



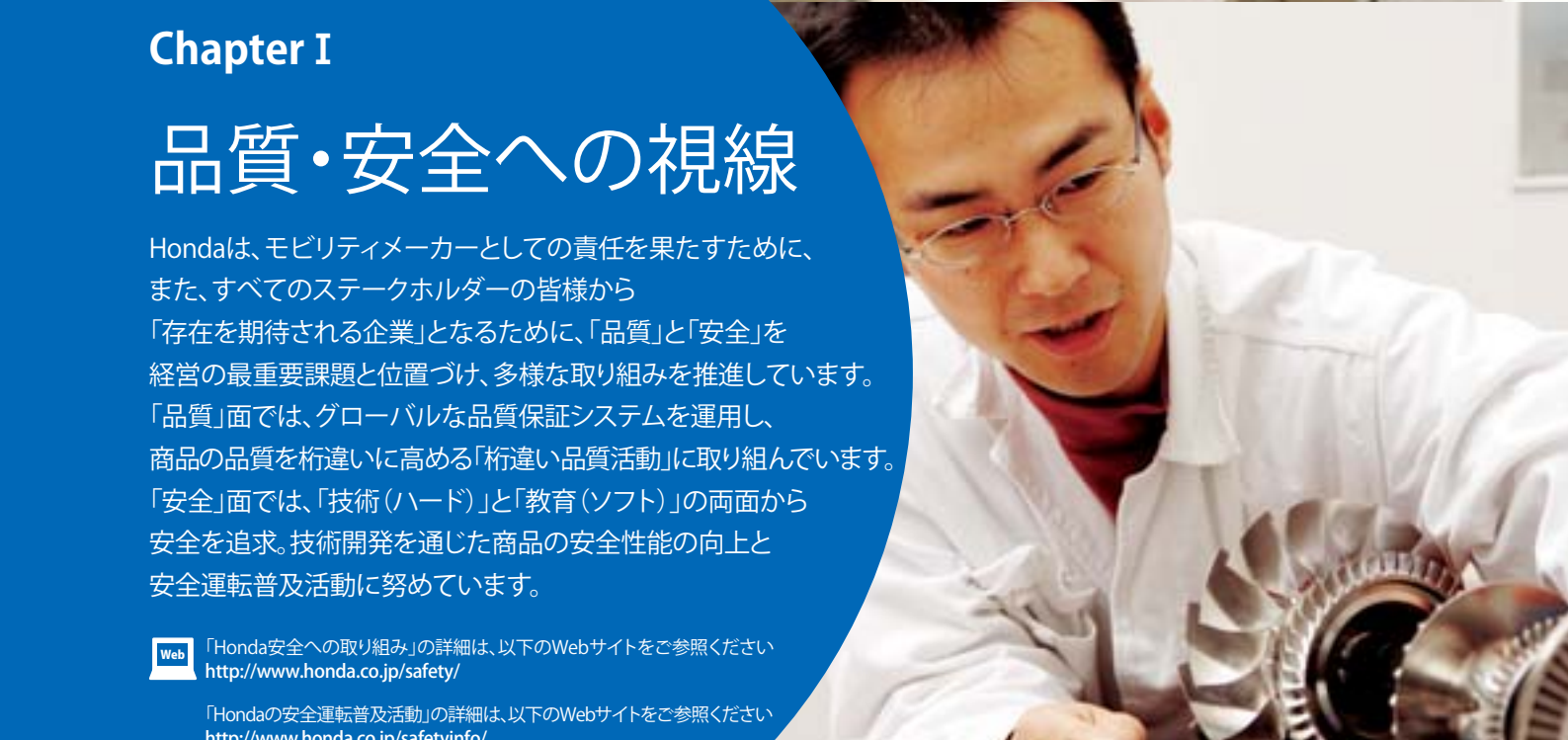
## Chapter I

# 品質・安全への視線

Hondaは、モビリティメーカーとしての責任を果たすために、また、すべてのステークホルダーの皆様から「存在を期待される企業」となるために、「品質」と「安全」を経営の最重要課題と位置づけ、多様な取り組みを推進しています。「品質」面では、グローバルな品質保証システムを運用し、商品の品質を桁違いに高める「桁違い品質活動」に取り組んでいます。「安全」面では、「技術（ハード）」と「教育（ソフト）」の両面から安全を追求。技術開発を通じた商品の安全性能の向上と安全運転普及活動に努めています。

 「Honda安全への取り組み」の詳細は、以下のWebサイトをご参照ください  
<http://www.honda.co.jp/safety/>

「Hondaの安全運転普及活動」の詳細は、以下のWebサイトをご参照ください  
<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>



## 品質に関する基本的な考え方

### 「120%の良品」をめざして

『99%の合格と言えれば優秀な合格率と思われるであろうが、その1%の不合格が製品となってお客様の手に渡った場合には、お客様に100%の不合格品をお渡ししたことになる。何万分の一台の不合格品を許さぬためには120%の良品をめざして努力しなければならない』。この創業者の言葉は、Hondaがめざす「存在を期待される企業」の基盤となる考え方であり、より高い品質に挑戦することは、常にお客様の期待を超える製品づくりを志向してきたHondaのアイデンティティでもあります。

こうした考えをもとに、Hondaは現在、品質への取り組みを経営の最重要課題と位置づけ、お客様にお届けする商品の品質を桁違いに高める「桁違い品質活動」に全社をあげて取り組んでいます。

### 桁違いに高い品質の実現をめざした組織・体制づくり

#### 品質改革センターを設置

Hondaは、世界レベルで「品質問題を起こさない」機能の強化と、「品質問題が起きたら素早く解決する」機能の強化を目的として、品質改革センターを設置しています。

品質改革センターには、国内外の販売会社から寄せられる品質問題などに取り組むサービス部門が併設されており、品質問題の早期発見、早期解決のため、両者が連携して情報収集・原因究明・対策推進・お客様への適切な対応にあたっています。

また、品質問題および対策情報は、各部門で共有化し、再発防止に役立てています。

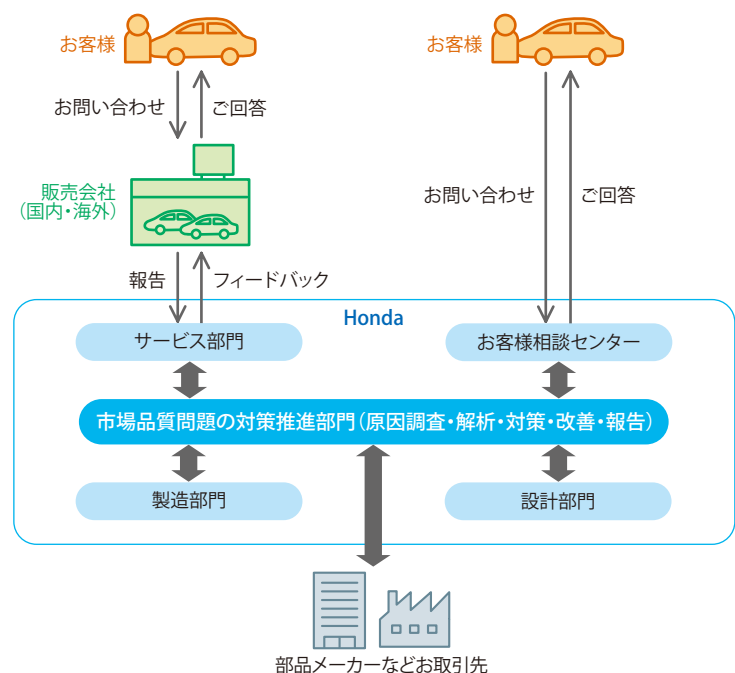
## グローバルな品質マネジメントシステムを構築、運用

Hondaは、ISOの品質マネジメントシステムおよび環境マネジメントシステムの登録認証を事業所ごとに取得し、事業所の特性に応じた品質保証活動を推進しています。

一方で、多くの国や地域から部品や材料を調達し、世界各地で生産を行っていることから、各地のHondaの品質保証システムを連携させる必要もあります。

そこでHondaは、HONDAブランドで販売される製品の品質をすべての地域で向上していくためのグローバルな品質基準、G-HQS (Global Honda Quality Standard) を運用しています。このG-HQSを活用することで、各事業所の品質保証システムの連携を図るとともに、生産活動だけでなく、物流やサービスなどの品質も保証。「良い品質の製品をつくる仕組み」として、また「経験した不具合を確実に再発防止する仕組み」として、世界中のトップマネジメントを含めた従業員一人ひとりが共有・活用しています。

お客様対応フロー図



## 品質向上に向けた取り組み

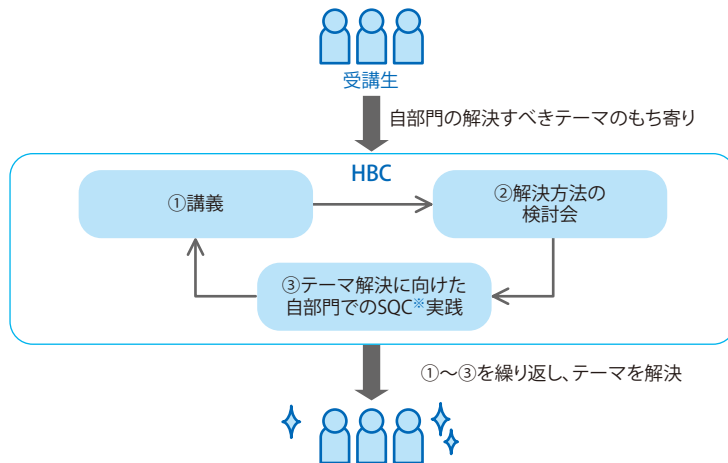
### 品質管理教育を実施

国内では、受講生のスキルに合わせた3つのコースの研修カリキュラムを実施しています。36年前から始めたホンダ品質管理セミナー（HBC）では、従業員だけでなく、お取引先に対しても参加を募るなど、品質向上をリードする人材の育成に注力しています。

#### 品質管理教育の目的

	目的	期間	2006年度受講者数
QCJコース (QC Junior Course)	製造業における品質の重要性とHondaの品質に対する考え方を理解し、仕事の決め事を守り、変化や異常を発見・指摘できる人材を育成する	全1日間	376名
QCFコース (QC Foreman Course)	品質管理の基礎的な考え方や手法を習得し、それらを自部門で正しく指導・運用できる人材を育成する	全3日間	390名
HBC (Honda QC Basic Course)	統計的品質管理(SQC)の考え方、手法を習得し、QCFコースの知識では解決困難な問題・課題に対する実践能力を身につけ、事業所内で品質管理(QC)手法を正しく指導できる品質管理のエキスパートを育成する	全21日間	75名

#### ホンダ品質管理セミナー(HBC)のフロー



自部門のテーマを解決することで実践力を身につけた品質管理エキスパートを育成

\* Statistical Quality Control (統計的品質管理)の略

## 品質問題発生時の対応

### リコール制度

Hondaは、事故などを未然に防止し、自動車ユーザーなどを保護することを目的としたリコール制度や改善対策制度の適切な運用と情報提供を通じて、自動車交通の安全確保および公害防止に努めています。商品に不具合が生じ、処置が必要と判断した場合は、迅速に各国法規に従って当局への届出を行います。同時に、対象車両をご愛用のお客様には、販売会社からダイレクトメールまたは電話などで、修理を無料で受けていただくよう案内しています。

**Web** Honda車のリコールなどの情報は、以下のWebサイトをご参照ください  
<http://www.honda.co.jp/recall/>

### 「改正消費生活用製品安全法」への対応

2007年5月に施行された「改正消費生活用製品安全法(消安法)」は、製品による消費者の生命および身体に対する危害防止を図るために、特定製品の製造、販売を規制するとともに、製品事故に関する情報の収集と提供などの措置を通じて一般消費者の利益を保護することを目的としており、製造業者や輸入業者に経済産業省への重大製品事故情報の報告を義務づけるものです。

Hondaにおいても消安法の対象となる製品があるため、お客様の安全を確保する既存のシステムを通じて情報の収集を行うとともに、法律で要求される事故情報を、適切・迅速に監督官庁などへ提供します。

# 安全の追求 (安全技術の開発と安全運転の普及活動)

## Hondaの安全思想

### 「人間尊重」がすべての原点

Hondaの安全の取り組みは、企業理念である「人間尊重」の考え方を出発点としています。人間尊重とは、「あらゆる立場の、一人ひとりのすべての人がかけがえのない存在である」という考え方を示す言葉であり、Hondaは創業以来、すべての活動領域でその実践に努めてきました。

安全の取り組みにおいては、この理念を「共存安全思想」という考え方に発展させ、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、他車の乗員や歩行者・自転車などの安全も同時に考慮し、モビリティ社会で暮らすすべての人の安全を追求することをめざしています。

### 安全を「技術」と「教育」の両面から追求

「共存安全思想」のもと、Hondaでは、「技術(ハード)面:商品の安全性能を可能な限り高める」「教育(ソフト)面:安全運転の知識や技術をお客様や社会に幅広く提供する」の両面から安全を追求しています。

技術面では、知能化技術を駆使したHonda独自の先進安全技術を開発し、順次、市販車に投入するなど、オリジナリティを発揮した取り組みに注力しています。たとえば、四輪車では、3点式シートベルトやABS(アンチロックブレーキシステム)、SRSエアバッグシステムなど、現在多くのクルマに搭載されている技術を国産車で初めて実用化するなどの実績を有しています。

また、知能化技術を駆使した予防安全装備や、歩行者の安全も視野に入れた衝突安全設計ボディなど、独創的な技術・装備も数多く開発してきました。二輪車においては、二輪車メーカーのリーディングカンパニーとして、二輪車用エアバッグ、前・後輪連動ブレーキやABSなどを採用した独自の先進ブレーキシステムを開発しています。

一方、教育面では、1970年に安全運転普及本部を設置して以来、長年にわたって「安全運転普及活動」を継続してきました。この分野でHondaは多くの実績を積み重ねてきており、その効果には揺るぎない確信をもっています。

Hondaは、これら二つの取り組みを並行して進めることで、さまざまな相乗効果を生み出し、より豊かなモビリティ社会の実現に寄与したいと考えています。

## Hondaの安全思想

### 人間尊重

あらゆる立場の、一人ひとりのすべての人が  
かけがえのない存在である

#### 技術(ハード)面

商品の安全性能を可能な限り高める

- ACTIVE SAFETY (予防安全)
  - 「未然防止」技術
  - 「危険回避」技術
- PRE-CRASH SAFETY
- PASSIVE SAFETY (衝突安全)
  - 「傷害軽減」技術
  - 「被害拡大防止」技術

#### 教育(ソフト)面

安全運転の知識や技術をお客様や社会に幅広く提供する

- 人づくり — 安全を伝える指導者の育成
- 場づくり — 参加体験型実践教育の機会と場の提供
- ソフトウェアの開発 — プログラム・ノウハウ・教材などの開発

## 安全技術の開発

### 安全技術開発の基本的な考え方

- 高い目標を掲げ、常に先進の安全技術にチャレンジ

世界各国では、クルマやバイクにさまざまな安全基準が設けられていることから、Hondaは、さまざまな国や地域の法規を遵守するとともに任意規格にも率先して適合していくよう努めています。また、「安全」はモビリティが備えるべき絶対条件という考えをもとに、「商品の安全性能の向上」を開発の最重要テーマと位置づけ、高い目標を掲げて「共存安全思想」を実現する先進的な安全技術の開発に努めています。

- あらゆる段階で安全を追求

Hondaは、「共存安全思想」を実現するために、「安全教育」から緊急時の「被害軽減」まで、あらゆる段階で安全運転をサポートする技術・装備の開発に注力しています。

二輪車では「ACTIVE SAFETY (予防安全)」と「PASSIVE SAFETY (衝突安全)」という二つの考え方を基本とした安全技術開発を、四輪車ではこの二つの考え方に加えて「PRE-CRASH SAFETY」という考え方を基本とした安全技術開発を推進しています。また、汎用製品では、多種多様な製品を「Honda汎用商品安全要件」に則って開発しています。

### Hondaの安全技術① ACTIVE SAFETY (予防安全)

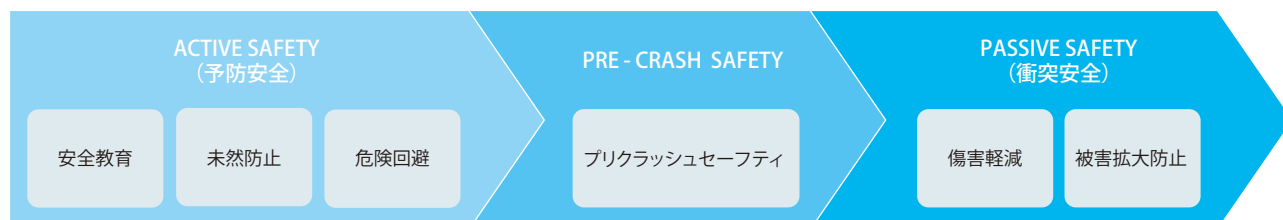
ACTIVE SAFETY (予防安全)とは、「事故を未然に防ぐ」という観点から安全性を高める考え方で、「安全教育」活動や、危険な状況に陥りにくくする「未然防止」技術、危険に遭遇したときに事故を回避する「危険回避」技術の開発などを推進しています。

「安全教育」では、Hondaがこれまで蓄積してきた安全ノウハウと、独自の先進シミュレーション技術を融合した各種のシミュレーターを開発しています。

「未然防止」技術では、ドライバーやライダーの視界の確保、被視認性の向上、運転に集中するための装置の操作性向上などをテーマとした技術を開発しています。

「危険回避」技術では、クルマやバイクを操作する際、目の危険を避けるために不可欠な「走る」「曲がる」「止まる」性能を向上させる技術や、適切な操作を補助する装置開発などを推進しています。

#### 二輪車・四輪車の安全技術の考え方



### ● 自転車シミュレーターの開発

社会問題となっている自転車の交通ルールやマナー違反に対応して、“交通法規やマナーを楽しく学べ”、かつ“危険を安全に体験することで危険予知・予測能力が高まる”教育機器として、子どもから大人まで乗れる自転車シミュレーターを開発。「走る」「曲がる」「止まる」といった基本動作を学べる運転練習コース、法規を学べるコース、路上の危険を体験できる危険場面体験コースなどを体験できます。Hondaでは、現在、このシミュレーターの効果的な活用方法を研究しています。



自転車シミュレーター



自転車シミュレーター（イベント出展）

### ● 電動カート「モンパレ」における安全配慮

高齢社会を迎え、電動カートの利用者が増加するなか、車との接触事故も次第に増加する傾向にあります。そこでHondaは、2006年3月から発売を開始した新型電動カート「モンパレ ML200」において、快適な乗り心地や高い走行安定性を実現するとともに、運転者の安全に配慮したさまざまな工夫を施しています。

たとえば、フロントフェンダーは、運転席から前

輪の向きや動きが見やすいように設計を工夫しています。また、車からの被視認性を高めるために、先進安全研究車「Honda ASV-3」に用いた被視認性向上技術である「LONG\*デザイン」を市販製品として初めて採用。ウインカーやテールランプの位置を高くするとともに、車体の低い位置にあるヘッドライトやホイールキャップにリフレクターをつけるなど、車からの知覚距離感を10%向上させました。



モンパレ ML200

### ● インテリジェントナイトビジョン

夜間走行時、遠赤外線カメラがとらえた映像をディスプレイに表示し、歩行者を検知すると、音と歩行者強調表示によってドライバーの注意を喚起するシステムです。



肉眼同等の映像



インテリジェントナイトビジョンの映像

\* Longitudinal Oriented Normative temporal Gap compensateの略

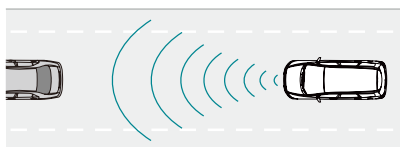
## Hondaの安全技術② PRE-CRASH SAFETY

「PRE-CRASH SAFETY」とは、ACTIVE SAFETY (予防安全)とPASSIVE SAFETY (衝突安全)の二つの領域にまたがる、四輪車における新しい安全技術の考え方です。たとえば、衝突の危険がある場合や衝突が避けられそうにない場合、これらをクルマが判断し、警報でドライバーに注意を促す技術や、ブレーキやシートベルトテンショナーをアクティブに制御して被害軽減を図る技術などがあります。

### ● 追突軽減ブレーキ (CMBS) +E-プリテンショナー

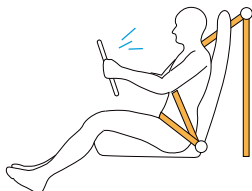
衝突の危険、または衝突が避けられそうにないことをクルマが判断。警報でドライバーに注意を促したり、ブレーキやシートベルトテンショナーをアクティブに制御して、被害軽減を図ります。

#### CMBS+E-プリテンショナー



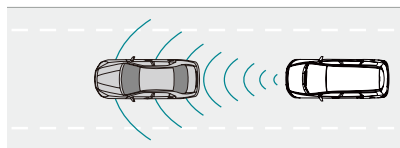
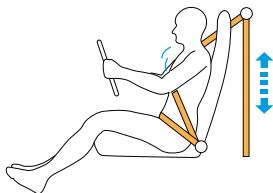
##### [①前走車に接近]

走行中ミリ波レーダーにより前走車を検知。前走車へ接近し、追突のおそれがあるとシステムが判断した場合、音と表示で警報を発します。



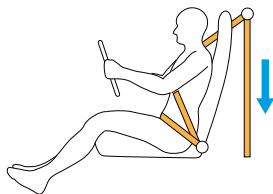
##### [②さらに接近]

自動で軽いブレーキをかけ、運転席シートベルトの弱い引き込みを行うことで体感警報を与えます。



##### [③追突の回避が困難]

自動で強いブレーキをかけ、運転席/助手席シートベルトの強い引き込みを行うことで衝突による衝撃・被害を軽減します。



## Hondaの安全技術③ PASSIVE SAFETY (衝突安全)

PASSIVE SAFETY (衝突安全)は、万一の衝突事故の時に人に与えるダメージを最小限に抑えるという考え方で、衝突の際に乗員や歩行者を守る「傷害軽減技術」と、事故後の被害の拡大を防ぐ「被害拡大防止技術」に大別されます。

四輪車の「傷害軽減」では、乗員の傷害を最小限にとどめるために、衝撃を吸収・分散するボディ、生存空間を確保するための強固なキャビンのほか、衝撃を軽減するシートベルトやエアバッグなどを開発してきました。さらにボディでは、歩行者などの相手に与える衝撃を緩和する技術も開発し、取り入れています。

二輪車では、前面衝突時によるライダーの飛び出しを抑制し、衝突相手車両や路面との打撃による傷害を軽減させるための二輪車用エアバッグを開発・発売しています。

一方、「被害拡大防止」では、車両火災の発生を抑えたり、脱出・救出性などに配慮した技術を開発し、取り入れています。四輪車では、カーナビゲーションシステムを活用して、医療機関に迅速に連絡できるサービスを提供しています。

### ● 世界初のエアバッグ搭載二輪車の販売

「ゴールドウイング<エアバッグ>」は、世界で初めてエアバッグシステムを搭載した量産二輪車です。前面衝突時のライダー傷害軽減のためのエアバッグは、フロントシート前方のカバー下に収納されています。エアバッグは、衝撃セン



二輪車用エアバッグ (展開状態)

サーから送信される減速度データをもとにコントロールユニットが作動の判定をすると展開し、ライダーの運動エネルギーを吸収する仕組みです。

### ● QQコール

QQコールは、Honda純正のQQコール対応カーナビゲーションを搭載した車両を対象とした有料のロードアシスタンスサービスです。万一のトラブルの際、24時間365日対応のコールセンターが、応急処置や必要な手配などをドライバーに代わって迅速に行います。

## QQコール



QQコール

### ● リアルワールドに即した安全技術の確立

四輪車の乗員死者数の約6割は、自動車同士の衝突が原因です。そのためHondaでは、乗員への衝撃を軽減させる“柔らかなボディ”と、生存空間を確保する“堅いボディ”という相反する条件を高次元で両立させる独自の「Gコントロール技術<sup>※</sup>」や相手車両への攻撃性を低減する技術を開発しました。また現在は、この取り組みをさらに進化させるべく、“リアルワールド”

をキーワードに、現実にかけている事故の実態に即した衝突安全技術の確立をめざしています。具体的には、四輪開発センター

(栃木) 事業所内に、のべ床面積41,000m<sup>2</sup>という東京ドームに匹敵する広さをもつ「屋内型全方位衝突実験施設」を建設。15度刻みの放射状のコースを設け、交通事故データにもとづき、全方位から、つまり現実の世界の事故状況に可能な限り近づけた衝突実験ができるようにしています。

※ 衝突時に発生するさまざまな衝撃(G)を制御し、人への傷害を軽減する技術のこと



屋内型全方位衝突実験施設

### 近未来の先進安全システムを搭載——先進安全研究車「Honda ASV-3」

## TOPICS

自動車死亡・重傷事故の発生原因の7割はドライバーの前方不注意や安全未確認など、外界の認知遅れによるものといわれます。従って、自動車交通の安全性を高めるためには、衝突後に発生する被害軽減はもとより、衝突そのものを予防する技術の開発が必要となります。

この認識のもと、Hondaは1991年から、国土交通省が推進する「ASV<sup>※</sup>(先進安全自動車)プロジェクト」に参加し、2006年度までの3期にわたって次世代の安全自動車開発を推進してきました。

※ Advanced Safety Vehicleの略

#### 第1期ASV計画(1991~1995年度) 予防安全技術的可能性への検証

- 予知・予防研究  
(ナビゲーションシステムの高知能化)
- 衝突回避研究(レーザーレーダー)
- 歩行者安全研究(傷害値軽減)

#### 第2期ASV計画(1996~2000年度) 予防安全の実用化に向けた環境整備

- 運転負荷・被害軽減研究  
(レーンキーピングACC、CMBS)
- 交通弱者保護研究  
(ナイトビジョン、情報通信)
- 衝突安全研究(エアバッグ)
- 予防安全研究

#### 第3期ASV計画(2001~2006年度)

交通事故の削減手段として通信技術を使ったシステムの検討

##### 二輪車技術

- 被視認性向上デザイン  
(FACEデザイン、LONGデザイン)

- 後方視野支援システム

##### 二輪車・四輪車通信技術

- 右折対向車情報提供システム
- 交差点一時停止 & 発進支援システム

##### 四輪車技術

- 正面衝突事故防止支援システム
- カーブ進入速度支援システム

- 車間維持支援システム

- 次世代AFS

(アダプティブ・フロントライティングシステム)

- 歩行者検知・画像解析技術を用いた歩行者検出システム

- 前方障害物回避支援システム

- 出会い頭事故軽減ブレーキシステム

- 次世代緊急通報システム



Honda ASV-3(二輪車/四輪車)

## 安全運転の普及活動

### 安全運転普及活動の基本姿勢

#### ● 人に焦点をあてた安全運転普及活動

Hondaは、「より豊かなモビリティ社会の実現」に向けて、「人から人に安全を手渡す活動」「危険を安全に体験する参加体験型の実践教

育」を展開するなど、一貫して“人”に焦点をあてた安全運転普及活動を国内外で展開しています。

Hondaは、どんなに車が進歩しても最終的に安全の鍵を握るのは人間であるという考え方のもと、2006年度は、「実践教育の強化」「指導者づくり」「教育ソフトづくり」「海外での活動」の四つの側面から、安全運転普及活動の充実、レベルアップを図りました。

### 安全運転普及活動の体制と展開

活動の場		活動内容	指導者	主な対象			
				子ども	学生	成人	高齢者
販売会社	四輪 レインボーディーラー制度	・店頭安全アドバイス ・安全ミニ講習会 ・ドライビングスクール ・地域の交通安全活動協力	・セーフティコーディネーター ・チーフセーフティコーディネーター		○	○	○
	二輪 セーフティサポートディーラー制度	・店頭安全アドバイス ・ライディングスクール ・地域の交通安全活動協力	・ライディングアドバイザー ・スポーツライディングスクールインストラクター		○	○	○
	汎用	・店頭安全アドバイス	・モンパル安全運転インストラクター ・モンパル安全運転指導員				○
国内	交通教育センター(8カ所)	・運転者・指導者研修 ・二輪・四輪販売会社研修 ・一般ライダー、ドライバースクール ・二輪・四輪シミュレーターによるトレーニング ・指導者の交流と指導力向上のためのイベント、競技会	・交通教育センターインストラクター		○	○	○
		・各年代別講習		○	○	○	○
	Honda 事業所・関連会社	・普及指導員養成 ・従業員への交通安全指導 ・Honda ファーストエイド	・安全運転インストラクター ・Honda ファーストエイド主任講師 ・Honda ファーストエイドインストラクター		○	○	○
	地域活動	・教材開発 ・指導者養成 ・授業実施	・教職員 ・交通安全指導員	○	○	○	○
業界活動	・交通安全キャンペーン ・交通安全教育プログラムの編纂 ・指導者養成協力		○	○	○	○	
海外	販売会社(二輪・四輪)	・店頭安全アドバイス ・ドライビングスクール ・ライディングスクール ・地域の交通安全活動協力	・販売会社インストラクター		○	○	○
	現地法人 交通教育センター(15カ国22カ所)	・指導者研修 ・二輪・四輪販売会社研修 ・一般ライダー、ドライバースクール ・二輪・四輪シミュレーターによるトレーニング ・地域の交通安全活動協力 ・運転免許取得講習 ・指導者の交流と指導力向上のためのイベント、競技会	・交通教育センターインストラクター		○	○	○

## 2006年度の安全運転普及活動

### ● 実践教育の強化

#### ——参加体験型の安全運転教育を実施

Hondaの二輪・四輪販売会社は、地域の安全運転普及活動の輪を広げていくための重要な役割・機能を担っています。

四輪販売会社では、専門スタッフ約2万人が、「店頭安全アドバイス」「安全ミニ講習会」や「ドライビングスクール」などを開催しています。また、二輪販売会社では安全運転トレーニング機器「ライディングトレーナー」を活用し、新規のお客様を中心に店頭での安全アドバイスを行っています。



二輪販売会社「店頭安全アドバイス」の様子

### ● 指導者づくり

#### ——安全運転指導者の指導力を強化

第10回を迎え節目の大会となった「セーフティジャパンインストラクター競技大会」が、2006年9月に鈴鹿で開催されました。交通教育センター、Hondaの製作所・研究所、二輪・四輪販売会社、海外の代表など、国内外で活動する安全運転指導者（12カ国114名）が参加して運転技術や指導力を競いました。

今大会では、お客様の興味をひきつける指導法を見て学び、日頃の活動のレベルアップにつなげていけるよう、国内のインストラクター向けに「指導力審査」を行いました。



セーフティジャパンインストラクター競技大会

### ● 教育ソフトづくり

#### ——教育効果をさらに高めるプログラム

安全運転普及本部と交通教育センターは、交通安全教育ソフトの研究・開発に取り組んでおり、2006年度は高齢ドライバーのための「健康ドライブスクール」を、5カ所の交通教育センターで試行しました。

また、コンピュータグラフィックスを活用した「動画KYT（危険予測トレーニング）」など、運転に不可欠な危険予測能力を向上させる新たな教育プログラムの開発に取り組みました。さらにHondaでは、映像やシミュレーターを利用しながらインストラクターと話し合うことで、受講者の“気づき”を促す講習も実施しています。

### ● 海外での活動

#### ——販売会社の活動をさらに拡充

海外のHonda現地法人では、日本の安全運転普及活動をモデルにした活動を積極的に展開しています。

Honda Motor RUS（ロシア）、Honda Vietnam（ベトナム）では、2006年度から四輪販売会社での安全運転普及活動を本格的にスタートさせました。

また、アジアでは、地域の人々を対象とした活動や生涯教育としての活動を推進するなど、活動をステップアップさせています。

たとえば、五羊本田（中国）では、広東省増城市の行政機関や市民とともに、交通事故のない安全な街づくりに向け、2006年4月に市内の交通実態調査を行い、2007年度から具体的な計画を作成しています。また、A.P.Honda（タイ）では、交通事故防止には子どもの時から交通安全教育を継続していくことが重要という考えにもとづき、2006年度は政府と協力して2都市（ラチャブリとチェンライ）で交通安全教室を試行。2007年度はタイ全国の販売会社で展開することをめざしています。



子ども向け交通安全教室（A.P.Honda／タイ）