



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。フランスのヨー
ゼフ・キュニヨーという人物が蒸気

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であつたような衝撃だつたのだろう。

最近米国で起こった、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

たものであつたが、走行実験中にハンドルを切り損ねて壁に衝突し、世界初の自動車事故も記録している。

「ばらだつ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つた。当時のロンドンを走るのはほとんどが馬車で、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

ぶら下げており、甚だ運動性能の悪悪い状態だった。エドセル氏はおそらく時速6kmでも車両を止めることができないまま飛び出してきた女性

席に座る運転者(?)も為すべからぬぶつかつてゐる。この事故の責任は誰にあるのだろう。
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。
キニーニョ氏が壁にぶつかつた時、蒸気自動車は前部に巨大なタンクを

A large, black, steam-powered traction engine is on display in a museum. The engine is mounted on a wooden frame with two large, spoked wheels. A large, spherical boiler is at the rear, connected to a flywheel and a small cabin. The engine is positioned on a polished floor, and a small display stand with a tablet is in front of it. The background shows a grand hall with high ceilings, arched windows, and a green exit sign.

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の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

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。

常に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。

車の運転がお好きですか

ところで、本稿においては「自動運転の自動車」という言い回しが寒

「自動運転のクルマ」という表記をさせていたたく。しかし乍らそうなると自動運転でない方は「手動運転

閑話休題。ある自動車の専門家

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だ。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、なるほど説得力はある。

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探して理解している人物であるが、なんとはたして車の運転が大好きという人種はどの程度いるのだろうか。ビ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作することが好き…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

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。高齢者の運転するか自動車の事故をいかに抑制するかという観点でから課題を起こせば、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」という方角を向くのは無理のない話である。

まならなくなつ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から立たば、必ずしも自動運転に限つ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、まつたく自由に「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。簡単に言つてしまえば、座つている椅子がそのまま目的地まで移動できるような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らなくなつた人々のためにいかに



前号で試乗したCIVIC SEE DAN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GRACE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、FIAT、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ーンを搭載している。元来F1T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GRACEもその例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人乗りと割り切つたせいで後席の足元も広々としている。

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。

GRACE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。



試乗記・編集長の乗ってみました。 HONDA GRACE

GRACE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。