

# ホンダ安全運転普及本部二十五年の歩み



# ホンダ安全運転普及本部二十五年の歩み

目次	
はじめに	3
第1章 前史	4
第2章 創部期（1970年～1973年）	11
第3章 青少年の時代（1974年～1977年）	24
第4章 開花の時代（1978年～1987年）	40
第5章 新しい挑戦（1988年より）	57
第6章 海外活動	83
第7章 結び 明日に向かって	124
●年表（1970年～1994年）	127

## はつめい

今年は一九七〇年十月、ホンダ安全運転普及本部がスタートして二十五年目にあたります。

一九七〇年という年は、わが国の交通事故による死者数が一万六七六五名に達しピークを示した年でした。交通事故を何とかしなくてはと、翌七一年から政府の第一次交通安全五カ年計画がスタートしています。

当時、「安全運転普及活動」とはいったい何をどうするのか、とくにそのイメージもはっきりしたものはありませんでした。しかし、ともかく「ホンダ安全運転普及本部」というノボリを立てて、よかれと思う方向に向かってつつ走ってきた二十五年でもあったように思います。

四分の一世紀にわたる私どもの活動の記録を、小冊子の形でまとめておくことは、これから二十一世紀へ向けて、この部門を継承・発展させていく若い世代の人々のためにぜひ必要なことを考えました。

また、ホンダで働く若い世代の方々が、部門をこえて、生産・販売とはちがったホンダの活動の側面を知ることにも役立つと思っています。

外部の方々に、私どもの活動に関心をお寄せいただく方にお読みいただくことは、望外の幸せとするところです。

一九九五年二月

ホンダ安全運転普及本部本部長

新開三千秋



## 第一章 前史

本田宗一郎最高顧問が世を去った一九九一年八月の翌九二年四月、故人と生前親交のあった魚谷増男氏（元警察庁、現住友海上火災保険(株)顧問）が編者となって出された小冊子『名譽白バイ隊長本田宗一郎』というのがあります。この小冊子は、魚谷氏、古川久氏（トラフィック紙編集長）、小河原将司氏（元鈴鹿サーキット交通教育センター所長）がトラフィック紙上九回にわたって連載された座談会を収めたものです。その中で一九六四年十月にはじまった中部管区白バイ隊員のスズカサーキットでの訓練実現から、一九六九年六月鈴鹿での第一回「全国白バイ大会」にいたる「本田さん」の協力が興味深く語られています。

わが国における運転者教育が白バイ隊訓練の歴史とともに進んでいることを考えると、白バイ隊訓練の歴史に、「本田さん」が深くかかわっていること知ること、私どもの名譽とするところです。

普及本部が創部される前の時代に、運転者教育はどんな状況であったのか、この小冊子を手がかりにしてふりかえってみましょう。

古川 ところで、小河原さんが白バイ隊員の教育にタッチしたきっかけはなんだったんですか……？

小河原 昭和三十九年（一九六四年）のはじめごろ、中部管区某県警の白バイ隊長に「殉職が多い、なぜだろうか」と聞か

れたのがきっかけです。そこで調べてみたら、そのほとんどが単純事故、どうしたら殉職事故が防げるかとその隊長から相談を受けた時は「われわれはレース屋だ。レースは逃げるのが専門だから白バイの追っかけ専門屋のことはわかりません」とあまり真剣には受け取ってはいなかったんですが、調べて行く程これじゃいけないと思いはじめたんです。そこでその隊長のところへ行き、訓練、教育の必要性を訴えたわけですが、教育に必要なお金がない。教育予算というものが全くないということとを聞かされ、半分あきらめて帰って来たんです。

そんな時、たまたまサーキット内のすし屋で食事をしているときオヤジさんがすしを食べに来て、「どうだ」ということから、白バイの殉職事故の話となり、隊長が大変困っているという話をしたんですね。そしたら「お前ならどうする」と聞かれたんで「訓練ですね」と答え、訓練のお金がないことも話したらだまって聞いていたオヤジさんが一言「じゃあお前やってやれ」といわれたんです。運転者教育のあり方については、それまでオヤジさんの影響を受け、それなりの考え方を持っていましたし、指定自動車教習所の所長として初心運転者の教育もして来ていましたから、単純事故ならなんとかなるだろうと思っ

て「じゃあやってみますか」ということになったわけです。

(p. 38～p. 39)

古川 殉職が多いのでなんとかしてくれという相談を受けて、

昭和二十九年（一九六四年）十月からはじめた白バイ隊訓練ですね。当時殉職が多かったですね。

魚谷 多かった。実に多かったね。今日では考えられないことだが、年間二十人近い白バイ隊員が殉職していた。原因を一口で言えば運転未熟です。

交通事故の急増に対応して、白バイ隊員を急増させた結果、それまで連続として続いていた伝統的な白バイ隊員教育が崩壊、結果的に未熟な白バイが交通戦争の中に放り出されるという事態、現象が生じてしまったことが最大の原因です」（p.36）

警察庁が全国規模で白バイ隊員の実技訓練に乗り出したのは一九六六年のことです。

さきにもべました中部管区の白バイ隊員の訓練がはじまったのが六四年十月でしたから、一管区の事業としてはじまったものが、警察庁の全国的事業となるのに二年近い年月を必要としています。その過程も一直線的なものではなかったようです。ここでもまた「本田さん」が重要な役回りをされています。三人の方に語ってもらいます。

古川 警察庁が全国の白バイ隊員に対する実技訓練に乗り出したのが昭和四十一年（一九六六年）から。教育計画はその前年の四十年、魚谷さんの策定によるものでしたね。

魚谷 私が交通企画課の補佐をしていたとき、当時交通局長だった高橋幹夫さんと呼ばれて、「白バイ隊員の殉職事故防止対策を考えろ。教育体制を整備しろ」といわれて教育計画造りに着手したんです。当時は運転者教育、現在一般的にいわれて

いる安全運転なるものがなかった。実態はもちろん、概念すらなかった時代でしたね。

古川 当時、講習といっても犯罪者の矯正教育の色合いが強く講習を受けるのはまともな人間じゃないといった気運が強かったですね。

魚谷 そう、教育といえば矯正教育の概念が一般で、現在一般的にいわれている本人の意志によって運転に係わる技能、知識を向上させるという、いわゆる安全運転教育の理念はほとんど理解されていませんでしたね。従って「白バイ隊の教育を考えろ」といわれて「ハイ」と答えたものの、正直なところどんな教育を、どんな方法でしていけばいいのかわからない。悩みましたね。

そんな時、スズカのあることを知ったんですね。古川君が情報を持って来たんだったね。

古川 そうでしたね。もともと私自身は必ずしもスズカと白バイ訓練が結びついていたわけではなく、雑談の中でスズカの話をしたんです。当時指定自動車教習所がブームを迎え、私も我もと指定を受けたがっている中で三重県に変な教習所がある、当局の指導にことごとく反発、好き勝手なことをやっている、そのことに対して三重県警が厳しく指導すると、「じゃあ」と指定教習所を返上してしまったという話を免許課で聞いて話たんですね。

その時、免許課で指定教習所を返上して何をしようというのかと聞いたら、それはわからないが、なんでも安全運転がどうかと知っているということ聞いてハッと思ったんです。前

年たしか白バイの訓練をやったところがスズカだった。スズカサーキットならオープンの時取材に呼んでもらっており、魚谷さんが白バイ教育の問題で悩んでいることは日頃聞かされていましたが「こんな話がありますよ」といった程度の話をしたんです。

魚谷 私としてはヘンドンの自動車運転学校を見て来て以来、こんな教育をといったイメージは固まりはじめていたんですが、まず予算がない、場所がない、指導者がいないのならないづくしでしょう。困り果てていた時でしたから、わらにも縋る思いがあったんですね。

話だけではわからないから実際に見てみようという気になったわけです。(p.41~p.47)

こうして、古川氏を仲立ちとして、魚谷氏のスズカ訪問が数回にわたって行われています。

「五回近く鈴鹿にみえたんじゃありませんか。とびとびでしたが。それも日帰りや土曜日の夜みえて日曜日の夜帰るといったあわただしさでしたね」これは小河原氏の感想です。

「あの時ほど新幹線開通のありがたさを感じたことはなかったですね」とは魚谷氏。

座談会のさきをつづけましょう。

古川 教育場所も教育内容も決まった。しかし四十一年(一九六六年)実施までにもう二つ越さなければならなかった問題がありましたね。一つは資金問題。

これが最大の問題でしたが。もう一つは警察内部の感情問題。「白バイ隊員は犯罪者か」というとくに現場上層部の反発に対する説得の問題です。

魚谷 そうだったね。

小河原 白バイ隊員は犯罪者って……。

古川 当時、現在一般的に使われている安全運転というものがなかった。

安全教育という言葉そのものは、昭和三十年代後半頃から行政関係者の人達の間でよく使われるようになったんですが、その意味するところは犯罪者に対する矯正教育であって、現在使われている安全運転教育とはまったく異なるものだったんですね。

そんな時に警察庁が交通警察の中核、いわばシンボルともいうべき白バイ隊員に対して安全運転教育を行うという話が流れてきたんですから、心ある人達ほど「白バイ隊員は犯罪者か」といきり立ったというわけです。その上、教育を行うところが警察学校といった正規機関ではなく民間施設。それも聞いたこともない三重県のスズカの得体のしれないところが訓練するところですから、怒るのもあたりまえといえればあたりまえだったともいえますがね。

魚谷 教育計画、訓練内容やスズカ側の受け入れ体制などは決まったものの、訓練実施のための予算がない。交通局は当然のこと、警察庁においても白バイ隊員の訓練費用など一銭もない。

予算がないというのは各警察本部もまったく同様の状況で、警視庁など主だった警察本部の担当者にも聞いても旅費程度なら

なんとかなるが、宿泊費や訓練費用まではとても出せないという。

小河原 訓練車両については魚谷さんの強い申し入れてで準備しましょう、というはめに追い込まれたんですね。五十台近い訓練車を用意しなければいけない。今日でもそうですが、当時のスズカにとって大変な出費でしたね。幸いオヤジさんや副社長の藤沢さんの了解もあって訓練実施への段取りはつけたものの、本当に訓練に来てくれるのか、すべて魚谷さんの話を信じて準備を進めたわけですから、不安がなかったといったらウソになりますね。

魚谷 いろいろ関係者と交渉しても費用の点だけで訓練開始の目的が立たない。交通の第一線で命を的に日夜活躍している白バイ隊員のことを考えた場合、「訓練予算がありませんでしたから訓練を中止します」というわけにはいかない。教育、訓練もしないで交通戦争の場に放り出すようなことは絶対に許さない。なんとしても実現しなければと悩みましたね。

こうなれば、外聞など気にしていられない。最後の手段としてホンダに頼んでみようと思ったのです。そのことで責任を問われても、白バイの殉職事故を一件でも減らすことができれば本望だと思って、ホンダの佐瀬さんに話したわけですね。

古川 広報室長の佐瀬浩史さんですね。

今日でしたら、こうした問題も自工会や二輪車安全普及協会などの団体に話を持ち込み、業界全体の問題として検討してもらうこともできますが、当時は警察と自工会など関係業界団体との関係は余り親しいものではなかったですからね。

交通警察が業界関係者にものを頼む、それも警察官の教育費

用のめんどうを頼むなどということは思いも及ばなかったことでしたね。

それだけに頼まれた佐瀬さんとしても、どう取り扱っていいか困ってしまったのでしょね。(p.51~p.56)

こうして佐瀬氏の仲介で、魚谷、古川の両氏は「本田さん」のお宅へうかがうことになったのです。

魚谷 本田さんがおっしゃるには、魚谷君の話は最近にない嬉しい話だ。そういう話を本田宗一郎に持ってきてくれたことは大変嬉しい。しかし、ホンダとしてはお金を出すことができなないんだ。ホンダがお金を出さないのはお金がないからでも、ケチだからでもない。まして君の話を理解しないからでもない。理由は、ホンダのオートバイを白バイに採用してもらっていること。警察に白バイを買ってもらっている会社だからだ。その会社が、他のお金ならとにかく白バイ隊員の訓練費を出したと知れたら、人はどう思うだろうか。多くの人の中には、ホンダが白バイを買ってもらうためにワイロを使ったと思う人がいないとも限らない。たとえ、それが一人でも、そのように思わせる行為をホンダが行ったとしたら、ホンダはともかくせっかく安全運転教育という日本ではいまだほとんど知られていない、理解されていない、君達のやろうとしていることが薄汚ない行為として受け取られてしまう恐れがある。育って欲しくないせつかくの安全運転という芽を摘まれてしまうことにもなりかねない。ホンダとしては安全運転が日本で育ってくれる、白バイ隊員といわずオートバイを使ってってくれる人の命を助ける

ことができるのなら、一億が十億のお金を出せといわれてもおいしいとは思わない。

しかし、その逆の金なら一銭といえども絶対に出せない、という主旨の話だったね

そして、「ホンダとしては一銭のお金も出せないが、君達の安全運転教育の確立、普及の考えに賛同した本田宗一郎個人がお金を出すにはなんら問題がない筈だ。君のいう通りのお金は私が出します」といつてくれた。

その一言で、白バイ訓練がスタートできたわけです。もしあの時、本田さん個人でなく企業としてのホンダがお金を出していたら白バイ訓練がはたして本当に育ったかわかりません。あの一言がなければ、少なくとも昭和四十一年に白バイの訓練はできなかったし、わが国において本当の意味の安全運転教育は誕生しなかったかもしれません。

本田さんを「わが国安全運転生みの親、育ての親」と我々がいうのも誇張ではないんですよ。

古川 白バイ訓練を契機に安全運転に対する認識が急激に高まったですね。白バイ訓練の功績は、一般の交通死者が激増している中で白バイ隊員の殉職事故がゼロを達成したこと、正しい教育を実施すれば事故を減らすことができることを行政当局自身が体験したことにあると思います。そのことが大きな自信になり、その後の行政当局の熱心な安全教育諸対策の推進につながっていったと思うのです。(p.66~p.70)

こうしてスズカでの全国規模での白バイ訓練が一九六六年に実現することになったのですが、一九六九年第一回の白バイ大

会が鈴鹿サーキットで開催されるまでに、曲折がありました。

白バイ大会はその後、わが国の安全運転教育の普及・定着に大きな影響をもちました。

普及本部が創部されたのも、第一回の白バイ大会が開催された翌年の十月のことです。

白バイ訓練の開始から、白バイ大会へ至る道、白バイ大会が果たした意義を三氏に語ってもらいます。

魚谷 白バイ訓練は実現したものの、教育、訓練の必要という認識は普及しない。どうしたら普及するのか古川君ともさん議論したわけだが、そうした中で警察において最も熱を入れてやらせているものはなにかと考えたわけですよ。そこで思い到ったのが、柔・剣道大会や射撃大会だったわけです。これらの大会での優勝を目指して、各都道府県警察は選手強化にやっきとなっている。

片岡企画課長から柔・剣道大会と同様、白バイも大会を開催したらといわれ、それに訓練の成果の総仕上げという意味もあって実施することになったのです。

小河原 それで、僕の所へ競技方法などを考えろとみえたわけ……。

魚谷 どんな大会にするか私なりに構想は組み上がってはいたんですが、具体的にどの様な大会になるのか誰にもわからない。隊員教育、訓練の必要性、教育普及の為に大会を開催したいと綾田指導課長に話し、了承を得ると同時に、鈴木光一局長、関忠雄企画課長などにも説明して一応了解は得たんですが、交通局内部でさえまるっきり理解できない人が多い時代でしたか



ら、他の部局の人たちが理解してくれるはずもない。

そんならいつそ模擬大会を開いて白バイ大会とはこんなものだど理解してもらおうしかないと思ひ、四十三年の六月頃、自工会の森洪さんのところへ民間の二輪安全運転競技大会をやつて欲しいとお願ひすると同時に、古川君や佐瀬さんにもオートバイメーカー各社の協力取り付けを頼んだんです。

古川 頼まれた森さんも困つていましたね。今でしたら二推一普協といった組織に加えてメーカー各社にも安全運転普及のためのセクションがありますから……当時はそんな組織がなかっただけでなく安全運転の何かも十分理解されていなかった時代でしたから……。

ともかく要請を受けた森さん、桜井さんが自工会の二輪車対策特別委員会の場をはじめ公式、非公式の場で一生懸命メーカーに開催を働きかけてくれた。

魚谷 自工会に話を持ち込んで三カ月程だったかね。今日でもまあ早くはまともでないんじゃない。

古川 全国大会といつても間に合わない。それで各メーカーが傘下ディーラーの尻をたたいて、東京、神奈川、千葉、埼玉の販売店から選手を推薦してもらふことになり、警察庁の協力で十月二十日府中の運転免許試験場でわが国は勿論、世界で初めて二輪車安全運転競技大会が開催されたわけですね。

魚谷 大会開催の日はあいにく雨天で寒かったね。それでもかなりの選手が参加してくれて熱戦が展開された。当日、交通局の手のあいた補佐などを大会に引っぱつていって「これが白バイ大会の見本だ。白バイ隊員より白頭あんた達がアウトロー扱いしている民間ライダーの方がはるかに運転が上手だ。この

ままでは白バイ隊員は民間ライダーに馬鹿にされてしまう」と発破をかけたんです。事実あの大会に出場した選手は上手な人が多かったし、規律正しい態度にはびっくりしました。

実際に競技大会を見て、局内の白バイ大会開催気運が急速に高まったんです。

とくに実際に大会を見た若手の補佐や、各県から出向してきていた警部、警部補クラスの人達が熱心になり、翌四十四年六月六日（一九六九年）第一回全国白バイ大会が開催できたんですね。

小河原 大会が開かれたことによって、運転技術の向上以外にも多方面に大きな影響を与えましたね。その一つが安全性の高いヘルメットの開発と普及、あるいはライダーウェアに対する認識の問題です。今でこそ二輪車に乗る人が安全性の高いヘルメットを着用することは常識になっていますが、第一回大会が開催された当時はひどいものでしたね。

白バイ訓練でヘルメットの着用がいかに大切かを強調したんですが、全体的には十分認識が得られなかった時代でした。しかし大会出場選手のヘルメットの着用が厳しく規定されたことで、ヘルメット着用の重要性が白バイ隊員をはじめ関係者に理解されていったんですね。

ユニフォームも同様でした。それまでの隊員のユニフォームは一般の警察官と変わらなかった。オートバイに乗る服装ではなかったのです。それではいけないというので警視庁がまったく新しい乗車用のユニフォームを開発し大会に着て来た。その翌年には大阪などの府県が、その翌年には全国へと変わったのです。（p.72～p.81）

一九六六年に鈴鹿で全国規模の白バイ隊員の訓練が始まり、六八年には「白バイ大会」の模擬大会として、いわば予行演習として民間による「二輪安全運転競技大会」が行われ、六九年に至って「全国白バイ大会」が実現したのです。この「全国白バイ大会」を契機として、日本全国に「安全運転教育」や「運転者教育」といったイメージが拡散、定着していくことになりました。

今日でも、わが国の警察ほど、ライダー教育、ドライバー教育に熱心な国はないでしょう。そのルーツが「白バイ大会」にあるということは十分に理解できます。

鈴鹿も六四年にはじまった中部管区の白バイ隊訓練、六六年からの全国規模での白バイ隊訓練を通して、ライダー教育、訓練のあり方についてさまざまなノウハウを習得しました。

一九七〇年十月、ちょうど「第一回全国白バイ大会」が開催された一年後、ホンダ安全運転普及本部が誕生しました。

普及本部は、これまで鈴鹿がたちかかって来たライダー教育面での経験、知識を生かして民間企業として、安全運転普及活動を国の内外で展開することを目的としたのです。

このことが引き金となって、二輪車メーカーに同様の組織が生まれ、それが基盤となって(財)全日本交通安全協会の中に二輪車安全運転推進委員会(二推)が、また二輪車安全運転普及協議会(のち社団法人全国二輪車安全普及協会)が生まれ、活動の輪が一層の広がりをもつことになったのです。

## 第二章 創部期（一九七〇年～一九七三年）

一九七〇年（昭和四十五年）十月にホンダ安全運転普及本部（以下普及本部といいますが）は設立されました。

本部長は当時専務取締役であった西田通弘がつとめることになりました。西田がその職にあったのは、一九七三年までの三年間でした。この期間を「創部」の時期と呼ぶのが適当かと思えます。

ところで、一九七〇年当時とはどんな時代だったのでしょうか。年表から話題を拾ってみましょう。

### ●一九七〇年

日航機「よど号」ハイジャック事件が三月に発生、十一月には作家三島由紀夫が自衛隊東部方面総監部で割腹自殺しました。日米繊維問題で日米関係は波乱にみちたものでした。

### ●一九七一年

横綱大鵬が引退（五月）。幕内通算七四六勝、横綱在位五十八場所、優勝三十二回でした。

「沖縄返還協定」調印式が東京とワシントン両方で宇宙中継テレビによって挙行されています。

### ●一九七二年

グアム島残留の元日本兵横井正一さんが「恥ずかしながら」の帰国をされました（二月）。長期政権であった佐藤栄作内閣に代わって、田中角栄内閣が成立しました（七月）。

田中角栄著『日本列島改造論』が、司馬遼太郎『坂の上の雲』

などとともに、ベストセラーとなっています。また、連合赤軍による「あさま山荘」事件（二月）もありました。

### ●一九七三年

日中国交回復を前年に果たした田中内閣は「列島改造」へスタートしましたが、十月産油国の原油大幅値上げによるオイルショックで挫折。

八月には韓国の代表的野党指導者金大中氏が、東京九段のホテル・グランドパレスの一室から拉致された金大中事件が起きています。

では私どもがテーマとしている「交通」や「交通安全」の分野では、一九七〇年当時とはどんな状況であったのでしょうか。一九七一年度版交通安全白書（総理府編）から、特徴的な事例をデータからみましましょう。

#### 1. 道路交通事故

「自動車交通の急激な伸展に伴い、道路交通事故による死者数は、逐年増加の一途をたどり、一九七〇年、年間死者数および負傷者数のいずれもが史上最高を記録するという悲しむべき状況となった」（白書）表1（次ページ）

#### 2. 自動車保有台数

「過去十年間の自動車保有台数の推移は表2のとおりで、一

表1 交通事故死者数の推移

年	死者			負傷者		
	人数	指数	対前年増減率	人数	指数	対前年増減率
35	12,055人	100	%	289,156人	100	%
36	12,865	107	6.7	308,697	107	6.8
37	11,445	95	△11.0	313,813	109	1.7
38	12,301	102	7.5	359,089	124	14.4
39	13,318	110	8.3	401,117	139	11.7
40	12,484	104	△6.3	425,666	147	6.1
41	13,904	115	11.4	517,775	179	21.6
42	13,618	113	△2.1	655,377	227	26.6
43	14,256	118	4.7	828,071	286	26.4
44	16,257	135	14.0	967,000	334	16.8
45	16,765	139	3.1	981,096	339	1.5

注 警察庁資料による。

表2 自動車保有台数の推移

年	台数	指数	対前年増加率
35	3,302,072台	100	%
36	4,007,934	121	21.4
37	4,748,331	144	18.5
38	5,722,037	173	20.5
39	6,775,971	205	18.4
40	7,897,499	239	16.6
41	9,339,191	283	18.3
42	11,275,865	341	20.7
43	13,594,859	412	20.6
44	16,167,272	490	18.9
45	18,586,503	563	15.0

注 1 運輸省資料による。

2 各年末現在の数である。

昭和三十年代（一九五五年より）に入り、わが国は高度経済成長の道をひた走りはじめました。一九六四年第十八回オリンピック東京大会および、それを目途とした国鉄新幹線や、高速自動車道路の開通は戦後復興の象徴的な出来事でした。

わが国の人口当たりの普及度は、八・一人に一台であるが、自動車保有台数の増加テンポは、欧米諸国に比較してきわめて急速であり、普及度の差は次第に縮まりつつある」（白書）表3（次ページ）

「一九六八年の比較では、総保有台数ではアメリカが九九五六万台で断然他を引き離している。また人口当たりの普及度では、アメリカが二人に一台と最も高く、カナダ二・七人に一台、オーストラリア二・八人に一台、フランスの三・六人に一台がこれにつづいている。

九六〇年に約三三〇万台であったものが五年後の一九六五年には約七九〇万台、十年後の一九七〇年には約一八六〇万台に達し、五年毎に二倍に近い増加をするという著しい増加傾向を示している」（白書）表2

### 3. 自動車の普及状況の比較

表3 自動車普及状況の国際比較

国名	西暦年 昭和年	1963	1964	1965	1966	1967	1968
		38	39	40	41	42	43
オーストラリア	台数(千台)	3,343.4	3,572.0	3,769.6	3,949.0	4,142.7	4,366.5
	1台当たり人口(人)	3.3	3.1	3.0	2.9	2.9	2.8
カナダ	台数(千台)	6,034.5	6,334.9	6,624.8	6,927.3	7,358.6	7,746.8
	1台当たり人口(人)	3.1	3.0	3.0	2.9	2.8	2.7
ドイツ(西)	台数(千台)	7,922.6	8,970.9	9,839.7	10,881.5	11,656.4	12,221.7
	1台当たり人口(人)	7.3	6.5	6.0	5.5	5.1	4.9
フランス	台数(千台)	9,889.6	10,868.3	11,781.5	12,701.3	14,113.9	14,048.1
	1台当たり人口(人)	4.8	4.5	4.2	3.9	3.5	3.6
イタリア	台数(千台)	4,513.8	5,311.1	6,134.8	7,047.7	8,037.8	8,967.5
	1台当たり人口(人)	11.2	9.7	8.4	7.4	6.5	5.9
オランダ	台数(千台)	1,062.6	1,279.5	1,507.7	1,756.2	2,000.0	2,245.0
	1台当たり人口(人)	11.3	9.5	8.2	7.1	6.3	5.7
イギリス	台数(千台)	9,368.7	10,312.4	11,041.6	11,631.6	12,500.3	12,979.0
	1台当たり人口(人)	5.7	5.3	4.9	4.7	4.4	4.3
アメリカ	台数(千台)	81,557.1	85,106.3	89,103.0	92,843.6	95,582.2	99,563.4
	1台当たり人口(人)	2.3	2.3	2.2	2.1	2.1	2.0
日本	台数(千台)	4,079.0	5,228.0	6,465.0	8,015.0	10,049.0	12,430.0
	1台当たり人口(人)	23.5	18.5	15.2	12.3	9.9	8.1

注 1 国連世界統計年鑑(1969)による。

2 二輪車、三輪車、オートバイ、軌道車、トロリーバス、救急車、霊きゅう車、軍用車、警察その他の政府保安機関が使用する車等の特殊目的の車を除く。

さすのかよくわからなかったこの時期に、考えられる限り、ありとあらゆることを、行っていることです。

とくに設立の翌年の一九七一年はすさまじく、新聞全面広告を七回実施、NET系全国向けテレビ安全運転教室を十四回放映、月刊紙『ザ・セーフティ・ジャパン』(以下S J紙) および『HOND A 2 & 4』を創刊、安全運転普及用のバス六台を完成させて、全国六地域の事務局に配置、第2回および第3回一〇〇パーセント定期点検キャンペーンの実施、映画『モーターサイクル・ライディン グ』(英語版)の制作、山形県高等学校安全運転研究会の発足について、強力な支援、等々をこの一年でやっています。

普及本部が設立された一九七〇年は、モーターライゼーションの幕が切って落とされて、これから本格的な軌道に入る……ちよ うどそんな時期であったように思えます。

創部期の記録を調べて驚くのは、どこにこんなエネルギーがあつたかと思わせるほど、「安全運転」という言葉もまだ何を

一九七二年三月の新聞全面広告(交通安全を考える紙上安全運転教室)の「ご報告」の中で、安全運転普及本部誕生の主旨をこう説明しています。

「一昨年末、消費者運動の一環として、当社の軽自動車Nに ついての問題が提起され、これら一連の運動の結果、交通安全



に関する社会の認識向上、深化が著しく、交通事故の減少に多大の効果が表われていることはまことに喜ばしいことと存じます。

同時に、私どもにとって、自動車メーカーの義務、心構え等につき、いろいろな角度から、検討するよい機会にもなりました。

私どもは使う人をつくる人との間に暖かい心が触れあうことを今後の基本方針として強く確認し、努力いたす所存でございます。積極的安全思想に徹した安全車を提供し、万全の安全整備を行うことは申すまでもありません。さらに昨年十月スタートいたしました、安全運転普及運動も同じこの基本姿勢に基づき、推進しているものでございます。どれをとっても、『メーカーとして当然』ということばかりでございますが、必ずお客様のお役に立つことを期しております。何卒、暖かいお力添えをお願い申し上げます」

さらに「ご報告」では、それにつづいて三つの大項目、「安全運転普及のための行動」「二〇〇〇パーセント点検の実施へ」「無公害エンジン開発への努力」について、報告をしています。「安全運転普及のための活動」の中で次の十項目の活動項目を掲げて、そのそれぞれについて具体的な説明をしています。

●安全運転普及指導員の養成

●(テレビ安全運転教室)を放映

●映画、スライドなど普及教材の制作

●公共団体との交流と相互協力による活動を展開

●ヘルメット着用促進

●安全ドライビングクラブの結成促進と支援

●安全運転移動教室

●(株)ホンダランドの活動強化

●安全運転普及常設館の設立

●ホンダSFの拡充と強化

発足して数カ月しかたない時点で、新聞の全面広告という形でこのような十項目にもおよぶ手形を切り、事実その大部分の手形を一〜二年のうちに落とすことを考えますと、当時の経営トップが安全運転活動の普及促進に注いだ情熱がひしひしと肌を伝わって来る思いがいたします。軽自動車Nの問題に端を発していたとはいえ、まさに「企業の存亡をかけた」という表現が決して誇張ではない気がするくらいです。

一九七〇年から七三年にかけての創部期にあたる期間、安全運転の普及促進を永続的につづけていくための組織づくりに大きな努力が払われました。

組織づくりは三つの面から行われました。

一つは、本社、支店、県別代理店、営業所といった「四輪の販売網をあげて、安全運転普及活動に動員できる体制をつくること。

二つは、本社、支店、県に対応して、指導員づくりをすすめたこと。本部インストラクター、地区インストラクター、県支部インストラクターが誕生しました。

三つは、地域や職域で日常的な活動にあたっていただく普及指導員づくりです。

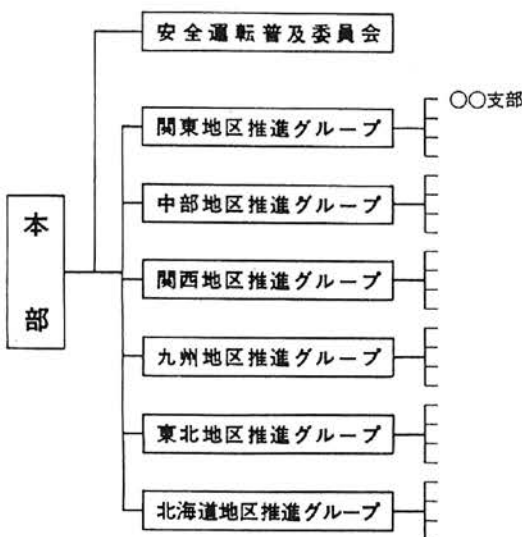
この普及指導員は、販売店の店主やスタッフの方々、学校の先生、公務員の方など、安全運転の普及促進に情熱と関心をも

つ方々を広く組織しようとするものでした。

普及本部設立後約一年半が経過した一九七二年三月の時点で、全国組織と普及指導員の組織化は次の図のようにすすんでいました。

### 1. 本部、地区、県支部の組織

図1 ホンダ安全運転普及本部の組織図



また、ホンダ安全運転普及本部の組織一覧は、次ページのようでした。

### 2. 普及指導員の組織化

指導員づくりとその組織化は、まず本部インストラクターを養成し、次に本部インストラクターが地区・県支部インストラクターを養成し、地区・県支部インストラクターが普及指導員を養成する仕組みがとられました。

普及本部が設立された一九七〇年十月の翌一月、本部インストラクターをホンダ社内でも募集し、三百名の応募者を得て、そのうち二十名を本部インストラクターとして採用しました。さらに関連会社から募集・採用した三十名を加えて合計五十名が七二年三月には第一期インストラクターとして本部各地区(支店)へ配置されました。

一月には、全国のホンダ販売店大会で、普及本部についての報告が行われ、約七千店の販売店に安全運転普及活動の重要性を訴えています。

本部インストラクターによる県支部インストラクターの養成は、全国一斉に同じペースですすんだわけではなく、地域性、代理店の関心度の濃淡などによって、進捗状況に若干の差が見られました。

一方、普及指導員の養成、組織化も、同じ時期にすすめていきますから、いまだ県支部インストラクターが養成されていないところでは本部・地区インストラクターが普及指導員の養成にあたることもあります。また早い県では、安全運転普及活動をはじめていないのに、他の県ではまだ県支部インストラクターが誕生していないというケースも若干ありました。

なお、さきにもべました、一九七一年中に行われた、七回の新聞全面広告(交通安全を考える紙上安全運転教室)のうち第五回目(七月四日)、見出し「もうひとつの鈴鹿」の中で安全運転普及指導員の募集を全国的に呼びかけています。

「安全運転普及に協力してください。募集要項をお送りします。本部にハガキでお申し込みください。募集要項をお送りします。安全運転の知識について講習後、指導員に認定させていただきます」



ます」とあります。

普及指導員の養成と組織化は、安全運転普及活動の草の根のレベルで支え、地域社会に定着される重要な柱であったのですが、実際にはどのようなすんだのか、また活動の様子は具体的にどのようなものであったのか、S J紙の記事を追いながらみることにします。

S J紙一九七一年八月号では、七月十五日現在、全国に一五〇〇名の普及指導員が誕生していることを報告しています。

また本部の計画によると、普及指導員はホンダ販売店の経営

# 安全運転普及指導員ぞくぞく誕生

## 全国に1500名 (7月15日現在)

ホンダ安全運転普及本部では、かねてから、普及活動の核となる「安全運転普及指導員」の養成を怠りませんが、このほど所轄機関も全国各地で活発に進められ、七月中旬ですべて千五百名の希望者が受講。本部からの正式な認定を待つばかりとなっている。

本部の計画によると、この普及指導員はホンダ販売店の経営者（役員・店長・副店長）を中心とし、職域（官公庁・企業）や学校にたいして安全運転の思想と技術を普及してゆく人材を育成し、今年中にその人数を四千人にまでひろげてゆく予定。これらの普及指導員づくりにあたっては、五〇人のインストラクター一本に五人のインストラクター一本に在籍する制度、東枝の専任講師が担当しており、各県支部

### ●普及指導員の受講者数

プロトック	講義室のみ	講義室+校	計
北海道	110人	77人	187人
東北	130人	101人	231人
関東	330人	191人	521人
中部	150人	121人	271人
関西	230人	151人	381人
九州	167人	167人	334人
計	1,217人	724人	1,941人

### ●安全運転講習会の受講者数

プロトック	高校生	一般	計
北海道	121人	121人	242人
東北	151人	151人	302人
関東	381人	381人	762人
中部	181人	181人	362人
関西	271人	271人	542人
九州	191人	191人	382人
計	1,207人	1,207人	2,414人

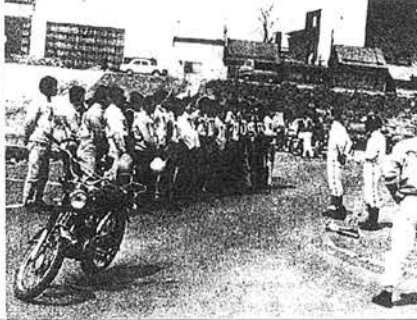
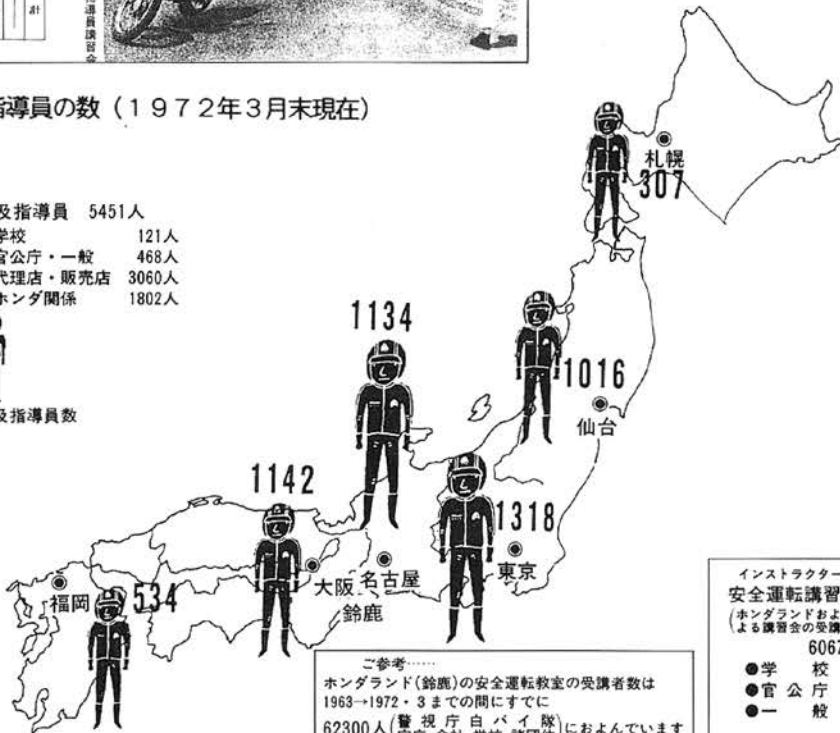


図2 普及指導員の数 (1972年3月末現在)

- 普及指導員 5451人
- 学校 121人
  - 官公庁・一般 468人
  - 代理店・販売店 3060人
  - ホンダ関係 1802人

普及指導員数



ご参考……  
ホンダランド(鈴鹿)の安全運転教室の受講者数は1963→1972・3までの間にすでに62300人(警視庁白バイ隊)におよんでいます(官庁、会社、学校、諸団体)

インストラクターによる安全運転講習会の受講者数(ホンダランドおよび普及指導員による講習会の受講者数はのぞく) 60676人

- 学 校 41955人
- 官 公 庁 6466人
- 一 般 11442人
- 其 他

者、従業員などを中心に、職域や学校においても安全運転の思想と技術を啓発してゆく人材を育成し、七二年中に六千名にまで広げる予定とっています。

二カ月後のSJ紙十月号では普及指導員が二五〇〇名に達したとあり、茨城県下館市で養成された普及指導員が、講習会を実施したと報じています。

「九月二十四日の秋分の日、茨城県下館市で行われた『輪車安全運転教室』は同県のホンダ代理店大島輪業の谷田三光、青柳新一の両普及指導員が中心となり、会場の下館自動車教習所に高校生を主とした約五十人の参加者を集めて開かれた。講義に、実技にと、熱心に指導する両普及指導員の真剣な態度は、参加者から大変好評で、同市で初めての催しにもかかわらず大成功を収めた」

また、両普及指導員の反省。

「考えていたことの三分の一しかいえなかった」とあります。

SJ紙一九七二年五月号では、新潟県支部で県支部インストラクターが普及指導員二六〇名を養成したことを報じています。「新潟県支部（池田芳男支部長）は七名の支部インストラクターを擁し、最も熱心に活動を推進している県の一つ。

県内を三つの地域に分け（上越、中越、下越）それぞれの推進グループがキメの細かい活動を展開しようと、三月十八日から三地区で支部インストラクターによる普及指導員の養成講習会をいっせいに開始、多数の受講者を集めた。

まず長岡会場では、ホンダ販売店主を中心に二八〇名が参加。土川孝治、白井正明、宮川和泰の支部インストラクターが講師

をつとめた。

新潟会場では、阿部五郎、笠原幸英の支部インストラクターが講師に立ち、百名が参加。

また上越地区でも、八十名が参加し、大島功次、丸山稔の支部インストラクターが活躍した。この結果、同支部はこれまで養成されたものと合わせると百名の普及指導員が誕生したことになり、関係者に大きな反響をなげかけている」

「支部をバックアップしてくれている新潟ホンダ会の理解のおかげで、新潟支部の熱意は高まってきている。県内を三つのグループに分けたのも、安全運転の底辺拡大、つまりすべての人々に安全を呼びかけるためその拡大に応じられる体制をつくることに目的があった。われわれの努力はようやく認められ、警察、教育関係者に理解をいただくまでになってきた。今後は県支部インストラクターに学校や職場での安全教育を、六百名の普及指導員にはマンツーマンの普及活動を期待したいと池田支部長は語っている」とあります。

一九七二年九月、この年本土復帰を果たした沖縄県に県支部が誕生し、十名の普及指導員が誕生しています。（SJ紙一九七二年十一月号）

SJ紙一九七三年二月号は女性の普及指導員の誕生を伝えています。女性の職場進出がごく一般化した今日では、ニュースにもならないことですが、この当時、ニュースとしての価値があったのでしよう。

「昨年の十二月十一日、東京池袋のホンダ安全運転普及本部関東地区事務局で普及指導員認定式が行われ、約三十名の新し



い普及指導員にまじり、女性の普及指導員が一名誕生した。

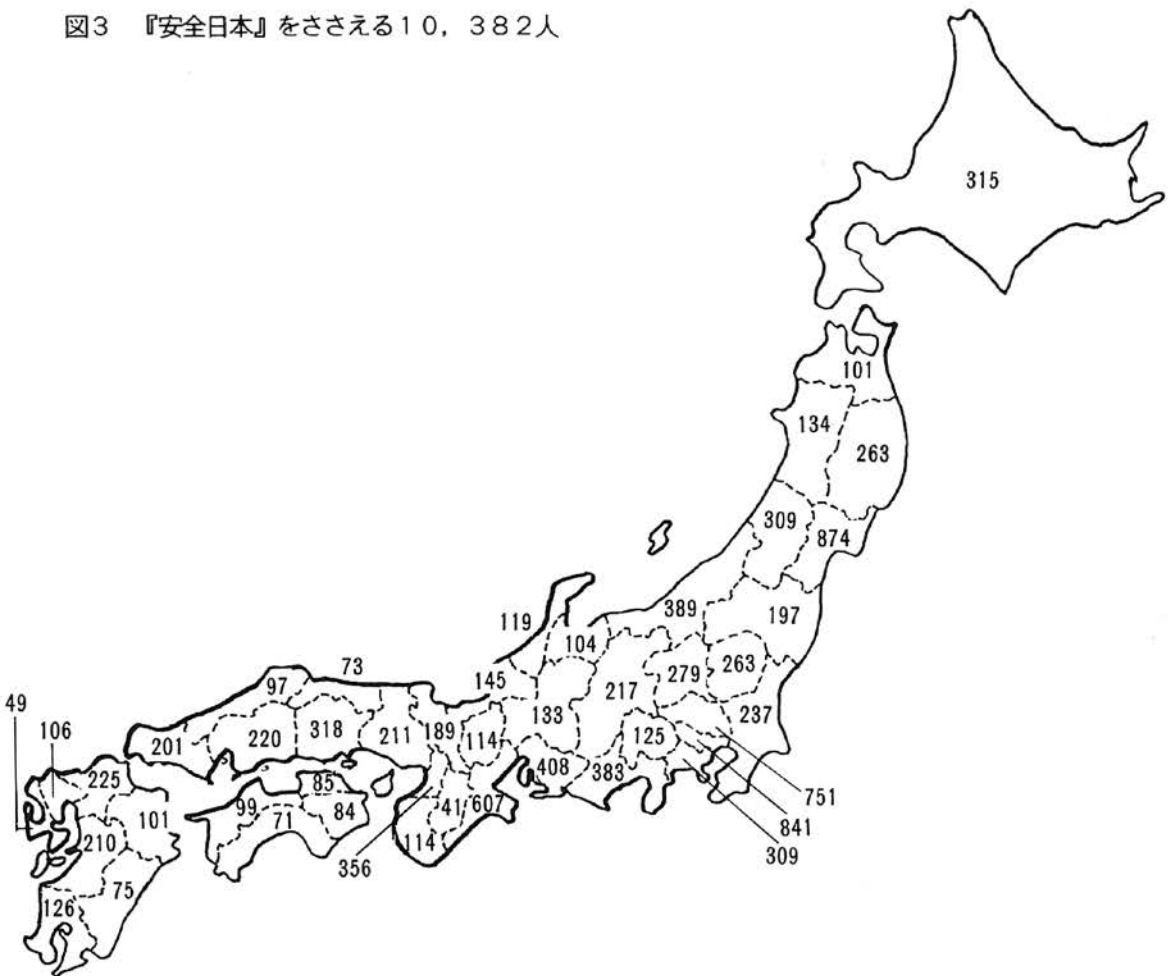
小牧京子さん（調布市二十一歳）は現在病院にアルバイトで勤務、休日には愛車（二五〇cc）の購入先が組織している『武蔵野サーフテイクラブ』のリーダーとして活躍している」

一九七二年の時点で、普及指導員は八一二〇名に達しています。（S J紙一九七三年三月号）

S J紙一九七四年四月号は、普及指導員が一万三八一人に達したことを報じています（下図）。いつの時点での数字かが示されていないのですが、一九七三年末の時点での数字と考えて誤りはないようです。

このS J紙は同時に各地区事務所の活動に関する事務所のコメントを掲げています。このコメントは、普及本部が設立されてほぼ三年経過し、創部期が終了し、本部長も西田通弘（当時専務取締役）から、杉浦英男（当時常務取締役）へ引き継がれ（一九七四年十月）、次の段階へすすもうとする時期の、各地区事務所の活動の方向と雰囲気をよく伝えているように思います。

図3 『安全日本』をささえる10,382人



「北海道地区事務局」

教育委員会の研究会は、高校の先生方で組織されているんですが、この会に招かれて、私たちの活動をお話しして以来、高校生に対する教育活動が全道ではじまりました。

現在、道警察と協力して、二輪車の事故分析をしています。

この分析結果をもとに、具体的な指導方法を確立してまいります。

普及指導員のみなさんには、原付免許教室などを通して、原付事故を防ぐための実技指導をとくに期待しています。

「東北地区事務局」

昨年はセーフティクラブづくり、県支部インストラクターのレベルアップ、指定自動車教習所に対する講習会、モーターレクリエーションの普及を重点的に押しすすめてきました。とくに、自動車教習所の二輪教官に対する講習会は大きな成果を収めました。

今年は普及指導員の方々に大いに免許教室を開催していただき、原付の事故減少に寄与してまいりたいと思います。

また、東北電力、富士ゼロックスなど安全運転に熱心な企業を大いにバックアップする予定です。

「中部地区事務局」

昨年（一九七三年）は企業、学校等に積極的に安全運転普及活動を展開いたしました。

とくに高等学校での安全運転講習会は高く評価され、高校生の二輪乗車を全面的に禁止するのではなく、安全運転をよく理解した社会人として育てよう、このような流れになってきました。

今年は、交通違反少年を対象にした安全運転普及活動をも押しすすめるため、すでに家庭裁判所調査官の方々の講習会が終了し、高い評価を得ました。

「関東地区事務局」

電々公社の方々、家庭裁判所の交通事故少年たちへの安全教育は、成果をあげつつあります。その場限りでなく、継続性のある教育をつづけてきたためです。今後もこの方針で活動をすすめてまいります。

免許教室の開催、高校生対策、普及指導員のレベルアップなどが、今年の主な活動内容ですが、とくに普及指導員を普及活動の中心に置き自主的な活動ができるよう援助してまいります。

「関西地区事務局」

販売店を中心に普及指導員、二輪免許専任講師の養成に力をそいでいます。とくに今年の三、四、五月を重点月間として、一八〇〇人の目標をたてていますが、これは当地区の普及活動の基本方針である「地域に密着し、貢献する指導員づくり」を目ざすものです。

高校生に対する働きかけとして、モデル校を選定し、二輪車の安全指導に対する認識を高めていただくよう夏休み期間を利用したシンポジウムの開催などを準備中です。

「九州地区事務局」

「交通安全センター福岡」という教育の場を得て、安全管理者など企業に対する講習を強力にすすめてまいりました。

今年は、普及指導員のレベルアップのための補講、セーフティクラブの交流促進、免許教室の充実などを活動目標としています。

福岡県などは、交通事故は減りましたが、まだ増加している県もあります。普及指導員、とくに販売店の指導員の方々に顧客の安全管理をお願いしたいと思います。

普及本部の創部期と考えられる一九七〇年から三年間、販売網の段階にそれぞれ対応して、本部、地区（支店に対応）、県支部（代理店）、普及指導員（販売店）といった安全運転の普及促進の組織づくりをすすめたことをこれまでのべてまいりました。

しかし一方、本部、地区、県支部インストラクターは、普及指導員の養成のほか、普及本部の創部宣言によって湧き起こった学校や職域などからの講習会や研修会の要請にこたえるため、大車輪の活動を行ったのです。

一九七二年の報告資料によりますと、普及指導員が行った講習会および鈴鹿での講習会をのぞいた本部、地区、県支部インストラクターが行った安全運転講習会の参加者が約六万人（一九七二年三月末時点）に達したことを示しています。

その内訳を見ますと、次のようでした。

学校 四万一九五五人  
官公庁 六四六六人

一般 一万二四四二人

インストラクター（主として県支部）が担当する講習会の実に七〇％は「高校生」を対象とするものでした。

普及本部が創部された一九七〇年は、少年が大型バイクを駆って深夜暴走行為をくりかえす、いわゆる暴走族が社会問題と

なってきた時期でしたから、「正しい二輪車の乗り方を指導して欲しい」という要望が多くの高校から出されていたのです。

創部の前年の一九六九年には、和歌山、名古屋、大阪、六甲山等の各地で集団暴走行為が新聞紙面をにぎやかなものにしたし、一九七二年には、富山で群衆三千人をまきこむ暴走族の騒動がありました。そんな時代背景を背負った高校からの要望であったのです。

高校問題への取組みは、一九九五年の今日でも、普及本部の重要なテーマの一つであります。当時の取組みはどのようなものであったのでしょうか？また普及本部はどのような役割を負ったのでしょうか？

高校問題への取組みはまず山形県からはじまりました。SJ紙一九七一年八月号は次のように報告しています。

「山形県では、昨年から活動を始めた高校生の安全運転教育が、大きな環となって広がり実を結ぶのも近いようだ。山形県高等学校安全運転研究会（略称YHS）が発足したのは今年二月。この研究会には山形県の高専校長協会、教育委員会、警察本部や県下高校教師が参加、ホンダ安全運転普及本部がバックアップしている。このように教育、警察、メーカーが三位一体となって高校生の安全運転教育を全県あげておすすめているのは山形がはじめてのことであり、高く評価されその動向が注目されている」

当時の普及本部の活動を知るために、山形県高等学校安全運転研究会と普及本部とのかかわり合いをもう少し詳細に見ます。

（SJ紙一九七二年八月号より）

●七一年一月十二日

高校生徒への組織的、継続的な教育の方策が論議され安全運転研究会の設立準備会を開く。この準備会で県警本部提案による山形県高等学校安全運転研究会が県校長協会の組織下として発足することが決定。

●七一年二月六日

発会式と第一回全体会議を開く。山形県高等学校校長協会、庄司善助氏を会長に選出。ホンダ安全運転普及及本部佐藤市郎技師、山形県支部長榎森伊兵衛（ホンダモーター山形・社長）の両氏が相談役に就任。

●七一年二月十一日

山形県高等学校安全運転研究会・ホンダ安全運転普及及本部提供で、三十分番組「二輪車の事故を避け！注目される山形方式」を山形テレビで放映。

●七一年二月十五日～十八日

研究会会員（高校教師十三名、県警本部三名）が鈴鹿安全運転講習所で研修。

●七一年四月十七日～十八日

指導者養成のため、県内を四ブロックに分け、高校の教師を対象に講習会を開く。

村山地区／二十四高校／三十四教師参加  
最上地区／八高校／十一教師参加

置賜地区／十六高校／二十教師参加  
庄内地区／二十高校／二十六教師参加

●七一年八月二十二日

ホンダ安全運転普及及本部より、山形県警本部に訓練用オートバイが贈呈された。（二十台）

●七一年八月十七日～十八日

県内四ブロック別に鈴鹿での研修を終了した教師会員が講師の中心となって、生徒を対象とした実技講習会を開く。

当時の奥山県警本部交通部長は、「今までの法規万能、精神的主義的教育に一つの限界があり、車の知識と実技指導の重要性を現場の先生、警察の人々は感じていた」とのべておられます。現在では、高校での二輪教育というと、実車を使った「実技研修会」はむしろ普通のことですが、当時としては、画期的な手法であったことがわかります。

教育側、警察、メーカー（代理店）が一体となって安全運転普及活動をすすめるこの方式は当時「山形方式」として、隣県からも注目され、岩手県、宮城県、福島県にも波及しました。山形方式が話題となったこの時期、山梨県でも、県支部が高校の二輪教育で先駆的役割を果たしています。

「山梨県下の高校生のオートバイ事故問題は、昭和四十五年（一九七〇年）の秋ごろから表面化してきており、四十六年の夏休みを契機として、高校生の事故対策が、県高校PTA連絡協議会、県高校生活指導員連絡協議会、県教育庁、県教育委員会、県警本部、などで討議され、全県あげての交通安全運動に大きく前進を始めた。そしてこの運動を、教育関係、警察関係、各家庭が一体となった安全教育運動に育てようとしている。ここに山梨方式が誕生した」

「安全運転普及の指導者を各校に最低一人は設ける体制づくりを急いでいる。」

十月二十一日（一九七二年）講義、二十九日実技講習と、教育長の通達によって行われた安全運転指導講習会に、三十二名の県下各高校の先生が参加した。

学校という教育の場で、車の正しい乗り方、取り扱い方、技術などの指導を主眼においたものである」

「ホンダ安全運転普及本部、山梨支部では上杉要支部長、望月恒雄副支部長らを中心として、全面的に協力し、高校で開かれる講習会の事務局的役割を果たしている」と記録されています。（SJ紙一九七二年一月）

一九九五年の今日、山形県は高校生のバイク利用を原則禁止した、「三ない運動」積極推進県の一つであります。一方の山梨県は、乗ることは許可した上で教育するという立場を原則とするバイク教育推進県の一つです。

山梨県が当時の伝統を今日まで引き継いでいるのに対して、山形県では、「三ない運動」によって、交通安全の火がすっかり消えてしまったことに憂慮を覚えざるを得ません。

高校問題への取組みのほか、普及本部の、本部、地区、県支部のインストラクターは、警察、郵政、家庭裁判所（少年交通部）など官庁、電力、ガス等の大手私企業から寄せられる、山のような講習会の依頼を前にして、自分たちがはじめてこの国に安全運転教育の普及促進という足跡をのこしつつあることを実感しながら、充実の時代を送ったのです。

安全運転教育といえは交通法規遵守万能主義、交通のモラルや心構えを訴える精神主義的講話が一般的であったこの時代に、普及本部のインストラクターの人たちは、実車に乗ってもらっ

ての指導に徹底したのです。

このことが、普及本部の活動が、外部の方々から高い評価をもって受け入れられた大きな理由だったと思われまふ。

一九七二年四月二十六日、東京赤坂プリンスホテルで、第三回「安全運転普及活動報告会」が開催され、挨拶に立った本田宗一郎社長はこうのべています。

「近頃私は絵の勉強をはじめました。私の頭のなかにはある庭先の松ノ木を先日描いてみました。ところが、絵筆を通して描いてみますと、どうしても実際のかたちや色彩と違ってしまうのです。

私は若い頃、浜松にいて、松ノ木などはいつも目に触れていましたので、松ノ木の枝振りや葉の形など十分に知っていると申っていたのです。

しかしキャンバスにうまく表現できないのですね。

私はこれは大変なことだと思いました。頭だけで理解しては駄目だと思いました。安全教育もこれとよく似ているといえます。ただ頭で理解させるだけでなく、小さいときから手足を動かして安全というものを理解させることが大切なのです。

文字どおり体で体験することで、はじめて安全な乗り方ができるわけです。体験というものは、実に貴重なものです。

知識はもちろん大切ではありますが、知識のうえに体験というものがあってこそ、はじめて安全が保たれるのです。

安全は危険と隣り合っています。危険を知ってこそ、安全を本当に理解したといえるのです。危険を知識で知らしめ、体で知らしめること、つまり安全に危険を知らしめることが基本であろうと思えるのです」（SJ紙一九七二年五月）



## 第三章 青少年の時代（一九七四年～一九七七年）

前章では、「創部期」と題して主として一九七〇年十月の創部から一九七三年まで三年間のことをとりあげました。

この章では、だいたい七四年から七七年あたりのところを対象にしています。なぜ七七年で切るのか、と問われれば、明確なお答えの用意はありません。

一九七八年に鈴鹿でスタートした、ホンダ・モーターサイクリスト・スクール（HMS）を、一応の区切りと見たものです。HMSは、その後、「HMS一日コース」となって全国展開され、さらに今日のスポーツライディングスクールに発展してきました、その源流とみなされるからです。

一九七三年の十月に西田通弘から本部長を引き継いだ杉浦英男（当時常務取締役）は、七四年八月のS J紙で普及本部のこれからの活動分野について次のように説明しています。

「私どもは現在、三つのテーマに重点をおいて普及活動をすすめています。

第一は、初心者に対する教育です。免許をとって一年以内に事故をおこす人は、全体の事故のおよそ半分を占めています。二輪、四輪併存の混合交通のなかで、安全に乗るための指導をいろいろな形で強めてまいります。

第二は、青少年問題に対するアプローチです。

オートバイと若者という結びつきは、若者イコール暴走イコール非行化という単純な図式でとらえられてしまう傾向がまだ強くあります。しかし、オートバイはモータースポーツイコー

ル健全化という図式こそ未来の姿だと思えます。

交通社会への適応は、若いときからはじめればはじめるほど効果的です。しかし適応力をつけるための教育は、いろいろな要素によってわが国の場合阻害されがちです。

そこで、オートバイを通して、高校生を中心とした青少年問題にアプローチしていこうということです。

第三は、交通事故を科学的に分析するとともに、人間の方もスポットをあてて、事故防止の研究と理論の確立を行っていきます。

これらの研究と理論は、私どもの教育システムに活用していくとともに、広く社会に提案してまいります」

今日普及本部の二十五年間の活動をふりかえってみても、この三つの分野、即ち初心者教育、青少年問題、交通事故の研究と教育システムへの反映が、時代の変化による濃淡はありますが、ずっと主要テーマでありつづけたことは間違いない事実です。

以下、この三つの活動分野が、それぞれの時代にどのように展開されたか、いわばそれらの三項目を縦糸としてわれわれの活動の歴史をふりかえることにします。

本章でとりあげる時代は、暴走族が大きな社会問題となった時代でした。

一九七四年には、暴走族の縄張り争いから、三六〇人の乱闘事件が千葉でありました。また、八王子では放火、乱闘事件を起こしています。

七五年には、神戸で暴走族の大暴動があり、交番襲撃や警官への暴行事件をひき起こして取材中のカメラマンが死亡する事件になりました。

暴走族が次第に非行(覚醒剤など)と結びついて過激化してゆく傾向をみせていました。

さきに三つの活動分野、初心者教育、青少年問題、研究活動を縦系にして、普及本部の軌跡をあとづけると申しましたが、本章では、青少年問題との取組みをメインテーマとし、初心者教育はそれと重なる範囲でふれることにします。

研究の分野では、(財)国際交通安全学会が一九七四年に設立され、今日まで交通の分野での学際研究に大きな足跡をのこしておられますので、それについて触れることにします。

### (一) 青少年問題

#### 一. 「青少年と交通安全」シンポジウム

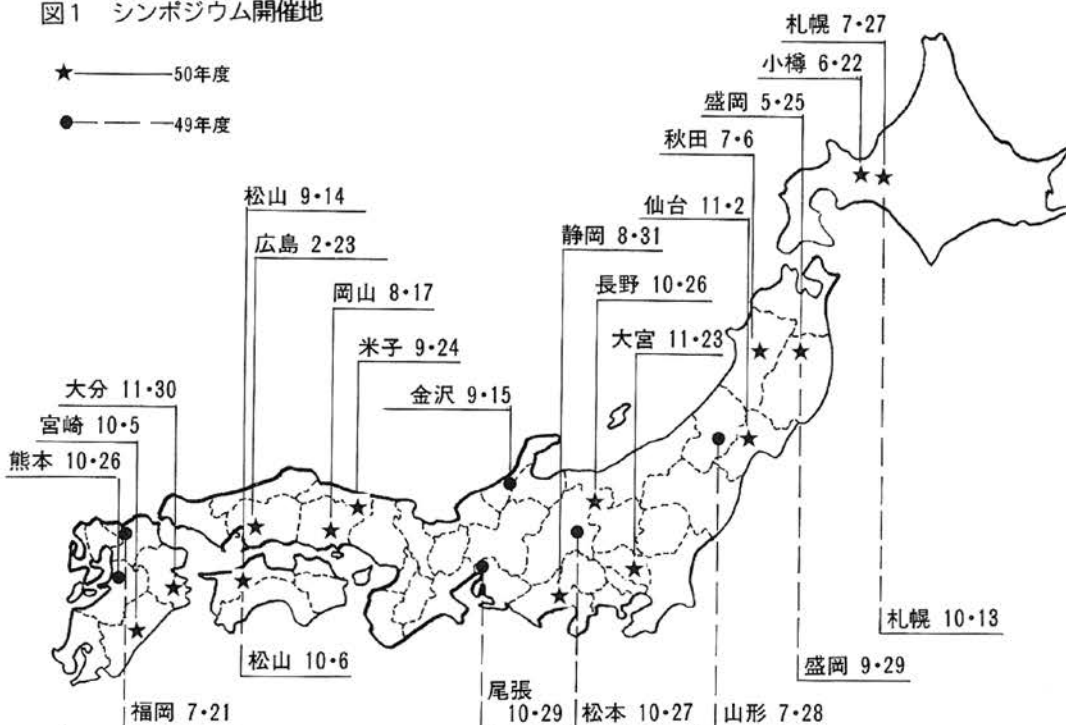
普及本部は一九七四年から七五年の二年間をかけて、全国で二十三回の「青少年と交通安全」をテーマとするシンポジウムを開催しています。

主催したのは、「レインボー会」でした。「レインボー会」は、普及本部がスポンサーの、ラジオ安全運転教室「おはようグッドドライバー」を文化放送をキー局に全国ネットで放送し

ていた二十三局が、「交通安全」の旗印のもとに、七四年初頭組織されたものでした。

シンポジウムは七四年に八カ所で、七五年に十五カ所で開催

図1 シンポジウム開催地



されています。

七四年に開催されたのは、札幌、盛岡、山形、松本、尾西、松山、福岡、金沢です。七五年には、札幌、小樽、盛岡、秋田、仙台、長野、大宮、静岡、岡山、米子、広島、松山、大分、宮崎、熊本でした。

ではこの「シンポジウム」は実際にどんな人が参加し、どんな具合に行われたのでしょうか、全部で二十三回のトップバッターとして、七四年七月、福岡県新宮町で行われたものから見ることにします。このときのシンポジウムはとくに「二輪車安全教育シンポジウム」と題されました。

### 第一部 午前九時より 新宮町公民館

総合司会の法政大学千葉康則教授が、このシンポジウムの目的について、「交通安全は機械と人間の問題としてとらえられるが、人間の方にとくにスポットをあててみたい。暴走族の問題もオートバイをとりあげてしまうだけでは解決しない。高校生を中心とした若者、つまり人間の成長段階における教育の中の安全教育は、どのような内容をもつもので、どのようにすすめられていくべきかを話し合っていたきたい」と説明したあと、第一部のテーマ「若者とオートバイ」の討議に入ります。ここでは、高校生、高校教諭、父兄が主な発言をしています。

THE SAFETY JAPAN '74/8/10

地域のリレーダーが集まり 福岡でシンポジウム開く

各分野から発言

特集 青少年に対する安全教育

2面 2輪車安全教育シンポジウムから  
5面 新潟県下の高校で講習会  
6面 自転車2輪車の事故分析

夏休み

### 第二部 午前十一時より 交通安全センター（福岡）

まず講義の参観、受講はとくに当日のため福岡県立八幡工業高校の二十名が受講。講義の中心は同センターのインストラクターによる運転生理学。

昼食のあと、午後一時からコースに出て、さきの二十名の高校生の実技講習会を参観。

### 第三部 午後三時より 再び公民館

第三部「若者（高校生）に対する安全教育のあり方」は、第一部のオートバイに乗る高校生の実態を中心とした話し合いか

ら出てきた問題点と、第二部の交通安全センターが実施した具体的な交通安全教育という実例をふまえて高校生に対する交通安全教育の今後のあり方について討議が行われました。

まず教育委員会、家庭裁判所、少年鑑別所、警察が高校生に対する交通安全教育の基本的見解を発表。

このあと、全参加者でディスカッションに入り、高校生にオートバイに乗せるのであれば徹底した交通安全教育が必要であるという全体的トーンの中で、各参加者から同センターの教育システムの評価と疑問点、そして具体的提案が次々に出されたとS J紙一九七四年八月号は報告しています。

出席者は次の方々でした。

法政大学教授 千葉康則  
久留米大学名誉教授 末永一男  
福岡県教育委員会指導主事 久我明徳  
長崎県教育委員会指導主事 久保正礼  
宮崎県家庭裁判所延岡支部主任調査官 尾藤清一  
福岡県少年鑑別所鑑別課長 津田通夫  
福岡県警察本部交通企画課安全係長 西田尾真  
福岡県東警察署交通課長 宮原 健  
福岡県立八幡工業高校生活指導教諭 岡部英義男  
福岡県立遠賀農業高校生活指導教諭 村田 武  
熊本県立天草農業高校生活指導教諭 島田幹雄  
熊本県立菊地農業高校生活指導教諭 古岡信次  
熊本県立玉名工業高校生活指導教諭 浜崎征史  
八幡工業高校父兄代表 野田元治  
天草農業高校父兄代表 唐津三松  
玉名工業高校父兄代表 川田正郷  
八幡工業高校生徒代表 島 淳(2年生)  
天草農業高校生徒代表 有江敏子(3年生)  
玉名工業高校生徒代表 高野安典(3年生)  
菊地農業高校生徒代表 鬼釜正幸(3年生)  
荒木ホンダモーター部常務 荒木昭夫  
ホンダ安全運転普及本部本部長 杉浦英男  
ホンダ安全運転普及本部事務局長 野田昭久  
交通安全センター(福岡)所長 渡辺 一

二年にわたった、「青少年と交通安全」シンポジウムは、七年十一月、二十三回目のシンポジウムが大分で開催されて、一応の幕引きを行っています。(盛岡と松山については七四年と七五年に各一回合計二回行われています)。

普及本部の事務局長、秤屋昭久は二十三回のシンポジウムを

総括してこういっています。

「私どもは昨年七月の福岡を皮切りに全国縦断シンポジウムを続けさせていただいていますが、十一月三十日の大分で、実に二十三カ所で実施いたしました。昨年と今年と比較して、総体的にいえることは、昨年はもっぱら地域の意識の掘りおこしに重点をおいていたものが、今年は更にすすんでより具体的な活動の発言が多くなって来たことです。私どもは今年のシンポジウムでは次の事を主張してまいりました。

1. 単に高校生の事故対策というのではなく、広く深く健全な青少年の育成を考えよう(青少年の心理と行動の理解)
  2. まず指導者を養成しなければいけない
  3. 地域ぐるみの活動を展開しよう(たとえばサンデースクールの定着)
  4. 低速バランスに妙味のある、トライアル・スポーツのメリット(単車はスピードだけではない)
- これらに対して、全人格的にバイク指導が有効であるという岡山の高校指導者の発言。今年六十名の高校指導者を養成した広島県の紹介。広島、宮城のサンデースクールの話。クラブ活動による愛媛・岡山などのトライアル・スポーツのたのしい話など。その他数多くの貴重な話題を伺うことができました。

このような運動は実際に単車に触れてみたり、対話をするこ  
とによって理解が確実に増えて行く過程が大変よくわかります。  
講習会風景を大人が見るチャンスをもつてつくること。そして、  
大人が想像もつかなかった若者の生き生きとした行動を見てオ  
ヤツと感ずる。何故講師の言うことを素直に聞いてキビキビと

たのしそくに動くのだろうか。普段の若者とうって変わった人格をそこに見出して大人はうなずいてしまう。そこをどらえて我々は対話をする。するとわかったとなる。禁止論から積極指導論に傾く。今年のシンポジウムではこういうケースが多くありました。今後全国全るところで大人が若者を見直すチャンスをつくり、かつ指導者間で対話が盛んに行われれば、健全な青少年が多く育ち、事故は減り、非行問題もなくなるのではないでしょう。来年以降はその様な取組みをしてゆきたいと考えています」

## 二、全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会OBの活躍

この時期の青少年問題を話題にするとき、私どもはこの長い名前の研修会OBの方々のご奮闘について触れなくてはなりません。

この研修会は「鈴鹿サーキット交通安全教育センター」で七二年にスタートしています。スタート当時二カ月に一回、一回の参加者二十名くらいのペースで開催され、記録によりますと、七四年の十一月まで、三年間に約二五〇〇人の卒業生を送り出しています。時代のニーズがそこにあつたのです。

研修内容は、高校生の二輪車についてのどのような指導をしたらいいのか、理論と実技研修の両面から三泊四日で徹底してやるというものでした。

この研修会には、高校の先生のみでなく、家裁の調査官、警察関係者も多く参加されました。

この研修会を終了された方々は、それぞれの地域での核となって、青少年問題に取り組まれたのです。

さきに二十三回にのぼる「青少年と交通安全」シンポジウムのことをのべましたが、このシンポジウムの参加者で、それぞれの地域で積極的に高校生の交通安全教育をおすすめておられるという発表をされた高校の先生方の中に、どの会場でも、必ず一人か、二人の鈴鹿の研修会OBの方がおられたことが報告されています。

また、広島の場合には、「高校二輪車安全運転推進委員会」という組織を、広島鈴鹿OB会（十八名）が母体となつてつくり、県警交通部の協力を得て、それを普及本部の広島県支部が支援するという形でシンポジウム開催にこぎつけたという事例も出ています。

鈴鹿での研修会を終了された関西地区高校の先生方が中心になつて、七四年「高等学校交通安全指導者研究会」が組織され、毎年関西地区のいずれかの都市で、「鈴鹿OB」の方々の活動報告会がもたれました。この会は、八六年まで十三年間つづきました。

SJ紙七五年九月号は、この研究会の様子を報告しています。

「平和都市、広島夏の夏は暑い。原爆記念日のさまざまな行事の余韻もまださめやらない八月九日（土）～十日（日）、市内の旅館を会場に『第一回高等学校交通安全指導者研究会』が開催された。

これは鈴鹿の交通安全教育センターで、二輪の安全運転を高校生に教えるための指導者研修を受けた高校の先生たちが、それぞれこの一年の安全教育の成果と問題点を持ち寄り、討議し合うもので、いわばスズカ受講者の西日本のOB会。昨年にひきつづいて行われた今年の研究会には関西、山陰、山陽、四国の先



# THE '75/9/10 SAFETY JAPAN

発行所 平塚 大塚印刷株式会社 印刷所 平塚 大塚印刷株式会社  
編集者 平塚 大塚印刷株式会社 印刷所 平塚 大塚印刷株式会社



## 「スズカ」後の活動成果を発表 広島で「第2回 高校指導者研究会」開く

【広島県広島市】広島県警交通部、県二輪車安全運転推進委員会、同普及協議会が主催する『高校二輪車安全運転サンデースクール』を開催し、広島県立瀬戸内高等学校、横田幸司教諭（スズカ一期生）らを中心に運営されている。七四年六月に開始され今年も一月十九日を皮切りにすでに八回開催された。このサンデースクールは『高校生に対する二輪車に対する安全運



広島県警交通部、県二輪車安全運転推進委員会、同普及協議会が主催する『高校二輪車安全運転サンデースクール』を開催し、広島県立瀬戸内高等学校、横田幸司教諭（スズカ一期生）らを中心に運営されている。七四年六月に開始され今年も一月十九日を皮切りにすでに八回開催された。

「スズカ」後の活動成果を発表  
広島県警交通部、県二輪車安全運転推進委員会、同普及協議会が主催する『高校二輪車安全運転サンデースクール』を開催し、広島県立瀬戸内高等学校、横田幸司教諭（スズカ一期生）らを中心に運営されている。七四年六月に開始され今年も一月十九日を皮切りにすでに八回開催された。このサンデースクールは『高校生に対する二輪車に対する安全運

「スズカ」後の活動成果を発表  
広島県警交通部、県二輪車安全運転推進委員会、同普及協議会が主催する『高校二輪車安全運転サンデースクール』を開催し、広島県立瀬戸内高等学校、横田幸司教諭（スズカ一期生）らを中心に運営されている。七四年六月に開始され今年も一月十九日を皮切りにすでに八回開催された。このサンデースクールは『高校生に対する二輪車に対する安全運

「スズカ」後の活動成果を発表  
広島県警交通部、県二輪車安全運転推進委員会、同普及協議会が主催する『高校二輪車安全運転サンデースクール』を開催し、広島県立瀬戸内高等学校、横田幸司教諭（スズカ一期生）らを中心に運営されている。七四年六月に開始され今年も一月十九日を皮切りにすでに八回開催された。このサンデースクールは『高校生に対する二輪車に対する安全運

広島県内における高校生交通安全事故発生状況

項目	昭和54年	昭和53年	昭和52年	昭和51年
死者	1,114	1,203	207	11.6
負傷者	19	25	7	28.6
発生	1,210	1,408	100	13.9

「スズカ」後の活動成果を発表  
広島県警交通部、県二輪車安全運転推進委員会、同普及協議会が主催する『高校二輪車安全運転サンデースクール』を開催し、広島県立瀬戸内高等学校、横田幸司教諭（スズカ一期生）らを中心に運営されている。七四年六月に開始され今年も一月十九日を皮切りにすでに八回開催された。このサンデースクールは『高校生に対する二輪車に対する安全運

生四十二名が参加。高校生の二輪車安全教育の現状と将来について研究発表、情報交換を行い、どうしたら高校生の二輪事故を防ぐことができるかと真剣な討議がくりかえされた」  
広島県研究会の発表。  
「広島県では、広島県警交通部、県二輪車安全運転推進委員会、同普及協議会が主催する『高校二輪車安全運転サンデースクール』を開催し、広島県立瀬戸内高等学校、横田幸司教諭（スズカ一期生）らを中心に運営されている。七四年六月に開始され今年も一月十九日を皮切りにすでに八回開催された。このサンデースクールは『高校生に対する二輪車に対する安全運

「堺第二工業高校の百田賢一教諭（スズカ六期生）を中心とした大阪府支部では去年から高石市の高石自動車学校の協力を得て、『高校生のためのオートバイ安全運転教室』をほぼ月一回のペースで日曜日に開いている。  
これは百田氏ら先生たちの完全なボランティア活動として行われているもので、受講料は無料。PRは先生から生徒へのクチコミで行われている。もちろん先生たち自身の学校の生徒にも呼びかけるが、他校の生徒への勧誘も活発に行われている。先生たちの熱意が注目され、この講習会について新聞紙上で報

道されたこともある。

当日の研究発表には、百田先生制作による八ミリ映画で、講習会の模様が映写されたが、応援にかけつけた白バイ隊員の妙技の披露等、型にはまった安全教育でなく、オートバイの楽しさを通じて正しい二輪車の乗り方をみんな考えていこうとする姿勢がみられた」

岡山県研究会の発表。

「この研究会の会長でもある岡山県立備前高校の片山博美教諭（スズカ二期生）を中心とした同校の安全教育は、『交通安全教育の基本は人間教育であり、それは学校教育のあらゆる面で行われるべきだ』との基本理念にもとづいている。

もちろん実技教育も、日曜日を利用して行われているが、それも、保健体育、倫理社会、ホームルーム活動などにおける総合指導の上になつて、テクニクの修得におぼれない、人間の命の大切さを教えこむものとして考えられている。

免許取得時の『許可願』の提出義務、事故・違反の報告義務などを通して『人間の命の大切さ』を徹底して教育していく方針」

話が少し戻りますが、大阪府の研究発表をされた百田先生の日曜バイクスクール、「モモダ・セーフティスクール」（第二回目、七五年一月十九日開催、三十余名参加）に参加した高校生の素顔をSJ紙（一九七五年二月）からのぞいてみましょう。第一回にも参加したという堺市の高校三年生。

「オートバイの楽しさは仲間意識にあると思う。セーフティクラブの仲間とツーリングに行った先で、見知らぬライダーとすれ違ふときVサインであいさつする、そんなことでも楽しい

んや。世間はオートバイというとすぐ暴走だ非行だという。ボクらは安全運転の講習にもどんどん出て堂々と乗るんや」

免許をとって間もない二年生、三人組。

「はじめて来たんだけど、こんなに面白いとは思わなかったよ。ふだんは安全運転してるつもりでも、基本的なことを案外知らなかったみたい。

今日だけでうまくなれたとは思わないけど……むつかしいもんや思いました」

百田先生の弁。

「ああやって生徒はよろこんでいるけど、何をどう教えるか、本当は苦心しているんです。中味は濃くしたいし、生徒がソッポを向いては何んもならんし……」

たしかに鈴鹿の研修会OBの多くの先生方が、それぞれの現場で、バイクを利用する高校生の安全指導に取組まれた姿には心打たれる思いがいたします。

では一体、三泊四日の鈴鹿の何が、先生方をその気にさせたのでしょうか、いくつかの証言がありますからきいてください。

大阪府、藤井寺工業高校、大倉博教諭。

「通学禁止措置や、通り一遍の『安全運転講話』に疑問を持つていたんです。

学校での安全指導といえは、警察官の話をきかせて、映画を見せて、事故はこんなにこわいぞ、君たち気をつけよ、これでは生徒は納得しません。むしろ積極的にクルマを手段として使った人間教育をすすめることが、いわゆる問題生徒を指導するために必要だと気づいたんです」（SJ紙一九七五年二月号）

もう一人横浜家庭裁判所主任調査官、藤田英治さんのインタビューを聞いてみましょう。

「私は鈴鹿での研修会に参加して、安全教育に対する基本的な考え方を会得した気がする。それは『交通に限らず安全運転教育を事故防止教育にするな』という浜松安全運転分析研究会の杉江好直教諭の提言に正直なところ虚を突かれた思いがしたからだ。

事故防止に目標を置くかぎり、非現実的な積極論に傾きやすく、禁止や規制が表面に出ざるを得ない。強いて積極的に動くとするれば、近視眼的にハイテクニクを教える事に傾きやすく、少なくともそう誤解されるおそれが大きくなる。交通安全教育は単に自動車運転だけの問題ではないのはもちろん、男女を問わず、幼児からの全人格的教育の一部となりうる。たまたまここに、オートバイがある。これは考え方によってはそうした教育のための極めて有効な教具・教材ではないのか。これを積極的に活用して前記のような教育の効果をあげれば、結果として交通事故は減少するだろう」

このインタビューをふりかえって、このときから二十年を経過した今日でも決して古くかび臭い昔の話といった感じが少しもないのに驚きを覚えるくらいです。

青少年の交通事故（とくに二輪）に苦慮されていた方々の多くは、この鈴鹿での研修会は当時一般的であった「安全講話」ではとてもできなかったこと、実技教育をとりいれることによって彼らと心を通じあえるのではないか、そしてそのことによって、教育的効果を期待できるはずだという可能性を心にもって、研修会を終えられたのだと思います。

この鈴鹿での高校指導者研修会は、一九八六年に主催者が普及本部から（財）日本交通安全教育普及協会にかわりましたが、今日まで継続しており、これまで千名以上の研修会OBを世に送り出しています。

茨城県の県立総和工業高校や、埼玉県の県立秩父農工高校などの学校では、周囲が「三ない運動」でバイクを原則禁止とし、従って交通安全教育も皆無に等しい中であって、バイクを媒介とした立派な交通安全教育の成果をあげておられます。

これらの学校では、「鈴鹿OB」の先生方が二輪教育の根をもちかえってそれが立派に成長したのです。現在でも、このような学校から毎年か二年に一度、若い先生が研修会に参加され、その根を継続して育てておられます。

「三ない運動」について触れます。

高校生のバイク利用（免許取得、購入、乗車）を原則的に禁止しようとするこの運動は、一九八二年、仙台市で開催された全国高等学校PTA連合会で特別議決され、五年後、十年後の徳島大会、熊本大会においてその継続が議決されています。熊本大会における分科会での白熱した討議の様子は、一九九四年十一月出版された『「三ない運動」は教育か』（ペリかん社）の中で共著者の一人、毎日新聞編集委員、遠藤満雄氏がリアルに描写しています。

暴走族が大型バイクを駆って、警察当局と抗争をくり広げた時代背景から、いわば「緊急避難」的処置として出された「三ない運動」が、暴走族がかけをひそめた今日においても、PTAの要望を受け入れるという形で多くの高等学校が「三ない運

動」の枠内にとどまっていることには納得できない点が多いのです。

「三ない運動」は高校生から交通安全教育の機会を奪うものです。一体世界中のどこの国に、法律できちんと認められている権利（たとえば十六歳で二輪車の免許取得ができる）を学校が一方的に禁止する国があるでしょうか。

文部省は、一九九四年「二輪車研究指定校」を各都道府県から一校指定し、指定校に対して実技を中心とした二輪車に関する指導の内容、方法について実践的な調査を行う」（文部省）ことを求めました。さらに文部省は、調査研究を奨励あるものにするため、文部省が指定する「実技講習会」へ、指定校が参加することを要求いたしました。

私もはこのような文部省の新しい方針を大いに歓迎したいと思えます。

さきにもべてきました鈴鹿での「全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会」は、一九九〇年からは交通安全センターレインボー（熊本）での実施が追加され、年一カ所での開催となり、さらに一九九四年からは、この二カ所に加えて茨城県勝田市の（特）自動車安全運転センター・安全運転中央研修所、静岡県掛川市のヤマハテクニカルセンター、兵庫県明石市のスポーツ・アンド・セーフティライディングフィールド（カワサキ）を加えて全国五カ所（財）日本交通安全教育普及協会の主催で行われています。

この五会場が文部省指定の実技研修会となつて、四十七の指

定校の先生方の研修の受け皿として機能したのです。

一九七二年に鈴鹿ではじまった全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会が、一九九五年の今日、会場も全国各地に広がり、その中には安全運転中央研修所という官も加わつて、二輪業界こそつてこの研修会を支えるまでの広がりをもつところまで成長したのです。

### 三、セーフティクラブ

一九七一年の三月、すなわち、普及本部が創部されて五月後、前章でのべました第一回の新聞全面広告、「ご報告」の中で、これからやろうとしている「安全運転普及のための活動」として、「安全ドライビングクラブの結成促進と支援」がすでに掲げられています。

普及本部がセーフティクラブの事務局を本部の中に置いたのは、七二年春になつてのことでしたが、それ以前に販売店を中心にすでにいくつかの「ドライビングクラブ」が活動を始めていました。

SJ紙七二年十月号によりますと、富山県では、ホンダ販売店四店共同（国谷モーターズ、ベニヤサイクル、曾場オート、金森モーター）の、「雷鳥セーフティドライビングクラブ」、神奈川県では会員六百人もつ藤沢ホンダドライビングクラブ（藤沢ホンダ販売）、名古屋のエクセルロードスター（スポーツシヨップカワセ）などがすでに活動していたことが報告されています。

七二年に入り、普及本部の中にホンダセーフティクラブの事務局を設け、本格的にクラブづくりにより乗り出すことになりました。

普及本部が事務局をつとめたホンダセーフティクラブが従来あった他の顧客組織と大きくちがっている点は、次の二点です。

1. ホンダ車の顧客のみを対象とせず、すべての二輪、四輪利用者を対象としていること。
2. クラブの主な目的を安全運転の実現に置いていること。

セーフティクラブの会則で会の「目的」を次のように掲げています。

1. 会員は、安全運転の思想と技術の普及活動をとおして、「交通安全社会」の建設に貢献する。
2. 会員は安全運転をモットーとし、地域社会の交通安全に積極的に協力する。
3. 会員は安全運転技術の向上につとめ相互の親睦を深める。

セーフティクラブの活動は、会員による自主的な運営、活動が大前提でしたから、事務局の役割は、各クラブの交流のための行事を企画、実施することでした。そのような行事として、「クラブ員、スズカに集まれ」「安全運転競技会」「本田社長と語る会」などが考えられていました。

SJ紙七二年十一月号には、「セーフティクラブ、各地に誕生」という小さなコラムがあり、九月十日現在、二十八のセーフティクラブが登録されていること、主だったところは、多数の会員を擁する「セーフティクラブ湘南」（神奈川県）、「セ

ーフティクラブ中央」（千葉県）などであること、また各地区事務局にはセーフティクラブカウンセラーを置いてクラブづくりに関する相談にのっている、と報告しています。

こうして地道なクラブづくりの努力の結果、セーフティクラブは、七四年十月十九、二十の両日、第一回「セーフティクラブミーティング」を鈴鹿で開催するまでに成長しました。

約三百名のセーフティクラブ員と約百名の普及指導員が参加して、「安全運転競技大会」「セーフティクラブ、普及指導員活動報告会」などがクラブ員交歓のうちに行われています。

第一回の「セーフティクラブミーティング」が実際にどのようなものであったのでしょうか。SJ紙により追ってみましょう。

大会前日「大会の前日から会場の鈴鹿サーキットには、各地の予選を勝ち抜いてきたクラブ員が続々集結。予選は各都道府県単位で行われ、鈴鹿への出場資格を得たもの。この予選はテクニク至上主義ではなく、安全運転に徹する人なら平等に出場資格が得られるよう配慮されるシステム。

普及指導員は日頃の活動状況、実技コンテスト、安全運転の指導能力優秀な人が選抜された。

夕食後は県単位で作戦会議。安全運転コンテストは個人戦だが、結果が翌日のモーターレクレーション大会の競技種目とも合算されて俱別・ブロック別でも競われるため作戦会議に熱が入る」

一日目「開会式、午前八時半サーキットメインスタンド前に全員集合、『安全運転競技会』の開始。競技種目は二輪がバイ



アルストライディング、安全運転競技の十六種目、四輪は基本走行・応用走行の七種目。競技は純粹に安全運転のテクニクを競う種目以外に楽しみながら競技するオート運動会的種目も多く、参加者一同なごやかに競技進行。午後三時半終了。

午後四時から六時まで、参加者全員を集め安全運転の映画上映、セーフティクラブ活動報告会および表彰式が文化放送の、みのもんたアナウンサーの司会で行われた。

クラブ活動報告会では、実験航空隊セーフティクラブ（航空自衛隊員で組織、岐阜県）など五セーフティクラブと二名の普及指導員が日頃の活動を報告。表彰式では成果をあげた普及指導員上田力一さん（株三五商会・北海道）をはじめとして九十四名が、HTCセーフティクラブ（東京都）他十三クラブが、杉浦英男本部長より表彰された。

二日目「全国の二輪愛好者約六百名を集めた『第二回ホンダモーターレクレーション大会』を観戦。トライアル、モトクロス各競技会場で郷土の選手を応援。

午後三時半、安全運転競技会の成績優秀者の表彰式を最後にセーフティクラブミーティングは終了」

普及指導員の一人、水野文夫さん（水野ホンダ、須坂市）。

「昨夜は同じ部屋の山梨県の指導員の方と夜も更けるのを忘れ、日頃の活動、悩みなどを語り合いました。セーフティをめざす全国の仲間が一同に会したことに意義がありますね」

クラブ員の小川章さん（トニーホンダスポーツクラブ・会社員、横浜市）。

「クラブ員三百名くらいのツーリング主体のクラブです。こ

のように全国のライダー仲間が集まった会には初めて参加しました。競技も楽しかったが仲間がたくさんできたのが一番の収穫です」（S J紙一九七二年十一月号）

普及本部は第一回セーフティクラブミーティング開催当時、すでに一万名に達していた普及指導員の方々にクラブづくりを呼びかけると同時に一般のライダー、ドライバーの方々に、七年より民間放送の全国ネットで放送を開始した「おはようグッドドライバー」をとおしてセーフティクラブへの参加を呼びかけています。

S J紙一九七六年十二月号は普及本部から普及指導員のみならず「セーフティクラブづくりの推進を」と題するメッセージを掲げています。

「一人で乗るのも楽しいけれど、友達と乗るのはもっと楽しいな、と若いライダーはよくいいます。たしかにただ走るだけでなく、大勢でかけて川原でにぎやかにお弁当、などというのは楽しいものです。普及本部は発足当時より若いライダー・ドライバーたちの集まりを積極的に応援して来ました。『楽しく安全に乗る』ことを目指すセーフティクラブの会員は現在日本全国で七千名、四八四クラブに所属しています。

セーフティクラブは職場でも学校でも、お店でもどこでもつくることができます。普及指導員のみならずセーフティカウンセラーとして、クラブ員の自主性を尊重しつつ、専門的な知識を生かしているラジオ番組『おはようグッドドライバー』でセーフティクラブの結成の呼びかけをしています。お聞

きになりましたでしょうか。この一年間の普及活動の総決算として、これまでアブローチして来たグッドライダー・ドライバーの方々にセーフティクラブづくりを呼びかけていただきたいと思えます。そして来年はクラブ員の応援を得て、さらに活発な活動をめざしてください」

一九七七年、これまでの「セーフティクラブミーティング」は「日本セーフティクラブミーティング」へと発展し鈴鹿で開催されています。参加クラブ員三千人、第一回の七四年セーフティクラブミーティングに比較して十倍の参加者でした。

それ以後七八年、「日本セーフティクラブミーティング78」参加クラブ員五千人。

七九年からは鈴鹿での全国大会の前後に六地区の地方大会が加えられました。

八〇年「日本セーフティクラブミーティング80全国大会」参加クラブ千クラブ、参加者九五〇〇人。

八六年このセーフティクラブの活動は、「H・A・R・T」(Honda Active Riders' Terminal)の活動へ、発展的に引き継がれましたが、翌八七年、H・A・R・T最大のイベント「バイクワールド・スズカ」(日本セーフティクラブミーティングを継承)には二万五二〇〇名の参加者がありました。

## (二) 交通事故の科学(研究活動)

交通事故を科学的に分析し、それにもとづいて合理的な対策

を提案してゆくことは、普及本部の主要なテーマの一つでした。普及本部の月刊機関紙であります、S J紙が最初に刊行されました一九七一年の八月から七五年八月まで四年間四十八回にわたって、S J紙に一頁をさいてセーフティ・データ(Safety Data)が連続掲載されました。

そこでは交通事故の分析を中心にして、交通問題をめぐって身近なテーマが幅広く、分析的にとりあげられていて、今日でも興味深い読物です。

さらに一九七四年に設立されました「(財)国際交通安全学会」は、「交通安全」の問題を学際的に研究する場としてわが国はじめてのものであります。現在では、交通安全の分野でのシンクタンクとしての高い評価が確立しています。

### 一・事故分析とセーフティ・データ

一九七一年八月から四年間毎月S J紙に発表されましたこのコラムは、警察庁データをベースにして、主として当時問題視されていた交通事故の諸相をわかりやすく分析・解説したものでした。

当時は第二章でのべました普及指導員の方々が、全国で数多く誕生していました。S J紙は、普及本部とこの普及指導員をつなぐコミュニケーション紙としての役割を負っていましたから、わが国での交通事故の現状をさまざまな角度から正確に普及指導員の方々に知っていただく必要があったのです。

セーフティ・データでとりあげたたくさんの方々のデータの中から、一九七二年末オールホンダの従業員の一輪車を調査分析した

# THE '72/6/10 SAFETY JAPAN

発行/安全協会 編集/安全協会  
〒100 東京都千代田区千代田1-1-1 電話 2722 4411  
発行人/西尾隆雄 編集長/西尾隆雄 印刷/安全協会

## 2輪車事故の特徴

### 望まれる視認性の向上 全体では減少傾向に

「二輪は国民の足(二輪車病)」といわれるように、二輪車は国民生活に不可欠な乗り物である。しかし、二輪車事故は、毎年約10万人に達する。そのうち約1万人が死亡、約10万人が重傷を負う。二輪車事故は、交通事故全体の約4割を占める。二輪車事故の特徴は、若年層に多いこと、視認性の向上が望まれること、全体では減少傾向にあることである。

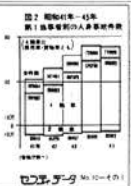
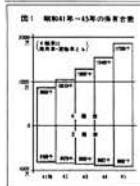
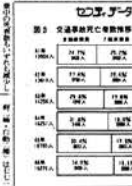
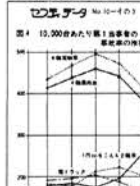


Table showing the number of motorcycle accidents by region and road type. The table has columns for region, road type, and number of accidents.



交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。



交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

交通安全活動は、いまもついに、安全協会が中心となって、全国的に展開されている。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。安全協会の交通安全活動は、交通安全の推進に大きく貢献している。

ものは、当時としては時代に先がけたものであったように思います。この調査結果は、セーフティ・データ第七回(一九七二年四月)で発表され、さらに同年八月SJ紙で特集「二輪事故の特徴」としてとりあげられています。以下はこの調査の概要です。

- ホンダの全従業員を対象として、過去に二輪車にかかわる事故を経験した従業員から無記名調査。

「回収件数」  
・二輪運転中事故にあった者 一六一六

この調査にもとづいて、普及本部は二輪事故防止のために、こう提案しています。

夫六%であり、四輪運転者が二輪車を認めていないか、または二輪車を軽視したものが実に八二・一%に及ぶ。一方、二輪運転者は四輪運転者が二輪をどう見ているのか、とっているだろうか。四輪側の行動について急行動、不注意、認めてくれないといううけとり方を全体の七〇・八%の二輪運転者がしている。この数字は運転者側の調査結果からもうなすける」(SJ紙一九七三年六月号)左図参照

・四輪運転中、対二輪事故にあった者 一四八  
・総計 一七六四

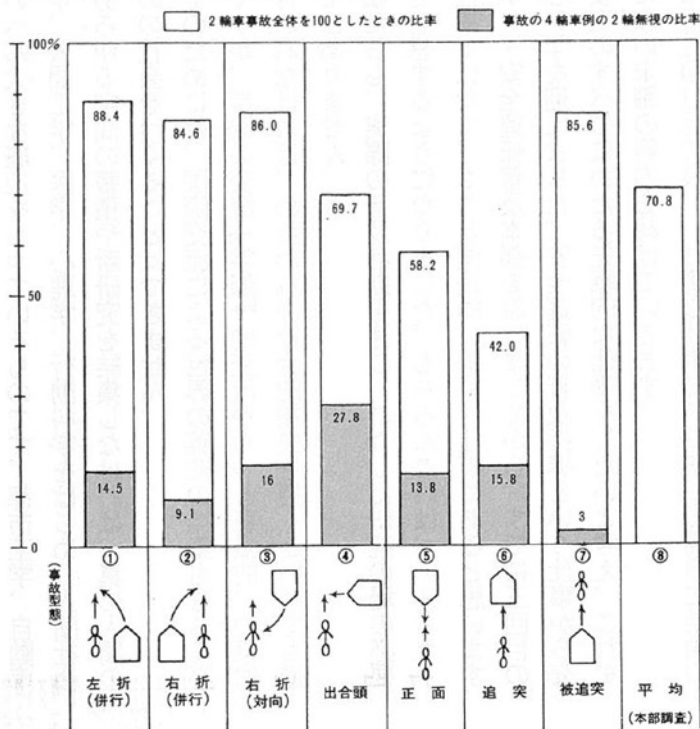
「事故類型」

- ・二輪車の対四輪事故 四四・〇%
- ・自己転倒 三三・八%
- ・固定物、対人・対二輪 二二・二%

興味深いのは、この当時に二輪車の「認知されにくさ」について二輪車側、四輪車側双方から調査をしている点です。

「四輪運転者の申告による事故直前における視認度は非常に低く、相手に気がつかなかったが全体の三八・八%、直前で気がついた七・三%、まだ大丈

図2 対四輪事故の類型別分布と四輪車側の二輪車無視の比率



「四輪車には死角があり、二輪ライダーは常に自らの存在を知らせるようにしなければならない。」

そのためにライダーは

1. 視認されやすいライダーウェアを着用すること
2. トラックやバスなどの死角に入らないように心がけ、入ったらすみやかに死角の外へ出て、相手に視認されやすい位置を走行すること。
3. 相手によけいな刺激を与えない、ルールを正しく守った

走行をすること、などである。

また四輪ドライバーには、他車をよく認知できるよう死角を少なくし、バックミラーなどにも常に注意することのほか、二輪車への配慮を訴えてゆかなければならない」(S J紙一九七二年八月号)

この二輪の「見られにくさ」の問題は、普及本部の開発した多くの教材類に大きなテーマとしてとりあげられ、今日まで現場の教育活動の中で生かされつづけています。

セーフティ・データのコラムには、交通事故に関するデータが多くとりあげられています。

三十六回から四十回の五回にわたって

「二輪車及び自転車の死亡事故」

四十三回から四十八回の六回にわたって

「自転車の事故」

を連載形式でとりあげるなどしています。また、交通事故以外のことでも

第三回「視野と生理」

第四回「ヘルメット」

第十七回「飲酒運転」

第十八、十九回「過労運転」

第三十四回「暴走族の実態」

など多角的にとりあげられており、今日でも参考となる情報が提示されています。

## 二 (財) 国際交通安全学会

この学会が今日、わが国の安全を含む交通問題の領域ではたしているシンクタンクの役割を考えると、一九七四年九月、本田・藤沢、両最高顧問の寄付によって (財) 国際交通安全学会が設立されたことがどんなに意義深いことであつたのか思わざるをえません。

学会設立の前年一九七三年正月、本田社長はS J紙一月号に次のようなメッセージを寄せています。(一部抜粋)

「今日の交通社会における安全の問題は、学問的にみても、たいへん大きな底辺をもっているものです。都市工学、自動車工学、人間工学、医学、心理学、行動科学をはじめ、人間社会のあらゆる学問の蓄積や新研究を結集しなければ、真に人間のための社会をつくることはできません。

そのためには、国際交流による世界の英知の結集もむろん必要ですが、学問の交流『学際』的交流がもっと意識的、効果的に行われなければ、われわれの社会的損失を招くといつても過言ではありません。

私たちも、実際の普及活動を通じ、こうした研究の場の必要性を痛感するようになりました。もちろんこれは、一メーカーの仕事ではなく、もっと国民的、国家的仕事であると思えます。ホンダ安全運転普及本部を設けてから、すでに三回目的新しい年を迎えました。安全運転の普及指導という仕事から交通安全のすべてにわたる先駆的な仕事をしたと考え、これまでにない未踏の努力を続けていきます。

この仕事は息の長い、地道な仕事であり決して簡単に結論の

出てくるものではありません。

私どももさらに努力をかさね、交通安全のシステム化という国家的財産づくりの一環として微力ながら安全の環をひろげる仕事をしてゆきたいと存じます」(S J紙一九七三年一月号)

普及本部が安全運転のいわば人から人への手渡しの普及活動が期待されたものに対して、国際交通安全学会は、交通安全を学際的立場から科学的に研究し、その成果を広く実社会の利用に供することが期待されたものといえましょう。

実践活動と研究活動、両輪相ともなつて、わが国における交通安全の推進の礎となつてほしいというのが、学会の寄付者でもありました本田・藤沢最高顧問の願いであつたでしょう。

本田藤沢記念財団法人国際交通安全学会の設立総会は、一九七四年九月二十四日ホンダ八重洲ビルで開かれました。

初代会長を引き受けられた、故茅誠司氏(当時日本学術振興会会長)は

「交通の当面の課題は、大気汚染と交通事故であり、汚染問題は科学の成果をとり入れることで、近い将来必ず克服されるであろう。

交通事故も、たんねんな研究と教育を徹底的に行うことで、現在よりもはるかに減らすことができる。この学会に参加された各方面の学者、研究者の学際的協力は、これらの社会問題の平等な討議を特徴とする」と学会の基本精神について説明しています。

学会が設立されて十年目にあたる一九八四年、学会の十年間の歩みをまとめた『人間・交通・安全』が刊行されました。



その中で、機械工学、交通工学、都市工学、精神医学、心理学、教育学、社会学、経済学、漫画家とジャーナリストといった多岐にわたる会員の方々が「学際的研究」の理念や目標は認めながらも、具体的に何をどう、どんな方法で研究するべきか、喧々ごうごうの議論に明けくれた混沌の時期から、最初の学際研究「数寄屋橋交差点」、「暴走族」がまとめられ、学会誌『ITASS REVIEW』が創刊され、七六年には第一回国際シンポジウム「人間の知恵と交通」を開催するなど次第に研究機関としての名と実を備えてゆく姿がリアルに語られています。

国際交通安全学会は九四年に設立二十周年をむかえました。今日、学会は行政機関からの委託研究も多く、交通という問題領域で、わが国有数のシンクタンクとしての評価を得ていると申せましょう。

## 第四章 開花の時代（一九七八年～一九八七年）

われわれの活動を、いくつかの代表的な事柄をとらえて、それらを指標として区切りをつけていくことは容易ではありませぬ。しかし、われわれの活動をふりかえってみるとき、その時期、その時代を特徴づける活動のいくつかを見出すこともまた事実です。

一九七八年から八七年までの十年間を、七七年までに整えられて来た本部↓県支部↓支部や普及指導員の体制、鈴鹿での研修を経て、それぞれの職域や地域でボランティア的に安全運転普及活動の輪を広げようとされていた方々の活動が一気に開花した十年間としてとらえることができると思えます。

さきにものべましたが、七四年八月S J紙上で当時の本部長杉浦英男が将来の活動指針として提示した三つの活動、(一) 初心運転者の教育、(二) 青少年問題へのアプローチ（グッドライダー運動）、(三) 交通事故の科学、もこの時期に活動期をむかえました。

初心運転教育の分野では一九七八年、HMS（ホンダ・モーターサイクリスト・スクール）が最初鈴鹿、桶川、福岡の三つの交通教育センターでスタートしました。それが一九八二年にはHMS一日コースとして全国的に展開されるようになりました。一九八〇年FSS（フレッシュマン・セーフティスクール）やホンダ・ファミリースクールがスタートしました。

セーフティクラブが全盛の時期をむかえ、地方大会あり全国大会あり、グッドライダー運動がぐっと盛りあがりを見せたの

もこの時期です。

交通事故の科学については、七八年に、普及本部はその前年の七七年（昭和五十二年）のデータを分析して、『昭和五十二年「二輪車の事故分析」を刊行して、その成果を二輪指導員教本に直ちに反映させるなど事故分析活動がスタートし、八〇年には九州大学の白藤先生の「情動研究」をサポートする活動もはじまり、八二年からは全国の指定自動車教習所の有志で構成する研究組織「交通安全教育研究会」（略称交安研）もスタートしています。

このように、初心運転者教育、グッドライダー運動、交通事故の科学の三つの分野での開花を可能にしたのは八二年、トップ方針として実行された「セーフティアップ作戦」でした。ここで八二年のセーフティアップ作戦とはどんなものであったのかふりかえってみます。

一九七〇年から減少をつづけてきた交通事故死者数が再び増加傾向を示している事態を重視した政府は、八二年六月七日「交通事故防止に関する当面の緊急対策」を発表、警察を中心に安全指導、取締りの強化、安全キャンペーンの実施を発表しました。

この政府方針に呼応して、ホンダは七月十一日「安全運転普及活動の新展開」を朝日、読売などの新聞紙上をはじめ、二輪

専門誌、一般雑誌の広告で日本全国に告知しました。

一九七一年、ホンダ安全運転普及本部が発足した当時、七回の新聞全面広告でこれからやろうとすることを全国に告知したあの方法を今回もとつたこととなります。

「新展開」の具対案は次の五項目です。

1. H M S 一日コースの全国展開
  2. ホンダ・ファミリースクールの充実、拡大
  3. セーフティクラブの拡充
  4. 「自分を守る運転」の提案募集
  5. 早朝、夕方の「ヘッドライトの早め点灯」の提案
- 「新展開」を実行するための事務局の体制も強化しました。北海道、東北、関東、関西、中部、九州各地区に安全運転普及活動に専従できるスタッフを二、五名配属しさらに各地区に事務局長を配置しました。本部のスタッフとあわせると、ほぼ七十名のスタッフが安全運転普及活動に専従したことになります。

さてこの五つの項目のそれぞれについて少しくわしく見てみます。

#### 1. H M S 一日コースの全国展開

鈴鹿、桶川、福岡の三つの交通安全センターで一泊一日コースを標準型として行われているH M Sはその訓練内容が高く評価され、すでに八千名の受講者をかぞえていました。

しかし、このH M Sを一日コースにアレンジして、誰でも参加しやすいように配慮し、一県で二カ所以上（全国で百カ所）の定地定例の場を設け毎月開催する。

#### 2. ホンダ・ファミリースクールの充実、拡大

スクーターやファミリーバイクにこれから乗る人を対象に、ホンダ・ファミリースクール（原付乗り方教室、免許教室）を全国の代理店、販売店、ホンダ営業所の主催でさらに推進していくというものです。

誰もがこのスクールに参加できるように、スクールの開催場所として教習所など二百カ所を確保しています。

#### 3. セーフティクラブの拡充

一九八二年六月現在、全国一九七三クラブに三万一一五八名の方が二十代から五十代にかけて幅広く参加をいただいています。

二輪車の安全教育を考える上でセーフティクラブは恰好の場といえるでしょう。経験をつんだ先輩とともに走り、アドバイスをうけることは学校や家庭ではむづかしい「体験による教育」です。この教育の場を拡大することにより、さらに多くの若者がバイクの楽しみと安全運転を学ぶ機会を得ることができます。五万人のグッドライダーづくりを目標に、セーフティクラブはその存在と活動をこれまで以上に積極的に社会にアピールしてゆきます。

#### 4. 「自分を守る運転」の提案募集

提案の募集は具体的には次のように新聞紙紙上で行われました。

「『自分を守る運転』あなたも提案してください

本紙では、すでに前号で『自分を守る運転』を特集し、皆様のご意見を募集して来しました。この企画を拡大して全国的規模で展開します。

ハットとした体験から得た貴重な体験を、より多くの方に役立ててもらうため、あなたのご意見をお寄せ下さい。ご応募下さった方全員に、皆様の提案をまとめた『セーフティハンドブック』をさしあげます。

△応募要項▽

提案内容を以下のようにまとめてください(二千字以内)

①ハットとした体験

②その時の状況(できれば図で示してください)

③その後実行していること

④体験とは別に日頃実行していること

混合交通の中では、ルールを守っているだけでは安全とはいえません。とくに二輪車は四輪とちがって、ちよつとした衝撃も運転者に直接はねかえります。ライダー一人一人が、積極的に自分を守る努力をしなければなりません。

ライダーが体験から得た自己防衛の方法や四輪ドライバーからのアドバイスを募り「どうしたらもっと安全か」をライダーとともに探し出すことがこの募集の目的でした。

応募は約一五〇〇に達し「セーフティハンドブック」にまとめられ応募者に送り届けられました。

5. 早朝、夕方の「ヘッドライト早め点灯」の提案

二輪の対四輪の事故は、二輪の存在に四輪ドライバーが気づいていない場合におこりやすい。とくに早朝や夕方は四輪から見えにくい時間帯です。こんなときヘッドライトなどで自分の存在をアピールすることが事故防止のうえで有効です。自分を守るためには自分の存在を周りに知らせることが第一歩というのがこの提案の趣旨です。

安全運転普及活動が開花したこの十年間は、ホンダのトップ方針としての「セーフティ・アップ作戦」の精神がオールホンダの人々に浸透したために、はじめて立派な成果をあげることができたのだと思っています。

さて普及本部の主要活動分野とされた三つのテーマはそれぞれ七八年から八七年の十年間どんな開花の仕方をしたのかあとづけてみましょう。

(一) 初心運転者教育

### ●HMSの登場

HMSが最初にスタートしたのは一九七八年三月、鈴鹿からでした。

「中・大型二輪車での基本テクニック、訓練、トライアルマシンでのバランス訓練、さらに国際レーシングコースでの体験走行など、二輪車の正しい運転技術とマナーの習得をめざすためのもりだくさんのカリキュラムが用意された『ホンダ・モーターサイクリスト・スクール(HMS)』——その第一回の講習会が三月十一〜十二日の二日間鈴鹿交通教育センターで開催された」(S J紙一九七八年四月号)

この講習会には日本大学理工学部教授長江啓泰氏もゼミの学生四名とともに特別参加されています。

参加者の一人、塚本修平君、大学二年(当時)の感想はこうです。「一週間前に大型二輪免許をとり、三日前にナナハンを買ったばかりです。免許はとれましたが、テクニックがどの程

度のものか確かめたくて参加したんです」（S J紙一九七八年四月号）

なおこの年HMSは、土・日曜日の二日間を利用して年内で合計十七回開催され、受講料は宿泊費、食費込みで八千円。申し込みはホンダの二輪販売店でした。

一九八二年二月、S J紙はHMSの盛況ぶりを次のように伝えていきます。

「HMSは、免許取得後の本格的な訓練の場として、全国各地の交通教育センター（鈴鹿、桶川、福岡）で開催されており、中・大型バイクの基本を学ぼうとするライダーの登竜門としてすっかり定着したようだ。

また『免許を取りたい』『ギア付きバイクに乗りたい』という原付免許取得者からのニーズにも応えられる体制が整っているのも特徴で、若者ばかりでなく年輩者や女性の積極参加もあって昨年度の受講者数は前年度の六〇％アップの二千名にも達し、今年は三千名を予定している。

一方三センター以外の地域でのニーズに応え、代理店・販売店等が主催し安全運転普及指導員が講師となり、実施されているHMS・PART2も好評で昨年春からわずか半年余りのうちに受講者数が二千名を越えるという盛況ぶりであった」

最初中、大型二輪車免許取得者の技量アップを目的としてスタートしたHMSですが、各方面からのニーズが強く、一九八〇年にはレディスコース、モトクロスコース、トライアルコースが加わって多方面のニーズに応えられるような体制をとっています。

さきにあげたS J紙八二年二月号、HMS特集には、また当時交通教育センターでHMSを担当したインストラクターのほとばしるような情熱を感じさせる話も出てきました。

「今、第三の人生にチャレンジしているのです。第一は主人がなくなるまでで、第二は病気になるまで。現在動いたら極度に疲労して歩くのもままならない体になってしまいました。それではと一念発起してバイクにチャレンジ。電話で免許がないこと、年をとっている上に自転車にも乗れないことを話したところ、どうぞ来てくださいとの返事。でも午前中インストラクターの方が私につきっきりで荷台をもちっぱなしでしょ。むしろ恐縮しています。私のように他の人と大きくレベルがちがうのにずいぶん親切に教えて下さるんですね。第三の人生に明るい光がさし込んだようで爽やかな気分です」（畑山さん「47歳」当時、埼玉県主婦）

#### ●HMS一日コース

八二年七月にオールホンダの活動としてスタートしたセーフティ・アップ作戦（安全運転普及活動の新展開）の五つの活動項目のうちの最初のもがこのHMS一日コースでした。

HMSが主として鈴鹿、桶川、福岡の交通教育センターで一日コースを標準型として行われ、これらのセンターから遠い地域では代理店、販売店主催で一部行われてきたのですが、セーフティ・アップ作戦を契機にして一気に全国展開をはかることになりました。

八二年の八月から「一日コース」として全国規模で展開されました。



原付から大型までのスポーツバイクに乗る若者を対象に、と  
りあえず一県二カ所全国で百カ所の定置定例の場を設け、毎月  
開催することとしました。

このHMS一日コースは予想外の大きな余波を生むことにな  
りました。

八二年の六月七日政府交通対策本部は前述の「交通事故防止  
に関する当面の緊急対策」を決定しましたが、これを受けて警  
察庁では自動二輪については指定自動車教習所における教習時  
間の延長・任意に二時間の安全運転知識面にわたる指導強化を  
はかる、原付については原付技能講習の一〇〇%受講運動を展  
開し、その中に混合交通における「危険予知能力」を養成する  
カリキュラムを加えることを決め、各都道府県に通達を出して  
います。

行政側のこの動きを受けて、二輪業界は八三年五月から十二  
月にかけて「二輪事故防止業界統一キャンペーン」(注1)を  
行ったのですが、この業界キャンペーンのキャンペーン項目の  
一つに「バイク・ワンデースクール」の開催があげられており、  
前年にホンダのはじめたHMS一日コースがこうして各社へと  
伝播して、業界の「バイク・ワンデースクール」へと輪を広げ  
ることになりました。

この「バイク・ワンデースクール」は二輪各社がそれぞれで  
行う実技講習会であったのですが、八三年と八四年の二年間行  
われた「バイク・ワンデースクール二普協」(注2)は、二普  
協および自工会が主催し、重点十三都府県での講習会でした。

こうしてHMS一日コースのカリキュラムは、全国に広がる  
ことになりました。

「カーブの手前で、スピードをおどす  
が正解でありませす。



交通安全意識すると、石所待ちの4輪車に注意。  
信号機のない交差点では、徐行一時停止と左右の安全確認。  
早朝夕方は、ヘッドライトを早めに点灯。  
ただいま、バイク・ワンデースクールの開催中。  
バイクセーフていゼミナール

注1) 日本自動車工業会 (社) 全国二輪車安全普及協会および二輪  
メーカー四社は春の交通運動にさきがけ、二輪車事故防止業界統一キ  
ャンペーン」をそれぞれの組織を総動員して行った。  
● 期間一九八三年五月〜十二月  
● キャンペーンの内容  
\* 新聞広告(全国主要紙)  
第一回(自動二輪編) 五月一日(日)  
第二回(スクーター編、ファミリーバイク編) 五月十五日(日)  
「バイクセーフていゼミナール」で安全運転の方法を広く一般に訴求。  
\* 店頭ポスター  
新聞広告に連動させて、安全運転の啓蒙を行うもの。全国の二輪販売  
店店頭や警察署などで利用。  
\* 安全小冊子  
クイズ形式で安全運転のポイントを楽しく解説した小冊子『バイクセ  
ーフていゼミナール』。新聞広告により応募者五千名にこの小冊子を

「バイクセーフていゼミナール」ポスター

プレゼントと希望者を募ったところ二万人の応募があり大反響であった。

**\*二輪教本**

走行実験、事故分析など新しい視点からアプローチした教本「二輪車・運転の科学」(発行全国二輪協)を希望者に実費(六〇〇円)で頒布。

**\*実技講習**

「バイク・ワンデースクール」を各社ベースで推進する。とくに自動二輪に乗る初心者・若者を対象

場所/自動教習所などを利用して全国各地で開催、内容、ブレーキング・コーナリング・バランス走行など。

**\*ヘッドライト早め点灯の推進**

バイクの存在をアピールし、安全に役立つ方法の一つとして推進。

**[注2] 「バイク・ワンデースクール」二輪協**

●(社) 全国二輪協、(社) 日本自動車工業会の主催によって八三年、八四年の両年にわたって行われたもの。警察庁交通局、(財) 全日本交通安全協会「輪車安全運転推進委員会、(社) 全日本指定自動車教習所協会連合会などが指導・協力しています。

●とくに自動二輪による死亡事故の多い十三都府県では重点実施し、二輪販売店、職域二輪車利用者などを通じて参加を働きかけた。

**\*重点実施都府県**

東京、埼玉、千葉、茨城、群馬、静岡、愛知、大阪、兵庫、岡山、山

口、福岡、熊本

**\*実施期間**

上期/四月、五月、六月

下期/九月、十月、十一月

**\*実施方法 場所・運転免許試験場・自動車教習所など**

参加費/一般 三千円、高校生 千五百円

車両・参加者持ち込み

**●フレッシュユマン・セーフティスクール(FSS)**

「三ない運動」によって、高校生の二輪、四輪の免許取得、

利用がきびしく学校によって規制されているため、高校を出て直ちに社会で働く人たちは、車社会に順応する時間的余裕が与えられないまま、車社会に飛び込んで行かざるを得ない状況にあります。

この背景から一九八〇年春、鈴鹿で高校卒業予定者を対象に二輪のフレッシュユマン・セーフティスクールが開催されました。つづいて八一年春には桶川でもはじめられました。

仮免許所有者、ペーパードライバー、二輪中心コース希望者、四輪中心コース希望者などそれぞれのレベルや要望に添ったカリキュラムが組まれているのが特徴といえましょう。参加者の声をS J紙八一年三月号から拾ってみます。

「僕の通っている高校では三ナイ運動のため二輪の免許がとれませんでした。だからFSSでも仕方なく四輪コースを受けただけだけれど、隠れて放課後乗っていた連中はかなりいましたよ。普通免許も就職が決まった時点で教習所通いがやると解禁になるんです。僕は幸い会社も決まり免許もとれたからいいけれど、就職が決まらないと免許もとれないので逆に就職がむつかしくなるという悪循環のようです」(桶川でのFSS参加 県立高校・越川巖君「18歳」)

このスクールの受講者は全国の高卒者のほんのひとにぎりの数ですが、周辺の高校の評価を得て、毎年二百〜三百人(鈴鹿、桶川両方で)の参加者がありました。

●ホンダ・ライディング・スキルアップ

この実技講習会は八七年四月からスタートしましたが、翌年八八年三月からは「ホンダ・スポーツライディングスクール」がスタートしましたから一年間だけのものでした。

ホンダの三つの交通教育センター（鈴鹿、福岡、桶川）と多摩テックの四カ所で行われ、ホンダのスポーツバイク（二五〇以上）を購入した十六歳から二十歳までのライダーで、自動車二輪免許取得後一年未満の方なら誰でも無料で参加できる仕組みでした。

普及本部の創業期に掲げられた三つの活動方針のうちの最重要項目でもあった「初心運転者教育の充実」は七八年から八七年の十年間、HMSにはじまり、HMS一日コースとして全国に広がり、さらに「バイク・ワンデースクール」、「バイク・ワンデースクールニ普協」として業界ぐるみものに発展して行ったのです。

寿命の短かったホンダ・ライディング・スキルアップも翌年からはじまった「セーフティ・ニューチャレンジ」の目玉として登場して来た「ホンダ・スポーツライディングスクール」に継承され、その足跡を平成七年の今日にも残しています。

この十年間はまた、原付の市場が急激に成長した時期でしたから原付免許教室、および原付乗り方教室が盛況をきわめた時期でもありました。

もともとわが国の交通安全教育の歴史の中で、実車をもちこんで「実技」を中心に教える手法は、ホンダがはじめてもちこ

んだものであったように思えます。

そしてHMSからホンダ・スポーツライディングスクールに至る初心運転教育の広がり貢献したものととして、この時期に精力的に行われた「場の拡大」を忘れることはできません。

- 一九七八年 新鈴鹿サーキット交通教育センター
  - 一九八〇年 交通教育センターレインボー（桶川）
  - 一九八一年 ホンダ・セーフティ・センター青山
  - 一九八一年 ホンダ・セーフティ・センター南大阪
  - 一九八二年 レインボーライディングスクール（浜松）
  - 一九八五年 レインボーライディングスクール（大阪）
- と続々と訓練の場づくりがすすめられていきました。

(二) 青少年問題へのアプローチ——グッドライダー運動

七八から八七年までこの第四章でとりあげている時代には、セーフティクラブを中心とするグッドライダー運動もまた、全盛期をむかえました。八六年に「全日本セーフティクラブのつどい」が発展的に解散し「H・A・R・T」に継承されたのですが、その翌八七年、バイクワールド・スズカの参加者一万五二〇〇名をかぞえピークに達しています。

一九七九年はセーフティクラブの歴史の中でも大事な年でした。クラブ員の全国組織「全日本セーフティクラブのつどい」が発足したこと、および地方大会がはじまったことです。

一九七二年にセーフティクラブの事務局は普及本部に置かれていましたが、クラブとクラブをつなぐ機能はなかったのです。この「全日本セーフティクラブのつどい」の発足により、クラ

バイククラブを横につなぐ新しい教育と連絡組織ができたのです。八〇年からセーフティクラブ・ミーティング全国大会を主催したのはこの「つどい」でした。

七九年にはじまった地方大会は、次のように行われました。

七月七・八日、阿蘇大会（熊本県坊中）

七月十四・十五日、東北大会（宮城県釜房湖）



セーフティクラブミーティング



七月十四・十五日、富士大会（静岡県田貫湖）

七月十四・十五日、蒜山大会（岡山県蒜山）

八月十一・十二日、北海道大会（大和ルーツ）

九月十五・十六日、関東地区大会（セーフティパーク埼玉）

SJ紙七九年九月号によれば、北海道大会（八百名参加）に

は、岡山県から山陽モータースポーツクラブのメンバーが長駆参加して暖かい歓迎をうけたとあります。

二年後の八一年の関東大会（河口湖）には当時の仲山総理府交通安全対策室長が参加しました。

仲山室長のコメント（SJ紙一九八二年九月号）は次のようでした。

「現在、暴走族であるとか、さまざまな二輪の問題がありますが、そんな中で今回セーフティクラブミーティングに参加してみて、二輪愛好家たちがこのように集まり、楽しんで互いの親睦を深めあっていることに驚きを感じると共に、これからの交通社会のあり方を考える上で大変良いことだと思いました。聞くところによると、セーフティクラブのメンバーは各地でカーブミラーの清掃であるとか、色々な社会奉仕的活動を積極的に行っているようですが、そうした点が何よりもすばらしい。他人の思いやりを大切にす精神に敬意を感じます。

一輪車はその機動性によって都市での交通にもっとも適した乗り物です。また乗り手が車と一体になり、じかに外界と触れ合うきわめて健康的な乗り物です。健全な二輪ライダー運動の輪を広げて行くことは、交通問題だけではなく青少年問題全体の解決にもつながるのではないのでしょうか。青少年の持つエネルギーのよい発散の場をつくってゆくこと。それが最も大切に

ありそれは『第三次五カ年計画』の目的にもかかっていると思うのです」

では全国大会の様子はどうかだったのか。第三章では一九七四年の第一回セーフティクラブミーティングの概況をのべましたが、それと対比しながら八一年（七月二十四、二十五日、鈴鹿）の全国大会の模様をのぞいてみましょう。

「二十四日、昼近くから広い会場のアチコチで始まった催し物に、何時間も走りつづけた疲れもみせず散っていくクラブ員たち。

なかには髪に白いものが交じった年輩のライダーの顔もたくさん見られたが、オートバイというエネルギーな趣味に打ちこむ特有の若さを感じられる。そこで一番人気のあったのはモトクロスコースに設けられた試乗会。FL二五〇オデッセイなどにチャレンジする人たちの長い列ができ、『ただ今満員』の放送がされる程盛況だった」

「夕方からは、もうすっかりおなじみになった、みのもんだ氏の軽快な司会で『ライダーズ・ミーティング』が始められた。藤ツリーングクラブ（八王子）の女性井上さんの『グッドライダー宣言』で幕をきったが、ハイライトはクラブ員が持ち寄った市町村長のメッセージ授与式。

代表者が自分たちの住む市や村から預かったメッセージを読みあげ鈴鹿の野村市長に次々に手渡ししてゆく。その内容は「一輪車はいまだ厳しい社会的状況の中にあつてこれだけのビッグイベントを毎年開催できるよう協力している鈴鹿市に対し敬意の念と激励の意を表わしているのがほとんどだった。

夏の夜もようやく深まりだすと、りりイと杉田二郎のジョイントコンサートがはじまった。りりイは自ら中型バイクに乗っている体験を歌と歌とのつなぎの語りの部分でふんだんに披露し、杉田二郎はホンダのCFソングを持ち前のバラード調でじっくり聴かせるなど、それぞれの個性でクラブ員を魅了した。その後のテント村は年に一度のハメをはずす『夜ふかしコーナー』が設けられ、月の光の下、心ゆくまで語りあう光景が見られた。

翌二十五日のハイライトは早朝六時から始まる『国際レーシングコース』の体験走行。九時半から閉会イベントがはじまり、優秀セーフティクラブ表彰ではホンダSCビンセント（東京）が他を圧倒して優勝し、本大会の最多・最速参加クラブ表彰ではTHSC（静岡）と盛岡SC不來方（岩手）がそれぞれ一位となった」（S J紙一九八一年八月号）

一九八三年には全国縦断一五万キロセーフティラリーが行われています。

このビッグイベントは「全日本セーフティクラブのつどい」（社）全国二輪車安全普及協会の後援を得て行ったもので、交通安全を社会にアピールし、グッドライダーの集まりであるセーフティクラブの存在を多くの人に理解してもらうという目的で、北は北海道から南は沖縄からそれぞれ二つずつ合計四つのルートで鈴鹿サーキット目指して走るといふものでした。そして五月二十九日（日）、北海道は札幌市、沖縄は名護市をそれぞれ出発して、途上いろいろな方法で「交通安全」をアピールしながら八月二十日全国大会開催当日、鈴鹿に入っています。



セーフティクラブのことを語るとき、辻典子さんのこと、セーフティクラブ肥後のことを語らねばなりません。

一九七八年三月、熊本市にセーフティクラブが誕生しました。「セーフティクラブ肥後」は身障者用教習車両がある松橋自動車

学校を中心に結成されたもので、クラブ員七十二名うち二十一名が女性でした。

クラブ会員の吉阪氏は、生後三カ月で小児マヒになって以来両足が不自由ですが、七五年免許取得した人。クラブをつくった動機は「自分の殻に閉じこもりがちなわれわれ身障者はクルマを介して生活の枠を広げ仲間を増やすことができます。安全運転に徹し、全国のドライバーの模範といわれるクラブ」をつくることであつたといひます。そしてこの活動を支えているのが同クラブ事務局長であり、ホンダ肥後の刀川氏でした。

サリドマイド障害児で熊本市市役所に勤務していた辻典子さんが八一年一月セーフティクラブ肥後へ入会しました。そのきっかけとなったのがNHKで全国放送された「旅立とう、いまこずえさん二十歳の青春」という番組。その中に西ドイツのサリドマイド障害児が足だけを使って車で街中を走り回る姿がありました。ノンちゃんを迎え、クラブ事務局長の刀川氏は上京し、本田技研工業に対し両上肢障害者用の改造乗用車づくりを訴えました。それに応えて、本田技研はプロジェクトチームを編成、開発にあたってドイツへ二名の技術者を派遣しています。西ドイツでは一九六五年以来、両上肢障害者用の運転補助装置フランツシステムが開発され普及の段階に至っていました。技術者たちはブラウンペリー社やフランツ氏と打ち合わせ後、テックプロダクション（注）においてフランツシステム技術導入によるシビックの開発に着手しました。

\*注 (株)ホンダランド（現在の鈴鹿サーキットランド(株)）の技術開発部門。

五月上京した典子さんは、交通教育センターレインボー（桶



セーフティリレーツーリング

川)において両上肢障害者用国産第一号(シビック)に試乗しました。その後関係者の努力が実り道交法上の問題もクリアして、典子さんはドライバーの仲間入りを果たすことができました。その後、結婚され白井典子さんとして元気な姿はS J紙一九九三年五月号で紹介されています。

典子さんからセーフティクラブに戻りましょう。

七九年 クラブ員二万二〇〇〇名 クラブ数八〇〇が

八二年 クラブ員三万二〇〇〇名 クラブ数二〇〇〇

八三年 クラブ員三万五〇〇〇名 クラブ数二二〇〇

へと成長しました。そして八七年H・A・R・T最大のイベント、バイクワールド・スズカへの参加者は一万五二〇〇名に達したのです。

このようにセーフティクラブの発展を語る時、問題意識をもった販売店の方々の地道な努力を忘れることはできません。

八五年二月東京都の二輪販売店主主催、「セーフティクラブを考えるツーリング大会」がそのよい例といえましょう。二月十日、十一日セーフティクラブの責任者を兼ねた東京都の販売店主約八十名が群馬県新田郡敷塚までツーリング一泊してクラブの今後の運営方法などについて意見の交換をしています。

主催者の一人である「セーフティクラブのつどい」の会長浜岡賢二氏の話「販売店主だけのツーリングは前例がなかったわけですが、いざふたをあけてみると、どの販売店主も前向きにセーフティクラブのことを考えており、安全運転活動にたいする意識がたかまっています。これからも二輪文化発展のためにぜひこのような試みを続けたい」(S J紙一九八五年三月号)

最後に、息子の成長をセーフティクラブに託した一人の母親からS J紙に寄せられた投書を紹介します。

「今年、初めてうちの子がセーフティクラブミーティングに参加します。事故を起こすのが心配と言えば心配ですがあの子に全てを任せて送り出してあげたいと思います。

主人をくくして女手ひとつであの子を育ててまいりましたが姉と二人姉弟、どうしても女の中で育ち、おとなしいあの子。もしかしてセーフティクラブに入れば男の話し相手ができ少し男らしくなるのではないかと思ったからです。まずあの子が入りたいと言ったセーフティクラブに行き、話を聞いてみようと思いました。そして、話をきくと会長さんはじめみんないい人でこれなら安心と思い、基礎をきちんと身につけ、ルールを守ってやりなさいと私の方からあの子に勧めてやったのです。私も一度練習を見に行きましたが、そのクラブでは白バイの人を呼んで練習をやったり、クラブ独自で初心者を集めて熱心に指導してくれ、これなら安心と思うまで練習させてくれるのです。あの子も毎日、朝早く近くの土手へ練習に通ったものです。内気だった性格も、男の人の中で活動していると自然にたくましくなり、日一日と活発になっていくのがわかりました。

あの子も高校三年生、来年は就職です。『早くおふくろを楽にさせてやるからな』と言うあの子の声をきくと、いつのまにか大人になったなと感じます。

初めて参加するセーフティクラブミーティング。鈴鹿までの長い道程、どんな人に出会い、どんな風に大きくなって帰ってくるのかそれがとても楽しみです」(主婦「53歳」・東京都・S J紙一九八一年八月号)

### (三) 交通事故を科学する(研究)

この章でとりあつかっている七八年から八七年までの時代に、「研究」としてその成果を世に問えるものは、七八年から八五年までの八年間に渡って普及本部が刊行した『二輪車の事故分析』でしょう。交通事故を科学した分野は「二輪車の事故分析」に過ぎられてはいましたが、この「分析」がその後の二輪教本の中にとりいれられ、また実技訓練(HMS、ホンダ・スポーツライディングスクールなど)、原付教室、原付乗り方教室のカリキュラムに生かされたことを考えると、その成果は大きなものであったといえるでしょう。

『二輪車の事故分析』は警察データをコンピュータによって、詳細にチェック(クロスチェックなど)、二輪事故の実態を明らかにし、その成果を多くの二、四輪の利用者が活用できるようわかりやすく「まとめる」ことを狙ったものでした。現在ではかなり一般的な考えになっている「二輪車の被害者性」「二輪車は他に害を加える度合は弱く、他車「主に四輪車」から被害を与えられやすい車」という概念や、その被害者性を防止するため「二輪の被視認性」(二輪は他車から見られやすいことが大切)が叫ばれたりしたその「被視認性」のコンセプトはこの分析以降、普及本部の出す二輪教材に積極的にとりいられ、講習会、研修会で今日のように定着したように思います。

この「二輪車の事故分析」が最初に刊行された七八年当時では、二輪車悪者論が一般的で、二輪車事故といえば、即ち二輪ライダーの暴走と一方的に決めつけられ四輪側の非はなかなか世間に受け入れられなかったのです。今日、指定自動車教

習所の学科のカリキュラムでも混合交通の中で、二、四輪運転者のそれぞれ相手方に対する留意点などがとりあげられるようになっていきます。事故データの科学的な分析によって、二輪車の弱者としての位置付けが行われ、二輪車は四輪車から保護されなければいけないものとして交通安全教育の場で扱われるようになったのは、七八年の『二輪車の事故分析』と無関係ではないように思います。

SJ紙が八二年十二月号で、その前年の事故データをもとに『二輪車の事故分析・昭和五十六年版』を紹介していますが、その中からこの事故分析の成果の一つと思われる点をとりあげてみましょう。

◎事故の形のちがひ 原1と軽2、自2

「原1」について

- ①出合頭 三七・八%
- ②正面衝突 二〇・八%
- ③右折時 一三・一%
- ④追越・追抜き時 八・九%

「軽2、自2」について

- ①右折時 一六・三%
- ②正面衝突 二五・〇%
- ③出合頭 二〇・八%
- ④追越・追抜き時 七・七%

原1と軽2、自2について右のように事故の形にちがひがあると指摘した上で、では原1や軽2、自2の利用者は、具体的な交通の場で何をどう注意したらよいかを指摘しています。一つの例として「右折時」をとりあげます。

◎原1の右折時

〈状況と起こしやすい違反〉

・信号のある大きな交差点。二輪が右折中、直進する四輪に衝突するケースが多い(六〇%)

・二輪の違反は主に優先通行違反、四輪は交差点の安全進行義務違反

◎軽2、自2の右折時、

〈状況と起こしやすい違反〉

・信号のある大きな交差点。二輪が直進中に右折する四輪と衝突するケースが多い(九〇%)

・軽2、自2は最高速度違反、四輪は優先通行違反が主な違反

今日、二輪事故の典型として、交差点での右折時とカーブでの単独事故があげられるのですが、交差点での右折時についても原1と軽2、自2でははっきりした違いがあり、原1については「自分が右折中に四輪に衝突される」だから「無理な右折はするな」となり、軽2、自2については「自分が直進中で優先通行権はもっているが、右折してきた四輪に衝突する」、だから信号機のある交差点で自分が優先の直進中であっても、「四輪が急に右折してくることに備えた運転を」となります。

この『二輪車の事故分析』が最初に出された一九七八年当時、細かな分析はなされておらず、それぞれの事故についての法令に違反したかという分析が一般的であったわけですが、法令を守っていても起こりうる個々のケースを細かく分析し、それを実践活動の場で容易に活用できる形で提示した功績は決して

少なくはないと思えるのです。

(四)その他の活動

●ホンダ・ファーストエイド(HFA)

ホンダ・ファーストエイド(ホンダ救急法)の活動は、一九七九年からはじまり、今日までつづいているものです。

最初の三年間(七九年から八一年)で、本田技研およびその関連会社を中心に、ファーストエイドの三時間コースの講習を受講した方の数が三万人に達しています。

企業として、HFAが全社をあげていかに真剣な取組みであったか察することができると思います。

ホンダのこの取組みは、わが国で企業がファーストエイドに本格的に取組んだ最初のケースであったのです。

七九年、トップ方針としてファーストエイド講習を、ホンダグループの全従業員を対象として実施することが決定されました。

そして同年七月十日、岡村正明先生による役員室および部長対象の講話「安全とファーストエイド」が行われています。

すぐれた脳外科医である岡村先生は、東京消防庁の初代救急部長として、日本における救急車の制度化を推進した方ですが、ファーストエイドの普及の必要性を熱く説く先生の考えに、ホンダのトップが深く共鳴したことが、ホンダが他にさきがけてファーストエイドを全従業員に修得させる動機になったのです。

当時、交通事故などで道路に倒れている人を目にしても「さわらぬ神にたたりなし」で傍観者の態度をとる人がほとんどでした。今日でもまだまだその傾向は続いています。人の不幸



ファーストエイド講習会

に心を痛める気持はあり、何とかしてあげたいとは思いつつ、何をどうしてあげたらよいかわからないこと、また素人が医者のようなことをしてはいけないという昔からの考えが、「救急」に対して人々に消極的な態度をとらせてきたのです。S J紙、八〇年六月号は、岡村先生へのインタビュー記事をおせています。この一九八〇年は岡村先生によるHFAインストラクターづくりが積極的にすすめられていたときにあたります。

S J 欧米と日本とでのファーストエイド（応急手当）に対する考え方の差はあるのですか？

岡村先生 ケガをしている人をなんとかしてやりたいと思う気持は同じでしょうが、欧米人がアクティブに行動を起こすのに対して、日本人の場合は積極性に欠けるきらいはありますね。

S J その差はどこから来るのでしょうか。

岡村先生 一番大きな原因は宗教ですね。欧米では赤十字をはじめとしてファーストエイドにかかわるものの中核になっているのはキリスト教です。アメリカに行ったとき、法律はどうなっているのかと思って質問したら、げげんな顔をされました。法律以前の良心の問題で、神がケガをした人を救えと命じているというわけです。だから救急に関する器具を売っているところには、「よき隣人であれ」とか「よきサマリヤ人であれ」とか書いてある。交通事故でケガをした時に最初の応急処置が大事だという医学的裏づけが出れば、欧米人は抵抗なくそれを受け入れていく。ところが日本人はそういうことがいとわかっていても、いやしかし、素人療法はだめだなどの議論が出る



と立ち止まったり、後退したりする。

SJ 救急法をおぼえてそれをいかす前の段階ですね。

岡村先生 そうです。おぼえていかす、いかさないに関しては欧米人も日本人も差はないと思いますよ。

SJ 日本の救急法の現状はどうなんですか。

岡村先生 今までの日本人は頭の中にある応急手当という考え方というのは、ちょっとした傷を医者に行く前に手当する、いわゆる家庭療法の一部と混同していたわけです。だから生きるか死ぬかの重傷の時には、専門の医者に見せるべきで素人がいじるべきではない、と考えるのは当然で、応急というのはまさにあわせということだったんですね。

ファーストエイドというのはそうではなく「死にそうな時に、なんとか死なないようにして医者の治療を受けられるようにすること」なのです。

SJ そうすると、まずそういう思い違いから始めなければならぬわけですね。

岡村先生 それはだいぶわかってきたみたいですよ。十年前と比較するとずいぶん変わりましたよ。

お医者さんの間でも変わりましたね。以前は素人は手を出さずに早く医者のところに来てもらうようにといていたのが、病院に来るまでの間が非常に重要、それも重傷であればある程大切だという認識が広まりました。

そこで、救急車もただ運ぶだけでなく充分な設備が必要になって来る。今度は事故現場にかけつけるまでに時間がかかる。それまでが大事だ。そうするとその時間をだれにまかせる、という問題になってくる。そこでファーストエイドをみんなが知

っていた方がいいということになるわけです。

HFAのホンダの従業員に対する導入は、各事業所でまず岡村先生の三日間講習をうけた「HFAインストラクター」をひとり、そのHFAインストラクターが八時間の講習を行ってHFA普及指導員をつくり、各事業所でHFAインストラクターとその助手をつとめるHFA普及指導員が三時間の講習会を十名から十五名の従業員に対して行っていくという順序です。められました。三時間コースの受講者は「救護員」と呼ばれました。

岡村先生のファーストエイド講習の骨子は次のようなものです。

1. まず声をかけ、意識があればはげまして、出血があれば止血する
2. 声をかけて意識がなければ、気道を確保する
3. 呼吸がとまっていれば、口うつしに人工呼吸
4. 脈がとまっていれば、心臓マッサージ

先生は1の「声かけと止血」、2の「気道の確保」までは三時間の講習会受講者なら誰でも実行可能なこととして、「救護員」全員に実行を求められました。

もちろん、気持のある人は、人工呼吸、心臓マッサージまでぜひ学んで欲しい……。

事故の現場に遭遇して、人のために役にたとうという気持と少しの勇気があれば、三時間の受講で得た知識と体験があれば、「声かけと止血」、「気道の確保」までなら「自分にもやれる



事故ゼロを記録したと報告されています。

HFA受講者が実際にファーストエイド活動を行ったときに、事務局提出される体験レポートは、九三年末で二〇〇通に達しています。報告されないものが、この数倍はあると思えますから、相当の数のファーストエイド活動がHFA受講者によって実行されたものと思えます。

一九九四年末、HFAインストラクターは二二〇名、救護員（HFA講習会、三時間コースの受講者）が五万三六〇〇名に達しています。

#### ●各地域でのセーフティ・アップ活動

八二年トップ方針としてだされたオールホンダのセーフティ・アップ作戦は八四年から八五年にかけて各地で火を噴きました。八四年鹿児島では県二輪ホンダ会が「ホンダセーフティ・アップ鹿児島」を主催しましたが、八五年は前年のホンダのキャンペーンが契機になって県を筆頭にした地元の各団体がセーフティキャンペーンに立ちあがったという点で意義深いものでした。

八四年には、「ホンダ二輪愛媛」がテレビ愛媛主催のセーフティ愛媛キャンペーン（五月〜九月）に積極的に協力しています。福井県二輪ホンダ会が「バイク、健全と安全」キャンペーンを主催しました。

鹿児島島の「ホンダセーフティ・アップ鹿児島」と福井の「バイク、健全と安全」には、俳優で映画監督でもある伊丹十三氏の講演による参加協力をいただきました。

八五年には石川県二輪ホンダ会が北陸放送、北国新聞社が主催した「セーフティ・アップ石川」（一カ月間）を全面支援しました。

・原付バイクの乗り方教室／七尾市役所他六カ所（午後一時〜四時 定員四十名）

・スポーツバイクの乗り方教室／金沢中央自動車学校など二カ所（午前九時半〜午後四時 定員四十名）

・セーフティリレーツーリング／県内全域に交通安全の輪を広げることをめざしたりリレーツーリング

・セーフティパレード／ファミリーバイクによる交通安全パレードでヘルメットの着用、正しい乗り方などをアピール

これらのキャンペーンは北陸放送、北国新聞で告知され、その模様も報道、放映され、また各販売店は「バイク安全宣言の店」ののぼりを掲げ、お客さまのキャンペーンへの参加を呼びかけました。

鳥取では県二輪ホンダ会がわかつり国体に合わせて交通安全キャンペーン「85セーフティ・アップ鳥取」を実施しています。

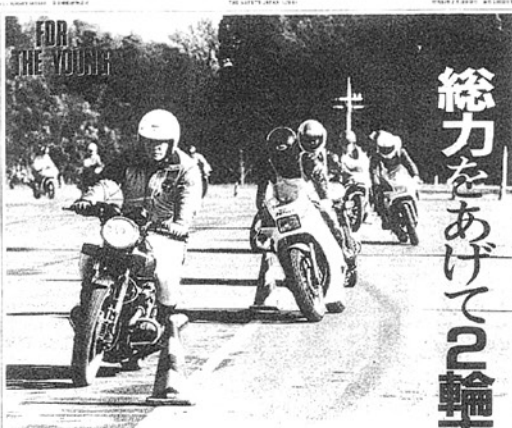
茨城でも科学万博の期間（三月十七日〜九月十五日）、県下約八十の二輪店、四輪店が中心になって「サービスとアドバイスの店」ののぼりを掲げ、参加者は全国から万博来場者の車の不調や道案内などの相談にただちに応じられる体制をとりました。

# 第五章 新しい挑戦（二九八八年より）

一九八八年の年頭の二輪販売店大会および代理店会議の席上、自動二輪に乗る若者を交通事故から守る「セーフティ・ニューチャレンジ」を発表しました。この名のとおり、私どももこのときから先の時代を「新しい挑戦の時代」と位置づけることにします。

では「セーフティ・ニューチャレンジ」とはどんなものであったのか。

1. バイク販売店に来店するヤングライダー全員に安全度診断チェックを行い、適切なアドバイスをする。
2. 若者の間に特徴的に多い事故パターン（カーブ・交差点の直進・右折など）についてパンフレットを渡し、啓発する。
3. あらたに全国百五〇会場で「ホンダ・スポーツライディングスクール」を実施、安全度診断チェックで参加した



## 総力をあげて2輪車の事故減へ

### オール・ホンダあつた安全活動展開!

有名がめした地：事故が、そのとみ急激に増加している。現代に於いて、若者は同様の不安を抱えている。若者の若年乗車事故は、前年とくらべて15人の増加となつた。こうした事態をよま、本田技研工業とホンダ安全運転普及本部は、自動二輪の事故減のため、あつたに「セーフティ・ニューチャレンジ」活動を開始することになった。

#### チャレンジの因縁

「セーフティ・ニューチャレンジ」活動は、一九八八年の年頭の二輪販売店大会および代理店会議の席上、自動二輪に乗る若者を交通事故から守る「セーフティ・ニューチャレンジ」を発表しました。この名のとおり、私どももこのときから先の時代を「新しい挑戦の時代」と位置づけることにします。

では「セーフティ・ニューチャレンジ」とはどんなものであったのか。

#### 事故減を目標に……

自動二輪車の事故は、わたしたちはいまも増加しています。これは、若者の若年乗車事故の増加によるものです。若者の若年乗車事故は、前年とくらべて15人の増加となつた。こうした事態をよま、本田技研工業とホンダ安全運転普及本部は、自動二輪の事故減のため、あつたに「セーフティ・ニューチャレンジ」活動を開始することになった。

#### 目標は20万ライダー

「セーフティ・ニューチャレンジ」活動は、一九八八年の年頭の二輪販売店大会および代理店会議の席上、自動二輪に乗る若者を交通事故から守る「セーフティ・ニューチャレンジ」を発表しました。この名のとおり、私どももこのときから先の時代を「新しい挑戦の時代」と位置づけることにします。

#### より強力な活動へ

「セーフティ・ニューチャレンジ」活動は、一九八八年の年頭の二輪販売店大会および代理店会議の席上、自動二輪に乗る若者を交通事故から守る「セーフティ・ニューチャレンジ」を発表しました。この名のとおり、私どももこのときから先の時代を「新しい挑戦の時代」と位置づけることにします。

# THE SAFETY JAPAN

1988  
**2**

ホンダ・アドバイスツール  
 安全度診断チェック  
 安全度診断チェック  
 安全度診断チェック  
 安全度診断チェック



セーフティ・アドバイスツール

方がよいと判断された人、またスキルアップを望む人を対象に約六時間、徹底的なライディング訓練を行う。

4. ホンダはテレビ、地方新聞、バイク雑誌などで、事故を防ぐための具体的な知識、スキルを宣伝啓発する。

というものです。

このニューチャレンジにはこれまでに見られない大きな特徴がありました。このチャレンジ計画の実行推進者は販売流通にたずさわる代理店、販売店であるという点でした。

一九八二年にオールホンダのプロジェクトとして打ち上げられた「セーフティ・アップ作戦」では、その目玉の一つであった、HMS一日コースを地域において企画・実行したのは多くは支店の安全運転普及担当のスタッフでした。代理店や販売店がHMSやHMS一日コースを開催した例はいくつかありましたが、そう多くはなかったのです。

今回のこのニューチャレンジではスポーツライディングスクール（以下スポライといいます）は代理店が担当開催することになりました。これは決定的なちがいです。販売店も自動二輪の販売比率の高い販売店を中心に、すべての来店客に安全度診断チェックとアドバイスを実施し、代理店の主催するスポーツライディングスクールに、そこでの訓練が必要と思える客を送り込む責任を負ったのです。

安全度診断チェックおよびアドバイスは実施目標数は年間一十万人、スポライへの動員は年間三万人とされました。スポライを運営するのに必要なインストラクターは約五百人と計算され、そのためにはHMS参加者やセーフティクラブのメンバー

の中から、社会人や大学生でライディング指導力があり、また指導者として人格的な適性のある方々でご希望のある方々にスポライ・インストラクターをお願いすることになりました。

当時、普及本部の事務局長をつとめていた佐藤英明はS J紙で次のようにいっています。ニューチャレンジ開幕前夜の気分を伝えていると思いますので引用します。

「自動二輪の事故増を、わたしたちはたいへん懸念しています。これまでも、当普及本部の活動を通じ、また二普協の活動に参加するなどホンダは精力的に安全な二輪社会をつくるために努力して来しました。

今回実施する『セーフティ・ニューチャレンジ』はこれまでの普及啓蒙活動をベースに、さらに大々的な安全活動を展開しようとするものです。精一杯がんばるつもりですが、どんなに汗を流しても自動二輪の事故が減少傾向に転じないかぎりやっただ甲斐はないことになりました。

事故が実際に減ること、率先して参加された販売店、代理店のみなさんが、お客様を事故から守れてよかったとよこんでくださることができるとき、このチャレンジは成功したといえると思います」（S J紙一九八八年二月号）

スポライ開催第一号の名譽をになうことになったのは一九八八年三月二十一日（月）、ホンダ二輪奈良が奈良県生駒郡の法隆寺自動車学校で開催したものでした。

指導にあたったのは鈴鹿での研修を終えた五人のインストラクター（地元大学生二人、有職青年一人、ホンダ社員一人）で





スクールではこうした体験を織りまぜてアドバイスしたいと思っ  
ています。しかし話すのってむづかしいですね。とくに年  
上の人と女性には身構えてしまつて……」

八八年の年頭にセーフティ・ニューチャレンジが発表されて  
から代理店側でもライダーが楽しんで学べる「場づくり」が急  
ピッチですすめられました。八九年の五月の時点でHSR（ホ  
ンダセーフティ&ライディングプラザ）新潟、東京、大阪、岡  
山、熊本などがオープンしています。その後、酒田、仙台、坂  
出にもオープンし、有効活用されています。

参加者の実績はどうだったでしょうか。八九年一年間をみる  
と九七八回の開催、参加者は一万二六五八名でした。

年齢別にはターゲットとする十六歳から二十四歳のヤングが  
五六%以上の参加。また経験二年未満のライダーが四三%近  
くを占めています。スポライの初心者教育という目的は達せられ  
ていると考えられます。

第三章、第四章において、(一)初心者教育、(二)青少年  
問題へのアプローチ、(三)交通事故の科学、の項立に従つて  
私どもの活動を整理してきました。本章もその項立に従つて八  
八年からはじまった新しい挑戦の時代を整理してみました。

## (一) 初心者教育

スポライはかつてホンダ陣営で行われた初心者教育のなかで、

最も裾野の広い組織化されたものといつてもよいと思います。

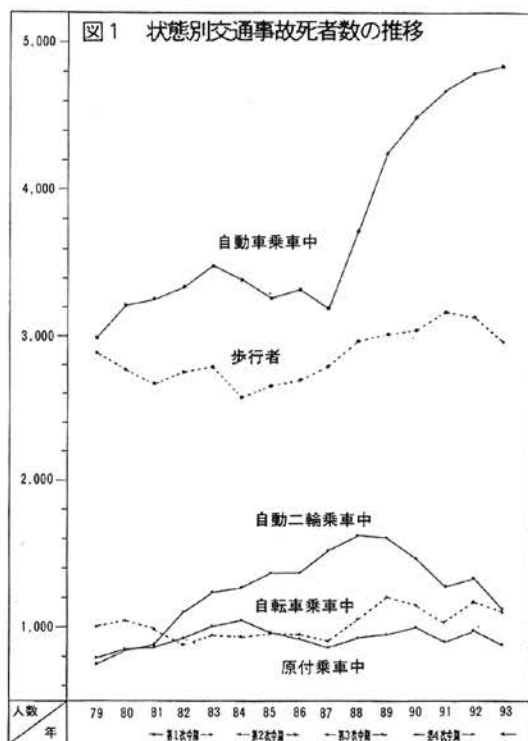
スポライは九一年から有名ライダーの参加を得て一層魅力あ  
るものになりました。スポライには徳野政樹、島正人、福田照  
男の三氏を、レディスコース（八九年にはじまった）には井形  
マリさん（チーム・マリ）を特別講師に加えて、全国各地で年  
間各二十回程度、有名ライダーが指導する特別企画のスポライ  
が開催されることになりました。

一九九四年の時点で年間約二十万人の参加者を得て、安定した  
基盤をもった講習会に成長しつつあるといえるでしょう。

この時期に初心者教育の分野で特筆すべきことはこれまで二  
輪に傾注して来たものを、四輪の初心者教育の方へも活動分野  
を広げたことです。

四輪運転者の初心者教育の分野ではすでに一九七五年二月、  
厳寒の北海道で四輪ドライバーのための雪上安全運転講習会が  
開かれています。これは大昭和製紙白老工場の工務部動力課が  
雪上運転技術の向上のために行ったもので、普及本部の北海道  
地区の伊熊、山崎両インストラクターが凍結路面での実技訓練  
を指導しています。

それ以降一九八六年まで、普及本部北海道事務局のインスト  
ラクターが、主として北海道工業大学（札幌）の氷結コースを  
使って、企業、団体（電々公社、郵便局など）の方々を対象に  
毎年、雪上安全運転講習会を定期的に行っています。また、他  
の地域からの四輪訓練の要望にも積極的に応えてきましたが、  
普及本部の主な活動分野は二輪の分野でした。



普及本部が四輪ドライバーの安全運転教育の分野へ本格的に乗り出したのは、一九九一年からでした。

交通をとりまく環境も大きく変化していました。

八七年を境として、交通事故による死者数は四輪乗車中の増加が目につくようになり、それまで問題にされることの多かった二輪事故はむしろ減少傾向に転じていました。

西ドイツが交通事故を半減させた事実を背景にして、わが国の交通事故対策の問題点を西ドイツとの比較において指摘したNHKのテレビ番組、NHKスペシャル一九八九年十二月、「死者半減 西ドイツはこうして成功した―第二次交通戦争の処方箋」と一九九〇年四月、「第二次交通戦争―なぜ日本で死者が減らないのか」が大きな注目を集めました。

普及本部がとりあげた四輪の分野での柱は次の二つでした。

- 顧客との接点である販売店に、お客様に安全に関する情報をしっかりと伝える体制をつくること。

- 二輪でHMS（ホンダ・モーターサイクリスト・スクール）を交通安全教育センターで行ったように、四輪でホンダ・ドライビングスクール（HDS）を交通安全教育センターで展開する。

#### 一、安全情報の発信基地としての四輪販売店

私どもは、四輪の安全運転普及活動で、お客様と多様な接点をもつ四輪販売店のスタッフが、車のハード面のみならず安全や環境といったソフト面でも正しい知識とスキルを自分のものとしてお客様との日常の対応に生かすことがまず何よりも大切であると考えました。

各販売会社の社長を安全・環境推進本部長、部長を安全運転推進責任者、各拠点長を安全運転推進担当者として、各販売会社の体制づくりがはじまりました。

一九九一年五月九日、桶川の交通安全センターを皮切りに全国各地で、四輪販売会社の拠点長（店長）を対象とした、「安全運転推進担当者会議」が開催されました。各販売拠点が核となってシートベルトの一〇〇％着用推進、店頭での安全アドバイス、環境問題への取組みを積極的にやっというこうという主旨のものです。

翌九二年五月から六月にかけて、八回にわたって四輪販売会社の部長級を対象に「安全運転推進責任者」研修会が、鈴鹿サイキット交通安全センターで行われています。

この研修会は、二日間にわたり前年九一年五月からはじまっていたホンダ・ドライビング・スクール(HDS)に体験入校し、濡れた路面でのABS(アンチロックブレーキシステム)を体験したり、救急法の講習も組み込まれたものでした。

こうした四輪販売会社の幹部社員に対する研修会を通じて、これまで販売一筋にやって来た人々たちに対して、四輪販売に従事する者の社会的責任を自覚し、地域社会に対して安全情報の発信基地としての新しい活動への取組みを求めたのです。

九二年五月、普及本部は「安全運転推進責任者」研修会用に『安全活動・新展開マニュアル』を作成しています。

このマニュアルの中で、販売会社に求められる三大テーマを

次のようにあげています。

- 従業員のみなさまの交通事故防止活動
- お客様の満足度を高める店頭安全活動
- 地域社会に貢献する交通安全活動

販売会社で働く従業員の交通事故をなくす運動はとりわけ重要と思われまます。

従業員の自分自身の安全意識の向上があってはじめてお客様の安

全を守る活動や、安全を通じた地域への貢献が可能となるからです。

このマニュアルでは、紙数の半分を従業員の交通事故防止活動に割いて、事故原因把握、対策、教育、啓発活動、安全意識アップ、動機づけ改善提案までに至る各段階でとりうるアクションプランの参考事例を示しています。

(ホンダ・セーフティコーディネーター)

一九九四年七月八日、広報部は四輪販売店に「ホンダ・セーフティコーディネーター」制度を導入することを記者発表しました。

ホンダ・セーフティコーディネーターは、幹部社員とはちがって、第一線の営業マンやサービスマンが、交通安全センターでの専門研修を受けた後認定されるもので、お客様に安全運転についての説明や情報提供を行うことによって、営業の第一線でお客様と一体となった安全啓発活動を推進しようとするのです。

セーフティコーディネーターに求められているのは次の取組みです。

- お客様の運転に関する不安や困りごとの相談
- 全ホンダ車に備えている『セーフティドライビング・セーフティポイント』に基づく安全運転アドバイス
- ホンダ・ドライビングスクールの紹介(後述)
- 地域の安全活動への積極参加

セーフティコーディネーターの養成研修は、交通安全センターでの一日コースとして行われ、「くるま・人・限界コース」



安全活動・新展開マニュアル

と銘打たれています。

実体験を通して、ホンダ車の特徴や限界、車を運転する人間の限界を体感し、お客様へのアドバイスに役立てようとするものです。

運転実技の研修では、次のような項目があります。

- 運転姿勢・シートベルトの重要性
- ABSの効果と限界体験
- TCS（トラクションコントロールシステム）の効果と限界体験
- 運転者の回避限界体験
- 車庫入れ・縦列駐車ワンポイント指導要領
- 救急法

セーフティコーディネーター養成研修「くるま・人・限界コース」は九四年七月からはじめられ、九四年末までに一五〇人の研修を終了しています。九五年の養成計画は約四百人です。

ホンダ本社のCS推進室はホンダ四輪車をお買い上げいただいたすべてのお客様に二十五項目にわたるアンケートを送って、お客様満足度の調査を行っています。

この第十九番目の項目「納車時のお店の対応はいかがでしたか」の中で、「安全運転のための小冊子『セーフティドライブング・セーフティポイント』についての説明が、1あった。2なかった」と書いています。

セーフティコーディネーターに求められている店頭での安全情報の発信が実際にどの程度行われているかをチェックして、その推進をはかるうとするものです。

## 二、ホンダ・ドライビングスクール（HDS）

安全情報の発信基地としての四輪販売会社の体制づくりと並んでもう一つの柱は、ホンダ・ドライビングスクールです。

一九九一年五月、鈴鹿、桶川、福岡の三つの交通安全センターでスタートしています。

この年の五月、前にものべましたように販売会社の拠点長を対象に安全・環境推進担当者会議が全国各地ではじまっています。

このスクールには車の限界性能に挑戦する「ベスト」、「ヤング」、安全運転のスキルアップを中心とした「ファミリー」、「レディス」のコースを用意して参加者の志向、関心に応じてコースが選べるよう配慮されました。

この四つのコースの中から「ベスト」と「ファミリー」をとりあげ、どんな訓練が課題とされているのか見てみましょう。

### ● ホンダ・ベスト・ドライビング（二泊二日コース）

高速走行スキル、アクシデントリカバリースキルなどトップレベルのスキルを身につける。

#### 〈主なトレーニング課題〉

- ・ 高速フルロックブレーキング
- ・ 高速ベストブレーキング
- ・ 高速ブレーキング&レインチェンジ
- ・ コーナリング・ブレーキング・コントロール
- ・ 高速コーナリング
- ・ アクシデントリカバリー
- ・ 低μ路面コントロール



●ホンダ・ファミリー・ドライビング（一日コース）

夫婦がそろって参加できる家族ドライビングの安全運転に重点をおいてスキルの向上をはかる。

（主なトレーニング課題）

- ・ハンドリング
- ・スラローム走行
- ・中速バーストブレーキング
- ・アクシデント・リカバリー

SJ紙は一九九二年六月号で「四輪ドライバー教育に何を求めるか」を特集しています。その中で、日本大学理工学部教授長江啓泰氏と（財）国際交通安全学会主任研究員小林實氏の対談を掲げています。ホンダ・ドライビングスクールとの接点が多いと思いますので次に引用します。

SJ 四輪の安全な走行という点で、いま何を問題にしたらよいのでしょうか

小林 人間はパニックになると、ハンドルで逃げるのがすべてという錯覚に陥り、すりぬけられると思うわけですが、結局は不可能なんです。車のコントロールはいかに速度を落とせるかです。とにかく今は走行速度が非常に高いし、事故の時の速度が余りにも高すぎる。

長江 なぜそんなにアクセルを踏むのか、スピードが気にならないのか。やはり車の性能が非常に良くなったところがある。ブレーキはよく効くし、カーブでアクセルを踏んでも、トラクションコントロールがきいているから、スキッドしない

で曲がれるわけです。それで本人は知らず知らずのうちに『おれはうまいんだ』と思いこんでしまう。『濡れてる道路だって一度もアンチロックブレーキの世話にならなかったことがない』とかエスカレートしていく。そんな状態でふだんは運転しているんですね。

小林 こういうハイテク装置をよく知ることが必要だと思う。たとえばアンチロックブレーキは、正常な状態で車を真っ直ぐ止めるという機能に対しては非常にうまく働きますが、どんな状況でも制動距離が短くなるかといえはそうはいえないわけです。そのへんの理解が十分になされていない。

長江 一般のドライバーのとらえ方は、アンチロックブレーキがあれば車は横を向かないし、ハンドルもきくというだけです。本来は人間はいつ間違いを犯すかわからないから、そのときに救ってくれる補助装置なんですね。

SJ 車の性能が上がって来ているときに、つまり変わってきているハードに照応したトレーニングとか、特性についての理解は免許をとる段階では経験しないわけですから、スクールのような場で経験する必要があるわけですね。

小林 やはり車のダイナミズムを理解するには、言葉でいうより車を動かして現実に体験してもらうしかないでしょう。

長江 本人が怖いと思ったときに、どういう行動ができるのか。それはシミュレーターでも、ある程度体験はできるかも知れないが、臨場感というか、切迫感がでない。そういう面では限界状況で車がどうなるか、あるいは運転をしている人間は正常な操作ができるかできないか。できないとすれば、どんなふうにできないのかといったことを現実に体験する場が求められ

ていると思います。

さきにもべました販売店のセーフティコーディネーターの活動の中にも、ホンダ・ドライビングスクールをお客様にご紹介することが求められています。

## (二) 青少年問題へのアプローチ

前章(第四章)の第二節「青少年問題へのアプローチ」で私もセーフティクラブの全盛を語りました。セーフティクラブの最大のイベント、鈴鹿での日本セーフティクラブミーティングと、セーフティクラブを通じて仲間を広げ成長して行く青年の姿を描いた映画、『われらグッドライダー』(一九七八年制作・普及本部)が一九七九年、日本産業映画奨励賞を得たのも、セーフティクラブ活動がグッドライダーづくりを通じて青少年の健全化に役立っているという社会的認知を得たことのおかげでもあったと思います。

セーフティクラブは一九八六年H・A・R・Tへと発展的に解散し、以後グッドライダー運動はH・A・R・Tによって受け継がれています。

しかし時代の変化により、ひと昔前、暴走族が二輪を使って真夏の夜を騒がせた時代は去りました。また一輪は直ちに非行や騒音に結びつくイメージは格段に弱くなっています。

そのような時代の変化から、青少年問題という観点でのH・A・R・Tのもつ意味は、セーフティクラブが青少年健全化に對してもつた意味とはかなりちがったものになったことは、む

しろ自然のことであつたと思えます。

H・A・R・Tの活動のターゲットは、二輪ライダーに対して、より豊かなバイクライフをエンジョイしてもらえる機会と場を提供しようとするものです。

H・A・R・Tがスタートした一九八六年、日本セーフティクラブミーティング全国大会を継承・アレンジした「バイクワールド・スズカ」を鈴鹿で開催し、さらに「アイランドチャレンジ三宅島」、夏期の北海道ツーリングのため全日空と組んでバイクを北海道まで空便で運ぶサービスやJRで運ぶモト・トレインといった企画をスタートさせています。陸から空から、海からの作戦でした。

これらの企画が「東京発」の企画であつたとの反省に立って、一九八七年には、全国の会場で「バイクワールド××」が展開されました。××は、岐阜県高鷲村、青森県大鰐町、広島県世羅町、北海道常呂町、兵庫県日高町、大分県別府市、徳島県南海町、新潟県塩沢町、三重県鈴鹿市でした。この年バイクワールド・スズカでは参加者一万五二〇〇人と報告されています。

当初の「バイクワールド××」ではモータースポーツに重点が置かれていました。オフロードレース、ミニバイクエンデュロ、スクーターレースなどが××での中心的イベントでした。

一九八八年になって、H・A・R・Tは、それまでのバイクワールド××にかわって「ツーリング・イン・ジャパン」をスタートさせます。同時に「JOY&RUN(ジョイントラン)」および「H・A・R・T一〇〇万人セーフティキャンペーン」がスタートしています。モータースポーツの中でもレース的な

ものからツーリング的なものへ重点を移したものでした。

「ツーリング・イン・ジャパン」は第一弾宮崎市を皮切りに、その年の十一月まで全国十会場で開催されました。

この「ツーリング・イン・ジャパン」は一九八九年には四十一会場で開催され、代理店の地域での活動となりました。「ツーリング・イン・ジャパン」は会場でのレースイベントはなく、そこに集まってゲームやお祭りなどを楽しもうというものです。さらに「JOY&RUN(ジョイントラン)」は走行距離、ブラストイベント参加をポイント制で評価して、ポイントに応じて記念品を出すという企画でした。

「H・A・R・T100万人セーフティキャンペーン」は一九八八年より一九九一年まで四年にわたって行われたものです。一九八八年七月一日発行のH・A・R・Tの機関誌「ALONG」の臨時増刊号でこのキャンペーンをこう打ち出しています。

「さてさてH・A・R・Tでは、まだまだ快調にアツツイ夏と素敵な到来を予感させる秋までの間(九月一日〜十月三十一日)とつても大きなキャンペーンを行います。名付けて『H・A・R・T一〇〇万人セーフティキャンペーン』。これは僕達H・A・R・Tメンバーが中心になって、バイクの快適で安全な世界を広げていこうというもの。やり方は簡単。僕らの仲間H・A・R・Tメンバー十万人が仲間や家族十人に声をかけていくのです。一人ひとりの呼びかけが一〇〇万人の輪に広がって、自然と大きな力になっていく。君が仲間の楽しいバイクライフを広げてください。」

セーフティを広げるステッカー。あなたから大切な十人にお渡し下さい。同封の(ALONG誌に)ステッカーを使って、仲間にバイクやヘルメットなどの目立つ場所に貼ってもらいましょう。H・A・R・T一〇〇万人セーフティキャンペーンの成功は君の手にかかっている。その時、次のような声をかけてください。

- 安全は最高のテクニックだ
- コーナーの手前で十分減速しよう
- 交差点ではスピードダウン
- トラックの向こう側に注意しよう
- テクニックに過信は禁物だ

一九九〇年九月十五日から翌年一九九一年三月にかけて行われたH・A・R・Tグッドライダーキャンペーンでは集めた募金六三万二四一〇円をWWFジャパン(世界自然保護基金、日本委員会)に寄付しています。

このキャンペーンはあるH・A・R・Tメンバーからの手紙がきっかけで実現したものでした。差出人は神奈川県に住む「永井ひろみ」さん。その手紙には「今まで気持ちよく走らせてくれた大地に自然に今度は私たちがお返しをする番だと思います」とあり、ツーリングなどで自然とふれ合う機会の多いライダーたちに自然保護活動への協力を呼びかけたものでした。事務局は動き、急加速や空ぶかしをなくし、一リットルを大切にしたい安全走行を實踐し、節約できたガソリン代分はH・A・R・Tグッドライダー募金へと変えたものでした。

H・A・R・Tの活動は一九九一年七月、普及本部から二輪営業部の所轄となり今日に至っています。

本章でとりあげている一九八八年以降について、青少年問題ーグッドライダー運動は第四章でとりあげたものと特徴を比較してみますと、非常にはつきりとした区別があるように思えます。

●一つ目の特徴は、運動が二輪ライダー中心のものから、四輪ドライバーを含むグッドライダー、グッドドライバー運動というべきものになって来たこと、また行政を含めた業界全体の運動へと広がったこと。

●二つ目の特徴は、二輪のイメージが大きく変わり「二輪悪玉論は影をひそめ、二輪を素直に受け入れようとする風潮に変わって来ていること。さらに、八月十九日を「バイクの日」とするなど、行政がこの風潮を支持していることだ。

その変化はどこから来たのか、その背景を考えてみますとかつては交通事故といえば若者ー二輪ー暴走行為というイメージがかなり長期にわたって定着していましたが、二輪が交通事故の主役の座から降りました。また、グッドライダー運動もかつては暴走行為や騒音をまきちらす「悪いライダー」と対比する意味でのグッドライダーをつくりだそうとするか、あるいはグッドライダーの存在をアピールしようとする運動であったのですが、二輪暴走族が格段に少なくなった状況下では、二輪車のもっている本来の健康な側面をアピールすることに力点がおかれるようになったことであると思えます。

業界ぐるみで行われるようになったキャンペーンの様子を見てみましょう。

交通事故防止キャンペーンを自動車業界あげて取組んだのは一九八八年でした。その意味でこの年は注目すべき年でありました。この年、警察庁の全国交通安全運動と連動して九月二十一日から年内いっぱい、自工会の交通安全運動、統一キャンペーンが行われました。その前の数年間交通事故死者数が九二〇〇人前後で推移していたものが、この年ハイペースの増加を示したことがその背景でした。

このキャンペーンは二輪業界、四輪業界あげて行われました。キャンペーンの統一スローガンは四輪は「クルマが好き、だからいい運転」、二輪は「バイクが好き、だからいい運転」。酒井法子のイラストをキャラクターマーク（のりピー）にして、ポスター、のぼり、たれ幕、各種折り込みが使用されました。

このほか、マスコミを通じてのアピール、高齢者ドライバー向けのフィルム寄贈、交通安全フェアおよび全父母キャラバン隊でのアピール、ラジオでも「のりピー」の声で「みんな気をつけて乗りピー」スポットを流すなど多様な活動が展開されました。業界あげて統一された意志のもとに交通安全のキャンペーンが実施されたのは、これがはじめてのことでした。

この年以来、春、秋の行政主催の交通安全運動に連動して、自工会が常設的に行う交通安全キャンペーンとして定着することになりました。統一スローガンも四輪は年とともにかわりましたが、二輪は同じスローガンを押し通しています。一九八八

年以來自工会（二輪については自工会および二普協）の統一スローガンの推移は次のとおりです

●一九八八年（九月二十一日より年内いっぱい）

四輪「クルマが好き、だからいい運転」

二輪「バイクが好き、だからいい運転」

●一九八九年（二月一日より）

四輪「シートベルト、きちんと締めて、いい運転」

二輪「見る・見られる・いい運転」

●一九九〇年

四輪「きくばり、めくばり、いい運転」

二輪「見る・見られる・いい運転」

●一九九一年

春 四輪「いのちベルト、シートベルト」

二輪「見る・見られる・いい運転」

秋 四輪「シートベルトいつも忘れず、いい運転」

二輪「見る・見られる・いい運転」

●一九九二年

春 四輪「シートベルトきちんと締めて安全運転」

二輪「見る・見られる・いい運転」

秋 四輪「シートベルトをしている人が好き」

二輪「見る・見られる・いい運転」

●一九九三年

春 四輪「シートベルトをしている人が好き」

二輪「見る・見られる・いい運転」

秋 四輪「シートベルトをしている人が好き」

二輪「見る・見られる・いい運転」

●一九九四年

春 四輪「シートベルトをしている人が好き」

二輪「見る・見られる・いい運転」

秋 四輪「シートベルトをしている人が好き」

二輪「見る・見られる・いい運転」

一九八八年には十三年ぶりに交通事故死者数が一万人を突破し、その年以降も増加傾向をたどりました。

近年の事故はほとんどが混合交通の中で、二輪と四輪との間で、あるいは二輪・四輪が歩行者・自転車と相手にする形で起きています。一九八九年以来二輪部門の統一スローガンとして今日までかわらず一貫してとりあげられた「見る・見られる・いい運転」は、こうした交通環境、事故の状況に対してドライバー、ライダーがそれぞれの存在を認知し合うことで自分を守るとともに、他者をも守っていくこうとする提案であります。

このキャンペーンでは、サブスローガンとして

バイクは昼間もライト・オン

カーブ、交差点でのスローイングダウン

を呼びかけています。

一輪部門のキャンペーンは自工会、全国二普協の共同主催で行われているのですが、全国二普協杉浦会長はS J紙一九八八年三月号に次のようなメッセージを寄せています。

「今回のキャンペーンを全国二普協は会員である販売店のみなさまとともに、全面的に応援しています。これは非常に大事な運動であると、考えるからです。」



二輪車を中心として、事故を減らしていきたいと考えたとき、二つのポイントがあるようです。

一つは事故の相手は主に四輪車であり、なおかつ二輪車は第一当事者の場合が多いということです。そのため、自分の存在を明らかにするということが、その効果的な方法として、昼間点灯をするということがあげられるのです。

二つ目のポイントは、被害者となる確率の高いライダー自身が自分で自分の身を守るということを徹底していかなければならないということです。その意識を喚起するためにも、ライトをつける、という動作は重要なのです。ライトをつけるという行為は、四輪車に対するよりライダー自身に対するアクション、つまり潜在化している安全に関する意識を顕在化していくことに大変な意味があるのです。持論ですが動かない車は事故を起こさない。車を動かし、事故を起こすのも人間である。結局人間を意識づけるしかない。このキャンペーンも、あくまでライダーという人間に対して動機づける、これが根本ではないでしょうか

業界活動として日本自動車工業会（自工会）が一九九三年より実施している「人とバイクの友好生活キャンペーン」は、これまで個別企業ベースで行われていた対社会的キャンペーンが自工会として業界ベースで行うことが主流となったことを示すものといえましょう。

「人とバイクの友好生活<sup>94</sup>」と題する日本自動車工業会のパンフレットからその内容を見てみましょう。

「二輪車のもつ楽しさ、素晴らしさへの理解を図り、交通社会

の中で、二輪車の安全で快適な利用促進を推進するため」とこのキャンペーンの主旨を説明し、「このキャンペーンを通して、二輪ユーザーの皆様はもちろん、バイクに乗ったことのない方も含め、バイクで結ばれた素敵なコミュニケーションの輪をひろげていきます」とその期待をのべています。

その具体的展開として、一九九四年のプログラムは次のとおりです。

#### ●原付免許取得促進活動

原付免許取得者が減少している中で、ヤング層を中心に、二輪車の関心を高め、原付免許取得を呼びかける。

#### ●鈴鹿8耐でのユーザークラブ合同でのイベント

二輪車ユーザーの満足度アップを図るため、94鈴鹿8時間耐久ロードレースにおいて、二輪車メーカーユーザークラブは合同してイベントを展開する。また、二輪車メーカー四社のユーザークラブ会員を対象として、8耐ホスピタリティーブースのチケット特別斡旋を行う。

#### ●ほのぼのバイクライフフォトコンテストの実施

「バイクがとりもついい関係」をテーマにバイク仲間の楽しい写真を募集する。

#### ●「バイクフォーラム94」開催

バイクの日（八月十九日）に司会の山口良一さんと多彩なゲストを迎えて、バイクの楽しいトークショーを開催。

四輪の分野でも、日本自動車工業会として、一般のユーザーを対象とした安全運転普及活動がはじまったのは注目すべきことでした。一九九一年から日本自動車連盟（JAF）と共同主

催ではじまった「JAMA & JAFセーフティトレーニング」です。

一九九二年九月から十一月にかけて警察庁、開催府県警察本部の後援を得て、全国六地区でそれぞれ一つの会場をきめ、安全運転普及のための一日講習会を実施しています。

地区	日程	実施会場
第一回 関東	九／六(金)	千葉幕張メッセ
第二回 九州	九／二十四(火)	福岡芦屋競艇場
第三回 中国	十／一(火)	広島アルパーク
第四回 東北	十／十六(火)	宮城仙台ハイランド
第五回 関西	十一／十四(木)	大阪万博記念公園
第六回 中部	十一／十八(月)	愛知名古屋国際展示場

開催の目的は「自動車の特性と機能の限界等の理解を通じ、複雑な交通状況に応じた実践的な安全運転機能の向上を図るとともに、安全運転の重要性を広く社会に喚起する」としています。

募集は各会場二十名として(応募多数は抽選)普通免許所有者なら誰でも応募できるものです。

一九九一年以降もこの「JAMA & JAFセーフティトレーニング」は、毎年開催されていて、一九九二年からは会場も九地区九会場となっています。二輪車の分野でも、一九九三年より日本自動車工業会と(財)日本モーターサイクルスポーツ協会(MFJ)が主催し総務庁、文部省が後援している「少年、少女モーターサイクルスクール」がはじまりました。

子供たちに二輪車の乗車体験を通じてモーターサイクルスポーツの基礎を学んでもらおうと、関東、中部、関西の三地区で開催されています。

地区	日程	実施会場
一九九三年		
関東	十一／三(水)	桶川スポーツランド (埼玉県桶川市)
関西	十一／十三(土)	名阪スポーツランド (奈良県山辺郡)
一九九四年		
中部	九／十(土)	鈴鹿市鈴鹿サーキット
関西	九／二十五(日)	大阪市舞洲 スポーツアイランド
関東	十／八(土)	川崎市新鶴見広場
関東	十／九(日)	川崎市新鶴見広場

参加者はモーターサイクルに経験のない小学校三年生から六年生までの児童とその保護者で、使用車両は子ども用に限られ、五〇ccのオートマチック・オフロード車、保護者には五〇ccギア付きオフロード車が用意されています。「バイクを通じて、ひさしぶりにじっくり会話ができた」と保護者の声が多く聞かれるなど、親子のコミュニケーションの場として役立っています。参加人数は各会場二十組四十名で募集は新聞紙上および二輪専門誌上で行っていますが、応募が多く、抽選によって参加者をきめています。

この第五章第二項では一九八八年以降、青少年問題へのアプローチ（グッドライダー運動）はそれ以前とは大分趣を変えて、それ以前では個別企業がそれぞれに行っていたものが主流であったのが、業界中心に行われるものが主流となって来たことをべてまいりました。グッドライダー運動といったような「社会」を相手とする運動では個別企業の活動として行うより、業界としての取組みが望ましく、その意味で、このことは大きな進展と思われまます。

しかしこのグッドライダーづくりの分野で強いインパクトをもったのは国によって毎年八月十九日が「バイクの日」とされたことです。おそらく、世界中、日本以外のどの国が「バイクの日」をきめて、バイクの健全な利用を希求するなどということがあるでしょうか。

バイクの日は一九八九年七月、政府の交通安全対策本部（本部長総務庁長官）が「二輪車の事故防止に関する総合対策について」を決定し、その中で「バイクの日」も制定されたものです。翌年の一九九〇年のバイクの日の八月十九日総務庁と日本自動車工業会の主催で東京・千駄ヶ谷でバイクフォーラム'90「人とバイクの友好会議」が開催されています。

この第一回目のバイクフォーラムには長嶋茂雄氏、バイクジャーナリスト万沢康夫氏、山村礼子氏、栗本慎一郎氏（現、衆議院議員）をバネラーに迎え、バイクに対するイメージや考え方が話し合われました。

さらに総務庁は地方自治体との共催で、この年（一九九〇年）バイクの日を中心に各地で二輪車事故防止イベントを開催しました。

シンボルデイ制定の意味について総務庁長官官房交通安全対策室、中畑参事官はS J紙のインタビューに次のように話しています。

「総務庁としても、安全意識の高揚は重要なことと考えていますので、昨年度より安全意識を醸成するための広報啓発活動として、全国的に二輪車の事故防止キャンペーンを行っています。具体的には、八月十九日をバイクの日として制定し、この日を中心に交通社会における二輪車の安全な利用を促進するための運動を都道府県で展開していただきますとともに、総務庁としても全国を六ブロックに分け、その中の一県との共催で主に若者を対象とした事故防止のためのイベントを開催するという形で行っています。バイクの日というシンボルデイをきっかけに、各省庁や各県の人々をはじめマスコミの方がたにも参加していただき、集中的に運動を展開していくとともに、これをメディアにのせていただいて、運動の輪がひろがっていくことを期待しています」

実際一九九〇年バイクの日に関連して、次の都道府県で自治体が主催するバイクイベントが行われています。

北海道、岩手県、秋田県、福島県、山形県、群馬県、栃木県、埼玉県、千葉県、神奈川県、山梨県、富山県、石川県、長野県、三重県、京都府、大阪府、和歌山県、兵庫県、島根県、佐賀県、長崎県、熊本県、宮崎県、沖縄県

バイクの日、各地で行われた自治体主催のバイクイベントはどのようなものか、S J紙一九九〇年九月号のコラムから三重



はなかなか生まれにくい発想だったと思います。

埼玉県警察本部、県交通安全協会、県二普協が主催した五〇ccバイク耐久レース「第一回埼玉セーフティライディングフェスティバル」は四月九日の日曜日、大宮市堀の内の特設会場で行われています。県警主催のバイクレースは全国でも初めての試みでした。レースに参加したのは女性三十二人を含む二四四組の二四八名、大半が十代から二十代にかけての若者であったと記録されています。

「レースを知らせるポスターが、交番の指名手配の隣に貼ってあるでしょう。バイクが大写しになっていて、パッと見たときは、またバイクのイメージを悪くするキャンペーンかと思っただわ。よく見たらレースでしょう。世の中ちょっと変わって来たのかなって……」モトクロスを少しかじったという関根令子さん（二十三歳当時）の話です。

主催の狙いを県警交通安全課の桑名昭兵主席調査官（当時）はS J紙にこう語っています。

「とにかく若者の安全意識に訴えるには、事故を起こしそうな人、スピード好きな人たちとの接点がないと話にならない。それには従来の警察の発想を大胆に転換し、遊び心があって、少々スリルのある楽しいイベントが必要なのです」「来年は第二回をやるつもり。また各警察署単位でもやって欲しい」

神奈川県警が一九八九年より行っているヤングライダースクールはこの分野で特筆すべきことと思われまます。

現在（一九九五年）、七年目に入っているこの活動は今や県下全域に広がり、昨年は高校、新規購入者講習を含めてスクー

ル開催回数が二五二回をかぞえています。スクールに参加した若者の数は高校生、社会人合わせて年間一万人にも達しています。

このような動きは、関東だけのことではなく、和歌山県でも一九八九年以来、埼玉県の場合と同じように県警、県交通安全協会、県二普協の共同主催で「セーフティライディング・フェスティバル」が和歌山市内の交通センターで開催されています。S J紙は一九九〇年九月十五日に行われた第二回の様子を次のように報告しています。

「好評だった昨年につき二回目の開催で、規制だけに頼るのではなく、いいライダーを育てることによって交通事故の防止を図ろうとする県警の姿勢を反映している。内容はライディングスクールや、五〇ccスポーツ車のスプリント・トライアルなどバラエティに富んだもので、遊び心のあるイベントを通して交通安全意識をもってもらうことを目的にしている。

今年にはスクーターの二時間耐久レースや国際A級ライダーの井形マリさんのトークキング・フォーラムも行われ、来場者約一七〇〇名。一般市民も訪れ親子連れでレースやトライアルを観戦する姿も目立った」

グッドライダー運動は確かに近年変質してきたのです。暴走族と呼ばれる若者が、新聞紙上での話題に事欠かなかったときグッドライダーは暴走族に代表されるバッドライダーとの対比でグッドライダーの意味でした。私どもがセーフティクラブづくりに心血を注ぎ、春、秋の一斉行動で道路のミラー磨きなど



人とクルマの共存関係をのぞいて  
 Monthly The Safety Japan  
 1989 NOV.

**手を結ぶ  
村おこし**

「村おこし」の第一号として、自治体が主体的に組織し、企画する「バイクイベント」が注目されている。たよは、住民の協賛参加「バイクファン大会」には約10名のライダーが参加したほか、北海道警察、道民連帯会など、町をあげてイベントを盛り上げ、地域の活性化を図っている。こうした取り組み、村おこしを通じた地域とライダーとの交流の中から、7編文が生まれ、つづつこの連載シリーズ

この動きを歓迎するものです。

さらに二輪が社会的認知を大きく得つつある証拠の大きなものに、一輪による「村おこし」運動があります。

一九八七年からはじまった宮崎県十市町村主催の「九州山脈バイクツーリング大会」はその代表的なものといえますし。

SJ紙一九八九年十一月号に、一九八九年に行われたバイクイベントのうち、地域振興と結びつけて自治体が主催、あるいは後援した主なものが紹介されています。

次のようなものです。

をやったのは、世間に対して「二輪の利用者は暴走族ばかりではありません。我々のようなちゃんとしたライダーが多いことを知って欲しい」という真剣なアピールでもあったのです。暴走族が影をひそめた今日、グッドライダー運動の意味合いが変わったと理解すべきだと思います。

暴走族から無縁となった二輪利用者は行政の方から見れば、秩序に対する規制の対象としてではなく、単に二輪による道路利用者となったようです。

行政とライダーの関係から対立する関係の部分が排除され、本来の良い関係が回復されつつあると考えられます。私どもは

仁 (五月四〜六日 北海道仁町)

●龍泉洞 二日間トリアル (六月三〜四日 岩手県岩泉町)

●トロフィーモチュール・サンシャイントリアル

(六月二十四〜二十五日 山形県白鷹町など五市町)

●レイドカムロ

(七月二十八日〜三十日 山形県金山町)

●H・A・R・T IN 月山

(八月五〜六日 山形県立川町)

●ポップトリアル IN 土湯

(八月十三日 福島県土湯町)

●イーハトーブ二日間トライアル

(八月二十六〜二十七日 岩手県西根町)

●スーパートライアル IN 天竜

(九月三日 長野県伊那市)

●まちおこしラリー・エンデューロ 2 みのぶ

(九月十六〜十七日 山梨県身延町)

●釧路湿原一周オートラリー

(九月二十二日 北海道釧路市)

●日高ツーデイズエンデューロ

(十月八〜十日 北海道日高町)

●虎杖トライアルツーリング

(十一月四〜五日 岐阜県板取村)

さて「九州山脈バイクツーリング大会」の様子をS J紙がその第三回目「89九州山脈バイクツーリング」を特集していますので、その記事から見てみましょう

「宮崎市を起点に高岡町―綾町―国富町―西都市―西米良村―椎葉町―五ヶ瀬町―高千穂町を経てゴールの日之影町まで宮崎県を南から北へ、太平洋岸から九州山脈の最奥部へ十市町村二五五キロを走破するツーリング大会。三回目を迎えた今年八百人近いライダーが参加した」

「コースにあたる宮崎市など十市町村とともに大会実行委員会(委員長、梅戸勝恵・日之影町長)を構成し運営にあたる宮崎県観光振興課の渡辺亮一係長によると男性は二十代から三十代、女性は二十代が中心という。県外から東京をはじめ九十九人が参加」

「午前七時半スタート。朝日を背にうけ、ライダーが次々に出走してゆく。宮崎市内を抜け、コスモスが咲き乱れる田園地帯を縫って、最初のチェックポイント高岡町天ヶ城公園へ。ここで名産のお茶とミカンでノドをうるおす」

「西米良村からいよいよこの大会の、メインコース、国道二六五号線の山岳コースに入ってゆく。ここは宮崎県が力を入れている照葉樹林帯の観光ルートでもある。西米良村から五ヶ瀬町を結ぶワインディングロードは、初心者にはかなりハードなコースである。それだけに峠を下った高千穂町での町民総出の小旗の歓迎、お茶や特産の漬物のサービスに思わず涙ぐむ女性もいたようだ。そしてゴールの日之影町。拍手でむかえられ、郷土芸能の和太鼓や焼き肉バーベキューとさまざまな催しがあり、疲れたライダーたちの心と体をいやす。翌日、感激のあまり、町役場まで町長を訪問してお礼をいったライダーもいた」

「大会実行委員長、梅戸日之影町長はいう『二五五キロのコースはバイクの専用道路ではない。四輪はもちろん、自転車も歩行者もいる。ライダーは仲間意識がつよく、県外のライダーでも困っていると助け合ったりする。その助け合い譲り合いの精神を他の四輪や歩行者にも発揮して、あいづらなかなかなるじゃないかという感動を地域の人々に残して欲しい。地域住民にもライダーにも自信と誇りをもてるイベントに育てていきたいのです』と語っている」

九州山脈ツーリングは、毎年行われ平成六年には第八回をかぞえることになりました。

最近十年くらいの「グッドライダー運動」の変化についての

べてきました。

セーフティクラブを組織し、「ミラー磨き」などの地味な活動を展開した時代にくらべて、二輪の社会的認知は飛躍的にすすんだと申せましょう。暴走族の反対の極としてのグッドライダー運動とか青少年問題は終息したと考えられます。

今日、グッドライダーキャンペーンは自工会の「見る・見られる・いい運転」にみられるように、広くライダー一般に賢い運転を呼びかけるものになっています。

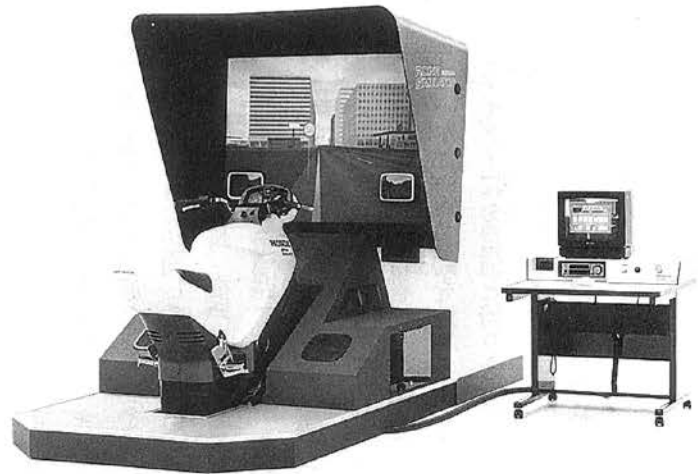
国も「バイクの日」を設定してくれています。多くの地方自治体で、その地域の活性化のためにバイクツーリングが積極的に活用されるようになりました。

これからの私どものグッドライダー運動も、このような状況の変化を正しく認識したものでなくてはならないでしょう。

### (三) 交通事故の科学 (研究活動)

本章が扱っている一九八八年以降、研究活動の最大のテーマは「二輪シミュレーター」の開発です。ハードは技術研究所、ソフトは普及本部が担当しました。

世界ではじめての本格的ライディングシミュレーターは、一九八八年プロジェクト提案され、プロトタイプ1、プロトタイプ2、の段階を経て、九二年実用を前提としたプロトタイプ3が完成しました。九二年の東京モーターショーに展示実演されたのはこのモデルです。



シミュレーター プロトタイプ3

安全運転教育用二輪シミュレーターの開発は一九七一年にも行われましたが、その当時のものは現実の映像を本物の二輪の前部に設置するだけで動く部分をもたない簡単なものでした。池袋のシヨールームにある期間展示されるにとどまりました。

一九八八年からはじまったプロトタイプ

タイプ1は、車体を傾けて運転するという二輪車の複雑で素早い動きが台上で再現できるのか、また運転技術訓練の教育用として使えないかという課題のもとに開発がはじまりました。

このプロトタイプ1は、乗車部だけで全高が三メートルを超し、スクリーン部ごと卵型のゆりかごが動くものでした。結果は、遠心力を受けながら縦横操作を行う二輪車の運転を二〇〇%再現することはむずかしいが、二輪車らしさを演出することはシミュレーター用の運動特性をもたせることにより可能であること、また乗車部を動かさず映像のみコントロールすると運

転に混乱をきたすことがわかりました。

一九九〇年からは、現場での教育用実験およびデータの収集を目的としたプロトタイプ2の開発がはじまりました。

このプロトタイプ2は、全高約二メートル、全幅約一・五メートル、全長約六メートルの乗車・映像部をもち、高さ約二・五メートルのコンピュータラック9本から構成されています。映像はCGI（コンピュータ・ジェネレーテッド・イメージ）。架空の町中に六本の体験コースをもち各々に六カ所の交通場面シナリオが設定され、昼のみでなく夜間の走行も体験できるようにしました。このプロトタイプ2は鈴鹿サーキット交通教育センターに設置され、初心運転者教育に活用するための実験がつけられました。

この結果から得られたものは、初心運転者の各場面での事故率と行動特性、交通場面シナリオなどですが、教育用シミュレーターとしてハード面の必要機能はつきりして来たことが大きな収穫でした。

これまでの研究の成果を全てもりこんで一九九二年からプロトタイプ3の開発がはじまり、九三年の東京モーターショーでの発表とつながって行きました。

このプロトタイプ3は現在実用検証のため、和光市のレインボームータースクールで初心運転者の教育に使用されています。プロトタイプ3はプロトタイプ2にくらべ、機能の充実は無論のこと、大きさ、使い勝手等より実用性を増したものになりました。コンピュータを内蔵し、全長約三・五メートル、全高約二メートル、全幅約一・五メートルとコンパクトにまとめられています。

開発の要領として以下の点があげられています。

(LATSS REVIEW VOL. 18 NO. 2 JUNE 1992六月所収)

1. 初心者が乗れること。
2. 交通環境が再現されていること。
3. 運転者の意志通り運転できる。走行レーン、車間距離等任意に操縦できること。
4. 臨場感があり、現実と錯覚できること。
5. 自分の置かれた交通状況およびそれに対してどのように対処したかVTR等に記録され、振り返ることができること。
6. 夜間事故の疑似体験が可能なこと。

シミュレーターを活用した安全運転教育の特徴は、「危険を安全に体験できる」点、「自分の犯した失敗を冷静に見直せる」点にあると思われます。体験は危険に対する感受性を増しますし、自分のライディングの失敗を見直せることは、情報収集のミスや判断のミスを自己反省することへとつながります。

現実実際の事故を体験しても、その事故にいたる途中経過やその判断に対する周囲の人々の意見をきけるわけではありません。

この点でもシミュレーター教育は、将来にむかって大きな可能性を秘めているものと思います。

課題は、このシミュレーターをどう実際の運転教育の場にもちこむかということです。

(四) 地域社会との連携をもとめて

一、下野新聞社「県民のための安全運転教室」

一九九四年四月九日(土)、ホンダの栃木製作所高根沢工場内のT'S(ティーズ)リンクで第一回「県民のための交通安全教室」が、地元で四八%の購読率を誇る下野新聞社の主催で開催されました。

栃木県での四輪販売会社(プリモ、クリオ、ベルノ)を横につなぐ連絡会(ホンダマロニエ会)が高根沢工場でもたれたと聞き出されたアイデアが、下野新聞社という有力な主催者を得て実現したものでした。

三月二十五日、下野新聞の第一回募集告知は次のようにその主旨をのべています。

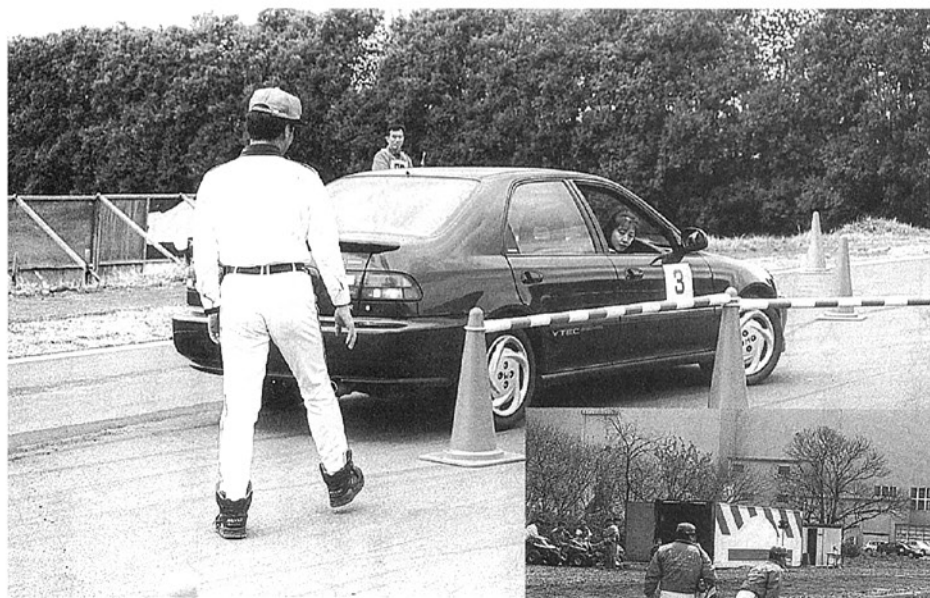
「栃木県の昨今の交通事故状況により、同県の重大事故は全国第十四位という不名誉な結果が出ております。なかでも免許取得が一年未満のドライバーの事故は群を抜いておりま

す。今回、本田技研工業株式会社の協力により、栃木県の交通事故原因に合わせた『特別カリキュラム』を作成いたしました。

来る四月九日、全国春の交通安全旬間実施中のこの日一日、初心に返り『楽しく・充実した正しいドライブテクニック』を学んで下さい。ベテランインストラクターがご指導いたします」  
募集は、午前と午後でそれぞれ三十名、カリキュラムは実技中心に三時間が次の項目からつくられています。

●準備体操

●走行前の車両点検



T'Sリンクでの「県民のための交通安全教室」





- 運転姿勢の確認
- 車両感覚（停止線と車の感覚）
- ブレーキング訓練
- 切り返し、幅寄せ訓練
- バックトレイニング

教習車両十五台は栃木営業所が準備し、指導にはインストラクター二名がレインボーからチーフとして招かれ、工場インストラクターと合計十名の指導チームがあたりました。

後援者には栃木県、栃木県警察本部、栃木県交通安全協会、栃木県女性ドライバークラブ連合会、芳賀町、高根沢町が立っています。

本田技研と栃木県マロニエ会は協賛者として協力しました。なお参加費用二千円はチャリティとして、全額が交通遺児基金に寄付されました。

この「県民のための交通安全教室」は、四月九日（土）の第一回から九月二十四日（土）の第五回まで、九四年通年で五回次のように行われました。

- 第一回 五月二十二日（日） 初心者ドライバーズ教室
- 第二回 六月五日（日） ペーパードライバーズ教室
- 第四回 七月十日（日） レディースドライバーズ教室
- 第五回 八月二十四日（土） 初心者ドライバーズ教室

第二回以降は、募集対象にあわせて、募集人数とカリキュラムを第一回と変更し、募集人数は初回が午前の部二十名、午後

の部三十名であったものを、一日コース三十名のみとして、実技時間も午前一時間四十分、午後二時間と初回に比べて延長し、ゆとりをもたせたものになっています。

受講者の評判も上々です。下野新聞に掲載された受講者の声をきいてみましょう。

「七月十日の教室に参加しました。

六月二十九日に免許取得からちょうど一年が経ち、初心者マークがとれたので、気を引き締める意味も含めて参加しようと思いました。

この一年間は、休日はなるべく運転を心掛けたり、すいている時間帯のデパートの駐車場で練習したりと、自分なりに努力はしたのですが、やはり戸惑うことも多々ありました。

でも教室に参加してからというもの、運転に自信がつかしました。たとえば、車の幅は意外にないということがわかり、今まで恐る恐るだった狭い駐車場も、あせらず入れられるようになりました。また休日に家族と出かけても、いまでは行き帰りと主人に頼ることなく運転しています。

私ははじめ抽選に落ちてしまい、たまたまキャンセル者が出たので参加できたのですが、教室の内容は考えていた以上に充実していて、とてもラッキーだったと思います」

（宇都宮市、竹内さち子さん、七月十日レディースドライバーズ教室参加、九月二十二日下野新聞、交通安全のページより）

この「県民のための交通安全教室」を広く知ってもらうためのPRに、多くの努力が払われました。

総括して次のことが指摘されています。

●応募は概して定員の二倍を超える盛況で、県民の関心の高さを反映した結果となった。また下野新聞による応募が各

回とも高い比率を占め、注目率の高さを実証した。

●回を追って販売店からの応募も増加した。

●講習会のカリキュラムが評価を得た。また、再び参加したたいという受講者が多かった。

下野新聞社が主催した「県民交通安全教室」は隣県、群馬県に飛火しました。上毛新聞社が、下野新聞社のあとにつづくと、県警の協力をとりつけて前橋市内の群馬県総合交通センターを会場とする群馬県民交通安全教室ともいべきものを群馬県ホンダ四輪販売会社のバックアップのもとに実現しようとしています。

## 二、鹿児島「HAL」クラブ

ふりかえれば、普及本部は一九七八年にすでに女性ドライバースクールをスタートさせています。

七九年から八〇年にかけて、四輪の営業所員を中心に約一四〇〇名の女性ドライバースクール専任講師を養成していましたから、ペーパードライバーばかりでなく免許取りたてで自信をつけたいという女性の四輪運転の初心者教育には経験を積んだ人が四輪販売に従事するスタッフの中に相当数いたのです。

鹿児島で四輪ホンダ会が運営しています「HAL」クラブは、そうした人たちがうみだしたプログラムです。

八九年、鹿児島県内の交通事故死者数の増加率が全国ワース

ト三位となって、知事が交通事故非常事態宣言を出したのです。鹿児島県でも女性の免許取得者は増加していましたし、女性ドライバーの事故増加は男性の二倍でした。

当時の鹿児島営業所長が、車を扱うメーカーとして事故防止に真剣に取組む必要がある、しかしのぼりを立てたりパンフレットをまくだけではダメ、実践教育が必要と考えたことがスタートとなりました。

かくて、九〇年六月レディーススクールを自動車教習所二会場で三回開催し、六一名が参加しました。

九一年には、レディーススクールを三会場五回開催し、六十五名の参加、新たに企業対象に二社三回のスクールで九十七名の参加、救急法講習会一回で四十四名の参加。

九二年、「HAL」クラブ発足。スクール参加者を中心に組織されたもの、「安全」「楽しさ」を組織的に継続的に提供しようという計画。

セーフティスクール（レディーススクールの改称）五会場五回開催、九十七名、企業対象スクール三社五回、一四一名参加。救急法三回、一一〇名参加。「HAL」クラブ会員三六二名。

九三年、セーフティスクール二会場五回九十七名。企業対象スクール二社四回七十四名、救急法三回、五十六名、「HAL」クラブ会員九六六名。

九四年には「HAL」クラブは会員一六〇〇名にまで成長しました。営業所が「HAL」クラブの推進事務局の役割を果たし、四輪販売会社（プリモ、クリオ、ベルノ、二十一法人、三十七拠点）が推進委員会を組織してこれを支えています。

七八年にはじまった女性ドライバースクールは、九〇年代に入って鹿児島県で「HAL」クラブという実を結びつつあり、栃木県では下野新聞社の「県民安全運転教室」となり、さらに群馬県へと広がる構えを見せています。

### 三、スズカ・トータル・モビリティ（STM）

三重県鈴鹿市は、人口十八万人、ホンダの主力工場である鈴鹿製作所があり、ホンダの関連企業も多いので、人口の四〇%がホンダグループで働く人およびその家族です。

STMプロジェクトは、一九九三年五月、ホンダの地域貢献プログラムの一つとして発足しました。目的は鈴鹿市の市民のみならずともに市内の交通環境の改善を通して、交通事故を減らそうとするものです。

鈴鹿市の交通事故の分析はこれまで国際交通安全学会が取組んだことがあります。一九九〇年度、一九九一年度に発生した事故データをもとに平成四年度に行ったもので、この時の提言にもとづき市内の交差点などの道路改良が行われました。このときの研究がきっかけとなって、もう少し長い目で取組もうとするのがこのプロジェクトです。

鈴鹿市には、名古屋方面から鈴鹿峠に抜ける一号線と、伊勢方面に向かう二三号線という二本の国道が市内を通過しており、分散した都市構造で公共交通機関の利用が進まず、交通事故の悩みが絶えない土地柄です。

このプログラムの概略が、一九九四年十一月九、十日大阪で行われた日本交通心理学会で発表されました。次のとおりです。

#### 〈地図システムの導入〉



地図システム

- 死亡事故
- 重傷事故

原票番号	年	月	日	時間	曜日	祝日	損傷車両	死亡者数	重傷者数	軽傷者数	合計	天候
2940104	94	01	10	1740		0	2	0	1	0	1	1
2940111	94	01	28	0310		0	3	0	1	2	3	1
1940315	94	03	02	0630		0	2	1	0	1	2	2
2940406	94	04	13	0900		0	2	0	1	0	1	1
2940506	94	05	28	2140		0	2	0	1	0	1	1
2940615	94	06	22	1430		0	2	0	1	0	1	1
1940715	94	07	27	1510		0	2	1	0	1	2	1
2940820	94	08	13	1445		0	2	0	1	2	3	

このプロジェクトでは、交通事故の実態調査のほか、交通安全教育などの啓蒙活動や市内における交通調査、市民の交通に関する意識調査などを実施しています。

事故分析においては、パーソナルコンピュータに地図を導入して、市内で発生した交通事故の実態をさまざまな切り口で地図上に表現できるようなシステムを構築しているところがユニークです。

鈴鹿市の道路や建物等の詳しい情報の入った市の二五〇〇分の一の都市計画基本図（鈴鹿市の場合は全部で九十一枚）がコンピュータに入力されていて、交通事故が起きると、その事故情報を地図上にインプットするのですが、インプットにあたっては、アウトプット時に必要に応じていろいろな形で取り出せるように設計されています。

市内全域での事故の分布を一目で見えることはもちろん、地区別、路線別、さらに個々の交差点ことや、また学校の通学区区域ことやショッピングセンターの周りなど自由に地点と地域を設定して事故情報を取り出すことができます。さらにこれらの情報を、事故種別、事故類型別、法令違反別、時間帯別、年齢別などの属性で見ることができます。

またこうして取り出したさまざまなカテゴリ別の事故件数を、たとえば年度別の推移等といった形でグラフに表現することもできます。

### 〈ねらいとする効果〉

#### 1. 交通環境の改善

問題となる地域、地点をさまざまな角度から明らかにするこ

とによって、道路や交差点など道路環境の改善に役立て、交通事故を減少させることが期待されます。

市民から毎日のように打ち上げられる改善の要求に対して、その優先順位をデータによって示すことにより、効果的に施策を推進することが可能になりました。

#### 2. 啓蒙活動への活用

地域や学校・職場などで安全指導や教育などを行う場合、対象となる参加者のカテゴリに応じて、それぞれに身近な交通事故の具体的なデータを提供することにより、教育効果をより一層高めることができます。

このプロジェクトは、スズカコミュニティ研究会と称して、スズカサーキットの森の中にあります。鈴鹿市より一名、国際交通安全学会より一名、鈴鹿製作所より一名、本田技研より一名計四名のスタッフが専任しています。

## 第八章 海外活動

普及本部発足当時から、海外への普及活動も当然視野に入っていました。

普及本部が発足したのは、一九七〇年十月ですが、七二年一月本田社長は年頭の記者会見で「海外においても安全運転普及活動を強化する」と言明し、その年の三月、普及本部内に「海外安全運転普及推進委員会」が発足しています。

一九七二年、アメリカ運輸省道路交通安全局NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) のトムズ長官が来日され、普及本部の活動を視察され、賛辞をいただきました。

同年九月、フランス・ホンダの仲介によりフランスの道路安全協会 (La Prevention Routiere) から三名の専門家が「フランスで、どう二輪車の教育をやるべきか」のテーマのもとに、普及本部に派遣され、二十日間の滞日期間中、鈴鹿での研修、普及本部の指導員づくりの実状などを研究、帰国後、同協会で二輪車の訓練コースが開講されています。これがフランスのはじめの二輪教育コースでした。

翌七三年七月には、アメリカでこの年二月に誕生しました、一輪安全財団MSF (Motorcycle Safety Foundation) の理事長長ハルトマン博士二行が来日し、鈴鹿サーキット交通安全教育センターの視察、普及本部の活動内容についてのディスカッションを行っています。

スタート間もなかったMSF (これについては後述します) に対して、普及本部は運転教育カリキュラム、インストラクター養成、事故分析、安全運転思想の普及などの面で、有効な参考情報を提供しえたはずで。

七四年七月、アメリカNHTSA主催でサンフランシスコで行われた第三回「国際交通安全会議」では、「東京都における二輪車事故の特徴」と題して、普及本部の鈴木辰雄課長(当時)が研究発表を行いました。さらに同年十一月、サンパウロ市警察交通局主催の「国際交通会議」で、警視庁の鈴木四郎警視(当時)がわが国の事例としてホンダ安全運転普及本部の活動を紹介されました。

七〇年代後半から八〇年代にかけて、普及本部と海外の交通安全団体との間で人や情報の交流がかなり行われていますが、ホンダの海外販売チャンネルでこの分野の活動が一举に本格化したのは、八〇年代後半からです。

八〇年代後半に入りますと米州では、七〇年代からのアメリカ、ブラジル、ペルーに加えて、メキシコ、カナダが活動に加わり、アジアでは韓国、台湾、シンガポール、タイ、インドが活動をはじめました。九〇年代に入ると、スペインが訓練センターをつくって活動を開始しています。

以下に、これらの国で、どのような活動が行われているかご報告いたします。



ディストリビューターや販売店での日常活動の一部としてこの分野の活動が定常的に行われている国を、ここでは重点的にとりあげています。

ではここにとりあげない国では、安全運転活動が行われていないかというところがありません。

運転免許制度や運転者教育が国の仕組みとして、しっかりとしている国では、販売チャンネルが関与する余地は大きくはないといえます。

販売チャンネルに求められる度合も、その国で運転者教育が制度としてどのように行われているかという点とも関連しているように思えます。

ここにとりあげた国には、二輪市場の大きな国で、運転免許制度、それをサポートする運転者教育の仕組みがこれから徐々に整備されるという国が多いのも、以上のことと関係していると思います。

## 北米・中南米地域

### □アメリカ

一九六〇年代から一九七〇年代にかけて、日本製オートバイがアメリカで大きな市場を築くようになりました。その口火をきったのがホンダでした。

一九五九年、アメリカ・ホンダがカブをもちこんで行ったキャンペーン「You meet the nicest people on a Honda」は、モーターサイクルの世界で最も成功した宣伝キャンペーンの一

つといわれています。

アメリカでの二輪の安全問題への取組みの歴史は古く、一九七三年三月、「MSF」(Motorcycle Safety Foundation)の設立にさかのぼります。

一九七二年時点でのMSFのスポンサーは、日本側メーカー四社の現地法人と、Harley-Davidson、BSA/Triumphの六社でしたが、一九七四年にはBSA/Triumphが、一九八三年にはHarley-Davidson社がそれぞれスポンサーから降り、代わって一九八三年からはBMWが加わりましたので、現在では日本側四社とBMWの五社のスポンサーシップによって運営されています。参考までに、一九九四年の五社の寄付金総額は約二百万ドルでした。

一九七三年の七月末、MSFの初代理事長をつとめたハルトマン博士一行が来日、鈴鹿の交通安全センター等、普及本部関連の施設を見学、関係者と意見交換をしています。

普及本部は、設立後約三年を経過しており、本部、地区、県支部といった推進体制のほか、それに対応して、本部インストラクター、地区インストラクター、県支部インストラクター、普及指導員といったインストラクター養成の仕組みづくりがほぼできあがっていましたから、設立間もないMSFには普及本部の活動内容は恰好のモデルでした。

二十年を超えるMSFの活動から私どもが学ぶところも大きいので、MSFの資料に準拠しつつ、以下その概要を見ることが出来ます。

MSFはその目的、戦略を次の五つとしています。

●初心者および経験のある二輪ライダーに対して、良質のライダー教育が受けられるようにすること。

●州政府を奨励したり、援助したりして、州が有効な二輪運転者免許制度をつくるよう仕向けて行くこと。

●モーターサイクルの安全に関するデータと情報の収集。

●モーターサイクリストとドライバー両方の安全行為と責任について広く国民に訴える。

●モーターサイクルの安全に関する重要事項について州政府および連邦政府に意見具申をする。

この戦略目標により、「教育」や「免許制度」といった活動が展開されています。

#### 一．教育活動

一九七三年以来、二百七十名のチーフ・インストラクターを養成し、彼らは、さらに一万七千名のインストラクター(MSFが開発したカリキュラム「Rider Course」のインストラクターとして認定された)を生み出しています。

現在までに、百二十万人以上の人が、MSFが開発した、初心者向け、経験者向けカリキュラム「Rider Course」を終了しています。(図1)

●近年では、毎年アメリカ国内外で、民間施設および軍施設あわせて、十万人の「Rider Course」終了者を出しています。

●「Rider Course」は五十州の約一千の施設で受講できます。MSFスポンサー五社のうちの何社かは、訓練用車両をデ

ィーラー経由で貸出す制度ができています。(一九九三年六月時点で三二四八台)

●料金無料で、全米の問い合わせに対して、「Rider Course」が受講できる場所を紹介しています。

図1 RIDER COURSE STUDENTS TRAINED  
(MSFライダーコース修了者の累計)

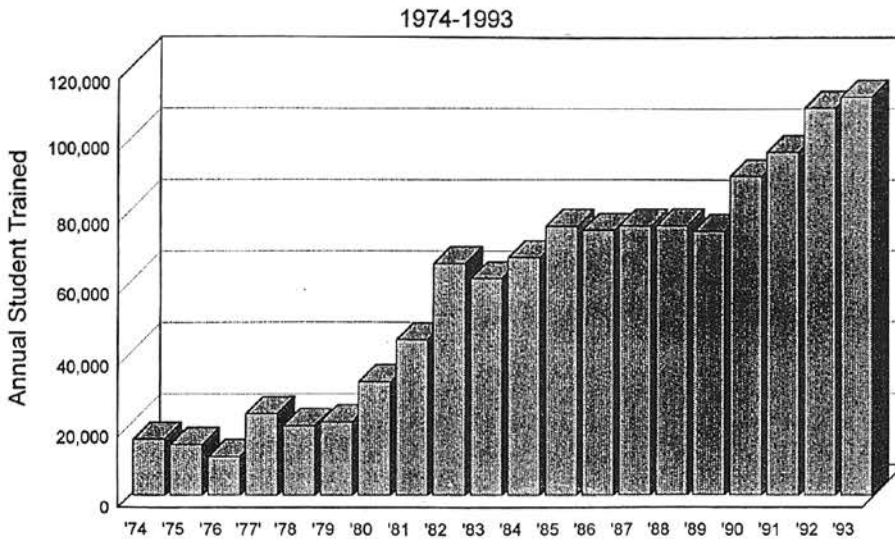


表1 MSF MOTORCYCLE DEALER LOAN PROGRAM, 1993

(教育訓練用にディーラー経由で貸し出されたモーターサイクルの数)

State	Number of Loan Motorcycles In Use in June, 1993	State	Number of Loan Motorcycles In Use in June, 1993
Alabama	6	Montana	60
Alaska	4	Nebraska	26
Arizona	58	Nevada	30
Arkansas	51	New Hampshire	22
California	369	New Jersey	48
Colorado	87	New Mexico	20
Connecticut	34	New York	56
Delaware	14	North Carolina	83
Florida	156	North Dakota	28
Georgia	65	Ohio	118
Hawaii	20	Oklahoma	36
Idaho	10	Oregon	83
Illinois	248	Pennsylvania	45
Indiana	115	Rhode Island	0
Iowa	92	South Carolina	27
Kansas	14	South Dakota	35
Kentucky	30	Tennessee	58
Louisiana	10	Texas	191
Maine	14	Utah	19
Maryland	32	Vermont	20
Massachusetts	51	Virginia	99
Michigan	111	Washington	250
Minnesota	82	West Virginia	0
Mississippi	2	Wisconsin	155
Missouri	64	Wyoming	0

Total motorcycles on loan to rider education dealer loan program in June, 1993:

U.S. Total Units: 3,248

Total estimated wholesale dollar value of motorcycles on loan in June, 1993:

U.S. Total Dollars: \$ 6,907,104

表2 MOTORCYCLING LICENSING EXAMINERS TRAINED  
(州政府の二輪免許試験官に対する訓練実績)

1985-1993

Year	Number of States	Examiners Trained
1985	9	171
1986	7	420
1987	4	87
1988	12	442
1989	13	601
1990	7	795
1991	12	808
1992	14	935
1993	17	547

二、免許制度 (Licensing) への働きかけ

●三十七の州政府の二輪免許発行機関が、MSFが開発した四種類の実技試験のうちの一つを採用しています。

●三十九州では、MSFの二輪運転マニユアルを採用し、そのうちの二十五州ではそれを免許テストに活用しています。

●試験官、訓練プログラムの実施。これによりこれまで五千名の州政府の免許試験官の養成訓練を実施してきました。四十五州に対して、技術上または資料面の援助を行っています。

MSF設立二十周年にあたる一九九三年、MSFの機関誌『Safe Cycling』の夏季号には、こうあります。

「一九〇〇年代の初期、自動車については、運転免許をだしはじめた州がでてきました。

しかし、一九六〇年代の中頃より以前は、モーターサイクルについて運転免許制度をもっていた州はほとんどありませんでした。あったとしても、それはごく基本的な運転テストといったもので、実際の道路上での運転との相関の少ないものでした。共通して、もつとも多いテストは、申請者が一ブロックを一週して無事帰ってくれば、それで万事OKで、免許証をうけるといった程度のものでした。

一九六六年、道路安全法 (Highway Safety Act) が成立し、その中にはモーターサイクル安全基準 (Motorcycle Safety Standard) も含まれていたのです。そしてこの安全基準は、モーターサイクリストに対して特別のテストをして免許を与えることを奨励するものでした。

いくつかの州でモーターサイクリストに対する免許試験がはじまったのですが、そのテストの質はお粗末なものであったのです」

MSFは、二輪ライダーの安全を確保するためには、適切な二輪のための運転免許制度を各州政府に採用させることが必須であるとの考えに立って、州政府に対する立法化奨励活動ともいべき活動を積極的に行っています。この活動は、今日までに百二十万人以上を訓練したという教育部門の活動と並んでMSFの活動の柱の一つを構成しています。

MSFが最初に開発した実技試験法、「MOST」 (Motor-

cycle Operator Skill Test)、一九七七年路上テスト用として開発された「MIT」(Motorcycle In-Traffic Test)、一九七八年「MOST」の簡易型として開発された改正版「MOST」(Alternative MOST)、一九八五年開発された「MLST」(Motorcycle Licensing Skill Test)と四種類の実技試験法をこれまでに関発し、現在までに三十七州がそのいずれかを二輪免許試験にさいして行う実技試験法として採用するに至っています。学科テストについては、二十七州がMSF開発のテストを、二輪免許試験にさいして採用しています。

アメリカの二輪免許に関しては、業界側(MSFも業界とみなされます)が州政府にせまって、州の二輪免許制度の内容をよりしつかりしたものにするよう働きかけているわけです。

妥当な水準の免許試験制度が、ライダーの安全を確保するには必須であるとの考えに基づくものです。

### 三、統計など (Statistics)

MSFの活動を評価し、時代に合ったものにするためには、正確な情報が欠かせません。MSFスタッフは、二輪利用者および他の道路利用者の行動や態度に関する情報を集め、国内外の二輪の安全に関する研究を調査しています。

たとえば、毎年MSFはすべての州から、二輪事故、免許制度、ライダー教育についての情報をとり、それを読みやすい形にして広く提供しています。

### 四、対政府関係

ヴァージニア州アーリントン(Arlington, Virginia)の東部

事務所では対政府関係の業務を担当しています。

ここでは、連邦議会、州当局、国防省に対してMSFの窓口となっています。

MSFが開発した立法モデル(MSF-developed Legislation model)は、州当局がMSFの教育、訓練を具体化する法律案を起草するさいに助けとなりました。

またこのMSFスタッフは、空軍、陸軍、沿岸警備隊、海軍の二輪安全コーディネーターと密接な協力関係のもとにあります。

(一九九三年、MSFのライダー教育コースの終了者一二六一六名のうち一万四二二六名は軍関係者です。また約二千のMSFが認定した訓練施設のうち二百カ所は軍の施設です)

### 五、広報活動

●教育を受けよう (Get educated)

●免許をこうう (Get licenced)

●保護員はちゃんと着けよう (Wear protective gear)

●運転はおだやかに (Ride softer)

この四つがMSFから二輪利用者へのメッセージです。

MSFは印刷物と放送メディアを通して、この言葉を広めています。

MSFはまた、四輪利用者、とくに学生ドライバーに対して、ビデオや印刷物を通して、路上での二輪利用者の安全に十分な配慮をするよう呼びかけています。

『Cycle Safety Information』がMSFと外部を結ぶ重要な



啓蒙紙です。六種類が出されています。

次の1から3は定常的に使われているものです。

1. モーターサイクルヘルメットについて (What You Should Know About Motorcycle Helmet)
  2. モーターサイクリストのウェア (Riding Gear For Motorcyclist)
  3. アルコールおよび他の薬物の影響について (The Effect of alcohol and Other Drugs)
- 次の4から6は毎年改訂されるものです。
4. 州二輪運転免許制度 (State Motorcycle Operator Licensing)
  5. モーターサイクル統計
  6. 州予算による二輪ライダー教育のための法律 (State-Funded Motorcycle-Rider Education Legislation)

『Safe Cycling』は四半期ごとに出版している小冊子で、発行部数は六千です。

#### 六. 褒賞制度

一九七三年から一九九二年にかけて、二輪事故は劇的に減少しました。事故数で四二・一%、死者数で二九・五%の減少でした。

この進歩は関係者の努力と献身によって達成されたものです。一九七九年から、褒賞制度をはじめました。インストラクター、免許試験官、州の二輪安全および免許制度計画推進者とその監督者の方々、MSFプログラムの援助に努力していただいた

# Safe Cycling

THE MORE YOU KNOW, THE BETTER IT GETS

SUMMER 1993



## MOTORCYCLE SAFETY FOUNDATION

National Resource Office  
2 Jenner Street, Suite 150  
Irvine, CA 92714-3812  
(714) 727-3027  
FAX (714) 727-4217

### CYCLE SAFETY INFO

The information summarized on this chart includes only those provisions that are specified in state law. Many of the states listed have additional provisions relating to the implementation of the rider education program that are specified in regulations or administrative rules. Training is available in all 50 states; please call 1-800-447-4700 for a RiderCourse® near you.

#### STATE MOTORCYCLE RIDER EDUCATION LEGISLATION—1994

State	Source and Amount of Estimated Funding Generated	Estimated Annual Funding Generated	Stipulated Use	Additional Provisions	Effective Date of Original Law	Administering Agency
Alabama	10% of money collected on \$200 fee assessed on public education convictions	\$860,000	Programs in motorcyclist safety	Money collected reverts to the state budget for all Alabama Traffic Safety Center programs, with only a portion allocated for motorcycle safety activities.	August 6, 1987	Alabama Traffic Safety Center, University of Montevallo
Arizona	Motorcycle registration — \$1.00	\$17,100	Motorcycle testing and education programs	State may contract with public and private agencies to implement education program. State may conduct classes and change rules.	July 26, 1981	Department of Transportation — Motor Vehicle Division
California	Motorcycle registration — \$2.00	\$1.3 million	Motorcycle rider training programs, public awareness	Advisory committee may be established. Course completion required for riders under 21 prior to licensure. Program services shall be provided by contract or grant funding. Reserves amount equal to Legislature. DMV may waive skills test for novice graduates.	January 7, 1986	Department of California Highway Patrol
Colorado	Motorcycle endorsement — \$1.00, motorcycle registration — \$2.00	\$205,000	Motorcycle operator safety training program, including rider education courses, seminars relating to safety of motorcyclists, and rider training course	Department of Transportation shall set standards for course certification and instructor training and conduct such activities to provide program. Provides for program coordinator and instructor training specialist. No more than 15% of program may be provided by contract. Provides instructor qualifications. Provides for 3-member advisory committee.	July 1, 1980	Office of Transportation Safety
Connecticut	Motorcycle registration — \$2.00	\$110,000	Motorcycle rider education program	10% insurance discount for graduates. Course completion required for riders under 18 prior to licensing.	July 1, 1982	Department of Transportation
Delaware	Motorcycle registration — \$4.00, motorcycle endorsement — \$2.00, motorcycle endorsement renewal — \$3.00	\$76,430	Motorcycle rider education program	Courses open to all state residents with driver's license or motorcycle permit. Courses meet or exceed MSF standards. Motorcyclist must hold valid driver's license or complete MSF course. Provides instructor requirements. Training charges. Course completion required for riders under 18 prior to licensing. Insurance discount effective for 3 years following course completion.	July 1, 1983	Division of Motor Safety
Florida	Motorcycle registration — \$2.50	\$400,500	Motorcycle safety courses	DMV to promulgate curricula and qualifications for instructor certification. These may be developed by MSF or other traffic safety groups. Courses may include minimum of 10-hour instruction, at least 4 of actual motorcycle operation. DMV may, subject to funds availability,	October 1, 1987	Department of Highway Safety & Motor Vehicles

州予算による二輪ライダー教育のための各州の法律をわかりやすく表示して一般の利用に供している

たディーラーの方、およびジャーナリストなどを対象にしたものです。

## 七、国際会議 (Conferences)

一九八〇年と一九九〇年に二輪安全国際会議を開催しています。

アメリカで二輪の安全をソフト面から推進している活動の中心は、業界団体でありますMSFです。その内容はこれまで見てきたとおりです。

そしてアメリカ・ホンダは、このMSFの活動が十分機能できるように、寄付者の一人としての援助のみならず、さまざまな援助・協力を行っています。そのいくつかについて、以下に見ることにします。

### ①ライダー・エデュケーション・センターの建設

一九八八年カリフォルニア州コルトン市 (Colton) にライダー・エデュケーション・センター (Rider Education Center By Honda) 第一号が誕生しました。翌八九年にはテキサス州アービング (Irving) およびオハイオ州トロイ (Troy) に二番、三番目のセンターが誕生しています。その後ジョージア州アルファレッタ (Alpharetta) のものを加えて、現在までに四カ所のセンターが誕生しています。(図2)

四カ所のライダー・エデュケーション・センターの設備、スタッフの概要は次のようです。各センター、若干の相違はあり

ますが、ほぼ同様の基準でつくられています。

### ●建物 七千平方フィート

- ・教室、二室。更衣室。図書室。食堂。
- ・救急室。事務室。

- ・訓練車両用倉庫およびサービス室。

### ●訓練用車両

- ・CB125TT 二十一六台
- ・ATV 十六台
- ・XR (またはXRS) 九台

### ●訓練エリア

- ・舗装部分 三エーカー
- ・ダート部分 二・五エーカー

### ●スタッフ

- ・二名

MSFおよびASIインストラクター資格および救急救

護員として認定されている

### ●総敷地面積 六エーカー

表3は、四つのセンターの一九九三年の年間の訓練実績です。

### ②訓練用車両の貸し出し制度

訓練用車両の貸し出しは、モーターサイクル、スクーターおよびATVについて行っています。

貸し出しは、販売店に対して行われ、貸し出し期間の最長は一年で、貸し出された車両はその車両が販売された時点か、訓練に供された後十二カ月いずれか早い方の時点で、販売店から

図2 U. S. RIDER EDUCATION CENTERS  
(ライダー・エデュケーション・センター)

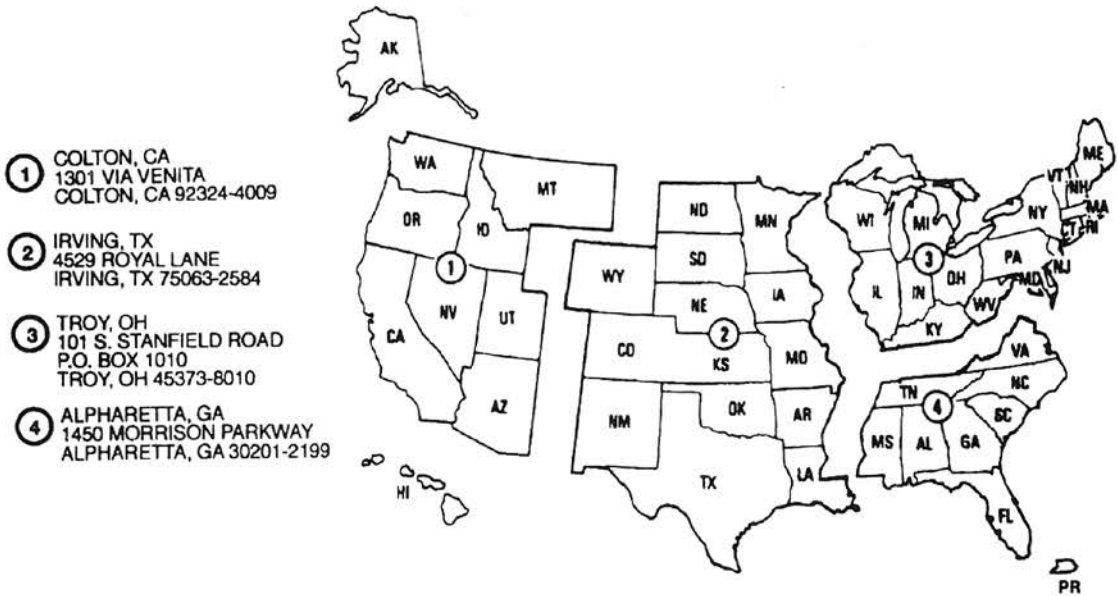


表3 4つのセンターの訓練実績(1993年)

	COLTON	IRVING	ALPHARETTA	TROY	TOTAL
MRC CLASS	56	85	67	33	241
STUDENT	362	803	768	325	2,258
ERC CLASS	37	28	12	13	90
STUDENT	176	205	138	170	689
ATV CLASS	38	34	27	25	124
STUDENT	168	177	169	117	631
OFF-ROAD CLASS	4	0	6	0	10
STUDENT	23	0	29	0	52
INSTRUCTOR PREP CLASS	6	18	27	12	63
STUDENT	52	194	237	108	591
TOTAL CLASS	141	163	139	83	526
STUDENT	781	1,366	1,341	720	4,208

MRC : Motorcycle Rider Course  
MSFの初心者用カリキュラム (実技8H、座学7H)

ERC : Experienced Rider Course  
MSFの経験者用カリキュラム (実技4H、座学4H)

ATV : All Terrain Vehicle  
バギー車と呼ばれている荒地四輪車

INSTRUCTOR PREP: MSFインストラクターのための訓練

アメリカ・ホンダに対して支払が行われます。

その際、代金の値引きが行われますが、その値引率は、貸し出し期間が長いほど大きく決められています。訓練に供用された車は、中古車として、販売店の手で販売されます。

さきの四つのライダー・エデュケーション・センターの責任者はこの貸し出し制度が正常に行われるようチェックする責任を負わされています。

一九九三年、新たに貸し出された車両の数は、四センター合計で、モーターサイクルが約七百五十台、ATVが七百台でした。

### ③MSFの訓練参加に対する費用負担

アメリカ・ホンダはホンダ二輪車の購入者に対して、MSFの認定の講習会に参加し、所定のカリキュラムを終了したとき、七十五ドルを限度に講習会費用を負担する制度をもっています。

これはMSFの初心者コース（実技八時間、座学七時間）および経験者向けコース（実技四時間、座学四時間）を問わず適用されるものです。

アメリカ・ホンダのこの分野での活動は、四つのセンターを拠点として行われています。

センターでは、交通教育の普及やモータースポーツの健全な普及に努力しているのですが、次に掲げました報告書から、そこに働くスタッフの日常の一端を見ることが出来ます。

カリフォルニア州コルトンのセンターの責任者フリップ・バナンドより彼の上司ボフ・クレバー宛ての報告書の一部。

（一九九三年十二月五日付）

「今月（十一月）は一般向けにRSS（MSFカリキュラム Riding and Street Skill）の講習会を二度開きました。最初のものは十一月五日から七日にかけて、あとのものは十九日から二十一日です。

軍に対しても、二回のRSSと一回のERC（MSFの中級者用カリキュラム）を開催しました。

MSFもここで第一回のチーフ・インストラクターの強化訓練を十日から十五日の六日間やりました。

十一日から十三日にかけてはATVのコースが計画されていたのですが、いつものように参加希望者が多く、別のインストラクターを手当したりクラスを分けたりする必要がありました。

コルトン市の警察が十一月二日、訓練のため、私どもの施設を利用しましたし、ハイウェイ・パトロールもまた、十一月九日訓練のためこのセンターを利用しました。

カリフォルニア・モーターサイクル販売店協会も十日の夕刻ここで会合をもちました。

— 中略 —

感謝祭の次の日、当所がL A B V (Los Angeles-Bartow-Las Vegas) のスポーツ・ライドの出発点になったのですが、参加者は昨年より増えて四百人位でした。

今年も、このルートで問題がありました。

最後になって、森林局がダートの十五マイルを除いて閉鎖してしまつたのです。理由は最近の嵐のため、たくさんの雪や泥が残っているからです。主催者は訴えられるのではないかと心配しています。

私は森林局の人とじっくり話し合い、こんなことが再び起きないよう、別のルート探しをはじめています。

森林局の人と、主催者を含めて会議をやりシーズンによって閉鎖されてしまう可能性のある道のリストをつくりあげ、どんな天候であってもあっちが駄目ならこっち、といつでも代替えルートをもつ必要があります。同時にスポーツ・ライドで起きる環境に対するダメージや、土壌のくずれを修復するライダーのボランティア組織も考える必要があります。

この案が実施されるなら、私は森林局と主催者の間の問題をなくすか、またずっと少なくすることができるようになります。

—中略—

十一月十一日、マーシャと私はリアルト高校へ出向き、ドライバー・エデュケーション・クラス (Driver Education Class) で講話をやってきました。

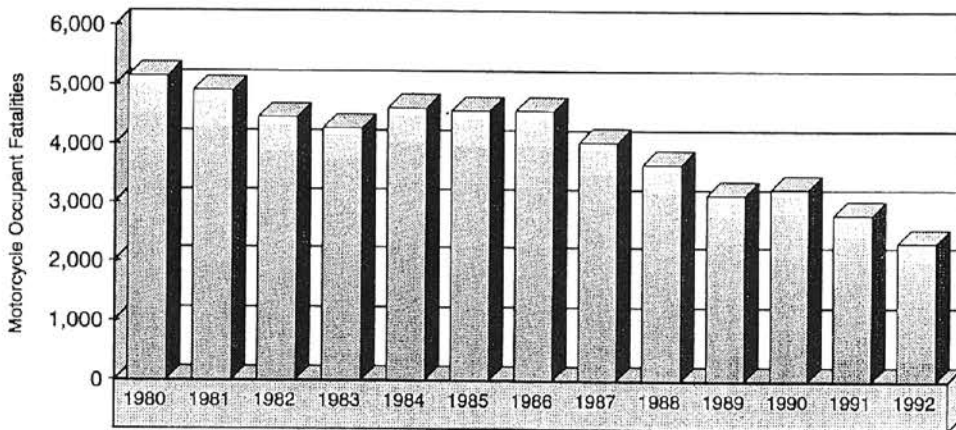
私の方は主として、私どものセンターのことと四輪運転時には二輪に配慮することを中心に話しました。

マーシャは、カリフォルニア・モーターサイクル・トレーニング・プログラムのことを主に話しました。

百人の生徒が相手でしたが、この授業をこの学校で四半期ごとにやるつもりですし、この地域の他の学校にも手を延ばす計画です」

参考情報として、アメリカでのモーターサイクル利用者の死者数の推移を掲げます。一九八〇年と一九九二年を比べると、五五%の減少となっていることは注目すべきです。(図3)

図3 MOTORCYCLE FATALITIES IN THE U.S.  
1980-1992  
(モーターサイクル乗車中の死者数推移)



**2325** motorcycle fatalities\* were reported in 1992 by the National Highway Traffic Safety Administration.

This is a decline of 17% from the 2,808 fatalities reported for 1991.

Overall, motorcycle fatalities have declined over 55% since 1980.

\* Preliminary 1992 FARS findings.



## 「メキシコ」

メキシコでは長く二輪の輸入が禁止されており、バイクビジネスが本格化したのは一九八七年、バイクの輸入が自由化されてからです。

自由化当時、メキシコのバイクメーカーはカラベル社一社のみで年間八千台程度の生産でした。企業ユースが中心で集金、書類の配送などを担当するメッセンジャーの人たちが使っていたのです。

他に数は少ないが、アメリカから金持ち階級がもち込んだ大型バイクがありました。

バイクの市場としては未成熟であり、一般的にバイクは低所得者層の乗り物、他方に大型バイクは金持ちの密輸品、かつ危険な乗り物というイメージがありました。

ハリスコ州グアダラハラ郊外に二輪の生産・販売を目的としてスタートした、ホンダ・デ・メヒコは、国内に定着していると思えるバイクのマイナスイメージを払拭する必要があると思いました。

このような背景から、ホンダ・デ・メヒコ（以下HDMといえます）が設立当初から掲げた営業政策は次の二つです。

1. バイクをプレステージの高い商品として販売していくこと。

2. 営業の柱を、販売、サービス、パーツに安全運転活動を加えて四本の柱とする。

そこで、ホンダ二輪車の販売店と認定する条件として、次の

三つの条件を要求したのです。

①店舗の敷地内に最低五百平方メートルのバイクの乗り方指導スペースを設ける。

②営業マン一人、メカニック一人を安全運転指導のできるインストラクターとして養成する。

③バイクを販売したお客様には、もれなく安全運転指導を受けていただくようすすめる。乗り方指導を受けないお客様には、キーを渡さない。

HDMは、スタートから「安全」を導入し、健全なイメージを普及させていくことを、企業戦略として選択したといえます。

こうして、販売店個々が実技指導の場所と機能をもつという特徴のある体制ができたのです。

販売店となる条件に、訓練スペースをもつことがあるのに戸惑いをもった販売店もあつたはずですが。

しかし、もともと五百にのぼる販売店応募者の中から、数十人を選ぶ段階で、「若いHDMとともに伸びていこう」のポリシーのもとで、販売店には若い人中心、バイクの販売経験のある人を意識して外していましたので、このHDM営業方針は多くの新規販売店から積極的にサポートされました。

グアダラハラ市の販売店「バラモト」のオーナー、ホアン・ホセ・レコンベリ・セラノ氏の談です。

「メキシコでは移動手段としてのバイクがまだ発達していません。バイクのマーケットの将来性、ホンダという企業の先進

性を買って販売店になることを希望しました。

現在バイクは金持ちのレジャーユースが中心ですが、やがて中間層が移動手段として買うようになり、マーケットは拡大していくと予測しています。

バイクのイメージ向上に安全は不可欠です。安全指導を取り入れたホンダの販売方法を高く評価しています」

「二輪文化の発達していないメキシコでは、たいていの人がバイクに乗れません。教えることは必要です」(メキシコシテ

イの販売店「ディッファ」の店長)

「店頭での乗車訓練が、伝統的であったバイクに対する悪いイメージを取り除きはじめたことが重要です」(グアダラハラ市の販売店「ディモファ」店長)

販売店の営業マンやメカニックを安全運転のインストラクターとして養成するための研修は、日本から普及本部のチーフインストラクターが数次にわたって現地で行いました。販売店での乗車指導は次のステップで行われています。

#### 1. ヴデオ『バイクの安全(Seguridad

Vial En Motocicleta)』二十分

四輪が主流のメキシコの交通環境の中で、弱者である二輪が事故にあわないためには何をどう注意したらよいかを具体的に解説したもの。普及本部が協力してHDMで制作したものです。

#### 2. 二時間の実技訓練を行う。

3. 二十の基本項目について(たとえばヘルメットはなぜ被るのか?)簡単な設問をお客様に回答してもらい、それを材料にインストラクターがアドバイスする。

指導時間は約三時間程度、効率を考え、インストラクターによる指導は週一、



販売店の乗車訓練(上)とコース(下)

二回。売買契約が完了すると、次回の指導日に乗車訓練を受けてもらい、キーを渡す仕組みです。

指導を受けた人には、「良かった」「役に立った」という好意的感想をもった人が多かったのですが、中には「以前乗っていたからその必要はない」「金を出して買ったのに、訓練などを強請されたくはない」と反発する人もありました。

受講率は五〇%くらいのところですが、受講率アップは今後の課題として残されています。

HDMと販売店の地味な安全への取組みを行政当局はどう見ているのでしょうか。

「ハリスコ州はバイクの販売数が最も多い州です。八七年の輸入解禁以来、バイクの免許取得者が急激に増えたためです。

バイクの事故もそれにつれて、微増傾向ですが増えています。グアタラハラ市で多い事故は、追突、追越し、追抜き時の衝突、十字路での出合頭衝突。ほとんど四輪との事故で、歩行者との事故は少ないのです。

現在、ハリスコ州交通局は二輪免許取得にさいして、実技試験の導入を検討しています。事故データに即した免許試験にしたいと思っています。

現在は、ハリスコ州で、二輪免許を発給するときに、HDMで制作した『バイクの安全』を全員に見てもらっています。

これからも、州全体のバイクの安全活動に協力してほしいと思っています」(ハリスコ州警交通局ロドリゲス・プレシアー  
ド氏)

## 「ブラジル」

ホンダの海外法人のなかで、もっともはやく安全運転活動に取組むという榮譽を担ったのは、ホンダ・ド・ブラジルでした。ホンダが現地法人をサンパウロにつくって、高関税の輸入税を払って二輪車の完成の輸入をはじめたとき、ブラジルではごく限られた金持ちの息子の「遊び道具」にすぎず、とても大衆の足としての位置付けではありませんでした。市場の状況は、後年メキシコの二輪自由化政策により、ホンダ・デ・メヒコがメキシコに進出して製造に先立って完成車の輸入をはじめたときの状況と似ています。

二輪にあまりよい印象をもっておらず、また乗ったこともなくなじみの薄かったブラジルの大部分の人々に対して、ホンダ・ド・ブラジルは、まず二輪を知ってもらうという活動からはじめなければならなかったのです。

一九七三年から七七年にかけて、ホンダ・モビル・コース(Honda Mobile Course)という企画を全土にわたって行っています。

モビル石油とタイアップして、キャラバン隊を組織して全国のあちこちの都市や町で、多くの人を集めてバイクのデモンストレーションを行う、と同時に希望する人々に試乗もしてもらう、という趣向のいわば草の根運動を数年にわたって続けたのです。

また、あちこちの会場を借りて、人の集まりそうな映画会な



どのイベントを企画し、その間に交通安全に関する講演をほさ  
みながらバイクを展示・PRする、また一方でモービル石油は、  
モービルオイルの宣伝に努めるといったものでした。  
この企画は警察の支持を得て、長時間一般の道路を封鎖して、  
路上でのバイクのデモンストレーションや試乗会に協力してく  
れたのです。

一九七八年、ホンダ・ド・ブラジルはサンパウロの本社屋の  
隣接地に、約五千平方メートルの二輪乗車訓練コースと教室棟  
をもった二輪訓練センターをつくりました。

国として、ライダー教育の仕組みがなかったので、販売店の  
レベルで販売時点で内容のある乗車訓練を行う必要がある、こ  
のため販売店のスタッフを乗車訓練のできるインストラクター  
として養成することがこのセンターの

目的でした。

販売店はインストラクターをもつこ  
とと同時に、簡単な乗車訓練のできる  
敷地を用意することが求められました。

この点ものちメキシコでの営業政策  
で生かされることになりました。

一九八五年までに、全国で四十八の  
販売店が自前の訓練センターをもつに  
至っています。

警察からそこで訓練を受けた人には  
二輪の運転免許を発行できる特権を付  
与される販売店もできました。

一九九〇年、ホンダ・ダ・アマゾニ  
ア（ホンダ・ド・ブラジルが社名変更  
は彼等の安全運転普及活動二十周年を  
記念して、大規模な記念の教育事業  
「いい運転しよう」キャンペーンを展  
開しました。

このプログラムは、ライダーに交通

状況の中でどのような運転をしなければいけないかという質問に答えてもらい、運転の知識をチェックするのがねらいです。

イラスト入りの問題集をホンダ販売店に置いておき、お客様にテストを受けてもらいセールスとお客様の間でその回答を材料にして「いい運転」について話し合うというものです。

五月から七月にかけて、このプログラムは全国九州、二二四のホンダ販売店が参加したのですが、テストを受けたライダーは二万三千人にのぼりました。

販売店が訓練施設をもって実施してき

た活動は、その後消長があり、現在では、八五年当時の半数位がなおその活動を維持し、地域での二輪の安全活動の中心としての役割を果たしています。

ホンダ・ダ・アマゾニア自身も、大口のユーザー企業、官公庁を中心に、専門のチームがライダー教育・訓練にあたっています。



「いい運転しよう」キャンペーンツール

## 「カナダ」

ホンダ・カナダは、一九九〇年六月、「ホンダ・ライド・センター」をカナダ最大の都市トロントから車で二十分のところにオープンさせました。

二十エーカーの敷地に、基本トレーニング用の楕円形のコースと、〇・七五キロのビギナー用トレールコース、一方通行でマーキングされた三キロのトレールコース、八〇〇平方フィートの建物には、洗面所、食堂、事務室、センターで使用する車両、小排気量のオフロード車 (XR-80 など) のサービスエリアが設けられています。

このライド・センターは、一般の方々が、家族ぐるみで安全なオフロードコースで二輪車の楽しさを体験していただく機会を提供することが目的でつくられたものです。

一九九四年、五月から八十一日間の開場日に八五〇〇人の来場者がありました。来場者の三分の二は、七月と八月の来場者です。

利用者の二五％は二輪に乗った経験がなく、センターのスタッフが二輪の基本操作の指導をしています。

ライド・センターは初心者向きですし、家族で手軽に利用できます。料金も、基本コースレンタル料は一時間十ドル、二輪未経験者に対する乗車指導料は時間に関係なく二ドルで覚えるまで指導を受けることができます。スタッフ数十六名、四十台のオフロード車を用意しています。オフロード車は半時間十四ドルで借りることができますし、一〇〇cc以下のものならお客様が自分の車を持ち込むこともできます。



このセンターは、カナダ安全協会の二輪インストラクター養成や、全国規模のA.T.V.（荒地用車両）ライダートレーニング・プログラムのチーフインストラクター養成にも利用されています。

カナダの他の主要都市にも同様の施設をオープンさせる計画があります。

カナダは世界で三番目に広い国土をもっていますが、人口は二七〇〇万人しかいません。



ホンダ・ライド・センター

国土に対して人口が少ないので、二輪ライダーの教育といっても容易ではないことがわかります。

カナダで二輪のライダー教育を全国規模で統括しているのは、カナダ安全協会（Canada Safety Council）です。非営利団体で、初心者を対象にした二輪車の安全運転の指導を目的にしています。所属インストラクターは、一一〇〇人、国内二五〇カ所で年間約一万五千人の初心者訓練にあたっています。

初心者向けコースは、実技と講義あわせて四十時間、防衛運転の知識などを幅広く取り入れています。

訓練車両はカナダの二輪メーカーが提供しています。ホンダ・カナダはこの訓練車両の五〇%（約一六〇万ドル相当）を提供して、ディーラーがメンテナンスを担当しています。

ホンダ・カナダは、一九八七年、ライダー教育を充実させる企画を用意しました。

「IT PAYS TO RIDE WITH US」（われわれのバイクにお乗りになるとお得！）と呼んでいるキャンペーンで、「特定のホンダ車をお買い上げいただいたお客様に、カナダ安全協会のライダートレーニングの受講料を負担します」というものです。

一九九一年から、受講料を負担する対象となるお客様の範囲を広げ、「特定のホンダ車」から「すべての街乗り用ホンダ車」として、できるだけ多くの初心者ライダーがライダー教育を受講するよう環境づくりをすすめています。

## アジア大洋州地域

### 「タイ」

一九九四年三月、タイ国の二輪代理店A Pホンダは、「タイ国ホンダ安全運転センター」をオープンさせました。

開所式には、チュアン・リークバイ首相のご出席をいただき、次のような祝辞をいただきました。

「最近自動車よりも事故発生件数が急増しているオートバイの安全問題に対して大変憂慮していた時期に、このセンターを作っていただいた本田技研、およびA Pホンダに大変感謝しております」

ホンダ側からは川本社長が次のように挨拶しています。  
「ホンダは安全の問題は私たちが主体的に取り組むべき問題と考えています。

安全運転普及活動を本格化し、量の拡大と質の向上を図って、タイ国の多くの方々に二輪を安全にお使いいただくよう努めてまいります」

このセンターはバンコクに隣接する町サムロンのホンダの工場敷地内に設けられたもので、約六千平方メートルの中に、ブレーキング、スラロームなどの二輪訓練コースおよび教室棟を備えたものです。

運営は所長以下五名の常駐のスタッフがあたります。

このセンターでは、二輪販売店のスタッフをインストラクターとして教育、再教育を行うこと、および大口の二輪ユーザーの教育・訓練を行うことが、主な目的です。



川本社長（左）とチュアン首相（右）



ホンダ安全運転センター開所式

## ●APホンダの取組み

APホンダが二輪の安全普及活動に取組むことを決めたのは一九八八年九月でした。

「将来にわたって二輪を社会に受け入れてもらうために、安全の問題には積極的に取組まなければならないと思います」とAPホンダ北村社長は語っています。(一九九〇年十二月普及本部刊『ワールド・ブリーフ』二号)

その背景には、成長著しい経済発展と呼応して、急成長した二輪市場がありました。

二輪のタイでの総販売台数は、八六年二十五万台、九〇年六十万台、九三年百万台と驚くべき伸びを示しています。九三年での保有台数は五百万台に達しています。

APホンダが二輪の安全を全国的に訴求していくにあたってとった方法は次の二つです。

1. 販売店に安全の指導者を育て、ここを拠点にして安全活動を広げる。それを営業政策として展開すること。
2. 社会に影響力のある行政やマスコミに安全活動の理解者をつくっていくこと。

八九年一月、APホンダの役員アラック・ポンプラパー氏を部長として、スタッフ四名の安全運転部がスタートしました。

ただちに一月に普及本部からバンコクに派遣されたエキスパートが、新しくできた安全運転部五名の人々にインストラクターとしての二週間の養成訓練を行い、さらに三月、鈴鹿で二週間の訓練を行っています。

APホンダは二輪の安全運動を営業政策としてすすめていくため、主力販売店である「セレクト店」になるために、次の二つを認定の条件としました。

1. 安全運転指導者ができるサブインストラクターを一名以上置くこと。
2. 年に二回以上、安全運転講習会を開くこと。

同時に販売店を督励、管理する立場のAPホンダの営業マンに対しても、テリトリー内の販売店の安全活動が活発か否かが彼の評価ポイントに反映するように、評価方法が変更されました。(百ポイントのうち十五ポイントに影響が出る)

安全運転部が最初の仕事として行ったのはホンダグループ社員に対する一日コースの二輪教育でした。二月にスタートし、八九年内に四二二名が受講しました。

三月からは販売店のサブインストラクターの養成がはじまりました。主に販売店のサービスマン対象の二輪教育が行われましたが、社長自らが参加した人が二割程度ありました。

APホンダの広報部も、安全運転部の活動にベクトルを合わせました。

広報部は、年六回販売店向けの機関誌『ホンダニュース』で、販売店のスタッフがインストラクターとして訓練を受けている様子を紹介したり、ユーザーに対しては、販売店ごとに組織化をすすめていた「ホンダファンクラブ」あてに年六回送っていた冊子で、APホンダの安全活動を紹介したりしました。

また、理解者づくりをすすめるため、交通行政を担当する国家安全委員会、免許発行を担当する運輸省、警察、軍隊などに対して、役員兼安全運転部長のアラック氏が人脈の広さを活か

して活動を開始しました。

### ●販売店の安全活動

A Pホンダが安全活動をはじめめる前、販売店でヘルメットのセッティングが行われたことはありませんでしたが、運転方法や安全についての会話が販売店と客との間で行われたことはなかったようです。

次は、A Pホンダが安全活動をはじめた当時のセレクト店の責任者の意見です。いくつかをきいてみましょう。

「ティーンエイジャーがスピードを出すのを見て危ないと思っていた」

「一年に客が四、五人事故に巻き込まれたという話を聞く。気の毒だと思っていた」

「正月の新聞に二輪事故が増えている、と大きく報道され、安全活動の必要性を感じていた。お客様への感謝の気持ちと社会還元のためにいいことだと思った」（チェンライ「チェンライシンタニー」社長）

九〇年八月時点で、セレクト店約一八〇店が、すすんでA Pホンダのサブインストラクター養成講習に参加し、それぞれ経営者としての立場から安全運転の普及活動に取組みはじめたのです。

### 〈セーフティ・キャラバン〉

販売店でもっともよく行われ、多くの参加者を得ているのは「セーフティ・キャラバン」です。

バイクの楽しさに加え、安全の意識高揚にも役立つからです。

通常は一日二泊で、以下のような要領で行われています。

・出発前の二時間、正しい運転を学ぶ「セーフティ・ライド・コース」を受講する。

・ヘルメット、長袖の着用で、隊列を組んで整然と走るようつとめる。二十人に一人の割合で、販売店のサブインストラクターがつき、安全確保につとめる。

・目的地で生バンドマンコンサート、ディスコ大会、食事会などイベントを楽しむ。

・Tシャツ、ジャケット、ヘルメットのプレゼントもある。費用は参加者、販売店、A Pホンダ各三分の一ずつの負担が

### 基本型。

安い参加費で楽しめるキャラバンは若者に新しい遊びの場を提供したようです。

バンコクの販売店「フォルキム ハン」は、安全活動はこの「セーフティ・キャラバン」一本にしぼって年六回実施しています。定員は二百名、タイで初めての女性レーサーである社長

のチダさんを含め六人のサブインストラクターが同行します。参加条件は、お店のホンダファンクラブ・メンバーであること。キャラバンに参加するためにメンバーになる人が増えていて、バイク雑誌に活動が紹介されるのでお店の知名度もあがり、販売にもいい影響が出ているようです。

「ヘルメットをかぶる人が増えた」

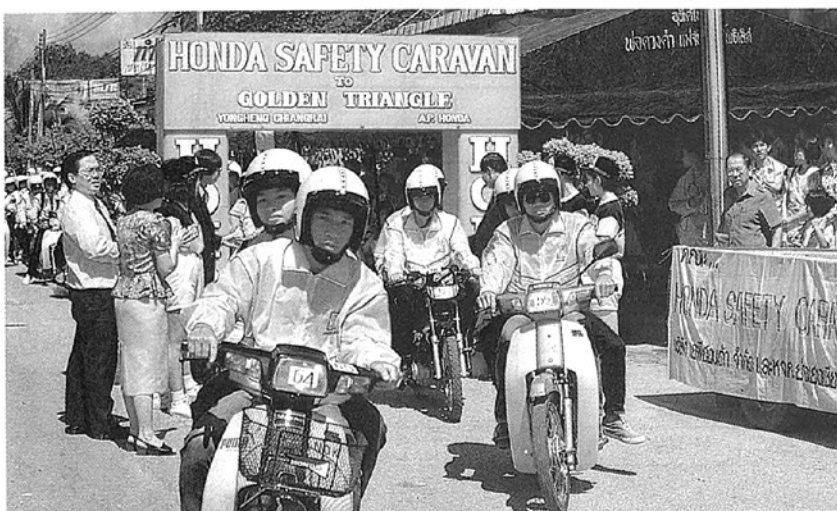
「整然とした走り、二輪にいい印象を与えていると思う。繰り返しているうちに、社会の人にバイクについて安心感を与えるようになるでしょう」（チェンマイ「サンチャイパニッチ」

社長)

〈販売店が開くスクール〉

一日コースがメイン。ターゲットは警察官や企業、学校などオビニオンライダーになりうるライダーです。

費用は販売店とA.P.ホンダで折半。参加者の費用負担はありません。



セーフティキャラバン（上）、販売店のサブインストラクター養成研修（下）

この分野で活躍したいいくつかの販売店の声です。警察官、交通機動隊員の講習を行った「チェンライ・シンタニー」。

「安全運転について、警察の人たちがわかっていないと街頭でいい指導ができないと話をもちかけて実現しました。二日間六十人の参加でした」

社長の出身校で講習会を開いたのは「ファーナン」。

「いずれみんな大学に行く。社会をリードする人たちに安全の意味を教えるのは意義があります。生徒を通じて、親の安全への認識を変えることも期待しました」

「練習すれば技能はだれでも上がります。一番よかったのは、セーフティ・マインドを植えつけることができました。」

ものは与えてもなくなりますが、知識やノウハウはなくならないという国王の考え方とも一致します」（「パットナンハン」社長）

講習会を開いた販売店が一樣に指摘するのは、ライダーは基本的な運転技術の水準が低いということです。とくにフロント・ブレーキを使えない人が多いと指摘しています。

「講習会で教わることは、参加者にとっではじめてのことばかりです。確実に役に立っています」（「ファーナン」社長）



表4 89年から92年の活動実績

項目	1989	1990	1991	1992	合計
サブインストラクター	145	400	148	157	850
同再教育	0	0	0	43	43
販売店一般客	836	3,797	1,191	2,424	8,248
セーフティ・キャバン	5,116	11,219	5,007	11,766	33,108
警察官	638	865	256	194	1,953
教職員	0	153	0	43	196
学生	0	0	1,421	1,571	2,992
ホンダ関連企業	0	27	150	247	424
その他	125	627	196	732	1,680
合計	6,860	17,088	8,369	17,177	49,494

表5 トレーニングコース

	期間	主催	内容
サブインストラクター・コース	3日間	APホンダ	座学6時間、実技12時間
ベーシック・コース	6時間	地方販売店主催、APホンダがサポート	座学3時間、実技3時間
イントロダクション・コース	2時間	店頭、地域	座学2時間（模範実技1時間）

表6 93～95年の安全運転普及活動項目

展開項目	活動主体	活動項目
教習活動	教育センター	<ul style="list-style-type: none"> <li>●サブインストラクター・コース</li> <li>●企業ユーザー教育</li> <li>●二輪タクシー教育</li> <li>●ホンダ関連企業教育</li> </ul>
	ホンダ販売店	<ul style="list-style-type: none"> <li>●PDSA</li> <li>●イントロダクション・コース</li> <li>●ベーシック・コース</li> </ul>
啓蒙活動	教育センター	<ul style="list-style-type: none"> <li>●サブインストラクター競技大会</li> <li>●白バイ大会</li> <li>●見学、体験入校、コース貸</li> <li>●定期的広報誌発刊</li> <li>●年末活動報告会</li> </ul>
	ホンダ販売店	<ul style="list-style-type: none"> <li>●セーフティ・キャラバン</li> </ul>
研究活動	教育センター	<ul style="list-style-type: none"> <li>●教材、手法の開発</li> <li>●二輪事故の原因分析</li> <li>●交通事故問題の情報収集</li> <li>●活動の効果分析</li> </ul>

APホンダの八九年から九二年にかけて安全運転部が行った教育、訓練活動の実績は次の表4のとおりです。

この四年間の活動をまとめますと、次のようです。

1. 約五万人を対象に安全運転指導を実施。
2. 活動の核となる、販売店のサブインストラクターを八五〇名養成（三日間コース、座学六時間、実技十二時間）

3. 警察官、マスコミ関係者二千名がベーシックコースを受講（座学三時間、実技三時間）

4. セーフティ・キャラバン開催時に行うイントロダクションコース（座学二時間）受講者は三万三千名

APホンダは、九四年三月にオープンした「ホンダ安全運転センター」をフル活用し、販売店の活動を合わせて、これから

の活動分野を表6のように整理して、活動を推進しています。

九三年から九五年にかけての計画での重点をサブ・インストラクターの養成と販売店での「納車時安全運転指導」(Pre-De-livery Safety Advice=PD SA)に置いています。

サブ・インストラクターの養成は販売店のみではなく、警察、教職員などオビニオンリーダーにサブ・インストラクターになつてもらうことが普及活動の輪を広げるポイントですし、販売網を通じた安全運転普及活動では、PD SAを強力に推進しています。九五年までに五十万人を対象にPD SAを行う目標をもっています。

PD SAの内容は、納車時にサービスマンが実施する納車点検と同時に、サブ・インストラクターが十分なしし十五分、次のアドバイスをするものです。

- ・ もつとも重要な交通標識の説明
- ・ 事故を未然に防ぐのにもつとも有効な運転の仕方
- ・ 安全確保のための車両点検項目と要領

運輸省は、新規客への安全アドバイスこそが安全教育活動の基本とするAPホンダの考え方に賛同し、APホンダの各種の安全ツールには、すべて運輸省のマークがつけられています。

「タイ国ホンダ安全運転センター」の設立をきっかけに、APホンダは東南アジアでの安全活動のリーダーとして新しいステップを踏み出しています。

一九九四年十二月、恒例のホンダ安全運転普及及本部の「活動報告会」で、APホンダの安全運転普及活動が、ビデオを使って説明されました。



活動報告会で発表するAPホンダの役員兼安全運転部部長アラク氏



## 「シンガポール」

シンガポールは人口二七〇万人、面積は日本の淡路島程度の都市国家ですが、この国にホンダグループは現地資本との合弁で、日本の指定自動車教習所のシンガポール版ともいべき自動車学校を二校運営しています。

それは、一九八五年にスタートしたSSDC (Singapore Safety Driving Center) と、一九九〇年にスタートしたBBD C (Bukit Batok Driving Center) です。

### ●SSDCについて

一九八二年三月、シンガポールの交通警察の調査団が約二週間の日程で来日しました。

調査団の目的は日本の初心者運転教育の現状を観察すること、団長は局長のサミュエル氏でした。この調査団にはシンガポール警察の若手エリート官僚で、日本留学組が一名参加していました。

調査団の視察スケジュールの中に、鈴鹿サーキット交通教育センターおよびレインボーモータースクール(和光市)が含まれていましたが、団長のサミュエル氏とのやりとりの中で「シンガポール政府は、初心者運転者のための教習施設をつくることを計画しているが、その施設の運営をシンガポール側との合弁でやらないか」という打診がありました。

政府は二輪の教習を優先的に考えているが、四輪教習もやりたいこと、シンガポール政府も資本参加する可能性があることなどの説明がありました。

以後、内務省を相手とする交渉がつづき、一九八五年六月、日本式自動車教習所SSDCが開所しました。

シンガポールのほぼ中央部アン・モ・キョ (Ang Mo Kio) に、政府が政府用地約二万七千平方メートルに運転教習施設および教室、事務室棟を建設し、SSDCがその施設を政府から賃借し運営するものです。

SSDCの資本金は二百万シンガポール・ドル(以下Sドルといいますが)、株主の持株比率は次のとおりです。

#### 「日本側」

本田技研工業

二七・五%

レインボーモータースクール

五・一%

#### 「現地側」

カー・モーター(四輪代理店)

二七・五%

ブン・シユー(二輪代理店)

五・一%

NTUC(政府系保険会社)

一〇・〇%

二輪販売店協会

五・〇%

自動車運転学校

一〇・四%

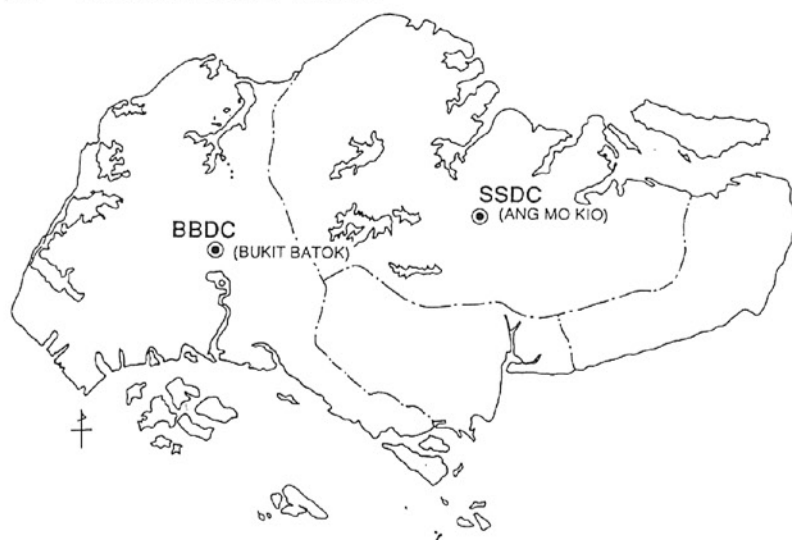
個人運転指導員(公募)

九・四%

シンガポール政府は、日本が一九七〇年にピークを示した交通事故者数を一九八〇年へかけて急激に減らしたことに注目し、日本の指定自動車教習所の制度による初心者運転者教育がこのことに寄与していると考え、この制度をシンガポールに導入しようとしたのです。

その根拠として、日本の指定自動車教習所の制度は高度な専門性をもった指導員を育てることができるとすぐれたものであると考えていたことです。

図4 SSDCとBBDCの所在地



SSDCのコース (上) とトレーニング風景 (下)

シンガポール政府は、SSDCの開所の時期に合わせて法律改正し、二輪についてはSSDCでの所定の教習を終了したものに限り、警察の行う免許試験を受けることができるということになりました。

それまでは、二十ドルを払って、安全協会(National Safety Council)の行う一日講習会に出席すれば、二〇〇〇までの二輪車を運転できるPDL (Preliminary Drivers Licence) という暫定免許が取得できたのですが、SSDCの出現により、最低

でも二〇ドルを払って四時間の学科と十時間の実技試験が義務づけられることになりました。

四輪については、運転指導員の資格を政府から与えられた個人営業の指導員が客と個々に契約し、路上を使って運転指導し、警察の行う免許試験に合格させるというものでしたが、SSDCの出現によって運転免許の取得を希望する人はSSDCで教習を受けるか、従来型の個人営業の指導員に教習を受けるかどちらかを選択できることになりました。

SSDCの開業以前、SSDCが懸念した点ははたして計画したように客が来てくれるだろうかということでした。

二輪のSSDCでの教習が義務化されたため、二輪の免許取得に以前より金も時間もかかるようになった……二輪免許取得者が大幅に減少するのではないかと？

四輪については、SSDCでの教習は義務ではないし、個人指導員について習った方が安くもある(約二分の一)。メリットは、警察の免許試験官がSSDCには常駐しているのでテストを受ける機会が早くなるので合格しやすい(SSDC以外ではテスト待ちが三カ月以上要した)ことです。

しかし、スタートしてみると、懸念は杞憂にすぎませんでした。

表7は一九八五年から八九年までの入所者数です。

	二輪	四輪
1985年	13,975	1,542
1986年	16,133	3,379
1987年	17,748	2,896
1988年	14,343	2,933
1989年	15,900	3,580

これだけの数の入所者数を一教習所で引き受けたのですから、その繁忙さが想像できます。

総括責任者は本田技研から出ましたが、レインボーモータースクールから三名の方が駐在して実務を支える体制をとりました。

中核となる現地の方を指導員補助として数カ月間日本で研修した。その方たちがさらに現地の方を養成してゆく方法をとりま

ではこのシンガポール版指定自動車教習所は、交通事故を減少させたのでしょうか？

SSDCがスタートして、二輪の新規免許取得希望者は、すべてSSDCで最低でも十時間の実技講習を受けることが必要となったのですから、それまでの一日講習会に比べてライダー教育の面では格段に充実したことは事実です。

一九八八年八月四日シンガポールの有力英文紙『ザ・ストリート・タイムズ』は交通警察高官の語ったものとして、次のように書いています。

「新しい制度変化の効果調べるため、交通警察は一輪ライダーを新しい制度下で免許取得したグループと旧制度の下で免許取得したグループに分け(旧は一九八四年十月から八五年九月までの一年間一万六二二二人について、新は一九八五年十月から八六年九月までの一年間一万二四九六人について)分析を

行った結果、旧制度の下ライダーは免許保持者一万人に対して二・三・三人の死亡事故が発生したのに対して、新制度下のライダーでは一万人当たりに対して七人の死亡事故であり、新制度は旧制度に対してライダーにとり三倍以上安全である」

ストリート タイム紙

**HOME**

## New training turns out safer motorcyclists

More riders trained under old system are killed on the roads

By RAY CHALWAL

MOTORCYCLISTS who are trained under the new, more comprehensive system are proving to be safer riders than those who were through the old system.

The rate of road deaths among riders who went through the old training system is more than three times that of riders trained on the circuit, Asia Sport On Road Centre, which in charge road traffic research with the Traffic Police, said on Tuesday.

In particular, the younger level of riders, aged under 25, were considered the most vulnerable and the special target of campaigns for motorcyclists, are now far "safer" riders, he added.

Whereas almost half the number of motorcycle fatalities involved those road riders in 1985 and before, they now comprise about a third.

The Traffic Police has found these revealing results from three years' research.

**Fewer motorcyclists dying on the road**

Old system

Motorcyclists who passed test (Oct '84 - Sept '85)	16,123
Fatalities (Jan '86 - May '87)	36
Fatalities per 10,000 licence holders	23.3

New system

Motorcyclists who passed test (Oct '85 - Sept '86)	11,496
Fatalities (Jan '87 - Mar '88)	8
Fatalities per 10,000 licence holders	7.0



表8 SSDC、BBDC主要数値(1993年)

項 目		SSDC	BBDC	
入所者数	免許区分			
		2 B	8,993	9,365
		2 A	3,464	1,813
	2	1,038	345	
四 輪	3	4,781	8,129	
卒業し運転免許試験に合格した人数	免許区分			
		2 B	3,446	3,535
		2 A	2,162	1,214
	2	786	196	
四 輪	3	2,606	4,656	
運転免許試験に合格 要したレッスン数(50分/レッスン)	座 学	2 B	5	5
		2 A	4	3
		2	4	1
		3	5	6
	実 技	2 B	25	14
		2 A	10	5
		2	9	5
		3	45	31
スタッフ数	指 導 員	119	199	
	その他のスタッフ	37	71	
	合 計	156	270	
使用車両台数	モーターサイクル	93	57	
	四 輪	61	108	
訓練場面積		23,000m <sup>2</sup>	24,000m <sup>2</sup>	
全敷地面積		27,000m <sup>2</sup>	30,000m <sup>2</sup>	

免許区分

- |                            |       |
|----------------------------|-------|
| 2 B : 200cc 以下の二輪車         | 16歳以上 |
| 2 A : 200cc 以上400cc 以下の二輪車 | 17歳以上 |
| 2 : 400cc を越える二輪車          | 18歳以上 |
| 3 : 乗用四輪車                  | 18歳以上 |

SSDCは一九九四年に創立十周年を迎えました。最近では日本側と協力して、東南アジア各国の要請に応じて出張講習を実施するまでに成長しています。

●BBDCについて

一九九〇年四月、SSDCにつづいて第二号のシンガポール版指定自動車教習所フキ・バトドライビングセンターBBDCがフキ・バト地区に誕生しました。

SSDCが二輪中心であるのに対し、BBDCは四輪中心、SSDCは施設は政府からの賃借ですが、BBDCの場合は用地のみ政府から賃借し、建物、教習施設一切はBBDCの手でつくりました。そのため、の資本金は五〇〇万ドルとSSDCの二倍半になっています。

株主の持株比率は次のとおりです。

〔日本側〕

本田技研工業 一六・〇％

レインボーモーターサイクル 二〇・〇％

〔現地側〕

カー・モーター(四輪代理店) 二二・八八％

SSDC 一一・九％

NTUC(政府系保険会社) 一〇・〇％

個人運転指導員(公募) 一〇・二二％

BBDCの設立にあたって、シンガポール政府から出された条件は、SSDCとは経営主体を分離するという点でした。BBDCをSSDCの分校とすることは許されず、両者が競争して自由競争のメリットを利用者に還元すべしという主旨のもの

のでした。

SSDCとBBDCとで二輪免許取得者の一〇〇%、四輪免許取得者の四〇%の教習を引き受けていることとなります。その責任は誠に重大です。

最初SSDCを設立したとき、SSDCの活動が他のASEAN地域へのよい刺激として機能することも考えに入れていました。

東南アジアの各国からSSDCやBBDCへ、見学目的で訪問される方も次第に多くなっています。

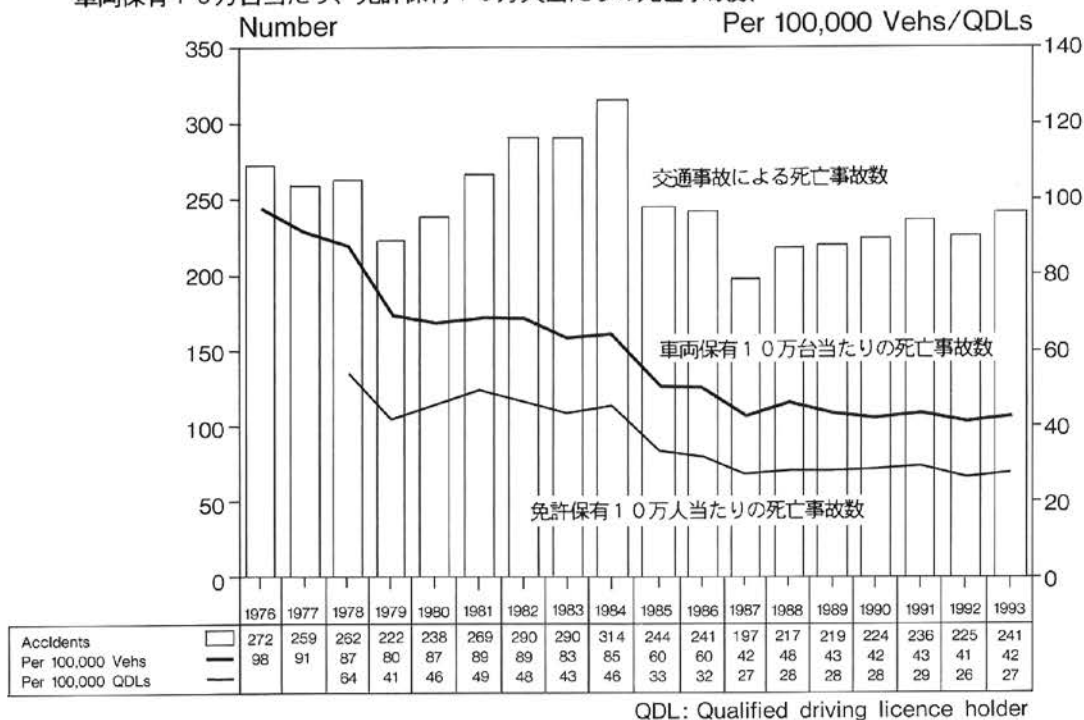
私どもがシンガポールにまいた種がゆたかなみりをシンガポールにとどまらず、周囲の国々にももたらすことを期待しています。

参考資料として、シンガポールにおける交通事故による死亡事故数、および車両保有十万台当たり、免許保有十万人当たりの死亡事故数の推移は図5のとおりです。

「フィリピン」

フィリピンでマニラ市郊外の二輪生産工場の敷地の一部に、マリワサホンダ・ライディングアカデミー（のちホンダ・ライディングアカデミーHRA）が誕生したのは一九八〇年でした。日本を除くアジアで最初のライダー教育の場でした。もちろん、フィリピンでは、最初のものでした。

図5 交通事故による死亡事故数および、車両保有10万台当たり、免許保有10万人当たりの死亡事故数



敷地約八千平方メートルに教室、オフロード用訓練コースを有したものです。

台湾で三陽工業が安全運転訓練センターをつくったのは一九八八年です。タイでA.P.ホンダが二輪の運転訓練センターを誕生させたのは一九九四年です。それに比べて、フィリピンでは一九八〇年にすでにセンターが誕生していたわけですから、時期はかなり早いものであったのです。

台湾やタイでは、運転訓練センターが誕生したとき、一輪市場はすでに大市場になっていましたが、フィリピンではそのような大きな二輪市場はなかったのです。

ちなみに近隣国と人口当たりの二輪の普及率をみてみますと、表9のようです。

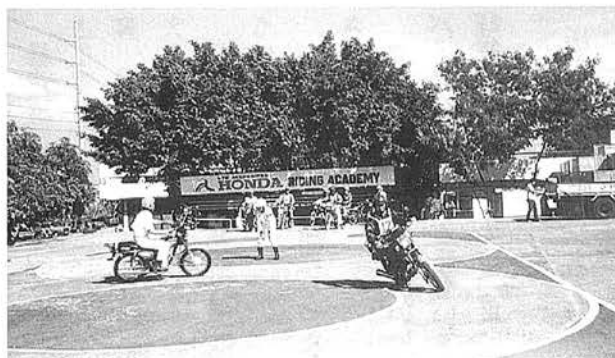
さらにフィリピンの二輪で特徴的なことは、保有台数の八〇%以上がトライシクルと呼ばれるサイドカー付きのタクシード、個人用はわずか二〇%であることです。

さらにその個人用の七〇〜八〇%がメッセンジャーや宅配用とかの業務目的の利用です。

個人が通勤や通学、移動の手段として広く活用するといった使われ方は、全保有台数の五%程度しかないとみなされています。

これにはいろいろな要因があげられています。

1. 半世紀にわたって定着してきた、フィリピン独得の安く、便利な交通システム、民衆の足としてのトライシクルとジブニー（ジープ型の半オープン小型バス）がほとんどの道路で運行されている。



ホンダ・ライディングアカデミー



トライシクル (上)、ジブニー (下)

表9 二輪車、人口比の普及率

国名	人口(万人)	保有台数(万台)	普及率(人/台)
タイ	5,900	630	9.4
インドネシア	18,800	660	28.5
台湾	2,075	1,050	1.9
ベトナム	6,900	200	34.5
フィリピン	6,500	54	120.4

表10 ホンダ・ライディングアカデミーの活動実績

対象	1993年		1994年		受講者
	回数	受講者数	回数	受講者数	
企業ライダー	12	78	13	85	カーエ、ケック シャブ etc.
公的機関	5	21	7	8	警察、 バイクイノロード 建設局、公安局
デリバリー、メ ッセージャー等	20	110	19	167	ピザハット、ファミリ DHL、OCS TELECOM
2輪ディーラー のスタッフ	12	49	11	67	サイクマート、 ドライブ、 オートレー etc.
その他	19	112	18	118	学生、会社員、 JICA
合計	68	370	68	535	

\* 95年は94年実績の20%アップを計画している

2. 二輪車の価格が平均賃金の十〜十五倍になる。  
3. 政治、経済、治安の不安定が長く続いた。  
などが普通、近隣国と比較して、二輪市場が大きくならない原因としてあげられるものです。

しかしながら、九二年以降経済も安定的に成長しており、九三年には過去最高の二輪車総販売台数を記録し、九四年にはその記録を更新する勢いです。

さて、「ホンダ・ライディングアカデミー」の最近の活動状況を次に掲げます。

十二時間コース（四時間の座学、八時間の実技）を基本のカリキュラムとして、一名の専任インストラクターが訓練を担当しています。

## 「台湾」

シンガポールに日本式自動車教習所が移植されたというなら、台湾には鈴鹿サーキット交通安全センターが移植されているとでもいえましようか。

一九八八年、二輪、四輪の製造・販売を行っている三陽工業は、台北市から約六十キロの新竹県に約一万坪の二輪・四輪用安全運転訓練センターを完成させました。

台湾は人口二千万人、二輪の保有台数千万台強、二輪普及率は世界一です。

台湾経済の高度成長に支えられ、大都市、とくに台北市内は車やバイクにあふれています。

暴走族は日本に限ったことではなく、バイクに乗る暴走族がここでも社会問題になりましたし、大臣が「バイクは交通の邪魔、掃除機で吸い取りたい」と新聞記者にもらし、その漫画が大きく新聞に出て業界をあわてさせたりもしました。

三陽工業の王振賢総経理は安全運転訓練センターについてこういっています。

「交通事故が問題になったとき、必ず数の多いバイクが批判されます。

またバイクは必ずしもいいイメージばかりではありません。バイクを危険視する親もいます。安全運転訓練センターは当面経営はきついのですが、長い目でやっていくつもりです」

安全運転訓練センターの設立当初の一九八八年、八九年の訓

練実績は表11のようでした。

八八年、八九年の両年にわたって三陽工業グループの社員二千人に訓練コースを体験させ、グループの中で「安全運転訓練」についての理解の輪を広げること而努力しています。

各地にある三陽工業のサービス工場では、訓練センターで指導者としての訓練を受けた社員が安全運転講習会を開くまでになりました。八九年には、南部の大都市高尾市のサービス工場に月に一〜二回の講習会のほか、高校への出張講習も行うほどになりました。

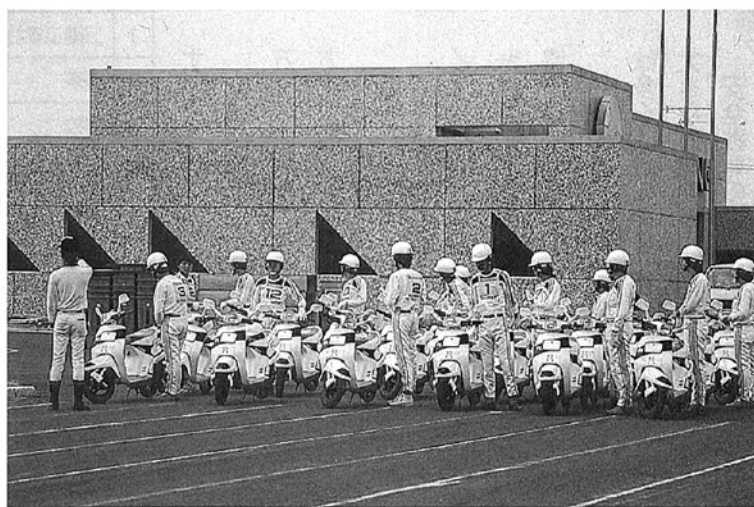
なお八九年に実施された八回のサマーバイクスクール（夏期 駕馳夏令営）では、台湾全省から高校の先生方と師範学校の生徒、四八〇人が受講しているのが注目されます。

一方、販売店の方はどうでしょうか。

「販売が好調なため、販売店の安全教育への理解はなかなか取り付けにくいというのが事実ですが、販売店さんも訓練センターでの訓練を体験すると、それをきっかけに運転操作や町の走りのアドバイスを始めた販売店が増えています」（王振賢総経理）

表12は一九九三年の安全運転訓練センターの実績が示されています。八八年、八九年と千人程度の訓練数であったものが、二輪五二八〇人、四輪一八二〇人合計で約七千人へと飛躍的に伸びていることに注目したいと思います。

一九九三年三月十日、十一日の両日、安全運転訓練センターで、「第一回全国警察二輪車安全運転競技会」が開催されました。わが国の白バイ大会の台湾版です。二十チーム、百名の警察官が参加しました。



安全運転訓練センター

第1回全国警察二輪車安全運転競技会





表11 安全運転訓練センター実績

訓練対象	1988年		1989年	
	回数	人数	回数	人数
三陽工業社員	74	1,255	50	750
販売店メカニック	4	70	3	60
公営企業	10	449	5	300 中油公司
民営企業	6	93	6	120 台電公司 20 郵政単位
学校	1	60		
サマーバイクスクール	9	276	8	480
一般客	1	10		
安全運転協議会	1	1	1	360
計	105	2,213	70	2,090

〔韓国〕

韓国は日本以外で安全運転普及活動をもっともはやく手がけた国の一つです。

一九七三年四月十二日～五月十二日の一カ月間にわたって、韓国の主要十六都市で二輪車の安全運転講習会が開かれました。韓国のデイトリビューター「起亜産業」の要望により、ホンダから松戸、坂本、滝上、佐藤、蓮井、小野の六名のインストラクターが参加、協力しました。

天安を皮切りに、礼山、清洲、大田、全州、春川など十六都市で、六人が三人一組となり、「正しい乗り方」、「点検」、「服装」、「人間の生理と車」など幅広い講習を行っています。講習会には全部で二千名の参加者があったと記録されています。

表12 安全運転訓練人数（1993年）

	対象	回数	四輪	回数	二輪
1	三陽工業社員	3	68	14	244
2	警察	15	333	6	151
3	学校			21	1,502
4	電力公司			2	60
5	電信局	26	503	26	605
6	石油公司	11	543		
7	公営機構			5	246
8	民営企業	17	265	12	254
9	二輪販売店	8	108	8	70
10	一般人	8		8	70
11	サマー、ウィンター スクール（学生）			15	1,388
12	スクーターレース 訓練会			34	624
	合計	80	1,820	148	5,280

す。

当時、韓国の二輪市場は、政府の輸入割当制度により年間一万二千台の五〇ccから九〇ccのものが、日本からノックダウン方式で輸入されていたにすぎませんでした。

さらに一九八三年六月十五日から七月二十三日にかけて、デイトリビューター「大林自動車」が全国規模で行った安全運転キャンペーンに普及本部から四名のインストラクターが参加、協力しています。

「韓国の主要な交通機関はバスとタクシード、マイカー所有は多くはありません。二輪車はもっぱら業務用に使われており、大きな荷物を積んで走る姿が目立つ。

安全教育の場もないため、このキャンペーンは各地で注目を

集めた」(S J紙一九八三年八月号)とあります。

キャンペーン期間中の前半、指導にあたった普及本部の新井インストラクターは、同国のライダーについて次のように語っています。

「軍事的意味もあり広く整備された道を高い速度で走るバス、タクシーの流れに乗らなければならぬので、二輪ライダーはスピードを出して走るのには慣れていません。

狭路バランス走行など、オートバイにとって必要なバランスを重点的に指導しました。

安全に対する意識も知識もこれから育まれていくのではないだろうか。

しかし、ライダーの方々にはこれを機会にいろいろな吸収しようという気持ちが強く、とてもやりがいがありました」(S J紙一九八三年八月号)

一九八五年、大林自動車は二輪専用の安全運転センターをソウルにつくり、その後仁川市に移しましたが、毎年およそ九千人のライダーに安全運転教育を行ってきました。

講習は一般向けが六割、四割が企業対象。

最近では企業の安全に対するニーズが高くなり、企業向けのニ



モータースポーツ教室

ーズが高まっています。銀行、通信社、消防局などです。

一般向けは青少年を対象にした活動に重点を置いています。

九三年、とくに力を入れたのが、「モータースポーツ教室」です。九二年に二輪事故の四七%を十五歳〜二十五歳の若者層が占めたことを意識して開発されたプログラムです。

参加したのは中学生や高校生の六四〇名で、九五%は自転車しか乗ったことのない人たちでした。センターが用意した二輪に一日たっぷり乗って、二輪の特性や楽しさを体験しました。

表13 安全運転教習所の活動体制

所在地	仁川市	車両	96台	50cc.....47台
広さ	1300㎡			80～90cc.....12台
指導者	インストラクター8人 (鈴鹿サーキット交通教育センターで指導者研修受講)			125cc.....33台
				250cc.....1台
				600cc.....3台

表14 93年の活動実績

	回数	参加者
安全運転教育	モータースポーツ教室	5回 640名
	全国障害者大会	2回 1,991名
	ガールスカウト	1回 361名
	ボーイスカウト	1回 320名
	セーフティ・キャラバン	9回 476名
	企業ドライバー教育	7社 3,552名
指導者教育	—	101名
原付免許教室	—	634名
教習所来訪	—	982名
合計	—	8,957名

●講習内容

法規、実技教育およびファーストエイド理論教育には、ビデオなどを使用する

●教育カリキュラム

初級・中級/安全運転に関する基本知識と基本

実技の修得

上級・指導者/安全に走行するための高度の技術を、運転の限界の体験で学ぶ

受講者のレベルにあわせて1～3日教育する

青少年同盟とのタイアップで実現したもので、将来「二輪ユーザー」として期待できる層であり、事故予防にもなるとの期待があります。  
九三年から新しいプログラムとして「キャラバン」がスタートしています。二輪の移動安全運転教室です。  
全国にある六十八の特約店と大林自動車の三十五の支店が協

力して、九つの都市で行っています。参加料無料、四七六名が参加しています。地方の人たちに、実際に二輪に乗る機会を提  
供して、二輪の楽しさと同時に正しい乗り方を知ってもらおう  
とするものです。  
九四年度以降も、とくにキャラバン活動に力を注いでいくと  
報告されています。

表15 受講者等の分析

指導場所	出張講習72%		教習所内28%		
性別	男75%			女25%	
年齢	10代 25%	20代 32%	30代 28%	40代 10%	50代 5%
職業	学生45%		会社員28%		その他27%

表16 普及活動

(単位：名)

教育課程	88年	89年	90年	91年	92年	93年
安全運転	5,154	6,276	7,159	13,585	6,641	8,322
免許教室	3,029	1,970	1,957	1,245	1,516	534
指導者	—	26	194	214	—	101
合計	8,188	8,272	9,310	15,044	8,157	8,957

## 【インド】

インドで安全運転普及活動の口火を最初に切ったのは、一九八八年一月から一カ月半にわたって、ヒーロー・ホンダが販売店と共同でインドの五都市で行った二輪運転訓練の講習会でした。

普及本部から二名のインストラクターが現地に outgoing、ヒーロー・ホンダのスタッフ十七名および販売店スタッフ四十八名に、インストラクターとなるための養成研修を一週間行った後、デリー、カルカッタ、ボンベイ、バンガロール、マドラスの五つの主要都市で、あらかじめ販売店から選ばれた既納客に対して、朝十時から四時半まで実技訓練を行ったものです。

五都市で十六回の講習会を行い、四百名が参加しました。

ヒーロー・ホンダは、世界最大の自転車メーカー、ヒーロー・サイクルとホンダがつくった合弁企業で、一九八四年から一〇〇ccの二輪を生産、販売していました。

ヒーロー・ホンダが口火を切った活動を継承したのが、カイナティック・ホンダです。この会社はスクーターの生産・販売を行う合弁企業です。

カイナティック・ホンダでの安全運転普及活動の中心は販売



カイナティックホンダのデモンストレーション・キャンプ

店の活動です。

インドでは「安全運転」という概念は新しい概念です。そのことを理解してもらうために、カイナティック・ホンダが最初に取組んだのが、「デモンストレーション・キャンプ」です。

カイナティック・ホンダのインストラクターが各地に outgoing、販売店の協力を得て参加費無料の既納客に対する講習会です。

表17 カイナティック・ホンダの活動実績（コースと参加人数）

コース名	時間	90年	91年	92年	93年
KHインストラクター	8時間	5	15	—	—
ディーラー・インストラクター	8時間	3	7	—	—
デモンストレーション	4時間	90	115	32	21
ディーラー・コース	4時間	—	750	370	192
合計		98	887	402	213

表18 デモンストレーション・キャンプの内容

- |              |            |         |
|--------------|------------|---------|
| ●体操、服装、運行前点検 | ●ブレーキング    | ●スラローム  |
| ●ウォーミングアップ走行 | ●一本橋、はしご通過 | ●コーナリング |

カイナティック・ホンダの目標とするところは、販売店が独自に開く講習会「ディーラー・コース」を増やしていくことにあります。このため九一年七月から十二月にかけて「ディーラー・コンテスト」が開催されました。参加したのは九ディーラー（インストラクター十名）で期間中に九十四回の講習会が開かれ、七五〇人のユーザーが参加しています。

カイナティック・ホンダは、ディーラー・インストラクターを置く販売店をさらにふやして「ディーラー・コース」だけでなく「デモンストレーション・キャンプ」も販売店が自主開催できるようにしていきたいと思っています。

## 「オーストラリア（ヴィクトリア州）」

一九八九年、ヴィクトリア州の州都メルボルン市にあるホンダ・オーストラリアの本社の隣接地に、オーストラリアではじめての本格的な二輪の教育・訓練学校が誕生しました。

「HART」(Honda Australia Rider Training)と名付けられました。縦一六〇メートル、横一一五メートルの敷地に、乗車訓練コースと教室棟を備えています。

オーストラリアでは州によって二輪免許制度が若干ちがいますが、

ヴィクトリア州では、二輪免許をとりたい人は、まず簡単なペーパーテストと実技テストに合格して「Lライセンス」(Learner's License)を取得します。「Lライセンス」取得後、三カ月以上一年以内に「Pテスト」(実技)に合格すると「P

ライセンス」という暫定免許 (Provisional License)取得でき、「Pライセンス」保持者が一年の運転経験を積むと本免許が自動的に与えられる仕組みです。

一九八三年から、二輪初心者ライダーのスキルの水準をあげるため、ヴィクトリア州政府の交通担当部門であるRTA (Road Traffic Authority)は、「Lライセンス」および「Pライセンス」の取得希望者に対して二輪の実技訓練をはじめました。

訓練場は小規模な敷地にコースを設置し、簡易な教室兼事務室を備えたものですが、州内に十七カ所の訓練施設が州政府自身で用意され、RTAのスタッフおよび二輪好きのパートタイ



1989年に誕生したHART



マーの人々で運営されていました。土曜三時間、日曜六時間の  
実技中心の訓練です。

州政府自身が、二輪免許取得者のためにこのようなトレーニングの機会を用意してくれていたことは、二輪業界にとって大変に感謝すべきことであります。

ホンダ・オーストラリアのHARTは、州政府の民営化政策にそった形で、ヴィクトリア州での第十八番目の二輪訓練センターとなったのです。

HARTが完成したのは、八九年十二月ですが、当時オーストラリアの二輪市場は急激な市場縮小に見舞われていました。

八一年には、総需要が年間七万台あったものが、八七年には三万台にまで落ち込んでいました。市場縮小の原因が「田高」のほか、「オートバイは危険」というイメージがあり、そのイメージを払拭しないと、二輪市場の健全な成長は難しいというのがホンダ・オーストラリアの見解でした。そのため、まずHARTを手がかりに、ヴィクトリア州でのライダー教育に参加することにしました。

HART開業に先立って、八九年二月、ホンダ・オーストラリアは二名のインストラクター候補者を日本へ送り、鈴鹿でのインストラクター養成コースに参加させました。

その二人が当時のオーストラリアのバイク事情を語ったものが、普及本部が八九年八月に出した『ワールド・ブリーフ』(World Brief) 第一号に収められています。

「二輪の販売台数の六割を占める中・大型車はレジャー目的が中心。マニアが経済的に余裕のある人が使っています。二五〇ccの新車が五千オーストラリアドル(以下Aドル)といいま

す)、七五〇ccの新車で九千Aドル。程度のいい状態の四輪の中古が二千Aドルで買えるので、新車のバイクは高級品です。

一〇〇ccクラスのギャ付車は、郵便配達やクーリエ(書類配達)の人たちが使っています。

学生、職業をもつ若者の移動手段は、中古の四輪、親も四輪ならお金を出すが、バイクは駄目というのが一般的です。

『バイクに乗るの？ じゃあつかの間のオーストラリア人だね』 オーストラリア人の中でよく使われるこのジョークが示すように、バイクは危険というイメージがかなり強く定着しているのです。

ワイン・ガードナーのおかげで、バイクのイメージはかなり改善されました。

現実には、事故件数は減っていますし、バイクに乗る人もわかれのようにごく普通の人間がほとんどです。でもバイクのイメージが依然として悪いのはメディアの問題が大きいです。

僕らも加入しているMRA (Motorcycle Riders Association) は、毎年クリスマス前に、障害のある子供たちにおもちゃをプレゼントするチャリティ・パーティをします。しかし、テレビカメラがとらえるのは暴走族風の人たちだけです。新聞のバイク事故の扱いも故意と思えるほどです。

最近、日曜版の二ページを使って十八歳の修理工のバイク死亡事故が紹介されました。彼は無免許で、一〇〇ccに乗りはじめ、三百目に四輪とぶつかって死にました。

不法に乗ったのは本人なのに、新聞は『ライダーは殺されたバイクは危険だ』と大きく見出しをつけました。この繰り返しです。

私どもがこれからやるHARTは、路上を走るための充実したトレーニングを計画しています。現在のRTAの九時間コースより、はるかに密度の濃いものにするつもりです。

滞在中は、鈴鹿での研修の他、自動車教習所の活動も見学し、いろんなノウハウをオーストラリアにもち帰りたいと思っています「ます」

一九八九年十二月、メルボルンのメトロ地区の北西部のFull-timeでスタートしたHARTは、九四年一月からさらに一カ所メトロ地区の東部に位置するElyseで、それまでRTA(州政府交通部)自身が行っていた二輪教習を引き継ぐことになりました。州政府の民営化政策によるものです。これにより、メルボルン市メトロ地区に五カ所ある二輪教習所の二カ所をHARTが運営することになりました。

一九九四年九月二四日、HARTの受講者が開業以来、一万名に達し、二万番目の生徒となったMs. Donna Pattieには、ホンダ・オーストラリアより表彰状と記念の品が贈られました。

HARTが用意している訓練コースは次のようなものです。

1. Lライセンス取得コース

十二時間コースで二日間連続して行います。九時間の実技と三時間の座学からなっています。レベル1から3までがこのコースです(下図参照)。すべての費用含めて一六〇Aドル。



COST OF LESSONS

Level 1.2.4.5

\$25

Level 3.6.7.8.9.10

\$30

LEVEL	10 LEVELS OF LESSONS TRAINING ITEMS	TARGET
1	<input type="checkbox"/> INSPECTION <input type="checkbox"/> POSTURE <input type="checkbox"/> STARTING <input type="checkbox"/> RIDING (1,2 GEAR)	LEARNER PERMIT
2	<input type="checkbox"/> GEAR CHANGE <input type="checkbox"/> SPEED CONTROL <input type="checkbox"/> BRAKING	
3	<input type="checkbox"/> BALANCE <input type="checkbox"/> TRAFFIC SIMULATION	
4	<input type="checkbox"/> BRAKING <input type="checkbox"/> CORNER BRAKING <input type="checkbox"/> COUNTER STEERING	PROBATIONAL LICENCE OR LICENCE HOLDER REFRESHER
5	<input type="checkbox"/> CORNER BRAKING <input type="checkbox"/> REVIEW	
6	<input type="checkbox"/> BRAKING <input type="checkbox"/> AVOIDING <input type="checkbox"/> SLALOM	
7	<input type="checkbox"/> CORNER BRAKING <input type="checkbox"/> BALANCE <input type="checkbox"/> SLALOM	
8	<input type="checkbox"/> CORNER PYLON SLALOM <input type="checkbox"/> SLALOM (TIMED)	
9	<input type="checkbox"/> SLALOM (TIMED)	
10	<input type="checkbox"/> ADVANCED TECHNIQUE	

2. Pライセンス取得コース

六時間実技のみを一日で行う。所内での実技テスト(Motorcycle Operator Skill Test=MOST)を実施する。費用二二〇Aドル。レベル4、5がこのコースです。

3. 中級、上級、最上級コース

レベル6から10までのコースです。それぞれ一日コースで費用は二二〇Aドルから一四〇Aドルです。

最上級のレベル10はフリップス島のサーキットを使つての講習を、九三年からやっています。内容は非常に好評です。

HARTは、州政府よりLライセンスはもちろんPライセンスの免許発行権を付与されており、HARTが行う実技テストに合格した人には(レベル4、5)HARTがPライセンス(Probational License)を発行できます。Pライセンスを与えられた人は、一年の運転経験を積むと本免許に自動的に切換えられる仕組みです。(Lライセンス、Pライセンスでは二五〇ccまで。二人乗り禁止)

ホンダ・オーストラリアは、九四年からHRC A (Honda Riders Club Australia) をスタートさせました。その活動の一つにサーキットでの、ライド・デイ (Ride day) があります。各州ごとにホンダ・オーストラリアと販売店と共同してメンバーにサーキットでの走行を提供するものですが、HARTインストラクターのサポートが重要な役目を果たしています。

オーストラリアでのATV (荒地用バギー車) の用途はほぼ一〇〇%が農業目的であり、毎年市場も拡大しつつあります。

こうした背景の中で、九四年十一月六日ヴィクトリア州農民協会 (Victoria Farmers Association) からの要求で、ATV、AGRICバイク (農業用バイク) の安全運転教育が、他の二輪教習機関とタイアップして開かれていました。

HARTの活動も二輪分野にかぎらず、その機能が広く生かされています。

西オーストラリア州の州都パースでは、警察が月に一回、二輪免許保持者を対象に、ライダー教育 (ホンダのスポーツツライディングスクールと同様のもの) をやっていますが、HARTは年に一回、インストラクターを派遣してノウハウ、情報の交換を行うとともに、参加者の申し込みをホンダ販売店を通して行うなどして西オーストラリア州政府をサポートしています。

メルボルン市にまいた種がヴィクトリア州全域のみならず他の州にも広がってライダー教育の豊かな実を結ぶことを期待しています。

## 欧州地域

### 「スペイン」

スペインでは一九九三年五月、スペインでのホンダ二輪の製造・販売を行うモンテッサ・ホンダが、カタロニア州の州都バルセロナの中心部から四十キロほどのところにある新社屋の一角に、二輪専用の運転訓練施設「H.E.C.」 (Honda Escuela De Conduccion) を完成させました。

スペインがECに加盟した一九八六年以降、スペインの二輪市場は拡大し、とくに大型バイクが人気を得ました。一九九〇年から九二年にかけて、自動二輪とモベットの年間販売台数は五十万台にせまる勢いでした。

スペインは、北ヨーロッパの国に比べて気候が温暖で、またラテン民族の開放的気質もあってか、古くから二輪が人々の足として定着していました。

一九九二年の時点で、自動二輪の保有台数約百万台、モベットの約二五〇万台で、ヨーロッパでも有数の二輪国です。

なかでもモンテッサ・ホンダのあるカタロニア州はスペインの中でも、もともと二輪が普及している州で、人口はスペインの一〇%程度ですが、二輪の販売台数では四〇%も占めるほどです。とくに州都バルセロナは交通量の多さ、駐車場不足、山坂の多さなどで二輪は重宝な乗り物として市民の広い階層に受け入れられています。

サッカーの試合のある日には、駐車場を一万台の二輪が占め

るといわれています。

このような、二輪市場の拡大の背景を受けて、モンテッサ・ホンダは一九九〇年から二輪の教育訓練活動に乗り出すことになりました。

一九九〇年、二名のスタッフが鈴鹿で二輪のインストラクターとしての養成研修。

一九九一年、カタロニア州交通当局および交通安全に関係す

る諸団体との交渉。

統計資料の調査。二輪に対する意識調査。

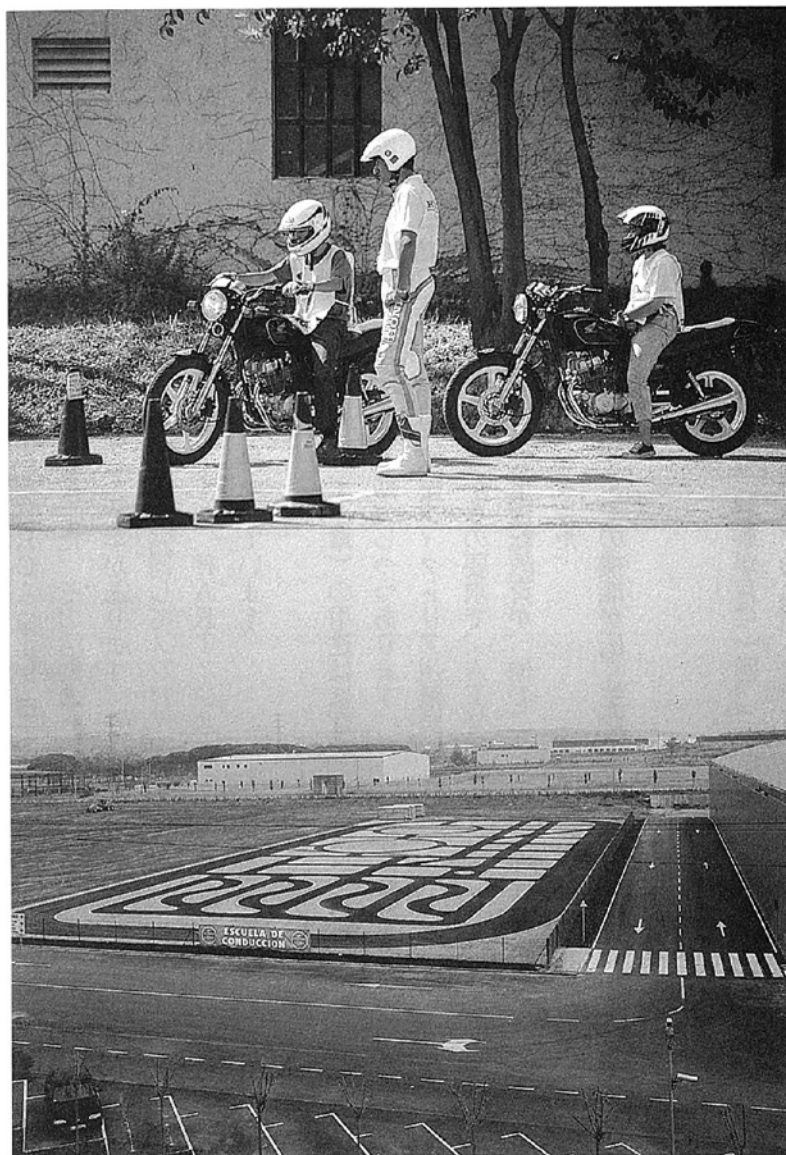
移動教室を行うさい、利用できる施設の調査。

運転教本類の準備。

一九九二年、年始めのディーラー大会（二一〇店参加）でH

EC構想を説明。

この年、訓練活動は移動式で全国を巡回する形式で行われました。（四月から十月）



移動教室（上）、二輪専用の運転訓練施設「HEC」（下）

表20 93年度HEC活動実績

コース	料金	参加者	
一般コース	モーターサイクル	2500ペソ	150
	モベッド	750ペソ	—
学生コース	モベッド	無料	250
移動教室	モーターサイクル	無料	80
	モベッド	無料	120
合計			600

表19 HECのトレーニング体制

敷地	5000㎡
コース	スラローム、ブレーキング、ターン、一本橋
車両	●自動二輪10台 ●スクーター12台 ●モベッド2台
指導	●インストラクター 2人 ●パートタイム・インストラクター 10人

ディーラーは参加者の募集とPRおよび講習会の場所探しを担当し、二名のインストラクターが全国の都市八カ所（バルセロナ、マドリッド、バレンシアなど）で講習会を行い、二百五十名の参加がありました。

一九九三年、二輪訓練施設HECが五月にオープンしました。開所式には、来賓としてカタロニア州ブジョール知事のご出席をいただいています。HECに対する、州政府の期待と関心が示されたものと受け取っています。

#### 〈HECの運営（一九九四年）〉

●敷地面積／約五千万平方メートル、教室数一。

●車両／二五〇〇十台、五〇〇十五台。

●インストラクター／専任六名。

●備品／ヘルメット、手袋は受講者全員に貸与。

●講習のコース

1. 若年者用コース（十四歳から十六歳）

\*一・五時間コース、毎週水曜と金曜開催。

\*五〇〇への乗車訓練と、安全知識が教育の内容。

\*カタロニア州政府との連携で開催。

2. 一般コース

\*一・五時間コース。日曜開催。

\*すでに二輪免許をもっている人に対するスキルの向上

3. 上級者コース

\*十時間コース。

\*特殊な愛好者が対象。

4. 移動コース

\*一九九二年から引き続き実施している。高校生が対象  
●講習の実績（移動講習を含む）

一九九二年 二五〇人

一九九三年 六八〇人

一九九四年 一七〇〇人

HECがカタロニア州交通当局から、高校の交通安全教育に協力を求められている点は喜ぶべきことです。

州は高校に年間十五時間の安全運転教育を行うよう求めますので、二輪の実技訓練を希望する高校に対して、HECは二時間分の実技講習を提供しています。

水曜日と金曜日の二回、一回あたり三十人の高校生を対象としています。二輪に興味をもっている生徒たちに、安全意識をもたせるには、乗車体験にまさるものはないと考えている学校が多いのです。

HECが制作し、HECの講習に参加した全員に配布している二輪運転教本 (Técnicas De Conduccion En Motocicleta) を、二輪の運転免許合格者全員に配布したいという申し出がスペイン中央政府からあり、一九九四年の一月から合格者全員に政府の費用負担で配布されています。

HECがカバーしている地域はまだまだ限定されたものです。受講者ももっと増加させる必要がありますし、地方ディーラーとのタイアップで移動教室もさらに充実させる必要があります。次のステップでは、ディーラー組織自身が、地域での教育訓練に積極的に関与するよう働きかけていくことを計画しています。



安全運転普及本部二十五年の歴史をまとめるにあたって、普及本部の三つの活動分野すなわち、(一)初心者教育、(二)青少年問題へのアプローチ(グッドライダー運動)、(三)交通事故を科学する(研究)がそれぞれの時代にどうであったのかという記述の方法をとってまいりました。これは七三年十月、西田通弘初代本部長(当時専務取締役)から本部長を引き継いだ杉浦英男(当時常務取締役)が、普及本部のこれからの活動分野として、この三つを重点的活動分野として掲げたことに拠っています。そしてこの三項目は今日まで普及本部の主要なテーマであり続けたことは事実です。

しかし、「新しい挑戦」と題して第五章でとりあげた一九八八年以降今日までの活動を、これら三項目を縦糸として説明するだけではかなり無理があるように感じられます。

そのため第五章では、「地域社会との連携をもとめて」を第四項として新しい動きをまとめました。

普及本部の発足当時、中心的テーマでありました「青少年問題へのアプローチ」(グッドライダー運動)は、高校生を中心とする若年者が大型バイクを駆って示威的な暴走行為を公道上で繰り返す暴走族が社会問題であった時代に、暴走族と対極をなす意味でのグッドライダー運動であったように思います。

長く普及本部の重要な活動の一つでありました「セーフティクラブ」づくりや「日本セーフティクラブミーティング」は、

そうした意味でのグッドライダー運動の核となる活動でした。

しかし今日、暴走族は社会問題ではなくなっています。一輪ライダーを暴走族と同一視する偏見は、見られなくなったと申せましょう。

逆に、八九年政府の交通安全対策本部によって八月十九日が「バイクの日」と制定されました。「バイクの日」制定を機にして、各自治体が主催するバイクイベントが全国的にさかんになつてまいりました。

一九八七年からはじまった宮崎県十市町村主催の「九州山脈バイクツーリング大会」は、バイクツーリングが町おこし、町の活性化のために企画されたものです。

これらのことについては、第五章で触れたところです。今日、二輪が簡便なトランスポートーションとして、また健康なスポーツとして、その本来の意味をとりもどしつつあります。

暴走族問題を背景にはじまったグッドライダー運動が、二輪業界全体の活動になり、今日、暴走族の影を払拭して国民運動的広がりをもちつつあります。

これからの私どもの青少年問題への取り組みも、このような時代背景の変化を視野に入れたものであることが必要と思われるます。

普及本部の活動も変化しています。

九〇年台にはいつて四輪分野の活動の比重が高まってきたことと、地域社会との連携を強める活動が活発になってきていることがあげられます。四輪販売会社でのセーフティコーディネーター制度は、従来の「初心者教育」として二輪分野での原付乗り方教室やHMS、ホンダ・スポーツツライディングスクールなどとはちがったものです。

「交通事故を科学する」活動分野でも、鈴鹿市での鈴鹿市、国際交通安全学会、本田技研が協力して行っているスズカ・トータル・モビリティ（STM）の活動は、従来の事故分析データの解析を中心とする研究分野に、まったく別の面をひらいたもののように思えます。

九二年から普及本部、鈴鹿サーキット交通教育センター、レインボーモータースクールの三者が共同して行っています「トラフィック・マネジメント・フォーラム」や九四年からの栃木県での下野新聞社の「県民のための交通安全教室」への参加なども、新しい動向です。

数年後には栃木県茂木町で「モビリティワールドもてぎ」が完成します。

子どもの安全運転普及活動に求められる幅も質も、より広くより深いものが要求されています。

これまで二十五年間培ってきたものを大事にしなから、「人間の心と心の通い合いを大切に」（ルーニーさんの話より）変化に対して果敢にチャレンジしてゆかなくてはなりません。

最後に故本田宗一郎最高顧問が普及本部が発足して五カ月後

の一九七一年三月、新聞全面広告、「交通安全を考える紙土安全運転教室その1」に寄せたメッセージ「ルーニーさんの話」を掲げます。

「ルーニーさんの話」

「先般、NASAの招待で訪米したときのことです。

まだ記憶も生々しい、あのアポロ十三号の「奇蹟の生還」のときのことをNASAコントロールセンターのチーフをつとめているルーニーさんという三十二歳の青年と語り合いました。二度と地球の土を踏むことができないのではないかと心配された飛行士たちへ、適切なアドバイスや指令を送り、みごとに帰還成功の立役者となった、若い司令官です。

ルーニーさんは、あの帰還の成功は機械による自動制御に任せるのではなく、要所要所は人間がコントロールしたからだと申しました。人間の叡智のすべてを結集した現代の科学の粋、あの強大なアポロのメカニズムさえも、重要な部分は人間によってコントロールされたということです。しかも人間の『手』がやったからこそ、あの奇蹟が実現したとさえ言い切るのです。

私はこれを聞いて大変おどろきました。

ルーニーさんは二十六歳のときから、十三号の飛行士たちと深く理解し合うためにずっといっしょに生活してきたおかげで、彼らのクセや今何を欲しがっているかまでが、声を聞くだけでわかったというのです。

たとえば、たったひとことの『OK』にしてもどこかに不安のある『OK』なのか、また完全な『OK』なのか手にとるよ

うにわかったといえます。

この余りにも人間くさい、人間の心と心の通い合いは、機械がいかに進歩しようと遂に到達することのできない世界なのです。

機械が進んでも人間が基本なのです。

機械文明が際限もなく進歩を続ける現代こそ、それを使う人とつくる人との間に、暖かい心の触れ合う、真のコミュニケーションが大切なのだと、私はつくづく感じたことでした」

おわり

●年表(1970年～1994年)

	1970年以前	1970年	1971年
トップの方針		<ul style="list-style-type: none"> <li>●安全運転普及本部を本社機構の1つとして設置(10月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国のホンダ販売店大会で安全運転普及本部について報告 約7000店の販売店に安全運転普及活動の重要性を訴えた (2月)</li> </ul>
本部長		<ul style="list-style-type: none"> <li>●西田通弘(専務取締役)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●西田通弘</li> </ul>
実技講習会 【二輪】		<ul style="list-style-type: none"> <li>●普及本部 山形県内の高校の交通安全教育支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●山形県高等学校交通安全研究会発足(2月、高校長協会、教育委員会、県警本部、高校教師が参加。普及本部山形支部バックアップ)。普及本部よりバイク20台寄贈)</li> <li>●山形県の活動は岩手、宮城、福島各県に波及</li> <li>●沖永良部高橋校(鹿児島県沖永良島)で安全運転講習会(840名)</li> <li>●警視庁ヒタイアップして「バイク、オートバイ 夏期特別教室」開催</li> <li>●第18回東京モーターショーに「ホンダ安全運転普及コーナー」を開設。オートバイの正しい乗り方を指導</li> </ul>
【四輪】			
【救急法】			
【指導員づくり】		<ul style="list-style-type: none"> <li>●社内を対象にインストラクター第1次募集(インストラクターは安全運転のエキスパートとして教育され普及指導員の養成や各地の普及活動を指導するものとした)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●社内からのインストラクター応募者 300名中20名を選抜、関連会社からの30名とあわせ総額で教育指導</li> <li>●第1次インストラクター50名、全国に配置</li> <li>●インストラクター第2次養成開始</li> <li>●普及指導員募集始める</li> <li>●新聞全面広告第5回「もうひとつの鈴鹿」に、普及指導員1820名応募</li> <li>●全国組織完成(6地区、56支部)</li> <li>●支部役員 182名決定</li> <li>●普及指導員10月末 約3600名誕生</li> <li>●原付免許教室専任講師 第1陣 150名</li> <li>●普及本部第1回支部長会議(設立以来1年間の活動報告)</li> <li>●普及指導員対象に通信教育を開始</li> </ul>



1970年以前	1970年	1971年
<p>知らせる、広める活動 (TV、ラジオ、新聞、機関紙等)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国向けTV安全運転教室1〜14回 (NETテレビ系)</li> <li>第1回 「走れ楽しいオートバイ」</li> <li>第2回 「快適なカーブドライブング」</li> <li>第3回 「オートマチックと安全運転」</li> <li>第4回 「安全運転とブレーキ操作」</li> <li>第5回 「安全運転とハンドル操作」</li> <li>第6回 「オートマチックと安全運転 その2」</li> <li>第7回 「大切なパワンス」(夏休み特集・オートマ)</li> <li>第8回 「安全なブレーキのかけ方」</li> <li>第9回 「正しい乗車姿勢」</li> <li>第10回 「ヘルメットで行こう」</li> <li>第11回 「体にあった車に乗ろう」</li> <li>第12回 「クルマの健康診断」</li> <li>第13回 「ドライバースト生理学」 第14回 「変わる道路交通法」</li> </ul> <p>●新聞全面広告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第1回 「安全運転についてのご協力をお願いします」 3/16</li> <li>第2回 「二輪ライダー3つの基本」 5/31</li> <li>第3回 「交通安全のための問題集 おれの正解率47.6/6」</li> <li>第4回 「セーフティドライバーはこのカーブに入る前&lt;予知情報&gt;22項目を処理します」 6/19</li> <li>第5回 「もうひとつの鈴鹿」 7/4</li> <li>第6回 「点検」 9/12 第7回 「点検 その2」 12/5</li> <li>●一般ドライバー、ライダー対象月刊誌&lt;HONDA 2&amp;4 &gt;創刊 (第6号から&lt;SAFETY 2&amp;4&gt;と改題)</li> <li>●&lt;The Safety Japan&gt;を創刊 (安全運転の普及活動を全国の交通運動関係者に知らせる)</li> <li>●「普及指導員ニュース」発刊 (指導員との連絡用)</li> </ul>
<p>映画・ビデオ づくり</p>	<p>映画 「初めてのバイク」 「セーフティ・テクニク」 「安全なカーブドライブング」</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●映画 「モーターサイクル・ライディングテクニク」 (英語版)</li> </ul>
<p>活動報告</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●第1回活動報告会 (官公庁、専門家、関係者)</li> </ul>
<p>セーフティクラブ</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●セーフティクラブ 販売店を中心に活動がはじまる</li> <li>●(ヘルメットで行こう) キャンペーン (HONDA CB50) の新発売を記念してオリジナルヘルメットH-1を贈呈</li> <li>●第2回、第3回 100%定期点検キャンペーン</li> <li>●安全運転普及用バス6台完成。各地事務局に配置</li> </ul>
<p>キャンペーン</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●第1回 100%定期点検キャンペーン</li> </ul>

	1970年以前	1970年	1971年
研究会			<ul style="list-style-type: none"> <li>●山形県高等学校安全運転研究会発足（普及本部協力）</li> <li>●企業内の安全運転管理者研修会講座を開始（官庁、企業の安全担当管理職を対象）</li> </ul>
調査、研究、教本づくりなど		<ul style="list-style-type: none"> <li>●リーフレット「安全運転専科」（二輪車用・四輪車用）を全車種にセット（11月）</li> <li>●パンフレット「SAFETY DRIVE SAFETY POINT」を全四輪車にセット（12月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●SAFETY資料 No. 1「ヘルメット」を制作。関係官庁、企業、マスコミに配布</li> <li>●SAFETY資料 No. 2「オートマチック車」制作、配布</li> <li>●SAFETY資料 No. 3「二輪大型機種安全対策」を制作、配布</li> <li>●SAFETY資料 No. 4「全国高等学校の交通安全教育アンケート」浜松安全運転分析研究会に協力、制作、配布</li> <li>●普及指導員用マニュアル（二輪、四輪）制作、配布</li> <li>●「二輪ライダーのためのSafety Points」制作</li> <li>●二輪運転者の安全性を目的とした、ライダーウェア試作品完成（87種）</li> <li>●ホンダオリジナルヘルメット6種類発表</li> <li>●子供用ヘルメットJ-1、J-2および普及型L-4 L-5を発表。ホンダオリジナルヘルメット10種類となる</li> <li>●ホンダ・ドライビングシミュレーター、池袋のSRCに（二輪用2台CR600 軽四輪タイプ2台）</li> <li>●Safety Data No.1～3（セーフティ・シヤパン紙上）</li> </ul>
海外活動			<ul style="list-style-type: none"> <li>●米軍横田基地で安全運転講習会実施</li> </ul>

	1970年以前	1970年	1971年
代理店 販売店の活動	行政・外部の動き ●1968年より警察庁全国の白バイ隊員に対する実技訓練スタート ●1968年10月20日府中にて第1回二輪車安全運転競技大会開催（第1回～6回府中、第7、8回は、第9、10回府中、第11回以降鈴鹿サーキットで毎年開催） ●1969年6月6日第1回白バイ安全運転競技大会、鈴鹿サーキットで開催。以後1992年第24回大会まで毎年鈴鹿サーキットで開催された	●「交通安全対策基本法」公布・施行 ●総理府の権上交通安全調査室が「交通安全対策室」と改称 ●「歩行者天国」が銀座など5大繁華街で新設 ●交通事故死者数1万6765人。史上最悪を記録 ●酒気帯び運転の全面禁止と罰則強化	●「全国二輪車安全運転普及協議会」発足 ●中央交通安全対策会議は1971年から5カ年間の「交通安全基本計画」を発表 ●環境庁スタート ●自動二輪運転者は時速40km/h以上の道路でヘルメットの着用義務（1972年5月から）へ法改正 ●普及本部、山形県知事、県警本部長より表彰される（山形県下高校の二輪安全教育の成果について）
受賞	道交法改正など	●酒気帯び運転の全面禁止と罰則強化	●普及本部、山形県知事、県警本部長より表彰される（山形県下高校の二輪安全教育の成果について）

	1972年	1973年	1974年
トップの方針		●モーターレクリエーション推進本部発足	
本部長	●西田通弘	●西田通弘(10/28まで) 杉浦英男(常務取締役)	●杉浦英男
実技講習会			
【二輪】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第1回全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会(鈴鹿) (1985年の第35回開催まで普及本部主催。1986年第36回以後(財)日本交通安全教育普及協会の主催となる)</li> <li>●インストラクター(普及指導員を含む)による学校、企業、一般の安全運転講習会の受講者総数 46779名(1/31現在)</li> <li>●全国各地で高校安全講習会へ出張講習が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会(鈴鹿)</li> <li>●全国免許試験場技能試験教官研修会(2月、50名)</li> <li>●指定自動車教習所技能指導員研修会(2月、100名)</li> <li>●長野県警新人白バイ隊員訓練「安全運転の基礎、理論と技術」を普及本部担当(長野県支部インストラクター)</li> <li>●九州朝日放送主催、二輪車安全運転教室(6月、交通教育センター福岡)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会(鈴鹿) 11月開催で13回目となる。参加者累計 248名</li> <li>●新潟県90の公・私立高校で夏休み前二輪車安全運転教室開催。普及本部が50校担当</li> <li>●大阪府警白バイ隊10名、指導者訓練(2月、本部インストラクター)</li> </ul>
【四輪】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●航空自衛隊、熊谷基地で講習会(9月、250名)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大阪府警、パトカー乗務員訓練(10名、本部インストラクター、関西インストラクター担当)</li> </ul>	
【救急法】			
【指導員づくり】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●県支部インストラクター誕生43名</li> <li>●普及指導員8000名(11月末現在)</li> <li>●女性の普及指導員東京に誕生(武蔵野センターで活躍)</li> <li>●沖縄県支部誕生(9月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第1回中部地区普及指導員競技会(3月、鈴鹿、100名参加)</li> <li>●普及指導員 9000名(5月現在)</li> <li>●普及指導員キャンペーン実施(8月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第10期県支部インストラクター研修会(1月、鈴鹿)で18名誕生</li> <li>●普及指導員 10000名を突破</li> </ul>
【場づくり】		<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通教育センター福岡オープン(7月)</li> </ul>	

	1972年	1973年	1974年
知らせる、広める 活動 (T.V.、ラジオ、 新聞、機関紙等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国向けT.V安全運転教室(15～17回) 第15回「少年とオートバイ」 第16回「家族ぐるみの安全運転」 第17回「安全運転にとりくむ人々—山形県の場合」</li> <li>●ラジオ安全運転教室、普及本部提供番組 「おはようグッドドライブ」全国ネットで放送開始</li> <li>●各局主催でラジオ安全運転教室が開催された</li> <li>●各局主催でラジオ安全運転教室が開催された (山形放送、東北放送、西日本放送、東海ラジオ放送)</li> <li>●小学生、中学生向けの雑誌「セーフティ・ジュニア」創刊</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●「おはようグッドドライブ」のネットラジオ局が「レインボー会」、第1回交通安全シンポジウムを開催</li> </ul>
映画・ビデオ つくり			
活動報告	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第3回安全運転普及活動報告会(赤坂プリンスホテル4月)</li> </ul>		
セーフティクラブ キャンペーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>●セーフティクラブ事務局発足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●かんばれ普及指導員キャンペーン(8/1～9/30)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第1回「セーフティ・ミーティング」10/19～20時開催 で開催。300名のクラブ員と100名の普及指導員が参加(安全運転競技大会、セーフティクラブ・普及指導員活動報告会開催、第2回ホンダモーターレークアリーション大会と同時開催)</li> </ul>



	1972年	1973年	1974年
研究会		<ul style="list-style-type: none"> <li>●「おはようグッドライダー」(ホンダ安全運転普及本部提供、ラジオ番組)の文化放送をキー局にした全国のネット放送局23社は、交通安全の推進をめざし「レインボ一会」を組織した</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●関西地区の鈴鹿研修08が結集して「高等学校交通安全指導者研究会」発足(岡山市)。1986年まで13回連続シンポジウム「青少年と交通安全」(レインボ一会主催、普及本部協力)</li> <li>●山形、松本、金沢、尾西、福岡、盛岡、松山、札幌の各市</li> <li>●第1回レインボ一会(民間放送交通安全研究会)「交通安全シンポジウム」(2月)</li> <li>●ホンダ輸送グループ4社「安全運転報告会」開催(2月)</li> </ul>
調査、研究、教本づくりなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Safety Data No.4~16 (セーフティジャパン紙上)</li> <li>●普及本部が中心となって開発したライダーウェア「ライダー」発売</li> <li>●安全性と使いやすさを目的としたライダーシューズの開発着手</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●雪上訓練研究(山形県上市市、40名)参加者 東北電力車両安全運転指導員 スズカサーキットインストラクター 普及本部、東北地区インストラクター 二輪・四輪の走行訓練を通じて、各種データ収集</li> <li>●Safety Data No.17~28 (セーフティジャパン紙上)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Safety Data No.29~40 (セーフティジャパン紙上)</li> <li>●新「ライダー」発表</li> </ul>
海外活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●本田社長記者会見で「海外においても安全運転普及活動を強化」を言明</li> <li>●普及本部内に「海外安全運転普及推進委員会」設置</li> <li>●アメリカNHHTSA長官(道路交通安全局)トムズ氏来日。ホンダの二輪の安全運転普及活動を評価</li> <li>●フランスの道路安全協会3名のスタッフ来日、20日間におわり二輪実技の指導方法について研修(約鹿)</li> <li>●米海兵隊岩国基地で安全運転講習会(40名)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●普及本部のインストラクター6名、韓国の16都市で安全運転講習会</li> <li>●アメリカ二輪車安全財団(MOTORCYCLE SAFETY FOUNDATION)来日。普及本部の活動を視察(7月) チャールズ・ハルトマン理事長 アレン・ロビンソン博士</li> <li>●アメリカホンダの交通安全ミッション5名来日。普及本部の活動を視察(3月) マービン・ニコル氏(全米安全協会副会長) ロバート・レ・テリール氏(カリフォルニア州教育局 運転者教育専門官) フレッド・ホシヤマ氏(全国青年ミニバイク使用プロジェクト全国組織部長) ロバート・タイ氏(YMCA全国協議会都市活動部長) レス・ホワイト氏(アメリカホンダ二輪安全推進課長)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●サンフランシスコで国際交通安全会議が開催され、普及本部「東京における二輪車事故の特徴」を発表(鈴木英雄課長)</li> <li>●サンパブロ国際交通会議で警察庁鈴木四郎警視、普及本部の活動について発表</li> </ul>

	1972年	1973年	1974年
代理店 販売店の活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●協和ホンダ（栃木、宇都宮市）二輪車安全運転練習コース完成（約500坪）</li> <li>●ホンダカマ（大阪、八尾市）二輪訓練コース完成（約540坪）</li> </ul>		
行政・外部の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「二輪車安全運転推進委員会」発足</li> <li>●ラジオ安全運転教室、各地で開催される</li> <li>●山形放送主催「夏休み二輪車安全運転教室」（8月）</li> <li>●東北放送主催「第1回セーフレイ・トライアル」（10月）</li> <li>●西日本放送主催「第1回二輪車安全運転教室」（11月）</li> <li>●東海放送主催「二輪車安全運転教室」</li> <li>●浜松市に「交通安全教育センター」が誕生した。安全運転分析研究会（杉江好直会長、浜松城北工業高校教諭）が管理運営にあたる。普及本部はインストラクター派遣、カリキュラム面で協力</li> <li>●初心者マークの義務づけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●山陰放送主催「安全運転競技会」（松江、3月）</li> <li>●石油ショックにより、日曜、祭日にはガソリンスタンドが閉鎖</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「(財)国際交通安全学会」設立（9月）</li> <li>●茨城県立総和工業高校 校庭に二輪訓練コースを設置</li> <li>●岡山県立備前高校にオートバイクラブ誕生（鈴鹿研修OB3名の教諭がきっかけとなる）</li> <li>●第1回「モータ・セーフレイスクール」（堺市立第二高校百田賢一教諭）</li> </ul>
道交法改正など	<ul style="list-style-type: none"> <li>●初心者マークの義務づけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「保安基準」の一部改正で、助手席もシートベルト義務づけられる</li> </ul>	
受賞	<ul style="list-style-type: none"> <li>●普及本部は安全運転普及の活動に多大の功績があったとして、警察庁長官表彰を受けた（9/22）</li> </ul>		

	1975年	1976年	1977年
トツノ方針			
本部長	●杉浦英男	●杉浦英男(5/31まで) 吉田和夫(参事)	●吉田和夫
実技講習会 〔一輪〕	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会(給能)</li> <li>●佐野日大高校(栃木県佐野市)の先生方対象の安全運転講習会(6月、16名の先生が参加)</li> <li>●大坂府支部主催、主任普及指導員研修会(6月、30名 大型二輪指導カマツノのため)</li> <li>●広島で高校指導者研修会(広島県運転免許試験場)(普及本部、佐藤市即技術師他参加者28名)</li> <li>●NHK営業職員(徴収員、調査員)54名研修(交通安全センター福岡)</li> <li>●ラントナトラスター(指定自動車教習所指導員対象)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会(50名)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会(給能)</li> <li>●家庭裁判所での交通事故少年に対する実技講習会で実技指導に協力(東京、長野、山口)</li> <li>●東北郵政局第3回、安全運転講習会(天童市、30名、東北地区事務局担当)</li> <li>●宮城県指定自動車教習所技能指導員の指導員研修会で指導(東北地区事務局担当、県警および県指定自動車教習所協会の共催)</li> </ul>
〔四輪〕	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大昭和製紙白老工場(北海道)で雪上安全運転講習会(30名。北海道地区伊熊、山崎インストラクター担当)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北海道電力、安全運転管理者30名の四輪雪上訓練(苫小牧)</li> <li>●佐賀県支部四輪安全運転教室はじまる対象             <ul style="list-style-type: none"> <li>身体障害者11/14、77年3/13、5/29</li> <li>安全運転管理者12/19、77年2/20</li> </ul> </li> <li>一般ドライパー77年6/26</li> </ul> <p>(佐賀新聞は普及本部県支部とタイアップし「安全運転セミナー」を5/15佐賀市で、6/5 唐津市で開催)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●雪上安全運転講習会(北海道工業大学、凍結コース、札幌)</li> <li>●第1回 1月 北海道電報局70名 他 23社 230名</li> <li>●第2回 2月 札幌郵政支局、札幌専売公社</li> <li>●山形県警交通機動隊パトカー隊員に対する雪上訓練(東北地区事務局、竹山インストラクター)</li> <li>●福岡家裁四輪事犯の少年達を再教育(5月、交通安全センター福岡、13名)</li> </ul>
〔救急法〕			
〔指導員づくり〕			
〔場づくり〕			

	1975年	1976年	1977年
知らせる、広める 活動 (TV、ラジオ、 新聞、機関紙等)			
映画・ビデオ づくり			
活動報告			
セーフトイクラブ キャンペーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「フェスティバル・イン・壱岐」(奄美大島) 10月の鈴鹿での「セーフトイクラブミーティング」の地区予選も兼ねて開催された。九州各地のセーフトイクラブ員 136名を含み、180名参加 (8月)</li> <li>●「セーフトイクラブミーティング」(鈴鹿、10月、クラブ員700名参加)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第4回ホンダモーターレクリエーション全国大会</li> <li>●「セーフトイクラブミーティング」(鈴鹿)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●従来のセーフトイクラブミーティングを発展させた「日本セーフトイクラブミーティング」(鈴鹿、クラブ員3000名参加)</li> </ul>

	1975年	1976年	1977年
研究会	<p>●第2回「高等学校交通安全指導者研究会」(広島市) ●シンポジウム「青少年と交通安全」(レインボー会主催、普及本部協力) 札幌、小樽、盛岡、秋田、仙台、長野、大宮、静岡、岡山、米子、広島、松山、大分、宮崎、熊本の各市</p>	<p>●第3回「高等学校交通安全指導者研究会」(米子市) 70名参加</p>	<p>●第4回「高等学校交通安全指導者研究会」(約瀬市) ●第2回レインボー会(民間放送交通安全研究会) 「地域社会の交通安全問題と放送局の役割」</p>
調査、研究、教本づくりなど	<p>●Safety Data No. 41～52 (セーフトエイジャパン紙上)</p>	<p>●Safety Data No. 53～64 (セーフトエイジャパン紙上)</p>	<p>●Safety Data No. 65～76 (セーフトエイジャパン紙上)</p>
海外活動	<p>●アメリカ交通安全警察指導者2名、鈴鹿で研修(10日間3月) 白バイ副隊長(重曹)バハルディン氏 二輪教官(佐長)マツト・ソソ氏</p>	<p>●アメリカMSF (Motorcycle Safety Foundation) 理事長チャールズ・H・ハルトマン博士およびアダムス・G・ジョソソソ氏(免許および法規制担当)来日。普及本部と情報交換(3月) (ハルトマン博士は1973年につき、2度目の来日) ●大韓民国、治安本部金相泰警監、申載立警衛、二輪販売店主張氏来日。鈴鹿で10日間の研修(4月)</p>	<p>●ヘルシー免許試験官4名来日。鈴鹿で研修 ●大韓民国、済州島の二輪販売店主張氏安全運転コースを建設 ●タイ国、マスコミ代表、交通教育センター福岡を視察(バンコク・ボストン出張はじめ7名) ●ホンダ・ド・フランス4月～8月、サンパウロ市を皮切りに24回の二輪交通安全運転講習会を各地で実施</p>

	1975年	1976年	1977年
代理店 販売店の活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●奄美大島ホンダ販売が「セーフトイバーク・ファミリー」オープン（安全運転コース、バイアルスコース、トライアルコース、ミニバイクコースからなり、約2000円4月オープン）</li> </ul>		
行政・外部の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>●警察庁で「暴走族総合対策委員会」設置</li> <li>●国際交通安全学会、シンポジウム「日本人の交通」開催（4月、ホテルオークラ）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●特殊法人「自動車安全運転センター」が業務開始（乗員乗客数通報、運転経歴証明、無事故無違反証明）</li> <li>●第二次「交通安全基本計画」が中央交通安全対策会議で決定された</li> <li>●交通事故死者、18年ぶりに1万人を割る（9734名）</li> <li>●県立松江農林高校、二輪練習コースを設置（'72年給付研修に参加された増本先生の指導による）</li> <li>●山梨放送主催「高校生の二輪事故ゼロを目指す」シンポジウム（7月）、乗せて指導を決議</li> <li>●三重県立宇治山田商業高校、原付以上の免許を持つ生徒109名に実技講習会（7月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国際交通安全学会が「暴走族と青少年問題を考えるシンポジウム」を開催</li> <li>●九州各県、山口県、北九州市、福岡市で組織する「交通安全対策協議会」のメンバー25名が交通安全教育センター福岡を視察（11月）</li> </ul>
道交法改正など	<ul style="list-style-type: none"> <li>●最高速が40km/h以上の道路で乗用ヘルメット着用が義務付けられた（7月、原付1種は除く）</li> <li>●「道交法施行規則の一部改正総理府令」が施行された（10/1）、「チナハン」対策として技能試験に関する規定が強化された（大型自動二輪による技能試験の実施、坂道での一時停止と発進の追加）→この結果10月中の大型二輪技能試験合格者は2.9%と発表</li> </ul>		
受賞	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鈴鹿研修を受けた先生を中心に積極的に「乗せて指導」を続ける茨城県石岡一高交通安全指導で文部大臣賞を受賞</li> </ul>		



	1978年	1979年	1980年
トピックの方針		●フリーストエイドをオールホソタに普及	
本部長	●吉田和夫	●吉田和夫	●吉田和夫
実技講習会	<p>【二輪】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会（鈴鹿）</li> <li>●HMS、鈴鹿でスタート（3月）</li> <li>●HMS、交通教育センター福岡でスタート（9月）</li> <li>●保護観察官（関東各県より20名）およびBBS連盟（3名）実技指導（二輪ガラス四輪、鈴鹿）</li> <li>●BBS連盟38名、鈴鹿で研修会</li> <li>●全道4カ所で郵政二輪車安全運転講習会 釧路7/7-8、札幌8/31-9/1、旭川9/8-9、函館9/21-22（参加者50名各郵便局より1名）</li> <li>●第4回ランポナトラス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会（鈴鹿）</li> <li>●HMS継続</li> <li>●第5回ランポナトラス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会（鈴鹿、560名の終了者となる）</li> <li>●HMS、交通教育センター福井でスタート</li> <li>●HMSレヂイヌコーススタート（鈴鹿、福岡、福井）</li> <li>●HMSモトクロス、ハイテクニック、トライアルコース、鈴鹿でスタート</li> <li>●FSS（フレッシユアソン・セーフティスクール）鈴鹿でスタート</li> <li>●東北郵政局主催「二輪車安全運転指導者養成研修会」（東北6県の郵便局員30名対象：雪上訓練あり。山形県天童市）</li> <li>●フアマリアーバイク・セーフティスクール青山でスタート（NHK文化センター・普及本部の共催）</li> <li>●第6回ランポナトラス</li> </ul>
【四輪】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●雪上安全運転講習会（北海道工業大学、札幌1/20～2/17）電々公社149名を筆頭に9社より294名参加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東海ラジオ放送、普及本部共催 第1回東海ラジオ女性ドライバースクール（尾西市、40名）</li> <li>●第2回東海ラジオ女性ドライバースクール（鈴鹿、40名）</li> <li>●雪上安全運転講習会（北海道工業大学、札幌1/22～2/22 12回開催、360名）</li> <li>●愛媛県松山少年院の法務教官対象に安全運転指導者養成講習会（主催、少年院および普及本部、12名）</li> <li>●ホソタフリーストエイド（HFA）スタート</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全交母主催全国キャンパソソ隊隊員合宿（鈴鹿）</li> <li>●北海道雪上訓練（北海道工業大学、札幌、1/22～2/8まで、30回、420名）</li> <li>●第4回東海ラジオ女性ドライバースクール（名古屋1/20）</li> </ul>
【救急法】 【指導員づくり】		<ul style="list-style-type: none"> <li>●指導者数</li> <li>●普及指導員 14356名</li> <li>●原付免許教室専任講師 8520名</li> <li>●女性ドライバースクール専任講師 846名</li> <li>●HFAインストラクター 381名</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●一般の方々を対象にHFA講習会（39名、ホソタ本社4月）</li> </ul>
【場づくり】		●新「鈴鹿サーキット交通教育センター」オープン（11月）	●交通教育センター（レインボー）、埼玉県桶川市でスタート（6月）

	1978年	1979年	1980年
<p>知らせる、広める活動 (TV、ラジオ、新聞、機関紙等)</p>		<p>●パーソナリティ 萩昌弘氏によるラジオ新番組、新「おはようグッドドライバー」開始 (民放28社)</p>	<p>●「ファミリーバイク・セーフティスクール」(青山、NHK文化センター、普及本部共催) が日本テレビ「にっぽんレポート」(総理府提供) 11月12日、テレビ朝日「先生! 出番です」(日本広報センター提供) で11月14日紹介された</p>
<p>映画・ビデオ づくり</p>	<p>●映画「われらグッドドライバー」 (1人の少年が二輪車を通じてセーフティクラブに触れ、さらに鈴鹿の日本セーフティクラブミーティングに参加するドラマを通してグッドドライバーの世界をうたいあげたもの)</p>	<p>●映画「われらグッドドライバー」日本産業映画奨励賞を受賞</p>	<p>●映画「ファミリーバイク入門」 ●映画「ライディングテクニクス」</p>
<p>活動報告</p>	<p>●活動報告会 (経団連会館、12月) 来賓 警察庁交通局長 杉原正氏 総理府交通安全対策室長 三島孟氏他</p>	<p>●活動報告会 (六本木国際文化会館、12月)</p>	<p>●10年間の活動報告会が盛大に行われた。(霞が関ビル、12月) 来賓 警察庁交通局長 池田速雄氏 総理府交通安全対策室長 中山順一氏他</p>
<p>セーフティクラブ キャンペーン</p>	<p>●「日本セーフティクラブミーティング'78」 (約鹿、5000名参加) ●鹿本市に身障者のセーフティクラブ「セーフティクラブ肥後」が発生した(身障者用車両のある松橋自動車学校の卒業生を中心に組織、クラブ員72名)</p>	<p>●「日本セーフティクラブミーティング'79全国大会」 (約鹿、5100名参加) ●この年より6地区のセーフティクラブミーティング地方大会が全国大会の前後に加えられた</p>	<p>●「日本セーフティクラブミーティング'80全国大会」 (約鹿、1000クラブ、9500名参加、主催「全日本セーフティクラブのつどい」) ●「全日本セーフティクラブのつどい」3月に発足</p>

	1978年	
研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第5回「高等学校交通安全指導者研究会」(岡山) テーマ(人間性の育成を目指した交通安全教育)</li> <li>●第10回BBS中央研修協議会(BBS会員地域代表全国から47名、総題。この年から年に1回総題、楠川、福岡の教育センターのいずれかで、開催されるようになった)</li> <li>●法務省保護観察官交通研修会(総題)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第6回「高等学校交通安全指導者研究会」(広島市) テーマ(人間性の育成を目指した交通安全教育)</li> <li>●第11回BBS中央研修協議会(総題)</li> <li>●法務省保護観察官交通研修会(総題)</li> </ul>
調査、研究、教本づくりなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>●S52年 二輪車の事故分析、刊行</li> <li>●自動二輪ユーザーのための「Safety Riding Safety Points」</li> <li>●原付ユーザーのための「Safety Points」</li> <li>●四輪ユーザーのための「Safety Driving Safety Points」</li> <li>●Safety Data No.77～88(セーフティジャパン紙上)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●S53年 二輪車の事故分析、刊行</li> <li>●Safety Data No.89～100(セーフティジャパン紙上)</li> </ul>
海外活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●オーストラリア交通関係者が来日。普及本部の活動を視察</li> <li>●英国T R R L (TRANSPORT and ROAD RESEARCH LABORATORY-政府の道路・運輸研究所)より、K. Russant氏 (Head of Traffic Division) 来日。普及本部と意見交換(レインボークラウド、総題、交通安全教育センター福岡視察)</li> <li>●フランス交通関係者来日。普及本部の活動を視察</li> <li>●横田基地で二輪車講習会</li> <li>●チリ警察軍ベルカラ大尉、アルフレロ中尉、チリ二輪代理店ロドリゲス、カセル各氏2/16-2/24交通安全教育センター福岡で指導者養成コースを受講</li> <li>●大韓民国の二輪代理店起亜産業傘下の特別店関係者7名、交通安全教育センター福岡、総題で8日間の研修</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●スウェーデン民間のモーターサイクル普及推進8団体自工会で100馬力規制をアピール、ついで浜松製作所見学、安全問題で普及本部と意見交換</li> <li>●カナダ二輪協会 (Motorcycle &amp; Moped Industry Council) の Executive Director フルース・ワクミラン氏来日、総題視察</li> <li>●西独運輸省交通局長P. ティンツマン氏他1名来日、総題を視察</li> <li>●台湾政府各部門の交通安全問題の責任者12名来日。普及本部と意見交換。総題、福岡で指導者研修コースを体験</li> <li>●タイ国警察交通機動隊長、総題で研修コースを体験</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>●第7回「高等学校交通安全指導者研究会」(松江市) テーマ(人間性の育成を目指した交通安全教育)</li> <li>●第1回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会(東京都)(以後毎年実施。(財)日本交通安全教育普及協会主催、普及本部協力)</li> <li>●第12回BBS中央研修協議会(総題)</li> <li>●第3回レインボークラウド(全国民間放送交通安全研究会) テーマ「体験を通じ安全啓蒙活動のあり方をさぐる」(総題)</li> <li>●法務省保護観察官交通研修会(総題)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>●S54年 二輪車の事故分析、刊行</li> <li>●二輪インストラクター教本完成</li> <li>●「セーフティライディング・テクニック教程 二輪車実技編」</li> <li>●「二輪実技カリキュラム」</li> <li>●「二輪車安全運転講座1～2章」</li> <li>●「安全運転のための二輪テキスト中上級編」</li> <li>●情動研究を安全運転講習に応用するため、日本情動科学研究所白藤医師に協力(※情動研究とは、人間の感情の動きを手の発汗作用に変えてとらえるもの)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>●レビューシアにインストラクター派遣。ベナン、クアラ Lumpur で交通機動隊および一般ユーザーを対象に実技講習会。約200名参加</li> <li>●台湾にインストラクターを派遣</li> <li>●B P I C M (国際二輪工業会)のメンバー36名来日、総題を視察</li> <li>●ホンダヘルキーより二輪ユーザーの中から少年少女15名が来日、総題で訓練を受ける</li> <li>●フィリピン代理店マリワサ・ホンダ、常設の二輪訓練センター「マリワサ・ホンダ・ライディングアカデミー」を開設</li> <li>●台湾代理店三陽工業の販売店主21名来日。総題で研修</li> <li>●オーストラリアの二輪販売店主120名来日。総題視察</li> <li>●韓国起亜産業の特別店主13名来日。楠川で研修</li> <li>●アンゴラにインストラクター派遣。交通安全指導者40名に実技指導</li> </ul>

	1978年	1979年	1980年
代理店 販売店の活動			<ul style="list-style-type: none"> <li>●「セーフィバーク千葉」オープン（栗山ホンダ販売、千葉県佐倉、3000坪）</li> </ul>
行政・外部の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日本交通安全教育普及協会は初めて高校教師向け「高等学校・交通安全指導資料」を文部省監修のもと発行</li> <li>●「衆議院交通安全対策特別委員会」視察団一行鈴鹿サーキット交通教育センターを視察（7月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●警視庁、左折巻き込み事故防止のため、二段停止線規制を本実施（403方向）</li> <li>●シートベルトの国際シンポジウム、ホテルオーケラで（日本交通科学協議会、全日本交通安全協会主催、11月）</li> <li>●「全国二輪車安全運転普及協議会」が「社団法人全国二輪車安全普及協会」となった。</li> <li>●熊本県、二輪車屋間点灯運動を実施。次第に全国に波及</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国際交通学会の国際シンポジウム「高速社会と人間」（9月）</li> </ul>
通交法改正など			
受賞		<ul style="list-style-type: none"> <li>●普及本部制作映画「われらグッドライダー」が第17回日本産業映画コンクールで奨励賞受賞</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鈴鹿サーキット交通教育センター「郵政大臣賞」受賞</li> </ul>

	1981年	1982年	1983年
トワツの方針		<ul style="list-style-type: none"> <li>●各地区（支店）に事務局をおく、スタッフ数倍増</li> <li>●セーフティアップ作戦</li> </ul>	
本部長	<ul style="list-style-type: none"> <li>●吉田和夫（5/25まで）千々岩雄平（常務取締役）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●千々岩雄平</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●千々岩雄平</li> </ul>
実技講習会	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会（鈴鹿）</li> <li>●HMS継続</li> <li>●HMSレディズ継続</li> <li>●FSS、桶川でスタート（鈴鹿と共に2カ所となる） （20校対象 300名）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●指定自動車教習所、二輪指導員講習会（1月～2月、桶川、5回、55名参加、交安研メンバー）</li> <li>●HMS継続</li> <li>●HMSレディズ継続</li> <li>●HMS one day スタート</li> <li>●FSS 250名参加（鈴鹿と桶川）</li> <li>●ホンダファミリースクール（原付乗り方教室）、各地で発表に展開された</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●HMS継続</li> <li>●HMSレディズ継続</li> <li>●HMSome day 継続</li> <li>●バイクワンデイズスクール二番協（二番協、自工会主催）</li> </ul>
【二輪】			
【四輪】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●雪上安全運転講習会（札幌、釧路で北海道電力などから400名参加）</li> <li>●左ハンドル講習会（桶川）スタート</li> <li>●身障者対象の安全運転講習会（桶川）</li> <li>●女性ドライバースクール講師養成研修（桶川、ホンダヘルメット店対象、150名）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●雪上安全運転講習会（北海道工業大学、札幌、1/19～22、1/26～28、2/2～4の3回）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●雪上安全運転講習会（北海道工業大学、札幌、1/19～21、1/24～27、2/7～10の3回 400名参加）</li> </ul>
【救急法】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日本航空のスキューバ225名にHFA講習</li> <li>●新しい経営者像の会40名にHFA講習</li> </ul>		
【指導員づくり】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●指導者数 普及指導員 14650名 原付免許教室専任講師 8850名</li> <li>●女性ドライバースクール専任講師 1350名</li> <li>●HFAインストラクター 750名</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●指導者数 普及指導員 14900名 原付免許教室専任講師 9250名</li> <li>●女性ドライバースクール専任講師 1350名</li> <li>●HFAインストラクター 850名</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●指導者数 普及指導員 15300名 原付免許専任講師 9400名</li> <li>●女性ドライバースクール専任講師 1400名</li> <li>●HFAインストラクター 850名</li> </ul>
【場づくり】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ホンダセーフティセンター南大阪（大阪府南河内内部）</li> <li>●スタート ホンダ代理店運営、原付乗り方教室中心</li> <li>●交通教育センター（福岡）に二輪車専門教習所レイオンホモータースクール（福岡）オープン（3月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鈴鹿サーキット交通教育センターに二輪車専門指定自動車教習所「鈴鹿モーターサイクルスクール」オープン（3月）</li> <li>●レイオンホモーターインダストリアル（浜松）わか（7月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●レイオンホモーターインダストリアル（浜松）およびレイオンホモータースクール（福岡）が二輪車専門の指定教習所としてスタート</li> <li>●ホンダ・セーフティ・センター「福岡」わか</li> </ul>

	1981年	1982年	1983年
<p>知らせる、広める活動 (TV、ラジオ、新聞、機関紙等)</p>	<p>●HMSがテレビ東京「おはようスタジオ」で紹介された(3/5) ●日本テレビの生活ミニ情報番組「奥様練習してまつか」でセーフティセンター青山での500名バイク訓練が紹介された ●海上保安庁専用「国産第一号」(シビック)発表会が交通教育センター(柳川)で行われた。「NHKニュース」「ニューズセンター9時」読売新聞夕刊「ニュースくらんぶる」の全面、その他、東京、西日本、中部日本、東奥日報、北海道の各新聞がセーフティセンターにあつかった。熊本では15分のTV特番でとりあげられた ●左ハンドル講習会(柳川)がNHKテレビ「関東ネットワーク」で紹介された(6月)</p>	<p>●「いん運動したいですね」安全運転普及活動の新聞開を全国紙、ついで地方紙に発表(7/11朝日・読売、7/31毎日、8/11地方有力紙)。説明会を全国24か所で実施(松浦副社長、千々岩副本長) *新聞社とは ①HMS one dayコースを全国規模で ②ホンダファミリースクール(原付乗り方教室・免許教室)の推進(全国200箇所代邸、販売店、営業所で主催) ③セーフティクラフの発展 ④「自分を守る運転」の提案 執筆、応募1500通 ⑤早朝、夕方の「ハットライト早目点灯」の提案 ●7月 朝日「サンデープレゼント のんびりバイクの旅」(伊丹十三氏、普及本部協力) ●7月 朝日「サンデープレゼント のんびりバイクの旅」(伊丹十三氏、根津基八氏、11月、普及本部協力) ●「おはようスタジオ「バイク」放送開始10周年記念パーティー(帝国ホテル70名参加) ●HFA、フジテレビ朝日のワイド番組「小山宏ショー」の「伊丹十三の体験レポート」のコーナーで、1時間にわたり放映された ●週刊朝日(3/19)にHMS体験入校記事(柳川) ●週刊現代(3/27)HMS体験入校記事(鈴鹿) ●テレビ朝日(2/22)「おはようテレビ朝日」でホンダ・セーフティセンター青山での原付乗り方教室を紹介</p>	<p>●日本テレビ「ミニバイクの死角」(9月、普及本部協力) ●東海ラジオ「ドライブ・ウイークリー」がセーフティクラフを紹介(8月、JAF提供) ●ラジオ番組「おはようグッドドライバー」の新しいキャラクターに女優木内みどりさん登場 ●NHK教育テレビ「YOU」が「バイクは僕らの先生だ」をタイトルにバイク特集、HMSを紹介(6月) ●フジテレビ「企業最前線」で本田技研の安全に対する取り組みがソフト・ハード両面から紹介された。鈴鹿サーキット交通教育センターのHMS、ハード面ではゾッチ・ロウクアレーキが紹介された(6月) ●日本テレビ「ご存知ですか生活ミニ情報」で「出合頭に注意」がテーマ。信号のない小さな交差点の通過方法について、普及本部大久保インストラクターが解説(10月)</p>
<p>映画・ビデオ つくり</p>		<p>●映画「旅立ち」「バイクを走る」</p>	<p>●ビデオ「ヘルメット」(18分)、「サンシャイングッドライダーpart.II」(27分)、「HMSって何だ」(25分)</p>
<p>活動報告</p>	<p>●活動報告会(霞が関ビル、12月) 来賓 警察庁交通局長 久本礼一氏 総理府交通安全対策室長 仲山順一氏他</p>	<p>●活動報告会(霞が関ビル、12月) 来賓 警察庁交通局 森審議官他</p>	<p>●活動報告会(霞が関ビル、12月) 来賓 警察庁交通局 八島審議官 文化放送副社長 小林正巳氏他</p>
<p>セーフティクラフ</p>	<p>●「日本セーフティクラフミーティング'81 全国大会」(鈴鹿、6200人参加) ●全日本セーフティクラフのついで「全国いっせいで行動の日」 ●4/5を「グッドライダーの日」とさだめ、セーフティクラフ員が日頃から行っているカーミーティング、道路意識の整備などを行った(第1回)</p>	<p>●「日本セーフティクラフミーティング'82 全国大会」(鈴鹿、700 クラフ、6500人参加) ●全日本セーフティクラフのついで「足立3周年記念「アメリカ西海岸バイク・ツーリング8日間」の旅」実施</p>	<p>●「日本セーフティクラフミーティング'83 全国大会」(鈴鹿、855 クラフ、7200人参加) ●鈴鹿をゴールに全国総勢150000名セーフティレビュー・リングが行われた ●二輪車事故防止業界統一キャンペーン(自工会、二普協、二輪各社)</p>



	1981年	1982年	1983年
<p>研究会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第8回「高等学校交通安全指導者研究会」(神戸市) テーマ(人間性の育成を目指した交通安全教育)</li> <li>●第2回関東地区高等学校交通安全教育指導者研究会(東京都)</li> <li>●第13回BBS中央研修協議会(交通安全教育センター福岡)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第9回「高等学校交通安全指導者研究会」(大阪市) テーマ(人間性の育成を目指した交通安全教育)</li> <li>●第3回関東地区高等学校交通安全教育指導者研究会(東京都)</li> <li>●第14回BBS中央研修協議会(鈴鹿)</li> <li>●第4回レインボー会(全国民間放送交通安全研究会)に民放32社参加。テーマ「安全運転普及活動の新展開協力活動の報告と今後の展開」(福川)</li> <li>●交通安全教育研究会(交安研) スタート(指定自動車教習所の勉強会)。以後毎年開催となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第10回「高等学校交通安全指導者研究会」(京都市) テーマ(人間性の育成を目指した交通安全教育)</li> <li>●第4回関東地区高等学校交通安全教育指導者研究会(東京都)</li> <li>●第15回BBS中央研修協議会(交通安全教育センター福岡)</li> <li>●第5回レインボー会(全国民間放送交通安全研究会) 83 活動報告、文化放送1万人アンケート「高校生とバイク」、静岡放送「交通事故ゼロをめざす日」キャンペーンの報告など(日本アレスセンター)</li> <li>●交通安全教育研究会継続</li> </ul>
<p>調査、研究、教本づくりなど</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●S55年 二輪車の事故分析、刊行</li> <li>●「フロンツ・システム」導入による、両上肢障害者用の国産第一号車(シビツク)完成。サリドイド児辻典子さん試乗(5月)</li> <li>●普及本部の教育体系に基づく二輪車用テキストカリキュラム類(指導者用、生徒用)完成</li> <li>●二輪車生徒用テキスト「二輪車技能教本」(警察庁統一カリキュラム準拠)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●S56年 二輪車の事故分析、刊行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●S57年 二輪車の事故分析、刊行</li> <li>●「高校生のための交通安全のついでい」(鈴鹿)(国際交通安全学会および埼玉県高等学校交通安全研究会主催)</li> <li>●全国二輪車安全普及協会がイラストなど多用した視覚的な教材「THINK YOUR RIDING」(二輪車運転の科学)を刊行。普及本部協力</li> </ul>
<p>海外活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●台湾三陽工業有限公司の二輪販売店の一行1350名、鈴鹿サーキット交通安全教育センターで研修、視察</li> <li>●イラクにインストラクター派遣。交通機動隊の乗車訓練</li> <li>●中国にインストラクター派遣。北京でラソンを先導する機動隊の乗車訓練</li> <li>●モナコ公国レーニエ大公、鈴鹿サーキットと交通安全センターを視察</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●フランスの優良販売店の一行76名、鈴鹿サーキット交通安全教育センターを見学</li> <li>●フランス・サンパウロのホンダ・フ・フランスの交通安全センター施設を視察。新築オープン</li> <li>●シンガポールより交通局長一行(F・サミュエル氏)来日。日本の教習所制度をシンガポールに移植する目的で鈴鹿サーキット交通安全教育センター、レイソポールセンタースクール和光など視察。それ以後ホンダグループと現地販売本との合併で二輪を中心とする教習所の設立交渉に入った。1985年SSDCとして結実</li> <li>●モロッコ国王親衛隊、国家警察向けGL1100の乗車訓練にインストラクター2名派遣</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●マレーシア軍警察のGL1100Pの乗車訓練のためインストラクター派遣(対象21名)</li> <li>●韓国の代理店、大林自動車工業の安全キャンペーンに普及本部よりインストラクター4名参加。現地視察にあたった</li> </ul>

	1981年	1982年	1983年
代理店 販売店の活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「ホンダセンターイセンター南大阪」(大阪府南河内郡) オープン(原付乗り方教室を中心とした二輪車の安全運転教育が目的、ホンダ二輪南大阪)</li> <li>●新潟県の販売店モーターサイクルショップ・アルファ主催HMSが新潟県中央自動車学校で行われた(10月)</li> <li>●HMS Part II 24名参加(熊本県八代市、八代自動車学校ではじまる。熊本二輪宮業所および井原モーターズの共催)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●土屋省三氏(毎日新聞編集委員)ら「交通安全を考える会」を設立</li> <li>●公開討論会開催。テーマは「高校生とバイク」</li> <li>●第1回(小田原市、4月)、第2回(大阪市、9月)</li> <li>●第3回(水戸市、11月)</li> <li>●文部省の主催する初めての「交通安全教育指導者中央研修会」が6日間にわたり全国の小、中、高の教師約200名が参加して行われた。「二輪車体験実習」も行われた(5/31~6/5)</li> <li>●朝日新聞主催による公開セミナー「路上の仲間たち」シリーズで、若者とバイクをテーマに討議が行われた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「交通安全を考える会」</li> <li>●第4回公開討論会(新潟市、5月)</li> <li>●第5回公開討論会(広島市、9月)</li> <li>●鈴木健二NHKアナウンサーをキャラクターとする「二輪車事故防止業界統一キャンペーン」が半年にわたって展開</li> <li>●「バイクワンデースクール二首協」重点県で展開</li> </ul>
行政・外部の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第3次交通安全基本計画が中央交通安全対策会議で決定され、1985年(昭和60年)までに年間交通事故者を8000人以下とし、また、生涯交通安全教育の確立などが盛り込まれた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●新規運転免許証などの即日交付制がスタート</li> <li>●新車のマイカー購入に際し、第1回車検が2年から3年へと延長された</li> </ul>	
道交法改正など	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「道交法施行令」の改正により、指定自動車教習所における中型、小型二輪車の技能教習時間基準が2時間学科教習が4時間増やされた</li> </ul>		
受賞	<ul style="list-style-type: none"> <li>●普及本部初代本部長西田通弘(現相模校)に、警察庁長官より「警察協力賞」が贈られた</li> <li>●ホンダセンターイセンター青山および普及本部関東地区事務局長のイノストラクター5名、赤坂警察署より表彰</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●普及本部東北地区事務局、東北郵政局より表彰される</li> <li>●千々岩雄平本部長(常務取締役)に対し(財)全日本交通安全協会より「交通安全賞章緑十字銅章」が贈られた</li> <li>●「全日本センターイクターズのつどい」関東地区事務局のボランティア活動に対し、東京善意銀行より感謝状</li> </ul>	

	1984年	1985年	1986年
トヨタの方針			
本部長	●千々岩雄平 (5/24まで) 向山文雄 (常務取締役)	●向山文雄	●向山文雄
実技講習会	●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会 (桶川) ●HMS継続 ●HMSレディス継続 ●HMSone day 継続 ●バイクワンデースクール二昔協継続 ●FSS (桶川・鈴鹿) 継続(180名参加)	●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会 (鈴鹿) ●HMS継続 ●HMSレディス継続 ●HMS one day継続 (10月、高知県窪川高校の生徒 105名が鈴鹿のHMS one dayに参加) ●FSS (桶川・鈴鹿) 継続 ●海外青年協力隊第1回「二輪車安全運転講習会」(桶川)	●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会 (鈴鹿) (この年から主催者が普及本部から(財)日本交通安全教育普及協会となる) ●HMS継続 ●HMSレディス継続 ●HMSone day 継続 ●HMSスベシヤル by RTK (女性対象) 全国10会場で開催(片山敬済氏が主宰するレーシングチームカタヤマとのタイアップ) ●FSS (桶川・鈴鹿) 継続 ●海外青年協力隊二輪研修(桶川、10/24-25、140名)
【二輪】			
【四輪】	●雪上安全運転講習会 (北海道工業大学、札幌、2/27～3/9、電々公社、郵政局など300名)	●雪上安全運転講習会 (北海道工業大学、札幌) 継続	●雪上安全運転講習会 (北海道) 継続 ●FSS (桶川・鈴鹿) 四輪ではじまる
【救急法】	●(社) 総友会 HFA講習会 (8月) (総友会：一部上場の総務部で組織されている)	●ホンダ学園、ホンダインターナショナルテクニカルスクールでHFA講習会 166名受講。	
【指導員づくり】	普及指導員 15500名 原付免許教室専任講師 9500名 女性ドライバースクール専任講師 1400名 HFAインストラクター 845名	普及指導員 15631名 原付免許教室専任講師 9689名 女性ドライバースクール専任講師 1400名 HFAインストラクター 845名	普及指導員 15725名 原付免許教室専任講師 10016名 女性ドライバースクール専任講師 1400名 HFAインストラクター 845名
【場づくり】		●レインボーライディングスクール (大阪) オープン (3月)	

	1984年	1985年	1986年
知らせる、広める 活動 (TV、ラジオ、 新聞、機関紙等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●テレビ東京「ちょっと情報」でファミリーバイクの安全運転のポイントを紹介(普及本部関東地区事務局 木村インストクター)</li> <li>●フジテレビ「モーニングワイド」でホンダ救急法(HFA)を紹介(普及本部門監主任)</li> <li>●TBSテレビ「森本モーニングEYE」(11月) 「カナダ横断5000kmバイクツーリング」(普及本部協力)と「HMS」が紹介された(普及本部新井インストクター)</li> </ul>		
映画・ビデオ づくり	原付編ビデオ <ul style="list-style-type: none"> <li>・原付と安全運転「バイクの構造と基本操作」</li> <li>・原付と安全運転「バイクの基本走行」</li> <li>・原付と安全運転「安全運転の知識」</li> <li>・ヘルメット</li> </ul> 自動二輪編ビデオ <ul style="list-style-type: none"> <li>・「高校生とバイク」「ホンダ・モーターサイクルライディング」</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●How To Teach Motorcycling (英語版、中国語版、初心者用および上級者用)</li> </ul>
活動報告	<ul style="list-style-type: none"> <li>●活動報告会(霞が関ビル、12月) 来賓 警務庁交通企画課長 安藤忠夫氏 全日本交通安全協会副会長 今竹義一氏他</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●活動報告会(青山ホントホール、12月) 来賓 警務庁交通局長 八島幸彦氏 全日本交通安全協会副会長 今竹義一氏他</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●活動報告会(青山ホントホール、12月) 来賓 警務庁交通局長 八島幸彦氏他</li> </ul>
セミナー・クラブ H・A・R・T	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日本セミナークラブミーティング全国大会が隔年開催となったためこの年の開催なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●二輪販売店主 「セミナークラブを考えるツーリング大会」(2月) 東京都の販売店主80名参加。群馬県新田郡敷塚までツーリング</li> <li>●「日本セミナークラブミーティング'85 全国大会」 (7000名参加)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「全日本セミナークラブのついで」解散</li> <li>●H・A・R・T (Honda Active Riders' Terminal)の会員募集開始</li> <li>●H・A・R・Tの最大の催し「バイクワールド・ヌスカ」 (10500名参加)</li> </ul>
キャンペーン			

	1984年	1985年	1986年
研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第11回「高等学校交通安全指導者研究会」(高知市)</li> <li>●第5回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会(東京都)</li> <li>●第16回BBS中央研修協議会(補川)</li> <li>●交通安全教育研究会(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第12回「高等学校交通安全指導者研究会」(岡山市)</li> <li>●第6回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会(東京都)</li> <li>●第1回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会(大阪市、日本交通安全教育普及協会主催、普及本部協力)</li> <li>●第17回BBS中央研修協議会(鈴鹿)</li> <li>●交通安全教育研究会(継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第13回「高等学校交通安全指導者研究会」(大阪市)(この研究会はこの年で終了)</li> <li>●第7回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会(東京都)</li> <li>●第2回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会(奈良市)</li> <li>●第6回レインボースポーツ協会(民間放送交通安全研究会)(青山ホングタホール 2月)</li> <li>●第7回レインボースポーツ協会(民間放送交通安全研究会)(青山ホングタホール 7月)</li> <li>●ボバイ編集長 秦毅一郎氏の講演あり)</li> <li>●第18回BBS中央研修協議会(鈴鹿)</li> <li>●交通安全教育研究会(継続)</li> </ul>
調査、研究、教本づくりなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>●S58年 二輪車の事故分析、刊行</li> <li>●「Snow Driving」刊行(ビギナー向け雪道の走り方を解説、北海道工業大学船岡教授監修)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●S59年 二輪車の事故分析、刊行</li> <li>●「ヘーワテイ・ボイントン四輪編」の改訂(二、四輪混合交通時代に即した安全運転のポイントを中心にまとめたもの)</li> </ul>	
海外活動		<ul style="list-style-type: none"> <li>●SSDC(Singapore Safety Driving Center) 開校</li> </ul>	

	1984年	1985年	1986年
代理店 販売店の活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●代理店ホンダ二輪愛媛がテレビ愛媛主催の「セーフティ愛媛キャンペーン」(5月～9月)に協力(原付乗り方教室など)</li> <li>●鹿児島県二輪ホンダ会(215店)「ホンダセーフティアワード鹿児島」を主催(9月～10月)(伊丹十三氏「子どもとのつき合い方」と題して講演、協力をいただく)</li> <li>●福井県二輪ホンダ会(76店)「バイク健全 and 安全」キャンペーンを主催(6月～10月)(伊丹十三氏教育論についての講演、協力をいただく)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通安全キャンペーン「'85セーフティアワード石川」に石川県二輪ホンダ会協力(4月～5月)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・原付バイクの正しい乗り方教室6カ所</li> <li>・スボーツバイクの正しい乗り方教室2カ所</li> <li>・セーフティ・リレーツアーリング</li> <li>・セーフティ・バレード(ファミリーバイク)</li> </ul> </li> <li>●「'85セーフティアワード鳥取」実施(9月～12月)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・シートベルトコンベンサーによる別乗実験(東部運転免許センター)</li> <li>・セーフティクラブ員22名が白バイ先導でバレード、ヘルメットとシートベルトの着用アピール</li> <li>・HFA講習会の実施(3回)</li> <li>・フンデーHMS(3回、イナバ自動車学校)</li> <li>●「'85ホンダセーフティアワード茨城」(3/17-9/15)二輪、四輪約380店が、万博来場者の車の不調に対応</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第4次「交通安全基本計画」スタート(1986～1990)               <ul style="list-style-type: none"> <li>●NHK文化センター特別公開シンポジウム(市川市)「モータリゼーションと若者たち」で三不運動をめぐって白熱の討議</li> <li>●交通安全を考える会</li> <li>●第10回公開討論会(神戸市、2月)</li> <li>●第11回公開討論会(船橋市、11月)</li> <li>●二輪車安全振興会(代表 万沢康夫氏)、指導法「トライカーナ」発表(2月)</li> <li>●生光学園(徳島市)で意欲的な交通安全教育の試み始まる</li> <li>●交通安全教育指導者中央研修会(文部省主催)で93名の高校教師がバイク実技に挑戦した</li> </ul> </li> <li>●交通安全の一部改正により、原付バイクもヘルメット着用義務化、シートベルトの着用義務化実施</li> <li>●自動二輪の教習時間が、学科4時間、技能10時間それぞれ増える</li> <li>●「原付二段階右折」制度スタート</li> </ul>
行政・外部の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国際交通安全学会「二輪車に乗る高校生のための実技指導カリキュラム」をまとめる</li> <li>●「バイクは危ないといけれど」と題するNHK教育番組「教師の時間」で山形県蔵王工業高校の指導内容が紹介され話題をなげた</li> <li>●毎日新聞社主催「カナダ横断5000km バイクツーリング」(普及本部協力、9月)</li> <li>●交通安全を考える会</li> <li>●第6回公開討論会(福岡市、2月)</li> <li>●第7回公開討論会(茅ヶ崎市、3月)</li> <li>●第8回公開討論会(名古屋市、7月)</li> <li>●第9回公開討論会(浦和市、11月)</li> <li>●「バイクワンデースクール二普協」重点県で展開</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「IATSSフォーラム」開講(9月)本拠地鈴鹿(国際交通安全学会の国際交流事業、東南アジア諸国から次世代を担う人材を日本に招き、お外国の文化・産業技術などについて体験的理解を得てもらうためのプロジェクト)</li> <li>●杉浦英男氏(社) 全国二輪車安全普及協会の会長に</li> </ul>	
受賞	<ul style="list-style-type: none"> <li>●杉浦英男代表取締役会長、交通安全功労者として「緑十字章」受賞(第24回交通安全全国民運動中央大会)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●宮崎県北嶽代理店西部輪業商店の太田登専務が県の交通安全功労賞受賞(11月、地域の二輪車セーフティクラブの育成に対して)</li> </ul>	



	1987年	1988年	1989年
トヨタの方針	●普及本邦北海道・東北・関東・関西・中部・九州の地区事務局11月で解散	●セーティング・ニューチャレンジ スタート (新春二輪販売店大会で発表)	
本部長	●向山文雄 (5/28まで) 溝口健 (常務取締役)	●溝口健 (6/29まで) 鈴木正利 (常務取締役)	●鈴木正利 (5/25まで) 岩井隆 (取締役)
実技講習会			
【二輪】	●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会 ●HMS継続 ●HMSレディズ継続 ●HMS one day継続 ●ホンダ・ライディングスクールスタート (桶川、福岡、鈴鹿、多摩テック)	●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会 (鈴鹿) ●HMS継続 ●HMSレディズ継続	●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会 (鈴鹿) ●HMS継続 ●HMSレディズ継続
【四輪】		●ホンダ・スポーツライディングスクール、スタート (全国150会場、1会場あたり年間10回開催、1500回 目標、初心者対象)	●ホンダ・スポーツライディングスクール継続 (978回開催、参加者11658名、レディズを含む) ●ホンダ・レディズライディングスクールスタート (チーム・マリ指導陣に参加)
【救急法】		●FSS (鈴鹿) 継続	
【指導員づくり】	普及指導員 15800名 原付免許教室専任講師 10100名 女性ドライバースクール専任講師 1400名 HFAインストラクター 845名	普及指導員 16262名 原付免許教室専任講師 10145名 女性ドライバースクール専任講師 1400名 ホンダ・スポーツライディングスクール インストラクター 350名 HFAインストラクター 886名	普及指導員 16326名 原付免許教室専任講師 10214名 女性ドライバースクール専任講師 1400名 ホンダ・スポーツライディングスクール インストラクター 550名 HFAインストラクター 902名
【場づくり】		●ホンダセーティング・ライディングクラブ (HSR) 大阪スタート (代理店 ホンダ二輪大阪)	●HSR九州、熊本製作所内に誕生。モーターレースの振興とともに安全運転のトレーニングもスタート ●HSR新潟、東京、岡山にオープン

	1987年	1988年	1989年
知らせる、広める 活動 (TV、ラジオ、 新聞、機関紙等)			
映画・ビデオ づくり			ビデオ「ツインガードナーのセーフティライディング」
活動報告	<ul style="list-style-type: none"> <li>●活動報告会 (青山ホテルホール、12月) 来賓 警察庁交通局長 内田文夫氏他</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●活動報告会はこの年中止 (昭和天皇のご容態容易ならざる状況のため)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第1回世界安全運動普及活動報告会 (青山、10月) (世界のホンダ二輪ライストリビューターの安全運動普及活動の報告会)</li> <li>●活動報告会 (明治記念会館、12月) 来賓 警察庁交通局長 関根謙一氏 総務庁交通安全対策室長 加美山利弘氏他</li> </ul>
H・A・R・T	<ul style="list-style-type: none"> <li>●H・A・R・T バイクワールドinひるがの (岐阜県、5月) 青森 (6月)、広島 (7月)、北海道、兵庫、大分、徳島、上越 (8月)、鈴鹿 (9月)</li> <li>●バイクワールドスズカ、15200 名参加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●H・A・R・Tの新企画 JOY &amp; RUN スタート (2月)</li> <li>●H・A・R・T ツーリングインジャパンスタート 第一弾宮崎 (4月) 11月まで10ヵ所で開催 (H・A・R・T バイクワールドin XXは鈴鹿をのぞいて中止)</li> <li>●'88 H・A・R・T バイクワールドスズカ、鈴鹿で開催 (8月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●H・A・R・T JOY &amp; RUN</li> <li>●H・A・R・T ツーリングインジャパン10会場から41会場へ広がる</li> <li>●H・A・R・T バイクワールドスズカ、この年より中止となる</li> </ul>
キャンペーン		<ul style="list-style-type: none"> <li>●H・A・R・T 100 万人セーフティキャンペーン (会員1人が10人に安全を訴える) スタート (9/1 ~10/31)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●H・A・R・T 100 万人グッドライダーキャンペーン (3/15~5/15、9/1 ~10/31)</li> </ul>

	1987年	1988年	1989年
研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第8回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (鈴鹿市)</li> <li>●第3回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (神戸市)</li> <li>●第19回BBS中央研修協議会 (鈴鹿)</li> <li>●交通安全教育研究会 (継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第9回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (東京都)</li> <li>●第4回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (京都市)</li> <li>●第20回BBS中央研修協議会 (鈴鹿)</li> <li>●交通安全教育研究会 (継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第10回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (東京都)</li> <li>●第5回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (和歌山市)</li> <li>●第21回BBS中央研修協議会 (鈴鹿)</li> <li>●交通安全教育研究会 (継続)</li> </ul>
調査、研究、教本づくりなど		<ul style="list-style-type: none"> <li>●二輪ライディングシミュレーター基礎研究スタート (Prot-type 1)</li> </ul>	
海外活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●台湾三陽工業有限公司から派遣された5名が2/23～3/19まで鈴鹿で研修</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●インドのヒーローホンダのインストラクターと協同して、普及本部のインストラクター2名、5都市で1.5カ月間ユーザーを対象に二輪乗車訓練のキャンペーンを行った</li> <li>●台湾三陽工業有限公司の安全運転教育センターが新竹県にオープン。開会式には同国国会議員他 800名が参加。本田技研より溝口常務取締役 (本部長) 出席挨拶</li> <li>●メキシコでホンダ・ド・メヒコ販売店スタッフの70名安全運転普及活動のインストラクターとして養成研修 (自店にスペースを持ち、客にキーを渡す前に必ず乗車訓練をする)</li> <li>●アメリカ・ホンダRider Education Center by Honda 第1号がカリフォルニア州コルトン市にオープン</li> <li>●オーストラリア州政府および各州交通局長レベルの一行、レインボーマーターズクル (和光) を視察、鈴鹿サーキット交通安全教育センターで1日体験入校、多摩テックでもスपोर्टライディングスクール体験受講した</li> <li>●英国運輸省ボトラー次官、鈴鹿サーキット交通安全教育センターを視察</li> <li>●メキシコ国営放送のA・ドミンゲス氏鈴鹿サーキット交通安全教育センター取材</li> <li>●SSDC役員一行、鈴鹿サーキット交通安全教育センターを視察</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●タイの二輪代理店APホンダに安全運転部スタート。現地でインストラクター養成研修を実施 (販売店にインストラクターを養成して、ユーザーの指導にあたる)</li> <li>●ホンダ・オーストラリアが教にオープンさせる二輪訓練センターのスタッフ2名、鈴鹿で研修</li> <li>●タイAPホンダの安全運転部のスタッフ4名、鈴鹿で研修</li> <li>●アメリカ・ホンダの2番目のRider Education Center by Honda がテキサス州アービントンにオープン</li> <li>●アメリカ・ホンダ3番目のRider Education Center by Honda がオハイオ州トロイにオープン</li> <li>●ホンダ・オーストラリアの二輪訓練センター、メルボルンにオープン</li> <li>●「世界安全運転普及活動報告会」開催。青山本社にて15か国の現地代理店の安全運転推進代表者がそれぞれの活動を報告した</li> </ul>

	1987年	1988年	1989年
<p>代理店の販売店の活動</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域の安全運転普及活動を熱心に進めてきた販売店を中心に「セーフティライダー・ショーアップ」として選定し普及本部が重点支援する</li> <li>(安全運転普及活動のノウハウを集めた「セーフティライダー」(原付編、自動二輪編)の提供、および「セーフティライダー・ショーアップ」の発行)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●新春の二輪販売店大会で「セーフティ・ニューチャレ」活動の全国展開が経営トップの方針として発表された。販売拠点でユーザーの安全確保を販売の基本とする旨に立つ</li> <li>●全国150会場で代理店主催の「ホンダ・スポーツライディング・スクール」を計画(1会場で年間10回開催)</li> <li>●販売店は販売時に「アドバイスシート」でユーザー自身に安全度チェックをしてもらい、スクールへの参加を勧める。年少ユーザーには、親にアプローチしてスクール参加を働きかけるようPRする</li> <li>●代理店ホンダ二輪大阪、二輪訓練コース「ホンダセーフティ&amp;ライディンググラザ大阪」(HSR)カ-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●若いライダーを事故から守る「'89セーフティニューチャレ」スタート。昨年に続き2年目</li> <li>●「スポーツライディングスクール」に女性専用のコーナーも加わり全国150会場で本格活動に入る。その一環として国際A級ライダー井形マリさん率いる「チームマリ」による「ホンダ・レディズライディングスクール」開催</li> <li>●業界あげて不正改造防止、安全指導の徹底などへの取組強化。ホンダ独自にも不正改造防止、事故防止のための「ライディングキャンプ」展開</li> <li>●二輪代理店のHSRづくりすむ</li> <li>「HSR新潟」「HSR東京」「HSR岡山」カ-</li> </ul>
<p>行政・外部の動き</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国二輪車安全普及協会、二輪車グッドライダー宣言(G宣言)運動開始</li> <li>●二輪車安全運転推進委員会(二推)主催「自動二輪車安全運転講習会」(バイク試験場スクール)が全国の運転免許試験場を会場にスタート</li> <li>●第1回九州山脈バイクツーリング大会(宮崎市など10市町村主催)。この年以後毎年開催となった</li> <li>●交通安全を考える会</li> <li>●第12回公開討論会(水戸市、2月)</li> <li>●ホンダ国産初のエアバッグ装置車の販売に乗り出す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国の交通事故死者数が3年ぶりに1万人突破</li> <li>●「交通安全を考える会」が「Safety Riding」マンガでわかるバイクの安全・自動二輪車編」を刊行。著者 女流漫画家一本木須さん</li> <li>●自工会「キャンペーン9月21日から年内いっぱい二輪「バイクが好き、だからいい運転」四輪「車が好き、だからいい運転」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●政府交通対策本部が「交通事故非常事態宣言」発令。2年連続して死者数1万人を突破</li> <li>●毎日新聞論説副題が暴走族に注意したところ、逆に暴行され死亡</li> <li>●政府の交通対策本部が「二輪車の事故防止に関する総合対策」を発表し、「三ない運動」見直しを含む二輪車の安全対策打ち出す。8月19日を「バイクの日」と制定</li> <li>●「静かに、やさしく、いい運転」をスローガンに自工会・二普協主催、二輪車事故防止キャンペーン。 「見る・見られる・いい運転」以後毎年行事となった</li> <li>●自工会、四輪ドライバー交通安全キャンペーン。「シートベルト、きちんと締めて、いい運転」</li> <li>●埼玉県警主催「第1回埼玉セーフティライディングフェスティバル」(50cc以下)に1200人参加(4月)</li> <li>●和歌山県警主催「第1回セーフティライディングフェスティバル」(50cc以下)に2,000人参加(4月)</li> <li>●神奈川県警ヤングライダースクールスタート(初年度212回計画)</li> <li>●NHKテレビ特別番組「死者半減・西ドイツはこうして成功した」が放映され、強い刺激を与えた</li> </ul>
<p>道交法改正など</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●原則2時間の「オートマチック車教習」を義務化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●年少者(18歳未満)への二輪免許の「段階的取得指導(1)型から」を全国的に実施</li> </ul>	
<p>受賞</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●前本部長向山文雄(常務取締役)に警察庁より感謝状</li> <li>●日本BBS連名会長より感謝状が普及本部へ</li> </ul>		

	1990年	1991年	1992年
トピックの方針			
本部長	●岩井陸	●岩井陸	●岩井陸
実技講習会 【二輪】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会（鈴鹿2回 熊本1回）</li> <li>●HMS継続</li> <li>●HMSレディズ継続</li> <li>●ホンダ・スポートライディングスクール継続</li> <li>●ホンダ・レディズライディングスクール継続（チーム・バリ参加）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会（鈴鹿2回 熊本1回）</li> <li>●HMS継続</li> <li>●HMSレディズ継続</li> <li>●ホンダ・スポートライディングスクール継続</li> <li>●この年より徳野政樹（国際A級）、島正人（国際A級）、福田照男（バイクジャーナリスト）の三氏を特別講師に加える</li> <li>●ホンダ・レディズライディングスクール継続（チーム・バリ参加）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会（鈴鹿2回 熊本1回）</li> <li>●HMS継続</li> <li>●HMSレディズ継続</li> <li>●ホンダ・スポートライディングスクール継続</li> <li>●ホンダ・レディズライディングスクール継続（チーム・バリ参加）</li> <li>●北海道郵政局主催「二輪の雪道訓練」（普及本部協力 2月）</li> </ul>
【四輪】		<ul style="list-style-type: none"> <li>●ホンダ・ドライビングスクール、交通教育センター（鈴鹿、桶川、福岡）でスタート</li> <li>●ホンダ・レディズライディングスクール（桶川、福岡）でスタート</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ホンダ・ドライビングスクール継続</li> <li>●ホンダ・レディズライディングスクール継続</li> </ul>
【教念法】			<ul style="list-style-type: none"> <li>●岩手県立盛岡工業高校でフラー・ストエイド講習会（ホンダ二輪東北）</li> </ul>
【指導員づくり】	安全運転インストラクター 517名 普及指導員 16458名 原付免許教室専任講師 10368名 女性ドライバースクール専任講師 1740名 ホンダ・スポートライディングスクールインストラクター 390名 HFAインストラクター 916名	安全運転インストラクター 517名 安全・環境推進担当者（四輪販売店） 1030名 普及指導員 16458名 原付免許教室専任講師 10368名 女性ドライバースクール専任講師 1740名 ホンダ・スポートライディングスクールインストラクター 596名 HFAインストラクター 966名	安全運転インストラクター 545名 安全・環境推進担当者（四輪販売店） 649名 普及指導員 16627名 原付免許教室専任講師 10391名 女性ドライバースクール専任講師 1740名 ホンダ・スポートライディングスクールインストラクター 652名 HFAインストラクター 1076名
【場づくり】	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鈴鹿サーキット交通教育センタースキッドコース完成</li> <li>●HSR宮城オーブ</li> <li>●HSR香川 HSR山形オーブ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●レインボーマーナスクール福岡、二輪に追加して四輪の指定を受ける（12月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●HSR九州 交通教育センターレインボーマーナス</li> </ul>

	1990年	1991年	1992年
<p>知らせる、広める活動 (TV、ラジオ、新聞、機関紙等)</p>	<p>●絵本『We Love Family, We Like Safety』刊行 (エアバグやアソビロックアップレーキなど安全につながる機構やシートベルトを締めることの大切さをわかりやすく解説した絵本、四輪販売店頭で無料配布)</p>	<p>●『生光学園の記録』8/30朝日新聞で紹介され反響大</p>	<p>●新安全絵本『スーパースペース/少年ザエルトの夢・発見・ドラマ』(漫画家島山明キャラクターデザイン)普及本部刊行 ●『ホンダと安全』刊行</p>
<p>映画・ビデオ づくり</p>		<p>●NHKエンタープライズ製作・普及本部協力 ビデオ『くらしの交通安全』2巻</p>	<p>●ビデオ『運転の科学』5巻(日本交通安全教育普及協会刊行。自工会協力。普及本部は自工会メンバーとして協力)</p>
<p>活動報告</p>	<p>●活動報告会(明治記念会館、12月) 来賓 警察庁長官官房審議官 半田嘉弘氏 総務庁交通安全対策室長 徳宿泰男氏他</p>	<p>●活動報告会(経団連会館、12月) 来賓 警察庁交通局長 関根謙一氏 総務庁交通安全対策室長 加来敏氏他</p>	<p>●活動報告会(経団連会館、12月) 来賓 警察庁交通局長 関根謙一氏</p>
<p>H・A・R・T キャンペーン</p>	<p>●H・A・R・T JOY &amp; RUN ●H・A・R・T ツーリング・イン・ジャパン ●H・A・R・T in 淡路に2000名のライダーが集まった</p>	<p>●H・A・R・T 事務局安全運動普及本部より二輪営業部所管となる(7月)</p>	
	<p>●H・A・R・T グッドライダーキャンペーン(3/15~5/15)</p>	<p>●1990年9月より1991年3月まで、H・A・R・T グッドライダーキャンペーンで集めた募金 837万2410円をWWF ジャパン(世界自然保護基金日本委員会)に寄付。感謝状を贈られる</p>	



	1990年	1991年	1992年
研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第11回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (東京都)</li> <li>●第6回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (大阪市)</li> <li>●第22回BBS中央研修協議会 (鈴鹿)</li> <li>●交通安全教育研究会 (継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第12回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (東京都)</li> <li>●第7回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (奈良市)</li> <li>●第23回BBS中央研修協議会 (鈴鹿)</li> <li>●交通安全教育研究会 (継続)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第13回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (東京都)</li> <li>●第8回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (神戸市)</li> <li>●第24回BBS中央研修協議会 (鈴鹿)</li> <li>●交通安全教育研究会 (継続)</li> <li>●第1回「フライビング・セーフティ・マネージメントフォーラム」普及本部主催 鈴鹿で(交通安全教育センターを利用しての企業交通安全運転教育の担当の方を対象)</li> </ul>
調査、研究、教本づくりなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「生光学園の記録」刊行 (副題/先生と生徒の壁がなくなる、それが安全教育です)</li> <li>●二輪ライディングジュニアミニレーター Prot-type 2へすすむ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●二輪ライディングジュニアミニレーターProt-type 2、バイクの日に青山本社で対外発表された (8/19)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●二輪ライディングジュニアミニレーターProt-type 3 実用機開発へ</li> </ul>
海外活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●カナダ・ホンダがトロント近郊にHonda Ride Centerをオープン</li> <li>●アメリカのMSF世界大会(Motorcycle Safety Foundation)で普及本部の中西盟チーフが二輪ライダー教育の効果について発表</li> <li>●ナイジェリア警察の運転者教育に現地で協力</li> <li>●タイ国のAPホンダ、パタヤサーキットで1万人のライダーを集め、安全運転全国大会を開催</li> <li>●シンガポールにSSDCについてBBD C (ゾキバトフライビングセンター)誕生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●香港の四輪販売店営業マン5名鈴鹿で研修。年内に6名追加研修</li> <li>●台湾の交通安全センターで1992年1月より始める四輪訓練のため、インストラクター養成研修を実施。鈴鹿のインストラクターが現地で指導した</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●トルコの交通機動隊の乗車訓練を現地で行った</li> <li>●スペインのモンテッサ・ホンダで二輪スクールスタート</li> </ul>

	1990年	1991年	1992年
代理店 販売店の活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「HSR宮城」スタート（ホンダ二輪宮城）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●四輪販売店（フリモ・クリオ・ベルノ）の安全・環境推進担当者（拠点長）会議を全国各地で開催（店頭でのセーフティ・アズバイス・シートベルト100%着用推進、環境問題への取組みを強化する目的）</li> <li>●ホンダクリオ埼玉、15店舗の安全・環境推進担当者がホンダ・ドライビングスクールを体験受講（桶川）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●四輪販売会社の「安全・環境推進責任者」（部長級）対象の研修会を9回にわたって鈴鹿で実施</li> <li>●鹿児島に四輪販売会社（フリモ・クリオ・ベルノ）が支援し四輪営業所が推進事務局となっている「HALクラフ」誕生（四輪講習会、救急法講習会の参加者を中心に組織）</li> </ul>
行政・外部の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>●神奈川県教育委員会「4＋1ない運動」をやめ「かながわ新運動」スタート（高校での二輪免許取得、許可制から届出へ）</li> <li>●自工会安全運転キャンペーン、統一スローガン「気配り・目配り・いい運転」（四輪）</li> <li>「見る・見られる・いい運転」（二輪）</li> <li>●石川県警本部「石川県安全運転研究所」を全国にさきがけてオープン（4月）</li> <li>●自工会「人とバイクの友好キャンペーン」（7/1より）、イメーজキャラクターに長嶋茂雄氏</li> <li>●バイクの日（8月9日）。総務庁、自工会主催「バイクフォーラム'90人とバイクの友好会議」（東京・千駄ヶ谷）を開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第5次「交通安全基本計画」（1991～1995年）</li> <li>●自動車安全運転センター、安全運転中央研修所が茨城県勝田市にオープン</li> <li>●自工会（JAMA）と日本自動車連盟（JAF）共催「JAMA&amp;JAFセーフティレーニンング」スタート（6地区、6会場）</li> <li>●自工会主催 春の交通安全キャンペーン「いのちのベルト シートベルト」（四輪）</li> <li>「見る・見られる・いい運転」（二輪）</li> <li>●自工会主催 秋の交通安全キャンペーン「シートベルトいつも忘れず、いい運転」（四輪）</li> <li>「見る・見られる・いい運転」（二輪）</li> <li>●交通安全を考える会「Safety Riding オープンガでわかるバイクの安全 原付編」を刊行。1988年自動二輪編に続くもの。</li> <li>●「救急救命士」制度スタート</li> <li>●自工会主催「バイクフォーラム'91人とバイクの友好会議」（バイクの日、東京よみうりホール、後援 総務庁・読売新聞社）</li> <li>●BMW Japan主催第1回「日・独交通安全フォーラム」（麻張プリンスホテル）</li> <li>●第1回親子バイクスクール二輪車安全振興会（万沢安史氏）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●BMW Japan主催第2回「日・独交通安全フォーラム」（東京都江東区ホテルイースト21で開催）</li> <li>●交通安全総合分析センター設立</li> <li>●第42回全国高等学校PTA連合会大会（熊本）で「三ない運動」めぐり議論白熱</li> <li>●自工会主催 春の交通安全キャンペーン「シートベルト、きちんと締めて安全運転」（四輪）</li> <li>「見る・見られる・いい運転」（二輪）</li> <li>●自工会主催 秋の交通安全キャンペーン「シートベルトをしている人が好き」（四輪）</li> <li>「見る・見られる・いい運転」（二輪）</li> <li>●第2回親子バイクスクール二輪車安全振興会（万沢安史氏）</li> <li>●第2回「JAMA&amp;JAFセーフティレーニンング」（9地区9会場）</li> <li>●自工会主催「バイクフォーラム'92人とバイクの友好会議」（バイクの日、東京よみうりホール、後援 総務庁・読売新聞社）</li> </ul>
道交法改正など	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道交法の一部改正により、初心運転者期間制度が実施される</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●原付免許受験者の技能講習が法定化された（実施11月より）</li> </ul>
受賞			<ul style="list-style-type: none"> <li>●「H.R.A.T. グッドライターキャンペーン」で全国のライダーからの募金 200万円を（社）国土緑化推進機構「緑と水の森林基金」に贈呈、感謝状</li> </ul>

	1993年		
トピックの方針			
本部長	●岩井陸 (2/19まで) 宮田勝 (専務取締役)	●宮田勝 (6/29まで) 新聞三千秋 (取締役)	
実技講習会	●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会 (鈴鹿1回 熊本1回) ●HMS継続 ●ホンダ・スボーツライディングスクール継続 ●ホンダ・レディズライディングスクール継続	●全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会 (鈴鹿1回 熊本1回) ●HMS継続 ●ホンダ・スボーツライディングスクール継続 ●ホンダ・レディズライディングスクール継続 ●「親子でバイクを楽しむ会」(桶川) でスタート	
【四輪】	●ホンダ・ドライビングスクール (交通教育センター熊本を加えて4センターでの実施)	●ホンダ・ドライビングスクール継続	
【救急法】			
【指導員づくり】	安全運転インストラクター 587名 安全・環境推進責任者 (四輪販売店) 663名 普及指導員 17355名 原付免許教室専任講師 10428名 女性ドライバースクール専任講師 1740名 ホンダ・スボーツライディングスクール インストラクター 701名 HFAインストラクター 1148名	安全運転インストラクター 722名 安全・環境推進責任者 (四輪販売店) 663名 セーフティコネクター (四輪販売店) 583名 普及指導員 17995名 原付免許教室専任講師 10599名 女性ドライバースクール専任講師 1740名 ホンダ・スボーツライディングスクール インストラクター 732名 HFAインストラクター 1230名	
【場づくり】			

	1993年	1994年	
知らせる、広める活動 (TV、ラジオ、新聞、機関紙等)			
映画・ビデオ つくり	●ビデオ「運転の科学」5巻 (No.6~10)		
活動報告	●活動報告会 (青山ホントホール 12月) 来賓 警察庁交通局長 田中筋夫氏 総務庁交通安全対策室長 根本芳雄氏他	●活動報告会 (青山ホントホール 12月) 来賓 警察庁交通局長 田中筋夫氏 総務庁交通安全対策室長 井野忠彦氏他	
セミナー・クラブ キャンペーン			

	1993年	1994年	
研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第14回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (東京都)</li> <li>●第9回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (和歌山市)</li> <li>●第1回九州地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (福岡市)</li> <li>●第1回東北/北海道地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (仙台市)</li> </ul> <p>*この年より(財)日本交通安全教育普及協会主催の地区別高等学校交通安全教育指導者研修会は普及本部協力から自工会協力へ移行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●交通安全教育研究会(継続)</li> <li>●第25回BBS中央研修協議会(鈴鹿)</li> <li>●第2回「フライベンドグ・セーフティマネージメントフォーラム」(青山)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第15回関東地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (東京都)</li> <li>●第10回関西地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (大阪市)</li> <li>●第2回九州地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (熊本市)</li> <li>●第2回東北/北海道地区高等学校交通安全教育指導者研修会 (青森市)</li> <li>●交通安全教育研究会(継続)</li> <li>●第26回BBS中央研修協議会(鈴鹿)</li> <li>●第3回「フライベンドグ・セーフティマネージメントフォーラム」(鈴鹿)</li> </ul>	
調査、研究、教本づくりなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>●二輪ライディングシミュレーター-Protype 3 東京モーターショーで展示実演された。</li> <li>●SSR&amp;D(交通安全ソフト研究)スタート</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●二輪ライディングシミュレーター-Protype 3 は実用化検証のためレインボーマータースクール(和光市)にて使用される</li> <li>●スカ・トータル・モビリティ研究会(STTM)発足</li> <li>●「Safety Driving」(四輪、指導員用・一般用教本)</li> <li>●「Safety Riding」(二輪、指導員用・一般用教本)</li> <li>●「ホンダ・セーフティライディング・アドバイザー」(クイズ形式で安全運転をヤングと初心者にも考えられるもの。10万人店頭渡しを目標)</li> </ul>	
海外活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中国広州で交通機動隊の乗車訓練実施</li> <li>●スペイン・モントゥサホンダで二輪車安全運転訓練センターがオープン(バルセロナ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●オーストラリア、メルボルン市メトロ地区にホンダ・オーストラリアが運営する2番目の二輪訓練センター誕生(最初のセンターは1989年に同地区で誕生)</li> <li>●タイ国ホンダ交通安全教育センターオープン(タイ国チュアソンプ首相、川本本田技研社長出席)</li> <li>●ベトナム、ホーチミン市公安局二輪車訓練に講師派遣</li> <li>●中国交通安全キャンペーンに二輪乗車訓練のため講師派遣(6/7~7/13、広東省、江門、佛山、広州、汕頭、福建省、泉州、福州の6都市)</li> <li>●中国、上海市公安局、鈴鹿視察</li> <li>●ベトナム、ホーチミン市公安局、鈴鹿視察</li> <li>●カンボジア警察安全運転講習会(プノンペン)</li> </ul>	

	1993年	1994年	
代理店 販売店の活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●四輪販売店の「安全・環境推進責任者」研修会を昨年引き続き鈴鹿、熊本、楠川で実施</li> <li>●四輪販売店が「春のセーフティアップキャンペーン」を実施（4/6～15）。この年より毎年開催</li> <li>●鹿児島県ホンダが四輪ユーザー組織「HALクラブ」がドライビングスクールを開催</li> <li>●四輪販売店が「秋のセーフティアップキャンペーン」を実施（9/23～12月末）。この年より毎年開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●四輪販売店の第一線営業マンを対象に「ホンダ・セーフティコーポレーター制度」スタート</li> <li>●下野新聞社主催「県民安全運転教室」を熊本県の四輪販売会社が支援</li> <li>●鹿児島「HAL」クラブ会員数1600名</li> </ul>	
行政・外部の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日本交通科学評議会主催「夜間交通安全国際会議」（横浜市）</li> <li>●第25回白バイ安全運転競技大会、茨城県那田市自動車安全運転センター中央研修所で開催（第24回までは鈴鹿サーキットで開催された）</li> <li>●BMW Japan主催第3回「日・独交通安全フォーラム」テーマ「自動車保険」（青山にて開催）</li> <li>●自工会主催第1回「少年少女モーターサイクルスポーツスクール」（楠川・奈良）</li> <li>●自工会、春および秋の交通安全キャンペーンを実施「シートベルトをしている人が好き」（四輪）</li> <li>●「見る・見られる・いい運転」（二輪）</li> <li>●衆議院交通安全対策特別委員会メンバーがホンダドライビングスクール体験会に参加（鈴鹿 6月）</li> <li>●総務庁交通安全対策室メンバーがホンダドライビングスクール体験会に参加（鈴鹿 10月）</li> <li>●第3回「JAMA&amp;JAF セーフティトレーニング」</li> <li>●自工会主催「バイクラフォーラム'93 人とバイクの友好会議」（バイクの日、東京よみうりホール、後援 総務庁・読売新聞）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●文部省、二輪実技を含む交通安全教育の研究指定校に全都道府県の高校から各一校を指定</li> <li>●（財）日本交通安全教育普及協会主催の全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会の会場が鈴鹿、熊本（ホンダ）から中央研修所（警察庁）、掛川（ヤマハ）、西明石（カワサキ）の3会場を加え5会場となる</li> <li>●自工会主催「バイクラフォーラム'94 人とバイクの友好会議」（バイクの日、東京よみうりホール、後援 総務庁・読売新聞）</li> <li>●自工会、春および秋の交通安全キャンペーンを実施「シートベルトをしている人が好き」（四輪）</li> <li>●「見る・見られる・いい運転」（二輪）</li> <li>●自工会主催第2回「少年少女モーターサイクルスポーツスクール」（鈴鹿、大阪、川崎）</li> </ul>	
道交法改正など	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「救急用二輪車」の実用化研究が日本医科大学付属病院を基地としてじまった</li> </ul>		
受賞			



## ホンダ安全運転普及本部 25年の歩み

---

1995年2月23日発行

発行人／吉村征之

編集／岩崎弘義

発行／ホンダ安全運転普及本部

〒107 東京都港区南青山2-1-1

TEL 03-5412-1575(直)

---

★無断転載を禁じます。

発行1995.2

制作 ホンダ安全運転普及本部

〒107 東京都港区南青山2-1-1 TEL03(5412)1575