

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ— 061

日産のクルマづくり 062

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

Improving Safety

## 安全への配慮

—交通事故のないクルマ社会へ



## 安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ

日産のビジョンである「人々の生活を豊かに」の実現には、クルマの優れた安全性が確保されることが必要条件であり、クルマを操る楽しさ、快適さも安全性が確保されて初めて本物になります。そのために安全なクルマ社会の実現に向けて、日産が果たす役割について考えることがとても重要です。日産の安全のテーマは「交通事故をゼロ」にすることです。高い目標ですが、私たちは交通事故を起こさないクルマと社会の実現に向けて努力し続けます。

自動車を取り巻く社会環境は、交通事故、渋滞、環境問題など多くの課題を抱えており、これらの課題を一つひとつ解決していく必要があります。交通事故による人口あたりの死亡・重傷者数は開発途上国では依然高い水準にあり、一方日本など先進国では全般に減少傾向にあります。いずれの地域も将来にわたって真に安全な交通社会を実現するためにさらなる努力が必要です。日産ではクルマの安全技術を開発するだけでなく、“人”や“社会・交通環境”まで含めた包括的な取り組みを行っています。

日産では独自の安全コンセプト「セーフティ・シールド」に基づき、研究開発を行っています。これは、クルマや人を危険な状態に近づけない、その結果事故を減らす、という概念を取り入れた総合的なアプローチです。たとえば、先行車との安全な車間維持をサポートするインテリジェントペダルや、予期せぬ車線逸脱を防止するレーンデパーチャープリベンションはいかに事故を未然に防止するかというシステムで、日産は世界に先駆けて商品化してきました。今後は、この運転支援システムをより多様な運転状況に応じて準備し、「ぶつからないクルマ」の実現へ一歩ずつ前進していきます。

さらに、ITS（高度道路交通システム）の開発も積極的に行っています。ITSは情報通信技術を用いて、クルマと人と交通環境を結び、渋滞緩和や事故防止につなげようという新たな交通システムです。ETC（ノンストップ自動料金収受システム）やVICS（道路交通情報通信システム）などは実用化されているITSの例ですが、私自身は「次世代のモビリティ社会を支える重要なシステムであり、礎となる技術」であると考えています。こうした社会は、国や地域、各種企業との連携のもと社会全体で取り組むことで、初めて実現可能になります。日産はこれらパートナーとともに、共同研究や実証実験を積極的に行いながら、交通事故のない社会の実現を目指していきます。

将来、“安全”という言葉を入びとが意識なくなるような真に安全な交通社会を実現できれば、自動車業界にかかわる人間としてこれ以上の喜びはありません。日産は夢のあるモビリティ社会の実現に向けて、着実に取り組んでまいります。



日産自動車株式会社  
副社長 (EVP)

山下 光彦

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

安全への配慮 060

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

日産のクルマづくり 062

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129



## 日産のクルマづくり

### 安全で安心できるクルマ社会の実現へ向けて

日産は、“走る楽しさと豊かさ”が感じられると同時に、高い信頼性・安全性でお客さまに安心して乗っていただけるクルマづくりを目指しています。クルマそのものの安全性向上はもちろんのこと、ITS\*を活用した事故低減・渋滞緩和のための研究開発や、ドライバーや歩行者、さらには他車の乗員を含む多くの方々に安全意識を高めてもらうための啓発活動など、交通事故のない社会の実現に向けたさまざまな取り組みを行っています。

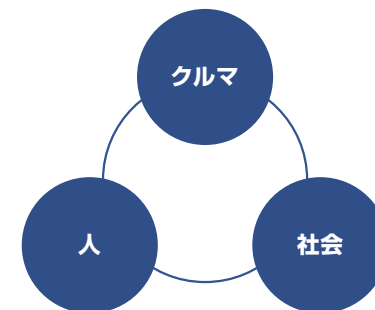
※ITS：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）

#### リアルワールドセーフティという考え方

交通事故により命を落とす人びとの数は、世界中で毎年100万人に上ります。日本における2008年の事故死亡者数は5,155人で、昨年と比べて10%以上も下回りました。しかし、1年間で5,000人を超える命が失われており、事故削減に向けたさらなる取り組みが求められています。

日産は、リアルワールドセーフティという考え方のもと、「2015年までに日産車のかかわる死亡・重傷者数を半減させる（1995年比）」目標を掲げ、安全なクルマづくりに取り組んでいます。日本国内で日産車が関与した事故の1万台あたりの死亡・重傷者数は、2007年時点で1995年比の45%まで減少し、安全対策が着実に実を結びつつあります（(財)交通事故総合分析センター）。また、交通事故データを幅広く入手し、その発生要因や傾向を科学的に分析して、効果的な安全技術の開発に努めています。

私たち日産は、より安全なクルマ社会の実現に向け「死亡・重傷事故をゼロにする」ことを究極の目標としています。



<http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/>

安全の取り組みに関する詳しい情報は、上記のウェブサイトに記載しています。あわせてご覧ください。

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
<b>日産のクルマづくり</b>	<b>062</b>
技術開発への取り組み	065
社会との連携	069
交通安全活動の推進	072
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

**日産のクルマづくり 062**

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

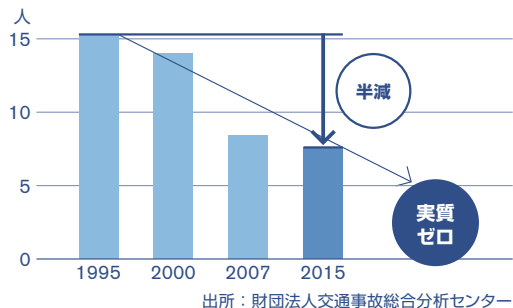
社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

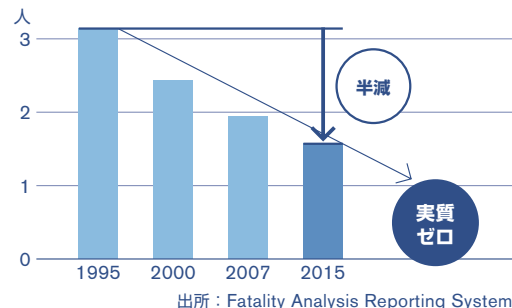
日本

日産車1万台あたりの死亡・重傷者数



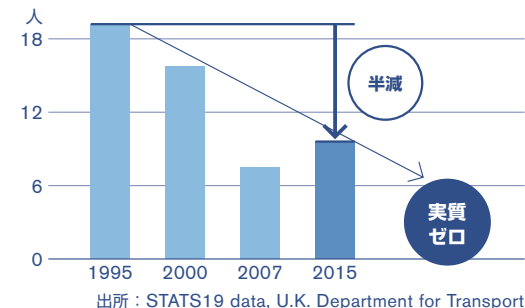
米国

日産車1万台あたりの死者数



欧州(英国)

日産車1万台あたりの死亡・重傷者数



運転の主体は人であるという視点で安全技術を開発

安全への取り組みの基本となるのが「セーフティ・シールド」(クルマが人を守る)という日産独自の考え方です。クルマの置かれている状態を「危険が顕在化していない」状態から「衝突後」までの6つの段階でとらえ、クルマが人を守るさまざまな技術の開発を積極的に進めています。



SAFETY SHIELD

危険が顕在化していない

- ディスタンスコントロールアシスト (インテリジェントペダル)
- インテリジェントクルーズコントロール (全車速追従・ナビ協調機能付)
- アクティブAFS
- アラウンドビューモニター

いつでも安心して運転できるよう  
ドライバーをサポートする技術

危険が顕在化している

- レーンデパーチャープリベンション
- レーンデパーチャーワーニング
- 4輪アクティブステア

危険な状態になりそうなときも  
安全な状態に戻すよう  
ドライバーをサポートする技術

衝突するかもしれない

- ABS (アンチロックブレーキシステム)
- ブレーキアシスト
- VDC (ビークルダイナミクスコントロール)

万一衝突が避けられないときに  
被害を最小限にとどめる技術

衝突が避けられない

- インテリジェントブレーキアシスト
- 前席緊急ブレーキ感応型プリクラッシュシートベルト

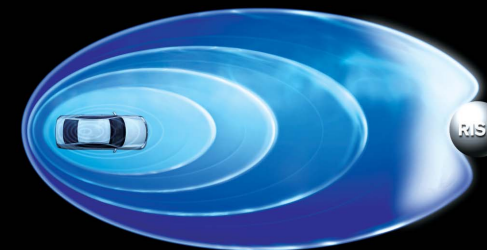
万一衝突が避けられないときに  
被害を最小限にとどめる技術

衝突

- ゾーンボディ
- SRSエアバッグシステム
- アクティブヘッドレスト
- ポップアップエンジンフード

衝突後

- ヘルプネット



はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

**日産のクルマづくり 062**

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

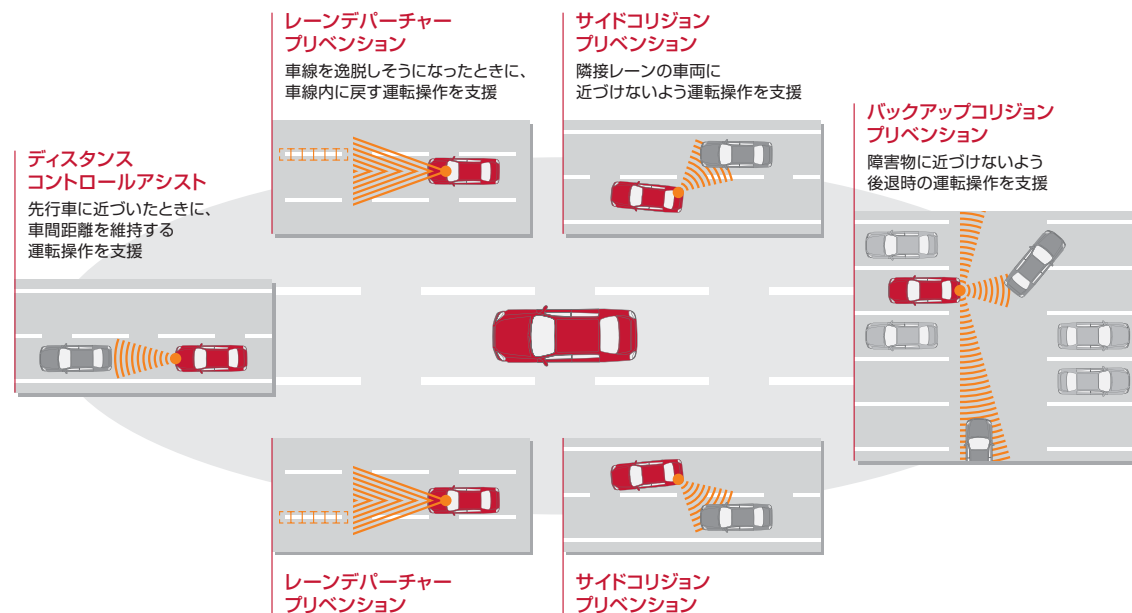
開発にあたっては、運転の主体は人であるという視点に立ち、各段階において発生する危険要因に対して、バリア機能を働かせ、少しでも危険に近づけないようドライバーの運転を支援することに主眼を置いています。さらに万一衝突の避けられないときにも、クルマ自体のシステムが作動し、被害を軽減する技術を提供しています。

： ぶつからないクルマの実現に向けて全方位運転支援システムを開発

日産では、従来からの衝突安全技術に加え、「ぶつからないクルマ」の実現に向けた技術開発を行っています。運転の主体は人であるという視点に立ち、ドライバーが直感的に感じられるように運転操作を支援する機能をクルマに持たせることで、ドライバーの運転負荷を軽減することを目指しています。

車線変更時の運転支援システム（サイドコリジョンプリベンション）や後退時における運転支援システム（バックアップコリジョンプリベンション）を世界で初めて開発し、先行車両との車間距離の維持を支援するシステム（ディスタンスコントロールアシスト）やドライバーが車線内に戻る操作を支援するシステム（レーンデパーチャープリベンション）など、すでに一部のクルマに搭載している技術と合わせて、車両の全方位に対する運転を支援するシステムを実現しています。

： 「ぶつからないクルマ」システムの機能





## 技術開発への取り組み

### 「クルマが人を守る」という考え方

日産では「セーフティ・シールド」という、独自の考え方に基づく安全技術の開発を推進しています。クルマの置かれている状態を「危険が顕在化していない」「危険が顕在化している」「衝突するかもしれない」「衝突が避けられない」「衝突」「衝突後」の6つの段階でとらえ、通常運転から衝突後まで少しでも人を危険に近づけないようクルマがサポートする技術開発を進めています。

⋮ ドライバーがいつでも安心して運転できるようにサポート ⋮

#### ディスタンスコントロールアシスト (インテリジェントペダル)

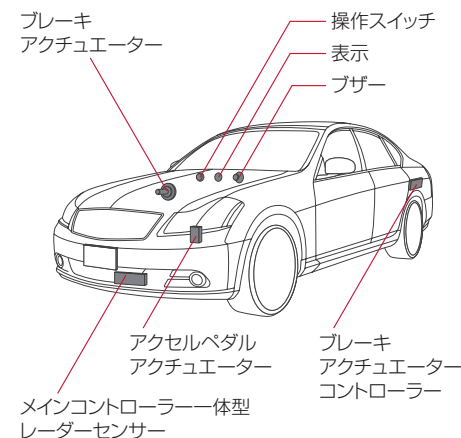
先行車両との車間距離をレーダーセンサーによって検出し、先行車との車間距離や相対速度に応じてシステムがブレーキ制御やペダル操作をサポートしながら、安全な車間距離の維持を支援する世界初の技術です。

たとえば、自車両が先行車に近づいたとき、ドライバーがアクセルペダルを戻すと、システムが滑らかにブレーキをかけて減速します。ドライバーがアクセルペダルを踏んでいるときはペダルを押し戻す方向に力が発生し、ドライバーがアクセルペダルを戻す操作を支援します。また、ドライバーのブレーキ操作が必要だとシステムが判断したときは、表示と音でドライバーに注意を喚起し、アクセルペダルを戻す方向に力を発生させて、ブレーキペダルへの踏み替えを支援します。



<http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/INTRODUCTION/COMFORTABLE/>

ほかに、アクティブAFS、サイドブラインドモニターなどがあります。詳しくは、上記のウェブサイトをご覧ください。



はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

日産のクルマづくり 062

**技術開発への取り組み 065**

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

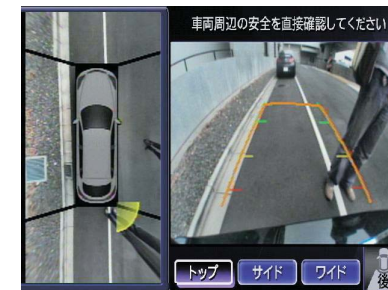
第三者意見書 129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
日産のクルマづくり	062
<b>技術開発への取り組み</b>	<b>065</b>
社会との連携	069
交通安全活動の推進	072
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

## 駐車ガイド付きアラウンドビューモニター

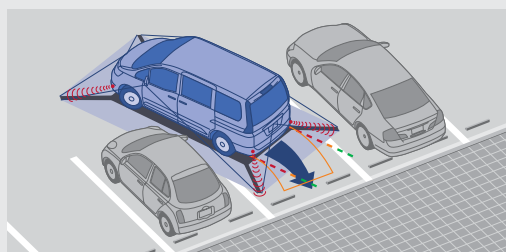
駐車ガイド付きアラウンドビューモニターは、「分かりやすい・使いやすい・見やすい」というコンセプトのもと、縦列駐車などのコース取りや車庫入れをスムーズに行うことができる世界初の技術です。車両の前後左右4カ所に取り付けたカメラからの映像を合成し、自車を中心に車両上方から見下ろしたような映像をナビゲーションモニターに表示します。さらに、トップビューで後退を開始する位置やステアリングを繰り返す位置が表示されるため、ドライバーは駐車するまでのステアリング操作を一目で理解することができます。

また、リヤビューとサイドブラインドビューを二画面表示することで、後方と左前方を同時に視認できるのが特徴です。

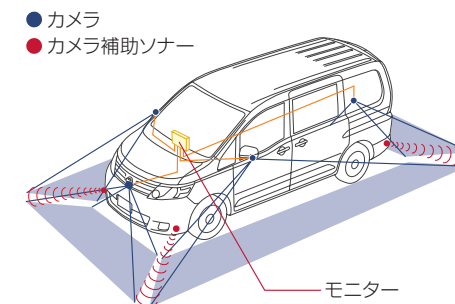
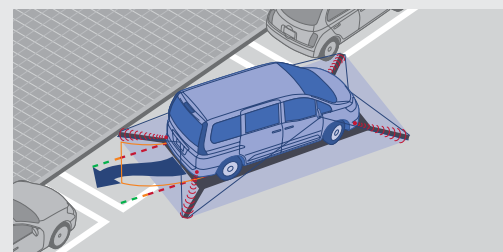


バックの際のモニター表示

並列駐車をするとき、  
クルマと駐車枠との関係が直感的にわかる



縦列駐車をするとき、  
前・横・後ろが同時に把握できる



### Customer Comments

お客さまの声  
**想像以上に便利な  
アラウンドビューモニター**



東京都世田谷区  
柴田 徹 氏

車庫入れにはバックビューモニターがあれば十分、そう考えていた私にとって、アラウンドビューモニターの便利さは想像以上のものでした。通常、車庫入れ時に重宝するのはもちろんですが、とくに威力を発揮するのが狭い駐車場や路地に入り込んでしまったときなのです。以前なら、フロントフェンダーをぶつけそうで何度もやり直しをしていた場面でも、障害物までの距離が正確に把握できるため、やり直しを行う回数が激減。また、ギリギリまでスペースを活用してクルマを操作することができるため、今では狭い路地に入り込んでしまっても、あせらず余裕を持って運転することができています。このような素晴らしい技術を、特別でなく、誰もが使える機能としてより多くのクルマに搭載してもらえることを期待しています。

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

日産のクルマづくり 062

**技術開発への取り組み 065**

社会との連携 069

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

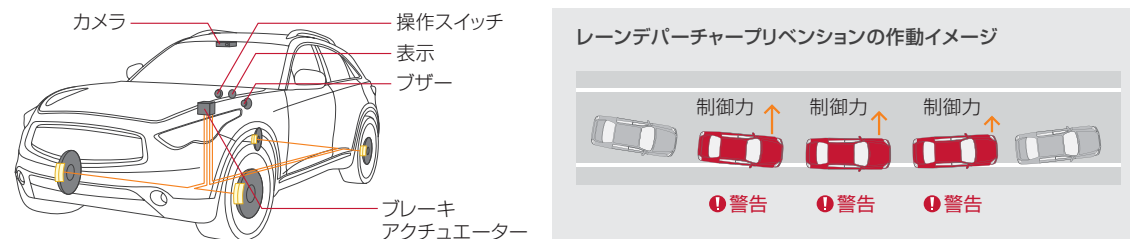
## オートライトシステム(フロントワイパー連動、薄暮れ感知機能付)

死亡・重傷率が増加する薄暮れ時や雨天時にクルマの被視認性を高めるため、自動的にヘッドライトを点灯させることで、周囲の車両や歩行者に注意を喚起するシステムです。薄暮れ時や雨天時に継続してワイパーを作動させた際にも、自動的にヘッドライトが点灯し、事故低減への効果が期待されます。

⚡ 危険な状態になりそうなときも安全な状態に戻すようドライバーを支援 ⚡

## レーンデパーチャープリベンション

レーンデパーチャープリベンションは、ドライバーが車両の車線逸脱を防ごうとする操作を支援するシステムです。ルーフコンソールに配置されたカメラで、自車前方のレーンマーカーとの相対位置を検出し、車両が車線から逸脱する可能性があるときシステムが判断した場合には、表示とブザー音とともに、車両を車線内にうながす力を発生させ、ドライバーの操作を支援します。



## サイドコリジョンプリベンション/バックアップコリジョンプリベンション

サイドコリジョンプリベンションは、ドライバーが車線変更を開始すると、隣接する車両に接触しないようドライバーの運転操作を支援するシステムです。車両後側方に搭載したサイドセンサーで隣接レーンを走行する車両を検知し、警報表示と音でドライバーに注意を喚起します。さらに各車輪のブレーキを個別にコントロールして、車両の旋回力を発生させて隣接の車両に近づけないようにします。

バックアップコリジョンプリベンションは、駐車場をバックで出る際などの後退時に、車両後部に搭載したリヤセンサーと車両後方のサイドセンサーで接近する車両や障害物を検知。警報とともにブレーキをコントロールし、障害物に近づけないようにします。

⚡ 万一衝突が避けられないときに被害を最小限にとどめる技術 ⚡

## ゾーンボディ

ゾーンボディは、「クラッシュアブルゾーン(衝撃吸収ボディ)」で衝突エネルギーを吸収し、「セーフティゾーン(高強度キャビン)」で乗員を守ります。構造については、日本はもとより各国の安全基準に適合させ



オートライトシステム



⚡ <http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/INTRODUCTION/RECOVER/>

ほかに、レーンデパーチャーワーニングなどがあります。詳しくは、上記のウェブサイトをご覧ください。



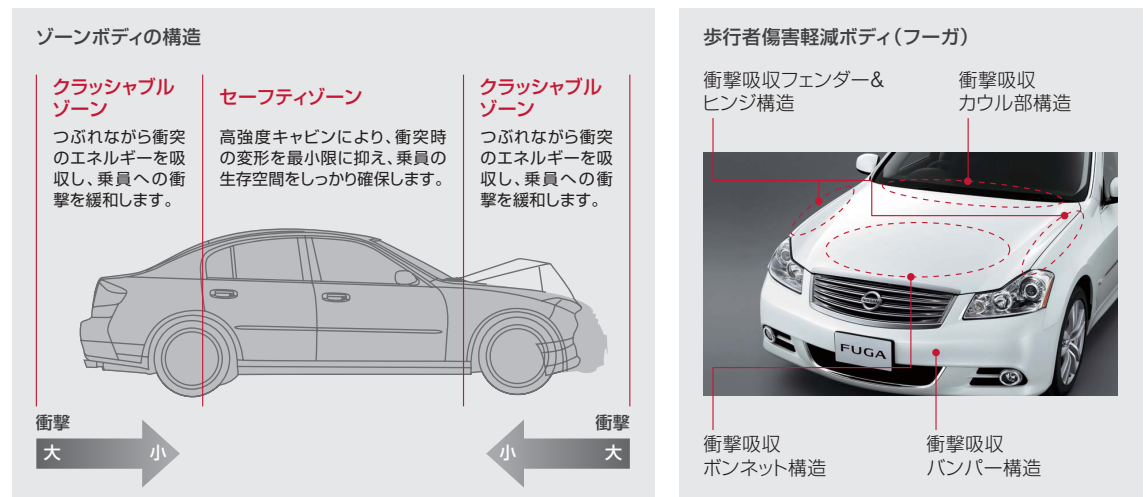
⚡ <http://www.nissan-global.com/JP/SAFETY/INTRODUCTION/UNAVOIDABLE/>

ほかに、インテリジェントブレーキアシスト、前席緊急ブレーキ感知型プリクラッシュシートベルト、SRSカーテンエアバッグ、アクティブヘッドレストなどがあります。詳しくは、上記のウェブサイトをご覧ください。



るだけでなく、実際の事故を多角的に分析し、結果をもとに絶えず社内基準の見直しを図っています。

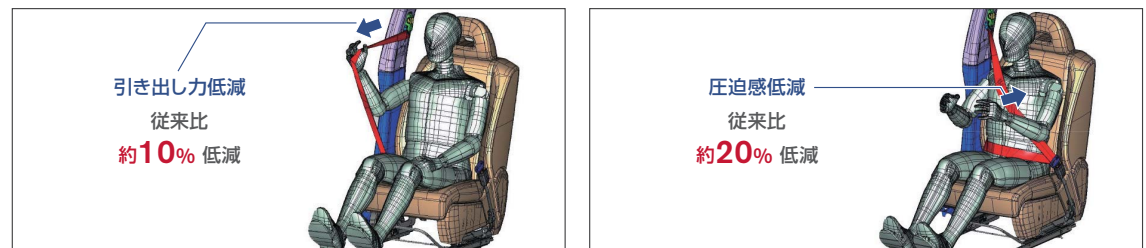
さらに、万一歩行者と衝突してしまった場合に備え、衝撃を緩和する吸収材を採用した「歩行者傷害軽減ボディ」など、歩行者の安全を確保する取り組みも積極的に進めています。



### 低フリクションシートベルト/後席シートベルト自立バックル

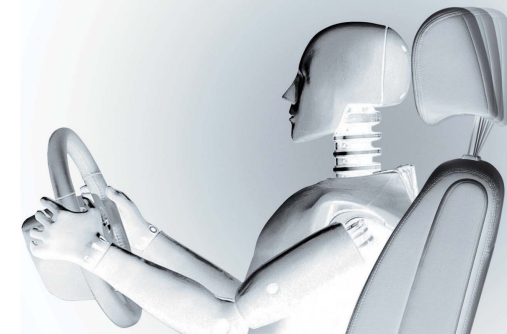
シートベルトは乗員の安全確保に欠かせない重要な装置です。シートベルトの着用により、死亡・重傷者数が前席で約6分の1、後席で約3分の1に減少するといわれています（警察庁調べ）。

日産ではシートベルト着用の促進に向けた取り組みを積極的に推進しており、そのひとつが低フリクションシートベルトです。生地織り方を変えることでウェビング（シートベルトの帯部分）を柔らかくし、引き出しやすさや着用時の快適性を向上させています。これにより、シートベルトを引き出す際の抵抗が従来比で約10%軽減し、着用時の圧迫感も約20%抑えられました。また、後席シートベルト自立バックルは、差し込み口の位置がわかりやすく、装着しやすいように自立させることで後席での着用促進を図っています。



後席シートベルト自立バックル

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
日産のクルマづくり	062
<b>技術開発への取り組み</b>	<b>065</b>
社会との連携	069
交通安全活動の推進	072
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129



## 社会との連携

### ITS活用で安全なモビリティ社会へ

クルマが人を守る「セーフティ・シールド」の考え方に加え、クルマを取り巻く交通環境の情報を利用することで、より安全なクルマ社会を築くことができると私たちは考えています。日産は官公庁や大学、他企業とも広く連携しながら、ITS（人、道路、車両を情報でつなぐ高度道路交通システム）を活用した、安全で快適なモビリティ社会の実現を目指しています。

#### ： ITSを活用した交通事故低減と渋滞緩和に向けた取り組み

日産は、2006年10月より神奈川県において「人」「道路」「車両」を情報でつなぐITSを活用し、交通事故低減や渋滞緩和への貢献を目指した実証実験（SKYプロジェクト）を進めてきました。「SKYプロジェクト」は、周辺車両の状況や自車を取り巻く交通環境の情報を利用して、クルマ単独では対応が難しい見えにくい相手に対する交通事故の低減を目指すものです。

また、2007年3月には、クルマと信号機を通信でつなぐ、信号機協調ITSの実証実験を日産テクニカルセンター構内で開始しました。この実験は、道路横断歩行者優先の信号機を活用した歩行者事故低減のほか、信号情報注意喚起システムの搭載により、ドライバーの信号見落としによる交差点事故を低減する、といった可能性を追求するためのものです。

さらに、2007年11月からの5ヵ月間、北海道警察本部の協力を得て、寒冷地でのスリップ事故低減を目指した実証実験を札幌市周辺に住むカーウイングス\*会員参加のもとで実施するなど、ITSを活用した交通事故低減に幅広く取り組んでいます。

\*カーウイングス：カーナビゲーション向け情報配信サービス



はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
日産のクルマづくり	062
技術開発への取り組み	065
<b>： 社会との連携</b>	<b>069</b>
交通安全活動の推進	072
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ 061

日産のクルマづくり 062

技術開発への取り組み 065

**社会との連携 069**

交通安全活動の推進 072

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

## ： 大規模公道実証実験「ITS-Safety 2010」に参加

日産は、交通事故低減を目的としたインフラ協調による安全運転支援システムを開発し、官民合同で組織する「ITS推進協議会」が2009年1月より実施する大規模公道実証実験「ITS-Safety 2010」に参加しています。日産は、2006年から神奈川県において「SKYプロジェクト」を実施し、一般市民約2,000名が参加する大規模な実証実験を進めてきました。今回、本システムの有用性が認められ、2010年度の実用化に向けた現実的なシステムとして「ITS-Safety 2010」の大規模実証実験に採用されることとなりました。

たとえば、出会い頭衝突防止支援システムは、信号が設置されていない見通しの悪い信号非設置交差点の優先道路を走行するドライバーに対して、光ビーコンによる路車間通信で脇道の車両の存在を知らせることで、ドライバーへの安全運転をうながすものです。さらに信号見落とし防止支援システム、追突防止支援システムなども実験に活用されています。

## ： 見えない歩行者に対応する携帯電話協調歩行者事故低減システム

日産では、クルマと歩行者がそれぞれ所持する携帯電話を通信させることで、ドライバーにとって「見えにくい場所にいる歩行者」に対する交通事故を低減するシステムの開発にも取り組んでいます。2007年4月より、神奈川県内の歩行者事故発生地点にて検証実験を行ってきたほか、2008年11月には神奈川県内に在住する方々の参加を得て、700名以上がかかわる大規模な実証実験を実施しました。クルマと歩行者との交通事故低減を目的に、多数の市民の方々が参加して実証実験を市街地で行う世界初の試みです。

この実証実験では、歩行者の所持するGPS携帯電話を利用して歩行者の位置を把握し、車両の進行方向前方に存在する歩行者を検出すると、ドライバーへの注意喚起が必要かどうかを専用サーバーで判断します。ドライバーへの注意喚起が必要であると判断した場合、見えない位置にいる歩行者の存在をナビゲーションシステムの音声と画面でドライバーに情報提供することで、どのような歩行者の情報をどのようなタイミングでドライバーへ認識させることが交通事故低減に寄与するのかが検証することがねらいです。見通しの悪い交差点が多い住宅地などを運転するドライバーへの高い効果が期待できます。



携帯電話から歩行者を検知するシステムの実証実験

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
日産のクルマづくり	062
技術開発への取り組み	065
<b>社会との連携</b>	<b>069</b>
交通安全活動の推進	072
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

Messages from Our Stakeholders

ステークホルダーからのメッセージ  
**安全なモビリティ社会の構築に取り組む  
日産への期待**



東京大学  
高齢社会総合研究機構(日本)  
機構長  
鎌田 実氏

2008年の事故死亡者数は5,155人と、順調に減少してきていますが、発生件数や重傷者数はいまだに高いレベルにあり、交通事故は大きな社会問題です。事故に遭うと、運が悪かったと思う方が多いかもしれませんが、事故はあってはならないという意識が必要です。日産は、高い技術レベルで安全対策を進めており、新技術の商品化にも熱心に取り組んでいます。最近では「SKYプロジェクト」による運転支援の社会実験も実施しており、成果が期待されます。また、クルマは人が運転するものなので、何らかの操作ミスを前提にそれを技術がサポートすることが望まれます。個人的には、クルマの横滑りを防ぐVDC（ビークルダイナミクスコントロール）の標準装備化、緊急ブレーキ時に乗員の安全を守るプリクラッシュ技術の普及拡大を早期に実現してほしいと思います。さらに、今後の日本は超高齢社会を迎えます。高齢者にとっても安全なモビリティ社会をともに構築していきたいと思っています。

◆ 飲酒運転根絶を目指す積極的な取り組み ◆

飲酒運転によって引き起こされる事故は、社会全体の大きな関心事となっており、年々その深刻さが増しています。日産は、飲酒運転の根絶に向けたさまざまな取り組みを積極的に展開しています。2007年7月には福岡県北九州市、栃木県および上三川町、神奈川県厚木市の地方自治体と連携して飲酒運転防止システムのトライアルを開始。エンジン始動時にドライバーの呼気中のアルコール濃度を測定し、規定値を超える場合にはエンジンを始動できないようにする装置を試験運用し、使い勝手や検出の信頼性などをモニター調査しました。

また、産業医科大学とアルコールが生理・心理・行動にどう影響するかを共同研究し、飲酒による運転操作のミスや乱れを正確かつ迅速に検出する技術の開発に役立てています。さらに、ドライバーに「飲酒したら運転しない」という意識をうながすため、時間帯に応じてカーナビ画面にメッセージを表示させる機能を搭載するなど、さまざまな角度から飲酒運転防止に取り組んでいます。



運転席アルコール臭気センサー



飲酒運転防止のメッセージをナビゲーション画面に表示

## 交通安全活動の推進

### 交通安全の大切さを知っていただくために

技術だけでは真に安全なクルマ社会を築くことはできません。将来をより良いモビリティ社会とするためには、ドライバーや乗員、歩行者など多くの方々に安全への考え方を理解していただくことが大切です。日産では安全意識向上の啓発活動や、ドライバーの運転技術向上を支援する活動にも力を注いでおり、さまざまな安全推進活動を通じて死亡・重傷者数をゼロにすることを目指しています。

#### ハローセーフティキャンペーン

日産は1972年から毎年、春・秋の全国交通安全運動と夏休み期間中の年3回にわたって、交通安全活動「ハローセーフティキャンペーン」を実施しています。2008年度は、同年6月に施行された改正道路交通法で後席シートベルトの着用義務化、自転車の車道左側通行などが明確化されたこととともない、その視点を盛り込んだ内容となりました。

夏休み期間中の子どもの交通事故低減につながるよう、2008年7月には交通安全を啓発する紙芝居を製作し、全国のすべての幼稚園に配布しました。こうした活動を通して、保護者の方々にも「後席シートベルトの着用」、「自転車の安全な乗り方」、「飲酒運転の根絶」を再確認してもらい、交通事故防止の実効性をより高めることができました。

また事故死者数ワースト10の都道府県において、「飲酒運転の根絶」を含む啓発番組を製作・上映しました。このうち6都道県には「後席シートベルト着用促進シール」12万2,000枚を配布。さらに交通安全絵本「ひらくとわかる かんがえる絵本」を5万部増刷し、全国各地の啓発活動において配布しました。

#### 子どもたちを交通事故から守る、中東地域での安全教育

中東日産会社では、交通安全について子どもたちが楽しく学べるよう、「Be Safe with Nissan」と題する独自のブックレットを作成しました。カラフルなイラストを施したこの小冊子は、小学生以下の子ども向けに交通ルールの基本をアラビア語と英語でわかりやすく説明したもの。中東地域の日産各販売会社が行う安全推進活動に活用され、全体で約2万部が配布されました。アルジェリアでは、実際の道路を模して横断歩



交通安全啓発をうながす紙芝居



ブックレット「Be Safe with Nissan」

はじめに 001

CEOメッセージ 002

日産のCSR 006

地球環境の保全 023

**安全への配慮 060**

安全への取り組み  
—山下EVPからのメッセージ— 061

日産のクルマづくり 062

技術開発への取り組み 065

社会との連携 069

**交通安全活動の推進 072**

ステークホルダーへの価値の向上 074

コーポレートガバナンス 111

社員一人ひとりが考える  
サステナビリティ 121

事業概況 125

第三者意見書 129

はじめに	001
CEOメッセージ	002
日産のCSR	006
地球環境の保全	023
<b>安全への配慮</b>	<b>060</b>
安全への取り組み —山下EVPからのメッセージ	061
日産のクルマづくり	062
技術開発への取り組み	065
社会との連携	069
<b>交通安全活動の推進</b>	<b>072</b>
ステークホルダーへの価値の向上	074
コーポレートガバナンス	111
社員一人ひとりが考える サステナビリティ	121
事業概況	125
第三者意見書	129

道や標識を設置したミニチュアサーキットをつくり、子どもたちはブックレットを見ながら実体験を通じて交通安全の基本ルールを学びました。またモロッコ、アゼルバイジャン、シリアなどの国々でも、安全教育活動の一助として役立てられました。小冊子のほか、同様の内容をアニメ化したDVDも制作されました。

### 中国で交通事故防止活動を積極的に推進

中国では自動車の急速な普及にともない、交通安全対策が大きな課題となっています。日産（中国）投資有限公司は中国道路交通安全協会とのタイアップにより、人びとの安全意識と運転技術の向上を目的とした「ニッサン・セーフティ・ドライビング・フォーラム」を2005年から開催しています。2008年度は北京市ほか24の省で実施。お客さま、政府関係者、地元メディアなどにご参加いただき、インストラクターの指導のもとでブレーキングやコーナリングなどの運転技術を学ぶプログラムや、交通安全に対する理解を深めていただくための啓発活動を行いました。

また、中国の高校生を対象とした「交通安全知識コンテスト」も開催。これは将来ハンドルを握る青少年層に、交通安全への関心や知識を高めてもらうために日産が独自に企画したもので、2008年度は第3回目の実施となりました。参加した高校生たちは、交通ルールや自動車の安全装備に関するクイズに挑戦したほか、交通安全に対する自らの意見を発表。生徒たちへの意識づけとなるよう、今回は環境保全に関する設問も追加されました。



「ニッサン・セーフティ・ドライビング・フォーラム」

#### Safety Engineering Notes

##### 開発者の声 安全性と快適性を備えた シートベルトの開発



日産自動車株式会社（日本）  
車両要素技術開発部  
シートベルト・安全装備  
開発グループ  
秋田 賢吾

私はシートベルトの開発を担当しています。シートベルトは、事故に遭遇したときに乗員の命を守る重要な部品のひとつです。お客さまに安心してシートベルトを着用していただけるよう、私たちは安全性の向上と、着用時の快適性向上の両立に挑戦し続けています。シートベルトの性能を損なうことなく、あらゆるお客さまの体格にフィットする最適なレイアウトを実現するには試行錯誤の連続ですが、その成果のひとつが、着用時の圧迫感を低減させた低フリクションシートベルトです。これからも、より安全で快適なシートベルトを開発し、死亡・重傷者数の低減に貢献していきたいと思っております。