

## 设计人类学与 AD 文献总结

Pink, Sarah, Vaike Fors 和 Mareike Glöss. 《The Contingent Futures of the Mobile Present: Automation as Possibility》. *Mobilities*, 2018 年 3 月 14 日, 1~17.  
<https://doi.org/10.1080/17450101.2018.1436672>.

设计创新的来源：从参与者在具身化实践（如手机放置习惯、车内空间适配）中的即兴创造（例如，基于现有技术缺陷（如车机系统落后于手机）构想未来场景（如希望手机与汽车深度互通））出发，而非盲目追求“颠覆式创新”。

Pink, Sarah, Katalin Osz, Kaspar Raats, Thomas Lindgren 和 Vaike Fors. 《Design Anthropology for Emerging Technologies: Trust and Sharing in Autonomous Driving Futures》. *Design Studies* 69 (2020 年).  
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:hh:diva-42018>.

自动驾驶不是技术问题，是“人”的问题：老百姓要的是安心感和生活主动权。  
工程师和政策制定者必须蹲到普通人的生活里找答案，观察用户日常生活中涌现的问题和即兴反应。  
工具可以很接地气：几张卡片比 100 页报告更有冲击力！

Pink, Sarah, Kaspar Raats, Thomas Lindgren, Katalin Osz 和 Vaike Fors. 《An Interventional Design Anthropology of Emerging Technologies: Working Through an Interdisciplinary Field: Design》. 收入 *The Palgrave Handbook of the Anthropology of Technology*, 编辑 Maja Hojer Bruun, Ayo Wahlberg, Rachel Douglas-Jones, 等. Springer Nature Singapore, 2022 年. [https://doi.org/10.1007/978-981-16-7084-8\\_9](https://doi.org/10.1007/978-981-16-7084-8_9).

干预性的感官民族志（视觉/体验记录）：“我们的自动驾驶民族志是干预性的，因为它超越了观察性民族志和长期田野调查，通过重演、设置用餐等情境以及使用自动驾驶功能与人们互动。”

### – 批判主流范式

- 伦理维度：质疑 MIT“道德机器”（数字化电车难题实验）等抽象模型，指出其忽视事故的真实情境（如环境变量、人类即兴反应）、决策的具身性与非理性（非纯逻辑计算）
- 信任维度：批判定量研究（如 AD 接受度调查），重新定义信任为情境化的情感体验（源于熟悉感与日常惯例和物质性共构（由物件（如“幸运挂饰”）、仪式、环境共同生成），并观察突发情景之下人们如何“找到继续前进的方法”

Stilgoe, Jack. 《Machine learning, social learning and the governance of self-driving cars》. *Social Studies of Science* 48, 期 1 (2018 年): 25~56.

对特斯拉事件的研究：

- 特斯拉将责任归咎于用户“自满”，而非技术设计缺陷；监管机构（NHTSA）建议“加强用户教育”，回避系统性反思。

对人类这些缺点的认识,促使人们努力使机器的学习合理化。这加剧了将那些被贴上“意外后果”(Jasanoff, 2016)标签的事情归咎于“人为错误”(Shorrock, 2013)或“用户错误”(Wynne, 1988)的倾向。在机器与人类交互的系统中,用户常常成为技术故障的“道德缓冲区”。社会科学家对技术事故的研究指出了一种更具建设性的替代观点。将错误重新定义为“系统诱发”(Wiener, 1977),而不仅仅是人类脆弱性的体现,这才能实现真正的学习。佩罗(Perrow, 1984)强调,在技术安全方面,人类应被视为一种资源,而非问题。他认为核电站本质上是危险的,而航空旅行则是其反例。尽管飞机的社会技术复杂性令人难以置信,但佩罗(Perrow, 1984:127)认为,“没有其他高风险系统能像航空业一样,如此有效地将安全作为目标来追求”,原因在于其对社会学习的重视。

➡首先,不能归咎于人的问题

- 驾驶员过度信任“Autopilot”(名称暗示全自主),系统却在交叉路径场景失效。说明,车学得飞快(机器学习),但社会(法律、监管、公众理解)学得太慢(社会学习跟不上),这个脱节很危险。

**机器学习的缺陷➡企业责任:**车根本不能真正“自主”。它极度依赖数据(所有特斯拉车共享数据)、地图、网络,甚至其他车(未来)。名字让人放松警惕;企业激进策略,测试版赶鸭子上架;没有**监控司机注意力**不足的情况;

**算法黑箱,出事了难追责。**到底是车傻?还是设计有问题?还是数据不够?说不清。