



自動運転 不要論

自動車事故に対する考察

自動車がこの世に誕生したのは1769年のこと。フランスのヨゼフ・キニョーという人物が蒸気機関による自動車を初めて走らせた。これはフランス陸軍が大砲を移動させるための砲車として作り出したものであったが、走行実験中にハンドルを切り損ねて壁に衝突し、最初の自動車事故も記録している。

1896年には、まだ自動車もまばらだったロンドンの街角で、左右確認を怠った女性が道路に飛び出し、エドセルという男性が運転する自動車に轢かれ、世界初の交通事故による死者となった。当時のロンドンを走るのほとんどが馬車で、それに比べて静かにやってくる自動車に気づかず、近づいて来るエドセルの自動車を見て立ちすくみ、そのまま轢かれたという。その時のエドセルの運転する自動車の速度はわずか時速6kmだったという。おそらく見たことも

ない物体が音もなく近づいて来るのを見て、その女性は足がすくんで動けなくなつたとされている。今なら未確認飛行物体か何かにてあつたような衝撃だったのだろう。

最近米国で起こつた、自動運転による初の死亡事故は、自動車専用道路に飛び出してきた自転車と自動運転の走行実験中の自動車との事故であつたが、車載の動画を見ると運転席に座る運転者(?)も為すすべもなくぶつかつているのがわかる。この事故の責任は誰にあるのだろうか。

2番目の自動運転の死亡事故は、運転席に座る男性が、自動運転と半自動運転の設定を間違えて、中央分離帯に激突し炎上した事故である。この事故の責任は誰にあるのだろうか。

蒸気自動車は前部に巨大なタンクをぶら下げており、甚だ運動性能の悪い状態だった。エドセル氏はおそらく時速6kmでも車両を止めることが叶わずそのまま飛び出してきた女性

に向かつて突進してしまつた。いずれにせよ、運転者の責任は免れない。昨今は未就学児童ですらスマートフォン画面を指先で流暢に自由に操る時代である。おそらく時代に遅れがちな高齢者などよりも自動運転の操作はお手の物だろう。そんな幼児が勝手に操作した自動運転車の走行は誰の責任のもとに行われるのだろうか。

常には事故と隣り合わせであると教えてくれた自動車学校での教訓はどこに行くのだろうか。

この発言をしたのは、クルマの運転が大好きな、そしてクルマのことをよく理解している人物であるが、はたして車の運転が大好きという人種ほどの程度いるのだろうか。ピデオリサーチの調査によれば、なんと54・1%の人が「クルマの運転が好き」と回答している。これは自らクルマを操ることが好き……という意味であり、おそらく自動運転が普及してもハンドルを手放さない人たちの割合とみてよいだろう。この国には

に紛らわしいので、本意ではあるが「自動運転のクルマ」という表記をさせていただく。しかし乍らそうすると自動運転でない方は「手動運転のクルマ」とでもなるのだろうか。

閑話休題。ある自動車の専門家はこう提案する。70歳を過ぎたらオートマチック車の運転を禁止すればよい。そうすればブレーキとアクセルを踏み間違えてもエンストするだけである。もし運転がままならなくなつたら、その時が引き際というわけで、潔く運転を諦めるべきだというのだ。あくまでも、クルマ好きのいわゆるマニアの発想ではあるが、なほと説得力はある。

「自動運転のクルマ」という言い回しが実

に紛らわしいので、本意ではあるが「自動運転のクルマ」という表記をさせていただく。しかし乍らそうすると自動運転でない方は「手動運転のクルマ」とでもなるのだろうか。

とここで、本稿においては「自動運転の自動車」という言い回しが実

に紛らわしいので、本意ではあるが「自動運転のクルマ」という表記をさせていただく。しかし乍らそうすると自動運転でない方は「手動運転のクルマ」とでもなるのだろうか。

に紛らわしいので、本意ではあるが「自動運転のクルマ」という表記をさせていただく。しかし乍らそうすると自動運転でない方は「手動運転のクルマ」とでもなるのだろうか。



クルマ好き、運転好きの人たちが過半数もいるのである。あなたはクルマの運転がお好きですか。

移動インフラの観点で見れば

確かに我が国の基幹産業のひとつは自動車である。高齢者の運転する自動車の事故をいかに抑制するかという観点から課題を起せば、必然的に自動車業界に下駄を預けることになり、勢いそのベクトルは「自動運転」という方向を向くのは無理のない話である。

しかし、前出の年齢的に運転がままならなくなった人々のためにいかに移動手段を確保するかという観点に立てば、必ずしも自動運転に限った話ではないことが見えてくる。つまり、自動車という概念を捨てて、まったく自由に「移動手段の確保」という発想をすれば、新たな交通インフラへの筋道が見えてくる。簡単に言うてしまえば、座っている椅子がそのまま目的地まで移動できるようなトランスポートーションのシステムを構築すればよいのである。老若男女、このシステムを使えばボタンひとつで、安全確実に目的地に行くことが可能に

なるのだ。そうなれば、自動運転のクルマなど不要になってしまうはずである。それこそ未就学児童が巧みにスマートフォンを操作する時代だからこそ、こうしたシステムの意味がある。もちろん、自らクルマ車を操ることを望む人はハンドルを握り目的地に向かえばよいのである。

ところが今のところ基幹産業である自動車メーカーが主導するから「自動運転のクルマ」が登場することになるのだ。それこそ自動運転のために道路施設に大幅な改革が必要になるような事態になるならば、いつそのこと「自動車」という概念を捨てて、真っ白な状態からトランスポートーションの在り方を考察することもあつても良いはずである。



試乗記・編集長の乗ってみました。

HONDA GRACCE

前号で試乗したCIVIC SEDAN

がかつてのシビックに比べてかなり格上げされ、アコードと同等の車格を持つようになったことから、かつての小型セダンとしての立ち位置を持つモデルとしてGRACCEを取り上げてみた。小型自動車と呼ばれるいわゆる5ナンバーの枠内(長さ4・70メートル以下、幅1・70メートル以下、高さ2メートル以下)に収まるコンパクトなボディを持つ4ドアのセダンである。試乗したのはハイブリッドEXというモデルで、FIT、ステップワゴンなどと共通の1・5リッター・ハイブリッドのパワートレインを搭載している。元来FITなどのハッチバックボディよりも4ドアセダンのほうがボディ剛性敵には有利だが、このGRACCEもその例に外れることなく、かなりしっかりとしたボディを持つ。室内のしつらえも車格的には上質なもので、2列の5人乗りと割り切ったせいで後席の足元も広々している。



走り出して感じるのもやはり高質感である。いささか硬めの乗り心地だが、穏やかで上品な走りであり、ボディの後端にトランクがある分前後の重量配分がよく、カーブを曲がっているときの安心感も高い。唯一残念なのは高速走行時などの追い越し加速の時のエンジン音はかなり猛々しい。そんな時だけは、車名から「G」が外れRACEになる感がある。

GRACCEのトランク容量はゴルフバッグが3個入るサイズで、広い室内と余裕のあるサイズのトランクを持つ実用性と高い質感のセダンである。