperation (TCC) モデル (→技術政策への賛意)
 - 意図の知覚、過去の振る舞い、価値の共有、信頼

自動運転車に関する調査結果の紹介

(Karasawa et al., in preparation)

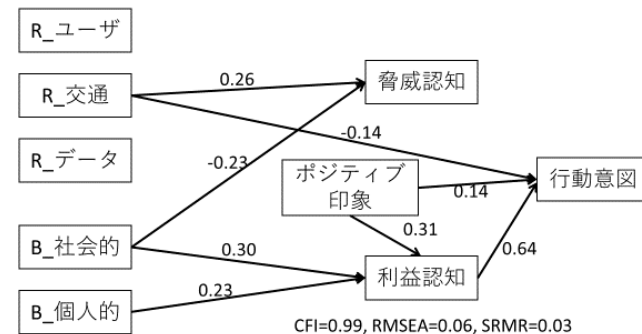
リスク・ベネフィット

- リスクの認知構造
 - 交通リスク・データリスク・ユーザーリスク
- ベネフィットの認知構造
 - 個人的ベネフィット・社会的ベネフィット

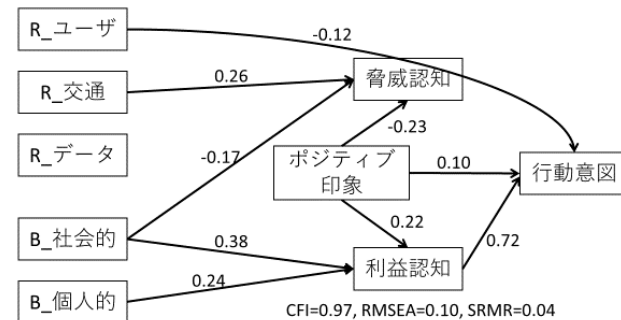
レベル3より5において、リスク・ベネフィットをより高く認知

変数間の関係モデル

レベル3のパス解析の結果



レベル5のパス解析の結果



結果からの示唆と今後の検討

- 交通事情にあたる影響のコミュニケーションが重要
 - リスクを正しく伝えた上でベネフィットへの理解を得る
 - 受容を推進する側の説明責任、手続き的正当性
 - 影響を受ける側の自覚的な情報処理
- さらにデータの蓄積が必要←社会心理学の貢献
- 自動運転車への（受容的）態度＝私や社会にとってどういう意味があるのか？
 - ⇔移動という人の基本的な必要、欲求、動機を満たすうえで、車の位置づけがどうなるのか
- →自動運転車のみに焦点を当てるのではなく、交通システム全体に関わるビジョンを示し、その中での位置づけを踏まえた態度検討が必要