

太田さんが校長を務める「エンジョイ&セーフティドライビングレッスン」は年に数回開催されていて、12/13にはホリデーオートとマツダのコラボで開催される。このドラレス、サーキットを速く走るためのものと思われがちだが、実はそうではない。では、どういう狙いがあるのか？ 太田さんに改めてその意義について訊いてみた。

オレが校長を務めるスポーツドライビングスクールでは「Injured ZERO」というスローガンを掲げている。安全運転を啓蒙するプロジェクトとして、「当スクールに参加する受講生、関係者において、一般道における死亡負傷事故をゼロとすることを目標」とする。そのInjured ZEROプロジェクトが国交省から後援して頂けることとなった。

「運転がうまくなれば安全につながる」「悲惨な事故を減らしたい」という気持ちで続けてきて6年、多少は浸透してきたのかと思つともうれしい。

交通事故を減らすために「Injured ZERO」を提唱

背景を少し説明しよう。日本で死亡事故数は減ってきているが、それは救急医療が発達し24時間以内に亡くなる数が減ったことと車の衝突安全技術向上による要素が大きい。けれども事故件数は相変わらず多く、2009年の総務省の発表によれば日本は先進国中ワースト1。悲惨な事故が今も起つている。オレ自身、ケガによって3年



■文：太田哲也

いつもそばにクルマがある。

の療養生活を送った身だが、死んだ方がマシだったと考えた時期もあった。後遺症を持って社会復帰するのも大変だった。だからこそそういう人を減らしたいと心から思う。しかしながら今の業界及びマスメディア、そして行政の方向

出し過ぎ」などで片付けられ、本当の原因を掘り下げないから、対策も講じられない。

先日、ANAの事故対策を行っている関連会社の人から話を聞いた。航空機全損事故は70年代から大幅に減ってきたが、現在は下げ止まり状態で、その8割はヒューマンエラーだそう。

基本的考え方として、人間がすることだからヒューマンエラーをゼロにはできない。なのでその影響を小さくする仕組みを構築しているそう。いかに人為的ミスを重大事故につなげないかということだ。

●意識が大事

自動車事故も似ている要素があると思う。ANAの方から聞いたのだが、そもそも人が機械を操作するうえで、どういう情報処理過程をたどるかという①情報を認知する→②それを過去の記憶と合わせる→③取るべき行動を判断する→④操作する→⑤ここで記憶違いや操作の過不足分に気づきフィードバックしてもう一度①に戻り…、という行程を繰り返す。

ヒューマンエラーは操作ミスだけでなく、記憶違いや錯覚など全過程において起こる。そして全過程をつかさどっているのが「意識」である。もしここで

意識が飛んでいけば、何ひとつ正確なことはできない。つまり漫然運転や居眠り運転が一番危ないということだ。

意識を高めるためには集中力を上げることだ。では運転に集中するためにはどうするか。学生時代の授業を思い出してほしい。オレもそうだし読者もそうだと思うが（失礼）、授業は退屈で、大して身にならなかつたのではない。

でも社会人になってからセミナーなどに行くと、知識を何とか身に付けて仕事に生かしたいと思つて臨むから、内容がドン入つてくる。

つまり成長したいと思う気持ちが集中力を生んでいるのだ。同じことが運転にも言えるはずだ。運転がうまくなりたいと思つて走っているとしよう。スピードを出す必要はない。スムーズにブレーキングしてコーナーでグラつとしないようにして隣の彼女に嫌な思いをさせない運転を試みる。高速道路では、オレは同乗者がグラグラ揺れないように走れるが、ヘタな人の隣に乗ると本人は気づいていないようだが蛇行するので車酔いしてしまう。ヘタな人はヘタだからではなく、うまくなろうとしないからヘタなのだ。いつもうまくなりたい、安全に、を心が



けていれば、必ず上達するし漫然運転もしなくなるはず。

以前、運転について、テレビ局のディレクターから聞かれて驚いたことがある。たとえばカーブに入る手前で、オレの場合は、あそこからアプローチしてあそこでブレーキを踏んでアクセルをあの前から踏んで、こんなライン取りで立ち上がろう、と走りのシナリオを考える。誰しもがそんなイメージを描くのだから？」と。彼はとくに事前に考えることもなくただカーブに合わせてハンドルを切って、奥でもっと曲がっていたらさらに切る、という運転をしているのだ

そうだ。イメージを持って走っていないことに驚きた。

## なぜサーキットでドラレスを開催するの？

ところで漠然と、サーキットは「危ない」と思っている人がいるかもしれない。でもオレから言わせればサーキットは一番安全だ。一方通行で飛び出でくる歩行者も無謀な自転車もない。公道とは違って路面にギャップもなく安全地帯もあり、限界を試したとしてもそれを守ってくれる。いわば防護ネットが張ってあるようなものだ。

そういうところだからこそ、自分と愛車の限界を見極めるこ

とができるのだ。限界での挙動を知っていれば、万が一のときに余裕が生まれるはずだ。同じことを公道でやったら危険極まりない。さらに事故を起こせば周囲にも迷惑がかかる。だから一般道での練習は絶対にやめてほしい。

## ●限界ではなくスムーズに走る

サーキットは自分と愛車の限界を知るには最良の場だが、そうは言ってもやっぱり敷居が高いなと思っている人もいるかもしれない。そんな人に、12月13日(土)に千葉県成田で開催する太田哲也×ホリデーオートド

ライディングレッスン with M AZDAをすすめたい。今回は公道とサーキットの中間的な性格のNATSサーキットで開催するので、限界を試すのではなく、イメージを膨らませてスムーズに走らせることを主体に学べる場を提供する。

スムーズな運転とは、たとえばカーブの入り口で徐々にロール(車体の左右の傾き)が始まって、カーブの頂点で最大ロールして、出口でまたきれいに減っていく。それが理想だ。それにはハンドルの蛇角が一定であればいいかというと、そんなことはない。風が吹いていたり路面がうねっていたりすれば、ハンドルを修正する必要がある。修正が遅ければそれだけ大きな修正舵が必要になる。すると一定のロールではなくなり、Gがかかったり抜けたりにして車体がグラグラと揺れたりする。それでは隣の彼女は気持ち悪くなる。

予測して、早めに修正舵を与えることがスムーズな運転につながる。事前に走るイメージを



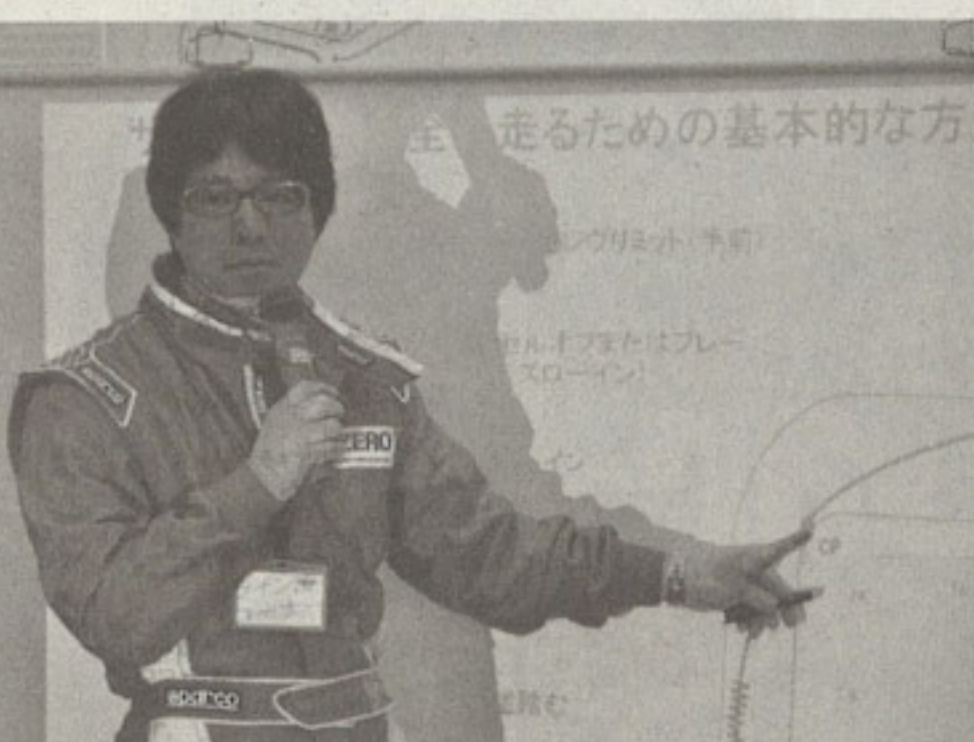
▲ギクシャクせずに、スムーズに走ることがドラテク向上の第一歩。そこから徐々にクルマの限界、自分のドラテクの限界を知っていくことが重要

持つことで集中力も高まる。初心者はもちろん運転になれている熟練ドライバーにも、基本に戻って走りの理論とスムーズな走らせ方を学んでほしい。

## ●injured ZEROを広めたい

なぜ自動車メーカーの下請け仕事をしないか、なぜこちらが主体となってドラレスを主催し企業から協賛してもらおう形にしているか、というところ、ZEROプロジェクトを推進し続けたいからだ。企業主体だと最初のうちはよくても、担当が途中で変わったりして方向性にぶれが出がち。自分主体であれば理念を守り続けることができるはずだと考えている。

賛同して頂ける人はぜひ参加し、injured ZEROプロジェクトのアンバサダーとして理念を家庭や職場で広めてほしい。



▲長年運転している人の中にも、ドライビングの基本理論を知らない人は結構多い。そこをきっちり学んでから運転をすると、身に付くことがたくさんある

▼スクールに参加する全受講生、関係者について、一般道における死亡・負傷者数をゼロにすることを目標に掲げたスロガンが「injured ZERO」だ

## 基本的なドライビング理論と

## スムーズな走らせ方を学んで、

## injured ZEROを広めてほしい

SAMPLE