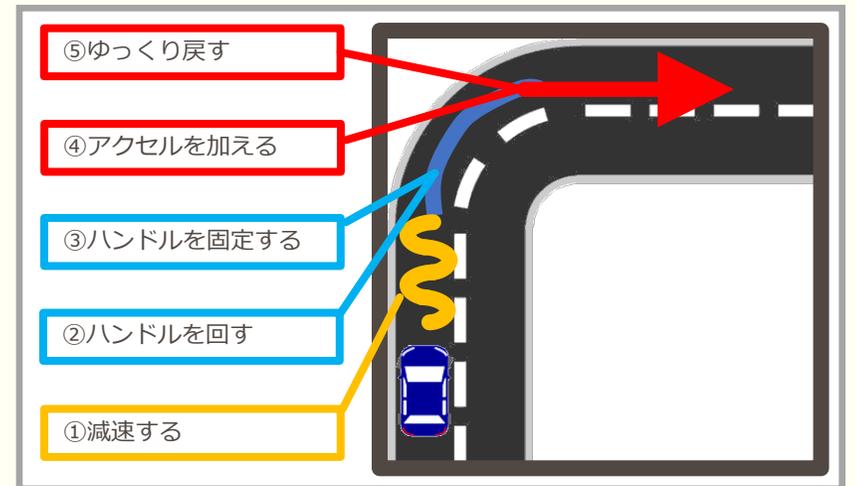


# 車両コントロール編





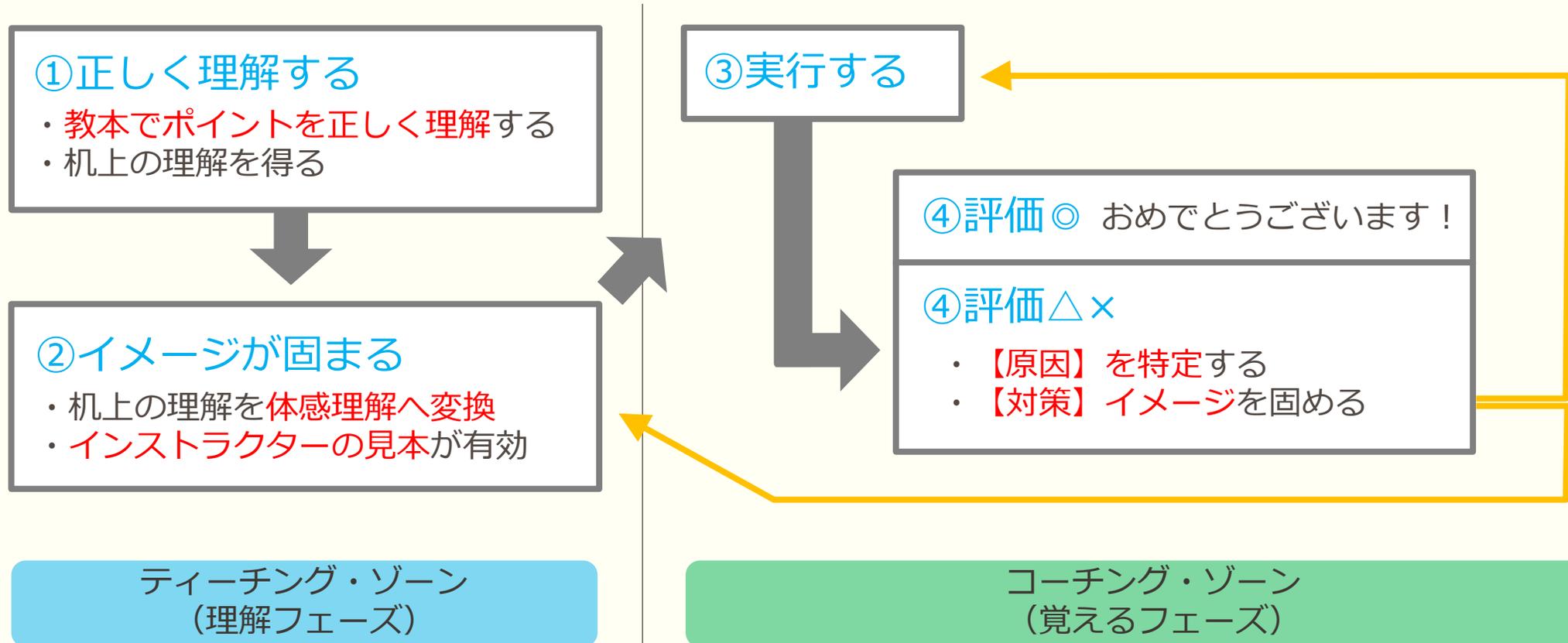
---

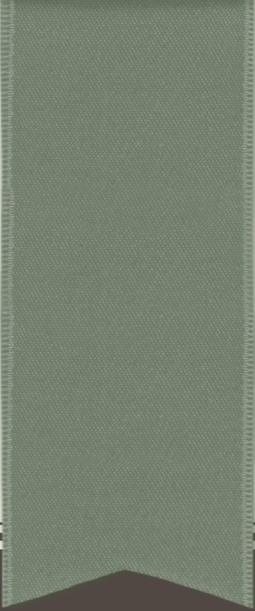
# トレーニングの考え方

---

# トレーニングサイクル

上手くなるために必要なトレーニングの基本サイクルを理解しましょう





---

---

# 走行環境

---

---

## 練習環境① 一方通行

ベーシック  
トレーニング



【トレーニング】  
白線を踏まない様に走行（直進・右折・左折）  
してみましょう。

【メリット】  
多少のコントロールミスを許容してくれるため、  
初期の教習時にはとても役立ちます。  
白線を踏まない。という解りやすい指標が出来る  
こともメリットです。

【デメリット】  
すれ違い等、難しい環境に追い込まれないので、  
シビアな感覚は身に付きません。  
ハンドリング&カーブコントロール辺りまでに  
しておきましょう。

## 練習環境② 陣地走行

ベーシック  
トレーニング



このラインからはみ出さないで走行する

【トレーニング】  
左半分（自分の陣地）だけを走行するルール  
で練習してみましょう！

【トレーニング効果】

- ・ 正確な車体感覚が身に付きます！
- ・ キープレフトの意識が身に付きます！

【考え方のポイント】  
条件付けと理解しましょう。  
限定された条件の中で行動できる事が大切です。  
ルーズな条件での走行は「出来た風」と解釈  
しておきましょう

## 練習環境③ 狭路環境

ベーシック  
トレーニング



- ・コントロールが安定しない
- ・カーブの出口でフラついてしまう
- ・ハンドル戻しが忙しい

こんな症状の改善に効果的なのが、狭路環境下でのトレーニングです。

環境が僅かなコントロールミスを許さない為、正しく厳密なハンドリングを身に付ける事が出来ます。

### 【トレーニング方法】

画像の様な狭路環境で右左折の練習を行う

### 【トレーニング効果】

- ・厳密なハンドリング（出来た風の改善）
- ・車体感覚の醸成

### 【条件】

- ・交通量が少ない
- ・碁盤の目（周回できる）

## 練習環境④ 白線走行

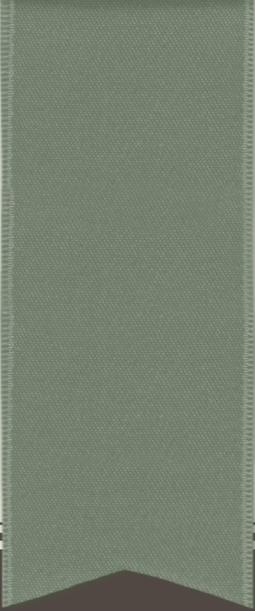
次善の策



【トレーニング】  
白線の横にタイヤを置いて直進します  
「踏まず・離れず」コントロールしてみま  
しょう

【トレーニング効果】  
・左の車体感覚が身に付きます

【デメリット】  
右側の車体感覚は身に付きません



---

# 車両の仕組みと特性

---

# 車の特性と仕組み① 車体の形状

ベーシック  
トレーニング

丸まっている  
(曲がる時に少しゆとりができる)



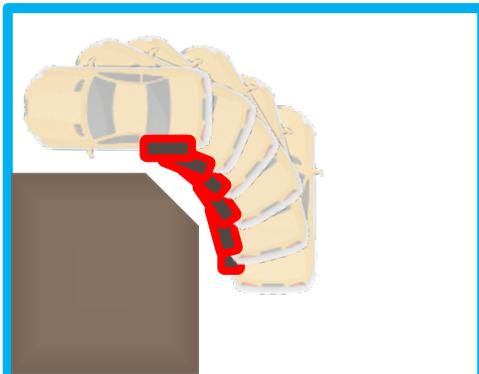
サイドミラーは  
出っ張っている

## 車の特性と仕組み② 支点・回転軸

ベーシック  
トレーニング

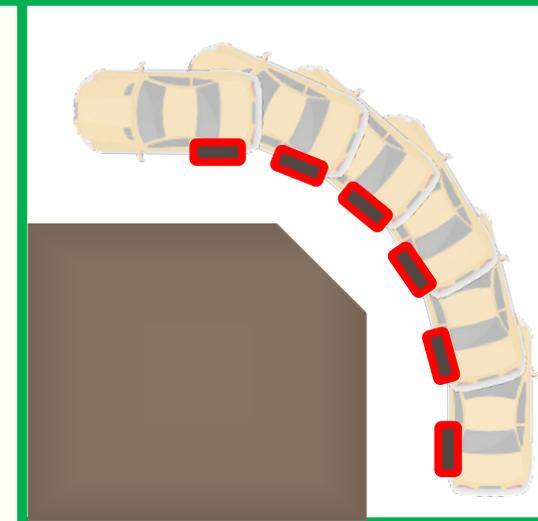


車は前のタイヤが曲がります。  
後ろのタイヤは曲がりません。  
カーブを曲がる時は**後ろのタイヤが支点・回転軸になります。**



支点・回転軸のイメージ

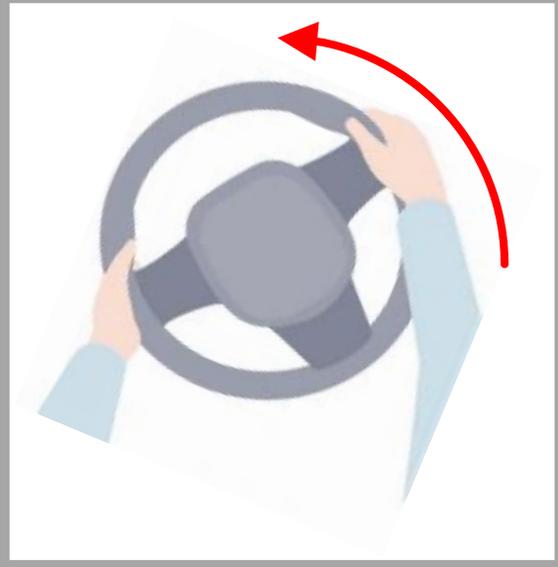
実際は進みながら回転軸になっています



支点・回転軸のイメージは、内輪差や停車・駐車等に影響してきます。  
まずは大まかなイメージだけ掴んでおきましょう

## 車の特性と仕組み③ ハンドルの固定

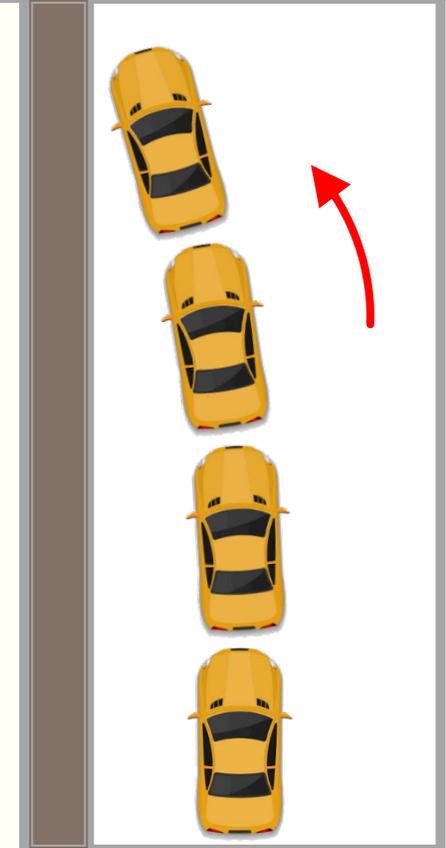
①ハンドルを曲げて  
固定する



②タイヤも固定される



③そのまま進むと勝手に  
左方向に寄っていく

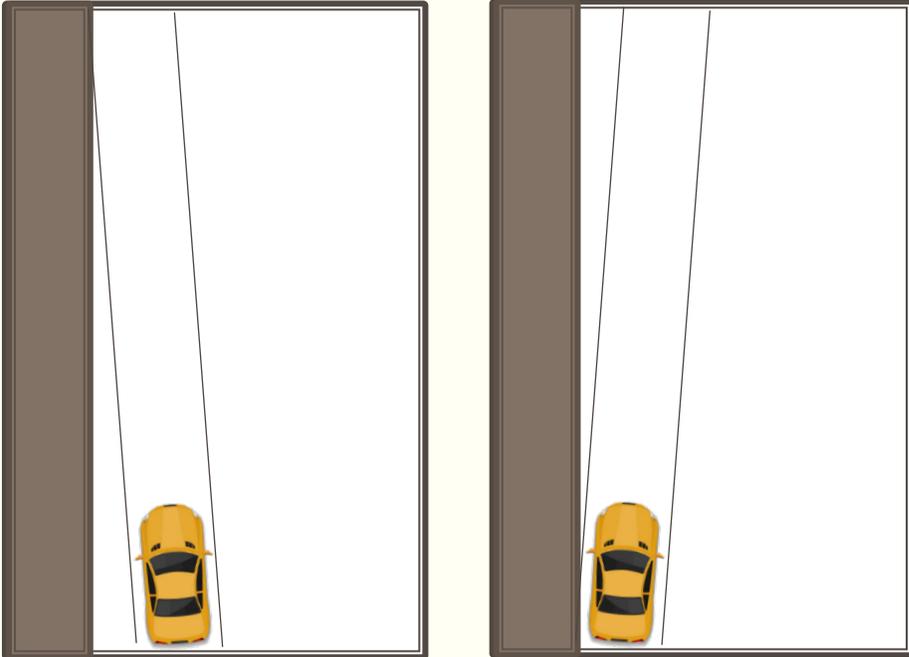


【POINT】  
ワンテンポ遅れて反応する

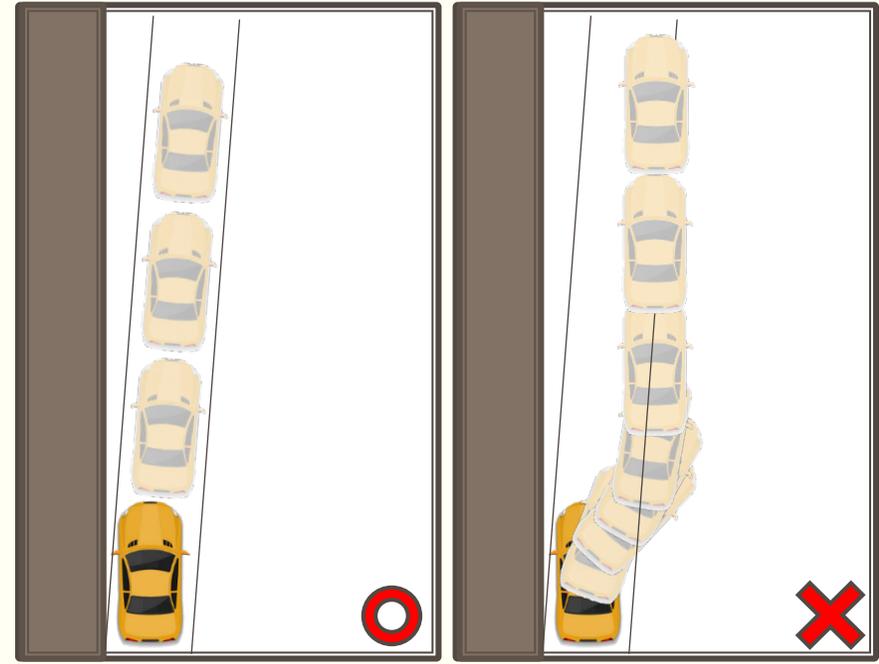
ハンドルの入力に対し  
車が反応するまでタイムラグがあります

# 車の特性と仕組み④ 車体の傾き

ベーシック  
トレーニング



一旦、車体が傾いてしまえば「ハンドル真っすぐ」だけでも、**どんどん左に寄っていきます。**  
出庫の時も同様です。

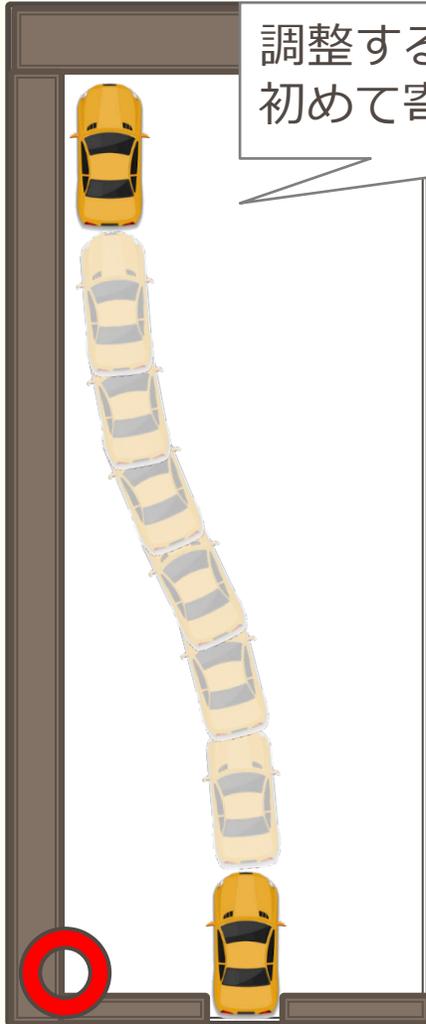


入庫・出庫時に、ハンドルをグイグイ回してしまうのは、**極めて非効率**だと解ります

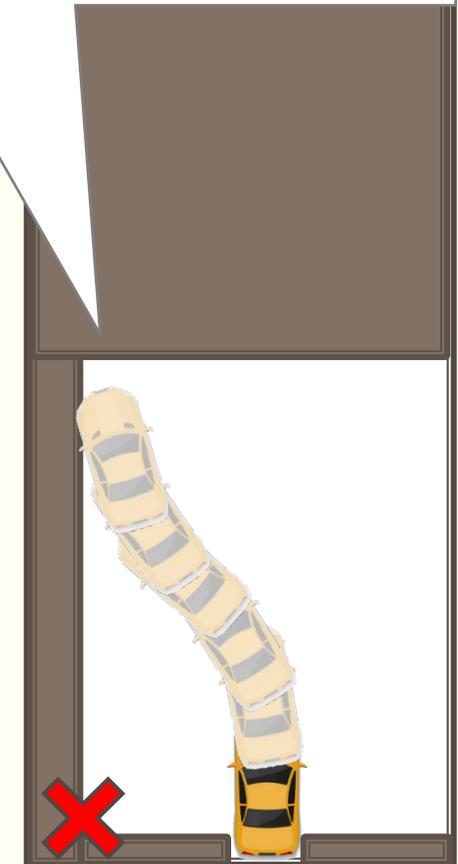
# 車の特性と仕組み⑤ 調整スペースの確保

ベーシック  
トレーニング

調整するためのスペースがあって  
初めて寄せることができます



調整スペースが無い状態で  
頑張っても寄りません

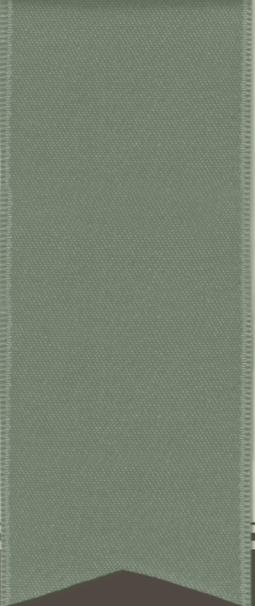


『調整スペースを確保する』という意識はとても重要です。

ハンドリングは原則的に「状況に応じハンドル量を調整する」が正解です。

局面を理解せず「とりあえず回してしまう」クセのある方は要注意！

この悪癖は、最後まであなたの足を引っ張ります。



---

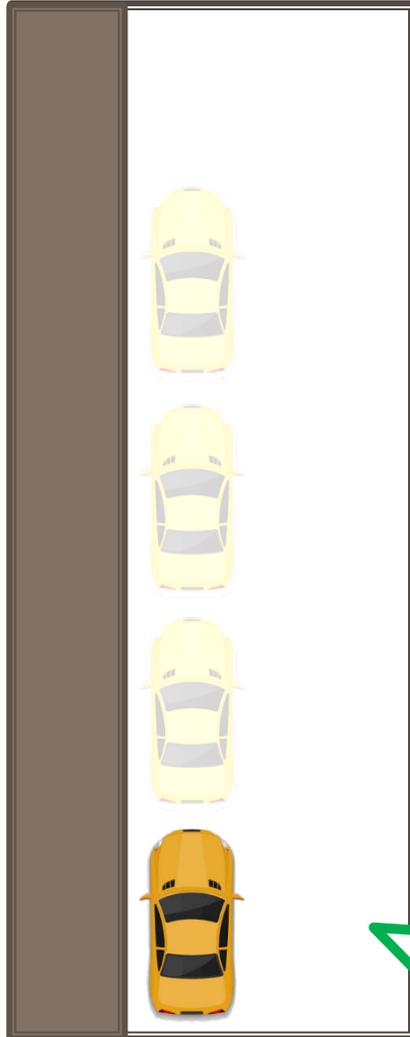
---

# ペダル感覚とフロントノーズ

---

---

## クリープ現象の体験



ブレーキを離すだけで進んでいく

停車状態からクリープ現象を利用して車を動かしてみましよう。

クリープ走行を通じてペダル感覚の調整を行います。

# 優しい止まり方

ベーシック  
トレーニング



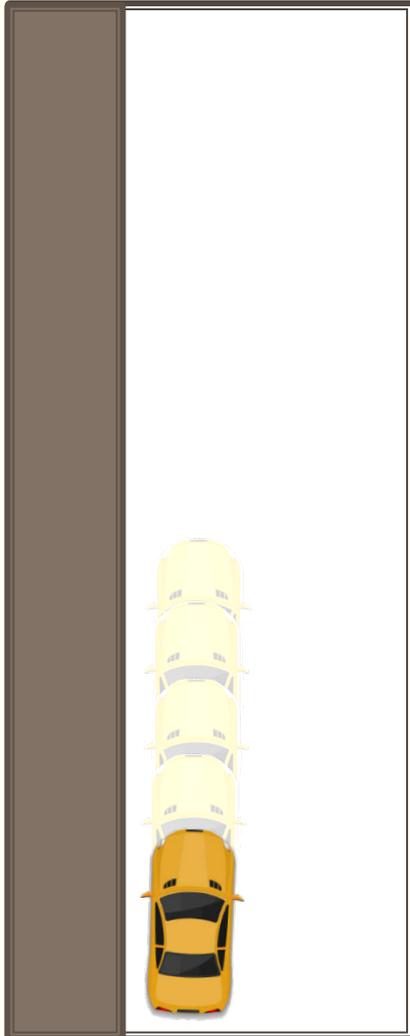
## 【優しく止まるポイント】

- ・ 踏込みを徐々に強くしていく
- ・ 停止の瞬間に足を上げる（ブレーキを弱める）



# ブレーキングコントロール

ベーシック  
トレーニング



クリープ現象のスピードをブレーキで抑制します。  
「止まらないけど進み続ける」ことがトレーニングの要点です。

## 【トレーニング方法】

- ・ 極限まで遅く進み続ける。でも止まらない。  
(クリープ時速が10km/hの場合1km/h以下の速度)
- ・ 15秒から30秒キープ出来たら合格！

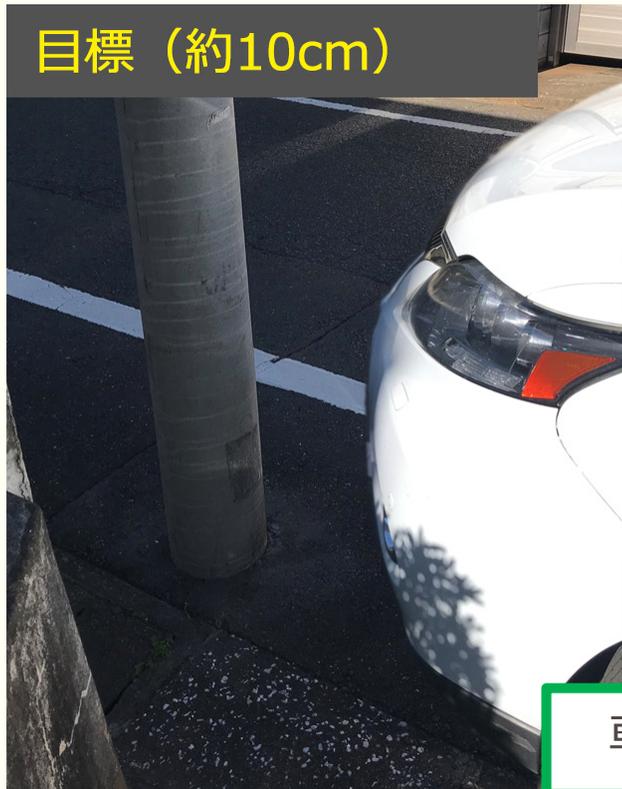
# フロントノーズの限界値

ベーシック  
トレーニング

電信柱等を利用して車体を極限まで近づけてみましょう。  
多くに影響する項目なので最初の段階で限界値を理解しておく必要があります。



目標（約10cm）



甘い（約40センチ）



車を降りて確認してみよう！



---

---

# 停車技術の習得

---

---

# ボディーライン

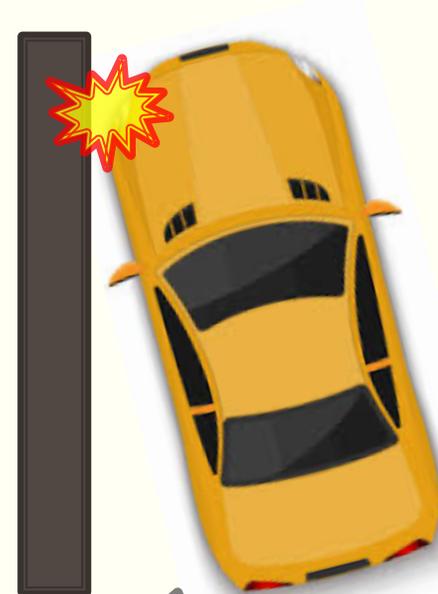
ベーシック  
トレーニング



サイドミラーには  
出っ張りがあります



サイドミラーが壁に当たらなければ  
車のボディーにも当たりません  
赤印の空間を寄せる際の目安にしましよ  
う。



但し車体が斜めの場合  
は、車体の左前方  
が先に当たります

# 寄せる時に見るポイント

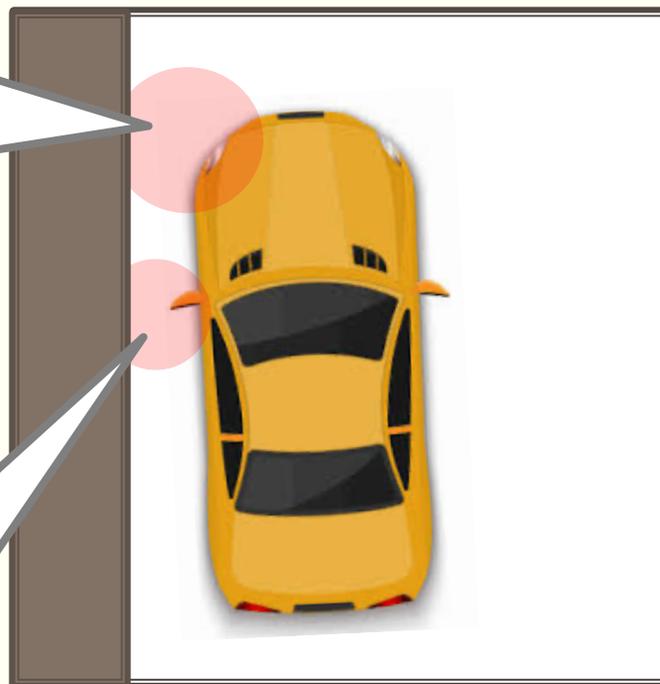
ベーシック  
トレーニング

## ①左前のスペース

感覚を磨きましょう  
反復トレーニングが有効です！

## ②ミラーと壁のスペース

目視で認識しましょう  
このスペースで確認する習慣は、  
様々な局面での応用が可能です



限界値を掴み取ろう！

# 後軸理解と寄せのポイント

ベーシック  
トレーニング

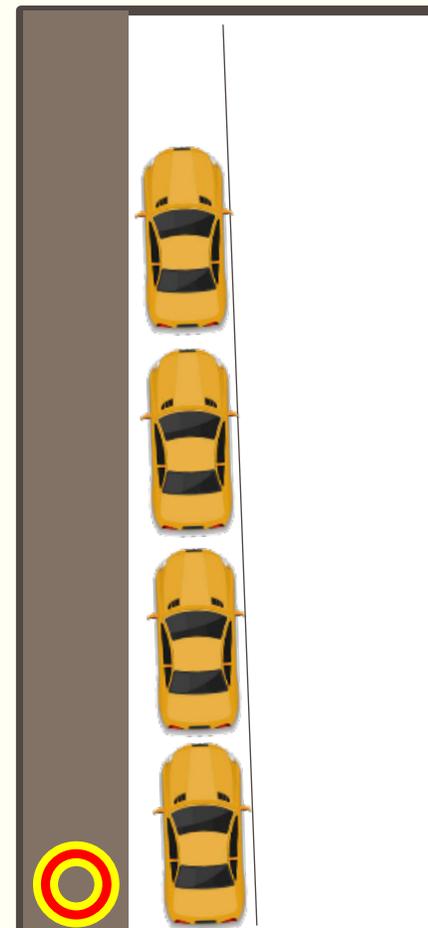
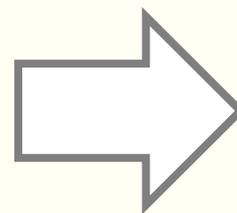
『傾きが強い』と逆に寄りません。



ハンドルをたくさん切って、車体を傾け過ぎてしまうと



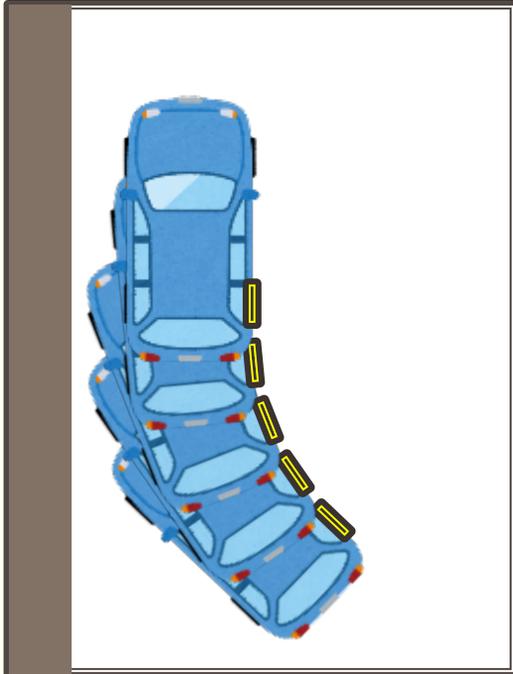
その後「右後のタイヤが軸」になり回転するため、寄せが甘くなってしまいます。



「少しの傾き」 + 「長い距離」が正解

# 平行取り

ベーシック  
トレーニング



サイドミラーを見ながら車を前後に動かして、平行状態を当ててみましょう



【ポイント】  
「ボディライン」と「縁石」を  
比較してみよう

# 具体的な手順

ベーシック  
トレーニング

## ④ 平行取りを行う

(サイドミラーで確認する)

## ③ 限界値の一手前前でハンドルを右に回す

(長い距離で寄せた傾きの平行を取る)

(= 短い距離で一気に平行取りをする)

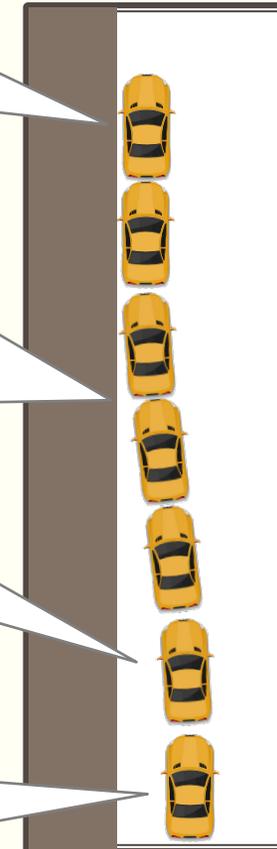
(= ある程度長い距離で徐々に平行取りをする)

## ② 傾いたらハンドルを真っすぐに戻す

(車体の傾きで寄せていく)

## ① ハンドルを左に曲げて固定する

(車体を傾ける)



# 限界値のイメージ（壁アリ）

ベーシック  
トレーニング



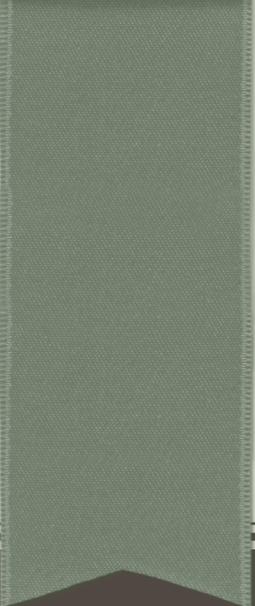
- 排水溝にタイヤが乗る（半分程度）
- ×→ 排水溝に少しかかる程度
- ×→ 排水溝に入っていない

# 限界値のイメージ（壁ナシ）

ベーシック  
トレーニング



- 排水溝にタイヤが乗る（半分程度）
- △→ 排水溝に少しかかる程度
- ×→ 排水溝に入っていない



---

# 停車のルールと運用

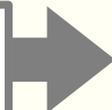
---

# 停車の基本的な運用

ベーシック  
トレーニング

## ① 停車の技術を習得する

- 左の車体感覚を身に付ける
- 車両の特性を理解する  
(支点・回転軸)  
(ハンドルとタイヤの関係)
- 正しいハンドリングを身に付ける  
(回し過ぎない)  
(少しのハンドルを長い距離で)



## ② 自分の判断で実践する

- ミッション形式でチャレンジしてみよう  
例) どこでも良いから停車して下さい
- 「実行 → 評価 → 改善」を繰り返そう

技術の習得

停車の実践・運用

# 停車のルールとマナー

「停車禁止」の主なルールは下記となります。

- ①交差点の近く（5m）
- ②横断歩道の近く（5m）
- ③バス停の近く（10m）
- ④カーブの手前と途中
- ⑤坂の手前と途中

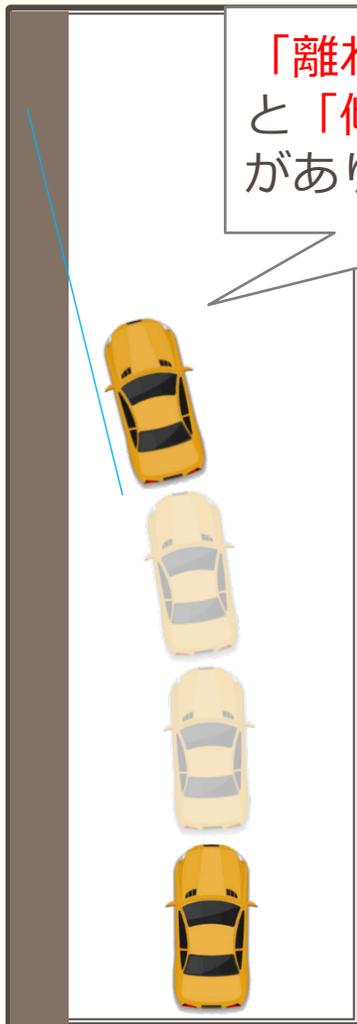
※厳密には他にも細かいルールはあります

「誰かの迷惑にならないか」も考えてみよう

- 例) 駐車場の出入り口
- 例) 玄関の前
- 例) 施設の入り口 等

# 「ザックリ寄せ」と「本気寄せ」

「離れた状態から寄せる」と「傾きが強くなる」傾向があります。

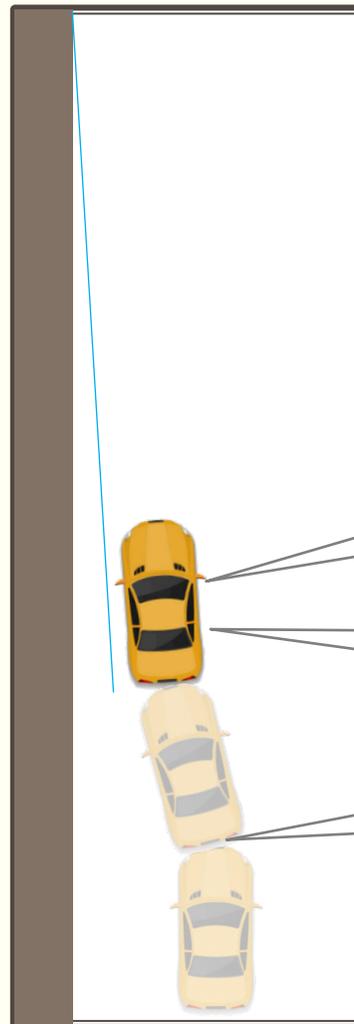


「アバウトに寄せて」から「本気寄せ」した方が「成功率」は上がります

③ここから正確に狙い始める

②アバウトに平行取る

①アバウトに寄せる



# 対比物を利用する

ベーシック  
トレーニング

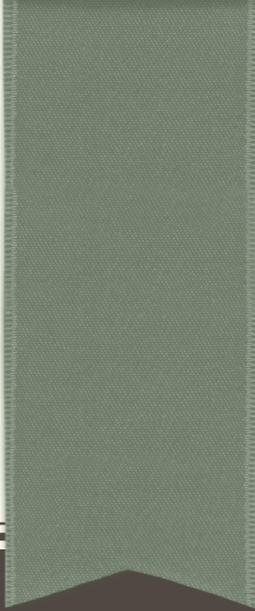
いきなりギリギリを狙うのはとても難しい作業です。  
対比物を確認してから、寄せる意識が大切です。

この状況は  
ストレスが強い



対比物を理解してから  
狙った方が簡単





---

---

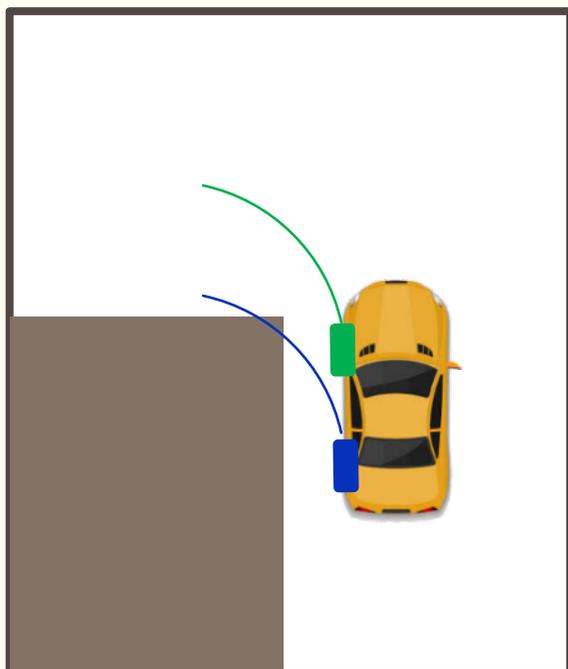
# 内輪差と走行ラインの原理原則

---

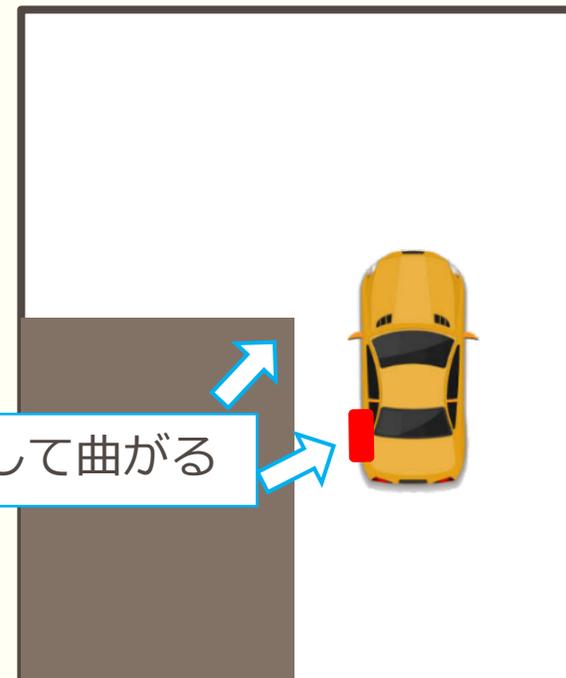
---

# 内輪差（意識するポイント）

ベーシック  
トレーニング



前のタイヤ（緑）は曲がれるのに  
後ろタイヤ（青）は曲がりきれない  
この現象を内輪差と呼びます



内輪差対策は「意識」がとても大切です  
「後輪」と「カド」を意識して  
ハンドルを回してみましょう

## 内輪差（意識するために）

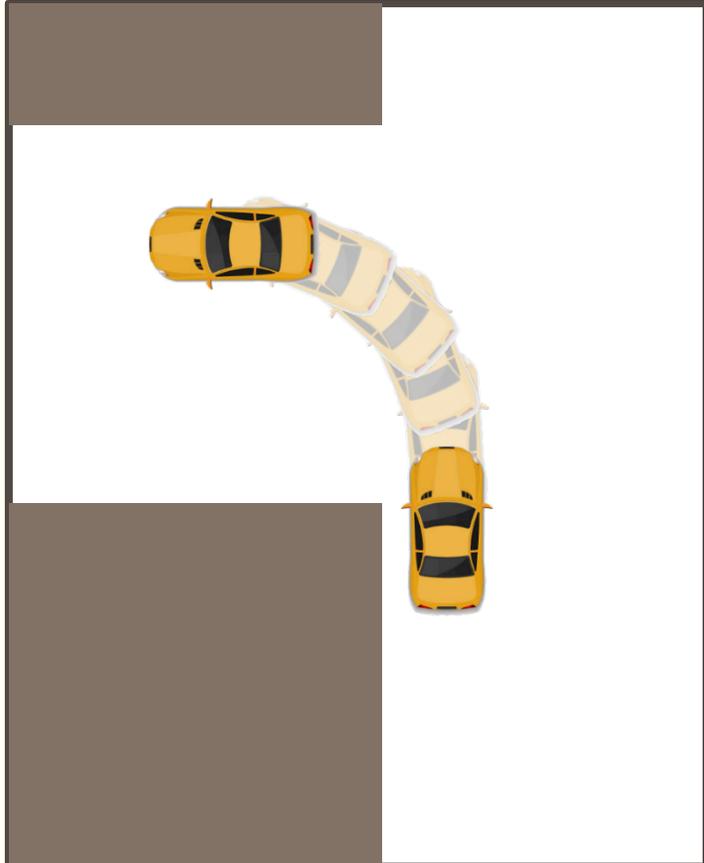
コーナーの角は、近づけば近づくほど、見えなくなってしまいます。  
コーナー角の情報を見落としてしまうと『イメージが無い=怖い』となります。



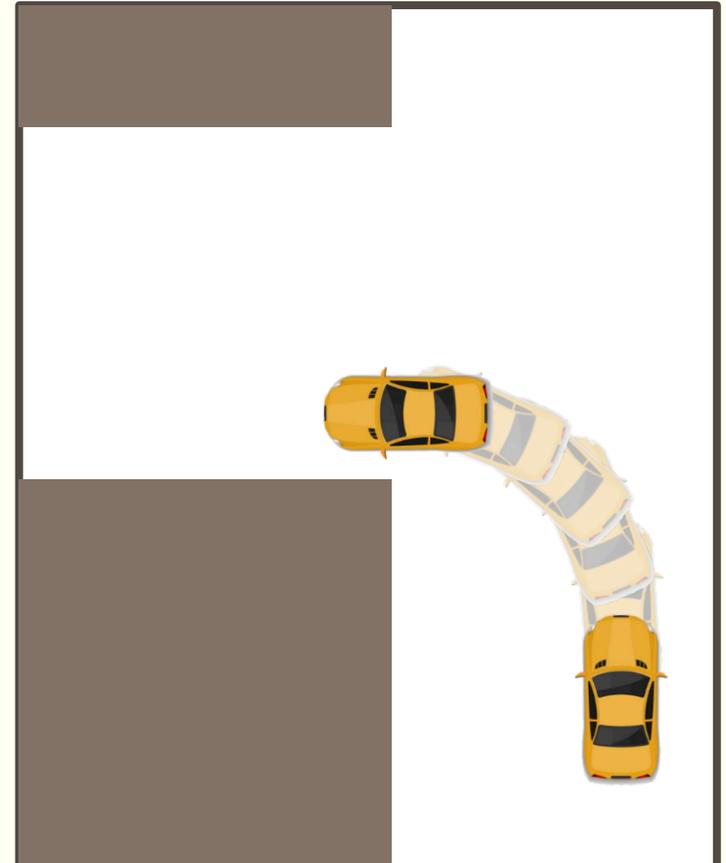
しっかりと意識するためにはコーナーの角を「事前に認識」し見えなくなる角をイメージしておくことが、とても重要です

# 走行ラインの原理

ベーシック  
トレーニング



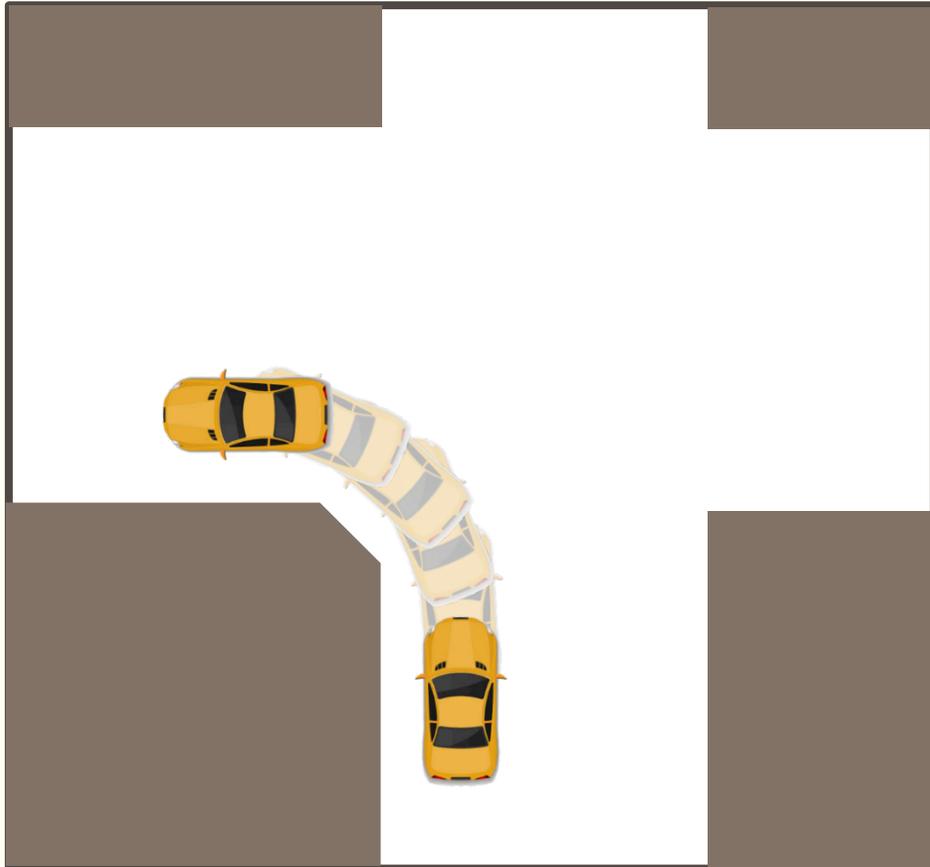
「イン」から曲がると  
「アウト」に流れる



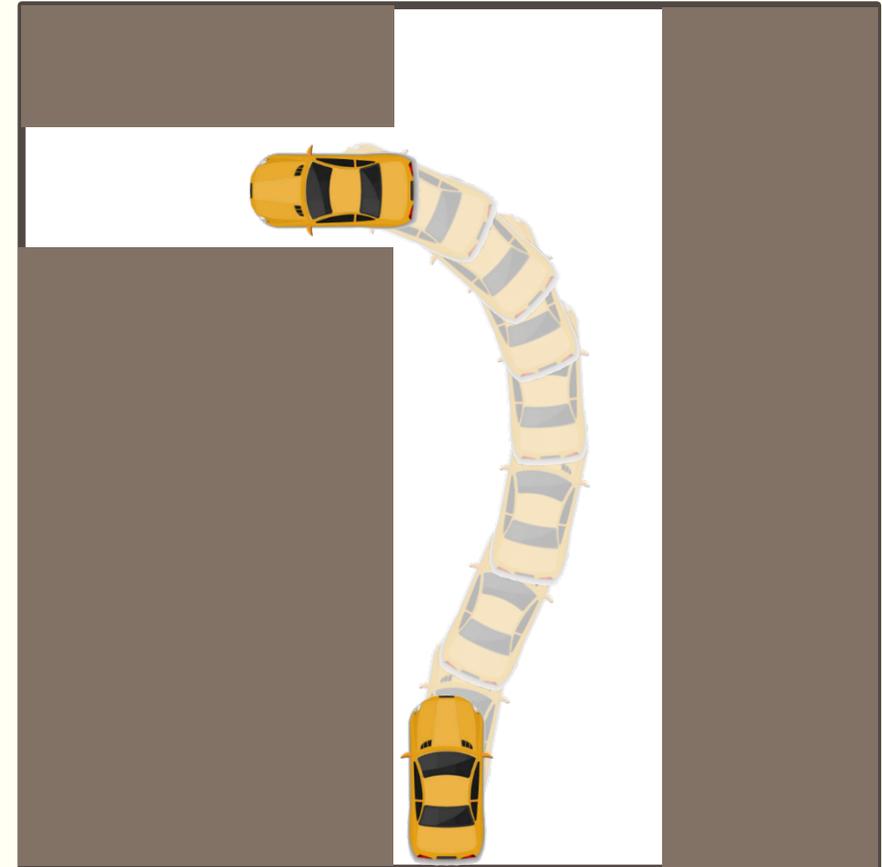
「アウト」から入ると  
「イン」を狙える

# 必要な外フリと不要な逆フリ

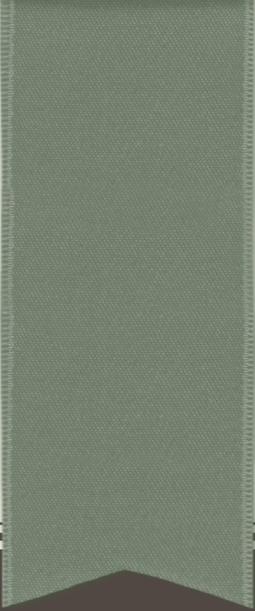
ベーシック  
トレーニング



「広い交差点」や「膨らむ必要のない場所」  
では、**むやみに膨らまない（逆フリしない）**



「狭い場所に入る時」は膨らむ必要がある  
場面もある（※対向車注意）



---

---

# センタリング・コーナーの安定

---

---

# センタリング

ベーシック  
トレーニング

両サイドの白線がどの辺  
に見えるか確認しよう



③サイドミラーでも  
確認してみよう



- ①インストラクターにハンドルを補助してもらい  
キープセンターしてみましよう
- ②白線の見え方を確認してみましよう  
(画像の様な感覚になると思います)

## セルフチェック

センターキープの精度を信号の停止時に確認してみましょう。

**「自分で自分をチェックする習慣を身に付ける」と、より一層の上達と安定が見込めます。**



「白線」と「車体」

比較する



「オレンジ線」と「車体」

# コーナー時の目線

ベーシック  
トレーニング

左の白線を意識する



左カーブ時は「左側の線」に  
目線・意識を傾けると  
安定しやすくなります

縁石もオレンジ線も意識する



右カーブ時は「両サイド」を  
捉える意識で見ると  
安定しやすくなります

## 白線意識を高めよう

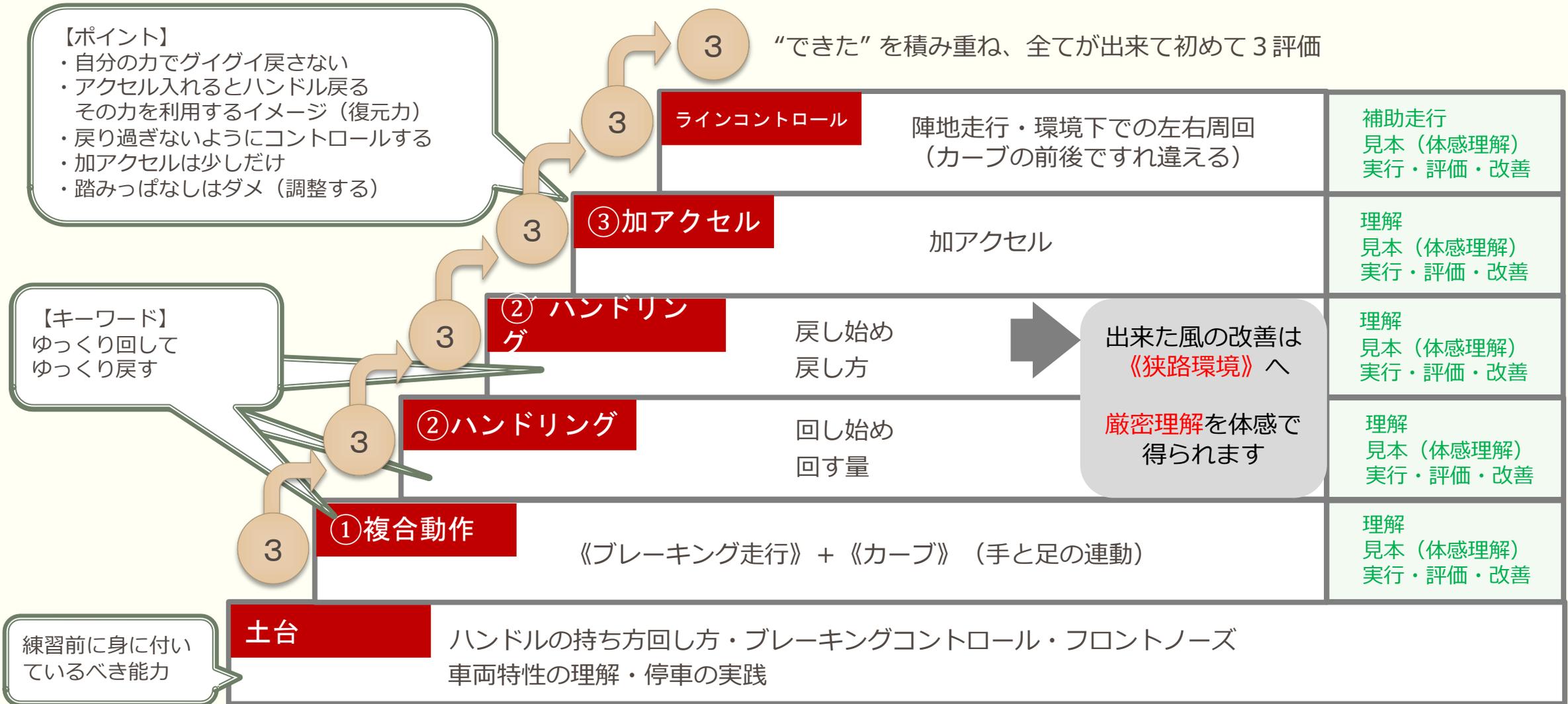


対向車が来ると左に避けたくなくなってしまいまよね。  
そんな時は「白線意識を上げて」走行ラインを守りましょう。  
「線を守れば当たらない」という意識を徹底しましょう。  
意識を「対向車」から「白線」にシフトすることで、圧迫感は緩和できます。



# ラインコントロールの教習手順 (ピラミッド)

# コントロールのピラミッド（トレーニングの順番）



# 1<sup>st</sup> step 複合動作トレーニング

## 【トレーニング】

- ①ブレーキングコントロールの状態（足元意識）を保ちながら
- ②ハンドルを同時操作するトレーニング

## 【ポイント】

- ・ブレーキとハンドルの同時操作が肝であり目的です。
- ・超ゆっくりでも良いから、同時操作が「出来ている」状態を目指しましょう

## POINT

ハンドルの「ゆっくり戻し」もこの段階から意識していきましょう

## 【理想的な環境】

- ・カーブ（理想）
- ・優先道路（優良）
- ・交通量が極めて少ない
- ・非優先が少ない

カーブ

カーブ

優先



## 2<sup>st</sup> step ハンドリングトレーニング

### 【トレーニング】

下記の4点の正しいポイントを掴みましょう（※ラインコントロール・ハンドリング参照）

A：回し始め

B：回す量（固定ポイント）

C：戻し始め

D：戻し方

### 【ポイント】

- ・ ゆっくり回してゆっくり戻す（※最重要）
- ・ 右周回でコツを掴みましょう（左周回よりかんたん）
- ・ 一つ一つ「出来た」を積み上げていきましょう（AでミスをしたらBCDもミスになる）
- ・ 「見本」で正しいポイントを伝えましょう
- ・ 各ポイントでの「厳密理解」が何より重要。そのための見本です
- ・ 「出来た風」が続く場合は環境を変えましょう（狭路環境へ）

「出来た風」が最も発生してしまうのがハンドリングです。  
厳密に理解するまで徹底的に反復しましょう。

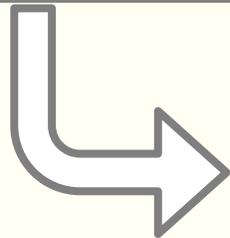
## 3<sup>st</sup> step 加アクセルトレーニング（復元力の理解）

### 【トレーニング】

- ・ 復元力を理解しましょう
- ・ アクセルを入れましょう（※復元力と加アクセル参照）

### 【ポイント】

- ・ 停車して加アクセルの量を練習しましょう
- ・ 一連のカーブ行動を理解しましょう
- ・ 復元に伴うポイントを理解しましょう（※復元力と加アクセル参照）



### 【必要に応じ順不同】

- ・ 左周回（応用）
- ・ 陣地走行の環境下におけるトレーニング
- ・ 内輪差
- ・ センタリング
- ・ セルフチェック
- ・ 走行ラインの原理原則



---

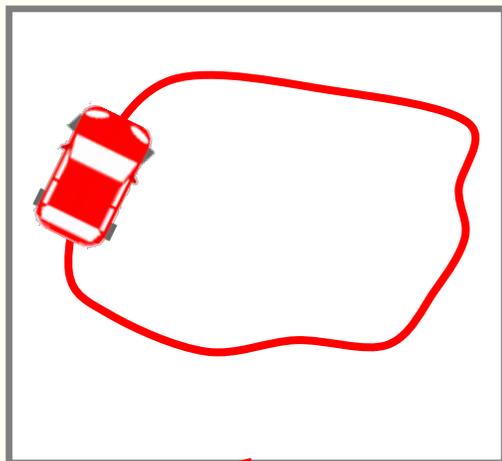
# ラインコントロール（ハンドリング）

---

# 円動作

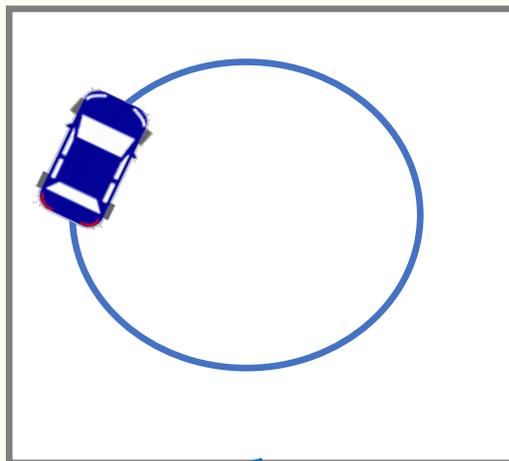
ベーシック  
トレーニング

急ハンドル  
スピード不安点

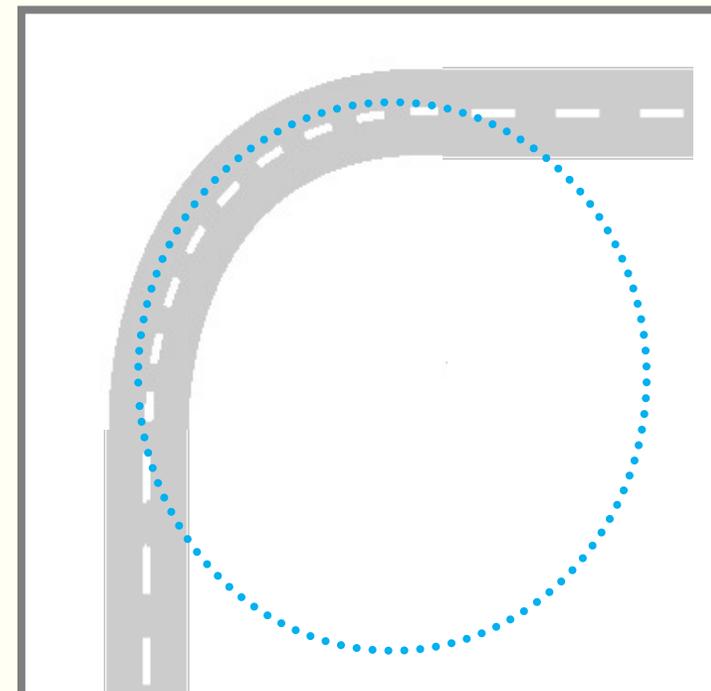


安定しない

ハンドルの固定  
スピードの固定



安定する



カーブは**円の一部**です。  
ハンドルを**固定する**ポイントを体感で掴んでいきましょう

# ハンドリングの要点

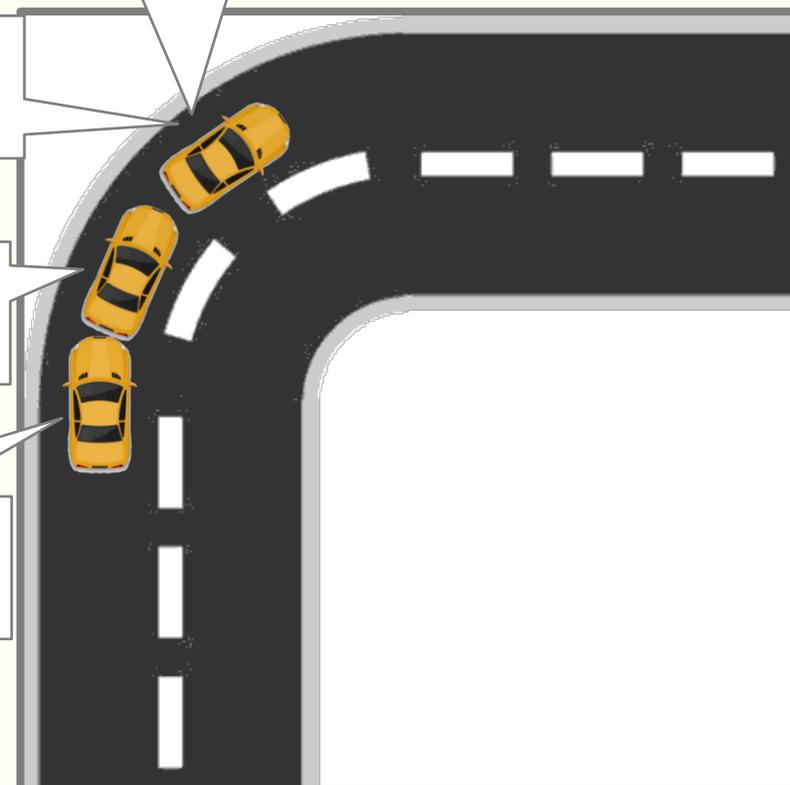
ハンドリングは4つのポイントに分類されます。  
それぞれのポイントを正確に把握することが大切です。

ポイント②  
回したハンドルを**固定する**

ポイント①  
ハンドルを**回し始める**

ポイント③  
**戻し始めて**

ポイント④  
**ゆっくり戻す**



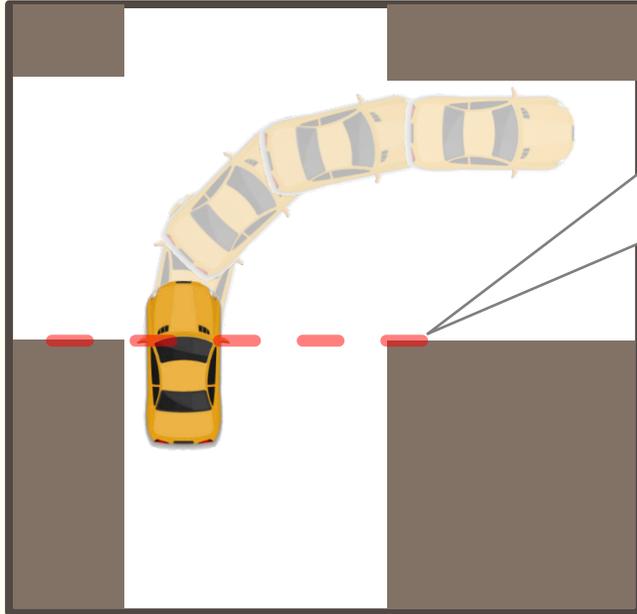
# ハンドリングの根幹

ハンドリングの根幹は、**カーブの形状に合わせて調整する**。が正解です。  
教本では解りやすくお伝えするために『目安』という形でポイントをお伝えしておりますが、トレーニングしたい本質は『調整力』であり『感覚値』となります。

## 具体的なカーブ時の行動

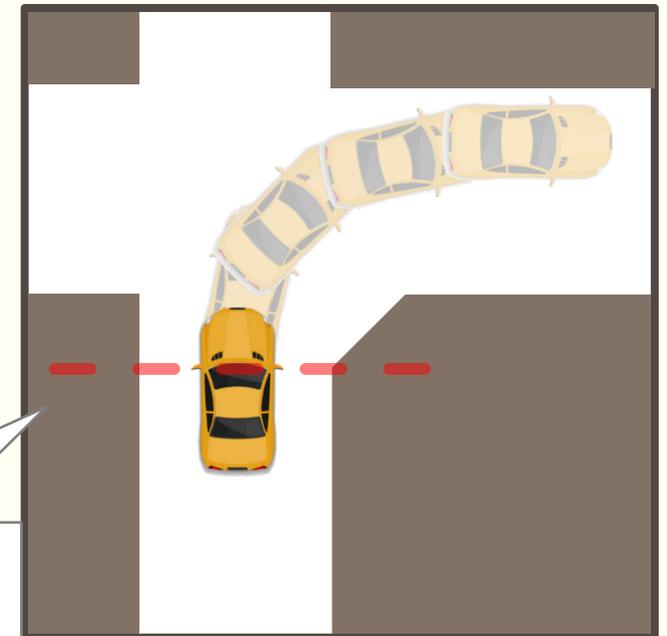
- ① **遠くを見る**（状況を把握する）
- ② **イメージング**（回すタイミングと回す量）  
（※この時点で正しい走行ラインの成否が決まってしまう）
- ③ **イメージに沿ってハンドルをあてていく**（イメージと走行ラインの微調整）
- ④ **ゆっくりとハンドルを戻していく**

## ポイント①② 回し始めとハンドル固定（右折）



- ①このラインから回し始めてみましょう
- ②固定するポイントは「1回転の前後」になります

カーブの形状に合わせて「回し始め」と「固定ポイント」を微調整してみましょう！



住宅街や狭めの道路では  
この辺になることもある

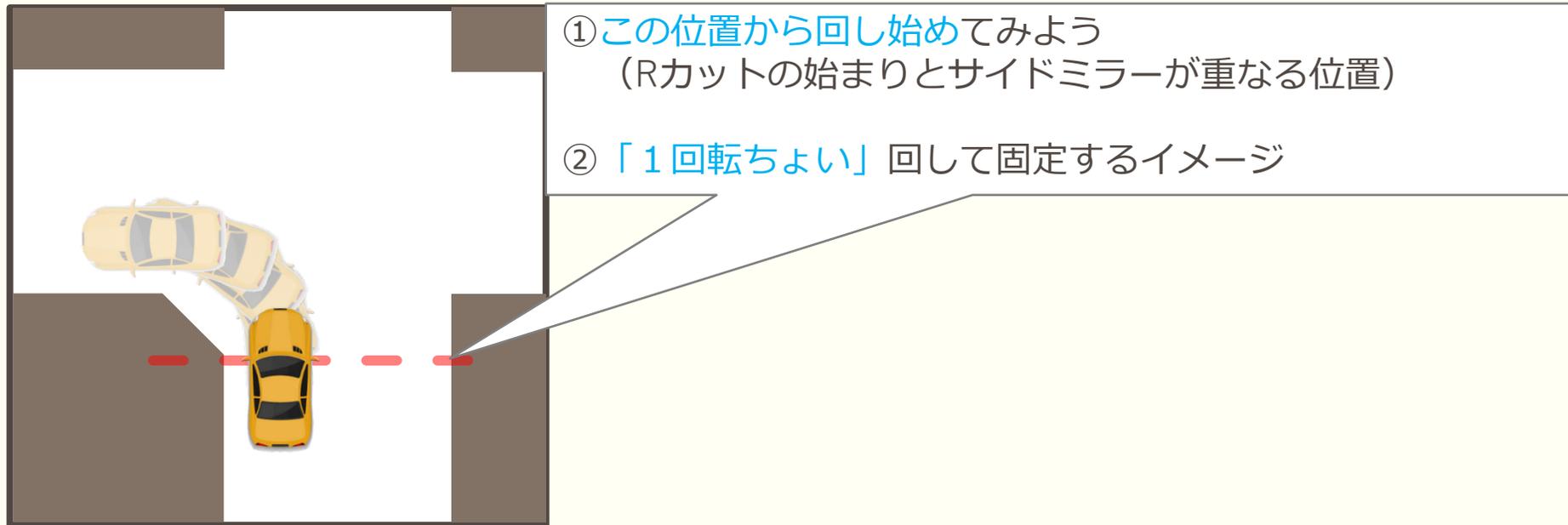
## ポイント①② 回し始めとハンドル固定（右折）



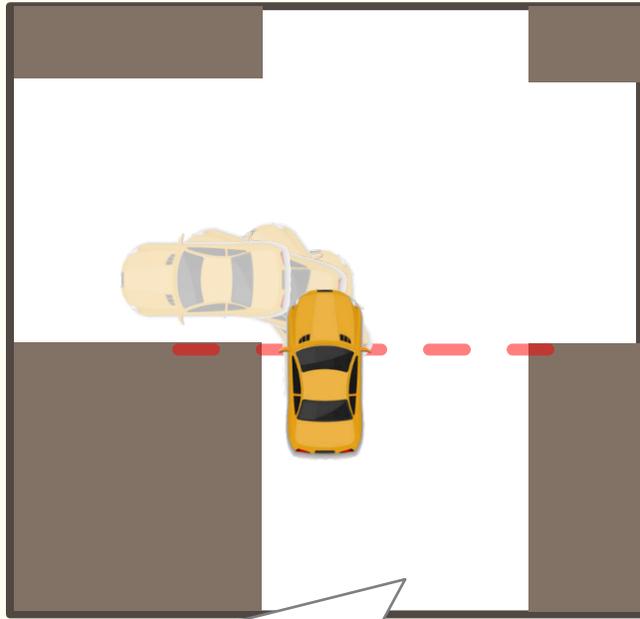
曲がる前に情報を仕入れておく

【ポイント】  
目線は遠くに持って行きましょう  
「曲がった先の情報」は  
「ハンドル回しのイメージ」に直結します

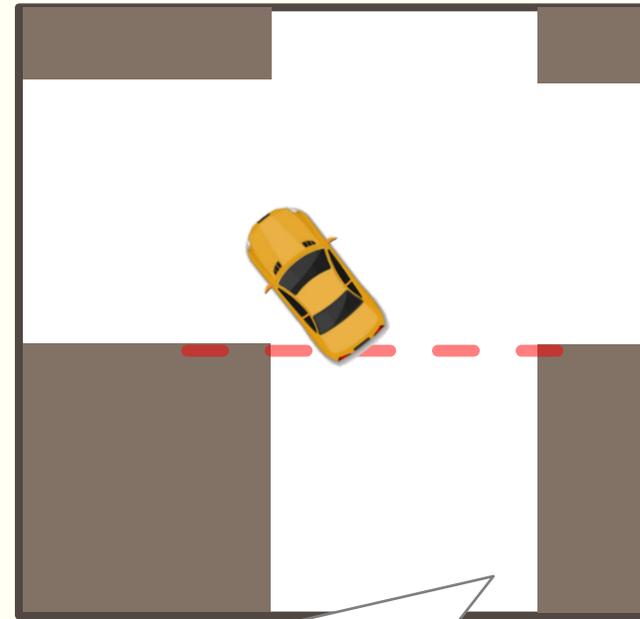
## ポイント①② 回し始めとハンドル固定 (Rカット交差点・左折)



## ポイント①② 回し始めとハンドル固定（カドあり交差点・左折）



- ①この位置から回し始めてみよう
- ②約1回転ちょい回して進入（固定）するイメージ



- ③この辺り（後輪が角に当たらない地点）にきたら「全切りして・グイっ」と曲がりましょう。  
※幅によっては最初から全切りするケースもあります

## ポイント①② 回し始めとハンドル固定 (Rカット交差点・左折)



【ポイント】

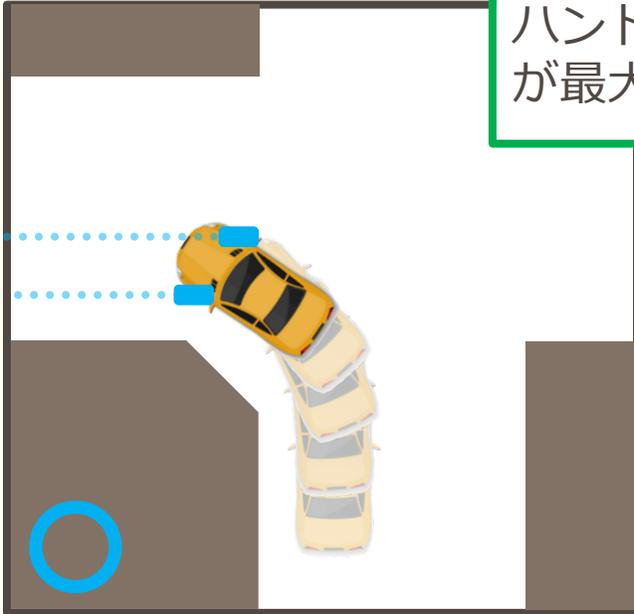
目線は遠くに持って行きましょう

「曲がった先の情報」は  
「ハンドル回しのイメージ」に直結します

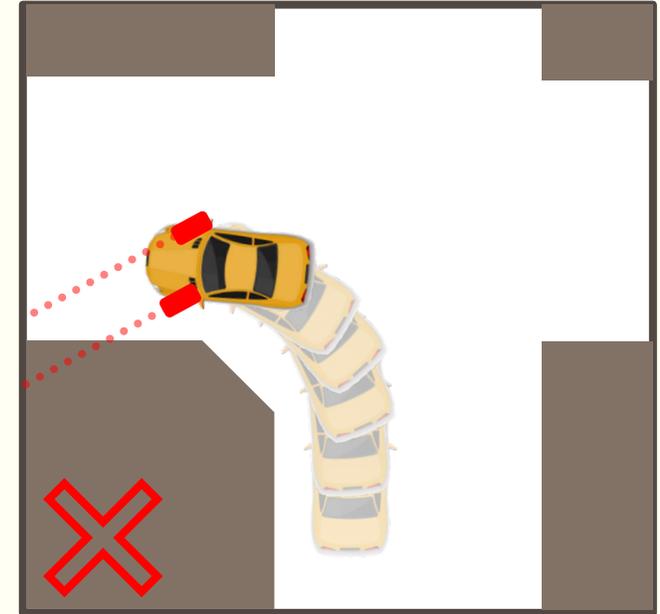
曲がる前に情報を仕入れておく

## ポイント③④ 戻し始め・戻し方

ハンドルの「ゆっくり戻し」  
が最大のポイントです！

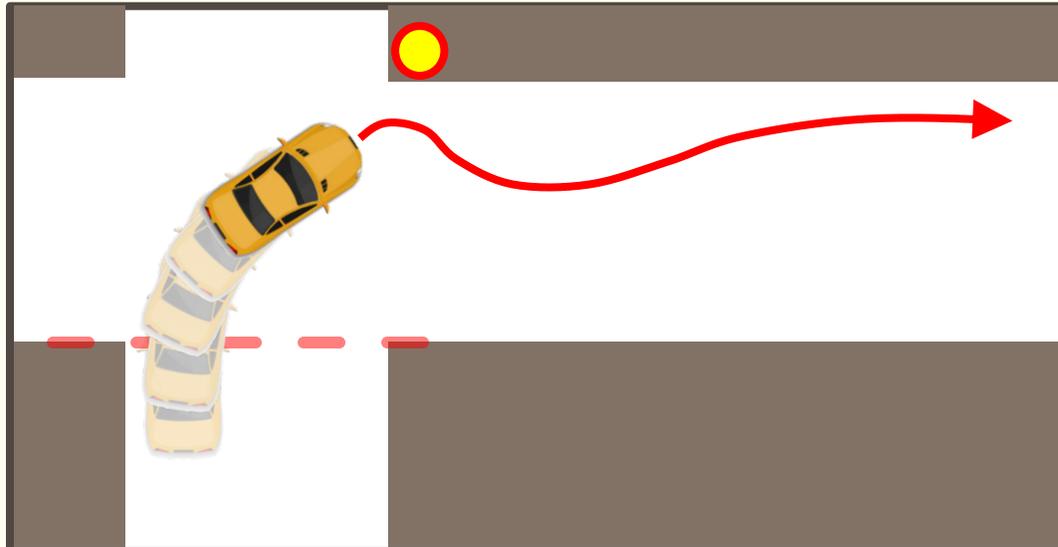


この辺りから戻し始めてみましょう  
「ハンドルをゆっくり戻し」、進みながら  
「タイヤが常に進行方向に向いている状態」  
をキープしましょう



ここまで引っ張ってしまうと安定しません。  
・赤線の方向に進んでしまう  
・それを修正するために慌てて戻す

## 失敗ラインを修正しよう（右折時）



### 【失敗の原因】

この辺のタイミングで、○印のポイント（角）を怖がってしまい、ハンドルを右方向に過剰に切ってしまいます。

- ・ 左前の車体感覚の不足
- ・ 空間把握能力の不足

### 【対策】

#### ① フロントノーズの再チェック

教本の前に戻り、フロントの車体感覚を再チェックしてみよう

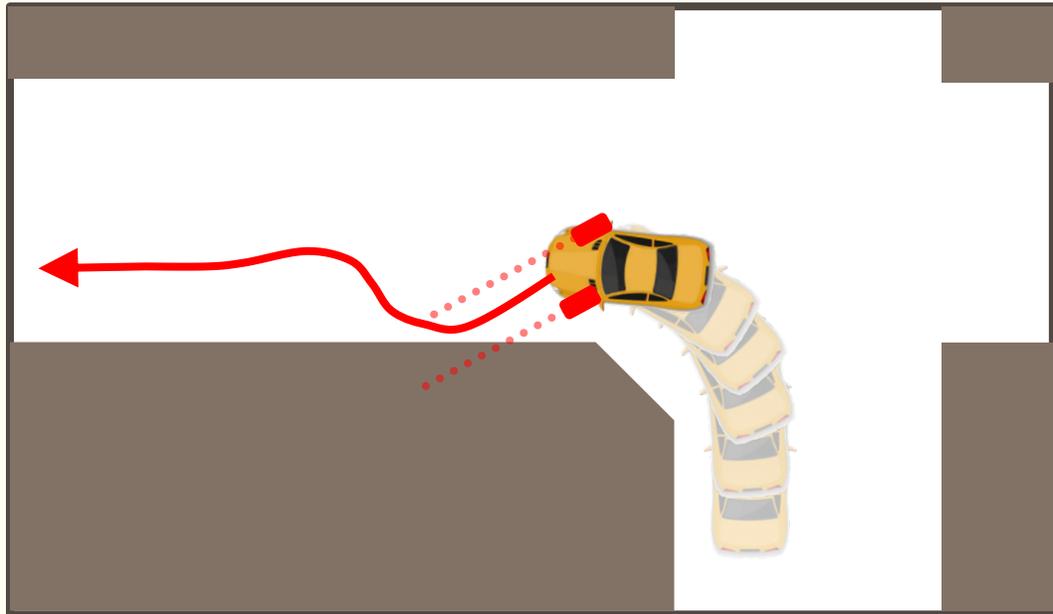
#### ② 停車の再チェック

教本の前に戻り、停車行動を再チェックし、左の車体感覚の確認をしよう

#### ③ 正しい走行ラインをトレースする

インストラクターの補助ハンドルで「ゆっくり」「正しい走行ライン」をトレースしてみよう

## 失敗ラインを修正しよう（戻し遅れ）



### 【対策】

車はタイヤの方向に進むという理解を得ましょう。その上で下記の意識を持ちましょう

- ①早い段階で戻し始める
- ②ゆっくり戻す

### 【失敗の原因】（右周回・左周回問わず）

失敗ラインの原因は、**ハンドルの固定を『引っ張り過ぎてしまうため』**です。

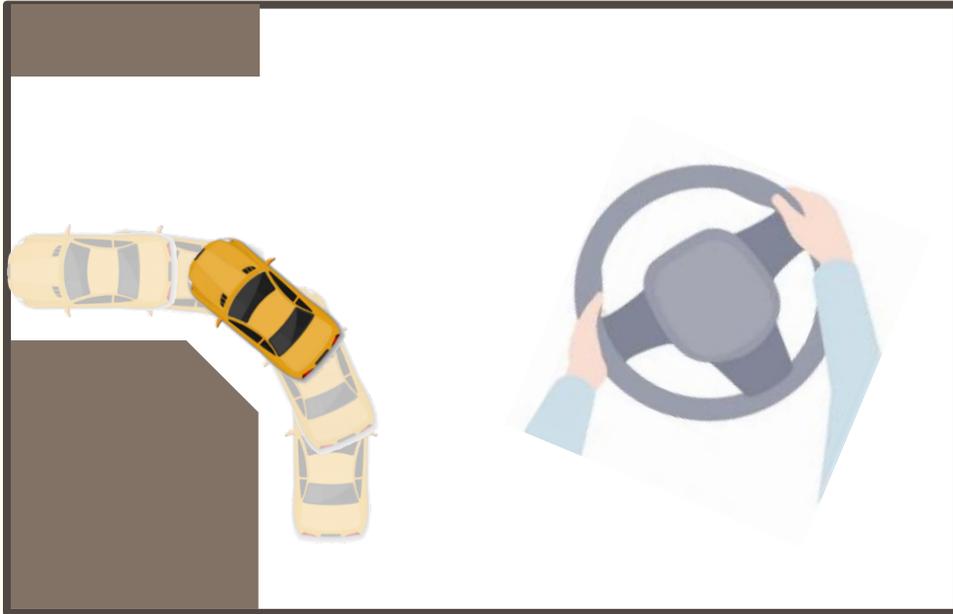
ハンドルを戻し始めるポイントがズれている（遅い）ということです。

結果、曲がった直後、左の走行ラインを辿ることになってしまいます。

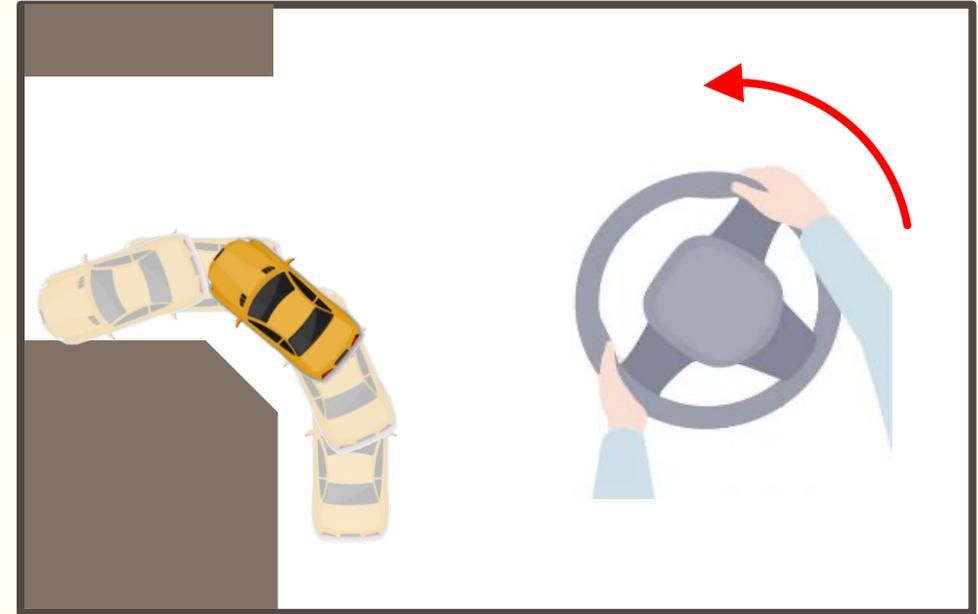
- ①車両が左方向に振れてしまう
- ②急いでハンドルを戻そうとする
- ③更に逆方向に振れてしまう
- ④安定しない

# 最後の「ひとクイツ」

ベーシック  
トレーニング

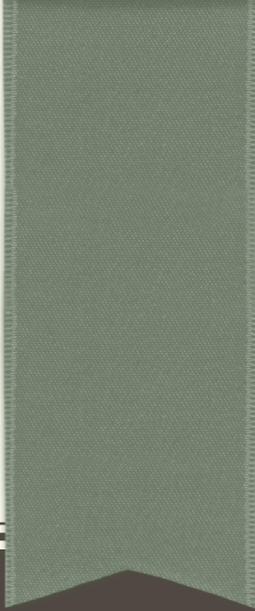


上手くハンドルを固定出来ました  
このまま固定しておけば理想的なラインで  
曲がれそうです。



にも関わらず、「最後にクイツ」としてしま  
いう傾向があります。

「感覚的にやりたくなってしまおう」傾向が  
あるので、見本を参考に正しい走行ライン  
をトレースしてみましょう。



---

# ラインコントロール (復元力と加アクセル)

---

# カーブ手順の原則

## ③ アクセルを加える

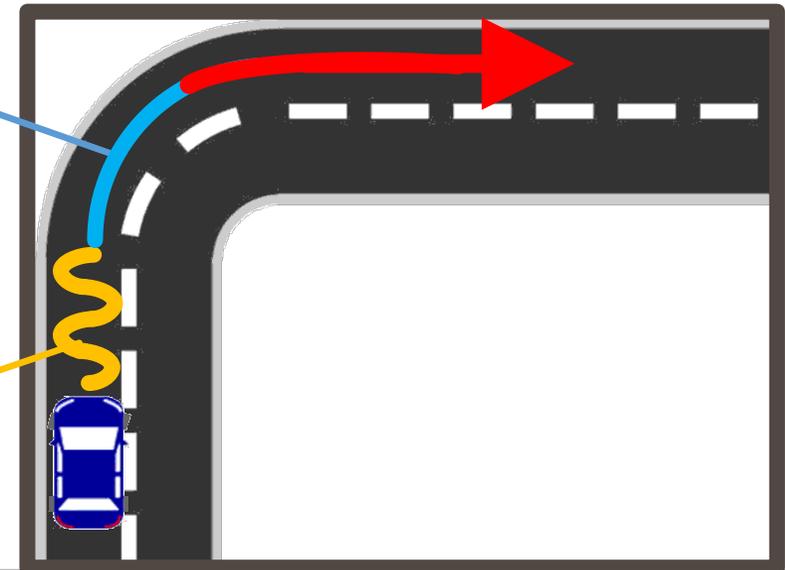
カーブの途中でスーッと伸びていくイメージ

## ② スピードキープをする

- ・足を離してスピード調整
- ・軽くブレーキを踏む
- ・軽くアクセルを踏む

} 状況に応じて  
使い分けましょう

## ① 減速する



# カーブ行動の流れ

ベーシック  
トレーニング

ハンドリングが安定してきたら、次はアクセルも加えて曲がってみましょう  
下記の順番でカーブを曲がれる事がカーブコントロールの目標になります

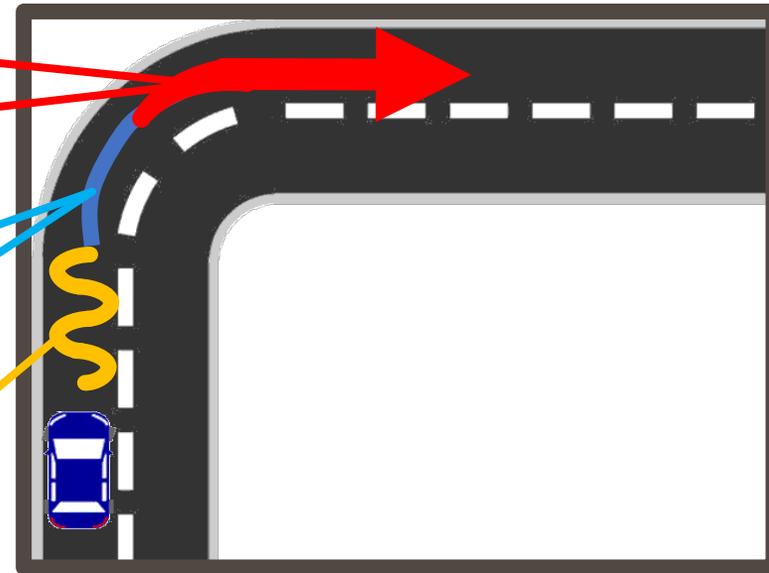
⑤ハンドルをゆっくり戻す

④アクセルを加える

③ハンドルを固定する

②ハンドルを回す

①減速する



# 加アクセルのポイント① 復元力

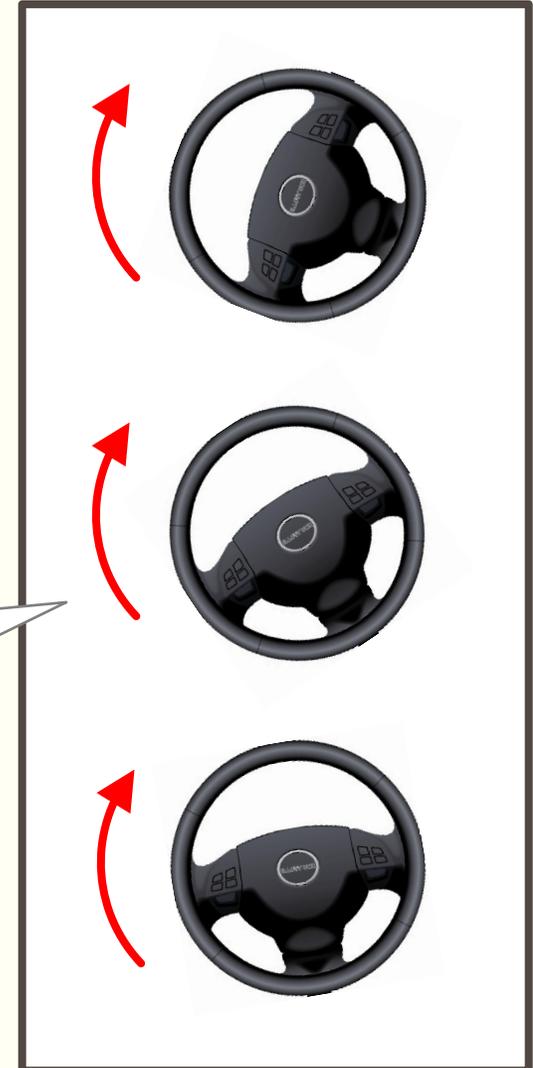


① 「左」に曲がった状態で



② 推進力を与えると

③ 「右」(まっすぐ)に戻ろうとする



車はタイヤが曲がった状態でアクセルを入れる（推進力を与える）と  
タイヤ（=ハンドル）は元の位置（まっすぐ）に戻ろうとする力が働きます。  
これを「復元力」と呼んでいます。  
「復元力」を理解すると、カーブコントロールの安定が得られます

# 復元力を理解するためのポイント（アクセル）

ベーシック  
トレーニング

## アクセルポイントA

アクセルが強いと制動を失います

弱く少しのアクセルを加えてみるイメージです

## アクセルポイントB

アクセルは踏みっぱなしにしない

アクセルは加えた後に調整を行います

踏んだら浮かす（＝調整する）意識が大切です



「**停車**」して、加えるアクセルの量を練習してみましよう



アクセルを加えた直後「**1000～1500回転**」を外さない踏み加減を、今一度確認してみましよう

# 復元力を理解するためのポイント（ハンドル）

ベーシック  
トレーニング

## ハンドルポイントc

### 自分の力でグイグイ戻さない

「復元力」を理解して、自然に戻ってくれるハンドルの動きを理解して補佐しましょう

## ハンドルポイントd

### 戻り過ぎないようにコントロールする

ハンドルは、放置したり、アクセルが強いと必要以上に戻ってしまいます。  
戻り過ぎないようにコントロールすることが大切です。

インストラクターの見本で「体感理解」を得よう

## その他のポイント

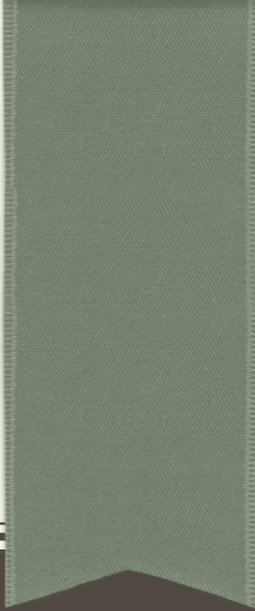
### ハンドルは戻らない時もある

ハンドルを沢山回した時は戻らない事もあります  
沢山回した時は、最初だけ自分の力を使い、その後復元力を利用しましょう

## その他のポイント

### ハンドルを離すのはダメ

復元力を理解する（必要以上に自分の力を使わない）という事が趣旨であり、決して「ハンドルを離せ」ということではありません



---

---

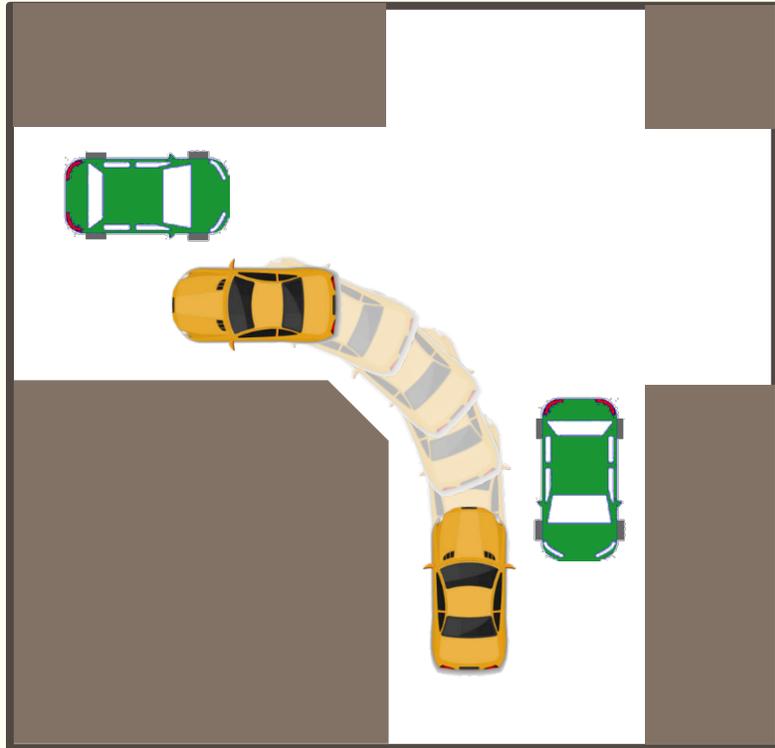
# ラインコントロール (出来たの基準)

# ラインコントロールの「出来た」を判定する環境

ベーシック  
トレーニング



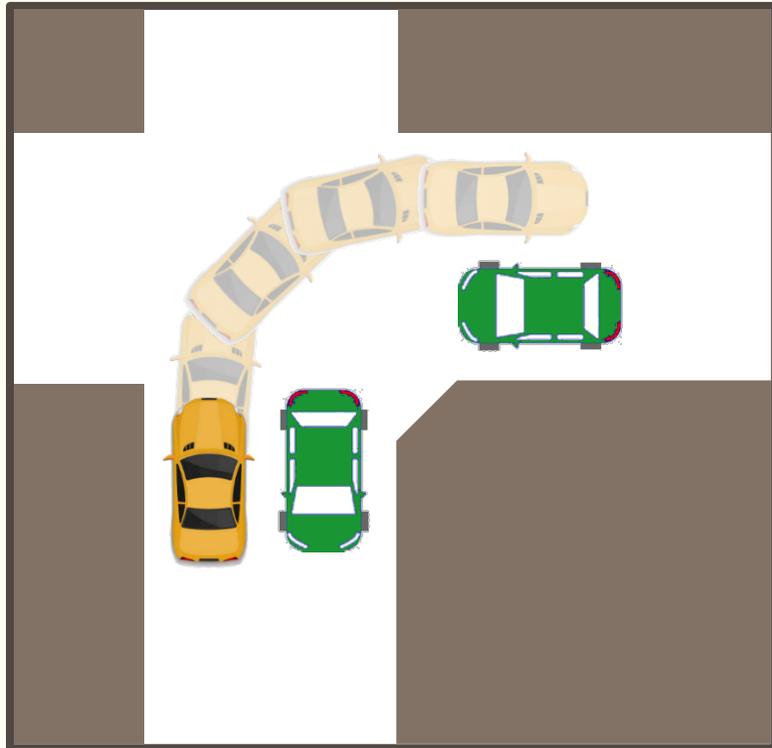
## 出来た（＝評価3）の基準@左回り



### 【出来たの基準】

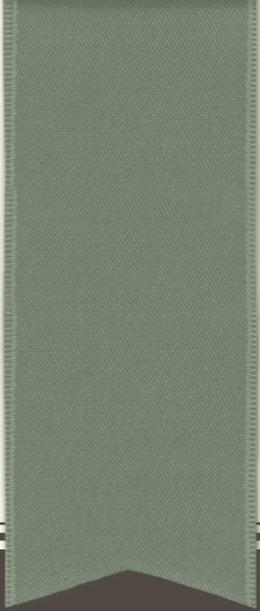
- ①ラインコントロールの安定  
「曲がる前」と「曲がった直後」に対向車とすれ違うことが出来ている
- ②ハンドリングの安定
  - ・4つのポイントの理解と実践が出来ている
  - ・復元力の理解と実践が出来ている
- ③スピードコントロールの安定
  - ・減速が安定している
  - ・加アクセルが安定している
  - ・アクセル調整が安定している
- ④複合動作の習得
  - ・同時操作できている  
(Aブレーキング+Bハンドリング+C状況把握)
- ⑤カーブ行動の習得
  - ・カーブ行動の一連動作が安定している

## 出来た（＝評価3）の基準@右回り



### 【出来たの基準】

- ①ラインコントロールの安定  
「曲がる前」と「曲がった直後」に対向車とすれ違うことが出来ている
- ②ハンドリングの安定
  - ・4つのポイントの理解と実践が出来ている
  - ・復元力の理解と実践が出来ている
- ③スピードコントロールの安定
  - ・減速が安定している
  - ・加アクセルが安定している
  - ・アクセル調整が安定している
- ④複合動作の習得
  - ・同時操作できている  
(Aブレーキング+Bハンドリング+C状況把握)
- ⑤カーブ行動の習得
  - ・カーブ行動の一連動作が安定している



---

---

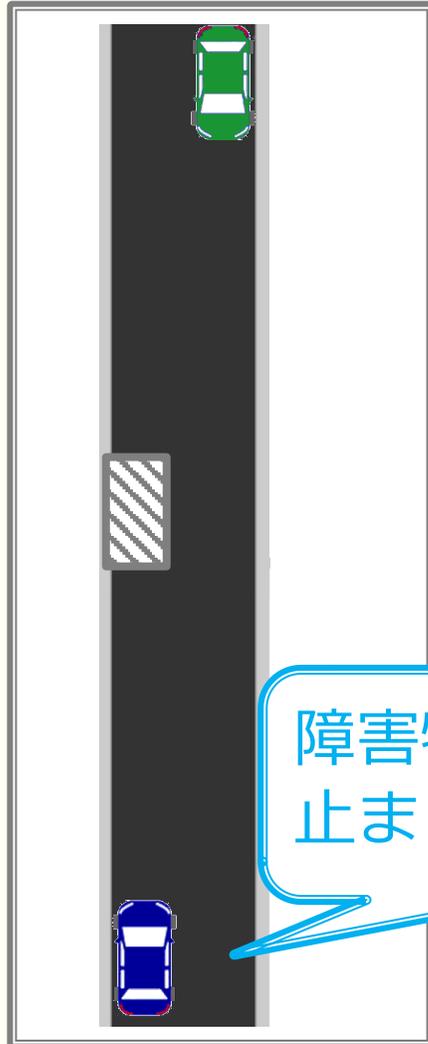
**すれ違い**

---

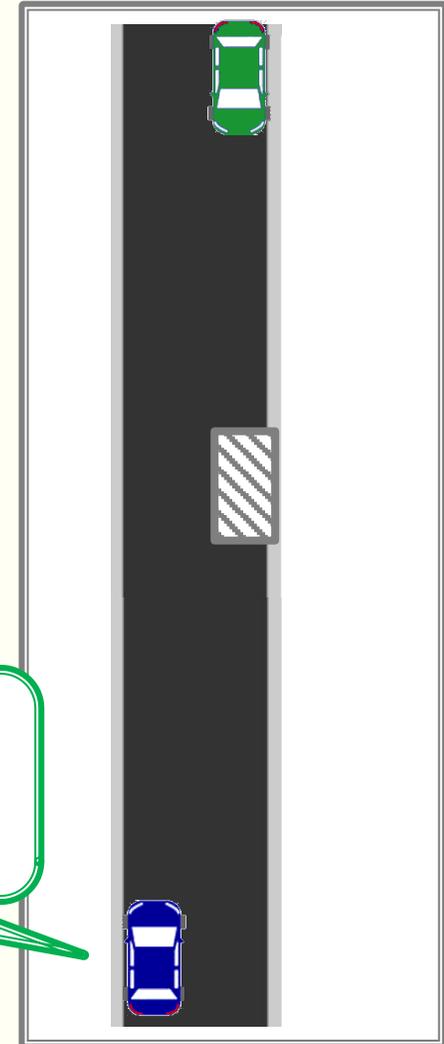
---

# すれ違い時のルール

ベーシック  
トレーニング

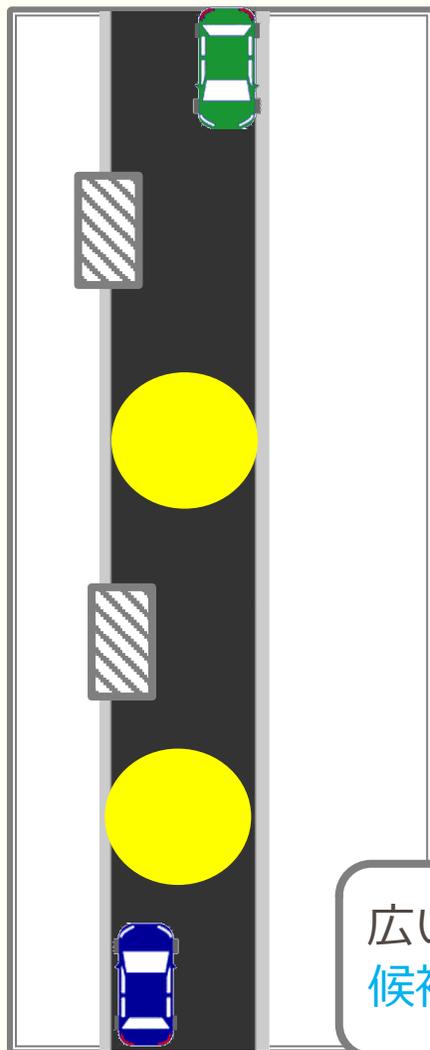


障害物があるので  
止まります



障害物がないので  
優先通行です

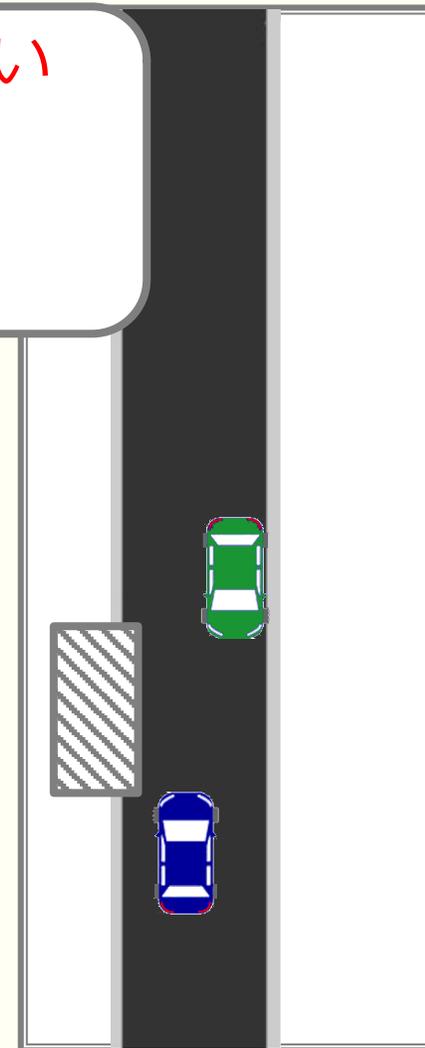
## すれ違い時の考え方



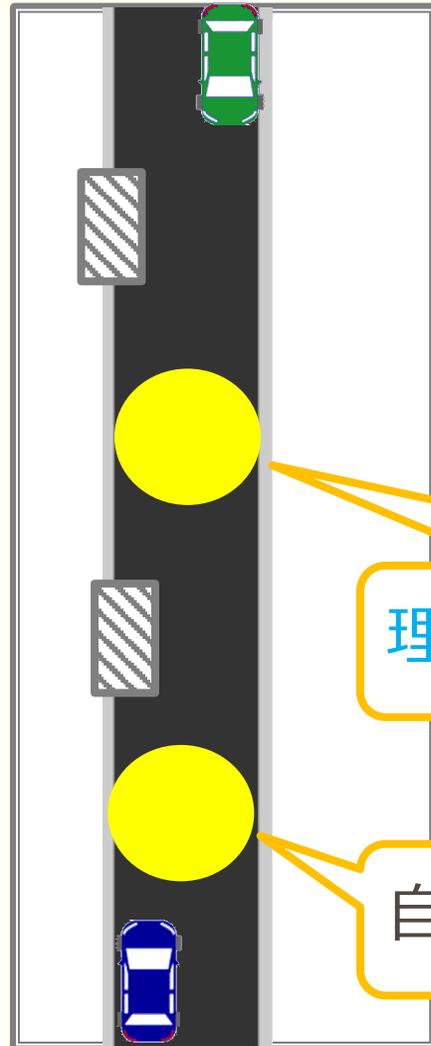
広いスペースを探しましょう。  
候補は2箇所です。

難しい状況を作らない  
ことが大切です

※図はこの時点でアウト



## すれ違いのポイント（決断力）

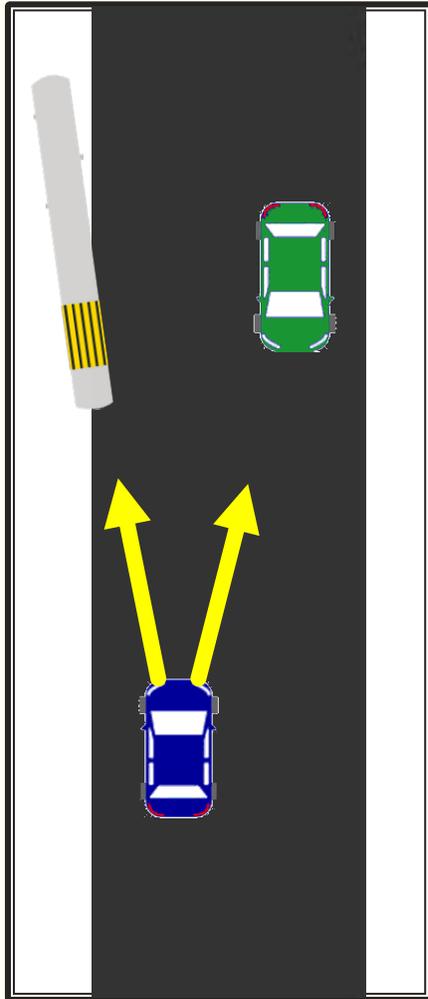


【POINT】  
すみやかに決断することが  
何より重要です。

理想のすれ違いポイント

自信がなければここでもOK

## すれ違いの肝（両サイド意識）



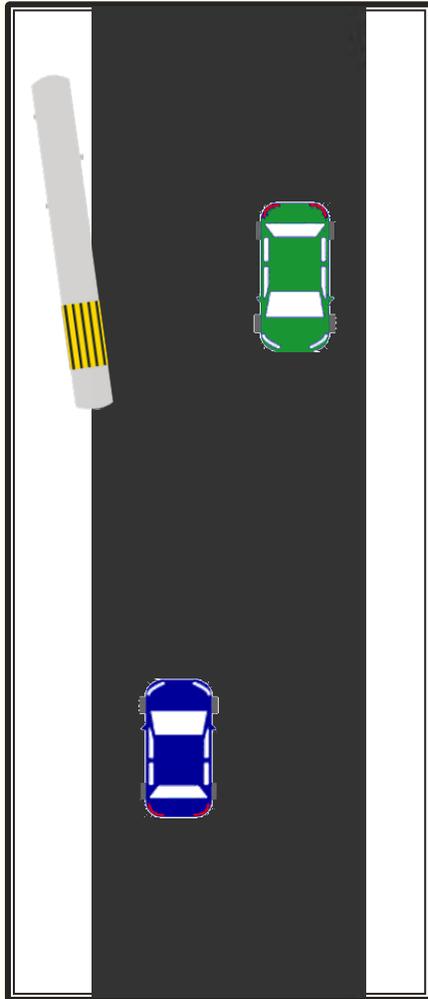
人間は、動くもの、大きいもの、こわいものに意識を取られてしまいます。  
不慣れな内は、**対向車への意識が強まり、無意識にハンドル左に切ってしまうがちです。**

すれ違い時は、両サイドへの意識を保ちましょう

- ・「左」も「右」も当てない意識
- ・「電信柱」も「対向車」も当てない意識

# 通過トレーニング

ベーシック  
トレーニング



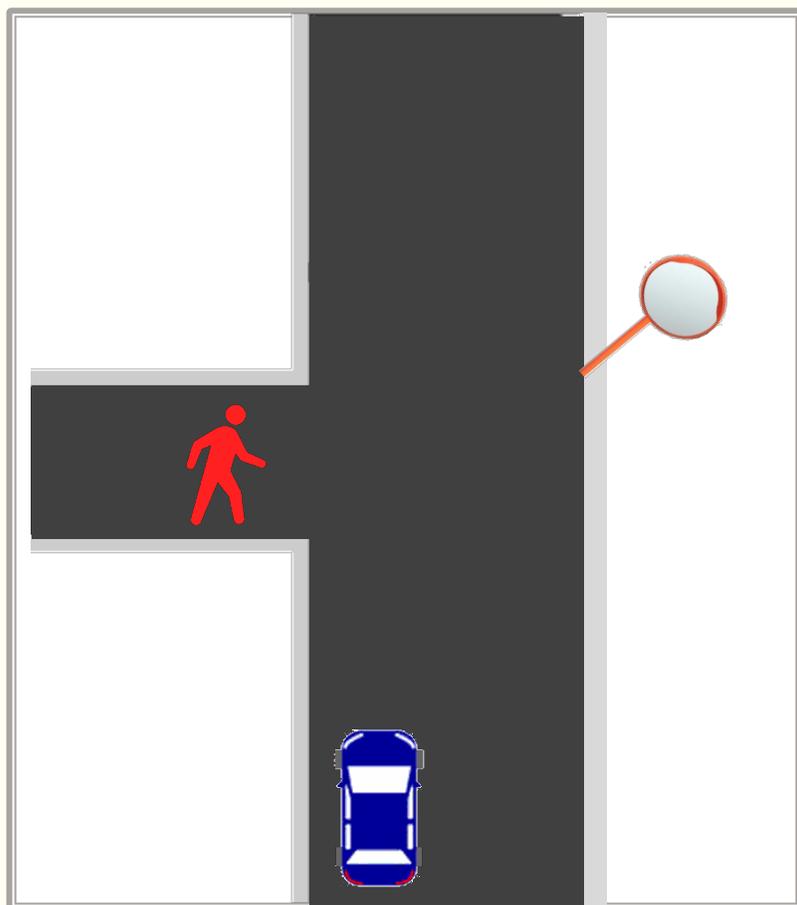
最初は「ゆっくり」「両サイド意識を保ち」  
「自分の感覚」で通過してみましよう。  
(車体感覚／空間把握力)

「自分の感覚」で実践を反復することにより、  
実力（感覚）が底上げされていきます。

このフェーズではインストラクターは見守って  
あげましよう。

# カーブミラーの役割@飛び出し確認用

応用



飛び出し対策として設置されています。

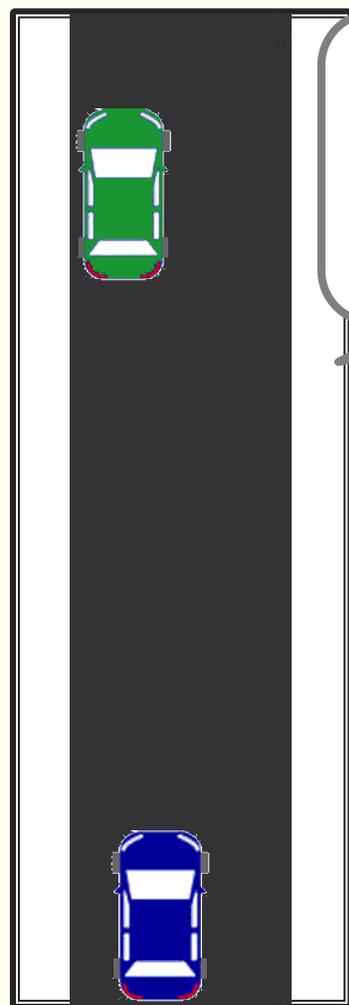
「常にチェック」出来るか否かで、「事故率は大きく変動」します。

難しい状況でも見落とさずにチェック出来るのか？

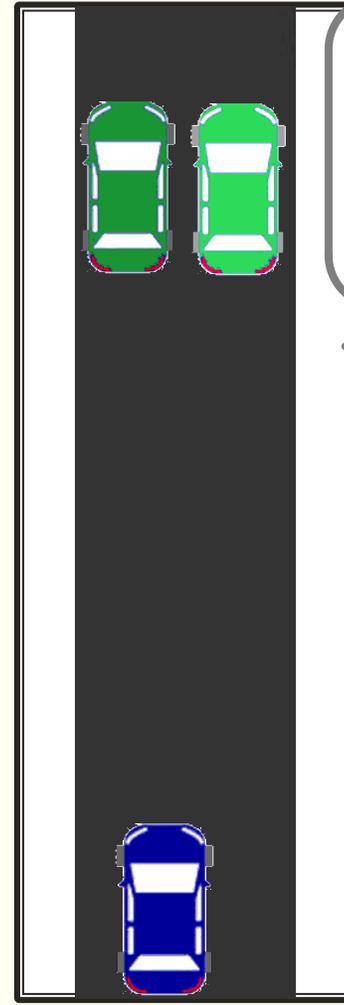
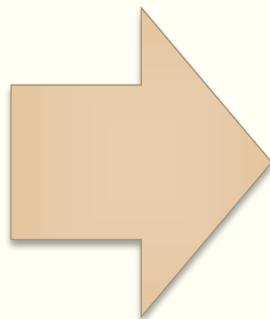
チェックの「スピードと精度」が非常に重要です。

# 分身イメージ

ベーシック  
トレーニング

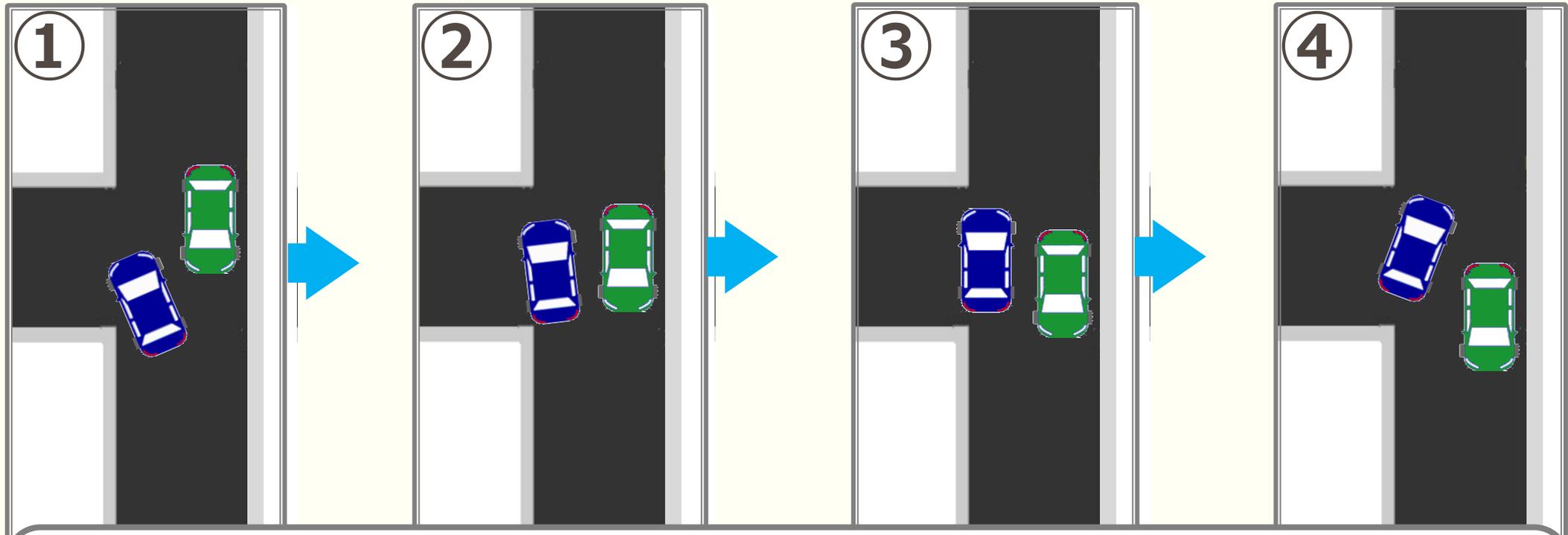


通れるかな？  
判断に迷ってしまう  
瞬間がよくあります



そんな時はイメージ  
で分身を作ってから  
判断を試みましょう

## すれ違いテクニック ～交差点を利用しよう～



とても狭い道路では、**対向車との阿吽の呼吸が必要になる**ケースも出てきます。  
「狭環境への対応」が必須の方は、是非覚えておきたいテクニックです。



---

# すれ違いの「出来た」の基準

---

## 出来た（＝評価3）の基準@すれ違い

---

### 【出来たの基準】

- ①スペースの「発見能力」がある
- ②瞬時の「判断力」がある
- ③車両の「調整力」がある（車体感覚）
- ④スペースに対する「空間把握力」がある

※環境はチャレンジコース

スピードは多少遅くても、上記を自分の判断で行う実力が身に付いたら「3評価」です！