



Origin

時代を先駆け 社会に伝えた安全の心

「交通機関を扱っている企業としてどうあるべきか」

「バイクを、クルマを作り、売っただけでよいのか」

安全運転という言葉が、まだ世の中に知られるずっと以前の
今からおよそ 50 年前のこと。

創業者・本田宗一郎をはじめ社内では

バイクやクルマというパーソナルモビリティを

世の中に提供するメーカーの

果たすべき役割を真剣に考えていました。

「ハードウェアとしての安全性を保証するだけでなく、
正しく安全に楽しい乗り方といったソフトウェアも加えて、
初めて商品になる」



1963年、第1回日本グランプリ自動車レース大会
(写真提供:塩崎定夫氏)



1964年、開所した鈴鹿安全運転講習所での
運転者向け講習の様子



1971年、店頭アドバイスのための
安全運転普及指導員養成を開始

安全で安心して走れる場所を提供したい

若者がようやくの思いでバイクを手に入れたとしても、公道で無謀な運転をしては事故につながってしまう。走る場所も造らずに取締りだけを厳しくする、これではユーザーに申し訳ないと、宗一郎は感じていました。

同時に宗一郎が懸念していたのは、めまぐるしく変化していく日本の交通環境に運転技術が追いついていない点でした。当時の日本には運転技術を身につける場所も、機会も存在していなかったのです。

「バイクに乗っている若者に、安全で安心して走れる場所を提供したい」

1962年、Hondaは三重県鈴鹿市に国際規格のサーキット建設を決断。当時の会社規模からは考えられない大規模な事業でしたが、宗一郎の計画には一つのイメージがありました。

「サーキットを作るなら、ただ走れるだけではダメだ。より安全性が高く、しかも走ることによって知らず知らずのうちに運転技術を磨けるような、世界に通用するものにしろ」

レイアウトは世界的に類のないものとなり、カーブの数は18個、平らな場所がほとんどないアップダウンの多いコースは、スピードだけでなく、走る者にテクニックを要求し、走ることで自然と運転技術が身につく難易度が高いコースをめざしました。こうして宗一郎の哲学に沿ってつくられたサーキットは「スズカテクニカルコース(現、鈴鹿サーキット)」と名づけられたのです。

「メーカーの責任」、安全運転普及本部設立

「白バイ隊の殉職事故を防ぐためにはどうすればよいのだろうか」ある日、中部管区の白バイ隊長からHondaに寄せられた相談は切実なものでした。

相談をきっかけに、1964年、鈴鹿安全運転講習所(現、鈴鹿サーキット交通教育センター)を開設し、第1号の受講者として交通警察官の訓練をスタート。事故の大半は未熟な運転技術が原因であったため、実際の交通環境を想定した基礎トレーニングを実践。その結果、白バイ隊の殉職者ゼロの達成に寄りました。

一方で、日本が本格的なモータリゼーションの時代に入っていた1970年、交通事故死者数は1万6765人と史上最悪を記録。Hondaは、全国でHonda車に乗っていただいているお客様、ひいてはすべてのクルマ・バイクに乗る人たちの安全に対し、モビリティを提供しているメーカーとして責任をもって取り組む必要があると考えた西田通弘(当時専務)は、宗一郎と副社長の藤澤武夫にこう切り出しました。

「耐久消費財であるクルマは、ハードウェアとしての安全性を保証するだけでなく、使用者に対しても、正しく安全に楽しい乗り方といったソフトウェアも加えて、初めて商品になる。すなわち、ソフトウェアも商品である」

西田は、製品販売と安全教育の相互関係を強く主張するとともに、すでに1964年から官公庁や企業を対象に実施していたバイクの安全教育を一般ユーザーまで拡大し、さらにクルマにも適用すべきだと訴えたのです。

提案は即決され、わずか20日後の1970年10月に安全運転普及本部(以下、安運本部)を発足。参考となる組織がどこにもないなかで、驚異的ともいえるスピードで進められたのは、



1971年3月、Hondaの安全運転普及活動の基本姿勢を全国紙の全面広告で発信した

一日でも早く設立することが、一人でも多くの命を救うことにつながるという信念からでした。

技術が進んでも、最後の決め手は「人」である

1971年、Hondaは全社を挙げて安全運転普及に取り組む姿勢を社会に伝えるため、「安全運転普及のための活動」と題した新聞広告を発表しました。広告には活動に対する基本姿勢として、世界初の安全運転普及指導員の養成、安全ドライビングクラブの結成促進と支援等、11の宣言が盛り込まれていました。

あわせて紙面には、アポロ13号の奇跡の生還をNASAのコントロールルームで指揮した、当時32歳のルーニさんと宗一郎の対話を掲載。

「機械がいかに進歩しようとも、主役は使う人である」という宗一郎の考えを端的に表現するエピソードとして紹介され、「使う人をつくる人との間に温かい心が触れ合うことを基本姿勢として今後の企業活動を実践する」というHondaの企業姿勢への想いがこめられていました。

1974年、鈴鹿サーキットで行われたセーフティクラブミーティング



1982年、セーフティアップ作戦を実施



1994年、四輪販売会社でセーフティコーディネーターがスタート



「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いう。ルーニさんは飛行士たちと長く生活をともにしたことで、彼らのクセや考えていることを、声を聞くだけで理解できたそうだ。(中略)人間の心と心の通い合いは、機械がいかに進歩しようとしても到達できない世界である」

安運本部の活動が明確化され、その目的と重要性は瞬く間に全国の販売会社のスタッフに広がり、活動に賛同した多くのスタッフが安全運転普及指導員の資格を取得し始めました。設立からわずか2年後の1972年には、本部から認定を受けた安全運転普及指導員は、8000人を超え、安全運転講習会参加者も6万人以上と、活動は全国的な広がりを見せ、「安全運転」は着実に社会に浸透していったのです。そして「**血の通う言葉と心で、お客様を事故から守ろう**」という想いのもと、団結して店頭活動を担った指導員の存在が、現在まで続く「**人から人への手渡しの安全**」の原動力となっているのです。

「参加体験型の実践教育」の普及

Hondaは店頭での「手渡しの安全」活動の推進とともに、運転者一人ひとりの運転技術向上を目指すための準備も着々と進めていました。

白バイ隊の運転技術訓練を通じて得た指導ノウハウを活用し、すでに官公庁や一般企業向けの安全運転講習を開催していたが、安全運転をより多くの人に伝えていくため、1978年には一般ライダーに向けた「Honda モーターサイクリスト・スクール(HMS)」をスタート。このスクールは免許取得後にバイクを安全に運転するための基本技術を学ぶ、いわばライダーの登竜門的なスクールであり、鈴鹿・埼玉・福岡の交通教育センターや、代理店・販売店が主催する形で行われました。1991年には、クルマの運転者向けに「Honda ドライビング・スクール(HDS)」を開始。両スクールともに実車を使い、危険予測能力を身につけるHonda独自の安全運転プログラムは、「**参加体験型の実践教育**」のコンセプトに則って構築されたものです。その伝承者としての役割を担っているのが交通教育センターです。

時代とともに進化するクルマの「ハード面」での安全性と同時に、運転者の技術という「ソフト面」での安全性向上の場として、鈴鹿に初めて設立された交通教育センターは、現在まで全国7カ所に設置され、動画KYT(危険予測トレーニング)などの座学をはじめ、女性や高齢者向け、さらにはエコ&セーフティドライブなど、お客様や社会のニーズに即応した幅広い教育プログラムを展開しています。

しかし、安全運転教育が進むなか、一つの大きな壁がありました。「**どうすれば事故の危険を安全に体験して学べるか**」

実車を使った講習には限界があり、路上で事故を実体験させるのは不可能だったからです。

そこでHondaは「**危険を安全に体験させる**」ため、1988年から交通事故を研究し、危険をよりリアルに体験できる独自のシミュレーター開発にチャレンジ。試行錯誤の結果、1993年に「Honda ライディングシミュレーター(二輪車)」が完成しました。その後も、様々な状況下での危険場面を学べる四輪シミュレーターや交通ルールやマナーを楽しく学べる自転車シミュレーターなど、幅広く開発し続け、より効果的に実際の交通環境における危険を安全に体験できる教育機器の開発は今日まで続いています。

「**血の通う言葉と心で、お客様を事故から守ろう**」

そして、すべての人の安全をめざして

安運本部設立の半年後、宗一郎は社報で以下のように語りました。

「安全運転普及本部(中略)の活動内容は、単に運転のテクニックを広めるというような、表面的なものではありません。あくまでも『**人間性の尊重**』が基本の精神です。メーカーであるHonda、売る販売店、そして使うお客様、この三者が絶えずコミュニケーションを保つなかから、お互いが協力して人間性に叶った豊かなカーライフを作ってゆく事が目的です」

創業者から発せられたこの考え方は、40年以上経った現在まで受け継がれています。

バイクやクルマの運転者教育を目的として始まった安全運転普及活動は、現在、ライダー・ドライバーだけでなく、歩行者、自転車利用者など、交通社会に参加するすべての人を対象とした活動へと広がっています。全国7カ所の「交通教育センター」をはじめ、熊本を皮切りに栃木、埼玉、浜松、鈴鹿の各製作所に設置した「地区普及ブロック」による地域に根ざした活動、そして、Hondaの考えにご賛同いただき、全国各地で交通安全を啓発する多くの指導者が活躍している「地域が主体となった交通安全普及活動」。

Hondaはクルマやバイクのハード面の安全性向上に全力で取り組んでいくとともに、これからも子どもから高齢者まで生涯にわたった交通安全啓発活動というソフト面に対し、地域社会と一体となって取り組んでいきます。

Safety for Everyone——

モビリティ社会に参加するすべての人が安全であるように、これからも交通安全の普及に努めます。

現在、幼児・小学生を対象に開催している交通安全教室の様子

