

各管区警察局広域調整担当部長
警 視 庁 交 通 部 長 殿
各 道 府 県 警 察 本 部 長
各 方 面 本 部 長

原議保存期間	30年(令和37年3月31日まで)
有効期間	一種(令和12年3月31日まで)

警 察 庁 丁 運 発 第 5 7 号
令 和 7 年 2 月 2 8 日
警 察 庁 交 通 局 運 転 免 許 課 長

初心運転者講習標準指導要領について（通達）
初心運転者講習（道路交通法（昭和35年法律第105号）第108条第1項第10号に掲げる講習をいう。以下「講習」という。）については、「初心運転者講習標準指導要領について」（令和元年11月15日付け警察庁丁運発第161号）に基づき運用されているところであるが、道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）の施行に伴い、別添のとおり所要の改正を行い、令和7年3月24日から運用することとしたので、事務処理上遺憾のないようにされたい。
なお、前記通達は、同日をもって廃止する。

初 心 運 転 者 講 習 標 準 指 導 要 領

警察庁交通局運転免許課

目 次

○ 初心運転者講習カリキュラム・・・・・・・・・・	1	○ [講習項目 4] 危険予測訓練・・・・・・・・・・	4 8
○ 初心運転者講習の目的・・・・・・・・・・	2	1. 危険予測ディスカッション・・・・・・・・・・	4 8
○ [講習項目 1] 安全運転意識の向上・・・・・・・・	3	2. 危険予測・判断能力の向上・・・・・・・・・・	5 9
1. 運転適性検査・・・・・・・・・・	3	準中型・普通・大型二輪・普通二輪免許に係る講習で、 運転シミュレーターを使用する場合	
2. 運転意識の改善の必要性・・・・・・・・・・	4		
3. 運転適性検査結果に基づく個別指導・・・・・・・・	5		
○ [講習項目 2] 場内コースにおける運転演習・・・・・	7	3. 危険を予測した運転・・・・・・・・・・	6 1
1. 運転技能の補正・・・・・・・・・・	7	4. 危険予測ディスカッション・・・・・・・・・・	6 2
2. 危険予測・判断の実地訓練・・・・・・・・・・	2 2		
○ [講習項目 3] 路上における運転演習・・・・・・・・	2 8	○ [講習項目 5] 新たな心構え・・・・・・・・・・	6 7
1. 運転行動の観察・・・・・・・・・・	2 8	1. 効果測定・・・・・・・・・・	6 7
2. 他の交通に対する配慮・・・・・・・・・・	3 6	2. 新たな心構えの確立・・・・・・・・・・	6 8
3. 路上運転についての話し合い・・・・・・・・	3 7	3. 総合講評・・・・・・・・・・	7 1
原付特別訓練 ・・・・・・・・・・	4 0	○ 参考資料・・・・・・・・・・	7 2
		1. 運転者の社会的責任と若年運転者の特徴・・・・・・・・	7 2
		2. 新たな心構えとしての運転態度の確立・・・・・・・・	7 6

初心運転者講習カリキュラム

(準中型車・普通車・大型二輪車・普通二輪車) 時 間 7時間

※準中型・普通・大型二輪・普通二輪免許に係る講習項目「危険予測訓練」においては、運転シミュレーターを使用することができる。

講 習 項 目	安全運転意識の向上	場内コースにおける運転演習	路上における運転演習	危 険 予 測 訓 練	新 た な 心 構 え
講 習 細 目	・運転意識の改善の必要性 ・運転適性検査	・運転技能の補正 ・危険予測・判断の実地訓練	・運転行動の観察 ・他の交通に対する配慮 ・路上運転についての話し合い	・危険予測ディスカッション ・危険予測、判断能力の向上 ※（準中型・普通・大型二輪・普通二輪免許に係る講習で、運転シミュレーターを使用する場合） ・危険を予測した運転 ・危険予測ディスカッション	・効果測定 ・新たな心構えの確立 ・総合講評
講 習 方 法	・講 義 ・検 査 実 施 ・面 談	・実 技	・実 技 ・ゼ ミ	・ゼ ミ ・講 義(映画) ※・実 技 ・ゼ ミ	・考 査 ・講 義
時 間	6 0 分	6 0 分	1 2 0 分	1 2 0 分	6 0 分

(原付車) 時 間 4時間

講 習 項 目	安全運転意識の向上	場内コースにおける運転演習	路上における運転演習	危 険 予 測 訓 練	新 た な 心 構 え
講 習 細 目	・運転意識の改善の必要性 ・運転適性検査	・運転技能の補正 ・危険予測・判断の実地訓練	・運転行動の観察 ・路上運転についての話し合い (原付特別訓練)	・危険予測ディスカッション ・危険予測、判断能力の向上	・効果測定 ・新たな心構えの確立 ・総合講評
講 習 方 法	・講 義 ・検 査 実 施	・実 技	・実 技 ・ゼ ミ	・ゼ ミ ・講 義(映画)	・考 査 ・講 義
時 間	3 0 分	5 0 分	4 0 分	8 0 分	4 0 分

初心運転者講習の目的

1 目 的

本講習の目的は、初心運転者一人ひとりの安全運転意識を高め、運転に関する技能、知識等についての誤りを正し、不足するものを補うなど欠点を着実に取り去っていくことにより、将来に向かって事故、違反を繰り返すことのないようにすることにある。したがって、実施に当たっては、初心運転者自身の欠点を明確に示して改善を促し、より安全で危険の少ない運転の方法を見いだす手助けをすることが大切なポイントである。

具体的な目標は、次のとおりである。

- 道路交通における潜在的危険の知識や発見方法及び運転に必要な情報の認知の改善
- 車両の特性とその限界等の運転物理学及び運転技術の修得
- 安全マインドの養成と安全運転の習慣づけ
- 速度をコントロールするなど危険に接近しない安全運転の要領の修得
- 道路交通における社会的責任の強調
- 違反、事故を重ねた場合の結果と責任の自覚

2 基本的留意事項

- (1) 運転習熟指導員は、受講者がよく理解できるように指導することに心掛け、特に危険運転行動の発見に努め、本人が納得するような方法での的確な指導をすること。
- (2) 受講者の起こした事故や交通違反のみを討論するだけでなく、本人の運転上の問題点や困っていることなど幅広く取りあげ意見を出し合って、問題の解決に導くようにすること。
- (3) 受講者の心理をよく理解しながら参加意識を高めるように意を用い、自ら言葉使いや態度に注意すること。
- (4) 運転習熟指導員は、講習に関し研鑽を重ね、指導の水準を高めるよう努力すること。

1 指導目標

「安全」とは何か、「意識」とは何かに着目し、人間の介在するところに「安全」を求めるものがあり、受講者がこの「安全という問題」にどの程度心の動き（安全に運転しようという目覚める心の動き）があったかにより、この講習成果が現れることに留意する。

具体的な目標は、次のとおりである。

- 人の生命の尊さを訴える。
- 安全マインドを醸成する。
- 自己の運転適性を自覚した「思いやり運転」の実践。

これらの項目について発言を求め、参加意識を持たせながら習熟性の欠如を補い、もって安全マインドを身につけた協調性のあるドライバーやライダーでなければならないことを理解させる。

2 指導案

時間 60分（原付受講者は30分）

講習細目	実施要領	実施上の留意点
1 運転適性検査 おおむね20分	(1) 「初心運転者用運転適性検査90－3」を実施し、受講者の特性及び事故違反の傾向を把握する。 ○ 検査条件の確認と準備 ○ 検査の進行 - ア 受検者の把握 - イ 検査の手順 (ア) 検査の材料、趣旨、目的、効果等の概要について説明 (イ) 筆記用具の点検 (ウ) 検査用紙の配布 (エ) 表紙の氏名、生年月日等の記入 (オ) 検査要領に基づき、各質問事項への応答の仕方等の説明	① 検査を実施する前に導入として、本講習の趣旨及び日程等を説明してから適性検査を実施する。 (おおむね2～3分) ② 検査室の照明(明るさ)と静かな条件の確保に努めるとともに、検査に伴う資料を確認する。 ③ 本検査は、自動車等の運転についての適性があるかどうか、特に事故の要因となり易い自己の習癖を診断するものであり、決して人間の価値を決める検査でないこと、安全なよい運転方法をしてもらうための指針とするものであることなどを説明し、受検者の気持ちをリラックスさせ、受検者

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
2 運転意識の改善の必要性 おおむね 15 分 (原付講習者はおおむね 10 分)	(カ) 検査の実施(読み上げ方式で実施) (キ) 表紙の再確認 (ク) 検査用紙の回収 (1) 講習の趣旨、内容及び進め方等の説明 ○ 初心運転者のうち、いまだ車社会に不慣れな者に対し、習熟性の欠如を補うことを基本理念に実施する。 ○ 受講者のグループ構成員数は、おおむね 6 人以上 15 人以下とする。 ○ 開講は、自己紹介を兼ねて簡潔に行う。 〔講習の趣旨〕 ○ 初心運転者講習の必要性について、交通事故統計・分析結果等を示して具体的に説明する。 ○ 人の命の尊さ、交通事故の悲惨さを訴え、交通の安全には、運転者の道路交通に対する正しい理解と安全マインドの醸成が必要なことを説明する。 〔講習の内容、進め方〕 ○ 運転意識の改善の必要性及び運転適性検査～おおむね 1 時間 ○ 場内コースにおける運転演習により運転技能の補正並びに危険予測・判断の実地訓練及び路上における運転行動の観察等～おおむね 3 時間 ○ シミュレーション技法を用いた危険予測訓練等～おおむね 2 時間 ○ 効果測定と新たな心構え～おおむね 1 時間 計 7 時間の講習を順次行うことを説明する。	のありのままの姿を検出できるよう配慮する。 ④ 受検者に十分に検査要領を説明して、理解のないまま検査を進行しないように配慮する。 受講者が話し合いの準備をするための前提条件としての親しい雰囲気をできるだけ早くつくり出すために受講者がお互いの知り合いになる必要があることを念頭に置き次の点に留意する。 ① 指導員の心構えとして、講習の成果は、相互信頼に左右されることに留意し、まず自分自身から信頼されることに努め、端正な服装と誠実な思いやりのある言語態度で接する。 ② 受講者を違反者的に取り扱ったり、威圧的な態度で接しない。 ③ 初心運転者講習の 仕組み、交通事故統計・分析結果等の視聴覚教材を準備しておく。 ④ 講義式にならないためにも、受講者に適宜、質問等を行い、相手に話をさせる機会を作るようにする。 ⑤ 原付車による受講者に対しては、講習時間は 4 時間であることを説明する。 ① 各受講者の顔が良く見えるように、講習室にお

講習細目	実施要領	実施上の留意点
3 運転適性検査結果に基づく個別指導 おおむね 25 分	(2) 受講者に自己紹介をさせ、相互のコミュニケーションを図る。 各受講者の氏名、趣味等を内容とする自己紹介（自己の違反内容についての発言は、自由意思にまかせる。）を簡単に行わせ、受講者相互のコミュニケーションを図る。 (3) 運転意識の改善を図ることの必要性を説明する。 講習の受講者は、自動車教習所等で身につけた基本的な運転技能等がそのまま道路交通の場に発揮されていないことから自己流の運転になっており、複雑混合化している車社会に習熟していない状態にある。 このような状態は、早期に改善を図らないと、今後も違反、事故を繰り返すこととなり、ひいては、重大な事故を惹起することにもなりかねないので、安全マインドに立脚した協調性のある運転の必要性を説明する。 (1) 検査結果等からみられる事故、違反傾向、運転習癖等を総合的に分析し、安全運転を阻害している要因を自らが除去できるよう個別的、具体的な指導を行う。 (2) 個別指導(カウンセリング方式)で実施する。 ア 個別指導を受けるまでの間は、初心運転者の特性と事故、違反の一般的傾向等の資料を配布しておき各人に自学自習させておく。 イ 検査診断結果に基づき、各人の事故、違反傾向を把握し、再び事故、違反をしないよう行動特性、違反傾向に応じた具体的、個別的	ける机等の配置を工夫する。 ② 指導員は、相手の気持ちをときほぐすため、ユーモアを交えながら、和やかな雰囲気作りに心掛ける。 ③ 受講者は、法令違反者等であるが、思いやりのある言語態度で接する。 ④ 指導員自身もかつては決して優れたドライバーではなかったということを経験談を交えながらうちとけた気持ちで伝える。 ① 検査結果に応じたカウンセリングを成功させるためには、指導員と受講者の信頼関係をいかに築くかがポイントであることに注意する。 ② 個人指導をする場合は、原則として別室(衝立を立てる方法もある)で行うなど、他の受講者と分離して行う。 ③ 指導員は、指導要領を完全に習得し、効果的な指導を行う。なお、運転適性からみた安全指導の

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	な安全指導を行う。 ○ 好ましい運転行動を示した者については、積極的に賞揚し、安全運転への動機づけを行う。 ○ 要注意となった者については、検出された要素のもつ意味を十分に把握し、検出された要素ごとに自己の経験も踏まえて具体的な安全運転の方法を指導する。	方法と助言要領については、「運転適性検査 90－3 手引き」を参照する。 ④ 個人の人格を傷つけるような言動はしない。 ⑤ 受検者の診断結果については、保秘に留意し、本人以外には話さない。 ⑥ 原付受講者に対しては、個別指導を省略し、各個人に検査診断結果を手渡す。

1 指導目標

所内での技能演習の観察の際に、複雑な道路交通の場で、意識的、無意識的に身につけた誤った運転行動を発見し、これを補正するための指導をし、運転上不可欠な交通情報の認知、危険予測、危険の判断等について、その要領を教えるとともに、一般道路において訓練することのできない緊急制動、コーナリング、緊急回避等の演習を行う。

2 指導案

時間 60分 (原付受講者は50分)

講習細目	実施要領	実施上の留意点
1 運転技能の補正 おおむね30分	(1) 演習課題の設定 次の課題をおおむね設定する。 <運転技能の補正の課題設定例> ○交差点での右左折 ○直進 ○信号機のある交差点 ○信号機のない交差点 ○進路変更 ○追越し ○駐停車車両等障害物の側方通過 ○坂道発進	① 初心運転者の不安全運転行動を補正し、安全運転行動の習熟性の養成を基本理念とする。 ② 運転技能の補正に係る課題については、各都道府県の交通事故の実態を踏まえて特に必要性の高いものについて設定して行うこととし、初心運転者対策としての効果が十分にあがるよう努める。 ③ 受講者の心情を理解し温情ある態度で接するとともに、特に言動に注意し無用のトラブルを起こさないよう努める。 ④ 専門用語、難解な言語を避け、わかりやすくなじみのある表現に努める。 ⑤ 他の教習車両等と混合して行う場合は、コース提示等を適宜アドバイスし演習の円滑な実施を図るとともに、事故防止の徹底を図る。 ⑥ 演習の実施中に事故等があった場合は、直ちに管理者を通じその状況を公安委員会に報告し、事

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
		後の指示等を受ける。 ⑦ 運転技能の補正についての走行距離は、おおむね1キロメートルとする。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点																																																										
	(2) 運転演習の観察評価表例（指導員用）																																																											
	様 あなたの運転評価は次のとおりです。レ印で指摘したことについて、今後、気をつけて安全運転に心掛けるようにしてください。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>課 題 等</th> <th>観 察 結 果</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>運転態度</td> <td>☐良 ☐注意すべき点（ ）</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>交差点での右左折方法</td> <td>☐合図 ☐コースのとり方 ☐速度調節 ☐確認方法</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>直 進</td> <td>☐コースのとり方 ☐速度調節 ☐安全確認</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>信号機のある交差点</td> <td>☐コースのとり方 ☐速度調節 ☐安全確認</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>信号機のない交差点</td> <td>☐コースのとり方 ☐速度調節 ☐安全確認</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>進路変更</td> <td>☐合図 ☐開始時期 ☐ハンドル操作 ☐安全確認</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>追越し</td> <td>☐合図 ☐開始時期 ☐ハンドル操作 ☐安全確認</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>駐車車両等の障害物の側方通過</td> <td>☐合図 ☐コースのとり方 ☐速度と間隔 ☐ハンドル操作</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>坂道発進</td> <td>☐ブレーキの使い方 ☐アクセルとクラッチの使い方</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>情報のとり方</td> <td>☐良 ☐注意すべき点（ ）</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>速度と距離の関係</td> <td>☐良 ☐注意すべき点（ ）</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>アクセルとブレーキの使い方</td> <td>☐良 ☐注意すべき点（ ）</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>急制動</td> <td>☐良 ☐注意すべき点（ ）</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>コーナリング</td> <td>☐コースのとり方 ☐速度調節 ☐安全確認</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>危険回避</td> <td>☐良 ☐注意すべき点（ ）</td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>危険予測判断</td> <td>☐良 ☐注意すべき点（ ）</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>その他</td> <td>（ ）</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <tr> <td>講 習 場 所</td> <td>運 転 習 熟 指 導 員</td> </tr> <tr> <td>自動車教習所</td> <td>印</td> </tr> </table>	No.	課 題 等	観 察 結 果	1	運転態度	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）	2	交差点での右左折方法	☐ 合図 ☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 確認方法	3	直 進	☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 安全確認	4	信号機のある交差点	☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 安全確認	5	信号機のない交差点	☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 安全確認	6	進路変更	☐ 合図 ☐ 開始時期 ☐ ハンドル操作 ☐ 安全確認	7	追越し	☐ 合図 ☐ 開始時期 ☐ ハンドル操作 ☐ 安全確認	8	駐車車両等の障害物の側方通過	☐ 合図 ☐ コースのとり方 ☐ 速度と間隔 ☐ ハンドル操作	9	坂道発進	☐ ブレーキの使い方 ☐ アクセルとクラッチの使い方	10	情報のとり方	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）	11	速度と距離の関係	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）	12	アクセルとブレーキの使い方	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）	13	急制動	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）	14	コーナリング	☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 安全確認	15	危険回避	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）	16	危険予測判断	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）	17	その他	（ ）	講 習 場 所	運 転 習 熟 指 導 員	自動車教習所	印	○ 終了時には、受講者に交付するとともに、控えを保管し、事後の講習に役立たせる。
No.	課 題 等	観 察 結 果																																																										
1	運転態度	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）																																																										
2	交差点での右左折方法	☐ 合図 ☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 確認方法																																																										
3	直 進	☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 安全確認																																																										
4	信号機のある交差点	☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 安全確認																																																										
5	信号機のない交差点	☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 安全確認																																																										
6	進路変更	☐ 合図 ☐ 開始時期 ☐ ハンドル操作 ☐ 安全確認																																																										
7	追越し	☐ 合図 ☐ 開始時期 ☐ ハンドル操作 ☐ 安全確認																																																										
8	駐車車両等の障害物の側方通過	☐ 合図 ☐ コースのとり方 ☐ 速度と間隔 ☐ ハンドル操作																																																										
9	坂道発進	☐ ブレーキの使い方 ☐ アクセルとクラッチの使い方																																																										
10	情報のとり方	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）																																																										
11	速度と距離の関係	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）																																																										
12	アクセルとブレーキの使い方	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）																																																										
13	急制動	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）																																																										
14	コーナリング	☐ コースのとり方 ☐ 速度調節 ☐ 安全確認																																																										
15	危険回避	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）																																																										
16	危険予測判断	☐ 良 ☐ 注意すべき点（ ）																																																										
17	その他	（ ）																																																										
講 習 場 所	運 転 習 熟 指 導 員																																																											
自動車教習所	印																																																											

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点												
	(3) 運転演習の実施についての説明等 ア 時間割りの説明 準中型車・普通車・大型二輪車・普通二輪車（例） <table border="1" data-bbox="533 359 1292 572"> <thead> <tr> <th>項 目</th><th>時 間</th><th>方 法</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>準備運動・コースの説明</td><td>1 0 分</td><td>コース図又は試走</td></tr> <tr> <td>運転演習</td><td>4 0 分</td><td>課題設定により実施</td></tr> <tr> <td>運転補正</td><td>1 0 分</td><td></td></tr> </tbody> </table> イ 準備運動 ラジオ体操（第一）又はライディング体操を行い、運転に必要な手足や身体の一部を動かし、機敏な操作ができるよう指導する。 (4) コースの説明 課題設定に基づきコース図を配布し、コースの説明を行う。 ○ 準中型車・普通車による講習 受講者を車両に同乗させ、指導員が必要な事項を説明しながらコースを一巡する。 ○ 二輪車による講習 指導員が先導しながらコース案内を行い、必要により停止し具体的な指示を行う。 (5) 運転演習の実施	項 目	時 間	方 法	準備運動・コースの説明	1 0 分	コース図又は試走	運転演習	4 0 分	課題設定により実施	運転補正	1 0 分		○ 講習を適正かつ迅速に進めるため、あらかじめ講習時間割りを説明し機敏に行動するよう指導する。 ① 服装及び所持品について点検した後、必要によりゼッケンを装着させる。 ② ラジオ体操を実施した場合は、体操終了後、更に首、手足首、アキレス腱等運転に必要な関節部分についてもよく動かしておく。 ③ 体操は全員で号令をかけて行うようにすると効果的である。
項 目	時 間	方 法												
準備運動・コースの説明	1 0 分	コース図又は試走												
運転演習	4 0 分	課題設定により実施												
運転補正	1 0 分													

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	ア 運転態度 ○運転姿勢 ○座席位置 ○シートベルトの着装 ○運転準備の手順 ○発進時 ○停止時 ○走行中 アドバイス例 ○ あなたの運転操作は上手だと思います。しかし、運転は上手に速く走ることだけではよくありません。いかに安全運転をするかです。それには自分自身が安全運転をするという気持ちを持つことが大切です。（例えば、シートベルトを締めた時、安全運転をする心構えを持つ等） イ 交差点での右・左折方法 ① 交差点での右折方法 (ア) ゆるやかに進路を中央線寄りにとり、中央線に沿って直進する。 (イ) 交差点の手前30メートルで右折の合図をする。 (ウ) 交差点に入る直前で右・左の安全確認をする。 (エ) 対向直進車の安全を確かめ、交差点の中心の内側を徐行しながら通過する。 ※ 原付車の交差点での右折方法(右折方法の特例) 信号機等により交通整理の行われている交差点で、 ○ 道路標識等で指定された道路 原動機付自転車の右折方法（二段階）	◎ 観察ポイント ① ハンドルと姿勢が正対しているか。 ② 座席位置が適当か。 ③ シートベルトの確認はどうか。 ④ 運転準備としての手順はどうか。 ☆ ドアロックをしたか。 ☆ バックミラー等を調節したか。 ⑤ 発進時の諸注意が守られているか。 ⑥ 停止時の諸注意が守られているか。 ⑦ 走行中の運転態度はどうか。 ◎ 観察ポイント ① 対向車の速度の読み違いに注意する。 ② 車の死角から進行してくる車両に注意する。 ③ 交差点の手前で十分に減速し、いつでも他車に進路を譲れる態勢をつくる。 ④ 安全確認は十分に行う。 ⑤ 対向直進車に対しての速度、距離等の実地訓練により、適正な判断ができるよう指導する。

講習細目	実施要領	実施上の留意点
	○ 3以上の車両通行帯のある道路（ただし、小回りの右折方法によるべきことが道路標識等により指定されているときは除く。） において右折する場合、自転車の右折方法と同様の手順をとる。 a 交差点手前30メートルで右折の合図をする。 b 交差点に入る直前で右・左の安全確認をする。 c 信号に従い直進し、交差点の向こう側まで進み、その地点で停止する。 d 右に向きを変え合図をやめ、前方の信号が青になってから進行する。 道路標識により小回りが指定されているときは、①の方法により右折する。 原動機付自転車の右折方法（小回り） ② 交差点での左折方法 (ア) 交差点の手前30メートルで左折の合図をする。 (イ) ゆるやかに左側端に沿って進行する。 (ウ) 交差点に入る直前で右・左の安全確認をする。 (エ) 左折方向の安全を確認し、徐行しながら左小回りする。	◎ 観察ポイント ① 周囲の交通の状況に注意する。 ② 合図の時期が適切であるかを観察し指導する。 ③ 合図忘れの危険性について指導する。 ④ 前車や並進する車等他の動きに注意する。 ⑤ 車の死角から進行してくる車両に注意する。 ⑥ 他車から見えるポジションを走行するよう心掛ける。 ⑦ 交差点の手前で十分に減速し、いつでも他車に進路を譲れる態勢をつくる。 ⑧ 安全確認は十分に行う。

講習細目	実施要領	実施上の留意点
	ウ 直進 (ア) キープレフトによる左寄り走行をする。 (イ) 交差点に入る直前で右・左の安全確認をする。 エ 信号機のある交差点 (ア) 対面信号の確認をする。 (イ) 交差点に入る直前で右・左の確認をする。 オ 信号機のない交差点 (ア) 交差点の直前で一時停止か徐行をする。 (イ) 停止するときは、適正な位置で停止する。 (ウ) 右・左の安全確認をする。	⑨ 対向車等に気をとられ横断中の歩行者等を見落とさない。 ⑩ 左折は、車を安全なコントロール状態におき、徐行で行うようにする。 ◎ 観察ポイント ① 対向右折車の速度、距離等の判断が適正に行えるよう指導する。 ② 右折車両の側方を直進する場合、対向右折車から見落とされやすく交通事故の危険性が高いことを指導する。 ◎ 観察ポイント ○ 黄信号から赤信号に変わっているのに交差点に強引に進入する車両及び歩行者等があることを想定させ速度をはじめ安全確認の重要性を指導する。 ◎ 観察ポイント ① 交差点における安全速度 ・ 突然にどんな障害物が現われた場合でも、衝突する前に停止できないような速度で交差点に入らない。 ・ 交差点内に入った瞬間に、どの程度の視界があるかによって速度のコントロールを行うようにする。 ② 交差点における優先関係を指導する。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	カ 進路変更 (ア) 合図を適切な時期に行う。 (イ) 進路変更は交通の流れに合わせて行う。 (ウ) 右へ進路変更をする場合は右後方の安全確認を、左へ進路変更する場合は左後方の安全確認をする。 キ 追越し (ア) 追越しの判断を正確にする。 (イ) 追越しの各操作（手順）は十分に余裕をもって行う。 アドバイス例 a 発進、右左折、進路変更時の安全確認 ○ あなたは、発進時の安全確認をミラーだけで行いましたね。ミラーには死角部分がありますので危険です。必ず目で直接見ることを心掛けてください。また、発進の直前にもう一度、右後方を確かめる習慣を身につけてください。	◎ 観察ポイント ① 合図の時期が適切であるか。 ② 合図忘れによる危険性について指導する。 ③ バックミラーと目視による安全確認について指導する。 ④ 進路変更の時は、急なハンドル操作をしないよう指導する。 ⑤ 進路変更が完了すれば速やかに合図をやめる。 ◎ 観察ポイント ① 追越しの危険性について指導する。 ② 十分な安全確認と余裕のある進路変更について指導する。 注 ① 追越しは、他の教習車両等と混合して実施した場合、交通事故の危険も考えられるので、状況により説明による指導とする。 ② 原付受講者に対しては実施しないこととする。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	○ あなたは右折する時、対向の四輪車だけに注意していましたが、その陰から二輪車が出てくるかもしれないということを考えましたか？ 周囲の状況や変化に対する安全確認の深さと広さがないと危険です。危険と思われる車両、人等を捜すような運転の方法に心掛けてください。 ○ あなたは、左折する時、左後方の安全確認を忘れましたね。二輪車や自転車、あるいは道路に飛び出す歩行者を巻き込む危険性があります。左後方の安全を必ず確かめ、徐行し左折するよう習慣づけてください。 ○ あなたは、進路変更の合図を出すと同時に進路を変えましたが、あれでは事故を起こしかねません。合図は余裕をもって出し、ミラーで後方確認を行い死角部分の安全を確かめてから、余裕のある進路変更を行うよう習慣づけてください。 ○ あなたは、交差点を左折するときハンドルを右に切ってから左に曲がりましたね。そのような走り方をすると並行して走っている車や、右後方に追従している車と接触事故を起こすおそれがありますから、そのような癖は直すようにしてください。 b 交差点の確認（他車に対する心配り） ○ あなたの交差点の安全確認は、通過速度からみてやや時期が遅れています。また、左右の確認も十分ではなく交差点事故につながる危険性があります。交差点の安全確認は一度すればよいというものではありません。安全に通過するためには何度でも確認して下さい。特に交差点の直前でもう一度安全を確かめる習慣を身につけてください。	

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	○ あなたは、見通しの悪い交差点を通過する時の速度が速く危険です。交差点の手前では最徐行して進行し、安全を確かめ、状況によっては一時停止して安全確認をするよう心掛けてください。 ○ あなたは、勝手に優先道路だと思い込んで進行しましたが、相手が止まってくれたから事故にならなかったのです。判断誤りによる交差点での事故が多く発生しています。判断しにくい場合は他車に譲る心配りも大切です。また、譲ってもらった場合は軽く会釈するなど、感謝の意志表示等、他車に対する思いやりも心掛けてください。 c 速度感覚等 ○ あなたは、運転中、速度計を見ずに規制された制限速度を超えて走行しましたが、制限速度を守らないと危険です。それは、とっさの運転操作ができず危検を回避できないからです。速度感覚は道路環境によって異なります。正しい速度感覚を身につけるため、時々速度計を確認するよう心掛けてください。 ○ あなたは、一定の速度から車両を停止させる際、まず、クラッチを切り、次にブレーキをかけ急ブレーキの状態で停止しましたが、正しいブレーキングを身につけないと危険です。エンジンブレーキの使用や、ブレーキを数回に分けて踏むという良い習慣を身につけてください。 ○ あなたは、カーブの手前で一気にブレーキを踏み速度を落としましたが、それでもまだ速度が速すぎたためハンドル操作が遅れふらつきました。また、ブレーキペダルを踏んだ状態でのハンドル操作となっていましたね。カーブでの速度調節を誤ると事故につながりかねません。	

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	前方のカーブに対する正しい安全速度を早く判断しカーブ直前までに速度調節する余裕のある走行と、対向二輪車等がセンターラインをはみ出してくることを予想して、センターラインに寄らない運転を心掛けてください。 ○ あなたのブレーキペダルの踏み方は足先で踏んでいます。とっさのブレーキ操作の際、十分な制動効果が期待されず危険と感じました。制動効果が十分発揮できるよう、また、ブレーキペダルから足の踏みはずしがないよう足の指と土踏まずの中間のところで正しく踏む習慣を身につけてください。 d 追 越 し あなたの追越しは少し無理があります。安全に追越しをするには、次のような自問を自分に向かってするとよいでしょう。 ・ 後方から自分を追い越そうとしている車があるのではないか ・ 安全に追越しができるよう十分前方を見通せるか ・ 前の車のスピードを判断して、自分が安全に前の車を追い越すことができるか ・ 対向車があるような場合に、前の車を追い越せるだけの十分な時間と空間があるか（対向車との間の十分な距離があるかどうかを判断する一つの目安は、対向車の姿が遠くにあって動いているようには見えない場合です。） ク 駐車車両等の障害物の側方通過 ① 駐停車している車の側方を通過するとき (ア) 不意にドアが開くことがあるので、最低1メートル以上の、間隔を取ってどのような事態にも対応できるよう徐行する。	◎ 観察ポイント ① 進路を変える場合、進路変更の手順を正確に行わせる。 ② 駐停車車両や障害物との間隔を十分に取る。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(イ) 駐停車している車の間から人や自転車等が急に飛び出してくることがあるのを予測して走行する。 (ウ) 安全な間隔が取れない場合は、最徐行や一時停止をして安全を確認する。 アドバイス例 ○ あなたは、駐車車両の側方通過の際、合図、安全確認は正確でよかったと思います。しかし、駐車車両との間隔が取れていなかったですね。十分な間隔を取らないと、もし、急にドアが開いたら避けられず事故につながる危険があります。この点十分に注意して下さい。 ケ 坂道発進 [四輪車] (ア) 上り坂の通過方法 (MT車) a 坂の途中でエンストしないようあらかじめ手前でシフトダウンする。 b 坂の勾配によりギアを選ぶ。 (イ) 下り坂の通過方法 a 勾配が急になるほど低速ギアに落とし、エンジnbrakeキを利用する。 b 必要に応じてフットブレーキをかけるようにする。	③ 側方通過時の速度は、停止又は回避が安全にできる速度とする。 ④ 対向車の速度や間隔を読みとる。 ⑤ 常に目に見えない危険に対する予測を行い、減速させるなど危険に備えるための予備行動を行う。 ◎ 観察ポイント ① 前車との車間距離について注意する。 ② 坂の頂上付近では徐行する。 ◎ 観察ポイント ① 車間距離を多めにとる。 ② フットブレーキを利用しすぎると、フェード現象やベーパーロック現象を起こすことになることを理解させる。 ③ AT車のエンジnbrakeキについては早め

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(ウ) 坂道発進 - a ローギアに入れる。 - b 手ブレーキを引く。 - c アクセルペダルを踏む。 - d 半クラッチにする。 - e 後方の安全を確かめる。 - f 手ブレーキを戻す。 - g 更にアクセルペダルを踏む。 - h クラッチペダルを戻す。 - i 静かに発進する。 [二輪車] (ア) 上り坂の通過方法 - a 坂の勾配によってギアを選ぶ。 - b 平地のときよりも低いギアで上る。 - c 坂の途中でエンストしないようあらかじめ坂の手前でシフトダウンする。 (イ) 下り坂の通過方法 - a エンジンブレーキをきかせるため、勾配が急になるほど低速ギアに落とす。 - b 前輪ブレーキは断続的に使用する。 (ウ) 坂道発進 - a 前輪ブレーキをかけローギアに入れる。	にアクセルペダルを戻す。 ◎ 観察ポイント ① エンストの際の手ブレーキの利用を適切に行う。 ② アクセルとクラッチの操作について理解させる。 ③ AT車については、エンストはしないが坂道の勾配によりアクセルの踏み方に強弱をつけることが必要なことを理解させる。 ◎ 観察ポイント ① ギアは、1 速、2 速、3 速と使って違いを確かめる。 ② 運転姿勢はやや前傾で前輪に重心をかける。 ③ 項上付近では徐行する。 ◎ 観察ポイント ① 1 速、2 速、3 速を使って各ギアのエンジンブレーキのきき具合を確かめる。 ② 運転姿勢は上体をやや後ろにずらし、後輪に重心をかける。 ◎ 観察ポイント ① 停止後、ギアを変える場合は、前輪ブレー

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	b 足を踏み替えて後輪ブレーキをかける。 c 後方の安全を確かめる。 d 静かに発進する。 コ 情報のとり方 運転に必要な交通情報のとり方を説明するとともに、二輪車と四輪車では視野と視点が異なることを理解させる。 (ア) 四輪車の運転席側からみた死角について理解させる。 (イ) 二輪車の特徴として視野が狭く近くの走行車線上を見ることが多いため、対向車や後方からの車の行動又は横方向からの交通参加者の発見が遅れることを理解させる。 サ 速度と距離との関係 自車が秒速では何メートル走行するのか、あるいは、二輪車は車体が小さいために他車から見て遅く感じられたり、遠くに見られたり、見落とされたりする危険性があることを認識させる。 (ア) コース内に設置されている二輪車、障害物、植込み、ポール等を利用して自車からの距離が何メートルあるのか、又は速度を設定した場合に何秒後に自車の直前まで到達するかを答えさせ、その判断の正確性を確認する。	キをかけておく。 ② 発進のときアクセルを平地より少し多めにふかし、エンジンの回転をあげる。 ③ 半クラッチに保ち後輪ブレーキを解きながらそれに合わせてエンジンの回転をあげ、クラッチを戻し発進する。 ④ 逆行、エンストに注意し、停止した場合には発進するまでの間、前後どちらかのブレーキをかけておく。 ⑤ 坂の勾配に応じてエンジンの回転をあげる。 ◎ 観察ポイント ○ 二輪車の情報のとり方の欠点を認識したうえで、一点を見つめないで、視点を広く動かして情報を早く広くキャッチすることが大切であることを理解させる。 ◎ 観察ポイント ① 一秒間に進む距離(30km/h～約8.5m、40km/h～約11m、50km/h～約14m、60km/h～約17m、80km/h～約22m)を理解させる。 ② 空走距離、制動距離等いわゆる停止距離についても簡単な説明を行い、速度が増すとなぜ停止距離が長くなるのかを理解させ、安全

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(イ) 危険の発見から停止までの距離はどのくらいかかるのか、時間は 何秒を要するかなどを判断させる。 アドバイス例 ○ あなたは、前車との車間距離が短すぎ追突する危険があると思います。前車が急ブレーキをかけても安心して対応できる十分な車間距離を保つよう注意してください。 シ アクセルとブレーキの使い方 〔四輪車〕 (ア) 坂道、カーブ走行時等におけるアクセルとブレーキを微妙にコントロールすることにより、安全走行が担保されることを体験させる。 (イ) エンジンブレーキを効果的に利用する方法について習得させる。 〔二輪車〕 (ア) ブレーキの種類(前輪、後輪、エンジン)と使い方について説明を行い体験させる。 (イ) 安定して短い距離で止めるためには、後輪ブレーキと前輪ブレーキを同時に使い、前輪ブレーキを後輪ブレーキよりも強めに使うようにする。 (ウ) アクセルの使い方によってバンク走行が行いやすいこと、及び車体が立ち直りやすいことを体験させる。	な距離で止まれる速度で走行する必要性を認識させる。また、速度以外に運転者の肉体的、精神的状態や車の状態、道路の状況、気象状況等によって停止距離が変化することも理解させる。 ③ 特に危険に対する予測判断ができるかどうか事故防止の最大のポイントであるので、安全マインドを強く強調する。 ◎ 観察ポイント ○ スピードを調整しなければならない道路環境(坂道、カーブ、道路の特殊な構造)について理解させる。 ◎ 観察ポイント ① 二輪車のブレーキは、四輪車と異なりそれぞれ独立した構造になっているので、実際の使い方には操作技術と注意力が必要であることを理解させる。 ② ブレーキを正しく使わなければ転倒の危険性があることを事前に教示する。

[illegible]

講習細目	実施要領	実施上の留意点
	(2) 危険予測・判断の实地訓練の実施 ア 急制動 (ア) 急制動の目的を説明してから実技を行う。 (イ) 指定速度は、時速30～40キロメートルとし、ギアは2～3速で行う。 (ウ) 制動開始目標に前輪が到達した時点でブレーキをかける。 (エ) 停止限界線を超えないように停止する。 (オ) 停止してからギアをローギアに入れる。 (カ) ブレーキ（二輪車は、前輪ブレーキ、後輪ブレーキ）、エンジンブレーキは、とっさの時、事故を回避する場合の重要な役割を果たす操作であるので、その特徴を理解させる。 イ カーブ走行（コーナリング） [四輪車] (ア) 高速でカーブ走行すると遠心力が働き路外に飛び出したり、対向車と正面衝突するおそれがあることを認識させる。 (イ) あらかじめ手前で減速する。 (ウ) 速度を落としたままでゆっくりカーブに入る。	◎ 観察ポイント ① 最初から無理な速度で行うことのないように心掛ける。 ② ブレーキをロックさせないことを強調して指導し、同時にその危険性も教示する。 ③ ロックした場合は、ブレーキを少し緩め再度かけ直す。 ④ とっさの時は制動目標等があらかじめ認知できないので、訓練の結果から、簡単に停止できるという誤った考えを起こさないように指導し安全マインドについて説明する。 ⑤ 前後輪ブレーキを同時に使い、前輪ブレーキを後輪ブレーキより強めにかける（二輪車）。 ⑥ 正しい運転姿勢を保ち車体を垂直にする（二輪車）。 ◎ 観察ポイント ① コーナリング中に急ブレーキを踏むと、タイヤがロックして車は安定性を失い事故に結びつく危険が大きいため、カーブの手前で十分に減速する必要があることを認識させる。 ② カーブでは一般的に見通しが悪く、速度を落とさないと急に対向車がきた場合には対応できないことを認識させる。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	[二輪車] ○ カーブ走行する場合、遠心力によって車体が外側へ飛び出さないようにするため、二輪車では内側に身体と車体を傾けて走行する。	③ 急なカーブを曲がる時は、制限速度やカーブの曲がり具合を示した標識を確認する。 ◎ 観察ポイント ① 二輪車は、視線を向けた方向に曲がっていく特徴があることを理解させる。 ② カーブ走行の運転姿勢は、二輪車を運転するうえで最も重要な技術であることを体得させる。 ③ コーナリングフォームの特性を理解させ路面状況、コーナの形状、走行状態に応じた使い分けを理解させる。 ④ 速度が速くなるほど、またカーブ半径が小さくなるほど遠心力が大きくなり、車体をバンクさせる角度がきつくなることを理解させる。 ⑤ 車体を傾けすぎると、遠心力より重力がまさるため、内側に倒れる危険性があることを理解させる。 ⑥ 遠心力を弱めるためには、カーブ手前での減速がポイントであることを覚えさせる。 ⑦ コーナリング中の急ブレーキ、急ハンドル、急加速は事故を起こす最も危険な行為であることを理解させる。 ⑧ 顔はいつも路面と垂直に保ち、速度やカーブの半径を正しく判断して適切なコーナリングをすることを理解させる。 ⑨ 大型二輪車は、普通二輪車に比較して重力、遠

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	ウ 危険回避 (ア) 制動開始直前の地点における走行速度は時速30～40キロメートルで実施する。 (イ) ギアは2～3速で走行する。 (ウ) まず、準備段階として受講者の判断で右又は左へ進路変更する。 次に指導員の指示で進路変更をする アドバイス例 回避に要した時間によって受講者に次のアドバイスを行う。 a 平均値（回避時間1.7秒）より長くかかった受講者 (a) 反応時間が遅いので走行中は速度を控えめにする。 (b) 自分の能力以上の速度では走らない。 (c) 危険を感じたら、早めにブレーキをかける。 b 平均値より短かった受講者 (a) 運転が上手だとうぬぼれていると思わぬ事故を起こす。 (b) スピードや安全空間に余裕を持つよう心掛ける。 c 回避コースを間違えた受講者 (a) 認知・判断・操作を正確に行う。 (b) 気持ちが慌てていると間違いを起こしやすく、重大事故につながるおそれがある。	心力が大きいため、バランスを崩した場合に修正が困難であることを理解させる。 ◎ 観察ポイント ① 回避行動を起こすまでに時間がかかることを知ってもらうためのものであり、個人差があることも認識させる。 ② 二輪車については、車体を傾けて回避中にブレーキをかけると転倒するので注意を要する。 ③ 交差点での右直事故の危険性及び防止策を質問等により理解させる。 ④ 他車が誤った判断をした場合のことを想定し、安全運転行動のとり方を指導する。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	エ バランス走行（大型二輪車・普通二輪車） (ア) 遅乗り台走行 a 走行の基準タイムは5秒とし、後輪が台にかかった時から前輪が台を通過した時までを測定する。 b 立ち姿勢の状態で走行する。 (イ) 8の字走行 a 走行の基準タイムは20秒とし、前輪が8の字の入口にかかった時から後輪が出口を通過した時までを測定する。 b 着座姿勢のままバランスをとりながら走行する。 観察結果に基づく指導及びまとめ ア 各受講者に演習についての感想を聞く。 イ 各受講者の観察評価表に基づき、初心にかえり運転の基本とは何かを再自覚するようワンポイントの指導を行う。 アドバイス例 ◎ 今皆さんの運転ぶりを見せてもらいましたが、自動車教習所の教習課程で運転をマスターしたときと、今運転してみてもの違いについて気づいたことを一人ひとり簡単に感想を述べてください。 ○ それでは、Aさんからどうぞ A () B () C () ◎ そうですね。全体的に自信のある運転ぶりでしたが、一人ひとり違	① 二輪車は、バランスをとりながら走行するという特性がある。車の速度、カーブの大きさや路面の状態等に変化があっても安全に走行するためには、適切な重心の移動が必要であることを認識させる。 ② 前後の重心移動の仕方、左右の重心移動の仕方、前・後輪ブレーキ及びクラッチの使い方について指導する。 ③ バランスのとり方には三つの方法（リーン・ウィズ、リーン・アウト、リーン・イン）があることを理解させる。 ○ 適宜、質問を投げかけ受講者から発言を求

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	った癖が出ています。例えば、運転姿勢や、カーブの手前での減速、進路変更の時期や方法、交差点での右折の仕方等です。もう一度、基本にかえって欲しいと思います。また、実際の道路での運転より、コース内での運転の方が難しいと感じたのではないのでしょうか。 しかし、実際の交通の場では、歩行者が飛び出してきたり、見通しの悪い交差点があったり、他の車両が急に進路を変えたりするので、それだけ危険が多くなります。ドライバーは、交通状況を正しくキャッチし、危険の予知、正確な判断が必要となり、常に「かもしれない」運転が大切になります。 (受講者共通、又は一人ひとりについて観察評価表を利用して、アドバイス例により指導する。)	める。

1 指導目標

初心運転者の事故率が高いのは、運転に必要な技能及び知識の未定着又は誤ったその定着によるものと考えられる。 自己の運転行動と他人のそれとを比較・検討することにより、自己の欠点等を認識させるとともに自動車を安全に運転するために必要な知識・技能についてその足りない部分や誤って身についた部分を補い、矯正することを目的とする。

具体的な目標は、次のとおりである。

- 自己の運転についてはとにかく自己過信が見られるので、それを取り除くよう指導する。
- 運転に必要な交通情報を速やかに収集し、その処理判断する力を養うとともに、危険の予測、危険の判断が的確にできるようにする。
- 他車(人)に配慮し、かつ、的確な安全運転ができるよう指導する。

2 指導案

時間 120分 (原付受講者は40分)

講習細目	実施要領	実施上の留意点
1 運転行動の観察 おおむね90分 (原付受講者はお おむね30分)	(1) 事前準備 ア 指導員1人で、受講者3人を担当する。 イ 講習車両は、次のとおりとする。 (ア) 準中型車については準中型貨物自動車 (イ) 普通車、大型二輪車、普通二輪車(小型限定普通二輪車を含む。以下同じ。)については、AT車又はMT車のうち、受講者の希望するもの(受講者が交付を受けている免許で運転することができるものに限る。) (ウ) 二輪車の総排気量については、大型二輪車にあつては、AT車は600cc以上、MT車は700cc以上のもの	① 車両 ○ 四輪車～講習用車両1台 四輪車については、車両に初心運転者標識の表示のほか、指導員が危険を防止するための応急の措置を講ずることができる装置(補助ブレーキ)を備えたものとする。 なお、身体障害者用車両については、持ち込みも認めることとするが、この場合も必ず前記の装置を備えること。 ○ 二輪車(原付を含む。)～各受講者1台ずつ及び指導員用車両(追尾用) ② 講習用車両(準中型車、普通車、大型二輪

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	普通二輪車にあつては300cc以上（小型限定普通二輪車は90cc以上125cc以下）のもの (エ) 原付車については、原則として誰でも乗車可能なスクータータイプのもの (2) 運転演習コースの設定 ア 運転演習コースの設定数は、2以上とする。 イ コースについては、公安委員会に届出をしてある路上教習コース及びそれに接続した道路から道路状況及び交通量等を勘案して効果的に組み合わせることができる。 (3) 課題設定例 ○ 指定場所（一時停止標識の設置場所）における一時停止 ○ 交差点における右・左折 ○ 交差点における信号通過 ○ 横断歩道の通過 ○ カーブ走行 ○ 市街地、非市街地の走行 ○ 坂道走行	車、普通二輪車、原付車）には、講習中の標識を車両の前方又は後方から見やすいように表示する。 なお、表示にあたっては、道路運送車両の保安基準に違反しない大きさ、方法等によること。 ③ 運転演習コースは、予備コースも設定しておく。 ○ 走行距離は、準中型車・普通車にあつては、1人当たりおおむね4キロメートル、大型二輪車・普通二輪車にあつては、おおむね12キロメートル、原付車にあつては、おおむね4キロメートルとする。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点												
	イ 指導員用													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>受 講 者</th><th>指 導 員</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 車両の熟知</td><td> ○ 加速、停止時のクラッチ、ブレーキ、アクセルの操作 ○ カーブ走行や追越し時のハンドル操作 ○ ミラーの活用 ○ ギアの選択 </td></tr> <tr> <td>2 交通法令の遵守</td><td> ○ 道路標識、道路標示に従うこと ○ 交差点での通行方法、車間距離、法定（指定）速度等の原則に従うこと </td></tr> <tr> <td>3 社会的（協力的）行動</td><td> ○ 歩行者、自転車、子供、お年寄り、障害者等交通弱者に対する態度 ○ 渋滞走行の際や幹線道路に入る際の運転態度 ○ 自己主張をせずに他人に対して譲りあいの気持ちを持っているか </td></tr> <tr> <td>4 危険な行為</td><td> ○ 見通しのきかない所や、対向車のある所での追越し ○ 安全な間隔を空けない側方通過、前の車のすぐ後ろにつきすぎる ○ 「黄色」での交差点通過 ○ 状況からして速度を出しすぎる（カーブ、濡れた路面） ○ 他の通行車（者）を脅かすような運転の仕方（急ブレーキ、突然の車線変更等） </td></tr> <tr> <td>5 運転態度の全体の印象</td><td> ○ 全体的に安全運転か ○ 落ち着いていて慎重か ○ 神経質で慌ただしいか ○ 受講者の習癖（具体的に） </td></tr> </tbody> </table>	受 講 者	指 導 員	1 車両の熟知	○ 加速、停止時のクラッチ、ブレーキ、アクセルの操作 ○ カーブ走行や追越し時のハンドル操作 ○ ミラーの活用 ○ ギアの選択	2 交通法令の遵守	○ 道路標識、道路標示に従うこと ○ 交差点での通行方法、車間距離、法定（指定）速度等の原則に従うこと	3 社会的（協力的）行動	○ 歩行者、自転車、子供、お年寄り、障害者等交通弱者に対する態度 ○ 渋滞走行の際や幹線道路に入る際の運転態度 ○ 自己主張をせずに他人に対して譲りあいの気持ちを持っているか	4 危険な行為	○ 見通しのきかない所や、対向車のある所での追越し ○ 安全な間隔を空けない側方通過、前の車のすぐ後ろにつきすぎる ○ 「黄色」での交差点通過 ○ 状況からして速度を出しすぎる（カーブ、濡れた路面） ○ 他の通行車（者）を脅かすような運転の仕方（急ブレーキ、突然の車線変更等）	5 運転態度の全体の印象	○ 全体的に安全運転か ○ 落ち着いていて慎重か ○ 神経質で慌ただしいか ○ 受講者の習癖（具体的に）	コース図 <メモ欄> 実施年月日 教習所名
受 講 者	指 導 員													
1 車両の熟知	○ 加速、停止時のクラッチ、ブレーキ、アクセルの操作 ○ カーブ走行や追越し時のハンドル操作 ○ ミラーの活用 ○ ギアの選択													
2 交通法令の遵守	○ 道路標識、道路標示に従うこと ○ 交差点での通行方法、車間距離、法定（指定）速度等の原則に従うこと													
3 社会的（協力的）行動	○ 歩行者、自転車、子供、お年寄り、障害者等交通弱者に対する態度 ○ 渋滞走行の際や幹線道路に入る際の運転態度 ○ 自己主張をせずに他人に対して譲りあいの気持ちを持っているか													
4 危険な行為	○ 見通しのきかない所や、対向車のある所での追越し ○ 安全な間隔を空けない側方通過、前の車のすぐ後ろにつきすぎる ○ 「黄色」での交差点通過 ○ 状況からして速度を出しすぎる（カーブ、濡れた路面） ○ 他の通行車（者）を脅かすような運転の仕方（急ブレーキ、突然の車線変更等）													
5 運転態度の全体の印象	○ 全体的に安全運転か ○ 落ち着いていて慎重か ○ 神経質で慌ただしいか ○ 受講者の習癖（具体的に）													

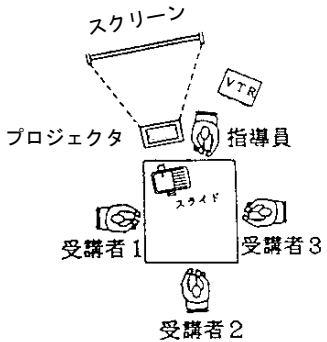
講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(5) 路上運転演習のコース図の作成 コース間違いをなくすため、大きめのコース略図を作成する。 (6) 路上演習の実施 ア 講習目的について説明する。 イ 指示説明事項は、次のとおりとする。 (ｱ) 運転免許証又は免許情報記録個人番号カードの確認 (ｲ) 走行コースの指示 (ｳ) 走行距離 (エ) 走行時間 (オ) 走行上の留意事項 ① 走行中の運転は、その運転者の責任である。 ② 受講者がかたくならないで日常走行している状態で走行させる。 ③ 演習中、走行コースが分からなくなった場合は早めに指導員に聞く。 ④ 異常が発生した場合は直ちに停止する。 ⑤ 二輪車は指導員の車と著しく離れないように走行する。 ⑥ その他必要に応じて指導員が指示する場合はそれに従う。 ウ 観察評価表の配布及び記載要領 (ｱ) 他の受講者の運転状況をできるだけ詳細にチェックし、評価表に記載する。 (ｲ) 他の受講者と相談をしての記載はさせない。 (ｳ) 二輪車の場合は、その都度、記載することはできないので、交替する際に記載する。	○ コース案内図によりコースを説明しても、受講者にとっては初めてのコースであるので全部覚えることはできない。従って、コース間違いをなくし安心感を与えるために無線機（受令機）を使用するとよい。

講習細目	実施要領	実施上の留意点
	エ 服装の点検 (ア) 運転操作に影響を与えないような服装とする。 (イ) 特に二輪車については、手袋、ヘルメット、長袖着衣等の確認を行う（プロテクターの着用を励行する。）。 オ 走行の要領 (ア) 四輪車の走行 a 1 台の車両に指導員及び受講者 3 名が乗車する。 b 走行中は、原則としてワンポイントアドバイスはせず、受講者ができる限り、日常走行（常日頃の癖が出るよう）ができるよう雰囲気作りをする。 c 受講者の交替時に、以後の討論に必要な事項等についてワンポイントアドバイスをする。 d 必要により指示をする場合は、批判的な言葉や人の心を傷つける言葉はさける。 (イ) 二輪車の走行 a 車両の割り当てを行うとともに、アクセル、ブレーキ、クラッチ等の操作に慣れさせておく。 b 走行順序は、原則として次のとおりとする。なお、交通が輻輳しているなどのため、指導員が受講者を十分に把握できない場合は、受講者、指導員の走行順位を入れ替えても差し支えない。	○ 交通環境等によっては、次のとおり四輪車による追尾方式によってもよい。 [走行例]

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	<pre> 順次交替する 1 ← 2 ← 3 2 ← 3 ← 1 3 ← 1 ← 2 </pre> c 交替場所はあらかじめ特定しておき、その際は必ず停止後に交替する。 d 交替時に観察評価表に記載する。 e 走行路の誤りについては、適宜、指導員が安全を十分に確認してから是正の指示をする。 f 受講者の交替時に、以後の討論に必要な事項等についてワンポイントアドバイスをする。 g 指導員は、走行中、受講者の観察内容を記録することができないので、あらかじめ小型録音機を用意し、指導すべき点、良好な点等を逐次記録しておく。 (7) 運転行動の観察 ア 速度、右左折方法、走行位置、発進・停止及び徐行等交通法令の遵守	○ ビデオカメラ等により、運転行動を撮影し、事後の討論に役立たせることも講習効果を高めるための一つの方法である。 ◎ 観察ポイント ① 歩行者、自転車の動きを計算に入れた安全運転態度がとられているか。 ② 信号の変わりめを確実にとらえているか。 速度・距離を計算に入れたブレーキ、アクセルワークはどうか。停止線の位置間隔や二段停止線の停止方法等はどうか。 ③ 左右の確認、対向右折車に対する注意の仕方はどうか。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	イ 運転姿勢 ウ 交通情報の迅速な把握及び的確な判断、処理	④ 自車と他車(者)との関連において、速度距離関係を計算に入れたブレーキ、アクセルワークができているか。また、他車(者)の行動に配慮した安全運転態度がとられているか。 ⑤ 交差道路からの自転車等の飛び出しなどがあるので、速度コントロール、ブレーキの構え、左右の確認の仕方等、万一の飛び出しに備えた運転行動ができているか。 ⑥ 原付車については、二段階右折についても正しくできているか。 ◎ 観察ポイント ① 正しい運転姿勢になっているか。 ② 特に二輪車については、安定した運転姿勢が保持されているか。 ◎ 観察ポイント ① 一時停止のない道路から広い道路へ出る場合、徐行及び安全確認が適正に行われているか。 ② 停止車両の側方通過や停止線での停止方法等が適切であるか。 ③ 駐車車両の動静(急な発進、ドアの開き等)及び死角に注意しているか。速度及び間隔はどうか。 ④ 交差点において、他の交通の流れを十分に把握できているか。 ⑤ 見えないところ及び見えるところの危険の

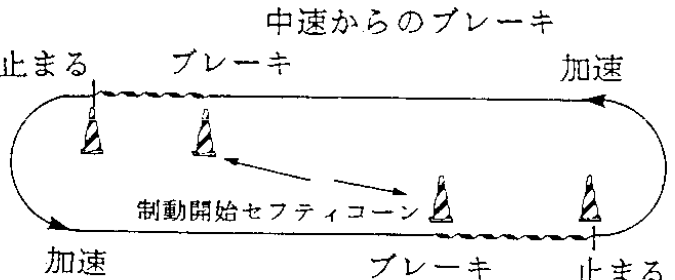
講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
2 他の交通に対する配慮	ア 歩行者、自転車等他の交通に対する心配り、運転マナー等	予測（認知）が十分にできているか。 ⑥ 危険の判断に必要な要素を理解し、的確に判断されているか。 ⑦ 運転行動は、安全にして、かつ適切に行われているか。 ⑧ 自転車が自車を認知しているか否かの見極めがなされているか。 ⑨ 歩行者の態様（小児、老人の別）、自車の接近に気づいている歩行者と気づいていない歩行者の見極めがなされているか。 ⑩ 見るべきポイントに目が動いているか。接近速度、ブレーキの構えはどうか。 ⑪ 大型車の合図、進路のとり方等により、左折車であることの見極めがなされているか（左折巻き込みをされる可能性がある）。 ◎ 観察ポイント ① ミラーの使い方、合図の仕方、速度のコントロール、追越し、避譲の仕方等は適切になされているか。 ② 自転車の動きから、蛇行や右折をしないかなどの見極めがなされたか。 ③ 見えない危険に対し、防衛運転がなされているか。 ④ 老人、子供等交通弱者に対する心遣いがな

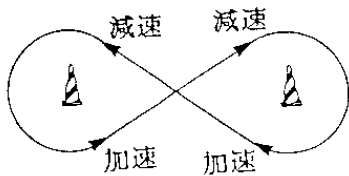
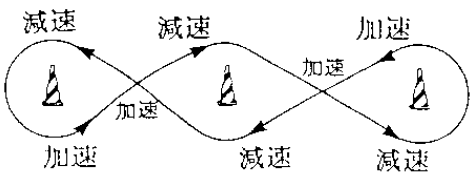
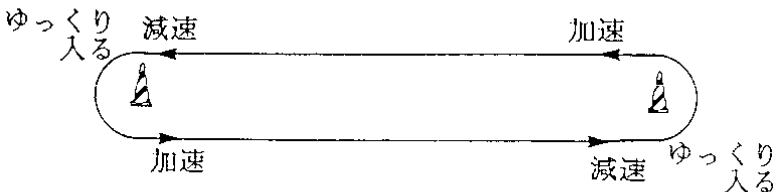
講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
3 路上運転について話し合い おおむね 30 分 (原付受講者はおおむね 10 分)	イ 交通の流れに沿った安全で円滑な走行 (1) 路上運転終了後、グループごとに観察評価表を参考にしながら受講者に発言を求め話し合いを行う。 ア グループ討論の場の設定例 	なされているか。 ⑤ 買い物に夢中になっている歩行者等に対する配慮がなされているか。 ◎ 観察ポイント ① 総合的な見地から、交通の流れに沿った安全な速度と運転方法がなされているか。 交通の円滑な流れの妨害は、自分は事故に巻き込まれなくても後の車が事故に遭う場合もあることを理解させる。しかし、他の車のスピードに合わせて運転するといっても、法定（指定）速度を守らなくてもよいということではないことに注意する。 ② 無理のない運転等をしている受講者については、後で行う集団討論等に活用できるような評価方法を検討しておく（良い点、更なる点等）。 ① 提示資料、視聴覚教材等が利用しやすく、指導員をはじめ参加者相互が対面できるようにする。なお、状況に応じ現場（空き地・車内等）で話し合いを行っても差し支えない。 ② 運転演習で使用した観察評価表を 1 部コピーして、指導員の手持ち資料とし、この評価表から受講者一人ひとりが、どのような発言をするかあらかじめ予想しておくとな効果的な話し合いを行うことができる。 ③ 話し合いの内容は、ただ単に交通法令が守れ

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	イ グループ・ディスカッション 走行経路に沿って、気づいたことを受講者に発表させ、観察したこと、それに対する被観察者の意見を求め話し合いを行う。 (発言事例) ○ ヒヤリ、ハッとしたところ ○ 自分の運転と違うところ ○ 気配りの足りないところ ○ 感心したところ (2) 指導員は、進行状況を見ながら必要な助言を行うとともに、受講者の運転行動に現れた欠陥を是正するために必要な指導を行う。 ○ グループディスカッション (続き) 指導ポイントでの走行事例を、視聴覚教材で検証、分析する過程を通じて自己の運転行動の欠陥に気づかせる。	たか、安全走行したかということではなく、歩行者、自転車及び自動車等他の交通に対する気配りはもちろん、危険を予測し、交通の流れに沿って円滑、快適な走行ができたかということも大切な要件であることを受講者に再確認しておく。 ① プロジェクタにより路上コース図を提示し、走行経路、道路環境の全体像を描かせるとともに、現在討論されている地点がどこであることを明確にする。 ② 場面検証に用いる視聴覚教材は、指導ポイントで発生しうる不適切な走行事例をわかりやすい角度から事前に収録し、編集したものを使用することも効果的な方法である。 ③ 受講者の気づきが少なく意見の出ないときは、指導員がチェックした場面に該当する指導ポイント走行事例を取り上げて発言を促す。 ① 指導員の質問、ヒント及び視聴覚教材による場面提示により、受講者自らが運転行動の欠陥を見いだすようにする。 ② 当日の交通状況と視聴覚教材で提示される状況との違いに配慮する。 ③ 欠陥に気づかせるためには、他の受講者の良いところに気づかせることも必要である。 ④ 次の講習で行う危険予測ディスカッションに取りあげるものについては、あえて具体的な指

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(3) まとめ ア 討論終了後、次の講習で行う危険予測ディスカッションに利用できるような交通場面（危険場面）を選び、受講者同士で討論を行う旨の意識づけをしておく。 イ この討論は、指導目標にもあるように受講者同士の運転行動を比較、検討することにより、受講者個人の運転行動における欠点を認識させ安全な運転をさせるため知識・技能について補正することが目的であるので、まとめとしては、 ○ 初心運転者は運転キャリアがないので、特に危険が伴うものであるとの自覚 ○ それらを防ぐためには、どうしたらよいかの具体的なポイント等を説明し終了させる。	導を行うことなく、意識づけをするにとどめておく。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
原付特別訓練 (所内コース) おおむね40分	原付の運転技能が未熟で路上運転を行うことができないと認めた受講者に対しては、次の要領により実施し路上演習に代えることができるものとする。 (1) 運転未熟者の判断 この訓練は、場内コースにおける運転演習を実施後、路上に出すことが不適当であると認められる受講者を対象として行うものである。「路上に出すことが不適当」とは、具体的には、運転操作が未熟なため転倒し負傷等をした者又はそのおそれのある者等が考えられる。 これらの受講者については、管理者の了解を受けたうえで場内コースにおいて原付特別訓練を行い、路上における運転演習を省略するものとする。 (2) 訓練内容 ○ 運転技能の補正 基 本 走 行 (ア) 運転姿勢 a 乗車、降車の要領 周囲や後方の安全確認を習慣づけ、スムーズな乗車、降車の模範を示して実際に行わせる。 b 正しい運転姿勢 正しい運転姿勢とは、各装置の操作が無理なく行える姿勢であり、その利点の説明する。 (イ) バランスとブレーキ操作	○ 判断は、できるだけ他の指導員の意見を聞いて検討し、判断するようにする。 ① 初めはスタンドを立てて行い、次にスタンドを外して行う。 ② 特に視点のとり方を強調する。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	a 手ブレーキ、足ブレーキの操作要領 (a) バランスを失わず走行でき、左足を出してブレーキをかけ停止する。 (b) 前輪ブレーキ、後輪ブレーキ、前・後輪同時ブレーキの機能と操作要領を速度と関連づけて指導する。 ○ 前・後輪ブレーキ 走行中におけるブレーキ操作の基本であり、最短距離で安定した停止ができる。 ○ 後輪ブレーキ 後輪だけの制動は、ロックしやすく停止距離も長くなる。 ○ 前輪ブレーキ 前輪ブレーキの効果は高いが、ロックさせると走行性を失い転倒する。 (c) 日標の位置で前・後輪ブレーキを使用して安定した停止ができる。 (走 行 例) 	① 中速走行（10km/h～15km/h）により、パイロンを停止目標にして反復練習させる。 ② ブレーキ操作は徐々に握り（又は踏み）、完全にかけてしまわないこと。 ③ 前輪ブレーキのみ、後輪ブレーキのみ、前・後輪同時ブレーキの順で模範を示し、その後実施させ体得させる。 ④ 断続ブレーキについても説明する。
	(ウ) 発進、加速、周回 a 安全で円滑な発進、加速、周回 (a) 「8の時走行」によって加速、減速時の適切なアクセル操作と、特に周回時（カーブ）の安定した走行を指導する。	① 円滑な発進要領を指導する。 ② パイロンの間隔は10mとし、低速で反復練習を行う。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(b) 先を読む習慣を身につけ、安定した切返しと、リズム感覚を養う。 8の字走行例  ダブル8の字  (エ) カーブ走行 ○ カーブ走行要領 カーブ手前での減速（エンジンブレーキ使用）要領と、安定した周回を指導する。 カーブ走行例  応 用 走 行 (ア) 合図と安全確認 ○ 目、ミラー、方向指示器 a 適切な合図と十分な安全確認をすることが、安全運転の基本であることを強調する。 b 合図の時期、方法について指導する。	① 回る方向へ視線を向けることとカーブの内側に車体を傾ける要領を指導する。 ② できる範囲の大きさから始め、徐々に半径を小さくする。 ③ 習熟度に応じて「ダブル8の字」走行を指導する。 ① 外周路等を利用して姿勢や車体を安定させながら反復習得させる。 ② 特に、曲がる方向へ顔を向けること、及び目は直近を見ないことなどを指導する。 ③ 慣れたら直線部分で指示速度まで出させる。 ① 他車（者）に確認されてから行動を変えるという重要性を理解させる。 ② ミラーの死角について理解させる。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	c 後方又は周囲の安全確認は、直接目で行うように習慣化させるとともに、「ミラー（目）→ 方向指示器」の流れにより他車（者）に確認されてから、初めて行動を変えるべきことを強調する。 (イ) ブレーキ操作 a エンジンブレーキによる制動 エンジンブレーキの意味や必要性を説明し、体得させる。 b 停止線における制動 (a) 停止目標地点に前輪先端を合わせ、正しい姿勢で停止できるようにする。 (b) 時速10キロメートルぐらいから始め、順次速度を上げて実施する。 (ウ) 一時停止と安全確認 ○ 見通しの悪い交差点 (a) 見通しの悪い交差点を利用して「一時停止 → 安全確認 → 発進」のパターンを反復訓練する。 (b) 死角にあるものについての情報のとり方と判断の仕方について指導する。 (エ) 交差点の通行 a 直 進 (a) 法令に従った通行の原則を再指導する。 ○ 信号に従う。	○ エンジンブレーキは、停止する場合及び下り坂、雪道、濡れた路面、高速からの減速時には欠かせないものであることを理解させる。 ① 下り坂では、前・後輪ブレーキのほか、大きい摩擦接地力を得るため、エンジンブレーキを使うとなお効果的であることを理解させる。 ② 停止目標地点等実際の道路を仮定して行う。 ③ 停止後、再発進時の十分な安全確認を特に指導する。 ① 原付車は徐行するよりも、左足を着地して一時停止することが重要であるから、これらを怠らず必ず習慣化するよう強調する。 ② 出合頭事故の被害の大きさを理解させる。 ③ 確実な安全確認と優先関係を理解させる。 ① 考えられる危険を理解し、安全な対応ができるようにする。 ② 青信号になる前の見込み発進の禁止や青信

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	○ 見通しのきかない交差点は、一時停止又は徐行する。 ○ 一時停止場所の通過 ○ 前車の側方通過と追越しの禁止 (b) 安全運転のポイント ○ 四輪車との並進はできるだけ避ける。 ○ 左折車には接近しない。 ○ 歩行者には十分注意する。 ○ 四輪車から見えやすい位置を選んで停止する（停止中は前輪又は後輪ブレーキをかけておく）。 - b 右 折 (a) 次の手順で右折がスムーズに行えるよう指導する。 ○ 後方の安全確認 ○ 進路変更のための早めの合図 ○ 道路中央への進路変更 ○ 交差点の中心の内側を徐行（直近内回り） (b) 安全運転のポイント ○ 進路変更をする前に目とミラーで安全確認を十分にする。 ○ 進路変更終了まで合図を継続する。 ○ 右折の合図は、交差点の手前30メートルの地点で行う。 ○ 右折徐行中は、対向直進車、横断者、右・左方進入車を見落とさない。 (c) 二段階右折の方法 ○ 1回以上実施し理解させる。	号発進でも、渡り遅れの人や無理に交差点に進入してくる車両があることにも注意する。 ③ 原付車が出している速度は四輪車からみると低く見られやすく、予測に反して他車が急に右折してくる場合があることにも注意する。 ④ 「相手は見えていない」ということを前提に考えて安全を確認する。 ⑤ 夕暮時や雨の日等視界不良の時は特に早めに灯火をつけ自分の存在を相手に知らせるよう指導する。 ① 交差点（信号機あり、なし）のあるコースで指導し、特に安全確認や合図及び進路変更等を連続的に習得させる。 ② 特に四輪直進車との危険性について理解させる。 ③ 原付車は意外に認知されにくく、あるいは無視、軽視されがちであることを十分に認識させる。

講習細目	実施要領	実施上の留意点
	c 左折 (a) 左折の方法については、右折の方法に準ずる。 (b) 安全運転のポイント ○ 左端の自転車、歩行車及び並進左折車並びに対向右折車には特に注意する。 ○ 巻き込まれ事故を防止するため、四輪車の内輪差や死角を指導する。 (d) 停止車両(障害物)の側方通過 停止車両の「ドア開き」に対応できるよう安全な間隔を保ち、ブレーキの用意をしながら徐行運転しなければならないことを指導する。 (3) 危険の予測・判断の实地訓練 ア 効果的な制動 一定速度で進行し制動開始地点と停止線を設けて行う。 ○ 最初は時速10キロメートルくらいから実施し、順次速度を上げて行う。 ○ 制動開始地点から前・後輪同時ブレーキをかけながら最短距離で停止する。 (指示速度10km/h、助走区間7m、制動区間3m) イ コーナリング 指定自動車教習所の教習の標準における二輪免許(AT限定を含む。)に係る教習の標準の第2段階項目名「9 カーブの安全走行」の内容「カーブ手前での安全な速度」に準じて実施する。 (4) 特別訓練結果等に基づく話し合い ア 乗車姿勢と乗車に適した服装	① 巻き込まれ事故について十分に理解させる。 ② アクセルグリップを回しすぎず、左小回りがスムーズに行えるようにする。 ③ 交差点直近に駐車している車両等に気をとられ、後方の安全不確認及びふくらみ走行等をしないように注意する。 ○ 原付車は見落とされやすいことを認識させる。 ① 交通情報の早期認知、危険の予測・判断を反応時間と車の停止距離とを関連させて説明する。 ② 初めは停止線を超えてもよい。 ③ 一系統のみ(前輪ブレーキのみ、後輪ブレーキのみ)の急な制動は特に転倒につながりやすいことを強調する。 ① 対象者が少ないためマンツーマン方式とな

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	訓練結果からみられた欠点及び道路交通の場で見受けられる二輪運転者の状態から“なぜ適切でないか”を問題提起する。 イ 「……だろう」運転の排除 訓練を通じて“ヒヤッ”としたことについて質問し、交通情報認知の遅れ、判断の誤りについて発言させ、「……だろう」運転の危険性を理解させる。 ウ 二輪ライダーの視覚特性 訓練結果から、視野の範囲、視線の向け方について指導する。一般的に視線は“低くて近く、路面注視”している傾向がみられ、このため近くのものしか目に入っていないことを指摘する。 エ 反応時間 効果的な制動訓練結果から、停止距離・反応時間について理解させる。 オ カーブと安全速度 カーブ走行訓練結果から、“カーブ事故はなぜ起こるのか”を問題提起して、限界速度及びカーブに入る前の減速の必要性を強調する。 カ 安全確認と死角 安全確認は、ミラー及び直接目視が原則であること。また、“巻き込み事故はなぜ起こるのか”を問題提起する。 キ 法令の遵守等 一時不停止、信号無視、速度超過、進行妨害等、訓練結果から見た法令違反や危険の状況を質問により引き出し、その危険性を早く認知しなければならないことを理解させる。 道路は、お互いに譲り合って利用すべきものであり、実際の交通の	ることが考えられるので、指導に当たっては、次のことに留意する。 ・ 一方的にならない。 ・ 必要な意見を引き出す。 ・ 重要なことは、受講者に発言させる。 ② なぜ路上に出られなかったかを説明し、今後のとるべき運転態度について補正する。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	場では、法令だけでは解決出来ないことが多くあるが、これを解決してくれるのが”譲り合いの気持ち”であることを強調する。	

1 指導目標

初心運転者は、運転経験が乏しいこともあって、一般的に運転に必要な交通情報の把握、危険の予測、危険の回避等についての知識や技術が不十分であると認められる。このため、実際の交通の場に潜む危険場面を設定してブレインストーミング方式によるグループ・ディスカッションを行い、危険予測に対する知識の習熟及び安全運転に心掛けようとする態度の醸成を図ることを目的とする。

具体的な目標は、次のとおりである。

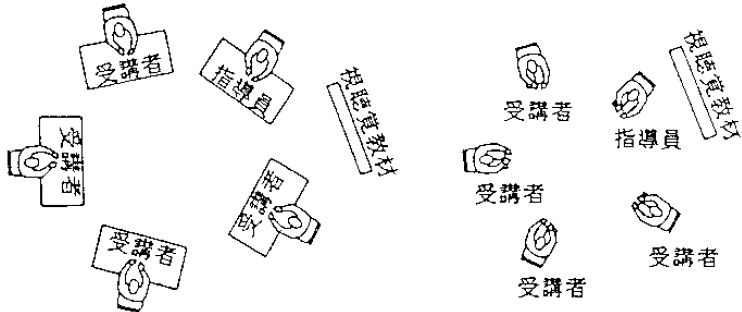
- 運転に必要な交通情報の収集と的確な判断とその要領を指導する。
- 道路交通の場面に潜在する危険の予測及びその判断について考察し理解させるとともに、危険回避の要領を指導する。
- 危険に対応した回避要領を理解させる。
- 誤った運転動機を改善させる。

2 指導案

時間 120分 (原付受講者は80分)

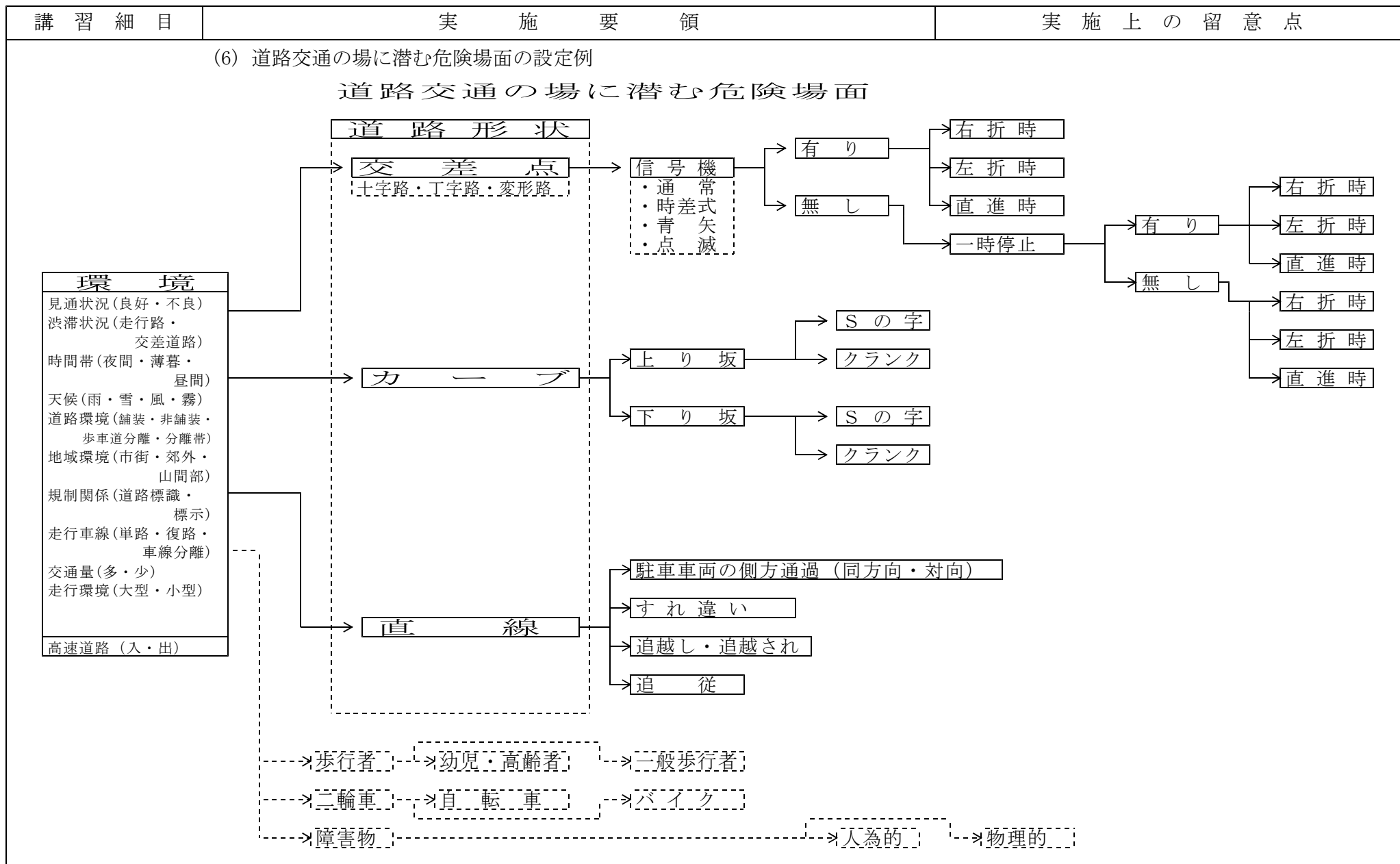
講習細目	実施要領	実施上の留意点
1 危険予測ディスカッション おおむね90分 (原付受講者はおおむね50分)	(1) ブレインストーミング方式 ア ブレインストーミングとは、「頭を嵐のようにゆり動かし、知恵を絞り出す」ことを意味しており、ことわざの「三人寄れば文殊の知恵」を更に発展させたものである。 イ 一般に集合教育の中で行われている講義的なものではなく、何人かの受講者が、落ち着いた雰囲気の中で自由な意見を出し合い、自分の持っていないものや、課題が発展していく過程で知識を習得させる。 これには次の原則がある。 ① 他人の出した意見に対し、それは良いとか悪いとかの批評をしない。 ② 意見の質をあまり問題にせず、数多く発表させる。	

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	③ 他人の意見をヒントとして更にそれを発展させたり応用する。 ④ いろいろな意見を自由奔放に言う。 (2) 事前準備 ア 講習室の確保 講習室は、静かな部屋を選ぶとともに、広さ、採光、照明等にも十分配慮し、受講者に圧迫感を与えないような落ちついた雰囲気になるよう努める。 イ 受講者の配置及び指導員の位置 ○ 受講者の配置は、円形あるいは馬蹄形の席順が望ましい。 受講者は、他の全ての人を見ることができ、全ての人に向かって話すことができるようにしたほうが会話はしやすくなる。 ウ 指導員の位置は、受講者と同じようにそのグループの中に入るほうがグループ全員を見渡すことができるし、指導員のことも全ての受講者が見ることができる。また、受講者から見ると、指導員も同レベルの位置にあると認識するので話しやすくなる。 エ その他 (ア) 机は必要により配置してもよいが、全員からの意見を聞き出す方法として机なしで椅子だけでもよい。 (イ) 名札も準備し、あらかじめ受講者の名前が全員にわかるようにしておくことも必要である。	

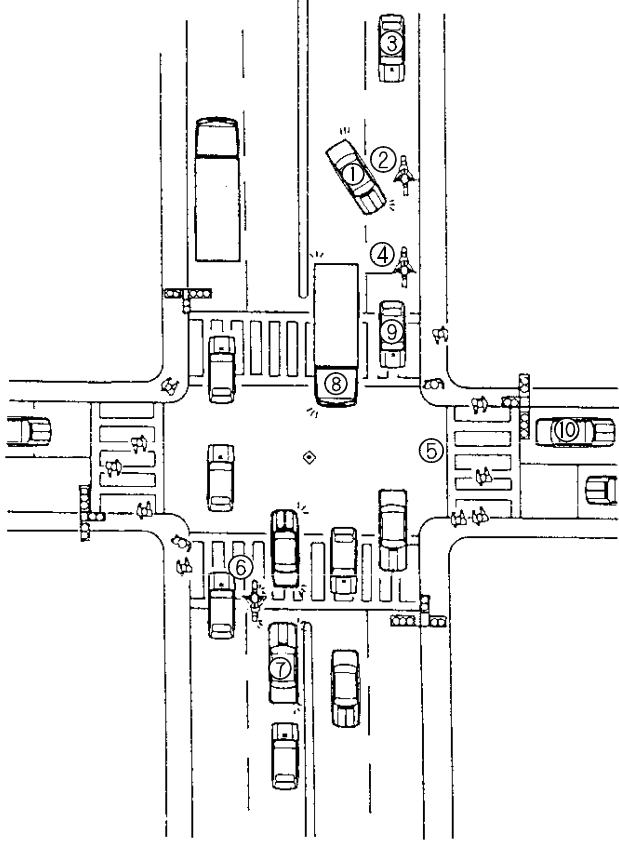
講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	○ 受講者の配置例  (3) 導 入 初心運転者の交通事故の原因から、特徴的傾向として、運転技量の未熟もさることながら、安全マインドの欠如に起因するもの、特に危険予測が足らなかったものが大部分を占めていることを説明し十分に認識させる。 (4) オリエンテーション ア スライド等により、道路上に潜む危険の予測とその措置についてディスカッションを行う旨の簡単な説明をする。 イ ディスカッションをなぜ行うかを講習目標に基づいてわかりやすく説明する。 ウ ディスカッションの進め方を説明する。 (5) グループ・ディスカッション ア スライド等に描かれた道路上の危険場面に我が身を置いて、「どんな危険が潜んでいるか」を受講者の本音の話し合いで探り出し、更に対策を考えてみる。 イ ディスカッションの進行は、おおむね次の４段階に分けて行い、全	○ 初心運転者事故の原因を分析、検討して実態を理解させ、安全マインド意識の高揚を図る。 ① 前の講習細目実施結果を踏まえて受講者個々の性格、発言能力を十分に観察し、ディスカッションのスムーズな進行に配慮する。 ② 指導員と受講者が一体となったディスカッションとなるよう机の配置等に配慮する。 ③ 座席については、自分勝手に座らせないで指定して着席させた方が受講意欲が高まり効果をあげることができる。 ① 危険場面の課題設定については、路上演習により適当なディスカッション場面（危険場面）があった場合はそれを取りあげることとし、そのような場面がない場合はあらかじめ準備したものにより実施する。

講 習 細 目	実 施 要 領			実 施 上 の 留 意 点
	段階	課 程	内 容	
	1	予測すべき危険性	場面の中に我が身を置いて、そこに潜む「危険」と引き起こされる現象（事故）を予測する。	の最重点であり、ワイワイ、ガヤガヤ話し合いをさせることも必要である。
	2	特に重大な「危険」の追究	予測した「危険」の中から、特に事故につながる恐れの高いものを選択、追究する。	③ 一場面のディスカッションは、おおむね20～30分を目安とするが、比較的簡単な場面のときは4～5分でも良い。
	3	「危険」に対する事前の対応措置判断	2段階で追究した重大な危険について、事前の対応措置判断を検討する。	④ スライド上で指差し説明するなど、理解しやすい方法で解説する。
	4	対応措置についてのまとめ	発言の中から、対応措置として最も的確なものを選ぶ。	⑤ 指導員の積極的なヒント、誘導により、ディスカッションの円滑な進行を促す。
	ウ 各段階の所要時間の配分及び記録要領を事前に黒板等で表示する。			⑥ ディスカッションが活発化したら、比較的発言の多い者にリーダー（司会）をさせたり、場合によっては、発言の少ない者を引き込むためにリーダーをさせてもよい。
	(ア) 危険場面のシミュレーション			⑦ 発言内容を模造紙、黒板等に簡記して、ディスカッションの進行及びまとめに役立てる。
	・ 道路形態や横断歩道、標識等道路上の設置物及び自己運転車両の位置等必要事項を説明する。			⑧ 受講者からの発言は「～なので～になる」、「～して～になる」等、危険要因と結果について具体的に述べさせる。
	(イ) 危険性に基づく事前対応措置、判断ディスカッション			⑨ 受講者の発言がたとえピントはずれであったり、誤ったものであっても、積極的な発言を促すためにも対応には十分に配慮する。
	○ 予測すべき危険性（第1段階）			⑩ 指導員は、受講者に対して、例えば仲間意識で応対するなど活発な発言を促す雰囲気作りに配慮する。
	・ 場面の中に我が身を置いて、そこに潜む危険性と引き起こされる現象(事故)について意見を求める。			⑪ コーヒー等を飲みながらのディスカッション
	・ 発言が乏しい場合は、指導員が適宜ヒントを与えるなどにより誘導する。			
	・ 予測すべき全ての「危険」について取り入れる。(受講者から発言のなかった「危険」については指導員が教示する。)			

講習細目	実施要領	実施上の留意点
	・ 予測した「危険」の中から特に事故につながるおそれの高いものを選択、追究する。 ・ 重大な「危険」については、２～３項目にとどめる。 ○ 「危険」に対する事前の対応措置、判断の検討（第３段階） ・ 第２段階で追究した重大な「危険」について、事前の対応措置、判断につき項目別に受講者から意見を求める。 ・ 受講者から発言を求めつつ、正しい措置判断の検討に進むよう指導員は常にヒントを与えながら誘導する。 ○ 措置判断についてのまとめ（第４段階） ・ 発言の中から対応措置として、最も的確なものを選ばせる。 ・ 指導員は、予測すべき危険性及び正しい事前の措置、判断についてまとめ、ディスカッションの終了を告げる。	



交差点における右折時

想定場面	潜んでいる危険	特に注意すべき事項
交通整理の行われている交差点（信号機） 走行路線 4車線 交差道路 2車線 	① 対向右折する車両の後方からくる車両との衝突 ② 対向大型車両等の死角にある車両との衝突 ③ 対向車の切れ目を進行する際、速度の予測違いのため更に後方からくる車両との衝突 ④ 対向先頭車両が停止しているその後方からくる二輪車との衝突 ⑤ 対向車両に気を取られ、右折方向の横断者との衝突 ⑥ 同方向へ右折する他の車両との衝突 ⑦ 右折する際の急発進・急停車による追突 ⑧ 交差点直近内小回りによらない右折による他の車両との衝突 ⑨ 右折方向の状況不確認により交差点内で停止した際の他の車両との衝突 ⑩ 右折方向の状況不確認による右折後の前方車両との追突	○ 対向死角部分の予測（停止車両の後続から進行してくる車等） ○ 横断中の歩行者等交通弱者に対する配慮 ま と め ○ 交差点における交通事故のうち、主な事故は、右折車と直進車による事故である。 その原因をみると、右折する際、対向してくる車両の影になって見えない（死角）車両を予測しないため、右折を開始した後その車両を発見し、危険回避措置をとるが間に合わず衝突してしまうという発生形態である。 潜んでいる危険（死角部分の車両）を予測し、安全な速度と方法で右折をすることが大切である。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(7) 危険場面を示してのディスカッションの進行要領 ア 交差点の右折時 (ア) 予測される危険についての質問 交差点における右折場面を投影し、質問により「右折時に予測される危険」を答えさせる。 (イ) ディスカッション ある程度具体的な危険が出てきたところで、一つひとつ危険が当を得たものであるかどうかについて検討する。 (ウ) 対応措置についての質問 予測される危険について、対応措置にはどのような手段があるか質問し答えさせる。 (エ) 右折についてのまとめ 交通事故実態を分析検討して特徴を説明し、右折事故を避けるポイントである次のことを説明し、安全のノウハウを解説する。 ○ 死角を意識した運転 ○ 視覚のあいまいさを意識した運転 ○ 二輪車の特性を理解した運転 ○ 横断歩行者を意識した運転 ○ 交通環境に従った運転 イ 駐車車両の側方通過時 (ア) 予測される危険についての質問 単路における駐車車両の側方通過時の場面を投影し、質問により「側方通過時に予測される危険」を答えさせる。 (イ) ディスカッション	○ 補足質問(例) 対向車が前照灯をパッシングした場合はどうかなど、地域の実情、道路環境に合った質問を入れる。 例 昼夜別、薄暮時、天候、交通流等条件を付加しながら実施する。

答えた危険について討論する。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(ウ) 対応についての質問 予測される危険について、対応措置はどうすればよいか質問し答えさせる。 (エ) 側方通過時のまとめ 側方通過時の事故実態を説明し、事故を避けるポイントである次のことを説明する。 ○ 突然ドアが開く危険もあるので、あらかじめ安全な側方間隔をとって通過する。 ○ いつ動きだすかも知れないので特に注意する。 ○ 死角が多いことから、周囲の状況によく注意して通過する。 ウ 行き違い時 (ア) 予測される危険についての質問 雨天時の直線道路における行き違い時の場面を投影し、質問により「行き違い時に予測される危険」を答えさせる。 (イ) ディスカッション 答えた危険について討論する。 (ウ) 対応措置についての質問 予測される危険について、事故を未然に防止するためにはどうすればよいか質問し答えさせる。 (エ) 行き違い時のまとめ 行き違い時の事故を防止するためのポイントである次のことを説明する。	○ 車両の床下、屋根上、日影情報等を最大限活用することを説明する。 ○ 補足質問 山道、坂道、路面凍結等の場合はどうか。 ① 対向車との距離、速度を正確に判断する。 ② 順応と眩惑^{げん}について説明し、慎重な運転について指導する。

	○ 道路状況の確認	
--	-----------	--

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	○ 運転技量の過信 ○ 譲り合いの気持ち エ カーブ地点の走行時 (ア) 予測される危険についての質問 カーブ地点の場면을投影し、質問により「カーブ走行時に予測される危険」を答えさせる。 (イ) ディスカッション 答えた危険について討論する。 (ウ) 対応措置についての質問 対応措置はどうすればよいか質問し答えさせる。 (エ) カーブ地点走行時のまとめ カーブ地点における事故を避けるためのポイントである次のことを説明する。 ○ カーブ内でブレーキをかけない運転 ○ 対向車を意識した運転 オ 追越し時 (ア) 予測される危険についての質問 前車に追いついた場면을投影し、質問により「前車を追い越す時に予測される危険」を答えさせる。 (イ) ディスカッション 答えた危険について討論する。 (ウ) 対応措置についての質問 予測される危険について、追い越し時の事故を未然に防止するた	③ スピードによって視野、視力が低下することの説明を加える。 ○ カーブの大きさ、路面の状況にあった速度で進入することの必要性を説く。 ○ 正面衝突時の衝撃について討論する。

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(エ) 追越しのまとめ 追越しによる事故が重大事故に直結することを説明し、事故を避けるポイントである次のことを指導する。 ○ 追越し禁止場所でないことを確認 ○ 他の交通に迷惑をかけないで追越しができるか ○ 正しい手順で安全に追越しができるか カ 追従時 (ア) 予測される危険についての質問 大型車2台に追従する場面を投影し、質問により「追従時に予測される危険」を答えさせる。 (イ) ディスカッション 答えた危険について討論する。 (ウ) 対応措置についての質問 予測される危険について、追従時の事故を未然に防止するためにはどうすればよいか質問し答えさせる。 (エ) 追従時のまとめ 追突事故が全事故に占める割合が高いことを説明し、運転の基本となる前方注視の重要性及び安全な車間距離の保持が必要であることを理解させる。 キ 交通頻繁な市街地の走行 (ア) 予測される危険についての質問 交通頻繁な市街地の場面を投影し、質問により「市街地の走行時に予測される危険」を答えさせる。	○ 他車に迷惑をかけない安全運転について強調する。また、少しでも危険があれば追越しをあきらめる勇気を持つことの重要性を説く。 ○ 車速の計算（秒速）、制動距離、速度と車間距離について指導する。 ○ 交通環境を変えながら質問する。（例 横断歩道、信号機、複数の車線、歩車道の別等）

	(イ) ディスカッション	
--	--------------	--

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
2 危険予測・判断能力の向上 おおむね30分	答えた危険について討論する。 (ウ) 対応措置についての質問 予測される危険について、市街地における交通事故防止と交通弱者保護のための対応措置はどうすればよいか質問し答えさせる。 (エ) 市街地走行時のまとめ 市街地の運転は、周囲に対する注意力を集中し、交通状況、道路状況等情報を多く、かつ早くとらえてこれに対する的確な対応をし、安全マインドに徹した運転が必要なことを説明し自覚させる。 (1) ビデオ、映画等の事前説明 ビデオ、映画等を視聴するに当たって、次のことを説明する。 ア 危険予測の方法 イ 危険回避の方法 ウ 運転者としての自覚 エ 視線の動き (2) ビデオ、映画等の上映 ビデオ、映画等は、直線道路、カーブ、交差点等事故の多発が予測される場所における事故事例について取り扱っているものを使用する。 (3) 危険予測・判断能力の向上 ア 視聴したビデオ、映画の感想を質問する。 イ 危険予測・判断能力のまとめ 交通事故を防止するためには、次のことが不可欠なことを説明し理解させる。	

	(ア) 危険予測及び判断の必要性	
--	------------------	--

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	(イ) 危険予測の適正な判断時期 (ウ) 的確な対応措置	

準中型・普通・大型二輪・普通二輪免許に係る講習で、運転シミュレーターを使用する場合

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点						
3 危険を予測した運転	(1) 導入 ア 運転シミュレーターを使用した講習を行い、それを踏まえ、ディスカッションを行う旨の説明をする。 イ 運転シミュレーターの特性、講習の目的等について説明する。 ウ 講習の進め方を説明する。 時間割り（受講者 3 人の場合の例） <table><tr><th>項 目</th><th>時 間</th></tr><tr><td>危険を予測した運転</td><td>5 0 分</td></tr><tr><td>危険予測ディスカッション</td><td>7 0 分</td></tr></table> (2) 1 人 1 0 分程度の体験走行を行う。 ア 危険予測用教材の危険場面、注意場面を教習生に交代で体験させる。 イ 後部から他人の運転状況を観察させ、自分の予測、判断、対応の仕方との違いを比較させる。 ウ 指導員の模擬運転を行い、自分の運転との違いを気づかせる。 その際、どこが違うのか指導員は説明しないで、その後のディスカッションに役立てる。	項 目	時 間	危険を予測した運転	5 0 分	危険予測ディスカッション	7 0 分	○ 受講者の数に応じ、時間配分をすること。 二輪車の場合は、運転シミュレーターを使用する時間が長時間にならないよう配慮しながら車両特性教材を体験させてもよい。 ○ 体験中は指導助言は行わず、運転状況を観察し、指導要点をチェックしておく。 また、次のディスカッション時に意見交換ができるよう教習生に重要だと思った点、改善すべきと思った点を見つけ出し、チェックしておくように指導する。
項 目	時 間							
危険を予測した運転	5 0 分							
危険予測ディスカッション	7 0 分							

--	--	--

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
4 危険予測ディスカッション	(1) ブレーンストーミング方式 ア ブレーンストーミングとは、「頭を嵐のようにゆり動かし、知恵を絞り出す」ことを意味しており、ことわざの「三人寄れば文殊の知恵」を更に発展させたものである。 イ 一般に集合教育の中で行われている講義的なものではなく、何人かの受講者が、落ち着いた雰囲気の中で自由な意見を出し合い、自分の持っていないものや、課題が発展していく過程で知識を習得させる。 これには次の原則がある。 ① 他人の出した意見に対し、それは良いとか悪いとかの批評をしない。 ② 意見の質をあまり問題にせず、数多く発表させる。 ③ 他人の意見をヒントとして更にそれを発展させたり応用する。 ④ いろいろな意見を自由奔放に言う。 (2) 事前準備 ア 講習室の確保 当該講習では、運転シミュレーターの危険場面等の再生機能を使用するため、運転シミュレーターが設置されている場所で行う。 運転シミュレーターの設置されている場所が、ディスカッションを行うのに不適當である場合、他の適当な場所で行う。 イ 受講者の配置及び指導員の位置 ○ 受講者の配置は、運転シミュレーターの画面を全員が見られ、またお互いの顔を見られるよう、馬蹄形の席順が望ましい。 受講者は、他の全ての人を見ることができ、全ての人に向かって話すことができるようにしたほうが会話はしやすくなる。	

--	--	--

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	ウ 指導員の位置は、運転シミュレーターの画面操作ができ、受講者を見渡すことができる場所にする。 エ その他 名札も準備し、あらかじめ受講者の名前が全員にわかるようにしておくことも必要である。 (3) 導入 初心運転者の交通事故の原因から、特徴的傾向として、運転技量の未熟さもさることながら、安全マインドの欠如に起因するもの、特に危険予測が足りなかったものが大部分を占めていることを説明し十分に認識させる。 (4) オリエンテーション ア 運転シミュレーターでの体験に基づき、道路上に潜む危険の予測とその措置についてディスカッションを行う旨の説明をする。 イ ディスカッションをなぜ行うかを講習目標に基づいてわかりやすく説明する。 ウ ディスカッションの進め方を説明する。 (5) グループ・ディスカッション ア 運転シミュレーターでの体験を踏まえ、道路上にどんな危険が潜んでいるかについて話し合いをし、更に危険に対する対策を考えてみる。	○ 初心運転者事故の原因を分析、検討して実態を理解させ、安全マインドの意識の高揚を図る。 ① 前の講習細目実施結果を踏まえて受講者個々の性格、発言能力を十分に観察し、ディスカッションのスムーズな進行に配慮する。 ② 指導員と受講者が一体となったディスカッションとなるよう座席の配置等に配慮する。 ③ 座席については、自分勝手に座らせないで指定して着席させた方が受講意欲が高まり効果をあげることができる。 ① 運転シミュレーターで体験した危険場面についてディスカッションを行うが、実際の場面にはなかった条件を付加したり、路上演習でディスカッションを行うのに適当な場面があった場

--	--	--

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点															
	イ ディスカッションの進行は、おおむね次の４段階に分けて行い、全員に発言する機会を与える。 <table border="1" data-bbox="414 491 1422 1086"> <thead> <tr> <th data-bbox="414 491 517 539">段階</th><th data-bbox="517 491 730 539">課 程</th><th data-bbox="730 491 1422 539">内 容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="414 539 517 691">1</td><td data-bbox="517 539 730 691">予測すべき危険性</td><td data-bbox="730 539 1422 691">運転シミュレーターの体験を踏まえ、体験した危険場面等に潜む「危険」と引き起こされる現象（事故）を予測する。</td></tr> <tr> <td data-bbox="414 691 517 842">2</td><td data-bbox="517 691 730 842">特に重大な「危険」の追究</td><td data-bbox="730 691 1422 842">予測した「危険」の中から、特に事故につながるおそれの高いものを選択、追究する。</td></tr> <tr> <td data-bbox="414 842 517 986">3</td><td data-bbox="517 842 730 986">「危険」に対する事前の対応措置判断</td><td data-bbox="730 842 1422 986">２段階で追究した重大な危険について、事前の対応措置判断を検討する。</td></tr> <tr> <td data-bbox="414 986 517 1086">4</td><td data-bbox="517 986 730 1086">対応措置についてのまとめ</td><td data-bbox="730 986 1422 1086">発言の中から、対応措置として最も的確なものを選ぶ。</td></tr> </tbody> </table> ウ 各段階の所要時間の配分及び記録要領を事前に説明する。 (ア) 危険性に基づく事前対応措置、判断に関するディスカッション ○ 予測すべき危険性(第１段階) ・ 運転シミュレーターで体験した場面に潜む危険性と引き起こされる現象(事故)について意見を求める。	段階	課 程	内 容	1	予測すべき危険性	運転シミュレーターの体験を踏まえ、体験した危険場面等に潜む「危険」と引き起こされる現象（事故）を予測する。	2	特に重大な「危険」の追究	予測した「危険」の中から、特に事故につながるおそれの高いものを選択、追究する。	3	「危険」に対する事前の対応措置判断	２段階で追究した重大な危険について、事前の対応措置判断を検討する。	4	対応措置についてのまとめ	発言の中から、対応措置として最も的確なものを選ぶ。	合は、それを取りあげてもよい。 ② 積極的な発言を促すための雰囲気作りが導入の最重点であり、ワイワイ、ガヤガヤ話し合いをさせることも必要である。 ③ 運転シミュレーターの再生機能等を活用しながらディスカッションを行い、必要に応じ、再度運転シミュレーターを使用し、危険場面を再現したり、指導員が模範走行を行ってもよい。 ④ 指導員の積極的なヒント、誘導により、ディスカッションの円滑な進行を促す。 ⑤ ディスカッションが活発化したら、比較的発言の多い者にリーダー（司会）をさせたり、場合によっては、発言の少ない者を引き込むためにリーダーをさせてもよい。 ⑥ 発言内容を模造紙、黒板等に簡記して、ディスカッションの進行及びまとめに役立てる。 ⑦ 受講者からの発言は「～なので～になる」、「～して～になる」等、危険要因と結果について具体的に述べさせる。 ⑧ 受講者の発言がたとえピントはずれであったり、誤ったものであっても、積極的な発言を促すためにも対応には十分に配慮する。
段階	課 程	内 容															
1	予測すべき危険性	運転シミュレーターの体験を踏まえ、体験した危険場面等に潜む「危険」と引き起こされる現象（事故）を予測する。															
2	特に重大な「危険」の追究	予測した「危険」の中から、特に事故につながるおそれの高いものを選択、追究する。															
3	「危険」に対する事前の対応措置判断	２段階で追究した重大な危険について、事前の対応措置判断を検討する。															
4	対応措置についてのまとめ	発言の中から、対応措置として最も的確なものを選ぶ。															

	○ 横断歩行者を意識した運転 ○ 交通環境に従った運転	える。
--	--	-----

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	イ 交差点の直進時 交差点事故の特徴を説明し、事故を避けるポイントである次のことを説明する。 ○ 対向右折車が自車の直前で右折を開始することがあるので、他車の動きに注意して通過する。 ○ 二輪車が四輪車の側方を並進する場合、四輪車の死角に入りやすいため、巻き込み事故に注意して通過する。 ○ 先行車、右折待ちの車両等による死角がある場合、見えていない状況を予測して、速度を落したり、車間距離を十分取るなどの措置を講じながら注意して通過する。 ウ 駐車車両の側方通過時 側方通過時の特徴を説明し、事故を避けるポイントである次のことを説明する。 ○ 突然ドアが開く危険もあるので、あらかじめ安全な側方間隔を取って通過する。 ○ いつ動きだすかもしれないので特に注意する。 ○ 死角が多いことから、周囲の状況によく注意して通過する。 エ 追従時 追突事故について説明し、運転の基本となる前方注視の重要性及び安全な車間距離の保持が必要であることを理解させる。	○ 車両の床下、屋根上、日影情報等を最大限活用することを説明する。 ○ 車速の計算（秒速）、制動距離、速度と車間距離について指導する。

--	--	--

講習項目 5

新たな心構え

1 指導目標

総合的な復習を行い、それぞれの講習項目で育てた次のことを、しっかりと身につけるよう指導する。

- 自分の行動が交通環境をつくる（善し悪しに大きな関わりがある）という自覚をさせる。
- 自分の安全はもとより他人の安全も絶対に侵さないという決意をさせる。

さらに、安全運転に必要な能力の水準について自分の現状を正しく認識し、この講習の成果を生かして、引き続き自らを改善することを心掛けるような意識と影響を与えることができるよう強く印象づけ意欲を高める。

2 指導案

時間 60分（原付受講者は40分）

講習細目	実施要領	実施上の留意点
1 効果測定 おおむね20分	講習内容について考査を実施し、その修得状況及び講習効果を確認する。 ○ 考査の問題は、講習項目2から講習項目4までの中から出題する。 危険予測ディスカッションで右直事故を取りあげた場合、考査の出題例としては、 「右直事故を防止するために注意すべきことは何か。」 が考えられる。	① 効果測定は、講習効果を確認し、もって事後の講習の充実に役立てるために行うものであるので、いわゆる学科試験的なものにならないよう注意する。 ② 効果測定の結果、講習内容をほとんど理解していない者に対しては、講習終了後、個別的に指導する。 ③ アンケート、決意表明文、反省文等は、効果測定になじまないので注意する。

--	--	--

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
2 新たな心構えの 確立 おおむね30分 (原付受講者はおおむね15分)	(1) 自分の大きな欠点はどこにあるかを認識し、それにより、今後、更に問題を起こすようなことはしないという行動の決意を導き出す。 ア 自己の問題点を再認識させる。 「講習の初めに行った運転適性検査の『診断表』を出してください。」 と言って、運転適性検査（警察庁方式90-3）の診断表を出させる。 「運転者としての自分にどのような弱点があるのか、もう一度確かめてください。」又は「あなたは、どのような弱点があるのか、もう一度確かめてください。」と問いかけて、不安全行動(事故、違反の傾向)の誘発要因となる精神的、心理的特性を再認識させる。 イ 運転行動における自己の問題点を認識させるため、次のような問いかけを行う。 「ここにきて講習を受けなければならなくなったことで、皆さんが一番反省していることはどんなことですか。」 * 受講者の回答の中から3～5項目を選定してアドバイスをを行う。 (例) 受講者：「私はいつもスピードを出し過ぎていました。」 指導員：「直線道路では、スピードを出し過ぎることがあるかもしれません。しかし、ベテランのドライバーは、カーブや見通しの悪い所では危険を予測して確実に速度を落とします。」「やはり、スピードを落とすべき所は落とすという必要性があるようですね。」	○ 問題点（弱点）について、個々に回答させることは避ける。 ① できるだけ一人ひとりに問いかける。 ② 受講者の答えの中から適切なものを選んで、講習のテーマとする。 ③ 指導員は、自分の考えを一方向的に押しつけないで、発表者の考えを肯定しながら反省のポイントが明確になるようなアドバイスをを行う。

	(2) 運転行動の改善(技能の補正及び危険を予測した運転のあり方)についての助言を行う。 ア 改善努力の励行を強く勧める。	① できるだけ一人ひとりに問いかける。
--	---	----------------------------

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	運転者として、安全運転能力の水準を上げるためには、正しい自己評価と絶え間ない改善努力を続けなければならないことを明確に自覚させるため、次のような問いかけを行う。 「皆さんは、6時間20分の講習（原付車は3時間40分）を受けてきましたが、今後の運転でこれだけは絶対に実行してみようと思うことにはどんなことがありますか。」 (例) 受講者：「私は、危険予測の必要性がよくわかりましたのでこれを実行します。」 指導員：「それは素晴らしいことです。」 「運転者の一人ひとりが、あなたのように危険予測を行うようになれば、交通事故はどんどん減少していくでしょう。」 イ 運転演習における指導効果の確認 場内及び路上における運転演習の効果を把握するため、視聴覚教材で具体的な交通の場면을提示し ○ 情報のとり方（危険予測、確認のとり方等） ○ 判断の仕方（「…かもしれない」と自分に厳しい判断をする。） ○ 的確な対応の仕方（速度、車間距離、ポジショニング等） 等について、受講者に質問する。 ◎ どのような場面で、どこから、どのように情報をとらえるか。	② 受講者の発表したことに対してその価値を認め、実行を勧める。 これがよいテーマの場合は、この機会をとらえて他の受講者にも実行を促す。 ○ 観察評価表等を活用し、受講者の技能補正の内容を踏まえて指名質問し、回答を引き出しながら理解の程度、実行の意欲を把握する。

	(存在予測・発見のテクニック、行動予測のテクニック) ① 進行方向にある自分に関する情報を的確にキャッチする。 ② たとえ、障害物の陰になって見えない場合であっても、ちょっとした手がかりをもとにして、いち早く存在を察知する。	
--	---	--

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
	③ 相手がどのような動きをするかを正しく予測する。 (そのためには、相手の年齢、注意の方向、意図等を読み取る。) ④ 相手が自分の存在に気づいているかどうかを確かめる。 ⑤ 相手が自分の動きを正しく判断しているかどうかを確かめる。 ◎ 次に生じる可能性のある事態を予測し、その予徴を情報としてとらえようとする心の動かし方(確認) (「次の瞬間、どのようなことが起こるか。」を常に考える習慣をつけておく必要性) ○ 他車(者)の行動の結果 ○ 自分の行動の結果 等のポイントを、適宜選択してとりあげる。 ウ 補足説明をし理解を深めて実行に訴える。 受講者の反応(理解の程度、実行への意欲)に応じ、必要な補足説明をして理解を深めさせるとともに、実行を訴える。 質疑にとりあげなかった危険場面については、必要に応じて、適宜、要約して補足する。 (3) 安全運転の習慣づけ ア 自分自身を客観的に正しく認識させる。 (ア) 受講者は、本講習を受け、ここで安全に対する見解や情報を得たとしても、実際の交通の場ではいまだ初心運転者であり、まだ運転能力	○ 夜間走行時、雨天時、追越し時等 ○ 受講者の発表した「反省点」、「安全運転への決意」等の価値を認め、奨励することにより、受講者を“その気”にさせることが大

	にも欠点があるため、交通事故を起こす危険性を持っているのだということを認識させる。これらの欠点は特別に慎重で用心深い運転の仕方を身につければ、最も効果的に修正することができるということを理解させる。	切である。
--	--	-------

講 習 細 目	実 施 要 領	実 施 上 の 留 意 点
3 総合講評 おおむね 10 分 (原付受講者は おおむね 5 分	○ 個人差もあり、同じ人でも条件によって一定ではない。 ○ 心理的要素でも影響を受ける。 (イ) 運動機能も決して万能ではない。 ○ 機械としての車を制御する能力(運転時の精神的並びに肉体的人間機能の行使における熟練度)にも、限界と個人差がある。 (ウ) 自然の法則には抗しがたい(車の運転は自然の法則に規制される。) イ 安全運転は、自分自身にとって、あるいは社会にとって最大の利益であることを理解させる。 不安全行動は、交通事故に直結し交通事故を起こした場合、事故の相手や会社(学校)、あるいは家族や本人に精神的・経済的及び肉体的にも大きな打撃を与えるものであるから、安全運転を励行し事故防止に努めなければならないことを理解させる。 (1) 講習の実施状況を踏まえ、簡潔に講評するとともに、グループが積極的に講習に参加してくれたことに敬意を表する。また、事故を起こさず良い運転をすることを願うとともに、特別な関心事や問題が生じたときは、いつでも相談にのる心積もりのあることを述べる。 (2) 初心運転者講習終了証明書の交付 安全運転の実行と自己改善努力の励みになるような“期待の表現”を込	○ 習慣づけというのは、「明日から実行しなさい」と言われてできるものではない。習慣化させるためには自分自身がそのことに価値観を認め、実行しようとする意識が必要である。従って、指導員が受講者から信頼され、受講者自身が安全運転の価値観を見い出すように導いてやらなければならない。 ○ 管理者又は指導員のうちの代表者が行う。

	めた言葉を添えて、一人ひとりに「初心運転者講習終了証明書」を交付する。	
--	-------------------------------------	--

< 参考資料 1 >

運転者の社会的責任と若年運転者の特徴

1 社会生活のルールと車の運転

- ① 人間生活は、それぞれの人がさまざまな生き方をしている。私達の日常生活は自分と家庭を中心にして、職場とか学校やそれぞれの地域において、多くの人と出会い、そして、触れ合いを持ちながらお互いに協力し、助け合いによって社会生活が成り立っている。その社会生活を支え保っているのが社会のルールである。この世間一般のルールを守らず自分だけを考え、他人はどうなろうとかまわないという考え方、身勝手な自己中心の行動は到底許されない。社会のルールを守るということは、自分のためであり、自分と他人の幸せのためでもある。
- ② ドライバーが、車を運転するということも全く同じである。常に、社会のルールの中で車を運転していることを忘れてはならない。交通事故はいろいろな原因により起きているが、その原因をよく見ると多くの事故は、車を運転する人、即ちドライバーの側に何らかの不注意があつて起きている。その不注意（過失）の根本的な原因は事故を起こすドライバーが、日頃から安全運転をしようという考え方をしていないか、心構えをしっかりとっていないためである。従って、走行中の行動は自己中心的で危険に対する気配りもせず、他人への迷惑も考えずに運転を続け、そのうちに交通事故を起こしているのが実態である。その結果、スピードの出し過ぎ、無理な追越し、危険な進路変更等で死亡事故等の重大事故を惹起させている。事故を起こすドライバーは、常識的なことを忘れ自分のための安全を考えない。事故防止を意識しない。そのため事故を起こし、初めてこのことに気がつき、反省したり悔いている。このようなドライバーにならないためには、交通ルールは自分と他人の安全、そして幸せのために守るという考え方をし、他人に迷惑をかけない、あるいは他人に危険を感じさせる運転をしないことが大切である。また、譲り合いや助け合いへの気配り、歩行者を保護する心掛けというような交通マナーやモラルは、ドライバーの常識として素直な気持ち、親切な心で実行に移すことが大切である。この考え方と心構えが安全マインドを身につけ、ドライバーとしての社会的責任を自覚し、誰からも期待される良き交通社会人となる大切な条件である。そして、この条件に合う人がセーフティドライバーである。そして、便利な車を安全な使い手としていつまでも安全運転を続けることが大切なことである。

2 車の利便だけでなく、車のマイナス面を考えた運転

① 今の時代は、国民生活即交通生活と言われている。このことは、車を抜きにして日常生活が一日もできないということである。わが国の車を全て一日ストップさせたらどうなるか。日本の経済発展を支えてきたのも車である。また、車は日常生活に欠かせない身近なものとなっている。ところが、一方において交通事故を始め、交通渋滞、騒音、排気ガス等による交通公害という車のマイナス面が深刻な社会問題となっている。

その車をドライバーが運転しているわけである。そのため、車の持つ利便性だけでなく、車のマイナス面もよく考えた運転を心掛けることが大切である。

② 車のマイナス面、特に車の危険性を考えた運転

車のマイナス面で一番の問題は交通事故である。この交通事故を防止（事故を起こさない）するため、ドライバーは車の持つ危険性をまず考え、そのうえで安全運転をすることが大切である。試みにマイカーの2000ccクラスの車を例にとると車種により異なるが、重さは、1.5トン前後、130～140馬力のエネルギーを持ち、その鉄の塊が移動する。この車が人間に衝突したら助かるはずがない。車というものは本来危険な物体である。その危険な車を運転する人の運転の仕方によって、「道路を走る凶器」に変わり人の命を奪ったり、傷つけたりするのである。

③ ドライバーの心掛けや考え方として、本来、危険性のある車を危険でない車として運転（利用）するにはどうするかを考えなければならない。車というものは、社会の経済活動に寄与し、日常生活の利便と向上のためドライバーに安全運転を託し、それを期待して作られている。そのことを忘れ、また、本来、危険性のある車に対する考え方に関心もなく自己中心的で身勝手な運転、例えば、若いドライバーにみられるスピードを出してスリルを楽しみ、かっこよく乗り回す、高性能の車をぶっとばす、ただそれだけのドライバーは交通ルールやマナーはすでに失われており、これが結果として大きな交通事故に結びついている。車の持つ危険性をよく考え、安全で正しい移動の手段として上手に車を使う運転を徹底する必要がある。

3 若年ドライバーが不安全（危険）な行動をとる動機となる心理的要因

若年ドライバーの能力、性格、それに安全意識とか態度が心理的要因を左右し、その特性が動機となって危険な行動を起こし、これが交通事故に結びついている。このことは、一般の人（年齢の高い人）より若者の性格特性が強く、その要因として攻撃的、非協調性、衝動性、自己顕示性、自己陶醉と自信過剰性が問題なのである。このことをわかりやすく説明すると次のとおりである。

① 攻撃的な運転態度

攻撃的性格がむき出しに出るため、自分の判断、行動が常に正しいと信じ自分の行動を邪魔するものをちゅうちょすることなく排除する行動に出る。ところが、実際の交通場面では思うようにならないので闘争心が起き攻撃的となり、感情も伴って歩行者とか他車の行動を冷静に判断できないまま強引な追越し、無理な割り込み、乱暴な急加速やスピードの出し過ぎなどによる事故を起こす。

② 非協調性の運転態度

他人（他の交通）に対する不信感が強いいため、運転の全体を通じ常に強引で身勝手な運転をする。そして、道路を他人（車）とともに使うという考

えがなく（道路の空間を共用する考え方）、歩行者や自転車等を邪魔者扱いにし、交通弱者を保護するとか他人に譲るという気持ちもさらさらなく、自分だけの都合で運転を続け、その行動も強引であるため事故に結びつくことになる。

③ 自己顕示的な運転態度

交通の場面でかっこいい運転、注目を浴びるようにする気持ちが強いと、他車と競争をし、他車に並ばれると強引に前に出る。カーブをスピードを出して走りたいなど自己顕示的な行動は単純で自分の思うままの行動となり、危険の把握や他車、歩行者の行動を意識しない極めて危険な行動となつて事故を惹起させ、また、友達や恋人が同乗したとき、自己顕示欲からくる交通事故も起こすことになる。

④ 衝動的な運転態度

安全運転に最も重要な認知・判断を適当に省略（危険の確認をしない）して常に先行したいという気持ちが強く、情報をとることが十分でないため事故となっている。よくある例としては、信号待ち時のイライラ、前車に追いつきまたすぐに追い越す、自分の進路を妨げる歩行者や他車をみると一層イライラ感が募り、ますます衝動的になって思わぬ危険行動をとり事故を起こすことになる。

⑤ 自己陶酔性と自信過剰な運転態度

運転中のスピードに対する「壮快感とスリル」、「運転能力の限界への挑戦」、「かっこよく走る満足感」というようなことだけが頭にあり、その運転行動に危険が潜んでいるということや安全行動をとるという心掛けがなく危険な運転行動を平気でやるところに大きな問題があり、人より自分は運転が上手だと思い、事故も起こさないという考えを持ち、その結果「カーブでタイヤをきしませて走る」、「スピードが出ているとき急ハンドルを切る」、「前車との車間距離を縮める」等、次から次へと危険な行動を繰り返しているうちに大きな事故を起こすことになる。

4 若年ドライバーの不安全運転（危険）の問題点

① 危険性に対する意識、態度の特性（注意すべきこと）

若年ドライバーが高年齢のドライバーと比較し「危険意識」を過小評価しているところに問題がある。それは、自分は大丈夫だ、自分だけは事故を起こさないと思い「一時停止」はあまりしない、「追越し禁止」等は、標識・標示に関係なく自分の都合で追い越す、「速度制限」はほとんど守らない、「信号の変わりめは必ず急加速する」ということを繰り返し、危険行動の成功体験が危険意識を低下させ、事故は起きないと考え危険行動を続けるうちに突然大きな事故を起こす人が多く見受けられる。若年ドライバーは、危険性に対する意識と態度が甘く真剣に考えない。このことをなくすことが事故防止のため何よりも大切である。

② 運転行動に関する価値観（考え方）の問題点

若年ドライバーの傾向として、車を安全に正しい使用目的のために使うという考え方でなく、車の付加価値的な「スピードの壮快感とスリル」、「うっ積している気分を晴らす」等に使いたいという気持ちが強く問題がある。

○ それは危険行動によって得る利害、即ち「急ぐ用事があるからスピードを出す。」、「飛ばしてスリルを味わいたいから暴走する。」、「仲間や友達、恋人と一緒にだからかっこよく走る。」という自分の見栄とか、自分の思うままに立場を保つため危険行動を容認する傾向が若年ドライバーに強く現れている。

○ 車に対する価値観（考え方）の問題点

車というものは、私達ドライバーが本来の使用目的に沿って安全に正しく使うことが大切である。ところが、若年ドライバーはこのことをあまり考えず、むしろ車の付加価値を重視する傾向が強くみられる。

ア スピードを出す壮快感とスリルはなんともいえない。

イ カーブでタイヤをきしませて走るのは本当に気持ちがよい。

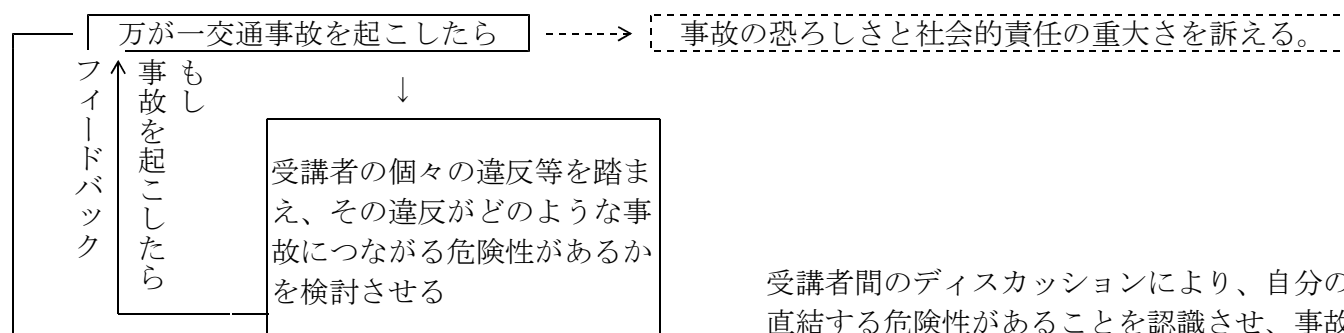
ウ 他車より速く走りたい。

エ 高性能の車で思いきり飛ばしてみたい。

という考え方や欲求を満たすためのものであり、そのために運転するという若年者の特性が事故を引き起こす要因となっている。車を安全に正しく使う心掛けと認識を強く持つことが大切である。

< 参考資料 2 >

新たな心構えとしての運転態度の確立



受講者間のディスカッションにより、自分の犯した違反がややもすると重大事故に直結する危険性があることを認識させ、事故の重大性を再確認させる。

< 速度違反の場合 >

受講者A：「私は、直線路を時速80キロメートル（制限速度40キロメートル）で走行中、取締りを受けた。」

指導員：「もし、あなたの運転する車両の前を横断してきた人がいたらどうなったでしょう。」

受講者A：「そうですね。でも、私は、運転が上手だと思っているから避けられたと思います。」

指導員：「ここで、皆さんも一緒に考えてみましょう。どうでしょうか。」

（他の受講者の意見を求める。）

受講者B：「衝突していたかもしれません。」

（他の受講者から意見を聞く。）

指導員：「皆さんの意見を聞くと、はねていたかもしれないし、避けられたかもしれないということですね。」

「では、今日、皆さんが勉強したことを思い出してください。人の能力には限界があるということを学んだはずですね。」

「また、道路は人も車も通るところで、歩行者や自転車は、必ずしも運転者の期待どおりに行動はしません。」

「Aさんの場合、事故を起こす確率が高かったのは確かです。もし事故になっていたらどうでしょうか。一生かかっても償えない重大な責任がおおいにかぶさってくるのです。」

「また、事故を起こし、万一、運転免許が取り消されることになったら、私的な生活状況にどんな変化をもたらせるでしょうか。」

(更に具体的に質問する。)

「運転免許がないと1週間どんなふうであろうか?」、「クルマでどんな所へ行くのをあきらめなくてはならないのだろうか?」、「どのくらい時間の損失になり、更にどんな厄介事が起こるのであろうか?」、「余暇はどのように変わってしまうのだろうか?」等

「現在の車社会の中で、クルマの使用が日常生活でいかに必要なことであるか。ほとんどクルマなしの生活は考えられないというをはっきり認識する必要があります。」

「さて、Aさん、スピードの出し過ぎの危険性を認識していただいたでしょうか。」

受講者A:「はい、わかりました。」

(このような言葉に指導員は満足してしまわないこと。そのような場合にはすぐに次のような質問を更に行うこと。)

→ 今後、どのような運転行動をとったらよいか発言、検討させ結論づける。

-----> 前述したことについて、どのような運転行動をとったらよかったかを考えさせ、今後どのような運転行動をとるべきかを結論づけさせる。

指導員 :「それでは、Aさんは、今後、どのような運転をするのでしょうか。」

(Aさんだけでなく、他の受講者の意見も求める。)

受講者C:「道路は、歩行者、自転車等と一緒に利用するところで、この人達に急に道路に出られたりすると運転が上手でも事故になってしまいますから、常に安全を意識した運転をしなくてはいけないと思います。」

指導員 :「そうですね、そのとおりです。安全に運転しようとする意識、それが、今日、皆さんに学んでいただいたかった安全マインドなんです。」

受講者A:「私も、事故のことは全く考えずスピードを出して走ってしまいました。今後は、安全マインドを心において、スピードを控えた運転をしたいと思います。」

→ 違反につながった運転行動をとった原因を浮彫りにし、その対策について検討する。

-----> 不安全運転行動をとった要因を浮彫りにし、その防止対策についてどうすべきか指導する。

指導員：「では、Aさんはどうしてそんな運転をしたのでしょうか。」

受講者A：「職場でいやなことがあって気分がむしゃくしゃしていたので、つい飛ばしたくなったのです。」

指導員：「さて、皆さんも、車を運転する前に不快になることがあると思いますが、このようなときはどうしていますか。」

受講者C：「私は、気分がすぐれないときは運転前に体操をして気分転換を図っています。」

（他の受講者にも聞く。）

指導員：「そうですね。大事なことは不快な気分をそのまま運転に引き込まないようにすることです。ですからCさんのように気分転換のために体操をすることも必要ですね。」

「Aさん、今後、気分が不快な時は体操等して気分転換を図り、安全運転をしてください。」

受講者A：「はい」

結論づけられた諸対策を習慣づけ、運転行動に生かすにはどうしたらよいか検討する。

結論づけられた諸対策を習慣化させるように指導する。

指導員：「さて、せっかくの良い案も実行されなくてはなにもなりません。」

「どうしたら実行できるでしょうか。」

受講者D：「車のキーホルダーに、運転前には“気分転換を”とか書いておいたらいいと思います。」

（他の受講者にも聞く。）

指導員：「そうですね、慣れないことを実行するには非常に難しいことです。ですから初めは自分で意識して対策を立てて実行しなくてははいけません。」

「そして、それを何度も実行することによって、それが習慣化されるのです。」

「皆さんは、この講習で学んだことを生かし、今後、新たな心構えで安全マインドの身についた運転者となられるよう努力してください。」