

令和 6 年 5 月 29 日現在

機関番号：14401

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2019～2023

課題番号：19K03191

研究課題名(和文) 自分では気づきにくい自動車運転中の悪癖抽出 教育的介入にむけて

研究課題名(英文) bad habits while driving that are difficult to notice on one's own

研究代表者

中井 宏 (NAKAI, Hiroshi)

大阪大学・大学院人間科学研究科・准教授

研究者番号：90583526

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,300,000円

研究成果の概要(和文)：ペーパードライバーが運転再開を望む際、どのような知識・技能が維持されているのか、逆にどの程度低下しているのかは明らかでなかった。そこで、ペーパードライバーの大学生に対し、教習所場内や周辺の公道での走行課題を課し、免許取得直前の教習生との比較を行い、その技能低下を確認した。また「あおり運転」に繋がる悪癖抽出も重要と考え、web調査を用いて、あおり運転に繋がる心的過程の解明を目指した。その結果、傲慢で自信の強い誇大型ナルシズムは攻撃行動に直接影響を及ぼし、自尊心が低く批判に敏感な脆弱型ナルシズムは悪意の認知や運転中の怒りに作用し、攻撃行動には間接的に影響することが明らかとなった。

研究成果の学術的意義や社会的意義

本研究では、運転中の悪癖を抽出し、ドライバー自身に認識させるための教育開発を目指した。ドライバーの何気ない悪癖を把握しておくことは、自動運転車と手動運転車の混在する期間において、両者のインタラクションを円滑にするための基礎データになる可能性を秘めている。また社会的関心を集める「あおり運転」に対しても、その生起過程の一部を明らかにすることができ、啓発活動の根拠となるデータを取得した。

研究成果の概要(英文)：We conducted a study to understand the skills retained and declined by inactive drivers when they resume driving. To do so, we enlisted university students with minimal driving experience post-licensing and compared their performance on driving tasks with those about to obtain their licenses. The results confirmed a decline in skills among the former group.

Additionally, we aimed to identify habits associated with aggressive driving and explore the psychological factors contributing to such behavior. Through a web survey, we found that individuals with grandiose narcissism, characterized by arrogance and high confidence, tend to display direct aggressive behavior. Conversely, those with vulnerable narcissism, marked by low self-esteem and sensitivity to criticism, are more prone to perceiving malicious intent and anger while driving, indirectly leading to aggressive behavior.

研究分野：交通心理学

キーワード：自動車運転 事故リスク 安全教育 あおり運転 ペーパードライバー

## 1. 研究開始当初の背景

本研究では、運転中の悪癖を抽出し、ドライバー自身に認識させるための教育開発を目指した。ドライバーの何気ない悪癖を把握しておくことは、自動運転車と手動運転車の混在する期間において、両者のインタラクションを円滑にするための基礎データになる可能性を秘めている。

また近年、「若者の車離れ」が叫ばれている通り、都市部を中心にペーパードライバーが増加しているものの、転勤や出産等を機に、久しぶりに自動車を運転せざるを得ない者も一定数存在する。我が国では、一旦運転免許を取得すれば厳しい更新要件はないため、運転に必要な知識・能力がいくら低下しようが、更新可能である（視力など、一部の機能は除く）。こうした者が運転再開を望む際、当然ながら悪癖はついていないものの、免許取得以降に運転経験が乏しい中で、どのような知識・技能が維持されているのか、逆にどの程度低下しているのかは明らかでなかった。

また社会的関心を集める「あおり運転」の観点から、各ドライバーの悪癖抽出も重要と考え、オンラインアンケート調査を用いて、あおり運転に繋がる心的過程の解明を目指した。攻撃的運転に関する既往研究を概観すると、ドライバーの人口統計学的属性や心理特性に着目したものが多く行われている。近年は攻撃的運転と関連するパーソナリティ特性としてダークトライアドに注目した研究も増加している。ダークトライアドとは、ナルシシズム、マキャヴェリアニズム、サイコパシーの3つのパーソナリティ特性の総称である。本研究ではこのうち特にナルシシズムに注目した。ナルシシズムとは、自己誇大感や権利意識と定義され、自動車運転以外でも攻撃行動と関連が示されている。攻撃的運転との関連では、高いナルシシズム傾向がドライビングシミュレータでの速度超過や先行車接近追従に影響することが示されている。

## 2. 研究の目的

【研究Ⅰ】研究Ⅰでは、運転機会の乏しいペーパードライバーに特有の交通事故リスクを探索的に検討することを目的とした。特に、ハザード知覚と道路交通法に関する知識、実際の運転技能に注目し、運転機会の減少や運転休止がこれらの運転に必要な知識・技能に及ぼす影響を検討することを目的とした。

【研究Ⅱ】研究Ⅱでは、ナルシシズム傾向を誇大型 (*grandiose*) と脆弱型 (*vulnerable*) の2タイプに分類した上で、攻撃的運転に及ぼす心理的過程を検討するとともに、自車への愛着が攻撃的運転に関連するか検討することを目的とした。

## 3. 研究の方法

### 【研究Ⅰ】

まずペーパードライバーと運転免許取得間際の教習生の2群に対して、ハザード知覚能力と交通法規に関する知識を測定し比較した。本研究では普通一種免許を取得後1年以上経過しており、自動車の運転頻度が月に1度以下の者をペーパードライバーと定義した。また参加者募集の時点で、日常的に自動二輪車や原動機付自転車を運転していないことも条件とした他、運転経験のバラツキを小さくするため免許取得後3年以内の者を大学内で募集した。これらのペーパードライバーの実験課題成績を、大阪府のAドライビングスクールに通う教習生と比較した。

本研究で用いたハザード知覚課題は、島崎・三品・中村・高橋・石田 (2012) や中村・島崎・伊藤・三品・石田 (2013) と同様に、実際に発生した事故の映像をハザードタッチに組み込んだものであった。実験参加者は、事故発生前10秒程度の動画を見て道路状況を把握した後、静止画に切り替わったところでハザードにタッチするよう指示された。その際、当該場面で重要と思う順にタッチするよう教示した。静止画へのタッチは5秒間だけ許容し、その後、再度動画が流れて約5秒後に衝突に至る映像が流れた。静止画中にタッチすべきハザードは予め重要度別に定義されており (see. 島崎他, 2012; 中村他, 2013)、衝突対象が最重要ハザード (以降、衝突対象)、衝突対象以外の他者や死角についても注意すべきハザード (以降、重要度高) として設定されていた。

また関係法規についての知識を問う3~4肢選択の問題を10問作成した。このうち6問は道路標識や路面標示に関するもの、残る4問は運転時の禁止事項に関するものであった。8分間の制限時間を設けたが、全員がそれ以内に解答を完了した。

さらに、教習車を利用して、Aドライビングスクールの場内コースと周辺の一般道路を走行させる実車運転課題も実施とした。ペーパードライバーに対しては、場内外周路等を慣熟走行させた後、右バックを伴う方向変換を実施した。その後、Aドライビングスクールの卒業検定で用いられる経路の1つである周辺公道約5.5kmを走行した。経路内には、交差点左折が5回、右折が2回、一時停止交差点が1箇所、車線変更が必要な箇所が1箇所含まれた (道路状況によっては、それ以上の車線変更が必要だった)。走行中は常時、助手席に指導員 (検定員資格あり) が同乗し、経路は適宜案内された。同乗した検定員には、右左折時の方法と安全確認、後方への目配り、一時停止交差点の通行、車線変更や進路変更時の合図および安全確認、後退時の操作および安全確認の全10項目 (Table) について、5段階での評価を依頼した。評価基準は、Nakai & Usui (2012)

の他、大阪自動車学校協会の運転免許技能試験実施基準、A ドライビングスクールの検定評価票を参考に、本研究用に独自設定した。教習生には、研究目的と個人情報の取り扱いについて個別に説明した上で、研究協力へ同意した人に性別と年齢を尋ね、卒業検定の通常採点とは別に、本研究用の5段階評価を得た。なおペーパードライバーも教習生も、走行は日中に行われた。ペーパードライバーに対しては、DSI (Driving Skill Inventory) への回答も求めた。Trösterer et al. (2016)と同様に、Lajunen & Summala (1995) の因子分析で因子負荷量が0.3以上の項目だけを用い、認知・操作技能14項目、安全性11項目を尋ねた。認知・操作技能を問う項目では平均的なドライバーに比べて「0:非常にできていない」「1:できていない」「2:平均的である」「3:できている」「4:非常にできている」、安全性を問う項目については平均的なドライバーに比べて「0:全く気をつけていない」「1:気をつけていない」「2:平均的である」「3:気をつけている」「4:非常に気をつけている」で回答を求めた。

#### 【研究II】

Google フォームを用いて、オンライン調査を実施した。月に1回以上運転し、自分または家族名義の車を所有していることを条件に回答者を募集し、390名が分析対象であった(男性204名、女性183名、回答しない3名)。平均年齢は40.28歳(SD = 11.66)、運転免許を取得してからの平均年数は19.75年(SD = 11.77)であった。運転頻度については、月当たり運転日数の近似値として「最低でも月に1回運転している」を1、「最低でも2週間に1回運転している」を2、「最低でも1週間に1回運転している」を5、「最低でも1週間に3回運転している」を12、「ほぼ毎日運転している」を25としたところ、平均値は16.94(SD = 9.79)であった。

質問項目は以下の通りである。

- ・車への愛着 愛着のあるモノとその理由を検討した木野他(2006)を参考に、「思い出がある」「長い間所有している」「役に立つ」など8項目を用い、自身が普段使用する車について、「1:全く当てはまらない」から「5:とても当てはまる」の5段階リッカート尺度で尋ねた。
- ・ナルシズム 病理的自己愛目録(Pathological Narcissism Inventory)の日本語短縮版B-PNI-J(川崎・小塩, 2021)の28項目を用い、「1:全く当てはまらない」から「6:とても当てはまる」の6段階リッカート尺度で尋ねた。
- ・攻撃的運転 DePasquale et al. (2001)が作成したPropensity for Angry Driver Scale(以降PADS)から、「あなたは満車の状態の駐車場で駐車できるスペースを探しています。出発しそうな車を発見したため、ウインカーを点灯させて、そのスペースに駐車しようとしてしました。しかし、反対側から来た別の車があなたの前に割り込んできて駐車してしまいました」などの8つのシナリオ(Table 1参照)を選んで日本語訳し、シナリオごとに予め用意された4つの選択肢から、回答者がとる行動に最も近いものを選択させた。上のシナリオに対する選択肢には「a ドライバーを睨みつけてから他の駐車場所を探す」「b 呆れて別の駐車場所を探す」「c 相手が車を降りるのを待ってから窓を開けて、暴言を吐く」「d その場で車を停めて降りてから、その車に近づいて怒りを表す」があった。得点化に際し、DePasquale et al. (2001)を参考に予備調査を実施し、8シナリオの各選択肢が「1:とても穏やかな対応」から「7:とても危険な対応」のいずれに当てはまるか、7段階リッカート尺度で評価を求めた。予備調査では運転免許を有する53名の大学生(平均年齢20.98歳(SD = 1.05)、男性27名、女性23名、回答しない3名)の協力が得られ、それぞれの平均値を求めた。Table 1に記載の通り、aからdの順に4.19、1.49、6.62、6.57であり、本調査でbの選択肢を選んだ者には1.49、cの選択肢を選んだ者には6.62を与え、8シナリオの合計点を攻撃的運転の点数とした。さらに各シナリオについての怒りを「1:全く腹が立たない」から「5:非常に腹が立つ」、相手ドライバーの悪意の認知を「1:全く故意ではないと思う」から「5:非常に故意であると思う」のそれぞれ5段階で尋ねた。

## 4. 研究成果

### 【研究I】

本実験でタッチすべき対象としたハザードは、後半動画で衝突してしまう衝突対象ハザード(計10個)と、衝突対象ではないが運転中に注意を向けるべき重要度高ハザード(計23個)であった。まず10場面を通じての総タッチ回数(平均値を確認したところ、ペーパードライバーでは28.15回(SD = 6.99)、教習生では24.30回(SD = 5.81)であり、t検定の結果有意ではなかったもの(t(38) = 1.89, p = .07)、ペーパードライバーのほうがタッチ回数が多い傾向だった(effect size;  $\eta = .29$ , Cohen's d = 0.60)。ハザードの重要度2水準を参加者内要因、運転経験(ペーパードライバー/教習生)の2水準を参加者間要因とした二要因分散分析を行ったところ、ハザードの重要度の主効果が有意であり(F(1, 38) = 63.25, p < .001,  $\eta^2 = .63$ )、衝突対象ハザードの検出率は重要度高ハザードよりも高かった。運転経験の主効果と交互作用は有意でなかった(順にF(1, 38) = 3.35, 3.76, p = .08, .06,  $\eta^2 = .08, .09$ )。

なお衝突対象ハザード10個について、検出率が大きく異なるが、制限時間の5秒以内にタッチした者の応答時間をペーパードライバーと教習生で比較した。Table 1は両群における検出者数、応答時間の平均値と標準偏差およびt検定の結果を示したものであり、教習生とペーパードライバーの間に差異は認められなかった。

次に関係法規についての知識の差異について、両群の平均正答数を求めたところ、ペーパードライバーでは6.30問(SD = 1.08)、教習生では8.00個(SD = 1.08)であり、教習生の成績が有意に高かった(t(38) = 4.98, p < .001, effect size;  $\eta = .63$ , Cohen's d = 1.58)。両群の問題ごとの正答

Table 1 衝突対象ハザードへの検出者数と応答時間 (msec.)

	ペーパードライバー			教習生			t検定		
	n	M	SD	n	M	SD	t	p	$\eta$
衝突対象1	8	2320	809	7	1481	688	2.15	.051	.51
衝突対象2	3	2360	975	3	2923	1364	0.58	.592	.28
衝突対象3	16	2211	1049	15	1779	1089	1.12	.270	.20
衝突対象4	17	2174	910	13	1953	1434	0.51	.611	.09
衝突対象5	4	1967	833	6	2282	919	0.55	.598	.19
衝突対象6	12	1610	658	15	2273	1229	1.68	.105	.32
衝突対象7	18	1415	568	18	1688	1098	0.94	.355	.16
衝突対象8	19	1452	978	20	1297	834	0.53	.597	.09
衝突対象9	11	1736	941	13	2118	1107	0.90	.377	.19
衝突対象10	14	2002	812	13	2462	730	1.54	.135	.29

Table 2 両群の運転技能評価

評価項目	ペーパードライバー		教習生	
	M	SD	M	SD
左折の方法	2.10	1.09	3.60	0.97
左折の安全確認	2.85	1.39	3.80	1.47
右折の方法	2.35	1.19	3.50	1.50
右折の安全確認	2.75	1.44	4.10	1.14
後方への目配り	2.50	1.02	3.20	0.98
一時停止交差点	3.45	1.07	4.50	0.67
車線変更時の合図	2.55	1.20	3.90	1.04
車線変更時の安全確認	2.70	1.00	3.95	1.20
後退時の操作	2.25	1.30	4.05	0.97
後退時の安全確認	2.75	1.22	3.95	1.07

率を求め、 $\chi^2$  検定を行った結果、駐車禁止の標識、左折可の標示板、区間の終わりを示す補助標識、駐停車禁止場所の知識は、有意に教習生が高かった。

実車走行における運転技能 10 項目については、検定員による 5 段階評価の平均値および標準偏差を Table 2 に示す。評価項目と群を独立変数とした 2 要因混合分散分析を行ったところ、群の主効果が有意であり ( $F(1, 38) = 27.19, p < .001, \eta^2 = .20$ )、ペーパードライバー (全体平均 2.63) よりも教習生 (全体平均 3.86) の評価が高かった。また評価項目の主効果も有意であり ( $F(6.21,$

$236.12) = 4.64, p < .001, \eta^2 = .05$ )、多重比較 (Holm 法) の結果、一時停止交差点の通行は、右左折時の方法、後方への目配り、車線変更や進路変更時の合図および安全確認、後退時の操作の 6 項目よりも評価が有意に高かった。交互作用は有意でなかった ( $F(6.21, 236.12) = 0.95, p = .46, \eta^2 = .01$ )。

#### 運転技能の自己評価

ペーパードライバー 20 名における DSI の認知・操作技能の 14 項目全ての平均値が、「2: 平均的である」よりも低く、Trösterer et al. (2016) の先行研究と似た数値であった。その一方で DSI の安全性に関しては、全 11 項目で平均値が「2: 平均的である」よりも高かった。免許取得時よりも低下した認知・操作技能を補償するために、平均的なドライバーよりも慎重な運転を心がけていると推測される。

#### 【研究 II】

ナルシズム傾向、車への愛着、悪意の認知が攻撃的運転に及ぼす影響を検討するために相関分析と SEM を行った。各変数間の相関分析の結果を Table 3 に示す。攻撃的運転は、運転中の怒

Table 3 各変数の相関関係

	1	2	3	4	5	6
1 攻撃的運転	1.00	.37 ***	.27 ***	-.01	.23 ***	.15 **
2 運転中の怒り		1.00	.53 ***	.04	.22 ***	.31 ***
3 悪意の認知			1.00	-.01	.13 *	.18 ***
4 車への愛着				1.00	.07	.02
5 誇大型ナルシズム					1.00	.62 ***
6 脆弱型ナルシズム						1.00

\*  $p < .05$ , \*\*  $p < .01$ , \*\*\*  $p < .001$

り、悪意の認知、誇大型ナルシシズム、脆弱型ナルシシズムとの間に有意な正の相関があった。また誇大型ナルシシズムと脆弱型ナルシシズムは、いずれも運転中の怒りや悪意の認知との間に有意な正の相関が認められた。

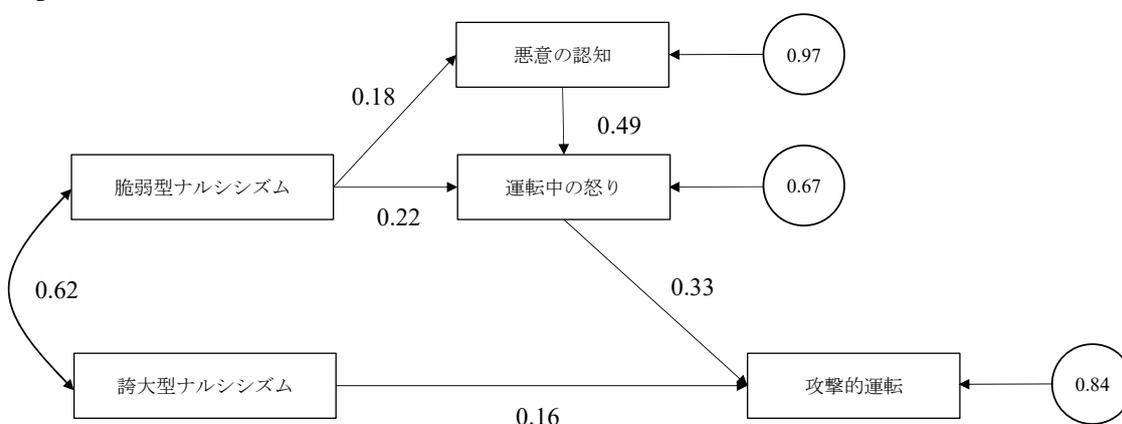
車への愛着およびナルシシズムが攻撃的運転に及ぼす影響を検討するために SEM によるパス解析を実施した。当初のモデル 1 ( $\chi^2 = 0.46$ ,  $df = 2$ ,  $p = .79$ ,  $CFI = 1$ ,  $TLI = 1.03$ ,  $SRMR = 0.01$ ,  $CRMR = 0.01$ ) で標準化推定値が有意でなかったものを除き、モデル 2 を作成した ( $\chi^2 = 6.23$ ,  $df = 4$ ,  $p = .18$ ,  $CFI = 0.99$ ,  $TLI = 0.99$ ,  $SRMR = 0.03$ ,  $CRMR = 0.03$ )。

モデル 1 において車への愛着は他のどの要因とも関係しなかったため、モデル 2 では完全に排除された。モデル 2 (Figure 1) では全ての標準化係数が有意だった。脆弱型ナルシシズムは悪意の認知と運転中の怒りに影響を与え、悪意の認知は運転中の怒りに影響を与えた。運転中の怒りと誇大型ナルシシズムは攻撃的な運転に影響を与えた。

次に、脆弱型ナルシシズムが運転中の怒りを媒介して攻撃的運転に影響を及ぼす間接効果を検証するため、リサンプリング数を 1000 回に設定したバイアス修正ブートストラップ法を用いて、95%ブートストラップ信頼区間の推定を行ったところ、間接効果は有意であった ( $b = .15$ ,  $z = 4.99$ ,  $p < .001$ , 95% CI [.10 .22])。

同様に、悪意の認知と攻撃的運転の関係性における運転中の怒りの間接効果は有意だったが ( $b = .13$ ,  $z = 4.86$ ,  $p < .001$ , 95% CI [.09 .19])、脆弱型ナルシシズムと運転中の怒りの関係性における悪意の認知の間接効果は有意でなかった ( $b = 0.05$ ,  $z = 1.56$ ,  $p = .12$ , 95% CI [.00 .14])。

Figure 1 ナルシシズムが攻撃的運転に及ぼす影響の最終モデル



#### 引用文献

- DePasquale, J.P., Geller, E.S., Clarke, S.W., & Littleton, L.C. (2001). Measuring road rage: Development of the Propensity for Angry Driving Scale. *Journal of Safety Research*, 32, 1–16.
- 川崎直樹・小塩真司 (2021). 病理的自己愛目録日本語版 (PNI-J) の作成. *心理学研究*, 92, 21–30.
- 木野和代・岩城達也・石原茂和・出木原裕順 (2006). モノへの愛着の分析 対人関係とのアナログによる測定. *感性工学研究論文集*, 6, 33–38.
- Lajunen, T., & Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19, 307–318.
- Nakai, H., & Usui, S. (2012). Comparing the self-assessed and examiner-assessed driving skills of Japanese driving school students. *IATSS research*, 35, 90–97.
- 中村愛・島崎敢・伊藤輔・三品誠・石田敏郎 (2013). タブレット端末と事故映像を用いたハザード知覚訓練と運転行動の変化. *人間工学*, 49, 126–131.
- 島崎敢・三品誠・中村愛・高橋明子・石田敏郎 (2012). 事故映像とタブレット端末を用いたハザード出現予測の訓練とその効果. *交通心理学研究*, 28, 35–43.
- Trösterer, S., Gärtner, M., Mirmig, A., Meschtscherjakov, A., McCall, R., Louveton, N., Tscheligi, M., & Engel, T. (2016). You never forget how to drive: driver skilling and deskilling in the advent of autonomous vehicles. *In Proceedings of the 8th international conference on automotive user interfaces and interactive vehicular applications*, 209–216.
- Upahita, D.P., Wong, Y.D., & Lum, K.M., (2018). Effect of driving experience and driving inactivity on young driver's hazard mitigation skills. *Transportation Research Part F*, 59, 286–297.

## 5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計6件（うち査読付論文 4件/うち国際共著 0件/うちオープンアクセス 2件）

1. 著者名 Iio Kentaro, Nakai Hiroshi, Usui Shinnosuke	4. 巻 2677
2. 論文標題 Effects of Speed Reduction Marking Patterns on Simulated Driving Speed and Lane Position	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board	6. 最初と最後の頁 880 ~ 897
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) 10.1177/03611981221108979	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -
1. 著者名 Kimura Toshiaki, Imai Yasuo, Moriizumi Shingo, Yumoto Asako, Taishi Nozomi, Nakai Hiroshi, Renge Kazumi	4. 巻 46
2. 論文標題 An experimental study on errors regarding the driving behavior of young males caused by temporal urgency on open roads: A Bayesian estimation	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 IATSS Research	6. 最初と最後の頁 147 ~ 153
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) 10.1016/j.iatssr.2021.09.001	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -
1. 著者名 中井 宏	4. 巻 52
2. 論文標題 あり運転に関する研究の概観と抑止策の提案	5. 発行年 2021年
3. 雑誌名 交通科学	6. 最初と最後の頁 3 ~ 12
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) 10.34398/kokaken.52.1_3	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスとしている (また、その予定である)	国際共著 -
1. 著者名 中井 宏	4. 巻 8
2. 論文標題 安全のための感情コントロール教育：交通心理学の知見を医療安全に活かす	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 病院安全教育	6. 最初と最後の頁 66-73
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 須和憲和、吉田裕、中井宏、安部誠治	4. 巻 72
2. 論文標題 バス事業における分社化の意義と限界	5. 発行年 2021年
3. 雑誌名 公益事業研究	6. 最初と最後の頁 9-21
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 中井 宏	4. 巻 110
2. 論文標題 交通心理学の視点から「楽観主義バイアス」を排しリスクを知るスキルを身につけよう	5. 発行年 2019年
3. 雑誌名 地方公務員 安全と健康フォーラム	6. 最初と最後の頁 4-8
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

〔学会発表〕 計12件 (うち招待講演 1件 / うち国際学会 2件)

1. 発表者名 中井 宏
2. 発表標題 ペーパードライバーは何を忘れるのか? (2)
3. 学会等名 日本交通心理学会第87回大会
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 森泉慎吾、中井 宏
2. 発表標題 ネット炎上に関連する心理的要因があり運転に及ぼす影響
3. 学会等名 日本応用心理学会第88回大会
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 中井 宏
2. 発表標題 ペーパードライバーは何を忘れるのか？
3. 学会等名 日本交通心理学会第86回大会
4. 発表年 2021年

1. 発表者名 Hiroshi Nakai, Mayumi Oka, Shinnosuke Usui, Shingo Moriizumi
2. 発表標題 Implementing a safety education programme for Elementary School Students
3. 学会等名 the 32nd International Congress of Psychology (国際学会)
4. 発表年 2021年

1. 発表者名 中井 宏
2. 発表標題 免許取得後の少ない運転頻度が知識・技能低下に及ぼす影響
3. 学会等名 一般社団法人交通科学研究会令和3年度研究発表会
4. 発表年 2021年

1. 発表者名 武田 悠, 中井 宏
2. 発表標題 ダークトライアドと車への装飾、悪意の認知が 攻撃的な運転に与える影響
3. 学会等名 一般社団法人交通科学研究会令和3年度研究発表会
4. 発表年 2021年

1. 発表者名 Kentaro Iio, Hiroshi Nakai, Shinnosuke Usui
2. 発表標題 The Effects of Passive Speed Reduction Marking Patterns on Simulated Driving Speed and Lane Position
3. 学会等名 Transportation Research Board 101st Annual Meeting (国際学会)
4. 発表年 2022年

1. 発表者名 橋本采栄、森泉慎吾、中井宏、白井伸之介
2. 発表標題 作為と不作為のリスクに対する認知の違い
3. 学会等名 日本応用心理学会
4. 発表年 2020年

1. 発表者名 中井宏
2. 発表標題 教習所で考える感情コントロール 運転中のストレス
3. 学会等名 日本交通心理学会第22回教習所セミナー (招待講演)
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 中井宏
2. 発表標題 心理学から考える人口減少社会でのモビリティ：女性・高齢者・障害
3. 学会等名 日本心理学会第83回大会
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 菊池勇哉・森泉慎吾・中井 宏・臼井伸之介
2. 発表標題 鍼灸臨床における不安全行動に対するリスク認知
3. 学会等名 第68回全日本鍼灸学会学術大会
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 橋本采栄・森泉慎吾・中井 宏・臼井伸之介
2. 発表標題 異質のリスク ベネフィット状況におけるリスクテイキング
3. 学会等名 日本応用心理学会第86回大会
4. 発表年 2019年

〔図書〕 計4件

1. 著者名 中井宏	4. 発行年 2019年
2. 出版社 企業開発センター交通問題研究室	5. 総ページ数 12
3. 書名 運転中にイライラしないための20のアドバイス	

1. 著者名 中澤 涉、野村 晴夫、金澤 忠博、木村 涼子、篠原 恵介、園山 大祐、澤村 信英、中村 瑛仁、中井 宏、山口 洋介、西森 年寿	4. 発行年 2020年
2. 出版社 大阪大学出版会	5. 総ページ数 284
3. 書名 学ぶ・教える	

〔産業財産権〕

〔その他〕

-

6. 研究組織

	氏名 (ローマ字氏名) (研究者番号)	所属研究機関・部局・職 (機関番号)	備考
--	---------------------------	-----------------------	----

7. 科研費を使用して開催した国際研究集会

〔国際研究集会〕 計0件

8. 本研究に関連して実施した国際共同研究の実施状況

共同研究相手国	相手方研究機関
---------	---------