

Think Safety

vol.18
2025
Autumn



どんな状況でも
安全性を確保するために



巻頭インタビュー

交通社会と北極に潜む危険は
経験による予測能力で切り抜ける!

角幡唯介さん

(探検家／ノンフィクション作家)

- ・安全のつくりかた～二輪車用エアバッグ編～
- ・7200万km以上を達成! 無事故の流儀
- ・Hondaの安全への取り組み
～地域といっしょに考える交通安全～





当初は単独歩行、近年は犬ぞりで北極に行く角幡さん。同行する犬は1匹から始まり、今では写真のような多頭引きなのだという。

クルマを手に入れたのは、大学を卒業して朝日新聞社に入社、富山支局に配属になったところ。

「初めてのクルマは四駆のSUVでした。自分のクルマで取材に走り回らなきゃいけないので、仕事も遊びもこれ1台で、山に行ったり、遊びに行ったり。それから会社を辞めて、また探検に専念する生活になつたので、ク



角幡さんの書斎で。おびただしい数の本は、やはり探検物や旅行記で占められ、中には哲学書も少なくなかった。



日本にいるときは、主に執筆活動をする角幡さん。元々ものを書くことに興味があり、新聞記者時代に書くことの楽しみを覚えたのだという。

クルマで青春を送つたり ドライブを楽しんだことはない

万年雪が知られる、トリコラ山の北壁に初登頂。ネパールの雪男搜索隊に参加したり、カナダ北極圏1600kmを徒步で踏破してみせた。

次に角幡さんが向かったのは北極。「白夜」の反対、太陽がまったく昇らない「極夜」に興味があつた。

「マイナス50℃の世界を80日間歩きました。極夜という状況もあって、どちらくらい歩いたかは、覚えていません。終わってみても達成感もない、無間地獄ですよ(笑)。それからはずっと北極です。毎年、1年の半分はグリーンランドのシオラパルクという村をベースに北極へ出かけています」

角幡唯介さん

自らの探検をもとに作品を生み出すノンフィクション作家。早稲田大学政治経済学部卒、同大学の探検部OB。在学中に下見に出かけたツアンポー峠谷をのちに単独踏破。朝日新聞に入社するも5年間で退職し、探検家としてノンフィクション作品を多数執筆する。1976年北海道生まれ

あの人に聞く!
クルマ&バイク
ライフ

交通社会と北極に潜む危険は 経験による予測能力で切り抜ける!

誰も足を踏み入れたことがない未開の地を誰に評価されるでもなく、突き進む男がいる。探検家、角幡唯介さん。クレバス走る氷河など、数多の死線を潜りながら北極行を重ねる角幡さんは安全運転を、生きて家族のもとに帰る探検になぞらえる。



ひとと同じことが嫌いな
少年が
前人未踏の地を
目指したきっかけは

探検家——これがノンフィクション作家、角幡唯介さんの肩書きのひとつだ。多数の著作を上梓する作家であることはもちろんのだが、お話を聞くと、やっぱり探検家としてのエピソードのインパクトは、想像以上に大きいものだった。

生まれは北海道芦別市。フツーの活発な子どもだったという角幡さん。特に冒險心があるとか、ヤンチャが過ぎるわけではなかつたという。

「子どものころから、フツーはやだ、人と同じことをしたくない、つてこどもでした。将来勤め人にはなりたくないなどと考えていました。それが大学に入つて加速したのか、探検部に入つたんです」

入学した早稲田大学の探検部は、世界の秘境や未踏峰へ遠征する大学公認の団体で、大会や発表会があるわけではない、自分たちで行きたい場所を探し、行く……というシンプルな活動の場所だった。OBに作家の船戸与一さんや高野秀行さんらがいる。

入学した早稲田大学の探検部は、世界の秘境や未踏峰へ遠征する大学公認の団体で、大会や発表会があるわけではない、自分たちで行きたい場所を探し、行く……というシンプルな活動の場所だった。OBに作家の船戸与一さんや高野秀行さんらがいる。



書斎の押し入れには登山や狩猟に使う道具がびっしり。北極で使うギアは、北極行のベースキャンプにしているグリーンランドに置いてある。

家族ができるから 絶対に事故を 起こさない運転を

日本にいる間は、いかに探検家といえども、交通社会に組み込まれる。生活の足として、ふたりのお子さんを持つパパとして、クルマと接しないわけにはいかない。

「運転は上手い方じゃないな。たまにブツけちゃうこともあるし、機械にもヨワヨワ。それでも、こどもを持つ親として、事故だけは起こしちゃいけないと思っています」

探検家として、何度も死線を潜ってきた中で思うのは、クルマも探検も、命の危険と隣り合わせにあるというこ

と。角幡さんが氷の上で、そして都市の交通社会の中で考えるのは「経験を重ねた危険予測能力」だ。

「探検は、ものを知らない恐怖と戦うんです。初めて北極へ行った時は、寒さも風も、乱水も白熊も怖かつた。それでも、何度も北極へ行くことで、もう怖いものはありません。それは、こういう時にはこういうことが起きる、と知っているから。クルマの運転も同じだと思います」

いつも感覚を研ぎ澄ませて運転しないと、ひとにケガをさせてしまうし、乗せている家族を危ない目に遭わせてしまうのがクルマだ。

だから、楽しく乗るために、角幡さんはいつも気を張つてハンドルを握る。それは、一步先に滑落すると命を落としてしまうクレバスがある、氷河を歩く時のように――。



インタビューのフルバージョンをWEBで公開中!▶「シンクセーフティ」で検索

安全のつくりかた

二輪車用エアバッグ^編

四輪車では"当たり前"の装備となっているエアバッグですが、二輪でエアバッグ採用車を販売するのはHondaが唯一です。開発の歩みを担当エンジニアに聞きました。



A white Honda Gold Wing GL1500 motorcycle is shown from a three-quarter rear angle. The bike features a large, clear windscreen, a black leather seat, and two large black saddlebags with red stripes. It has a chrome exhaust system and a black front fender. The background is a plain, light color.

ゴールドウイング
(GL1500)を使った実験車

ホンダの二輪車用エアバッグの研究は1990年から始まりました。その前段階として、1980年代後半には、エアバッグ以外の様々な安全デバイスのアイデアが検討されていました。その中で、四輪車で普及しつつあった当時のエアバッグが、死者数低減に効果的なことがデータで明らかとなり、他の研究と並行して二輪車用エアバッグの開発が始まりました。1980年代当時の日欧米の各市場で、タでは、死傷事故は前面衝突に起因することが多いことを示していました。ライダーの飛び出しを抑制することができるエアバッグは、衝突相手車両および路面への打撃によるライダーの傷害を軽減させることができるものでした。



二輪・パワー・プロダクツ開発生産統括部
完成車開発部 完成車研究課
チーフエンジニア
小林祐樹

A portrait of Hiroaki Kurokawa, a middle-aged man with short hair, wearing a white Honda lab coat over a light-colored shirt. He is seated at a desk, looking slightly to his right with a faint smile. The background is dark, and the lighting highlights his face and the Honda logo on his coat. To the left of the portrait is a vertical blue speech bubble containing Japanese text.

開発着手から製品化まで
多くの年月を要したのは…

「ラッピング」である
ゴールドワインが自然な選択でした

時の挙動変化が大きいため、エアバッグによる保護性能の確保が非常に難しくなります。二輪車用の衝突時ライダー保護デバイスの研究評価におけるテスト方法および解析手法である「ISO（国際標準化機構）132230」の規格に定められた条件だけではなく、ホンダ独自で設定した様々な条件の衝突テストが実施されました。それら衝突テストの実施と評価は、ライダーの様々な挙動変化に対応するという課題があり、満足いく成果が得られました。何度も繰り返されることになりました。結果的に、研究

開始から製品化まで約16年もの時間を使したのは二輪車用工アバッグ実用化という世界初の試みが、それほど困難なものだったと言えます。

ドウイングだけではユーチャー数が限られてしまいます。世界中のライダーに、死傷率を低減させるというエアバッグの効果を広げていくために、生活の中に溶け込んだコミュニケーターである小型スクーターなど、より多くのユーザーに使われている製品へエアバッグ採用が進んでいくのが、当時のエアバッグ開発者たちの願いです。

れることになりました。主に北米市場で人気の高い、大型ツーリングモデルであるゴーラード・ウイングがベースに選ばれたのは、水平対向6気筒エンジンを搭載するため重心が低く、大きな車格と車重の重さで衝突時の二輪車の挙動が穏やかであることから、二輪車用エアバッグの実用化研究に適しているとされたことが理由です。



シルバーウイング(エアバッグ搭載実験車)



PCX(エアバッグ搭載実験車)

四輪車よりもはるかに小さくて軽量な二輪車は、事故時に乗員を受け止めたエアバッグを支えることが、非常に難しくなります。そのためこのPCXの実験車では、事故相手車両がエアバッグの支えになることを念頭に、エアバッグ形状と容量を、そして展開方法を考案しています。

ちはそのことを強く意識してい
て、二輪車用エアバッグの多機
種展開を目指して、現在も研究
に励んでいます。ホンダの二輪
車用エアバッグ製品化以前の
2000～2002年には、大
型スクーターのシルバーウイング
のエアバッグ搭載車の研究論文
が発表されています。また20
21年には、小型スクーターモ
デル、PCXのエアバッグ搭載
実験車両を公表するなど、ゴー
ルドウイング以外へのエアバッグ
採用の可能性の研究が行われて
きました。エアバッグを搭載し
た二輪車を販売しているのはま
だホンダのみですが、今後エアバ
ッグを搭載するモデルを増やし、
万一の事故からライダーを守る
ため、開発は続いていきます。

5



WEB版では開発陣インタビューも公開中! ▶「シンクセーフティ」で検索!

適したデバイスの探索

ゴー
(GL1)
た実験

Think Safety 4

あなたから おもうこと できること

2025秋 Safety Japan Action

展開中

2025年9月15日(月)～10月3日(金)



ととのいました!
漫然運転と
かけまして…

QRから
アクセスしてニャン
オリジナルグッズの
プレゼントが
あるニャン



Think Safety 読者アンケート&プレゼント

下のQRコードにアクセスして、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：
2025年10月3日(金)

当選者の発表は、商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。



10名様



①

Hondaマスコットテディ
キーホルダー

Hondaロゴが入ったフード付きパーカーを身に着けたテディベア。ボルトチェーンつきなので、バッグなどに取り付けていっしょにおでかけしよう！

②

RA272 1965 初優勝
60周年マグカップ

1965年のF1メキシコGPでHondaとして初優勝したRA272のイラストと、初優勝から60周年を記念してデザインされたロゴがプリントされたマグカップ。

10名様



表紙の車両

新型「PRELUDE」

新型PRELUDEは、電動化時代におけるハイブリッドスペシャリティカーとして24年ぶりにその名を復活。環境性能や日常生活での使い勝手も追求しながら「操る喜び」を継承し、Honda不变のスポーツマイドを体現しています。



Gold Wing Tour 50th ANNIVERSARY

1975年に米国で発売された初代から50年にわたり進化してきたHondaのフラッグシップの記念モデル。専用色「ボルドーレッドメタリック」で、センターコンソール部ならびにスマートキー本体に50周年を記念した専用のロゴを配するなど、特別感を演出しています。

