

本当にあった心理学者の企業体験話

マツダ（株）車両開発本部 車両実研部

久保賢太（くぼ けんた）

私は自動車メーカーに入社後、主に車の造り込み機能と運転の情動を喚起する機能の研究・開発等に携わっています。企業の研究者というよりもエンジニアとして仕事をしています。

心理学を学んでいて良かったこと

現在モノづくりの現場では人間中心の開発が求められています。ヒトの筋発揮力などから設計を行う人間工学は、非常に多くの自動車の部品や機能の開発にすでに応用されています。一方で感性工学という言葉もよく聞きます。が、こちらは私の思う感性のイメージと合致しないものもあります。車の運転には、環境の知覚や認知だけでなく、運転中に感じる情動・感情、どこかに移動したい、早く行きたい、楽しく運転したいといった動機づけも深く関わっています。まさに感性を具体的に工学に応用する研究が必要です。

今偉そうに語った考えは、心理学者にとっては、別に難しいことではなく、むしろ浅いと感じられるかもしれません。でもエンジニアから言われるのは、「運転にそんな解釈をしたこともなかった」です。彼らは非常に賢いです。計算にも強くプログラミングも得意な方が多いです。治具や簡単な試作はお手のものです。これらはモノ側からのアプローチだともいえます。モノの特性を先に決め、人がどう反応するだろうという視点です。

一方で人の特性がこうだから、モノの特性をこうしようというのが人側からのアプローチです。モノづくりで大事なことは、考えたことがちゃんとモノとして作れるか、さらにはモノの性能目標が妥当かということです。この性能目標というやつはかなり厄介です。言葉のとおり、ある性能の目標値を決めることですが、いわゆる「人それぞれ」の領域もすぐ出てきてしまいます。そうした個人差をノイズとして除去して、自分たちが感じてほしいことを、誰もが適切なレベルで感じてもらえる感性の閾値がなければ設計に移れません。ヒトの共通の「特性」を明らかにし、刺激によって変化する「状態」を定量的に表す、まさに実際に心理学が研究している視点であり、その視点が求められていることをうれしく思います。

心理学の専門家として困ったこと

困ったことと言えば、実は一番言われる「これって心理的になんかない？」です。さまざまな部品、機能の担当者から相談を受けます。人間の反応の測定法だったり、仮説の確からしさだったり本当にさまざまです。なぜこのよう



研究だけでなくクルマをいじることが多い職場です。クルマを整備できる心理学者を目指します。

Profile—久保賢太

2009年、博士（学術）取得。名古屋大学大学院協力研究員を兼任。専門は生理心理学、認知科学、自動車人間工学。著書は『感情の起源：その生物・社会進化』（分担執筆、NTS出版）など。

な質問をするかということ、我々が思っている以上に、心理学者という存在は、人間の心についてすべてわかっているという誤解があるようです。真の専門家とは、汎用的な説明方法や適用手法を持っているべきものと改めて感じます。

今後のこと

今日の自動車メーカーも力を入れているのが、開発プロセスのモデル化です。これはもちろん開発コストを抑える目的もありますが、それだけではありません。開発の全体を俯瞰してどこが開発完了しているか、どこができていないのかを明らかにすることができます。人間の認知機能や感情機能に関するモデル化が本当にできる人はそう多くありません。そのためもっと多くの心理学者の助けが必要です。より多くの心理学者がエンジニアリングへ参加する機会が増えていくのではないのでしょうか。