

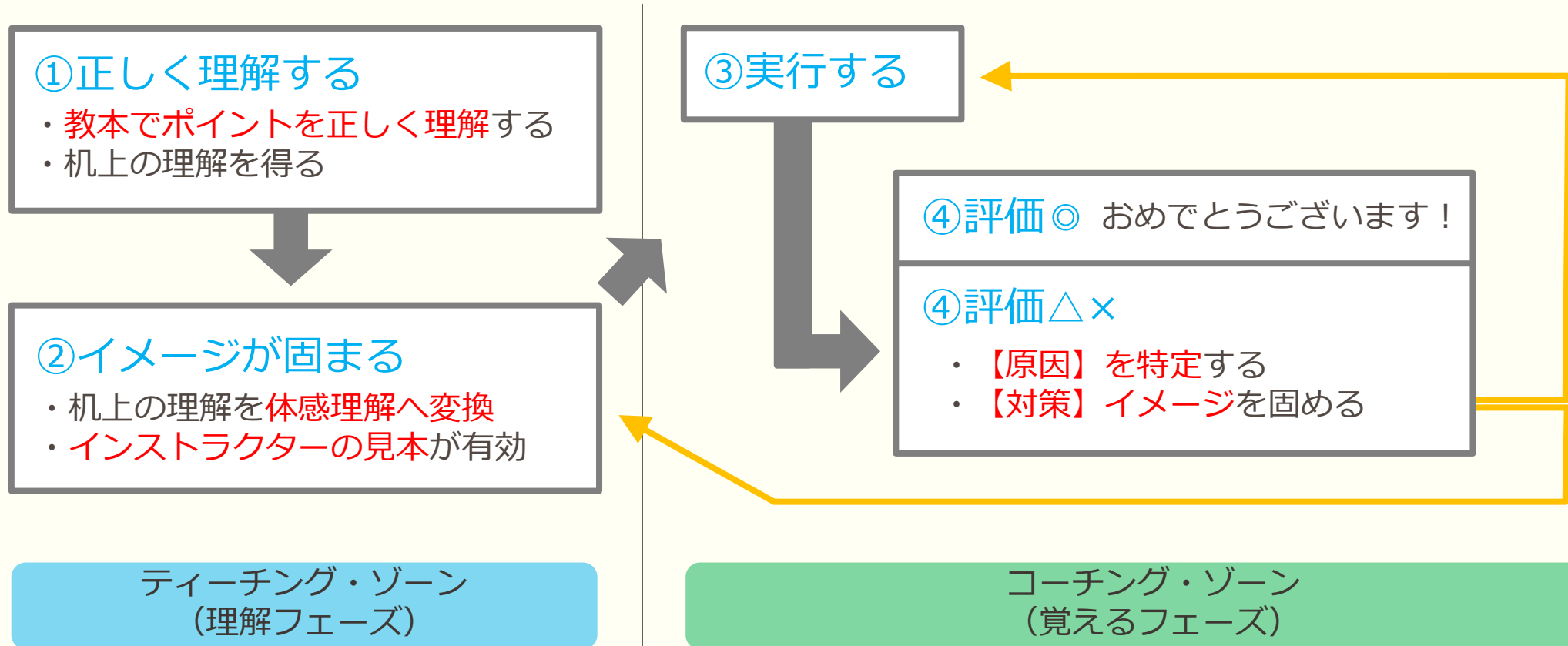
アドヴァンス教本



トレーニングの考え方

トレーニングサイクル

上手くなるために必要なトレーニングの基本サイクルを理解しましょう





走行環境

練習環境① 一方通行

ベーシック
トレーニング



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

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

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

練習環境② 陣地走行

ベーシック
トレーニング



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

【トレーニング効果】

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

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

練習環境③ 狭路環境

ベーシック
トレーニング



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

こんな症状の改善に効果的なのが、狭路環境下でのトレーニングです。

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

【トレーニング方法】

画像の様な狭路環境で右左折の練習を行う

【トレーニング効果】

- ・厳密なハンドリング（出来た風の改善）
- ・車体感覚の醸成

【条件】

- ・交通量が少ない
- ・碁盤の目（周回できる）

練習環境④ 白線走行

次善の策



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

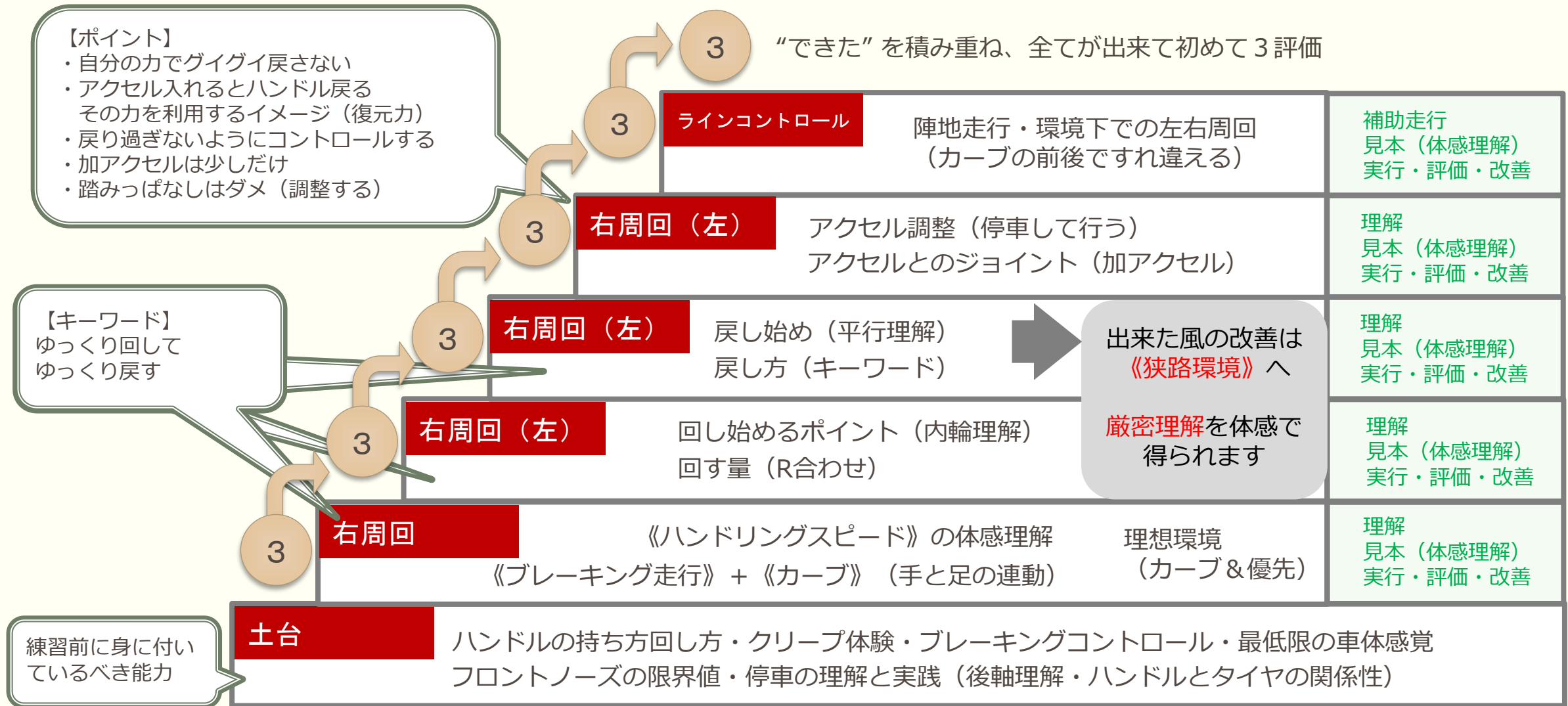
【トレーニング効果】
・左の車体感覚が身に付きます

【デメリット】
右側の車体感覚は身に付きません



ピラミッド

コントロールのピラミッド（トレーニングの順番）





教訓

負の成功体験

例) 一時停止

一時停止で止まっている
(0^{キロ}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^{キロ}でも安全だと感じて
しまう

3^{キロ}、5^{キロ}と、**どんどん**
エスカレートし、止ま
らなくなってしまう

2^{キロ}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。

「怖いシグナル」を理解しよう

「怖い」 感覚

自転車
が怖い

対向車
が怖い

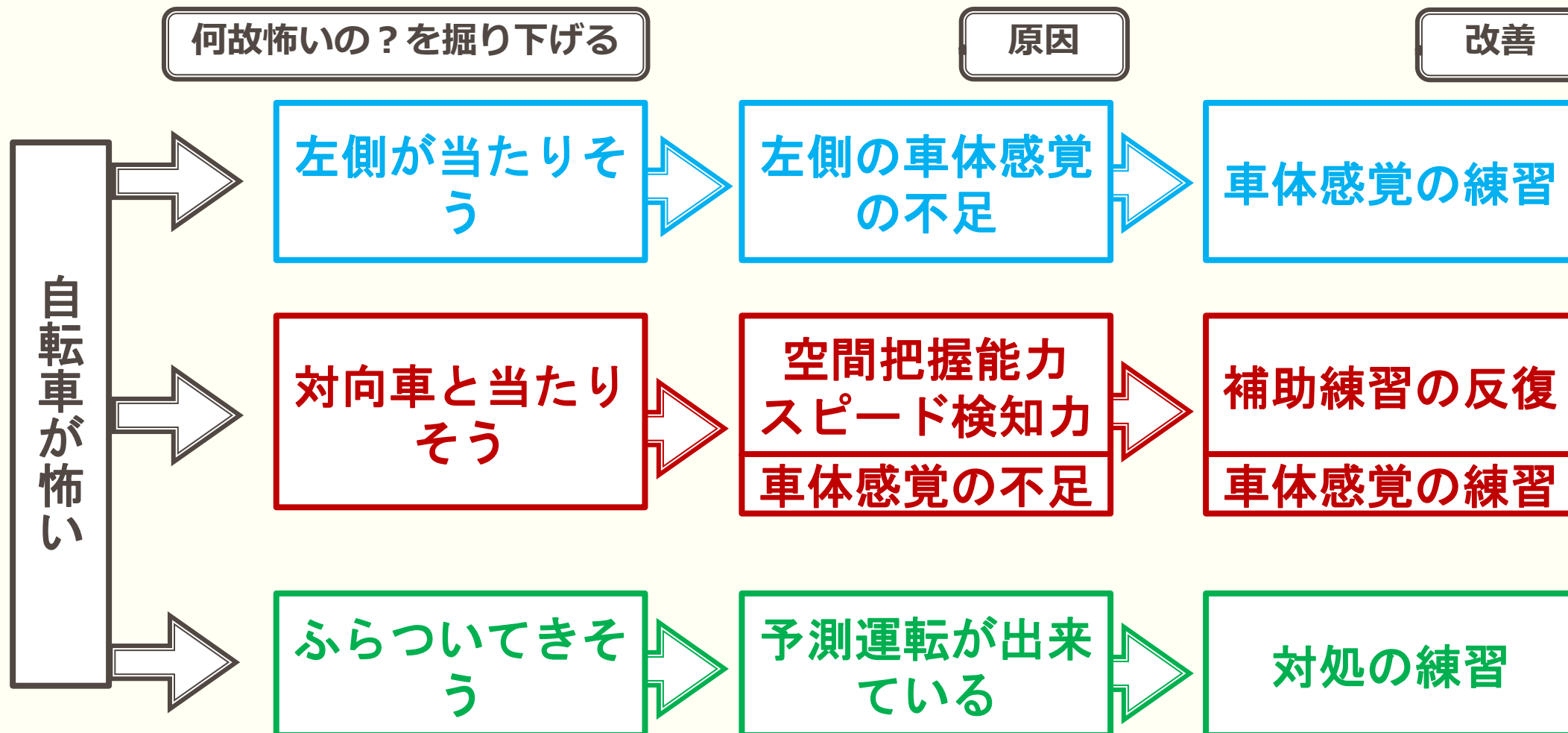
貴方が制御し切れていない何かを
「怖い」という感覚に置き換えて、
貴方に教えてくれています。

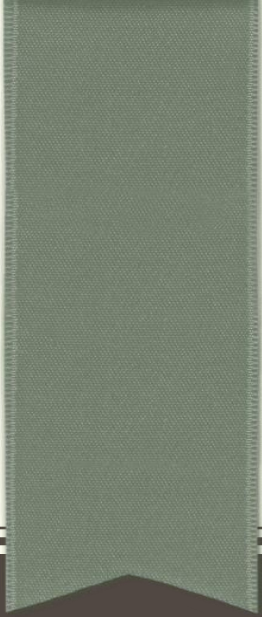
「怖い」と感じる = 「危険信号」
まずは素直に減速しましょう

具体的に何が怖いのか？「怖い」の正体を掘り下げ「発見・
解決」していく事が肝要です。

□ジカルシンキング

適宜使用





出来たの基準

“出来た” の基準@総合

【出来たの基準】

遅くても良いから「正しくできた」ら3評価

安定してきたら4評価

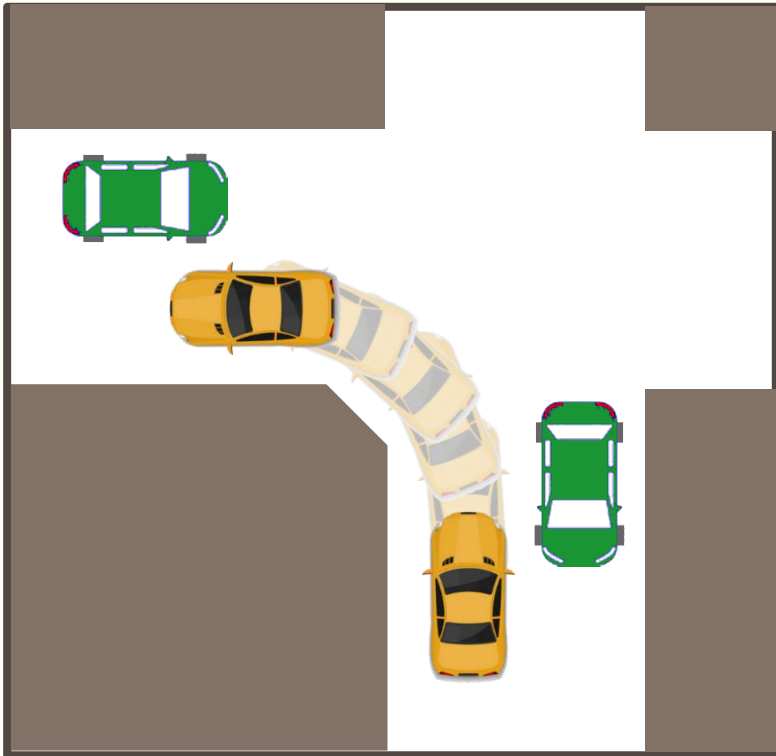
(=スピードが速くなってきた/環境に左右されない安定感/ミスが減った)

ラインコントロールの「出来た」を判定する環境

ベーシック
トレーニング



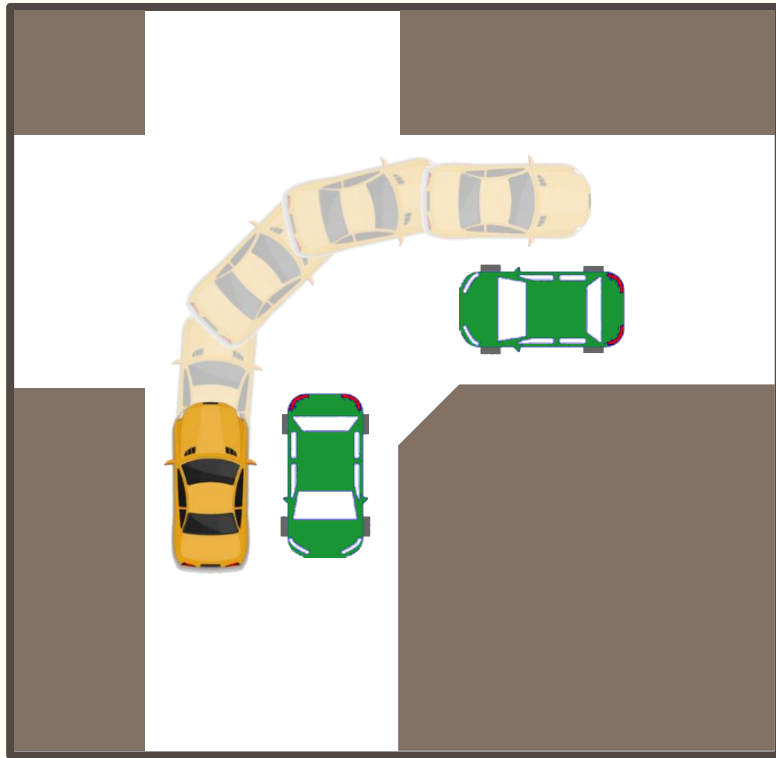
ラインコントロール・「左回り」の基準（3 評価）



【出来たの基準】

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

ラインコントロール「右回り」の基準（3評価）



【出来たの基準】

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

優先道路の基準（3評価）

【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

信号左折の基準（3評価）

一連の理解・実践が身に付くと安定します

【出来たの基準】

- ①死角の理解（見る場所が正しい）
- ②スピードコントロールが安定している
- ③ハンドリングが安定している
- ④走行ラインが安定している
- ⑤進路変更の一連動作が安定している
- ⑥確認手順・動作が安定している

これさえ出来れば安全確保が大幅に上昇！

- ・減速（スピードコントロール）
- ・首振り確認

信号右折の基準（3評価）

一連の理解・実践が身に付くと安定します

【出来たの基準】

- ①待機場所の安定
 - ・考え方を理解できている
 - ・右寄りを実践できる
- ②タイミング問題の原理原則を理解している
- ③均等意識
 - ・信号（歩行者用含む）、歩行者、対向車
 - ・黄色になった瞬間を見落とさない
- ④速度調整&首振り行動の安定
- ⑤自分の判断で実践ができる
- ⑥ラインコントロールが安定している

これさえ出来れば安全確保が大幅に上昇！

- ・減速（スピードコントロール）
- ・首振り確認

すれ違いの基準（3評価）

【出来たの基準】

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

※環境はチャレンジコース

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

「駐車・ポジション取り」の基準（3評価）

【ポジション取りの出来たの基準】

- ①寄せる
 - ・ 10回中9回、忘れずにできる
- ②真ん中1回転
 - ・ 10回中9回、忘れずにできる
- ③角度調整
 - ・ 35～45度の範囲内で安定
- ④進みながらハンドルをまっすぐに戻している
 - ・ 10回中10回安定
 - ・ 据え切りしか出来ない方は「2.5評価」

「駐車・入庫」の基準（3評価）

【入庫の出来たの基準】

【A】 右バック・隣に車両無し
10回中10回
白線の枠内に納めることができる

【B】 右バック・隣に車両あり
10回中9回
隣の車両に当てずに枠内に納めることができる

【C】 左バック・隣に車両あり
隣の車両に当てずに枠内に納めることができた

【着眼するポイント】

- ①スピードコントロールが安定している
(ブレーキで速度を抑えながらハンドルを回している)
- ②状況を把握してから行動に移している
- ③それぞれの場面で見るところを理解している
- ④角度の概念を理解し実践できている
(回しながら・下がりながら)
- ⑤回転軸の概念を理解し実践できている
(怖がらずに回している)

「駐車・切り返し」の基準（3評価）

【センターポジションの出来たの基準】

- ①センターポジションを取ることが出来る
（後軸を理解し、白線の枠内を外さない）
（線を踏んでいる・線ギリギリは2.5評価）
- ②動きの質を理解している
（寄せる→平行取る）

【縦列動作の出来たの基準】

- ①ハンドルの回す方向を理解している
- ②状況を把握してから行動に移せている
- ③動きの質を理解している
（寄せる→平行取る）
（右→真ん中経由して→左）
- ④ハンドリングが安定している
（急ハンドルをしない／微調整）

車線変更の基準（3評価）

【車線変更の出来たの基準】

- ①ミラー距離感を理解している
 - ・ 2台分（3台分）の距離感を判断できる
- ②走行しながら状況把握が出来る
 - ・ 確認しながらフラつかない
 - ・ 確認しながらスピードキープできる
 - ・ 確認しながら前方が疎かにならない
- ③行動が適切
 - ・ 確認行動が適切（見る・戻る）
 - ・ ウィンカーを出すタイミングが適切
 - ・ ウィンカーを出している秒数が適切（3秒ルール）
 - ・ スピードキープ（意図しない減速が無い）
 - ・ ハンドル操作が適切（急ハンドルになっていない）
- ④自分の判断で車線変更を繰り返すことが出来る

2車線・障害対処の基準（3評価）

【2車線・障害対処の出来たの基準】

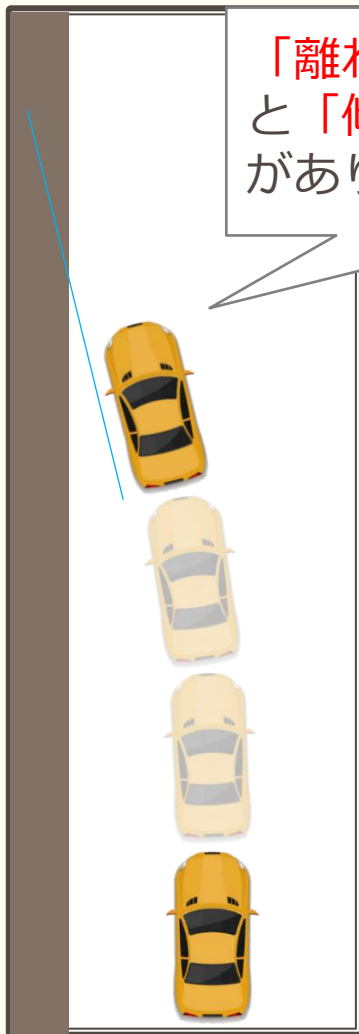
- ①即座にウィンカーを出せている
- ②相手の動向を伺い、「行く or 止まる」の決断を下せている
- ③相手の動向を伺い、「譲ってくれているのか否か」を判断出来ている
- ④車半分のミラー距離感を理解できている
- ⑤自分の力で実践できる



停車・実践時のよくある現象

「ザックリ寄せ」と「本気寄せ」

「離れた状態から寄せる」と「傾きが強くなる」傾向があります。

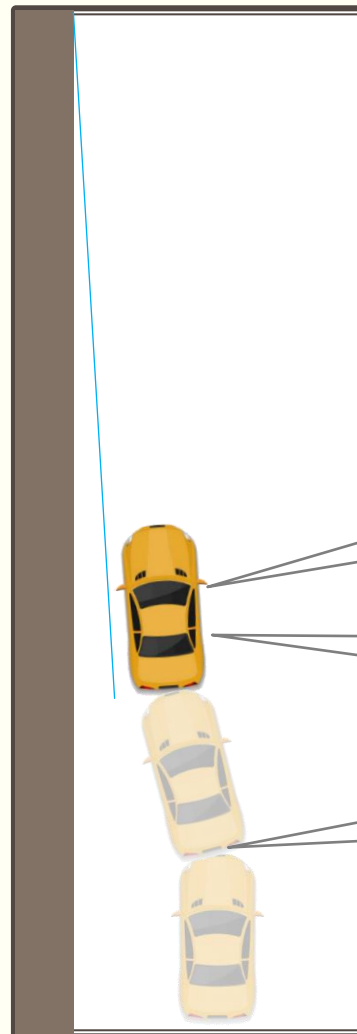


「アバウトに寄せて」から「本気寄せ」した方が「成功率」は上がります

③ここから正確に狙い始める

②アバウトに平行取る

①アバウトに寄せる

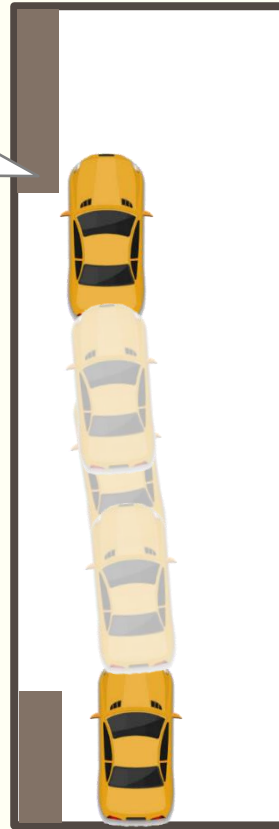


対比物を利用する

ベーシック
トレーニング

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

この状況は
ストレスが強い



対比物を理解してから
狙った方が簡単





標識

<p>命令 (=違反になる)</p>	<p>案内 (=違反にならない) (※補助標識の一部を除く)</p>		
<p>重要</p>			
<p>規制標識</p>	<p>指示標識</p>	<p>警戒標識</p>	<p>補助標識</p>
			
<p>主に赤色 (一部青色) ○○禁止 こうしなさい</p>	<p>青色 ○○できます ここは○○です</p>	<p>黄色 この先こうです。 注意してください。</p>	<p>主に黒文字 アシスタント的な 役割です</p>

よくある規制標識

応用

頻繁に出現する規制標識です

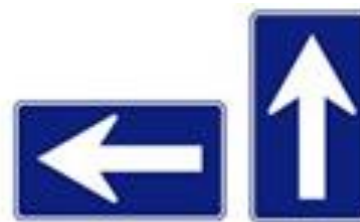
一時停止



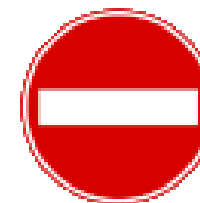
最高速度



一方通行



進入禁止

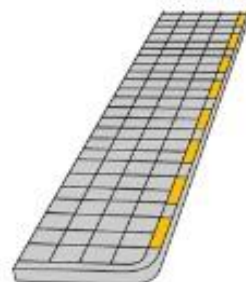


セットで使用されます

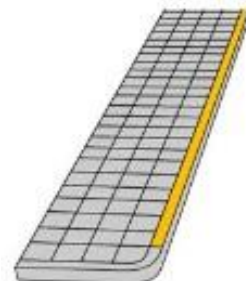
よくある規制標識

応用

駐車禁止



駐停車禁止



指定方向外進行禁止



矢印の方向だけ進行できます

その他の規制標識

応用

他の標識も図のイメージで理解出来る様にデザインされています

通行止め



徐行



最大幅



高さ制限



転回禁止



車両横断禁止



追い越し禁止







追い越し禁止

危険物積載車
両通行止め



覚えておきたい補助標識①

補助標識_「始まり・終わり・区域内」

		
ここから	区域内	ここまで
区 域 ここから		
		区 域 ここまで



20キロ制限が始まります

駐車禁止の区域内です

補助標識を理解しよう

応用



7時30分～8時の間だけ
直進禁止です。

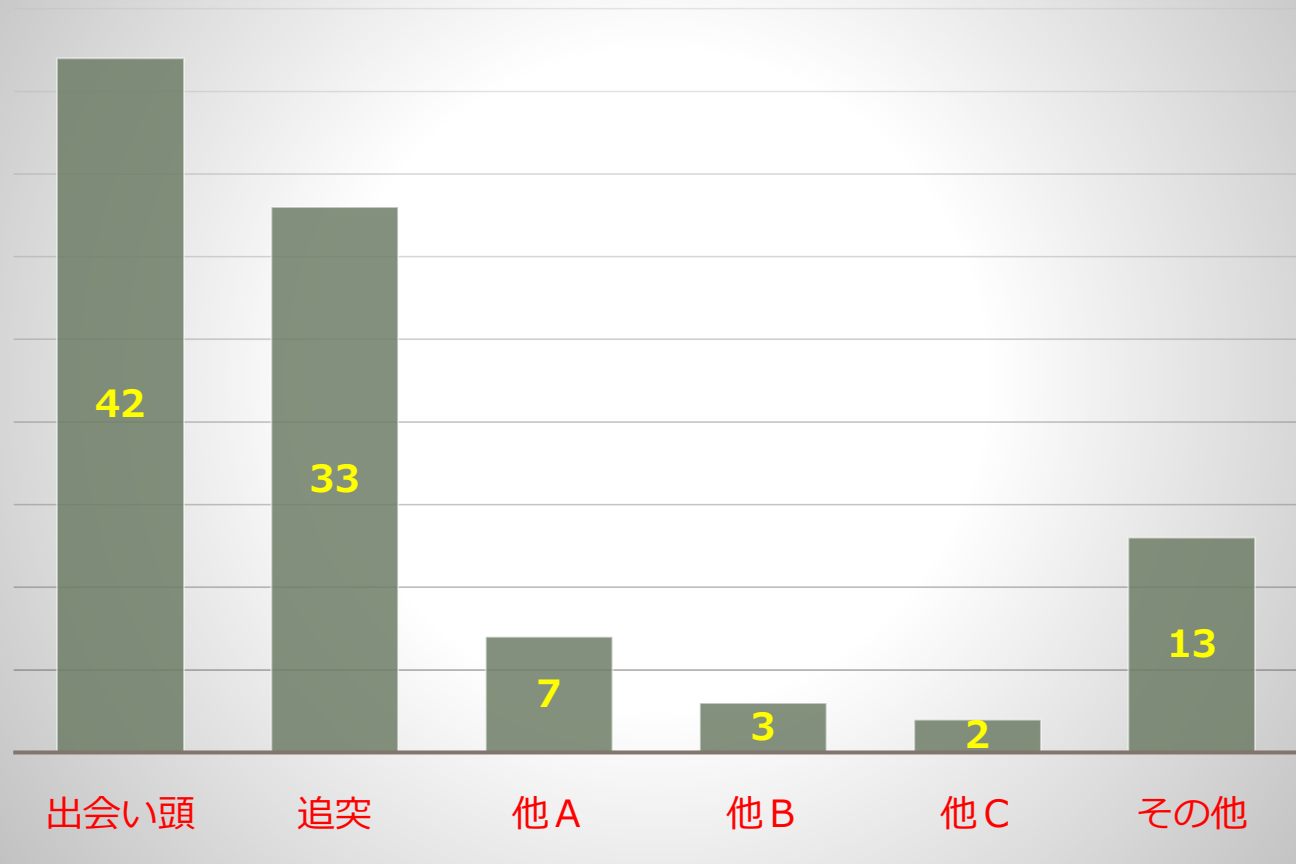
記載の時間内だけ標識が有効になります



予測運転（飛出し）

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。

停車車両の基本チェックポイント

ベーシック
トレーニング



「ガラス越し」に確認する
「車の影にいる歩行者」が見える場合
があります。

「車体の下」を確認する
「歩行者の足」が見える場合があります。

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」にもご注意ください。
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。

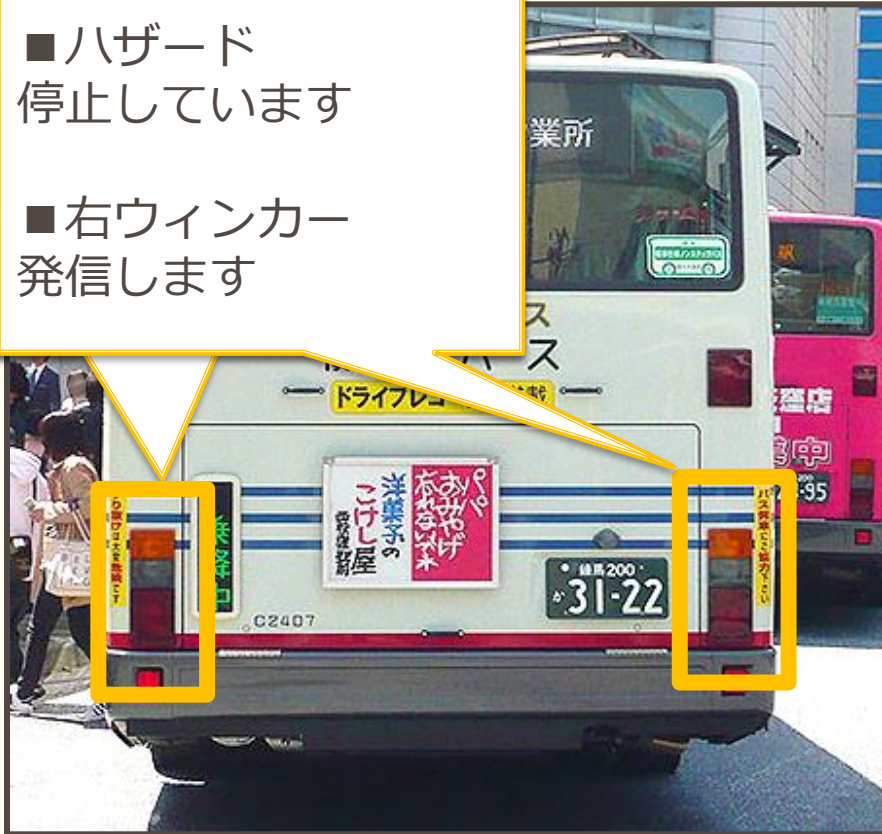
最低でも「最徐行」で通
過しましょう。

- 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

バスを抜かす時の心構えとポイント

- ハザード
停止しています
- 右ウィンカー
発信します



①無理に抜かさない

「後続車に迷惑だから」の意識で無理に追い抜くのは危険です

②車間を広めに空けておく

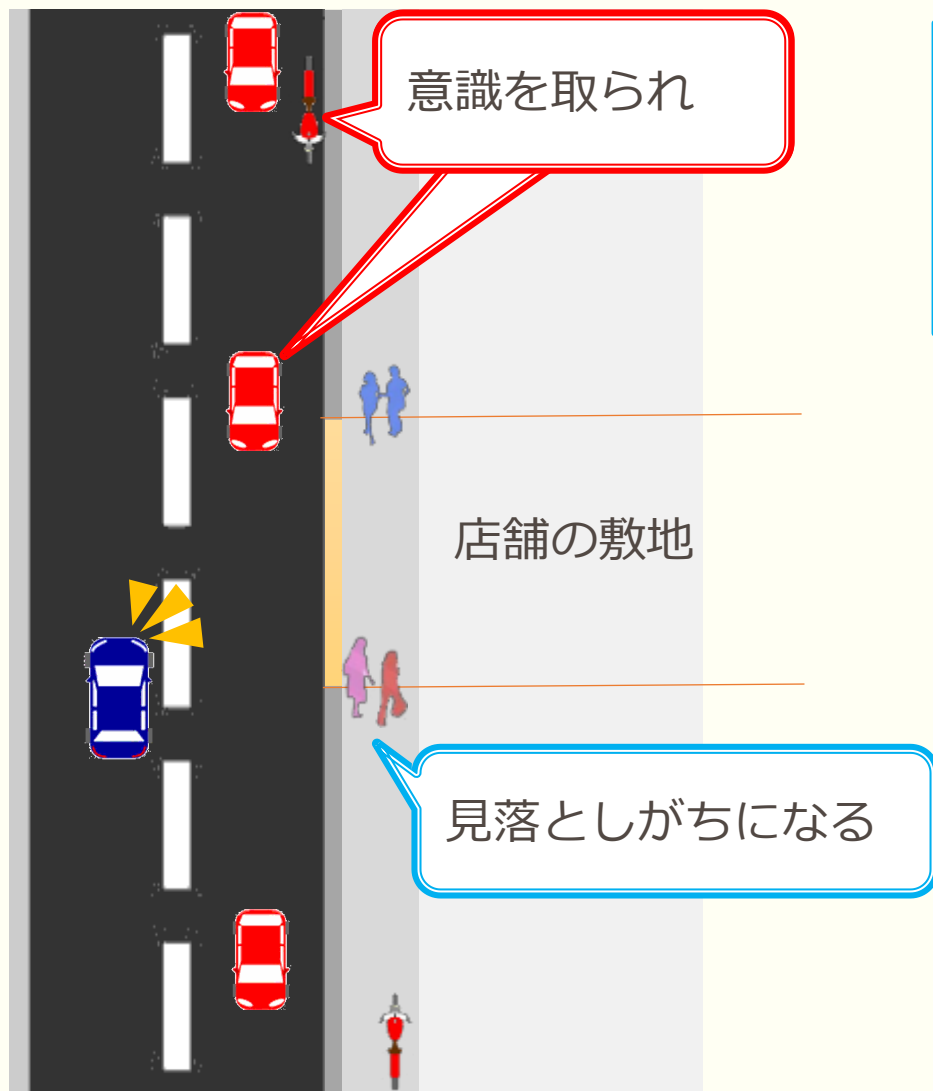
車間を詰めると対向車が見えなくなり、より難しい状況になります

③中央線の右寄りで構えておく

対向車を少しでも見易い状態にしておきましょう



サンキュー事故



対向車に意識を取られ、歩道にいる歩行者を見落としがちになります。

特に、街路樹の奥にある歩道は極端に視認性が悪く、とても見落としやすくなっています。

歩行者の視認性が低下する



サンキュー事故（右折絡み）

応用



「初心者」期間に極めて発生し易い事故の一つ。
それがサンキュー事故です。
「譲って貰った」という意識が仇になります。

「譲って貰った」という事実が行動を
焦らせてしまいます。

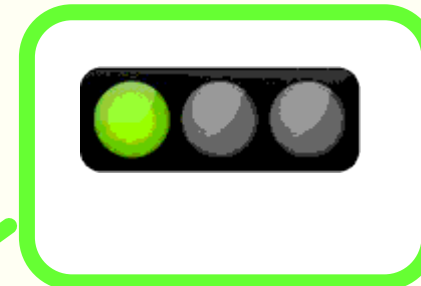
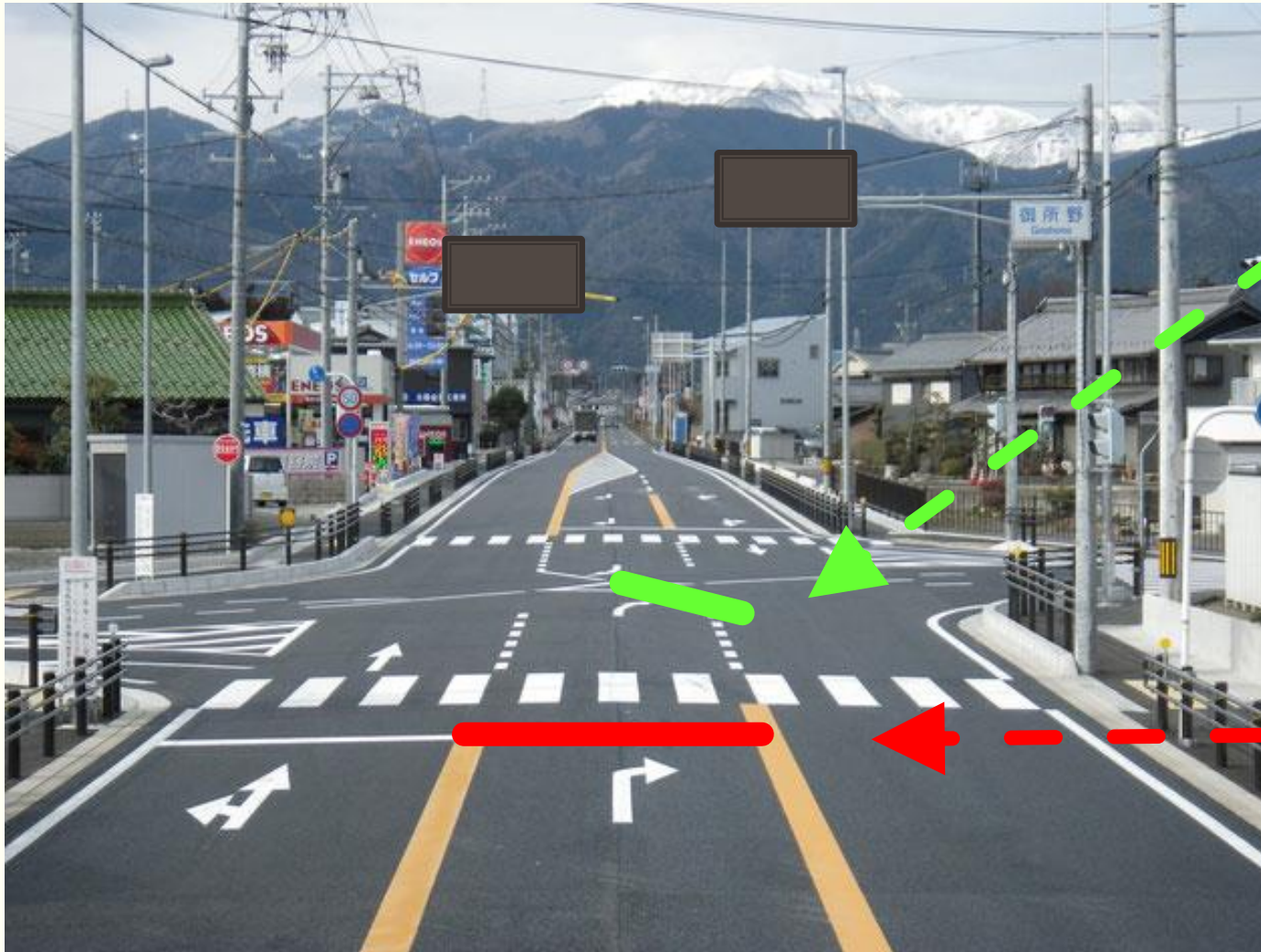
「初心者との自覚がある」方ほど、その
傾向が強まる様です。

せっかくの善意なのですが、状況に
よってはスルーしてしまう勇気も必要
かもしれません。

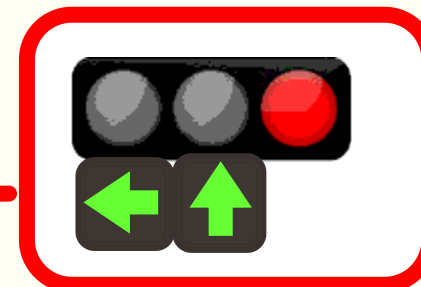


信号右折の応用

右折矢印の待機位置



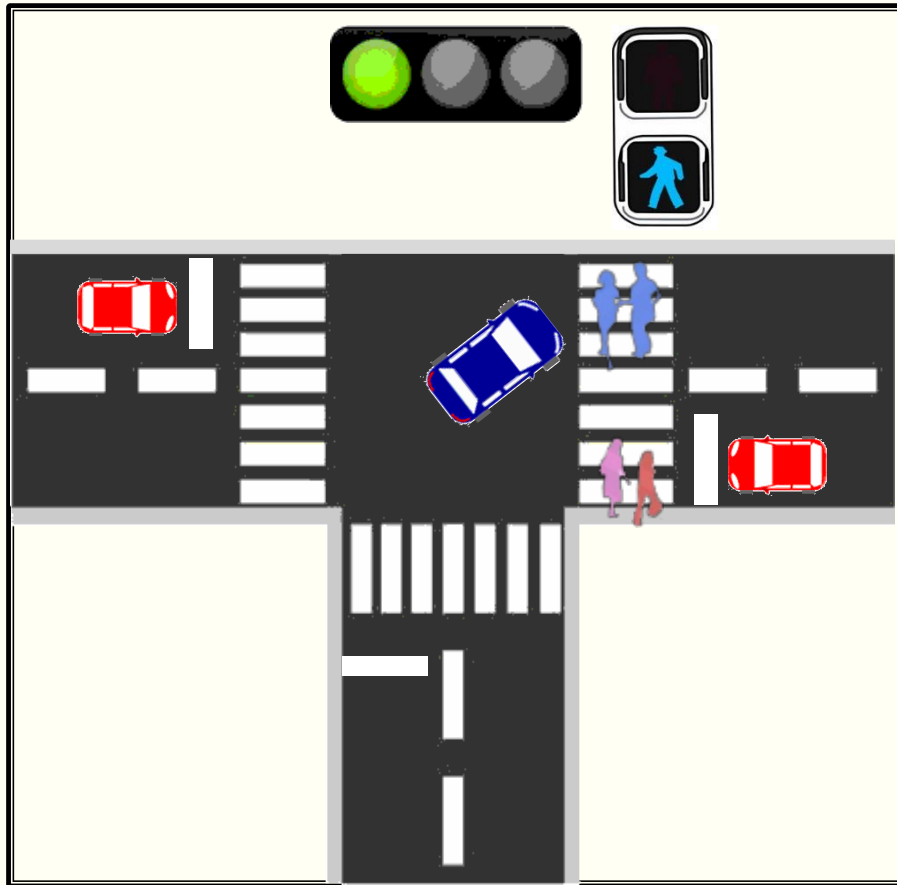
右折出来ます。
だから交差点の中央手前
で待機です。



右折は出来ません。
だから動かずに待機です。

T字型の信号交差点での待機場所

応用

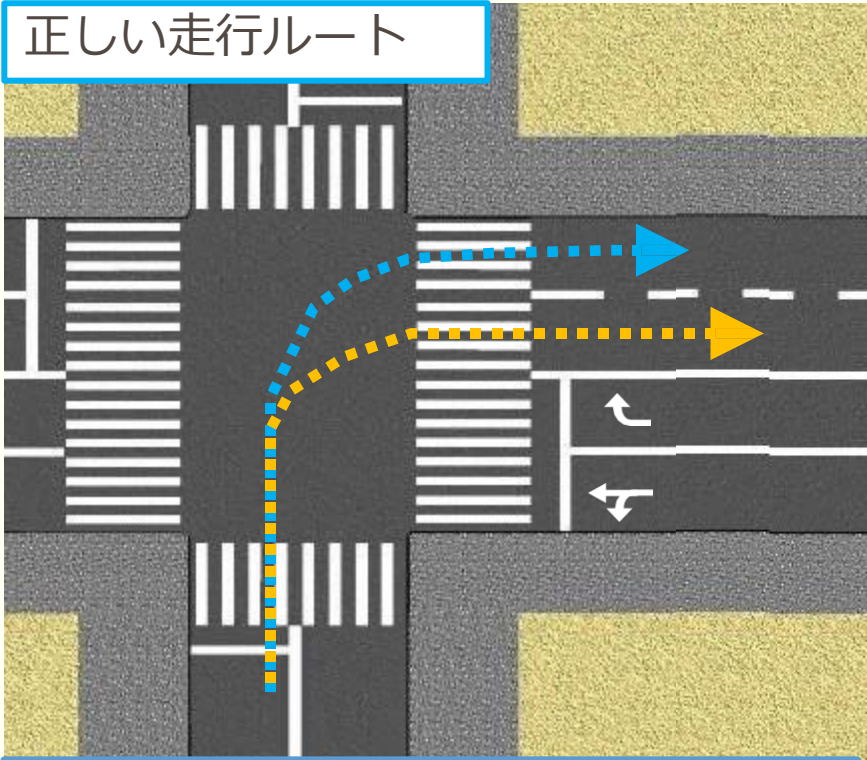


T字型の信号交差点では、
横断歩道の手前で待機しましょう。

信号右折（1車線から2車線）

応用

正しい走行ルート



どちらのルートでも問題ありません

危険な行為



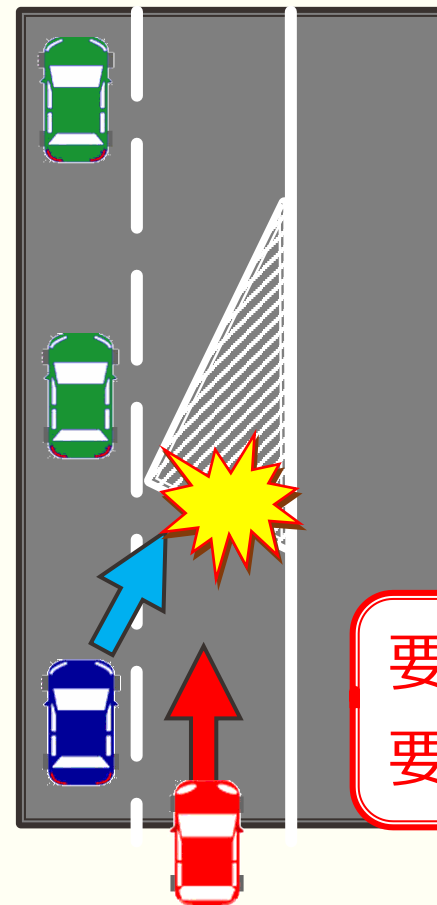
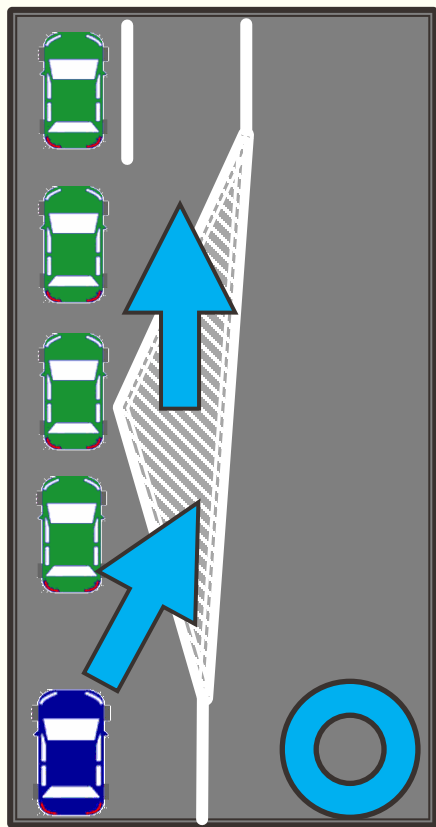
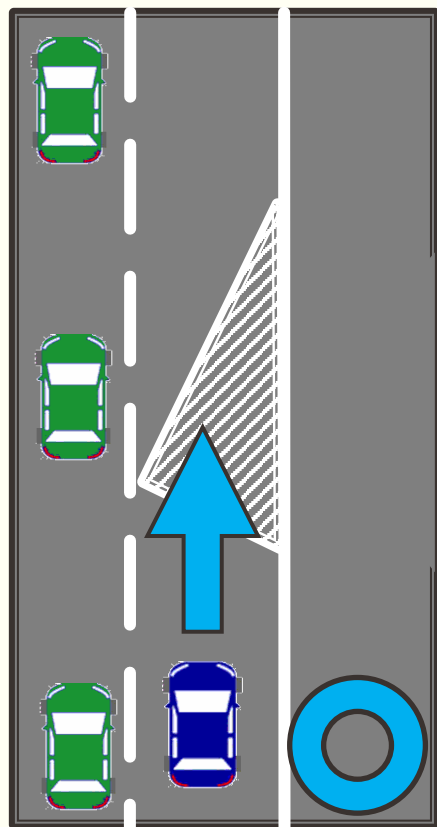
「やっぱこっち」は
とても危険です

右レーンに行くと即断し、
交差点内でも追越しをして
きます

ゼブラゾーンの対応（導流帯）

応用

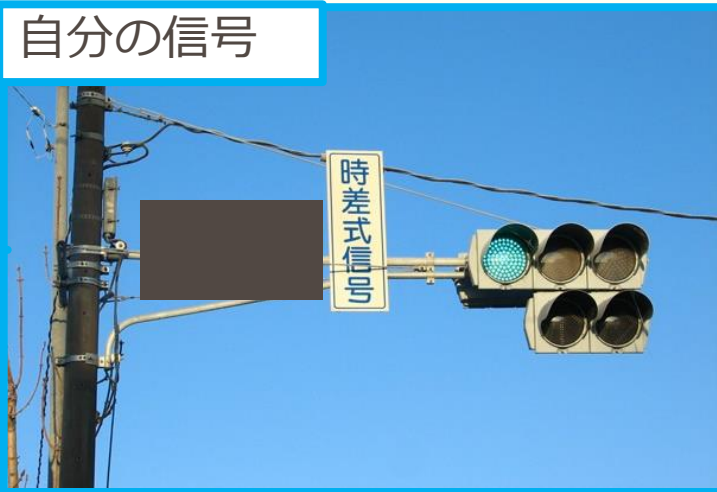
ゼブラゾーンは、**事故回避の観点から、原則、踏まないようにしましょう。**
踏んでも違反ではないので、図の様な状況の場合は進行しても問題ありません。



要確認！
要注意！

時差式の信号機もあります

応用



こんな表示の
時もあります



勘違いシチュエーション（ずれた交差点）

応用

Q, 青信号で左折したら、赤信号が正面に見えました。
進みますか？



ん？ 赤？
止まるの？

【答え】

進みます。
赤信号は「赤色車を管理」している信号です。

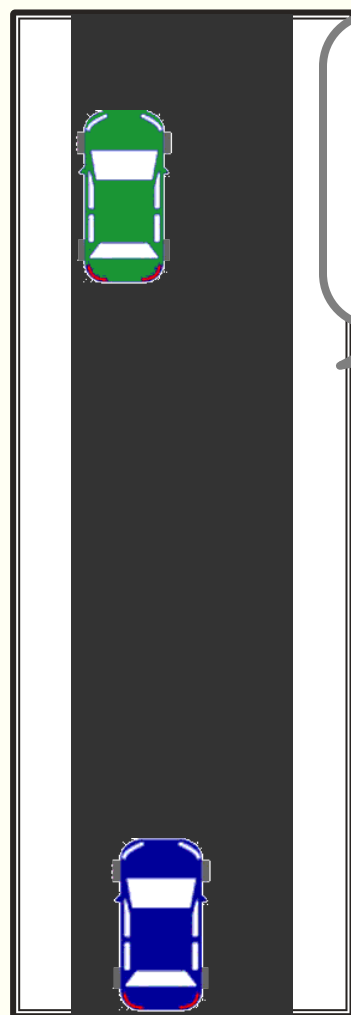
曲がった先に停止線があったら止まります。



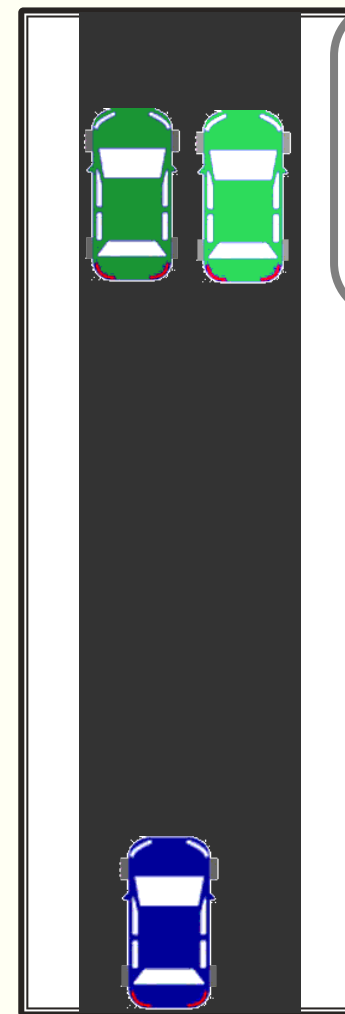
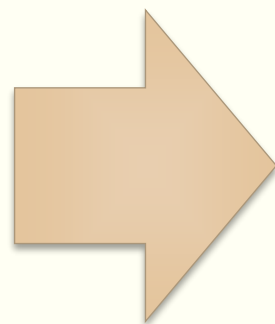
すれ違いの応用

分身イメージ

ベーシック
トレーニング

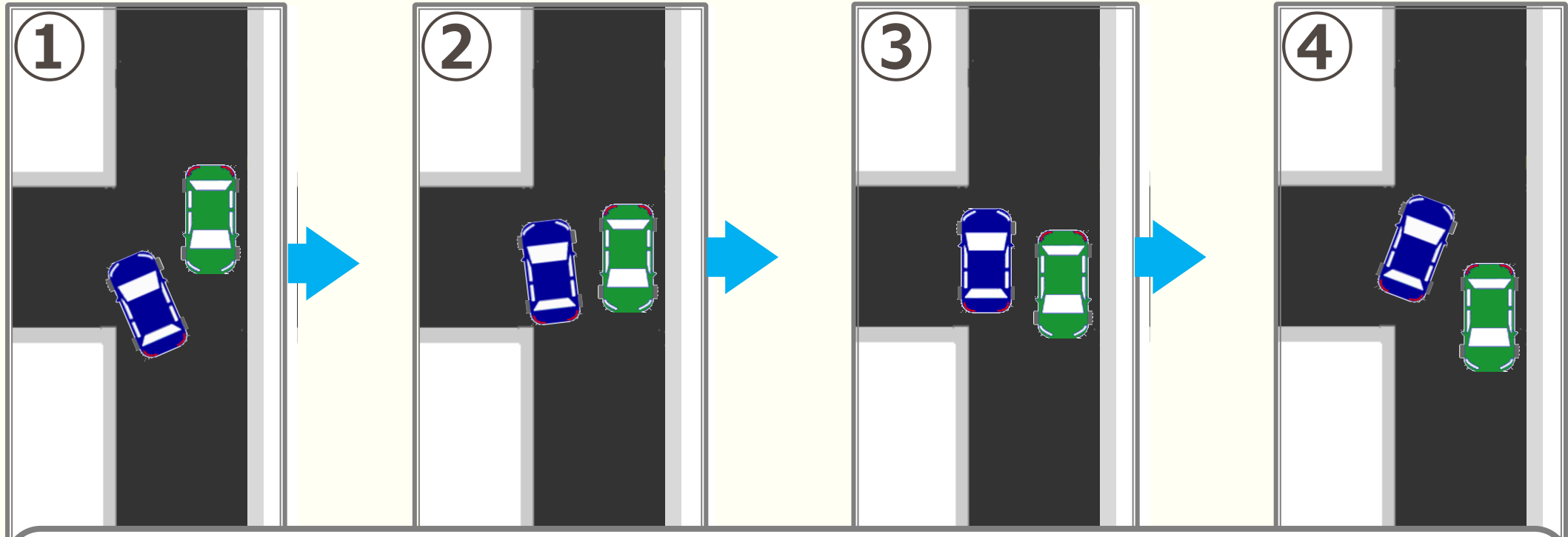


通れるかな？
判断に迷ってしまう
瞬間がよくあります



そんな時はイメージ
で分身を作ってから
判断を試みましょう

すれ違いテクニック ～交差点を利用しよう～



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



駐車の応用

狭い場所でのポジショニング

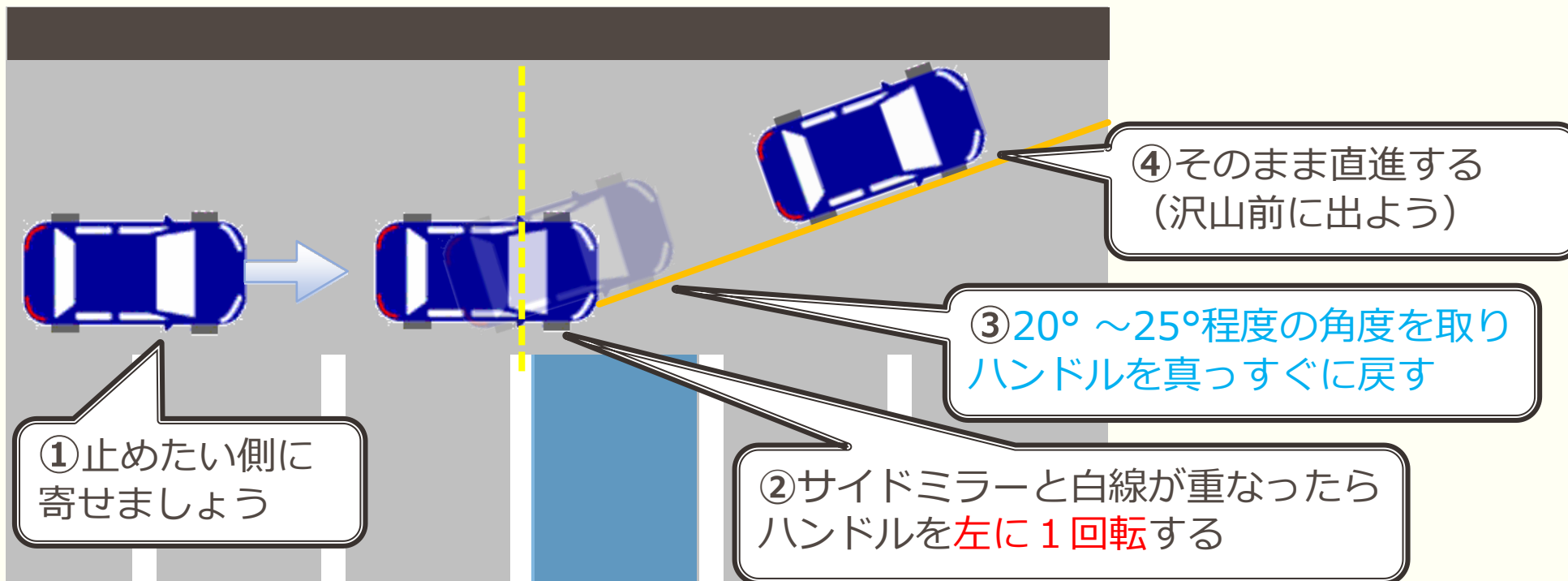
応用

【メリット】

- ・ 地力が向上し本当の意味での上達する
- ・ 対応力が身に付く

【デメリット】

- ・ 厳格な車体感覚が要求される
- ・ 身に付くまでに時間がかかる



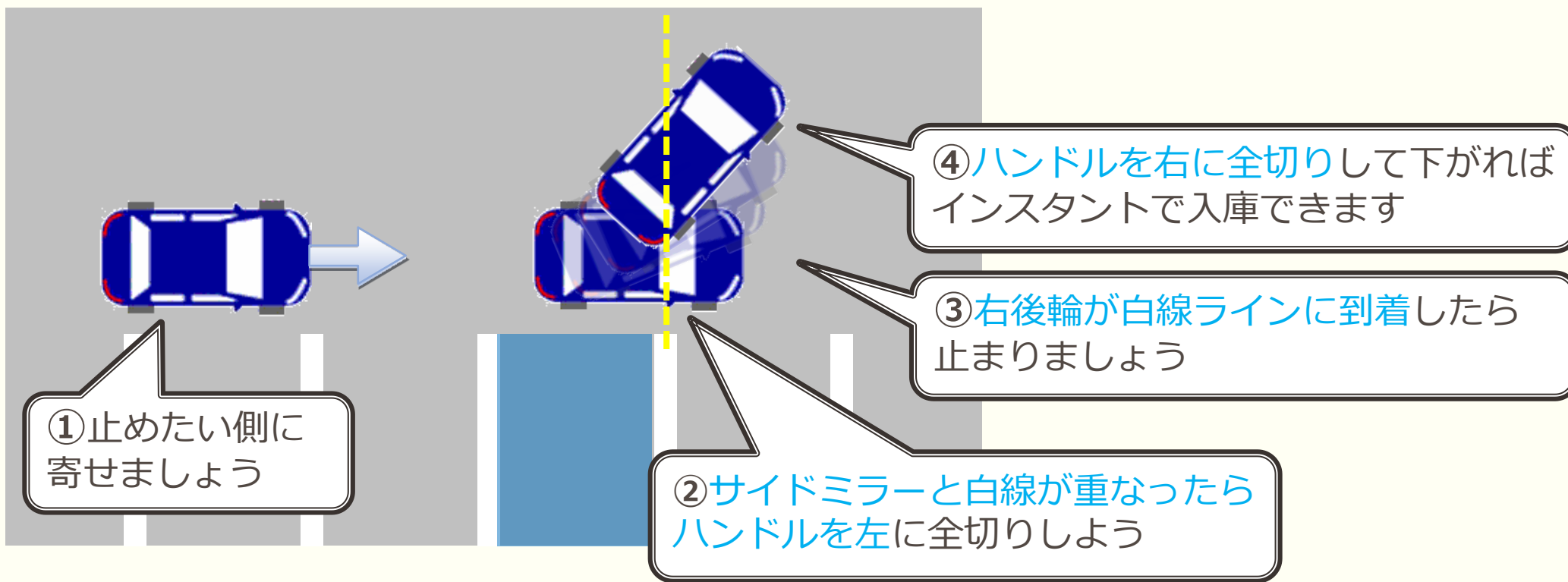
広い場所限定ポジショニング（インスタント駐車）

【メリット】

とてもかんたん（＝インスタント駐車）
旅行先だけで必要な方等には向いている

【デメリット】

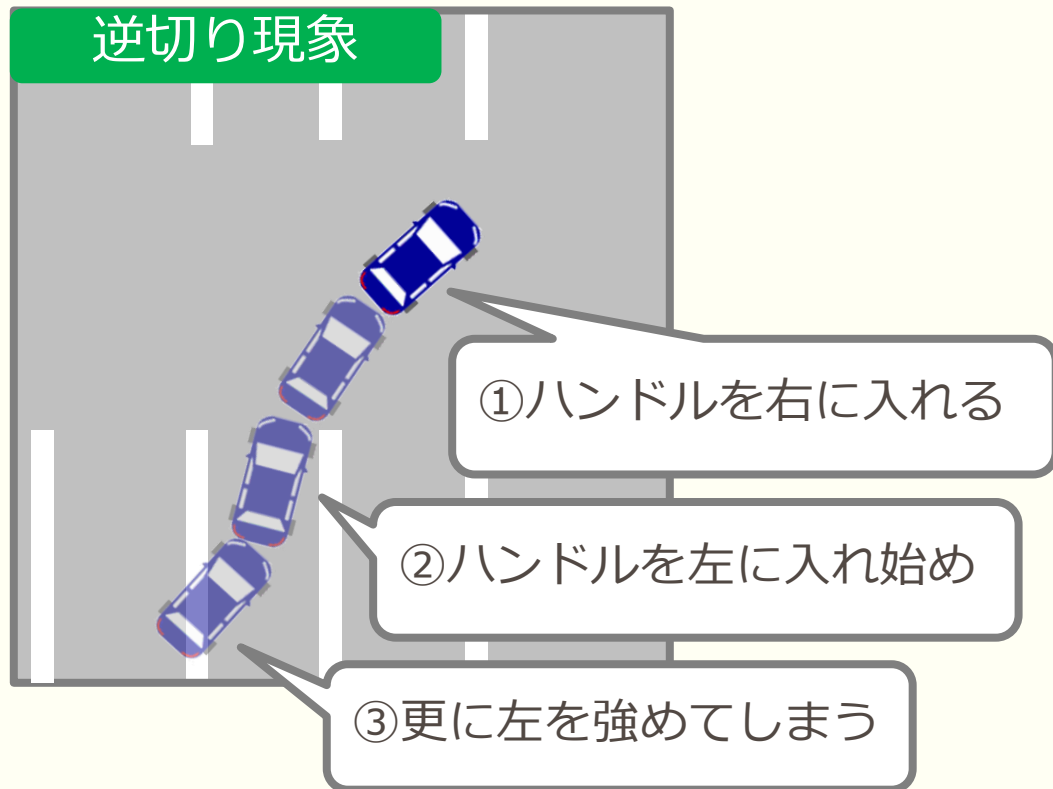
対応力や本当の実力が身に付かず
都合の良い駐車場以外は止められない



逆切り現象

応用

逆切り現象



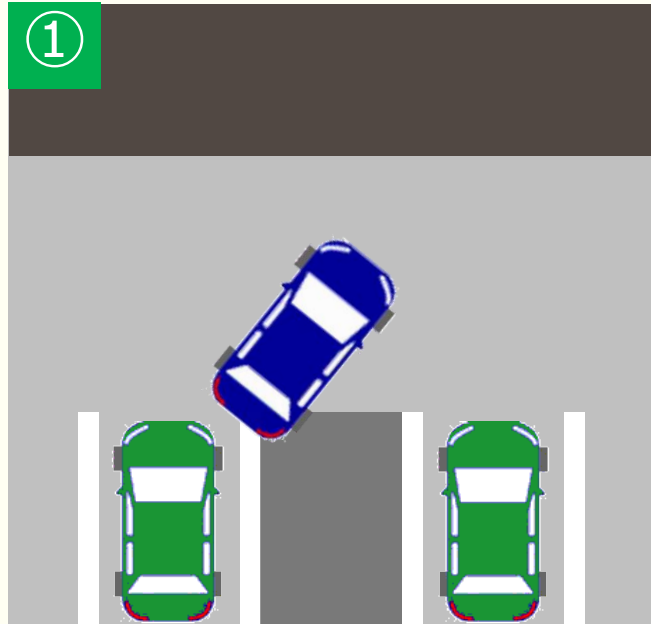
逆切りを防ぐために

【原因：錯視による混乱】
サイドミラーだけを見ていると、「離れていく感覚」に襲われます。そのため逆方向にハンドルを入れてしまいます。

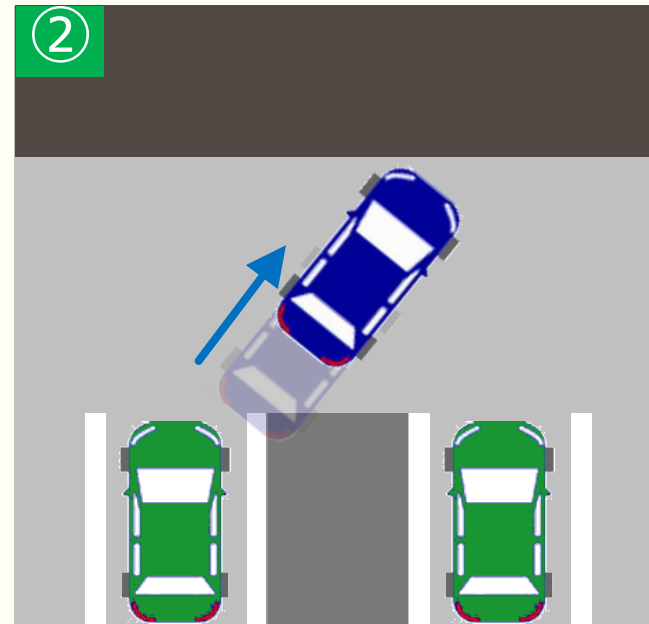
【対策1】
右に切って固定を続ければ、必ず水平がやってくる（まずは頭で理解しよう）

【対策2】
目視をする
たまに前も見る

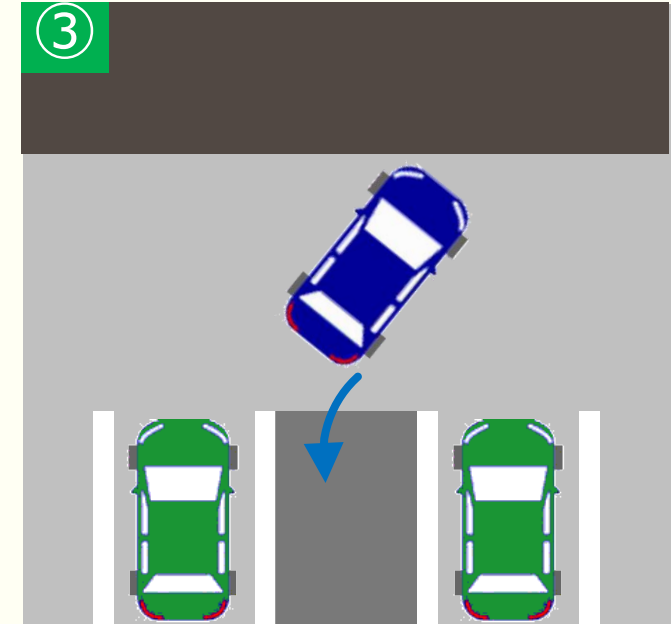
狭い場所でのアウト側の切り返し A



狭い駐車場ではアウト側に
流れてしまいがちです。
そんな時は



一旦ハンドルを真っすぐ
にして、出来る限り前に出ま
す。

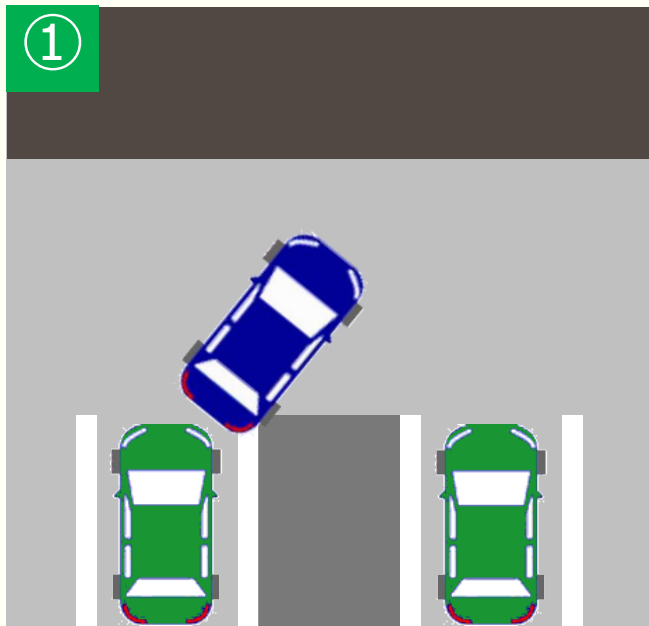


その後、入庫を再開します。

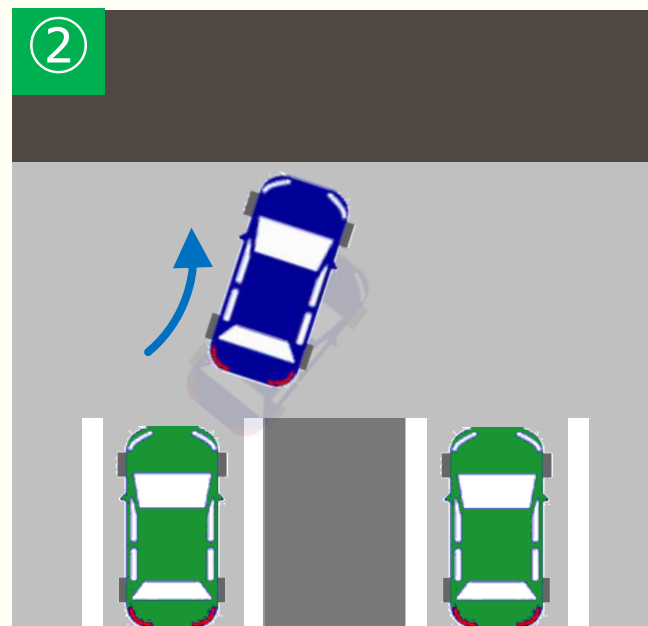
入るまで①～③の手順を繰り返します
多少時間がかかっても、安全に修正できます。

狭い場所でのアウト側の切り返し

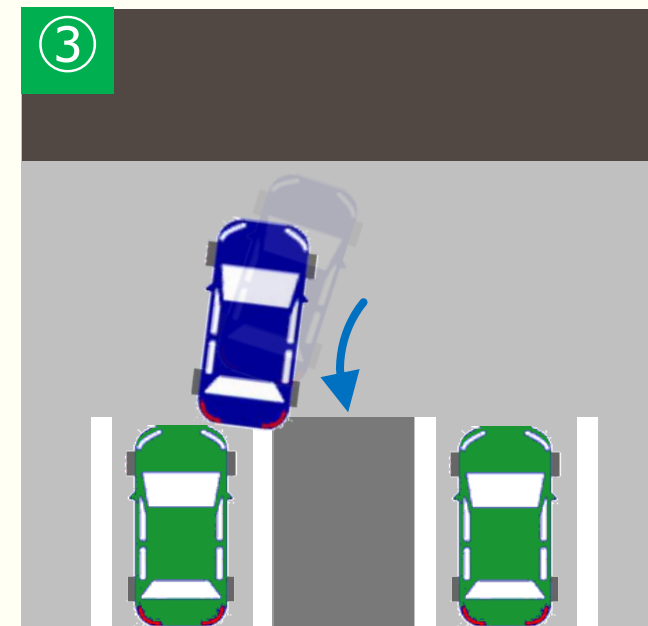
応用



安易に「左全切り」すると



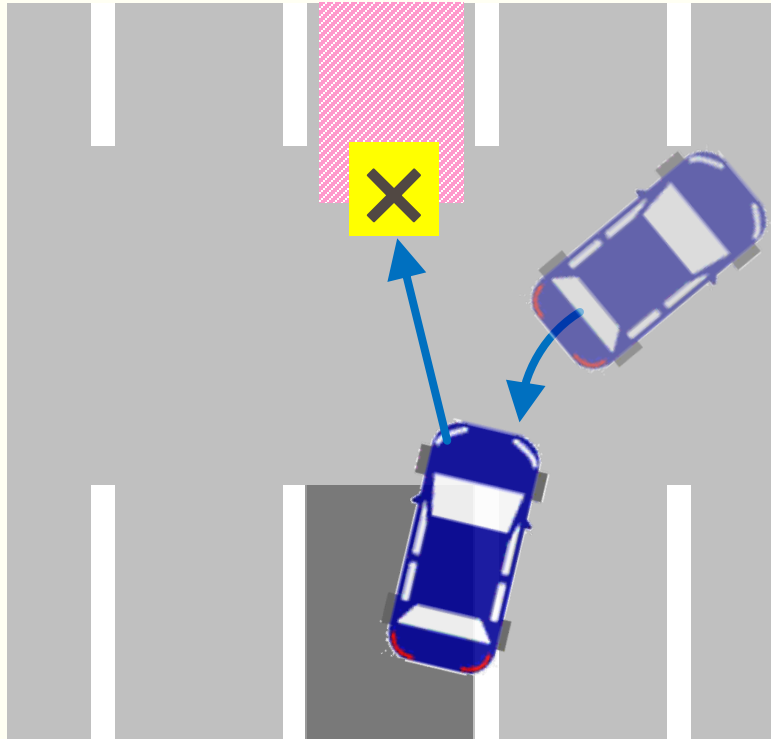
「ドツボ・ポジション」に
入り込みます



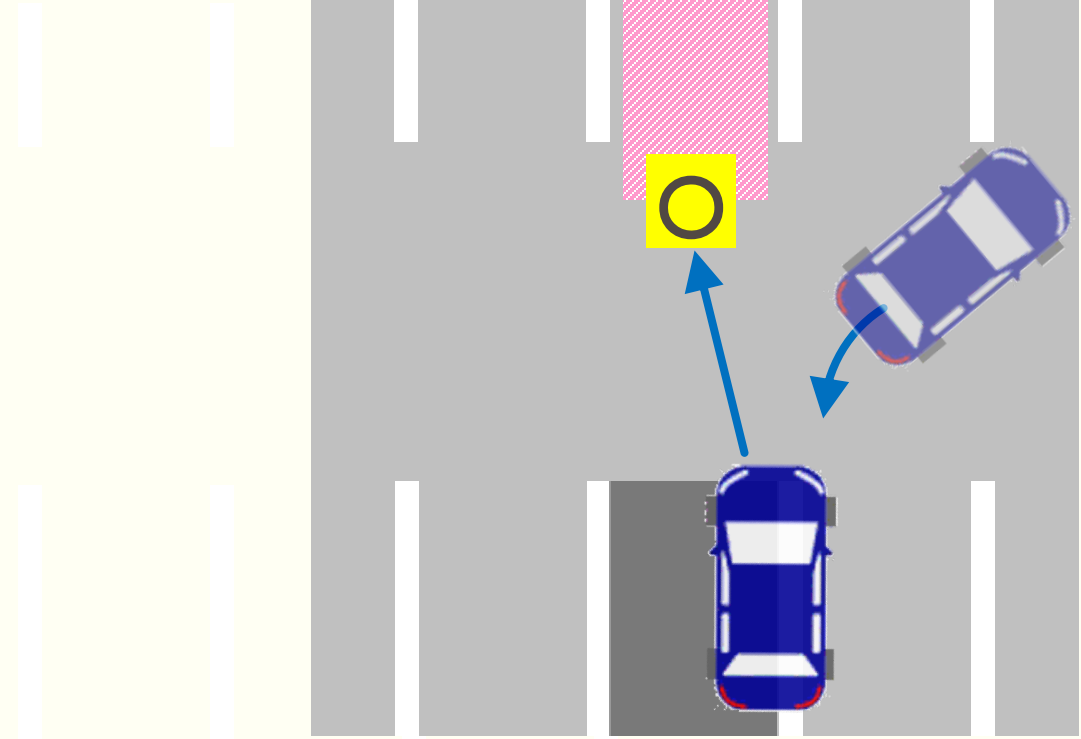
こうなったらどうにもなり
ません。

「左全切り」のリスクも考えましょう

イン側に寄ってしまった場合_切り返しの考え方



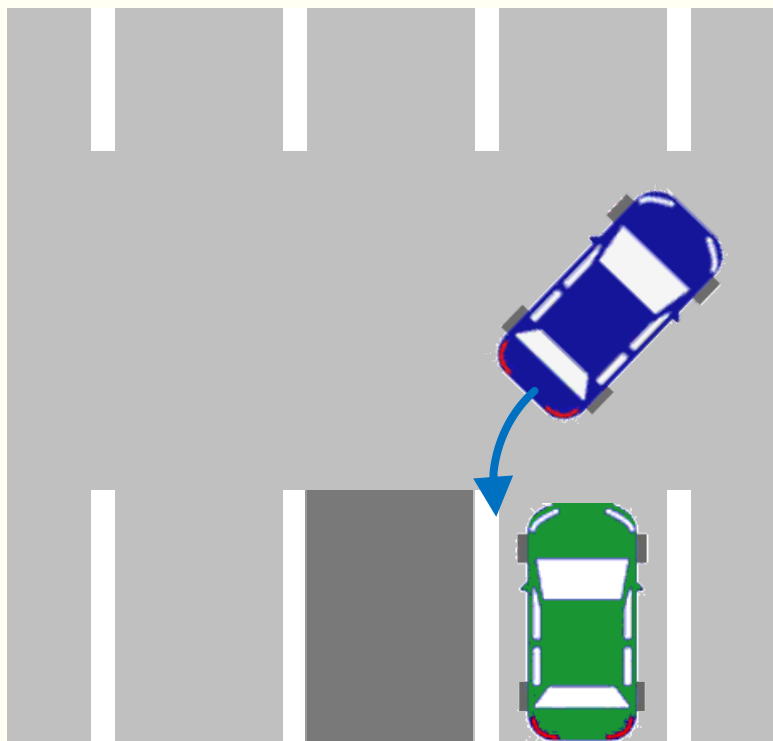
イン側に寄ってしまった場合
 ここから「センターポジション」を狙うには少々無理があります。



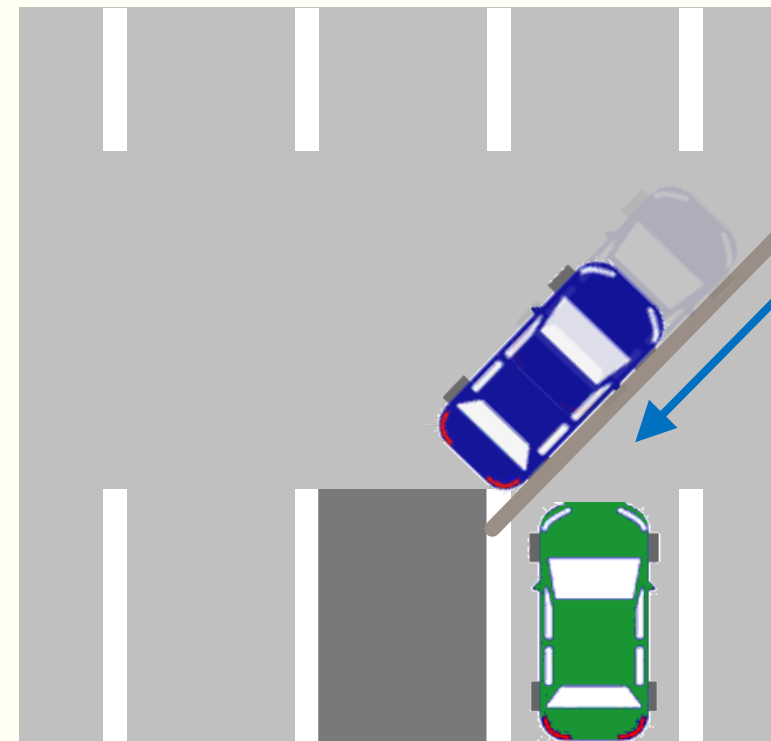
隣に車がない場合のみ
 車体の平行が取れば、「センターポジション」を狙えます。

イン側に寄ってしまった場合_切り返し方法

応用



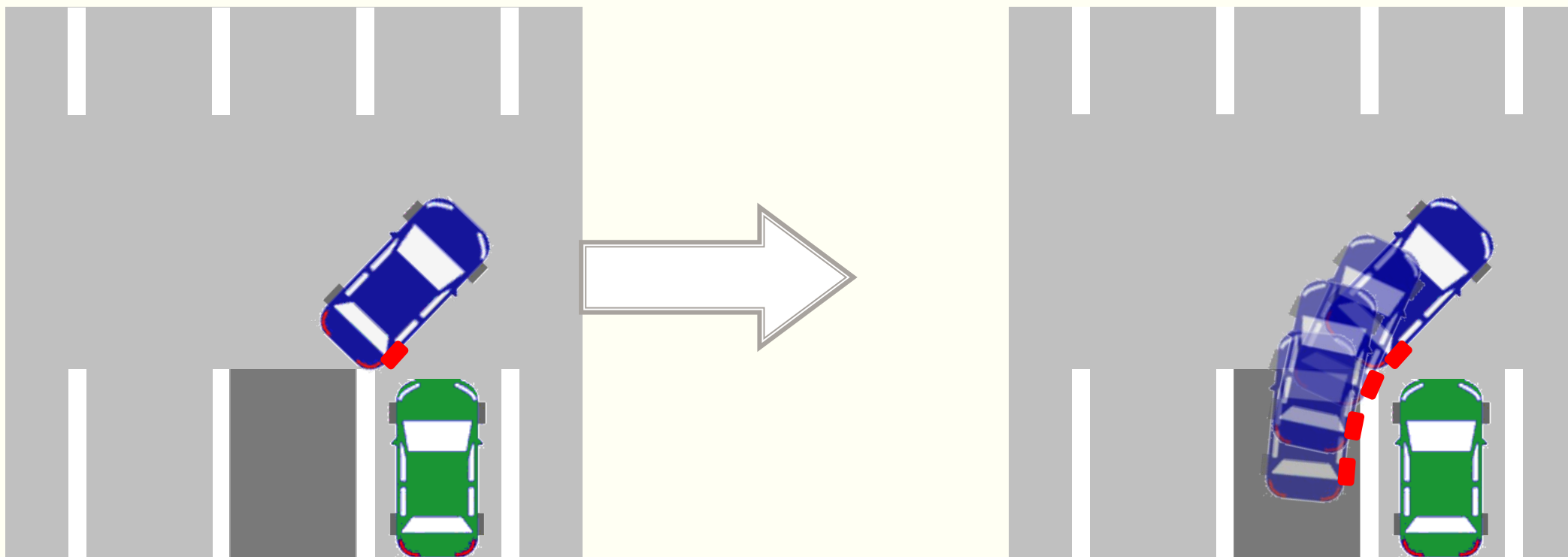
ハンドルを切り過ぎてしまい、**このまま下がる**と**緑車にぶつかってしまいそう**と感じた時は



一旦**ハンドルを真っすぐに**しましょう。
その後、**真っすぐ下がり**ます。

イン側に寄ってしまった場合_切り返し方法

応用

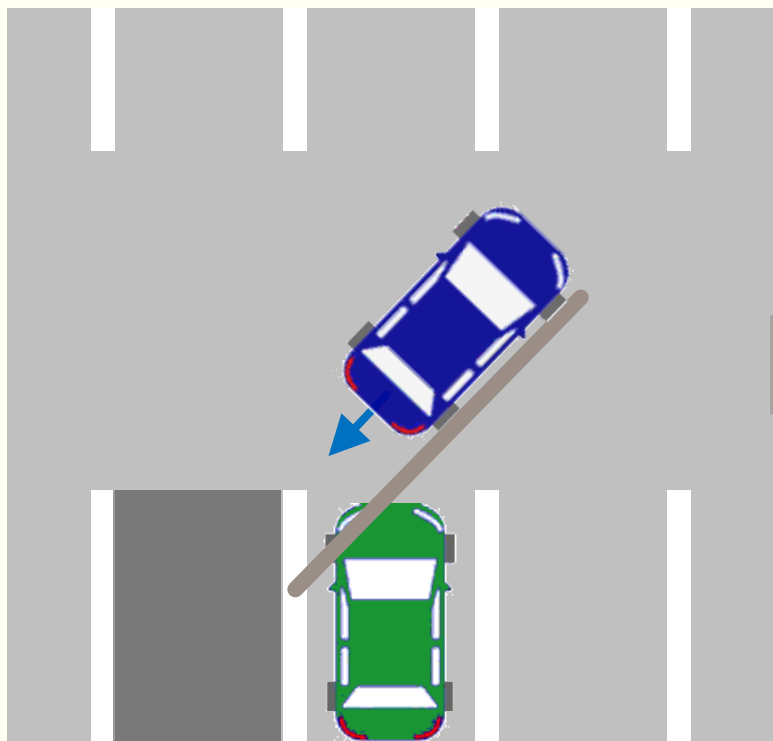


「右後輪」が白線に近づいたら、再度ハンドルを右に切り、入庫を再開します。

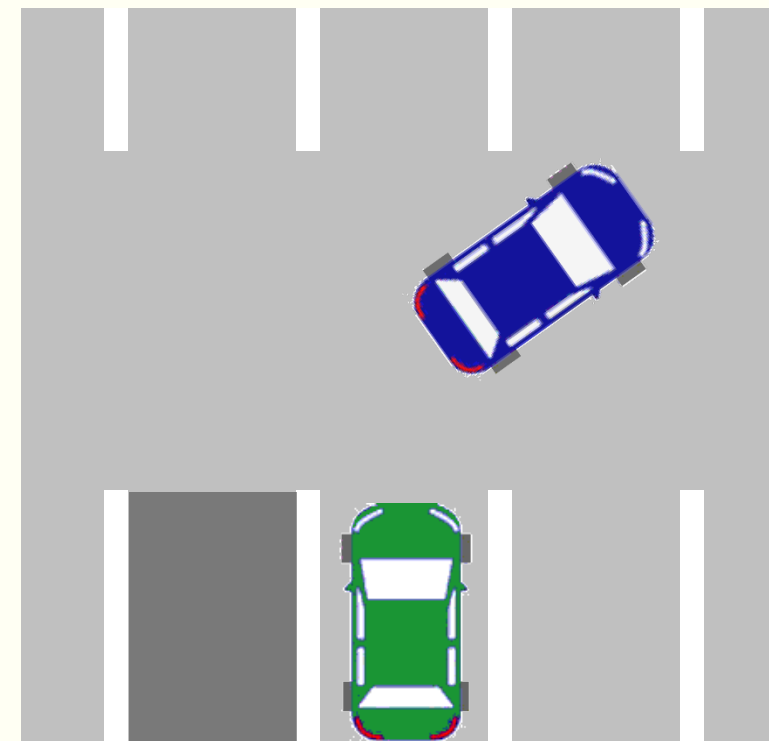
「右後輪」が支点（回転軸）になるため
ハンドルを右に切っても当たりません

イン側に寄り過ぎてしまった場合_切り返し不可

応用



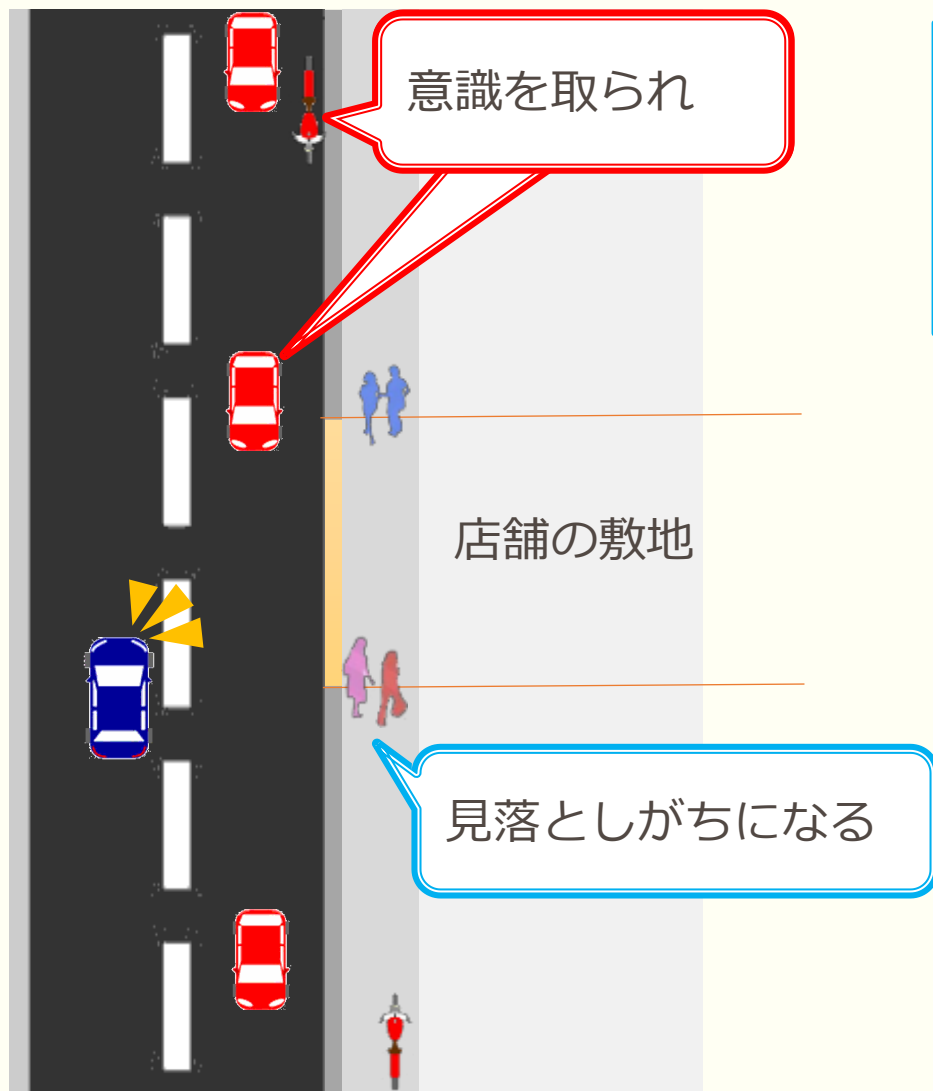
ハンドルを真っすぐにしても
確実に当たってしまうと感じた時は



最初のポジションに戻って
やり直ししましょう



施設入庫とサンキュー事故



対向車に意識を取られ、歩道にいる歩行者を見落としがちになります。

特に、街路樹の奥にある歩道は極端に視認性が悪く、とても見落としやすくなっています。

歩行者の視認性が低下する



サンキュー事故（右折絡み）

応用



「初心者」期間に極めて発生し易い事故の一つ。
それがサンキュー事故です。
「譲って貰った」という意識が仇になります。

「譲って貰った」という事実が行動を
焦らせてしまいます。

「初心者との自覚がある」方ほど、その
傾向が強まる様です。

せっかくの善意なのですが、状況に
よってはスルーしてしまう勇気も必要
かもしれません。

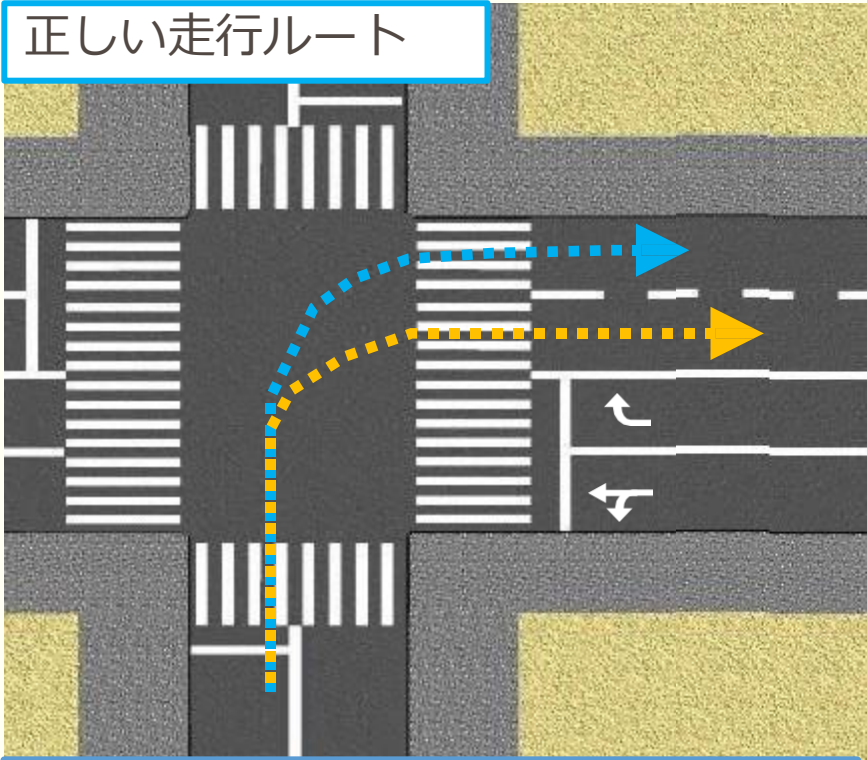


信号右折の色々（応用）

信号右折（1車線から2車線）

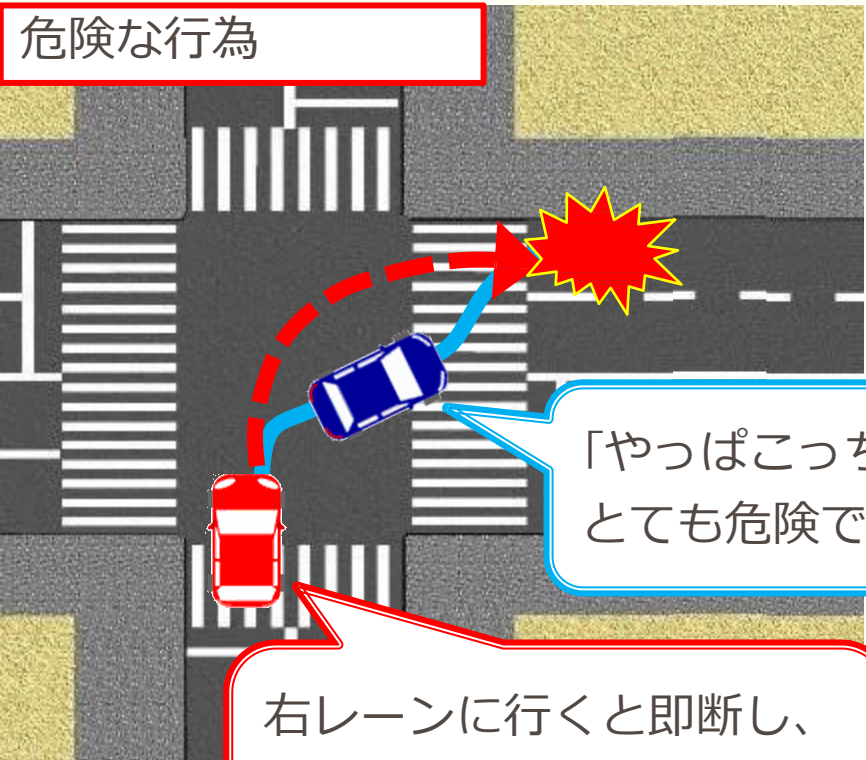
応用

正しい走行ルート



どちらのルートでも問題ありません

危険な行為

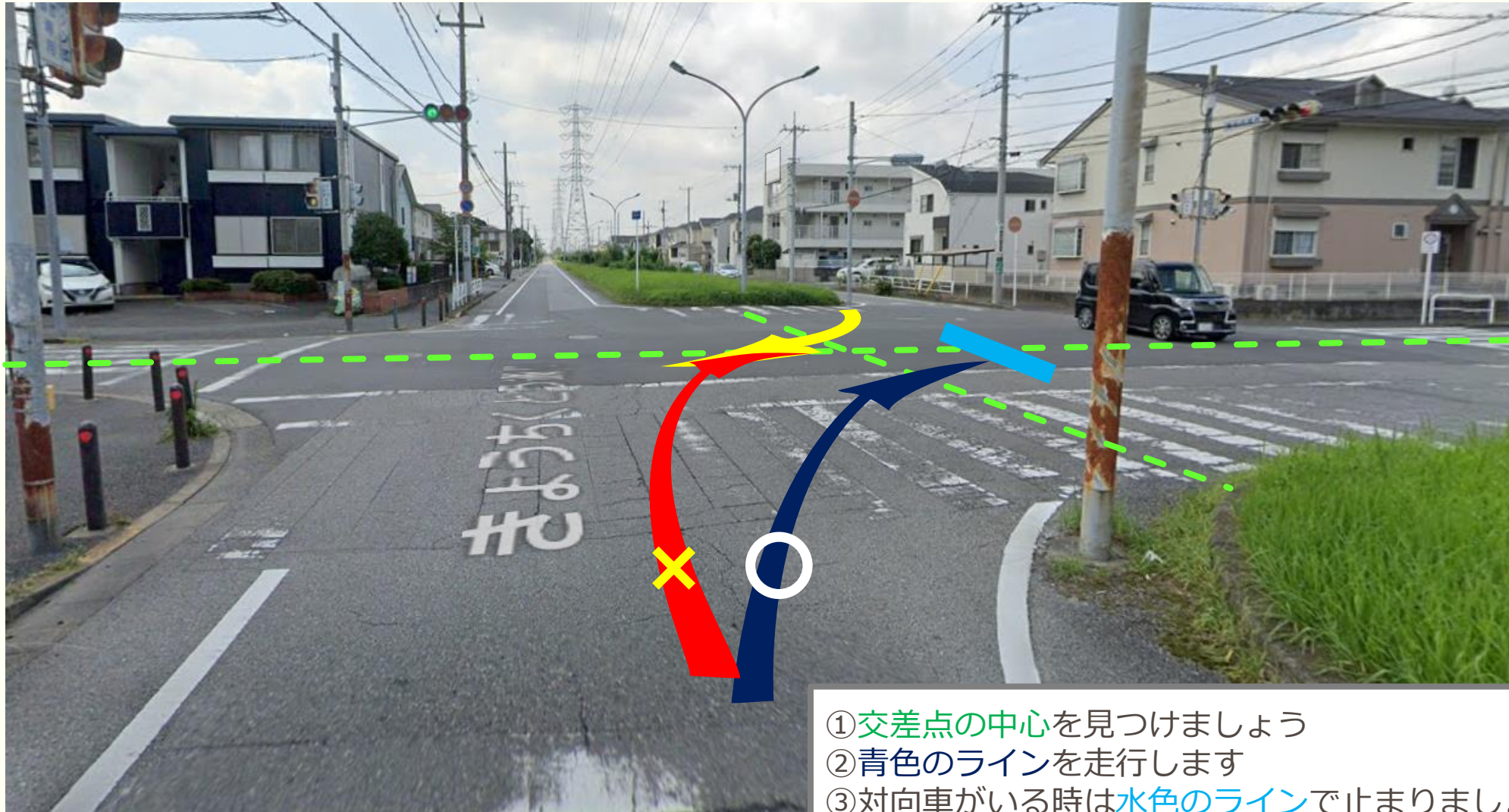


「やっばこっち」は
とても危険です

右レーンに行くと即断し、
交差点内でも追越しをして
きます

分離帯のある交差点の走行ライン

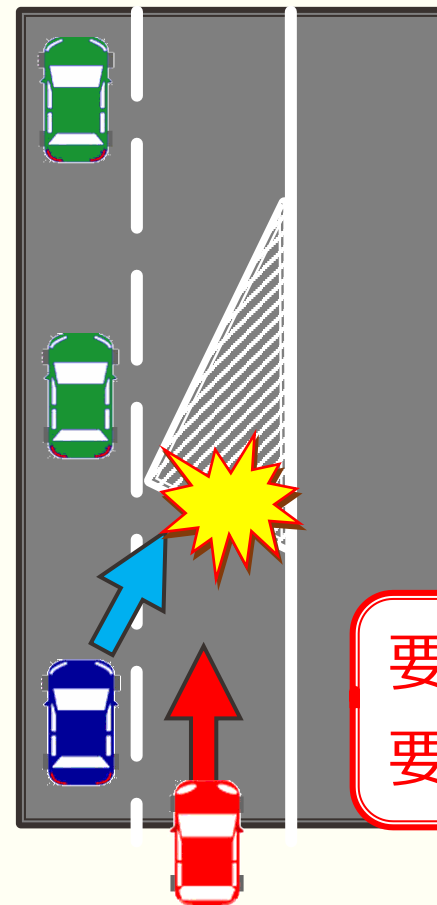
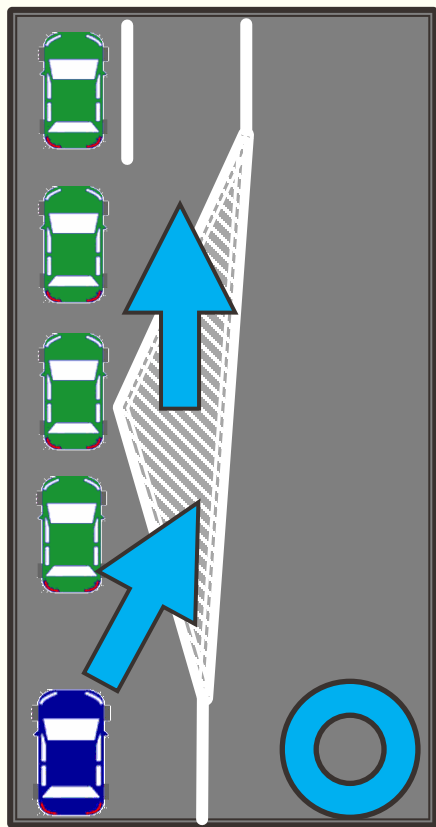
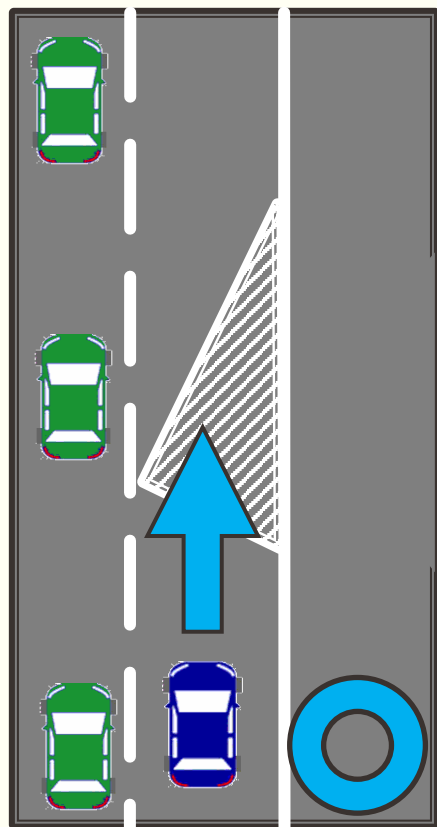
ベーシック
トレーニング



ゼブラゾーンの対応（導流帯）

応用

ゼブラゾーンは、**事故回避の観点から、原則、踏まないようにしましょう。**
踏んでも違反ではないので、図の様な状況の場合は進行しても問題ありません。



要確認！
要注意！

時差式の信号機もあります

応用



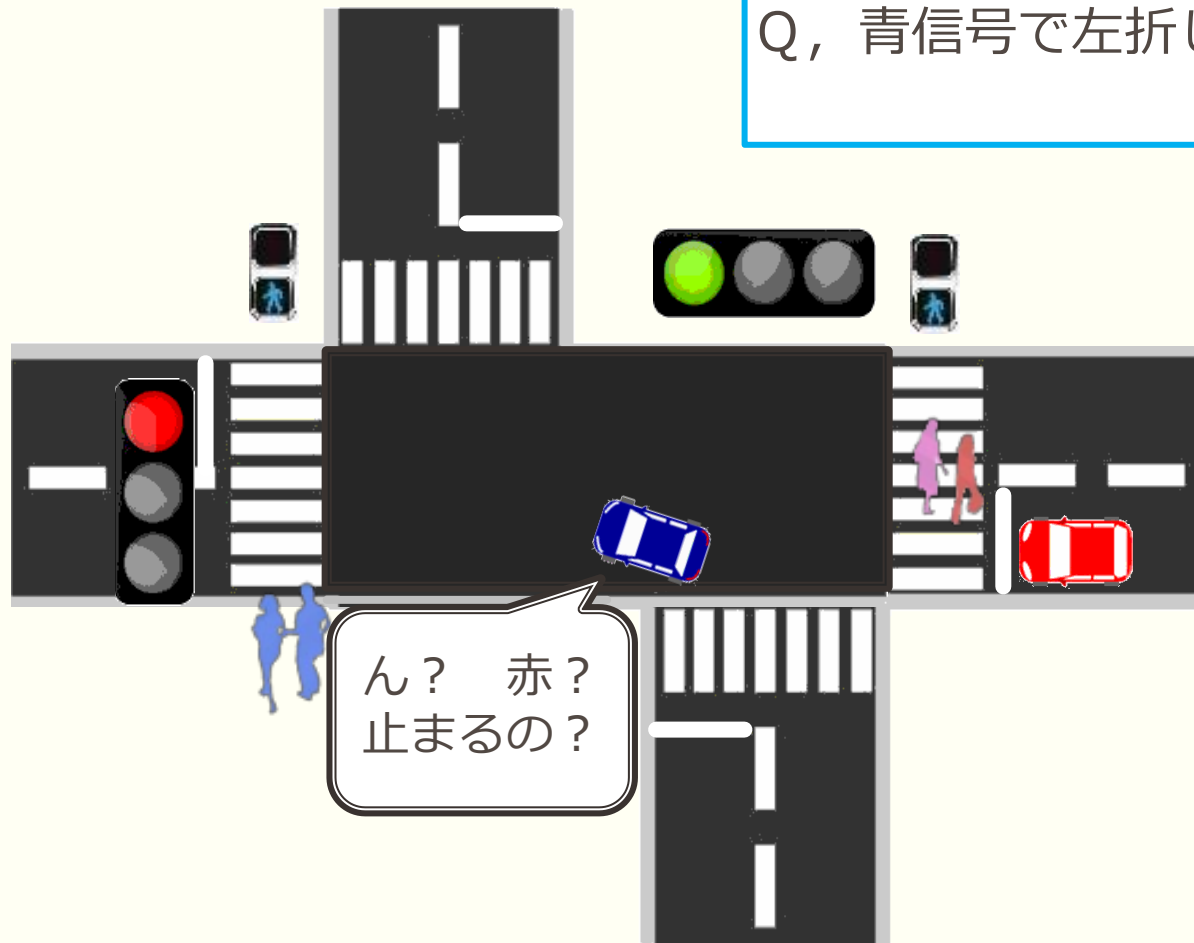
こんな表示の
時もあります



勘違いシチュエーション（ずれた交差点）

応用

Q, 青信号で左折したら、赤信号が正面に見えました。
進みますか？



ん？ 赤？
止まるの？

【答え】

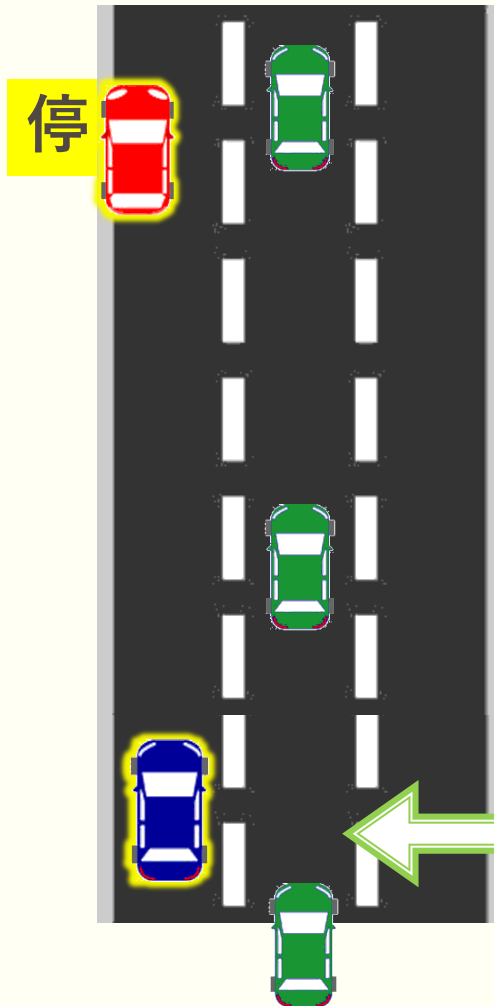
進みます。
赤信号は「赤色車を管理」している
信号です。

曲がった先に停止線があったら止
まります。



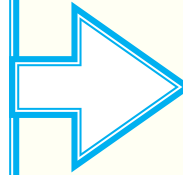
2車線障（停車車両）の対処

停車車両・障害対処



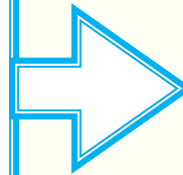
2車線道路を走行していると、高い確率で遭遇してしまうのが「停車車両」です。とりわけ都内では日常的に頻発しています。
車線変更の延長線上ですが、考え方は大きく異なります。

車線変更



- 自分のタイミングで行う
- 止める事も出来る

停車車両



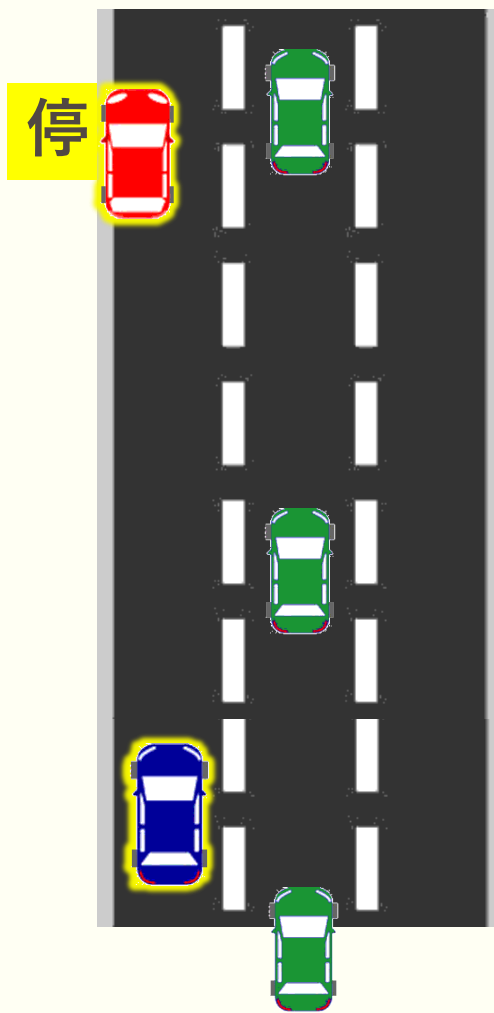
- 限られた時間内（距離）
- 必ず対処しなければならない

避けなければいけない状況に追い込まれる

停車車両・障害対処

ベーシック
トレーニング

停車車両に遭遇した時は下記の手順で対処しましょう



発見

即ウィンカーを出す
下手にタイミングを図らない

実行する

瞬時に判断すること
瞬時に決断すること

停止する

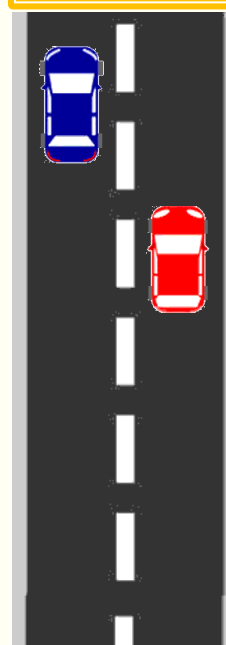
障害対処時の距離感

ベーシック
トレーニング

車線変更時の距離感



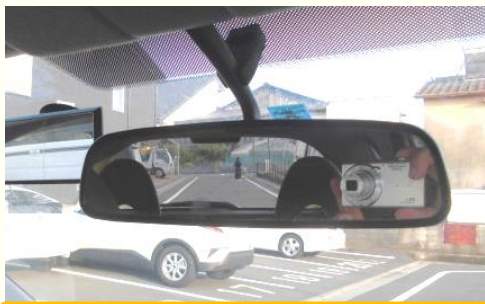
障害対処時の距離感



車半分の距離感でも
譲っている

車半分の距離感

ベーシック
トレーニング



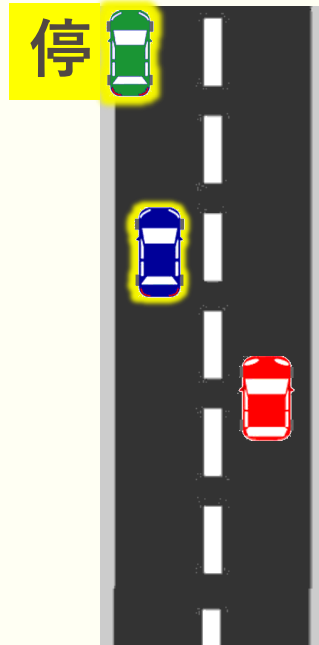
ルームミラーには
映らない



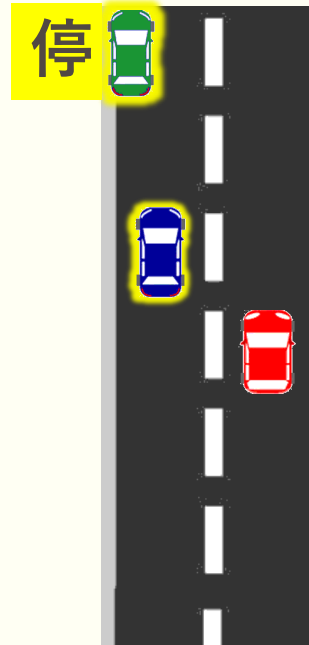
車半分の距離感 = 譲ってくれています

相手の意識を読み取ろう

車半分の距離感から近づいて
こない
→ 譲ってくれています

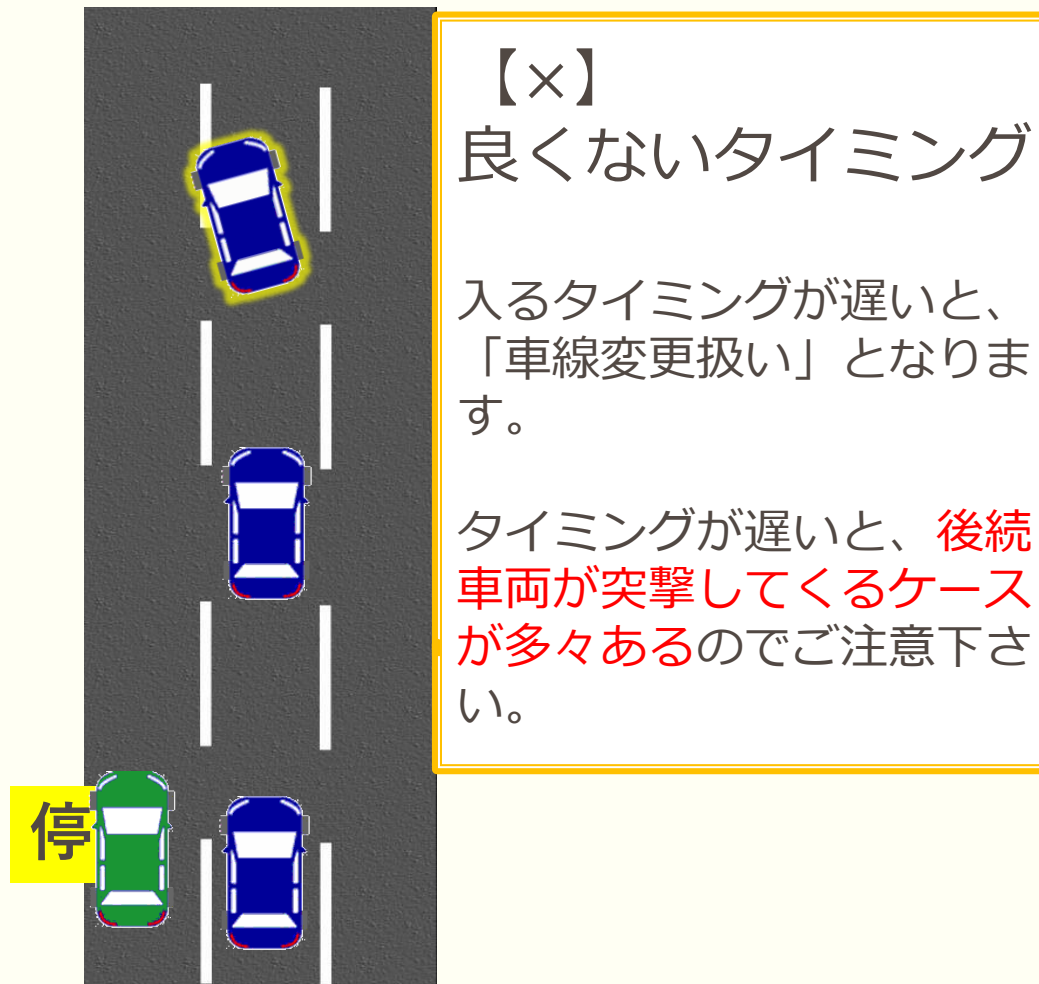


・スピードを落とす気配が無い
・図の関係まで近づいてきた
→ 譲る気持ちはありません



停車車両を超える際の注意点

ベーシック
トレーニング





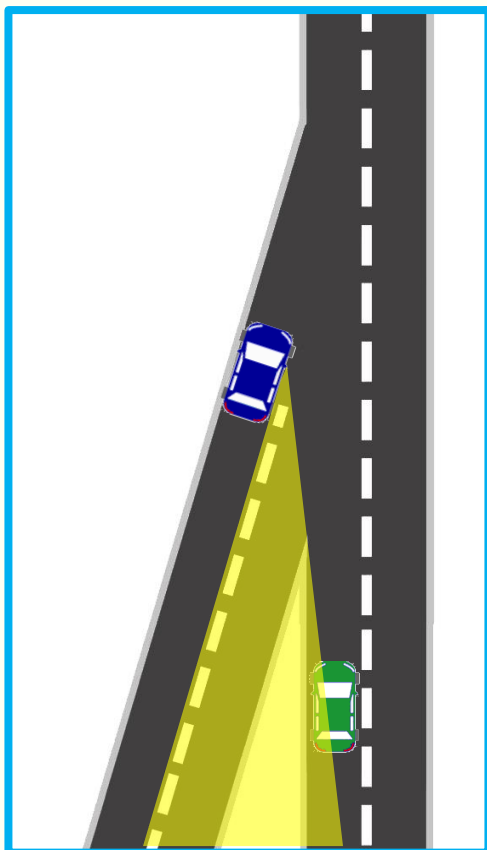
合流の基本手順

通常の合流

応用

合流する際の基本的な方法論は「車線変更」とほぼ同じです。

「ミラー」に映らないケースも出てくるので、**「目視」の重要性がより高まります**

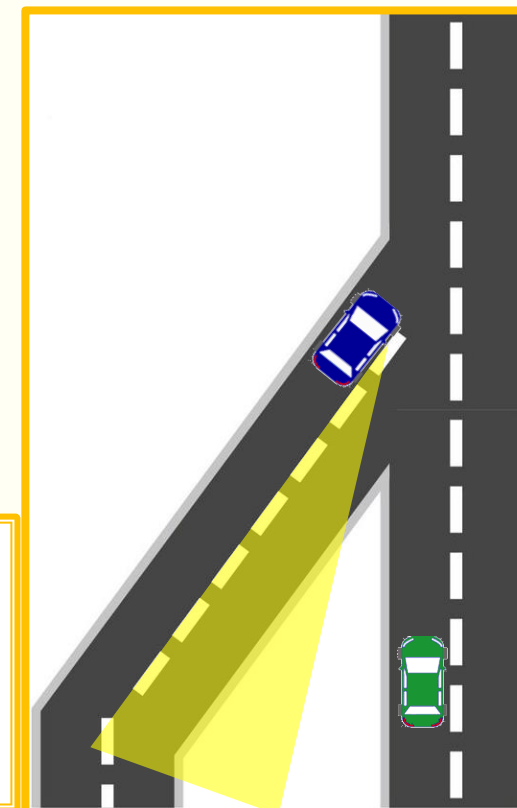


合流角度が緩やかな場合

- ・ ミラーに映りやすい
- ・ 目視の併用で安定

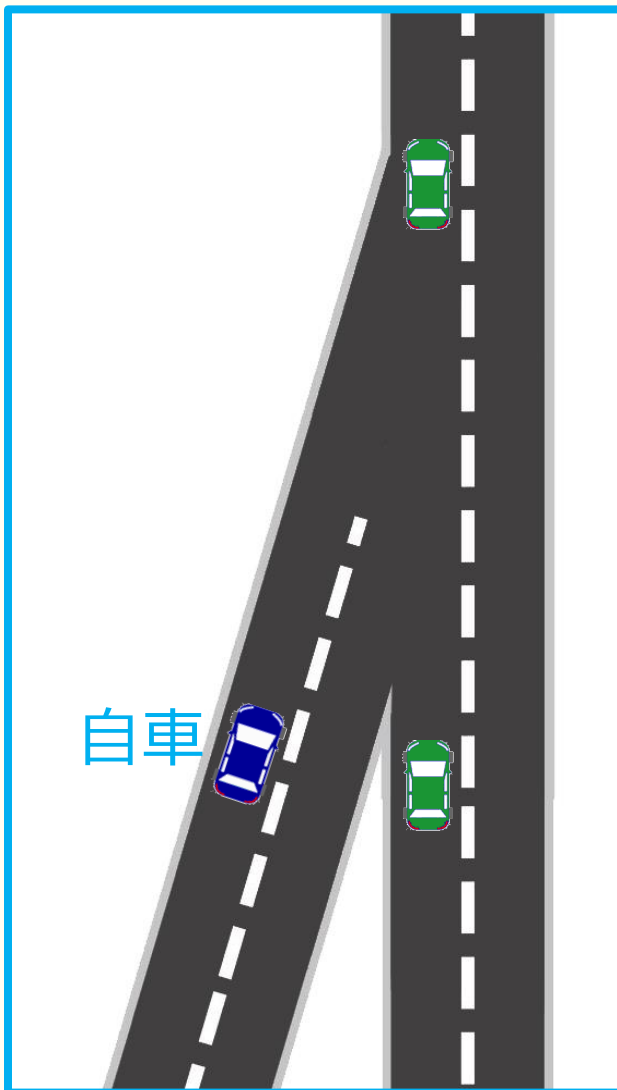
合流角度がキツイ場合

- ・ ミラーに映り難い
- ・ **目視が極めて重要**



合流の事前準備

応用

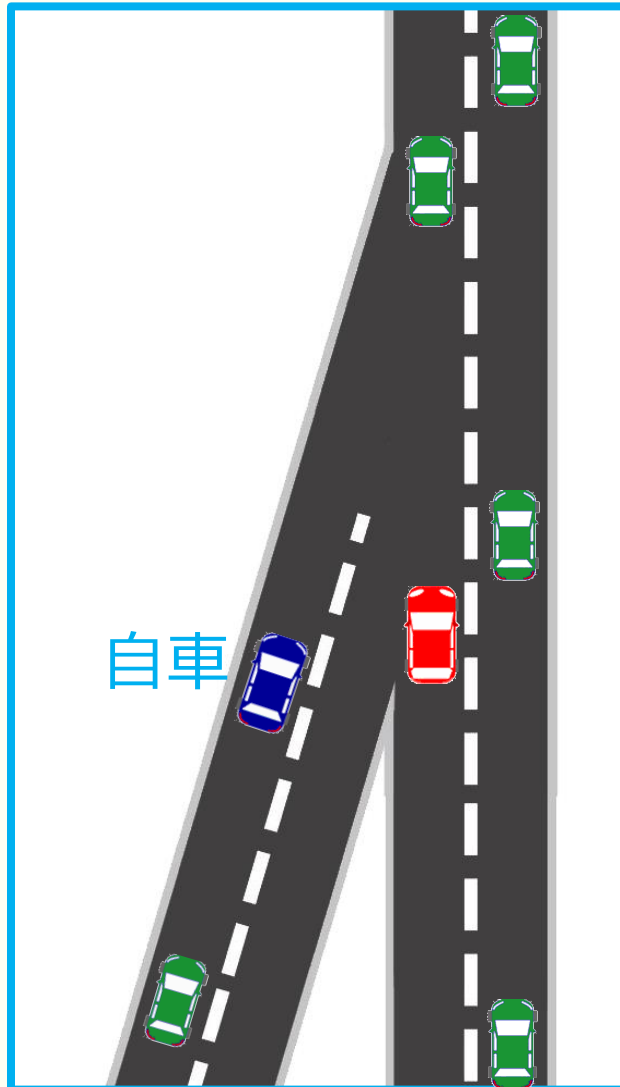


【合流前の事前準備】

- 「情報収集」を事前に行っておきましょう
- 「ウィンカー」を予め出しておきましょう
- 「速度をキープ」しておきましょう

この事前準備が「合流の肝」となります。

事前準備で良いポジショニングを



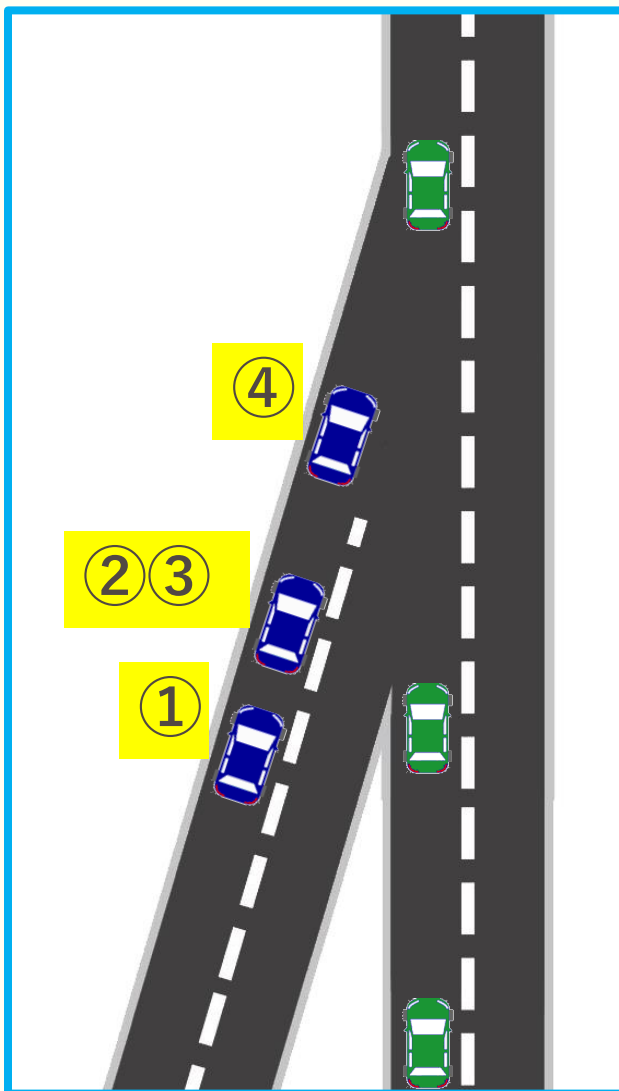
事前に確認を行い、下記の関係性を作り出す事を目指しましょう。

事前のポジショニングで最適な関係を作り出せたら、後の仕事がとても簡単になります。

注) 「闇雲な減速」や「必定以上に減速」をしてしまうと、必ず失敗してしまいます。

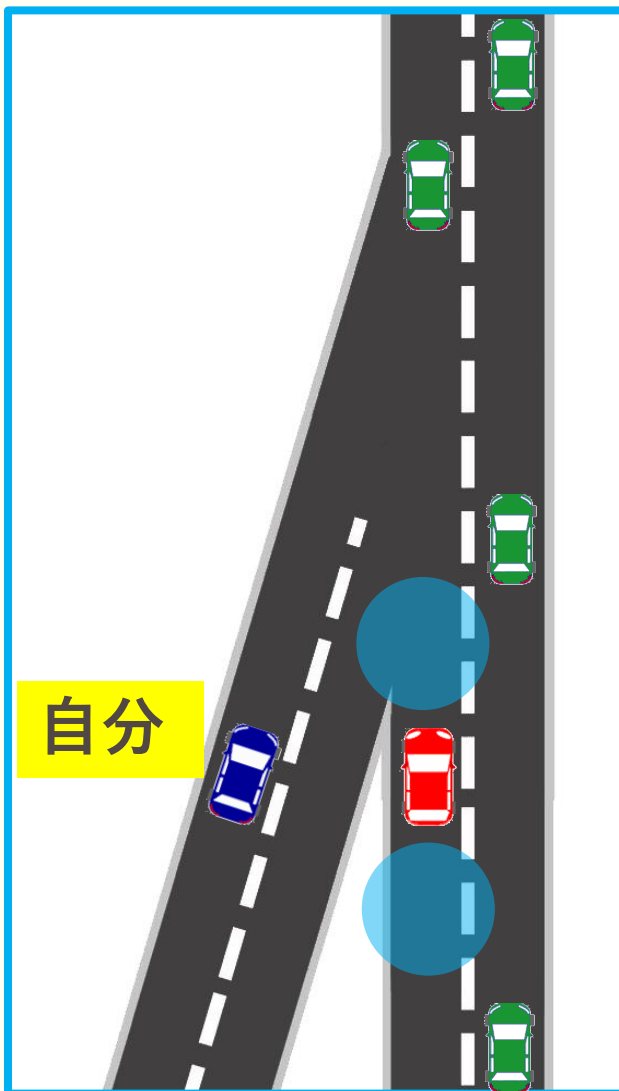
合流の基本手順

応用



【合流直前の基本手順】

- ① 「目視」「ミラー」確認でタイミングを計る
- ② 入る場所を「決断する」
- ③ スピードを調整する（加速・キープ・軽減速）
- ④ 緩やかに徐々に合流していく

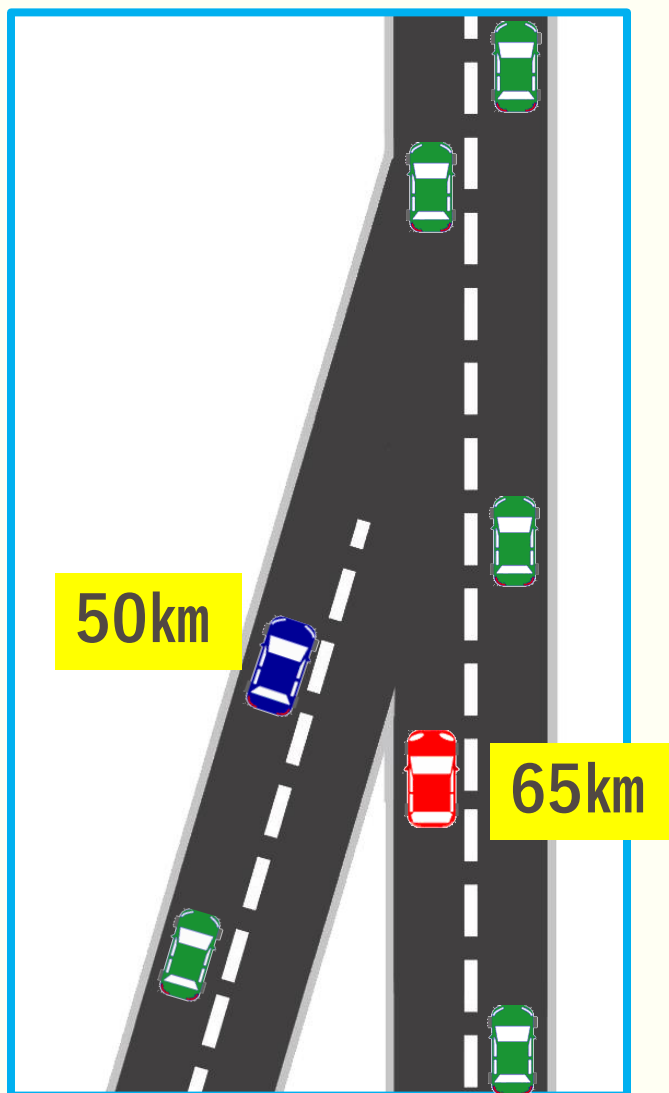


決断する時に意識する事は極めて単純です。
赤い車の「前」？「後」？

対象となる車を素早く発見し、その車の
「前」を狙うのか？
「後」を狙うのか？
たったこれだけです。

難しいのは **「瞬時に決断」** する事です。
教習の体験を通じ、決断力を養っていきま
しょう。

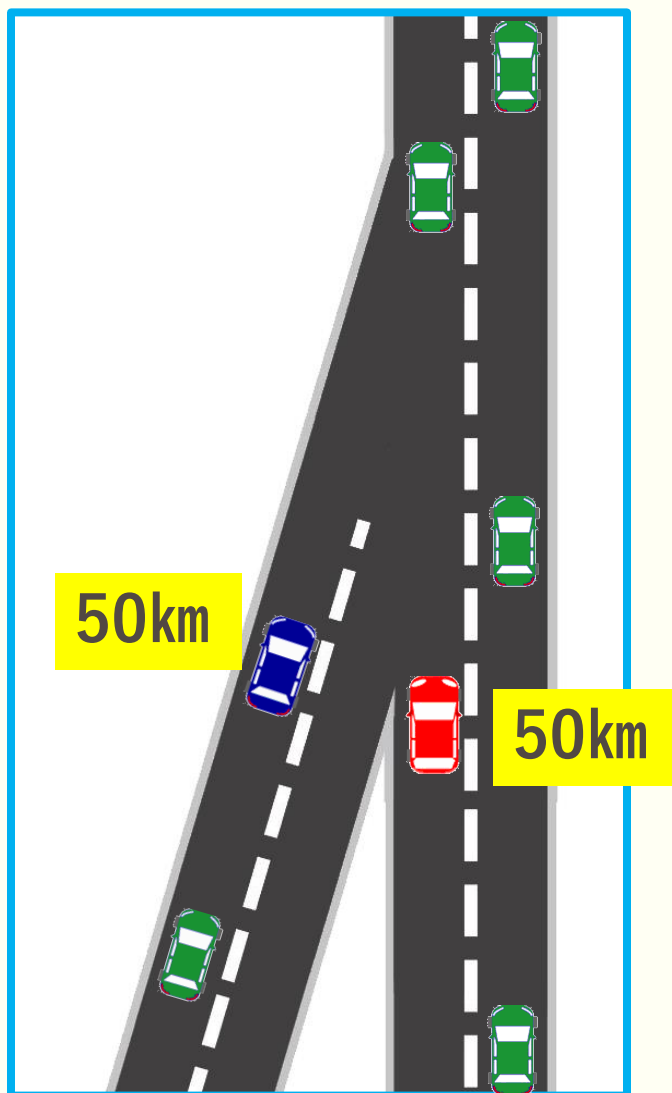
決断する（例題 1）



Q1,どっちを狙う？
赤い車の「前」？
赤い車の「後」？

赤い車の「後」が正解です。
エンジンプレーキ（軽い減速）で調整しながら、
赤い車の「すぐ後ろ」を目指しましょう。

決断する（例題 2）

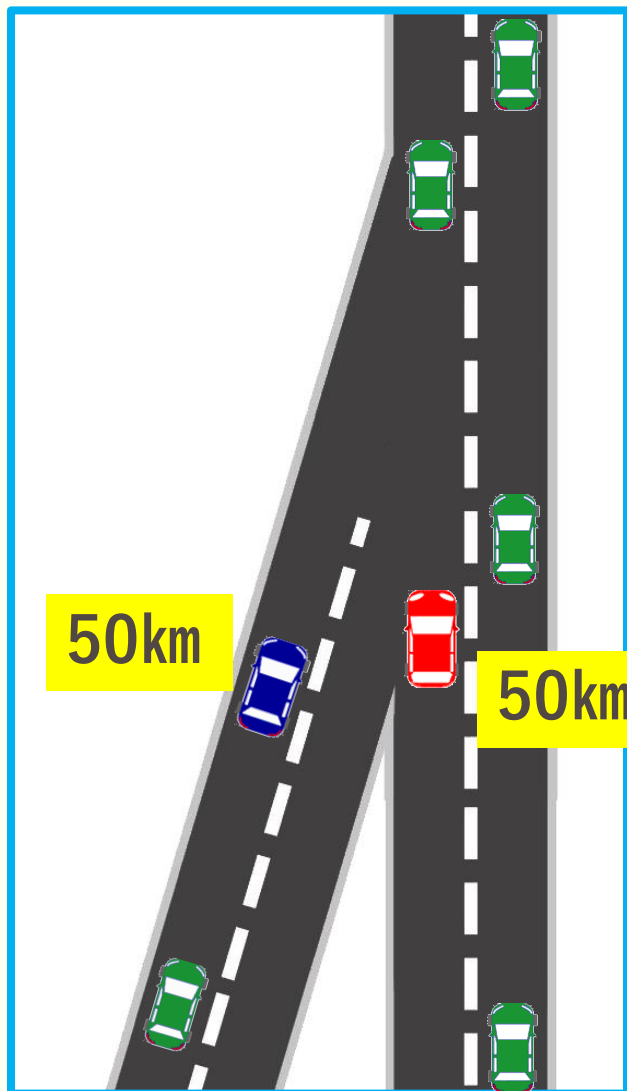


Q2,どっちを狙う？
赤い車の「前」？
赤い車の「後」？

赤い車の「後」が正解です。
ほぼ同じタイミングの場合、本線車両を優先させましょう。

この状況は、少し「追い込まれた感」があります。
この状況になる前に対処できているのが理想です。

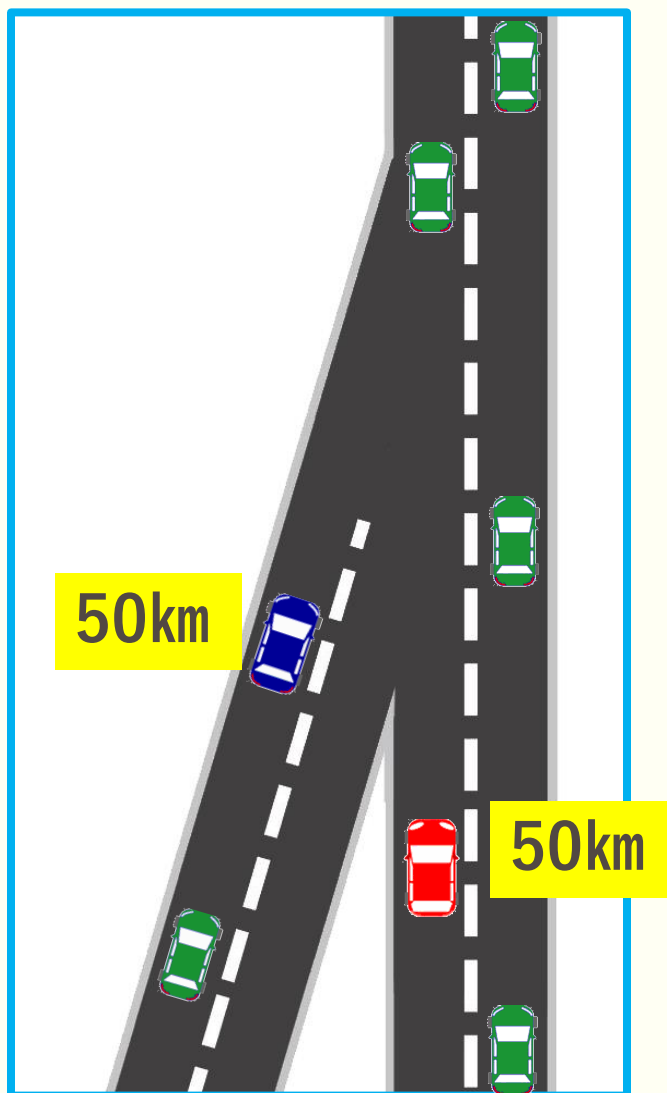
決断する（例題 3）



Q3,どっちを狙う？
赤い車の「前」？
赤い車の「後」？

赤い車の「後」が正解です。
理想的なポジショニングですね。
事前の調整が上手くいった典型です。

決断する（例題 4）

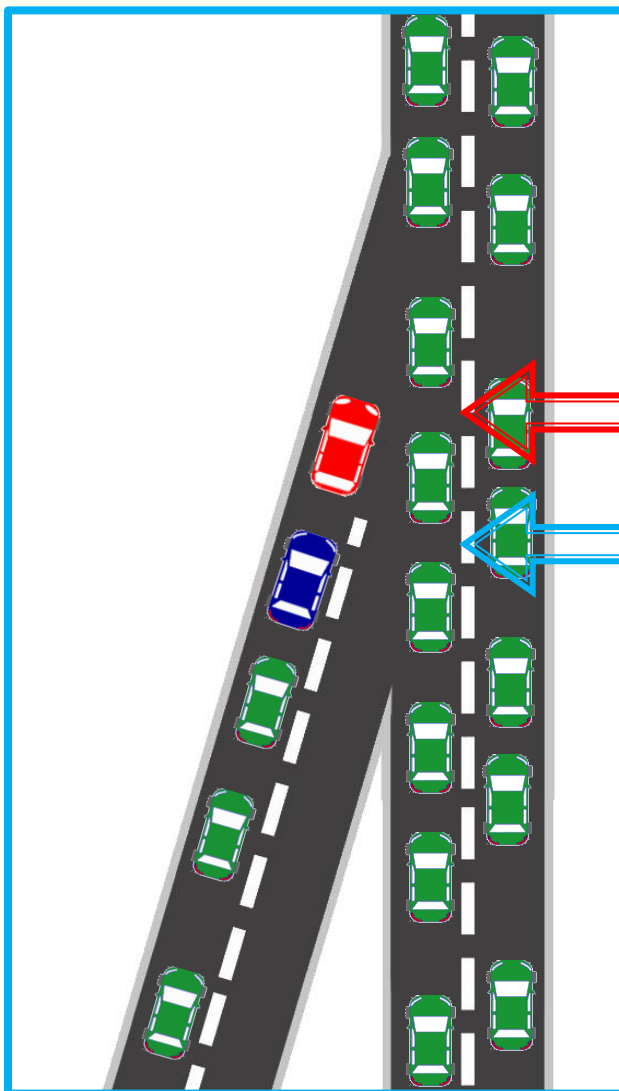


Q4,どっちを狙う？
赤い車の「前」？
赤い車の「後」？

赤い車の「前」が正解です。
「後」を狙うと減速が強すぎて、詰まってしまう恐れがあります。
思い切って「加速」して対処しましょう。



ファスナー合流とイレギュラー

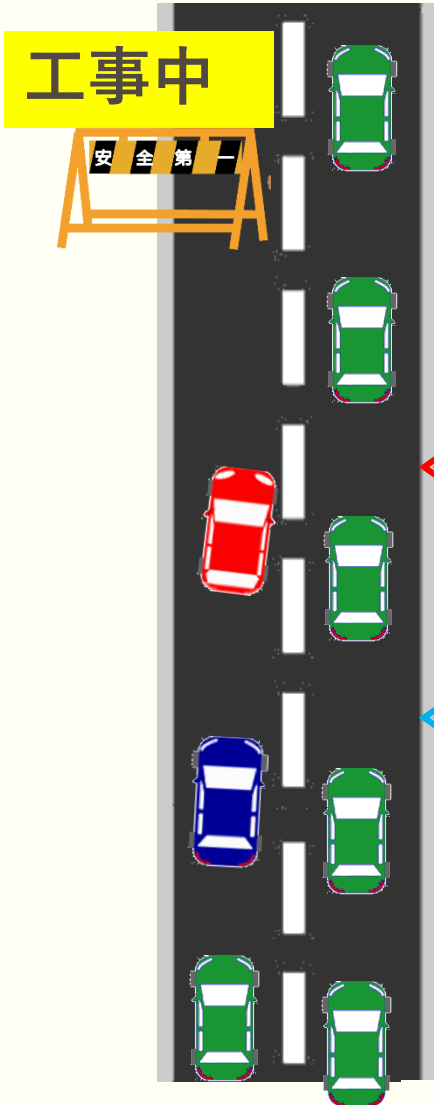


赤い車はこのスペースを狙う

青い車はこのスペースを狙う

混雑時の合流は、交互に合流する「**ファスナー合流**」の考え方が、一般的に浸透しています。

殆どのドライバーは「ルールレベル」で実践をしておりますが、あくまで「**暗黙の了解**」で成り立っております。



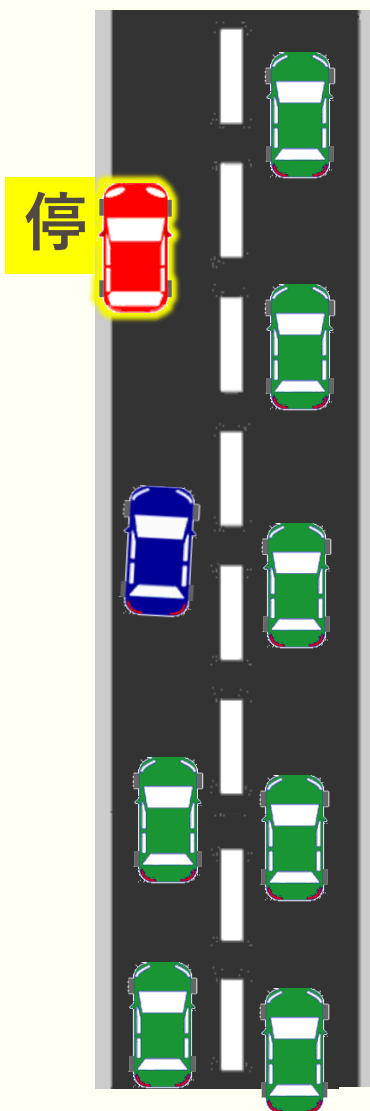
「道路工事」での渋滞時にも、ファスナー合流の考え方は適用されています。

赤い車はこのスペースを狙う

青い車はこのスペースを狙う

ファスナー合流

応用

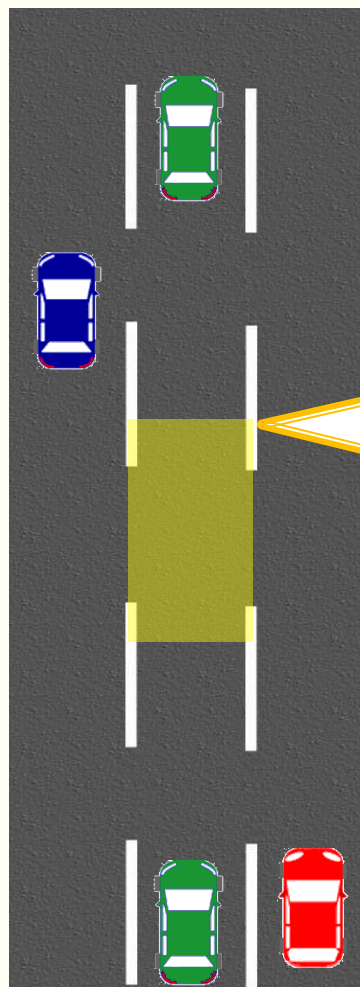


注) 似た様な状況に「停車車両の対処」がありますが、
こちらには適用されておられません。

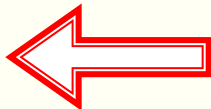
車線変更 ～ 3車線での車線変更かぶり～

応用

真ん中に
車線変更したい



同じスペースを、同時に狙っているケースがあります。
様々なパターンがあるので、お互いに注意・理解し合う事が大切です。



緑を抜かして車線変更したい



高速道路の種類

高速道路の分類

見せる
説明する

高速道路は大まかに分けて「一般高速」と「首都高」に分類されます。
それぞれ特徴が異なります。

一般高速

簡単

一般道（国道）
の方が難しい

(※正確には難しい場合があります)

首都高

難しい

上達してから
チャレンジ

一般高速の特徴

見せる
説明する

【一般高速の特徴】

- 人や自転車がいない
- 道幅が広い
- カーブが少ない

実はとても簡単
殆どの時間は真っすぐ
走っているだけ

刺激がなく単調になる
(=眠気の誘発)
(=集中力の欠如)

高速道路と一般道の難易度（5段階評価）

見せる
説明する

第3京浜道路	【難易度】	★
圏央道	【難易度】	★
東名高速道路	【難易度】	★★
関越自動車道	【難易度】	★★
東北自動車道	【難易度】	★★
常磐自動車道	【難易度】	★★
京葉道路	【難易度】	★★
東京外環自動車道	【難易度】	★★
東京湾アクアライン	【難易度】	★★
中央自動車道	【難易度】	★★★

首都高速道路 【難易度】★★★★★

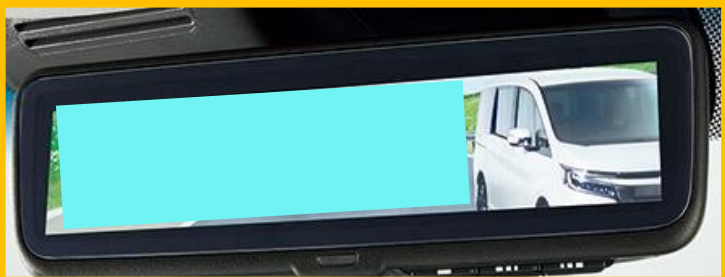
山手通り	【難易度】	★★★
明治通り	【難易度】	★★★
環状7号線	【難易度】	★★★★
環状8号線	【難易度】	★★★★
第1京浜	【難易度】	★★
第2京浜	【難易度】	★★★
246号線	【難易度】	★★★★
甲州街道	【難易度】	★★★★★
井の頭通り	【難易度】	★★★★★
青梅街道	【難易度】	★★★★
川越街道	【難易度】	★★★★
昭和通り	【難易度】	★★★★
日光街道	【難易度】	★★★

大きく異なる距離感

見せる
説明する

【高速道路での距離感】

「ルームミラーで全体が映る」が目安です



【△】少し近い



【○】最低ラインの距離感



首都高の対策

【首都高の特徴】

- ・ 「道幅」が狭い
- ・ 独特の「高速カーブ」がある
- ・ カーブ先の「プチ渋滞」が発生する
- ・ 「合流区間が極端に短い」箇所がある
- ・ 追い越し車線への「逆合流」がある
- ・ 「ナンバリング」されている
- ・ 車間を詰められる割合が高い
- ・ 親切心や譲り合い精神がない

対策 1 高速カーブの感覚に慣れよう

見せる
説明する

スピード域が上がれば上がる程、**些細なハンドリングが大きな影響を及ぼす様になります。**
一般道で誤魔化されていた**「コーナリングの粗」**が表面化してしまうのが、首都高の高速カーブです。

時速40^{km/h}
影響が少なく
あまり曲がらない



時速80^{km/h}
影響が大きく
とてもよく曲がる

まずは「C1」等で、**高速カーブにおける「スピードコントロール」と「センターキープ」**を練習しましょう。

粗の改善は**「自己調整」と「インストラクターのハンドル補正」**で感覚を掴んでいきましょう

対策 1 目線も安定させよう

左の白線を意識する



左カーブ時は「左側の線」に
目線・意識を傾けると
安定しやすくなります

縁石もオレンジ線も意識する

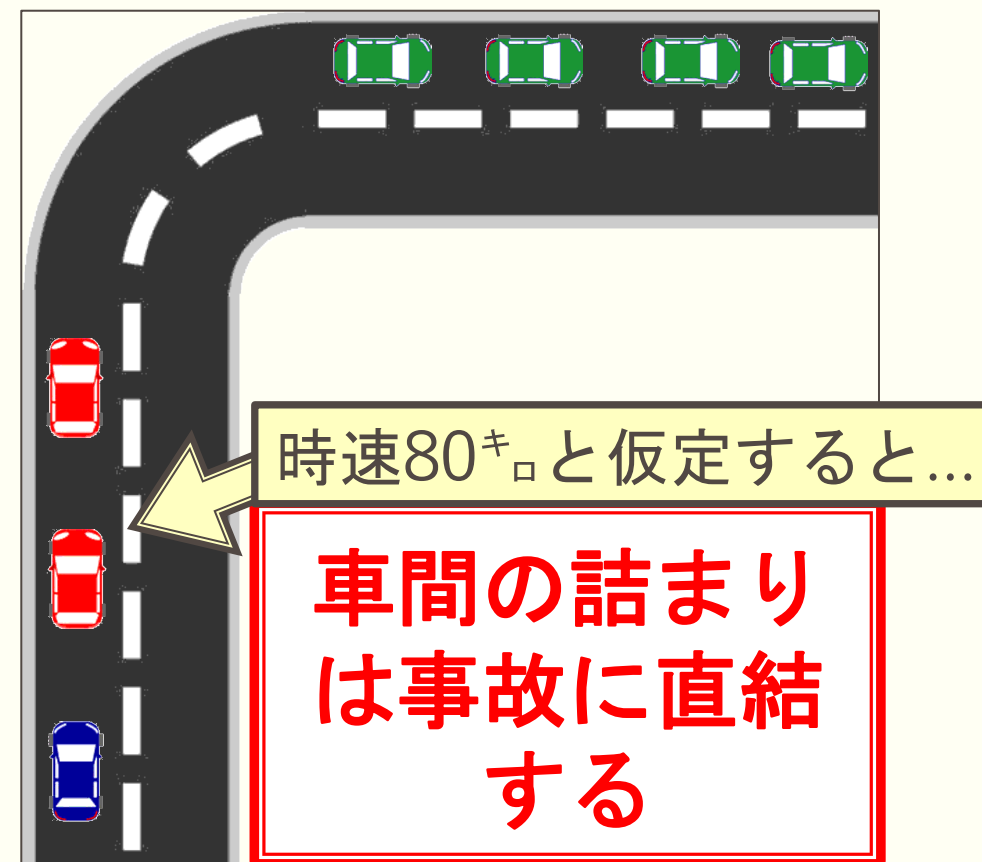
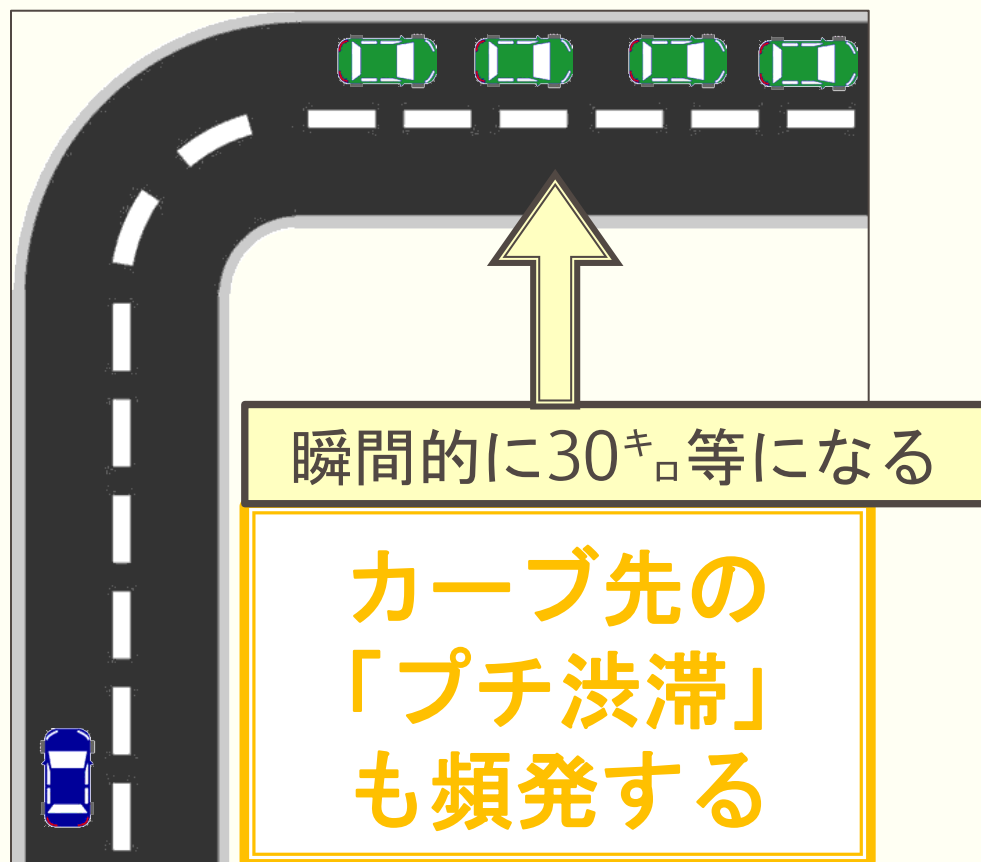


右カーブ時は「両サイド」を
捉える意識で見ると
安定しやすくなります

見せる
説明する

対策2 プチ渋滞と車間保持

首都高。とりわけ「C1」においては「プチ渋滞」が頻発します。
「プチ渋滞」とは「複数車両の車間の不保持」が原因の「瞬間的な渋滞現象」となります。
「周囲の車両」に流されず、必ず一定の「車間」を維持しましょう。（※スポンジ現象）



対策2 プチ渋滞と車間保持

見せる
説明する

**首都高では速度に応じ、最低でも
「最低3～4台分」の車間を保持しましょう**

(※3～4台分以上の車間が空いても何の問題ありません)

**高速道路の事故は「8割が追突事故」です。
追突事故の根本的な原因は「車間距離の不足」です。**

対策3 合流

一般道で事前練習

首都高では「合流の区間が異様に短い区間」があります。
また「逆合流」の区間もあります。（追い越し車線への合流）

首都高では「状況がよりシビア」になるだけであって、基本的な合流のポイントや練習方法は、一般道と何ら変わるものではありません。

「車線変更編」の教本に沿って一般道での走行を安定させて後、首都高にチャレンジしていきましょう。

合流の方法やポイントは
一般道と同じ

一般道での積み重ねによる
成果を首都高で発揮し
ましょう

対策4 ナンバリングと自走ルート

見せる
説明する

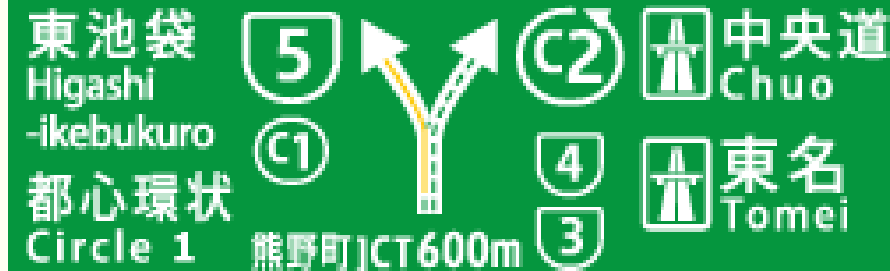
首都高では、全ての道路にナンバリングが施されており、目的地への走行ルートを解り易くアシストしてくれています。

「実際に走行するルート」に関するナンバリングはしっかりと覚えておきましょう。

【C1】 都心環状線1号

【C2】 都心環状線2号

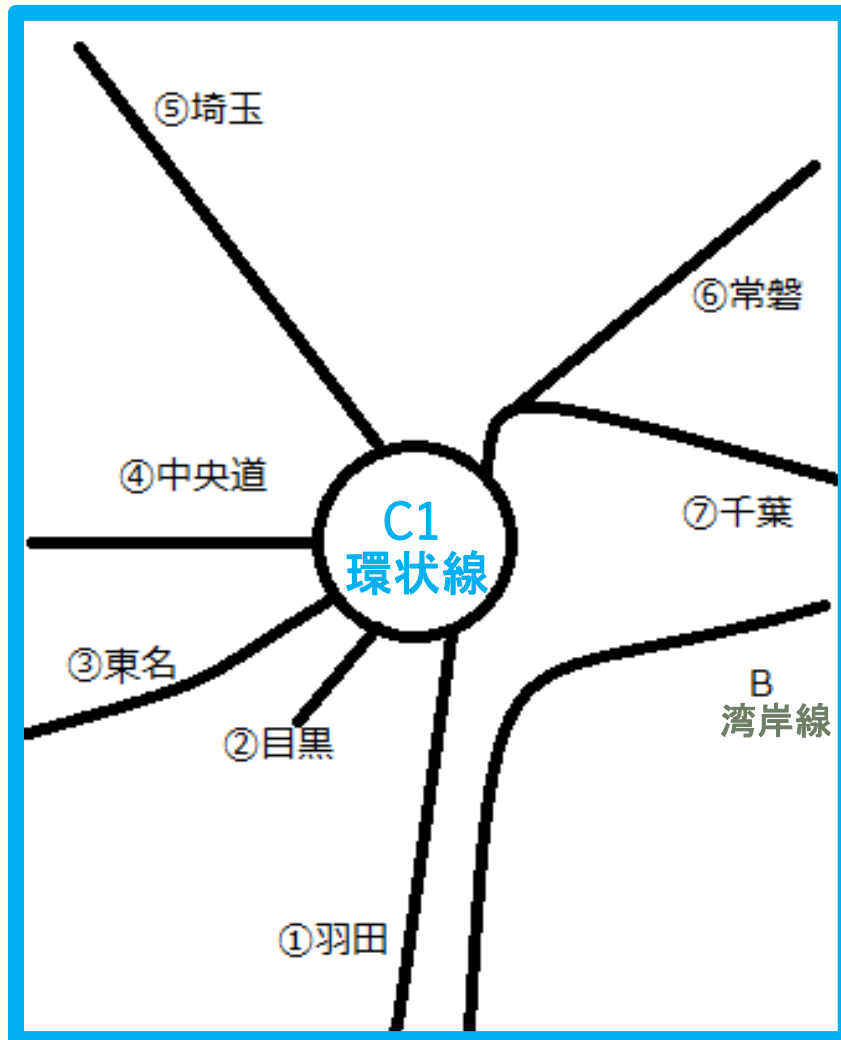
- 【1号線】 羽田線 (都心環状～神奈川方面)
- 【2号線】 目黒線 (都心環状～目黒・戸越方面)
- 【3号線】 渋谷線 (都心環状～東名高速へ直結)
- 【4号線】 新宿線 (都心環状～中央へ直結)
- 【5号線】 埼玉線 (都心環状～埼玉方面)
- 【6号線】 向島線 (都心環状～常磐線に接続)
- 【7号線】 京葉線 (都心環状～千葉方面)
- 【9号線】 深川線 (都心環状～湾岸線に接続)
- 【11号線】 台場線 (都心環状～湾岸線に接続)
- 【B】 首都高湾岸線 (都心環状～神奈川方面)



【POINT】
案内看板の数字を辿れば、目的地に到着する仕組みになっている

対策4 ナンバリングと自走ルート

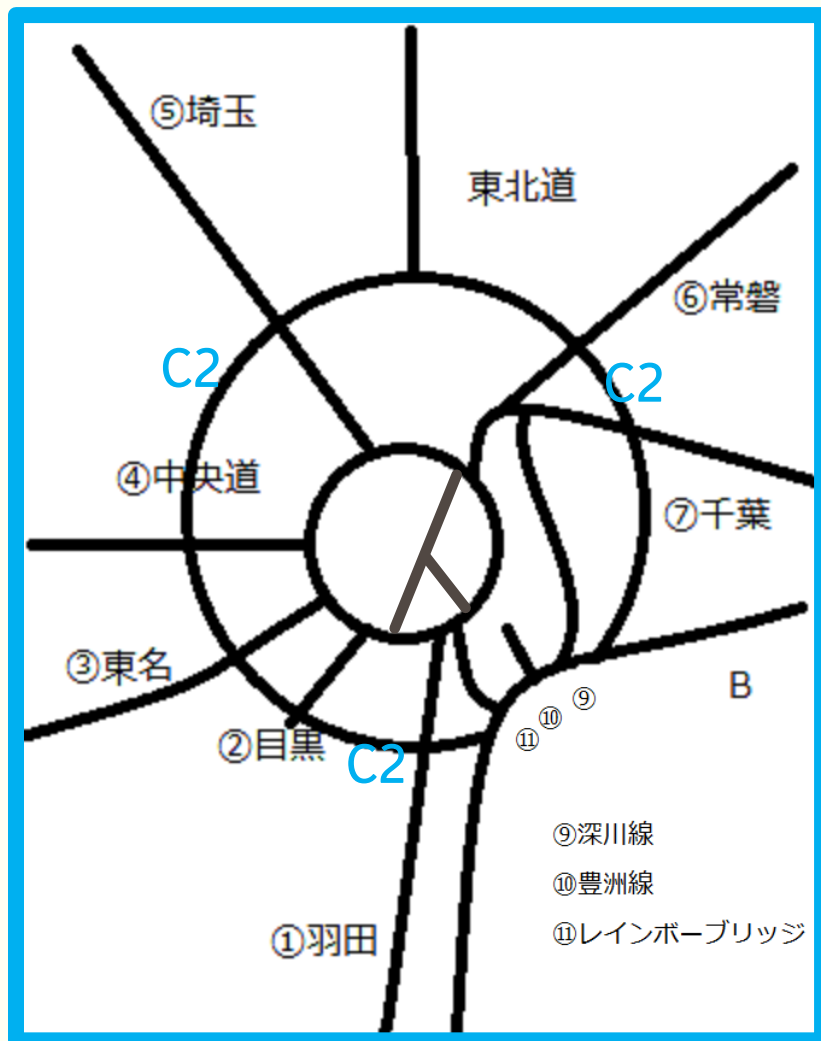
見せる
説明する



首都高の大まかな仕組み
中央環状線（C1）に手足
が生えているイメージです

対策4 ナンバリングと自走ルート

見せる
説明する

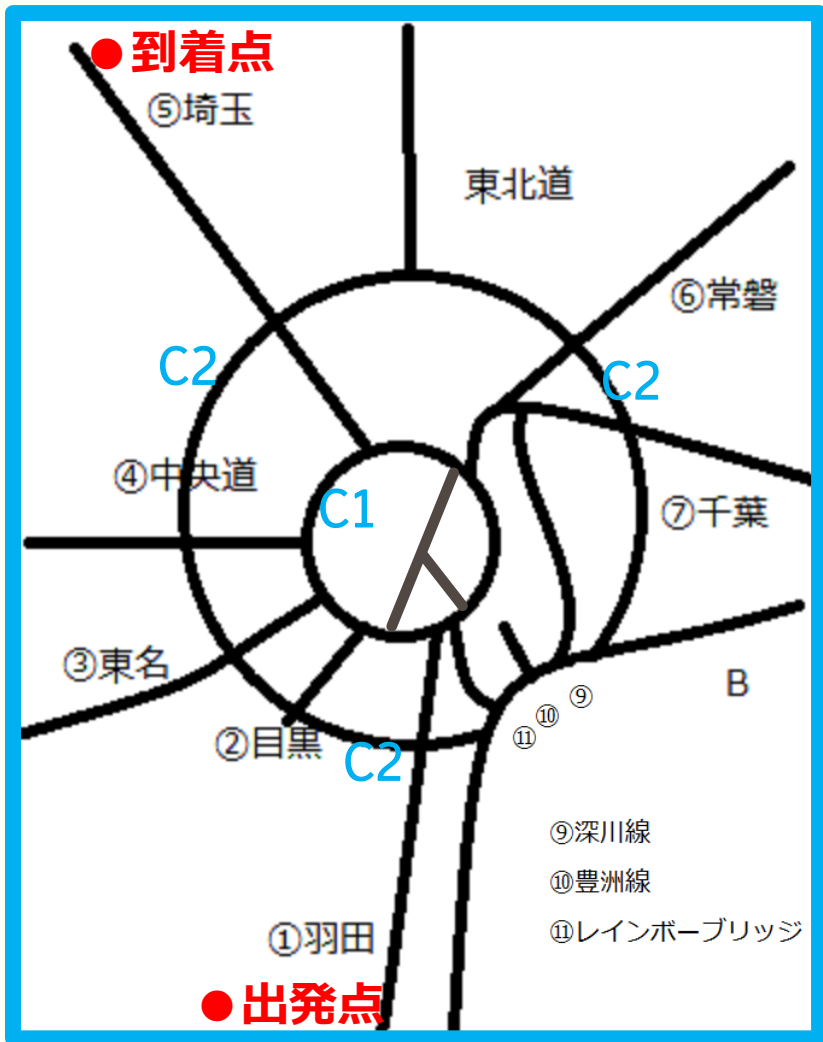


より便利にするために、「C2」を筆頭に、色々な道路を継ぎ足した結果、とても解り難い構造となってしまいました。

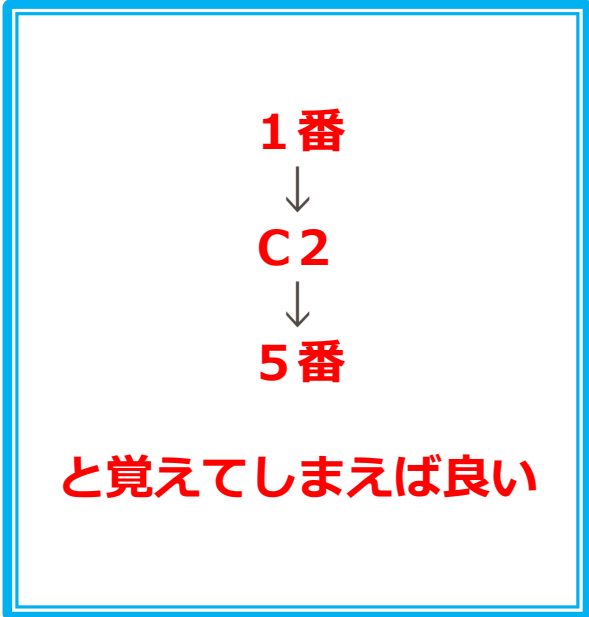
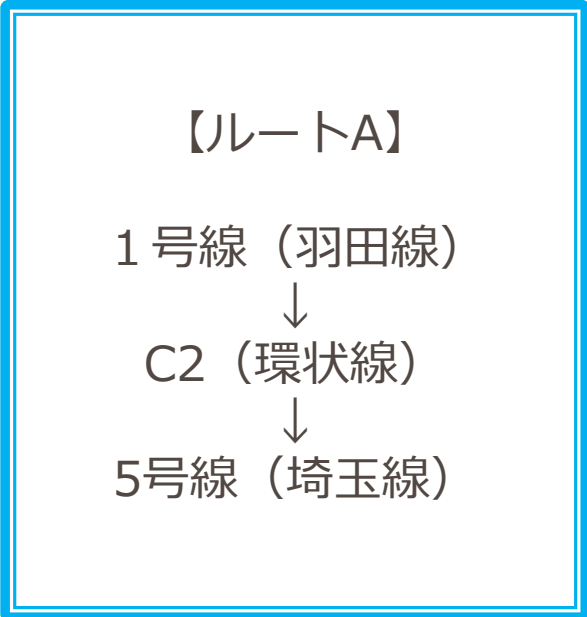
覚えるのは極めて困難

対策4 ナンバリングと自走ルート

見せる
説明する



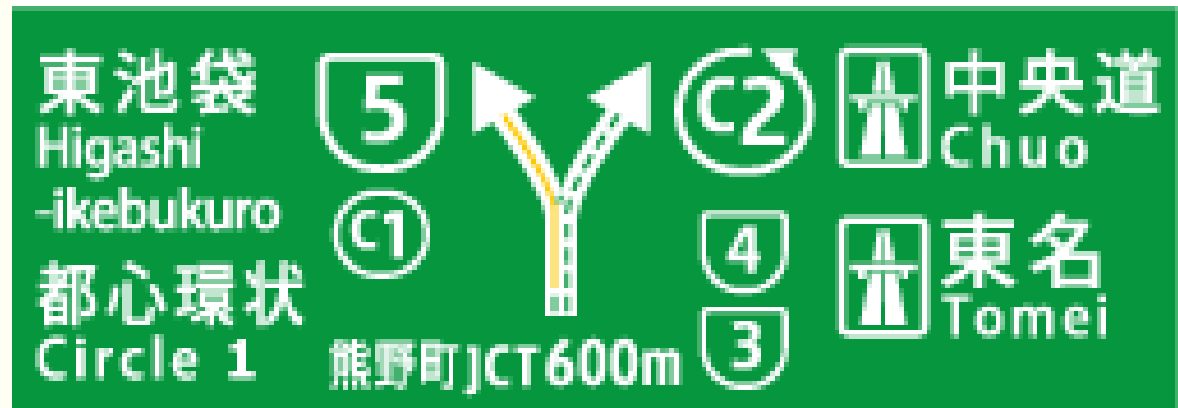
「自走ルートのナンバリング」を覚えることが極めて重要



対策4 ナンバリングと自走ルート

見せる
説明する

首都高では詰まる所、下記の2点を安定的に行えるかが、非常に重要となります。



- ・ 走行しながら「案内看板を見落とさない」こと
- ・ 首都高の交通量の環境下で、行きたい方向に確実に「車線変更が出来る」こと

高速道路（首都高路線図）

見せる
説明する

1人走行にチャレンジする前に「**走行ルート**を映像」で確認し、「**合流**」や「**分岐**」を把握しておきましょう。

首都高ドライバーズサイト

文字サイズ 標準 拡大 検索 Google/カスタム検索

首都高道路交通情報 | 料金・ルート案内 | 首都高を使う | 料金・ETC・割引情報 | 首都高を知る・楽しむ

おトクなキャンペーン実施中! / そろそろつけトク? ETC2.0

本日の主な工事予定・交通規制情報

6月26日	
本線・JCT通行止	1箇所
出入口通行止	7箇所
車線規制等	10箇所

首都高ご利用ガイド

- 料金・ルート案内 (ルート検索後、走行動画をご覧ください)
- 割引情報
- ETCについて

ご注意ください

- 羽田入口における昼夜連続通行止のお知らせ
- (昼夜連続) 出口ETC更新工事に伴う通行止
- ETCセキュリティ規格の変更について

- ・首都高ドライバーズサイトで検索
- ・PC版を開きましょう

「開始地点」と「目的地」を入力すると
全体ルートや合流・分岐ポイントを映像で確認できます

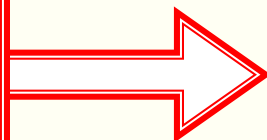


夜間走行

夜間走行における視認性と距離感の低下

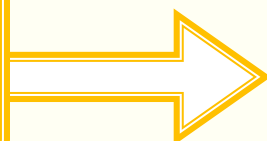
夜間走行で明確に変化がするポイントは下記の2点となります。

視認性の低下



見落としに直結

距離感の低下



車線変更に影響

夜間走行におけるそれぞれの対策

夜間走行時は下記の点を心がけましょう。

見落とし対策

**昼間の8割の速度で走行する
「怖い」と感じたら即・減速**

車線変更の練習

夜間の距離感を掴む練習

視認性の低下画像

適宜使用



注目

夜間事故の大きな特徴

適宜使用

