

ドライバーから道交通システム

ドライビングアドバイザー 細谷 四方洋

カール・ベンツの自動車誕生より113年、我々はその恩恵を受け、快適な生活を送り自動車なしの生活は全く考えられない。

その一方では、環境問題と共に、交通事故の問題が大きなウエイトをしめ、新聞やTVに交通事故の報道が毎日のように報道されている。

この快適な生活を手にした我々は、交通事故が多発している現在も自動車を手放す気は全然ない。

これからは高齢化社会になるが、高齢者やハンデキャップのある方々ほど自動車を必要とするのである。

車の運転が出来ない高齢者やハンデキャップのある方々が安全で簡単に操作出来る電動スクーターを町内で少しあは目にすると、余りにもひどい道路や建物の構造のため電動スクーターを100%活用出来るとはいひ難い。高齢者やハンデキャップのある方々に優しい交通行政は若者や女性にも優しいはずである。

からの自動車や交通行政は、これらをしっかりと視野にいれ取り組まなければならない。

自動車の開発も設計者とドライバーのギャップがあるように思える。とくにITS（高度道路交通システム）の発達により自動車の安全性・快適性は格段に良くなるが私を含めてシニア・シルバーのドライバーはマルチメディアやインターネット・Eメール等には滅法弱い。英語で小さな字の小さなスイッチ類や操作回数の多い音響機器・カーナビは若い技術者の自己満足としか思えない。

また、道路行政もバリアフリーを目指すのであれば交通問題のグループに高齢者やハンデキャップのある方々に多数参加していただき、その意見を率直に取り入れていただきたい。その他に第二東名は140km走行になるらしいが、今から自動車学校の指導員をしっかりと教育する必要がある。自動車学校の教育もITSや高速時代にマッチした教育をしなければ交通事故を減少させることは出来ない。優秀な指導員が優秀なドライバーを育成でき、豊かなカーライフを楽しめるのである。

クルマの予防安全技術

三菱自動車工業(株)
乗用車技術センター 研究部 原 徹

1. はじめに

交通事故死者は減少傾向にあるものの事故件数、死傷者数は相変わらず増加傾向にある。自動車を開発・製造する者としては、こうした現状を何とか改善することが責務である。交通事故低減に少しでも寄与できるように、より安全なクルマ作りに向けて様々な技術開発が行われている。ここでは、クルマの予防安全技術の現状と将来動向について紹介する。

2. 交通事故低減への取り組み

交通事故低減に向けた技術開発は、基本機能向上による予防安全技術と運転支援による予防安全技術との二つに大別できる。基本機能向上による予防安全技術の例としてはブレーキアシストがある。ブレーキアシストは緊急時にブレーキを強く踏めないドライバのために、一定条件の踏力がペダルに加わると自動的にブレーキブースタの出力を高めるものである。もう一つの運転支援による予防安全技術（ドライバの運転負荷を軽減し、運転ミスをカバーする技術）としては、レーン逸脱警報システムが挙げられる。これは脇見や居眠り等によるレーン逸脱時に、ドライバが直感的に理解しやすいインフォメーションを提供することで、隣接レーンへのみ出し、ガードレールへの接触、路外逸脱といった事故の防止に役立つ。また、後側方モニタは、ドライバが確認しにくい死角付近の接近車を車体後部のビデオカメラで認識しドライバに知らせ注意喚起することにより後方不注意による事故防止に役立つ。さらに、最近増えてきたナビディスプレイを高い位置に配置することも、ドライバの視認負担を軽減することで予防安全性を向上させようとする狙いがある。

3. 予防安全技術開発の今後

運転支援の領域まで踏み込むことにより予防安全性を大きく向上できる可能性は高いが、クルマ単独のシステムでは限界があることも事実である。今後は、ITS技術もうまく利用して、インフラからの環境情報を利用した運転支援システムの開発も進める必要がある。