

Legend Racing Drivers Club, always be with you.

Vol.

1

Spring 2021

# LRDC

## magazine

特集

# レーサーだって歳をとる!

高齢者ドライバーのいまを考える





167万台から6200万台強へ——。これは戦後日本の復興を世界に示した東京オリンピック開催の1964年から昭和、平成、令和の2019年へ、55年間で増加した乗用車保有台数の変遷です。その数、実に37倍。そのうちタクシーなどの営業車はわずか23万台強ですから自家用車、すなわちマイカーは統計上では一世帯当たり1台+a、まさに“一家に一台”の社会になっています。ちなみに全車種総数では7800万台、二輪車は1000万台強、人口1億2300万人強の国で驚きの台数です。

日本が戦争に敗北し連合国軍に占領されていた時代を知らない世代も多くなりましたが、その当時、米国軍のジープや、でっかいシボレーなどがホコリ

# 自動車高齢運転者 課題への提言

LRDC magazine 発刊にあたって

レジェンド・レーシング・  
ドライバーズ・クラブ(LRDC)会長

大久保 力

Riki Ookubo



おおくぼりき 1939(昭和14)年 東京都出身。朋友・高橋国光らとともに二輪のレーシングライダー/テスターとして活躍の後、富士重工のワークスドライバーとして1963年に四輪デビュー。翌64年第2回日本グランプリT-1レースで、スバル360で見事優勝を飾った。マカオ・グランプリなど海外レースへの参戦や国内におけるフォーミュラカー・レースの普及に尽力するなど、パイオニアのひとりとして日本レース界の素地を作り上げた。

を巻き上げ走るのを「今に見ていろ!」と国土再建に邁進したその姿を具体的に表す数字でもあります。

人の移動の自由と要望や思いを具現化し、自動車は人々の活動範囲を大幅に拡げ、生活と社会にバイタリティと経済復興を促進させました。いまや衣・食・住・クルマが生活の基盤なのであって、クルマ抜きの社会構成はあり得ません。それでも、まだまだクルマへの社会認識は薄く、立法、行政面においてもモータリゼーション社会に即した施策が不十分な面が多く見られます。

昭和末期から高齢化社会の到来が言われながら、それに対するビジョンも示されぬまま今日に至ってしまいましたが、現在、65歳以上を高齢者とする人口比が29%、3600万人強(2020年5月現在/総務省統計局)。ついに世界一の高齢者国になりました、バンザイ! なんて洒落てはいられません。そして運転免許所持者数8200万人強のうち、70歳以上が14.6%で1200万人強、75歳以上では580万人の高齢ドライバーが存在します。免許所有者の底辺が広がれば当然交通事故件数も多くなるのは止むを得ないとするのは怠惰な見識であり、それへの分析も対応も遅れています。この10年ほど75歳以上では、毎年400人台の運転者死亡事故が見られ、残念ながら高齢運転者の事故件数は増加しています。こういった傾向から、65歳以上の運転誤操作により他人を死傷させてしまう事故が発生するたび、「またも高齢者の事故が!」とマスメディアが取り上げます。とくに一昨年(2019年4月)東京・東池袋で、87歳男性の運転する乗用車が暴走し11人を死傷させた痛ましい事故により高齢運転者への課題が世間の注目を集めました。

この大きな事故に関わらず高齢者の事故があるたびに「高速道路や夕暮れ以降の運転を禁止したらどうか?」、「免許証の年齢制限を設けよ!」などのコメントをもっともらしく取り上げるメディアも見られます。要するに“高齢者の運転は危険なもの”、“事故をなくすには運転させなければよい”との短絡的こじつけを訴え、世相はガッテンとばかりに流されるのもまた然りです。それに呼応するように交通行政側も免許証返納なる制度を設け、それでは身分証明するものがない、となれば、身分証明書の効力を付加し、権力規制ではないを強調するのかタレントを起用した自主返納のアピールが始まります。要は“”モータリゼーションの前に運転ヤメロッ!”キャンペーンで、返納者数アップをPRします。

たしかに病気や身体障がい・みずからの運転に不安を感じる・クルマ不要の生活環境変化など、



明確な自己の意識で免許証は不要と感じたならば返却は賢明な判断です。しかし、まだまだ運転には支障もないのに、家族、身内からの執拗な「トシだから運転やめろやめろ」コールの圧力は、言われる本人が子供らの世話になっていけば、なおさら引け目でしょうが「ジいさん、バアさんが事故ったらオレたち大迷惑だ」の子供や孫ら自己保身からの<sup>こうぎ</sup>巧技もあるでしょう。そうでなくとも口煩いとうんざりして「やはり免許証返却は社会に役立つのか？」などと牽強付会的正義に惑わされているかもしれません。運転には何の支障もなく、免許証更新条件も問題ないのに、うるさい家族や社会風潮で、じゃあ俺も、と免許証を手放し、一時は良いことをしたような、交通事故のニュースにも他人事の気楽な立場になった、と思うかもしれません。しかしその後、健康不調に続く認知症発症 etc……を招いた例がたくさんあります。原因はクルマの利便性や行動範囲の広さ・友人づきあいや生活のハリ、それらがイッキに消滅したことに気づき悔やむことからのようです。免許証はその人の大事なアイデンティティであり人生の履歴そのものなのです。その重さを“もう運転する機会も少なくなったから”と、簡単に返却への選択に走るのはいかがなものでしょうか。自分には運

転の資格がまだある、万が一にも運転の必要があればできる、という意識が持てると無いとでは大きな違いなのです。

要するに、この国は「何歳だからこうするべきだ、こうあるべきだ」と、年齢で物ごとを判断し整理したがる仕組みが強すぎるのです。必然的に個人の意識や考えもそれに摺りこまれ過ぎているのではないのでしょうか。身体を動かし五感を働かすクルマの運転では個人差が大きく、高齢になるほど顕著にその差が表れます。免許証返却による健康変化や気落ちも、視聴覚や頭脳、身体すべての働き場がなくなったことに起因しているのかも知れません。この分野もいずれ医学的に解明されるでしょうが、多くの達者な高齢ドライバーの経験と実態が示していることでも解ります。

益々の高齢化社会にあって、高齢者の活力促進、働き場所拡大、定年年齢引き上げなど様々な

施策が打ち出される一方で、高齢者免許証返却促進は“クサイものにはフタ”的な背景による対策ではないでしょうか。かつて暴走族問題が社会問題視された頃、交通行政は数々の交通禁止箇所などの規制を設け、一般ユーザーの利便は二の次、悪い奴らがいるからこうせざるを得ないのだ、の論理で取り締まったように この国は“一罰百戒”流の是正策から抜け出せないのです。そうした何世紀にわたるお仕置きに対し人民は「悪い奴のためにオレたちが苦い思いをさせられる、アイツのせいだ」と村八分型のイジメで溜飲を下げるのです。高齢運転者課題も「運転をやめさせてしまえばいいのだ」の手っ取り早い邪魔者対策に見えてなりません。

高齢運転のみならずLGBT(ゲイなど性同一性障がい者の総称)問題にしても「そんな連中が増えたら街が潰れる」という発言に至った地方議員が登場するほど、節分豆まきの「鬼は外!」的排斥思

想は根深いのです。だが、そんな“つまはじき”意識・思想からの行政施策では改善もできず発展もありません。

斯様に今日の高齢運転者課題は単なる高齢ドライバーの事故防止問題および都市生活者特有のものではなく、高齢化社会におけるモータリゼーション全般にわたるテーマであり、その場かぎりや思

いつきの施策であってはなりません。

私ども、レジェンド・レーシング・ドライバーズ・クラブ(LRDC)は、日本のモーターレーシング発祥期から世界に誇れる自動車発展に少なからず寄与してきた自負のもと、レーシングドライバーOBであり、かつ高齢運転者でもある立場から、より良い交通施策の一助になれば幸甚と存じ、本課題への提言をこの『LRDC magazine』にまとめた次第です。多くの方々に手にとっていただき、関心を深めていただければ光栄です。

2021年 新春  
大久保 力



トリアンフ・スピットファイアで初挑戦の1965年マカオ・グランプリでのカット。(Ricky Archive)





# 特集

レーサーだって歳をとる!

# 哲人、

プロフェッショナル



1968 (昭和43)年5月3日に開催を控えた'68日本グランプリ決勝を前に、テストのため富士スピードウェイに集った日産のワークス・ドライバーたち。左から横山 達(たつ)、北野 元(もと)、砂子 義一(よしかず)、高橋 国光、大石 秀夫、黒澤 元治の各選手。このうち、北野、砂子、国光、黒澤の4選手がメンバーとしてLRDCに名を連ねている。ちなみにこの時、北野さんは27歳、砂子さんは35歳、国光さんは28歳、黒澤さんは27歳。若さはもちろんのこと、抜き身の日本刀を想わせる独特の迫力が漂う。(CG Library)

# かく語りき。

## LRDCメンバーと高齢者運転課題

生まれ持ったスピードと超絶技巧のテクニック——。

そんな天与の才をもって、日本のモータースポーツ史に“神話”の名にふさわしいキャリアを刻んだレジェンド・レーシング・ドライバーズ・クラブのメンバーたち。

が、そんな彼らもヘルメットを脱げばただのヒト。世のシニアよろしく、歳もとれば、孫もいる。

令和となり70~80代を迎えた彼らにとって、高齢運転者課題は他人事にあらず。

“レジェンド”の面々はそうした現実をどう受け入れ、日々の運転に向き合っているのか？

ときに饒舌に、ときに切実にみずからのいまを語る哲人の声に、しばし耳を傾けてみよう。

構成=早田 禎久 (CAR GRAPHIC) 写真=原 富治雄、CG Library、加藤 純也 (CAR GRAPHIC)

Yoshihisa Hayata

Fuji Hara

Jun-ya Kato





証言 ①

## あきらかな変化

長谷見昌弘

Masabiro Hasemi

「いま74歳なんですけど、ドライビングに関して劣っているとは思いません。ただ、疲れといいますか、体力的なものは毎年落ちているなど痛感します。(年齢的にも)このヘンが分かれ目なのかなあ、と(笑)。気をつけなきゃいけないなと思ってますけどね」

「趣味で二輪のエンデューロ・レースやラリーもやっていますが、そこで(体力的な衰えを)感じます。具体



74歳のいまなお、二輪のエンデューロやラリーを趣味としてこなす長谷見さん。(JK)

的に言うと、いままでは、毎日ゴール後にオートバイの整備や清掃を当たり前のようにしていたんですけど、最近はそのができなくなった。(競技を戦うだけで)すっか





富士スピードウェイのメインストレートを往く3台の日産スーパーシルエット軍団。上からブルーバード・ターボ(ドライバーは柳田春人さん)、スカイライン・スーパーシルエット(同 長谷見昌弘さん)、シルビア・スーパーシルエット(同 星野一義さん)で、1982~84年とわずか3年強の活動だったが国内レース界で圧倒的な人気を誇った。このカテゴリーの発案者が、実は長谷見さんであることは意外と知られていない。(NISMO)

りマイってしまって。以前はメンテナンスからタイヤの交換までぜんぶできたんですが、いまでは知り合いにサービスを頼んでいます。菅原義正さんも同じイベントに出場されていますが、菅原さんは今年79歳。……そういうイベントにお出になるだけでもスゴイと思うんですけど。先日も計5日間のオートバイ・ラリーで四国に行きましたけど、行くだけ偉い、と(笑)。でも正直、ホントにバイクの場合は毎年、体力が落ちているのを感じますね」  
 「……四輪はそんなに感じませんね。ラクですよ、四輪は。でも、そうはいっても、四輪の運転も充分気をつけないといけないなと思っています。クルマを運転する前に自分に言い聞かせていること、あるいは励行していることですか？ うーん、ボクは本当に自然体で、とくにコレというものはありません。あとは、今日も捕まらな

いようにって思うこと。……ま、半分冗談ですけど。でもコレが不思議と捕まらないですね(笑)。でも個人的には74歳のいまが体力的、精神的に落ちていく境かなと感じています」



現役時代はスタミナと体力のカタマリだった長谷見さん。90年ルマンにて。(FH)



## クルマ文化の移ろい

高橋国光

Kunimitsu Takahashi

「ボクは81歳になりました。ひと口に高齢運転者っていてもその歴史は、クルマ文化の発展とともにあること。たとえば60年前、僕が二輪の世界GPで欧州に行った際、ドイツ・アウトバーンなんかはすごい勢いでクルマが走っている。オランダも英国もそうですが、そこには高齢運転者がたくさんいたわけです。現在の東京がそうですね。いま、長谷見さんがおっしゃった肉体的な衰えの話は否めません。でも、そこにはかならず個人差があるでしょうし、昨今ではクルマの進化がその部分をカバーしてくれている面もある。もっとも、だからといってクルマに依存しすぎるのもどうでしょう？ それが過ぎるとドライバーの意志や裁量にクルマが介入してくることになりかねません。それが“安全運転の励行”だとはボクは思いません。進化という言葉の捉え方にすこし敏感になってもいいでしょう」

「しかし、いまボクらから自動車の運転をとってしまうと生活が成り立たないことは、皆さんも等しくお感じだと

思います。80歳ちかい菅原義正さんのご活躍は嬉しいことですし、何より勇気づけられる。一般公道にあってもいたずらに高齢運転者は危険、で片づけるのではなく、かくあってほしいと思います。でもその反面、私自身、免許更新の時期を迎えようとしているんですけど、本当に自分は大丈夫なのだろうか、という不安もある。過去、我々はクルマを利用して競争をやっていたワケですが、それと同じ感覚を一般のドライバー諸氏に押し付けるのもどうかとも思います。安全運転啓発に恒常的に取り組んでいるJAFも含め、幅広い議論をかさね、みんなでよりよい方向に進んでいければ、というのがボクの想いです」



社会と高齢運転者との調和を願う高橋国光さん。(JK)

1968年5月に富士で開催された'68日本グランプリ。その車検に愛車のニッサンR381と臨む国光さん。NISSAN帽をかぶった隣のメカニックは、プリンス自動車の社員ドライバーとして活躍し、現在はLRDC会員でもある古平 勝さんだ。(CG Library)





関谷さんは1995年ルマン24時間レースを日本人として初制覇。(FH)

証言 3

## いまこそ原点回帰

関谷正徳  
Masanori Sekiya

「70歳になりました。でも、本日お集りの諸先輩の前ではタダのパシリに過ぎません(笑)。レースの仕事のときは基本、御殿場の自宅から自走にサーキット向かいます。菅生のある仙台まで450km、鈴鹿へは300km、先日行った岡山だと550km。運転中のヨソ見と居眠りが自殺行為ですから、まず眠くならない方法をとる。出発前日はしっかり睡眠をとり、運転中は意識して腹式呼吸を心がけています。深呼吸することで脳内と目にドーパミンと酸素が届く、そんなイメージで繰り返すことで眠気防止効果は絶大です。もうひとつ、眠くならないシートの座り方。コレもかなり有効です」

「年齢とともに衰えが生じるのは当然のこと。しかし健康な状態で運転していれば90歳でもかまわない。運転免許証の自主返納というシステムは素晴らしい制度ですが、現実問題としてボクなんかはクルマがない日常は考えられません。そのためにもとにかく健康増進、それを

発信していくことが大切です」

「それともひとつ。当たり前の話なんですけど、私たちは免許を所持してクルマの運転をしているわけですが、知っているようで、意外とルール(交通法規)を知らない。ルールを知らないのだから、守りようがないという現実もその一方であるのも事実です。そんな最低限度の発信も重要です。クルマでどう走るとか、いかに走らせるかという技術的な話題より、段階がひとつ前の話。でも、この根幹なくして健全なモータリゼーションはありえません。自分は大丈夫ではなく、あえて一歩下がって見て、足元にある最低限度の約束事から意識する。そこが原点なのではと思います」



この座談会では“最年少”(70歳)の関谷さん。いつも前向きなその姿勢はLRDCの宝。(JK)









快晴に恵まれた富士スピードウェイの車検場。そこには1968年5月3日に決勝を控えた'68日本グランプリの主役たちが大集合。黄色に赤いラインが入ったマシンは吉田隆郎さんの#15ダイハツP-5。その脇でじっとマシンに見入るのは、同じダイハツ・ワークスのチームメイト、武智勇三さんだ。その後方には3台のトヨタ7(3ℓ)、そして藤城清治画伯が主宰する木馬座がスポンサーについたケロヨン号の姿が見える。(CG Library)



## 個人差をどう捉えるか？

黒澤元治

Motoharu Kurosawa

「若く見えるのは外見だけでね。80歳を過ぎました(笑)。肉体的な変化？ あります。年々、筋力が弱っているのに加えてこの1~2年でヘルニアが出て足が痺れる、ふくらはぎが張るようになった。ほかにも足の裏の感覚がつかみにくかったり、視力もどんどん落ちている。……身内でも若年性認知症だとか、脳梗塞になって体の自由が効かなくなったという話も出てきて、つくづく健康の尊さを噛みしめている次第。ですからレーシングドライバーから云々と言うより、さっきの関谷くんの話ではありませんが、高齢運転者課題のいちばんの対策は、まず個々が健康であれということ」

「誤操作、とりわけアクセルとブレーキの踏み間違いの話は耳にしますが、あの手の誤操作が起きるようになったのは2ペダル、つまりAT車が出てきてからのことでク

ラッチペダルがあった時代にはほとんど聞いたことがない事案。停まらないって言いながらアクセルを踏んでるんですから、それは停まらなくて当然。2021年から高齢運転者が免許証を更新する際に課される学科試験がより厳しくなると聞きましたが、これはひとつの進歩だと思います。ならばそれ以外の運動性、メンタルの問題をどうするか……。毎日クルマに乗ってチェックができれば、一番なんですけどね。『今日は目のピントが合いにくいから、アナタは乗っちゃダメ!』とかクルマが判断してくれるのがベスト。ボクなんかは本気でそう思います」



万年青年ぞろいのLRDCにあって、とりわけお変わりのない黒澤さん。(JK)



'69日本グランプリの総合優勝に向けて突き進む黒澤さんと#21ニッサンR382。(CG Library)

# “左足ブレーキ”の可能性

寺田陽次郎

Yojiro Terada

「とにかくセンセーショナルに扱われがちな高齢運転者課題。でも、ロジカルに数字を追えば事故件数がはるかに多いのは、高齢者より若年層だということは自明の理でね。すべてをメディアのせいにするわけではないけれど、ボクはその伝え方にも問題があると思います」

「とはいえ、高齢者の事故は後を絶ちません。“ペダルの踏み違い”に起因する事故は、黒澤さんがおっしゃるようにAT車特有のものですよね。でもその発生プロセスはいたってシンプル。若い人と違って、高齢者はバックモニターだけで後進することが難しい。いきおい、窓を開けてうしろを振り返りながらアクセルを操作するわけですが、身をよじっている分、身体の構造からして右足はすでにふたつのペダルから遠のいている。そんなに身長があるわけでもないから、その状態からブレーキを踏もうと思ってもいつもどおりには踏めないわけですよ。で、ブレーキだと思って踏んだらそれがアクセルで、気がついたらコンビニに飛び込んだ、と。でも、誤操作が発生する仕組みはこんな風にいたってシンプルなんです」

「実際、調べてみると誤操作事故の約半数がこうしたプロセスを経て発生しているそうです。ならば、2ペダルのAT車に乗る高齢運転者の皆さんに右足ではなく、左足でブレーキペダルを踏む“左足ブレーキ”を促進するのはひとつの解決策だと思うんです。AT車を運転する際、ブレーキペダルとアクセルペダルを右足だけで操作する方は少なくありません。でも、それでは左足が退化してしまう一方なんです。昔は繊細なクラッチペダルの操作を、誰もが左足で行っていたことを思い出して欲しいんです」

「いまやレースの世界は、F1ドライバーを筆頭にこの左足ブレーキが常識。レースの世界で裏打ちされたテクニックを啓蒙し、高齢者が実際に自分で練習する。しかもその反復が、立派な“脳トレ”として機能してくる。そんな提案をLRDCから積極的に発信できればと思っています」

「それからボクは免許証の返納も反対です。山梨大学



ルマン24時間レースに参戦すること29回。ミスター・ルマンと呼ばれる寺田さんは、ルマンの主催者であるA.C.O. (フランス西部自動車クラブ)の理事でもある。(FH)

の調査グループと一緒に作業を進めているのですが、彼らの調査では免許証を返納した8割の高齢者が痴呆症や要介護になっている。介護保険の対象が増えるということは、医療保険も増えるわけで国の負担も大きくなる一方。でも、ニュースなんかで踏み違いの事故を見せつけられると、頭ごなしに“高齢運転者は危険物！”みたいに言われ、家族に説得されると返納が切迫していない健全なドライバーの方まで免許証を返しちゃう。でも、さきほど説明した踏み違いが起きる“プロセス”を正しく理解し、左足ブレーキを導入することで誤操作は減り、健全なドライバーは維持され、国の経済的な負担も減り、社会の健全化が進む。実際、ボクが主宰するドライビングスクールでは、最初はカクン・ブレーキだった高齢者が、見事に左足ブレーキを自在に使いこなせるようになって、かつての自信と誇りを取り戻し、クルマの運転に接している例をいくつも見ています。みんなが幸せになれる。その可能性が“左足ブレーキ”にはあるように、ボクには思えてなりません。」



実に明解にわかりやすく、高齢運転者と様々な課題の関係を説明した寺田さん。(JK)



## ダブルチェックの有効性

米村太刀夫

Tachio Yonemura

「黒澤さんのお話ではありませんが、筋力の衰えは私も痛感します。海外に行くとき、昔なら20kgのスーツケースは軽いと感じたものですが、いまじゃ持ち上げることすら難しい。さいわいクルマはパワステだ、サーボ付きブレーキだと素晴らしい進化を遂げていますが、その昔、苦勞して運転していた頃にしみついたのでしょうか、気がつくとうちかけハンドル”になっていた。クセはなかなか抜けません(笑)」

「動体視力の落ち方も、キチンと認識していないと危険なほど。なので、運転中は『大丈夫だ!』と思っても、かならずもう一度確認する“ダブルチェック”を心がけています。クルマは来てない、と思ってもホンのちょっとしたタイムラグの間にそこまで来ていて、ヒヤッしたり。そもそも運転っていう行為は複数の作業を同時、あるいは並行して行なう“マルチタスク”なわけですが、現在の自分はそれが苦手。でも、運転だけは笑ってすみ

ませんから、経験則にのっとって“転ばぬ先の杖”がすぐにつけるようにしているところでしょうか」

「もうすぐ79歳になりますが、もう一回、免許証を更新したいと思いますし、同じような年齢の方が現役ドライバーという事実には勇気をいただいています。ただし、スニーカーを履いて運転するのはあまりオススメしません。レースを経験しますと(ペダルを操作する)足の裏の感覚が重要であることを思い知らされます。スニーカーは歩くにはいいのですが、その分、靴底のクッションが思ったよりも分厚い。おそらくペダルの踏み違いもレーシングシューズのような底の薄い靴なら、アレっ? と気がつくはずですよ」



レーサーのみならず、自動車評論家としても知られる米村さん。(JK)

1mに満たない低い車高を持つ、いすゞR6クーペと米村さん。70年鈴鹿500kmでのひとコマだ。(CG Library)







黒崎内燃機工業が輸入・販売していたモーリス・ミニ・クーパーで、単身ワークス勢に挑み続けた菅原さん。(CG Library)

証言 7

## 4サイクルの<sup>ゆ</sup>悦<sup>えつ</sup>

菅原義正

Yoshimasa Sugawara

「ハイ、79歳のスガワラです(笑)。ボクはこの歳になるまで任意保険に入ったことがありません。もちろん強制保険は別ですが、任意保険に入るくらいなら、そもそもその運転を辞めようと思っています。逆にそのくらい気をつけて、朝出るときも自分は保険に入っていないんだから、すべては自分の責任だと言い聞かせクルマやオートバイに乗って出かけています」

「あと、関谷さんの腹式呼吸で酸素を取り込むというお話にはボクも賛成です。いまから3年前、南米でダカール・ラリーが開催された際、ペルーで4600mの高地に設定されたコースを走りました。その山に上がる前から腹式呼吸で、時間をかけて息を吸い、またゆっくりと吐き出す。そういうイメージで酸素を取り込み、いまでも普段からそれを励行しています」

「肉体的に衰えていくところは気を使って、もちろん足の筋肉もなくなっていますから、体操教室に行ってそれ



2019年でダカール・ラリーから卒業した菅原さんだが、同年から今度はアフリカ-エコ・ラリーにバギー車両で参戦を開始。79歳の少年はいまなお健在である。(JK)

を補いながらがんばっています」

「4サイクルのガソリン・エンジンに慣れすぎるくらいに親しんだボクら世代が、こぞってハイブリッド車に乗るのもどうかと思います。2サイクルだと速すぎるし、ガソリン・エンジンに電動アシストがついたハイブリッドは、とくに出だしが強力すぎる。ポンポンポンポン……っていう4サイクル特有のリズムが私たちの世代にはピッタリだね。電動アシスト付きの自転車みたいに踏み出しから予想以上にトルクがビュッと立ちあがる。一時期、プリウスに乗る高齢者の事故が取り沙汰されましたが、ハイブリッド車のそんな特性も事故の要因のひとつだったのかもしれない」



## 目指すは“101歳更新”

多賀弘明

Hiroaki Taga

「今年で86歳になりますが、基本的に運転に関しては変わっていません。長距離移動にしても、まだジャリ道だった国道一号線を、同級生の池田英三と交代で10時間かけて鈴鹿に通って、練習でみっちり走り込んで、また10時間走って帰京した頃とまったく一緒。いまお出発前にアベレージを決め、何時間後にはどこそこを通過する、という具合に予定を立てて走っています」

「体力的な変化については、たとえば自宅からクルマで1時間半以上離れたゴルフ場に行くときは、かならず最寄りのホテルに前泊。当日はホテルでキッチンと朝食を済ませてからコースに向かいます。コレは体力を温存してラウンドを楽しむための方法のひとつ。それと、週一回はジムに通っています」

「高齢運転者になって免許更新を4回経験しましたが、その試問の中身には毎回ガクゼンとさせられます。象徴的なのは『大きな円を描きなさい。そこに時計の針を添え10時10分にしましょう』というもの。いったいコレ、クルマの運転となんの関係があるんでしょう？ 16枚の絵

を見て、それをどこまで記憶しているかあとで訊かれるという設問も相当なものだと思いますが、この“時計描き”ほど屈辱的な設問はありません(苦笑)」

「ヒトに迷惑をかけることなく、安全・快適になるべく遠くに行くことができる。それこそが自動車の本来あるべき姿だというのに、日本ではみんなでその素晴らしさを抑えつけてしまっているように思います。追い越し車線を漫然と低速で走ってみたり、曲がる直前になってようやくウィンカーを出したりとガッカリさせられることが少なくない。チョコちゃんじゃありませんが、ポーっと走ってんじゃねーよ！ って感じ。目標ですか？ 日産OBの片山 豊さんが101歳で免許更新されていますので、それを超えることがいまの私の大きな目標です」



86歳と今回の座談会で最年長の多賀さん。「大先輩の片山 豊さんにならって、100歳を超えての免許更新が私の目標です」(JK)

1963(昭和38)年、鈴鹿で開催された日本グランプリで優勝を飾った多賀さん(中央)。その風貌が現在とあまりお変わらないことに注目された。 (CG Library)







いまはなき船橋サーキットのパドックにて、トヨタ・スポーツ800のノーズに腰かけ、細谷四方洋選手と語らう北原さん(右)。

証言 9

## 高齢者のサイクル

北原豪彦

Takebiko Kitahara

「本日お集りの皆さんのなかでは、86歳の多賀さんに次ぐ年嵩<sup>としかさ</sup>で84歳になりました。私の母は100歳と長寿でしたので、私ももう少し生きるかなと思っています。おかげさまで生まれてこのかた身体にも恵まれ、健康優良児の表彰を何度も受け、この歳になっても2~3日に一度はクルマで出かけたり、ツインリンクもてぎでオフィシャル業務にあたりたりと、このまま元気でイけるんだらうな、とそう思っていたんです」

「ところが80歳のとき、運転中に右折車に追突され、右腕を折ったあたりからガラッと話が変わってきて。さいわい骨折は直ったのですが、筋力がなかなか戻らず、今度は歩くのもキツくなってきた。週末にもてぎに行くと都合1万歩くらい歩くんですが、それがタイヘンでタイヘンで。そのうち手がシビレ始まったり。これはイカンと



現在もツインリンクもてぎでオフィシャル業務にあたる北原さん。(JK)

思ってマッサージに通ったり、針治療を受けたりしましたがその効果はいまひとつ。結局、頸椎<sup>けいつい</sup>が神経を圧迫していることがわかって手術を受け、半月ほど入院生活を送ったんですが、いざ退院の段になったらすっかり歩けなくなっちゃって(苦笑)。おかげさまで、現在はなんとか社会生活に復帰していますが、とにかく若い頃とは話が違っていることを痛感しています。“高齢者のサイクル” っていうとアレですが、若いときとはまるで事情が異なること、そして、健康状態には個人差があるのだということを、ひしひしと感じています」



## 動体視力アレコレ

津々見友彦

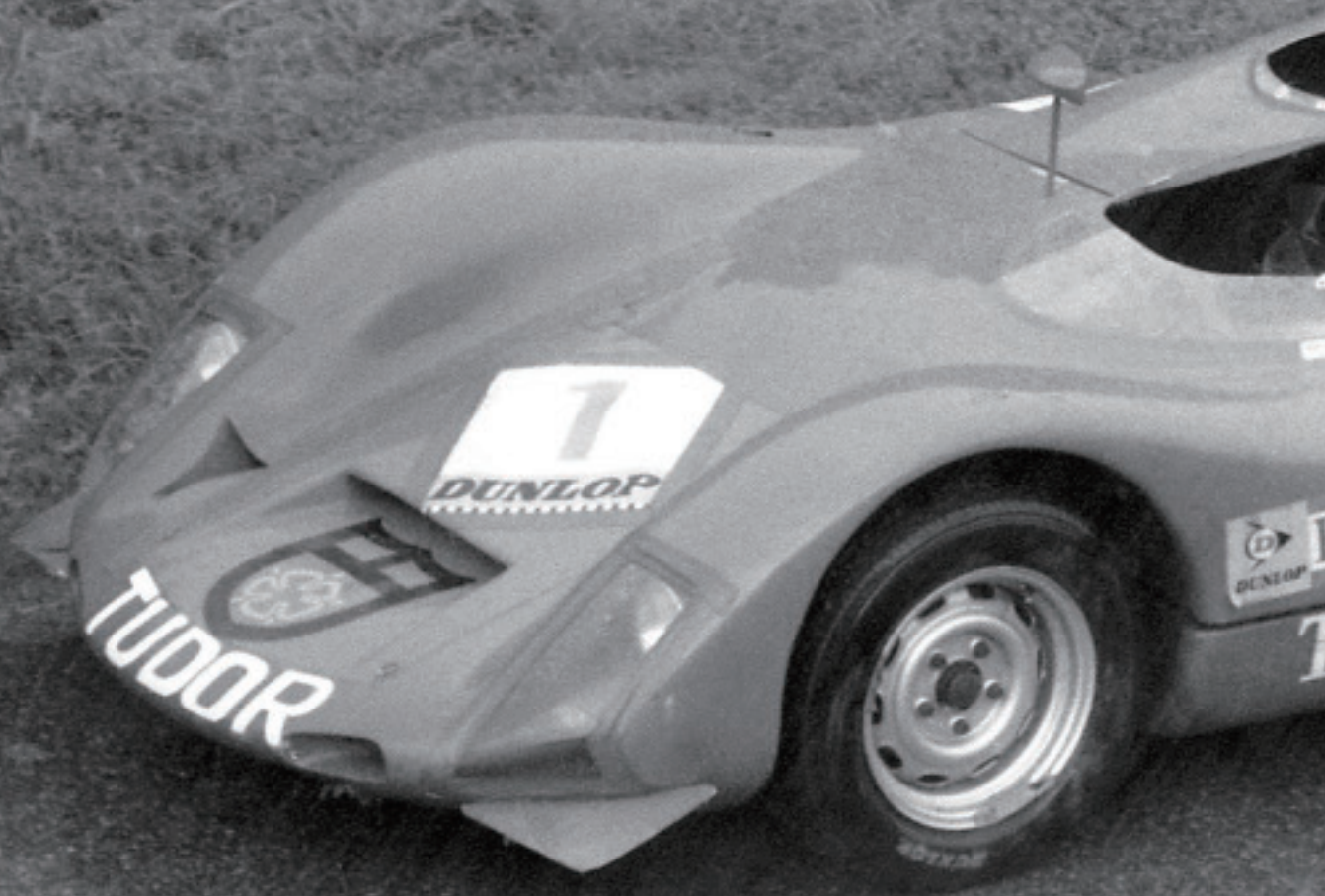
Tomobiko Tsutsumi

「80歳になっていちばんガクッリ来たのは動体視力が落っこっちゃったこと。ボク、夏の筑波4時間耐久レースに毎年出ている、もうこれ以上イケないくらい、攻めていたんです。ところがタイムを見るとぜんぜん遅い(苦笑)。いま大リーグで“二刀流”で活躍している大谷翔平選手なんかは、ピッチャーが投げたボールが自分の手元にくるまでハッキリ見えてるはず。ところがボクはピッチャーの手を離れた瞬間あたりからまるで見えてない。

つまり動体視力が追いついていないんですね。それはサーキットも同じことで、今日は国さんをはじめ錚々たるドライバーの方々がお集りですが、皆さんいちばん乗れていたときは『こんなにゆっくりでいいのかな?』って感



「動体視力がダメになって、悲しいけどレースは降りました」と津々見さん。

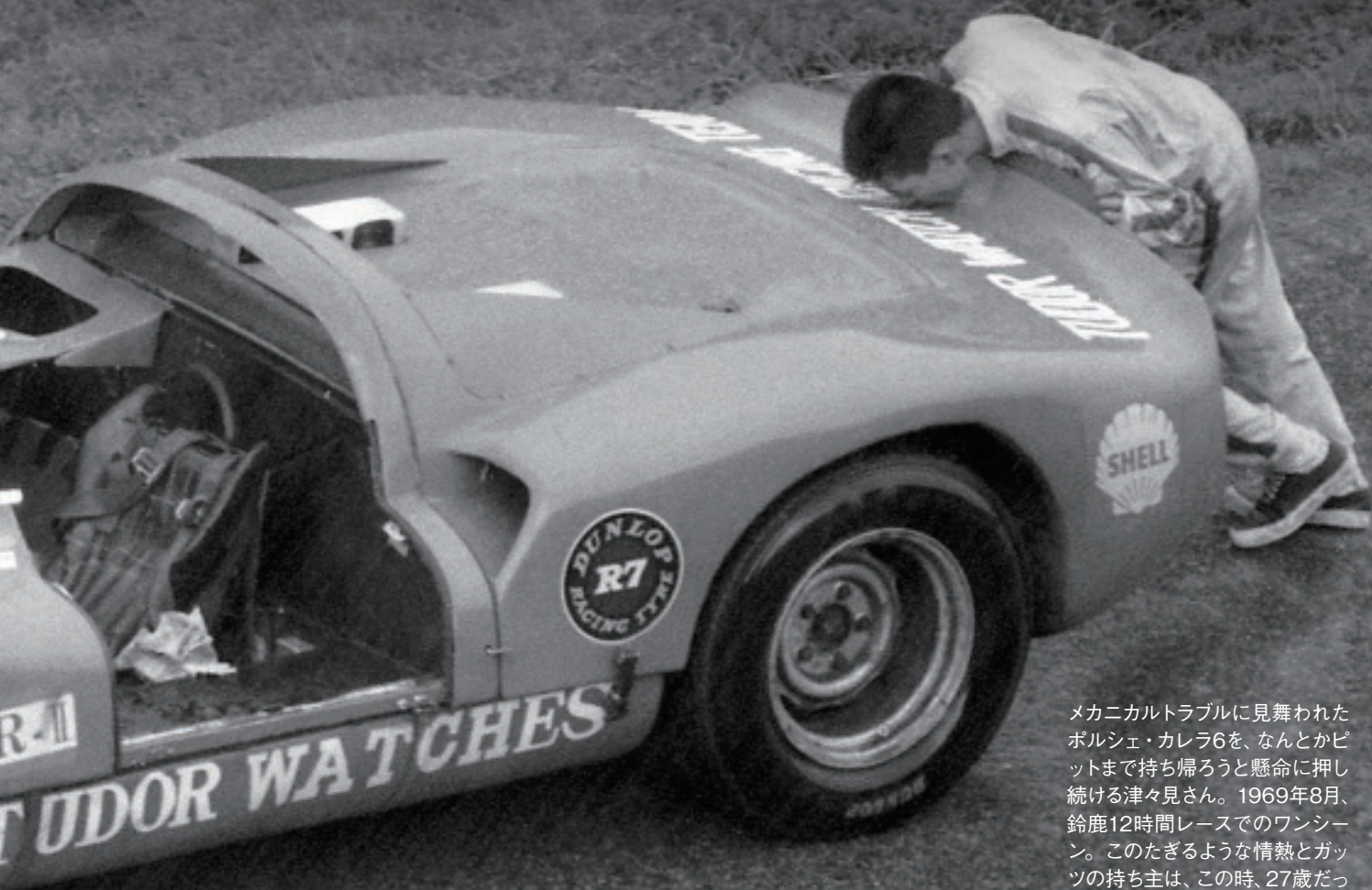




じで、すべてがスローに見えていたんじゃないかなと思うんです。自分でもそれに近いことを経験したことがあって、今日は遅くてぜんぜんダメだ〜と思ってピットに戻るとベストラップが出ていてビックリ。つまり、動体視力がいいとゆっくり走っているように感じる。ボクなんか、トップカテゴリーでさんざん怖い思いをして走ったけど、先頭の皆さんはこんなにゆっくり、ゆったり走っていたんだと知って、二重にショックでね」

「あと、年齢をかさねて痛感するのは“思いこみ”ですね。あそこを左折だと思ったらそのことしか考えられない。昔、

レースを走っていたときはコーナーに入る手前から、この辺でブレーキングをはじめて、このラインをアレを目印にして入って、あそこをかすめて脱出する……とすべてがプランニングされていた。仮に何かがあってもスロットルを抜いたり、オシリを流せばイイっていう“転ばぬ先の杖”まで用意できていたものなんです。ところが、いまは行き当たりバッタリの出たとこ勝負。そこは大いに反省して、キチンとしたプログラムをもって運転にあたらなきゃと思うこの頃です」



メカニカルトラブルに見舞われたポルシェ・カレラ6を、なんとかピットまで持ち帰ろうと懸命に押し続ける津々見さん。1969年8月、鈴鹿12時間レースでのワンシーン。このたぎるような情熱とガッツの持ち主は、この時、27歳だった。(CG Library)



1974年富士GCのパドックで、セッション開始を静かに待つ津々見さんとシックスーパーII・ローラ。のちにbugattiなどベテラン・ヒストリックカーの名メカニックとして知られる鈴木幸男さんや阪納誠一さんの姿がみえる。(FH)





デビューレースからわずか10数戦で5ℓの大排気量グループ7カー、トヨタ7で'69日本グランプリにエントリーした高橋晴邦さん。ちなみに#5トヨタ7のコクピットに収まるのはコンビを組んだ鮎子田 寛さん、その人。(CG Library)

証言 11

## すべてを受け入れる

高橋晴邦

Harukuni Takahashi

「諸先輩方のお話、たいへん参考になります。さっき関谷くんが話してくれた腹式呼吸は、ボクが監督を務めたチームで彼が走っていたときに教えたことでね。二十歳のときに禅寺に座禅を組みに行って、そこでご住職から教わって腹式呼吸を始めたんですけど、関谷くんがそれをいまだに実践してくれていると聞いて、ホント、うれしかぎりです」

「考えてみたら、ボクも免許をとって56年くらいになりますが、クルマに乗らない日はほとんどないくらい。たとえば高速道路やワインディングロードは若い頃と変わりませんが、細い道に入ったり、混んだ道を走るときの左右の距離感覚は昔に比べてつかみにくなっているように思います。やはり、視力の低下なんでしょうね。そういう状況では人一倍、気をつけています。でも若い人はソコをスイスイ行っちゃ。ウマイな～、と思います」

「動体視力はあきらかに落ちましたね。新幹線の車窓から通過駅の看板を読むなんてニベもなかったのに、



「運転より、ゴルフのドライバー飛距離で肉体の衰えを痛感します」と語る高橋晴邦さん。(JK)

いまはまったくダメ。300km/hで富士の30度バンクに飛び込むときでも路面の目が見えた、ま、一種の錯覚なんですけど、そのくらい動体視力はよかったのに、落ちたな～っていうのは感じますね」

「でも、肉体の衰えをいちばん感じるのは、ボクの場合、ゴルフのドライバーの飛距離。昔はパーシモンで250ヤードはラクに飛んでいたのが、いまは200がやっと。年々飛ばなくなってます。5番アイアンで150飛んでたのに、いまじゃ3番ウッドだものねえ～(苦笑)。いまも朝起きてすぐ、30分くらいストレッチをするんですけど、身体の老化を否応なしに感じさせられます。でも、いちばん大事なことは、そうした衰えをみずから受け止めて自覚するってことなのかもしれません」





富士GCシリーズの初代チャンピオンに輝いた鮎子田さん(中央)を祝福する大応援団。オンワード樺山のスポンサードを受けるとあって、応援団のなかにはジャネット八田や秋川リサといった当時のトップモデルの姿も。(FH)

証言 12

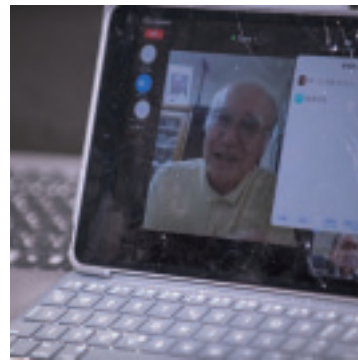
## 技術の進歩と調和

鮎子田 寛

Hiroshi Fushida

「歳を重ねて思うことは、昔ではありえなかった運転中の“うっかりミス”が増えたことですね。駐車するときに壁にこすってみたり、それまでと同じ感覚で大丈夫だと思って行ったらバンパーを擦ったとか。年がら年中あるわけではありませんが、これまでそういうポカミスがなかっただけに結構ショックです。出張やサーキットに行くレンタルカーを借りるんですが、最近は自動ブレーキや自動追従システムを搭載した、いわゆる“サポカー”が多くなりました。クルーズコントロールを制限速度よりちょっと上でセットして、あとはおまかせ運転。あきらかに昔より安全運転になりましたね」

「クルマで街に出て痛感するのは、運転者としての基本的なマナーや常識が欠如していることでしょうか。私の頃はキープレフトなんて口を酸っぱくして言われたものですが、最近はどうかすると赤信号を無視するクルマがとて増えている。黄色から赤に変わってしばらくして、まだ行くクルマがいる。“あおり運転”も明らかにする方が悪いわけですが、あおられる方にも問題がないわけ



リモート参加ながら、高齢運転者とその未来のあるべき姿を指し示した鮎子田さん。(JK)

ではなくて、私は制限速度をキチンと守っていますという感じで、延々と追い越し車線を走行するドライバーも少なくない。そういうちょっとした心遣いやマナーの順守をお互いに交わすだけで、もっとおだやかな交通環境になって、トラブルや事故はずいぶん減ると思います」

「65歳以上の高齢者が日本の総人口の30%以上になろうとしているいま、その数字は増えても、減ることはありません。ならば社会全体に対する高齢運転者への寛容さ、それは事故を起こすことに対して寛容になれと言っているのではなく、高齢者をもっと受け入れて、みんなで楽しく安全に運転を享受できる社会システムを作り上げる。そういう方法を考えないと、いずれは年齢を理由にすべてのヒトが免許証を取り上げられることになりかねない。みんなが勝者になる、そんな社会環境の構築が、いまの私たちに課された大きなテーマだと思っています」



今回の座談会では、オブザーバーとして司会とパネラーへの問いかけを担った大久保LRDC会長(正面奥)と長時間に及ぶ座談会に参加したLRDCメンバーの皆さん。素晴らしいお話をありがとうございました。(JK)



# 哲人、

プロフェッショナル

## かく語りき。

LRDC座談会参加メンバー、  
13人の横顔。

座談会で高齢運転者問題に  
積極的な意見を寄せたLRDCメンバー、  
13人のプロフィールを50音順でご紹介します。

年齢は2021年1月29日現在

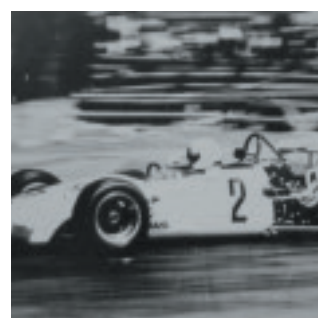
写真=原 富治雄、CG Library  
Fujiro Hara



### 大久保 力【司会】

おおくぼ りき

1939(昭和14)年、東京都出身  
LRDC会長。二輪ライダーとして  
活躍した後、1963年第1回日本  
グランプリで四輪デビュー。マカ  
オGPに連続10回出場も。81歳。



### 北原豪彦

きたはら たけひこ

1936(昭和11)年、千葉県出身  
1964年第2回日本グランプリに  
てレースデビュー。トヨタモータ  
ースポーツクラブ(TMSC)に所属  
し数多くのレースに参戦した。  
84歳。



### 黒澤元治

くろさわ もとはる

1940(昭和15)年、茨城県出身  
2輪モトクロスを経て1965年日産  
ワークスより四輪デビュー。1969、  
73年日本グランプリ優勝。73年全  
日本F2000チャンピオン。80歳。



### 菅原義正

すがわら よしまさ

1941(昭和16)年、北海道出身  
1966~71年に国内レースで活躍  
し、1983年からパリ〜ダカール・  
ラリーに参戦。連続36回出場と  
いう大記録はギネスブックにも掲  
載。79歳。



### 関谷正徳

せきや まさのり

1949(昭和24)年、静岡県出身  
1972年デビュー後、F3000、富  
士GC、グループCなどトップカテ  
ゴリーで活躍。1995年には日本  
人初のルマン24時間ウイナーに  
輝いた。70歳。



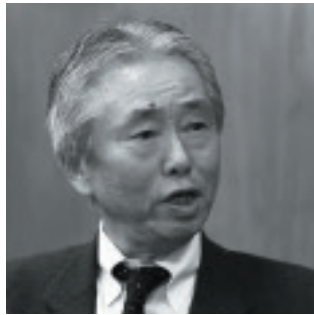




## 高橋国光

たかはし くにみつ

1940(昭和15)年、東京都出身  
1961年、日本人初の二輪世界GP  
(250cc)で優勝。64年に日産入  
り。59歳まで現役ドライバーとし  
て活躍し、現在はチームクニミツ  
代表。81歳。



## 高橋晴邦

たかはし はるくに

1946(昭和21)年、東京都出身  
1966年のレースデビューからわ  
ずか10戦強のキャリアでチーム・  
トヨタと契約。'69日本グラン  
プリではトヨタ7を駆り、旋風を巻き  
起こした。74歳。



## 多賀弘明

たが ひろあき

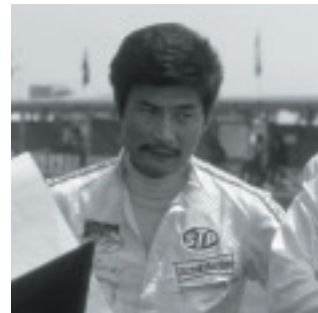
1934(昭和9)年、東京都出身  
日本初開催の四輪レース、第1回  
日本グランプリのS&T部門にトヨ  
タ・クラウンで優勝。後進育成や  
レースイベント運営でも功績大。  
86歳。



## 津々見友彦

つつみ ともひこ

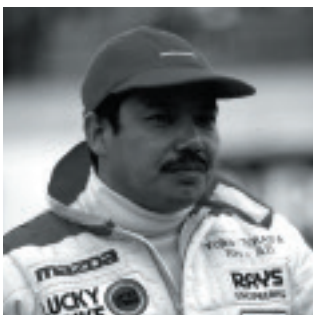
1941(昭和16)年、満州国出身  
1963年第1回日本グランプリで  
レースデビュー。日産、トヨタ、い  
すゞとワークスチームを渡り歩き、  
現在は自動車ジャーナリストとし  
て活躍。80歳。



## 寺田陽次郎

てらだ ようじろう

1947(昭和22)年、兵庫県出身  
1965年に四輪デビュー。マツダ・  
ワークスとしてルマン24時間レース  
に参戦を開始し、現在までに都合  
29回のルマン出場を誇る。72歳。



## 長谷見昌弘

はせみ まさひろ

1945(昭和20)年、東京都出身  
天才の名を欲しいままにした二  
輪時代を経て、1965年に日産と  
契約。1980年には富士GCなど  
国内トップカテゴリーで“4冠”を  
達成。75歳。



## 鮎子田 寛

ふしだ ひろし

1946(昭和21)年、京都府出身  
トヨタ・ワークスとして活躍した後、  
単身渡米。1972年には富士GC  
初代チャンピオンに。卓抜したマ  
ネジメント力はパドックのお墨つ  
きだ。74歳。



## 米村太刀夫

よねむら たちお

1941(昭和16)年、東京都出身  
いすゞのワークスドライバーとして  
日本グランプリや富士GCシリー  
ズで活躍。並行して市販タイヤ  
の開発でもその能力をいかになく  
発揮した。79歳。







## 伊藤安海

Yasumi Ito

いとう やすみ 1970年生、東京都出身。山梨大学 工学部機械工学科教授として教鞭をとる一方、同大の安全医工学研究室で高齢運転者の様々な課題に取り組む。同時に国立長寿医療研究センター客員研究員の要職にあり、地方自治体と連携して高齢運転者対象の安全運転講習に参画している。

# さらなる 幸せのために

LRDCフェローを訪ねて vol.①

## 高齢運転者課題のスペシャリスト 伊藤安海先生に訊く

連日、声高に叫ばれた高齢運転者課題も、昨今のコロナ禍にその座を譲ったかのように、同状況の改善につれて議論の再燃は必定であり、その本質から目をそらすことはできません。ここまでご覧いただいたように、70歳以上の運転免許証所持者に「高齢運転者免許新講習」が課されるようになったのを受け、Legend Racing Drivers Clubでは新講習を体験した会員による座談会を開催。頻発する高齢運転者の事故問題を中核に捉え、事象をあぶりだすにつけ、この問題の複雑な構造とその奥深さを痛感した次第です。そこで今回は寺田陽次郎LRDC理事の知己であり、専門的に高齢運転者課題に取り組む、山梨大学の伊藤安海教授にお話を伺いました。

会談編集=武井千会子 写真=阿部正人  
Chieko Takei Masato Abe

## 制度改革と返納の功罪

Q. すでに10数年ほど経ちますが、高齢運転者の事故が起こる度に高齢者の自動車運転は危険だという論調ばかりが目立つようになり、高齢者の免許証返却が声高になっています。交通施策にも免許証返却を促す啓蒙が行われている風に見えますが、要するに、危なそうなことは止めさせてしまえば良い、臭い物には蓋をする式の手法で解決できるように思われているのではないのでしょうか。

伊藤 交通事故を無くすには、取りあえず高齢者が免許を返納すれば良いのか、となれば、今の40～50代なら返納しなくても良いことになります。年齢の高い方だけにフォーカスするのはかなりおかしな話です。年齢が事故の原因ではなくて、むしろ、事故を起こす可能性がある危ない人にも免許を与えておいて、若い時は何とか切り抜けてきたのが齢を取って危険が顕在化してきたのではないかといった視点での事故要因の分析が行われていませんね。実際に、免許を取る時点で将来に危険運転、あおり運転や自分勝手な運転のおそれがあると解っている者にも免許が与えられている例が沢山あります。免許発行の段階でチェックしてレッドカードを出すなど、元からの問題を考え、研究、対策する必要があります。

年齢ではなく極めて個人的な能力の問題なのです。運転は単に身体能力や脳機能だけでなく、自分自身を解っていること、社会性が高いことなど、つまり、安全思考ができる人間性が重要です。安易な免許証発行を見直すべきです。

Q. 少々、話がわき道に逸れますが、高齢運転者課題の座談会に急遽参加出来なくなった北野元LRDC会員から現在の免許制度に関して「3年ないし5年ごとの免許更新時に、過去の賞罰(違反や反則、表彰など)を加味するような制度ができれば年齢がどうのこうのは無くなる筈。交通事故や違反は年齢の問題ではない」の意見を強調していますが、彼の言は理に適っています。とくに今、ITによるデータ化、デジタル化を行政面に強化する動きがありますから是非検討すべきでしょう。

そこで、先生のお話にある現況を考えますと、免許試験や免許証交付時にメンタルテスト型や精神上の違いによる運転特性の教習などありませんから、自分がどういう状態なら『免許証を返した方が良いのかな』とすら気づかないのが普通でしょう。即ち、そういった安全思考できる人が運転から離れ、安全思考に鈍い・解らない高齢運転者ばかりが残り、免



許返納に率先順流した人が運転できる利益を失うことになるのではないかと危惧します。

**伊藤** それこそが大きな社会問題です。自動車の運転を続けていた高齢者が免許証を返し、運転しなくなった高齢者にどのような変化があるか、私が所属する国立長寿医療研究センターの分析では、早期に免許証を返納した高齢者の8割が要介護になったデータがあります。これは、元々・自動車運転をしない人・運転を継続している人・免許証を返してしまった人の3群に分け、2年間にわたり、平均年齢71.5歳／3556人を追跡調査した結果です。

その一方で、運転を続ける人は他のグループに比べて認知症発生リスクが半減しています。平均して脳機能も身体機能も高く維持できているんですね、運転することで身体の各部機能を活性化しているのです。

クルマを運転して移動するということは、コミュニケーションであり、各種情報を取って身体を動かす総合能力でもあるのです。運転を止めてしまって、人と会わなくなったり、今までの活動ができなくなることで、社会性や身体能力が縮小してしまうのです。人は高齢になればなるほど自分を理解してくれる人を欲するのですが、その関わりが少なくなってしまうのです。

自分で運転してゴルフに行っていたお父さんが“元気な内に免許証返そう”という気持ちになって、免許証を返納したら3ヵ月もしないうちに認知症になったり、家にずーっと引きこもるようになって、脳も身体も一気に衰えてしまった例は沢山あります。特段に身体能力低下が見受けられない内に免許証を返納するのは別のリスクが生じるのです、かなりもったいない話です。

もちろん、100歳を過ぎても無限に運転できるとは思いませんが、どうやって運転に必要な能力を維持するかが大事なのです。しかし取りあえず70歳過ぎたら運転止めればいい、といった考え方が当たり前になってしまい、まして、そんな規則でもできたら認知症や要介護だらけの社会になってしまうでしょう、本人も不幸、社会全体も不幸になってしまう要素をはらんでいるように思えてなりません。

## 自動車交通の地域性

Q. 確かにおっしゃるとおりで、クルマの利便性のみならず、それを操作する身体能力を持ち合わせた人が、その能力を自ら捨て去るのは社会の大きな損失、ひいては医療費負担増加の問題にもなります。まして都会と違い、交通手段が乏しく自家用車に頼る生活構造の地域はたくさんあるのではないのでしょうか。

**伊藤** その通りですね、高齢ドライバー問題は地域性でかなりの違いがあります。日本は人口比で見れば都会人口が多い国です。都会は公共交通手段も完備していますし、

クルマは渋滞もしますし駐車場コストも高いですから、高齢者に限らず自動車所有率は低くても生活の不便はありません。でも、日本にはクルマ無しでは生活が成り立たない地域は広大なのです。

日本の経済成長は自動車道の建設・整備に負う面が大きく、昔の人が想像もしなかった速度で全国規模のクルマ社会になりましたが、都会は地方の活動との連携で成り立っているのです。従いまして地方の活力が失われ、低下するのは都会の生活に大きな影響を与えます。そういった背景を見ずに、公共交通が不便な地域の高齢者移動は自治体がタクシー券などの配布で対処すれば良い、など、都会中心の言い方も聞きますが、自治体自体の予算もタクシー台数も少なく、第一にタクシー運転者も高齢である実体がみえていませんね…。そんな地域で免許証返納を推進したら、一体誰がタクシーを、一体誰が軽トラックを運転して食料、農作物の出荷をするのでしょうか？

現実に、地方の物流を支える現場に行けば、多くが元気な70歳代、もっと地方に行けば80歳代のドライバーの活躍も珍しくないのです。

一例ですが、60歳代の再雇用のバス運転手が事故を起こした場合、高齢ゆえに、ブレーキの踏み間違いじゃないのか、そこばかりに焦点が集まってしまうがちですが、実際には多くの地域で高齢運転者の方々がバスや貨物輸送を支えている、それが現実問題なのです。そういった意識が欠落しているのではないのでしょうか。

このように、日本の社会を支える元気な高齢者人口は多いのに、彼らから運転免許を返却させる啓蒙的風潮は社会の活力を失わせることであって、ますます誰に頼るのか？ という矛盾した社会状況になっていくのです。その風潮に影響大きいメディア面においても、単に年齢だけで切ったら現状を支える人が減少してしまうという切実な問題をなぜ取り上げないのでしょうか。世の中全体の協力が



高齢運転者を取り巻く環境を把握し、問題解決へのよりよい方法を模索する伊藤先生。その報告書は高齢運転者への愛に満ちている。



あってこそ暮らしなのに、高齢者の多くが運転止めてしまったら皆の暮らしが成り立つのでしょうか？日本は、もう元気な高齢者の方々が支えている実情を忘れては施策が成り立たないのではないのでしょうか。

## あくまで主役はヒト

Q. 高齢運転者の事故が起こるたびに、ブレーキとアクセルの踏み間違いや漫然運転が原因など、こういった運転ミスを防ぐには自動車の安全装置開発が急務と言われ、いわゆるサポカー(support car)が高齢運転者の誤操作に有効であるという論調が賑やかですが。

伊藤 様々なサポート機能が搭載されたクルマが多く出始めましたが、人は加齢による身体機能の衰えを免れることはできませんから、これを全て科学(工学)技術で補うことは難しいでしょう。アクセルとブレーキの踏み間違いや前方衝突回避のためのブレーキ作動、衝突予防や車線逸脱への警告音、駐車時のモニター機能などが普及してきましたが、あくまでも運転技術を補うベシクな安全装置、いわゆるサポート：補助のレベルであることを忘れてはなりません。まずは、その機能を理解して活用すれば良いのですが、その装置に頼って自らの安全運転を疎かにしてはいけません。

また、現在、自動車メーカーと行政が取り組んでいるものに自動運転がありますが、ご存知のように、自動化の度合いにより、レベル1～レベル5まで5つの段階があります。そのうちいま実用化されているのはレベル2の運転支援システムです。メディア等で『アクセルとブレーキとハンドルの操作を自動化し、運転者は運転環境の監視をして加減速とハンドル操作以外を担う様子。具体的には車列前後の車間調整や左右の他車の動きに応じた操作を自動車がを行いますから、運転者は常にアクセル・ブレーキ操作ができる足の配置や、いつもハンドルに手を添えている必要もなく、実際に両手離して運転』する様子を誇示するようなPRも見受けますが、あくまでも部分運転自動化ですから、その機能が正確に働いているか、いつでも適切な操作ができるか、運転者には大きな責任があるのです。自動運転化は交通事故を無くす取組みからクルマ社会の大変容への流れであり、高齢者の免許返納の動きが自動運転開発へのピッチを早めているようにも取れますが、果たしてそれが高齢ドライバー向きの技術と見て良いのでしょうか。因みにレベル3では運転の自動化システムに異変を感じた場合に、それを監視しているドライバーがとっさに運転を制御するといった航空パイロット並の対応力を要求されます。高齢者ならずとも、自動運転に任せて運転席でリラックスに浸っている人が素早く面前の危機に対応する操作が可能でしょうか？ 運転の仕方すら忘れていくかもしれません。

いずれにしても、最終的には運転環境が限定されることがなく、全ての運転操作自動化のレベル5段階に達し、AIドライバー任せの状態になるのでしょうか、それには全国的なインフラの整備など多大な条件が必要ですし、国内道路のどこでも全自動化のクルマになるとは考えづらく、やはり人間能力が不可欠なケースは変わらないでしょう。

## 免許制度の再考も

Q. 確におっしゃる通り、あくまでも人間あつてのクルマですが、事故防止は自動化の進展を待っていることもできません。日本が世界一の自動車生産国になりましたのは1980年(注：1100万台突破)ですが、時代が変わりましてもクルマ社会の交通事故防止は不変の課題で、事故防止への考え方、手法はその時代で異なりますが、現状においての事故防止策、また事故に対してのお考えをお聞かせください。

伊藤 運転がラクになる機能は一方においてドライバーの運転能力を衰えさせる面があることを忘れてはなりません。AT車の普及は操作が簡単になった一方でアクセルとブレーキの踏み間違いや咄嗟にシフトチェンジに対応できないことによる暴走事故を引き起こしています。AT車の運転は殆どのドライバーが右足でアクセル操作しブレーキも右足ですから左足はカーブで突っ張る程度しか使いませんが、MT車なら、左右の足で操作しますからとっさの場合でも左足はまずクラッチペダルにいき駆動力を切断、暴走状態を起こしにくい筈です。運転操作が簡易なことから、AT車の免許は取得しやすいことや運転教習の在り方、自動車構造の面からすればアクセル・ブレーキのペダル位置の研究など、AT車の分析や先を読んだ対策が疎かなまま普及への道を走り出してしまった誤りです。

また全国的に道路の整備は進みましたが、自動車専用道以外の道路では舗装のし直しばかりで歩行者や運転者への安全対策は不十分です。交通量が多いにも関わらず自転車、原付から大型トラック、バスも一緒に混合交通、科学的分析に基づいたとは思えない道路環境(道路脇、



今回のインタビューは2020年11月30日、寺田陽次郎LRDC理事が主宰する(株)オートエッセにて収録。左から武井インタビューア、大久保LRDC会長、寺田LRDC理事、山梨大学工学部の伊藤安海教授。





インタビューを終えて記念撮影に収まる3人。左から寺田LRDC理事、伊藤安海先生、大久保LRDC会長。

高架構造の交通標識)など改善すべき事項は山積しています。経済発展を優先させ、クルマに依存する街づくりをして、高齢化問題や事故多発となれば、その責任が急にユーザーに押しつけられている感じがしてならないのです。

先に述べましたように、サポカーから自動運転への流れには政府も熱心です。自動運転を普及させようとの新しいビジネスモデルに対しては、国の莫大な予算も組み込まれています。その予算の僅か一部で喫緊の交通事故対策は可能ですのに、事故対策はビジネスにならないから目が向けられないのでしょうか。安全な歩行者道路の整備、交差点の右左折信号完備、信号待ちの歩行者保護ガード、海外の路上に良く見るスピードダウンを促すバンプなど、直ぐにでも可能な方策は沢山あります。昨今、カーナビの普及により裏道をバンバン飛ばすドライバーも多く、通常では考えられない原因での過酷な歩行者死亡事故が目立ちますが、まずは道路と道路交通の制度設計とインフラ対策こそ重要なのではないのでしょうか。

### 単なる移動手段にあらず

Q. クルマは生活の重要な移動の手段ではありますが、単に移動の道具としてとらえるのではなく、乗用・商用問わず運転することのメリット、もっともデメリットもありますが、身体運動や精神面での分析といいますか医学的と言うのでしょうか、もっと奥深い面が掘り下げられなくてはならないように考えますが。

伊藤 そうです。クルマは単なる移動手段じゃないよね、ということが忘れられています。単なる移動、物の運搬、歩行者の便を考えるならば、今の日本では少なくなりましたが、路面電車や河川の利用なども組み合わせたトータルな論議がなされなくてはならないのにクルマは移動、

運搬手段として視野の狭い範囲の話になりがちです。自分のクルマは米国の開拓時代の馬と同じように人と動物が一体化して移動し生活する、要するに馬とどう付き合っていくか共存の仕方を学ばなくてはならなかった筈です。また、昔から、人間にとって『移動することはすなわち学習すること』と言われる通り、単に移動だけに終わらないのです。移動によって、そこに新たなコミュニケーションが生まれ、色々なことを学び、自分の世界を広げたり、また、よりアクティブに学習する入り口にもなります。とくに高齢者にとっては加齢に対するリハビリであり、身体能力機能のトレーニングにもなっているのです。

以前、駅の掲示板に、『おじいちゃん、運転やめてね!』という小学生の絵がいつ

ばい貼ってあるのを目にしたことがあるんです。でも、これを見て運転を止める人は元気な人たちが多くないかな、と思ったものです。各種の研究でわかってきたのは、能力の高い方の方が自分の能力低下の自覚があるんですね。だから、まだ元気で同世代の方の平均レベルより運転が上手な方から運転することを止めてしまいますので、不特定多数に向けて免許証返納キャンペーンを打つのはやめて欲しいのです。ほんとに危ないのは『俺は違う』という思い込みが強い人が事故を起こすのであって、自己認識が無くなっているのです。従いまして、高齢者であることの自覚を持ったら、元気なうちに、また安全なうちに、自分がどのような状態になったらクルマの種類を変えるなり、あるいはクルマを必要としない住処をシミュレーションしておくのも賢明です。これには家族との話し合いも必要で、判断力が落ちたら、実際に自分で生活スタイルを変えることなんかできません。

私は、『人間は豊かになるために生まれてきたんじゃない、幸せになるために生まれてきたんだ』と思っています。クルマを考える時も同じです。今の世の中で持て囃されている経済も利便性も効率化も本来は幸せになるための手段じゃないですか。交通死亡事故ゼロを目指すことも、それ自体が目的ではなく多くの不幸を防ぐための手段です。クルマを考える時も同じです、クルマは移動手段というだけではなく、移動すること自体や誰かと一緒に行くことや、よりスムーズな安全運転で走れる道路事情であれば楽しみも倍加します。クルマの話になると直ぐ運転に関わる人が多いですが、社会生活の中にあるクルマの存在、そういった全体像を見て考えていきたいのです。最終的には『クルマとともにある人生って幸せだね』という視点で見たいですね。



## LRDC会員一覧

会長	大久保 力
副会長	高橋 晴邦 長谷見 昌弘 鮒子田 寛
役員	多賀 弘明 高橋 国光 館 信秀 寺田 陽次郎
会員	漆原 徳光 大岩 湛矣 大森 祥吾 岡本 安弘 影山 正彦 片桐 昌夫 片山 右京 北野 元 北原 豪彦 久保田 洋史 黒澤 元治 桑島 正美 近藤 真彦 櫻井 一 佐々木 秀六 篠原 孝道 清水 正智 菅原 義正 杉崎 直司 鈴木 亜久里 鈴木 利男 関谷 正徳 武智 勇三 津々見 友彦 戸谷 千代三 都平 健二 長坂 尚樹 中嶋 悟 中谷 明彦 野田 英樹 服部 茂章 服部 尚貴 福山 英朗 藤井 修二 星野 一義 松下 弘幸 見崎 清志 柳田 春人 米村 太刀夫
永世(物故) 会員	難波 靖治 大坪 善男 歳森 康師 砂子 義一 武智 俊憲 田村 三夫 松本 恵二

(五十音順)



発行人

### Legend Racing Drivers Club (LRDC)

レジェンドレーシングドライバーズクラブ

〒105-0011

東京都港区芝公園3-5-22 機械振興会館 別館B-102

NPO日本モータースポーツ推進機構 内

☎03-5733-4303 Fax 03-5733-4304

編集/制作協力 株式会社カーグラフィック

発行日 2021年1月30日



