

## 9．安全への取り組み

### 9-1:「事故に遭わない社会」へ

ホンダは、共存安全思想のもと、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現を目指しています。そして、2021年4月、2050年に全世界で、ホンダの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者ゼロをめざす\*ことを宣言し、安全の取り組みを加速させています。ホンダの安全の取り組みは、1960年代に二輪車・四輪車メーカーで初の試みとなる安全運転普及活動から始まりました。安全の取り組みは、現在ではその対象を運転者から歩行者、子どもから高齢者まで、交通社会に関わるすべての人へと広げ、日本国内のみならず、世界中の国や地域で積極的に展開しています。また技術においては、「規制を基準とせず」「無いものは自分でつくる」という考えから世界に先駆けていくつもの新技術を世に送り出してきました。「また、こうしたホンダ個社での取り組みに加え、とくに道路環境を改善するために、国や地域・各企業とも積極的な連携を図っています。オンラインサービスなどの技術進化により、いまでは移動せずとも成り立つ生活が可能になりつつあります。しかし、人が好奇心に導かれて行動範囲を広げ、リアルな世界を感性豊かに楽しむことは未来においても変わらないと考えます。安全は自由な移動を広げるための重要な取り組みです。今後もホンダは人を守るだけでなく、人の好奇心を後押しし、移動の喜びを広げることにつながる安全を追求していきます。

\*ホンダの二輪車、四輪車が関与する交通事故：ホンダの二輪車・四輪車乗車中、および歩行者・自転車(故意による悪質なルール違反、責任能力のない状態を除く交通参加者)が関与する交通事故

### 9-2:活動の方向性

ホンダは、「人の能力(啓発活動)」「モビリティの性能(技術開発)」「交通エコシステム(協働のシステム・サービス開発)」の3つの要素をもって、交通安全に取り組んでいます。

#### 人の能力

交通社会に関わるすべての人を対象として、運転技術・認知・判断・周囲に対する思いやりといった、心理・精神面まで含む、人の能力の向上をサポートする取り組みが必要であるとされており、意識や経験値・身体能力など個々人に沿った啓発活動へと進化させていきます。

#### モビリティの性能

人体を保護するもの、衝突を回避するもの、人の意思を捉え車や他者に伝えるもの等、人の能力を正しく補完あるいは拡張するための複合的な性能が必要であると考えており、人の体や意識をさらに深く理解し、より人に寄り添った技術開発へと進化させていきます。

#### 交通エコシステム

渋滞や悪天候などにより状況が刻々と変化するなかで、事故を未然に防ぐ、あるいは事故の被害を軽減するためには、交通環境を構成する歩行者や二輪車・四輪車などの多様な存在や、道路・通信などインフラとの相互関係までを踏まえた全体像(交通エコシステム)を動的に捉え、それぞれが有機的に結びつくことが必要であると考えており、国や地域への協力、各企業との連携など、オープンな姿勢で積極的に取り組み、交通社会の健全な機能に貢献していきます。

出典: Honda ESG Data Book 2023

**グローバル安全スローガン**

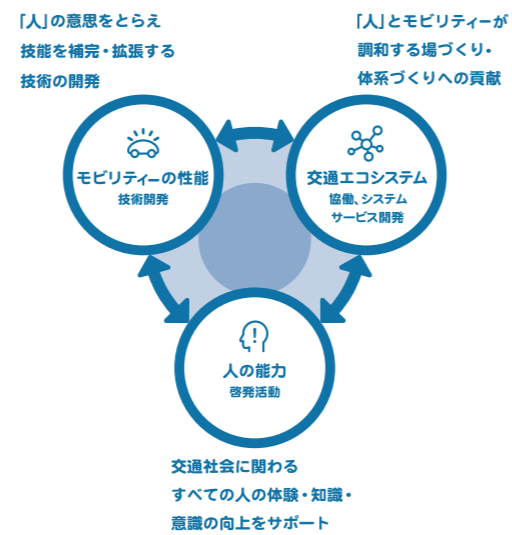
**Safety for Everyone**

クルマやバイクに乗っている人だけでなく  
道を使うだれもが安全でいられる  
「事故に遭わない社会」をつくりたい

「Safety for Everyone」には、一人ひとりに寄り添った安全を追求していくホンダの姿勢や、社会を構成する一人ひとりの安全が向上すれば結果として、社会全体がより安全になり「事故に遭わない社会」を実現することができる、というホンダの考え方が込められています。

ホンダの安全3つの要素の技術や活動を個別に  
進化させるとともに、それぞれを組み合わせることで  
さまざまな要因により引き起こされる事故に対応していきます

#### 安全3つの要素



### 9-3:ホンダのアプローチ「人の能力」

ホンダは、1970年に安全運転普及本部を設立しました。1972年には、本部内に海外活動を推進するための部門が発足し、海外でも各国に交通教育センター\*を設置したほか、地域の販売店と協力するなど、活動を強化してきました。2023年3月現在、ホンダは日本を含む世界43の国と地域で、安全運転普及活動を実施しています。活動は、販売店の店頭で直接お客様へ安全をお伝えする「人から人への手渡し安全」と、専門のインストラクターの指導による「参加体験型の実践教育」を基本としています。日本においては、交通教育センターをはじめ、二輪車・四輪車の販売会社、地域の企業や学校の皆様と協力しながら、子どもからシニアまで各年代に応じた安全をお届けする活動を展開し、これまでに672万人以上の方々に参加・受講いただいています。海外の活動のなかでも新興国においては、急速なモータリゼーションが進む一方で、法規制や交通ルール、道路インフラなどが未整備の地域があり、交通死亡事故発生件数の増加が社会的な課題となっています。そのためホンダでは、政府や関係諸団体とも連携をとりながら、各国の交通状況に即した活動を実施しています。

\*交通安全に関する社内外の指導者養成や、企業・学校・個人のお客様に安全運転教育を行うホンダの施設。

### 9-4:安全への取り組み変遷

1964	鈴鹿サーキットに安全運転講習所開設、白バイ・パトカー隊員の実技訓練スタート
1966	実技訓練を全国の白バイ隊員へ対象拡大
1970	安全運転普及本部発足 安全啓発冊子「セーフティドライブ セーフティポイント(二輪車・四輪車用)」全車種に同梱配布
1971	安運本部の全国組織が発足し、普及指導員全国2,500人体制 「セーフティクラブ」発足
1972	安運本部内に「海外安全運転普及推進委員会」設置 都道府県支部インストラクター配置
1973	交通教育センターレインボー福岡開設 普及指導員キャンペーン実施(1974年 普及指導員1万人突破)
1978	鈴鹿サーキット交通教育センター新装開設 Hondaモーターサイクリストスクール(HMS)開講
1980	グッドライダーの全国組織「全日本セーフティクラブの集い」発足 交通教育センターレインボー埼玉開設
1982	ブラジルでホンダ・ド・ブラジルがサンパウロ・リオデジャネイロに交通教育センター 開設 交通教育センターレインボー浜松開設
1985	交通教育センターレインボー大阪開設 シンガポール セーフティドライビングセンター(SSDC)開設
1988	セーフティ・ニューチャレンジ活動展開 米国でAHがライダーエデュケーションセンター by Honda開設
1989	タイA.P.ホンダが安全運転普及本部を設置 日本でレディスライディングスクール開始
1990	シンガポールにプキバト・ドライビングセンター(BBDC)開設 タイA.P.ホンダ交通安全教育センター開設
1991	四輪販売会社の安全・環境推進担当者養成研修開始 Hondaドライビングスクール(HDS)開催
1992	鈴鹿モビリティ研究会発足 ドライビングセーフティマネジメントフォーラム(企業の安全運転担当者対象)開催
1996	Hondaライディングシミュレーター発表 交通教育センターレインボー熊本開設 危険予測教材「交通状況を鋭く読む」完成
1997	セーフティコーディネーターを四輪社内にも配置 アクティブセーフティトレーニングパークもてぎ開設
1998	二輪車販売店対象ライディングアドバイザー研修開始 海外交通教育センターにライディングシミュレーター設置
1999	あやとりい ひよこ編完成 ホンダベトナムの交通教育センター開設
2001	Hondaドライビングシミュレーター発表 第1回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会開催
2002	交通教育センターレインボー浜名湖開設 BBDCが海外初のセーフティコーディネーター研修実施
2003	中国二輪弁3社への安全運転インストラクター研修実施(重慶・広州・上海)
2007	高齢者向けHonda健康ドライブスクール開講 鈴鹿サーキット交通教育センターがリニューアル
2009	栃木・埼玉・浜松・鈴鹿・熊本に地区普及ブロック設置 Hondaセーフティナビ発売
2010	Honda自転車シミュレーター発売 Honda動画KYT(危険予測トレーニング)発売
2011	高齢者向け教育プログラム「交通安全ビデオ講座」および「シルバー楽集大学」提供
2012	Hondaセーフティナビ用リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト発売
2016	高校生交通安全教育指導マニュアル提供 4歳から5歳児向け「できるニャンと交通安全を学ぶ」提供
2017	鈴鹿サーキット交通教育センターに運転習慣を可視化するDSP(運転スタイル提案)プログラム導入
2019	四輪販売お客様向けプログラム「みんなで安診(安全運転行動診断)」 「Honda SENSING啓発動画」提供
2020	インドネシア アストラホンダモーター交通教育センター開設
2022	二輪車ユーザー向け啓発動画をウェビナー・YouTubeを活用して発信

9-5: ホンダのアプローチ「モビリティの性能」

ホンダは、二輪車・四輪車などさまざまなモビリティが混在するリアルワールド(現実の交通環境下)における事故の実態を把握し、メカニズムを細密に解析しながら、技術開発を進めてきました。四輪車との衝突時の人体の挙動を再現する実物大のモデル人形「歩行者ダミー」(世界初<sup>※1</sup>)の開発や、より現実に即した事故形態の研究を可能とした「屋内型 全方位衝突実験施設」(世界初)の建設、そして、四輪車では、「運転席用SRSエアバッグシステム」、「コンパティビリティ対応ボディ<sup>※2</sup>」、「衝突軽減ブレーキ(CMBS)」(世界初)、二輪車では、量産の「二輪車用エアバッグシステム」(世界初)など新たな技術を開発し、世に送り出してきました。また、2014年から事故回避を支援する安全運転支援システム「Honda SENSING」 「Acura Watch」の四輪車各機種での適用を拡大させていますが、2022年には、自動運転レベル3技術の研究開発で培われた知見とノウハウを活用し、全方位安全運転支援へと進化した「Honda SENSING 360」を発売しました。今後、新興国においては、二輪車の事故が多くを占めることから、四輪車への二輪検知機能付「Honda SENSING」の四輪車全機種への適用や、より多くの二輪車へ「ABS」「CBS」などの先進ブレーキ、視認性および被視認性の高い灯火器の適用拡大を目指します。先進国においては、2030年までに「Honda SENSING 360」、強化された歩行者保護・衝突性能、先進の事故自動通報システムなど、ホンダが想定した死亡事故シーンを広範囲にカバーするこれらの技術を四輪全機種で適用することを目指します。

※1 ホンダ調べ  
 ※2 四輪車同士が相互に衝突するときの衝突エネルギーを、エンジンルームで効率良く分散・吸収することにより、自己保護性能を大幅に向上するとともに、相手車両への攻撃性を低減する衝突安全ボディ

9-6: 安全技術 変遷

1960年代	四輪車	1963 2点式シートベルト標準装備(S500)
		1964 【日本初】3点式シートベルトをオプション設定(S600)
		1967 モノコックボディ(N360)
1970年代	二輪車	1968 ディスクブレーキ(S800M)
	四輪車	1969 【二輪車世界初】ディスクブレーキ(ドリーム CB750 FOUR)
		1971 車間距離制御を含むレーダーの研究に着手
		1973 第4回 ESV国際会議でホンダESV公開
1980年代		1976 3点式ELRシートベルト(アコード)
		1979 ハロゲンヘッドライト(シビック)
	四輪車	1981 【世界初】カーナビゲーションシステム「エレクトロジャイロケーター」
		1982 【日本初】四輪アンチロックブレーキシステム(プレリユード)
1990年代		1986 自動運転の研究に着手
		1987 【世界初】舵角応動タイプホンダ四輪操舵システム「ホンダ4WS」(プレリユード)
		【日本初】運転席用SRSエアバッグシステム(レジェンド)
	四輪車	1990 【日本初】助手席用SRSエアバッグシステム ホンダ独自のトップマウント方式(レジェンド)
		【日本初】シートベルトプリテンショナー(レジェンド)
		1993 全方位衝突安全設計ボディ(アコード・アスコット・ラファエルガ)
		1995 先進安全自動車ASV-1自動ブレーキ
	1996 自動運転道路システム公開実験	
	1997 ビークル・スタビリティ・アシスト「VSA」(アコード・トルネオ)	
	高速道路運転支援システム「HiDS」発表	
	ロードリミッター付プリテンショナー ELRシートベルト(アコード・トルネオ)	
	1998 【世界初】歩行者障害軽減ボディ(HR-V)	
	【世界初】i-SRSエアバッグシステム(レジェンド)	
	【世界初】助手席乗員姿勢検知機能付i-サイドエアバッグシステム(レジェンド)	
	【世界初】歩行者ダミー「POLAR」	

2000年代	四輪車	2000 高速道路運転支援システム「HiDS」の公道テスト開始
		先進安全自動車ASV-2追突速度低減システム
		【世界初】屋内型全方位衝突実験施設
		第二世代歩行者ダミー「POLAR II」
		2002 高速道路運転支援システム「HiDS」(アコード)
		2003 アダプティブフロントライティングシステム「AFS」(ステップワゴン)
		【世界初】追突軽減ブレーキ「CMBS」+E-プリテンショナー(インスパイア)
		コンパティビリティ対応ボディ(ライフ)
	2004 【世界初】注意喚起機能付インテリジェントナイトビジョンシステム(レジェンド)	
	【世界初】四輪駆動力自在制御システム「SH-AWD」(レジェンド)	
	2005 先進安全自動車ASV-3車車間通信	
	2008 マルチビューカメラシステム	
	先進安全自動車ASV-4車車間および路車間通信	
	安全運転支援システム「DSSS」	
	【世界初】i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)	
	ポップアップフードシステム(レジェンド)	
	第三世代歩行者ダミー「POLAR III」	
2010年代	二輪車	2000 先進安全研究車ASV-2を二輪車にも拡大
		2005 【世界初】二輪車用エアバッグシステム
		先進安全研究車ASV-3を完成(被視認性向上デザインなど)
		2008 先進安全研究車ASV-4公道実証実験
	【世界初】スーパースポーツモデル用新ブレーキシステム電子制御式コンバインドABS	
2020年代	四輪車	2010 ブラインドスポットインフォメーション
		2013 レーンウォッチ
		エマージェンシーストップシグナル
		リア3点式ロードリミッター付ELRシートベルト
		シティブレーキアクティブシステムCTBA
		2014 先進安全運転支援システムHonda SENSING・Acura Watch発表
		運転席用SRSニーエアバッグシステム
		2015 先進安全自動車ASV-5歩車間通信
	助手席用i-SRSエアバッグ内圧保持タイプ	
	2016 信号情報活用運転支援システム	
	2018 トラフィックジャムアシスト(渋滞運転支援機能)	
	二輪車	2018 大型ツアラー用電子制御式コンバインドABS(ゴールドウイング)
2020年代	四輪車	2020 フロントセンターエアバッグ
		2021 自動運転レベル 3 適合のトラフィックジャムパイロット(レジェンド)
		全方位安全運転支援システム「Honda SENSING 360」発表
		2022 「Honda SENSING 360」と「Honda SENSING Elite」の次世代技術を発表

### 9-7:ホンダのアプローチ「交通エコシステム」

ホンダは、1998年に日本において、ホンダ車から収集した走行データを活用した渋滞情報や災害情報などをドライバーに提供し、安全運転を支援する通信機能を備えたカーナビゲーションシステム「インターナビ」の展開を始めました。2013年には、この「インターナビ」で得られた急ブレーキ情報や警察・自治体からの交通事故情報、地域の方々から提供された道路情報などを解析し、ホンダのホームページ上であらかじめ事故多発エリアなどを知ることのできる「SAFETY MAP」のサービスも進めています。「SAFETY MAP」は一般の方々にご利用いただいているほか、地方自治体等にも路面標示の追加などの道路改善にご活用いただいております。その対策件数は2013年からの累計で150件以上に上ります。こうした取り組みはその後進化し、2017年からはリアルタイムに危険箇所を地図上に表示する「Honda Drive Data Service」として、防災、交通事故防止などの社会課題解決につながるデータサービスを開始しています。また、ADAS用カメラで検出された路面の陥没や道路工事など道路上の危険な状態を二輪車を含む周辺車両に共有する「Road Hazard Condition Monitoring System」の実証実験も進めています。さらに救急自動通報システム「D-Call Net<sup>®\*</sup>」の運用も行っています。これは、一般的にAACN（Advanced Automatic Collision Notification）と呼ばれる、車両のコネクテッド技術を活用したもので、事故発生時に死亡重症確率を推定し、事故に遭った車両から自動的に消防本部および協力病院に通報します。今後、対象範囲を対歩行者事故、対二輪車事故へ広げたシステムを開発し、さらなる救命率の向上につなげていきます。将来に向けては、2021年に、すべての交通参加者である人とモビリティが通信でつながることで、事故が起きる手前でリスクを予兆し、回避をサポートする「安全・安心ネットワーク技術」を公開しました。2030年以降の社会実装に向け、業界・官民一体の取り組みを加速させています。

※「D-Call Net<sup>®</sup>」は、認定NPO法人救急ヘリ病院ネットワーク（HEM Net）の登録商標

### 9-8:ホンダの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者ゼロを目指す

ホンダは、2050年に全世界で、ホンダの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者ゼロを目指します。また、そのマイルストーンとして2030年に全世界でホンダの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者半減を目指します<sup>※1</sup>。これらは、新車だけでなく、市場に現存するすべてのホンダ二輪車・四輪車が対象となります。そのため、安全につながる活動や、安全技術を搭載した車両をいかに拡めていくかが重要となります。

#### 2030年に向けて

こうした中で、2030年のマイルストーン達成に向けた大きな課題は、新興国での二輪車による死亡事故です。ホンダは二輪車を世界で最も多く提供するメーカーとして社会的責任があります。この課題に対応するため、啓発活動においては、すべての人に安全運転などの交通安全の知識や技能を得る機会を提供していきたいと考えています。また、「ABS」や「CBS」などの先進ブレーキ、視認性および被視認性の高い灯火器などの二輪車への適用拡大や、「二輪検知機能付Honda SENSING」の四輪車全機種への適用を目指します。先進国では、さらにその先の取り組みとして、自動運転レベル3<sup>※2</sup>の研究開発で培った知見とノウハウを活用し、全方位安全運転支援に進化した「Honda SENSING 360」の四輪車全機種への適用を進めています。また、通信を活用した技術開発など、他社と協働しながら、死亡事故削減につながる交通インフラとの連携にも取り組みます。

#### 2050年に向けて

こうした2030年までの取り組みにより、多くの交通事故死者を減らすことが可能となりますが、2050年に全世界で、ホンダの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者ゼロをめざすには、歩行者、そして自転車を含む二輪車のライダーなどの交通弱者への対応が必要となります。そのため、こうした交通弱者となる人々が、事故が発生し得るシーンにおいて、事故を回避するためにより早い段階で備えられるようにしなければなりません。これを実現する技術として、ホンダはすべての交通参加者である人とモビリティが通信でつながることで、事故が起きる手前でリスクを予兆し、回避をサポートする「安全・安心ネットワーク技術」の研究開発を推し進めています。

※1 2020年比で2030年に全世界でホンダの二輪車・四輪車が関与する1万台当たりの交通事故死者数を半減

※2 特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない

ホンダ安全目標

