

# Sj

人とクルマのいい関係をめざして

1  
2008 JANUARY

●編集室：〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1  
本田技研工業株式会社  
安全運転普及本部内  
電話 03(5412)1736

●編集人：千葉英雄

●年間購読料：1200円(定価1部100円・消費税込)  
※郵便振替 口座番号：00170-7-173273  
※加入者名：(株)アストクリエティブ  
安全運転普及本部係

安全運転普及活動ホームページ <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>

## 今月の スポット

企業が本業を通して  
社会に貢献をすること、従業員が自発的に社会貢献活動することを後押しする。  
これをセットでやっていくべきです。(対談より)

### CONTENTS

- 新春対談 ..... ①
- 夢・可能性、理想へ向かう力 ..... ①
- TRAFFIC ADVICE ..... ④
- 中日本ハイウェイパトロール名古屋(株)／映像教材を活用して、夜間事故の原因と防止について考えてもらう
- TOPICS ..... ④
- 1：沖縄ツーリスト(株)OTSレンタカー／レンタカーを利用するお客様に安全運転のアドバイスを行う
- 2：交通安全センターレインボー埼玉／人命救助で川越地区消防局より感謝状
- NEWS REVIEW ..... ④
- 2007年ホンダ安全運転普及本部 年末ご挨拶会
- 活動短信／交通安全センター12月
- OPINION ..... ⑤
- 一杉正仁／自分と胎児を守るために、妊婦さんにはシートベルトを着用してほしい
- SAFETY COMMUNITY ..... ⑤
- 千葉県立柏高等学校／PTAと高校が一体となって生徒の交通安全意識を向上させる
- DOCUMENT EYE ⑥
- 交差点を左折する車両を観察する

# 新春対談 夢・可能性、理想へ向かう力

科学技術の発展により人間はさまざまな恩恵を受け、多くの夢を成し遂げてきた。その一方で、地球環境への負荷や、安全の問題などの副作用も生み出されてきている。21世紀を日本人はいかに希望を見出して生きていけばいいのか。また、日本の未来のために企業はどのような方向に進んでいくべきか。白石真澄教授、福井威夫社長のお二人の対談から、これからの夢と可能性を探っていく。



**福井威夫**  
本田技研工業株式会社社長

**白石真澄**  
関西大学政策創造学部教授



# 未来に向けて新しい価値を生み出す会社でありたい

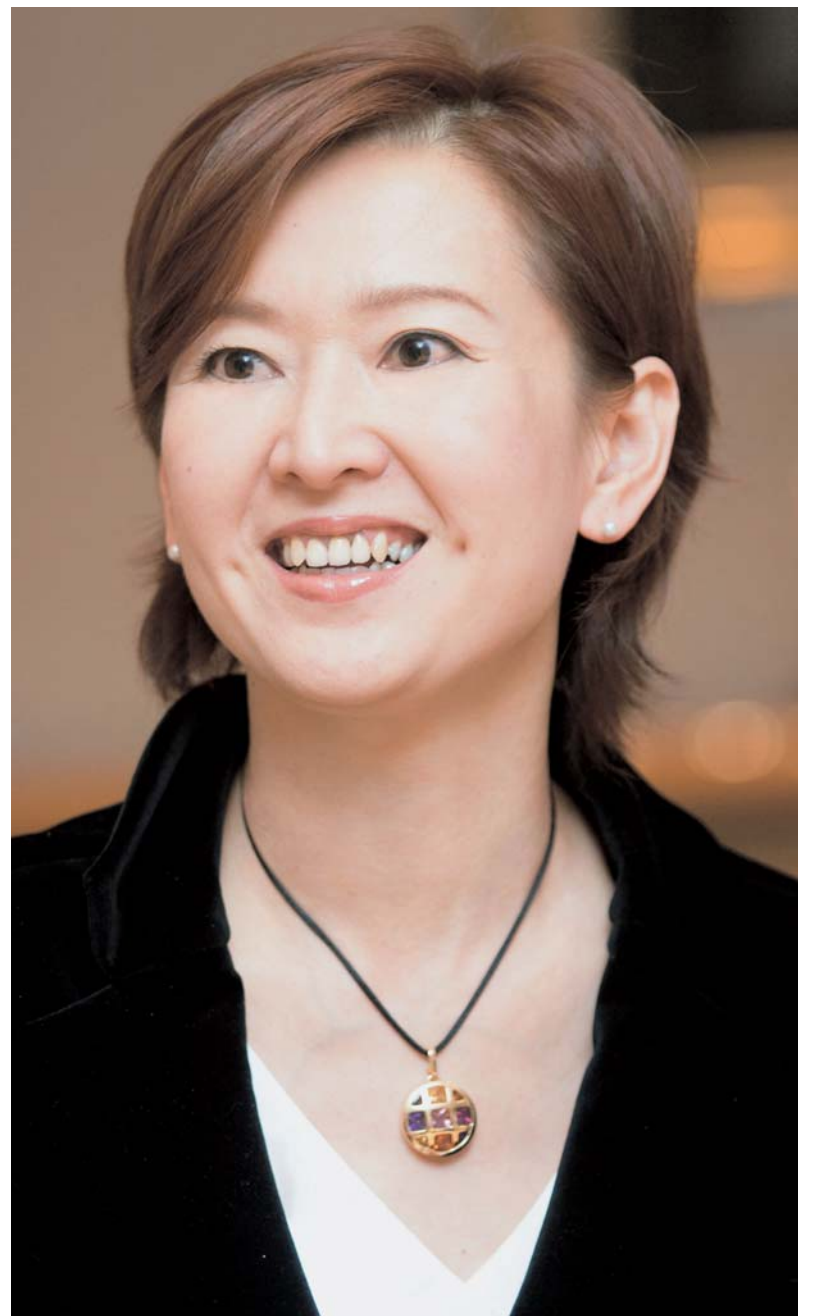
「ホンダはグローバルスローガンとして『The Power of Dreams』を描きつづけています。技術を通じて、夢に向かってチャレンジしていく力というところだと思いますが、この『Dreams』は理想とも訳せません。「理想は力である」とも思っています。日本はどのような理想をもって未来に進んでいくのか、そのなかで企業が果たす役割などを話したいと思います。」

**福井** 「『The Power of Dreams』の『Dreams』は直訳すると「夢」ですが、「新しい価値」という意味が込められています。2000年からホンダのコーポレートブランドのルールを決めて、グローバルでブランドを高める活動を始めた時に、どういう方向で進んでいくのかいろいろ議論をしました。そこで出てきたのが先進創造です。ホンダは過去もそうだったし、これからも新しい価値を生みだしていく先進創造でブランドを高めていきたい。それも独りよがりの先進創造ではなく、二輪車も四輪車も、Honda Jet<sup>TM</sup> A S I M Oも含めて、お客様から信頼と共感を得るような先進創造、つまり未来に向けて新しい価値を生み出す会社でありたいということです。」

**白石** 夢よりもっと付加価値がついたクリエティビティがあるということですね。

**福井** その意味でこの数年間で力を入れてるのは環境問題です。これまで化石燃料を消費する商品でビジネスをしてきましたが、これからはある程度続けていきますが、それだけではすまなくなるといって、クリーンエネルギーを生み出すビジネスにも挑戦して、太陽電池の事業や家庭用コージェネレーションのビジネスを始めています。

**白石** 自動車などの乗り物からA S I M Oのようなロボット工学と、さらにはエネルギーまで先進創造をキーワードにしている領域が出ていくということですね。例えば、航空会社などに聞くと、ファーストクラスの食器も瀬戸物で、より軽量化することによって、年間数%ぐらい燃料費が違ってくるそうです。今はかなり原油価格が高いので、企業努力でコストを圧縮するために涙ぐましい努力をしています。それから、繊維メーカーなどが開発した炭素織



## 白石真澄

● Masumi Shirashi

維が航空機に使われたり、いろいろな技術のすり合わせをして新しい付加価値を生み出すとか、全く違った分野を融合させてビジネスチャンスにしていくような動きが出てきています。ホンダのジェット機を見ますと、航空機の形態とか、エンジンとか、全く違ったアプローチからの企業活動が可能になっていくように思います。

**福井** ジェット機の開発を始めたのはだいぶ前ですが、原油価格がこれだけ上昇し、地球環境にこれだけ関心が高まっていくと、燃費という観点が重要になってきます。Honda Jetは既存の小型ビジネスジェット機と比べると、30%ほど燃費がいいのです。それで市場に受け入れられたわけで、1つのビジネスチャンスになっています。

**白石** 航空機のエンジンでは、ハイブリッドみたいなものは絶対ありえないのでしょうか？

**福井** 将来、絶対に存在しないとは言いきりませんが、やはり軽さに対するニーズが航空機は自動車よりも相当高いため、機体自体を軽くつくらないと燃費がよくならないのです。炭素繊維もそういう意味で使われており、エンジンのシステムもシンプル

なほうがいいわけですね。ハイブリッドシステムは自動車でも普及させて、自動車でも使う石油をだんだんに減らしていき、その分を航空事業に使うということになると思いますね。

**白石** 自動車といえば、これから中国やインドの家庭で一家に1台で乗るようになる、環境的には相当に危機的状況になっていくと言われています。国際貢献を考えれば、日本のもっているハイブリッドとか燃料電池といった技術を国際的にもっと広めていくことになるのでしょうか。

**福井** 燃料電池のような技術が実現されて、まず日本で普及するような技術にしないとダメですね。さらに、その技術がかなり低価格で実現できないと中国、インドでは普及できません。

**白石** その国の人々の生活レベルとか、GDP(国内総生産)が追いついてこないと普及は難しいということですね。

**福井** ですから、中国、インドにおいて直近で使える技術とは、燃料電池とかハイブリッドとは違った技術だと思っています。それはディーゼルの技術、あるいは二輪車をもっと活用するといったこともあるでしょう。

## 個人の自発性と本業を通じた社会貢献

日本に目を向けますと、大都市と地方の中小都市との格差など大きな問題になっています。そうした地域社会に対して、企業が担わなくてはならない役割が大きくなっているという気がします。これから企業は単に利益をあげるだけではなくて、やはり従業員や地域にも還元するというような動きがかなり出てくると思いますが、いかがでしょうか。

**福井** 企業はまず、きちんと利益を出して、健全経営をして、雇用を守り、納税義務を果たすことが原点ですが、それだけにとどまるといけないという社会からの期待が高まっていることは確かです。ホンダでは社会貢献という領域に関して従業員がボランティアでやりたいという時には積極的にバックアップする方針を出しています。

ホンダの製作所の従業員で、勉強して幼稚園・保育園や小学校で交通安全の教育をボランティアでやっている人たちがいますね。

**福井** ええ、聞いています。それだけではなく、新潟県の中越地震の時も1週間有給休暇を取って助けにいく従業員もいました。震災だから企業としてお金を出すこと

はすぐできますが、現地に行った従業員に聞くと、支援というのはお金や物資だけではないというわけです。家もなくなつて避難所にいる人たちが欲しがっているのは笑顔だ。だから「A S I M Oを送ってください」と言うから、A S I M Oを被災地に送ったこともあります。

**白石** やはり阪神淡路大震災などの経験が相当生きてきて、救援ということでは、物資はもうありませんから、こういう役割をやってくれるボランティアが欲しいというように、コントロールが働くようになりましたね。被災された方々の欲求を聞いていると、震災が起こった直後から時間経過とともにどんどんニーズが変わっていきます。まず家族の安全が確保されると、次は食べることに寝る場所の確保。1ヵ月ぐらいたると、かなり閉塞感が出てきて、不安が大きくなったり、夜眠れなくなったりする。そういうところにA S I M Oの役割が大きくなったのでしようね。

**福井** 社会貢献活動の1つに「素足で歩ける砂浜を次世代へ」というコンセプトでのビーチクリーン活動も基本的には従業員がボランティアでやっています。

**白石** ゴミ袋をもって、みんながゴミを拾う活動ですか。

**福井** これはアメリカが主なマーケットのA T Vという四輪バギーを使います。地域自治体と調整させていただき、日本の砂浜で走るのを了解してもらい、それで牽引するアタッチメントを開発したのです。これで砂浜を走ってタバコの吸殻、ガラスのかけらや木片など全部きれいに取れてしまう。実際に活動した人は砂浜がきれいになるので感動して帰ってきます。

**白石** それを従業員やO Bの方々ボランティアで取り組まれるわけですね。メセナ(企業による文化・芸術活動の支援)が行った時代には、お金だけ出せばいいというところがありました。最近では社会貢献活動についても、本業との関連性とか、それを中長期的にやっていくことによって従業員のモチベーションの向上とか、本業にどれだけリターンがあるのかというところを問われませんか。

**福井** あくまで従業員がボランティアとしてやることを、会社は応援するというだ

# 新春対談: 夢・可能性、理想へ向かう力

「けで、会社が行けというだけではなくて、あくまで個人ベースのことです。本業を通した社会への貢献を果たした上で、それにプラスしてさまざまな社会貢献活動があると思っています。」

**白石** 人材育成の観点からいえば、これから多様化の時代ですから、企業活動だけでなく、地域のなかの役割とか国際貢献とか、いろいろな価値観をもった人たちがさまざまな経験をして人材として育っていくことは中長期で見れば、企業にとってもメリットがあると思います。ボランティアをやることによって、そこから新たな新しい発想がわいてくるかもしれない。そうした従業員の方のフットワークのよさと情熱、決断力というのは仕事にも生きてくるはずだと思います。

**福井** そういう人材が多様多彩にいるということは企業の強みだと思います。ボランティアをやりたいという従業員がいたら、積極的にバックアップしていくというのが、会社としてできることです。

## 「危険を安全に体験する」教育

「仕事もしながら、積極的に地域や社会に貢献していくような人を、どのようにしたら育てることができるのでしょうか。」

**福井** ホンダには本業を通して社会へ貢献することに100%、120%集中する人がいていいと思う。もう一方で、20%ぐらい純粋な社会貢献活動をする従業員もいていい。私自身は商品作りを通して社会に貢献したいと考えてずっと仕事をしてきましたから、いろいろなタイプがあつていいと思います。

**白石** 企業が本業を通して社会に貢献をすること、従業員が自発的に社会貢献活動することを後押しする。これをセットでやっていくべきです。自分が社会に対して何をすべきなのかを考え、そのチャンスを活かして行動するということは、言い換えてみれば問題意識をもつ大人をどう育ていくかということなんです。ですから、世の中に今、何が起きていて、それに対して自分がどういうふうに行動したいのかということ、子どもの頃から考えさせるような

教育をしていかないかぎりには、自分が行動できなくなってしまう。

**福井** 私が子どもだった時代というのは、例えば湯川秀樹先生のような画期的な研究でノーベル賞を受賞した科学者、あるいは本田宗一郎のように油まみれになって新しい技術を開発するエンジニアが憧れでした。いま、どうかというところ、そういう油まみれの職場に、子どもたちが興味を持たなくなっていると思います。そういう社会なのだから、教育そのものが悪いということではないかと思いません。

**白石** 先日、教育再生会議があつて、出席された福田康夫首相が冒頭おっしゃったことは、これだけ豊かな時代に、選択肢が多くて、子どもたちが何かを欲しいとか、こゝろなりたいとか、夢や目標を持っていない。首相が子どもの頃は、あれが欲しいからこれをやるというような動機づけがあつたわけだけれども、かえってそれが持ちにくい時代になっているのではないかという話です。もう物質的な欲求というのは満たされているわけですね。若者の世論調査なんかで、「いま欲しいもの、ありますか」という質問に、「とりあえずない」と回答する比率が相当高い。携帯電話あり、自分の部屋にテレビあり、ビデオもあり、エアコンもある。そこそこの生活欲求は満たされているのです。

福井 二輪車で言えば、三不運動(免許を取らない、車を持たない、車を運転しない)の影響が大きかったかもしれない。かつて、多くの高校生が二輪車に乗りましたが、それを三不運動ということで禁止しました。二輪車だけではなく、子どもたちを危ないものに近づけるなという考え方が出てきたのです。

**白石** やっぱ危ないものでも正しい使い方を学ぶとか、それをうまく利用することを身につけないと、人間の能力はどんどん落ちていきます。

**福井** とくに現代社会は交通社会ですから、幼稚園・保育園や小学校からきちんとした交通安全教育を取り入れて、子どもに「手を上げて横断歩道を渡る」という外形的なことよりも、まずちゃんとクルマを見て安全かどうかを確かめることを教えないといけないと思います。原点の交通道徳、交通法規を教育でしっかり教え、さらに何が危険なのかを学ばせる必要があります。「危険を安全に体験する」というのは私たちの安全運転教育のコンセプトです。そうした各々の年代に応じた交通安全教育を行わないと、良き交通社会は成り立っていか

ないでしょう。

## 高齢者を元気にするモビリティの実現

「環境や安全の問題に並ぶ日本の問題として高齢社会があります。どうしたら高齢者が安心して暮らせる社会にできるか、企業の本来の活動として何かお考えですか。」

**福井** 自分が介護されることを考えると、早くASIMOが役立つようにしたいと思っています。ASIMOは介護も含めて、なんでもできる家庭ロボットという非常に高い目標を掲げています。ホンダのエンジニアは10年後、20年後には、かなり目標に近いと思っています。介護は、介護される側にも相当の精神的負担がありますから、私自身の介護の時にはASIMOにサポートしてもらいたいと考えているわけです。

**白石** 介護される側が「申し訳ない」という思いにさいなまれてしまいますものね。私自身、高齢になっても「quality of life」(生活の質)は絶対に維持したいと思っています。日本の介護現場を見ていると、いかに

介護される側が楽をするかという発想がとても多いのですが、実はドイツとかスウェーデンでは全く違って、自立度をいかに高めるかということに重きがおかれています。北欧の福祉の3原則は、自己決定、継続性、残存能力の活用です。残った能力を使って自分で決めて、同じような環境を維持するという3大原則からいえば、ASIMOが進化して、高齢者の自立生活をサポートしてもらおうというポジティブな発想が大事だと思っています。それから、高齢者が外出できる、移動できるということは、介護予防になるので、ASIMO型のニューモビリティで気軽に出かけられるようになると思いますね。やはり移動が必要で地域の高齢者は元気です。高齢者の社会参加率と健康寿命の関係はとても大きいのです。

**福井** 動きまわっている方がいいわけですね。ホンダではモンバルという小さい四輪の電動車を作っています。歩くのが困難になった方や高齢者を対象にした商品ですが、これを使うとかなり行動半径が広がると思います。

**白石** 高齢者が自立して社会に参加して生きることが、高齢社会にとっては重要なことですね。

**福井** そうしたことができるような社会に、私がそういう年になる時にはしたいという思いがあります。そこまでする過程で、高齢者が安心して乗れるクルマ作りが、ホンダにとっても新しいテーマになっています。例えば、高齢者は若い方と比べて視力や反応時間が違ってきます。ですから、高齢者が安全に運転できるようにクルマについて基本的な研究に取り組んでいます。10年、20年先を見て、高齢者が安心して運転できるクルマを作り、なおかつ自立した行動ができるようなモビリティを実現していきたいと思っています。

「今日はありがとうございました。」



# 福井威夫

● Takeo Fukui

1969年早稲田大学理工学部応用科学科卒業後、本田技研工業に入社。  
87年ホンダレーシング社長兼本田技術研究所常務。  
90年同研究所専務。96年本田技研工業常務。  
98年本田技術研究所社長。本田技研工業専務。  
2003年本田技研工業社長、現在に至る。

※1 Honda Jet=Hondaが開発した小型ビジネスジェット機。主翼の上にエンジンを置く独自の設計になっている。米国で2006年10月より受注を開始した

※2 ASIMO=Hondaが開発した2足歩行人間型ロボット。ASIMOとはAdvanced(新しい時代) Step(ステップ) in Innovative(革新) Mobility(モビリティ) ー新しい時代へ進化した革新的なモビリティを意味する

※3 家庭用コージェネレーション=ガスエンジンで発電し、同時にエンジンの排熱を利用して給湯する高効率家庭向け熱電併給システム