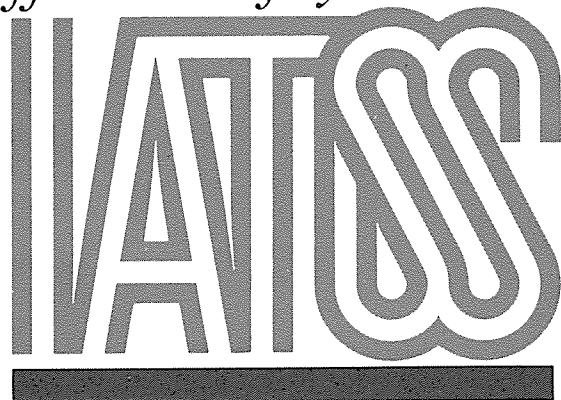


International Association of Traffic and Safety Sciences



高等学校における課外の
交通安全指導の手引

昭和60年10月

「高等学校における課外の交通安全指導の手引」

作成委員氏名（五十音順）

委員長 長 江 啓 泰（日本大学理工学部 教授）

委員 出 原 健 三（警察庁交通局交通企画課課長補佐）
遠 藤 昭 三（（財）日本交通安全教育普及協会常務理事）
木 村 辰 夫（東京都立江北高等学校校長）
久 保 公 人（文部省体育局学校保健課学校安全係長）
齊 藤 隆（神奈川県立足柄高等学校教頭）
鈴 木 四 郎（（財）全国二輪車安全普及協会常務理事）
高 野 惣 一（茨城県教育委員会保健厚生課指導主事）
滝 澤 武 源（（社）全日本指定自動車教習所協会連合会事務局長）
樽 井 富 雄（（財）国際交通安全学会特別研究員）
中 西 盟（本田技研工業（株）安全運転普及本部）
永 野 國 夫（警察庁交通局運転免許課課長補佐）
原 雄 三（埼玉県立南稜高等学校教諭）
望 月 勝 文（茨城県立鹿島高等学校教諭）
森 川 照 太 郎（埼玉県立岩槻高等学校校長）
守 屋 正 治（千葉県立茂原農業高等学校校長）
吉 田 瑩 一 郎（文部省体育局学校保健課教科調査官）
吉 村 征 之（本田技研工業（株）安全運転普及本部課長）

事務局 茅 整 三（国際交通安全学会）
門 脇 哲 朗（国際交通安全学会）
伴 野 博 章（国際交通安全学会）

は　じ　め　に

交通事故を防止し明るい社会を築きあげることは、国民的課題でありモータリゼーションの進展に伴って、ますますその重要性が強調されている現況にある。

特に国民皆免許時代を迎え、自他の生命の尊重は交通安全のみならず、人間形成という教育の究極の目的を達成する立場からも重視されなければならない。高等学校生徒は、運転免許が取得できる年齢に達することから、高等学校における安全教育の中でも、交通安全教育は熱心に推進されている。昭和59年には、文部省体育局監修による「高等学校交通安全指導の手引」が、また「高校生の交通安全」がそれぞれ財団法人交通安全教育普及協会より発行され、教育課程における特別活動の領域においてホームルームでの交通安全指導の運営の徹底が可能となった。

一方、若年者特に高校生の二輪車事故はあとを絶たず、安全管理の面から、多くの高等学校において生徒の二輪車乗車、運転免許取得について制限を加えている。しかし、実際問題として通学の交通機関、家業等々の理由により二輪車の利用を認められている高等学校生徒も少なくはない。許可を与えた生徒に対する交通安全教育の必要性は、従来より高い関心が寄せられ、学校毎に実施されてきてはいるが、指導者の不足、具体的な指導内容、指導方法が明確でない等の理由から、その推進が伸び悩み状態にある。

(財)国際交通安全学会は、その点に着目して、昭和57年4月から、学会会員、高校教育の現場で指導されている先生、安全運転の実務にたずさわっているエキスパート等を研究者として「二輪車交通教育の実践モデル研究」というプロジェクトをスタートした。

その成果をもとに昭和59年に「二輪車に乗る高校生のための安全運転指導カリキュラム」を作成した。本手引書は、教育課程外において前述のカリキュラムを用いた、二輪車の利用を許可した生徒に対する交通安全教育の指導内容、指導方法を明らかにしたものである。安全指導は知識や技能にとどまらず、生徒が日常生活の中に存在する種々の危険に気づき、的確な判断とそれに適した行動がとれるような極めて実践的な態度や能力の育成を目指すものであり、交通社会において思いやりと生命尊重を基盤とする運転行動が実践できる人間形成を目指す指導をここでは特徴としている。

日常乗車している二輪車を用いて「安全運転は運転操作の向上のみでは達成されない、むしろ心の問題である」ことを自覚させ実践させる、運転者再教育を目標として編集したものである。

高等学校における課外の 交通安全指導の手引き

目 次

第1章 高等学校における交通安全教育	1
第1節 学校における安全教育の意義と交通安全教育	1
第2節 教育課程における交通安全教育	1
第3節 交通安全指導の目標と内容	3
1. 交通安全指導の目標	3
2. 交通安全指導の内容	3
第4節 交通安全指導の進め方の基本	4
1. 特別活動における交通安全指導	4
2. 課外の教育活動における交通安全指導	4
3. 交通安全指導における個別指導	5
4. 校内の協力体制の確立と地域の関係機関・団体との連携	5
第2章 課外の教育活動における二輪車に関する指導	7
第1節 課外指導としての二輪車に関する指導の必要性	7
1. 通学等に利用を認めている生徒がいること	7
2. 課外指導が二輪車に関する指導の有効な指導の場である	7
3. 運転態度・運転技能の指導は計画的・継続的に行う必要がある	8
第2節 課外指導としての二輪車に関する指導の指導計画	9
1. 生徒の運転態度・運転技能の実態を知る	9
2. 二輪車の安全運転指導の指導計画	11
3. 二輪車の安全運転指導の指導法	28
第3章 課外指導における二輪車に関する指導の進め方	33
第1節 指導項目の展開に当たって	33
1. 別冊「指導カリキュラム」の中に示した指導時間について	33
2. 体験を裏付ける理論	33
3. 各指導項目の特性等	34
4. 安全運転指導項目の解説	35

第4章 指導に必要な二輪車に関する基礎知識

1. Q & A	75
2. 安全運転指導に係る外部の組織について	79
3. 二輪車に関する指導等の総合チェックリスト（参考）	90
4. 青少年ドライバーの運転についての意識調査 （昭和56年度総理府委託研究より）	95
5. 二輪車用語集	100

第 1 章 高等学校における交通安全教育

第 1 節 学校における安全教育の意義と交通安全教育

学校における安全教育は、学校教育の目標を達成するための重要な柱の一つである。高等学校では、体育的な活動による事故災害の発生率は高く、その他の教育活動の場面においても生徒の事故災害は少なくない現状にある。したがって、日常生活に存在する様々な危険を予測し、的確な判断の下に安全に行動することができる態度や能力を高めることが重要である。

一方、高等学校の生徒は、二輪車や四輪車の運転免許を取得できる年齢に達することから、交通社会の一員として、特に社会的な責任と自覚を促す指導を徹底することが望まれている。

したがって、自他の生命尊重の精神を基本として、安全に必要な態度や能力を身につけさせる安全教育は、単に生徒の事故災害の有無にかかわらず、人間形成という教育の究極の目的達成の立場からも重視しなければならない。

高等学校における交通安全教育は、安全教育の一環としてとらえられるもので、歩行者や自転車利用者の立場での安全な行動はもとより、現在、運転免許を保有し、二輪車等を運転している生徒に対して、自他の安全を配慮した望ましい運転行動を再認識させ、安全運転を実践できるようにする指導を徹底することは、きわめて重要である。したがって、小学校、中学校における交通安全教育を発展拡充させ、「交通社会の望ましい参加者」を育成するための交通安全教育を推進することがますます重要となってきている。

第 2 節 教育課程における交通安全教育

交通安全教育は、学校における安全教育の一環として、各教科・科目、特別活動を中心に教育活動の全体を通じて適切に行うこととされている。このため教育活動のそれぞれの領域や内容の特性を生かして行うことが必要である。

高等学校学習指導要領（昭和53年8月30日文部省告示第163号）の総則3の学校における体育に関する指導の趣旨と教育課程における交通安全教育の位置づけを示すと次の図1-1のようになる。

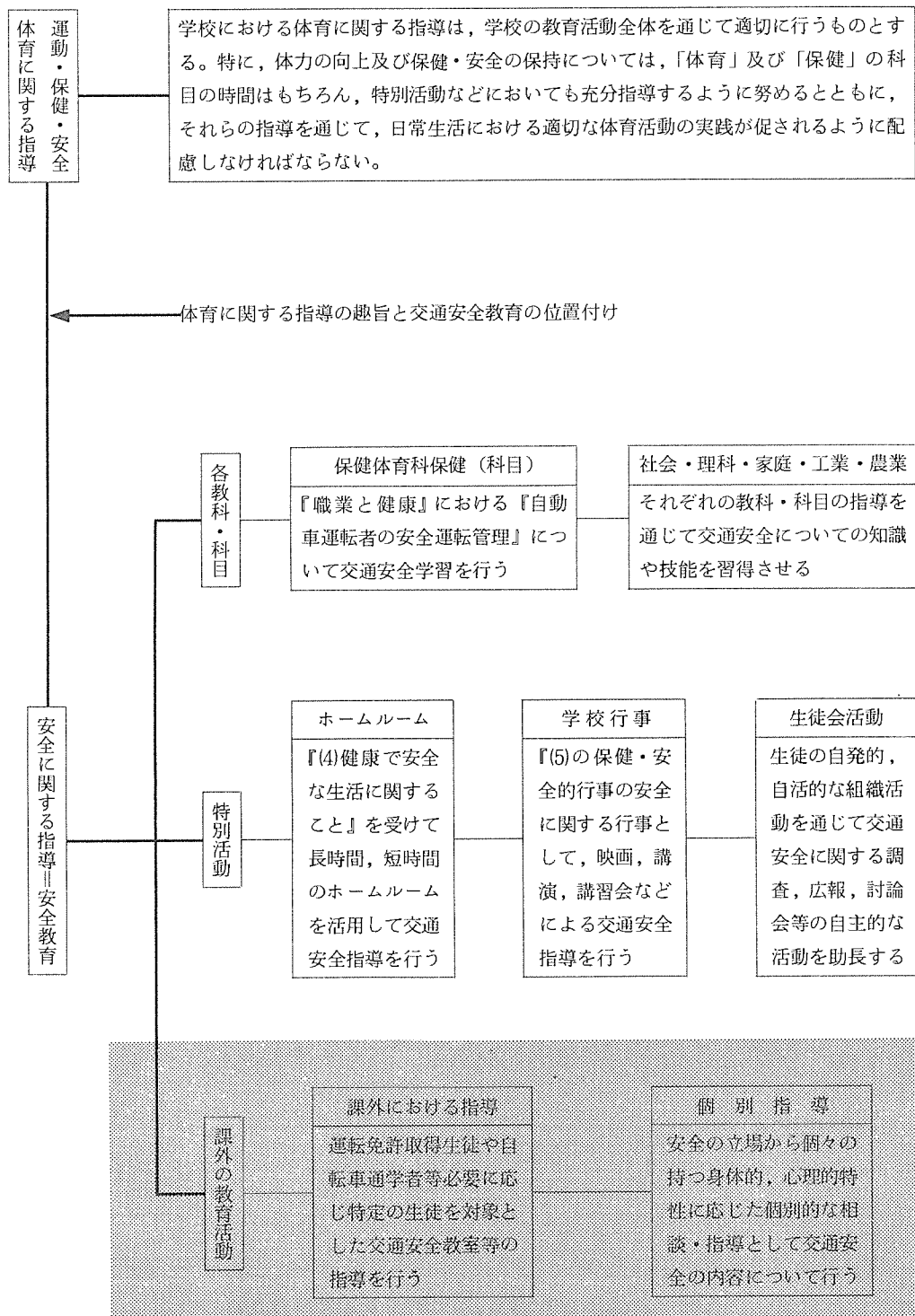


図 1 - 1 教育課程における交通安全教育の位置づけ

第3節 交通安全指導の目標と内容

「高等学校交通安全指導の手引」(文部省体育局監修, (財)日本交通安全教育普及協会発行, 昭和59年5月)に, 交通安全指導の目標及び内容が次のように述べられている。

1. 交通安全指導の目標

日常生活における交通安全に必要な事柄について理解を深めさせ, 自他の生命を尊重し, 他の人々や社会の安全に貢献できる態度や能力を育てる。

- (1) 日常生活における交通安全に必要な事柄について理解を深めさせ, 自主的に安全な行動ができるようにする。
- (2) 日常生活における様々な交通の危険を予測し, 常に的確な判断の基に安全に行動することができるようにする。
- (3) 自他の生命を尊重し, 学校や社会の安全に積極的に協力し, 貢献できるようにする。

2. 交通安全指導の内容

(1) 道路の歩行・横断及び交通機関の利用に関する事項

- 道路の種類と構造・機能
- 歩行者事故の現状とその要因
- 歩行者の心理と行動
- 交通機関利用時の事故と安全な行動
- 通学時の事故と安全な行動

(2) 自転車の安全に関する事項

- 自転車事故の現状とその要因
- 自転車の性能と点検・整備
- 自転車の走行に関係のある法規と安全な走行
- 自転車の集団走行計画と安全

(3) 二輪車, 自動車の特性に関する事項

- 二輪車事故の現状とその要因
 - 二輪車の性能と運転者の条件
 - 自動車の性能と運転者の条件
 - 運転免許制度と運転者の義務と責任
- (4) 交通事故と防止対策に関する事項
- 交通法規の目的、内容及びその遵守
 - 交通事故の発生要因と対策
 - 救急体制と応急措置
 - 交通事故の責任と補償
 - 地域の交通安全活動と高校生の役割

第4節 交通安全指導の進め方の基本

1. 特別活動における交通安全指導

特別活動の内容は、ホーム・ルーム、生徒会活動、クラブ活動、学校行事の四つで構成されている。このうち、ホーム・ルームは、その内容に「健康で安全な生活に関すること」があげられており、交通安全に関する学級を単位とした計画的な場となる。

生徒会活動では、教師の適切な指導のもとに、生徒の自発的・自治的な活動を通して交通安全に対する実践的態度を育てるような活動が行われる。

学校行事は、全校または学年、あるいはそれに準ずる男女別・学年別の集団など、大きな集団を単位として行われる教育活動である交通安全指導は、保健・安全的行事の安全に関する行事を中心に「最近の交通事情や交通規則を理解させ、事故防止に必要な知識と態度を体得させるとともに、自他の安全を確保することのできる態度や能力を身につけること」を目指している。(高等学校学習指導要領解説 特別活動編)

このように特別活動は、計画的に行う交通安全指導の場となっているのである。

2. 課外の教育活動における交通安全指導

自転車通学者、二輪車を通学に利用している者、あるいは運転免許所有者など、特定の生徒の集団を対象とし、自転車や二輪車の利用による体験を通しての具体的

かつ実践的な指導を行おうとする場合は、一般に課外の教育活動として行うことになる。

交通安全指導の内容としては自転車の安全に関する指導と二輪車の安全な利用に関するものが考えられる。

二輪車の安全な利用に関する指導の対象は通学等のために二輪車を利用している生徒、および、その他、指導を必要と認める生徒であろう。

それらの生徒の安全意識を高め、常に安全な運転ができるような指導を行うことは、きわめて重要なことである。

3. 交通安全指導における個別指導

個別指導は、学習指導や生徒指導を進めるうえで重要な指導の方法である。交通安全指導において重要なことは、日常の様々な交通場面において、生徒一人ひとりが常に的確な判断のもとに安全に行動できるようにすることであるが、このため個人差に応じた具体性のある指導を行うことが大切である。

個別指導の対象となる事項としては、次のような事柄が考えられる。

- 通学方法や通学の安全に関する事項
- 事故や規則違反を起こしやすい傾向をもつ生徒
- 事故や規則違反を起こした者
- 運転免許取得前後に問題行動を起こしやすい生徒
- その他、個別の配慮を必要とする生徒

個別指導においては、単に事故や違反防止のみにとらわれることなく、交通社会における安全のために必要な資質を個人差に応じて高めるようにすることが大切である。そのためには、家庭環境、親子関係等の基礎的な資料のほか、日常生活の実態から、生徒の心理的な側面や行動面の傾向の把握を適切に行い、生徒理解に立った指導に努めることが大切である。

4. 校内の協力体制の確立と地域の関係機関・団体との連携

交通安全指導をよりよく進めるためには、校内の共通理解、家庭との連携、PTAあるいは地域関係機関・団体との密接な連携が必要である。

とくに課外の指導として二輪車の安全利用に関する指導を行う場では指導者等や指導の場所については、校外の関係団体の協力が必要とされる場合が多い。例えば、指導者については、地元の警察署や二輪車安全運転推進委員会、二輪車安全普及協

会，場所については，自動車教習所等のような機関・団体等との連携である。

これらについての具体的な内容については第 4 章の 2 に示す。

第2章 課外の教育活動における二輪車に関する指導

第1節 課外指導としての二輪車に関する指導の必要性

1. 通学等に利用を認めている生徒がいること

現在、高等学校においては、二輪車による交通事故を防止するために、管理的指導としての、いわゆる「三ない運動」が進められているところも多い。しかし、そのような学校においても、地域の実情や学校の実態に応じ、通学上の条件や家事の都合などによって二輪車の利用を学校として承認し、多くの生徒が通学等に利用している。

これらの生徒は、既に運転免許を取得しているところから学校で改めて運転に関する指導をする必要がないとする考え方もある。しかし、運転技能や運転態度に関するテストを試みると必ずしも十分でない場合が多く、生徒の自己評価や専門家による評価を通した適切な指導が計画的になされることが必要であると考えられる。

文部省の「交通安全の確保と交通安全教育の徹底について（体育局長通知）」（昭和56年6月22日）において、高等学校においては、二輪車の使用規制等の管理的な指導を行っている場合においても、二輪車・自動車の特性などについて、交通安全教育の内容として指導の徹底を図る必要があることが述べられている。

これらのことから、通学等に二輪車を利用する特定の生徒に対しては、他の生徒と共通する交通安全教育をさらに、補完発展させる意味からも、生徒個々の実態に応じた運転技能と運転態度に関する指導の徹底を図るため、課外の教育活動として二輪車の運転体験を通した適切な指導の機会を設け、正しい運転行動ができるようにすることは事故防止の上から極めて重要であると考ええる。

2. 課外指導が二輪車に関する指導の有効な指導の場である

課外の教育活動（課外指導、個別指導）は、生徒の人間形成を目指して、具体的実践的な活動が行われることから、生活への具現化を図る交通安全指導のねらいを達成するため有効な指導の場の一つである。

ここでは、特定の生徒の小集団や個別を対象とした適切な指導を行い、安全な行動に必要な資質を高めるため、生徒の実態に即して具体的で、かつきめ細かな指導を行うのに適しているといえるのである。

ここで行われる交通安全指導は、さきに述べたように、教育課程のしくみの関係から、ホームルームや学校行事などにおける交通安全指導の関連を考慮して、さらに発展拡充を図るため、一般には、自転車通学者、二輪車の通学利用者あるいは、運転免許保有者など、特定の生徒の集団を対象として、自転車や二輪車を利用した実際の乗車体験を通しての具体的で実践的な指導の徹底を図ることができる。また、安全の立場から、個々の生徒のもつ身体的・心理的な特性に応じた個別の配慮による指導を適切に行うこともできる。

ここで行われることが予想される内容としては、地域や学校の実態によって一様ではないが、通学時等に二輪車の利用を認められ、現に運転している生徒を対象とした指導の場となると、いずれの学校でも課外の教育活動の場に、二輪車を教材とした安全運転指導を位置づけ、望ましい運転態度や正しい運転技能を高めるのに適切な場であるといえる。

3. 運転態度・運転技能の指導は計画的・継続的に行う必要がある

交通事故は、日常生活の中で、いつ、どこでも起こる可能性がある。なかでも、高等学校生徒の年代、いわゆる青少年ドライバーの二輪車による交通事故や交通違反が少なくない現状にある。

二輪車事故を起こす要因には、乗る者の身体的・心的要因（人的要因や使用している車両の構造的欠陥や整備不良など（車両的要因）、さらには、混合交通の中で他者に係るものや道路状況、天候等の（環境的要因）が、各々独自で、あるいは複合的にからんで事故を起こす原因となる。特に環境的要因については自己と他者との関係を常に考え合わせて行動する必要があることと、相手の動きを知り、予測することが大切である。

（財）国際交通安全学会が総理府の委託を受けて実施した“青少年ドライバーに関する調査研究”（昭和56年度）の中で、警察庁の統計分析及び運転者の意識調査には以下の諸点が指摘されている。

- (1) 青少年運転者における交通事故の主な原因は、危険に対する無知と、自分の運転技術に対する過信によるものが多く、スピード志向によって生ずる事故も目立っている。
- (2) 青少年運転者の事故は事態に対しての適切な読みが欠けているためと思われる。この他、青少年運転者に対する指摘としては、交通ルールの軽視や運転時の態度の悪さ等がある。

- (3) 青少年運転者には自他の生命尊重を基盤として、危険の予測、冷静な判断、自制心を身につけて、自己の能力の限界を知らせることが安全運転教育の要件である。
- (4) 二輪車の使用を認められた特定の生徒には、通常の交通安全指導の他に、個々の生徒の実態に合った安全運転教育を充実させなければならない。
- (5) 具体的には、生徒の運転感度や日常の行動、交通事故や違反の実態を捉え、それらに合った安全運転実技を通した教育を定着化させるために、継続的、計画的な指導を行いたい。
- (6) 運転技能を高めるための指導は技術レベルの向上のみではなく、二輪車を教材とした安全教育を高めるための契機となるようにしたい。又、指導を行うに当たっては学校内部のみで行うよりは、企画段階から外部の関係機関・団体・施設等の社会的資源の活用を図るのがより効果的である。

第2節 課外指導としての二輪車に関する指導の指導計画

1. 生徒の運転態度・運転技能の実態を知る

二輪車に関する指導に当たっては指導の対象となる生徒個々の運転態度・運転技能の見きわめが先決であり実態を踏まえての指導計画・指導の実施が重要である。

生徒個々の運転態度・運転技能の見きわめは、二輪車を運転していない日常生活における行動や態度から見きわめることが可能である。運転技能は、その経験時間に大きく影響され、同時に技能程度によって行動や態度も変化する。具体的には初心者はいかに公聴心も高く他人への思いやりの心を持っていても、いったん二輪車にまたがり発進すると初心者は先ず倒れまいと心がけ左右のバランスを保つための操舵が優先し周囲の状況、他車の動静に注意するゆとりを失うものである。また、半年または1年の乗車経験を有する者は己の運転技能に不安や不満を認識するという事実がある反面、他車との比較で運転操作、状況判断に他人より優れていると考えている。これらの自信が冷静に評価した場合の事実としての評価であればよいが、往々にして独善的な自信過剰からもたらされる評価である場合がとくに若年者の場合多いといえる。

このような意味では集団で訓練する機会があれば、高校生個人の運転態度・運転技能の見きわめが可能となる。集団行動の中における個のありかた、一つの流れの中で個の許容される行動の限界など、集団の訓練の場では個々の技能的・心理的特

性を顕在化する有効な場である。車両点検、服装、さらには準備運動、ウォーミングアップ走行など実際の場面で、これら参加者の特性を見きわめることができる。二輪車の運転に関する自己の技能評価、実際の道路で遭遇した危機場面とその原因、対応策さらには二輪車一般について交通環境に応じた好ましい運転、好ましくない運転を指摘させるなど、一種の自己評価法も高校生の運転態度や運転技能の実態を知るための有効な手法である。

運転態度・運転技能は個人により千差万別である。しかし、指導対象者群を類型別に細かく分けることは必ずしも必要としない。個々に異なる指導内容がある訳ではなく、定められた走行、実技指導の中で対象者一人一人の特性に合わせた指導、アドバイスが効果的である。生徒の特性を知るための主なチェック項目は次のようなものが挙げられる。

- ① 技能程度
- ② 実走行体験
- ③ 技能に関する自信
- ④ 技能向上の目標
- ⑤ 周囲の動静に対する観察力
- ⑥ 燈火、合図の確実さ
- ⑦ 集団行動での規律遵守
- ⑧ 四輪車の特性の理解度
- ⑨ 二輪車の特性の理解度
- ⑩ 交通における危険場面への対応策
- ⑪ 安全運転の必須要件
- ⑫ 安全に関する理解度と実践度

したがって、二輪車に関する指導を計画化するに当たっては学校の実情に即して、生徒の実態を知ることを前提として進める必要がある。

● 生徒の記録による安全運転行動チェックリストの例

運転行動そのものの主となるところは、技能的（技術的）側面であるが、そのような行動の背景には当然のことながら心の問題とのかかわりから内的な要因との関係をとらえることが大切である。

安全な運転行動の指導に当たっては、単なる運転テクニックのみに偏することなく総合的にとらえて指導を行うことが重要である。したがって、生徒の実態を知る一方法として、次の表（表2-1）にあげた①～⑫の側面から分析し、考察するこ

とは意味があるといえる。

表 2-1 安全運転行動に関するチェックリスト（例）注）

1. カーブに入るとき自分の能力の限界をためしたくなる。	はい	いいえ
2. スピードを出せば出すほど快感を感じる。	はい	いいえ
3. 交差点での発進時に、人より速く飛び出すことがある。	はい	いいえ
4. 他の運転者がへたで無神経な運転をすると腹が立つ。	はい	いいえ
5. 追越しをされそうになると負けずにスピードをあげることがある。	はい	いいえ
6. 腹を立てて前の車を追い上げることがある。	はい	いいえ
7. 一時停止を守らないことがある。	はい	いいえ
8. 事故さえ起きなければ、違反は大目に見られてもよいと思う。	はい	いいえ
9. 歩いているときに、車が来なければ赤信号で渡ることがある。	はい	いいえ
10. 小さな違反をしても気になるほうである。	はい	いいえ
11. 運転中に自分が原因で事故を起こすのではないかと不安である。	はい	いいえ
12. 事故を起こさないように、車間距離は十分に取っている。	はい	いいえ
13. 少し危ないかなと思いつながら追い越しをすることがある。	はい	いいえ
14. 運転中スリルを求めて危険なことをすることがある。	はい	いいえ
15. 追い越しをされるよりも追い越す方が多い。	はい	いいえ
16. 運転をするのに、他人の立場ばかり考えてはいられない。	はい	いいえ
17. 運転中に先を譲るのはいやである。	はい	いいえ
18. ちょっと駐車するのにいちいち細かい神経など使っていない。	はい	いいえ
19. 学校は好きである。	はい	いいえ
20. オートバイを通じて知り合った友達が多い。	はい	いいえ
21. 家庭は円満であり満足している。	はい	いいえ

注）ここでは、昭和56年度の総理府の委託研究として（財）国際交通安全学会が受けた『青少年ドライバーに関する調査研究』の一環として行った運転者のアンケート意識調査の考え方を「安全に対する意識」をつかむための応用例として紹介した。

2. 二輪車の安全運転指導の指導計画

（1）指導内容の設定

安全運転指導の基本的な考え方は、交通安全指導の目標に即して、交通場面での危険予測と危険回避のための操作が的確に行える能力の育成を目指している。

この指導は、実習を主体として、安全運転技術の向上を図るものであり、運転技術は危険の予測、的確な判断に見られる知的側面と、車を操縦する技能的側面から成り立っている。この両者は不可分であり、互に補完し合いさらには相乗的に向上させるいわば車の両輪的な働きをなすものである。より知的な情報収集・

予測・判断は、確実な操縦技能が伴って初めて全体的効果がもたらされるものである。

このような考え方に立って、二輪車の安全運転を実習的に理解させるための指導内容の構成は次のように考えられる。

二輪車の走行上基本となる要素は、「止まる」、「曲がる」、「走る」の三つになる。それらの運転操作の前提として必要な安全のための事柄を「準備項目」とした。走行上の基本要素に基づく指導項目(指導内容)や準備項目の内容を次の表に示す。

表 2-2 指導内容の一覧

指導項目(指導内容), ねらい, 重要度				
要素	No	項 目	ね ら い (実交通場面との対応)	重要度
準備項目	1	準備運動	●乗車前の準備運動。 ●その日の体調を知る。	
	2	乗車前後の点検	●点検をする習慣をつける。	
	3	安全のための服装	●機能的な服装, 目立つ色の服装, ヘルメットの重要性を理解させる。	
	4	ウォーミングアップ走行	●生徒のレベル, 性格を把握する・訓練コースに慣れる。	
	5	正しい姿勢と安全確認	●正しい乗車姿勢……ヒジ, ヒザの重要性を理解させる。 ●安全確認(周囲の安全確認)の重要性の理解と習慣化。	
止まる	6	ブレーキング	●車と自分の制動能力を知り, 走行時に必要な車間距離を認識させる。	A
曲がる	7	コーナリング基礎(定常円旋回)	曲がる時の車体の傾きを体験させ, 自分の限界を知らせる。	A
	8	コーナリング(8の字, スラローム)	(8の字)普段曲がる時, どのような姿勢で乗っているかを考えさせ, カーブに応じた乗車姿勢の変化を知る。 (スラローム)速度によって旋回特性が違うことを分らせる。	B
	9	曲がりの大きなスラローム	ステップ1 カーブの手前での減速の必要性を理解させる。 ステップ2 カーブの途中での変速操作の影響を知らせる。	C
走る	10	低速バランスの難しさ体験	低速ほどバランスがとりにくいことを体験させ狭い所を無理して通る必要がないことを知らせる。	B
	11	自己防衛と危険予測	ステップ1 四輪車から二輪車がいかに見られていないかを理解させる。 ステップ2 四輪車の側方通過の危険性を理解させる。	A
	12	意外にかかる反応時間の体験	人間の反応が意外に遅いことを体験させ余裕ある走行状況を把握させる。	B
	13	車幅と前後輪の感覚	二輪車の幅が意外に広いこと, したがって狭い所は無理をしないことをわからせる。	C
	14	「安全運転に関する話し合い・説明」	基本的な事項, 重要な項目についてあらためて認識させる。	B

A: 基礎として大切な段階

B: 応用訓練の段階

C: さらに応用的な段階

(2) 年 間 計 画

ア. 交通安全指導を計画的、組織的に推進するため、年間を見通し、指導が行われる領域相互の関連や調和を考慮して、活動内容の調整や統合を図るうえで全体計画が立てられることが一般的である。二輪車に関する指導特に安全運転指導は課外の教育活動に位置づけ、他の領域の関係のある内容との関連を図るようにすることが必要である。

イ. 交通安全指導の指導計画には、全体計画に基づくホームルームや学校行事の年間計画、また、その計画に盛り込まれた主題ごとの指導計画がある。

したがって、二輪車に関する指導等は課外の教育活動の領域における年間指導計画として、指導内容、指導の時間、指導の場所さらには学校外部の協力の受け方などについて明らかにする。

ウ. 次は、愛媛県立中山高等学校の全体計画および課外指導における年間指導計画を事例として紹介することとした。

〔高等学校における実践例〕

(財)国際交通安全学会では、提案した「二輪車の安全運転指導カリキュラム」が現在の高等学校の交通安全指導に役立つものであろうか、という観点から昭和59年度に実証研究を行った。

この研究では、最終的には愛媛県と福岡県の2つの高等学校を県教育委員会を通じてモデル高等学校として選定し、このカリキュラムに基づいてそれらの高等学校が自主的に二輪車の安全運転指導を計画、実践し、その結果を評価した。

ここでは、愛媛県高等学校における展開状況を報告する。このカリキュラムに基づいた安全運転指導の企画例として、あるいは1つの評価の例として参照されたい。

○全校生徒数 321名(男174名 女147名) 昭和59年5月現在

○二輪車通学許可者数

(昭和59年5月)

〔1年生は許可しない〕

	男	女	合計
2年	12	15	27
3年	17	17	34
合計	29	32	61

○許可されている二輪車の機種 原動機付自転車(50cc)

○許可の条件 通学距離が8km以上でかつ山間部2km以上を含む生徒

○学校の所在地形 学校は国道に近いが、生徒の在住している地区は山間

部が多い。

この高等学校の「課外での安全指導の年間計画」を下表に示す。

	自転車	二輪車 法 令	二輪車 実 技	二 輪 車 通学生集会	普通免許の 事 前 指 導	原付免許の 事 前 指 導
昭和59年4月	○					
5月		○	○			
6月				○		
7月			○	○		
8月						
9月	○			○		
10月				○		
11月			○	○		
12月				○	○(3年生)	
昭和60年1月	○			○		
2月				○		
3月				○		○

○愛媛県立中山高等学校における交通安全指導全体計画の事例

交通安全指導全体計画

愛媛県立中山高等学校

区分	生徒会活動	交通安全に関する行事		課外における指導	安全管理	ホームルーム			その他関係事項
	目標	交通安全行事	その他の行事			1年	2年	3年	
四月	自転車、二輪車の整備をしよう	交通安全委員会の活動 交通安全委員会の活動 交通安全委員会の活動 交通安全委員会の活動	始業式時の交通安全指導	交通安全強調週間 春の交通安全運動	新規自転車・二輪車通学許可生の指導 自転車・二輪車整備点検 二輪車通学生集会	通学調査 鑑札とステッカーの整備 自転車団体保険の加入 通学路、置場の点検			新規二輪車通学許可生の保護者会
五月	正しい利用・安全な運転技能を身につけよう	交通安全委員会の活動 交通安全委員会の活動 交通安全委員会の活動	全校集会時の交通安全指導	交通安全強調週間 喜多地区合同交通安全指導	二輪車実技指導及び法令講習 二輪車通学生集会	交通安全と安全な行動	通学時の危険と安全な行動	交通事故の原因と防止対策	PTA総会での啓発 家庭訪問時の啓発
六月	交通マナーを高めよう	交通安全委員会の活動 カーブミラーの清掃作業 街頭指導	全校集会時の交通安全指導	交通安全強調週間	二輪車通学生集会	高校生の交通マナー	高校生と二輪車	運転免許と運転者の責任	
七月	速度を守ろう	交通安全委員会の活動 交通安全委員会の活動 交通安全委員会の活動	交通安全教室	交通安全強調週間 二輪車安全運転推進月間 夏の交通安全運動	二輪車実技指導 二輪車通学生集会				PTA補導委員会での啓発 地区別保護者懇談会での啓発
八月	夏季休業中無事故・無違反ですごそう								校外補導

(3) 具体的指導計画

ア. 指導内容について（興味あるプログラムを用意する）

安全運転の心構えを作るためには、このカリキュラムに載せられているような基本的な指導項目で十分である。

各々の指導内容が、実際にどういう場面で応用できるのか、何を意味しているのかを確実に指導者が把握し、生徒に理解させることが重要である。

ここで注意すべき事は生徒達に指導の内容を的確に身につけさせるためには、その指導内容に興味を抱かせ、また生徒自身に参加する意欲を持たせることであろう。

二輪車は生き生きとした乗物であり、その特性を利用して生徒が興味を持てるプログラムを組み合わせたり、生徒自身がその運営（例えば号令をかけたり、機材を工夫したりする）に携わることも良い成果をもたらすことになる。

実車を用いた安全運転指導は、事故防止の観点からも安全確保には物理的、人的限界に安全率を加味した範囲内で行われることは当然である。同時に習熟度の進展に伴ない、高校生の特徴でもある探求心、向上心やリスクテイキングの旺盛さから、ややもすると指導内容に対する自信過剰が生じ、攻撃的な走行を試みる行動が観察される。

このような場合には各人の習熟度に合せ漸時難易度を上げ、安全な場で危険を体験させることも必要であろう。その場合の難易度設定条件は専門の指導者と相談することが望ましい。

イ. 指導について

二輪車に実際に乗り、豊富な体験を積んでいなければ指導者になり得ないのではないかという声もある。確かに体験を持っている人の方が企画に当たり、実施をしていくうえには有利かもしれない。しかし、この安全運転指導カリキュラムの基本理念である「人間教育」「心の問題」を理解していれば、二輪車に乗れなくても十分指導者となりうる。

二輪車経験が少なくとも、熱意を持って取り組めば、生徒の中に入ることは十分可能である。（若い高校生は車に慣れるのは極めて早く、教師がそれに対抗する必要はない）日頃接しない教師の新しい姿を見て生徒もおおいに共感するところがあると思われる。但し、指導者は学校内部と限られるものではない。交通機動隊や安全運転指導の専門的なボランティア組織もあり、おおいに利用すべきである。ただし、外部の指導者に全てをまかせてしまうのではなく教師

自身も一緒に参加し、その内容を理解することに努めるべきであろう。

ウ. 指導を実施する場所について

この安全運転指導は、スペースが大きくななくても指導が可能のように工夫できる。

すなわち、校庭でも行えるようにしたわけである。しかし現実には校庭は部活動や人の出入り等の種々の問題があり、安全運転指導に校庭を使えない学校が多いのではないか。外部の施設では自動車教習所、交通公園のような所を利用することが考えられる。高校生の二輪車問題は社会問題であり、教習所等の地域の交通安全のためには協力する体制が期待できる。(生徒が少数の所では、地域でまとめた形で行うことができる)

エ. 指導を実施する時期、指導時間

安全運転指導は“課外の教育活動における指導”として位置づけられているのは第1章でも述べた通りである。高校における課外での教育活動に使える時間は多くはとれないというのが現状であり、またその事情に沿ったプログラムを組み立てることが大切である。

安全運転指導はいくつもの項目を集中して行うことが必ずしも大切ではない。少ない時間でも目標を明確に定めて、しっかりした指導計画に基づいて行えば「安全運転の心」を植え付けることは可能である。

最も大切なことは、「実施する」ことである。

平日の放課後の2時間、土曜日の午後、贅沢をいえば休日(夏休み等も含め)の1日等を可能な限り探し出して、積極的に計画することである。

学校の年間計画には、事前に組入れて生徒だけではなく、教職員あるいは父兄の意識を高めることも必要であろう。

オ. 学校職場での理解ある雰囲気をつくる

安全運転指導は、安全指導担当の教師のみの理解だけでは効果は少ない。技術向上のための指導ではなく、「心の問題」「人間教育」の指導であることを強調して、教職員の共通理解あるいは、父兄の同意を得ることは前述のとおり効果的な指導を進めるポイントである。

カ. 指導項目の選定と計画の具体化

初心者と慣れた者、また、各々のグループ毎、あるいは同じグループの対象者でも個々に指導する内容は一様でない。これらを見きわめることは、二輪車を熟知している者にとっては、その走行状況、運転行動を観察することによ

て容易に読みとれるものである。

指導者の項で述べたように二輪車に熟知していない教師であっても指導の専門家について数回の安全運転指導に携わることによって見きわめの要点を把握することは可能である。

生徒のレベル、性格等を見きわめ、それに適合した指導内容の選定を行うには、かなりの時間を要する。また、安全運転指導の専門家がごく少数に限られる現状において、その指導法も十分な裏付けのもとに確立されていないことも事実である。

未開拓の分野が多い交通安全教育の中で生徒と共に学ぶ姿勢で経験を積み上げてゆく教師は将来、優秀な専門家になる道が開かれているといえる。創意工夫をこらし指導技術を向上させることを大いに期待するものである。

「初心者」・「慣れた者」というレベルの問題、指導に割り当てることのできる時間、指導を受ける生徒の人数等、学校により各々異なる条件を持っている。

どのような内容の指導を行うかは、指導者各々が目的に沿った形で発想し自由に展開することが望ましい。

しかし、各々の学校の持っている条例の中で、指導項目を組合わせて適切なプログラムを設定するためには、十分なる理解が必要であろう。

この項では下表に示すような1時間から、2泊3日に到るまでの時間の範囲での具体的指導計画例を示す。

特に前項でも述べているように「初心者」と「慣れた者」の指導の違いは、指導する項目の違いではなく、指導方法の違い（例えば説明の深さ、方法等の違い）で示されることになる。

類型化された生徒各々に対する指導計画例としては次のようなものが考えられる。

		対 象 者		時 間	備 考
		初心者	慣れた者		
1	導 入 コ ー ス (1単位時間の指導計画)	○	○	50分	初心者の判定 交通安全への動機づけ
2	2 時 間 コ ー ス (2単位時間の指導計画)	○	○	100分	
3	半 日 コ ー ス (3単位時間の指導計画)	○	○	150分	
4	1 日 コ ー ス (6単位時間の指導計画)	○	○	1日	
5	合 宿 コ ー ス (合宿による指導計画)	○	○	2泊3日	

① 導入コース 1 時間コース（1 単位時間の指導計画）50 分

このコースは、二輪車の安全運転指導のための時間を割くことが非常に困難な学校でも実施可能な例として提示したものである。二輪車指導に不慣れな教師に二輪車指導のノウハウをつかんでもらうと共に、より上のコースへ移るための契機とする目的もある。また、やむを得ずこのコースしか実施できない高等学校の場合、わずか1時間では何も身に付かないのではないかという心配があるかも知れないが、1時間といえども指導方法によって生徒の安全意識向上のための動機付けとしては十分に効果がある。

また、このコースは二輪車の利用を認めるか否かを判定するためのチェックコースとして用いることや、初心者と慣れた者に分類するための見きわめに用いることもできる。

チェックコースとして用いる場合は技能的な観点だけでなく、むしろ交通安全に対する考え方や服装等の精神的な観点から見る必要がある。

時間的に可能な場合は、年に数回反復することが好ましいが、その場合、2回目以降は2時間コースよりボリュームのあるコースを実施する必要がある。

放課後（土曜日の放課後だけでなく、平日の放課後でも実施できる）を想定している。

〔実施項目〕 <時間50分>

- ② 乗車前・後の点検
- ③ 安全のための服装
- ④ ウォーミングアップ走行
- ⑤ 正しい姿勢と安全確認
- ⑪ 自己防衛と危険予測

どの項目に重点を置くか（時間をかけるか）は指導者の判断によるが、一般的には⑪に時間が取れる様にとすると良い。

② 「初心者」「慣れた者」に対する2 時間コース(2 単位時間の指導計画) 100 分

このコースは数回繰り返して指導することを前提として設定したもので、二輪車の安全運転指導での基礎項目（①，②，③，④，⑤，⑪）に二輪車走行の基本「走る」「曲がる」「止まる」の項目をひとつもしくはふたつ選択して加えたものである。

数回繰り返す場合は、同じ項目を反復する方法、一部項目を入れ換えて行う方法、時間配分を変える方法など、生徒の個々の傾向に応じて指導者の判断で

項目を組むことが良い

ここに例示してあるものは、生徒の習熟効果が顕著であるような場合の項目内容を変えて3回実施する計画を示している。

土曜日の放課後や例えば定期考査後の休み、休日を利用することを想定している。

〔実施項目〕

(第1回目) 100分

- | | | | |
|---------------|---|----------|-----|
| ① 準備運動 | } | ⑥ ブレーキング | 40分 |
| ② 乗車前・後の点検 | | | |
| ③ 安全のための服装 | | | |
| ④ ウォーミングアップ走行 | | | |
| ⑤ 正しい姿勢と安全確認 | | | |
| ⑪ 自己防衛と危険予測 | | | |
- 60分

(第2回目) 100分

- | | | | | |
|---------------|---|------------|---|-----|
| ① 準備運動 | } | ⑦ コーナリング基礎 | } | 60分 |
| ② 乗車前・後の点検 | | ⑧ コーナリング | | |
| ③ 安全のための服装 | | | | |
| ④ ウォーミングアップ走行 | | | | |
| ⑤ 正しい姿勢と安全確認 | | | | |
- 40分

(第3回目) 100分

- | | | | | |
|---------------|---|-----------------|---|-----|
| ① 準備運動 | } | ⑩ 低速バランスの難しさ体験 | } | 60分 |
| ② 乗車前・後の点検 | | ⑫ 意外にかかる反応時間の体験 | | |
| ③ 安全のための服装 | | | | |
| ④ ウォーミングアップ走行 | | | | |
| ⑤ 正しい姿勢と安全確認 | | | | |
- 40分

③ 「初心者」「慣れた者」に対する半日コース (3単位時間の指導計画)

このコースは②の2時間コースを少しボリュームアップしたものである。このコースでも年に数回繰り返すことを前提としている。土曜日の放課後、定期考査の終了後の休み、休日を利用することを前提としている。

〔実施項目〕

(第1回目) 150分

- | | | | |
|-------------|-----|------------|-----|
| ① ② ③ ④ ⑤ ⑪ | 60分 | ⑥ * ブレーキング | 90分 |
|-------------|-----|------------|-----|

(第2回目)

① ～ ⑤ 50分

⑦ * コーナリング基礎

⑧ コーナリング

⑨ 曲がりの大きなスラローム 100分

(第3回目)

① ～ ⑤ 50分

⑩ * 低速バランスの難しさ体験

⑬ 車幅と前後輪の感覚

⑫ 意外にかかる反応時間の体験 100分

* 初心者の場合は数多く体験することが大切である。

④ 「初心者」「慣れた者」に対する1日コース（6単位時間の指導計画）

このコースは、1回実施することで二輪車走行の基本をひとつとおりカバーできる様に考えて組んだものである。時間があれば、内容の1部を組みかえて年に2回実施することが良い。

休日、もしくは、長期休暇（春休み、夏休み、冬休み）中の1日を利用して実施することを想定している。

〔実施スケジュール〕

8：30～9：30 準備（コース設定、説明）

9：30～12：00 実技（休憩10分）

12：00～12：45 昼休み

12：45～16：00 実技（休憩10分）

～17：00 かたづけ

	午 前	午 後
1 日 コ ー ス A	① 準備運動 ② 乗車前の点検 ③ 安全のための服装 ④ ウォーミングアップ走行 ⑤ 正しい姿勢と安全確認 ⑥ ブレーキング	⑪ 自己防衛と危険予測 ⑥ ブレーキング * ⑩ 低速バランスの難しさ * ⑦ コーナリング基礎 ② 乗車後の点検 ⑭ 安全運転指導に関する話し合い・説明
1 日 コ ー ス B	1日コースA（上記） ⑪ 自己防衛と危険予測	⑧ コーナリング ⑫ 意外にかかる反応時間の体験 ② 乗車後の点検

⑤ 「初心者」「慣れた者」に対する合宿による指導計画（2泊3日コース）

春，夏，冬休み等の長期休暇を利用して行う計画例である。学校によっては、定期考査の後の休み等を利用することもあり得る。

カリキュラムに掲載してある14項目すべてを実施する最も望ましい計画例である。このカリキュラムの目的が「技術向上でなく，安全運転態度育成のための意識付け」である点からも，二輪車に乗ることを認められた生徒を集めて，共同生活，団体生活させることは，協力的，自律的な実践態度を養成する上からともたいへん大きな効果がある。

年間計画にこの合宿コースを取り入れることが可能な高校では是非実施すべきである。このコースは合宿する施設が必要であることから，実施する場所は外部の団体，機関（詳細は第4章）の協力，もしくは宿泊施設を持つ機関に依頼するのが実施し易い。

学校に宿泊することが可能な場合は，学校で行うのも良い。1時間コースから1日コースまでは学校で行うことが好ましいが，このコースはむしろ外部の刺激を与えるという観点からいうと外部に委託する方が好ましいと言える。

1日目10:00スタート 3日目16:00終了 （2泊3日）	
オリエンテーション ① 準備運動 ② 乗車前・後の点検 ③ 安全のための服装 ④ ウォーミングアップ走行 ⑤ 正しい姿勢と安全確認	⑥ ブレーキング ⑦ コーナリング基礎 ⑧ コーナリング ⑩ 低速バランスの難しさ体験 ⑬ 車幅と前後輪の感覚 ⑪ 自己防衛と危険予測 ⑫ 意外にかかる反応時間の体験 ⑭ 安全運転に関する話し合い・説明 修了式

※ 次は愛媛県立中山高等学校の実践事例として，1日コース（6単位時間の指導計画）で実施したものをここに紹介する。

愛媛県立中山高等学校

● 交通安全指導全体計画に基づく二輪車実技指導計画

事例その１ ― １日コース（６単位時間の指導計画）

（学校外の県の公的施設利用による）

二 輪 車 実 技 指 導 計 画																									
実 施 時 期	昭和59年 7 月31日（月）夏期休業																								
実 施 時 間	9：00 ～ 16：00																								
対 象 生 徒	二輪車通学の男子生徒 25 名																								
実 施 場 所	県二輪車交通公園（学校より 25 km）																								
指 導 者	県二輪車安全運転推進委員会指導員 教師 2 名																								
実 施 方 法	① 生徒が日常乗車している車を使用する。 ② 教師の引卒による集団走行にて学校と実施場所を往復する。（集合，解散は学校）																								
指 導 内 容	<table><tr><td>準備運動</td><td rowspan="5">}</td><td rowspan="5">70 分</td></tr><tr><td>乗車前の点検</td></tr><tr><td>安全のための服装</td></tr><tr><td>正しい姿勢と安全確認</td></tr><tr><td>ウォーミングアップ走行</td></tr><tr><td>ブレーキング</td><td></td><td>70 分</td></tr><tr><td>低速バランスの難しさ体験</td><td></td><td>50 分</td></tr><tr><td>コーナリング</td><td></td><td>100 分</td></tr><tr><td>意外とかかる反応時間</td><td></td><td>50 分</td></tr><tr><td>乗車後点検</td><td rowspan="3">}</td><td rowspan="3">20 分</td></tr><tr><td>体操</td></tr><tr><td>講評</td></tr></table>	準備運動	}	70 分	乗車前の点検	安全のための服装	正しい姿勢と安全確認	ウォーミングアップ走行	ブレーキング		70 分	低速バランスの難しさ体験		50 分	コーナリング		100 分	意外とかかる反応時間		50 分	乗車後点検	}	20 分	体操	講評
準備運動	}	70 分																							
乗車前の点検																									
安全のための服装																									
正しい姿勢と安全確認																									
ウォーミングアップ走行																									
ブレーキング		70 分																							
低速バランスの難しさ体験		50 分																							
コーナリング		100 分																							
意外とかかる反応時間		50 分																							
乗車後点検	}	20 分																							
体操																									
講評																									

愛媛県立中山高等学校

事例その２ ― １日コース（６単位時間の指導計画）

（学校内校庭利用による）

二 輪 車 実 技 指 導 計 画	
実 施 時 期	昭和59年11月23日（金）祝日
実 施 時 間	9：00～16：00
対 象 生 徒	二輪車通学の女子生徒 26 名
実 施 場 所	本校校庭
指 導 者	教師 5 名
指 導 内 容	準備運動 乗車前の点検 安全のための服装 正しい姿勢と安全確認 ウォーミングアップ走行 75 分 ブレーキング 45 分 コーナリング基礎 25 分 低速バランスの難しさ 車幅と前後輪の感覚 30 分 自己防衛と危険予測 30 分 コーナリング 50 分 （８の字，スラローム） 乗車後点検 体操 講評 25 分

- その結果（成果）

ここでは、生徒自身の所有する二輪車で指導を行った。色々な成果が考えられるが、最も顕著であったのは、受講前と後の生徒の真剣さの違いである。集団指導に必要な規律を徹底したことにより後半はピンと張りつめた雰囲気となり、生徒の目つきも変わった。

ここに、アンケート調査による生徒の反応を述べる。

「自分の運転能力」、「危険な状態の存在」あるいは「危険から身を守るための方法」等について、生徒は理解できたという回答が多かった。

その反面、「運転技能」については「うまくなったかどうか分らない」という答えが多かった。

- この高校では、機器、機材を工夫して手づくりのものを使用している。コースの目印におくポール、マーカー、低速バランスでの立体障害物などを写真 3－1、写真 3－2 に示す。

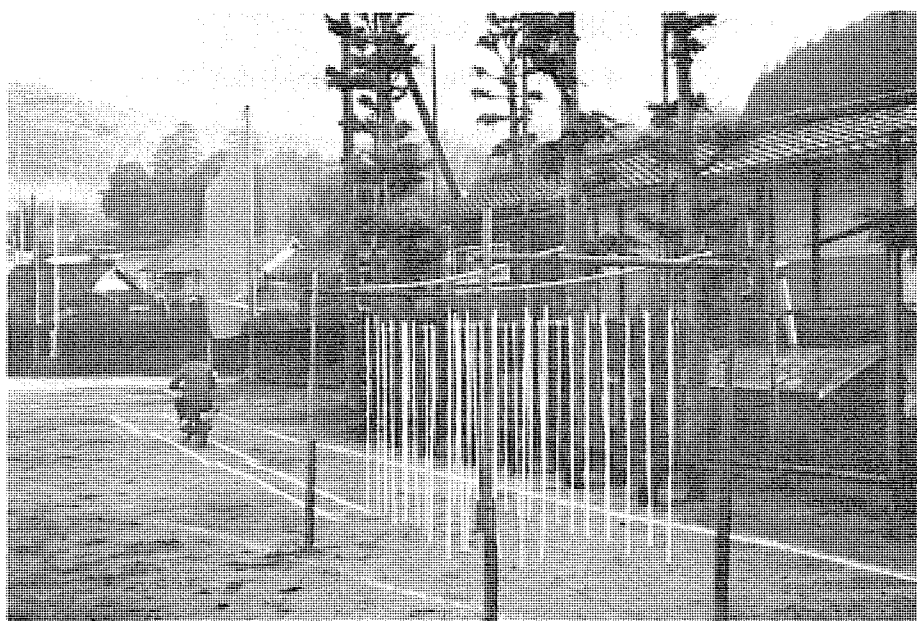


写真 3 - 1 「低速バランスの難しさ体験」における立体障害物の工夫例



写真 3 - 2 ボール、マーカーの工夫例（竹筒を利用したもの）

(4) 二輪車に関する指導の指導計画作成の留意事項

二輪車に関する指導，特に安全運転指導の指導計画作成に当たっては，次のような事項に留意することが必要である。

- ① 学校の安全指導全体計画の中で交通安全指導としての二輪車に関する指導の占める位置を明かし，他の指導との関連を図るようにする。
- ② 二輪車を利用している生徒の運転態度や交通法規違反行為の傾向，事故の実態などを把握し，学校の実情に即して，指導項目，内容を精選し，指導の回数，時間等を検討し，設定する。
- ③ 二輪車の安全運転に関する指導は，実際の体験が主となることから，できるだけ小集団（少人数）での指導の徹底に心がけ，実践を通して指導事項を体得させるよう教師と専門の指導者などと十分検討し，指導者と指導対象者の人数などについて配慮する。
- ④ 課外における指導として効果的に進めるため，学校や地域の実情を十分考慮の上，指導の時期（例えば長期休暇の直前あるいは休暇中等）や年間の回数等を検討し，計画化する。
- ⑤ 指導者は教師で，場所は学校とは限らない。安全運転指導の専門的指導者や外部の施設（例えば交通公園，自動車教習所等）の機能を十分活用することの必要から，学校と関係機関・団体との相互の理解と協力が図られるようにする。

3. 二輪車の安全運転指導の指導法

(1) 二輪車の安全運転指導の基本的な考え方と指導対象のレベル分け

課外指導における二輪車に関する指導は，二輪車の安全運転の意味を理解し，日常生活でその実践ができるように安全についての習慣を形成することを目指すものである。したがって，一人ひとりが理解し，納得し，実践できるようにするために，生徒一人ひとりの異なる期待に応えられる内容と方法が望ましい。

一方，指導の実施に当たっては，指導者，指導対象者の数に限度があり，指導時間・施設にもかなりの制約を受ける。したがって効率的，効果的指導技術が要求される。安全運転指導の項目は指導対象者の技能・知識程度に左右されないが，対象者個々のレベル，性格の類型により指導コース（指導項目による具体的な指導計画）を組み合わせ，対象者個々に対するチェックポイントとアドバイスに大別できる。

したがって，二輪車に関する指導の目標を達成するには，技能の程度による組

み分けを行って実技指導を実施することが望ましく、同時に指導対象別に実際の交通場面での危険予測と具体的な事例を指導することが重要である。組み分けは技能面から「初心者」と「慣れた者」に二分する。

「初心者」とは、運転経験が浅く運転操作がままならない、また周囲の動静を把握できない（進路の直前しか見えない）者と定義づけ、初心者以外を慣れた者として扱う。

「初心者」と「慣れた者」との区分は、集団で走行する慣熟走行中の運転行動を観察することによって行うこともできる。初心者、慣れた者の類型別に分けられた各グループは20名程度が望ましい。交通場面では他者との関わり合いが重要であり、まとまった数で集団を構成し指導を行うことが大切である。指導対象者が1校ではごく少数の場合には、地域の他校と共同で人数をまとめることも指導する上でも、経済的にも効果的である。

二輪車に乗ることを中心とした指導であるので、反射神経も鋭く活動性にあふれる高校生は、必然的に乗ることの技術は向上するであろう。しかし安全運転指導を展開するに当っては技術向上について強調する必要性は全くなく、個人の技術を向上させ無謀運転にならない「心の持ちかた」についての方向を常に指導目標として進めることである。

他人を気づかい自身を大切にする考え方というのは、交通に限らず社会人として当然身につけていなければならないことがらであり、「交通安全教育は人間教育である」といわれるゆえんであろう。

また、この指導項目あるいは前項に示すコースでは、社会的ルールないしは交通ルールの遵守についての内容は特に含まれていない。しかし、指導を進めて行く際の約束事、指導者および生徒の姿勢がルールに基づいたものであれば、導入としての指導が十分に効果を挙げたものといえる。

(2) 類型別指導法の一例

〔例1〕

ブレーキング

ね ら い	・前後輪のブレーキの効き方の違いを理解させる。 ・車輪ロックは車体が不安定になり、制動距離ものびることを知らせる。 ・ロックさせない操作力の限界と、自分の最短制動距離の限界を体得させる。 ・操作力と、制動距離の体験から、路面状況に応じたブレーキングの重要性和限界を認識させる。
-------------	--

二輪車では、前後輪のブレーキ特性を把握して、状況により使い分け、減速や停止を行っている。指導では、通常なるべく短い距離で安定した姿勢で停止することに重点をおいているものが多い。確かにこれも大切であるが、実際に乗っている人は実際の道路では技能に若干の差があっても、ほとんどが無難にブレーキをかけている。

このカリキュラムでは、むしろそのようなことは前提として、各人の持っている能力あるいは路面の状況による停止距離の変化、ブレーキのかけ方の違い等を分からせ、最終的には危険な状況を作らないような知識を身につけさせようと意図したものである。いいかえれば、自分の能力に合わせて、前の車との間は広くあける必然性を体験させ身につけさせる指導をすることになる。

ブレーキング訓練の指導のねらいは上記の通りであるが、類型別には次のような指導の違いが生ずる。

(初心者)

初心者は、ブレーキ操作もスムーズでなく、アクセルの戻しも遅れ、危険の発見だけでなく、制動開始までの時間（空走時間）も長くなる。

実技面では、繰返し確実に前後のブレーキを働かせ目標地点で停止できるように指導するが、そのためには前後各々のブレーキの特性を体感させることから始まる。

初心者での目標停止距離は、時速30kmの場合、初回は項目に示される前輪ブレーキのみ、および前後輪ブレーキ同時では6 mではなく7 m程度を上限とし実施する。

走行経験を積み第2回、第3回目には順次技能に合わせて目標停止距離を6 mへと移行する。また、指導中二輪車を駐車させ全員を集めて適宜下記の実践的事項の説明を行い話し合わせる。

- ① 路面状況の見きわめ方と制動距離
- ② 四輪車と並進する危険（死角、追抜）
- ③ 上手な追い越され方と安全空間の確保（後方の動静確認と対応策）
- ④ 広い道路での右折方法（二段右折等）

(慣れた者)

前後輪ブレーキの特性と前後の制動力配分を体験走行により体感させる。とくに濡れた路面、砂の浮いた路面など、道路とタイヤの摩擦係数が低い場合には、前後輪の制動力配分が異なるので、体験走行で習得した制動操作力を基に模擬制

動を行わせる。

速度の違いによる制動距離の変化を体験させることも講義より説得性があり効果的である。技能に自信を持ち過ぎる対象者は往々にして攻撃的な走行を試みる場合がある。このような場合には難易度を上げ自信過剰を取り除くことが必要である。この項目では路面に対する制動距離の限界を認識、理解させることである。目標停止距離の長い練習は、単に操作力だけでなく低速バランスの練習でもあり完遂させる。また、指導中に全員を集めて次のような説明ならびに話し合いを行わせる。

- ① 速度と制動距離
- ② 摩擦係数の違いと前輪制動力の関係
- ③ 空走時間を含めた安全な車間距離
- ④ 路上の障害物の見きわめ方
- ⑤ 危険場面の体験例と対応策
- ⑥ 車両点検の重要性

〔例－２〕

低速バランスの難しさ体験

ね ら い	・二輪車は低速になればなるほどバランスの取りかたが難しくなることを理解させる。 ・交通場面においては、狭い所を無理をして通る必要がないことを分からせる。
-------------	--

ここでは狭い所を低速で走る難しさを教えている。低速で走る技能を身につけるといふことよりは、むしろ狭い所（例えば車両の間等）は走らないようにする、あるいは足をついて走るという方向の指導をする。

（初心者）

速度の違いによる直進時の車両のふらつき、走行軌跡の振れ幅を体験学習させ、個人による違いと自分の特性を認識させる。

コース幅の変化、さらには立体障害物の存在は運転行動、車両の軌跡に変化を与える心理的効果があることを認識させる。

- ① 車両の挙動と走行軌跡
- ② バランス操作の原理
- ③ 停止時の足つき（正しい乗車姿勢）

（慣れた者）

実技指導の狙いは初心者へのものと同じであるが低速走行でのバランスはハン

ドル操作だけでなく身体の使い方と連動させて行うことを指導する。同時にアクセル、ブレーキによる加減速がバランス操作を補完してくれることを学習する。低速バランスの操作原理は高速走行時でも同じである。二輪車の基本的特性に対応するバランス操作は心理的、生理的条件によって結果が異なることも理解させる。

説明の内容は次の通りである。

- ① バランス操作の原理
 - ② 乗車姿勢とバランス操作
 - ③ 低速走行時の体験例と留意点
- (3) 安全運転指導を有効に進めるのに必要な器材、用具

「安全運転指導カリキュラム」の指導項目の各々に必要な器材が示されているが、下表はそれ等の器材・用具の一覧である。この表から明らかなように高等学校で入手不可能な特殊器材は不要である。

また、学校で工夫すれば市販のものでなくても十分役立ち、場合によっては、より安全なものができる。

安全運転指導に必要な器材・用具

器 材 ・ 用 具	使用している指導項目	特 記 事 項
カセットテーププレーヤー	① 準備運動	ラジオ体操等
ウ ェ ス (布 き れ)	② 乗車前後の点検	
工 具	② 乗車前後の点検	車載のもので十分
高 圧 空 気 入 れ	② 乗車前後の点検	タイヤの空気圧
パ イ ロ ン	④ ウォーミングアップ走行 ⑥ ブレーキング ⑧ コーナリング ⑨ 曲がりの大きなスラローム ⑪ 自己防衛と危険予測 ⑫ 意外にかかる反応時間 ⑬ 車幅と前後輪の感覚	指導に使用するスペースの大きさによるが最大20本あれば全て可能である。 ボール紙での手製の例は「ウォーミングアップ走行」の項を参照。
ラ イ ン 引 き	④ ウォーミングアップ走行 ⑦ コーナリング基礎 ⑧ コーナリング ⑨ 曲がりの大きなスラローム ⑪ 自己防衛と危険予測 ⑫ 意外にかかる反応時間 ⑬ 車幅と前後輪の感覚	
板 き れ レ ン ガ	⑩ 低速バランスの難しさ体験 ⑩ 低速バランスの難しさ体験	路面の凹凸とする
立 体 障 害 物	⑩ 低速バランスの難しさ体験	
手 旗	⑫ 意外にかかる反応時間	
マ ー カ ー	⑬ 車幅と前後輪の感覚	
ポ ー ル	⑬ 車幅と前後輪の感覚	

第3章 課外指導における二輪車に関する指導の進め方

第1節 指導項目の展開に当たって

この章では、前章に掲げた「指導項目」に基づき、各項目毎の「ねらい」、「指導内容」、「指導方法」、「留意点」等について補足説明を加えたものである。

したがって、別冊「安全運転指導カリキュラム」の各項目と本書「手引」とをあわせ、利用されることにより、一層内容の理解が深められるものと確信している。

1. 別冊「指導カリキュラム」の中に示した指導時間について

各学校における交通安全指導に関する方針や、生徒の人数、レベル、場所、あるいは指導者等が各々異なることが考えられる。「指導カリキュラム」の中の「指導時間」を空欄のままにしてあるのは、そのような理由からである。例えば「ブレーキング」はきわめて重要と思われる項目であるが、考え方によっては30分から1日中までいくらでも変化させることができる。このカリキュラムを基に指導計画を立てる人の方針により時間を設定することが、安全運転指導を効果的に行う方法と考える。

2. 体験を裏付ける理論

ブレーキやコーナリングのような重要な項目では参考として図表を主とした理論的なものを示している。

ここに示されている理論は高校での「理科Ⅰ」で全て扱われている程度のものである。しかし生徒は、図表を直接示されると抵抗感があり理解しようとしにくい。

ところが、実際に体験した後に意味を説明すると興味を持って受け入れることが可能である。必ずしも難しい話をするのではないが、体験を通して学んだ理論は身についたものになり、理解を深めるためにも大きな効果がある。

3. 各指導項目の特性等

指導項目のねらい，重要度等一覧

	No.	項 目	ねらい（実交通場面との対応）	重要度	場所，時間	特 記 事 項
準備項目	1	準備運動	・乗車前の準備運動 ・その日の体調を知る			準備運動として必ず行う項目である 時間は与えられた時間により長短は適宜定める
	2	乗車前後の点検	・点検をする習慣をつける			
	3	安全のための服装	・機能的な服装，目立つ色の服装，ヘルメットの重要性を理解させる。			
	4	ウォーミングアップ走行	・生徒のレベル，性格を把握する ・訓練コースに慣れる			
	5	正しい姿勢と安全確認	・正しい乗車姿勢……ヒジ，ヒザの重要性を理解させる ・安全確認（周囲の安全確認）の重要性の理解と習慣化			
止まる	6	ブレーキング	・車と自分の制動能力を知り，走行時に必要な車間距離を認識させる	A	時間を沢山かけることが望ましい。 比較的長い走路が必要	
曲がる	7	コーナリング基礎（定常円旋回）	曲がる時の車体の傾きを体験させ，自分の限界を知る	A	かなり大きいスペースが必要（40m 40m） 時間は短くて良い	基礎的な訓練
	8	コーナリング（8の字，スラローム）	（8の字）普段曲がる時，どういう姿勢で乗っているかを考えさせ，カーブに応じた乗車姿勢の変化を知る（スラローム）速度によって旋回特性が違うことを分からせる	B	比較的小さいスペースで良い（8の字） 長い走路が必要（スラローム）	活動的で変化があり面白い項目
	9	曲がりの大きなスラローム	ステップ1 カーブの手前での減速の必要性を理解させる ステップ2 カーブの途中での変速操作の影響を知る	C	⑧よりは大きなスペース	活動的で変化がある
走る	10	低速バランスの難しさ体験	低速ほどバランスがとりにくいことを体験させ狭い所を無理して通る必要がないことを教える	B	場所は狭くても良い 時間はかからない	
	11	自己防衛と危険予測	ステップ1 四輪車から二輪車がいかに見られていないかを理解する ステップ2 四輪車の側方通過の危険性を理解させる	A	場所は狭くても良い	唯一の静的な指導である
	12	意外にかかる反応時間の体験	人間の反応が意外に遅いことを体験させ余裕ある走行状況を把握させる	B	比較的大きな場所が必要 時間はかかる	自己過信を取り除く（気づかせる）有効な方法
	13	車幅と前後輪の感覚	二輪車の幅が意外に広いこと，したがって狭い所は無理をしないことをわからせる	C	狭い場所で良い 時間はかからない	
	14	安全運転に関する話し合い，説明	基本的な事項，重要な項目についてあらためて認識させる	B		

A：基礎として大切な段階

B：応用訓練の段階

C：さらに応用的な段階

4. 安全運転指導項目の解説

	ページ
① 準備運動	36
② 乗車前・後の点検	37
③ 安全のための服装	38
④ ウォーミングアップ走行	43
⑤ 正しい姿勢と安全確認	45
⑥ ブレーキング	47
⑦ コーナリング基礎（定常円旋回）	52
⑧ コーナリング（8の字，曲がりの小さなスラローム）	55
⑨ 曲がりの大きなスラローム	58
⑩ 低速バランスの難しさ体験	59
⑪ 自己防衛と危険予測	60
⑫ 意外にかかる反応時間の体験	62
⑬ 車幅と前後輪の感覚	63
⑭ 安全運転に関する話し合い・説明	65

- 付録資料
1. 円周上のスラローム
 2. 低速での旋回
障害物乗り越し
 3. ゲームの要素を入れた実習
 4. 凍結路，雨，雪の日の走行について
 5. 安全運転指導カリキュラム中の二輪車に関する用語

項目名	①	準備運動			
項目設定の理由 (実交通場面) への結びつき	二輪車の運転は、人車一体となった運転技能が必要とされるところから、乗車前に心身の機能を整え、これに備えることの必要性や準備運動に伴う集団行動を通して、交通安全の基本として重要な「規律正しい行動」の大切さを体得させる必要があるためこの項目を設定した。				
指導のねらい	• 運転の実習に適するよう心身の機能を整えさせるとともに、乗車前に必ず準備運動を行う習慣を身につけさせる。 • 交通安全の基本としてきわめて重要なものに「規律正しい行動」がある。この「規律正しい行動」は法の遵守、他人への思いやりにつながり、事故防止の上から重要なことであることを集団の行動を通して体得させる。				
準備	• 号令や指示が、生徒全員に届くように、ハンドマイク（ハンドスピーカー）を用意する。またカセットテープ、テーププレーヤーを用意する（音楽を流す場合）。				
指導	内 容	指 導 方 法	指 導 上 の 留 意 点		
〔例〕 指導カリキュラムに例示してある「体操」各運動（各部位）の名称をあげる。 〔その他〕 ラジオ体操、学校独自に作成した体操、柔軟性を高める運動など適宜内容として取り上げる。	• 集合、解散や体形（集団の体形）を整えるなど集団行動は規律正しく迅速に行わせる。 • 個々の運動は正確に十分にさせる • 生徒に交代で号令や指揮をさせる。	運動を始める前（整列時）に、実習中を守るべきことをしっかりと生徒に説明しておく必要がある。 ① 集合・解散時のあいさつの徹底 ② 集合・解散時の行動は全力疾走でやり、ただだらしない ③ 時間厳守 ④ 私語の禁止 号令はハンドマイク（ハンドスピーカー）等を用いる等、はっきりと大きな声で行うことも、規律の大切さを生徒に体得させる上で効果的な事である。 交通場面では1人の不注意な行動が多くの人々に迷惑をかけることが多いが、そうしたことをわからせるために、1人でもただらしている者がいたら、整列をしないさせることも必要である。 準備運動はこのように気持ちを引き締めるという目的のほかに、体を柔らかくして運転の実習に備えるという目的があるが、冬期は筋肉が固くなるので、柔軟体操やランニング等を加えるのも良い。準備運動に入る前（整列時）に服装について簡単に注意しておくことが大切である。			
			評価	• 1つ1つの運動の動きが正確に行われているか。 • 1つ1つの動作が機敏に行われているか。 • 体の調子の悪い生徒はいないか。	

項目名	② 乗車前・後の点検
項目設定の理由 (実交通場面) への結びつき	実際の混合交通の中で、故障を起こすと、本人のみならず、周囲に大きな迷惑を及ぼし、また、小さな整備不良が大きな事故に結びつくこともあり得る。交通安全を確保するには、人間と二輪車の一体となったチェックが必要であり、そのために、二輪車の点検を習慣づけることは重要であり、この項目を設定した。
指導のねらい	50cc 二輪車 (原付) は、車検制度もなく車両の整備状況は使用者本人の心構え次第ということになる。一部の高校生は車両の構造の知識が豊富であり整備状況を把握している場合もあるが、多くのものは無関心である。 そのために、整備の状況は決して良いとは言えないことが多い。整備は専門的知識を必要とする面が多く、学校ではなじみにくいものである。 したがって、二輪車の販売店等と連携の上、普段から生徒のチェックおよび整備するシステムを学校で設定し、指導することは安全運転指導の第1歩として必要と思われる。 運転の実習前後に行う車両点検は上述のような考え方を前提としている。すなわち、運転の実習時点では生徒が日常行わなければならない点検の手順を理解させること、日常の生活の中で習慣づけさせることが第1のねらいである。
準備	• 好ましくない改造車の例 (図 3-2-1) • 改造が違法であることを示す、保守基準の複写を用意する。 • 点検では多くの工具は要しないが、使用する場合は車載の工具で充分である。ガソリンやオイルのチェック、汚れをふきとる等のために布切れ (ウエス) を用意する。 • タイヤに十分な空気が入っていない場合を考慮してタイヤ圧力計および空気入 (高圧型) があると便利である。
指導内容	指導方法
	(指導内容、方法) • 機種によって点検方法等は微妙に異なるが、この項目で述べている点検手順は一種の語呂合わせに基づくものであり、もれなく点検を行うのに役立つ。 • オートバイタイプで多い整備不良としては「チェーンのゆるみ」がある。走行中にチェーンがはずれると、転倒にいたることがある。「ゆるみ」を発見したら調整をする必要がある。チェーンの調整方法は各車の取り扱い説明書に記載されているので、その方法に基づいて行う。
	指導上の留意点 • 日常でも講習時でも点検として安全に走行するために最低限必要な下記の部分は強調して指導する。それは、「ネン」「オ」「シャ」「フ」「トウ」すなわち、「燃料」「オイル」「車輪」「ブレーキ」「燈火類」の点検である。 • 生徒が日常の参考とするために、「乗車前後の点検」の項目についてコピーして生徒に渡す方法もある。
評価	• 各生徒の二輪車の整備状況は運転の実習に適しているレベルか、また公道を走る上で問題はないか。 • 乗車前後の点検の重要性について理解と関心が高まったか。

項目名	③	安全のための服装		
項目設定の理由 (実交通場面)への結びつき	• 交通というのは相手あってのものであるため、二輪車のように見落とされ易い立場の者は、周囲に認知され易い様に工夫することが重要である。そして、混合交通の中では、常に周囲から認知されているか否かを意識しながら走行する習慣を身につけることが大切である。			
指導のねらい	• 安全で目立ち易い服装がどの様なものであるか理解させ、二輪車に乗る際は自分でチェックする習慣をつけさせる。			
準備	• 説明した後、生徒にこの項目のコピーを配り保存させる場合は、コピーを人数分用意しておく。			
指導内容	指導	方法	指導上の留意点	
			• 通学時の服装は通常は制服である。制服は黒色か濃紺系の暗い色のものが多く目立ちにくいので、制服の上に目立つ色の上着（ウインダブレーカーの類のもので良い）を着るよう薦める。二輪車は、四輪車から見えにくいため、服装の色に気をつけることは安全の上からも重要なことであることを強調する。制服の上に着ることは、特に冬期の場合は防寒の上からも役に立ち、また夏期であっても肌を露出していると体温を奪われ体力消耗をまねくことになるので、是非着るよう薦める。 • 尚、安全運転指導の際は安全性で問題がなければ、体育授業時の服装で行っても良い。 • 靴については、なにもブーツでなくとも普通の靴で充分である。スニーカーでもかかとを履きつぶしたりしていなければ良い。但し、サンダルばきのようにぬげやすいものや、かかたがなく底のつるつるしたもの、ステップから足がすべったりして、とっさの時の行動が起こしにくく危険であるので、通学時はもとより自宅で乗る際にもそのような靴は、はかないようによく注意する。 - また、ズボンの裾をバンド等でしめておくように指導する。 • ゴーグル ゴーグルは走行中にはこりや虫が、目にはいったりするのを避けるために必要なものである。ガラス製のサングラスのようなものは割れると危険なので、なるべくプラスチック製のものを用いる方が安全である。 • 制服を着て夜間走行をする際には反射テープをヘルメットの後頭部につけるとか、反射テープや蛍光テープのたすきをつけるとかして、目立つようにする工夫をさせるようにする。（図 3-3-1） • 何人かの生徒を前に出して、その服装について生徒に指摘させ、正しい指摘をしているかを判断する。	
評価	• 安全な走行に大切な運転時の服装について理解と関心が高まったか。			

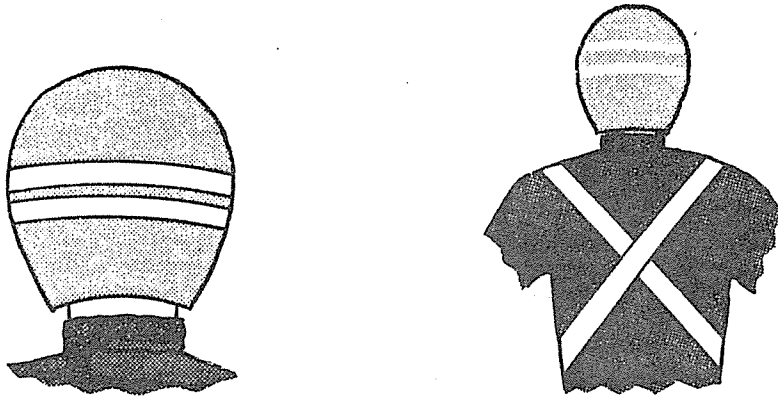


図 3 - 3 - 1 反射テープの装着例

指導資料

ヘルメットの形としては代表的なものに、フルフェイス型とハーフ型（セミジェット型）とジェット型があるが、それぞれの特徴は次のページのとおりである。

ヘルメットをかぶっていればどんな状況にも対応できるわけではなく、次に示すように、ヘルメットをかぶっていたがスピードを出しすぎていて衝撃が大きく首の骨を折るという事故もある。

- ヘルメットは頭部を守る上で非常に大切なものである。図に示すように昭和58年での二輪車の全事故死亡者数にしめる「頭部損傷による死亡者数」の比率は 56.1% と非常に高い。（図 3-3-2）

● 二輪車全体

損傷主部位をみると、頭部が 56.1% を占めている

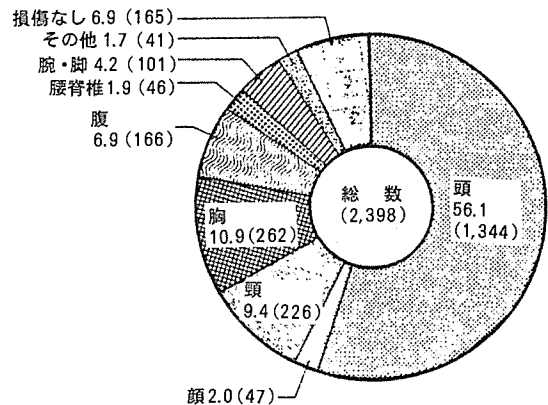


図 3 - 3 - 2 二輪車の主損傷部位
昭和58年「二輪車の事故分析」警察庁交通局

- この項目は、説明したあとでコピーをとって生徒にわたすのも良い。

ヘルメットに関するQ & A

Q 1. ヘルメットの構造はどうなっていますか？（図3-3-3）

- 答え ① シェル（帽体）は滑りやすく、衝撃エネルギーを集中させずに分散します。
- ② 衝撃吸収ライナーシェル（帽体）が分散した衝撃エネルギーを発泡スチロール製のライナーがつぶれることで、吸収しやわらげます。
- ③ 内装発泡ウレタン製で、頭部にピッタリ密着させ、ヘルメットのずれを防ぎます。
- ④ あごひもヘルメットをしっかり頭に固定し、いざという時にもヘルメットが脱げるのを防ぎます。

Q 2. 一度衝撃をうけたヘルメットは何故使用してはいけないのですか？（図3-3-4）

- 答え 損傷のないシェル（帽体）にくらべ衝撃吸収ライナーの気泡がつぶれることで、衝撃エネルギーを吸収しているのがわかります。この結果、シェル（帽体）の内側とライナーの間に隙が生じています。これではいざというときに、二度と衝撃エネルギーを吸収できず、危険です。

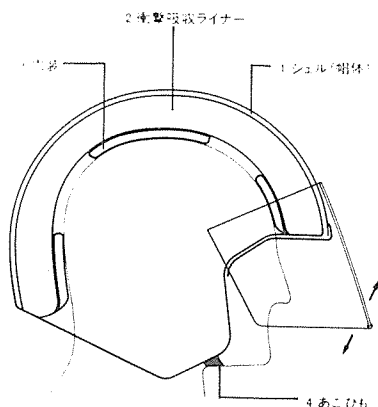


図3-3-3 ヘルメットの構造*

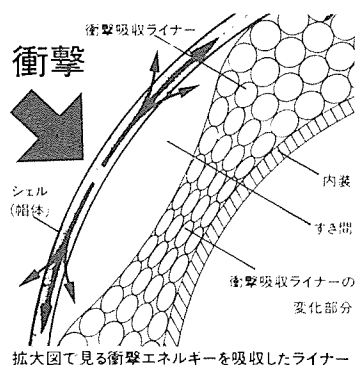


図3-3-4*

*昭栄化工㈱パンフレット

Q 3. ヘルメットを改造するにあたって、注意することは何でしょうか？

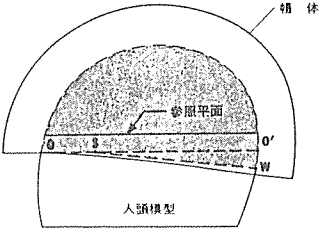
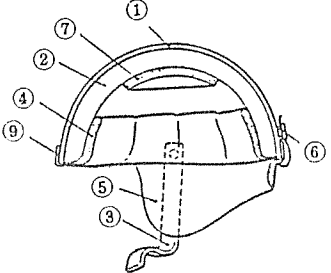
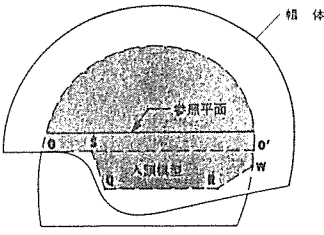
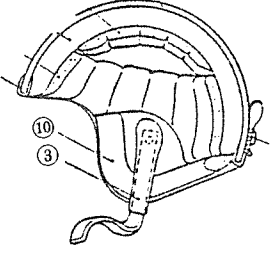
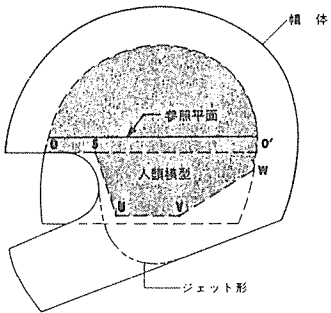
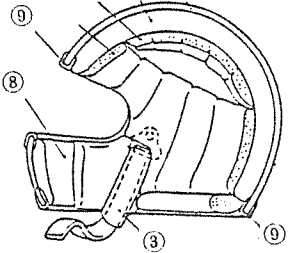
- 答え 帽体に穴をあけたり、ライナー（発泡スチロール）を削ったりするなどの加工は絶対にしないでください。衝撃吸収性や耐貫通性などのヘルメット

の性能をそこないます。安全性確保のため、改造はしないでください。

Q 4. ヘルメットの手入れで注意することは何ですか？

答え 汚れをとるには中性洗剤を加えたぬるま湯で布ふきするのが最適です。ベンジン、シンナー、ガソリン等の溶剤や熱湯、塩水は絶対に避けて下さい。被視認性を増すためのカラーリングや反射テープによるマーキングは有効です。

表 3 - 3 - 1 ヘルメットの種類と特徴

種 類	特 徴	構 造
ハーフ 型	軽量で簡便性にとんでいる  (O-S-W)	
ジェット 型	視界が広くとれる  (O-S-Q-R-W)	
フルフェイス 型	防護範囲が広く風雨が顔に直接当たらない  (O-S-U-V-W)	

項 目 名	④	ウォーミングアップ走行			
項目設定の理由 (実交通場面への結びつき)	運転実習中に使用する車やコースに慣れさせるとともに，指導者が生徒の運転技能のレベルや性格などを把握する必要があるためこの項目を設定した。				
指導のねらい	運転実習中に使用する車やコースに慣れさせるとともに，事前の点検で見つけられなかった不具合箇所を発見できるようにさせる。				
準 備					
指 導	内 容	指 導	方 法	指 導 上 の 留 意 点	
評 価	- 生徒が乗車感覚を整え，車の不具合箇所のチェックや周囲の状況に配慮して走行できるようになったか。 - 指導者がウォーミングアップ走行の指導を通して，生徒のレベルの把握などに効果的であったか。				

指導資料

- パイロンは市販されているゴム製のものをを用いるのも良いが、生徒自身に下図の展開図により、厚紙で作らせるのも良い。高さ50cm、底面の直径30cmのパイロンの展開図を図3-4-1に示す。(図3-4-1)
- コース設定については広ければ広いほど良いが、使用する場所の広さに応じて走路を工夫する。

パイロンは未舗装路の場合、ガムテープでは止めにくく、置いておくだけでは風がふいたりして動くので、下図のように内側の部分におもり（二輪車がパイロンを踏み付けた際も危険のないもの、粘土などが良い）をぶらさげるなどの工夫をする。(図3-4-2)

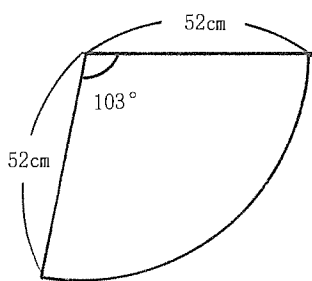


図3-4-1 パイロンの展開図

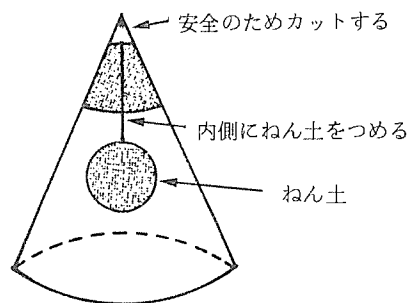


図3-4-2

項目名	⑤	正しい姿勢と安全確認	
項目設定の理由 (実交通場面) への結びつき	二輪車の安全な走行に必要な、正しい操作を行うため、その基礎である正しい乗車姿勢や乗降車時における周囲の安全確認について、その大切さを認識させ、実際の場面で習慣化できるようにさせるため、この項目を設定した。		
指導のねらい	二輪車で安全走行するには、正しく操作を行うことが必要であり、そのため、正しい乗車姿勢をとることの大切さや、乗降車に際しての周囲の安全を確認することの必要性を認識させ、習慣化を図る。		
準備			
指導内容	指導方法	指導上の留意点	
1) ウォーミングアップ走行時の姿勢のチェック 2) ヒジとヒザの重要性 3) 後方確認の重要性 4) 発進の手順 5) 停車の手順 6) 路上におけるブレーキのかけかた	1) ウォーミングアップ走行時に生徒は普段どのような姿勢で乗車しているかを予めよく見ておき、この項目の時、具体例として使う (例：いつもヒザをひらいて乗っている生徒を前に出して乗せてみて、皆でどこが悪いか考えてみる)。 前車との間隔を極端に詰めたり、急加速・急減速を行う者は自己本位の運転をする可能性を秘めているので、そうしないように注意する。 (普段の乗車姿勢を囲んで、皆で正しい乗車姿勢について考えてみる) 2) 二輪車を正しく乗る上でヒジとヒザは重要なポイントの1つである。特に急制動時、ヒジを外に張っていたり、ヒザをタンクからはなしていると体全体が前に移動し前のめりになり、不安定な姿勢となり充分な操作動作が発揮されなくなる。 写真(安全運転カリキュラム中に示す)のように後から背中を押してみて、正しい姿勢と正しくない姿勢との違いを比較してみる。 特にヒザについては、オートバイタイプはタンクをはさみ、スクータータイプは脚でシートをはさむように指示し、他の訓練中でも気がついたら指摘する。 3) 後方確認は乗車の際、側方を通過する車両や人の妨げにならないよう、必ず行わなければならないが、ともすると形式的な動作になり易い。漠然と首を後ろに向けるのではなく、“見る”という意志が必要である。それを確認する例として、 ① 2列横隊になっている場合は、前列の生徒に自分の真後ろの生徒のゼッケン番号は何番であるかを乗車後に聞いてみる。 ② 後方の目じるし(例えば、建造物や駐車車両の色など)を乗	図 3-5-2 停車 「原付安全の心得」 昭和59年10月 (社)全日本指定自動車教習所協会連合会	

車後に聞いてみる。

4) 発進

- ① 走り出す前に、正しい乗車姿勢でミラーの角度を調節する。
- ② 周囲、特に右後方の安全を直接目で確かめる。後ろから、ほかの車が接近している場合は、無理な発進をしない。安全を確かめたら、ゆっくり発進する。(図3-5-1)
- ③ 発進したら、徐々に加速し、急加速や急な進路変更は行わない。

5) 停車

- ① ミラーや目で周囲の安全を確認したら方向指示器で左への合図を行う。

② アクセルグリップ(スロットル)を戻して、エンジンブレーキをかける。(図3-5-2)

- ③ 左側と後方の安全を確かめながら、徐々に道路の左側に寄り、前後輪のブレーキを同時にかけて止める。

- ブレーキは、正しい姿勢で車体がまっすぐのときにかける。
- バランスを失うと転倒しやすいため、制動中にハンドルは切らない。

- 車輪をロックさせないように注意する。

- 急ブレーキは避ける。

6) ブレーキのかけた

ファミリータイプ

- 小指から力を加える感じで4本指でレバーを握る。

- 急激にかけるとロックして危険。

スポーツタイプ

- つま先から、しずかに踏みつけるようにペダルを踏む。

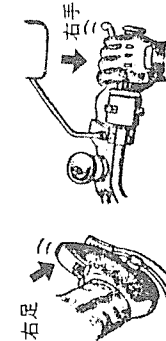
- 急激にかけるとロックして危険。

ブレーキのかけた

ファミリータイプ



スポーツタイプ



- 小指から力を加える感じで4本指でレバーを握る。

- 急激にかけるとロックして危険。

- つま先から、しずかに踏みつけるようにペダルを踏む。

- 急激にかけるとロックして危険。

図3-5-3

「原付安全の心得」

昭和59年10月

(社)全日本指定自動車教習所協会連合会

- 二輪車の安全な走行に必要な正しい操作と、その基礎となる正しい乗車姿勢について理解できたか。

- 乗降車に際して、周囲の安全を確認することが必要であることについて理解できたか。

評価

項目名	⑥	ブレーキング		
項目設定の理由 (実交通場面への結びつき)	二輪車の走行上、最も重要な項目である「止まる」ことについて、二輪車の特性を踏まえた車の速度と自分の技量に応じて、状況の変化に対応した安全な制動ができるようにすることが必要であるため、この項目を設定した。			
指導のねらい	• ブレーキングは二輪車の走行上、最も重要であることを認識させ、二輪車の特性に即した車の速度と自分の技量による安全な制動について理解を深め、実践できるようにさせる。			
準備				
指導内容	指導方法	指導上の留意点		
◇前輪ブレーキと後輪ブレーキの効き方の違い ◇車輪ロックの危険性 ◇車輪ロックを起さないブレーキ操作力 ◇路面状況に応じたブレーキ操作力 ◇A点よりスタートし一定速度(30km/h)に安定させる。 (この場合は、メーターで確認する) ◇B点で(C点でとまることを目標に)ブレーキをかける。	コース設定例 ☆は目標止る位置 ○はブレーキの置く位置 コース幅は6m以上とすれば2台同時走行も可 • 場所に余裕があれば、コースを数多く設けることによって、訓練回数を増やすことができる。 • セーフティゾーンは、目標停止パイロンより更に10m以上とする。	1) 操作力は一定 通常のブレーキングでは、徐々にブレーキを強く握ったり踏むのが普通であるが、ここでは、減速度の違いを体感させるため、ブレーキレバーを握る力をかけ始めから停止まで一定とする。 ◇予想される状態→操作が一定で、目標地点直前で止まるのは難しいので目標をオーバーしたり、手前で止まる生徒が多いが、試行錯誤で何回も走らせてみる。 2) 目標停止距離 速い目標から近い目標へが原則であり、最も短い目標停止距離は物理的に安定して止まれる距離の限界に近い。しかし、当然、生徒の技量の違いによって、停止できる距離は異なる。与えられた訓練時間内で自分の制動能力を知らせることが第1のポイントである。 3) 条件をしっかり守ること 自分の能力を正しく把握するためには、与えられた条件(速度、ブレーキ開始地点、ブレーキ操作力一定)を守らなければ、正しい結果が出てこない。 ◇予想される状態→①ブレーキ開始位置より手前でブレーキをかける、②速度が指定速度の30km/hより遅い、と目標停止距離より短く止まるのでうまくいったような錯覚になる。 4) • 生徒に自分の限界をつかんだかどうか確認する。 • ブレーキングのポイント → ロックの危険性を理解したか 前輪、後輪のブレーキの効きの違いを理解しているかどうか確かめる。 • 「自分の技量に見合った走りかたとは？」について考えさせる。		

◇「後輪のブレーキのみで10 m」、「前輪のブレーキのみで6 m」および「前後輪ブレーキ同時で5 m」は30km/hで車輪ロックするかしないかの限度の距離である。車輪のロックあるいは近い状態を体験し、この距離より短く止まれないことを生徒に体感させる。		◇スピードは？ ◇車間距離は？ ◇いつもの通学路は？ 5) 模範走行を行う場合は、まとめをかねて生徒の実習の後に行う。
評 価	二輪車の特性から、「前輪ブレーキと後輪ブレーキの効き方の違い」・「車輪ロックの危険性」・「車輪ロックを起こさないブレーキ操作力」・「路面状態に応じたブレーキ操作力」などについて理解を深めたか。	

用語解説

車輪ロックとは

車輪ロックとは、ブレーキレバーやブレーキペダルを強く操作しすぎることによって、車両は走っているにもかかわらず、タイヤの回転が止まりタイヤが滑ることである。前輪は後輪にくらべロックしにくいのは、ブレーキをかけることによって後輪は浮き気味となり、前輪はその分、強く路面に押しつけられ、前輪の摩擦抵抗が大きくなる。この大きな摩擦抵抗のため、タイヤは回転を強いられるのでロックしにくくなるが、強すぎる操作力を加えると前輪もロックする。後輪ロックと違い前輪は舵とりも行っているので、ロックすることによって方向性を失い転倒してしまう。その意味で後輪ロックにくらべ、はるかに危険である。車輪のロックしやすい場面は濡れた路面や砂利道、急な下り坂で強くブレーキをかける場合である。

指導資料

〔図表説明〕

自転車と同様、原付二輪車のブレーキは前後独立であり、ブレーキの操作力の大きさを具体的に教えることは不可能である。そこで、操作力の限界を「制動距離」を媒介変数としてもらうことが必要となる。

（図 3-6-1）は、前後輪ブレーキを同時に操作した場合の車輪のロック直前の制動力を路面の摩擦係数を変数として示した。例えば、急制動の場合（摩擦係数 0.8 相当）の制動距離は、図に示すように 4.7 m である。

前輪制動力 102 kg 後輪制動力 16 kg

となり、前輪ブレーキの操作力の強さは、（図 3-6-2）より前輪ブレーキのみで 5.5 m でとまる操作力となる。また、後輪の操作力は同じように（図 3-6-3）から後輪ブレーキのみで 35 m でとまる操作力となる。

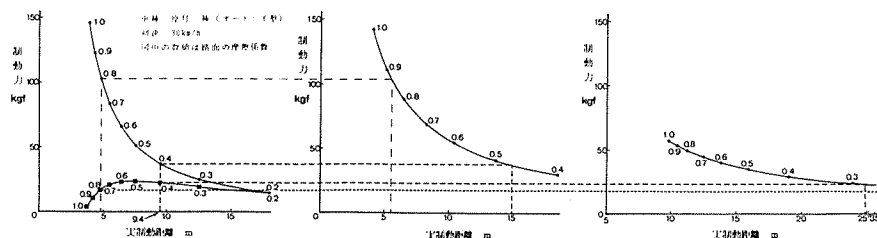


図 3-6-1
前後輪同時制動の場合

図 3-6-2
前輪のみ制動の場合

図 3-6-3
後輪のみ制動の場合

訓練では前輪、後輪それぞれ単独にブレーキを操作した場合の操作力と制動距離との関係を身体で覚えることによって、路面状態による車輪をロックさせず安定してとまれる操作力と制動距離を知ることができる。

例えば、アスファルト舗装路に砂が撒いてある路面では、タイヤと路面との間の摩擦係数は 0.4 である。この際の最短制動距離は初速 30km/h で図 3-6-1 より 9.4 m となる。その際の制動力は図中の破線で示すとおり前輪ブレーキのみの操作で 15 m、後輪ブレーキのみ操作で 25 m でとまる操作力が限界で、それ以上の操作力では車輪がロックし安定を失い、制動距離も延びる。

一般に急制動では前後ともに操作力を強くする必要があると思われるが、路面状態の良い急制動では、前輪ブレーキを中心に、すべり易い路面では後輪を強めに操作しなければならないことが分る。

〔力学的裏づけ〕

前後軸荷重反力の和 ($N_f + N_r$) は重力 (Mg) に等しく、慣性力は前後から発生する制動力の和に等しい。前後輪同時制動の場合の荷重反力および制動力は、

車 輪	荷重反力 (N_i)	制動力 (B_i)
前 輪	$MgL_r/L + Mg\mu h/L$	$Mg\mu (L_r/L + h/L)$
後 輪	$MgL_f/L - Mg\mu h/L$	$Mg\mu (L_f/L - h/L)$

となる。同様に前後輪いずれかのみの制動では、その制動力は次のようになる。

制動輪	制動力
前輪のみ制動	$\frac{MgL_r/L}{\mu - h/L}$
後輪のみ制動	$\frac{MgL_f/L}{\mu - h/L}$

記号

M : 人車一体の質量	B _f : 前輪制動力
g : 重力加速度 (9.8 m/s ²)	N _f : 前輪荷重反力
L : 軸距	L _f : 重心より前車軸までの水平距離
B : 慣性力	L _r : 重心より後車軸までの水平距離
h : 重心の高さ	N _r : 後輪荷重反力
	B _r : 後輪制動力

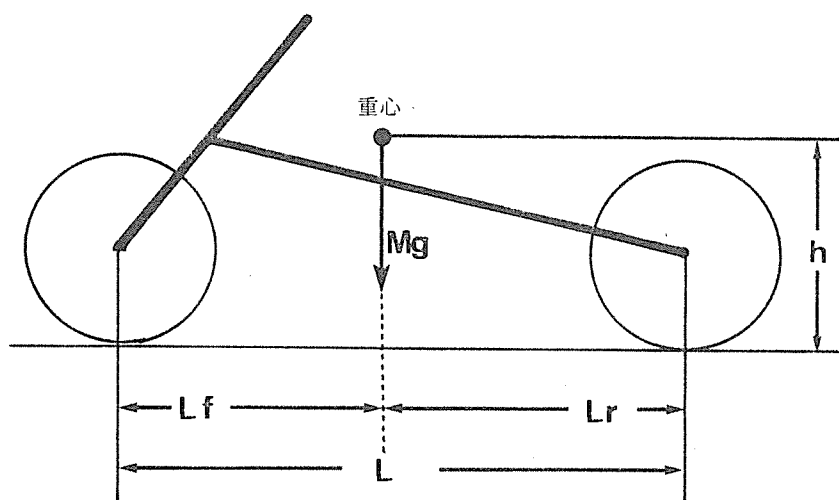


图 3-6-4

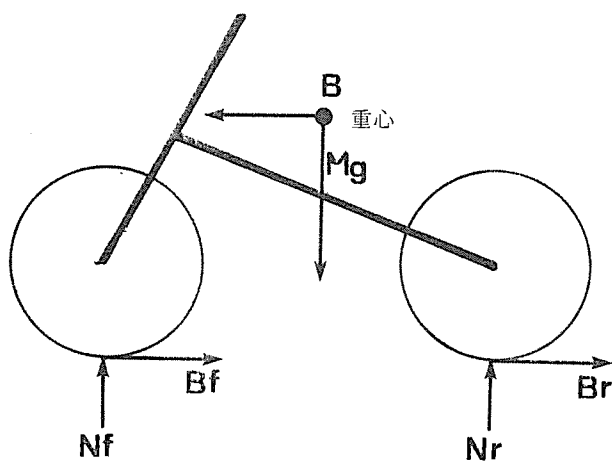


图 3-6-5

項目名	⑦	コーナリング基礎（定常円旋回・進入脱出）			
項目設定の理由 (実交通場面への結びつき)	二輪車の特性に立って、旋回時のバランスと車体のバンク等のコーナリングの基礎を体験させ、定常円旋回・進入脱出時における適確な操作と、個人の技能の限界などを理解させる必要があるためこの項目を設定した。				
指導のねらい	・定められた円周上を走行し、所定の速度でコースをはずれないよう旋回時のバランスと車体のバンク等を体験させ、コーナリングの基本技能を体得させる。				
準備					
指導	内容	指導方法	指導上の留意点		
評価	・コーナリングの基礎的な事柄を適確に理解し、それに必要な基本となる技能が高められたか。				

指導資料

二輪車は、前後に車輪が配置され後方から見るとあたかも左右に対しては一輪車の状態にある。旋回する二輪車には遠心力が重心に作用し車体を外側へ起こそうとする。重力は重心より直下方に作用し車体を倒し込もうとする。旋回時には両者がバランスするよう車体を旋回内側へ傾ける。すなわち、重力と遠心力の合力がタイヤと路面との接地点に向うようにすることがバランスの条件である。

合力の鉛直軸との傾き角を、力学的バンク角と呼び次のようになる。

$$\tan\theta_{rd} = \frac{\text{遠心力}}{\text{重力}} = \frac{M \frac{v^2}{R}}{Mg} = \frac{v^2}{gR} = \frac{V^2}{127 R}$$

合力はタイヤと路面との接地点に向うが、タイヤには幅があり車体バンク角（車体の傾き角）は力学的バンク角の1割増となる。したがって、旋回半径と速度が定まると、必要な車体バンク角 θ_r は次のようになる。

$$\theta_r = 1.1 \tan\theta^{-1} \frac{v^2}{gR} = 1.1 \tan\theta^{-1} \frac{V^2}{127R}$$

遠心力はタイヤと路面から発生する求心力の慣性力である。したがって、制動の場合と同様に出し得る求心力は、路面の摩擦係数と重力との積を超えることはできない。すなわち摩擦係数を μ とすると、

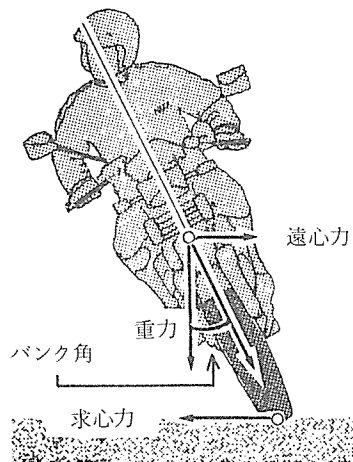
$$M \frac{v^2}{R} \leq \mu Mgh \quad \therefore \frac{v^2}{gR} \leq \mu$$

となる。すべり易い路面のカーブへ早すぎる速度で進入し、曲がるために車体を大きく倒し込んでも、必要な求心力も遠心力も発生せず転倒する結果となる。

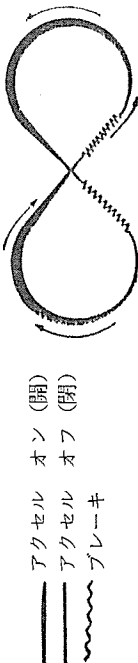
さらに、二輪車特有の点は経験によって車体バンク角を深くとれないことが挙げられ、単に物理的限界だけでなく運転者の限界が左右することが特長であり、いずれか低いバンク角が限界バンク角となる。

〔図「速度と車体バンク角と円周の半径の関係」の読み方〕

記号	M：人車一体の質量	θ_{rd} ：力学的バンク角
	g：重力加速度（9.8 m/s ² ）	θ_r ：車体バンク角
	R：旋回半径	
	v：車速（m/s）	
	V：車速（km/h）	

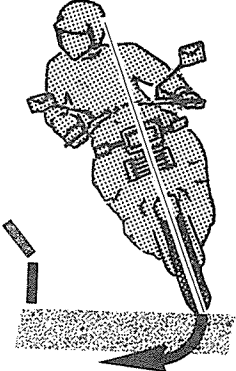
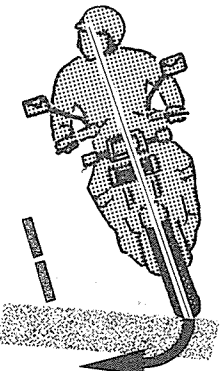
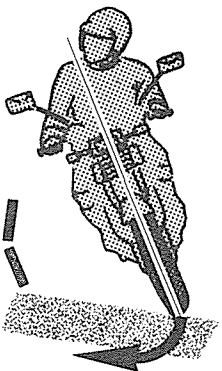


(例) 半径10mの円を旋回するとき、車体を15度バンクできる人の車速は18km/hであり、同じ半径で車体を20度傾けられる人は22km/hで回ることができる。逆に言えば車体バンク角10度の人が22km/hで回ろうとすれば半径は少なくとも10m以上になり、コーナリングとして外側にふくらむことがわかる。

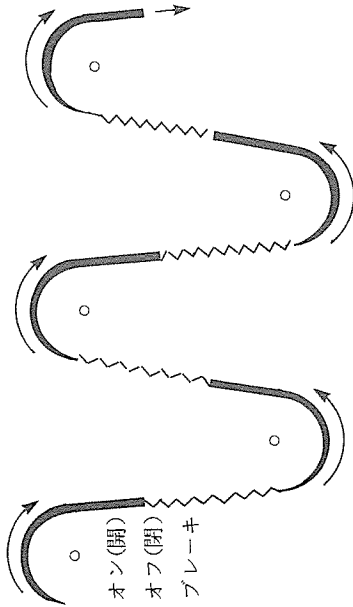
項目名	⑧	コーナーリング (8の字・曲がりの小さなスラローム)	指導内容	指導方法	指導上の留意点
項目設定の理由 (実交通場面) への結びつき	速度によって二輪車の旋回特性が異なることをわからせ、交通場面における障害物の回避の方法や、車線変更をする場合の操縦操作を体得させる必要があるため、この項目を設定した。				
指導のねらい	速度によって旋回特性の異なることやアクセルとブレーキをリズムミカルに使うことでバランスが取り易くなるなど、二輪車の特性を理解させ、交通場面における障害物の回避の方法や、車線変更する場合の操縦操作を身につけさせる。				
準備					
指導	指 導 内 容 (ステップ1) 8の字走行 8の字を描く走行により刻々変化するカーブに対応した乗車姿勢、ハンドル操作の変化を体験させる。 - カーブを曲がる姿勢にはリーンイン・リーンアウトおよびリーンアウトの3種類がある。 - ここでは普段、生徒自身が、どういう姿勢で乗っているかを考えさせることが最も重要な点であり、三つの姿勢について、詳細に指導する必要がある。 - リーンアウトが最も自然な姿勢であるが、各人が気がつかないうちに、その場の状況に応じた曲がり方をしていっていることを説明する。とくに、高校生はバイクの雑誌によく掲載されているレースのコーナーリング姿勢の写真から影響されたリーンインの姿勢を取ることがあるが、それが無意味である場合が多いことを指摘する。 (ステップ2) 曲がりの小さなスラローム - 速度により二輪車は旋回特性が異なることを理解させるのがねらいである。すなわち、低速10～20km/hでは、ハンドル操作が中心となり速度が大きくなると、すばやく身体を倒さなければならぬことと、速度が早くなると二輪車は機敏に倒れたり起きたりしないことを理解させる。 「スラローム」は安全運転指導項目の中でもきわめて活動的でリズムミカルな項目であり、二輪車の典型的な走行パターンをイメージさせる。 - そのような点から、生徒に参加した満足感を味わわせることができる項目でもある。 - 車線変更や駐車中の車両の回避を想定したものであるが、混雑した				
指 導 方 法	(ステップ1) - リーンイン・リーンアウト・リーンインの三つの姿勢で8の字走行をさせることにより、最も自然な姿勢はリーンアウトであることを認識させる。(表3-8-1) - 速度は指定をしないで、バイクの間隔により大体速度が決まる。初心者や、慣れない場合には一定速度で走行をする。一定速度でも十分目的は理解できる。 - また、二輪車の特性を理解する意味から、慣れてきたらアクセルおよびブレーキを使用して走行することも良い。  (ステップ2) - まず一定速度 (アクセル開度を一定) で走行を行うか、アクセルワークにより二輪車ではコーナリングが容易になるという特性を理解させるために、アクセルの開閉を伴ったスラロームを次々に行う。 				
指 導 上 の 留 意 点					

交通場面でのジグザグ運転等に結びつかないように指導することが大切である。	
評価	二輪車の旋回時における特性について体験を通して理解できたか。

図3-8-1 コーナリングの基本姿勢

	リーニン	リーニウズ	リーニアウト
特 長	路面がすべり易い時、車を あまり倒さないで曲がれる	人車一体、自然体 コーナリングの基本姿勢	小回りがきく コーナーの見通しが悪い時、 コースの見きわめが容易
* 身体と車体の軸の傾斜			

* 各々の道路の状況によってコーナリングフォームを使い分ける。

項目名	⑨	曲がりの大きなスラローム	
項目設定の理由 (実交通場面) (への結びつき)	コーナーの直前では十分にスピードを落とすことやコーナリング中のアクセルワークとその車の挙動の特性等をわからせ、適確な旋回、走行できるようにさせるためこの項目を設定した。		
指導のねらい	・コーナー直前での減速の必要性やアクセルワークなどについて、理解させ、適確な旋回や走行の操作を体得させる。		
準備			
指導内容	指導方法	指導上の留意点	
〔ステップ1〕 ・定常円旋回で車体の「バンク」の感覚を学んでいるが、ここでは、より変化に富んだ動きを伴う指導によりカーブ手前での減速の必要性、あるいは、アクセルワーク等を理解させることをねらいとする。 ・定常円旋回よりも変化があり、興味を持たせながらコーナリングを指導できる。 〔ステップ2〕 ・ここでは、カーブの途中でクラッチを切ると、車が思わぬ動きをすることを理解させる。一般にカーブの途中で変速操作をしないように事前に速度を合わせておく（これはオートバイタイプの二輪車のみ対象）。	〔ステップ1〕 ・コースでのアクセルワーク、ブレーキワークの例を示す。 	◇参考 〔問〕 カーブの途中でクラッチを切ると、何故軌跡がふくらむのでしょうか。 〔答〕 クラッチを切る瞬間に、無意識に体の移動があり、それが、二輪車の車体を起きあがらせるように働くため、軌跡がふくらむのです。	
評価	・コーナー直前での減速の必要性やアクセルワークなどについて体験を通して理解できたか。		

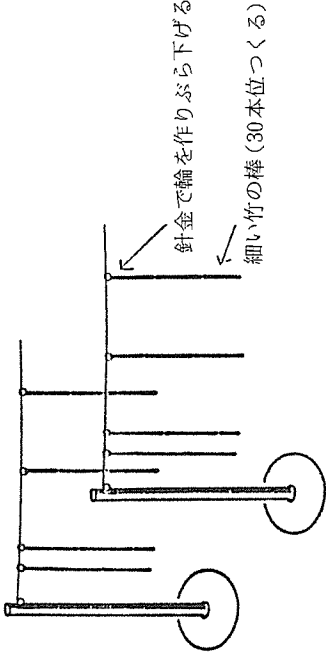
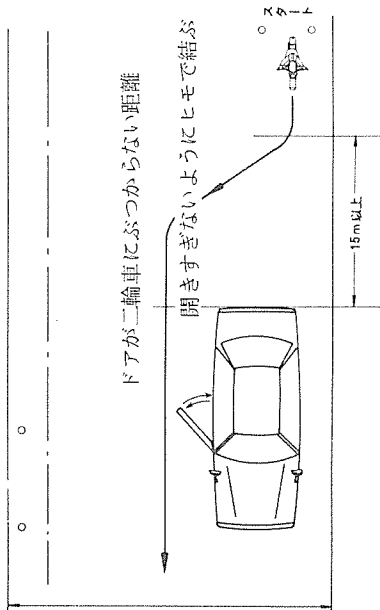
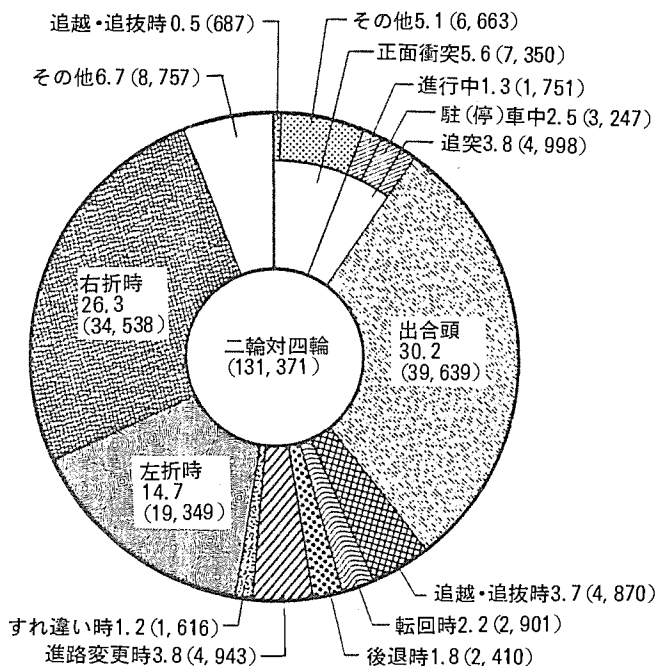
項 目 名	⑩	低速バランスの難しさ体験
項目設定の理由 (実交通場面) (への結びつき)		二輪車は低速になるほどバランスの取り方が難しくなることを理解させ、狭路を通過する場合の適切な走行の仕方をつけさせる必要から、この項目を設定した。
指導のねらい		二輪車は低速になるとふらつきやすいくことを知り、狭い所を低速で通ることの難しさを理解させ、交通場面でそのような状況に適切に対処できるようにさせる。
準備		立体的な障害物があるのと、ないのとでは、感覚的にかなり違うので、でき得る限り立体的な障害物を設けるのがよい。立体障害物の工夫例には次のようなものがある。(図 3 -10 -1)
指 導	内 容	指 導 方 法
(ステップ1) この項目のねらいは狭い所をうまく通過するテクニックを身につけることではなく、狭い所を低速で通ることの難しさを体験し、実際の交通場面において、そのような難しい場面にぶつかったときは、無理をしないという判断をさせることにある。 走行速度が遅いほど、難しさは増す。バイクは低速になるとふらつき易いので、走行に要する幅が広くなるということを体験させ、車幅ギリギリの場所を通行するときは足をつき足をつき通ろうとして、スピードを上げがちになるので、ある時間を定めて、その時間以上かけてコースを走らせるといような工夫をすると良い。 うまく通れるようになることが、目的でないことを、しっかりと説明する必要がある。 (ステップ2) 砂利道等での走行に応用できるので、凹凸路における走行の難しさ、その走行方法あるいはアクセル、ハンドルの使い方、体の全体的なバランスを知ってもらふことがねらいである。	 針金で輪を作りぶら下げる 細い竹の棒 (30本位つくる)	(ステップ1) - 体験することが大切であるので、ひとり2回もやれば充分である。うまく通ろうとしている生徒には指示をして、ねらいが達せられるように指導をすることが大切である。 (ステップ2) - 凹凸の障害物は、0.7 ～ 1 m 間隔で5個以上並べれば充分である。それぞれの障害物の間隔は一定でなくて良い。 - 障害物はタイヤではじいてしまいうような軽いもので作らないことが大切である。
評 価	価	指 導 上 の 留 意 点
	二輪車は低速になるとふらつきやすく走行が難しくなることを体験を通して理解し、狭い所の通過に適切に対処する仕方が体得できたか。	

図 3 -10 -1 工夫例

自己防衛と危険予測

項目名	⑪	自己防衛と危険予測		
項目設定の理由 (実交通場面) への結びつき	二輪車の視認性から考えられる実際の交通場面での危険について、実習を通して理解させ、事故防止のための自己防衛の大切さを認識させる必要があるため、この項目を設定した。			
指導のねらい	混合交通下における二輪車の特性（視認性、人体の露出）による危険について理解させ、事故を防ぐ自己防衛の大切さを認識し、危険予測や安全確認の習慣を身につけさせる。			
準備				
指導内容	指導方法	指導上の留意点		
〔ステップ1〕 二輪車は、運転者の身体がむき出しになっていることや、交通場面の中で四輪車から見落されやすいことなどの弱点がある。そのため事故に巻き込まれた場合、大きな惨事になり易い。そこで事故に巻き込まれないよう、自ら防衛する必要がある。また四輪車から、見られにくいということなを、実際に四輪車の運転席に座わらせて生徒自身の目で確かめさせることは、公道を運転する際の心がけに大変効果がある。 〔ステップ2〕 停止している四輪車の側方を通過する際には「ドアが開くかも知れない」という危険予測をする習慣、また、特に人が乗っているか否か、人が降りようとしているか否かの確認をする習慣を身につけさせることは、ステップ1のねらいと同様にきわめて重要である。 そうした、危険予測の習慣を身につけさせることが、ステップ2のねらいである。	〔ステップ2〕 ある高校での安全運転指導で実施された例を紹介する。 - 車の運転席に指導員がすわり、生徒が二輪車に乗りラインの上を走ってきたら、タイミングをはかってドアを開ける。ドアは開きすぎて二輪車にぶつかるといけないように、センターピラーとヒモで結んでおくと良い。 - 生徒が決められたラインの上を走るので、ドアがぶつかると危険性がなく、指導することができる。 - 生徒に体験してもらうことと自体に意味のある項目なので、1回やれば充分である。時間をかける必要はない。ただし各生徒には、実習の内容を教えないで、ライン上を走らせるだけにする。 			
評価	- 二輪車の視認性や運転者の身体の露出から考えられる危険について理解できたか。 - 混合交通の下で事故を防ぐための自己防衛の大切さについて認識を高めたか。			

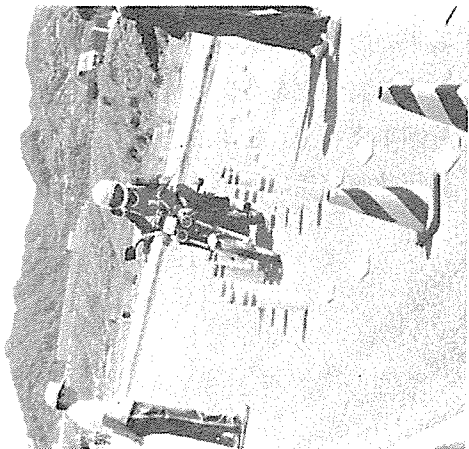
指導資料 交通事故統計（四輪車が確認できずに二輪車と接触し事故を起こしたものの件数等）



昭和58年「二輪車の事故分析」 警察庁交通局

意外にかかる反応時間の体験

項目名	⑫	意外にかかる反応時間の体験
項目設定の理由 (実交通場面) への結びつき	人間は認知してから反応するまでに意外に時間がかかることを分らせ、運転中、判断に要する時間の差は、停止距離の差となることや、とっさの判断では通常の能力は十分に発揮されにくいことを理解させ、自分の反応の能力限界を分らせる必要があるため、この項目を設定した。	
指導のねらい	・人間は認知してから反応するまでに意外に時間がかかることを理解させ、実際の運転でも、常にそのことを認識しながら運転ができるようにさせる。	
準備		
指導内容	指導方法	指導上の留意点
(コースについて) - カリキュラムのコース設定が困難な場合、下図のような設定に変更してもよい。 (コース設定の考え方) - A点からパイロンC、D、Eまでは15mある。 - 時速30km/hは秒速で8.3 m/sであるから、その通過所要時間は1.8秒となる。 - 指導に当たってカリキュラム「指導方法」の①ではパイロンの手前で十分停止でき、「指導方法」②ではあらかじめA点で信号が送られることが分っていることも十分に停止できる。 「指導方法」③では判断が加わるため、信号を受けてから操作し、車両が停止したり車線変更するための所要時間が①、②に比べて長くなることを体験させ、実際の道路における安全運転に必要な距離を理解させる。なお、参考にした1.7秒は、普通の人の反応時間と車両の移動に必要な時間の代表的な値で、コース15m設定の算定基礎を示す。 - カリキュラム中の指導方法の中で①、②は本番③のための準備である。特に出す合図については、出す側と生徒とのくい違いのないよう、確認はしっかりとしておく。	コース設定例	- 反応時間が意外にかかるところは1～2回やだけで十分理解できる。(あまり何回も実施すると、ヤマカンで走ったりする生徒がでてきたりする)説明するときには、コースの寸法を生徒に教え、この設定はいかなる根拠によるものなのか、反応時間も説明する。(コース設定を生徒にさせる)と実感がよくわく) - 何人の生徒が誤った反応をしたかを記録しておく。 - 単純な反応ですら、時間がかかり、実交通場面では誤った反応見込み運転は事故に直結することを強調する。
評価面	- 人間の認知から反応までの時間が意外にかかることを知り、日常の運転でも常にこのことを認識して運転してきたか。 - 自分の反応の能力限界についても理解できたか。	

項目名	⑬ 車幅と前後輪の感覚															
項目設定の理由 (実交通場面) への結びつき	二輪車というのは、通常感じているよりも、実際には幅があり通れない所が意外と多いものである。また二輪しかないといえ、四輪車と同様に内輪差があり、後輪がどの様に軌跡を描いているかを知ることとはなかなか難しいものである。 この項目では、通れそうな所でも、二輪車は意外と幅があり通れないのだから、実際の交通場面においては、決して無理をしてはいけなものであるということを理解させることが目的である。また、内輪差の問題を理解させることは、低速でカーブ走行するときに無理をしない習慣を身につけさせるきっかけとするため、この項目を設定した。															
指導のねらい	二輪車の幅が予想外に広いこと、およびカーブでの前輪、後輪の位置を知り、実際の交通場面で無理をしない状況を理解させる。															
準備	(器材) 器材は訓練風景の写真を参考に市販されているものを選べば良いが、生徒たちに工夫して作らせたものが(愛媛県中山高校の例)下の写真である。															
指導内容	指導方法	指導上の留意点														
	(コース設定) 安全運転指導カリキュラムに例示してあるコースのA～Gは次のような設定である。 <table><tr><td>A</td><td>道幅 1 m の狭路</td></tr><tr><td>B</td><td>道幅 1 m から 0.6 m の狭路になる</td></tr><tr><td>C</td><td>道幅 1 m (駐車車両の側方通過を仮定している)</td></tr><tr><td>D</td><td>道幅 1 m (連続している駐車車両の側方通過を仮定している)</td></tr><tr><td>E</td><td>道幅 1 m (路上の障害物の側方通過を仮定している)</td></tr><tr><td>F</td><td>道幅が 0.4 m と急に狭くなる</td></tr><tr><td>G</td><td>一時停止、側方確認 (狭い所から広い道へ出る時の要領)</td></tr></table>	A	道幅 1 m の狭路	B	道幅 1 m から 0.6 m の狭路になる	C	道幅 1 m (駐車車両の側方通過を仮定している)	D	道幅 1 m (連続している駐車車両の側方通過を仮定している)	E	道幅 1 m (路上の障害物の側方通過を仮定している)	F	道幅が 0.4 m と急に狭くなる	G	一時停止、側方確認 (狭い所から広い道へ出る時の要領)	うまく通り抜けることは、この項目のねらいではないので、わざと障害物を後輪で踏むように走らせるなどして、二輪車に内輪差があるということを生徒が身をもって知ることができるよう工夫する必要がある。
A	道幅 1 m の狭路															
B	道幅 1 m から 0.6 m の狭路になる															
C	道幅 1 m (駐車車両の側方通過を仮定している)															
D	道幅 1 m (連続している駐車車両の側方通過を仮定している)															
E	道幅 1 m (路上の障害物の側方通過を仮定している)															
F	道幅が 0.4 m と急に狭くなる															
G	一時停止、側方確認 (狭い所から広い道へ出る時の要領)															
		 写真 器材の工夫例														
評価	評価	二輪車の車幅や前輪、後輪との内輪差の関係が理解されたか。														

指導資料

二輪車の内輪差は次のようなものである。

前輪の実舵角を θ ，二輪車のホイールベースを L ，後輪の旋回半径を R_2 ，前輪の旋回半径を R_1 とすると， $\Delta R = R_1 - R_2$

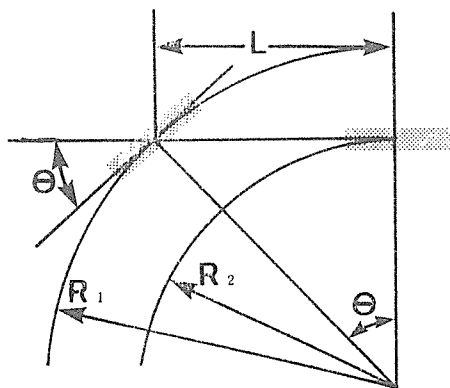
幾可学的関係は， $R_1 = L \operatorname{Cosec} \theta$ ， $R_2 = L \cot \theta$

よって， $\Delta R = L (\operatorname{Cosec} \theta - \cot \theta)$

〔例〕

$\theta = 30^\circ$ ， $L = 1.2 \text{ m}$ とすると，

$$\Delta R = 1.2 (2.0 - 1.73) = 0.32 \text{ m}$$



$$L / R_1 = \sin \theta$$

$$L / R_2 = \tan \theta$$

項 目 名	⑭	安全運転に関する話し合い・説明			
項目設定の理由 (実交通場面) への結びつき	安全運転の実習で学んだことのなかで、関連の深い事項について、生徒が互いに話し合うことにより、問題点を明確に摘出し、自分で考えさせることや、二輪車を利用するに際しての、あるいは交通社会に参加する場合の最も基本的なことについて、特に初心者を対象に説明を行うことは、実習体験を通して学んだ理論や認識をさらに深めさせ、身についたものになることから、この項目を設定した。				
指導のねらい	・生徒が自立的な話し合い活動を行い、これに主体的に参加させることによって、安全意識を高め、望ましい運転態度を体得させる。 ・初心者等を対象に基本的な事項についての説明を適確に行い、理解を深めさせ、安全意識を高めるとともに態度化を図る。				
準 備	指 導	内 容	指 導 方 法	指 導 上 の 留 意 点	
[話し合い] ・二輪車運転時に体験したこと、安全運転を通して関心の深い「問題」についてテーマを定める。 (例) テーマ「通学路に存在する危険」 実習時の生徒の状況、態度姿勢について [説明] ・交通社会に参加する場合の基本的で重要な事項について設定する。 (例) 「バイクは何故曲がるのか」 「どうして点検が必要か」 「バックミラーはどうやって調整をするのか」 「ハットした体験」 「危険を予知する方法」	[話し合い] ・統一的なテーマにより全体で話し合いを行う。 ・テーマ毎にグループにより話し合いを行う。相互に発表させる。 ・効果的な方法の一つとして「KJ 法」を取り上げ話し合う。 [説明] ・特に初心者を対象に、交通社会に参加する場合の基本的で重要な事項であると考えられるものから、生徒の実態に即して主題を取り上げ説明する。	[話し合い] ・話し合いや説明は、二輪車に実際に乗って受けた指導の意味をより効果的に理解し身につけさせるためである。そのためには、教師から生徒に一方的に与える問題提起ではなく、生徒自身に考えさせるようにすることが大切である。 ・テーマもなるべく身近かに体験する内容、問題が望ましい。 ・安全への心がまえに多少の不安がある者等を集めて行うと効果的である。 ・指導時間は15分～50分（KJ 法 のような場合は、2 時間以上必要） ・説明の場合も教師の一方的な伝達に終始することなく、生徒への質問や感想を述べさせるなど、学習活動に生徒の参加を配慮することが大切である。			
価 評	・個々の生徒が生き生きと話し合いに参加し、安全運転に関することさらに意欲的に取り組んでいたか。 ・交通社会の問題や安全運転の基本的な事項について、理解できたか。				

付 録 資 料

付録資料には指導項目の中でも応用範囲に入るものを記載する。

これらの項目を指導プログラムの中に盛り込むことにより，安全運転への動機づけとしての効果が期待できる。

付録資料－１	円周上のスラローム……………	67
付録資料－２	低速での旋回訓練，障害物乗越し訓練……………	68
付録資料－３	ゲームの要素を入れた訓練……………	71
付録資料－４	凍結路，雨・雪の日の走行について…………… 薄暮時や夜間の走行	74

付録資料－１

円周上のスラローム

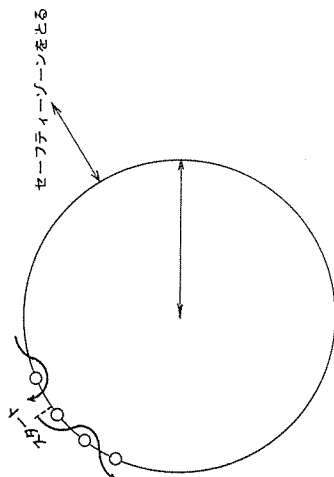
この項目はカリキュラムの中のコーナリング訓練の応用型のものである。

左右の曲率の異なるカーブを連続走行させる指導である。ここでは、カーブでの急な回避の危険性を十分に理解させ、コーナー手前での減速の重要性を認識させる。

コーナリング訓練（８の字・曲りの小さなスラローム）

指 導 内 容	指 導 方 法
- 円周上にならべたパイロンの間のスラロームを行う。 - コーナリング中の左右への回避は直線とちがひ、方向によって難しさが異なることをおしえる。	- 円周上における左右のバランスを保ちながらの連続進路変更を行う。 - パイロンを円周上に等間隔に立てる。 - 速度は20 km/h ～ 35 km/h の範囲とする。
指 導 時 間	
指 導 上 の 留 意 点	- パイロンを逸脱したら無理にコースに戻る必要はない。 - パイロンを倒したり移動させたら車をコース外に止め自分で直す。 (グループ分けしている時は残りの者がパイロンを直す) - アクセルの開閉はメリハリをつけて行う。

コース例



パイロン間隔が短いと通過速度が遅くなり効果的でない。従って、小半径の円は、避けた方がよい。
大きな半径の円の場合、1/4円周ぐらいいでも充分である。

付録資料－２

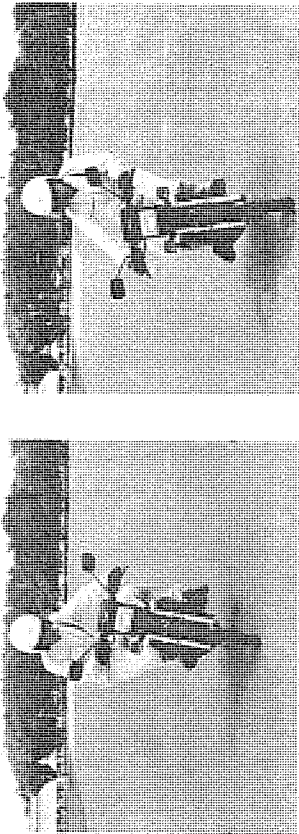
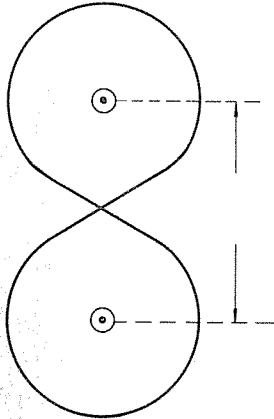
低速での旋回訓練……トライアル基礎訓練……二輪車の左右のバランス

障害物乗越し訓練……トライアル基礎訓練……二輪車の前後のバランス

「トライアル」は変化に富んだ地形を，なるべく足をつかずに乗りこなす競技である。とかく運転技能の向上のみにつながると考えられがちであるが，低速でのバランスを要求されることから，二輪車の基礎的な特性，あるいは精神集中力等の訓練として最適である。また生徒の興味を抱かせることができる訓練項目でもある。

危険の先読みの能力向上にも大いに役立つと思われる。

以上の二つの項目は上記のような観点でここに紹介する。

ねらい	変化に富んだ地形、コースを足をつかずに乗りこなすトライアルは、それに必要な精神集中力、あるいは状況の先読みの訓練として最適であり、また生徒の興味をひく種目である。とくに、トライアルの基本である微低速における旋回により、二輪車の左右のバランス特性を理解させる。		
指導内容	• 微低速における8の字旋回により、バランスを保つための人車一体の感覚（体重移動）を教える。 • 微低速での旋回は、アクセルワークによる車の挙動特性を知らなくなくてはならないことを理解させる。		
指導方法	• 訓練車としてはトライアル専用の二輪車が最適であるが高等学校においては、クラッチ付の車であれば良い。 • 体重移動の練習として、右写真のような動作を繰り返しながらの走行を行う。（補助訓練） • 右図のような8の字コースをできるだけ低速で旋回する。 (1) 最初はできる程度の8の字から始め徐々に小さくしてゆく。 (2) 目標は、ハンドルがなるべく一杯に切れた状態で8の字が描けるようにする。 • クラッチはなるべく使わないでアクセルワークのみで行うよう、指導する。 • 立姿勢と着座姿勢の両方で旋回させ、その違いを分らせる。 • 慣れてきたらパイロン間隔を狭くする。		
指導時間			
指導上の留意点	• 視線を常に円の中心（パイロン）におくようにさせる。 • 次の円に移る際はアクセルオンで車を立ち上げらせることを教える。 • この訓練が、雪道とか悪路等の訓練の代用となり得ることも配慮する。		
体重移動の練習（補助訓練）		写真のように左、右へ体重を移動する。アクセルは閉じる。	
		体重移動（左右）の練習	
「8の字」コース設定			
		• 2本のパイロンを中心にして8の字走行をさせる。 • パイロンの間隔は使用する車種によって考慮する。 • ラインはとくにひく必要はない。 • 路面は舗装でも非舗装でもよい。	

ね ら い	障害物回避の能力を向上させることにより、種々の道路条件に合わせた運転の「読み」を身につけさせる。 また、二輪車の前後バランス特性を理解させる。		
	指 導 内 容		
	● 体重の前後移動とアクセルのオン・オフによって前後の車輪にかかる荷重が変化することを教え、これを利用して前輪を浮き上がらせる要領を教える。		
	指 導 方 法		
	● 訓練車としてはトライアル専用の二輪車が最適であるが、高等学校における講習では、オートバイタイプの車であればよい。 ● 体重の前後移動の練習として、右写真 1 のような動作を行いながら走行させる（補助訓練）。 ● 上記の動作に加えて、アクセルワークにより前輪を浮き上がらせる（普通の車の場合には10cm程度上がれば良い）。 ● 直径10 cm程度の丸太状のものを乗り越える訓練を次に行う。（写真 2） ① ギアを 1 速にし、丸太の手前で腰を後ろにしてアクセルをあける。 ② 前輪が丸太を越えたら、アクセルをもどし惰力で後輪を通過させる。 ● 膝を使い、ショックをできるだけ吸収する。 ● 丸太には直角に進入する。		
	指 導 時 間		
	指 導 上 の 留 意 点		
	● アクセルのオン・オフのタイミングを把握させる。		

体重移動の練習（補助訓練）

下の写真のように前後へ体重を移動する。

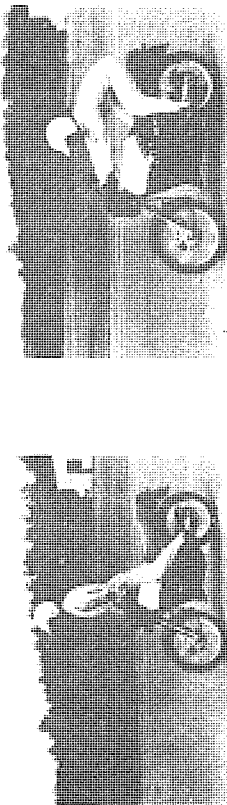


写真 体重移動（前後）の練習

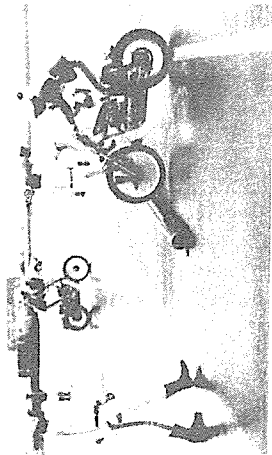


写真 障害物乗越え訓練風景

付録資料－3

ゲームの要素を入れた訓練

安全運転指導での成果を見るという観点でバッヂテストを行うことがある。等級に順じたバッヂをもらうというのも一つの励みとなることもあろうが、ここで紹介するものは遊びの要素を入れた形で受けた指導の成果を確かめることを狙いとした項目である。

ゲームの要素を入れた訓練

ね ら い	実技の講習でうけた成果がどのくらい応用できるか、安全運転に結びつけられるか等を楽しみながら確認する。																
指 導 内 容	ゲーム方式で点数をつけ、どれだけ講習の内容が身についたかを自己判断させる。																
指 導 方 法	以下にゲームを例示するが、様々な内容がこれ以外にも考えられる。工夫されたい。 競技1. 応用千鳥走行(図1) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>減点</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① 足つき1回につき</td><td>1点</td></tr> <tr> <td>② バイロンタッチ(マーカー)...</td><td>1点</td></tr> <tr> <td>③ バイロン倒し</td><td>3点</td></tr> <tr> <td>④ エンスト</td><td>3点</td></tr> <tr> <td>⑤ コースアウト</td><td>5点</td></tr> </tbody> </table> - なるべく減点の少ない者が勝ち。同点の場合はタイムの長い方が勝ち。 - 前輪と後輪の通る軌跡のちがいと、微低速のバランス感覚を養う。 競技2. 二人8の字走行(図2) ④、⑤の地点から2車が同時にスタートし、自分の円の半分の中で相手と一緒に負け。 ※ 足つき、コースアウト、バイロンタッチは負け。 - 相手の動きをよく読んで走行する。 競技3. ボール運び(図3) - 自転車の古タイヤの中にボールを置き、ロープで引く。ボールがとび出したらその場で停止し、入れ直して再スタート。 50m走るなかで、タイムが短い者が勝ち。 - 滑らかなアクセルワーク、クラッチワークと微低速バランスを養う。 競技4. タイムラリー 1周約400mぐらいのコースを標準タイムを決めて、なるべくそのタイムに近づくように走る。 (例) 1周400mの場合 <table border="1"> <tbody> <tr> <td>③</td><td>45秒(平均32km/h)</td></tr> <tr> <td>④</td><td>60秒(平均24km/h)</td></tr> </tbody> </table>		減点	① 足つき1回につき	1点	② バイロンタッチ(マーカー)...	1点	③ バイロン倒し	3点	④ エンスト	3点	⑤ コースアウト	5点	③	45秒(平均32km/h)	④	60秒(平均24km/h)
	減点																
① 足つき1回につき	1点																
② バイロンタッチ(マーカー)...	1点																
③ バイロン倒し	3点																
④ エンスト	3点																
⑤ コースアウト	5点																
③	45秒(平均32km/h)																
④	60秒(平均24km/h)																

競技1

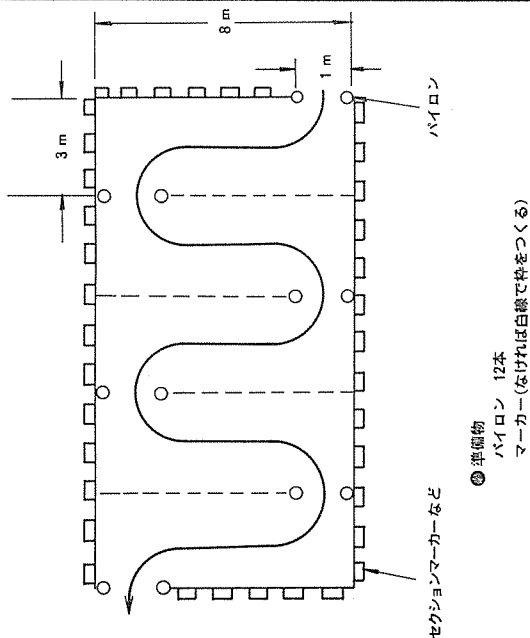


図1 応用千鳥走行のコース

ゲームの要素を入れた訓練

指導方法		
1秒オーバーあるいはマイナスする毎に1点ずつ点をプラスする。 点が少ない者が勝ち。 ※ 車のスピードメーターは、ステッカー、シールなどで目張りしておく。 • 体感スピードと実速との差を覚えさせる。 競技5. ペア低速走行(図4) 2人でペアを組み、この手を紙テープで結び、紙テープを切らないようにコースを走る。 • 紙テープが切れたら失格 ※ 間隔2mに対して、紙テープの長さは3m • 相手の動きを読みとり、相手の身になって運転する態度を身につける。		
指導時間		
指導上の留意点		
- ゲームといえども「安全」を確保することが第一である。そのためにもヘルメットの装着、秩序の保持、生徒の緊張感の持続等に配慮すべきである。 • 速度を競うゲーム、スリルを求めるゲームのようなものは、絶対避けるべきである。 • あくまでも講習で学んだことの応用であることを理解させる。		

競技2

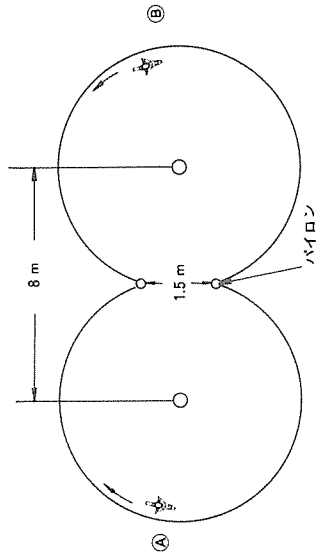


図2 二人8の字

競技3

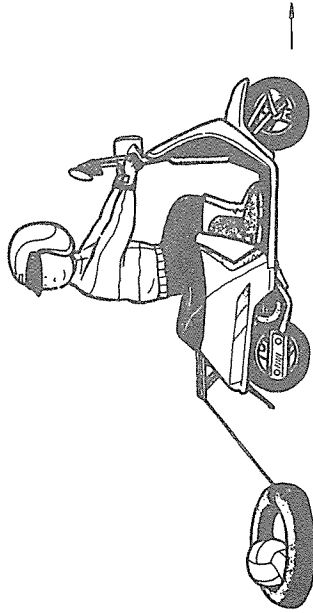


図3 ボール遊び

競技 5

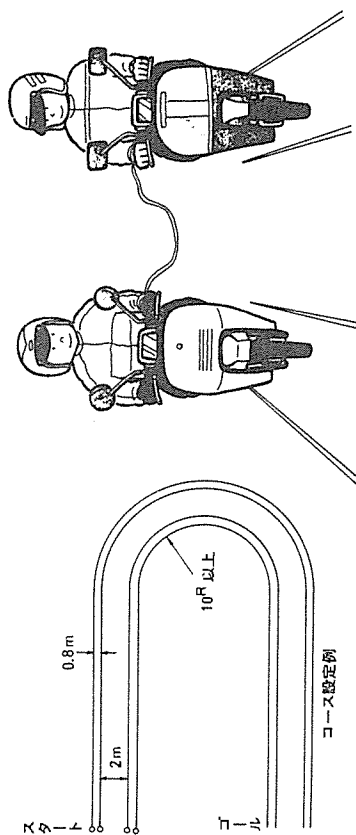


図 4 ペア低速走行

付録資料－４

◎凍結路、雨・雪の日の走行について

学校から帰る時に、雨や雪が降ってきたり、冬、部活動等で遅くなった時、帰り道で路面の一部が凍結していたりすることがあるが、そのように、やむを得ず、雨や雪の中を、または凍結路面を走らなければならないような場合には、次の点に注意をする必要がある。

- ① まず、雨の日の走行では顔に雨がかかり前方が見えにくくなると同時に体が冷え手足がすべりやすくなる。

さらに路面の摩擦係数は約 $\frac{1}{2}$ に低下するので、制動距離も長くなり車体も大きく倒しこめなくなる。

まず、雨の日は車間距離を十分にとり、速度を落とし、急な操作をしないですむように予め行動する。とくにマンホール、工事中の鉄板、泥のあるところではスリップしやすくなる。その手前で車体を直立させ、十分に速度を落としてから惰性で乗りきることが大切である。

- ② 寒い日は路面が凍結しなくても、橋の上は凍結しやすい。
- ③ 落葉等はすべり易い。
- ④ すべり易い路面のカーブでは急激な加速・減速はスリップを起こし易く不安定になる。

◎薄暮時や夜間の走行

夜間は視野が狭くなるため、前方からの情報が少なくなる。路面の状況もつかみにくく、またまわりの状況もつかみにくくなる。スピードを控えめにして道路上の障害や分離帯、駐車車両やカーブの大きさなど、周囲の状況に丁寧に注意を払いながら走行することが大切である。

第4章 指導に必要な二輪車に関する基礎知識

この章では、二輪車の安全運転指導を実施するに際し、関係者に必要と思われる基礎的な知識について解説している。

「指導カリキュラム」を活用するに際しても本章を是非参照されたい。

1. Q & A
2. 安全運転指導に関係する外部の組織について
3. 二輪車指導の総合チェックリスト（例）
4. 青少年ドライバーについての意識調査
（昭和56年度総理府委託研究より）
5. 二輪車用語集

1. Q & A

Q 1 学校で許可している生徒の数が少ない場合はどのようにすれば良いのでしょうか？

A 1 許可数が非常に少ない場合は近くの学校と連携をとって人数をそろえることを行ったり、または教習所等に委託するのが良いでしょう。

Q 2 学校で安全運転指導を実施する場合はどのくらいのスペースが必要ですか？

A 2 各カリキュラム項目の説明の中にその項目を実施するために必要なスペースが記入してありますので、それを参考にして最も広い項目のスペースが校庭にとれれば、実施することができるわけです。校庭が広くて余裕のある場合は、複数の項目を同時に実施するようなレイアウトをとることもできます。

Q 3 二輪車の購入に際して、高校生として自分にあったものを選ぶことが大切と思いますが、具体的にはどのようなことですか？

A 3 二輪車は、小さすぎたり、大きすぎたりすると運転者の意のままに操縦することは不可能です。まず、車両を押し歩き、スタンドをかけるなど一連のとりまわしが自由にでき、乗車姿勢が正しくとれる車両が選択条件であります。性能だけを追いもとめて選択するのではなく、経験者と相談してアドバイスを受けて機種を選定することが良いと言えます。具体的には、二輪車はその使い方によって最も適した種類を選ぶ必要があります（スクーター、ビジネスバイク等）。自分は何を目的に使うのが第一に決める事です。次に身体に合った大きさのもの、コントロールできる出力（馬力）のものを決めます（排気量や車体の大きさ）。予算面では新車や中古車等もありますので、保護者の方や信頼できる販売店主に相談すると良いでしょう。

Q 4 二輪車利用の生徒に対して保険加入に関する指導はどのようにしたら良いのですか？

A 4 二輪車はたとえ原付であっても、歩行者自転車等に対しては加害者になりうるものです。万一事故が発生した場合、適切な処置を行うことは、運転者に義務付けられています。とくに被害者に対してできる限りの責任をとるべきといえま

す。保険加入は事故の責任を果たすための一担保ではありますが、運転者としての責務を認識させる指導としてとらえることであろう。

事故はいつだれが起こすか分かりません。高校生も社会人も同じ状態で走っている訳ですから、万一の事故に備えて保証能力を持つ車は高校生には絶対条件です。(事故をおこしたら第一に刑事罰、第二に民事責任が問われます) 保険に加入していないバイクは走る資格がないと思って下さい。

Q 5 繰り返し、二輪車の事故を起こす生徒への指導はどのようにしたら良いのですか？

A 5 事故発生の原因を調べるのが先決です。無謀運転と判断される中には、自信過剰と危険に対する無知が多くしめられています。充分止まれる距離だと思った、充分にすりぬけられる幅だと思った、このスピードでこのカーブを曲がれると思った等の例に見られます。

学校の安全運転指導の枠を超える内容であれば、父兄、本人と相談の上、専門の教育機関にて訓練を受けさせることも一つの方法です。同時に二輪車に乗らない時の生活態度にも家庭、学校の指導で矯正することを試みる必要があります。基本的な人間性の問題があるときには、その方面の専門家に加わってもらう事が良い訳ですが、ひとつの試みとしては、高校生でも他の誰かを指導する立場にたたせて(下級生等)みると全く変わる可能性があります。要は“俺はだめな人間さ”と自暴自棄にさせないことではないでしょうか。

Q 6 二輪車による交通事故の多発する学校ではどのような指導と対策を立てたら良いのですか？

A 6 事故そのものの発生要因の90%以上が運転者の要因によるものであることは事実でもあります。問題をなげかけ事故発生の原因を討議すると同時に、事故は単に本人の問題だけでなく父兄、友人、学校と本人を取り巻く周囲への影響が大きいことを理解させることが第一であると思います。

安全意識の高揚、安全運転の実践へ全校取り組むキャンペーン、運動を長期展望で展開されてはどうかと思います。

Q 7 交通事故防止の面で、家庭との連携が重要であるというが、高等学校では、実際にどのような連携を取ることが大切なのですか？

A 7 運転技術は技能と頭の働かせ方の両面から支えられています。頭の働かせかたは、心の問題が基盤になっており、日常生活態度が運転行動に表われやすいものです。安全行動とは具体的にどういうことなのか、個々の生徒の問題点を家庭、本人と話し合うことが手はじめといえます。

自転車、二輪車で事故が本人の不注意あるいは運転態度の未熟に由来するならば、危険を予測する方法や技能向上の訓練を受けるように家庭と学校で個別に相談し指導することが良いでしょう。本人の自覚を促す意味で本人に納得させ、一時期乗車を自粛させることも自立心を養う方法と言えます。そしてまず、具体的にできることから始めてみると良いでしょう。例えば、

- ① 休日等に P T A 参観のもとに生徒に対し安全運転指導を行う。それにより生徒と親との間に共通の問題意識や目的が生じる。
- ② バイク等の購入の際、生徒は両親と教師の両方に対し自分の心掛を誓約書として提出する。その内容には守れないときには必ずペナルティーを課す条項を入れること。

生徒自身が決定した理由、ペナルティー等についてホームルームのテーマにして話し合う。

- ③ 定期的に休日を利用して P T A、生徒でミーティングの機会を設ける。

Q 8 二輪車の事故に対し高校生としてぜひ知っておくべき応急処置はどんな内容のものですか？

A 8 「高校生の交通安全」(財)日本交通安全教育普及協会発行) P 70 ～ P 76 参照

2. 安全運転指導に関係する外部の組織について

学校で指導をする場合の最大の問題である指導者および場所について、外部の機関を有効に利用することについて、ここで紹介をする。

- 指導者を外部に頼む時には各地の(財)全日本交通安全協会の中にある二輪車安全運転推進委員会に相談するのが第一である。二推はそれぞれの状況に合わせて二輪車販売店店主等による二輪車安全普及協会のメンバーや、警察の交通機動隊(白バイ隊)に指導者派遣依頼をしてくれる。具体的なカリキュラムの打ち合わせ等はそれから後でも良い。
- また、場所を探すときには、各都道府県の全日本指定自動車教習所協会に相談すると良い。(二輪車の安全運転指導は校庭や駐車場でも充分行えるが、設備の整った教習所等が借りられれば尚一層良い。)

〔指導者について〕

- 外部に指導者を依頼する場合は、
 - ① 二輪車安全運転推進委員会 (各地の(財)全日本交通安全協会の中にある)
 - ② 各県警察本部 交通機動隊 (白バイ隊)
 - ③ 場所によっては地域に関連ある教習所
 - ④ その他 (各メーカーの安全運転普及部門等)

〔場所について〕

- 教習所を利用する場合は、各都道府県の全日本指定自動車教習所協会連合会

〔交通安全教育全般について〕

- (財)日本交通安全教育普及協会

次ページ以下には、関係団体の連絡先等を示す。

二輪車安全普及協会事務局名簿

社団法人 全国二輪車安全普及協会
〒164 東京都中野区本町2の28の11
TEL 03-372-5156

昭和 59 年 11 月 1 日現在

区 分	郵便番号	所 在 地	電 話 番 号
北海道	札幌 065	札幌市東区東雁来町 52	011 (781) 1492
	室蘭 050	室蘭市日の出町 3 の 4 の 10	0143 (43) 4441
	旭川 070	旭川市春光町 10	0166 (51) 5353
	釧路 084	釧路市鳥取大通り 6 の 1 の 1	0154 (51) 0745
	帯広 080-24	帯広市西十九条北 1 の 2	0155 (33) 3166
東北	北見 090	北見市三輪 5 の 13	0157 (24) 6130
	函館 041	函館市亀田本町 37 の 6 (函館スズキ販売株式会社)	0138 (41) 2331
	青森 030	青森市港町 2 の 10 の 13	0177 (42) 1477-8
	岩手 020-01	盛岡市みたけ 5 の 16 の 27 (岩手県軽自動車会館内)	0196 (41) 6465
	宮城 983	仙台市扇町 3 の 4 の 9	0222 (84) 9484
関東	秋田 010	秋田市八橋大畑 2 の 12 の 55	0188 (62) 6219
	山形 990	山形市江保 1 の 6 の 22	0236 (84) 9343
	福島 960	福島市吉倉字吉田 53 (福島県自動車会館内)	0245 (46) 2577
	東京 108	東京都港区港南 3 の 3 の 10	03 (472) 6241
	茨城 310	水戸市住吉町 307	0292 (47) 5832
中部	栃木 321-01	* 宇都宮市西川田町字東原 1664 の 3	0286 (45) 0958
	群馬 379-21	前橋市野中町 578	0272 (61) 0505-6
	埼玉 330	大宮市大字中釘 2082	0486 (24) 1221
	千葉 260	千葉市新港 223	0472 (42) 1564
	神奈川 226	横浜市緑区池辺町中里前 3575	045 (931) 4290
近畿	新潟 950	新潟市東出来島 11 の 16	0252 (75) 5704
	山梨 406	山梨県東八代郡石和町唐柏 791 の 1 (軽自動車センター内)	055262 - 7548
	長野 380	長野市大字西和田境 438 の 3	0262 (43) 1967
	静岡 422	静岡市国吉田 32 の 7	0542 (61) 4455
	富山 930	富山市藤木 521 の 1	0764 (24) 6120
中部	石川 921	金沢市入江 3 の 134	0762 (91) 7111
	福井 910-37	福井市浅水町 138 字上植木 11 の 2	0776 (38) 0558
	岐阜 501-61	岐阜県羽島郡柳津町大字高桑字立野 3276 の 1	0582 (79) 1561
	愛知 466	名古屋市昭和区天白町大字八事字富士見ヶ丘 110 の 6	052 (833) 9676
	三重 514-03	津市基出長常町字六ノ割 1190 の 1 (三重県自動車会議所会館内)	0592 (34) 8611
近畿	滋賀 520-01	大津市唐崎 3 の 17 の 1	0775 (79) 6177
	京都 612	京都市伏見区竹田向代町 51 の 5 (京都自動車会館内)	075 (671) 5887
	大阪 550	大阪市西区立売堀 1 の 7 の 14	06 (541) 5254
	兵庫 673	神戸市西区玉津町居住 67 の 1	078 (927) 7701
	奈良 630	奈良市南京終町 2 の 321 の 1	0742 (61) 5593
中国	和歌山 641	和歌山市西浜字中川向ヒノ坪 1660 の 389	0734 (32) 5378
	鳥取 680	鳥取市秋里 246 の 5	0857 (28) 6850
	島根 690	松江市八幡町 725	0852 (37) 1685
	岡山 710	倉敷市中庄八反田 3138 の 1	0864 (62) 1321
	広島 733	広島市西区観音新町 2 の 4 の 25	0822 (31) 9271
四国	山口 753	山口市葵町 1 の 5 の 58 (山口県自動車会館内)	08392 (2) 8877
	徳島 770	徳島市南矢三町 2 の 2 の 7	0886 (31) 6675
	香川 761	高松市郷東東町 587 の 138 (香川県運転免許試験場内)	0878 (81) 1369
	愛媛 791-11	松山市南高井町 1812 の 3	0899 (76) 4505
	高知 781-02	高知市横浜 1657	0888 (42) 4311
九州	福岡 812	福岡市東区箱崎ふ頭 2 の 5 の 16 (福岡県軽自動車会館内)	092 (641) 0431-2
	佐賀 840-01	佐賀市高木瀬町大字五本杉 1240 の 10 (軽自動車会館内)	0952 (30) 8442
	長崎 851-01	長崎市平間町 400 の 3 (第二総合事務所内)	0958 (38) 3244-5
	熊本 862	熊本市東町 4 の 26	096 (367) 5488
	大分 870-01	大分市三川上 1 の 4 の 35	0975 (52) 0367
九州	宮崎 880	宮崎市田代町 7 の 1	0985 (27) 1471
	鹿児島 891-01	鹿児島市谷山港 2 の 4 の 3	0992 (61) 4011
九州	沖縄 901-21	浦添市港川越地原 500 の 7	0988 (77) 8274

都道府県交通安全協会（連合会）
会長・専務理事・事務局長名簿

都道府県名	郵便番号	所 在 地	電 話 番 号
(財) 北 海 道	〒 060	札幌市中央区北 2 条西 6 丁目 道警察本部内	警 (811)3825 加 011(241)1725
(財) 青 森 県	〒 030	青森市新町 2-3-1 県警察本部内	警 (826)2148 加 0177(77)6144
(社) 岩 手 県	〒 020	盛岡市肴町 3-17 県交通安全会館内	警 (824)2293 加 0196(52)4597
(社) 宮 城 県	〒 980	仙台市上杉 1-9-15 県自家用自動車会館内	警 (821)2307 加 0222(23)1130
(社) 秋 田 県	〒 010	秋田市山王 4-1-5 県警察本部内	警 (825)2294 加 0188(63)8567
(財) 山 形 県	〒 990	山形市松波 2-8-1 県警察本部内	警 (823)5283 加 0236(41)9356
(社) 福 島 県	〒 960-22	福島市町庭坂字大原 1-1 県警察運転免許センター内	警 (822)76078~9 加 0245(91)5038
(財) 東 京	〒 100	千代田区霞ヶ関 2-1-1 警視庁内	警 (841)3176~9 加 03(592)1234
(財) 茨 城 県	〒 310	水戸市東野町 260	警 (835)278 9 加 0292(47)3355~7
(財) 栃 木 県	〒 320	宇都宮市本町 12-11 栃木会館内	警 (836)3357 加 0286(22)8483
(財) 群 馬 県 (連)	〒 371	前橋市江田町 448-2	警 (837)3178~9 加 0272(52)0251
(財) 埼 玉 県	〒 336	浦和市高砂町 3-14-1 自治会館内	警 (834)2728 加 0488(22)5341
(財) 千 葉 県 (連)	〒 280	千葉市中央 4-15-7 県警察本部別館内	警 (833)3557~9 加 0472(22)5520

都道府県名	郵便番号	所 在 地	電 話 番 号
(財) 神 奈 川 県	〒 221	横浜市神奈川区六角橋 6-9-12	警 (832)5286 加045(481)0766~7
(財) 新 潟 県	〒 951	新潟市 1 番堀通町 5924 県警察本部内	警 (845)2998 加 0252(24)3755
(財) 山 梨 県	〒 400	甲府市丸の内 1-6-1 県警察本部内	警 (843)328・339 加 0552(37)7827
(財) 長 野 県 (連)	〒 380	長野市大字南長野字宮東 419 県庁妻科庁舎内	警 (844)2676~7 加 0262(32)3218
(財) 静 岡 県	〒 420	静岡市追手町 9-6 県庁西館内	警 (842)2942 加 0542(51)4765
(財) 富 山 県	〒 931	富山市高島 62	警 (856)63151 加0764(51)1851~2
(財) 石 川 県 (連)	〒 920-03	金沢市観音堂ト 35 県運転免許試験場内	警 (855)2680 加 { 0762(67)4123 0762(67)1645
(社) 福 井 県 (連)	〒 910	福井市大手 3-11-17 県民会館内	警 (854)4475 加 0776(22)0465~6
(財) 岐 阜 県	〒 500	岐阜市葦田 1-1-1 県警察本部内	警 (852)448 加 0582(71)5278
(財) 愛 知 県	〒 462	名古屋市北区成願寺 1-6-50 県自動車学校内	警 (851)4668 加 052(981)7587~8
(財) 三 重 県 (連)	〒 514	津市栄町 1-171 県合同ビル内	警 (853)2970 加 0592(28)9636
(財) 滋 賀 県	〒 524-01	守山市木浜町 2294 県安全運転学校内	警 (864)616315 加 07758(5)2750
(財) 京 都 府	〒 602	京都市上京区下立売通り衣棚西入ル東立売町 199-1	警 (863)4468~9 加 075(441)8141~2
(財) 大 阪 府	〒 540	大阪市東区大手前之町 5 府警察本部別館内	警 (861)79291~2 加 { 06(941)6983 06(942)4844

都道府県名	郵便番号	所 在 地	電 話 番 号
(社)兵 庫 県	〒 651	神戸市中央区下山手通 5-4-1 県警察本部内	警 (862)3795~7 加 { 078(341)8318 078(371)1610
(財)奈 良 県	〒 634	橿原市葛本町 159 県自動車練習所内	警 (865)71170~1 加 07442(2)0680
(財)和 歌 山 県	〒 640	和歌山市西 1 番地 交通センター内	警 (866)611879 加 { 0734(73)1710 0734(23)9141
(財)鳥 取 県	〒 680	鳥取市東町 1-220 県 庁 内	警 (875)2084~5 加 0857(24)2110
(財)島 根 県	〒 690	松江市殿町 8-1 県警察本部交通部内	警 (874)2175 加 0852(24)2216
(財)岡 山 県	〒 700	岡山市内山下 1-5-5	警 (872)339 加 0862(24)3003
(財)広 島 県	〒 730	広島市中区基町 1-4 県警察本部別館内	警 (871)3397 加 0822(27)2161
(財)山 口 県	〒 753	山口市宮島町 6-1 県自動車運転免許試験場内	警 (873)60206~8 加 08392(2)5157
(社)徳 島 県	〒 770	徳島市大原町余慶 1 県自動車運転免許試験場内	警 (883)6065 加 0886(63)0340
(財)香 川 県	〒 760	高松市番町 4-15-5 新英ビル 2 F	警 (881)3818 加 0878(34)4556
(社)愛 媛 県	〒 790	松山市若草町 7 県警察本部第二庁舎内	警 (882)2639~40 加 0899(47)0032
(社)高 知 県	〒 780	高知市丸の内 1-2-20 県 庁 内	警 (884)518 加 0888(22)5877
(財)福 岡 県	〒 812	福岡市博多区千代 1-2-2 福岡県東公園会館 2 F	警 (891)3627~8 加 092(641)8880
(財)佐 賀 県	〒 840	佐賀市松原 1-1-1 県警察本部別館内	警 (892)23379 加 0952(26)9837

都道府県名	郵便番号	所 在 地	電 話 番 号
(財)長 崎 県	〒 850	長崎市江戸町 2-1 県庁第三別館内	警 (893)4419 加 0958(24)7331
(財)熊 本 県	〒 862	熊本市保田窪本町字石の本 952	警 (894)60151 加 0963(84)0682
(財)大 分 県	〒 870	大分市城崎町 2-2-28 警察本部別館	警 (895)579 加 0975(32)0815
(財)宮 城 県	〒 880	宮崎市江平東 2-6-35 県庁 1 の鳥居別館内	警 (896)4418 加 0985(26)2049
(財)鹿 児 島 県	〒 892	鹿児島市山下町 13-51	警 (897)4492 加 0992(26)8828
(財)沖 縄 県 (連)	〒 900	那覇市西 3-6-2	警 (898)3258 加 0988(68)2860
東 北 交 通 安 全 協 会 連 合 会	〒 980	仙台市本町 3-3-1 東北管区警察局交通課内	警 (821)2547~8
関 東 管 区 交 通 安 全 協 会 連 合 会	〒 100	千代田区霞ヶ関 2-1-1 関東管区警察局交通課内	警 (831)5749
中 部 交 通 安 全 協 会 協 議 会	〒 460	名古屋市中区三の丸 3-1-2 中部管区警察局交通課内	警 (851)2262
近 畿 交 通 安 全 協 会 協 議 会	〒 540	大阪市東区大手前之町 2 近畿管区警察局交通課内	警 (861)3301
中 国 管 区 交 通 安 全 協 会	〒 730	広島市中区上八丁堀 6-30 中国管区警察局交通課内	警 (871)5442
四 国 交 通 安 全 協 会	〒 760	高松市中野町 19-7 四国管区警察局交通課内	警 (881)5343
九 州 交 通 安 全 協 会	〒 812	福岡市博多区東公園 7-7 九州管区警察局交通課内	警 (891)4252~5
(財)全 日 本 交 通 安 全 協 会	〒 102	東京都千代田区九段南 4-8-13 自 動 車 会 館	警 (831)4630・4631 加 03(264)2641~5

指定自動車教習所都道府県協会一覧表

協会の名称	郵便番号	所在地	電話番号
社団法人 北海道指定自動車 教習所協会	〒060	札幌市中央区北4条西6丁目 自治会館内	直通011(251)2876 (241)9111 内線 577・586・587
社団法人 青森県指定自動車 教習所協会	〒030 -02	青森市大字新城字平岡 259 青森県警察本部交通部運転免許課内	0177(87)3219
社団法人 岩手県指定自動車 教習所協会	〒020	盛岡市清水町 4-26	0196(54)7204
社団法人 宮城県指定自動車 教習所協会	〒980	仙台市上杉2丁目2番4号 林ビル3階	0222(64)0491 0233
社団法人 秋田県指定自動車 教習所協会	〒010 -16	秋田市新屋寿町 5-69	0188(62)2068 2313
社団法人 山形県指定自動車 教習所協会	〒994	天童市大字高掬字立谷川原北 3407	0236(55)4188
社団法人 福島県指定自動車 教習所協会	〒960 -22	福島市町庭坂字大原 1-1 運転免許センター内	0245(91)4232
社団法人 東京都指定自動車 教習所協会	〒160	東京都新宿区西新宿 1-8-1 新宿ビル	03(343)5931～3
社団法人 茨城県指定自動車 教習所協会	〒311 -31	東茨城郡茨城町長岡字矢頭 3814-9	0292(93)9666 9667 9668
社団法人 栃木県指定自動車 教習所協会	〒320 -01	宇都宮市今宮 4-342 自動車運転免許試験場内	0286(58)5723 0286(58)5711
社団法人 群馬県指定自動車 教習所協会	〒371	前橋市元総社町 395 自動車運転免許試験場内	0272(52)4170～1
社団法人 埼玉県指定自動車 教習所協会	〒330	大宮市大字二ツ宮字岸ノ町 113-1	0486(24)4917
社団法人 千葉県指定自動車 教習所協会	〒280	千葉市坂月町 291-3	0472(37)0507 0509

協会の名称	郵便番号	所在地	電話番号
社団法人 神奈川県指定自動車 教習所協会	〒241	横浜市旭区中尾町 55-27	045(362)5215
社団法人 新潟県指定自動車 教習所協会	〒950	新潟市東幸町 15 番 23 号 新潟文化土地ビル内	0252(45)0747
山梨県指定自動車 教習所協会	〒400 -02	中巨摩郡八田村野牛島 1828 運転免許センター構内	05528(5)0901
社団法人 長野県指定自動車 教習所協会	〒381 -22	長野市川中島町原字里島沖 840-32	0262(93)4711
社団法人 静岡県指定自動車 教習所協会	〒420	静岡市昭府町 352-1	0542(72)0500
富山県指定自動車 教習所協会	〒931	富山市高島 62 富山県運転教育センター内	0764(51)1153
社団法人 石川県指定自動車 教習所協会	〒920 -03	金沢市観音堂町ト 1 番地 県自動車運転免許試験場内	0762(67)1460
福井県指定自動車 教習所協会	〒919 -04	坂井郡春江町針原 58-10 福井県運転者教育センター内	0776(51)2819
岐阜県指定自動車 教習所協会	〒502	岐阜市三田洞東 1-22	0582(37)4481
社団法人 愛知県指定自動車 教習所協会	〒468	名古屋市天白区天白町大字平針字黒石 2845 県運転免許試験場内	052(804)0181~2
社団法人 三重県指定自動車 教習所協会	〒514	津市高茶屋小森町 2746 県運転免許試験場内	0592(34)3355
社団法人 滋賀県指定自動車 教習所協会	〒524 -01	守山市木浜町 2294 滋賀県安全運転学校内	0775(85)1009
社団法人 京都府指定自動車 教習所協会	〒612	京都市伏見区羽束師古川町 173	075(934)0530
社団法人 大阪自動車学校協会	〒534	大阪市都島区東野田町 2 丁目 3 番 24 号 第 5 京橋ビル	06(353)0161~3

協会の名称	郵便番号	所在地	電話番号
兵庫県指定自動車 教習所協会	〒673	明石市荷山町1649-2 兵庫県警自動車運転免許試験場内	078(911)6377 (913)2556
奈良県指定自動車 学校協会	〒634	橿原市葛本町120-3 奈良県自動車運転免許試験場内	07442(2)0133
和歌山県指定自動車 教習所協会	〒640	和歌山市西1番地 交通センター内	0734(72)2365
鳥取県指定自動車 学校協会	〒680	鳥取市安長117-3 鳥取県交通総合センター県警運転免許課内	0857(23)0111 内線 2579
島根県指定自動車 教習所協会	〒690	松江市山代町680 島根県警察本部運転免許課内	0852(26)3167
社団法人 岡山県指定自動車 教習所協会	〒700	岡山市丸の内2-12-20-303 内山下ビル内	0862(22)6786(代)
社団法人 広島県指定自動車 学校協会	〒733	広島市西区観音新町1-18-9 第二菱興ビル内	082(294)3121(代)
社団法人 山口県自動車学校 連合会	〒753	山口市宮島町3番24号 山口印刷ビル内	0839(22)8643 8682
社団法人 徳島県指定自動車 教習所協会	〒770	徳島市大原町余慶1 県警運転免許試験場内	0886(62)2084
社団法人 香川県指定自動車 学校協会	〒761	高松市郷東町578-138 警察本部運転免許センター内	0878(81)1329
社団法人 愛媛県指定自動車 教習所協会	〒791	松山市大可賀2-1-37 運転免許試験場内	0899(51)2528
社団法人 高知県指定自動車 学校協会	〒781 -21	吾川郡伊野町枝川200 県運転免許センター構内	0888(93)0512
社団法人 福岡県指定自動車 学校協会	〒810	福岡市中央区天神4-4-27 自動車学校会館	092(713)1475 1476
佐賀県指定自動車 学校協会	〒840	佐賀市鍋島町八戸975-2	0952(29)2805

協会の名称	郵便番号	所在地	電話番号
社団法人 長崎県指定自動車 学 校 協 会	〒 850	長崎市万屋町2-21 ジェーナス ラッキー 303号	0958(21)4312 (28)0525
社団法人 熊本県指定自動車 教 習 所 協 会	〒 862	熊本市保田窪本町字嵐 958-19 熊本県自動車教育会館内	096(381)5020 6550
大分県指定自動車 教 習 所 協 会	〒 870	大分市大字賀来字新川 1316-3	0975(49)2493
宮崎県指定自動車 学 校 協 会	〒 880	宮崎市橘通東1-7-4 第一宮崎ビル	0985(20)9211 9212
社団法人 鹿児島県指定自動車 教 習 所 協 会	〒 892	鹿児島市山下町 13-51 県交通安全会館内	0992(26)1490 0905
社団法人 沖縄県自動車 教 習 所 協 会	〒 900	那覇市西 3-6-1	0988(63)0178 (68)3769

指定自動車教習所地区協会等一覧表

名 称	事 務 所	電 話 番 号
東北六県指定自動車 教習所協会	仙台市上杉2-2-4 林ビル3F	0222(64)0491 0233
関東指定自動車 教習所協会連合会	東京都新宿区西新宿1-8-1 新宿ビル3階	03(343)5931～3
中部指定自動車 教習所連合会	名古屋市天白区天白町大字平針字黒石2845 県運転免許試験場内	052(804)0181～2
近畿指定自動車 学校協会連合会	大阪市都島区東野田町2-3-24 第五京橋ビル	06(353)0161 0162 0163
中国五県指定自動車 学校連合会	広島市西区観音新町1-18-9 第二菱興ビル内	082(294)3121(代)
四国地区指定自動車 教習所協会連合会	高松市郷東町587-138 香川県運転免許センター内	0878(81)1329
九州指定自動車 学校連合会	福岡市中央区天神4-4-27 自動車学校会館内	092(713)1475 1476

3. 二輪車に関する指導等の総合チェックリスト（参考）

学校における交通安全指導全体との関わりから二輪車に関する指導について視点をあて、その指導計画、指導の進め方、指導法などにわたって総合的にチェックすることは、二輪車に関する指導を合理的、能率的にし教育効果をあげるための一方法となるものである。

ここでは参考として「二輪車に関する指導の総合的チェックリスト」を例示したが、それぞれの学校において実情に即したチェックリストを工夫作成し、実践されることが望まれる。

二輪車に関する指導等の総合チェックリスト(例)

分野とチェック項目	チェックポイント	評 定
1. 交通安全指導の基本 学校における交通安全指導に対するとらえ方が適切か	① 学校における交通安全指導の指導方針や指導目標が確かなものになっているか ② 交通安全指導を進めるための校内体制が確立されているか ③ 交通安全指導全体の全校的な基本となる計画がたてられているか ④ 交通安全指導に関して家庭（保護者）や地域社会との協力関係が整っているか	よ ふ わ い つ る う い _____ _____ _____ _____
2. 二輪車に関する指導の基本 二輪者に関する指導のとらえ方、位置づけが適切になされているか	① 二輪車に関する指導が交通安全指導の目標を達成するための指導の方針やねらいが確かなものになっているか ② 二輪車に関する指導が交通安全指導全体の指導計画に適切に位置づけられているか	_____ _____
3. 二輪車に関する指導計画 (1) 各教科や特別活動などにおける指導内容との関連について配慮されているか	① 理科や保健体育の「保健」または工業の科目などの学習を通して二輪車の特性や安全に関する知的理解が図られるよう指導計画の上での関連が配慮されている ② ホームルームや学校行事における交通安全指導の全体指導と課外指導における二輪車に関する指導との関連は配慮されているか	_____ _____

分野とチェック項目	チェックポイント	評 定
	③ 生徒会活動における交通安全に関する自発的、自治的な活動の計画に実態に即した二輪車の安全に関する自主的な活動が配慮されているか	よ い ふ つ う わ る い
(2) 課外における指導の特性を生かし適切な計画がされているか	① 二輪車を通学に利用する特定の生徒を対象としての指導の意義、指導の場などが的確におさえられているか ② 課外における指導として行う二輪車に関する指導の計画として適切内容であるか ③ 二輪車に関する指導の効果を高めるため、課外における指導として時間の確保、時期の設定などが適当であるか	
(3) 二輪車に関する指導計画の立案や進め方が適切になされているか	① 二輪車に関する指導計画の立案にあたって生徒の実態，学校や家庭，地域社会の実情に即したものになっているか ② 二輪車に関する指導計画の作成と実施にあたって教職員の役割が明らかになっており，関係者の共通理解が図られているか ③ 二輪車に関する指導を効果的に進めるための計画化にあたって外部の関係機関，団体のもつ専門的機能(指導者や施設)の活用が図られているか	
4. 二輪車に関する指導の進め方，方法		

分野とチェック項目	チェックポイント	評 定
(1) 二輪車に関する指導を進めるための指導体制は適切であるか	① 指導を進めるための中心となる担当者を軸に協力的な指導体制ができているか ② 効果的な指導を進めるため教職員による指導と、外部の指導者（交通機動隊指導員、二輪車安全運転推進委員会指導員、教習所指導員など）による指導との連携や相互理解と協力が適切に行われているか ③ 生徒に対し学校、家庭、地域社会との連携を密にした指導が配慮されているか	よ ふ わ い つ る う い _____ _____ _____
(2) 二輪車に関する指導の具体的な方法は工夫がなされているか	① 二輪車の特性と安全について認識を深め、交通場面に存在する危険に気づいて的確な判断のもとに安全に運転行動がとれるよう指導方法が配慮されているか ② 生徒の交通安全意識、二輪車の運転行動の実態に即して、二輪車に関する指導のねらいや指導の重点を明らかにし、指導の内容の精選について工夫がされているか ③ ホームルームなど全体指導における二輪車の特性や安全に関する内容と、課外指導における特定の生徒を対象とした指導の内容との関連が図られ、発展と進化について配慮されているか ④ 実施を容易にし、指導の効果を高めるため、器材、用具の工夫や利用（外部関係機関、団体所管のものの借用など）について配慮されているか	_____ _____ _____ _____

分野とチェック項目	チェックポイント	評 定
	⑤ 生徒の自主的、実践的な行動化を図るため、個々の参加意識を高めるようホームルーム集団の学習形態はもとより、特定生徒のグループの学習について、主体的な学習活動を助長するような工夫がなされているか	よ ふ わ い つ る
	⑥ 生徒ひとりひとりに行動目標を持たせるよう個別について配慮した指導の方法について工夫がなされているか	
	⑦ 生徒の自己評価や相互評価の活動を取り入れ、自主的に自らの運転行動に反省を行い、望ましい運転行動が出来るような指導方法について工夫がなされているか	
	⑧ 二輪車の安全運転の指導は単に運転技能の向上に偏することなく、二輪車を通して自他の安全を図り社会の安全に役立つ人間育成についての指導上の配慮がなされているか	
	⑨ 二輪車はもとより自転車を含め、通学に関わる学校としての規定を設け、その必要な理由を理解させ、規則の遵守が交通社会の秩序と安全につながるよう指導上の配慮がなされているか	

4. 青少年ドライバーの運転についての意識調査

昭和56年度に総理府より(財)国際交通安全学会に委託された「青少年ドライバーに関する調査研究」の内容の一部を参考としてここに紹介する。

これは、青少年を含む各年齢層の運転者4,000名弱に対して運転に関する意識を調査し青少年ドライバーの特長を明らかにしたものである。

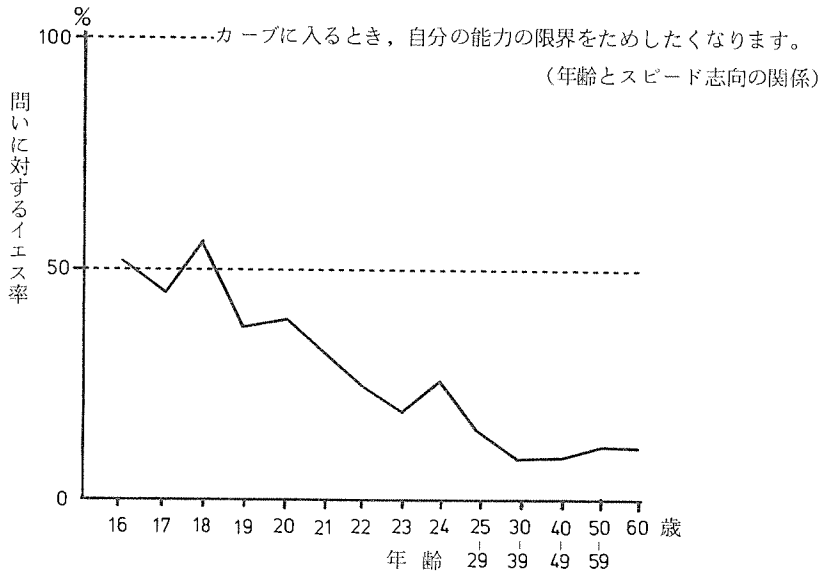
この調査では各々の質問項目を読みあげ、各項目に「はい」と回答したものの比率(以下のグラフでは問いに対する「イエス率」)を年齢層別に比較した。

運転についての意識、運転行動に関する項目を以下の8つの側面に分類したが、各々の代表的な質問とそれに対応するイエス率を次のグラフに示す。

- | | |
|-------------|----------------|
| ① スピード志向性 | ⑤ 不安傾向性 |
| ② 攻撃性 | ⑥ 歩行者、自転車、他車関係 |
| ③ ルール軽視、遵法性 | ⑦ 車を介した友人関係 |
| ④ リスクテイキング | ⑧ 社会的満足度 |

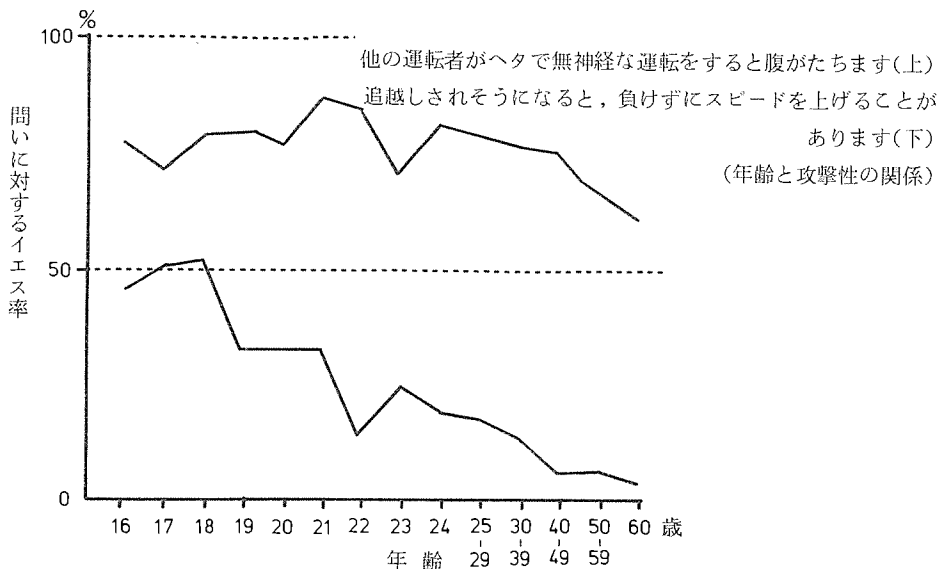
① スピード志向性

スピード志向性が青少年の運転行動に最も特徴的なことは、図にはっきりあらわれている。



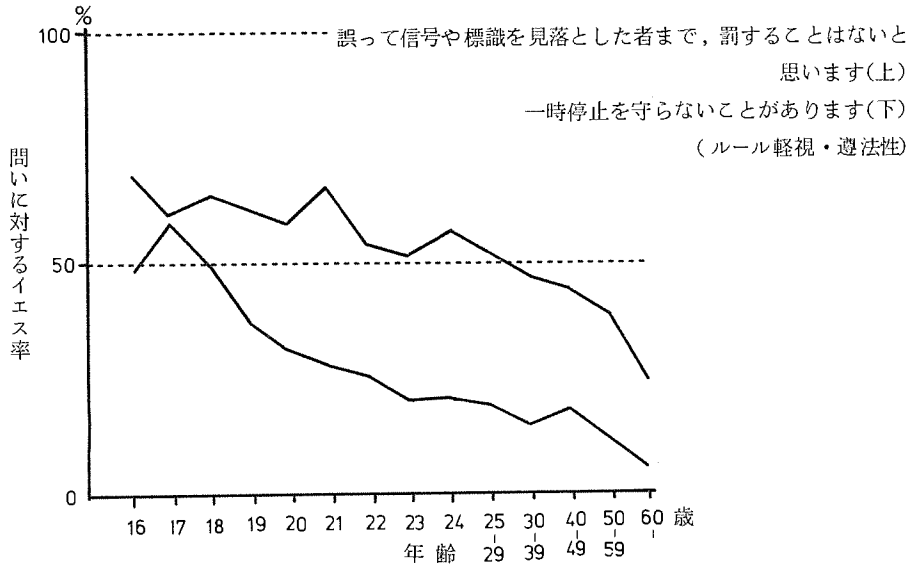
② 攻撃性

この調査で青少年に攻撃性が強いことが図に示されている。ところで「他の運転者がヘタで無神経な運転をすると腹がたちますか」という質問のイエス率を見ると中高年でも攻撃性を示している。しかし、それは感情面にとどまるのに対し、実際の車の動き(=追越しをされると負けずにスピードを上げる)で攻撃性を表わすのは、やはり青少年に多い。



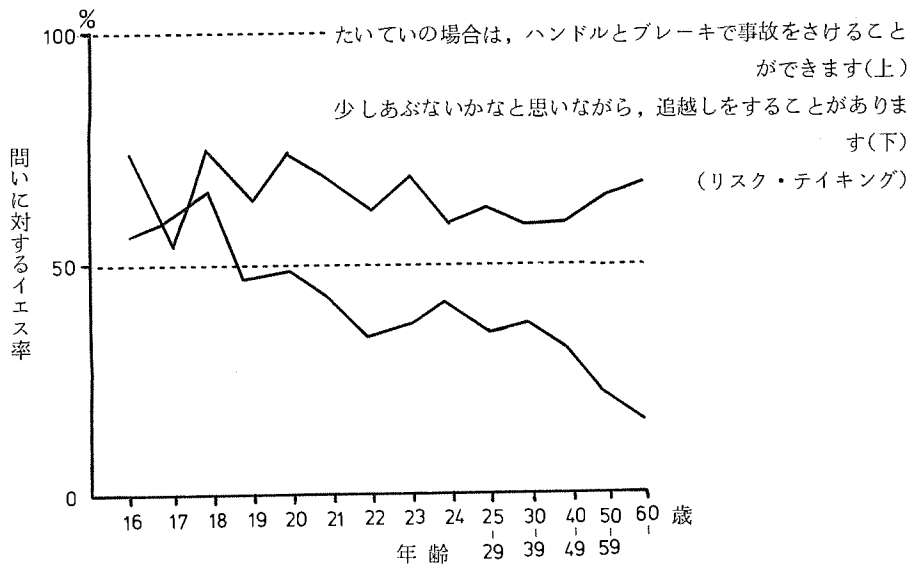
③ 遵 法 性

青少年層でルール軽視の傾向が大きい。特に、図の「一時停止不履行」と「誤って信号や標識を見落とした者まで罰することはない」という2項目で青少年と中高年の年齢差が大きく出た。



④ リスクテイキング

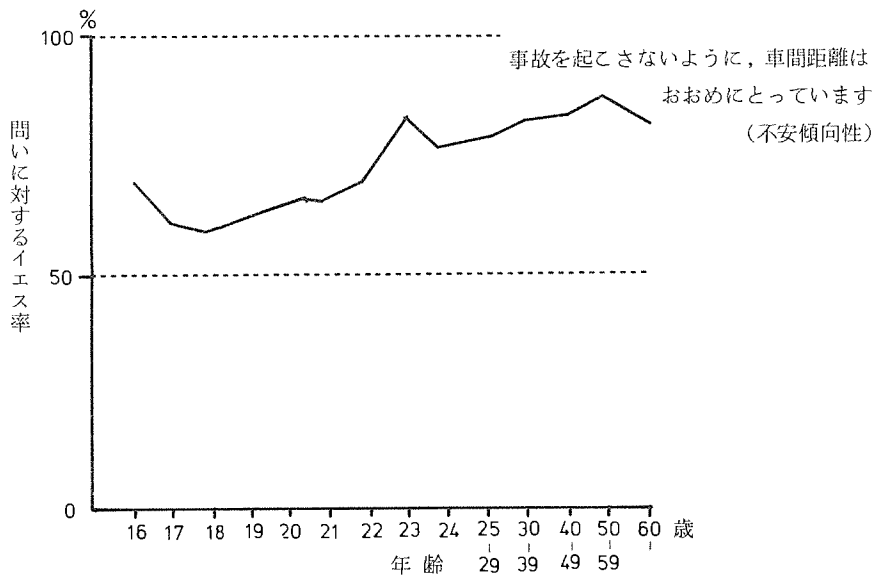
青少年には危険と知りながら危険を冒すリスク・テイキングの傾向が強い。ここで注意しておきたいことは、図の「たいていの場合はハンドルとブレーキで事故をさけることができるか」のイエス率が多かった点である。しかもそれは青少年だけでなく、中高年にも多かった。



⑤ 不安傾向性

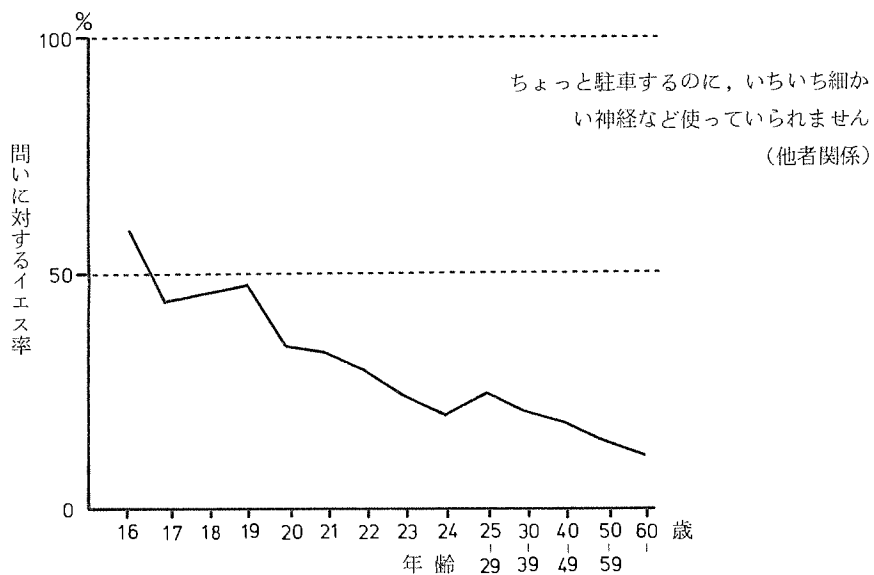
運転行動と大いに関連のある，運転中の不安感の強弱。

図を見るかぎり，年齢によって大きな差は見られなかった。しいていえば，中高年，特に高年層に不安を感じる傾向が見られる。



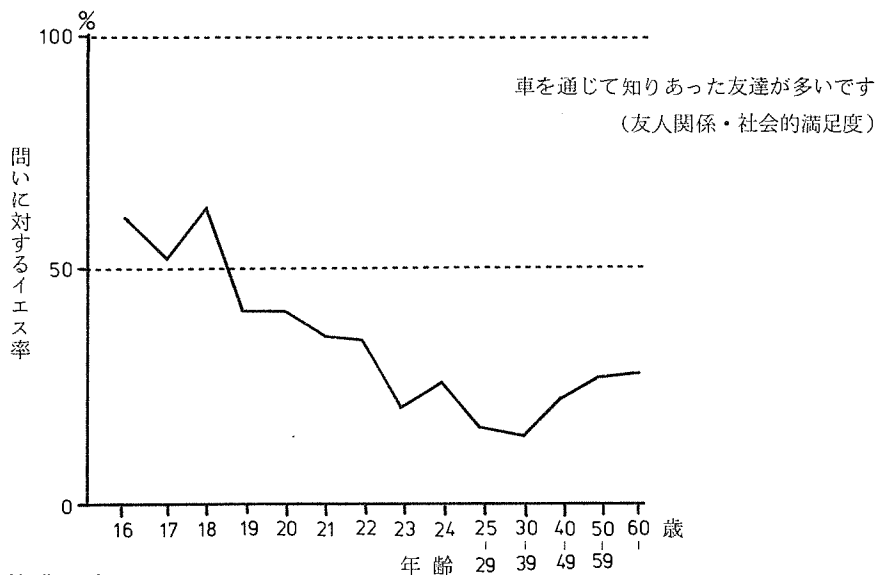
⑥ 歩行者，自転車，他車関係

交通場面において大切な，歩行者，自転車，他車に対する配慮。図では，差は小さいが年齢差がみられ，青少年では配慮の欠ける傾向がみられる。



⑦ 車を介した友人関係

図から、青少年ほど車を介した友人が多いということがわかる。友人関係の多さは車への接近が促されるということであろう。

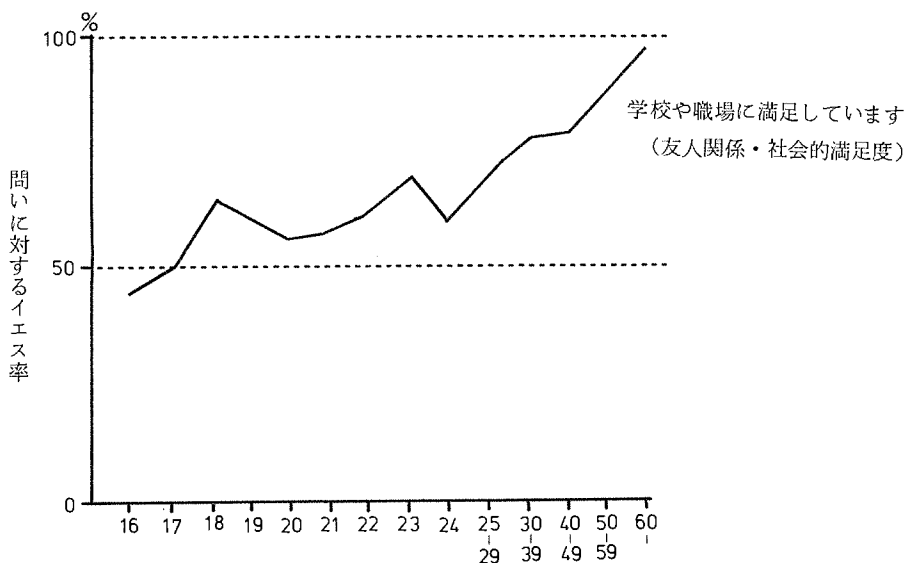


⑧ 社会的満足度

運転行物に影響を及ぼすと思われる職場、家庭、学校での満足度。

大きくはないが年齢差がみられる。

図から、青少年は中高年に比べて、満足の度合いが低いことがわかる。



5. 二輪車用語集

「指導カリキュラム」およびこの手引書に記載されている以下の二輪車の用語について簡単に解説する。

• アクセルワーク	101
• 空走距離，制動距離，停止距離	101
• スポーク	102
• スラローム	103
• 立 姿 勢	103
• トライアル	104
• ニーグリップ	104
• パイロンスネーク	104
• パイロンスラローム	105
• 8の字走行	105
• バンク角	106
• フェンダーミラー	106
• フロントフォーク	107
• フロントアクスル	107
• リアクッション（リ,アサスペンション）	108

注）用語集に記載されている「参照頁」は，「指導カリキュラム」のページ数を示す。

項目名 アクセルワーク

解 説 アクセル開度を状況に応じてコントロールすること。ここでは、とくに次の二つの特性を利用することを指す。

- 1) 二輪車は速度が低くなれば直立安定性を失い倒れようとし、逆に速度が高くなれば直立安定性を増すということからアクセル開度（すなわちスピード）によって車体の傾きをコントロールし易くすること。
- 2) 加速すれば後輪に、減速すれば全輪の荷重が増えることを利用してアクセルの開閉によって路面の凹凸のショックを緩和すること。

項目名 空走距離、制動距離、停止距離

解 説 〔空走距離〕

乗車している人が「止まれ」という刺激を認知し、判断し、操作しブレーキが効き始めるまでに車が走る距離。

普通、正常な大人が要する空走時間は約0.75～1秒といわれている。

しかし、年齢、疲労度、経験等により変わる。

〔制動距離〕

機械的にブレーキが効きはじめてから車が止まるまでの距離

〔停止距離〕

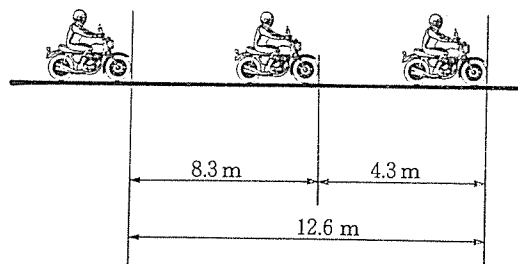
空走距離と制動距離を合わせたもの。

《時速30km/hの例》

時速30km/h = 8.3 m/sec 空走時間を1秒とすると

空走距離 + 制動距離 = 停止距離…… 8.3m + 4.3m = 12.6 m

実走行で問題なのは、この停止距離である。



項目名 スポーク

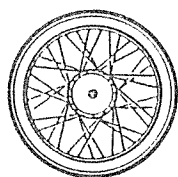
解 説 車輪のリムを支えている線材のこと。

スポークには次のような働きがある。

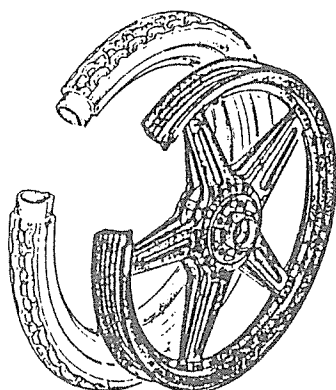
- ① 路面からのショックを吸収する。
- ② 横風の影響を少なくする。
- ③ 車輪の重量を軽くできる。

現在ではスポークに変わりアルミ合金やマグネシウム合金鋳物による一体成形されたキャストホイールや厚アルミ合金のホイールにキャストスポークを溶接したコムキャストホイールなどがある。

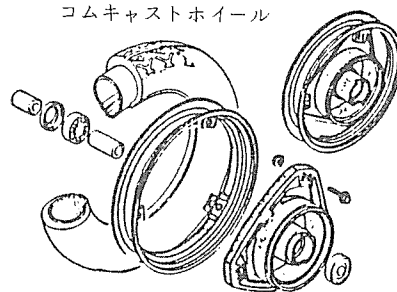
スポークホイール



コムスターホイール



コムキャストホイール



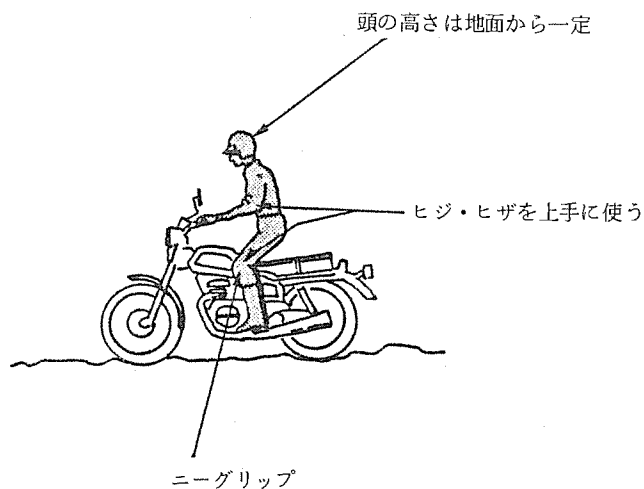
項目名 スラローム

解 説 パイロンなどで設定された蛇行路を車体を左右に交互に素早く傾けてスムーズに通るぬけること。

項目名 立ち姿勢

解 説 ステップの上に立って運転する姿勢，メリットとしては人車一体の重心位置が高くなることと車体の変化を敏感に感じとる事ができバランスが取りやすくなる。特に悪路を低速で走行するのに適している。

- ・ヒジ，ヒザを柔軟に使い，車のサスペンションだけでは，吸収しきれない路面からのショックを吸収する。
- ・頭が上下しないように，地上からの目の高さになるべく一定になるようにする。
- ・ニーグリップをしっかりと行う。



項目名 トライアル (Traial)

解 説 トライアルとはモータースポーツの一種でロードレースやモトクロスがスピードを競うものであるのに対し、バランスを競うもので規定のセクション内にある自然の障害物をいかに足を地面につかずに正確なライディングテクニックで走りきるかを競うスポーツである。

特に、低速での高度なバランス感覚を養うことができるのはもちろん、セクションをうまく走るにはスピード、バランスの他にこれから通過するコースの読み取り等の安全上の基本的なテクニックを必要とすることから、一般の混合交通路を走る為に必要な情報の取りかた、予測の仕方等を身につけるのに役立つ。

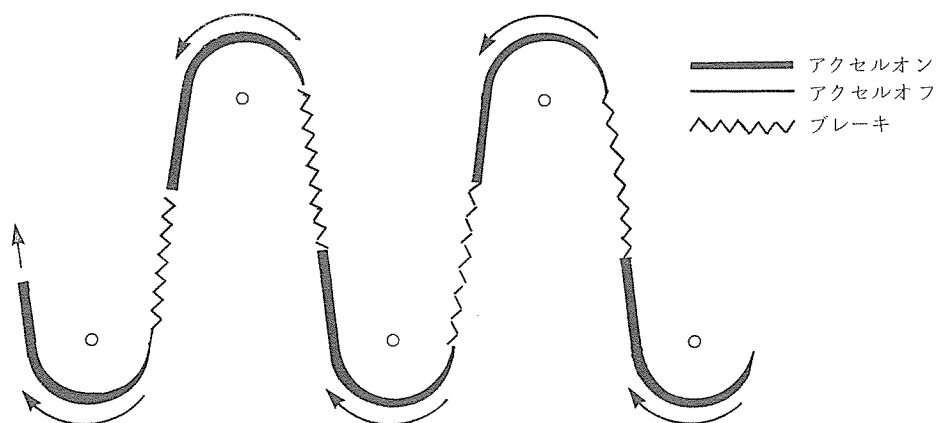
項目名 ニーグリップ

解 説 二輪車をコントロールするための正しい姿勢のポイントの一つ。

特に加速時、減速時、コーナリング時には、しっかりと左右の膝で燃料タンクをはさみ、車体と身体を一体にさせすばやくバランスの変化を感じとり対応することが安全に二輪車を運転するのに必要とされる。

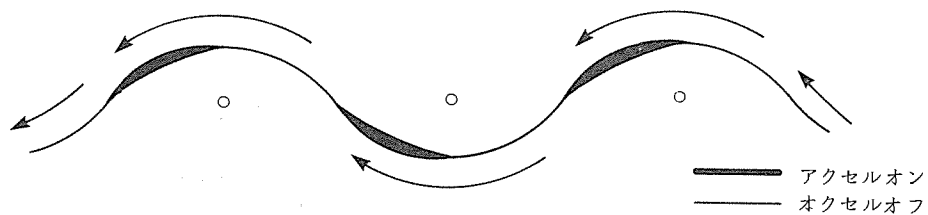
項目名 パイロンスネーク

解 説 パイロンスラロームを左右に大きく広げたものでスラロームの練習プラス、アクセルワーク、ブレーキング等を一緒に練習するのに適している。



項目名 パイロン スラローム

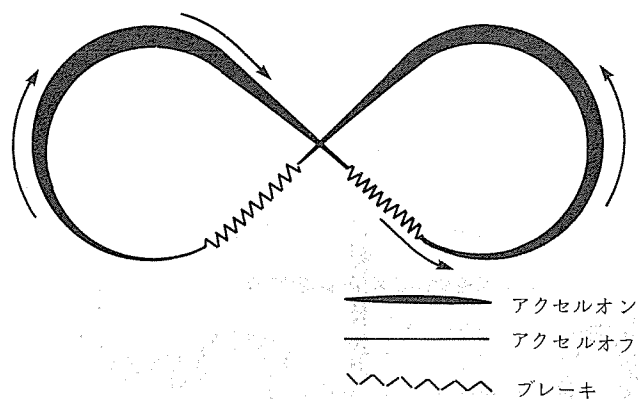
解 説 スラロームと同義語であり，置かれたパイロン間を下图のように走行する。



項目名 8の字走行

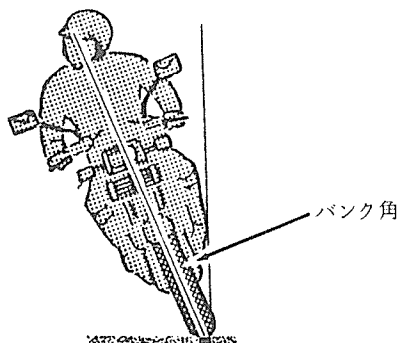
解 説 8の字を描く走り方の練習

アクセルワーク，バンクの方法を身につけるものである。



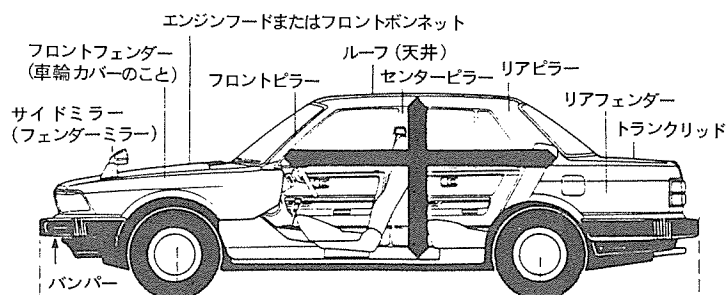
項目名 バンク角 (banking angle)

解 説 二輪車がコーナリングする際に車体をコーナーの内側に傾けている角度。
その角度は遠心力の大きさに比例して大きくする必要がある。
(車によってタイヤのグリップの限界や車体の機構上、これ以上傾けることのできない角度がある。)



項目名 フェンダーミラー・ドアミラー

解 説 下図参照



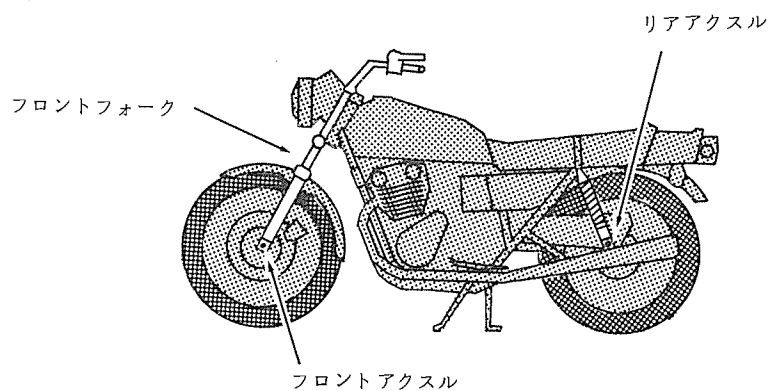
項目名 フロントフォーク (front fork)

解 説 フロントフォークは前車輪を支えているものである。オートバイタイプではその中に路面からのショックを吸収するサスペンションが組込まれている。(テレスコピック型)

とくにブレーキング時にはこのフロントフォークが沈みこもうとするが、その沈み込みの度合は制動力の強さにある程度比例することからブレーキの使い方を外部から判別する目安になる。(最近はこの沈み込みを機械的に制御するアンチダイブ機構を持つ車もある。)

項目名 フロントアクスル (front axle) ・ リアアクスル (rear axle)

解 説 下図参照



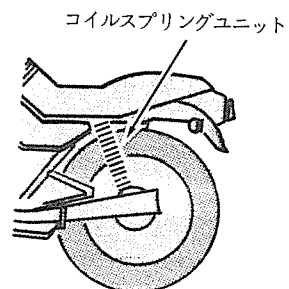
項目名 リアクッション（リアサスペンション）

解 説 後輪の緩衝装置

大きく分けて二つのタイプがある。

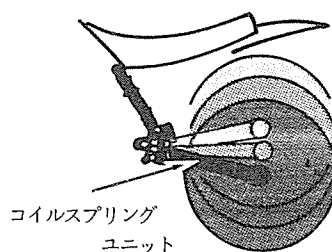
① スイングアーム型（右図上）

車体の中央近くにある支点を中心にスイングするアームを左右2本のコイルスプリングユニットでクッションの役目を持たせる。



② 1本サス型（右図下）

リアサスペンションのクッションユニットを後輪の両横から車体中央に置き、それを1本としたもの。



手引書研究協力者一覽表

青 森 県	教育庁保健体育課指導主事	根 深 貞 男
	県立三本木農業高等学校校長	鈴 木 欣 一
秋 田 県	教育庁保健体育課指導主事	保 坂 直 広
	県立西目農業高等学校教諭	増 田 譲
宮 城 県	教育庁保健体育課指導主事	川 崎 健次郎
	県立登米高等学校教諭	佐 藤 憲 彦
枋 木 県	県教委事務局保健体育課副主幹	橋 本 三 善
	県立宇都宮工業高等学校教諭	伊 東 基 之
千 葉 県	県立茂原農業高等学校教諭	石 井 征 之
	県立長生高等学校定時制教頭	秋 葉 輝 夫
埼 玉 県	県立菖蒲高等学校教諭	千 葉 義 敏
	県立幸手商業高等学校教諭	岩 崎 一 二
	県立幸手商業高等学校教諭	渡 部 信 幸
	県立川越高等学校教諭	金 沢 良 三
	県立越谷東高等学校教諭	豊 岡 靖 英
神 奈 川 県	県立足柄高等学校教頭	斎 藤 隆
東 京 都	教育庁指導部指導企画課主任指導主事	江 橋 照 雄
	都立工芸高等学校教諭	金 子 敏 夫
	都立五日市高等学校定時制教諭	保土田 力
長 野 県	県教委事務局保健厚生課指導主事	北 澤 勝 昭
	県立飯田工業高等学校教諭	原 山 清 一
	二輪車安全運転推進委員会指導員	竹 下 和 彦
愛 知 県	県教育委員会事務局保健体育課学校安全専門員	塩 谷 伸 晴
	県立岡崎工業高等学校定時制教諭	島 名 信 夫
	県立豊田工業高等学校定時制教諭	生 嶋 功
兵 庫 県	県教育委員会事務局体育保健課指導主事	塚 田 喜 庸
	市立神戸工業高等学校教諭	渡 辺 輝 眞
岡 山 県	県教育委員会事務局保健体育課指導主事	守 屋 靖
	県立高梁工業高等学校校長	片 山 博 美

石 川 県	県教育委員会事務局保健厚生課保健係長	池 岡 悟
	県立七尾工業高等学校教諭	宇 野 哲
島 根 県	教育庁保健体育課指導主事	中 西 秀 夫
	県立松江工業高等学校教諭	森 山 寿 一
愛 媛 県	県教育委員会事務局保健体育課指導主事	白 石 啓 三
	県立中山高等学校教諭	笹 岡 茂 松
福 岡 県	教育庁保健課指導主事	目 野 惣 一
熊 本 県	教育庁体育保健課指導主事	井 上 慶 一
	県立玉名農業高等学校教諭	北 原 卓
	県立鹿本農業高等学校教諭	塚 田 誠 尚
	県立熊本農業高等学校教諭	吉 川 満
鹿 児 島 県	教育庁保健体育課指導主事	瀬 田 豊 文
	県立甲陵高等学校教諭	天 神 康 男



(財) 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

東京都中央区八重洲2-6-20〒104 電話03-273-7884～6