

2014年の  
年頭所感。

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「俺の話を聞け!」。第12回のテーマは、太田哲也が考える2014年の年頭所感。スポーツカーの復権を期待しながら、さらに今年1年を無事故で過ごせるように交通安全の心構えを改めて説く。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)  
PHOTO●市 健治 (Kenji Ichi) / ATO

## 太田哲也の

## オレの話を聞け!

## 明るい兆しが見える

2014年のクルマ業界の動向には期待を抱いている。ようやく明るい兆しが見えはじめた。

ここ数年、めっきりスポーティなモデルが少なくなってしまうという。特に国産車においては、ほぼ壊滅状態だった。どうなることやらとハラハラしたが、一昨年から昨年にかけてアバルト500、プジョー208 GTI、VWゴルフGTIなど、欧州車を中心に実用車をベースにしたホットモデルが続々登場。ルーティンARSにはローンチコントロールまでもが搭載されていて「おまへはフエラーリカッ」という感じで、実に頼もしい。さらに今年は300PSのゴルフRも発売されるらしい。

オレは割りところいう小さくて気兼ねなく乗れて、速いモデルが好きだ。1台のスーパーカーを買う予算で2台の普通のクルマを買える。カタログ

を見ながらあれこれ購入を検討してみる。これ自体も楽しい。

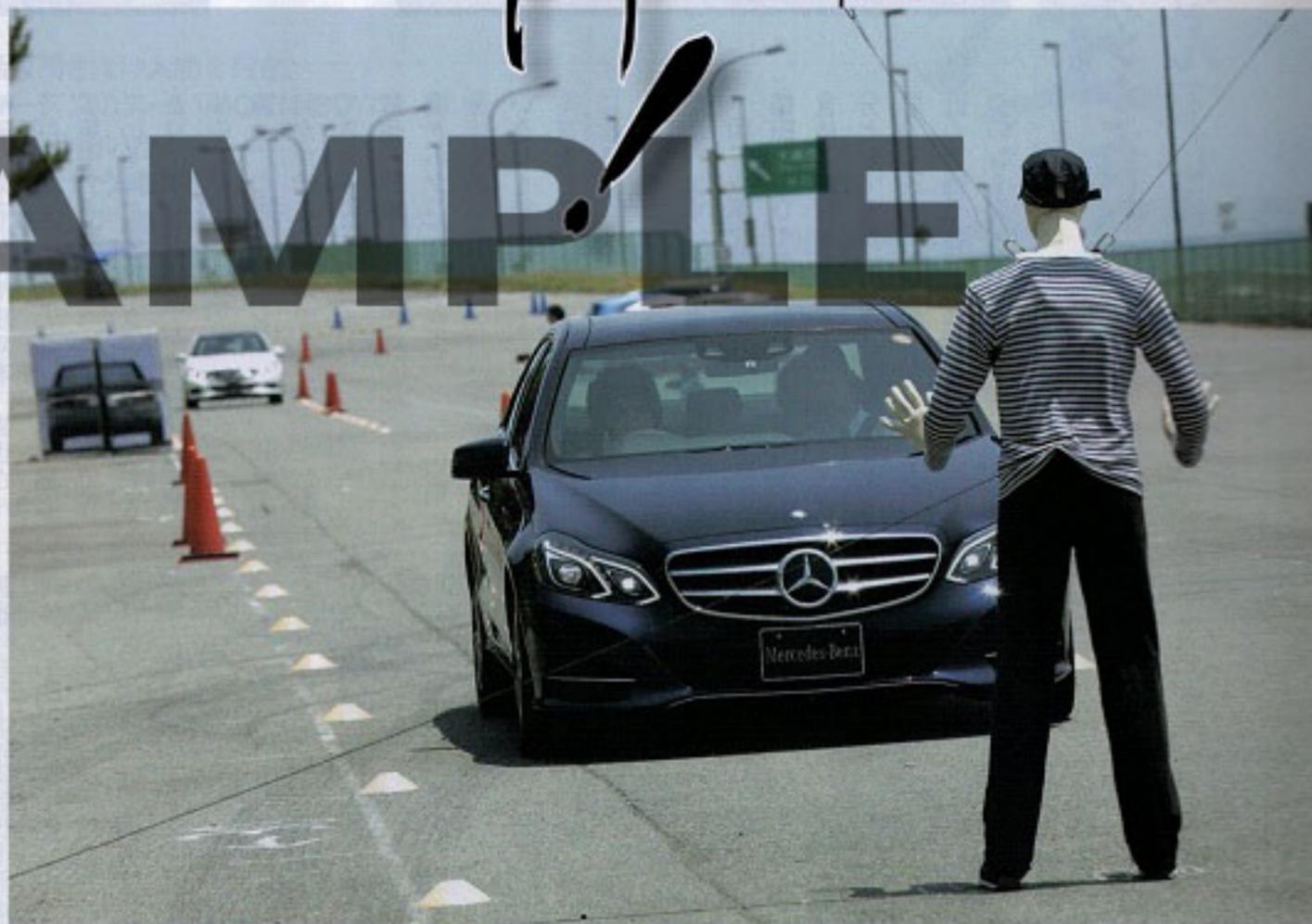
国産でも86/BZRZが登場し、軽自動車ばかりだったホンダが2014年にはNSX、S600を登場させることを発表した。その他のメーカーも楽しいクルマを造りたいと言いつけている。希望が広がる。

一方、GENROQが得意とするスーパーカー分野では低迷はどこ吹く風で、ここ数年、フェラーリが458、FF、F12を、さらにマクラーレンMP4-12C、ジャガーXKR、Sなど賑わいをみせていた。けども本来は頂点だけでなく、その下の層にもスポーツモデルやホットモデルがピラミッド型に展開するのが理想だ。下位モデルがなかったから、スーパーカーに時代錯誤的な見方をされる冷たい目があったろう。でも下が充実してくれば頂点モデルにより憧れが強まるし、乗り手のステータス性も上がるはずだ。

## ぶつからないクルマの功罪

こうしたホットモデル復活の動きはダウンサイジングなどによりエコが浸透してきた影響が強い。もうエコは当然、その上で、走りにも目が行くようになってきた。メーカーの努力の賜物だ。

エコ、そして走りが充実すれば、次に来るのは安全への期待だろう。特に最近のクルマに限らず社会での安全への数値が上がってきている。こうした流れもあって、「ぶつからないクルマ」が注目を浴びているのだ



ろう。それ自体はよいことだ。ただし過大評価されているとも思う。そもそも、ぶつからないクルマではなく、ぶつからない。こともある。クルマなのだから。

ディーラーマンから笑い話として聞いた。中年女性がやってきて「ぶつからないクルマはこれ?」と聞くから、販売員が「あちらです」と返答したら、「じゃあこれはぶつかるクルマなのね」と。

メーカーはぶつかるケースもあることを、細かい文字で記述しているが、多くのユーザーには伝わっていない。



## クルマのシステムを過信するな

「ぶつからないクルマ」が続々と増え、理想的には交通環境の安全性は高まっている。しかしシステムへの過信や無理解は重大な事故に繋がる。あくまで人間ありきを肝に銘じたい。

自動ブレーキはあくまでもドライバーの運転負担軽減目的だが、ぶつからないクルマという言葉がひとり歩きして、ドライバーの安全意識が弱まってしまっていることをオレは心配している。

ひとくちにぶつからないクルマといっても千差万別だ。雨や雪で性能が落ちてしまうカメラ方式、ヒトや動物には反応できないミリ波など。作動速度域もまちまちだ。でもみんないっしょくたにされている。事故の責任は運転者に帰属するが、そのうち「ぶつからないクルマがぶつかるなんてけしからん。メーカーは何とかしろッ」などとメーカーに責任を問うユーザーが出てきてしまうかもしれない。

そもそも自動ブレーキ車が増えて、果たして事故が減るだろうか? 首都高の現場の人から聞いたのだが、ここ2〜3年、渋滞中の事故が急増しているらしい。原因はおそらくスマホの普及のせいではないかと。監視カメラで見ると、渋滞が始まるとドライバーの多くが下を向き何かの操作を始めるのだそう。

AT車のペダル踏み間違え事故もそうだが、便利になればなったでそれだけ安全への意識が弱まるのが人



## 2014年のスポーツモデルに期待

あまり元気がなかったコンパクトクラスのスポーツモデルも増加傾向にある。VWゴルフRやルノー・ルーテシアRSなどの欧州車はもちろん、スポーツカー不毛地帯の日本車にも86/BRZが起爆剤となり、2014年は新たなスポーツモデルの登場が期待できる。



のサガ。現在、メルセデスやVWなどで採用され始めている自動運転補助装置は、自動ブレーキどころか、前走車をオートクルーズでロックオンすれば、加速も減速も停止も、そしてハンドル操作さえも機械がやってくれる。極論すればドライバーは操作せずに見張っているだけでいい。こうしたクルマが普及すれば、世の中はどうなるだろうか。安全になるのだろうか。

日産が2020年に実現させると公言する自律運転車(完全自動化)が本場に出現すれば、事故は圧倒的に減るだろう。でもできないだろうとも思う。現在この分野で世界をリードするメルセデスSクラスにおいても、自動運転に任せてみると、ときおり車線をはみ出るし、対向車がこちらの車線に寄ってきてきても避けないうし、ブレーキもけつこう前と

の車間が詰まるまで踏んでくれない。高速道は別として一般道では恐くとも任せる気になれない。

そもそも自動運転車は予測もアイコンタクトもできないから、合流などもできないはずだ。完全自動はそれ用の道路環境整備とともに車間通信ができないと無理だ。

それでも補助装置として自動運転装置は楽ではあるが、それが普及すれば、渋滞中に目をつぶる、そして眠るヤツも出てくるだろう。その場合、誰が責任を負うのか。倫理問題も含めて、いろいろな弊害も出てくるはず。クルマ側でできることは限られている。

## もっと人の問題に注目すべき

交通安全はクルマ・道路・人の三位一体だが、事故の9割は人為的ミスで、そのほとんどが不注意との報告がある。つまり人の問題がほとんどなのだが、自動車メーカーにとつてドライバーはお客様。お客様は神様だから「オマエの下手な運転を何とかしろ」とは言えず、何とかクルマの方でよくしようと律儀に努力してきた。そして衝突安全性などが飛躍的に高まった。対人保護性もボンネット形状や素材などの工夫で上がった(その分、格好悪くなってしまったが)。近年、緊急医療体制の整備とあいまって死者数は劇的に減っている。けれども事故件数はあいかかわらず多く、結果的に重傷を負ったり、後遺症を抱えてしまうケースはそれほど減っていない。オレの実感としても、死ぬ以上に不幸なケースも存在する。事故を減らすには、人の意識改革が必要だ。社会の目もそこに向けてほしいと考えている。

それについてのオレなりの活動として、子供向けに小学校/中学校出張授業、大人向けにエンジョイ&セーフティ・ドライビングレッスンを

行っているが、そこでのエッセンスから、太田哲也流交通安全4か条をまとめてみた。

①青でも渡るな!  
子どもたちは、青でも渡っちゃいけない、自分の目で見てクルマが来ないことを確かめてから渡るんだよ、と伝えている。クルマを運転しているのは人間で、人はミスや過信をする。酒を飲んでるヤツもいる。悪い人が運転しているかもしれない。つまり油断してはいけない。

②乗りはじめに気をつける!  
意外と家を出たところでの事故が多い。自分のテリトリーだと安心してしまふ。それにまだ頭が起きていないということもあるだろう。サーキットを朝早く走るときは、軽い運動をしてから乗り込む。コーシングの際は呼吸を整えて気持ちを覚醒させてから。運転という高度な行為を行うのだ。公道も同じはずだ。

③嫌な気持ちをさせないのが、マナーの始まり  
うちのドラレオの趣旨は、単にサーキット走行を楽しむのではなく、公道での安全意識を高めることが最終目的だ。

「運転がうまくなれば安全運転につながる」  
というのがオレの信念だが、運転がうまいというのは単に速く走れるということではなく、己と愛車の限



## 常に安全を意識して行動すべし

ライフワークであるドライビングスクールと出張授業では、「事故を起こさない、巻き込まれない」ことを常に啓蒙している。ドライビングスクールのエンジョイクラスでは安全運転の検定を行い、出張授業では交通安全などの心得を記した修了書も配布している。



界を知り、機械を正確に大事に扱い、結果的に壊さずにコンスタントに速く走れるようになることだ。

さらにコースアウトしたりスピンスたりすれば、周りの人に迷惑をかけることになる。毎コーナーの入り口では、ミラーをよく見て周囲の状況を把握する。そんな意識が働くことも要素としてあるだろう。

公道でも、自分がされたら嫌なことをしないという気持ちが大前提だ。

④とんでもないヤツのこともリスベクとする!  
最近の日本のGTレースを観ていると、クラス下のマシンを抜くときにぶついたりする輩がいるけど、ワークスチームはそんなヤツを即刻クビにすべきだ。

ヨーロッパでは、例えばル・マンなどでは、マナーが重視される。速い者も遅い者もいてのレースであり、ワークスだからといってジェントルマンドライバーを蹴散らすような走りをするチームに対しては、勝たせるもんか、というムラ社会の想いが働く。巨額の資金を投じて参加する日本車メーカーがマツダを除いてはまだ優勝できていない理由のひとつはそんなところにあるとオレは思う。

一緒に走るものに対してリスベクトする気持ちがないと、360km/hの世界ではライバルを殺してしまいかねない。その気になって競争相

手を突き飛ばそうと思えば簡単にできるが、それをやらないのがレーシングドライバーのプライドだ。同じ舞台の共演者という思いで他の参加者をリスベクトする気持ちがないとレースは長続きしない。

公道においても理屈は同じ。中には飛び出してくる歩行者や無灯火で車線をはみ出してくる自転車。そういう輩をけしからんと思っているだけだと、次には↓そういうヤツは存在してはならない↓いいはず、という思考回路になりがちだ。

むかつくけど、そういう輩の存在を認め「そいつらもオレが守ってる。彼らの安全を確保してあげる」と、そんなふうにある意味リスベクトすることが安全運転の基本だとオレは考えている。

そんなこんなで2014年、安全運転でよい年にしましょう。

**Tetsuya OTA 出光 ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON 袖ヶ浦フォレストレースウェイにて 3/1開催(予定)**

合言葉は、「正しい運転を、楽しく学ぶ!」。Injured ZERO を掲げて開催している、本誌でも恒例の太田哲也氏が校長を務めるドライビングスクールが、3/1に開催される。最新車両のテストドライブや、プロドライバーの同乗走行、また家族も楽しめる企画など盛りだくさんな内容で、GENROO 読者からも好評だ。お問合せやお申込はTetsuya OTA スポーツドライビングスクール事務局まで。http://www.sportsdriving.jp