

# Lap148●ドライビングレッスンの意義

太田さんは年に数回、ドライビングレッスンを開催しているが、そこに込められた意義とはどんなものなのだろうか？  
3月には本誌とマツダのコラボにより実現したが（P166）参照）、改めてその意義について考察してみる。

## 事故ゼロを目指して Injured ZEROを提唱

事故に遭わないための方法と経験を楽しく学ぶ。そんな趣旨で「Teisuma OTA Enjoy&Safety ドライビングレッスン」を7年間続けてきた。このドラレスでは「Injured ZERO（当スクールに参加する受講生・関係者について、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）」を掲げている。

だが最近では、事故で怪我をしないことに加えて、自分が加害者とならないことを重視すべきだと考えるようになった。

実際に自転車や歩行者を巻き込む事故が増えている。とくに最近では自転車がいよいよね。信号を守らない自転車、無灯火、車道のすり抜け、など「車道を走る以上は交通法規を守れよ」と言いたくなる。スマホを見ながら車道を横切るツワモノもいる。まさしく交通ジャングル状態だ。ふつうに運転していても加害者になってしまうリスクが増えている。

実際に交差点における自転車



vsクルマ事故の割合は世界で日本がワースト1だという報告がある。死者数は約45年前の交通戦争と言われた時代から激減している。それはクルマの衝突

# クルマがいつもそばに

■文：太田哲也

安全性が高められたこと、日本は他国に比べて24時間以内の救急体制が整っていることなどの要因で、死者数は先進国の中で多くはない。しかし、10万人あたりの事故件数は常にワースト1、2を争う。

たとえ自分が安全運転をしていても、緊急回避のケースは必ず起こるものだ。そのときの対応力を身につけたい。それが最近のドラレスのテーマだ。

●どんな人が来るの？  
サーキットマニアではなく、一般のドライバーが対象で、自分の愛車で参加してもらう。今

回ドラレス参加者の年齢層は下は大学生、上は60代後半まで幅広い。サーキット経験のない人が3分の1くらいいた。女性も3人いて、そのうちのひとりには若葉マークで、ベシッククラスに参加してくれた。このことは理想的だと考えている。

## なぜサーキットなの？

午前中は座学で運転の理論の講義をみっちり受け、午後からはクラスに分かれてベシッククラスは広場でスラロームや緊急ハンドルの急ブレーキで緊急回避時の対応を経験し、その後先導車付きでサーキット走行する。アドバンスクラスはフリー走行を主体とする。

サーキットを速く走るためのレッスンではないのだが、なぜサーキットで行うかという点、サーキットが運転技術を学ぶのに理想的だからだ。

ワインディングはリスクが高いけど、サーキットは一方通行で参加者は座学で学んでから走るのルールやマナーが良い。コースの外には広い安全地帯があり、万が一、ドライブミスをしたとしてもガードレールやコンクリート壁に当たらないように設計されている。そして、うちのドラレスの特徴なのが、コース上にはベストラインや危険地帯が

わかるように、色分けしたパイロンを設置している。

その一方でやはりアクセルを床まで踏んでそれなりのスピードを出すから、爽快だし緊張感もある。

そもそも勉強ってそんなに楽しくないよね。でもサーキット走行は文句なしに楽しい。アクセルを床まで踏んで、急ハンドル急ブレーキ、ふだんはできない経験は刺激的で面白い。文句なく楽しめるはずだ。

さらに講義が単調にならないように講師の顔ぶれを変えたり、また講師の選別もお話が上手い人、面白い人、トークショーのメンバーも毎回自動車メーカーの開発者などを交えて開発秘話を聞き、校長自ら突っ込みを入れている。

## 楽しく学べなければ、運転技術も身につかない

そもそも運転って楽しいのか？ ホリデー読者のみんなはどうなんだろう。じゃあ俺はというと、楽しいと思う時もあるしそうでない時もある。混雑した都内は楽しくないね。眠くなるので、できれば助手席がいい。でもスポーツドライビングは楽しいよ。集中しているから眠くなったりもしない。

ところで事故の9割はヒュー

事故の9割はヒューマンエラーでその大半が漫然運転。それを解消するには集中して運転すれば良いが、集中するには運転が楽しいと思えることが大切だ。



▲午前中はみっちり講義が行われる。それは安全運転に関する根本的な考え方から、ドライビングテクニックの基本理論まで多岐にわたる。

マンエラーで、そのほとんどが漫然運転だ。それを解消するには集中して運転すれば良いのだ。つまり集中するには運転が楽しいと思えるようになることが実は大切だったりする。

●集中力を高めよう

愛車の極限を体験すると愛車との距離が深まるものだ。

それはつまり恋人とデートを重ねてもお茶を飲むだけだったのより、その先に進めると「一気に一体感が深まるのと似ている(だよな?)。すると愛車とのデートが楽しくなる→集中するようになる」という理屈。

集中していれば事故は減る。集中するには上手い運転を常に心がけること。僕はいつも「交通安全運転間違った探しクイズ」をしながら運転している。あの歩行者こつちを見てないかなとか、あの自転車はみ出してくるかも…とか、予想しながら走っている。あるいはレーシングドライバーのクセで、たとえゆっくりカーブを曲がる時でもイメージでライン取りを考え、ローリングで同乗者をグラグラさせない

ように、ブレーキもスムーズに行うことを心がける。そうしていると自然と運転に集中する。そんなクセをみんなも身に付けてもらいたいと思っている。

●いざという時のために

一般道で飛び出してきた自転車や歩行者をよける時、たいいていの人は生まれて初めて急ブレーキや急ハンドルをするはずだ。そんなぶっつけ本番で、うまくできるはずがない。でも、そんな機会が人生において数度は必ずある。ヒヤリハットで済むか、それとも加害者になってしまうか…。

あらかじめ経験しておくことは重要だ。経験がいざという時、自転車や歩行者との危険回避の場面で役に立つはずだ。

僕が校長という立場を取るのには、参加者を顧客ではなく、先生と生徒の関係性を作りたからだ。それは



▲講義を聞いてからサーキットを走ることで、参加者の理解はより深まる。写真はサーキットを走ったことのない人たちが先導車の後ろを走り、コースのライン取りを学んでいるところ。

やはり言うことを聞いてもらえないとサーキットでは危ないからだ。「教え子たち」の運転をうまくさせて、その結果として速くそして安全なドライバーになつてもらえればと考えている。少し態度がデカク見えるかもしれないけれど、御褒めいただきたい。さて、このあとP166からは、今回マツダとホリデオートのコラボレーションで開催したドラレスの模様をお届けするので、そちらもぜひ読んでいただきたい。

●injured ZEROプロジェクトを掲げて、ENJOY&SAFETYドライビングレッスンを今後も開催予定です。詳しくはウェブをチェックしてください。http://www.sportsdriving.jp