

## アジア地域を対象とするHONDAの 二輪車安全運転普及活動の実態と成果

中西 盟\*

Hondaは、ユーザーに安全を手渡しするという考え方のもと、アジアにおいてもより安全な製品の提供とともに、主に二輪車の安全運転普及活動を展開してきた。その内容は販売店の指導者を通じてユーザーへの安全運転アドバイスや交通教育センターを設置しての指導者養成、企業・公官庁職員への研修が中心であり、比較的早くから取り組んだシンガポール、タイを活動のモデルとし、各国で積極的に活動が展開されている。アジア各国においては今後も二輪車の普及が進展することが予測され、これに対応した活動体制の整備と各国の交通に関する環境を踏まえた教育内容の充実が課題となっている。

### Honda's Driving Safety Promotion Activities for Motorcycles in Asia

Makoto NAKANISHI\*

Honda has been providing its customers in Asia with safer products and has also been carrying out safe driving promotion activities mainly for motorcycles with the intent of offering customers greater safety. From an early stage, it has stationed instructors in its dealers to offer customers safe driving advice and has set up Traffic Education Centers to train new instructors and to hold training courses for business and government personnel in Singapore and Thailand. Thereafter, it has actively expanded these activities into other countries. The use of motorcycles in Asian countries is forecast to grow further. Thus, it is vital to develop a framework for measures to meet this growing demand and to provide better education that is appropriate for the traffic environment of the respective countries.

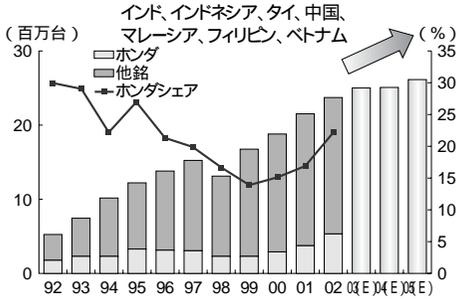
#### 1. はじめに

Hondaはアジアにおいてアジアのビジネスパートナーと一緒に二輪車を中心に根付いてきた。1952年に「カブF型」を台湾に輸出、1964年に現地生産を始めたのを皮切りに、モータリゼーションの進展とともにビジネスを拡大し、今では8ヶ国（中国、ベトナム、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、パキスタン、インド）に11ヶ所の二輪

生産拠点を持ち、約480万台を生産し、約415万台を販売している。また、アジアで生産された二輪車は欧州や日本などにも輸出され、グローバルに製品を相互供給するHondaのネットワークの一翼も担っている。

これらの国々の2002年の二輪車市場は約2,350万台でありHondaはその約22%を占めている( Fig.1 )。アジア通貨危機の際には一時減少したものの、その後は着実に販売台数は伸びている。インドネシアやタイのHonda二輪車のシェアは6～7割あり、年間100～140万台の販売を2002年に記録している。中国を除き、他の国でも2～3割のシェアを持っており、各国のモビリティに貢献している。生産し、販売し

\* 本田技研工業株式会社安全運転普及本部主幹  
Manager ,Honda Driving Safety Promotion Center ,  
Honda Motor Co.,Ltd .  
原稿受理 2003年11月4日



出典) Honda資料。

Fig. 1 アジアの二輪車市場

ている二輪車は100～150ccの小排気量車がほとんどであり、タイプはモーターサイクルタイプ、カブタイプ、スクータータイプの3種類がある(Fig.2)。

二輪車の普及率は国により異なるが、タイやマレーシアに比べ、インドネシアやベトナムは人口に対し普及率はまだ低く、今後保有台数がさらに伸びると予想されている( Table 1 )。

近年においては、いわゆる低価格の類似品が市場に多く出回り、それがこれまで二輪車を持てなかった層への普及にも繋がっている。今後もアジア市場は拡大を続け、2005年には2,500万台程度になるものと予想されている。

2. Hondaの安全に対する考え方

Hondaは「安全なくして生産なし」の標語に表されるように、「安全」を創業当時より第一優先で考え、企業活動を行ってきた。多くのユーザーが使用する二輪車や四輪車などの商品を提供することはユーザーのモビリティを高め、生産販売に必要な雇用機会を作るなどのプラス面もあるが、商品の提供が環境や地域社会に与えるマイナスの影響があるのも事実である。Hondaが世の中から存在を期待される企業となるために、社会に与えるこれらのマイナス影響をできるだけ抑えながら、ユーザーの求める商品やサービスの提供を行っていくという考え方を企業の基本理念として持っている。

具体的なマイナス影響の一つが交通事故である。



Fig. 2 二輪車の種類

Table 1 二輪車の普及率

アセアン二輪保有台数 / 普及率				
	二輪保有台数 (万台)	人口 (万人)	普及率 (人/台)	GDP ( \$ )
インドネシア	1,356	21,000	15.4	728
タイ	1,450	6,200	4.3	1,960
マレーシア	561	2,327	4.2	3,531
フィリピン	122	7,650	62.7	953
ベトナム	1,000	7,900	7.29	404
台湾(参考)	1,173	2,228	1.9	14,188

注) 2000 / 2001の有効数値。

出典) Honda資料。

Hondaの二輪車や四輪車は通勤通学の車両として、配達などの業務車両として、警察の白バイ、救急車のような緊急車両として実用的で効率的な乗り物として広く利用されている。またツーリングやドライブなど楽しみのための手段としても使われ、より豊かなモビリティ社会に貢献している。しかし残念なことに交通事故はこのようなさざまな使われ方の中で発生している。

Hondaは交通事故を防ぎ、安全を確保するにはより安全なハードとしての二輪車、四輪車を開発し販売することはもちろん、その正しい使い方や運転の方法というソフトも併せてユーザーに提供することで初めて商品となると考えている。基本的な運転方法や知識を免許取得時に習得していたとしても、買った車両の特性や地域特性、運転者の特性に応じて情報やアドバイスを二輪車、四輪車を購入した時やその後も継続的に伝えていくということである。

特に二輪車は運転者が車体に覆われておらず、剥き出しの状態に乗車しなければならない。事故になればほとんど転倒する乗り物である。転倒すれば負傷する可能性が非常に高く(もちろん転倒する前の衝突時にも負傷することが多々ある)事故を未然に防ぐ予防安全中心にならざるを得ない。そのための有効な手段はやはり安心して乗れるハードとしての二輪車と安全に快適に走るためのソフトとしての教育である。

3. ホンダ安全運転普及本部の設立

Hondaはこのような考えのもと、1970年10月に安全運転普及本部を発足させた。当時、日本は自動車保有台数が1,900万台を超え、高速道路も着々と整備が進み、本格的なモータリゼーションの時期にあった。その一方でこの年は、年間交通事故死者数が16,000人を超えて史上最悪を記録し、自

動車に対する安全について社会から大きな関心が集まっていた。実は二輪車に関しては1964年から鈴鹿サーキットの講習所において白バイ隊員や郵政、電電公社の配送員などを対象に安全教育訓練を行っていた。そのノウハウを四輪車も含め、一般のユーザーへ拡大するために安全運転普及本部を社内設立した。

普及活動を実践するためにまず組織をつくり、指導者を養成し、プログラムや教材、教材などを作成し配布した。本社・支店はもとより二輪・四輪の販売網にも広げ、最初の2年間で普及するための指導員が8,000人、講習会参加者も6万人に達した。安全運転普及活動は指導者からユーザーへの手渡しを基本とし、暖かい心の通う説明やアドバイスを店頭で行うことを浸透させてきた。海外においても2年後には「海外安全運転普及推進委員会」を本部内に置き、翌年の1973年には韓国に6名のインストラクターを派遣、16都市で二輪車の安全講習会を行っている。さらにアメリカの二輪車安全普及団体であるMSF(Motorcycle Safety Foundation)に車両の貸し出しやノウハウの提供が行われ、海外における安全運転普及活動の一步を踏み出している。

また、鈴鹿サーキット交通教育センターをはじめ日本国内に8ヶ所の交通教育センターを設置し、専門のインストラクターによる指導者養成や安全運転研修会を実施してきた。これまでに販売店網の店頭活動と交通教育センターでの活動を合わせて、のべ14万人の指導者を養成し、約414万人に対して安全講習を行った。

現在、海外ではアジアを中心に16カ国で活動を展開し、その内9カ国には16ヶ所の交通教育センターを持ち、販売店店頭での活動も積極的に進められている。

4. Hondaのアジアにおける安全運転普及活動

安全運転普及本部は早くから海外での普及活動も手がけてきたが、1970年代は欧米の政府、民間組織に対する二輪車の指導者養成が中心であり、80年代になるとアジアの中でも韓国、シンガポール、台湾など比較的モータリゼーションが早かった国への支援へと移った。90年代以降はアジアにおけるHondaの本格的な事業展開に合わせてタイ、ベトナム、インドなど各国で活動がスタートしている(Fig.3)。Hondaのアジアにおける二輪車ビジネスのプレゼンスおよびビジネス展開の経緯から安全運転普及活動

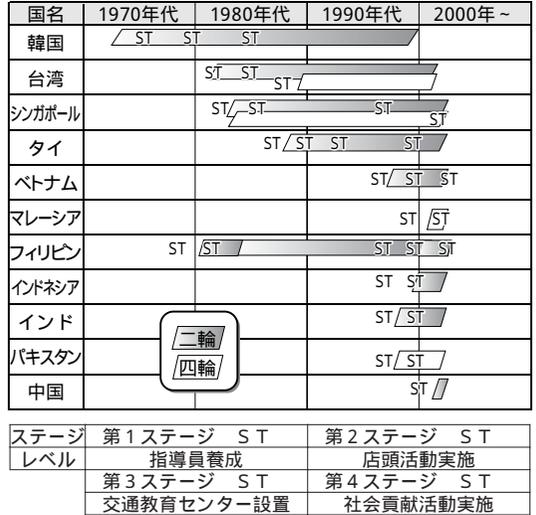


Fig. 3 Hondaのアジアの安全運転普及活動

もやはり二輪車を中心に行ってきた。Hondaの安全に対する基本的な考えもあるが、途上国においては先進国と比較して道路インフラや免許制度が十分に整備されていないこともあり、安全運転普及活動はユーザーの安全を守る上で大切な取り組みであると認識をしている。

アジアにおける安全運転普及活動はHondaの事業展開の事情および各国の状況により多少異なる。現地の販売会社(現地法人)も日本と同じように商品を安全とセットで販売するというHondaの基本的な考えを理解し、共有している。活動主体は現地法人が主に推進を担当することになるが、現地法人に出資している事業パートナーとの関係(出資比率等による経営の主導権)や販売店の形態(Honda車の専売店が主流か他銘柄車も扱う併売店が主流かなど)、二輪車の国内での普及状態によって活動の開始時期、内容などが変化する。これまでに活動を行った国の中では大きく三つのパターンに分かれる。一つはシンガポールのように日本の教習所制度を確立したケース、二つにはタイやベトナムのようにHonda二輪車の専売店制度が確立し、店頭での安全運転普及活動が定着。現地法人が運営する民間の交通教育センターでありながらプログラムが国の免許制度の一部として組み込まれているケース。三つ目はインドネシアやフィリピンなど販売店店頭での活動を中心に取り組んでいる(または取り組み始めた)ケース。この中から代表的な事例としてシンガポール、タイ、ベトナム、インドネシアの事例について紹介する。

#### 4 - 1 シンガポール

まず、歴史的に取組みが比較的早かったのはシンガポールである。1980年初頭、シンガポール政府は当時急増する交通事故の増加に対処するために、それまでの個人インストラクターによる教習から、日本の自動車教習所制度を取り入れることを決定した。その第一号教習所がSSDC（シンガポール・セーフティ・ドライビング・センター）である。政府系企業とHonda、レインボモーターズスクールなどの出資によって1984年に設立され、翌年スタートした。教習カリキュラム、運営ノウハウなどは日本の教習所を参考に導入され、二輪・四輪の免許教習からスタートをした。1990年には二番目の教習所であるBBDC（ブキ・パド・ドライビング・センター）も同じく政府系企業と並んでHondaグループが出資して設立され、シンガポールにおける交通教育に大きな貢献を果たしている（Table 2）。二輪・四輪の免許教習はもちろん、現在では免許取得者向けのリフレッシュコース（日本でいうところのドライビングスクール）、外国人向けにシンガポールの交通ルール、環境に慣れてもらうためのコースなどを設けている。その他にもマレーシア、中国の交通警察の白バイ乗務員の実技講習に出張したり、一般企業従業員の安全運転教育を行うなど運転者の再教育領域にも力を入れている。

活動は国外にも及び、在ベトナムの外資系石油会社職員への二輪・四輪安全運転研修、在パキスタンの外資系医療用具メーカー職員への二輪安全運転研修なども実施した。Hondaの事業所では12月にマレーシアで四輪販売会社スタッフへの安全運転講習を行う予定である。マレー系、中国系、インド系のインストラクターを擁し、英語はもちろんそれぞれの言語で通訳を介しないで直接指導できる体制が強み

Table 2 シンガポールのSSDC、BBDC概要

教習開始年		SSDC 1985	BBDC 1990
施設	敷地面積	27,210m <sup>2</sup>	30,000m <sup>2</sup>
	トレーニングエリア	23,000m <sup>2</sup>	24,606m <sup>2</sup>
	教室数	5	8
	二輪シミュレータ数	2台	1台
	四輪シミュレータ数	1台	1台
車両	二輪車	125台	123台
	四輪車	112台	124台
インストラクター		217人	243人
教習実績	二輪教習	7,210人	8,140人
	四輪教習	8,004人	13,122人



Fig. 4 シンガポールの小中学校での交通安全講話

である。さらに社会貢献活動として小中学校での交通安全講話を実施している（Fig.4）。シンガポールは段階的な交通安全教育に国を挙げて取り組んでおり、この交通安全講話も交通警察とタイアップして行われている。講話はコンピュータを用いたQ & Aの対話方式で授業中に行われる。使用ソフトは交通警察と共同製作した。また、高齢歩行者を対象とした安全講話も行っており、地域のコミュニケーションセンターなどにインストラクターが出向き、映像を使って実施している。シンガポールのSSDC、BBDCは教習所として初心運転者教育、免許保有者への再教育、免許保有者以外の人への安全教育による社会貢献、そして近隣のアジア諸国へ活動を波及させる上での拠点としても重要な役割を担っている。

#### 4 - 2 タイ

タイの安全運転普及活動の中心的な役割をはたしているのが現地法人のA.P.Hondaである（Table 3）。1989年に安全運転普及本部を発足させ、アジア諸国の中では早い時期に本格的に安全運転普及活動に取り組んだ。A.P.Hondaは安全（Safety）、販売（Sales）、サービス（Service）、パーツ（Spareparts）のいわゆる4Sによる四位一体機能を販売店政策の基本と位置づけ展開をした。これらの機能を満たしたHonda専売店CSI店（Customer Satisfaction Index店）の外装看板にはセーフティ・タイランドのロゴを付け、ユーザーにその機能をPRするとともに他との差別化を行った。交通教育センターを1994年に設立し、専門のインストラクターを配置して販売店の

Table 3 A.P.Hondaの概要

所在地	バンコク
設立	1986年
資本金	4,000万バーツ
従業員数	360名
業務内容	二輪車販売
販売台数(2002年)	966,000台
CSI販売店数	約650店



Fig. 5 タイの交通教育センター



Fig. 6 タイのHonda販売店での店頭アドバイス

サブインストラクターなどの指導者養成にあたって (Fig.5)。第一ステップの活動は販売店のスタッフをサブインストラクターとして養成し、店頭での納車前アドバイス (PDSA = Pre Delivery Safety Advice) を日本のノウハウをもとに実施した (Fig.6)。1997年になると第二ステップとしてユーザーにヒヤリハットの事例をアンケートで調査し、ライダーが遭遇しやすい危険なパターンを分析、それを基にアドバイス内容や、トレーニングカリキュラムを開発して、より、タイの交通事情に適したものにした。Hondaのライディングシミュレーターも交通教育センターに2台導入、危険予測トレーニングを行うなど常に内容においても規模においても積極的な取組みをしてきた。さらに第三ステップとして2001年には交通教育センターをリニューアルしてトレーニングエリアを約2倍に拡大するとともにタイ国初の政府公認施設として認められ、2001年4月からは週末に二輪免許筆記試験の会場としても使われている。試験前の法令講習2時間と試験合格者を対象にした実技講習4時間を実施し、初心運転者教育に協力している。A.P.Hondaはチュラロンコン大学と共同で二輪車事故調査を行い11,082件の二輪車事故の分析から94%は運転者のミスで発生していることを明らかにし、運転技術に関してもバンコク首都圏で88%、地方で76%の人が二輪車の正式なトレーニングを受けたことがなく自己流の経験だけで運転していることが大きな事故の要因になっていることもわかった。さらに事故に占める飲酒運転の割合も3~4割と高く、死亡事故だけに限ると7~8割と非常に高い数字となっていることから、A.P.Hondaのあるサムットプラカーン県をモデル地区として「飲んだら乗るな、飲むなら乗るな」の飲酒撲滅キャンペーンと取締り強

化を実施した結果、9ヶ月間で事故件数が17%、死者が38%減少するなど効果を上げている。2002年には飲酒運転撲滅のために1万本のVTRを作成し、運転を職業とする業界、免許センターなどに配布をした。さらには政府の要請を受け2001年より安全運転アニメVTRを政府系機関や学校などに4万本配布し、啓発に役立ててもらうなど、幅広く活動に取り組んでいる。これまでの活動の効果をA.P.Hondaが行ってきた260万人のPDSAなど安全講習会の受講実績から分析すると受講率の高い上位5県と低い県下位5県の比較では事故件数、負傷者数、死者数とも (Table 4) のように違いが見られ、受講の成果を補強する結果になった。

現在、全国に約650店のCSI店があり、自分の商圏のお客様を守り、育ててビジネスの拡大につなげるという考え方から、約1,600人のサブインストラクターが配置されている。A.P.Hondaの講習コースは以下の5コースが中心となっている (Table 5)。将来的には高校や専門学校の先生にもサブインストラクターの資格を取得してもらい販売店と一緒に生徒への講習を実施する計画を立てている。物事への吸収の早い高校生や専門学校生に学校の先生が二輪車の先生にもなれば生徒も喜び、健全な二輪運転者育成に貢献できるとの考えからだ。

一方、ユーザーに対しては安全と環境を配慮したイベント「セーフティエコキャラバン」を実施して

Table 4 A.P.Hondaの安全運転講習受講率と事故の増減関係

	安全運転活動受講率の 高い上位5県				安全運転活動受講率の 低い上位5県			
	1999	2000	増減	%	1999	2000	増減	%
事故件数 (件)	3,363	2,993	-370	-11%	47,850	51,678	+3,828	+8%
負傷者数 (人)	2,686	1,907	-779	-29%	24,582	25,545	+963	+4%
死者数 (人)	1,200	996	-204	-17%	1,845	2,048	+203	+11%

出典) A.P.Honda資料。

Table 5 A P Hondaの活動(2002年)

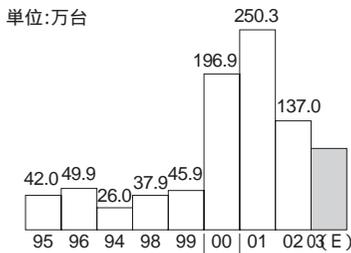
コース名	所要時間	養成数(人)
インストラクターコース	5日間	139
サブインストラクターコース	3日間	2,108
ベーシックコース	1日間	99,992
イントロダクションコース	2時間	269,820
ライセンスコース(仮免許)	座学2時間+ 実技4時間	673

いる。これは販売店のサブインストラクターがユーザーをツーリングしながらイベント会場まで連れていき、会場でも各種イベントを楽しむというもの。ポイントはツーリングの前に2時間のイントロダクションコースをユーザーに実施し、安全マインドと省エネ運転を教えるから出発することである。楽しみながら安全を学んでもらう方法の一つで2001年には全国で約3万人が参加した。

このようにタイにおける安全運転普及活動は政府や地域とよい関係を維持しながら、Hondaと販売店が「存在を期待される企業や店」となるよう、一体となつての店頭活動、免許取得時の初心運転者教育、社会貢献活動などに積極的に取り組んでいる。ある意味ではアジアにおける二輪車の安全運転普及活動のベンチマークとなるレベルに達していると言える。

#### 4-3 ベトナム

ベトナムにおいては2000年前後にかけて急激な二輪車の普及の一方で、無免許ライダーやルール・マナーを無視したライダーが増加し、その結果として交通事故増加が懸念され、社会問題の一つとなっていた(Fig.7)。二輪を生産・販売する現地法人であるHondaベトナムはこのような問題に対し1999年より安全運転普及活動をスタートさせた。ハノイにある工場敷地内に交通教育センターを設置し、ホンダ安全運転普及本部の研修を受けたチーフセーフティコーディネーター2人がHEAD店(Honda Exclusive Authorized Dealer)と呼ばれるHonda専売店のほとんどにセーフティアドバイザーを養成し、配置を終



出典) Honda資料。

Fig. 7 ベトナムの二輪車市場推移

えている。このセーフティアドバイザーは店頭納車時の安全アドバイスを通じてユーザーに対し安全の手渡しをする役割を持つ。レファレンスシートと呼ばれる教材を使い、運転の方法や乗車のための装備、交通標識などをアドバイスしている(Fig.8)。講習の対象は販売店のユーザーにとどまらず、企業の従業員向けの安全研修、交通警察白バイ隊員への研修も行っている。さらに2002年から高校生向け安全運転プログラムも実施している。高校に出向いて二輪の免許取得希望者や初心者に安全運転の講義やデモンストレーションを行うもので、ホーチミン地区からスタートし、年間で18,000人が受講した。Hondaベトナムはセーフティアドバイザーの指導力・運転技術のレベルアップを図るため、2000年から安全運転競技大会も開催している。

政府は交通取締りや二輪車の登録に対して運転免許証の提示を義務づけるなど二輪車事故増加防止策を強化させているが、ハノイの交通教育センターは2003年5月に地元のヴィン・フック省の交通局から二輪車の運転免許試験場としても認められ、免許取得希望者は実技4時間、座学4時間の講習を交通教育センターで受講すると、週末に同じく交通教育センター実施される免許試験を受けることができるようになった(Fig.9)。平日には平均して50人程度のコース受講者があり、週末の試験受講日にもなると200人が来所し、盛況を呈している。Hondaは政府の信頼を得て地域社会のための取組みを続けている。



Fig. 8 ベトナムのHonda販売店店頭でのアドバイス風景



Fig. 9 ベトナムの交通教育センターでの試験風景

今後も、販売店店頭でのアドバイスの定着と充実のためのセーフティアドバイザー養成拡大や交通教育センターの増設などを視野に積極的な活動を計画している。

#### 4-4 インドネシア

インドネシアは年間の二輪車の販売台数が250万台(2002年)にもなるアジアの中でも大きなマーケットである。アストラHondaは2001年に設立された二輪車の生産販売会社で国内シェア60%を占める。2002年には安全運転室を設置し、本格的な活動をスタートさせた。国土が広く公共交通機関の少ないインドネシアでは二輪車が移動手段として大きな価値を持つ。それだけに二輪車の安全活動を普及推進するのはTOPメーカーとして果たすべき社会的責任という考えで取り組んでいる。推進の基本はここでもやはり店頭納車時のアドバイスである。アストラHonda内にチーフインストラクターを置き、地域のメインディーラー26店にインストラクターを養成、さらに彼らが傘下の販売店にサブインストラクターを養成するという方法である。アドバイス用のツールはタイのレファレンスシートを参考にしながら、インドネシアの交通事情にあわせたものを作成している(Fig.10)。現在も大きな二輪マーケットのあるインドネシアだが今後もさらなる拡大が予想される。Honda主力店全てにサブインストラクターを配置するとともに、指導者養成、再研修の拠点としての交通教育センター設置なども必要になってくると思われる。販売規模に見合った安全運転普及活動体制を構築することが課題である。

#### 5. 課題とこれからの展望

アジアにおける二輪車の普及はこれからも続くものと予想される。特に類似製品による低価格化が従来二輪車を持てなかった低所得者層の購買を掘り起こし、市場を拡大している。既に4人に1人は二輪車を保有していると言われていたタイですらまだ、



Fig. 10 インドネシアでの店頭アドバイス用ツール

二輪車を持ってない世帯が640万世帯もある。しかし急激な普及により、交通事故、渋滞、排ガス、騒音、エネルギーなどの問題がより深刻化すると思われる。既にベトナムでの登録規制、中国沿海都市部でのナンバー発給規制などがある。アジアにおける二輪車交通事故低減に対して我々の取組みについて言えば、以下の三点が課題であると思っている。

一つ目として、まずは安全運転普及活動体制を市場の普及拡大に応じた体制にすることである。教習所制度がしっかりと確立されていない国においては初心運転者教育が十分でなく、その一部を販売店頭でのアドバイスやHondaの交通教育センターが肩代わりしている面がある。実際に販売店で使用しているお客様向け安全アドバイスツールであるレファレンスシートには交通標識が記載されている。交通標識を十分理解しないで二輪車を購入し、運転する人がいるという現実がある。また、ベトナムの交通教育センターでは運転免許試験場として認められ、免許取得希望者向けの座学+実技のコースを開講しているが、そのコースに参加する受講者が二輪車でやって来るといった現実がある(ユーザーの6~7割は無免許運転者との推測もある)。このような中で、Hondaの販売店でできること、交通教育センターでできることを政府や地域との協力関係の中で進めていながら、安全運転普及活動体制を市場の普及拡大に応じた体制にしていくことが急務である。

二つ目にはどちらかと言えばベーシックな運転知識、運転技術の習得を目的とした現在の安全教育をさらにステップアップさせることが必要である。交通ルールや運転操作スキル習得をレベル1の内容とするならば、次は危険予測など安全運転のためのスキルを重点にしたレベル2の内容が必要である。これには危険予測トレーニング(いわゆるKYTトレーニング)やシミュレータを使用した教育が求められる。既に一部の国の交通教育センターではHondaのライディングシミュレータを導入して教育が行われている。タイでは免許取得希望者向けの座学の中にシミュレータを使用している(それでもまだ日本のプログラムをベースにしたものであり、標識や音声案内は変えてあるもののシナリオは同じである。国ごとの事情に合わせて、事故分析による危険場面の研究や道路環境などを反映したシミュレータのシナリオづくりも今後必要になる)。そのためにはシミュレータを使用した安全教育のできるよりレベルの高い指導者が前提となる。販売店で活動をするイン

ストラクターや交通教育センターで指導するインストラクターの体制を充実させ、その上で初めてこれらのツールやシミュレータが活かせるからである。教育内容のレベルアップと指導者の質の向上が課題となる。現在、日本で毎年Hondaの国内外で活躍するインストラクターを集めて安全運転技術・指導力の向上と均質化をめざし競技大会を開催している。大会参加そのものもインストラクターのモチベーションアップになるが、さらに国によっては大会前後に日本の交通教育センターで再研修を行うところもあるし、タイやベトナムでは同じように販売店インストラクターを集め競技大会も行っているところもある。活動の検証を踏まえながら施策（教育内容）のスパイラルアップと指導者のフォローアップ研修など質の向上に役立てていくことを推進していく。

三つ目は四輪運転者への安全教育である。現在の所、Hondaとしては、二輪のようにアジア諸国の販売チャンネルを通じた活動はほとんど手を着けていない（一部マレーシアやシンガポールで、販売店スタッフを研修し、ユーザーへアドバイスできる体制を作りつつある）。Hondaの安全に対する考え方は二

輪も四輪も同じである。四輪の運転者に対しても人と車の持つ機能と限界などを知っておいてもらうべきである。さらに四輪車の事故相手として二輪車の占める比率が低いことを考えると二輪の事故防止策の一つとして、四輪運転者に二輪車の特性や運転行動を理解してもらう必要性もある。アジア諸国内でのHondaの四輪車のプレゼンスや二輪車と違い普及率の差もあろうが、四輪の安全運転教育もいずれ取り組まなければならない課題であると認識している。

## 6. おわりに

以上、Hondaのアジアにおける二輪車の安全運転普及活動の実態について述べた。国ごとに規模や活動レベルの違いはあるものの安全運転普及活動に終わりはなく、継続こそ力になりうる。今後はこれまで述べたような課題を施策に具体的に落とし込んで実行していくことが我々の使命であると考えている。その結果、ユーザー一人ひとりの喜びのために、地域社会の役に立てることを願っている。