

Think Safety



vol.11
2022
Spring



巻頭インタビュー「安全の手に入れ方」
土屋圭市さん(元レーシングドライバー)

- 右直事故の回避術
- 胸部プロテクターのススメ
- 思いやりで事故防止
- ABS義務化



思いやりと技術、みんなでつくる安全運転



あの人に聞く!
クルマ&バイク
ライフ

「“安全”というものは、自分で確保するしかない」

レーシングドライバーとして国内外のレースで活躍し、引退後もさまざまなメディアで
クルマ業界を盛り上げている土屋さん。「ドリキン」流のクルマの楽しみ方とは?

愛車選びのポイントは
「ハンドリング」!

「サーキットでも公道でも、速くて
もゆっくりでも、コーナーを頭の中で
描いたライン通りに走れた時っていう
のは気持ちいいよね」

元レーサーであり、現在はカーライフにおけるインフルエンサーとしても
活躍する土屋さん。愛車としてなぜ
ミニバンを、中でも、どうしてオデッセイを選んだのでしょうか?

「毎週撮影があるので、現場で着替
えられるようになると、いろいろなミニバン
を試乗したけれど、ハンドリングが一
番よかつたのがオデッセイだった。正
直乗り心地で言えば他にもっと良いモ
デルもあったけれど、乗っていて気持
ちのいいクルマ、ホンダらしさを感じ
るのが選んだ理由かな」

現役時代から現在まで、様々なメー
カーのレーシングカーや公道市販車
を乗りこなしてきた土屋さんが思う
「ホンダらしさ」とは?

愛犬の乗り心地が
一番大事!?

「インテグラやシビック、NSXの
タイプRのような、あんなに足回り
が硬いクルマは他のメーカーには出せ
ないと思う。乗り心地が悪くて売れ
ないってなるから(笑)。サーキットで
速く走らせるのを望むユーザーのた
めに割り切れるところ、いろんな人に
乗ってもらいたいと思つていいところ
がすごいよね」

「日本車でル・マンの表彰台に立つ
て君が代を聞いて、やっぱり思い入れ
はあるよね。2002年型のNSX-R
は長年所有していたけれど、打倒フェ
ラーリの意気込みで作られて、あれ以
上のミッドシップはないと思ってる。
ミッドシップっていうのは、限界が高い
代わりにコントロールがかなりシビア
なんだけど、NSX-Rは「コントロー
ルできるミッドシップ」だったよね。
あんなクルマは他にはないと思うよ」

ハンドリングを愛車選びの大重要な要
素とし、いつでも走りを楽しむ一方で



実用性を踏まえて選んだ愛車のオデッセイ。ミニバンでありながらも、気持ちよく走ることにHondaらしさを感じるのがポイント。ホンダアクセスのフルオプション仕様となっているのも、ドリキン流のごだわり。

土屋 圭市さん

1956年、長野県生まれ。「ドリキン」の愛称でクルマ好きに親しまれる元レーシングドライバー。1977年にレースデビュー、全日本GT選手権(JGTC)／全日本ツーリングカー選手権(JTCC)にはさまざまなマシンで参戦、2003年までの3年間はHonda NSXで戦った。また、ル・マン24時間レースでのクラス優勝も果たしている。現役引退後はチーム監督を務めた他、Moduloの開発ドライバーを務めている。複数ある愛車のうちの1台はオデッセイのModulo仕様。



プライベートで所有していたことや、1995年にはル・マン24時間レースGT2クラスで優勝を果たしたHonda NSX。自身でも、思い入れのあるモデルとして真っ先に思い浮かぶモデル。

奥さまや愛犬を乗せるときにはまた違った運転になるとか。

「一人だとあまり気にしないけど、人を乗せるときはなるべく縦Gも横G(※)も、同乗者にからないうような運転をしている。我が家では犬が一番偉いから(笑)、犬がクルマ酔いで吐かないように(笑)」

犬が吐いてしまうようなドライブイング……怖いような、乗つてみたいような(笑)。Gをかけないコツとは?

ドリキン流、危険回避術

「ハンドルの切り方ではなく、戻し方が肝心。コーナーの入り口でつけた舵角を残さず、抜けるまでにはハンドルをまっすぐに戻しておくことだね。縦Gに関しては大きく車間を取る

ようしている。車間というとすぐ前のクルマのブレーキランプばかりを見がちだけど、俺は2〜3台前のクルマを見るようしている。前方の状況を早めに把握できれば、前が詰まつてもブレーキを踏まずにアクセルオフで対応することで、縦Gをかけないようにできるからね」

「汚かつたり傷があつたりするまま走っているドライバーはクルマに関心がないから、運転にも関心がなくて、まわりも見ないことが多い。だから車間の取り方が難で、頻繁にブレーキをか

ける。そんなクルマからは距離を取る。それに極端に言えば、まわりはみんな当たり屋だと思っている(笑)。そう思っていれば確認する回数が増えるし、近くを通る時も徐行するでしょう。もうひとつ、街中でも高速でも、ミラーはよく見てますよ。前方と同じかそれ以上、50%以上は後方を意識して、周囲の状況は把握するようしているね。結局、相手(まわりのクルマやバイク、自転車、歩行者まで)を信用しそぎないことが重要なんじゃないかな。安全に絶対はないから、相手やまわりに委ねないで、自分が積極的に意識して、安全を高める行動を取ることが大事だと思うよ」

※縦Gと横G:発進や加速、減速の際に前後方向に受ける力が縦G。横Gはハンドルを切って曲がろうとするときに、外側に引っ張られる力。

目に入っているけど、見えていない!

右直事故は「認識」で回避できる

交差点などで右折する車両と直進する車両の間で起きてしまう「右直事故」。

起こってしまう要因はいくつもありますが、

今回はドライバーの「認識」から、回避術を考えてみます。

まずは
このイラストを
3秒見てください。
では続きをどうぞ



→ 右折待ちの先頭車両の色は? 台数は? そして…

右折待ち先頭のクルマは何色でしたか? 右折待ちは何台いましたか? そして直進するバイクは何色だったでしょうか? そもそも、バイクのこととは、イラストを見てからどのくらいのタイミングで認識したでしょうか? 警察庁の統計^(※1)によると、クルマ同士の交通事故で追突、出会い頭に次いで多いのが右折時の事故で、2万7000件以上。また、バイクの事故^(※2)の中でも、「右折」は2020年だけでも、過去5年平均でも「単独」(約35%)に次ぐ2位(約25%)と、上位に来る結果となっています。

運転中、無理なタイミングで右折してくる車両に、ヒヤリハット体験をした方もあるのではないでしょうか。この右直事故ですが、本誌の読者アンケートから、ドライバー側とライダー側に大きく認識の違いがあることがわかりました。ライダー側からはヒヤリハット経験ありという回答が多数あつたのに対し、ドライバー側からは経験ありの回答はなんと「ゼロ」でした。シーンにおいて、ドライバーは自分が危ない状況であったことに、気づいて

左折レーンには何台いましたか? そして直進するバイクは何色だったでしょうか? そもそも、バイクのこととは、イラストを見てからどのくらいのタイミングで認識したでしょうか?

右折待ち先頭のクルマは何色でしたか? 右折待ちは何台いましたか?

すらいないことが少なくない、ということなのです。

なぜ、そんなことが起こってしまうのでしょうか? 大きな要因が「認識」であり、これこそが、右直事故を回避するためのポイントになると考えます。運転をしている時は、大きなものの動きには注意深く意識を払いますが、対する小さいもの(=バイク)への意識は、薄れてしまいがちです。運転操作や死角の意識も重要ですが、まずは、同じ道路をクルマも、バイクや自転車も走っていること、これを改めて認識、心がけるようにしてみてください。今まで起こりかけていたけれど、気づくことができていなかつた事故寸前、ヒヤリハットシーンを減らしていくましょう。



イラストは自分が右折待ち状態のシーンです。まずは、右折待ちや死角から現れるかもしれないクルマに注意がいきませんか? 直進車、特に小さいバイクは死角にも入りやすく、意識をしていないと認識しづらく、右直事故になりやすい存在です。

イメージするのは（3秒後）の世界

対向2車線の道路の場合、止まっている状態から右折が終わるまで、平均速度を10km/hとすると、3秒で11.1m進みます。車両の長さが5mとすると、対向車線の道路幅(2車線)が約6mであれば、車両長5mを含めて、約3秒で通り抜けられる計算になります。

対向車が60km/hで走ってくるとすると、3秒間で進む距離は50mほどになります。つまり、対向車が50m地点より手前にいたら、事故に繋がりやすい状況である可能性があります。発進する際には、細心の注意が必要となります。



写真①は交差点の中心部から50m地点にミニバンとバイクがいる状態です。

写真②は60km/hで進んだ3秒後。交差点の中央まで進んでいます。



写真左奥、遠く(50m)にいるバイクが3秒後には交差点中央まで到達。

歩行者の横断を待っている左折車ばかりに気を取られると、右直事故に繋がりかねません。

右直事故回避のポイント4つ!

ドライバーはここを意識!

- バイクが一緒に
道路を走っていることをイメージする

バイクの存在を認識することが重要。一時停止などで発見しやすくしましょう。

- 思っている以上に近い、速い!

小さく見えるバイクは、実際より遠く見え、スピードも認識しづらいことを意識しましょう。

ライダーもここを意識!

- ドライバーに見落とされている
場合が多いので注意しよう

ドライバーはバイクを「認識できていない」ことを「認識」しましょう。

- 右折待ちのクルマは飛び出してくる

交差点では自ら速度を抑える。自身を守るために。

梅本まどかさん

SKE48でのアイドル時代を経て、現在はタレントとして2輪／4輪関連のメディアでも活躍。日本二輪車普及安全協会アンバサダーも務めバイクの安全性や魅力を伝えている。愛車はHonda CB400SF。



ポイントは3つです!

胸部プロテクターのススメ

1

種類もいろいろ、装着も簡単です!!

単独で装着できるベスト型や、ジャケットに装着できるタイプ、さらにはエアバッグ型まで、さまざまな種類が登場しています。使い勝手や着用感の好みに合わせて、現物を見て選ぶのがポイントです。女性用も増えているし、自分に合ったものなら、装着することは、まったく苦じなくなりました。



3

初めての転倒で必要性を実感!

初めて転倒したときに、プロテクターのなかったヒザは擦り傷ができたのですが、プロテクターがあったヒジは無傷で、重要性を実感したんです。このときは擦り傷くらいの転倒でしたが、より大きな事故だったら、胸部プロテクターはきっと役立つと思うので、みなさんにもぜひ、着用してほしいです。



ええ!
10%未満!

みなさんもつと着けましょう!

バイクの死亡事故における致命傷部位で、頭部（47・3%※1）に次いで多いのが、胸部・腹部（39・3%※1）であるにもかかわらず、胸部プロテクターの装着率は最新の調査ではわずか8・6%（※2）。なぜ装着しないのか？ 理由のトップ3は、着用が面倒（41・3%）、値段が高い（26・2%）、知らない（15・5%）となっています。

着用義務のあるヘルメットと同じように、胸部プロテクターは大事なアイテム。自身もツーリングなどを楽しむライダーであり、胸部プロテクターを普段から愛用している梅本まどかさん、この結果について、どう思いますか？

2

気持ちを切り替えて、心に余裕ができます!

プロテクターを着て、ヘルメットをかぶって、グローブを着ける……習慣化したら、ぜんぜん面倒ではなくなりますよ。プロテクターを付けることで、気持ちを引き締めることができると危ない！と思ったときに、心に余裕が少し生まれて、冷静な対処ができるようになったと思います。あと、寒い時期はちょっと暖かいです（笑）



着けないほうが
違和感あるくらい、
習慣になっています

愛車のCBに乗るときはいつも胸部プロテクターを装着。

読者プレゼント！

少しでも多くのライダーに胸部プロテクターを使ってもらうために、梅本さんの直筆サイン入り胸部プロテクターを読者の方にプレゼントします。応募方法は本誌の最終ページをご覧ください。



思いやりでつくる

スマート&ハッピードライブ

直近の10年間、高齢者による交通事故の、全体に占める構成比が残念ながら増加傾向にあります。事故を減らすために、あなたができるることを考えてみましょう。

65歳以上による交通死亡事故発生件数の、全体に占める割合は、11年の23%（432件）から、'21年の32%（337件）まで、ずっと増加傾向が続いています（※1）。事故類型の比較では、「工作物衝突」（21.7%）、「出会い頭」（15.1%）、「正面衝突」（13.4%）がトップ3となっていて（※2）、一番の理由は認知の遅れ。またそれに伴う判断や操作の遅れも、理由のひとつです。

とはいって運転に必要な能力が衰えてしまうのは、仕方のないことだとれます。そして誰もが、いつかは高齢者になりますが、これは避けられません。ではどうすれば、高齢者の事故を減らすことが、防ぐことができるのでしょうか？

今回は、高齢者といっしょに、同じ道路を走っている若い世代が、事故を防ぐためにできることは何なのかを考えました。大切なのは、相手が高齢者かどうかではなく、想像力を働かせて、少しの配慮をすること、つまり、思いやりを持って運転することです。



相手の状況を知って、想像することで、車間距離を取るなど対応を。

ポイント1

周囲のクルマは どんな人が運転している？

どんな年代の人でしょうか？ また、多人数で乗ってたり、子どもがいる場合は、ドライバーが運転以外に気を取られる要素があると考えられます。さらに、姿勢が悪いドライバーはとっさの反応が遅れることがあります。これらのクルマとは、車間をいつもより取ってみましょう。まわりのクルマの運転者を確認できれば、危険予測がしやすくなります。



ヒヤリハットの瞬間も、フラットな気持ちなら柔軟に対応しやすい。

ポイント2

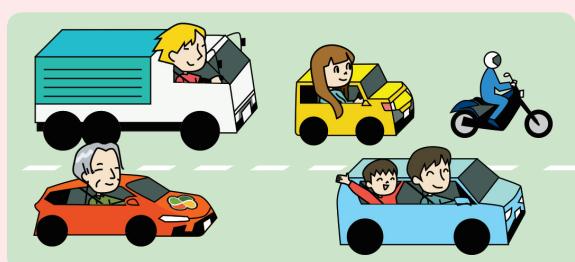
運転中は気持ちを 常にフラットに

遅いクルマにイライラしたことはありませんか？ 例えば高齢者は、認知や操作に遅れが出やすいことから、速度を落として運転することもあります。また、遅刻しそうなど、時間に余裕がないと、焦って運転してしまいがちです。感情にマイナスの起伏があるときの行動は、車間を詰めるなどの危険な運転行動につながる場合があります。運転中はできるだけ気持ちをフラットに。ひとりであれば、車内で大きな声を出してイライラを発散するのも方法のひとつです。

ポイント3

「流れに乗る」は 絶対の正解ではない

「交通の流れに乗って、スムーズな運転をする」ことは、安全運転につながります。ただ一方で、安全のために、あえてゆっくり走る高齢ドライバーもいます。もしくは、同乗している小さな子どもに気を配って、ゆっくり走るお父さんなのかもしれません。交通の流れに乗らないことが、安全運転になる場合もあるのです。速度によらず、気持ちをフラットにして、相手の状態を想像してみてください。車間もそれぞれ、速度もそれぞれです。思いやりをもって、状況に合わせた交通の流れをつくることで、事故を減らしていきましょう。



運転の経験や技術は人それぞれ。みんなでその場に最適な流れをつくりましょう。

Hondaのサポカーは、あなたの思いやり運転を技術面でサポートします。詳しくはこちら→

Honda サポカー |

検索



※1:原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別死亡事故件数の推移(警察庁調べ)

※2:原付以上運転者(第1当事者)の事故類型別・年齢層別死亡事故件数(警察庁調べ)



Hondaは古くから先進的なブレーキ開発に着手。そのこだわりは1969年にバイクの量産車として初めてディスクブレーキを搭載したCB750FOURから現在も脈々と生き続けています。

バイクに義務化された ABSって、何の略?

Aの略称は「Antilock Brake System」の略称で、ブレーキを強くかけた際のタイヤロックを防止し、車体の安定を保つための装置です。日本国内では、2021年10月からほぼすべての125cc超のバイクにABSの搭載が義務付けられました(※)。ABSが搭載されることで、滑りやすい路面でも、直進においては転倒を恐れずに最適なブレーキを掛けられるので、より安全にバイクを楽しむことができます。

ホンダはこれまで、多くの人が安心して、思いのままにブレーキ性能を引き出せるように、ブレーキ技術にこだわってきました。1969年には量産車として初のディスクブレーキをDREAM CB750FOURに搭載。その後も1982年のGL1100にCBS(前後連動ブレーキ)を、1992年のST1100にABSを初搭載。現在では大型・オフロードモデルなど、タイプ

に合わせたさまざまなABSをハイントップしています。

とはいっても、ABSはあくまでも運転支援装置であり、機能にも限界があります。システムを過信することなく安全運転でバイクライフを楽しみましょう。

Hondaの多彩なABSラインアップ



オフロード向けABS
アフリカツインなどに搭載。
オフロード走行などのシチュエーションに対応。



スーパースポーツ向けABS
CBR1000RR-Rなどに搭載。
サーキット走行など、よりハードな走りに対応。



デュアルタイプABS
CB400SFなどに搭載。高速域からの安定性を高めるため、前後輪に作用。



シングルタイプABS
PCXなどに搭載。ロックが転倒につながりやすい前輪のみに作用。

※新型車は2018年10月以降に生産される125cc超のモデルが、継続生産車も2021年10月以降の生産分が対象。原付二種(50cc超~125cc以下)については、ABSもしくはCBS(コンバインドブレーキシステム=前後連動ブレーキ)のいずれかを装備。

①

テクセルセパレートチェスト
プロテクター(ベルトタイプ)
梅本まだか直筆サイン入り

ベルト使用することでウエアを選ばずに装着できる、バイク用胸部プロテクター。裏面には梅本まだかさんの直筆サイン入りです。



※サインの色(金/銀)は選べません



②

トランスフォーマー
マスターピースMP-54 リブースト

タカラトミーとのコラボによるオリジナルのトランスフォーマー。赤の「シティR」に変形。バイクのモトコンポと乗車可能なフィギュア、武器3種が付属。モトコンポはトランクへも収納可能としている。

Think Safety 各5名様に

読者アンケート&プレゼント

下のQRコードにアクセスした上、アンケートにご回答ください。抽選で写真のHondaグッズをプレゼントいたします。みなさまのご応募をお待ちしています。

アンケート締め切り:
2022年5月15日(日)

当選者の発表は、賞品の発送をもって代えさせていただきます。なお、ご応募はおひとり様につき1回限りとなります。

「Honda Safety Japan Action」が4月1日(金)~5月15日(日)に開催。



詳細はこちら

HONDA
The Power of Dreams

Think Safety_Vol.11

発行日 / 2022年3月31日

発行 / 本田技研工業株式会社 安全運転普及本部 発行人 / 鈴木英樹

※ 本誌掲載の写真・図版・記事などの無断使用・転載・複製を禁じます