

第 40 回土木計画学研究発表会（秋大会）：2009 年 11 月 21 日～23 日（金沢大学）  
セッション討議内容の記録

セッション名： 交通安全（ドライバー意識）	
日付： 11月21日（土）曜日、セッション時間： 9：00～10：30	
司会者名（所属）： 舟渡悦夫（大同大学）	
討 議 内 容	<p>セッション全体：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 発表者は12分の発表時間を有効に使い、効果的なパワーポイントの発表をされました。</li> <li>・ 発表番号91はアイマークカメラを、92はバイタルセンサーを用いた走行実験から得られた解析結果を元に興味深い考察をして頂きました。</li> <li>・ 発表番号93は理想状態における道路でのドライバーの速度認識構造を考慮した潜在的事故発生確率の推定という先駆的なアイデアについて発表して頂きました。</li> <li>・ 各発表に対して、5～6人の質問があり、盛況の内に終了しました。</li> </ul>
	<p>（発表番号）発表者名（所属）：（91）三村泰広（(財)豊田都市交通研究所）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ サッカー時の注視位置の図情報を、X, Yの平均、標準偏差から考察し、事前事後の変化について論及しているが、より科学的な考察方法があればよいというコメントあり。</li> <li>・ 交差点部のカラー舗装化により、サッカーが減り、情報収集範囲が狭くなったことは、安全性が向上したのか否かについて、その判定が難しく、今後の課題としたいとのことである。</li> <li>・ アイマークカメラ装填走行実験の方法について、被験者にはルートを指示するだけで事前情報を与えていない、今回は昼間調査であったが夜間調査を検討しているとの回答があった。</li> </ul>
	<p>（発表番号）発表者名（所属）：（92）井原昌孝（大阪市立大学大学院工学研究科）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 注意と焦りは違う、「危険と危険感」そのギャップが事故に繋がるというコメントあり。</li> <li>・ 緊張したら安全なのか、自覚的な緊張は安全で、無自覚な緊張は危険と解釈できるのか。</li> <li>・ 今回の研究から、緊張度を定量化し、安全に関する新しい指標を作ることが目標とのこと。</li> <li>・ LD1-LD2は、慣れてくると余り変化しないが、初心者は高い傾向がある。</li> <li>・ 緊張による血管収縮、血液量の増加は、酸素飽和度を高くし、交通環境と酸素飽和度は比例関係にあるというモデルである。</li> </ul>
	<p>（発表番号）発表者名（所属）：（93）四辻裕文（神戸大学大学院工学研究科）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「ドライバーがスピードメーターを見ないという前提は少し無理があるのではないか」に対し、今回は非常に理想的な状況を考え、その後色々なバリエーションを考慮するとのこと。</li> <li>・ 4つのVの関係調べ、VsバーからVsハットを推定したいとのことである。</li> <li>・ 何が与えられて、何が得られるかが少し分かりづらい。</li> <li>・ カーブでドライバーがどれ位危険と思うか、速度情報を与えて行動してもらいたい、その関係をモデル化し、シュミレーター実験で確認するという研究の流れである。</li> </ul>