

# Lap118●ドライビングレッスン開催の意義



■文：太田哲也

## エンジンヨイしながら セーフティを学ぶ

### ●開催目的①エンジンヨイの要素

クルマ好きだったら、一度はサーキットを走ってみたいと思ふよね。欧米では大人がサーキットを親しむ文化があるが、日本は一部のマニアに限られているのが現状だ。

でもサーキットは楽しいし、ためになる。より多くの人にモータースポーツの楽しさを知ってもらいたい。

一般道とは逆に基本はアクセル全開で、全開が無理な所はアクセルを緩める。あるいはブレーキで減速する。日本の極めて低い制限速度でイライラを募らせている人には、精神の解放がもたらされるはずだ。

爽快さに加えて、走りのイメージ（戦略）を組み立てる面白さもある。「走りのシナリオ作り」の良し悪しが速さと安全につながるのだ。

太田哲也さんとホリデーオートがコラボして開催しているドライビングレッスン（P208参照）、「Tetsuya OTA 共 ENJOY&SAFETYドライビングレッスン（以下ドラレス）」は5年前から始まった。タイトルにある「エンジンヨイ」と「セーフティ」には、実は太田さんの強い思いが込められている。まだ参加したことがない人へ、太田さんと本誌がドラレスを続ける理由を今回はお伝えしよう。

僕自身、いろいろなスポーツをしてきたがサーフィンの爽快感と、ラグビーの戦略、そしてスキートのバランス感覚やスピード感が交じり合い、でもさほど体力がなくても楽しめる。20〜60代まで老若男女、ぜひサーキットを体験し、クルマの楽しみ方を深めてもらいたい。

### ●開催目的②セーフティの要素

日本は事故の多い国だと知っているだろうか。2009年の総務省の発表によれば10万人当たりの事故件数で日本が先進国でワースト1となる。ドイツのアウトバーンは速度無制限、アメリカではフリーウェイをV8ピックアップトラックが猛走する。ヨーロッパ諸国の一般道の制限速度は90〜100km/hだが、北海道は原野の一本道でも制限速度50km/h。信号がそこらじゅうに設置されている愛知県・東京都なのに毎年死者数ワースト1、2。

日産が公表しているデータによると原因の9割は人為的ミスによるものだという。交通安全

はクルマ、道路、人の三位一体だが、不幸な交通事故を減らすには、「人」の要素、つまりドライバの運転技術や意識とマナーを向上させることが不可欠だ。そのためにはドラレスはとても有効だと考えている。

## サーキットでドラレスを 開催する意義とは…

でもサーキットと聞くと、「私はそこまでは」とハードルの高さを感じる人もいるだろう。でもサーキットこそが安全なんだよね。一方通行で安全地帯も広く、そして飛び出してくる歩行者も自転車もない。クルマ

と自分の限界を知ることがサーキット走行の楽しみのひとつだし、万が一の時、一般道での安全につながる僕も考えている。

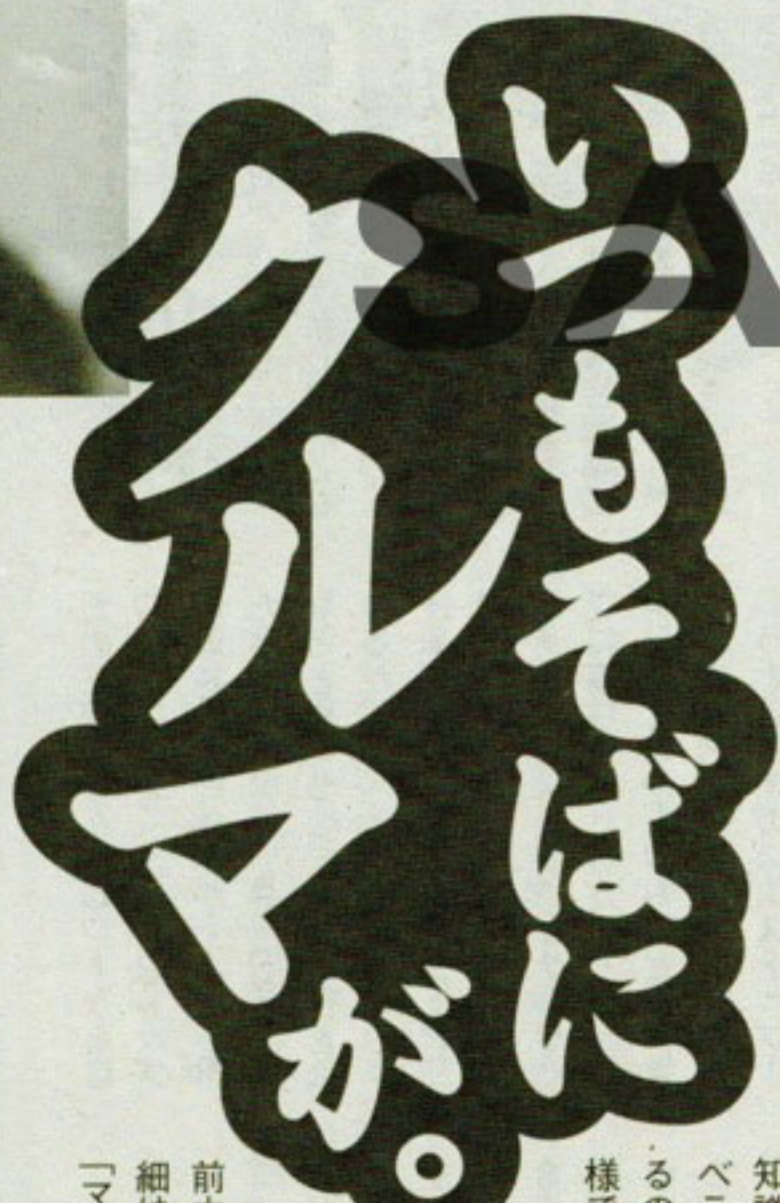
一般道で練習するのはリスクが高すぎる。それでも昔はワインディングで腕を磨いた人もいただろう。だが現代はタイヤとクルマの性能が上がって、破綻の速度も高まっている。仕事柄、そういう悲惨な事故をワインディングでよく見かける。事故を起こせば周囲に迷惑となるし、クルマ愛好者への風当たりも強まる。だから一般道での練習はやめてほしい。ぜひ安全なサーキットへ。

● ●  
現在はいろいろなサーキットで「走行会」が開催されている。ライセンスがなくても安全装具や装備を用意すれば誰でも参加できる。

ただし、サーキットにはルールやマナーがあるし、スポーツドライビングの方法を事前に知らないとなりに走れない。スポーツは「習う前に慣れる」という考えがあるが、モータースポーツを楽しむには「習ってから慣れる」が安全だ。

たとえばスキューバダイビングをいきなりひとり始める人はいないだろう。海についての知識やダイビング技術を学び、ベテランガイドと一緒に海に潜るのが常識だ。サーキットも同様で、コース上には「落とし穴」がいっぱいある。それがどこにあるかを教えてもらってから走った方がいい。

通常の走行会ではあったとしても簡単なレクチャーだけだが、ドラレスでは午前中みっちり講義を行う。詳細は割愛するが、午前中の座学は、「マナー」「荷重移動と摩擦円」「コ



ル・マン、全日本GT選手権などで活躍し、「日本一のフェラーリ嫌い」の異名を持つ。多重事故から社会復帰までを綴った「クラッシュ」「リバース」は映画化となりベストセラー。現在は、自動車評論家として、また「モータースポーツ」をキーワードにさまざまな活動を行う。公式URL <http://www.keep-on-racing.com>、<http://www.tezzo.jp>

▼サーキット走行は最初はハードルが高いが、一般道で練習するよりむしろ安全。自分と愛車の限界を知ることは、万が一の時に必ず役に立つ

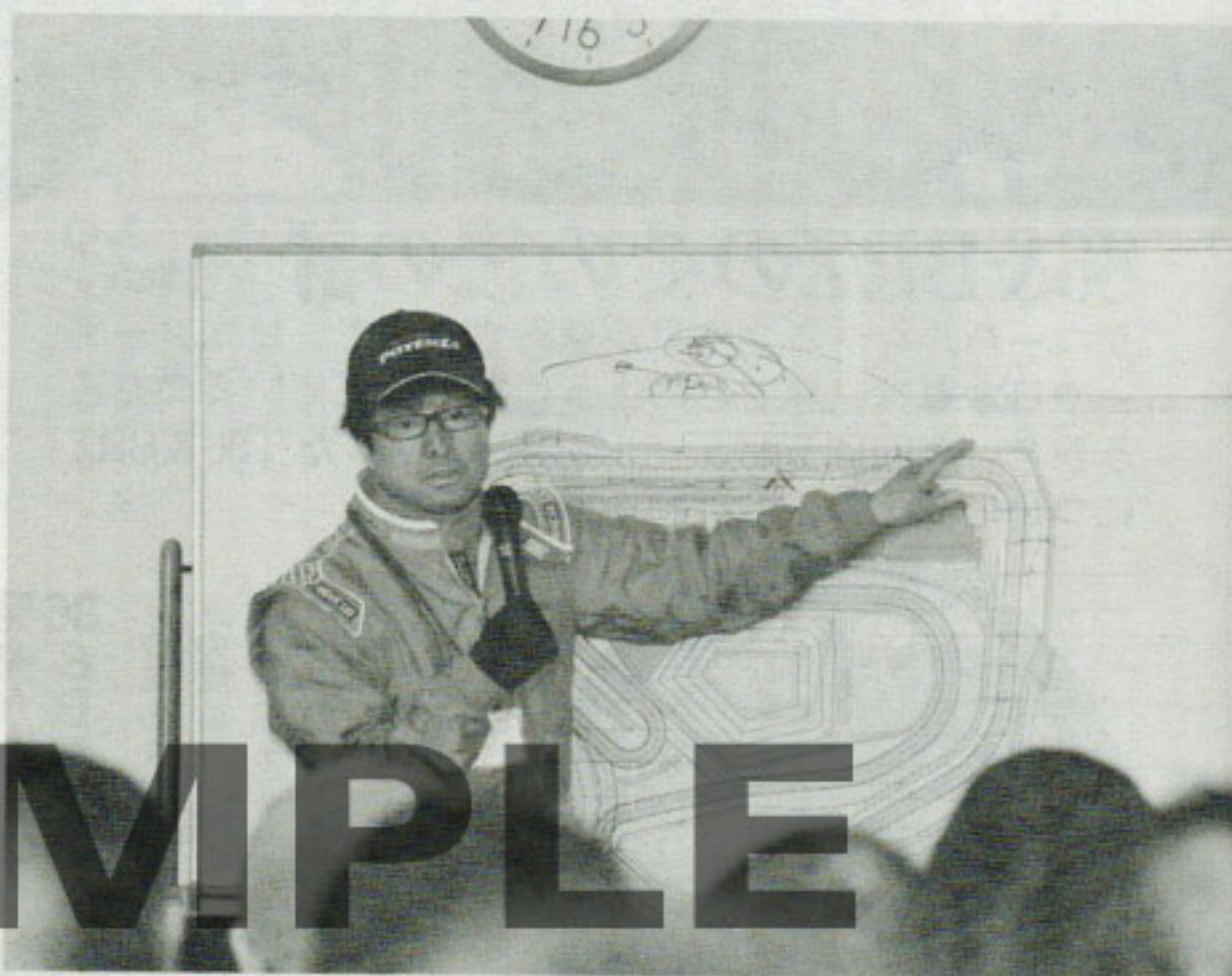


「サーキット走行は最初ハードルが高いが、一般道で練習するよりむしろ安全。自分と愛車の限界を知ることは、万が一の時に必ず役に立つ」

## 敷居を下げるために 初級者クラスと サーキットサファリを設定

「エンジョイ・クルマの魅力」と「サーフティール安全」を日本中に広めるといふ錦の御旗の下、できるだけ多くの人に参加してもらって、その人たちが核となって世の中にふたつの要素を広めていってほしいと考えている。

だから参加者がマニアや常連さんばかりとならずに、常に新しい人たちにも参入してきてほしい。ラッキーなことに毎回、「サーキットは初めて」という参加者が3〜4割くらいを占めている。



▲「ドライビングの基本をしっかりと頭の中に入れてから走ると、そうじゃないのでは、スキルアップの度合いも違ってくる」と太田校長は語り、ドラレスには座学の時間をしっかりと組み込んでいる

今後この比率を維持していきたい。  
とは言え、新規参加者にとってはサーキットでフリー走行をするクラス（サーフティール・サーキットレッスン）には、やはり敷居の高さを感じるかもしれない。実際は見学に来た参加者の奥さんが、次回から「わたしも！」と参加するケースはあるのだが、

そこはやはりサーキット、初めてだと気持ち的なハードルを感じるからだ。そこで昨年からは体験クラス（エンジョイ・ドライブングレッスン）を設けた。  
サーキットの駐車場にパイロンを設置しスラロームや旋回制動の練習を行いながら荷重移動などの授業で習った理論を実践してもらおう。一般道でのとっさ

の危険回避の練習にもなるはずだ。担当講師による「検定」も実施している。

そして最後はお楽しみみの教習車先導付きで、サーキットを走るデビュープログラムもあり、好評だ。

さらに今年から「サーキットサファリ・ラン」という出し物の企画もスタートした。

ドラレスの参加者の同伴者や子どもたちへのサービスの一環で、サファリワールドのジャングルバスさながらスクールで用意したバスやミニバンに乗り込んでもらい、コース上を巡るのだ。それをプロドライバーが運転する教習車が追い越していくアトラクションだ。

若者クルマ離れが社会問題化するなか、なんとか子どもたち世代をクルマ好きにしたいと考えているのだ。

今回のジャングルバスの運転兼ガイド役は、なんとホリデーオート副編集長のカトーが務めてくれた。彼によると、嬉しいことにクルマを降りた子どもたちが笑顔で「大人になったら免許を取る!!」と言っていたらしい。きつと大きくなったらクルマと

モータースポーツに関心を持ってくれるだろう。

● ●  
僕がなぜ自動車メーカーの依頼ではなく、自らスクールを主催して企業から協賛してもらおうカタチにするかというと、「クルマの魅力」と「安全」の旗印を継続していきたいからだ。

企業主体だと最初の理念は素晴らしくとも、どうしても次第に方向性が変わっていきがちだ。ぶれないで継続していくことが大切だ。そのため5年間に渡って伝えてきた想いを、標語にした。最後にそれを発表しよう。

● **Injured ZERO since 2008**  
「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」

1回の参加者が50〜60人だとしてこれを年5回だと250〜300人、なかなかこれだけの参加者では交通安全効果を高めるのは難しいかもしれないが、賛同してくれる人たちがどんどん増えていけば、日本を変える力が強まっていくだろう。

ぜひホリデーオート読者も、日本のクルマ文化、そして事故のない世の中に貢献してみませんか。そのために、参加する、友だちに伝える、など様々な方法で手を貸してほしい。

●出光×太田哲也の小学校中学校出張授業が、5年目を迎えて今年も開催中です♪「夢を叶えるためにチャレンジ」そして「子どもたちをクルマ好きにする」取り組みです。http://www.keep-on-racing.com ●Tetsuya OTA 出光ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON、次回は12/23予定です。http://www.sportsdriving.jp