

# Sj

人とクルマのいい関係をめざして

# 1

2009 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)アストクリエイティブ  
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

38年間、続けてきたことは大きな財産です。Hondaにとって厳しい時代もありましたが、安全運転普及活動はやめませんでした。(対談より)

## CONTENTS

- 新春対談 ..... ①
- 地球・夢・モビリティ社会の未来**
- 教育最前線⑨..... ④
- 鈴鹿市老人クラブ連合会・健康リーダー研修会/歩行中、事故にあわないためのポイントを高齢者に興味を持っていただきながら伝える
- TRAFFIC ADVICE—交通教育センターから ..... ⑤
- 東京都石油業協同組合・カーライフアドバイザー研修/不適正な状態のタイヤの危険性を学ぶ
- SAFETY REPO—Hondaグループから ..... ⑤
- Honda Cars 兵庫・セーフティドライバースクール「レディース・ベーシックレッスン」
- NEWS REVIEW ..... ⑤
- 2008年Honda安全運転普及本部 年末ご挨拶会
- DOCUMENT EYE ②..... ⑥
- クルマのヘッドライトのハイビーム利用状況を観察する



屋内型全方位衝突実験施設



ハイブリッド専用車「インサイト・コンセプト」



人間型ロボット「ASIMO」



燃料電池車「FCX クラリティ」

## 新春対談

# 地球・夢・モビリティ社会の未来

**福井威夫**

本田技研工業株式会社 社長

**小口泰平**財団法人国際交通安全学会 会長  
芝浦工業大学 名誉学長

科学技術の発展により、人類は多くの夢を成し遂げてきた。世界の保有台数が11億台に達するクルマ(二輪・四輪)も、人類の夢の実現に大きく貢献してきた。21世紀のいま、より豊かなモビリティ社会をめざして、人間、そして、企業は何をなすべきかが問われている。これからのモビリティ社会が向かうべき姿と、そこでの企業のあり方について、小口泰平氏と福井威夫社長のお二人に語っていただいた。

# 時代の進化とともに、それに対する最適解を常に追い求める



1959年芝浦工業大学工学部機械工学科卒業後、東京大学生産技術研究所研究員。68年芝浦工業大学助教授、教授、システム工学部長を経て、97年学長。現在は同大学名誉学長、名誉教授、国際交通安全学会会長、日本自動車殿堂会長。専門は、人-自動車安全システム。4WSの基礎研究、車両走行試験装置の開発、テラーメイド運転支援システムの研究など。ロードテストや試乗テストなど内外車両600車種超をレポート。著書は「自動車性能論」(三栄書房)、監修「ボッシュ自動車ハンドブック」(山海堂)など多数。工学博士。

## 小口泰平

● Yasuhei Oguchi

—ホンダはいろいろな問題への対応を決定する時、それが「世のため、人のため」になるかどうかということ判断材料の一つにしている、うかがったことがあります。そういった観点から、ホンダが取り組んでいる環境技術、安全技術、そして、安全運転の普及活動についてうかがいます。

福井 クルマにおける安全、環境の問題について、ホンダは1970年に安全運転普及本部をつくったということからも、かなり早い時期にこれらの問題の重要性に気づいて、着目してきたといえます。当初からお客様のために、メーカーとして自ら努力しようという意識が強かったと思います。それをわかりやすく言っているのが「世のため、人のため」なのです。ですので、「世のため、人のため」を前面に立てるのではなく、世界中のお客様に満足していただくためのモビリティを提供するということを企業活動の基本と考えています。

とを、社会に先んじて、納得できるカタチで示してくれる。しかも、それが速い。私たちが「こういうことが大切だ」と思った時には、すでにそれに対応する技術や活動を世の中に送り出している。このスピードの速さは特筆すべきものがあります。これがDNAなのでしょう。

会的問題になることがあります。排ガスや安全対策がその例ですが、それに真正面から取り組む誠実さ、これこそホンダのDNAだと感じています。理念を皆で共有し、スピーディに機能するために適正規模というのがある、ある規模を超えると難しくなるのではないのでしょうか。

福井 10年先、20年先の将来において、世の中の人のためにどう役立つかということを中心にして、しっかりあるべき姿を見据えて行動していけば、企業規模が大きくなっても先に手が打てると思っています。要するに、物事を決めるスピードというより、問題点に早く気がつくことが重要です。この数年間、ホンダは原点が二輪だし、四輪ではシビックだということ、ホンダの強みである小型の乗用車にこだわりながら、将来を見据えて手を打ってきました。具体例で言うと、フィットもそうですし、今年発売予定のインサイトでもまた結果を出せば良いと思います。お客様から「やっぱり、いいクルマを出してくれたね」と言っているだけならば、たいへんうれしいわけです。

## 時代の変化に合わせて環境技術を進化させていく

小口 企業のスケールと理念がマッチングして、二輪や小型乗用車、汎用機器さらにロボットやジェット機などで「世界のホンダ」という位置をきちっと占めているわけですが、私が次に期待をしているのが環境問題への対応です。ホンダにはCVCを世界に先駆けて開発した実績があります。当時のアメリカの自動車メーカーに比べるとはるかに小さな規模だったのに、社会にとって「必要ですね」「大事なんだよ」という発想があったから、厳しい環境基準をクリアしてこられた。次はいよいよもって燃料電池技術。環境問題の本質を考えるとハイブリッド車も重要ですが、なんといっても燃料電池車が将来のターゲットなのでは。

福井 CVCに関して言うと、やはり本田宗一郎の果たした役割はものすごく大きいと思います。本田宗一郎自身は確信があったのでしょ。技術者として『やらなきゃいけない。できる』と。2000年にホンダのブランド戦略を構築するために、改めてホンダの過去の業績を勉強した時、ホンダの環境への取組みの原点はCVCで、あの成功体験はたいへん大きいものだったと確信しました。言ってみれば、CVCがアメリカにおける四輪事業のベースをつくったわけですから、これからホンダのアイデンティティを強めていくには、当時のCVCのような環境技術を生みだしていく必要があると思います、ブランド戦略の柱を環境問題に絞ったのです。そして、将来を考えたらいろいろな

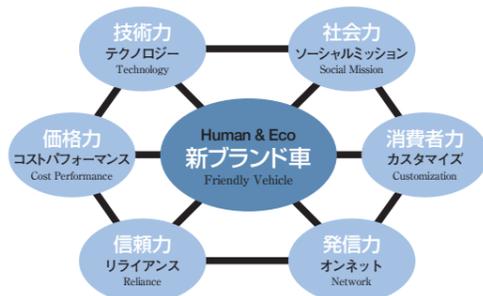
きました。そこで、お客様のメリットを考えたら、今のPGM-FI(ホンダの電子制御式燃料噴射装置)とキャタライザー(触媒装置)を組み合わせたシステムが、CVCより優れているということに変えてしまいました。方向を定めたら、一気に変える。時代の進化とともに現実をシビアに見据えて、それに対する最適解を常に追いついていく。ホンダのDNAはそこにあつてほしいし、私たちはそれを伝承していきたい。

小口 CVCの開発とともに、今もこれだけの素晴らしい二輪をつくり続けている、けつして道を変えなかったということもすごいことだと思っています。

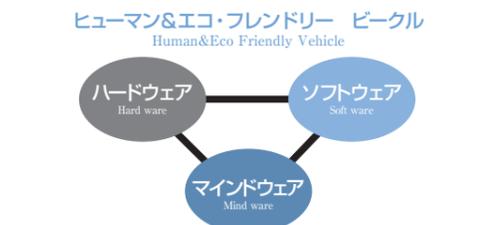
福井 世界一の二輪事業をこれだけ長い間継続していることを誇りに思っています。いまは厳しい時代ですが、ホンダは、二輪は二輪でしっかりとやって、四輪があり、それに飛行機が加わり、将来はロボットのASIMOと、パーソナル・モビリティをカバーしていくことがホンダのアイデンティティだと考えています。

小口 パーソナル・モビリティに注目しますと、これからのモビリティはヒューマンフレンドリー・ビークルではないかと思えます。近年、そこにエコの問題が入ってきましたが、よく考えれば、ヒューマンフレンドリー・ビークルは本質的にエコにも配慮したものです。あえて言えばヒューマン&エコ・フレンドリー・ビークルと呼んでもいいかもしれません。ハードウェアとソフトウェアにマインドウェアという人間の要素を加えた3つのバランスが「これからのクルマのカタチ」ではないかと思えます。

●これからは新ブランド車が鍵「Human & Eco Friendly Vehicle」。そのキーワードは、技術力・価格力・信頼力・社会力・消費者力・発信力。



●また、これからは、ハードウェアとソフトウェアの技術に加えてマインドウェアの技術力が重要な意味を持つであろう。



# 新春対談：地球・夢・モビリティ社会の未来

## 万一の時にすべての人を 守るための安全技術

— ホンダはエアバッグをはじめ、衝突安全などの安全技術についても力を入れてきたと思います。

小口 ホンダは栃木にある研究所内に衝突実験施設をつくりましたが、安全に対して通常では考えられない規模の投資と技術投入でしたから、それは驚きました。

福井 あれは世界で最初の屋内型全方位衝突実験施設です。本当に安全性を追求していくにはリアルワールドの衝突形態をぜんぶ実験して再現しなくてはいけない。そのためにはクルマ対クルマの衝突だけでなく、歩行者も含めたいいろいろな形態が必要だということ、あのような施設になったのです。

小口 衝突の世界はものすごく時間が短くて、普通の世界で計測している技術レベルでは解析できません。ですから、それが屋内ででき、事故そのものを細かく解析できるといふ施設に仰天しましたが、基本的には安全運転普及本部を設立した時のフィロソフィーと共通していると、その時思いました。

福井 あの衝突実験施設に続くのが「Safety for Everyone」というコンセプトです。それまでの衝突安全の考え方の主流はどちらかというと乗員保護でした。この場合、大きなクルマのほうが強くていいとなるわけですが、そうではなくて小さいクルマも二輪も歩行者も助けようということを目指しました。

小口 その考えから、歩行者との衝突時にボンネットフードの後ろ側を持ち上げて歩行者の頭部への衝撃を低減するというポップアップフードシステムを生み出し、具体的な製品のなかに組み込んでいったわけですね。それから、ホンダは二輪と四輪の衝突を回避するための車車間の通信への取り組みも始めています。それらすべての研究が運動していて、後でこういう考え方でつながっていたのだとわかってくる。衝突安全を乗員だけでなく歩行者・二輪対四輪の関係に焦点を当てて研究をされていることは画期的ですね。

福井 ホンダは歩行者ダメージを1998年に世界で初めて開発しました。歩行者の傷害軽減技術を進化させるためには、歩行者ダメージがないとできません。人体と同じようなダメージが正確にモニターできるダメージをつくることは、大変な作業でしたが、「Safety for Everyone」のコンセプトを重視するホンダにとっては必要なことでした。二輪対四輪の関係については二輪部門をもっていることが強みです。二輪も二輪独自の安全デバイスがあります。前・後輪連動ブレーキシステムやABS（アンチロックブレーキシステム）、四輪のドライバーから見られやすくするなどがあって、その究極として車車間の通信システムでぶつかからないようにする研究を始めています。これは将来の夢の部分かもしれませんが、ホンダの研究の方はよく安全技術の最大の問題は信頼性にあると言われます。

福井 そうだと思います。まさにエアバッグが象徴的で、ある一定以上の衝撃があった時には必ず作動し、それ以下の時には絶対に作動してはいけません。これはものすごく信頼性を求められます。1987年にホンダは国産車に初めて運転席用SRSエアバッグシステムを搭載しました。そして昨年、ライフに搭載した世界初の運転席用iSRSエアバッグシステム（連続容量変化タイプ）は、ドライバーへのエアバッグの加害性を軽減するために最適なスピードで膨らむようにしていますが、製品として搭載するには信頼性がないとできません。技術だけでなく、技術の製品化を可能にするような生産部門を含めた企業の総合力みたいなものが必要になります。

小口 信頼性は、システムが高機能化して複雑になるほど、要素数が増えて理論的には信頼度が低下しかねない。それを補って、なおかつ現実の信頼性を高くしなければ安全支援システムにならないわけですから、技術者にとって本当にシビアなことだと思います。それが現実に見えるようになってきたところに、ホンダ技術の凄さを感じます。

福井 いま、VSA（車両挙動安定化システム）が進化して、雪道を走るとその効果がよくわかるのですが、通常の時はわからない。機械がけっしてしゃべらないシステムで、必要な時にだけ作動して

## 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。

## 38年間、続けてきた 安全運転普及活動は 大きな財産

最後に安全運転普及活動ですが、1970年に安全運転普及本部を設けてから、昨年の10月で38年になりました。その活動の蓄積をもとに、いまや世界33カ国でホンダの現地法人が交通安全センターをつくったり、販売店の店頭での安全運転教育などいろいろな活動を展開しています。

小口 先日、東南アジア諸国を訪問する機会がありました。ホンダの安全運転普及活動が各国で根付いて広がっているように感じました。各国の政府もホンダが本気で取り組んでいることに一目置いて、お互いに協力し合ういい形をつくっていると思います。ビジネスを越えてモノづくりの基本原則ともいえる「安全と信頼をセットにした商品づくり」、その大切さを改めて学びました。

福井 ホンダのポリシーとして、クルマの販売だけでなく、スムーズな部品の供給、それと安全運転教育も重視しています。例えば、ロシアのホンダディーラーには敷地内にスリッパを経験できるスキッドコースがあります。お客様に来ていただいて、すべりやすい路面でのクルマの挙動を体験していただくのです。

小口 それはお見事です。1970年に安全運転普及本部が発足し、メーカーがお客様への安全運転教育をセットにして広めていくということはたいへん画期的なことでした。その思想、姿勢がクルマの開発、製造、販売のあらゆる面に反映しているのでしょう。

福井 安全運転教育は、やはり継続することが大切だと思います。38年間、続けてきたことは大きな財産です。ホンダにとって厳しい時代もありましたが、安全運転普及活動はやめませんでした。

小口 それこそが一流ブランドの証しですね。企業ブランドは、社会の在るべき方向を示して、その実現に貢献する高質な活動に在ると思います。真のグローバル化、安全なモビリティ社会の開拓と実践、それに次世代の低炭素型クルマ社会をめざす熱意。私は、この素晴らしいホンダブランドに、心底、敬意を表します。ご健闘をお祈りいたします。

— 本田は、ありがとうございました。

※1 CVCC11972年、当時達成不可能と言われたアメリカの排ガス規制「マスキー法」を世界で初めてクリアした低公害エンジン。  
※2 ASIMOはホンダが開発した人間型ロボット。  
\*Advanced Step in Innovative Mobilityの頭文字をとって「ASIMO」とした。新しい時代へ進化した革新的モビリティを意味する。  
※ Safety for Everyone「すべての人の安全をめざして」というホンダの安全思想