

1 青少年編

交通社会の一員として 良識あるライダーを 育成する

Honda安全運転普及本部(以下、安運本部)が設立された1970年当時、若者がバイクやクルマに乗って深夜暴走行為を繰り返す、いわゆる暴走族が社会問題に発展し、高校生の二輪車事故も増えていきました。その様な中、実践的かつ地域を巻き込んだ新しい交通安全教育の試みが芽生えた一方で、その後、多くの高校を選んだのは生徒のバイク利用を禁止する、いわゆる「バイクの3ない運動(バイクの免許を取らせない・運転させない・買わせない)」でした。

「もっとスピードを上げる!もっと車間をつめろ!」縦一列に進んでくる15台のバイクに向かって、ハンドマイクから小河原将司所長(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)の激しい声が響きます。

バイクに乗るのは山形県の高校教師と山形県警の警察官。彼らは全て、山形県高等学校安全運転研究会(YHS)の会員です。この会は山形県の高等学校長協会、教育庁、警察本部交通部、教師からなり、顧問として山形ホンダ会、安運本部山形支部が参加し、1971年2月に設立されました。設立への強い動機は、前年夏休みに山形県内の二輪事故の24%が高校生という状況になったことからです。

「しっかりとした運転技術や正しい知識を持つ指導者の説明に生徒は心を開いて聞いてくれます。厳しい講習にもついてきてくれます。ハードな体験でしたが、生徒たちの顔を思い浮かべて耐え抜きました」(羽黒工業高校 秋元順雄)

3泊4日の指導者養成の合宿研修で自信を深めた秋元先生は、庄内から雪が消える頃、コースを校庭に作り、生徒たちの前で鍛えた技を披露して、喝采を浴びました。YHSの組織的な活動は同年4月の指導者養成講習会で始まり、高校教師91名が参加、安運本部派遣のインストラクターが講習を担当しました。

夏休みが終わった同年9月、県高校長協会臨時総会が開かれ、「高校生の交通安全に関する決議」を採択、交通安全教育の徹底を宣言します。当時としては画期的な出来事でした。安全教育を徹底する上で一番難しいのは、教える中身です。この頃の交通安全教育といえば、交通法規中心、精神論

的な講話が一般的ななか、安全な乗り方など実技を含む実践的な指導へと転換されていくことになりました。このように教育、警察、メーカーが連携し、三位一体となって高校生の安全運転教育を進めたことは山形県が初めてであり、各地の教育・警察関係に反響を呼びました。

安運本部が翌1972年から始める〈全国高等学校二輪車安全運転指導者研修会〉は、この経験を全国に広げるためのもので、二輪の安全運転指導を担当する高校の先生や警察官など多くの方が鈴鹿に集まり、1993年まで行いました。そして現在では形を変え、業界活動として一般社団法人 日本交通安全教育普及協会に委託され、今もなお継続されています。

安運本部設立初期の社会が一体となって高校生を事故から守るこの経験は当事、安運本部 事務局長の稲吉 博の心に強く響くものがありました。「若い命を守るためには、学校に職場に地域にたくさんの指導者をつくること、それも短期間に!」

早速、全国で交通安全を指導する普及指導員を募集する活動が始まり、1,820人の応募が一般の人からありました。鈴鹿で教育を受けた秋元先生たちも普及指導員として認定され、講習会を県内全域に展開していきます。

その他、ヘルメットの着用を促す〈ヘルメットでいこう〉キャンペーンや、安全知識を満載した豆本の配布なども実施。こうした一連の活動は、高校生年代の多感な若者たちに感動を与えました。宮崎県の高校2年生の手紙を一部紹介します。「僕は今、CB350エクスポートに乗っています。今まで公道は我がもの顔に常に80~120km位だしていました。この読みやすい本を読んでから、人命の尊さという自分だけが楽しむばかりじゃいけない。社会のルールを守ってこそ、人にも迷惑をかけない、また自分を守る道にもつながることがわかりました。事故を起こす前にこのような本を送って下さったことに大変感謝しています。」

1971年、創業者の本田 宗一郎は、全社を挙げて安全運転普及に取り組むHondaの姿勢を社会に伝える新聞の全面広告の中で「機械文明が際限もなく進歩を続ける現代こそ、使う人をつくる人との間に暖かい心の触れあう、真のコミュニケーションが大切なのだ」と書いています。高校2年生の手紙には、売った後までのサポートへの感謝の思いが溢れています。

1974年8月から安運本部は「若者からバイクを取り上げる

のではなく、交通社会への適応を早めるためにもバイクを通じた人間教育が必要」であることをテーマに「二輪車安全教育シンポジウム」を北は札幌から南は宮崎まで23カ所で開催しました。

福岡でメインスピーカーを務めた千葉康則教授(法政大学・行動心理学)は、今でも新鮮な感銘深い言葉を残しています。「青少年の暴走問題が教育問題と思うなら、今すぐしなければならぬことがある。彼らが誰からも見放されていることを考えれば、あらゆる手段を工夫して彼らと接触すべきだ」Hondaの基本姿勢、「使う人とつくる人との間の暖かい心の触れあい」の具体的なあり方を指摘しています。

教育の姿勢についても、「この問題(青少年の交通安全)は若者自身に考えてもらわなければならない。考えさせる教育は、与える教育よりもはるかに困難だが、得られる効果は大きい」と教えてくれています。

1970年代後半頃から始まった高校生に対する3ない運動は、2012年8月、この運動の推進者となった全国高等学校PTA連合会の第62回大会で宣言文がなくなり、今後は自転車や歩行を含めたマナーアップ運動に転換すると発表されました。3ない運動宣言から30年目の終結です。

安運本部は、高校生自身が主体性を持って自ら考え、事故を起こさないための安全意識向上と人に迷惑をかけない良識ある交通社会人の育成をねらいに新しい教育プログラムを開発、今年から行政機関や教育機関と連携し、まず熊本県内の16校を対象に教育支援活動をスタートさせました。「与える教育より考えさせる教育、交通教育は人間教育」の精神は40年過ぎた今も生きています。



安運本部が発行した交通安全情報紙「Safety Japan(現Sj)」。1971年創刊号でとりあげているのは、山形県の高校生向け安全運転教育の取り組み



2012年度から熊本県内16の高校で始まった高校生交通安全教育



自らクルマを操り、自由に移動できる喜びを届けたい

安全運転の普及を目的に、1972年から全国で本格的に設立が始まったバイクやクルマの利用者を対象とした組織、セーフティクラブ[※]。1978年、熊本で身体が不自由な方が中心となって結成された「セーフティクラブ肥後（以下、SC肥後）」は、その後の安運本部の活動に大きな影響を与えました。

※セーフティクラブとは
Hondaが1971年、新聞広告で宣言した安全運転普及のための活動の一つ「安全ドライビングクラブの結成促進と支援」の一環として、1972年、安運本部内にセーフティクラブの事務局を設置。これにより全国のドライバー、ライダーに呼びかけ、安全運転の普及を目的とした会員組織として、本格的にHondaのセーフティクラブが各地で誕生しました。その最大の特徴は、安全運転の実現に向けHondaの顧客のみならず、すべての二輪・四輪の運転者を対象としていることでした。

「フランツシステム」とは、左足元のペダルを自転車のように漕ぎ、ハンドル操作を行って運転できる装置。一人ひとりの身体特徴にあわせて調整が可能だ



セーフティクラブ肥後主催の法改正達成祝賀会でメンバーから祝福を受ける。左から刀川、松本、典子さん、吉村、車両開発担当の増井英夫



SC肥後は、障がいを持った方自らが運転を楽しむ仲間と集まり、クルマを通して障がい者への理解と安全運転を広く訴えようと発足したセーフティクラブです。発起人の一人である刀川（たちかわ）哲也は、地元販売会社であるホンダ肥後（現、Honda Cars熊本）の営業スタッフでした。

1980年、刀川はサリドマイドで両腕に障がいを持つ辻典子（現姓、白井）さんが熊本市役所の福祉課に配属されたニュースを知りました。

「この人にも、クルマを運転させてあげたい」市役所に出かけることが多い刀川は、福祉課に立ち寄るたびに声をかけ、SC肥後への入会を勧めました。

SC肥後に入会した典子さんは、足が不自由な人たちが、手動式のアクセルとブレーキを装備したクルマで運転していることを知ります。自立に向かって精一杯生きている人たちと接し、クルマが足の不自由な人の移動手段として大きな役割を果たしていることを理解しました。

折しも、当時『旅立とう、いま・こずえさん20才の青春』という特集がテレビ放映され、西ドイツ（当時）のサリドマイド障がい者が、足だけで運転する様子が紹介されました。それを観たSC肥後の会員たちに、一つの目標が生まれました。典子さんに運転免許を取得させることです。

「足で運転できるクルマがあると聞き、最初は驚きました。好奇心が旺盛でしたので、免許が取れるものなら取りたいという気持ちは強くありました」（典子さん）

山陽自動車学校においてシビックを運転する典子さん。助手席にはフランツ氏が同乗。現場には多くのマスコミが取材に訪れた



「ぜひお願いしたい。クルマに乗れば、もっと自由に社会生活が広がります」

年が明けた1981年、刀川は安運本部の吉村征之を訪ねました。典子さんの免許取得を実現するためには、まず、運転できるクルマが必要です。

刀川の依頼について、吉村は考えを巡らせました。なぜなら、1981年当時の道路交通法では、両上肢をひじ関節以上失った人には免許取得が認められていなかったのです。吉村は同僚である広報部の松本健夫に相談しました。足だけの運転装置は可能でも、法律を変えなければ公道は走れない。二人は副社長の杉浦英男が主催したミーティングに出席し、今までの経過と企画内容を説明しました。慎重ではあったが、2人の考えに理解を示した杉浦は「力になってあげなさい」と返答しました。

二人は早速、運転補助システムの調査と開発費用の捻出のために社内を奔走し、プロジェクトチームを立ち上げました。

1981年2月、チームはデータの収集と調査に取りかかり、身体が不自由な人が運転する方法について、膨大な資料にあたりました。そして、医学的見知から人間の骨格や関節の動きに最適なフランツシステムに候補を絞り込み、チームは早速、技術者を西ドイツに派遣。左足元のペダルを自転車のように漕いでハンドル操作を行うフランツシステムをHonda車に装着し、典子さんの運転を実現させようと考えました。

異例のスピードで進んだ開発が実を結び、1981年5月、埼玉県にある交通教育センターレインボー埼玉に試作1号車が運び込まれ、走行練習が行われました。

「あっ、走った!」

日本で初めてフランツシステムを搭載したクルマを運転した典子さんは、当時の思いをこう語っています。

「クルマがあればどこへでも行けるし、自由になれる。今度のことは私だけの問題ではないと思います。同じ障がいを持つ大勢の人のために頑張らなければと感じています」

夢がかなうその日に向け、熊本に戻った典子さんは先生役を買って出た刀川とともに、仕事が終わると毎日のように運転の練習を重ねました。

1981年6月、梅雨空の下、吉村は試作1号車をトレーラーに積み、霞ヶ関の官庁街を回りました。認可が下りず公道を走行できないため、車両を運び込んで説明するしかありませんでした。

このクルマの安全性や操作性を理解し、どうか法改正を考えてほしい。吉村は、身体に障がいのある方が足だけで運転して

も、健常者と変わらない状態の走行ができることをアピールするとともに、典子さんもこのクルマも特殊ではなく『差ではなく違いがあるだけである』ということを強く訴えました。

そんなある日、システムの開発者であるエーベルハルト・フランツ氏が来日するという吉報が吉村と松本に届きました。

8月下旬、行政諸官庁、身体障がい者団体の目の前で、自身も両上肢障がいを持つフランツ氏が見事な運転技術を披露。二人とフランツ氏は東京、京都、熊本を回ってPRに努めました。

一連の運動の成果によって世間の注目が集まり、11月には国会において「足で運転する車について」の質疑が行われました。同月の下旬、道路交通法施行令一部改正が発表され、1982年には、ついに道路交通法が改正されました。関係者の想いが実を結び、両手が不自由な人への運転免許証の交付が決定したのです。

両上肢障害で免許取得をめざすのは、典子さんが日本初。教習所ではフランツシステムを搭載したクルマの操作を熟知している先生がいなく、運転を学ぶことが難しかったため、刀川と典子さんは二人三脚で試験に臨み、1982年7月、筆記・実技とも1回で合格。はれて免許を取得しました。これをきっかけに両上肢障がいを持つ人の免許取得の道が拓かれたのです。

こうした取り組みを背景に、Hondaは身体が不自由な方に車両運転時の安全性確保に向けた教育機会を提供し、交通事故削減をめざしたいと考えています。



身体に障がいのある方や、移送サービス者向けの安全運転教育プログラムの開発が進められている

2012年には、高次脳機能障害[※]などにより、リハビリ加療中で運転復帰を目指す方々の運転に対する評価や訓練をサポートするソフトを開発。Hondaが長年培って来たドライビングシミュレーターの技術が活用されています。

また、現在、身体が不自由な方の自操による安全運転や、障がいのある方を搬送する介護車のドライバーをサポートする教育プログラムの開発も進めています。

身体に障がいがあっても、自らがクルマを操り、自由に移動できる喜びを味わえることを、安全運転の想いととも多くの人に届けたい。それが私たちの願いです。

※主に脳の損傷によって起こされる、脳梗塞など脳血管障害のこと。