

オートクルーズ機能、車線逸脱防止装置、自動ブレーキ、等々、「完全自動運転化」に向けて各自動車メーカーが様々な技術競争をしているが、その前に議論されなければならないのもっと重大なことがあるのではないかと太田さんは指摘する。それはクルマ側の技術革新ではなく、運転者の技術とモラルの向上が前提ということだ。

etsuya O.T.A. スポードライビングスクール事務局が定期的に開催している一般参加者向けのドライビングレッスンとは別に、安全運転教育として「レーシングドライバーが教える安全運転セミナー」を行っている。そのカリキュラムがこの度、国土交通省の「事故防止対策支援推進事業」として認定された。最近こうした安全運転指南を行っていることに、オレは「アウェイ感」を抱いていたので、正直ほっとした気持ち。まずは感じているそのアウェイ感について説明しよう。

### 事故原因の9割は人為的なミスなのに…

先日、ドイツの大手自動車部品メーカーの技術会に参加して、自動操縦の説明を受けた。その後質問タイムで質問してみた。

質問内容を大雑把に言えば、自動操縦に関してはメリットとともに、運転者の意識低下リスクや、倫理・法規整備などのデメリットにも目を向けていかなければならないと思うがどうですか?といった内容だった。



■文：太田哲也

それに対して「とても大事なことで、まさに検討中で引き続き検討していく所存です」と。聴講者は新聞記者が多く、その後の質問は技術主体で熱心な問答があったのに対して、オレ

いつもそばにクルマが。

の質問には実にシンプルな答えだった。現在の安全運転推進の方向性は「技術」志向が強く「安全運転」には目が向いていない。ここでアウェイ感を抱いた。オレは言いたい。自動車技術だけでなく、もっと運転者のレベル向上に目を向けるべきではないか!と。

先の国土交通省「事故防止対策支援推進事業」についても、主流は衝突被害軽減ブレーキ装置の搭載車(事業用)に対する購入補助や、過労運転防止機器の導入費用の補助など。購入補助金は「衝突被害軽減ブレーキ」

だが、自動操縦ってどうなのだろう。本当に安全運転に貢献するのだろうか。確かにドライバーは楽になるが…。今そんなことを言うと批判の集中砲火を浴びそうだが、でも本音でオレは疑問を抱いている。

● ●

各国の道交法、ジュネーブ道路交通条約、ウィーン交通条約などにより、事故は運転者の責任とされている。しかしこの先自動操縦化が進むと、その責任は運転者からメーカーに移行せざるを得ない。

ディーラーマンから笑えない

笑いを聞いた。中年女性がクルマを買いに来て、「ぶつからないクルマはこれ?」「ぶつからないクルマはあちらです」「ああそうなの、じゃあこのクルマはぶつかるクルマなのね」と。

本来は衝突軽減のためのあくまでも補助装置なのだが、今やメーカーの宣伝の仕方であって、多くのユーザーは「ぶつからないクルマ」だと思っている。ぶつからないクルマがぶつかったら、その責任は自分たちにはないと考えてしまっただろう。

実際には事故の原因はヒューマンエラーが9割。そのほとんどが運転者の漫然運転。つまり運転者の安全に対する意識を高めることをしなければならぬのに、今の社会の流れはそこに目が向けられていない。

**自動操縦化が進めば便利になる反面、課題もある**

近年日本において事故は増えている。首都高ではここ数年渋滞中の事故が増えた。その原因はスマホ普及のせいだと捉えられている。また先日、北陸自動車道のインターチェンジで大破したトラックが留め置きされているのを見た。聞いたところ最近、漫画を読みながら運転するトラック運転手もいるそつだ。現在自動操縦はトラックにも普

及させようとしているが、マンガを読んでいる運転手に装置を与えたら前を見なくなる、いや寝るかもしれない。

実際に自動操縦化が進んだVWやメルセデスのクルマを運転してみると、自動操縦は確かに便利だが、万能ではないことを知る。オートクルーズを使えば前の車に追従してアクセルオン、前がブレーキを踏んで止まればこちらも自動操縦装置で停止する。レーンキープ装置を作動させればステアリングは車の方がカーブに合わせて勝手に切ってくれる。運転手は手を添えて(休めて)おくだけでよい。

しかし白線が途切れていたりすれば車線から外れ、オットットと慌てさせられることもある。落下物などがあって緊急回避が必要な時に、自動操縦装置が働いてくれるわけではない。眠ってよいわけがない。でもオレでさえボーッとしてみるわな。

もちろん自動操縦化が進めば人の負担が減るから事故件数自体は減るだろう。期待も含めてそう思いたいのが、ここで見過ごしてはならないのは、人間はストレスがなくなると怠けるよう

白線に対する車両の向きをカメラが検知



▲車線維持を支援するシステムなどは、それを過信しすぎてしまうと危険なこともあるということを改めて認識する必要がある。自動車メーカーでもそういったアナウンスはしているが、結局は運転する人の安全に対するマインドが重要なことには変わりはない(写真は日産のアクティブレーンコントロールのイメージ)

にできていることだ。

オレ自身入院中に実感したが、一週間ベッドで寝ていると筋肉が衰えるのみならず、頭も衰える。考えることが億劫になるのだ。だから理論的には補助装置が付けば、その分安全が上乘せされるはずだが、実際には感覚機能が落ちてその分人間が怠けるようになってしまつリスクもある。

何度も言うが事故の9割は人為的ミス、そのほとんどが漫然運転。そして残りが緊急回避できなかったケースとなる。やはりどうしたってヒューマンエラーを減らさなくてはならない。

でもひとりひとり意識レベルを上げるために安全講習を行うのは大変だ。うちのスクールでせいぜい一回で100人程度。

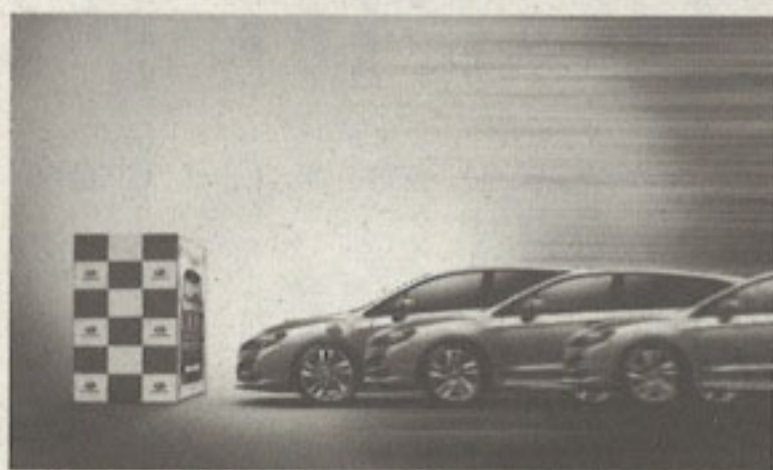
100人×年6回×5年で3000人、運転免許保有者は7700万人、全然足りない。だから一気に技術や装置に頼って改善しようという発想はわかるが、人間の行動メカニズムを理解した上で進めないと効果は薄れてしまつたろう。

たとえ事故件数が減つたとしても、今度は予想外の事故や被害者にとって理不尽な事故に巻き込まれるリスクもあるだろう。

個人的には万が一の自動ブレーキはよいが、オートクルーズやレーンキープをドライバーを選ばずに普及させるのはやり過ぎではないかと思う。つまり速度を落とすことだけに制限すべきではないか。

と言っても大方の流れは決まっています、やっぱり最終的にはアウェイなんだよな。こういうことを言っていると業界に嫌われるだろうし。ま、自動操縦のポジティブでなくネガも捉えながら最善を探る意見が活発に交わされることを期待したい。オレはコツコツと安全運転指南を続けていこうか。

自動操縦のポジティブでなくネガな面も捉えながら、最善を探る意見が活発に交わされることを期待!



▲万が一の際の緊急ブレーキアシスト機構については、太田さんも大賛成。どうしても避けられないヒューマンエラーをカバーしてくれる装置は、早い段階で全車標準装備になるといい(写真はスバル・アイサイトVer.3のブリクラッシュブレーキのイメージ)

●8月1日(土) 袖ヶ浦フォレストレースウェイにてTetsuya OTA ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON with Mercedes-Benzが開催されます。教習車両には、AMG GTなどが登場! スキルにあわせてクラスが用意されているので、安全をテーマにドライビングを学びつつ、メルセデス最新車両の体験試乗やサーキットタクシーが楽しめる。家族向けプランもあるので夏休み家族で参加するのも楽しいイベントだ。 <http://www.sportsdriving.jp>