

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。

かくはたゆうすけ 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峡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。フツターの活発な子どもだったという角幡さん。特に冒険心があるとか、ヤンチャが過ぎるわけではなかったという。

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

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。



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。

「地理的な空白部に行くのが探検のひとつの定義。登山は山に登るのが前提ですが、探検は川でも島でも大峽谷でも、発想しだいで目的になるんです。初めて行ったのは、どこかの無人島合宿。水をろ過したり、サバイバルの知識や技術を学んだり。それでも素人だから、何をやってたんだか(笑)」

地理的空白、まだ誰も足を踏み入れていない場所となると、日本には少ない。初めての未踏破地への海外遠征は、チベットの奥地「ツアンポー」の大峽谷。ヒマラヤの8000m級の山々に囲まれた未踏の地だ。ここに、下見の調査も含め、10年かけて3度足を踏み入れ、単独探検に成功している。

その前後にも、ヨットで太平洋を航海して、ニューギニア島の赤道近くのと。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、乱水も白熊も怖かった。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ってハンドルを握る。それは、一歩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――。

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ったので、ク

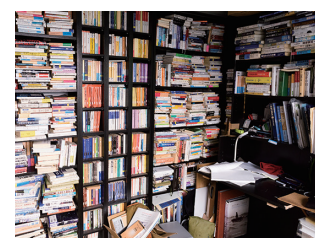
クルマで青春を送ったり ドライブを 楽しんだことはない

次に角幡さんが向かったのは北極。夜になっても太陽が完全に沈まない「白夜」の反対、太陽がまったく昇らない「極夜」に興味があった。「マイナス50°Cの世界を80日間歩きまわった。極夜という状況もあって、どれくらい歩いたかは、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」

家族ができてからは 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。 「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、機械にもヨワイし。それでも、子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



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さを覚えたのだという。



安全のつくりかた

二輪車用エアバッグ

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。



2006年発売の、エアバッグを初採用したゴールドウイング(写真はエアバッグ搭載プロトタイプ)。エアバッグ展開時に視界を遮ったり、ハンドルバーから手が離れたり、ライディングポジションを乱したりしないように、エアバッグの形状とサイズには様々な工夫を凝らしています。



ゴールドウイング(GL1500)を使った実験車

ライダー保護に適したデバイスの模索

Honda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の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データでは、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期待できる技術でした。



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

交通事故死者ゼロのためにモデル展開も増やすことが必要だと考えています



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 アシスタントチーフエンジニア 黒江毅

世界初の二輪車用エアバッグはフラッグシップであるゴールドウイングが自然な選択でした

開発着手から製品化まで多くの年月を要したのは…

開発初期の基礎研究を経て、1996年からは当時のゴールドウイング(T500CC)をベースにエアバッグ搭載車を試作し、様々な形態の衝突テストが行われることになりました。主に北米市場で人気の高い、大型ツアリングモデルであるゴール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。

四輪車に比べて車重の軽い二輪車は、四輪車よりも衝突事故

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および解析手法である「ISO(国際標準化機構)13232」の規格に定められた条件だけでなく、Honda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るまで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年もの時間を要したのは、二輪車用エ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。

二輪車用エアバッグの普及を目指して幅広いモデルで研究は続く

2006年のゴールドウイングから採用が始まった二輪車用エアバッグですが、実際の交通事故でエアバッグが開いて助かった、というユーザーの声が開発陣のもとに届いています。ただフラッグシップモデルであるゴールドウイング



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の二輪車は、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、そして展開方法を考案しています。

当然、今もHondaの開発者た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。Honda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2021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Honda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。



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!



7200万km*以上を達成! 無事故の流儀

ホンダ製品の輸送を担うホンダ輸送グループの3社は、2024年まで3年連続で加害事故0件を達成。プロドライバーが心がける安全運転への取り組みには、一般ドライバーにも役立つ漫然運転を防ぐためのコツが潜んでいました。

*:2024年実績である総走行距離26,028,384kmを参考に、2022~2024年の3年分として換算。

漫然運転を防止するには行動として、安全運転を習慣化することが有効です



ホンダ輸送株式会社 関東営業部 村田将志さん

ホンダ輸送グループ安全協議会（以下、協議会）は、1971年、ホンダの二輪・四輪製品の輸送を手掛ける株式会社ホンダロジスティクス（輸送実務は株式会社ベスト・トランスポートに委託）、ホンダ輸送株式会社、日本梱包運輸倉庫株式会社の3社によって設立されました。以来、車両輸送のプロとして、各社独自のドライバー安全運転教育を行うとともに、鈴鹿サーキット交通教育センターなどでのドライバー研修・管理監督者研修をはじめ、交通事故ゼロを目指した様々な取り組みを共同で実施しています。

物流の要となる運送ドライバーには、優れた運転技術と高い安全意識が求められます。ホンダ輸送グループはクルマやバイクの完成車を、キャリアカーと呼ばれる巨大な車両運搬用トレーラーで、周囲からはひと目でホンダ車と分かる状態で運びます。車両を傷つけないでいねいな運転と、ホンダの名に恥じないマナーが必須となりますが、2022〜2024年には3年連続で加害事故ゼロを達成しました。

- ① 制限速度や一時停止などの交通ルールの遵守
- ② 歩行者や自転車の飛び出しに対する危険予測運転
- ③ 急な割り込みにも対応できる十分な車間距離の確保

「交通安全教室や地域貢献活動をやりたい」という思いは、ずっと前からありましたが、実際に実行するのは難しかったです。とはいえ、教材はあるのであとはマンパワーとタイミングの判断だ」と思っていたのは澤裕介さん。

そこで白羽の矢が立ったのが、加賀谷菜月さんと桑原志帆さんです。加賀谷さんは受付や事務業務から、桑原さんは経理からの抜擢でしたが、「新しい気持ちでチャレンジしてみよう」とふたりの活動が始まりました。

ほぼ実績がないゼロからのスタートで、まず始めたのは岐阜市や大垣市など県内の幼稚園・保育園300件ほどをリストアップすることでした。

そこへ一件ずつ地道に電話をしてアポ取りをするのですが、「ホンダカーズ岐阜です」と言つと、まずはクルマのセールスだと思われてしまいます。

「幼稚園に説明に伺っても開催に繋がらないことはよくありましたが、公立の幼稚園・保育園の場合、まず市役所に話を……とのことで、市内の全園長さんが集まる園長会で交通安全教室のプレゼンをしたこともありました。かなり緊張しました(笑)。

また一方で、安全運転普及活動への思いを伝えるために全19店舗で事前練習することで、社内の意識が変

クルマ・バイクは問わず商品に傷つけない繊細な運転がプロの技です



日本梱包運輸倉庫株式会社 製品物流営業部 SQ推進室 宮村輝明さん

さらに各会社ごとに独自の安全教育や乗務員養成をしています



株式会社ベスト・トランスポート 管理部 大原浩一さん

事故ゼロを目指した3社共同での取り組みがわれわれの強みです



株式会社ホンダロジスティクス 管理本部総務部 緒方賢太郎さん

成しました。

協議会ではこの記録を伸ばし続けるため、プロドライバーとしての技術をより高め、日々の輸送業務で漫然運転にならないように活動を進めています。しかし、商品車の輸送は経路が固定されていることが多く、ルートへの慣れが生じることは避けられません。そこで効果的なのが「安全運転の習慣化」。体調を整えて運転に臨むことや、大切な商品を運んでいる意識を持つとともに、安全運転のコツを行動で習慣づけることが事故予防につながると言います。コツといっても難しいことではなく、具体的には次の4つが挙げられます。

④ 前方を広く確認できるハイビームの有効活用

一般ドライバーも日常的に実践できる当たり前の運転を習慣化させることが大切です。

協議会事務局の緒方賢太郎さんは「ビジネスでは3社は良きライバルですが、安全の観点では一体となって活動できるのが協議会の強み」と語ります。共同で活動することで、自社にない視点や考え方を学びあえることも大きなメリット。54年前に始まった、ホンダ輸送グループの安全運転の取り組みを継承し、さらに未来の交通事故ゼロへとつなげていくことが協議会の使命です。

待っているお客様のためにホンダの大切な商品を運んでいる意識を大切に



日本梱包運輸倉庫株式会社 製品物流営業部SQ推進室 小林千鶴さん

地域といっしょに考える交通安全

Hondaの販売店では、全国的に子どもを対象とする交通安全教育普及に取り組んでいます。なかでも、年間で40回もの交通安全教室を実施しているのがホンダカーズ岐阜です。担当者に活動への思いを伺いました。

みんな積極的ニャン♪



実際の教室では、主にグループ各店舗のスタッフが子どもたちに説明します。「また来てね」「つなぎ姿カッコイイ」などの子どもたちのリアクションには、加賀谷さんと桑原さんはもちろん、店舗スタッフのモチベーションも高まります。



連絡した幼稚園・保育園は300件以上

「交通安全教室や地域貢献活動をやりたい」という思いは、ずっと前からありましたが、実際に実行するのは難しかったです。とはいえ、教材はあるのであとはマンパワーとタイミングの判断だ」と思っていたのは澤裕介さん。

そこで白羽の矢が立ったのが、加賀谷菜月さんと桑原志帆さんです。加賀谷さんは受付や事務業務から、桑原さんは経理からの抜擢でしたが、「新しい気持ちでチャレンジしてみよう」とふたりの活動が始まりました。

ほぼ実績がないゼロからのスタートで、まず始めたのは岐阜市や大垣市など県内の幼稚園・保育園300件ほどをリストアップすることでした。

そこへ一件ずつ地道に電話をしてアポ取りをするのですが、「ホンダカーズ岐阜です」と言つと、まずはクルマのセールスだと思われてしまいます。

「幼稚園に説明に伺っても開催に繋がらないことはよくありましたが、公立の幼稚園・保育園の場合、まず市役所に話を……とのことで、市内の全園長さんが集まる園長会で交通安全教室のプレゼンをしたこともありました。かなり緊張しました(笑)。

また一方で、安全運転普及活動への思いを伝えるために全19店舗で事前練習することで、社内の意識が変



岐阜県内に19店舗を展開しているホンダカーズ岐阜。最新情報をnoteやX、インスタ、YouTube、LINEにて積極発信中。左からお話を聞いた総務人事務部長・澤裕介さん(愛車: JADE)、総務人事務部チーフ・加賀谷菜月さん(愛車: STEP WGN/N-ONE)と桑原志帆さん(愛車: N-ONE)。

今年も「いつも教室開催の交渉をする電話が聞こえる」とほかのスタッフに言われるほど精力的に活動するふたりは、澤さんが見ても「電話をしている姿はもう営業マンですね。しかも飛び込みの営業ですから、そのうちクルマも売れるかもしれません(笑)」とのこと。

今年も幼児向け交通安全教室に加えて、クルマが必要品である岐阜エリアとして、これから免許を取得してクルマに乗る人も多い高校生に向けた安全教室、「ホンダセンシング」同乗体験試乗会にゼロから取り組むなど、彼女たちのチャレンジは続いています。



フルバージョンはWEBで公開中! ▶「シンクセーフティ」で検索!



フルバージョンはWEBで公開中! ▶「シンクセーフティ」で検索!

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)



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 🐾

とどのいました!
漫然運転と
かけてまして…



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。ボール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出かけしよう!

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。環境性能や日常での使い勝手も追求しながら「操る喜び」を継承し、Honda不変のスポーツマイン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。

