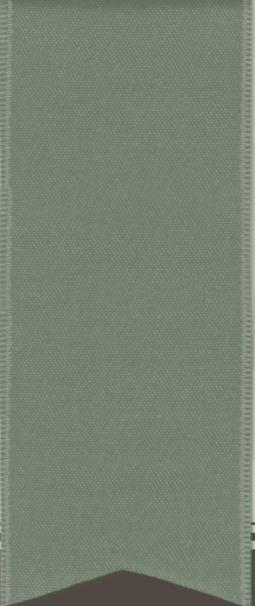


# 交差点編 (優先道路)





---

---

# 優先道路の見極め

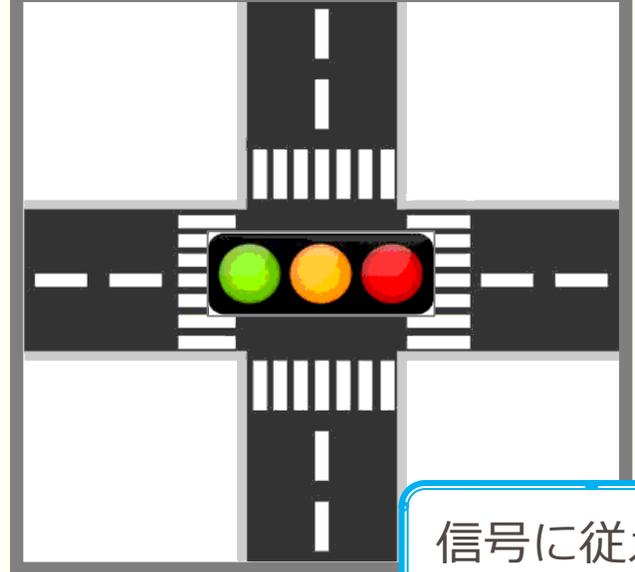
---

---

## 交差点の基本構造

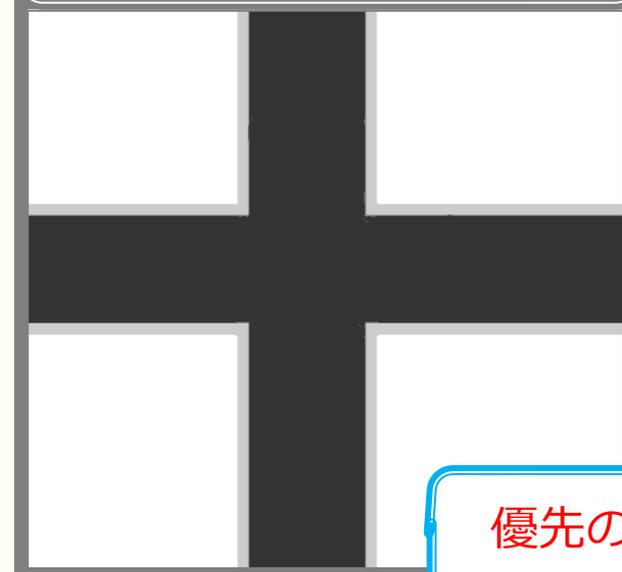
交差点は「信号管理交差点」と「優先管理交差点」の2種類があります。  
信号のルールは明確なので、**優先管理交差点のルールを正確に把握する**事が重要です。

信号管理・交差点



信号に従えば良い

優先管理・交差点



**優先の定義**を確認しよう

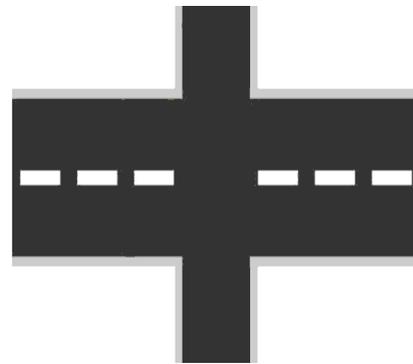
# 優先道路の本来の定義

ベーシック  
トレーニング

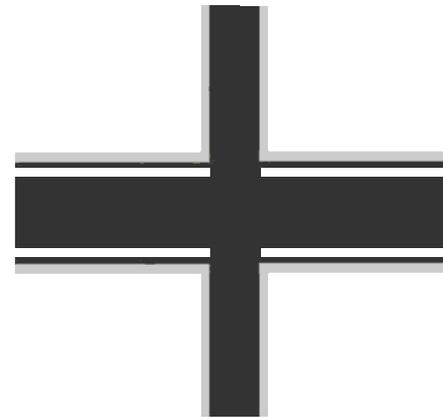
①道幅が広い方が優先



②線がある方が優先

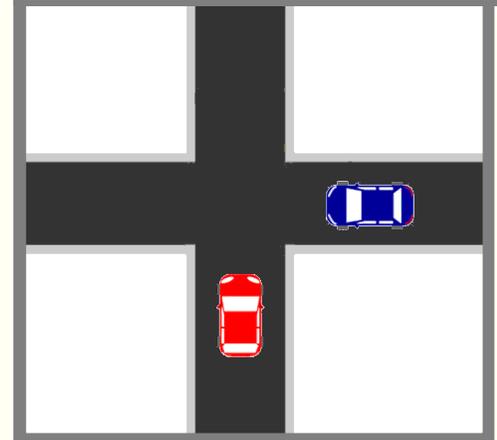


中央線



車両通行帯

③同じ条件なら  
左方優先  
(赤が優先)



本来は、これらの原則論を総合的に判断するのがですが、「止まれ」の普及に伴い必要性が薄れてしまいました。

「止まれ」があれば優先関係が確定してしまうため、実際にはあまり使われておりません。

# 信号のない交差点の基本構造

ベーシック  
トレーニング

基本構造は  
「止まれ」と「表示なし」がワンセット  
になっています



# 実用的な判断方法

ベーシック  
トレーニング

標識・表示がある→ 「非・優先」確定



何も書いてない→ 「優先道路」と判断



東京・神奈川・千葉・埼玉や、主要地方都市では、ほぼ全ての交差点に「止まれ」の標識が普及しているため、「止まれのある無し」が現実的な判断基準となります。但し「田舎」では普及していない場所もあるため注意が必要です。

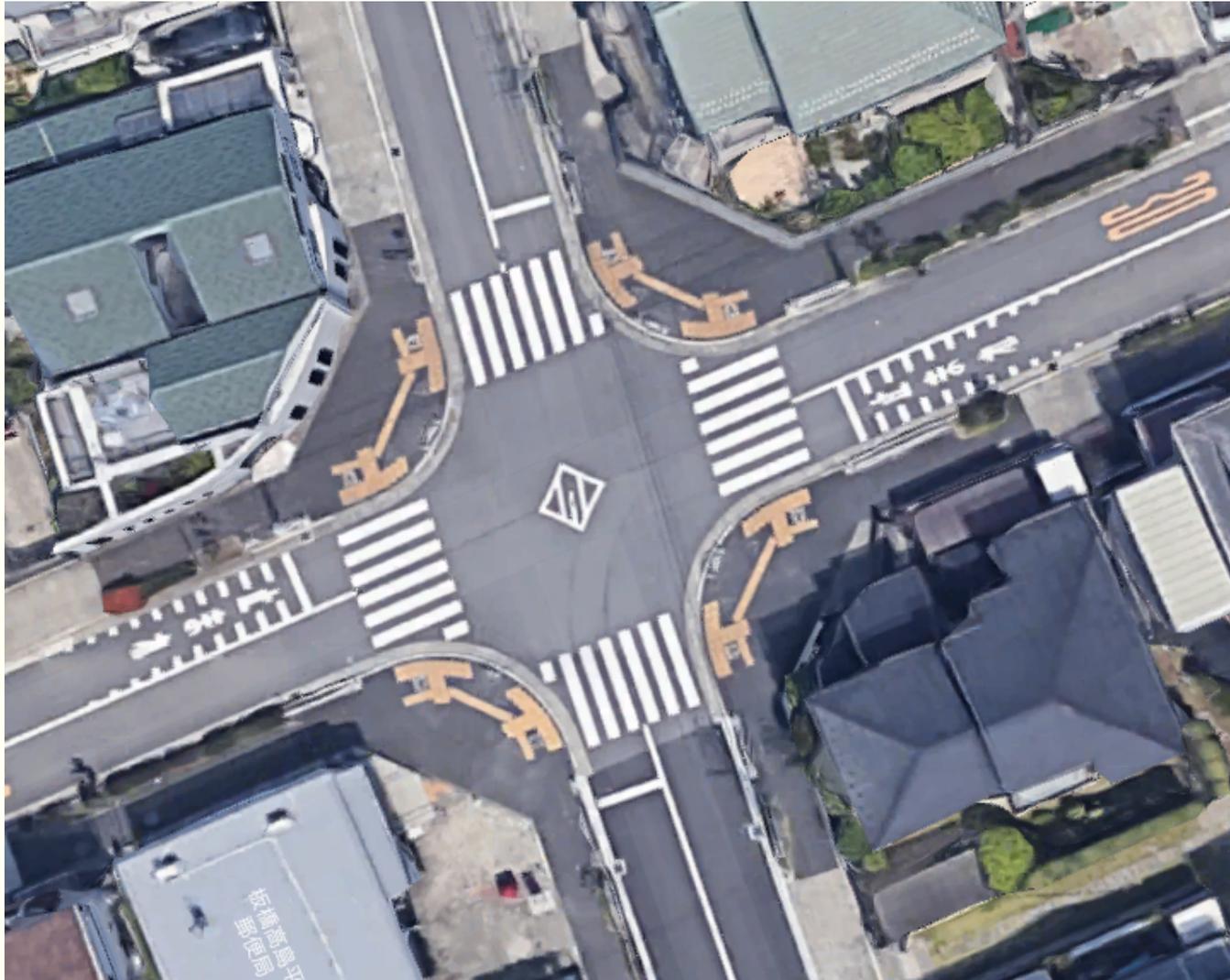
# 相手側の道路も確認しましょう

ベーシック  
トレーニング



# 横断歩道がある交差点

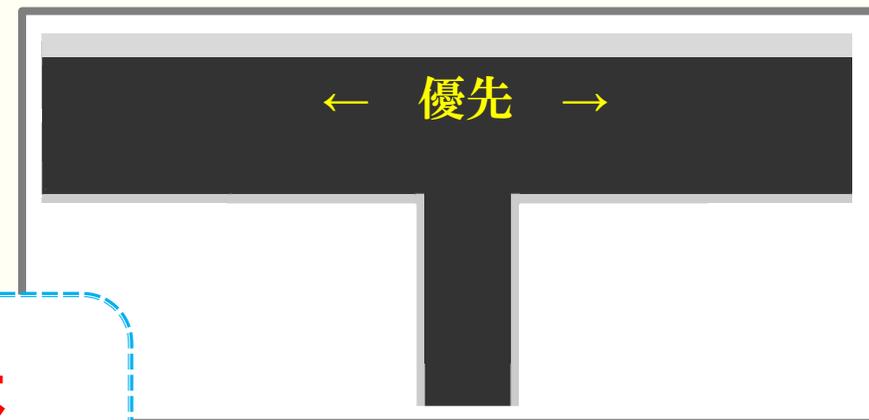
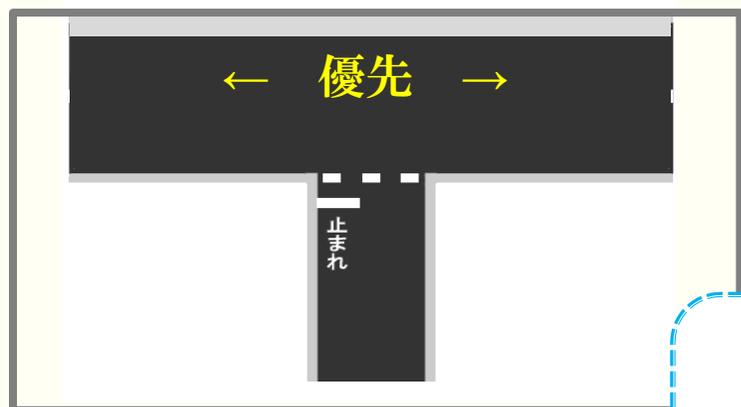
ベーシック  
トレーニング



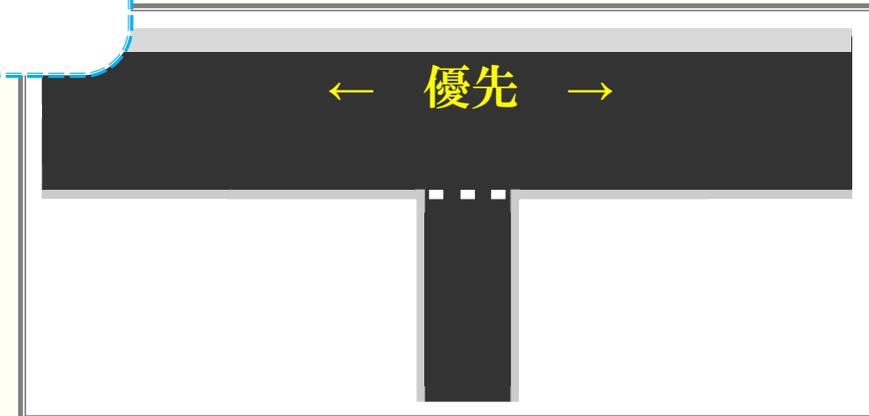
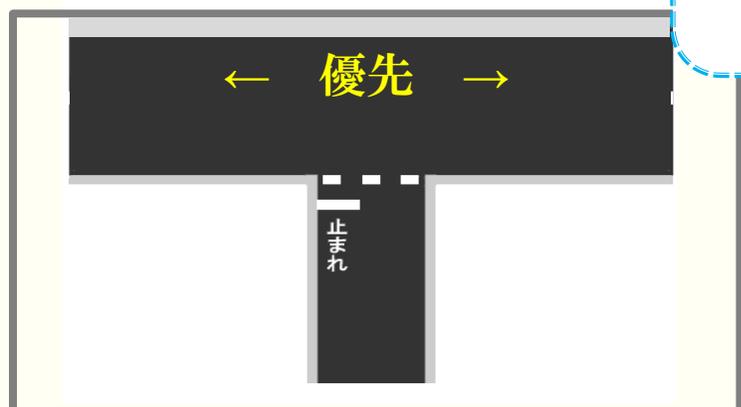
大原則として「歩行者優先」となります。  
従って、ここでの**停止線の意味**は「**歩行者がいる場合、車両は止まりなさい**」となります。

歩行者がない場合、「車両vs車両」の解釈となります。

# T字路での優先関係



**T字路の解釈は  
全て一緒**





---

---

# 複合動作

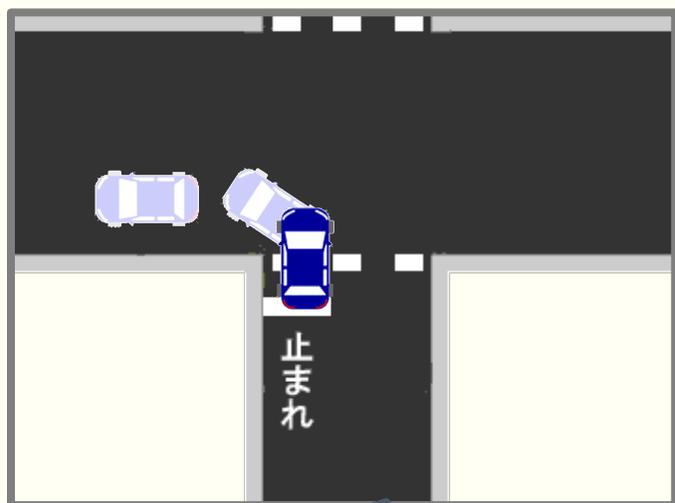
---

---

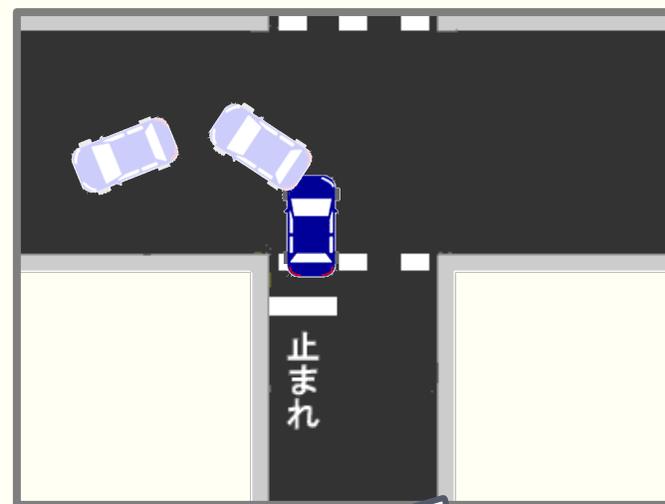
# 複合動作

ベーシック  
トレーニング

確認とラインコントロールは両立させなければいけませんが、一時停止では特に、ラインオーバーをしてしまう傾向があります。確認に気を取られ、確認が終わってからハンドルを回し始めてしまうためです。



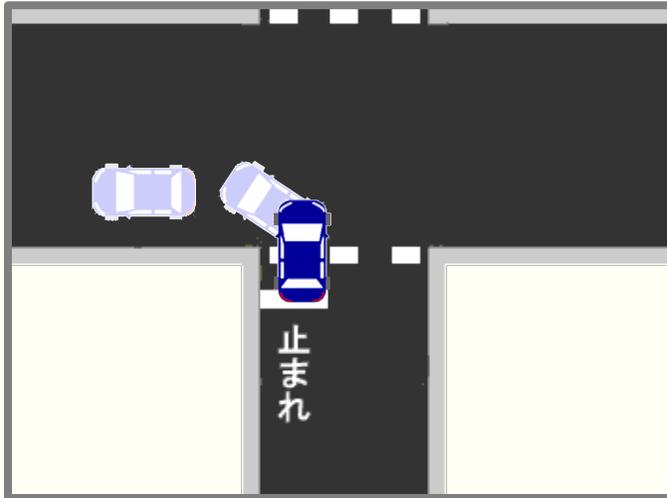
確認しながらハンドルを回している。  
ブレーキコントロールも出来ている。



確認が終わってからハンドルを回している。  
逆に言えば、確認を終えるまでハンドルに意識を向ける事が出来ず、両立が出来ていない。

# 複合動作

ベーシック  
トレーニング



複合動作とは

- ①確認 (=目)
- ②ハンドリング (=手)
- ③ブレーキング (=足)

3つの行動（意識）が同時に行われる事によって、はじめて成立します。

## 【特徴】

スポーツや楽器演奏の熟練と同じで、説明だけで出来る様になる性質ではありません。

身に付くまで一定の時間が必要になります。。

## 【トレーニングのポイント】

教習初期の周回トレーニング時から、徹底して「声掛け」の反復を行い、身体に覚えこませてしまうのが近道です。

## 【声掛けワード】

- ・「回しながら」
- ・「確認しながら」
- ・「ブレーキ・足元」



---

---

# 非・優先道路での対応

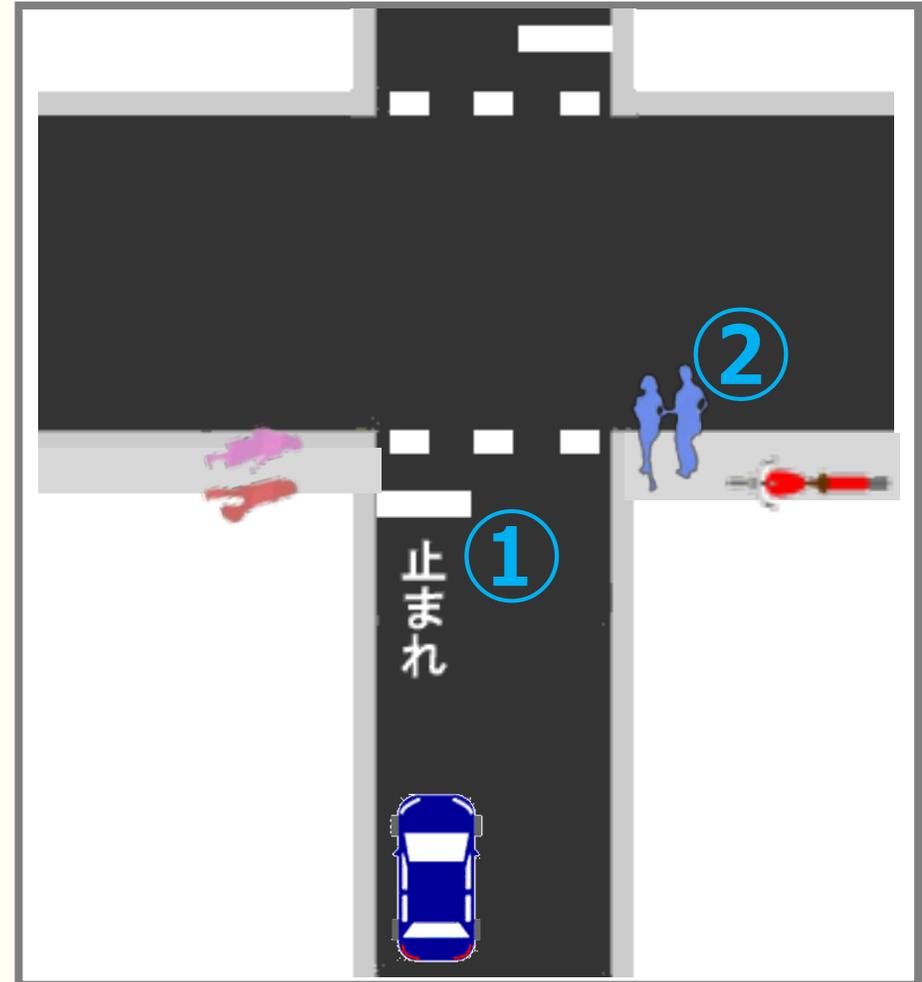
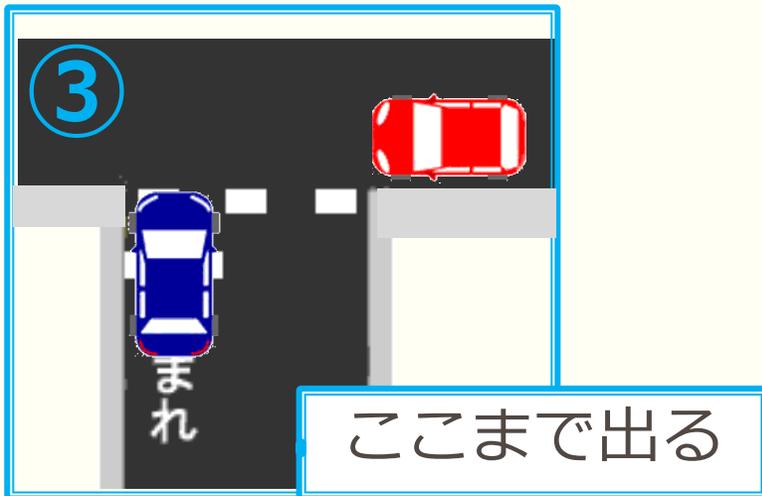
---

---

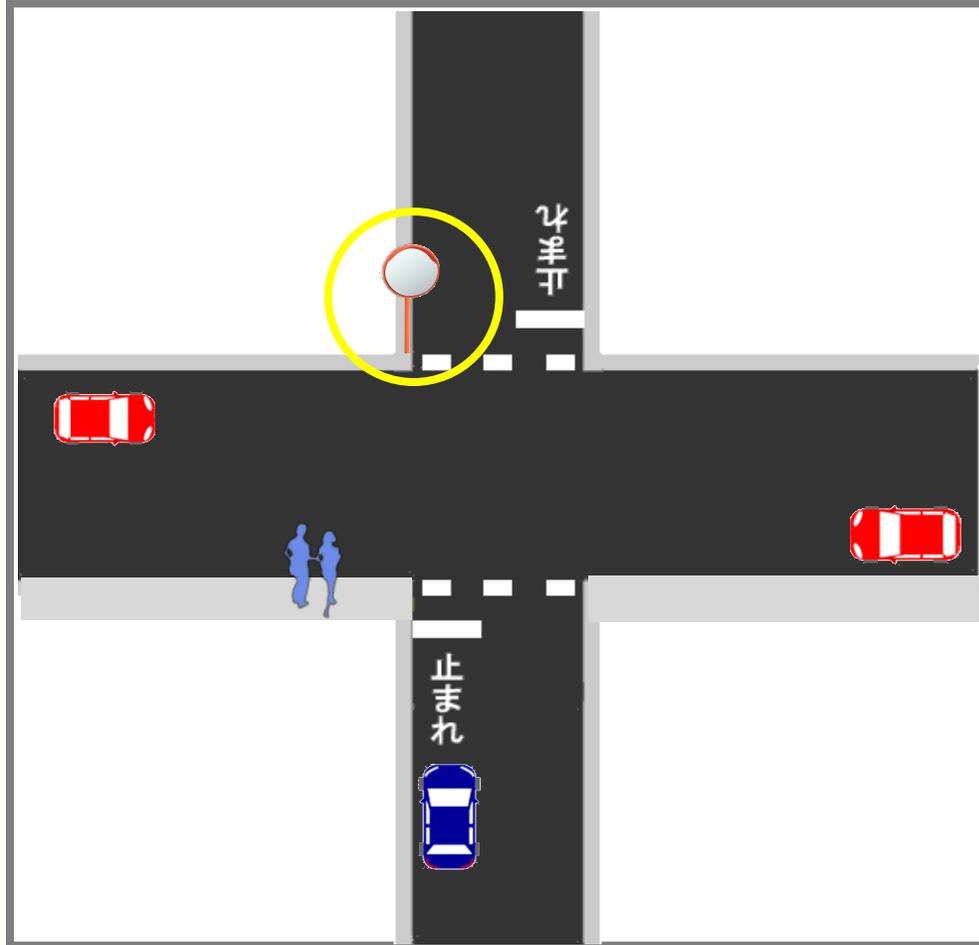
# 「止まれ」の手順を3ステップで覚えよう

## 3ステップで覚えよう

- ① 止まる (停止線で止まりましょう)
- ② 首振り (歩行者チェックをしましょう)
- ③ 道路際 (点線まで進みましょう)



## カーブミラーを活用しよう



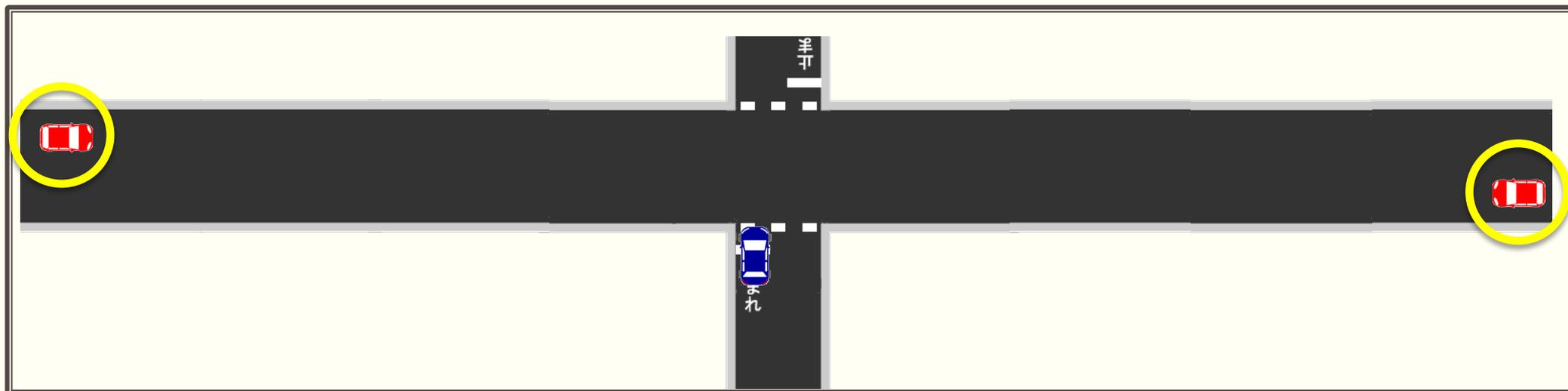
正面のカーブミラーをチェックしてみま  
しょう。  
判断材料を増やすことができます。  
事前にチェックが出来ると理想です。

- ①カーブミラーをチェックする
- ②歩行者・自転車に意識を向ける
- ③道路際に出る
- ④目視確認

## 非・優先道路で安全を守るたった一つのポイント

「非・優先道路」で安全を守るたった1つのポイント

遠くまでチェック出来たら進みましょう



# 一時停止での接触の順番



確認の順番を大切にしましょう  
左からの確認が原則です。

- ①左 (歩行者)
- ②右 (右方車)
- ③左 (左方車)

# 負の成功体験

## 例) 一時停止

一時停止で止まっている  
(0<sup>キロ</sup>にしている)

変わらず  
止まっている

変わらず  
止まっている

一時停止が微妙にルーズ  
(止まった風)

2<sup>キロ</sup>でも安全だと感じて  
しまう

3<sup>キロ</sup>、5<sup>キロ</sup>と、**どんどん**  
エスカレートし、止ま  
らなくなってしまう

2<sup>キロ</sup>オーバーでも問題なく運転出来た。

という成功体験が積み重ねてしまうと、やがてエスカレートしてしまいます。

大切な事は、最初の段階で**正しい行動を習慣化させる事**です。



---

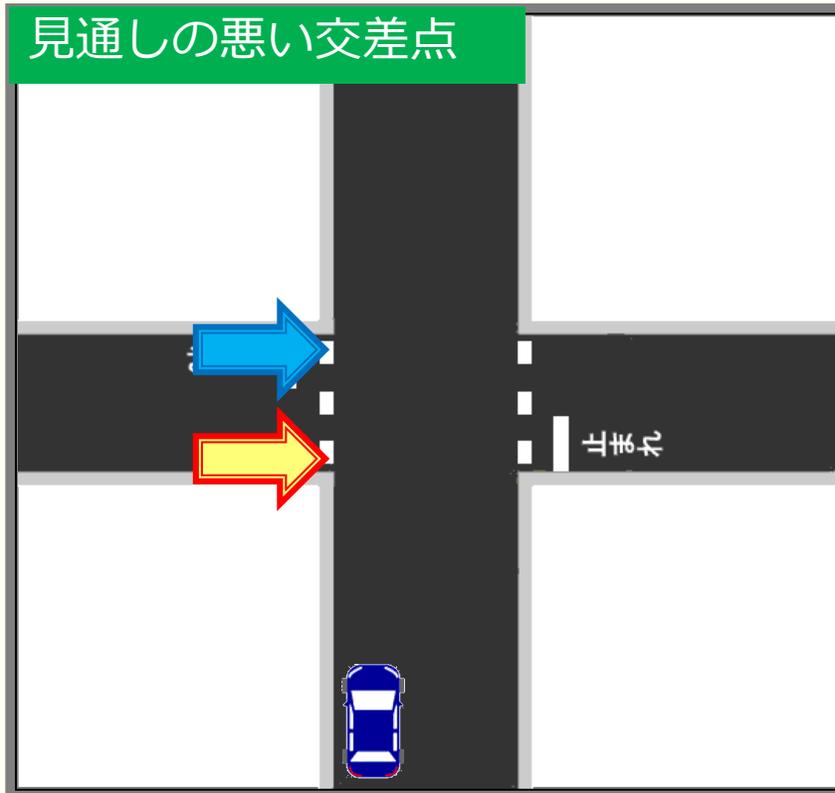
---

# 優先道路での対応

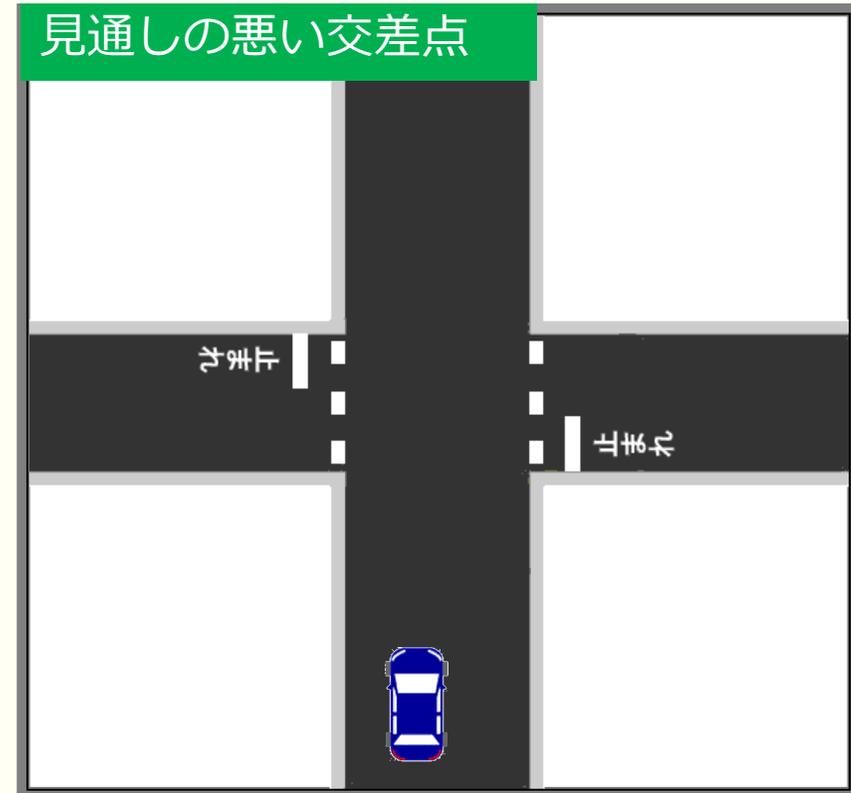
---

---

# 優先道路のポイント（センター寄り走行）

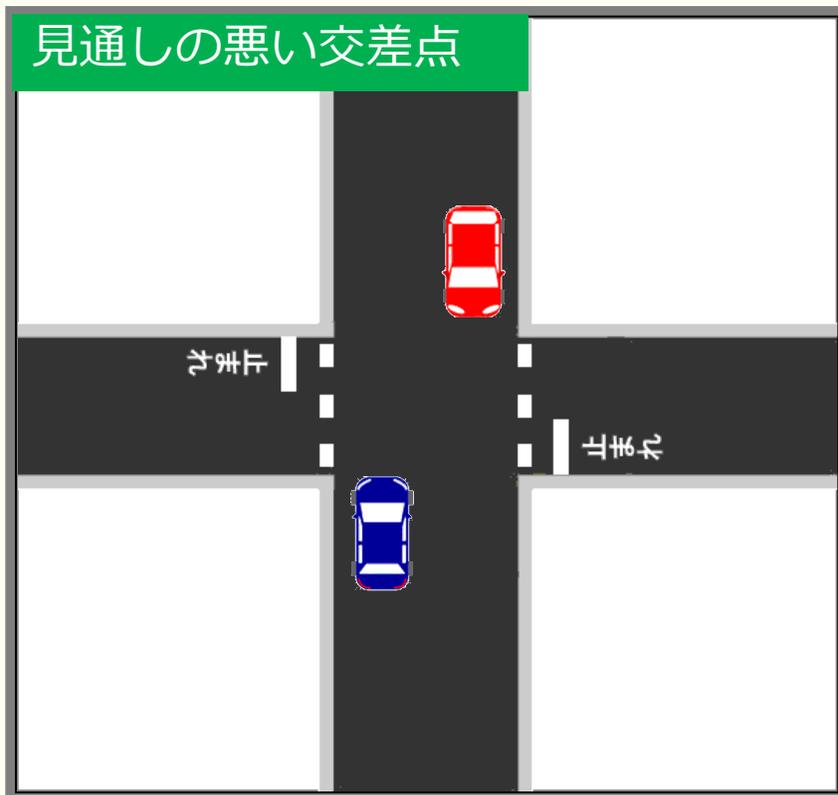


青の飛び出しは少しだけゆとりがある  
赤の飛び出しはゆとり無し



気持ち、センター寄りを走行すると  
「飛び出し=即事故」を回避できる

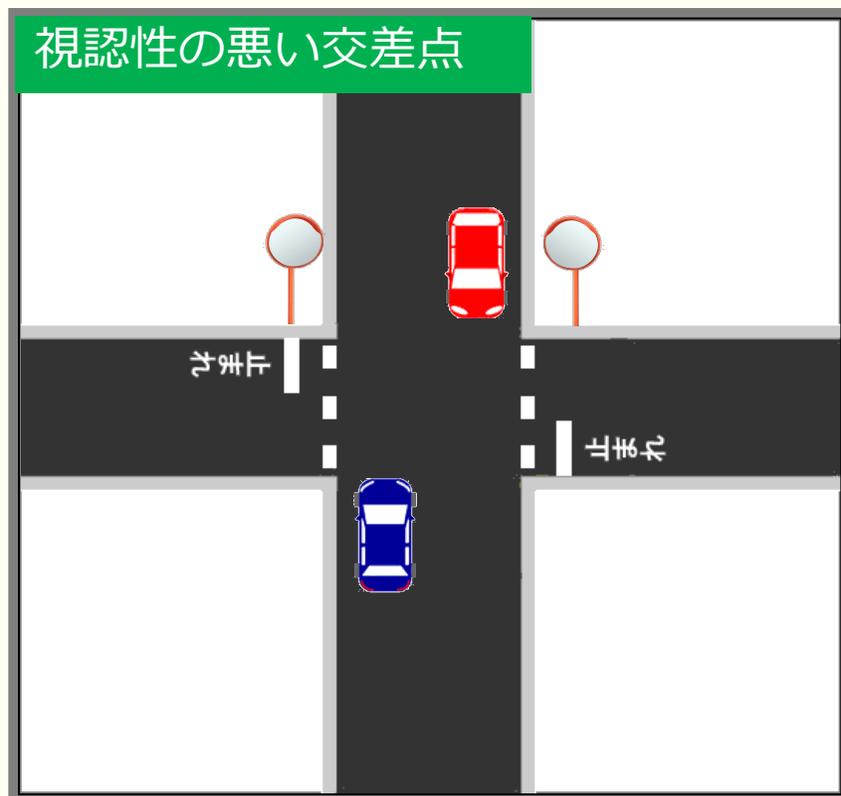
## 優先道路のポイント（センター寄り走行）



対向車がいる時にセンター寄り走行は出来ません。  
素直に減速をして、飛び出しに備えつつ進みましょう。

# 優先道路のポイント（ミラーチェック）

ベーシック  
トレーニング



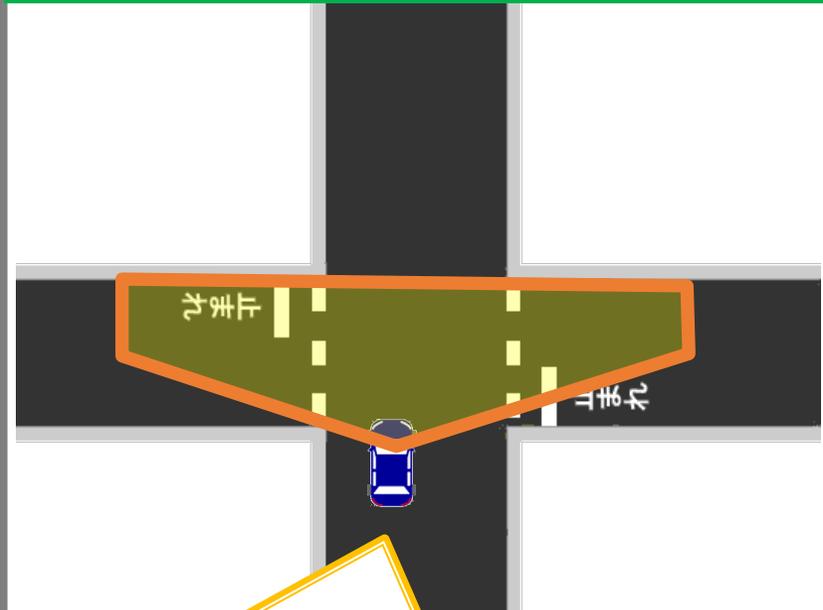
見通しの悪い交差点では、飛び出し確認用のカーブミラーが設置されています。

「カーブミラーのチェックを習慣化」ができてしまえば、安全度はグーンと向上します。

インストラクターはお客様のチェック状況を質問ベースで確認しましょう。

## 優先道路の通過スピード

### 優先道路は「軽チェック」



遠くまで見えなくても大丈夫  
直近の安全だけ確保しましょう

#### ◆最も危険な行為は優先過信です。

『自分が優先』という理由で、飛び出す「かもしれない運転」が出来ないドライバーは、事故のリスクを高めています。

#### ◆確認し過ぎるのも問題です

常に「遅い通過」の場合、後続車がイライラしてしまい、煽られる可能性が高まります。

通過のスピードはインストラクターの見本を参考にしましょう。



# キープレフトとセンター寄せの使い分け

# キープレフトすべき場面

ベーシック  
トレーニング



非・優先対処時

キープレフトを徹底します。  
もしも「対向車が来たら」という意識を  
常に保持しておきましょう。



赤信号停止時

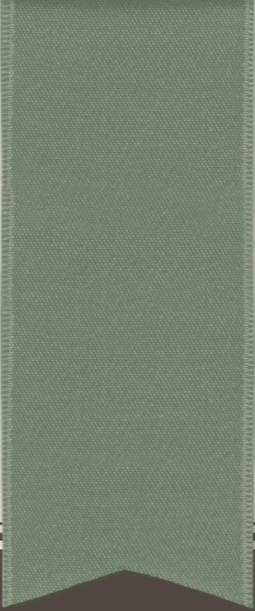
# センター寄せでも問題ない場面

ベーシック  
トレーニング



「対向車」がいなければ「センター寄り」で通過しても構いません。  
「飛び出しケア」を意識する場面です。





---

---

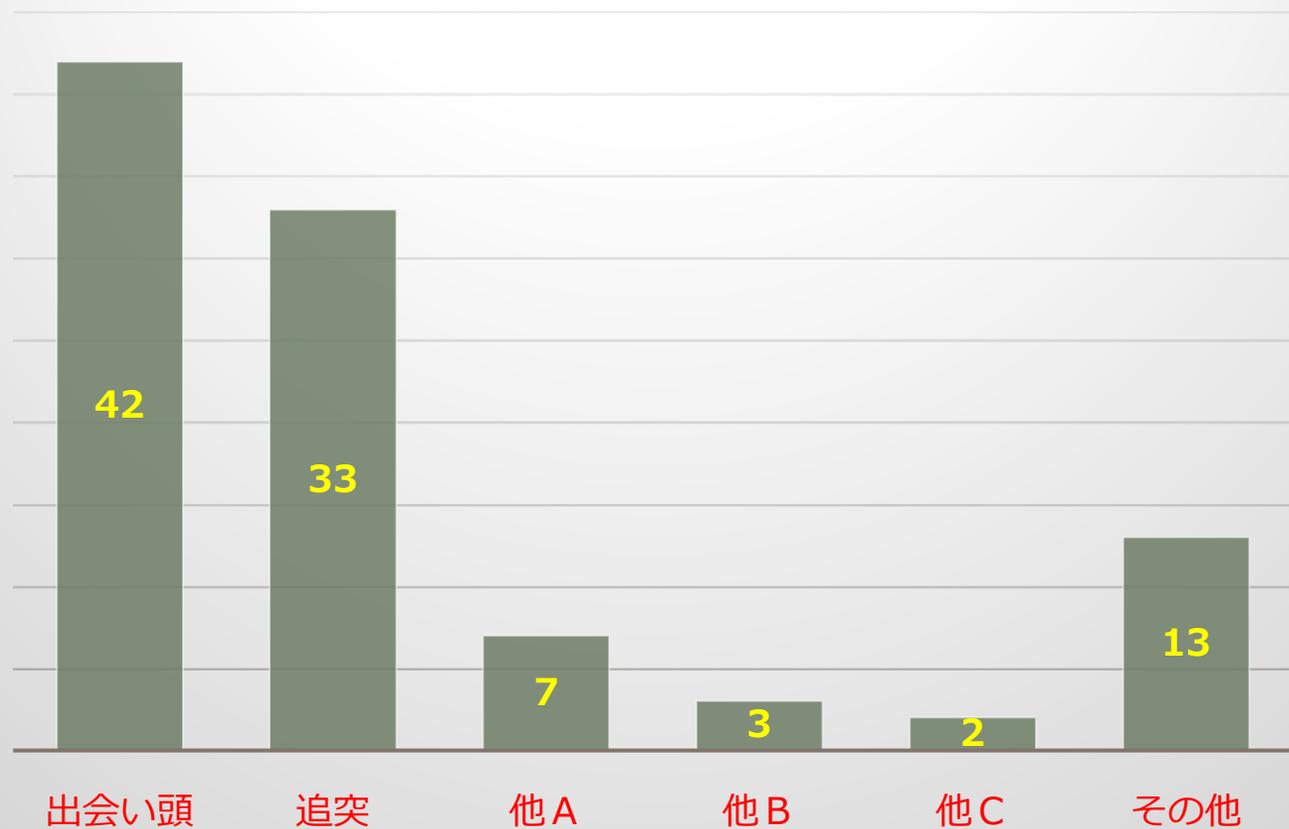
# 安全を守るための意識と予測運転

---

---

## 2 大事故 「出会い頭」と「追突事故」

人身事故における事故種別の割合



「出会い頭事故」 42%  
「追突事故」 33%

2つの事故を防ぐだけで、事故の確率を大幅に減らす事が出来ます。

「出会い頭事故」は、予測運転の精度を高めるトレーニングを行きましょう。

「追突事故」車間を空けて対処しましょう。

# 飛び出し類型 ～停車車両の影～

応用



「車の陰からの飛び出し」にも  
ご注意ください。  
定番の型の一つです。

停車車両の基本的な確認方法は  
下記の2点となります。

- ①車の窓越しに確認する
- ②車の足元を確認する

上記2点を習慣化出来ると、安  
全度はグッと増します。

# 飛び出し類型 ～渋滞の影～

応用



「車の陰からの横断者」にもご注意下さい。  
定番の型の一つです。

主に「信号待ち」や「渋滞中」に発生します。

# 飛び出し類型 ～横断歩道～

応用



法規上は**一時停止**です。

実際には一時停止を行なっている車両は見かけませんが、危険なシチュエーションである事には変わりありません。

**最低でも「最徐行」**で通過しましょう。

- ①車の窓越しに確認する
- ②車の足元を確認する

確認を習慣化させよう



---

# 優先関連の「出来た」の基準

---

## 出来た（＝評価3）の基準@優先関連

### 【出来たの基準】

- ①優先道路の「見極め」が安定している
  - ・原理原則を理解している
  - ・フェイク交差点を理解している
  - ・判断に迷う瞬間が殆どない
  - ・実践走行時の正答率98%～100%（余程のイレギュラー等が無ければ基本間違えない）
- ②優先対処が安定している
  - ・軽チェックが出来ている
  - ・スピードコントロールが安定している
- ③非・優先対処が安定している
  - ・「止まる」を実践できている
  - ・カーブ途中の再確認が出来ている
  - ・遠くまでチェックが出来ている