

## 目次

### [道路交通法 関係]

### [交通安全対策 関係]

- 1 中型・小型トラックのデジタコ義務化先送り／国土交通省 (3月)
- 2 後部座席ベルト非着用事故の特徴／(財)交通事故総合分析センター (3月)
- 3 アルコール・インターロック装置の技術指針を策定／国土交通省 (4月)
- 4 オートパイロット・システム／国土交通省 (4月)
- 5 ドライバー異常時対応システム／国土交通省 (4月)
- 6 着脱可能なシートベルトを開発／タカタサービス㈱ (4月)
- 7 医師向けに認知症診断書ガイドラインを作成／警察庁 (5月)
- 8 電動系エコカーの感電保護性能試験の評価範囲拡大／国土交通省 (5月)
- 9 空気圧点検の意識調査を実施／日本自動車タイヤ協会 (5月)

### [道路・施設 関係]

- 1 高速道路での車線運用変更を実施／中日本高速道路会社 (3月)
- 2 高速道路SA・PAを防災拠点化／中日本高速道路会社 (3月)
- 3 一般道の最高速度を引き上げ／警察庁 (4月)
- 4 道路標識装着ポールに「海拔表示シール」／国土交通省 (5月)

### [道路運送車両 関係]

### [道路運送 関係]

- 1 フロントガラスに地デジ受信機装着は禁止／国土交通省 (4月)
- 2 突入防止装置義務付けを拡大／国土交通省 (5月)

## [自動車損害賠償保障 関係]

### [軌道・踏切 関係]

- 1 自動車盗難の認知件数 8 年ぶりに増加／日本損害保険協会ほか（3 月）

## [その他トピックス]

- 1 超小型電気自動車（EV）の実用化を提案  
／高齢者にやさしい自動車開発委員会（3 月）
- 2 ナンバープレート分類番号一部アルファベット／国土交通省（3 月）
- 3 二輪車の全世界生産量は 6,000 万台／日本自動車工業会（4 月）
- 4 NY 国際自動車ショーに空飛ぶ車が登場／日刊自動車新聞（4 月）
- 5 路上故障のトップは電気装置／国土交通省・JAF（4 月）
- 6 全国自動車教習所 教習指導員 安全運転競技大会／本田技研工業㈱（6 月）

## 〔道路交通法 関係〕

## 〔交通安全対策 関係〕

### 1 中型・小型トラックのデジタコ義務化先送り／国土交通省（3月）

国土交通省によると、平成24年4月中に予定していた業務用の中型・小型トラック（緑ナンバー）のデジタル式運行記録計（デジタルタコグラフ）を義務化する省令改正を、先送りすることにしたようです。

昨年暮れに、国交省では「トラックにおける運行記録計の装着義務付け対象の拡大のための検討会」を設立し、現在の大型車にとどまる装着義務を、中型・小型車種にまで、広げるための検討を重ねてきたところです。

しかし業界団体から「中小零細事業者には導入コストが高すぎる」などの理由で反対する声が高まり、また義務付けの根拠とした中型・小型トラック事故発生率に疑問視する声が出るなど、両者の溝は埋まらないままのようです。

国交省では、来年度も検討会などを通じて、協議を継続する方針ですが、業界は反対姿勢を変えていないようです。

<http://www.mlit.go.jp/>

### 2 後席座席ベルト非着用事故の特徴／(財)交通事故総合分析センター（3月）

(財)交通事故総合分析センター（略称 ITARDA/イタルダ）のイタルダ・インフォメーション No.92によると、「後席乗員がシートベルトを着用していなかった事故の特徴」という特集で、死傷事故について分析を行い、2つの事故事例を紹介しています。

後席シートベルト着用は、平成20年に義務化されたことにより、死亡事故も年々減少していますが、運転席や助手席に比べると、着用率はまだ低い状態であることがわかっています。

後席でのシートベルト非着用者は、着用者に比べ死亡率では約3.5倍、死亡重傷率でも約3倍と高く、大きな危険を背負って乗車していることがわかります。

また後席乗員が、シートベルト非着用時における死傷事故を車種別にみると、貨物車系統が、乗用車系統より非着用率が高く、時間帯別では、深夜から夜明けにかけて、高い傾向がみられるようです。

<http://www.itarda.or.jp/itardainfomation/info92.pdf>

### 3 アルコール・インターロック装置の技術指針を策定

／国土交通省（４月）

国土交通省によると、「呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置」の技術指針を策定し、日本自動車工業会や運輸関係団体等に周知したようです。

この装置は、運転者の呼気中のアルコール濃度を計測し、規定値を超えてしまう場合は、エンジンがかからなくするもので、欧米の一部では、飲酒運転違反者に対して、同装置を強制的に装着させるなどの施策も採られているようです。

国交省では、平成２１年より「新たな飲酒運転防止装置に関する調査検討会」を設置し、国内の技術指針について、検討を進めてきたところですが、

指針では、

- ① 容易に改造できないもの
- ② 作動中のエンジンや電子装置には影響を与えないもの
- ③ 測定に必要な呼気量を任意に設定できるもの

などを規定しているそうです。

ただ、この装置は進化途上にあるため、今後の技術や諸外国の動向を踏まえたうえで、技術指針の要件は随時見直していく考えのようです。

[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07\\_hh\\_000102.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000102.html)

### 4 オートパイロット・システム／国土交通省（４月）

国土交通省は、平成３２年頃までに、高速道路での自動運転が可能となる「オートパイロット・システム」の実用化に向けて、本腰を入れるようです。

これまでに開発・実用化された先進安全自動車技術（ＡＳＶ）は、運転者の意思に従って利用される「運転支援装置」ですが、今回運用開始を目指すものは、いわば高速道路上に張り巡らされた「情報の線路／ＩＴＳ」の上を走る、電車をイメージするものだそうです。

航空、船舶、鉄道ではすでに実用化されている自動運転技術ですが、国交省では近く、専門の検討会を立ち上げ、来年秋に東京で開催される「ＩＴＳ世界会議」でシステム技術を披露するとともに、実現時期を示す方針のようです。

<http://www.mlit.go.jp/common/000205761.pdf>

### 5 ドライバー異常時対応システム／国土交通省（４月）

国土交通省は、運転者が意識を失うなどして起きる暴走事故を防ぐため、「ドライバー異常時対応システム」の開発に乗り出すようです。

事業用自動車（緑ナンバー）が起こす重大事故のうち、「健康起因事故」は、約100件に1件の割合で起きており、今後、運転者の高齢化などを背景に、対策を急ぐ考えのようです。

このシステムは、すでに鉄道で実用化されている「デッドマン装置」（ハンドルやペダルを常時保持しないと非常ブレーキがかかる）や、「EB装置」（一定時間以上操作を行わなければ車両が非常停止する）などがあり、大型トラック向けの技術指針を策定したのち、装置の普及に向けた環境を整える方向のようです。また、この間に蓄積したノウハウは、普通乗用車にも生かす考えがあるようです。

<http://www.mlit.go.jp/common/000183813.pdf>

## 6 着脱可能なシートベルトを開発／タカタサービス㈱（4月）

シートベルトなど自動車用安全部品を製造するタカタ㈱では、子会社のタカタサービス㈱が、肩ベルト取り付け部と、腰ベルト取り付け部が着脱できるシートベルト（L/Sフルデタッチャブル3点式）を開発し、平成24年6月より、キャンピングカーなどの後部座席用として、販売開始するそうです。

これまでキャンピングカーの主流であった後部座席2点式腰ベルトタイプは、今年7月に施行される「シートベルト国内新技術基準」において、すべて3点式シートベルト装備に改正され、義務付けられることになっています。

今回同社が開発した着脱式シートベルトは、国内新基準を満たしつつ、車のキーなどを使用して、簡単に取り外しができるのが特徴です。

取り付けもワンタッチで可能な上に、後部座席を倒してフルフラットにしてベッドとして使用する際は、取り付け部分を外すことで、出っ張りが解消するため、快適性も向上するようです。

タカタサービス㈱提供



通常使用時



全ベルト取り外し時



フルフラット時

[http://www.takata.com/pdf/120229\\_JP.pdf](http://www.takata.com/pdf/120229_JP.pdf)

## 7 医師向けに認知症診断書ガイドラインを作成／警察庁（5月）

警察庁は、高齢ドライバーの一部に提出を義務付けている認知症の診断書につ

いて、医師向けのガイドラインを作成するようです。

高齢ドライバーの増加をにらんで、平成9年に始まった「高齢者講習」は、これまで、講習対象者を70歳以上に引き下げたり、また記憶力や判断力を簡易的に調査する「講習予備検査（認知機能検査）」を、75歳以上に導入するなどしてきましたが、このたび認知症かどうかの判断が正確に行われていないケースが多いと、警察庁の調査により判明したため、改めて医師向けのガイドラインを作成することになったようです。

国内に認知症の専門医が少ないことから、専門家の知見などをもとに、診断書の作成ガイドラインをつくり、医師の判断を手助けするほか、認知症の可能性が疑われる場合は、専門医による再診断を徹底するなどして、制度の実効性を高めることが目的のようです。

[http://www.npa.go.jp/koutsuu/menkyo/ninchikinou\\_reportH22.pdf](http://www.npa.go.jp/koutsuu/menkyo/ninchikinou_reportH22.pdf)

## **8 電動系エコカーの感電保護性能試験の評価範囲拡大**

／国土交通省（5月）

国土交通省によれば、電動系エコカー（ハイブリッド車など）向けの衝突後の感電保護安全性能試験の評価範囲を、平成25年度にも、自動車車室外へ広げる方針のようです。

平成23年度から、自動車アセスメントに感電保護性能試験を追加しましたが今回の試験は、自動車事故により、事故処理にあたる救急隊員、衝突相手なども想定したもののようです。

<http://www.nasva.go.jp/mamoru/>

## **9 空気圧点検の意識調査を実施**／日本自動車タイヤ協会（5月）

日本自動車タイヤ協会は、このほどタイヤの空気圧点検についての意識調査を実施しました。その結果、ドライバーの約80%が、普段からエコロジーを心掛けていると回答し、その中で「金銭的な節約」という理由が、80%に達したようです。

また、空気圧の低下に伴う弊害については、80.5%の人が「燃費が悪くなる」と答え、多くの人が、タイヤの空気圧とエコドライブの関連性を認識していることもわかりました。しかし、実際に毎月空気圧を点検実施している人は、35.6%と低く、空気圧点検により燃費向上が図られることを理解していても、実際には点検を怠っていることも、明らかになったようです。

[http://www.jatma.or.jp/news\\_psd/news1165.pdf](http://www.jatma.or.jp/news_psd/news1165.pdf)

## 〔道路・施設関係〕

### 1 高速道路での車線運用変更を実施／中日本高速道路会社（3月）

中日本高速道路会社（NEXCO 中日本）は、中央高速自動車道上り線「小仏トンネル」手前部分で、国内初の車線運用変更を始めました。

これは従来の登坂車線を走行車線に変更して、「2車線＋登坂車線」を「3車線」として運用するもので、これにより渋滞通過にかかる所要時間が、1割程度短縮されるとともに、数億円規模の車線拡張工事費が、数千万円程度で済むことなどから、同社では、今後他の地点でも同様の車線運用変更を検討していく考えのようです。

<http://www.c-nexco.co.jp/news/2497.html>

### 2 高速道路SA・PAを防災拠点化／中日本高速道路会社（3月）

中日本高速道路会社（NEXCO 中日本）は、平成24年4月に開通する「新東名高速道路」のサービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）に、ヘリポート施設を整備するなど、各高速道路会社では、高速道路の施設の一部を防災拠点にする動きが出てきたようです。

すでに東日本大震災では、常磐高速道路・東北高速道路のSA・PAが、自衛隊、消防、警察などの集結基地として使われましたが、東日本高速道路会社や西日本高速道路会社を加えた3社のSA・PAは、現在約700拠点あり、大地震などが発生した場合、全拠点に非常設備を整えるのは難しいものの、食料や飲料水、燃料などを備蓄するだけでも、緊急避難所として機能することが可能のようです。

西日本高速道路会社では、津波を想定した避難場所として、徳島県と協定を結び、今年から2年かけて高速道路の「のり面」に、約500人が避難できる場所を2か所、確保する工事に取りかかるようです。

<http://www.cbr.mlit.go.jp/senryaku/1-kousei8.pdf>

### 3 一般道の最高速度を引き上げ／警察庁（4月）

警察庁によると、比較的安全性が高いと認められる一般道路での規制速度を、段階的に70km～80kmへと、引き上げる考えであることがわかりました。

平成21年10月に、約20年ぶりに片側2車線道路などの速度規制緩和をし

て以降、規制の見直しに向けた調査を実施して、昨年度までに全国 6,000 区間、約 12,600 kmで見直しを終了、近く対象路線が決定されるようです。

一方、市街地や住宅密集地などで、本格的に整備を進める「ゾーン30」は、規制の対象を面的にとらえるもので、国交省の「社会資本整備重点計画」の見直しと連動して、制限速度の引き下げや、通過交通の抑制などを実施することも、考えているようです。

<http://www.47news.jp/CN/200910/CN2009102901001016.html>

#### **4 道路標識装着ポールに「海拔表示シール」**／国土交通省（5月）

国土交通省は、東日本大震災での津波被害を踏まえて、全国の電柱や道路標識などに、その地点の海面からの高さを示す「海拔表示シール」を、貼ることとしたようです。

すでに約90の自治体では、先行して類似の海拔表示シールを貼っているところがありますが、今後、規定のシール（縦約30cm、横約40～50cm）を地上から約1.5mの高さに貼り付ける場合、設置費用の半額以上を、国が助成する仕組みのようです。

<http://www.asahi.com/national/update/0528/TKY201205280645.html>

## **[道路運送車両 関係]**

## **[道路運送 関係]**

### **1 フロントガラスに地デジ受信機装着は禁止**／国土交通省（4月）

国土交通省によると、昨年11月以降、カー用品販売7社が、禁止場所となっているフロントガラスに、地上デジタルテレビ車載チューナー部品（フィルムアンテナ）を、誤って取り付けたため、無償修理を届けていたことがわかりました。

道路運送法の保安基準では、ETC（自動車料金收受システム）アンテナ以外、前方視野を妨げるという理由で、設置が禁止されており、車検も不適合となります。

地デジのリモコン受光部は、一般にダッシュボードに取り付けるようですが、製造メーカーによっては、説明書にフロントガラスへの設置禁止を書いていない

ものがあり、今回の無償修理につながったようです。

<http://sankei.jp.msn.com/life/news/111215/trd11121508120005-n1.htm>

## **2 突入防止装置義務付けを拡大／国土交通省（5月）**

国土交通省は、「突入防止装置」の装着義務範囲を、平成27年7月から、拡大する方針のようです。国連の自動車基準調査世界フォーラム（WP29）が、この協定規則を改訂したことに伴うものでもあるようです。

現行の装着基準は、車両総重量3.5トン超の大型トラックが対象ですが、今後はバス、小型トラック、乗用車（地上最低高550mm以上）も対象となるようです。

警察庁によると、平成23年中の追突事故は約23万件、10年前の事故統計の80%で推移しており、車両どうしの事故の中では、減少率が小さく、今回の拡大により、重大事故の抑止効果が期待できそうです。

[http://www.jidoshaseibishi.com/commentary/2D/2006\\_03/No40/No40.html](http://www.jidoshaseibishi.com/commentary/2D/2006_03/No40/No40.html)

## **[自動車損害賠償保障 関係]**

### **[軌道・踏切 関係]**

#### **1 自動車盗難の認知件数8年ぶりに増加／日本損害保険協会ほか（3月）**

日本損害保険協会によると、平成23年度自動車盗難事故実態調査において、1件あたりの保険金支払い金額は、車両本体の盗難が前年調査から増えたのに対して、車上狙いは4年ぶりに、減少に転じたことがわかりました。

また警察庁によると、自動車盗難の認知件数は、前年比4.8%増の24,928件で、8年ぶりに増加に転じたようですが、このうち「キーなし盗難」が、約4分の3を占めているようです。

保険金支払い額を都道府県別にみると、

車両盗難では、①愛知県 ②千葉県 ③大阪府

車上狙いでは、①大阪府 ②愛知県 ③千葉県

いずれも上位3県は、前年調査と同順位であることもわかりました。

[http://www.sonpo.or.jp/news/release/2012/1203\\_01.html](http://www.sonpo.or.jp/news/release/2012/1203_01.html)

## 【その他トピックス】

### 1 超小型電気自動車（EV）の実用化を提案

／高齢者にやさしい自動車開発委員会（3月）

「高齢者にやさしい自動車開発委員会」では、このほど高齢者などの利用を想定した、新たな小型車の規格案をまとめました。

概要は、二人乗りの電気自動車（EV）で、最高速度は60km/h程度、1回の充電で60kmの航続距離を想定し、冬場にヒーターを使った場合でも、30km以上を確保できるものとなっています。

今後、同委員会は、36道府県知事が参画する知事連合と合同会議を開き、企画案を報告し、新型車の開発や保安基準の策定などを、国交省やメーカーなどに要請していくようです。

<http://www.pref.fukuoka.lg.jp/d01/koureisha-jidousha-project.html>

### 2 ナンバープレート分類番号一部アルファベット／国土交通省（3月）

国土交通省は、平成20年に発足した「ナンバープレートのあり方に関する懇談会」の中間取りまとめ案を公表しました。

それによると、現在の分類番号3桁のうち、下2桁をアルファベットにする案や、ナンバーに使う文字体についても、統一基準を設ける方針が盛り込まれています。

国交省では「希望ナンバー制度」による特定の番号が、数年後に払底する恐れがあることから、今夏をめどに変更案をまとめたいようです。

なお、交付時期については、車番認識カメラなど、新たに読み取り対応が必要なシステムが多数あるため、改めて検討するようです。

[http://car.watch.impress.co.jp/docs/news/20120327\\_521720.html](http://car.watch.impress.co.jp/docs/news/20120327_521720.html)

### 3 二輪車の全世界生産量は6,000万台／日本自動車工業会（4月）

日本自動車工業会によると、1982年の日本は、世界の二輪車大国として、生産台数が年間700万台、国内販売数が300万台を誇っていましたが、現在は中国などに生産拠点が移り、国内生産台数は今年の予測では、ピーク時の1割程度にまで、落ち込んでいるようです。

市場が縮小した原因としては、国民所得の増加に伴う、買い物や通勤手段の軽自動車への移行や、少子化、さらに趣味の多様化などもが、考えられるようです。

自動車工業会の調査では、二輪車ユーザーの半数は50歳以上という、ショッピングなデータも報告されています。

現在、世界で生産される二輪車は、約6,000万台、インドやブラジルでは趣味性の高い二輪車需要が高まりつつあるようで、世界首位のホンダをはじめ、ヤマハ・カワサキ・スズキの4大メーカーが君臨する日本から、二輪車の新たな技術や楽しみ方などの、質的な成長が期待されています。

[http://www.jama.or.jp/industry/two\\_wheeled/index.html](http://www.jama.or.jp/industry/two_wheeled/index.html)

#### 4 [NY国際自動車ショーに空飛ぶ車が登場](#) / 日刊自動車新聞（4月）

平成24年4月5日に開幕したニューヨーク国際自動車ショーに、空飛ぶ自動車が登場して、話題を集めています。

アメリカ・ベンチャー企業の「Terrafugia（テラフージャ）」が開発したもので



産経新聞提供

道路を走るときは折りたたんでいる翼を、離陸時には幅8メートルに広げて、飛行するそうです。

全国を飛び回る土地測量士、上空から新しい建設用地を開発する不動産業者などが、この空飛ぶ自動車を契約しているようですが、当然ながら飛行時には「パイロット免許」が必要となります。

価格は約28万ドル（約2,300万円）のようですが、すでに注文が殺到して、今注文しても、入手できるのは約4年後になるそうです。

<http://sankei.jp.msn.com/wired/news/120404/wir12040417000002-n1.htm>

<http://sankei.jp.msn.com/wired/news/120404/wir12040417000002-n2.htm>

## 5 路上故障のトップは電気装置／国土交通省・J A F（4月）

国土交通省によると、J A Fの協力のもと、平成23年9月～11月に発生した自動車の路上故障について、装置別・部位別の発生状況の分析を行いました。

これによると、「一般道路」において装置別発生件数は、

- ① 電気装置 （52.8%）
- ② 走行装置 （22.9%）
- ③ エンジン本体 （6.0%）

「高速道路」では、

- ① 走行装置 （51.9%）
- ② エンジン本体 （10.7%）
- ③ 電気装置 （10.3%）

となっています。

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/common/data/h23jittai.pdf>

## 6 全国自動車教習所 教習指導員 安全運転競技大会／本田技研工業㈱

第12回・全国自動車教習所教習指導員「安全運転競技大会」が、本田技研工業株式会社/安全運転普及本部の主催、全日本指定自動車教習所協会連合会の後援で、5月31日～6月1日、三重県鈴鹿サーキット交通教育センターで開催されました。

同競技会では、教習指導員の安全運転指導力向上へ向けた、自己研鑽への動機づけとしても注目が集められており、今年は140人の指導員が「普通二輪」「大型二輪」「四輪」の各部門に分かれ、競技が行われました。

競技の結果は、以下の通りです。



写真撮影・平尾出版／久保田章

## 第12回「普通二輪部門」(49人参加登録)

### ● 総合成績

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	10	青木 孝行	群馬	館林 自動車教習所	3405.0
2	6	坂本 章吾	東京	ラヴィドライビングS 蒲田	3355.0
3	39	中山 紘士	大阪	枚方 自動車教習所	3193.5
4	11	吉村 亮平	長野	ドリームモーターS 昭和	3173.0
5	20	高橋 祐一	愛知	あいち 自動車学校	2920.5
6	2	沼田 清弘	青森	弘前 モータースクール	2693.0



写真撮影・平尾出版/久保田章

### ● 向かって左から

加藤四朗氏 (全日本指定自動車教習所協会連合会/教習部長)

1位/青木氏、2位/坂本氏、3位/中山氏、4位/吉村氏、5位/高橋氏、6位/沼田氏

千葉英雄氏 (本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長/大会運営委員長)

## 「普通二輪部門」

### ● ブレーキング

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	2	沼田 清弘	青森	弘前 モーターズスクール	1000.0
2	1	諏訪 秀紀	青森	青森 モーターズスクール	945.0
3	6	坂本 章吾	東京	ラヴィドライビングS 蒲田	920.0
4	34	森口 将宏	大阪	光明池 自動車教習所	895.0
5	16	山上 智巳	愛知	ユタカ 自動車学校	880.0
6	29	西村 俊二	滋賀	近江八幡 自動車教習所	865.0



撮影・平尾出版／久保田

● 向かって左から

千葉英雄氏(本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長)

1位／沼田氏、2位／諏訪氏、3位／坂本氏、4位／森口氏、5位／山上氏、6位／西村氏

## 「普通二輪部門」

### ● パイロンスラローム

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	41	末廣 淳一	兵庫	甲子園自動車教習所	1000.0
2	30	安達 祐司	滋賀	ぜぜ自動車教習所	980.0
3	11	吉村 亮平	長野	ドリームモーターS 昭和	980.0
4	39	中山 紘士	大阪	枚方自動車教習所	960.0
5	18	小林 潤	愛知	中部日本自動車学校	950.0
6	5	栗原 慎吾	東京	新東京自動車教習所	940.0



撮影・平尾出版／久保田

● 向かって左から

千葉英雄氏(本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長)

1位／末廣氏、2位／安達氏、3位／吉村氏、4位／中山氏、5位／小林氏、6位／栗原氏

## 「普通二輪部門」

### ● コーススラローム

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	37	西田 昌宏	大阪	大阪香里自動車教習所	1000.0
2	18	小林 潤	愛知	中部日本自動車学校	967.0
3	28	中森 崇	滋賀	アヤハ水口自動車教習所	925.0
4	30	安達 祐司	滋賀	ぜぜ自動車教習所	913.0
5	36	山下百合子	大阪	ネヤガワドライビングスクール	865.0
6	6	坂本章吾	東京	ラヴィドライビングS 蒲田	865.0



撮影・平尾出版／久保田

● 向かって左から

千葉英雄氏(本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長)

1位／西田氏、2位／小林氏、3位／中森氏、4位／安達氏、5位／山下氏、6位／坂本氏

## 「普通二輪部門」

### ● 一本橋

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	6	坂本章吾	東京	ラヴィドライビングS 蒲田	1000.0
2	10	青木孝行	群馬	館林自動車教習所	1000.0
3	19	山本浩之	愛知	名鉄自動車専門学校	890.5
4	36	山下百合子	大阪	ネヤガワドライビングスクール	833.5
5	40	本村和己	和歌山	有田自動車学校	814.5
6	11	吉村亮平	長野	ドリームモーターS 昭和	807.0



撮影・平尾出版／久保田

### ● 向かって左から

千葉英雄氏(本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長)

1位／坂本氏、2位／青木氏、3位／山本氏、4位／山下氏、5位／本村氏、6位／吉村氏

## 第12回「大型二輪部門」 (29人参加登録)

### ● 大型二輪・総合成績

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	25	久永 隆一	山口	早 鞆 自動車学校	3544.0
2	2	中元 聡	東京	新東京 自動車教習所	3494.0
3	3	石塚 尚志	埼玉	レインボーモーターS 和光	3391.5



撮影・平尾出版／久保田

● 向かって左から 加藤四朗氏 (全日本指定自動車教習所協会連合会／教習部長)

1位／久永氏

2位／中元氏

3位／石塚氏

千葉英雄氏 (本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長)

# 「大型二輪部門」

## ● 大型二輪・ブレーキング

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	23	森井 峰子	兵庫	甲子園自動車教習所	1000.0
2	4	岡田 記幸	群馬	館林自動車教習所	970.0
	21	山田 英樹	大阪	門真自動車教習所	



撮影・平尾出版／久保田

### ● 向かって左から

千葉英雄氏（本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長）

1位／森井氏

2位／岡田氏／山田氏

## 「大型二輪部門」

### ● 大型二輪・パイロンスラローム

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	3	石塚 尚志	埼玉	レインボーモーターS和光	1000.0
2	22	山部 進也	大阪	枚方自動車教習所	990.0
3	8	矢崎 隆幸	山梨	湯村自動車学校	970.0



撮影・平尾出版／久保田

#### ● 向かって左から

千葉英雄氏（本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長）

1位／石塚氏

2位／山部氏

3位／矢崎氏

# 「大型二輪部門」

## ● 大型二輪・コーススラローム

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	3	石塚 尚志	埼玉	レインボーマーターS 和光	1000.0
2	11	鈴木 孝典	愛知	岡崎南 自動車学校	976.0
3	25	久永 隆一	山口	早鞆 自動車学校	949.0



撮影・平尾出版／久保田

### ● 向かって左から

千葉英雄氏（本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長）

1位／石塚氏

2位／鈴木氏

3位／久永氏

# 「大型二輪部門」

## ● 大型二輪・一本橋

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	8	矢崎 隆幸	山梨	湯村 自動車学校	1000.0
2	25	久永 隆一	山口	早鞆 自動車学校	1000.0
3	24	大西 崇哲	兵庫	東播 自動車教習所	1000.0



撮影・平尾出版／久保田

### ● 向かって左から

千葉英雄氏(本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長)

1位／矢崎氏

2位／久永氏

3位／大西氏

# 第12回「四輪部門」 (62人参加登録)

## ● 四輪部門総合成績

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	36	平井 智	滋賀	アヤハ 自動車教習所	3604.5
2	18	丸山 圭一	長野	ドリームモーターS 昭和	3454.5
3	52	今村 肇	大阪	枚方 自動車教習所	3362.5
4	45	森 裕樹	大阪	八尾柏原ドライビングS	3135.0
5	38	井上 誠一	滋賀	アヤハ水口 自動車教習所	3038.0
6	60	山田 弘幸	山口	光 自動車学校	3007.5



撮影・平尾出版／久保田

● 向かって左から

加藤四朗氏 (全日本指定自動車教習所協会連合会／教習部長)

1位／平井氏、2位／丸山氏、3位／今村氏、4位／森氏、5位／井上氏、6位／山田氏

千葉英雄氏 (本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長)

## 「四輪部門」

### ● フィギア

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	37	馬野 敬徳	滋賀	アヤハ水口 自動車教習所	1000.0
2	58	東 明紀	山口	山口県萩 自動車学校	1000.0
3	59	福光 健児	山口	光 自動車学校	988.0
4	2	石田 薫	青森	弘前 モータースクール	985.5
5	18	丸山 圭一	長野	ドリームモーターS 昭和	980.5
6	60	山田 弘幸	山口	光 自動車学校	975.5



撮影・平尾出版／久保田

### ● 向かって左から

千葉英雄氏（本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長）

1位／馬野氏、2位／東氏、3位／福光氏、4位／石田氏、5位／丸山氏、6位／山田氏

## 「四輪部門」

### ● ブレーキング

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	51	折戸 賢士	大阪	大阪香里自動車教習所	1000.0
2	42	服部 雅文	京都	山城田辺自動車学校	975.0
3	15	秋葉 欣一	栃木	栃木県自動車学校	975.0
4	60	山田 弘幸	山口	光自動車学校	975.0
5	3	宮川 輝視	青森	八戸モータースクール	970.0
6	19	馬場 裕司	長野	ドリームモーターS 須坂	970.0



撮影・平尾出版／久保田

### ● 向かって左から

千葉英雄氏（本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長）

1位／折戸氏、2位／服部氏、3位／秋葉氏、4位／山田氏、5位／宮川氏、6位／馬場氏

## 「四輪部門」

### ● 縦列駐車・車庫入れ

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	51	折戸 賢士	大阪	大阪香里自動車教習所	1000.0
2	52	今村 肇	大阪	枚方自動車教習所	956.0
3	20	岡村 勉	長野	ドリームモーターS 須坂	952.0
4	36	平井 智	滋賀	アヤハ自動車教習所	950.0
5	19	馬場 裕司	長野	ドリームモーターS 須坂	950.0
6	38	井上 誠一	滋賀	アヤハ水口自動車教習所	924.0



撮影・平尾出版／久保田

### ● 向かって左から

千葉英雄氏（本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長）

1位／折戸氏、2位／今村氏、3位／岡村氏、4位／平井氏、5位／馬場氏、6位／井上氏

## 「四輪部門」

### ● コーススラローム

順位	ゼッケン	氏名	都道府県	所属	得点
1	8	松本 直也	東京	ラヴィドライビングS 蒲田	1000.0
2	60	山田 弘幸	山口	光自動車学校	919.0
3	17	落合 誠	長野	ドリームモーターS 昭和	889.0
4	18	丸山 圭一	長野	ドリームモーターS 昭和	874.0
5	45	森 裕樹	大阪	八尾柏原ドライビングS	814.0
6	36	平井 智	滋賀	アヤハ自動車教習所	802.0



撮影・平尾出版／久保田

### ● 向かって左から

千葉英雄氏（本田技研工業株式会社・安全運転普及本部・事務局長／大会運営委員長）

1位／松本氏、2位／山田氏、3位／落合氏、4位／丸山氏、5位／森氏、6位／平井氏