



「最新 くるまの運転教室」に参加して^{*1}

Introduction of Latest Cars into Driving Schools

松 浦 賢^{*2}

Ken MATSUURA

1. はじめに

(社)自動車技術会が主催する2007年春季大会が5月23日から25日の3日間にわたりパシフィコ横浜で開催された。今年は、自動車技術会創立60周年にあたり、記念企画イベントが数多く開催された。これらのイベントは、誰でも参加可能なものがほとんどであったが、筆者は、事前登録者から抽選で120名の受講者を選ぶという唯一のイベントである「最新 くるまの運転教室」への参加機会を得た。展示ホール館外ピロティで開催された運転教室での貴重な体験を報告する。



写真1 会場の様子

2. プログラム

この運転教室は、間違ったくるまの運転操作常識に目を向け、安全を重視した最新技術とその適正な運転方法、危険回避の実践的な運転操作を体

験するという目的で、10名の参加者がインストラクターの指導のもとで約1時間にわたり次のようなプログラムを体験した。なお、このプログラムは3日間で計12回行われた。

- ①ドライビングポジションとステアリング操作
- ②車庫入れ
- ③不整路面でのフルブレーキング (ABS機能)
- ④フルブレーキングと障害物回避 (ABS機能)
- ⑤急ハンドルからのスピン、横すべり (ESC機能)

3. プログラムを体験して

3.1 ドライビングポジションとステアリング操作

参加者が日常行っている運転姿勢をとり、これに対してインストラクターによる指導が行われた。筆者は、シートへの着座が浅いこと、ステアリングに対してポジションが遠いとの指摘を受けた。自分では、ステアリングに近いポジションで運転しているつもりであったが、長年のたるんだ運転で適正なドライビングポジションを逸脱していた様である。

適正なドライビングポジションをとるには、腰をシートバックにしっかりとつけるように深く座ることが大切とのこと。ステアリングまでの距離の目安は、右手でステアリングの9時の位置を握った(腕がクロスする状態)ときに右肩がシートバックより離れない位置であると指導された。感覚としては、かなり前よりのドライビングポジションとなり、窮屈な感じがする。しかし、適正なドライビングポジションは、的確なハンドル操作ができること、長時間運転の肉体疲労を緩和することなどのメリットがあるとのことである。

* 1 原稿受理 2007年6月18日

* 2 (財)日本自動車研究所 エネルギー・環境研究部

また、追突事故に備えて、ヘッドレストの高さを調整することが重要との説明がたいへん参考になった。最適なヘッドレストの高さは、適正なドライビングポジションをとって後ろを振り向いたときに、目の高さにくる位置であるとのこと、気をつけて調整したいポイントである。

3.2 車庫入れ

車庫入れのプログラムでは、参加者のひとりが代表して縦列駐車を行い、インストラクターが指導するという段取りであったが、車庫入れが上手にできたため、指導ができずにインストラクターは残念そうであった。ちなみに筆者は、駐車が苦手である。

インストラクターによると、ハンドル操作とくるまの移動を別々に行うとうまく駐車できるとのことである。道路の左側に縦列駐車する場合ならば、「駐車予定位置の前方に停車→ハンドルを左いっぱい切る→バック→くるまのリアタイヤが駐車位置にかかったら停車→ハンドルを直進状態に戻す→バック→駐車位置の奥で停車→ハンドルを右いっぱい切る→バック→くるまのフロントが駐車位置に収まったら停車→ハンドルを直進状態に戻す→バック→駐車位置を整えて停車」となる。もちろん、ドライバーの責任で前後左右の安全確認を行いながらくるまを動かすことはいくまでもない。自分の駐車スタイルを省みると、ハンドル操作とクルマの移動を同時に行っていることが多く、思うような位置に止められずにクルマを無駄に前後させることが多い。ひとつひとつの操作を確実に行うと結果的にスムーズに駐車できることを教えられた。

最新のくるまの機能として、駐車アシストの機能が実演された。これは、縦列駐車を補助するもので、駐車モードになると「停車してください」、「右いっぱいにハンドルを切ってください」、「バックしてください」などくるまが指示を出し、指示通りにくるまを動かすと上手な縦列駐車ができるというものである。くるまがすべてを行うわけではなく、安全確認を含むドライバーの操作が必要であるが、駐車が苦手なドライバーには有益なオプション機能と思われる。

3.3 不整路面でのフルブレーキング (ABS機能)

このプログラムでは、ABS有無でのくるまの挙動を体験できた。右側のタイヤが乾燥したアスファルト路面、左側のタイヤが雪道のアイスバーン程度の滑りやすい路面でABS無のくるまをインストラクターが運転して40km/hからフルブレーキングすると、くるまは右回りに180度近くスピンした。20年程前に北国でくるまの運転を始めた筆者には、何度となく経験のあるくるまの挙動であった。これに対し、ABS有のくるまを自ら運転して、インストラクターに言われるまま40km/hからフルブレーキングすると、ABSが作動していることをブレーキペダルから伝わる「ゴッ、ゴッ、ゴッ、ゴッ、ゴッ」という振動を足に感じながら、くるまは何事もなかった様に直進状態で停止した。おお、さすが最新のABSと関心した。これを体験できただけでも、このイベントに参加した価値がある。インストラクターの指導によると、ABS有のくるまは、危険回避などのために急ブレーキが必要な場合には、くるまの性能を信頼して、クルマが停止するまで思いっきりブレーキを踏むのが正しい運転方法であるとのこと。ドライバーの中には、ABSの作動音に動揺してブレーキを離してしまう方もいるそうであるが、くるまの性能が発揮できないので、正しい操作を覚えて欲しいとのことであった。筆者がくるまの運転をはじめた頃は、雪道ではポンピングブレーキと教わったものであるが、くるまの性能が向上するとそれに合わせた運転方法が必要となることを改めて知ることができた。

3.4 フルブレーキングと障害物回避 (ABS機能)

このプログラムでは、インストラクターが運転するABS有のくるまに同乗し、アイスバーン程度の滑りやすい路面におけるブレーキング時の障害物回避を体験した。ABS無のくるまでは、ブレーキング時にタイヤがロックして、ハンドルを切ってもくるまは慣性にまかせて直進するだけであったが、ABS有のくるまでは、ABS作動音とともにインストラクターのハンドル操作に合わせてくるまが右に左にと障害物をかわすことができた。

インストラクターによると、ABS有のくるまは、フルブレーキング時でもタイヤがロックしないた

めにハンドル操作でくるまの向きが変わるとのこと。最後まであきらめないでくるまをコントロールすることが危険を回避する運転方法のひとつである。

3.5 急ハンドルからのスピン、横すべり（ESC機能）

ESC（Electronic Stability Control）は、急なハンドル操作時や滑りやすい路面を走行中にくるまの横すべりを感知すると、自動的にくるまの進行方向を保つようにくるまを制御する機能の呼称である。現状では、同様な機能を各社によりいろいろな名称で呼んでいるが、ESC普及委員会では統一呼称として「ESC」を提案しているとのこと。



写真2 滑りやすい路面でスピンの状況

このプログラムでも、インストラクターが運転するくるまに同乗し、ESC有無のくるまの挙動を体験した。アイスバーン程度の滑りやすい路面で

は、FR車で急なアクセル操作をした場合にオーバーステア（車両の前方がカーブの内側に巻き込まれる）の挙動を示すことがあるが、ESC有のくるままでは、横すべりを感知して車輪にブレーキをかけるなどの制御により、くるまがスピンすることなく走行できた。ESCは、国産車においては比較的価格の高いくるまに設定される傾向があるようで、販売台数の多い小型車などに装備されて標準的なくるまの機能となるのは、まだまだ先になると思われる。しかし、今回体験できたことで、次のマイカー購入時には、オプションとして考えてみたいと思った。筆者の次のマイカー購入は、いつになるか分かりませんが……。

4. おわりに

自動車技術会創立60周年の記念企画イベント「最新 くるまの運転教室」へ参加し、ABSやESCなど最新のくるまの安全技術と危険回避の実践的な運転操作を体験することができ、運転好きの筆者には有意義な経験であった。くるまの安全性の進歩を体験し、自らの運転操作を見つめなおす機会が得られたことは、安全運転への心がけを高めるよい機会となった。

運転好きの方には、このようなプログラムへの参加をお勧めしたいと思います。通常の公道走行では不可能な貴重な体験ができ、日頃の運転操作を見つめなおすよい機会になると思います。ひとつ心配なのは、最新の安全機能を搭載したくるまを購入したいという衝動に駆られることでしょうか。心にもABSが必要かもしれませんね。