



技術が進化しても 安全を担うのは「人」

2014年10月にガンレク!フェスタの会場で行われた「家族で体験!! Hondaの交通安全教室」。インストラクターがハンドルを握るフィットに参加者が同乗し、CTBAを体験した

「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という考え方に、頭を切り替えるべきである。」

安全運転普及本部（以下、安運本部）の発足にあたり、後に初代安運本部長となる専務の西田通弘が当時社長の本田宗一郎と副社長の藤沢武夫に話した言葉です。

この後、1970年に安運本部が発足され、現在に至るまでの44年間、時代のニーズに合わせながらハードウェア（技術）の提供とともにソフトウェアである安全教育をお客様に伝えてきました。

時代は移ろい、モビリティの安全技術は進化を遂げた一方、ドライバーは安全技術を誤解してしまう面もあります。技術を誤解しない運転のあり方を、私たち安運本部はあらためて伝えていこうと考えています。

開発に込められた想いと 技術を正しく理解する機会を創る

2014年10月、福岡県にある雁の巣レクリエーションセンターを会場に行われたガンレク!フェスタの一画で、安運本部は「家族で体験!! Hondaの交通安全教室」を開催しました。

なかでも注目を集めたのがシティブレーキアクティブシステム（以下、CTBA）の体験会。インストラクターがハンドルを握り、

※CTBAについてはP41に詳細が記載されています。

参加者は助手席と後部座席に着座。10km/hでターゲットに向かって走行し、CTBAによる低速域衝突軽減ブレーキを体験いただきました。

それぞれのインストラクターが、参加者に必ず伝えていたメッセージがあります。

「クルマを運転するのはドライバーであり、このCTBAは万が一の時にドライバーを支援する技術です。そういう意味ではエアバッグと一緒にですね。自動運転ではないことをくれぐれも

※ガンレク!フェスタではCTBA技術の1つ、低速域衝突軽減ブレーキについて体験会を行いました。

CTBA体験会で聞かれた

お客様の声

体験会では、最初にインストラクターがCTBAの技術説明をお客様にさせていただき、理解いただいた上で乗車体験をして頂きました。



◎CTBAの技術説明を受けて聞かれた声

・「ブレーキに足をかけているとCTBAは作動しないなんて知らなかった。すべての状況で止まると思っていた」

Point!!! 追突の恐れがあるにも関わらずブレーキ操作が行われなかった際に機能する技術です。

・「色々な会社がテレビで宣伝しているが、どんな仕組みになっているか、この機会に分かってよかった」

Point!!! レーダーで前方障害物を検知し追突の回避または低減を図る技術です。



◎乗車体験をして聞かれた声

・「ブレーキが急激に効いて、止まるんですね。普段の運転時にかかるブレーキとは違うのが分かりました」

・「あまりにも急激に止まるので、本当に止まるのか不安でしたし、怖かったです。思っていたイメージと違いました。こういうものが作動しない運転をしないとイケないと思いました」



安全技術を理解する場と機会を社会に提供する

シティブレーキアクティブシステムとは？



レーダーで前方障害物を検知



低速域衝突軽減ブレーキ

30km/h以下で走行中に、追突の恐れがあるにも関わらずブレーキ操作が行われなかった場合、警報とほぼ同時に自動的にブレーキをかけ、追突の回避または被害軽減を図る。

誤発進抑制機能

停止または10km/h以下で走行中に、前方に障害物があるにも関わらずアクセルペダルを踏み込んだ場合、警報とほぼ同時にエンジン出力を抑え、急発進・急加速を防ぐ(MT車を除く)。

シティブレーキアクティブシステムは道路状況、天候状況によっては使用できない場合があります。システムの能力には限界があり、つねに周囲の状況に気を付け、安全運転をお願いします。



安全技術の普及は教育と両輪で実現する

先進の安全技術を広く世の中に普及させるためには、その技術がどんなものかを使う人に理解いただく場と機会を提供が欠かせない

ガンレク!フェスタでお客様から伺ったこうした感想を、もっと多くの皆様と共有できるよう、取組みを加速していきます。

安全技術が装備されたことで「多少無理な運転をしても安全だ」と思い込んでしまうドライバーに、技術の内容を正しく理解する機会と場を提供したい――。

安運本部では、技術の進化とともに、お客様に正しくその機能をお伝えすることで、真の安全に寄与できると考えています。

お客様に商品を直接届ける販売会社でも、少しずつ取組

忘れないで下さい。この機能を作動させないように、普段の運転では車間距離に余裕のある安全な運転をお願い致します」。

説明に耳を傾けながら、参加者の皆さんは深くならずと同時に、これまでCTBAを誤解していたと話す方が多くいらっしゃいました。

CTBAを実際に体験した皆さんの感想は、初体験の驚きと機能の誤解という、私たちが想定していたとおりのものでした。「CTBAは便利だけれど、使う機会が訪れないように、安全運転を心がけます」。

「機械は万能ではない。ハンドルを握る人間の自覚が大切だ」。



エンジョイ!! モビリティワールドのCTBA体験コーナーでは、参加者が自らハンドルを握ってシステムを体感した



今後、新しい安全技術が世に送り出される際には、そこに込められた想いと正しく理解いただく教育プログラムの開発を進めていきます。

安全技術は新時代へ —Honda SENSING—

Hondaは国産車で初めてABSを市販(1982年)したほか、クルマが自動でブレーキを作動させるCMBS(2003年)を世界で初めて実用化に成功しました。そして2014年に登場したのが「Honda SENSING(ホンダ センシング)」です。

●Honda SENSINGの主な機能

- 衝突軽減ブレーキシステム(CMBS)
- 路外逸脱抑制機能
- 世界初^{※1}歩行者事故低減ステアリング
- LKAS^{※2}(車線維持支援システム)
- 渋滞追従機能付アダプティブクルーズコントロール
- 標識認識機能
- 誤発進抑制機能
- 先行車発進お知らせ機能

※1 Honda調べ(2014年10月現在) ※2 LKAS(車線維持支援システム)は65km/h以上で走行している場合に作動します。



開発者の視点

本田技術研究所



榎英彰さん
本田技術研究所
研究員
CTBAチームリーダー

技術は人をサポートする手段、主役はあくまでもドライバーです

クルマは人が操るものであって、クルマが人を操るものではない、という基本的な思想がHondaにはあります。自動停止は、自動運転につながります。ドライバーは自分がブレーキを踏まなくても止まると過信してしまうことが心配でした。

CTBAは日常的な運転の中で遭遇する頻度が高い、追突事故全体の約6割を占める30km/h未満の追突場面を想定して技術開発を進めました。

ドライバーが装置への過信を起こさないよう、自動ブレーキはギリギリまで働かせません。さらに、作動時には警報を出し、ドライバー自ら追突を回避するように支援します。

どんな人にも「自分ごと」として捉えてもらえる予防安全技術をやりたいと思っていました。そうした技術が世の中に認知されて広がることで、より安全な社会が築けると信じています。



販売会社の視点

Honda Cars 静岡西



宮地大介さん
Honda Cars 静岡西
浜松中沢店
店長代理
チーフセールスマン
コーディネーター

販売する私たちが「危険を安全に体験する」場を提供していきたい

CTBA体験は、スペース(駐車場)の広さや、安全を確保するための人員の手配の問題で、販売店では実施できません。そこで、交通教育センターレインボー浜名湖で行う当社のイベントの機会を活用して、多くのお客様にCTBAの効果を感じてもらおうと考えました。

お客様にHonda車の安全性能の高さを伝える上で、体験機会の提供はとても意義があります。安全技術の効果は公

道では試すことができません。交通教育センターであれば、危険を安全に体験することができます。

自分が乗っているクルマ、あるいはこれから購入しようとするクルマに付いている安全技術が、どんな場面どのように作動するか知っておけば、より安心して運転してもらえるはずですよ。

こうした体験によって、お客様にHonda車をさらに好きになってもらえるとうれしいですね。