



SAMPLE



injured ZERO PROJECT
Tetsuya OTA ENJOY & SAFETY
DRIVING LESSON with NISSAN

「日産エクストレイルに同乗し、安全な走り方を学ぶ」



自動車評論家にしてレーシングドライバー、太田哲也氏。氏が主宰する「Tetsuya OTA ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON」は、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して、国土交通省後援安全運転推進事業の「injured ZERO (事故ゼロ)」プロジェクトの一環として実施されている。クルマの運転が上手くなれば安全につながるという基本理念のもと、座学と実践で安全運転と交通マナーを楽しく学べる場なのだ。

text: Hidenori TAKAKUWA (高桑秀典)
photo: Takeshi ISOZAKI (磯崎威志) Tetsuya OTAスポーツドライビングスクール事務局
主催: スポーツドライビングジャパン内Tetsuya OTAスポーツドライビングスクール事務局
NPO法人 KEEP ON RACING
協力: 日産自動車、三菱ふそうトラック・バス、伊藤園他

校長：太田哲也氏

複数のトップカテゴリー・レースで活躍した自動車評論家／レーシングドライバー。現在はアクシデント・ゼロを謳ったドライビングレッスンを積極的に提案している。

サーキット・ガイド・クルーズが今回の目玉

サーキットを講師陣の運転でクルーズしながら「公道でもサーキットでも危ないと思ったらハンドルで避けるのではなく、まずアクセルを戻すことを心がける。そうすれば、走行ラインが戻ってくるはず。この原理は午前中の座学（荷重移動）で学んだ。よくアウト・イン・アウトと言うけれど、実際はイン側にくっついて走る」といったようなことを学べる。



まずパドックに待機しているエクストレイル 20X HYBRIDに乗り込む。ガイド役に徹した講師陣（太田校長もしくは斎藤講師）からシートベルトの着用を促され、いよいよサーキット・ガイド・クルーズがスタート。



第一声は「ようこそサーキット・ガイド・クルーズへ」ウインカーを出し、本コースから来るクルマをミラーで確認。コースイン時にはホワイトラインを絶対にカットしないのがルール。



コースインしたら、後方からレーシング・スピードで走ってくるクルマの邪魔にならないように、ミラーを確認しつつイン側を走る。それがサーキットを走る際の基本的なマナーだ。



ミラーで後方からクルマが来ないことを確認したら、ベストラインをとりに行く。第2コーナーは目印の青パイロンを目指し、しっかりインに。ここが離れてしまうと外側に流れて危険。



コーナーに進入する際は必ず切り込むほうのサイドミラーをチェック。これは交差点の巻き込み防止と一緒。立ちあがったら再び各ミラーで後方を確認。前50、後50の割合で相手の存在を知るのがマナー。



5、6、7コーナーは複合コーナーで難しい。アウト側からイン側に切り込む走り方もあるが、慣れないうちは安全マージンをとって、インインインで行くのが失敗しにくくて安心。外側はタイヤがすべりやすい。



複合コーナーを立ちあがったら、再びミラーを見て、まわりのクルマを把握する。いないようだったら、ミラーで後方を確認し、S字コーナーのそれぞれのインをとっていくラインを走る。



8コーナーは曲がり終えたと思った先にまだコーナーがあり、アンダーステアで外側に出してしまう事故が多い。今回ココまでインにつく、という場所にパイロンを設置。奥までインにつくと次のコーナーが楽に。



ヘアピンはアウト・イン・イン・アウトで通過。アクセルをあげるポイントが、ハンドルを戻していくタイミングと同じであれば正解。最終コーナーもヘアピン同様、クリッピングポイントが奥にあるので要注意。



最終コーナーはイン・イン・イン。そうすると立ちあがり向きが変わっており、ラクにアクセルをあげられる。ストレートではミラー、チェックランプ、タワーを確認。旗を見る習慣をつけるダブルチェッカーを防げる。

去る9月19日、袖ヶ浦フォレストレースウェイに於いて「Tetsuya OTA ENJOY&SAFETY DRIVING LESSON with NISSAN」が開催された。これは、自動車評論家/レーシングドライバーの太田哲也氏が校長を務めるスポーツドライビングジャパン（代表・隠岐麻里奈）が運営団体となるドライビングレッスンで、同団体は国土交通省から平成27年度事故防止対策支援推進事業（社内安全教育の実施に対する支援）の対象事業者として認定され、さらに安全運転推進事業としても認められているもの。これは、同スクールがドライビングレッスンを通じて「レーシング・ドライバー

による運転者のヒューマンエラー事故防止コンサルティング」を推進してきた結果だといえよう。どれだけクルマが自動運転化されたり、道路を改善したりしてアクティブ/パッシブセーフティが高まっても、運転者である「人」の教育や意識改革といった要素は欠かすことができない、という考え方だ。

日産自動車と「スポーツドライビングジャパン」のコラボレーションによるドライビングレッスンは昨年の9月に続き、今回が2回目。日産自動車は「技術で挑戦する」がモットー。その一環としてドライバーをサポートする運転支援技術やクルマの安全性向上に努めており、そんな日産自動車

の様々な取り組みと、「スポーツドライビングジャパン」の趣旨である「人」の教育や意識改革を重要視した基本コンセプトが一致し、再びコラボレーションが実現したのである。

教習車として提供されたのは、3台の日産エクストレイル 20X HYBRIDだ。SUVとサーキットと聞くと、あまり馴染みがなさそうに思えるが、スムーズかつ安全にクルマを走らせるという基本は同じ。参加者たちは座学の後、自分の愛車や教習車のエクストレイルを使った体験試乗会やサーキット・ガイド・クルーズを体験。プロのドライバー直伝の安全な走り方を学ぶことができた。

座学から実践まで。充実のカリキュラム



今回の講師は太田校長、斎藤講師、日産自動車 車両開発主管の東倉伸介さんが担当。スクールのクラス分けは、ベーシック・レッスン・クラスとアドバンス・レッスン・クラスの2つで、前者はヘルメットを被らなくてもOKという、サーキット入門者を対象としたクラス。後者はフリー走行を中心としており、スポーツ走行経験者も大満足という充実内容のクラスだ。



午前中に座学をみっちり行いつつ、ランチタイムにトークショーがあったり、食後に集合写真を撮影したりと、太田哲也氏を校長とするドライビング・レッスンは内容が盛り沢山だ。まだ参加したことがないという方は、ホームページ（<http://sportsdriving.jp/>）をチェックしてみるといいだろう。



今回の教習車はエクストレイル 20X HYBRID



スクールの受講生たちはパドックに設けられたアトラクション「クルマでダーツ」にて、車両の全方位を俯瞰で見渡せる画期的装備「アラウンドビューモニター」を体験。そして、パイロンスラロームを中心としたパドック特設コースにて体験試乗会も楽しんだ。太田校長によると「SUVは車高が高く、重く、サーキットには不向きといったイメージがあるが、エクストレイルは乗用車と同じ感覚で走れる。ブレーキも前後制動配分が初期は100:0だけど違和感を感じない。とにかく制動が上手い」とのこと。



インフォメーション

今回のTetsuya OTA ENJOY & SAFETY DRIVING LESSONは、2015年12月20日（日）。場所は今回と同じく袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ。今後は現代のスポーツカーを対象とした「スーパータイムアタックGP（写真）」やヒストリックカーを対象としたクラスも設けていきたいとのこと。旧車ファンも注目だ。

