



マインドフル・ドライビング



宇都宮大学国際学部 教授

中村 真 (なかむら まこと)

コネチカット大学大学院コミュニケーションサイエンス研究科修士課程修了。大阪大学大学院人間科学研究科博士前期課程修了。専門は感情心理学。著書は『共感(岩波講座コミュニケーションの認知科学2)』(分担執筆, 岩波書店) など。

思い描いたラインとスピードでコーナーを走り抜けることができると、とても爽快だ。

子どものころから車に特別な興味をもったことはなかったが、車を所有することになったとき、運転という操作に興味をもった。振り返ると、「運転」に、かなりの時間とコストをかけてしまっている。

機会を見てはドライビングスクールなどに出向いた。乗用車から小型のフォーミュラカーまで、さまざまな車両で、運転教育用のコース、メーカーの開発用サーキット、一般のサーキット、氷上コースなどを走った。スクールの目的も、安全運転、雪上体験、サーキット走行の準備からスポーツ走行まで多様である。

その中の一つに、レンタル車両でサーキットのショートコースを走るプログラムがあった。1つのセッションは15分間で、1周750メートルあまりのコースを約30周走る。平均速度は時速80キロメートル弱で、数字としては特に印象的なものではないが、最短の時間で周回することを目指して、フルスロットルとフルブレーキを繰り返すのは想像以上に過酷である。

プログラムに参加する前には、たったの15分かと思ったのだが、体力が不十分だと、途中で走れなくなることもわかった。首の筋肉が限界を超えてヘルメットで重くなった頭部を支えることができなくなるし、油圧アシストのないブレーキを何度も強く踏むために、スクワットを繰り返した時のよう

に右足の太ももが麻痺してくる。

よく言われることだが、ブレーキは本当に難しい。タイヤをロックさせないようにしつつ最も強い制動力を引き出すとともに、足先を傾ける、足指の力を加減するなどして荷重変化のための微妙なペダル操作も必要になる。また、気温や路面状況によって、刻一刻と適切なコントロールが変わってくる。冬には、雲がかかると、日陰になったコースの一部ですぐに路面温度が下がり、その部分でのグリップが大きく低下する。それまでと同じ強さでブレーキペダルを踏むと、タイヤがロックしてスピニングに陥る。自分の身体で車を操作し、コントロールしていることと、それがうまくいかないことをいやというほど思い知らされる体験である。

このようなサーキットでの走行と一般道での運転は、ある意味で全く異なるものだ。職場と実家が離れているために、年に数度、高速道路を中心に片道900キロメートル程度を車で往復する。そこでは、定められたスピードでどのように効率的にコーナーをクリアしていくか、周りの車や、一般道であれば歩行者や二輪車などと調和しつつ、いかに安全に走り続けるかといった、サーキット走行とは異なる課題への対応を求められる。とはいえ、どこで走っても共通しているのは、自分のイメージと実際の走行が一致した時の喜びである。

サーキット走行の経験で日常の

運転でも生かせることは、操作の精度を高め、それを意識した運転をすることである。たとえば、ステアリングやペダルの操作単位を、今までの10分の1で考える。1センチ単位で動かしていたとすれば、1ミリ単位で動かすことを考えると、自分の操作に車がどのように対応し、走行が変化するかを意識できるようになる(それが分かりにくい車と分かりやすい車があるのだが)。高速道路の長時間の運転も、このような自分の操作と車の挙動を感じながら走ると、とてもマインドフルで、充実した時間になる。運転しながら他のことを考えることはほとんどないし、音楽やラジオは車や運転に関わる音が聞こえにくくなるので、むしろ騒音のように感じられる。

車の運転で、努力や気の持ちようでは如何ともしがたいのは眠気である。アドバイスは月並みで、高速道路なら一刻も早く最寄りのパーキングエリアに入り、目を閉じて休むことである。一般道で駐車スペースが見つからないときが、むしろ難しい。そのような場合の緊急対処法を紹介して、このエッセイを終わりたい。それは、赤信号で止まった時に、ギアをパーキングかニュートラルに入れてサイドブレーキを引き、ハンドルに突っ伏して眠ることである。運がよければ30秒ほど眠ることができ、信号が変われば後ろの車がクラクションで起こしてくれる。無理をして走り続けるよりはリスクを低減できるだろう。