



### 安全概念の追求と実践の日々

本田技研工業株式会社 元副社長  
ホンダ安全運転普及本部 初代本部長

## 西田 通弘

対談者

日本自動車殿堂会長 小口泰平

**小口** 1970年当時世界にその類をみない実践重視のホンダ安全運転普及本部を、1974年には学術研究の国際交通安全学会を設立され、企業の立場にあってそうした文化的な活動をなさったその目的と動機をお聞かせいただけますか。申し上げるまでもなく、取締役そして副社長として、ホンダの経営を支えてこられたわけですが、ここでは安全にしほっていただいて。

**西田** それに言及すると長くなってしまいますが宜しいですか。戦後アメリカで2台目3台目の車の需要が高まり、小型化の傾向が加速され、それまではフルサイズ車一辺倒であったアメリカの当時の自動車メーカーであるビッグスリーが、競って小型車（といっても実質は中型車でしたが）を作り始めました。フォード社はファルコン、クライスラー社はバリエント、GM社は画期的なりヤエンジンのコルベアを発表しました。この時期、ラルフ・ネーダーという人物が突如出現して、ビッグスリーの製品、主としてGMのコルベアを標的にして、はなはだ危険な車でありユーザーのためにならないと、安全性の低さを実例を挙げてその危険性を追求しました。考える迄も無く、当時は作る側も使う側も「安全性」などという認識は希薄でした。当時一つの政府にも匹敵するとまで称された巨大GMを向こうに回して無名のネーダーが敢然と闘う姿に、ヒーロー好きのアメリカ人は当初喝采で迎えました。

そして世界中のあちこちに、もちろん、この日本にもユーザーの味方と称した二人組みの活動が始まりました。ユーザーを組織化して誠実にことが推移して行けば、それなりに健全な消費者活動が育ったかも知れませんが、この場合は全くその志が異なっていました。

ところでこの和製ネーダーたちは、一部の部品の不具合や性能の問題を大袈裟に取り上げ、全メーカーの製品に噛み付きました。いわゆる欠陥車騒動となり、なかでもホンダの軽乗用車、N360は執拗な攻撃を受けました。このN360という車はその性能の良さが好評で、1969年には20万台もの台数を売り上げていましたが、多くのマスコミが社会問題として取り上げたこともあって、1年後には販売台数が五分の一にまで大きく減じる羽目となりました。ホンダにとっては決定的ともいえるダメージでした。この騒ぎは重大な社会問題であるとして国会にまで飛び火し、参議院の交通安全特別委員会に、ホンダの経営責任者の一人として、参考人招致となりました。

私どもはもともと車に欠点があるとは思っていませんでしたから、車両に欠陥などある筈もないと断乎として否定し、一歩も後には引きませんでした。製品の性能と信頼性には絶対の自信を持っていたからです。しかし「ホンダは高姿勢に過ぎる」と、当時のマスコミからは散々叩かれました。後に、この騒動は恐喝であると立件される

に至り、最高裁まで持ち込まれましたが、当然ながらホンダ側の勝訴に終わりました。ただこの件では大変な勉強をしましたね。



ホンダN360

振り返ってみますと日本のモータリゼーションは、車の普及と運転者の増加の速度が、余りにも急速でありましたから、道路整備も追いつきませんでした。また、運転教育での教習内容も通り一遍で、路面の摩擦係数の変化への対応、ハイドロプレーニングの恐さ、パニックブレーキやフルブレーキの体験も知らずに、運転免許証を手にしていました。近年は大分改善されていますが、そういう状態でありながら、事故が起こればメディアは車が悪いと断じたのです。ですから当時、安全という言葉は皆が気軽に口に乘せていましたが、では車の場合の安全とはいったい何を指すのか、何処までが安全で何処からが危険なのか、こういう社会的な認識の共有こそが必要であろうと考えたのです。当初は、各界のいろんな人達に意見を求めて歩きました。小口教授のところにも伺いましたよね。でも当時は研究の途上でした。安全の基準や規定、安全の定義など、技術もさることながら学術的にこれらを見極めたい。学会や技術会、警察などのいろいろな分野の意見を集めて歩いたのですが、どの機関も縦割りで用語すら統一されていなかった。また、企業名を出して質問したりしますと、何か用途を曲解されたりして真意が伝わってこない。そこで学術、技術、行政などの立場にある人々に集まって貰い、改めて安全とは何かを科学的にも、或いは実践的にも深く解明して行きたい。時代はそれを要請している。しかも創業時からホンダは世界を市場としている。ならば国際的にも通用する厚みのあるネットワークを樹立すべきである。思い切って本田、藤澤ご両氏にそう進言しましたら「よし解った、しかしやる以上はお前が責任を持って事に

当たれ、とことんやれ」ということで私が進めることになりました。昔からホンダの気風は、提唱者が責任を持つことになっていたのです。そのようなことから、国際交通安全学会の設立に至ったのです。

**小口** 1970年代は日本の安全問題の黎明期であったと思います。ともすると安全の研究は議論倒れにおちいりやすく、それぞれの立場ごとに、セミナーやシンポジウムを2、3度開催して、もうそれだけで分かったような気になってしまいます。西田さんのご努力に敬意を表するのは、異なる領域つまり学術から行政までを横に繋げて、いわゆる分野を超えた目的オリエンテッドの学際的な安全研究という新たな場を構築されたことです。学問という分野はもともとが縦割りなものなのです。分野の異なる人たちが話し合いをすると、議論が旨く噛み合わず論旨が通じ難いことがよくあります。いまいわれましたように、用語も表現要素も違いますから、私も国際交通安全学会の会員として、そのことでは当初は戸惑いました。これについては、国際交通安全学会を第一線で強力に推進され、育ての親のお一人、事務局長を努められた鈴木辰雄さんが見事に表現をされていましたね。インターディシプリナリー（学際）という言葉です。

それぞれの国に国境があるように、学術の分野にも厳然として垣根が存在します。国際的という言葉があるように、学際的という意識で、分野を超えた目的志向で取り組まなければ、安全問題のような大きなテーマは成果が上がらない。そういう意味でも、この学会はその後さまざまな成果を世に送り出すことになります。



西田通弘氏の著作集と画集

**西田** そうですね。あらゆる分野、あらゆる立場の人が意見を述べ合うことからまず始めました。ハードの面でも当初は皆さんに違和感が生じたようですが、ソフトつま



り心理学や医学なども融合してゆくことにもかなりの時間を要しましたね。諸外国と日本との状況や国状の相違もありました。その意味では十分に学際的といえましょう。しかし、それにしてもこの日本には、当事者はいったいこの問題をどう考えているのだろう、と疑問に思うことが多過ぎますね。例えば自転車の問題ですが、夜間に灯火もつけずに暗闇からいきなり出てきます。高校生など荷台も無い自転車に2人乗りをする。後輪軸を伸ばした部分に足をかけ、自転車を漕ぐ人の肩に手を掛けて立ち乗りして走る。乗っているほうも危険ですが、あの車軸そのものも他人を引っ掛けたりして極めて危険です。これらについて自転車業界は、何も見ていないのか何をしようともしません。今、大流行の携帯電話についてもそうですね。最近では確かにペースメーカーを使用している人も多いというのに、乗り物のような閉鎖空間でメール通信などやっている。元来、携帯電話には何の責任もなく無縁である筈の電車などの車掌さんが、声を囁らして注意のアナウンスをしています、見ているとたいして効き目がないようですね。しかも当事者である筈の携帯電話のメーカーは、何の努力もしていないように思えます。せめて携帯にも注意書きぐらいは必要であろうと思いますよ。とにかく気がついたら関係者は、注意を喚起するぐらいの姿勢が、ものづくりの企業には必要でしょう。

**小口** 相変わらず鋭いご指摘ですね。ところで大変ご多忙のようですが、ご趣味も含めて日々の活動をお話しいただけませんか。油絵を拝見していますが、色彩・構図に感動しました。それにワインも。

**西田** ホンダという企業の経営者は、他社に較べて早くに引退するといわれています。私も昭和61年に55才でリタイアしました。何となく相撲の世界に似ていますね。30才で綱を張った遅咲きの力士がいて、35才で引退したとします。では20才そこそこで横綱に昇進したら、同じように30才台半ばまで持つかという、必ずしもそうはゆかない。責任ある立場というものは、それほどの重圧を感じ続けているものなのです。その昔の日本的な経営、つまり「良きに計らえ」で済む立場の経営者なら、80才でも勤まるでしょう。常に責任という重圧を背負っていませんと消耗も甚だしいのです。若くして引退して退屈しないかと聞く人もなかにはいますが、退屈どころか忙しいのです。著作の依頼も途切れませんし、頼まれれば講演にも行きます。もう1000回をこえました。油彩画の画集も出しましたし、近年はワインを楽しむフランスでシュバリエの称号も受けました。余力を持って第一線を退き、その後の歳月をより安全に過ごす。このことが安全運動にかけてきた者の、果報といえるのではないのでしょうか。

**小口** ありがとうございます。ますますのご活躍をお祈り申し上げます。(2003年「JAHFA No.3」収録)



財団法人国際交通安全学会主催の国際シンポジウム「都市と交通」於経団連会館 1984