

## インジャードゼロの広がり。

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオピニオンを直球で発信し世相を斬る「オレの話を聞け!」。第27回は、自身が提唱するプロジェクト「injured ZERO」が徐々に世の中に浸透してきたと実感する出来事に相次いで出会ったことから、プロジェクトに込める想いを改めて語る。

REPORT●太田哲也(Tetsuya Ota)  
PHOTO●スポーツライビングジャパン

# オレの話を聞け!

### 今までとは違う流れ

この一カ月、とても忙しかったが、それは定期的に開催しているTetsuya O.T.A.ドライビングレッスン(以下O.T.A.ドライレス)の他に、ボルシェッククラブとNEXCO向けの安全運転講習、そして国交省の助成対象として安全運転座学講習を行ったことが大きい。しわ寄せとして担当編集との打ち合わせ時間がとれず、言い訳がましくオレがつつらと話したところ、担当は急に背筋を起こして「それって今までの流れと違いますよね、太田さんからの発信ではなく、依頼があったということ。インジャードゼロが普及してきたのではないのでしょうか。今回はそれを書きませんか」と。もし本当に世の中に受け入れられ始めたなら嬉しいことだ。その理由を述べたい。

## Injured ZERO

インジャードゼロとはO.T.A.ドライレスで掲げるテーマのことである。「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・負傷事故をゼロにすることを目標とする」というもの。昨年からは国交省に後援していただいているのだが、このプロジェクトを通して、先進国中「事故件数」ワースト1とか2に位置する日本の自動車事故を減らすことに貢献したい。そう考えている。

交通事故を減らすには、クルマや道路の改良だけではなく人の要素が欠かせない。事故の9割はヒューマンエラーで、そのうちのほとんどは漫然運転だといわれている。ちなみに飛行機全損事故の8割はヒューマンエラーに起因するそうだ。つまり人の運転技術とマナーや意識を向上させなければ事故は減らない。「運転が上手くなれば安全につながる」という理念のもと定期的にドライレスを行い、昨今は様々な自動車メーカーからも協賛をいただき、趣旨に賛同していただけるメディアに記事としても紹介される機会が増えた。二カ月に1回のペースで定期的にサーキットにおいてドライレスを行っているが、参加者も前回は最多の75名を数えた。この取り組みが本当に社



会に認知されてきたのだとしたら、大きな喜びである。そもそも人の教育は大変だ。だから手っ取り早く機械やシステムで安全を担保しようという考えは理解できる。しかし向上心やマナーを守ろうという気持がない者にいくら優れたシステムを用意しても効果は希薄だろう。実際に現場ではどんなことが起きているかご存知だろうか。近年、首都圏では追突事故が急増しているが、その原因は渋滞走行中のドライバーが行うスマホいじりらしい。また高速道路で走行中に漫画を読んでいるトラックドライバーもいる。先日、北陸自動車道でノーブレーキでコン

クリート支柱に正面衝突して大破した事故車を見た。居眠り運転が原因のようだ。そんな事故は日常的に起こっている。そういうドライバーに自動ブレーキとか自動操舵装置などを与えて、果たして安全に寄与するであろうか。たぶん自動操舵装置に甘んじ、高速巡航中でも漫画を読んだりスマホを操作したり寝たりするドライバーが出てくるだろう。それを許容するシステムの完成はまだ先だろう。また人の感覚というのは環境に大きく左右されるので、ストレスや緊張が減れば感覚機能も鈍ってくるはずだ。もちろんシステムの改善で事故件数は減るだろうが、通常では考えら



### “道路のプロ”に緊急回避を伝授

NEXCO中日本に誘われて安全運転講習を2日間にわたって行った。受講したのは、高速道路でよく見かける、あの黄色いパトロールカーを実際に運用している方々。パトロールカーは日常的に出動している上、冬季などは降雪や凍結などの影響もあって事故率も高いのだとか。運転講習で緊急回避を実演すると、そこまで車体がロールしても安全に回避できることを肌で感じてもらったようで、すぐに皆さん緊急回避運転を会得していった。



れないような黄い事故や理不尽な目に遭う被害者が出現するのではないかと。やはり機械やシステムだけでなく、人の要素を高めることに国や自治体、その他関係諸団体やマスコミは目を向けてほしい。自動操縦技術に関して世界でもトップレベルのメルセデスであってもドライバーの要素を重要と考え、我々のドライレスをサポートしてくれている。でも日本のマスメディアや日系メーカーの一部は、自動操縦→事故減少と短絡的に考えているように見える。まあそういうことを今まではオレひとりだけでしゃべっていて、もちろん一部の人は支援してくれていたが決して社会の主流ではなく、ドン・キホーテ的な孤立さを感じていたのも事実。だからこそ、ここ一カ月の間に続けて異なる3つの団体から「人」の要素を強調して考える重要性を認識した依頼をもらえたと思うと、ほっとする。



## 緊急回避行動の重要性

具体的にどんな理由で事故が発生しているのだろうか。ここにある会社の社員の事故報告の資料がある。「走行中にボーっとして(30km/hくらい)、少し居眠りしていたかもしれない」「飛び出してきたネコを避けてトンネルの側面に衝突した」「前方から1.5mのビニールが落ちてきてそれを避けようとして側面に衝突した」「道路に出るときに走行中のクルマに気付かずぶつかった」。その他いくつも事故の報告が上がっているのだが、すべて「ぼーっと」していたか、緊急回避ができなかったという事例ばかりだ。

気になるのは、報告の中に「仕方ない」というニュアンスが感じられること。緊急回避なんてできないよ、とあきらめてないか。

管理側から「ネコやビニールなどは避けるな」と指導することも検討している。でもビニールだと思ったら、実は人間だったらどうする。一瞬で避けるか、躊躇かかの判断を行うのは難しい。まずは危ないと思ったら回避を考えるべきだと申す。レース中に300km/hで居眠りする奴はいない。30km/hだから許されるという話でもない。緊急回避はレーサーじゃないから無理と考え



## “安全運転座学講義”を都内で実施

国土交通省安全運転推進事業の一環として、「レーシングドライバーから学ぶドライビング講座」を東京都内で開催。講義ではレーサーならではの経験と予測を元にした緊急回避や難しい事故回避を具体的に説明し、一般に役立つ安全運転をレクチャーした。この講習会は今後も定期的に行っていく予定だ。

## ボルシェを安全に走らせるために



ボルシェクラブ西東京とコラボし、ボルシェを安全かつスマートに運転するための極意を座学と実技を交えて講義。大塚プリンスホテルの駐車場を封鎖して、普段では試せない急加速・急制動などを安全に実体験し、サーキットだけでなく一般公道でもボルシェをスマートかつ楽しくドライブするのに役立つ知識や経験の重要性を伝えた。



る前に、実はレーサーは、その動作に至る前に予測できていることを知ってほしい。人間の脳内の情報処理メカニズムは動作の前に、認知→記憶(経験)を呼び起こす→判断→動作という段階がある。レーサーはマシンの挙動を予測しているからの確かな動作ができるのだ。そもそもレースを長くやっていけばいろいろと危険な目に遭う。ル・マンのユノディエールストリートでチームメイトが360km/hでタイヤをバーストしたことがある。オレ自身、1周こっぴりりのQFタイヤでのタイムアタックの際、第一コーナーで300km/hオーバーからのブレーキングでまったくブレーキが効かなかったこともある。ブラインドコーナーの先にオイルがこぼれていることもある。そうしたことは、あったら「仕方ない」ではなくありえること。「この安全地帯に逃げ込

もうか、どんな操作をしたらいいか」を事前に考えておく。

一般ドライバーにおいても理論を知り対処法を考え経験しておけば、いざというときの余裕が違ってくるはずだ。緊急回避の場面は誰しも長い期間には必ずやってくる。本番に備えておく方がいいと申す。

## 緊急時行動を前もって体験する

具体的にNEXCOやボルシェクラブの安全運転講習では、まず最初にじっくりと時間をかけてクルマの挙動の理論を座学で学んでもらった。荷重移動と摩擦円の概念を学び、その上で、それを活かしてどういう動作で緊急回避を行うかを体験する。荷重移動と摩擦円の理論については知っている人も多いだろうが、それを使って実践するのはまた別の話。理論をスラロームに落とし込む。この時のイメージは、「ネコが飛び出してきたので1本目のバイロンを避ける」。「そのままではトンネルの側面にぶつかるので、2本目のバイロンで元の走行ラインに戻る」。タイムの良し悪しではなく、荷重移動の概念を頭に置きながら、アクセルのオン・オフでクリアする。オフで曲がりやすくなり、オンで姿勢が安定する。それを体験する。どうしてもタイムに気持がいつてしまう人には「バイロンは人だと思え」と伝える。

緊急回避トレーニングは、走行中に突然人が飛び出てきたときどうするか。イメージだ。ここでの正しい判断は避けることよりもまずはブレーキを踏んで直前で止まることを心がける。でも止まりきれない！と認知したとき、さあ次は何をするか。答えとしてはハンドルを切って避けるのだが、この際、ブレーキを強く踏んでABSが効いた状態から、ブ

レーキ踏力を抜くのが正解だ。その答えを知っているか。知っていたとしても、実際の場面でブレーキの踏力を抜く勇気が持てるか。それを本番に備えて経験してみる。

これについて先日嬉しい報告をボルシェクラブの安全運転講習を受講したAさんから聞いた。Aさんは緊急回避のトレーニングを体験し、その一週間後、うちのドラレオにやってきた。その日はウエットで、コース上でブレーキロックしてABSが効いてコースアウトしそうになったらしい。そこで一週間前のボルシェクラブの講習で習った緊急回避のトレーニング「ブレーキを緩める」を実践したら、前輪のグリップが戻ってきて元のラインに戻ることができた。一般道に限らずサーキットでもいざというときも役立つということが実感できたらしい。そう報告してくれたのだが、先生としては実に嬉しい話だ。

## ドン・キホーテかもしれないが

さて今回はいつになくまじめな話をしてみました。この手の話題を話者諸兄はどう思われるだろうか。

オレはこう考えている。参加者の人が運転がうまくなり、その結果安全運転ができるようになることも社

会貢献のひとつだ。

でもさあ、この「社会貢献」ってカッコよくないんだよね。クールじゃない、はつきり言ってるだけ。

東日本大震災の時も、自転車や電動バイク、救援物資などをトラックに積んで東北に行ったことがあるのだが、見渡す限りの瓦礫の街を前にして、ただ自分の無力を思い知らされて落ち込んだ。社会貢献ってがっかりするものだし偽善といわれることもある。

インジャーデゼロプロジェクトも同様で、社会全体での影響力で測るとあまりにちっぽけで、多勢に無勢。ひとり(少数)で騒いでいるみたいで格好悪い。それは重々承知だ。そもそもが社会の大きな資金やマンパワーは、自動操縦の方向に流れている。主流ではないことをするのはイケテない。ドン・キホーテみたいに笑われているような気もする。

でもそれはわかっていた上で、もしかしたらひとりまたひとりと賛同者が増えることで大きなパワーとなるかもしれない。だからこういう話は読者にはウケないかもしれないし、もしかしたら不評かもしれないけど、そしてダサイことは知っているけど、あえてそのダサイことをやり続けることも、たまには必要じゃないかと思ったりする。



Tetsuya Ota  
ENJOY SAFETY DRIVING LESSON  
with Volkswagen  
6/6(土)袖ヶ浦  
フォレストレースウェイで開催決定

「正しい運転を楽しく学ぶ」をテーマとしたドライビングレッスンを、太田哲也氏を校長に迎えて開催。今回は教習車として、フォルクスワーゲングループジャパンの協力によってゴルフGTI、ゴルフR、ポロGTIなどの、フォルクスワーゲンブランドのスポーツモデルが一堂に揃う予定。レッスンメニューはベーシック、アドバンスクラスの他、袖ヶ浦を1周ひとりで定着ることができるスパタイGPも併催する。現在、申し込み募集中。詳細はウェブにて。http://www.sportsdriving.jp