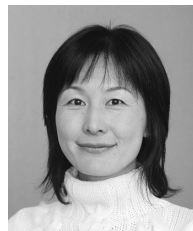


# ドライバーが安全への責任を持ち、 行動できる社会を

## ユーザー実態と、対策強化に向けて

岩貞るみこ Rumiko IWASADA



モータージャーナリスト

クルマの自動化が進んでいる。自動車メーカー各社は、被害を少しでも減らすことを目的とするため「被害軽減ブレーキ」という名称を使っているものの、ユーザーの間や一部マスコミは「自動ブレーキ」と呼んでいる。彼らの思いの中には「危険を察知してクルマが自動的に止まり、ぶつからずにすむ機能」という、自分勝手な解釈が含まれている。

確かに被害軽減ブレーキの技術を使えば渋滞の中で、アクセルにもブレーキにもさわらずとも走ることもできるし、青信号に変わったことに気付かず、前にいるクルマが発進したら教えてもらえる。居眠りなどでふらつけば、「ふらついていますよ」と警告もしてくれる。10年後はさらなる高齢化社会を迎える日本にとって、未熟な運転をカバーしてくれるのはありがたいことだ。しかし同時に、「クルマが自動でやってくれる」という危険な安心と油断も生んでいる。

80年代半ばに、某女性誌で人気のある輸入車の撮影をしていると、集まってきた野次馬男性に「タイヤ交換もできないくせに、こういうクルマに乗るんだよな」と言われた。やっかみ半分の捨て台詞的なものとはいえ、タイヤ交換もできないくせにという前半の部分は当時はなんの違和感もなかった。そのくらい人は、自分のクルマの状態やメンテナンスに積極的に介入していたのである。しかしその後、自動車メーカーが性能や品質を誇り「10年10万キロ保証」という掛け声のもと塗装やエンジンの優秀性を謳い始めたころから、状況は大きく変化する。クルマはガソリンさえ入れれば車検までの間、ずっと走れると思ひ込み、タイヤの空気圧すらまともに見ない人が急増したのだ。

そして現在の「自動ブレーキ」の登場。クルマを所有するときの思い入れがなくなり、動けばいい、走ればいいというドライバーが急増する中、自分が運転の責任を持ち、クルマを管理し道交法を尊重する機運がどんどん低くなっている。このままいけば10年後には免許証すら、単なる身分証明書になりかねない。

70年代の交通戦争以降、クルマの理想的社会をつくることは安全への挑戦であり、自動車メーカーも道路行政も必死に取り組んできた。しかしそれが残念ながら、どこかでボタンをかけたがえ、ユーザーの油断と無責任を生んだことは否めない。

いくら安全性に秀でたクルマをつくっても、シートベルト一本、まともに体にそわせて使うことができないユーザーでは、技術者も浮かばれない。このままユーザーを甘やかし続ければ、道楽息子(娘)的ドライバーの傲慢が肥大化するだけである。

莫大な予算をかけて開発された安全装置は使いこなしてこそ意味がある。免許証を持って運転する責任を、ユーザーにもう一度認識させる必要がある。2024年には、クルマではなく、ドライバーが主役となり、自己責任として安全を考え行動できる交通社会を作らなければいけない。

イタリア在住経験があり、グローバルなユーザー視点から行政に対し積極的に発言をする一方、救急医療を中心に取材活動を行い、子どもたちに命の尊さを伝える活動を行っている。著書に『救命救急フライトドクター』『東京消防庁芝消防署24時』（講談社）ほか（会員／2010年会員就任）