

高校生の二輪車（原付含） 安全運転実技指導マニュアル

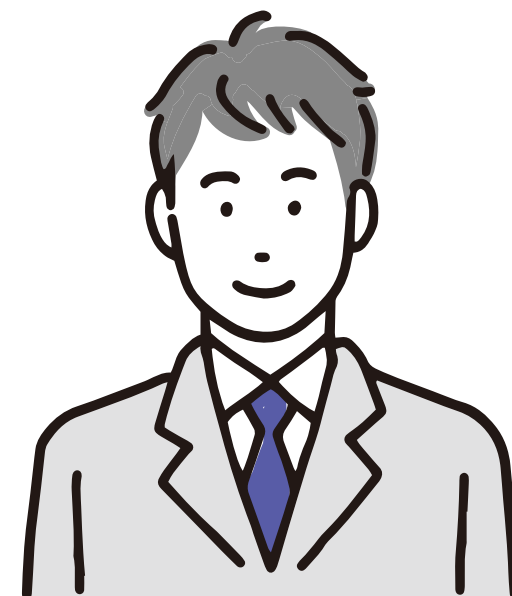
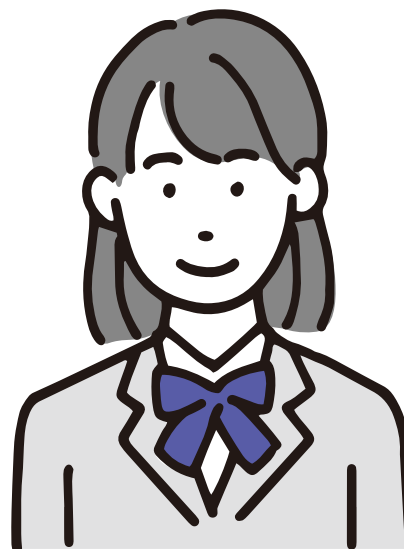
（一財）日本交通安全教育普及協会

（一社）日本自動車工業会



[目次]

- はじめに / 高校生の二輪車交通事故の特徴 …P1
- 安全運転実技講習会スケジュール(例)と準備物 …P2
- 講習会の指導手順 …P3
- 準備体操 …P4
- 日常点検 …P4-P7
- 乗車姿勢 …P8
- 乗車装備 …P9
- ブレーキング …P10-P14
- コーナリング …P15-P19
- 低速バランス …P20-P24
- [観察] 安全な交差点の通過方法 …P25-P28
- [雨天時] 危険予測トレーニング …P29-P32
- [参考資料] 動画『原付スクーター Safety Riding !』の活用 …P33-P34



[はじめに]

昨今、少子化により学校の統廃合が進み、学区制の見直しが行われるなど、高校生の通学距離が拡大している地域が増えています。通学のために片道10～20kmを自転車で通学したり保護者によるマイカー送迎が当たり前になるなど、生徒や家庭の負担が増大しています。そのような状況からバイクに乗る高校生も一定数おり、一部の学校では通学でも使用されております。一方、学校に隠れて免許を取得し、事故を起こす生徒も一定数いるのが実情です。

直近の2016年～2020年の5年間の事故を見てみると、高校生の二輪車乗車中死傷者数の平均は1,858人/年(原付死者数7人/年、自動二輪死者数16人/年)であり、未だ多くの高校生が二輪車事故の犠牲となっています。その多くの高校生が二輪車の安全運転教育を受けたことが無いのが現状です。

このような現状を踏まえ、二輪通学生徒以外の二輪免許取得者に対しても二輪車の安全運転教育が必要であると考えており、この度安全運転実技指導の参考にしていただけるよう、指導員、高等学校の教職員、それぞれの立場から指導のポイントをまとめた「安全運転実技指導マニュアル」を作成いたしました。

ご一読いただき、交通事故により尊い命が奪われないよう、バイクに乗る全ての高校生に安全運転実技指導が届けられるよう、指導用教材としてご活用いただければ幸いです。

[高校生の二輪車交通事故の特徴]

高校生の二輪車乗車中の交通事故の特徴をみると、その約8割は交差点における安全不確認や動静不注視(※1)などの交通違反があり、「交通違反をすると事故に遭う確率が高くなる」と言えます。

次に、発生場所として約6割が交差点とその付近で、特に「出会い頭」の事故は全体の約3割を占め、最も多くなっており、交差点における一時不停止や信号無視、安全不確認による飛び出しが重大事故につながっています。

さらに、高校生の二輪車事故では第一当事者(※2)の比率が4割強もあることから、加害者として賠償責任が発生することへの意識づけも重要です。よって、高校生に対する安全運転教育は、自らが「安全に危険」を体験し「気づき」を主体とした教育が重要となります。

高校生の二輪車交通事故の特徴

1. 「交通違反あり」が約8割
2. 「交差点」での発生が約6割
3. 「出会い頭」が約3割
4. 「第一当事者比率」が4割強

(2020年中の交通事故総合分析センターデータによる)

※1 相手車両の存在を認識していたものの、それが具体的な危険がないものと判断し、相手車両に動静の注視を怠った結果、事故に至った場合を言う

※2 事故に関係した人の過失の重い方を第一当事者と言い、過失が同程度の場合は人的傷害程度が軽い方が第一当事者

安全運転実技講習会スケジュール(例)と準備物

スケジュール例：講習所要時間 2 時間

※時間配分は受講人数、会場は学校の駐車場（舗装路）、所要時間 2 時間を想定
受講者人数、会場規模、指導員数、制限時間により進め方を工夫しながら実施する

9:00～ 60分	【準備】	コース設営、指導員打ち合わせ ※受付、開講式は学校側にて実施
10:00～ 5分	【講習】	諸注意・スケジュール・講師紹介
10:05～ 15分		準備体操 日常点検 乗車姿勢 乗車装備
10:20～ 30分		ブレーキング
10:50～ 5分		休憩
10:55～ 30分		コーナリング
11:25～ 30分		低速バランス
11:55～ 5分		全体まとめ
12:00～ 30分	【片付け】	※閉講式は学校側にて実施

準備物 ※生徒の受講車両は自車両を想定

- 模範・先導用車両（受講者に合わせたもの）
 - 貸出用プロテクター
 - 貸出用グローブ（軍手等）
 - ゼッケン（人数分）
 - パイロン（50 本程度）
 - メジャー（10m 以上）
 - チョーク（数本）
 - ガムテープ（数巻）
 - 拡声器
 - 救急セット
- など

あると便利なもの

- 工具
 - パンク修理キット
 - エアーコンプレッサー
- など

[講習会の指導手順]

《導入・ねらい→模範走行→実走行→まとめ》の順で効果・効率的に指導する

1 導入・ねらい

1. 各セクションの説明時に、何のためにやるのか？目的を明確化し、それができないとどのような危険があるのか、一般道路の安全運転に結びつけて説明する
2. 具体例を出しながら説明する

Point

- 一般道路に結び付けた説明が重要
- それが出来ないとどのような危険があるのか、わかりやすく説明する

2 模範走行

1. 受講者に行って欲しい実走行の内容をポイントに沿って説明する
…悪い走行、良い走行をそれぞれ見せながら、生徒にやって欲しいことを分かり易く伝える
2. 説明の手順
…安全上注意すべき点を含め漏れのないよう説明する

Point

- 専門用語を使わず、自転車等に置き換えて説明する
- コース準備が完了したら、指導員は指定速度、指定方法で試走し、安全面をチェックする
- 全指導員で実施内容を共有し、説明と模範にズレがないようにする

3 実走行

1. 受講者のライディングをチェックし、レベルに応じたアドバイスを行う

Point

- 受講者のレベルに応じたアドバイスを実施。アドバイスはワンポイントに留め、いくつも言わない
- 上手にできている生徒にも「OK!」など必ず一声掛ける
- 一日を通し、発進時の周囲の安全確認の大切さを伝える

4 まとめ

1. 受講者がセクションの狙いを理解できたか確認する
2. 受講者自身の技量はどうか確認する
3. 今後、混合交通の中を走行するにあたって、どのような運転行動を心掛けるか指導する
4. 自分の命は自分で守る、また他人に迷惑を掛けない運転行動の実践を呼びかけ、思いやりのある交通社会人になるよう指導する

Point

- 受講者への問いかけも効果的
- 自分の技量はどうか確認する
- 安全な運転行動とはどのようなものかを伝える
- 思いやりのある交通社会人になることの必要性を理解させる
- 各セクション毎と、最後に全体を通したまとめを行う

準備体操

ねらい

- ・もしもの際の怪我の防止や、運転操作がスムーズにできるよう体をほぐしてから乗車する
- ・的確な判断・操作が行えるよう身体を目覚めさせる

指導員指導ポイント

1. ラジオ体操、ストレッチ等を組み合わせて行う
2. 受講者も一緒に号令をかけさせることで健康状態を把握する
…指導員 イチ、ニイ、 受講者 サン、シイと発声するなど
3. 身体の調子を確認し、不調があった場合は無理に乗車させない
4. 周りの状況に注意し、生徒が指導員の言葉に集中できるように配慮する
…生徒を太陽の正面に向けない、動くものが目に入らない位置等
5. 服装の乱れ等を直させる

教職員指導ポイント

1. 起きてすぐに乗らないこと(しっかり身体が目覚めてから運転する)
2. 乗る前に軽く身体をほぐしてから乗ること
3. 時間に余裕をもった出発を指導すること
4. 寝不足や体調がすぐれない時は、極力バイクに乗らないようアドバイスする

日常点検

ねらい

思わぬ車両故障、事故を防止するとともに、自賠責保険の期限が切れていないかも確認する

指導員指導ポイント

1. 走行中のトラブルや事故を未然に防ぐことができることを理解させる
…車両不具合の早期発見はお財布にも優しい。完全に壊れてからだと高い修理費が必要なもの
2. 事故等に直結する可能性がある3つのポイントと意外に多い燃料切れに絞って説明
…①ブレーキ装置②タイヤ(車輪)③灯火類④燃料
・各項目説明時に、ブレーキが効かないと?タイヤがパンクしている?ヘッドライトやブレーキランプ、ウインカーが点灯しないと?燃料切れで押して歩きたくないですね?等問いかけて重要性を認識させる
※点検項目の頭文字を取って、「ぶ・た・と・燃料」と覚えてもらい、今後に活かせるよう指導する

教職員指導ポイント

1. 生徒のバイクを見る機会がある際、ブレーキ・タイヤ・灯火類等の確認を。
…①ブレーキレバーを強く握った際、ハンドルに付いてしまわないか?
②タイヤがパンクしていたり、空気圧が異常に低くなっていないか?
タイヤの溝はあるか?
③テールランプ・ブレーキランプ・ウインカー・ヘッドライトは点灯/点滅するか?
汚れて見えなくなっていないか?
その他に、排気音が異常に大きくないか、ミラーがきちんと付いているか、自賠責保険の期限が切れていないかなども合わせて見る
2. 定期的に教職員で一斉車両点検を実施する(バイク通学を許可している学校の場合)
…最寄りの二輪ショップに協力いただくと効果的

①ブレーキ

…ブレーキが効かないことによる危険性や、重大事故に直結することを理解させる

指導員指導ポイント

1. 車両を前後させながら、前後のブレーキがしっかり効くか、実際にブレーキを握って確認させる
※ギア付きバイクは、右足のブレーキペダルを踏み込んで後輪ブレーキの利きを確認させる
2. アジャスターの調整方法を説明する

教職員指導ポイント

1. ブレーキレバーを強く握った際、ハンドルに付いてしまわないか指導する

②タイヤ

…タイヤのエア圧が低かったり、タイヤに異常がある際の危険性を理解させる

指導員指導ポイント

1. タイヤの空気圧が低いことによるデメリット（制動距離が延びる、スリップしやすくなるなど）を伝える
2. 適正エア圧の確認方法を指導する。エアゲージを当ててチェックしないと適正なエア圧の確認はできない。最低でも1か月に1回以上ガソリンスタンドや二輪販売店でチェックを行う様指導する
3. タイヤの摩耗、亀裂、異物等の確認方法を指導する
4. ウエア・インジケーターの見方を指導する

教職員指導ポイント

1. 異常に空気圧が低くないか（パンクしていないか）チェックする
…最低でも1ヶ月に1回以上ガソリンスタンドや二輪販売店でチェックを行うよう指導する

③灯火類

…自分の意思を周囲に伝える重要な役割。点灯しないと重大事故に直結することを理解させる

指導員指導ポイント

1. テールランプ、ブレーキランプ、ウインカー、ヘッドライトが点灯しないとどのような危険があるかを伝える
2. ハイビームが基本。対向車や前走車がいる時は、ロービームに切り替えるよう指導する

教職員指導ポイント

1. テールランプ・ブレーキランプ・ウインカー・ヘッドライトの点灯等をチェックする
2. 汚れて見えなくなっていないか等をチェックする

④燃料（ガソリン等）

…燃料切れによって路肩を歩くことは、事故にもつながりかねない。燃料をこまめにチェックするよう認識させる

指導員指導ポイント

1. 今日の走行分の量はあるか、またガソリン漏れはないか
2. 燃料計のない車両は、キャップを開けて残量を確認する
3. 燃料切れで路肩に止まると危険であるので、十分注意すること
… 押して歩きたくないよね?を伝える

教職員指導ポイント

1. 燃料計をこまめに確認させる

続く >>

⑤自賠責保険+任意保険

…自賠責保険は万が一交通事故を起こした場合、被害者が救済されること、自賠責保険の補償内容も理解させ、任意保険への加入メリットを認識させる

指導員指導ポイント

- 1.自賠責保険はすべての車両(車)の所有者に法律で加入が義務付けられており、万が一交通事故を起こした場合、被害者が救済されることを認識させる
※運転するときは必ず期限を確認すること
- 2.原付バイクを含め、全てのバイクや車の所有者に法律で加入が義務付けられていること、自賠責保険切れのペナルティについてを認識させる
…自賠責保険の期限切れや未加入の場合、1年以下の懲役または50万円以下の罰金。合わせて、違反点数6点で即免許停止処分
- 3.自賠責保険で賅えない部分を任意保険で補うことを理解させる
▽任意保険の加入の勧め
・任意保険のメリットや、ファミリーバイク特約等々

教職員指導ポイント

- 1.自賠責保険の期限は切れていないか
- 2.自賠責保険は、被害者の救済を目的とした保険であり、他人にケガをさせたり、死亡させた場合のみ補償が適用されることを認識させる
- 3.自賠責保険で支払われる賠償金の支払限度額について、死亡の場合3,000万円、傷害の場合は120万円、事故後の後遺障害で障害の程度に応じて75万円～3,000万円と最低限の補償となっていることを認識させる
- 4.自賠責保険切れのペナルティについてを認識させる
…左記の指導員指導ポイント参照
- 5.自賠責保険で賅えない部分を任意保険で補うことを理解させる
▽任意保険加入の勧め
・免許取得承認時の誓約事項にする等

まとめ

★走行前には最低限の「ぶ・た・と・燃料」の確認を行うようにして、自分自身を守るとともに、他人を巻き込まないようにすることが重要。

1つでも不具合があると重大事故につながる可能性があり、他者も巻き込み怪我や事故を起こしてしまうことを理解させる。

★自賠責保険は全てのバイクや車の所有者に法律で加入が義務付けられていること、自賠責保険切れのペナルティとともに、自賠責保険で賅えない部分を任意保険で補うことを理解させる。

通学許可校において、学校の駐輪場等で二輪車の状況確認をする場合

…「ぶ・た・と・燃料」は日常的に指導し、下記の①～⑥については教職員などで一斉車両点検等を実施する際に指導する

- | | |
|------------------|--------------|
| ①ブレーキレバーの遊び | ④ナンバープレートの曲げ |
| ②レンズやミラーの汚れ及び割れ等 | ⑤各部位の破損 |
| ③自賠責保険の期限 | ⑥マフラー等の改造 |

乗車姿勢

ねらい

もしもの時に適切な運転操作が行えるための乗車姿勢の基本を理解させる

進め方

1台の車両を囲み、模範者をバイクに乗せて説明する

指導員指導ポイント

バイクの運転をしている時、急な飛び出しや急な割り込みなどで危険な状況に遭遇した際、急ブレーキを掛けたり危険回避をしたりしなければならない時がある。

適切な運転操作を行うためには、正しい乗車姿勢が大切。

また、正しい乗車姿勢を取ることで疲れにくくなる。

1.【目】 情報を得るためには、一点を注視することなく先を広く見る

2.【上半身】

肩→ 力を抜き、自然な感じでリラックスさせる

肘→ 突っ張らず、軽く曲げ、ハンドルからのショックを吸収させるようにする
…緊急ブレーキ時に身体をしっかり保持できるように意識する

手→ 手首を少し下げてグリップ(ハンドル)を軽く握る
…軽くグリップを握ることで、自然と肩・肘も含めて上半身の力が抜ける

※上半身のポイントは、グリップ(ハンドル)を常に軽く握ることで自然と肘や肩の力も抜ける

3.【下半身】

腰→ ハンドルを左右に一杯に切った際、無理なく操作が行える位置に座る
…肩が大きく動いたり、膝や腿にハンドルや手が当たらないかを確認

膝→ 膝は開かず、車体(レッグシールド)からはみ出さないようにする

足→ つま先は車体(ステップボード)からはみ出さず、まっすぐ前に向ける

※下半身のポイントは、加速時や減速時(ブレーキング)、コーナリング時にしっかりと踏ん張り、バイクと一体化できること

教職員指導ポイント

1. 登下校時の運転姿勢はどうか

・定期的にチェック、また個別に指導をする

・しっかり前を注視して運転しているか

…きよろきよろ余計な所を見ていないか

・大股開きでつま先が外を向いていたり、足を前に投げ出した乗車姿勢になっていないか

・ハンドルをギュッと握りしめたりして全身に力が入り過ぎた運転になっていないか

※ヘルメットや服装と合わせて指導

2. スポーツでも、基礎(基本)がしっかりできていないと上手くできないこと

(野球、サッカー、柔道、剣道等と同じで基礎が大切)

バイクも基本となる運転姿勢ができていないと、疲れたり、スムーズな運転操作ができなかったり、バランスを上手く取れないことを理解させる

まとめ

★運転の基本姿勢を保持することで、もしもの時に適切な操作を行うことができたり、長時間走行でも疲れにくくなる。一日を通して、周囲の安全確認と姿勢については見ていくことを伝え、意識して走行させながら、身につけさせる。

※乗降時、発進時、進路変更時には周囲の安全確認を必ず行うこと

乗車装備

ねらい

万一、転倒や事故に遭遇した際の怪我の軽減につながることを理解させる

1. ヘルメット、プロテクター…身体の部位を守る、万が一の事故によるケガを最小限に抑える
2. 服装…万が一の転倒や事故に備え、肌の露出の少ない視認性の高い長袖、長ズボン・手袋を着用する
また目立つ色のウェアを着用することで、発見されやすくもなる

指導員指導ポイント

ヘルメットについて

1. 二輪の死亡事故で最も多いのは頭部損傷で、約4割を占めている
その中でヘルメットが脱落しているのが約3割で、自分にフィットするヘルメットを選び、あごひもは人差し指一本ぐらいが入る程度に締める
また、衝撃を与えないよう落下しない場所に置く
2. JISやPSC等の安全基準を満たしたヘルメットを被る
3. ヘルメットのタイプ(フルフェイス、ジェット、半キャップなど)
…車両に応じたヘルメットを使用することを指導(半キャップは原付二種までなど)
野球用や工事用ヘルメットは乗車用とは認められないことを理解させる

プロテクターについて

1. 死亡事故の損傷部位で頭部の次に多いのが胸部で約3割を占め、次いで腹部となっている。
事故の際の被害軽減には肘や膝、背部のプロテクターと合わせ、胸部プロテクターを使用することが効果的

服装について

1. 万が一の転倒や事故時の衝撃を軽減してくれるプロテクターが入ったライディング用ジャケットやパンツを着用することで怪我を最小限に抑えることができる

教職員指導ポイント

ヘルメットについて

ヘルメットは大事な頭を守る防具

その防具をおろそかにしては、何のために被っているのか

1. しっかりとあご紐を締めているか
…人差し指1本ぐらいが入る程度に締める
2. ヘルメットのサイズ
…大きすぎて前後左右にヘルメットが容易に動いてしまうようなものを被っていないか
3. バイク用のヘルメットを被っているか？
…野球用や工事用ヘルメットでのバイク乗車はNG。
帽子の上に被る、前後逆に被る、あみだ被り(前を上げて斜めに傾けて被ること)
だと、簡単に脱落してしまうのでNG

服装について

1. バイクに乗る時は常に長袖・長ズボンを着用するよう指導
2. 靴
…サンダル履きは避け、厚手の靴下を着用し、くるぶしを出さないようにする

プロテクターについて

事故時の死亡率は、頭部の次に胸部・腹部となっており、ボディプロテクターは自分の身を守るために装着した方が安全。できればプロテクターが内蔵された、ライディングジャケット、パンツが好ましい

まとめ

★もしもの転倒や事故に備え、ヘルメットは車種に適合したもの、頭のサイズに合ったものを被る。

あご紐はひとさし指が一本入る程度までしっかりと締め、胸部や背部、肘膝などを守るプロテクターを装着をすること。

プロテクターが内蔵されたライディングウェア、パンツを着用することで、怪我を最小限に抑えることができる可能性があることを理解する。

[ブレーキング]

ねらい

「止まる」ことの難しさを知り、一般道路において急な飛び出しなど、もしもの際に安全に停止するためには何が必要かを理解させる

【1】導入・模範走行

★ブレーキング実技を行う目的の明確化と、もしもの際にどの様なブレーキングが必要かを理解させる

【手順】

1. バイクに乗っていてブレーキで怖い思いをしたこと等が無い受講者に確認
→引き出した回答から、ブレーキングのねらいを説明
2. バイクにはどの様なブレーキがあるか受講者に確認（前輪・後輪・エンジンブレーキ）
→どのブレーキが一番短く停止できるかを確認
3. 一般道路を走っている際、クルマや人などが飛び出して来て急ブレーキが必要な時、どの様なブレーキを掛けるか受講者に確認
→前輪ブレーキだけ？ 後輪ブレーキだけ？ 前後輪同時ブレーキ？
→前後同時に掛ける場合、前後のブレーキ比率はどのくらいの割合が良いか？
4. 模範走行説明（※コースレイアウト例は p14 参照）
後輪ブレーキのみ、前輪ブレーキのみ、前後輪同時ブレーキで、同時に走行し同じポイントからブレーキで停止し違いを確認（速度 30km/h 程度）
※コンビネーションブレーキのバイクで模範走行を実施する場合、前後ブレーキの連動を解除しておく調整が必要
※説明者と模範走行指導員間で事前整合を十分行い、受講者にわかりやすく、説明とのズレが無い模範を行うこと
5. 模範走行後、それぞれのブレーキのメリット・デメリットを伝える

ブレーキの種類	メリット	デメリット
後輪ブレーキのみ	後輪ブレーキを掛けると前輪ブレーキに比べ荷重の移動が穏やかでバランスを保ちやすい。後方に引っ張られる様な効果（落下傘効果）が働き、直線安定性が増す	・あまり強く掛けられず車輪ロック（回転停止）しやすい ・前輪ブレーキのみに比べ、制動距離が長くなる
前輪ブレーキのみ	後輪に比べ制動距離は短くなる。理由は、ブレーキを掛けるとバイクとライダーの重さ、すなわち荷重が前に移動し前輪タイヤが路面に強く押し付けられるため	・車輪ロックした場合は即転倒に繋がりやすい
前後輪同時ブレーキ	前輪にもしっかり荷重（前輪ブレーキ参照）を掛けることができ、後輪で直進安定性が出るので、車体は安定し制動距離も短くなる	・前後輪のブレーキを不適切な配分でかけ間違えると、転倒や事故に繋がる

【2】 走行手順の説明

★受講者に行ってもらいたい実技内容を具体的にわかりやすく伝える

1. 指導員が手を挙げ合図をしたら、合図のあったレーンの人から一人ずつ交互に安全確認を行いスタート
2. 速度は、1回目 25km/h、2回目以降は 30km/h で早めに指示速度まで上げ、その後は一定速度で走行
3. 赤いパイロンに前輪タイヤが差し掛かったら、アクセルを戻し前後輪同時にブレーキを掛けて完全に停止させる
★クラッチ付きバイクは停止直前までクラッチを切らず、エンジンプレーキを有効活用
4. 停止後、指導員のアドバイスを聞いてから、スタート位置に戻る。これを繰り返し時間まで実施
※走行手順を理解できたか、質問は無いかを確認

【注意事項説明】

★実技中の転倒や事故防止のために守ってもらいたいことをしっかり伝える

1. 指示速度まで出すのが怖い人は、怖くない範囲で実施
2. 指示速度以上出さないようメーターを見て速度を合わせる
3. ブレーキを掛ける前に、必ずアクセルを戻す
4. もしタイヤがロックしてしまったら、ブレーキを緩める、またはブレーキを離して再度握り直して停止させる
5. いきなり強いブレーキを掛けない
…最初数回は信号で停止する程度の優しいブレーキで、慣れてきたら短く停止できるブレーキが掛けられるように
6. クラッチ付きバイクはエンストしても構わない
7. スタートの発進時、停止後の再発進時は、必ず周囲の安全確認を行う

【3】指導ポイント

指導員指導ポイント

1. 実技実施時のワンポイントアドバイス例

▽下記より重要度の高いもの順に記載

- ①視線は近くを見すぎているか
- ②ハンドル(グリップ)を強く握り過ぎていないか
- ③急なブレーキ操作になっていないか
- ④アクセルをしっかりと戻しているか
- ⑤前・後のブレーキを同時に掛けられているか
- ⑥指示速度で走行出来ているか、また速度コントロールは出来ているか
- ⑦力が入り過ぎて走行時やブレーキング時にバランスを崩していないか
- ⑧前、後のブレーキ配分は適切か
(前 7:後ろ 3程度の割合で掛けられているか)
- ⑨クラッチ付きバイクは、停止直前でクラッチを握れているか
- ⑩右足着地になっていないか(特にクラッチ付きバイク)
※うまく出来ている人は褒めるなど、必ず一声掛ける
※スタート時及び再発進時の安全確認は一日を通してアドバイス
※重要度の高いものからアドバイスし、ワンポイントに絞って行う

2. 指示と違う事を行う受講者には、優しく注意を促す

3. 危険な行為、空ぶかし等迷惑行為を行う場合は、しっかり注意する

教職員指導ポイント

★日常的にアドバイスを行う

1. スピードを出し過ぎない

【スピードを出しすぎると・・・】

- ・制動距離が長くなる
…速度が2倍になると、制動距離は約4倍に伸びる
- ・もしもの時に被害が大きくなる
…速度が2倍になると、衝突時の衝撃は約4倍大きくなる
- ・速度を上げると視野がどんどん狭まり、正確な情報を取りづらくなる

2. 車間距離を取る

- ・危険を発見しブレーキが効き始めるまでに、約1～2秒掛かる
例▽
速度 30km/h で1秒間に 8.3m、2秒間に 16.6m 進む
- ・最低でも2秒以上の車間が必要。1秒程度では危険を発見し「あっ!」と思った時には衝突してしまう
※車間の取り方の詳細はまとめを参照

3. 危険予測を行う

- ・「だろう運転」ではなく「かもしれない運転」を行う
※詳細はまとめを参照

続く >>

【4】まとめ

★自分が思っていた通りに停止できたか？一般道路で急な飛び出しがあっても止まることができるか？などを聞きブレーキの難しさを確認させ、今後の運転に何が必要かを理解させる

1. スピードを出すことの危険性

- ・速度と制動距離の関係について説明…速度の二乗に比例
- ・速度と衝突エネルギーの関係について説明…速度の二乗に比例
- ・速度と視野の関係について説明…速度を上げると視野がどんどん狭まり、正確な情報を取りづらくなる

2. 車間距離の重要性

- ・運転のメカニズム「認知・判断・操作」の説明
 - ・空走時間・空走距離の説明…眠気・疲労・考え事等で空走時間・空走距離は更に伸びる
→スマートフォンフォルダーを付けて走行している方も多いと思うが、スマホに一瞬目をやるだけでも同様
 - ・車間距離の取り方の説明…前走車が急に止まっても追突しない距離 ←速度によって車間距離は変化するが、人の目は距離に対して曖昧
 - ・車間時間の取り方の説明…最低でも2秒以上の車間時間が必要。1秒程度では危険を発見し「あっ!」と思った時には衝突してしまう
- ※前のクルマが通過した地点（センターライン、停止線、電柱等）を基準とし、自分の前輪が同じ地点に到達する時間を「ゼロイチ・ゼロニ」とゆっくり数える

3. 危険予測をした運転

急に止まらない“だろう”、飛び出してこない“だろう”と言う「だろう運転」ではなく、急に止まる“かもしれない”、急に飛び出してくる“かもしれない”と言った「かもしれない運転」を心掛け、危険に近づかない、危険を遠ざける運転を行う

4. 心のブレーキ

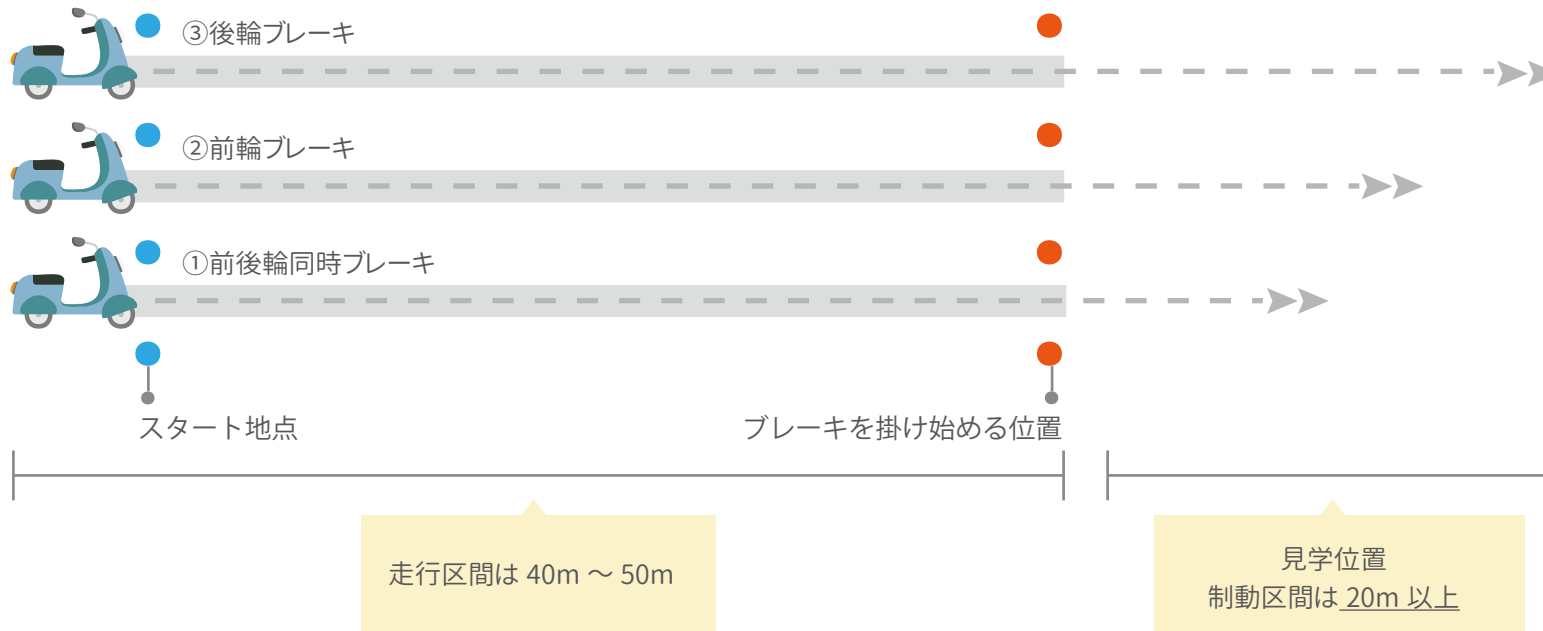
運転に慣れてくると、スピードを出したり、カーブを限界に近い速度で曲がったりしたいという欲求が起りやすくなる。また、皆がやってるから、捕まらなければ大丈夫と言う気持ちも生まれやすくなる。そういった欲求を抑え、「もし事故を起こしたら…」 「もし誰かを傷つけたら…」 と考える「心のブレーキ」が一番効くブレーキ

続く >>

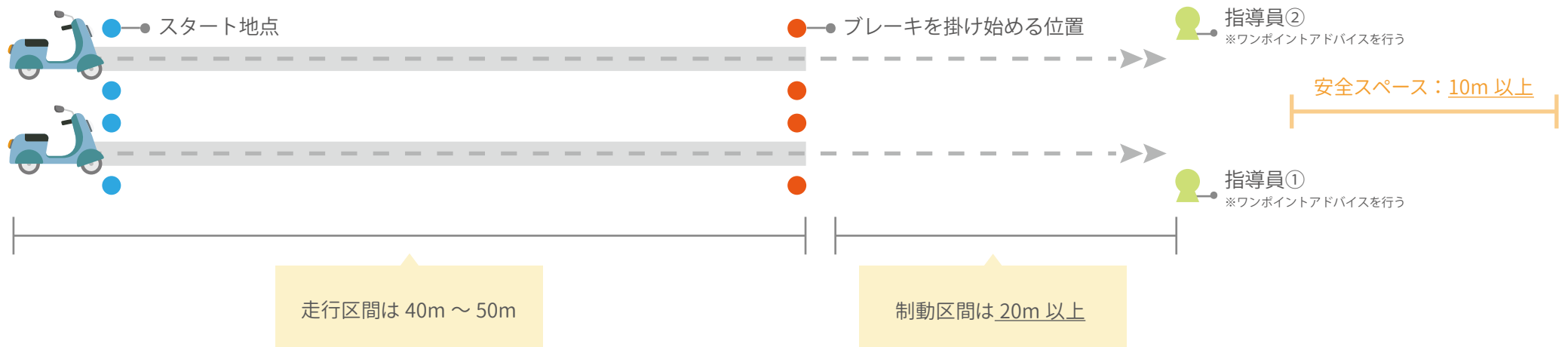
【5】ブレーキングコースレイアウト図（例）

▽模範走行時のコースレイアウト図

● ● …パイロン



▽受講者体験時のコースレイアウト図



[コーナリング]

ねらい

限界速度の存在を理解し、安全にカーブを曲がるためには何が必要かを理解・習得させる

【1】導入・模範走行

★コーナリング実技を行う目的の明確化と、どのような危険があるのか、安全なコーナリング方法とはどの様に行うのかを理解させる

【手順】

1. カーブを曲がりきれずに対向車線にはみ出したり、転倒したり、転倒しそうになったことはないか、ヒヤリハット体験を受講者に確認
→引き出した回答から、コーナリングのねらいを説明
2. どんな速度でもカーブを曲がれるか受講者に確認
3. オーバースピードでカーブに進入するとどのような危険があるのか受講者に確認
 - ・カーブには曲がり切ることのできる「限界速度」というものがあり、この限界速度を超えると対向車やガードレールにぶつかったり、転倒したりという事故につながるおそれがある
 - ・道路が濡れていたり砂利が落ちていたりなど、路面状況が悪いと限界速度は低くなる
 - ・擦り減ったタイヤや空気圧が適正でない場合も限界速度は低くなる
4. 模範走行説明（※コースレイアウト例は p19 参照）
 - 1 回目（良い模範走行）：ライン内を限界速度内で一定速度、一定バンク角を維持し走行
 - 2 回目（悪い模範走行）：限界速度を超えて走行し、そのままの速度で曲がりオーバーランを見せる
 - 3 回目（具体的走行模範）：直線でしっかり速度を出し、コーナリングを始める前の直線区間で適正な速度へ減速してカーブを曲がる模範走行
※カーブ半径 (R) によって限界速度は変化するため、p19「カーブの限界速度」を参考に、安全な速度を設定する
5. 模範走行後は以下の点を伝える
 - ・限界速度はどんなに運転技術を上げてても超えることは出来ない（物理の法則）。
よって限界速度以内でカーブを曲がることが重要。※p19 カーブの限界速度参照
 - ・たった 5km/h 限界速度を超えても、曲がり切れずに外に膨らみ事故につながる可能性が大きくなる

続く >>

【2】 走行手順の説明

★受講者に行ってもらいたい実技内容を具体的にわかりやすく伝える

1. 模範走行と同じ手順を説明 (p15 参照)
2. 指導員の指示に従い、一人ずつ安全確認を行いスタート
3. 停止後、指導員のアドバイスを聞いてから、スタート位置に戻る。指示速度を変え、繰り返し時間まで実施
 - ※走行手順を理解できたか、質問は無いかを確認
 - ※指導員の立ち位置はコースレイアウト図 (p19) を参照

【注意事項説明】

★実技中の転倒や事故防止のために守ってもらべきことをしっかり伝える

1. 1回目、2回目は、直線で指示速度まで出したら、その速度を維持したままカーブを曲がる。
 - ・1回目：限界速度より5km/h程度低い速度を指示
 - ・2回目：限界速度程度を指示
 - ※指示速度まで出すのが怖い人は、怖くない範囲で実施
2. カーブ走行中は一定速度、一定バンク角を維持し急なブレーキ操作や車体を無理に傾けることは絶対に行わない
 - ・もしカーブの中でブレーキを掛ける場合は、慎重にブレーキを握る、もしくは車体を起こしてブレーキを掛ける
 - ・曲がれないからと言って、無理に車体を傾けない
 - ★クラッチ付き二輪の場合は、コーナリング中にクラッチを切らない
3. 3回目の走行は、直線で30km/h～40km/h程度まで速度を出し、カーブ手前の直線部分で曲がれる安全な速度(1回目走行の安全速度以下)まで減速し、カーブに進入する。カーブ走行中は一定速度、一定バンク角で走行
 - ※再度質問等は無いかの確認
4. スタートの発進時・停止後の再発進時は、必ず周囲の安全確認を行う

続く >>

【3】指導ポイント

指導員指導ポイント

1. 実技実施時のワンポイントアドバイス例

▽下記より重要度の高いもの順に記載

- ①視線は近くを見すぎていないか。カーブ出口方向を見ているか
- ②ハンドル(グリップ)を強く握り過ぎていないか
- ③力が入り過ぎて走行時やコーナリング中にバランスを崩していないか
- ④指示速度を守っているか、速度オーバーになっていないか

→速度を出しすぎている場合は直線部分で早めに減速するよう指導

- ⑤コーナリング中は等速で走行できているか、一定のバンク角で走行できているか

- ⑥3回目走行時、直線部分(カーブ手前)でしっかり安全速度まで減速できているか

- ⑦コーナリング中にブレーキやクラッチを使っていないか

※うまく出来ている人は褒めるなど、必ず一声掛ける

※スタート時及び再発進時の安全確認は一日を通してアドバイス

※重要度の高いものからアドバイスし、ワンポイントに絞って行う

2. 指示と違う事を行う受講者には、優しく注意を促す

3. 危険な行為、空ぶかし等迷惑行為を行う場合は、しっかり注意する

教職員指導ポイント

★日常的にアドバイスを行う

1. カーブ手前でしっかり減速

【カーブで限界速度を超えると…】

- ・対向車線に飛び出したり、転倒のリスクが高まる
- ・転倒して対向車等と衝突すると被害がとても大きくなる
- ・天候や季節等、路面状況によって限界速度は変化する

2. カーブの先を見た運転を心掛ける

- ・自分が見えている範囲内で止まれる速度で走行する
- ・常にカーブの先を見た運転を心掛ける
- ・路面状況の変化もしっかり観察する

3. 危険予測を行う

・「だろー運転」ではなく「かもしれない運転」を行う

※詳細はまとめ(p18)を参照

続く >>



【4】まとめ

★どんな速度でもカーブを曲ることができるか？見通しの悪いカーブで車が目の前に止まっても安全に止まることができるか？などを聞き、カーブには限界速度があり事故が多く発生していることを確認させ、今後の運転に何が必要かを理解させる

1. カーブの危険性

- ・カーブには曲がりきれぬ限界速度があり、その限界速度を超えると曲がりきれずに反対車線に飛び出してしまったり、無理にバイクを傾け転倒するリスクが高まる
- ・見通しの悪いカーブの先には、見えていない所（死角）から人や自転車、駐車車両などが突然現れることがある
- ・砂利や落ち葉、濡れた路面等がカーブの途中に突然現れると滑りやすく転倒する可能性が大きくなる
- ・急ブレーキを掛けるとタイヤがスリップし転倒しやすくなる
- ・限界速度はどんなに運転技術を上げてても超えることは出来ない

2. 安全なカーブの曲がり方

- ・常にカーブの出口に目線をやり、見えている範囲内で停止できる速度で走行する
 - ・少しでも怖いと感じる速度や、手のひらが汗ばむ速度でカーブに進入しない
- ※その為に、カーブ手前でしっかり減速し余裕を持ってカーブに進入することが大切

3. 危険予測をした運転

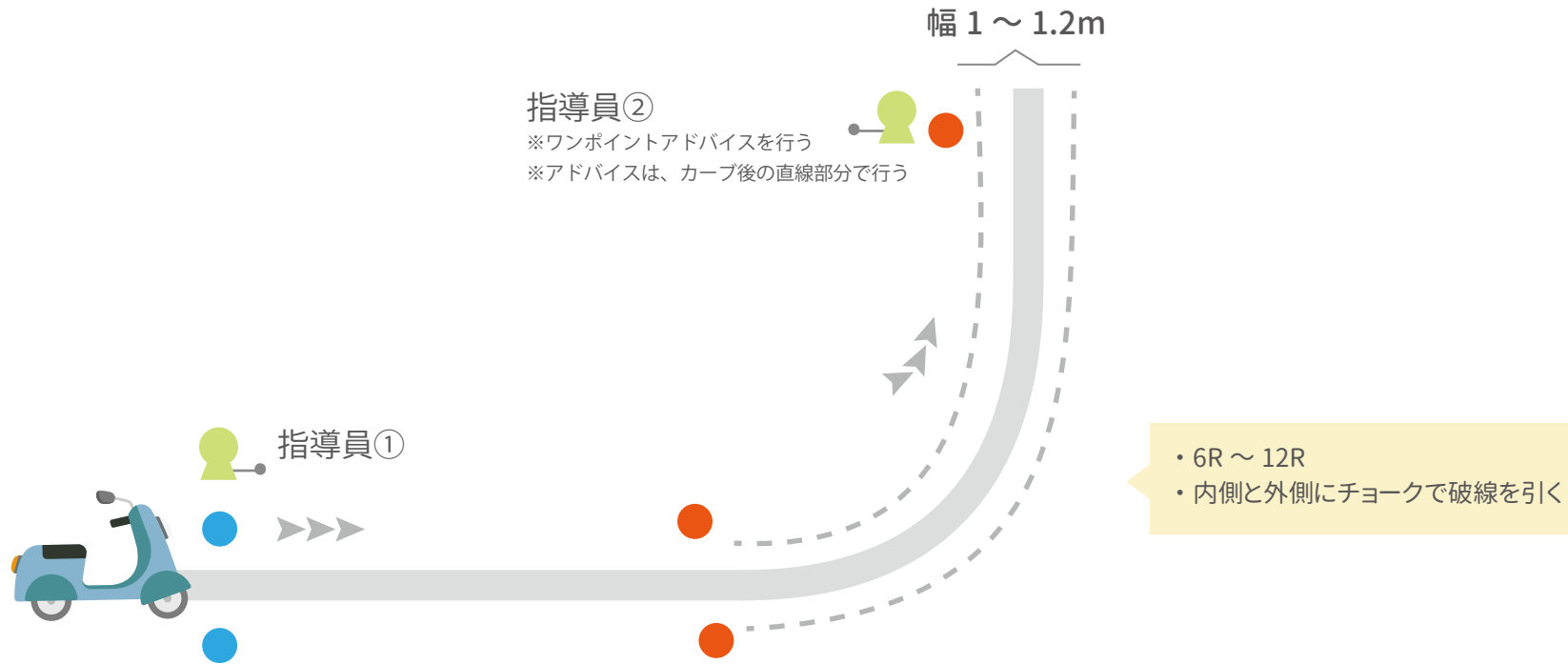
カーブの先に何も無い“だろう”、朝大丈夫だったから帰りも大丈夫“だろう”と言う「だろう運転」ではなく、駐車車両がいる“かもしれない”、砂利が落ちている“かもしれない”と言った「かもしれない運転」を心掛け、危険に近づかない、危険を遠ざける運転を行う

続く >>

【5】コーナリングコースレイアウト図（例）

▽模範走行時・受講者体験時のコースレイアウト図

●●…パイロン



【参考】カーブの限界速度 (km/h)

限界速度の公式は、 $\sqrt{\mu gr}$ であり、摩擦係数 × 重力加速度 × 半径をルートで開いて 3.6 倍すると時速に換算できる。

※ $\mu=0.7$ 時（乾アスファルト）の限界速度 () の中は安全推奨速度

6R⇒23km/h (16km/h) 7R⇒25km/h (17km/h) 8R⇒27km/h (19km/h)

9R⇒28km/h (20km/h) 10R⇒30km/h (21km/h) 11R⇒31km/h (22km/h) 12R⇒32km/h (22km/h)

[低速バランス]

ねらい

低速走行の難しさの理解とバランスの取り方、操作方法の習得をする。

また、周囲の状況把握がしづらくなることを体験し、どのような運転を心掛けるべきかを理解させる

【1】導入・模範走行

★バランス実技を行う目的の明確化と、なぜ低速走行が難しいのか、低速走行時どのような様な運転を心掛けるべきかを理解させる

【手順】

1. 駐車場やコンビニエンスストア、ガソリンスタンドなどでバイクを低速で走らせる時に、バランスを崩しそうになったことはないか、受講者に確認
2. なぜ低速で走るとバランスが取りづらいのか、受講者に確認
→引き出した回答から、低速バランスのねらいを説明
3. 模範走行説明（※コースレイアウト例は p24 参照）
 - 1 回目：受講者に行って欲しい、車体を傾けずできるだけゆっくり走る基本的な模範走行
 - 2 回目：悪い模範走行として、車体を倒しながら走行したり、車体後方をパイロンに接触（内輪差）しながら走行
4. 模範走行後は以下の点を伝える
 - ・車体を傾けずできるだけゆっくり走行する
 - ・バイクの速度が歩行速度（5~6km/h）以下になると自立できなくなり、ライダーが積極的にバランスを取る必要がある
 - ・バランスを取ることに夢中になると目の前しか見えなくなるため、意識して広く周りの情報を得ること
 - ・ハンドルを切って曲がると内輪差が発生するため、内輪差を考慮した運転を心掛ける。前輪タイヤがどこを通れば接触しないか、イメージしながら走行する

続く >>

【2】 走行手順の説明

★受講者に行ってもらいたい実技内容を具体的にわかりやすく伝える

1. 指導員が手を挙げ合図をしたら、一人ずつ安全確認を行いスタート
2. パイロンの間をバイクを傾けず、できるだけゆっくりと走行し、ゴールへ行く
3. ゴール後、指導員のワンポイントアドバイスを聞いてからスタート地点に戻る。これを繰り返し時間まで実施する

※走行手順を理解できたか、質問は無いかを確認

※指導員の立ち位置はコースレイアウト図 (p24) を参照

【注意事項説明】

★実技中の転倒や事故防止のために守ってもらうべきことをしっかり伝える

1. 曲がり切れない、通れないと思ったら足を着いたりパイロンの外側を通っても良いので、無理して転倒しないように走行する
2. 次に向かう先のパイロンに目線を移動し、手前のパイロンばかりを見すぎない
3. スタートの発進時、停止後の再発進時は、必ず周囲の安全確認を行う

※再度質問等は無いかの確認

【3】指導ポイント

指導員指導ポイント

1. 実技実施時のワンポイントアドバイス例

▽下記より重要度の高いもの順に記載

- ①ハンドル(グリップ)を強く握り過ぎていないか
- ②視線は下を見過ぎず、先を見て行きたい方向に顔・目線が向いているか
- ③膝が開き過ぎていないか
- ④力が入り過ぎて自らバランスを崩していないか
- ⑤頭が左右に大きく動いていないか

⑥スクーターはステップボードを下半身で踏ん張り左右の
バランスを取っているか

※タンク等で下半身をホールド可能なタイプの車両は、ニーグリップ
やくるぶしグリップをアドバイス

⑦後輪ブレーキで速度コントロールできているか

※前輪ブレーキを使用するとバランスを崩しやすいため、後輪ブレーキで
速度コントロールするようアドバイス

※うまく出来ている人は褒めるなど、必ず一声掛ける

※スタート時及び再発進時の安全確認は一日を通してアドバイス


※重要度の高いものからアドバイスし、ワンポイントに絞って行う

教職員指導ポイント

★日常的にアドバイスを行う

1. すぐに止まれる速度で走行する
 - ・人混みなど危険な場所を走行する際は、直ぐに止まれる速度で、場合によっては足を地面につきながら走行する
 - ・状況によってはエンジンを停止し、バイクから降りて押して歩くことを指導する
2. 周囲の状況をしっかり把握
 - ・人や車がいるかもしれないので、目線は手前を見過ぎず視野を広く保って走行する。
3. 無理をしない運転を心掛ける
 - 【バランスを崩しそうになったら…】
 - ・無理せず足を着いて安全を確保するよう心掛ける

続く >>



【4】まとめ

★自分が思っている所にバイクを導くことができたか？コンビニの駐車場やガソリンスタンドなどでゆっくり走行が必要な場合に安全に走ることができるか？などを聞き、低速走行の難しさを理解させ、今後の運転に何が必要かを理解させる

1. 低速走行時のバイクの特性

- ・バイクは速度が歩行速度（5~6km/h）以下になると自立できなくなり倒れてしまう
だから、低速走行時はライダーが積極的にバランスを取る必要がある
- ・Uターンをする時も転倒リスクが高いため、同様の運転操作が必要

2. 低速走行時のバランスの取り方

【運転姿勢】

- ・行きたい方向をしっかりと見る
- ・下半身でバイクをホールド（具体的方法は前頁教習指導員指導ポイント1-⑥参照）
- ・上半身はリラックスしハンドル（グリップ）を強く握り過ぎない。手のひらが汗ばむ様では力が入りすぎ
- ・頭を左右に大きくずらさず頭の位置は一定にし、ハンドルを左右に切りながらバランスを取る
※少しでも危険や不安を感じたら、足を付きながら走行したり、バイクから降りて押して移動することを心掛ける

【ブレーキの使い方】

- ・低速走行時のスピードコントロールは、後輪ブレーキを主に使用。前輪ブレーキを使用する場合はできるだけ優しい操作を心掛ける。強く前輪ブレーキ操作をするとハンドルが急に切れ込んだり、内側に大きくバランスを崩し転倒する恐れがある
- ・コンビネーションブレーキの付いたバイクは、後輪ブレーキを掛けると前輪にもブレーキが効くため、より丁寧なブレーキ操作が必要

3. 危険予測をした運転

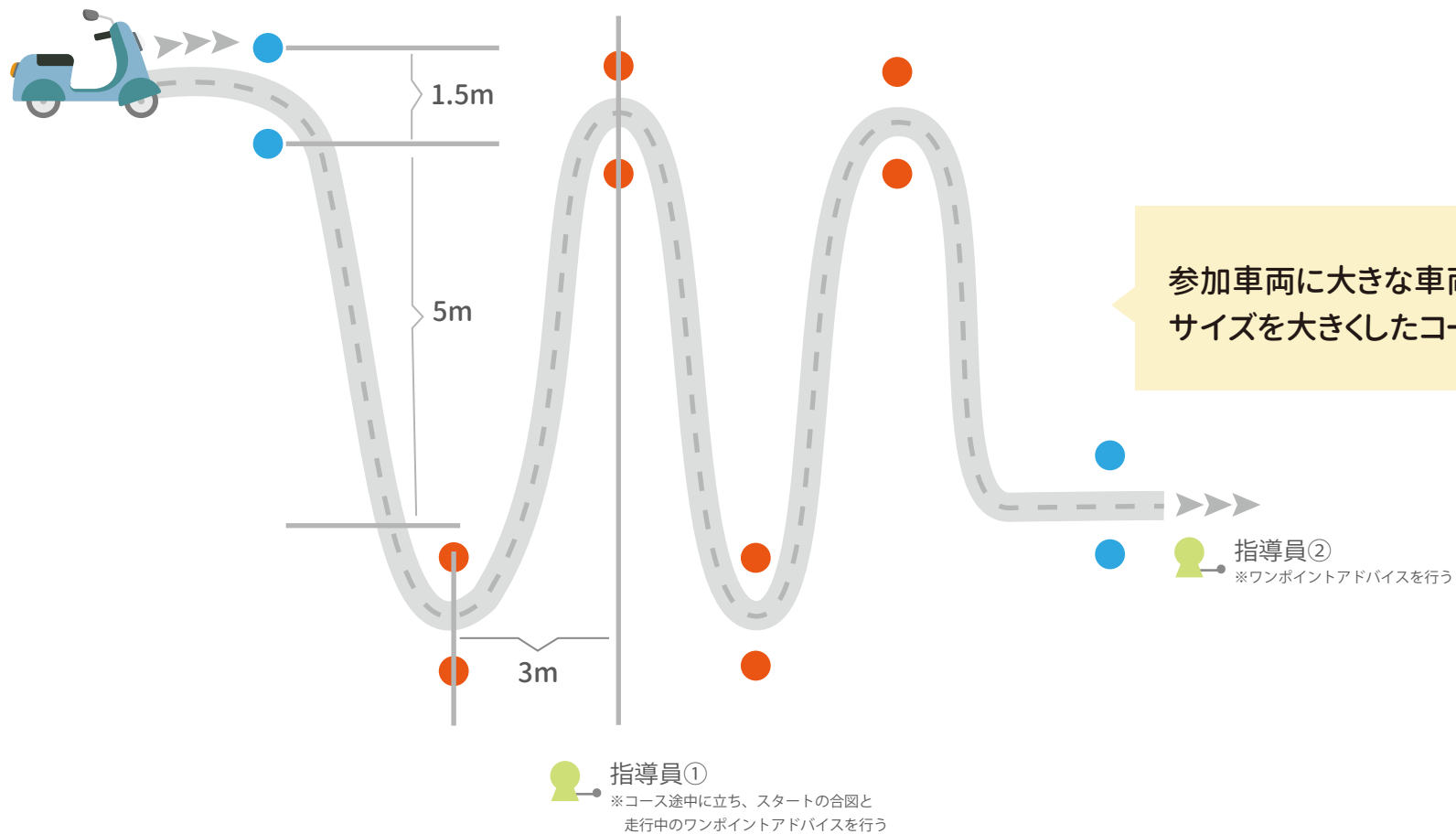
速度が遅くなればなるほど手前を見がち。一般道路では周囲に人や車がいるかもしれないため、意識して目線は広く、周囲の状況を積極的に把握しながら危険を予測した運転を行う

続く >>

【5】低速バランスコースレイアウト図（例）

▽模範走行時・受講者体験時のコースレイアウト図

●● …パイロン



[観察] 安全な交差点の通過方法

ねらい

高校生のバイク事故の約6割が交差点付近で起きていること、また、事故の原因は安全不確認・わき見運転で6割以上を占めていることを理解させ、どこに目を向け、どのようなことに気をつければ事故を未然に防止できるかを認識させる

【1】導入・観察

★小さいバイクは遠くに見えてしまうこと、同じ速度でもトラックや乗用車に対して小さなバイクは速度が遅く感じることを認識させる

【手順】

観察① 見え方の違い（※レイアウト図は P28 を参照）

1. 交差点をバイクで走行中、車と衝突しそうになったことがないか受講者に確認
2. 交差点付近は、なぜ車とバイクの事故が多いのか受講者に確認
→引き出した回答から、観察のねらいを説明
3. バイクと四輪車を平行に同位置（40m ほど先）に並べ、その見え方を認識させる

観察② 速度の読み取り（※レイアウト図は P28 を参照）

1. バイクと四輪車を別々に同じ速度で走らせ、受講者に速度の読み取りをさせる
2. どちらが速く感じたか、または遅く感じたか受講者に確認

【観察の注意事項】

1. 後ろや下を向かせて、確認して欲しいタイミングで指導員が「はいっ」などと声を掛け瞬時に確認させる
2. もしも何かあった場合に備え、安全な場所で観察をさせる

続く >>

【2】指導ポイント

指導員指導ポイント

1. 四輪運転者からは、バイクは小さく遠くに見えること、同じ速度でも速度が遅いと誤認されやすいことを理解させ、交差点における安全な走行を指導する
2. 右折の際、対向車の脇から、自転車やバイクが来るかもしれないと予測しながら走行する
3. 車体や衣服などの色によっても見え方や速度を誤認識することがある
4. 見通しの悪い交差点では、必ず徐行または一時停止をし、「人や車が飛び出してくるかもしれない？」と予測し安全を確認してから交差点を通過することを指導する
5. 交差点内では、車や歩行者、対向車などの動きに十分注意するよう指導する

教職員指導ポイント

1. 四輪運転者からは「自分は見られていないかも？遠くに見えるかも？遅いと判断されているかも？」と考え、もしもに備えた運転を心掛ける
2. 交差点で右折しようとする対向四輪車がいたら、「右折してくるかも？」と予測しながら交差点を通過する
3. 右折の際、対向車の脇から「自転車やバイク、歩行者が出てくるかも？」と予測しながら走行する
4. 一時停止標識のある交差点では、「自転車や人、車が飛び出してくるかも？」と予測し、必ず停止線手前で一時停止を行い安全確認を怠らない

【3】まとめ

★交差点における危険性を理解できたか？バイクは小さく遠くに見られること、速度が遅く感じられることを理解できたか？などを聞き、安全な交差点の走行方法を理解させる

1. 右直事故の防止

- バイクはトラックや乗用車に比べ小さいため、実際より遠くにいるように見られたり、実際の速度より遅く認識されることがある。対向右折車がいる場合、見られていない、誤認識されていると考え、対向車が右折してくるかもしれないと予測した運転を心掛ける
- 複数車線の道路では、同一走行車線に右折車がいる場合、その右折車で自分が対向車から見えていない場合がある。交差点内の安全が確認できるところまでアクセルを戻したりブレーキを掛けるなど速度を落としながら進み、もしもに備えた運転を心掛ける

続く >>

2. 出会い頭事故の防止

- ・一時停止の標識がある所では必ず一時停止を行い安全を確認してから通行する。出会い頭事故の多くは、一時不停止や安全不確認が原因
- ・見通しが悪く一時停止が必要な交差点では、決められた停止線で停止するだけでなく、「自分を見せるための停止」「左右を確認するための停止」(多段階停止)を行い、安全を確認して通行する
- ・左右に歩道などがある交差点は、自転車や歩行者などの急な飛び出しも予測し、すぐに止まることのできる速度で走行する
- ・カーブミラーをしっかりと見て、歩行者や自転車が来ていないことを確実に確認する

3. 交差点の安全な通過方法

- ・見通しの悪い交差点では、必ず徐行または一時停止をする
- ・信号や標識・路面標示などを正確に読み取り、安全に通過できるか判断する
- ・生活道路での狭い道路、路地、見通しの悪い交差点、駐車車両等の環境下を走行する時には以下の点に注意する
 - ①前方、後方、右側、左側等を注意しながら運転に集中する
 - ②速度は控えめ、一時停止、徐行等状況にあった安全な走行を心掛ける

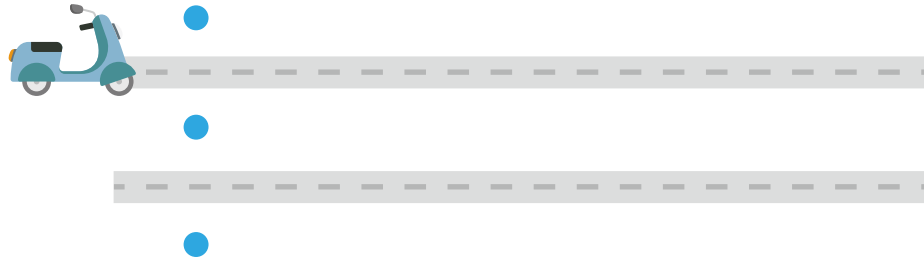
4. 危険予測

- ・「いつも車や自転車、歩行者など来ない道だから今日も来ないだろう」といった「だろう運転」ではなく、「人や車が飛び出してくるかもしれない?」といった「かもしれない運転」を心掛ける

【4】 観察のレイアウト図（例）

▽観察① 見え方の違いのレイアウト図

● …パイロン



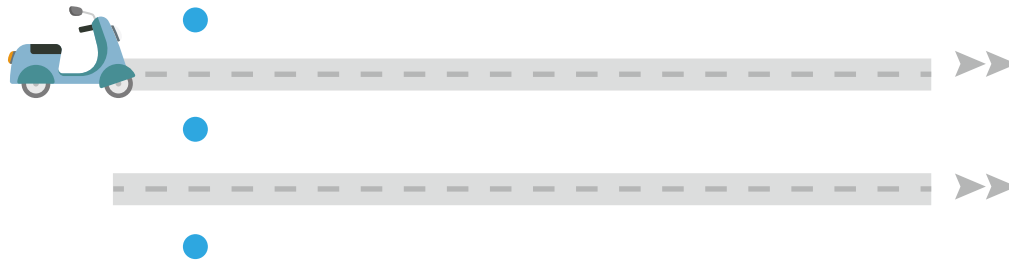
受講者見学位置
40m 程度離れた位置から
観察する

観察①が終了したら
②に移行する



△正面から見た写真

▽観察② 速度の読み取りのレイアウト図



走行区間は 40m ~ 50m

受講者見学位置
走行車線側方の安全な位置
から観察する

[雨天時：グループ別協議] 危険予測トレーニング

ねらい

交通事故を未然に防止するために必要な危険予測能力を向上させる

【1】導入

★高校生のバイク事故の約6割を占める交差点付近での事故（特に右直事故、出会い頭事故）について、どのようなところに気を付けて運転する必要があるかを考えさせる

【手順】 P31～P32のワークシートを使用し、5～6人程度のグループを作り下記手順を進める

1. 個人学習：所要時間 約5分

問題を読み上げ、この場面からどのような危険が考えられますか？見えている危険と、時間経過で起こりうる危険を予測し箇条書きでできるだけ多く（1）に記入してもらう

2. 個人学習：所要時間 約5分

次に（1）で出した危険を避けるためにはどのような運転をすれば良いのか（2）に箇条書きで記入してもらう

3. グループ協議：所要時間 約20分

個人で記入した（1）と（2）をグループ内で発表し、他の人の意見を共有してもらう

→ 危険度が高く事故回避に重要だと思うものを3～5点程度にまとめ、グループ用の新しい用紙の（1）に記入してもらう

→（1）に書き出したものを、危険度や重要度の高い順に順位付けを行う（左に順位記入）

→ 危険度や重要度の高い事故を回避するためにどのような行動を取るのかを話し合い（2）に記入してもらう

4. 個人学習：所要時間 約5分

班別協議で話し合った結果を参考に、今回のような交通場面に遭遇した際、どのような運転を心掛けるかを（3）に記入してもらう

5. グループ協議：所要時間 約10分

個人で記入した（3）の「行動目標」をグループ内で発表

→ どの行動目標が今回のケースでの事故回避に有効かを話し合い、グループの「行動目標」を用紙の（3）に記入してもらう

6. 発表：所要時間 約5分

グループ別で考えた「行動目標」を発表してもらう

続く >>

【2】指導ポイント

指導員指導ポイント

1. 危険予測をしながら運転する重要性を理解させる
2. 交差点内では、車や歩行者、対向車などの動きに十分注意するよう指導する
3. 見通しの悪い交差点では、必ず徐行または一時停止をし、「人や車が飛び出してくるかもしれない？」と予測し安全を確認してから交差点を通過することを指導する
4. 交通他者からはバイクは小さく遠くに見えること、同じ速度でも速度が遅いと判断されることを理解させ、交差点における安全な走行を指導する
5. 右折の際、対向車の脇から、自転車や二輪車が来るかもしれないと予測しながら走行する

教職員指導ポイント

1. 危険予測をしながら運転することの重要性を理解させる
2. 人や車が飛び出してくるかも？と考え、必ず一時停止を行い安全確認を怠らない
3. 四輪運転者からは、バイクは小さく、遠くに見えること、同じ速度でも速度が遅いと判断されることを認識させる
4. 交差点で右折しようとする四輪車がいいたら、右折してくるものと予測して走行する
5. 右折の際、対向車の脇から「出てくるかも？」と予測しながら走行する



【3】まとめ

★危険を予測しながら運転する重要性を理解できたか？安全を相手に委ねるのではなく、つねに「かもしれない」運転をすることの重要性を理解させる

続く >>

ワークシート（事例①：信号のある交差点）

あなたはバイクで前の車に続き、交差点を通過しようとしています。
どのような危険が考えられますか？



(1) この場面から、どのような危険が考えられますか？

見えている危険と、時間経過で起こりうる危険を予測し、箇条書きでできるだけたくさん書き出してみましょう。

(2) (1)で出した危険を避けるためには、どのような運転をしたらよいでしょうか。

(3) 今後、このような状況に遭遇した際、あなたはどのような運転を心掛けるか、「行動目標」をまとめましょう。

ワークシート（事例②：見通しの悪い交差点）

あなたはバイクで一時停止の標識のある交差点を通過しようとしています。
どのような危険が考えられますか？



- (1) この場面から、どのような危険が考えられますか？
見えている危険と、時間経過で起こりうる危険を予測し、箇条書きでできるだけたくさん書き出してみましょう。

- (2) (1)で出した危険を避けるためには、どのような運転をしたらよいでしょうか。

- (3) 今後、このような状況に遭遇した際、あなたはどのような運転を心掛けるか、「行動目標」をまとめましょう。

[参考資料] 動画『原付スクーター Safety Riding !』の活用

【1】動画の内容

- | | |
|-------------------------|-------------------------------|
| Vol. 1 原付乗車時の心構えと内容のご紹介 | Vol. 7 混合交通での注意点 ([1] 出会い頭事故) |
| Vol. 2 自分を守るための服装と装備 | Vol. 8 混合交通での注意点 ([2] 右折時の事故) |
| Vol. 3 安全に乗るための日常点検 | Vol. 9 混合交通での注意点 ([3] 左折時の事故) |
| Vol. 4 正しい乗車姿勢 | Vol.10 事故遭遇時の義務と事故への備え |
| Vol. 5 安全なブレーキの掛け方 | フルバージョン |
| Vol. 6 安全なカーブの曲がり方 | |

[映像]
(一社) 日本自動車工業会
https://www.jama.or.jp/motorcycle/safety_riding/index.html
(一社) 日本二輪車普及安全協会
<http://www.jmpsa.or.jp/genchalle/safety-riding/>
他、YouTube に公開
https://www.youtube.com/watch?v=AG_HjiXffII&t=246s

【2】手順 ※使用方法など

[実技前]

1. 動画 Vol. 2 自分を守るための服装と装備を視聴させ、バイクに乗る際の正しい服装を理解させる
2. 動画 Vol. 3 安全に乗るための日常点検を視聴させ、バイクに乗る際の正しい点検方法を理解させる
3. 動画 Vol. 4 正しい乗車姿勢を視聴させ、バイクに乗る際の正しい乗車姿勢を理解させる
4. 動画 Vol. 5 安全なブレーキの掛け方を視聴させ、ブレーキングの基本を理解させる
5. 動画 Vol. 6 安全なカーブの曲がり方を視聴させ、コーナリングの基本を理解させる

[雨天時]

1. P29 の [雨天時 : グループ別協議] 危険予測トレーニングを参考に個人学習もしくは班別協議を行った後、動画 Vol. 7 混合交通での注意点 ([1] 出会い頭事故)、動画 Vol. 8 混合交通での注意点 ([2] 右折時の事故)、Vol. 9 混合交通での注意点 ([3] 左折時の事故) の3編、もしくはどれか1編を視聴させ、日頃の運転を振り返り、今後どの様な点に注意して運転すると安全に走行できるかを理解させる
2. 動画 Vol.10 事故遭遇時の義務と事故への備えを視聴し、交通社会人としての心構えについて、意見発表や感想文を書かせ、運転することの社会的責任について認識させる
3. フルバージョンを視聴し、日頃の運転等を振り返り、どこが間違っているか、今後どの点を注意すべきかについて、次ページのワークシートを活用し、個人学習もしくは班別協議を行い、安全な走行について理解させる

続く >>

ワークシート（日頃の運転を振り返ってみましょう）

1. 動画を視聴して、下記の内容について、日頃の自身の行動を4段階で評価してみましょう。



気づいた点と具体的な改善方法



気づいた点と具体的な改善方法



気づいた点と具体的な改善方法



気づいた点と具体的な改善方法



気づいた点と具体的な改善方法



気づいた点と具体的な改善方法

2. これから気を付けることや安全に関する行動目標を自分の言葉で短くまとめましょう。

2021年9月発行

発行：(一社) 日本自動車工業会

編集：(一財) 日本交通安全教育普及協会