

両面価値的性差別と通勤電車内のベビーカー利用者に対する態度との関連：人間的感情の割引による媒介効果を含めた検討

協本 竜太郎*

Association between ambivalent sexism and attitude toward stroller users in commuter trains: An examination including moderating effects of infracommunitarianism

by Ryutarō WAKIMOTO

ベビーカー利用者に対する態度を、女性に対する偏見という観点から検討した。両面価値的性差別理論に基づき、女性を否定的に評価する敵意的性差別は女性ベビーカー利用者に対する否定的な態度と、女性を一見肯定的に評価する慈悲的性差別は肯定的な態度と関連すると予測した。また、この効果が人間的感情の割引によって媒介されるかについても検討した。予測に反し、男性において、敵意的性差別が弱い場合に男性ベビーカー利用者よりも女性ベビーカー利用者を迷惑に感じることを示された。また、男性は女性ベビーカー利用者が男性ベビーカー利用者よりも高次のポジティブ感情を経験していると評定していたが、この効果はベビーカー利用者の性別と敵意的性差別が迷惑認知に及ぼす影響を媒介していなかった。

The present study examined attitudes toward stroller users from the perspective of prejudice against women. Based on the ambivalent sexism theory, it was predicted that hostile sexism, which represents antipathy toward women, would be associated with negative attitudes toward female stroller users, while benevolent sexism, which corresponds to a patronizing and seemingly gentle attitude toward women, would be associated with positive attitudes toward female stroller users. Mediating effects of infracommunitarianism were also examined. Contrary to predictions, men who are low in hostile sexism perceived female stroller users as more annoying than male stroller users, when hostile sexism was weak. Although men reported that female stroller users experience secondary positive emotions than male stroller users, this effect did not mediate the effects of gender of stroller users by hostile sexism interaction on annoyance perceptions.

キーワード：両面価値的性差別理論，敵意的性差別，慈悲的性差別，人間的感情の割引，ベビーカー利用者への態度

Key words: Ambivalent sexism theory, hostile sexism, benevolent sexism, infracommunitarianism, attitude toward stroller users

問題と目的

幼い子連れの外出時には、ベビーカーがよく利

用される。ベビーカーの年間販売台数は60～70万台程度といわれ(経済産業省、2018)、これを出生数で割って単純計算すれば新生児のいる家庭の70～80%程度が購入していることになる。首

* 明治大学情報コミュニケーション学部 准教授

本論文は、情報コミュニケーション学部紀要編集委員会により指名された複数の匿名レフェリーの査読を経たものである。

This paper was duly reviewed and accepted by the anonymous referees who were appointed by the bulletin editorial committee of the School of Information and Communication.

都圏では自動車非保有の家庭で92.2%、保有する家庭でも83.2%がベビーカーを保有しているという報告もある(谷口、柳田、大森・真鍋・寺内、2009)。

公共交通機関や大型商業施設のバリアフリー化が進んだことにより、ベビーカーを利用する親子が外出する際の物理的障害は過去に比べれば少なくなってきた。その一方で、他者の不寛容さという社会的障害は引き続き残り続けている。例えば松原(2013)は、「子ども連れ当事者の誤解や一般旅客の不理解によりベビーカー利用時の事故やトラブル等が発生し、子ども連れ等の移動の問題が指摘されている」と指摘している。電車やバスにおいてベビーカーをたたむ必要がないことの明示、統一されたベビーカーマークの設定、ベビーカー利用者と非利用者相互の思いやりを求めるポスターの掲示などといった国土交通省の啓発活動は、理解や知識の不足に焦点を当てた取り組みと言える。

ベビーカー利用者に対する不寛容さについて十分に理解するためには、理解や知識の不足という点に加えて、ジェンダー偏見の観点からの検討が必要である。日本では他国と比べて女性の育児負担が重く、特に日中育児を担当するのは女性であることが多い。令和元年度家事等と仕事のバランスに関する調査報告書(内閣府男女共同参画局、2020)においても、6歳以下の子を持つ夫婦の妻の育児負担割合は、妻がフルタイム勤務の場合は60.6%、フルタイム以外の場合は80.3%であることが示されている。さらに、男性の育児休業取得率が未だ13.97%であるのに対し、女性が85.1%である(厚生労働省、2022)ことを考えれば、子がより幼い時期にはより母親の負担割合が大きく、公共交通機関でベビーカーを利用する機会が多いのも母親だと考えられる。ゆえに、ベビーカー利用そのものに対する知識や理解のみならず、女

性に対する態度がベビーカー利用に対する不寛容さに影響していることが考えられる。そこで、本研究では、ベビーカー利用者の性別が迷惑認知に及ぼす影響に着目し、さらにその効果を女性に対する2種類の偏見が調整するかについて検討する。

敵意的性差別と慈悲的性差別

両面価値的性差別理論(Glick & Fiske, 2011)は、女性に対する2種類の偏見を特定している。1つは、敵意的性差別である。敵意的性差別は旧来より研究の対象となってきた、女性が男性よりも能力や道徳性の面で劣るという敵対的、競争的な信念である。他方の慈悲的性差別は、女性はある面では男性に劣るものの、男性にはない優れた特徴を持つ庇護すべき存在であるという偏見である。慈悲的性差別は一見肯定的な内容であるがゆえに、敵意的性差別の否定的内容を合理化し、男性の女性に対する優位性を確認しつつ親密な関係を維持することを可能にする(Glick & Fiske, 2011)。つまり、敵意的性差別と慈悲的性差別は相補的な関係にある。実際に、両者の間には中程度の正の相関関係が見られ(Glick & Fiske, 1996, 1997)、双方とも差別を許容する傾向と正に相関する(宇井・山本、2001)。

敵意的性差別と慈悲的性差別は、異なる女性サブタイプを主なターゲットにしていると考えられている。Sibley & Wilson (2004)は肯定的女性ステレオタイプ(貞淑)に一致する女性には慈悲的性差別が、否定的女性ステレオタイプ(ふしだら)に一致する女性には敵意的性差別が向けられることを示している。Hebl, King, Glick, Singletary, & Kazama (2007)は小売店で行ったフィールド実験で、妊娠している女性は妊娠していない女性と比較して、客(伝統的性役割と不整合ではない)

として来店する場合には店員からより親切的な対応を受ける一方、求人への応募者(伝統的性役割と不整合)として来店した場合にはより敵意的な対応を受けることを示している。敵意的性差別は伝統的性役割から逸脱したことへの罰、慈悲的性差別は伝統的性役割を遵守していることへの報酬として機能するのである。

また、敵意的性差別と慈悲的性差別には、個人差が存在することが示されている(Glick & Fiske, 1996)。公共交通機関内においてベビーカー利用者が他の乗客から肯定的な働きかけを受けることと攻撃を受けること双方があることを考えれば、ベビーカー利用者に対する態度は、対象が伝統的な性役割観に一致しているか否かのみならず、認知する側の敵意的性差別と慈悲的性差別の個人差にも影響を受けると考えられる。そこで、本研究では性差別的信念の個人差が、ベビーカー利用の迷惑度認知にベビーカー利用者の性別が及ぼす影響を調整するかを検討する。敵意的性差別は女性に対する否定的な信念であるので、敵意的性差別が強い者は女性ベビーカー利用者を男性ベビーカー利用者よりも迷惑だと認知すると考えられる。一方で、慈悲的性差別が強い場合には、ベビーカー利用者が女性である場合に迷惑度認知が低くなると考えられる。

人間的感情の割引 (infrahumanization) の媒介効果

攻撃行動は社会的に望ましくないものであり、制裁や非難の対象になる。そのため、攻撃行動を行う側は自己の攻撃行動を正当化するための合理化を行う。このような合理化のひとつに、人間的感情の割引 (infrahumanization) がある。人間的感情の割引とは、感情経験に関する非人間化であり、対象が他の動物と共通するような低次感情

(e.g. 喜怒哀楽など) をより多く経験する一方で、人間特有だと想定される高次感情 (e.g. 誇り、恥など) をあまり経験しないと考えることを指す。外集団に対して人間的感情の割引を行うほど、当該外集団に対する攻撃についての罪悪感が低くなることが示されている (Castano & Giner-Sorolla, 2006)。

さらに、敵意的性差別と慈悲的性差別は女性に対する人間的感情の認知と関連することが示されている。Viki & Abrams (2003) は、敵意的性差別が強い者ほど肯定的な高次感情を女性の特徴だと考えない一方で、慈悲的性差別が強い者ほど肯定的な高次感情を女性の特徴だと考えることを示している。つまり、敵意的性差別は女性に対する人間的感情の割引と、慈悲的性差別は人間的感情の割増と関連していることが示唆される。

これらの知見に鑑みれば、慈悲的性差別と敵意的性差別のベビーカー利用者に対する迷惑認知の効果は、人間的感情の割引 (割増) によって媒介されている可能性がある。具体的には、敵意的性差別が強い者は男性ベビーカー利用者よりも女性ベビーカー利用者が肯定的高次感情を経験しないと考える結果迷惑の認知が強くなり、慈悲的性差別が強い者は女性ベビーカー利用者により高次感情を帰属する結果、迷惑の認知が弱くなると考えられる。本研究では、この媒介効果についても検討を行う。

実験の概要

本研究では、ベビーカー利用者の性別が迷惑度の認知に及ぼす影響を敵意的性差別と慈悲的性差別が調整するか、さらに、その効果を人間的感情の割引が媒介するかを、場面想定法を用いて検討する。場面想定法で用いるシナリオについては、2つの要因を組み合わせで4種類を作成した。1

つめの要因は、登場人物の性別である。もう1つは、登場人物が利用しているものが、ベビーカーかスーツケースか(ベビーカー利用の有無)である。後者の要因は、ただ大きな荷物を伴っていることに対する迷惑認知でないことを確認するために取り上げた。

シナリオでは、朝の通勤時間帯にベビーカーもしくはスーツケース利用者が電車内に乗り込んでくるという状況を設定した。これは、混雑しやすくベビーカーやスーツケースを迷惑だと感じやすい状況であると考えられるためである。また、厚生労働省の人口動態調査で第一子誕生時の平均年齢が女性30.7歳、男性32.8歳であることから(政府統計の総合窓口(e-Stat), 2021)であることから、登場人物について「30歳くらい」という説明を付加した。

方法

実験参加者 実験は2019年12月に、「男女についての考え方と他者認知の関連を検討するための調査」という名目で、オンラインで実施した。調査会社にオンラインモニタとして登録している20代から60代までの男女200名(男女100名ずつ)が実験に参加した。後述するDirected Questions Scale (DQS) 項目に違反した4名を分析から除外し、最終的な分析対象は196名(男性97名、

女性99名)であった。

調査票の構成

Ambivalent Sexism Inventory (以下 ASI) 日本語版(宇井・山本, 2001) 当該尺度は、Glick et al.(2000) が作成した ASI を元にした、両面価値的性差別の測定尺度である。敵意的性差別と慈悲的性差別各11項目、計22項目で構成されており、内的一貫性と基準連関妥当性が示されている。今回の調査では手違いにより慈悲的性差別の項目「男性は、女性なしでは完全とは言えない」が調査票に含まれていなかった。参加者は敵意的性差別11項目($\alpha = .87$)、慈悲的性差別10項目($\alpha = .84$)に「全くあてはまらない」～「非常によくあてはまる」の7件法で回答した。

シナリオの提示 「以下のシナリオを読んで、あなたがその場面にいることを想像してください。その上で、下の質問に回答してください」という教示を提示した上で、シナリオを提示した。前述の通り、シナリオは登場人物の性別(男性もしくは女性)、その人物がベビーカーを押しているか、スーツケースを持っているかの組み合わせで4種類用意されていた。女性・ベビーカー条件のシナリオを以下に示す。

あなたは出勤するため電車に乗っています。平日朝の通勤・通学時間帯なので乗客はとて多く混雑しています。途中の駅で乗客数人が降りて、

表1. 本研究で使用した感情項目と男女別の α 係数

			α 係数(男性)	α 係数(女性)
高次	ポジティブ	あこがれ, 希望, 懐かしさ	.80	.79
	ネガティブ	後悔, 罪悪感, 恥	.87	.82
低次	ポジティブ	楽しさ, やすらぎ, 喜び	.92	.93
	ネガティブ	怒り, 恐れ, 悲しみ	.77	.79

降りたのと同じくらい的人数がまた乗り込んできました。そのうちの1人は、1歳くらいの子どもをベビーカーに乗せて連れてくる30歳くらいの女性でした。ベビーカーが大きいので、車内はより一層窮屈になったように感じられます。

人間的感情の割引 シナリオに続いて感情項目を提示し、登場人物が日常生活の中でそれぞれの感情をどの程度経験していると思うかを、「まったく感じない」～「頻繁に感じる」の5件法で回答させた。感情項目は、高次-低次と快-不快の組み合わせ4種3項目ずつを提示した。具体的な感情項目と種別ごとの α 係数を表1に示す。内的一貫性はいずれも許容可能な水準($\alpha_s > .77$)であった。

迷惑の認知 混雑した電車にベビーカー(スーツケース)を押して乗ることについてどのように思うかを尋ねた。参加者は、「他の乗客の迷惑になると思う」、「自分が同じ立場だったら遠慮すると思う」、「マナー違反だと思う」、「他の交通手段を使うべきだと思う」、「時間をずらして空いているときに乗るべきだと思う」の5項目($\alpha = .92$)が自分の考えにどの程度当てはまるのかを、「全くあてはまらない」～「非常によくあてはまる」の7件法で回答した。

DQS項目 オンライン調査では努力の最小限化(satisfice)による回答の歪みが顕著に生じることが知られている(三浦・小林, 2015)。そこで、三浦・小林(2015)を参考に、迷惑の認知を測定する項目の末尾に、『この項目は「全くあてはまらない」を選択してください』という内容のDQS項目を配置し、この項目に正しく回答しなかった参加者を分析から除外した。

デブリーフィングとデータ使用の許諾 DQS

項目後に詳細な研究目的とデータの取り扱い方法に関する説明文を掲載したページを表示し、データ使用の諾否を尋ねた。

結果

ASI日本語版は女性に対する偏見を尋ねる項目であるため、調査対象者の性別によって評定対象が内集団であるか外集団であるかが異なる。それゆえ、その得点を持つ意味は男女によって質的に異なると考えられる。そこで、調査参加者の性別ごとに分析を行うこととした。

また、先行研究(Glick & Fiske, 1996, 1997)と同様に、敵意的性差別と慈悲的性差別には中程度の相関関係が見られた(男性 $r = .53$, 女性 $r = .51$)。予備的分析において、両者をモデルに同時投入した場合に複数の項でVIFの値が10を超え、多重共線性が生じていることが示唆された。多重共線性が疑われる場合、相関関係がある独立変数から合成変数を作成して分析に投入する方法がある。しかしながら、本研究は敵意的性差別と慈悲的性差別そのものに関心があることから、一方のみを投入したモデルで分析を行うこととした。

条件間の等質性の確認 敵意的性差別ならびに慈悲的性差別に条件間差が存在するかを確認するため、参加者の性別ごとに、シナリオの登場人物の性別(女性 = 0, 男性 = 1)とベビーカー利用の有無(スーツケース = 0, ベビーカー = 1)から敵意的性差別と慈悲的性差別を予測する線形モデルをたて、マルコフ連鎖モンテカルロ法(MCMC)によるベイズ推定(チェーン数4、反復10000、バーンイン期間2000)¹をおこなった。分析にはR version 4.1.1、RStudio 2022.07.1+554、brms

1 以降の分析でも同じ設定を用いた。

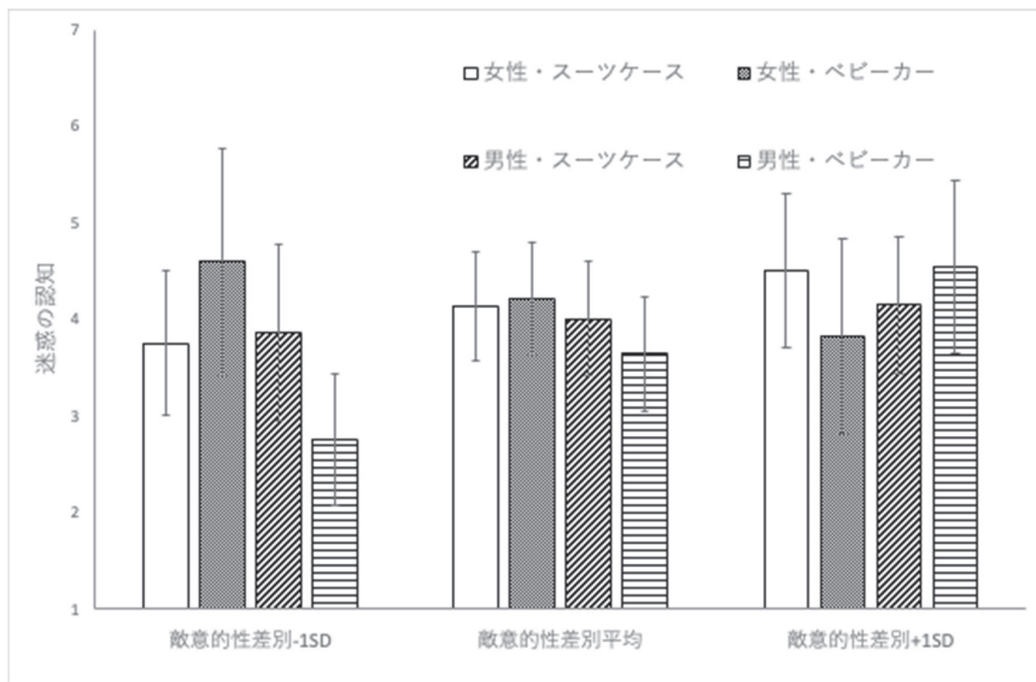


図1. 敵意的性差別，登場人物の性質，ベビーカー利用の有無が迷惑の認知に及ぼす影響（男性参加者）

注：エラーバーは95%確信区間を示している。

パッケージ (version 2.16.3) を用いた。パラメタの \hat{R} の値は全て1.01以下であった²。分析の結果、男性において、スーツケース利用条件 ($M = 3.64$, $SD = .61$) よりもベビーカー利用条件 ($M = 3.97$, $SD = .79$) において、慈悲的性差別が高いことが示された ($EAP = .55$, $post.sd = .20$, $CI_{2.5} = .15$, $CI_{97.5} = .94$)。そのため、男性参加者の慈悲的性差別を含む分析結果の解釈については、慎重を要する。

迷惑の認知に関する分析 男性参加者のデータを用いて、登場人物の性別、ベビーカー利用の有無と敵意的性差別から迷惑の認知を予測する線形モデルをたて、MCMCによる分析を行った。2次の交互作用の95%確信区間（以下、確信区間と表記）は0を含んでいなかった ($EAP = 2.15$, $post.$

$sd = .96$, $CI_{2.5} = .27$, $CI_{97.5} = 4.02$)。交互作用の様態を検討するため、敵意的性差別が高い場合（平均+1SD）と低い場合（平均-1SD）で登場人物の性別とベビーカー利用の有無の交互作用を検討した。予測値を図1に示す。敵意的性差別が低い場合に交互作用の推定値の確信区間が0を含んでいなかった。さらに単純主効果を検討したところ、ベビーカーを利用している場合に、登場人物が男性である場合よりも女性である場合に迷惑の認知が強いことが示された ($EAP = -1.83$, $post.sd = .69$, $CI_{2.5} = -3.18$, $CI_{97.5} = -.46$)。さらに、敵意的性差別の主効果がどの条件で認められるかを検討したところ、男性がベビーカーを利用している場合に、敵意的性差別が迷惑度の認知を高めることも示

2 以降の分析でも同様であるため報告を省略する。

された ($EAP = 1.27, post.sd = .38, CI_{2.5} = .53, CI_{97.5} = 2.01$)。敵意的性差別の代わりに慈悲的性差別を分析に投入した場合、切片を除くすべての項の確信区間が0を含んでいた。

女性参加者のデータについても同様の分析を行った。敵意的性差別が強いほど、迷惑度の認知が強いことが示された ($EAP = .77, post.sd = .30, CI_{2.5} = .18, CI_{97.5} = 1.35$)。それ以外の項の確信区間は0を含んでいた。慈悲的性差別を投入した分析においては、男性同様切片を除くすべての項の確信区間が0を含んでいた。

人間的感情の割引についての分析 登場人物の性別、ベビーカー利用の有無と敵意的性差別から4種の感情それぞれを予測する線形モデルをたて、MCMCによる分析をおこなった。男性参加者においては、高次のポジティブ感情について、登場人物の性別による効果が見られ、男性登場人物より女性登場人物がより多く経験 ($EAP = -.48, post.sd = .23, CI_{2.5} = -.93, CI_{97.5} = -.04$) すると認知されていた。残り3種の感情については、要因の効果は見られなかった。女性参加者において同様のモデルで分析をおこなったところ、敵意的性差別が高いほど登場人物が日頃低次のネガティブ感情を経験していると考えることが示された ($EAP = .45, post.sd = .21, CI_{2.5} = .03, CI_{97.5} = .86$)。さらに、ベビーカーを押している登場人物は、スーツケースを押している登場人物よりも低次のネガティブ感情を経験していると考えることが示された ($EAP = .57, post.sd = .27, CI_{2.5} = .04, CI_{97.5} = 1.10$)。

慈悲的性差別を用いたモデルによる分析では、男性参加者において、高次のポジティブ感情について登場人物の性別による効果が見られ、男性登場人物より女性登場人物がより多く経験すると認知していることが示された ($EAP = -.50, post.sd = .23, CI_{2.5} = -.94, CI_{97.5} = -.06$)。また、低次のポジティブ感情については、慈悲的性差別とベビーカー利

用の交互作用効果が見られた ($EAP = -.99, post.sd = .40, CI_{2.5} = -1.78, CI_{97.5} = -.21$)。登場人物がスーツケースを押している場合、慈悲的性差別が高いほど登場人物が低次のポジティブ感情を経験すると回答する傾向にあった ($EAP = .84, post.sd = .32, CI_{2.5} = .22, CI_{97.5} = 1.46$)。このような影響は、ベビーカーを押している場合には見られなかった ($EAP = -.15, post.sd = .24, CI_{2.5} = -.62, CI_{97.5} = .33$)。一方、女性参加者については、慈悲的性差別を含むモデルで確信区間に0を含まない効果はなかった。

媒介の検討 男性参加者の迷惑認知について、敵意的性差別、登場人物の性別、ベビーカー利用の有無を予測変数、4種の感情経験を共変量とする分析をおこなった。4種の感情経験の信頼区間はいずれも0を含む一方で、2次の交互作用の確信区間は0を含んでいなかった ($EAP = 2.12, post.sd = .97, CI_{2.5} = .21, CI_{97.5} = 4.01$)。

考察

ベビーカー利用者の性別が迷惑認知に及ぼす影響ならびに性差別の調整効果

本研究では、公共交通機関におけるベビーカー利用者の性別が迷惑度の認知に及ぼす影響を、敵意的性差別と慈悲的性差別が調整するか、さらにその効果を人間的感情の割引が媒介するかについて検討した。その結果、男性において敵意的性差別の調整効果が見られ、敵意的性差別が低い場合に、男性ベビーカー利用者より女性ベビーカー利用者を迷惑に感じることを示唆された。一方、スーツケースを利用している場合には、利用者の性別の効果は見られなかった。ベビーカー利用者の性別が迷惑度の認知に影響するということは、ベビーカーに対する態度がジェンダー偏見から説明できるという本研究の想定と整合するものである。その一方で、敵意的性差別が高い場合にベビー

カー利用者の女性が男性よりも迷惑だと認知されるという仮説は、支持されなかった。

このような結果が得られた原因の1つは、男性の敵意的性差別の強さが、男性のベビーカー利用者に対する否定的態度と関連していたことから推測することができる。今回用いた ASI 日本語版はもともと女性に対する性差別意識を測定するものである。しかし、ベビーカーを利用する男性の迷惑認知と正の関連を示していたことに鑑みれば、敵意的性差別下位尺度の得点が実際には伝統的性役割に一致した対象を好む傾向の個人差を反映していた可能性がある。ベビーカー利用の女性は伝統的性役割に一致していると考えられる。他方で、過去よりは男性の育児参加が進んでいるとはいえ、男性の育児負担は女性に比べれば未だ軽く、育児をしている男性を伝統的性役割から逸脱していると考えた人々が一定数存在すると考えられる。敵意的性差別が強い男性は、伝統的性役割から逸脱した男性に対し否定的態度を示すため、ベビーカー利用者の性別が迷惑認知に影響しなかったのだと考えられる。他方で、敵意的性差別が弱い男性は性役割に一致しない男性を特に否定的に評価しないため、ベビーカー利用の女性よりも男性の迷惑認知が低いという結果が得られた可能性がある。この解釈の妥当性を検証するためには、直接的に伝統的性役割を支持するか否かを測定したうえで、ベビーカーを利用する男性に焦点を当てた研究を行う必要がある。

迷惑認知に関する結果の性差

本研究では、男性参加者においてベビーカー利用者の性別が迷惑認知に及ぼす影響を敵意的性差別が調整する一方、女性参加者ではそのような効果は見られなかった。このような性差が得られた原因について、複数の説明を考えることができる。1つは、女性が男性よりも公共交通機関でベ

ビーカーを使用した経験やそれに基づく知識が多いため、シナリオで提示された状況について複雑な解釈をすることができ、そのためベビーカー利用を迷惑だと考えなかった可能性がある。この解釈の妥当性を検証するためには、シナリオの状況についての原因帰属や理解を詳細に検討する必要がある。

次に、本研究が女性に対する敵意的性差別と慈悲的性差別のみを取り上げたことも影響していると考えられる。Glick & Fiske (1999) は、女性のみならず男性に対しても敵意的性差別と慈悲的性差別が存在することを指摘している。今後の研究では、男性に対する2種類の性差別が、女性の男性ベビーカー利用者に対する態度を調節するか検討する必要もあるだろう。

人間的感情の割引の媒介効果

本研究では、人間的感情の割引が、ベビーカー利用者の性別と性差別的信念が迷惑認知に及ぼす影響を媒介するかについても検討した。男性参加者において、男性登場人物が女性登場人物よりも高次のポジティブ感情を経験していると考えていることが示されたが、敵意的性差別ならびに慈悲的性差別の効果は見られなかった。さらに、感情経験についての評定値を説明変数として投入した場合にも利用者の性別、ベビーカー利用、敵意的性差別の交互作用が示された。つまり、人間的感情の割引による媒介は確認されなかった。

人間的感情の媒介効果が見られなかった原因の1つとして、本研究が攻撃行動ではなく、迷惑の認知に着目していたことが考えられる。ある行為を迷惑に思うか否かが行為者の性別によって異なることは差別に他ならない。しかし、迷惑に思っていることそのものは表明しなければ他者からの非難にはさらされにくい。また、本研究はオンラインで実施しており、調査対象者は評価懸念を抱

きづらかったと考えられる。それゆえ、迷惑の認知そのものは合理化する必要がなかったのだと考えられる。

女性参加者においては、そもそも迷惑の認知に対する影響が見られず、媒介効果を検討する前提が満たされなかった。さらに、慈悲的性差別が女性に対する高次感情の付与(人間的感情の割り増し)と関連するという先行研究の結果そのものが再現されなかった。先行研究では女性の特徴だと考えられる感情を複数選択で尋ね、本研究では評定法で尋ねている。測定方法の違いが再現できなかった原因の1つであると考えられる。今後の研究では、先行研究と同様の方法を採用しつつ、先行研究の知見がどの程度頑健なものであるのか確認する必要がある。

その他の課題

本研究ではシナリオに登場する人物の情報が不足していたため、敵意的性差別の強さによって、想定するターゲットの性質が異なっていた可能性を否定できない。本研究のシナリオでは、登場人物はベビーカーあるいはスーツケースを伴って通勤電車に乗り込んでくるが、人物の服装等については説明していない。そのため、ターゲットを出勤途中であると考え、何らかの事情で通勤電車に乗らざるを得なかったとも考えることができる。性差別的信念は他者の振る舞いに対する期待を含むものであるため、あいまいな人物の解釈が影響された可能性は排除できない。今後の研究では、人物の情報をより詳細に記述することに加え、乗車目的が伝統的性役割と一致するか否かといった点を要因として加えて検討する必要があると考えられる。

調査対象の居住地を限定しなかったことも結果に影響していた可能性がある。自家用車の保有率が低い都市部在住の参加者に比べ、非都市部在住

の参加者は公共交通機関でベビーカー利用者に遭遇する機会が相対的に少なく、シナリオのリアリティが低く感じられた可能性がある。この点については、都市部在住者のみを対象とした研究による検証が必要である。

引用文献

- Castano, E., & Giner-Sorolla, R. (2006). Not quite human: inhumanization in response to collective responsibility for intergroup killing. *Journal of Personality and Social Psychology*, 90, 804-818.
- Glick, P., & Fiske, S. T. (1996) The ambivalent sexism inventory: Differentiating hostile and benevolent sexism. *Journal of Personality and Social Psychology*, 70, 491-512.
- Glick, P., & Fiske, S. T. (1997). Hostile and benevolent sexism: Measuring ambivalent sexist attitudes toward women. *Psychology of Women Quarterly*, 21, 119-135.
- Glick, P., & Fiske, S. T. (1999). The ambivalence toward men inventory: Differentiating hostile and benevolent beliefs about men. *Psychology of Women Quarterly*, 23, 519-536.
- Glick, P., & Fiske, S. T. (2011). Ambivalent sexism revisited. *Psychology of Women Quarterly*, 35, 530-535.
- Glick, P., Fiske, S. T., Mladinic, A., Saiz, J. L., Abrams, D., Masser, B., Adetoun, B., Osagie, J. E., Akande, A., Alao, A., Annetje, B., Willemsen, T. M., Chipeta, K., Dardenne, B., Dijksterhuis, A., Wigboldus, D., Eckes, T., Six-Materna, I., Expósito, F., ... López, W. L. (2000). Beyond prejudice as simple antipathy: Hostile and benevolent

- sexism across cultures. *Journal of Personality and Social Psychology*, 79, 763-775.
- Hebl, M. R., King, E. B., Glick, P., Singletary, S. L., & Kazama, S. (2007). Hostile and benevolent reactions toward pregnant women: Complementary interpersonal punishments and rewards that maintain traditional roles. *Journal of Applied Psychology*, 92, 1499-1511.
- 経済産業省 (2018) ベビーカー産業の現状について (規制改革推進会議専門チーム会合提出資料) 経済産業省 Retrieved from <https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/suishin/meeting/hotline/20180329-2/180329-2hotline02.pdf> (2022年8月18日)
- 厚生労働省 (2022). 令和3年度雇用均等基本調査の結果概要 厚生労働省 Retrieved from <https://www.mhlw.go.jp/toukei/list/dl/71-r03/07.pdf> (2022年9月12日)
- 松原 淳 (2013). 公共交通機関における子ども連れ等の移動に関する調査 第1回公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会資料 国土交通省 Retrieved from https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_fr_000032.html
- 三浦麻子・小林哲郎 (2015). オンライン調査モニタの Satisfice に関する実験的研究 社会心理学研究、31, 1-12.
- 内閣府男女共同参画局 (2020). 令和元年度 家事等と仕事のバランスに関する調査報告書 内閣府男女共同参画局 Retrieved from https://www.gender.go.jp/research/kenkyu/balance_research_202003.html (2022年9月12日)
- 政府統計の総合窓口 (e-Stat) (2021) 人口動態調査 人口動態統計 確定数 出生 4-19 出生順位別にみた年次別父・母の平均年齢 Retrieved from <https://www.e-stat.go.jp/dbview?sid=0003411609> (2022年9月12日)
- Sibley, C. G., & Wilson, M. S. (2004). Differentiating hostile and benevolent sexist attitudes toward positive and negative sexual female subtypes. *Sex Roles*, 51, 687-696.
- 谷口綾子・柳田穰・大森宣暁・真鍋陸太郎・寺内義彦 (2009). 乳幼児運搬用具の利用実態に関する一考察 土木計画学研究・講演集 (CD-ROM) Vol.40
- 宇井美代子・山本真理子 (2001). Ambivalent Sexism Inventory(ASI) 日本語版の信頼性と妥当性の検討 日本社会心理学会代 42 回発表論文集、300-301.
- Viki, G. T., & Abrams, D. (2003). Intra-humanization: Ambivalent sexism and the attribution of primary and secondary emotions to women. *Journal of Experimental Social Psychology*, 39, 492-499.