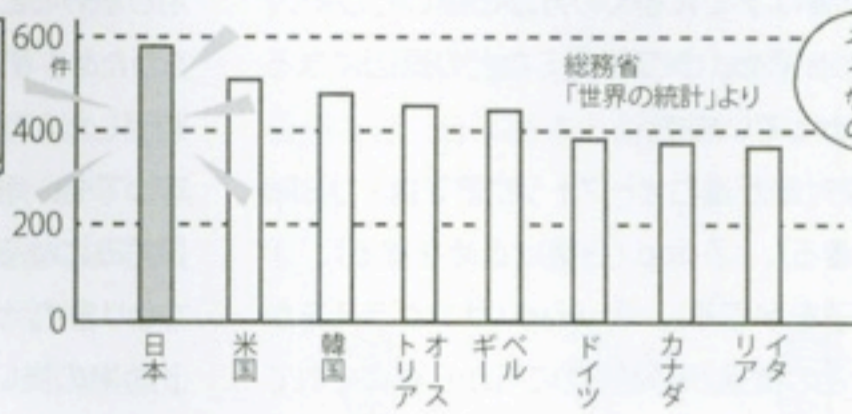


## 【レッスン⑧ 事故防止の意識】

## プロフィール ● おおた てつや

レーシングドライバー、自動車評論家。1959年、群馬県生まれ。93年からル・マン24時間耐久レースにフェラーリで出場。レース中の事故により重傷を負ったが、リハビリ生活乗り越えてサーキットに復帰。チャレンジする素晴らしさを伝える社会貢献活動「NPO法人KEEP ON RACING」の代表を務める。「太田哲也とオヤジレーサーズ」「太田哲也スポーツドライビングスクール」を率いて、モータースポーツ文化に貢献。著書に、「クラッシュ」「リバース」(幻冬舎)など多数。

<http://www.keep-on-racing.com>



一般の人に運転技術や車の魅力を広めるために、レーシングドライバーを続けながら自動車評論の活動を行なう太田哲也さんが、運転上の見落としがちな盲点と、誰でもできる安全運転のコツを分かりやすく伝えていきます。

自動車事故が相次いで報道されている。どうしたら悲惨な事故を減らせるだろうか？

近年、交通事故による死者の数は減少傾向にあり、年間一六七六五人でピークだった一九七〇年の三割以下となった。シートベルト着用の徹底や飲酒などの悪質運転の減少や車体の安全性向上も貢献している。

しかし事故発生件数と負傷者数は増加していて、総務省発表の「世界の統計」によると、人口十万人あたりの日本の事故件数（二〇〇九年調べ）は世界ワースト1だ。ワースト2はアメリカ、そして韓国と続く。

原因の一つとしては日本特有の道路環境があるだろう。幹線道路と生活道路の区別がなく、通学路をト

ラックが並走するような道路が多く、自転車が車道と歩道を縦横無尽に走る。しかし道路環境を改善しようにも国土が狭くスペースがないので抜本的な対策は難しい。

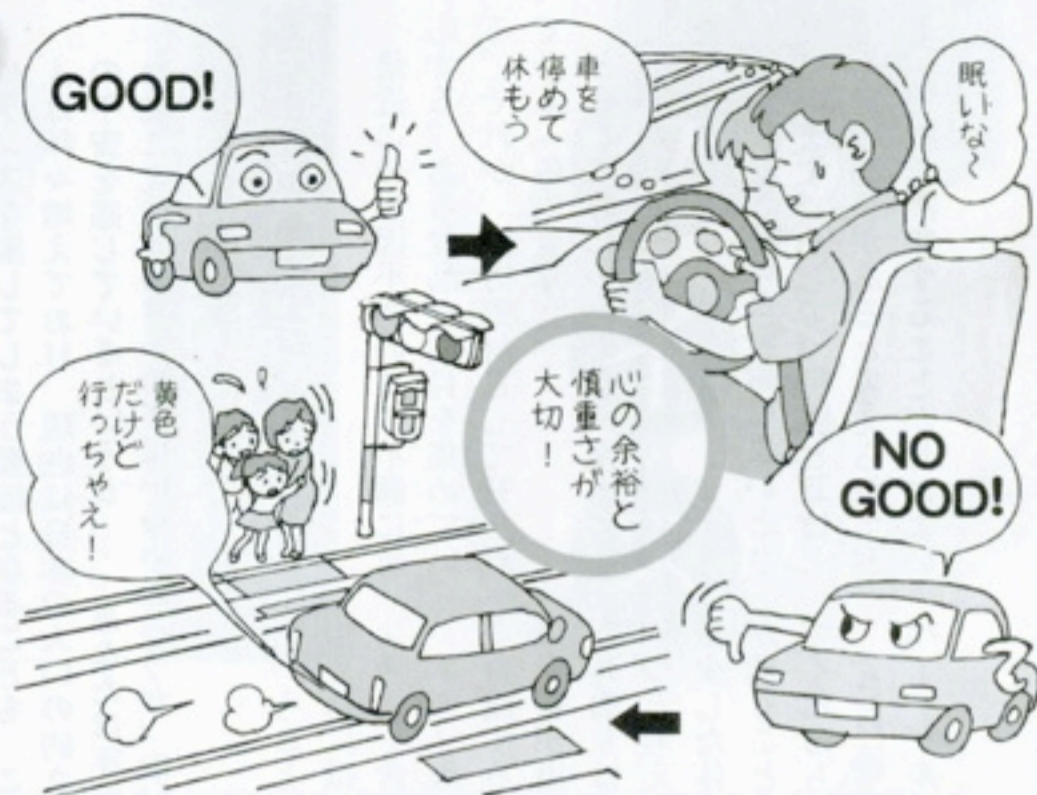
車の安全技術向上をさらに求める声もあるが、現実的には限界がある。たとえば、最近ではAT車でペダル踏み間違いによる衝突事故が多発している。ドライバーは自分が踏んでいるのはブレーキペダルだと信じてアクセルを強く踏んでいるわけだ。それを車側が操作ミスと判断して違う動きをすることは技術的には可能だが、別の問題が生じてくる。

やはり事故を減らすにはドライバーのミスを減らすしかない。

この連載では安全運転に役立つテクニックを紹介してきた。しかし頻発する事故のドライバーのコメントを聞くと「疲れていた」「居眠りしていた」などと弁解をしているのをよく聞く。このことから僕は、事故

【物品のフロントガラス装着は原則禁止】

道路運送車両法の保安基準により、自動料金收受システム(ETC)のアンテナ以外は、原則としてフロントガラスに視野を妨げる物を取り付けることは禁じられています。したがって、地上デジタルテレビ本体や、その車載チューナーの部品(リモコン受光部)などや、紫外線カットのための透明なガラスフィルムなども、フロントガラスに貼ってはいけないこととなります。すでに取り付けた部品は、安全のためにも、すぐに撤去しましょう。



防止にいま必要なのは、「技術」よりも「意識」の問題ではないかといつも感じる。まずはドライバーの意識を高めることが重要だ。

ところで、皆さんはレーサーをどんなキャラクターと捉えるだろうか。豪快で細かいことを気にせず、恐怖感も持たない性格とと思っている人もいるかもしれない。

実はそうではない。多くのレーサーは慎重過ぎるくらい慎重で、運転中は繊細さと集中力をとても高めている。

もともと一トン以上もある鉄の塊が猛スピードで動くのだ。それは軽自動車だって同様だ。新聞などで自動車のことを「走る凶器」と書かれるとクルマ好きは気分が優れないが、巨大なエネルギーを持っているということとは、使い方を間違えれば、一度に多くの人を殺してしまう機関銃のような破壊力となり得るということ。ハンドルを握る全員がそのこ

とを強く意識しなければならぬ。だけれども、車は便利で生活を豊かにしてくれる面もある。プラスとマイナスがあることを再認識することが出発点だ。

「俺は事故を起こさない」と思っている人もいるだろう。だが、これまで起こさなかったからこれからも起こさないと思うのは間違いで、これまで運がよかっただけなのだと考えるべきだ。人間は必ずミスをするから事故は完全になくせない。僕自身も百パーセント大丈夫かと問われると、自信はない。だからこそ気をつけるのだ。その上で事故を最小限にとどめる方策を考えることが大切だ。速く走れるなどということだけで腕のいいドライバーとはいえない。

本当に運転がうまい人は、周囲の状況がよく読め、それに対応する知識があつて、居眠りしたら大惨事が起こるということを、常に自覚して運転している人ではないか。