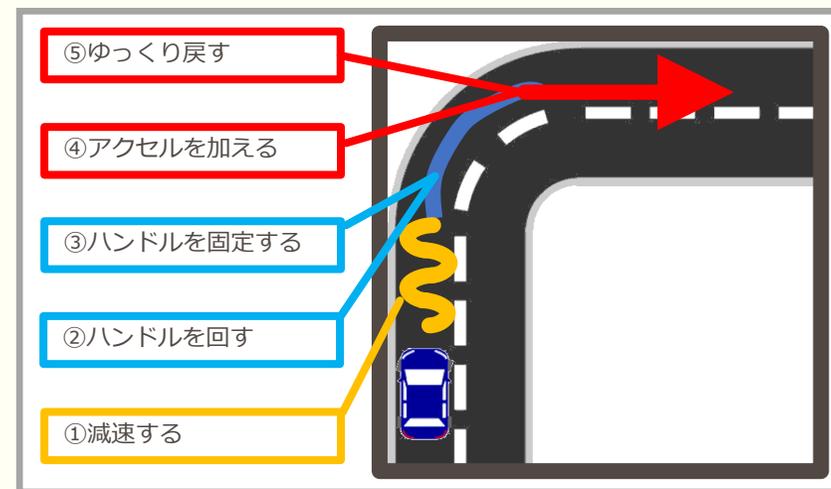
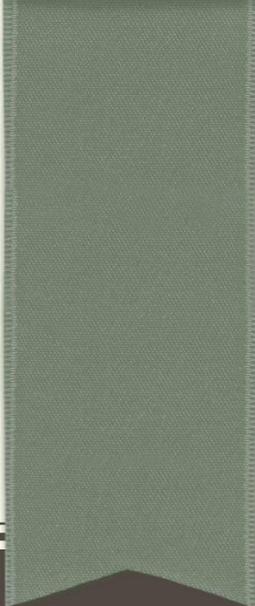


車両コントロール編

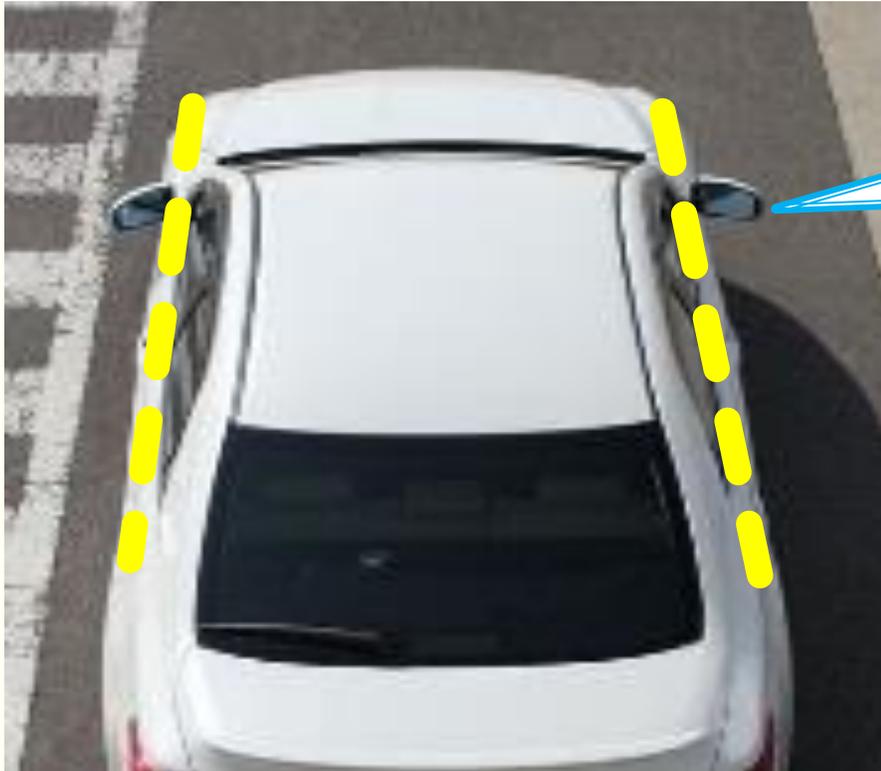




停車とコントロールの基礎

ボディラインと出っ張りの関係

見せる
説明する

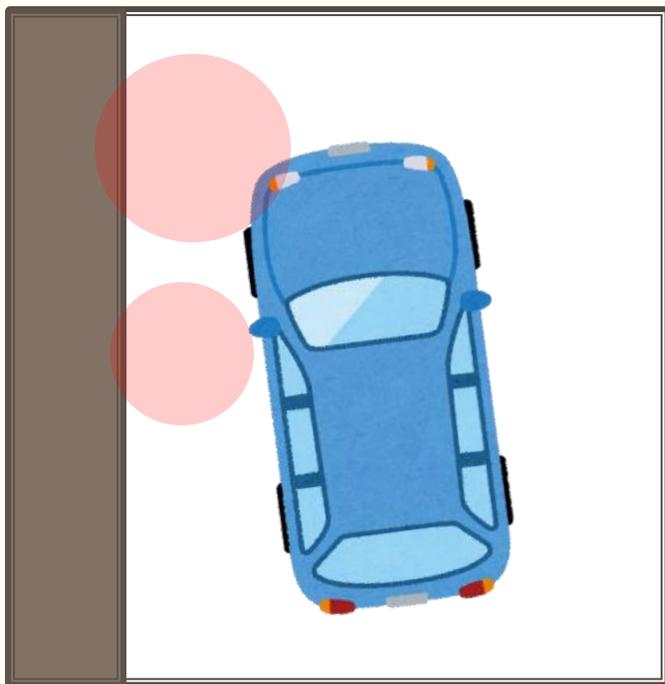


車のボディライン（黄色の線）に対し
サイドミラーが出っ張っています。

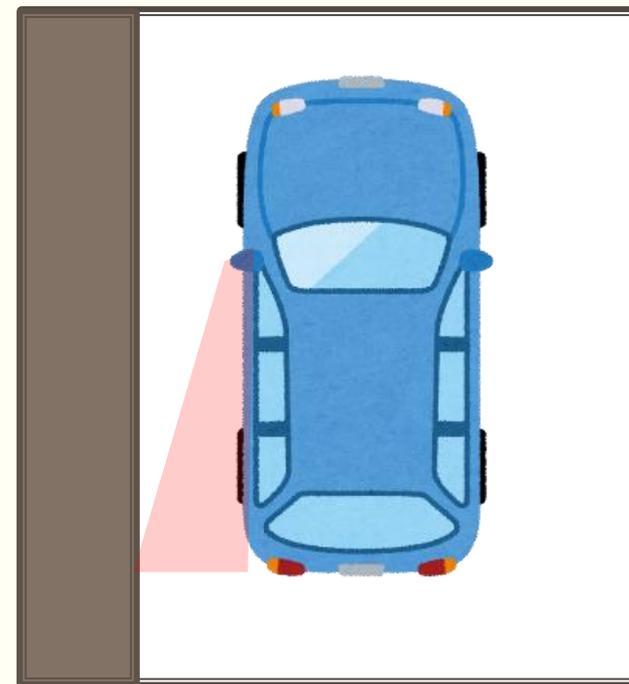
サイドミラーが（壁等に）当たらなければ
車のボディには絶対に当たりません

寄せる時はここを見よう

見せる
説明する



寄せる時は「左前方」と「ミラー」を目安にしましょう



車体が平行になったらサイドミラーを見て「どの位寄ったか」を確認しましょう

ハンドルとタイヤの関係

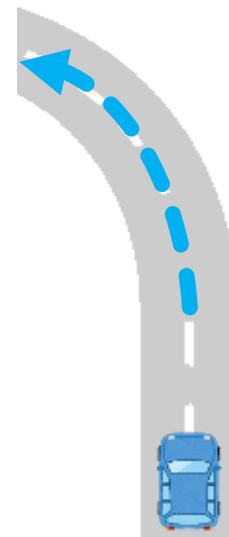
見せる
説明する



①ハンドルを固定する



②タイヤも固定される



③固定を保つと自然に曲がる
(ワンテンポ遅れて反応する)

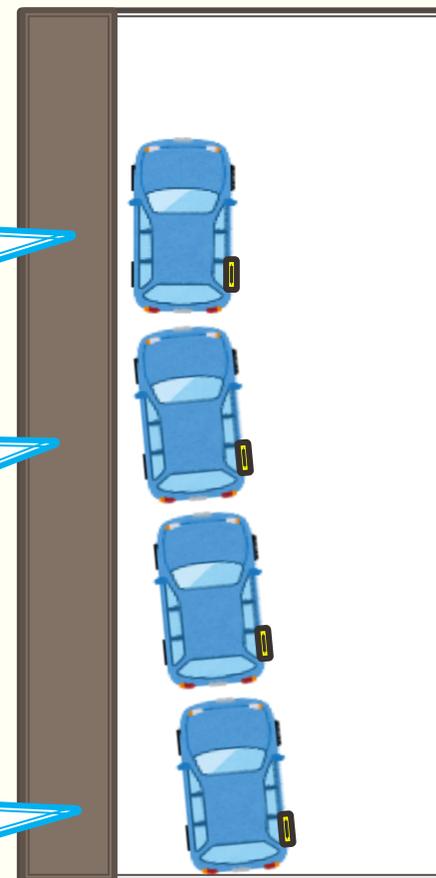
寄せる時のポイント

見せる
説明する

③ 車体を平行にする
(サイドミラーで確認する)

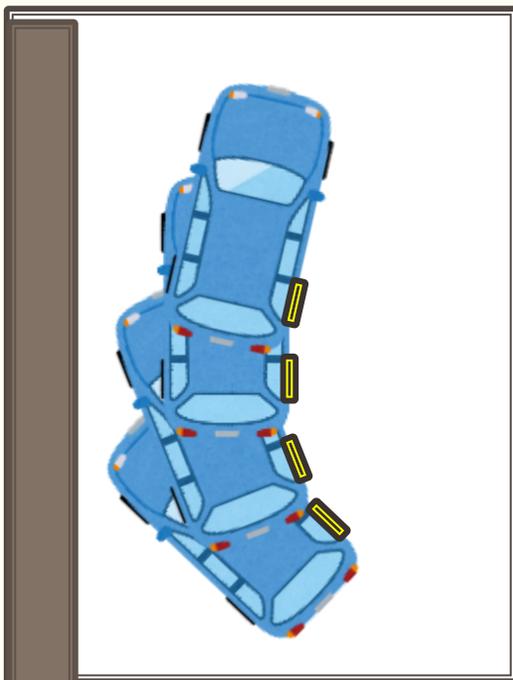
② 近づいたらハンドルを右に回す
(強めに回してみましよう)

① 少しだけハンドルを左に曲げ固定する
(※徐々に寄せていく)



平行を取る練習

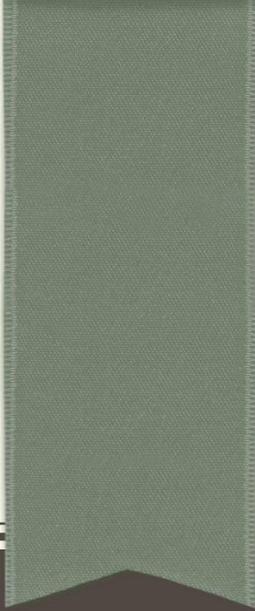
体験する



サイドミラーを見ながら車を前後に動かして平行にしてみましよう



写真が平行の状態です。



陣地走行と白線走行

陣地走行で車体感覚を身に付けよう！

道路の分かれ目を利用して、「自分の陣地だけ」を走行するルールで練習していきましょう。

このルールを課してトレーニングするだけで、しっかりとした車体感覚が身に付いていきます。



白線走行で車体感覚を身に付けよう！

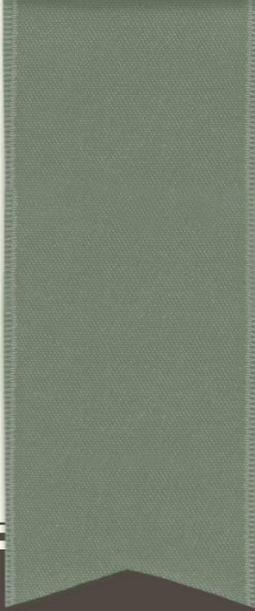
次善の策



白線の真横に車（タイヤ）を置いて、「踏まず」「離れず」に直進してみましよう



一方通行の道路では両サイドの均等を保つ練習を行いましよう



**ラインコントロールが
より効率的に身に付く環境**

ラインコントロールがより効率的に身に付く環境

環境作り



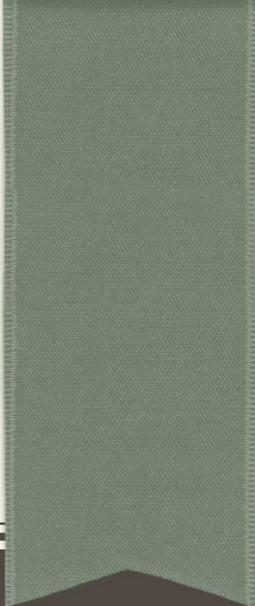
ラインコントロールの習得を効率的に行うためには、2つの条件下での練習が適しております。

①車幅ギリギリの狭さ

- ・環境が「僅かな感覚値のズレ」を教えてくれます
- ・僅かなズレを即座に修正する機会を作り出せます

②ほぼ車が来ない

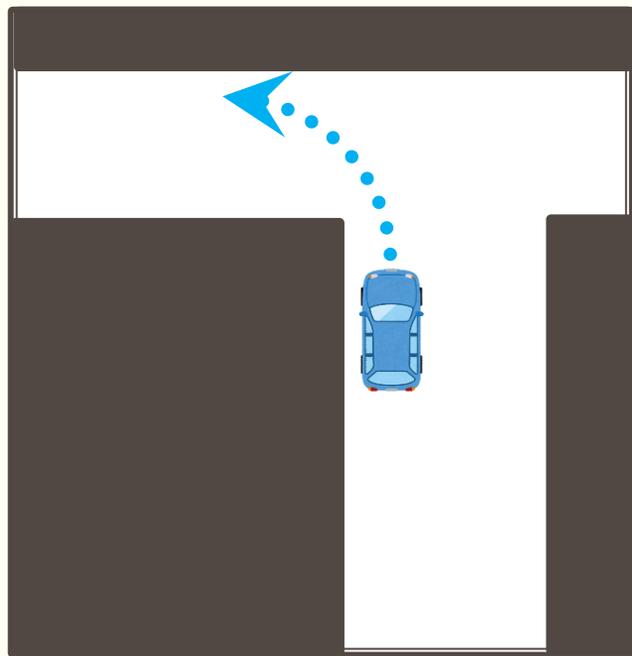
- ・練習に集中するため



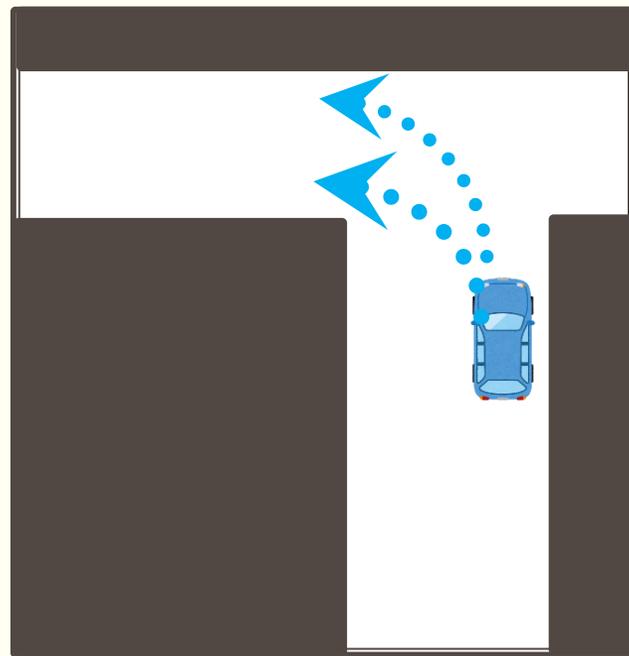
内輪差 外輪差

曲がる際の走行ルート

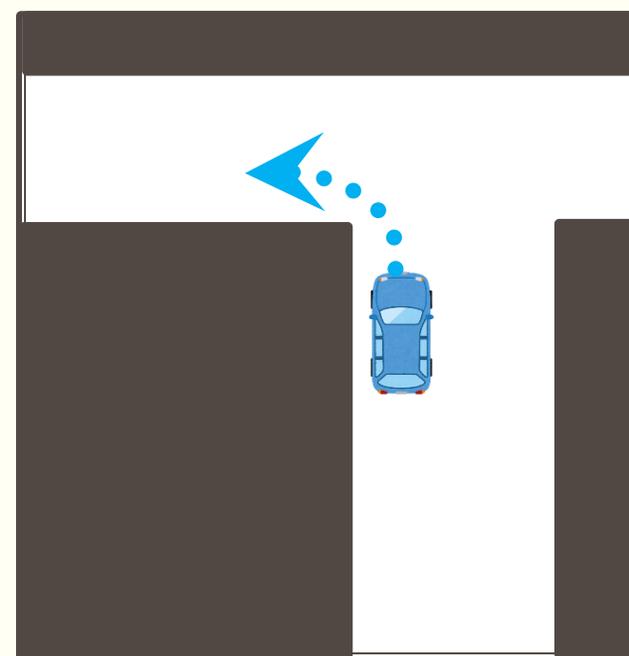
適宜使用



「簡単」だが「正しくない」



「簡単」だが「正しくない」

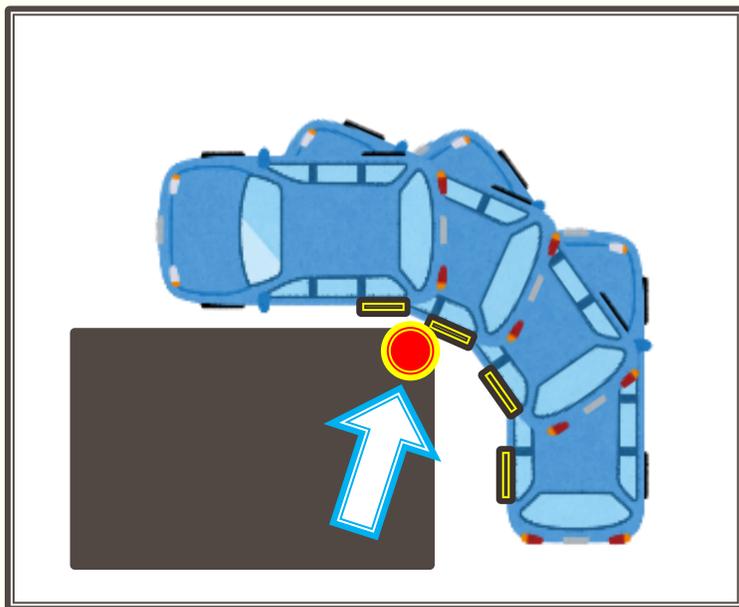


「難しい」が「正しい」

場面によっては必要となる

曲がる時に意識するポイント（内輪差）

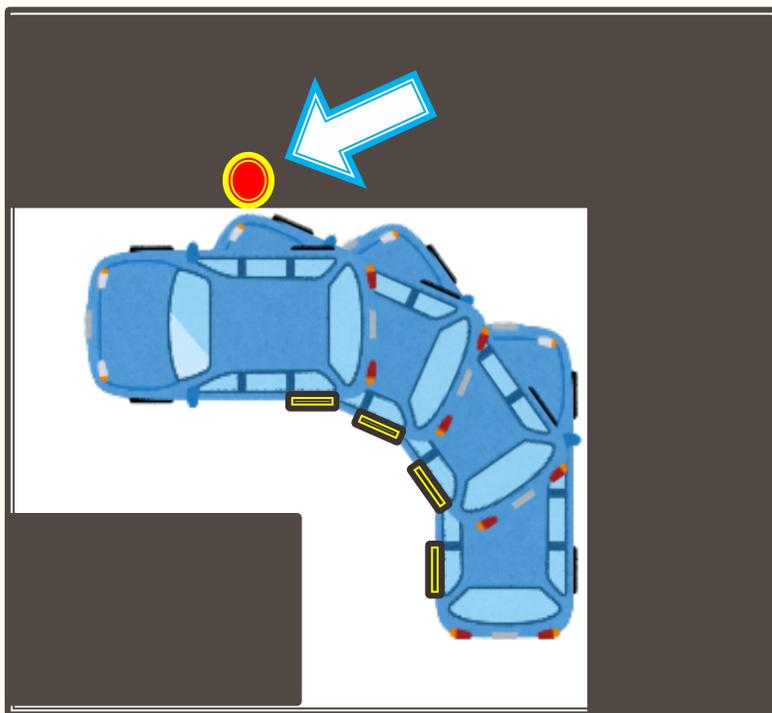
内輪差とは、前輪が曲がれても、後輪が曲がりきれない現象です。



意識するポイントは、「左後方のタイヤ」と「角」です。

曲がる時に意識するポイント（外輪差）

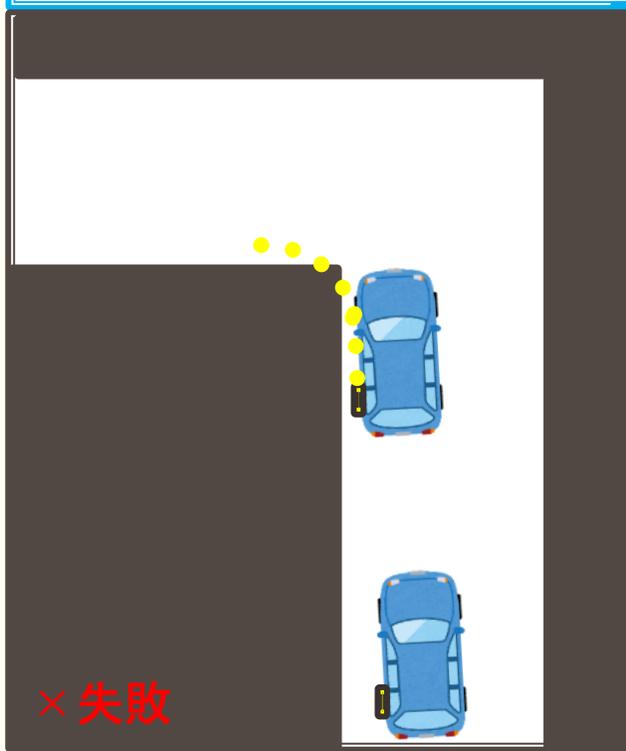
外輪差とは、曲がる時に膨らみすぎて、**車体の右前方**をぶつけてしまう現象です。



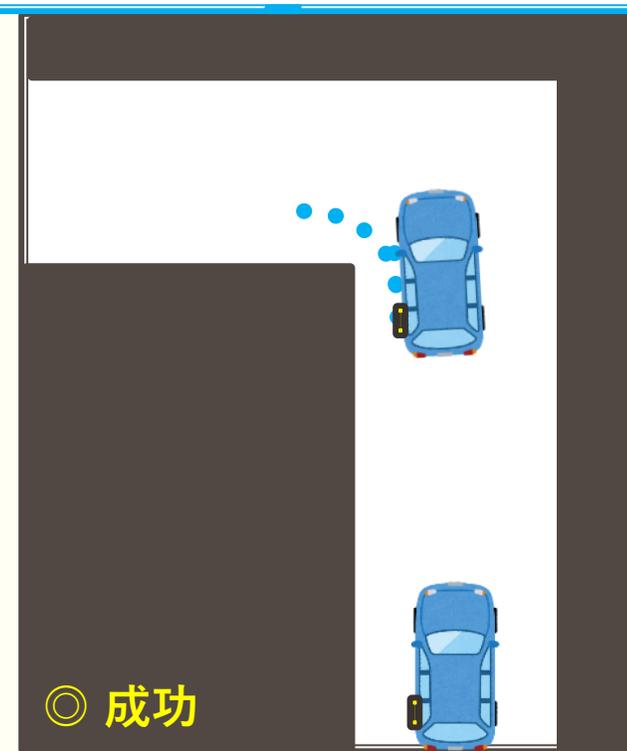
意識するポイントは、「**車体の右前方**」と「**壁**」です。

よくある曲がり方の失敗例

曲がる前からジワジワと左に寄ってしまう。
曲がる前に近づけ過ぎてしまうと失敗確定です。



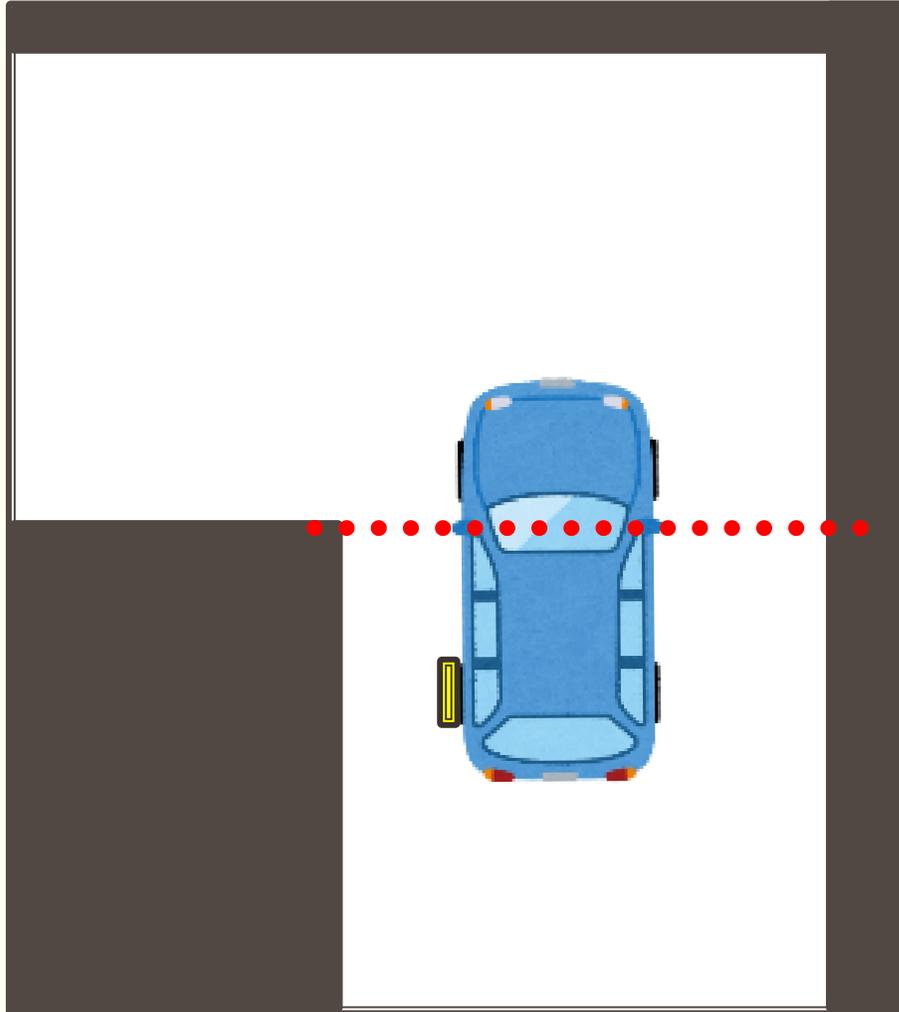
外輪差に気をつけながら、大回りする
意識が大切です。



内輪差と外輪差の
バランスが大切です

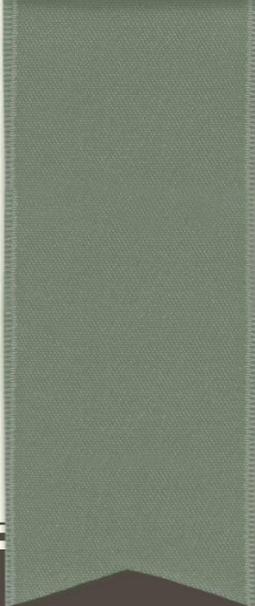
曲がり方の意識ポイント

適宜使用



上手く曲がれない時は、**赤線**と**サイドミラー**を意識して曲がってみましょう。

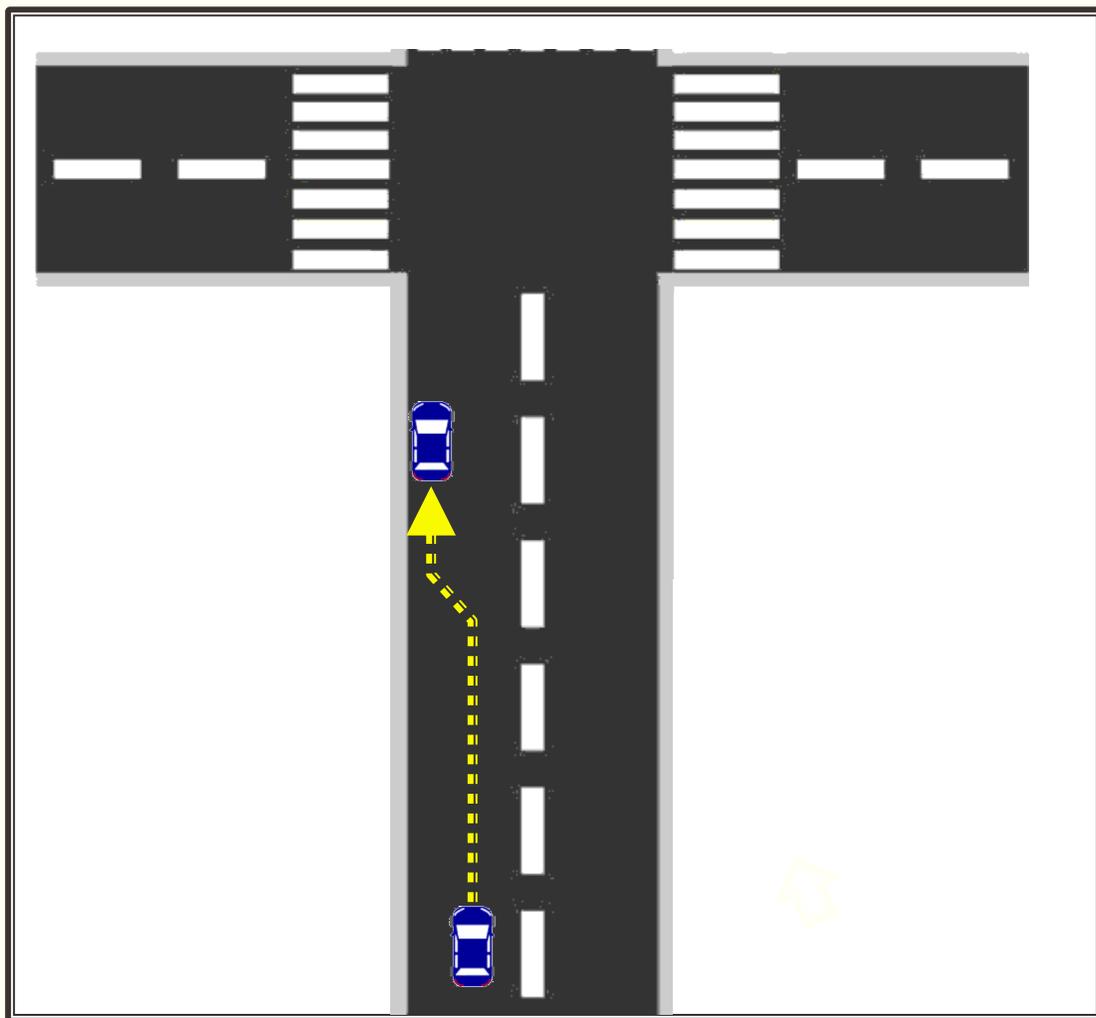
※カーブの角度や広さ、左側面の空白によって曲げ始めるポイントは前後します。
あくまで概ねの目安として捉えて下さい。



進路変更

進路変更とは？

見せる
説明する



進路変更とは、右折や左折を行なう前に、
予め寄っておく。という行為です。

左折する時は、予め左側に寄っておきま
しょう

右折する時は、予め右側に寄っておきま
しょう。

進路変更の基本手順

見せる
説明する

①ミラー

【右折】 → ルームミラー&右サイドミラー
【左折】 → ルームミラー&左サイドミラー

②合図

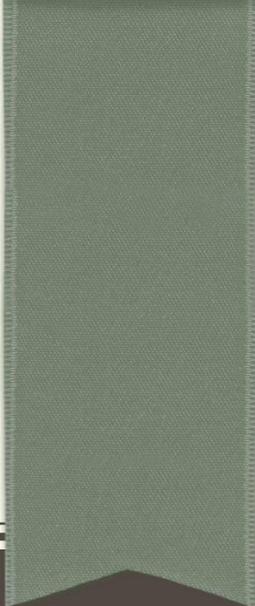
方向指示器（ウィンカー）を出す

③目視

合図を出して 3秒経過してから目視を行う
(死角の確認をする)

④寄せる

しっかりと寄せましょう。
主な目的は、**後方からの追い抜き対策（巻き込み防止）**です。

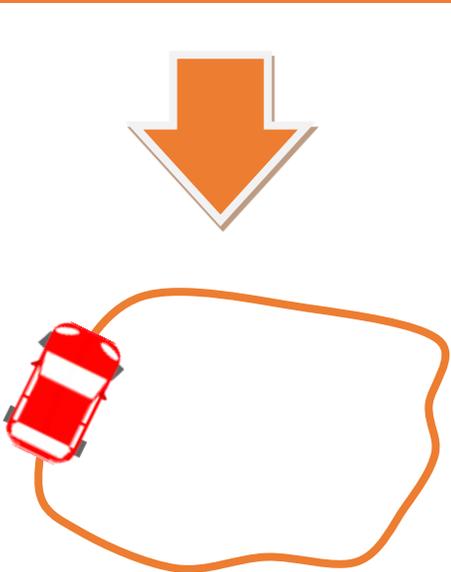


ラインコントロール

ハンドルとタイヤの関係性～円動作～

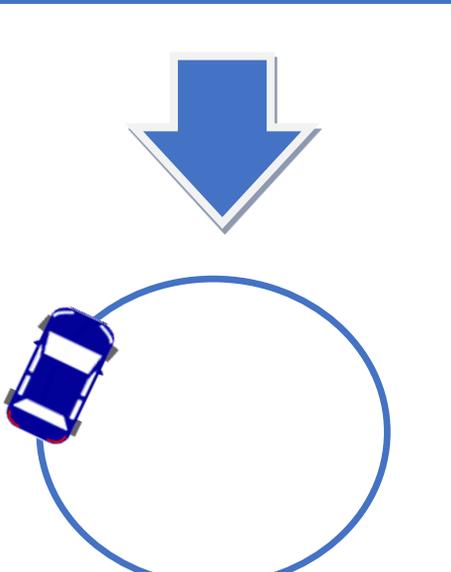
見せる
説明する

ハンドル回し過ぎ
アクセル不安定

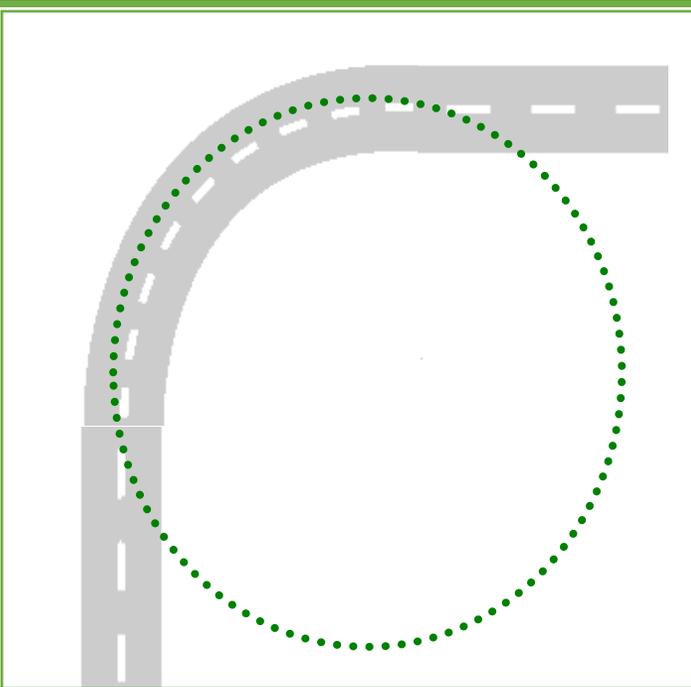


A red car is shown on a wavy, irregular orange path. Above the car is a large orange arrow pointing downwards, indicating a negative outcome or warning.

ハンドルの固定
スピードの固定



A blue car is shown on a smooth, circular blue path. Above the car is a large blue arrow pointing downwards, indicating a positive outcome or instruction.



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

A diagram of a road curve with a dotted green line tracing a circular path. Below the diagram is a text box with instructions.

カーブの手順の原則

見せる
説明する

③ アクセルを加える

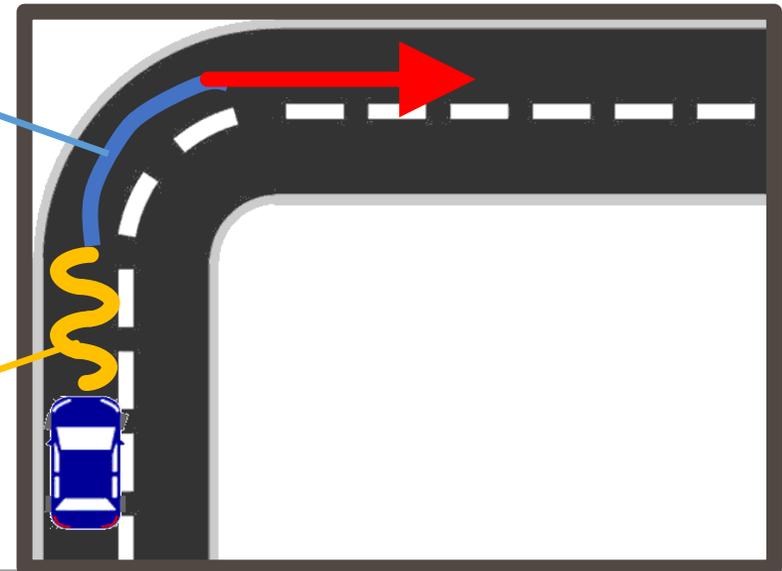
カーブの最後にスーッと伸びていくイメージ

② スピードキープをする

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

} 状況に応じて
使い分けましょう

① 減速する



カーブ行動の一連の流れ（ハンドル戻しのポイント）

見せる
説明する

ハンドルを曲げた状態でアクセルを加えるとハンドルは勝手に戻っていきます。
むやみに「**自分の力で戻さないこと**」が最大の目標です。

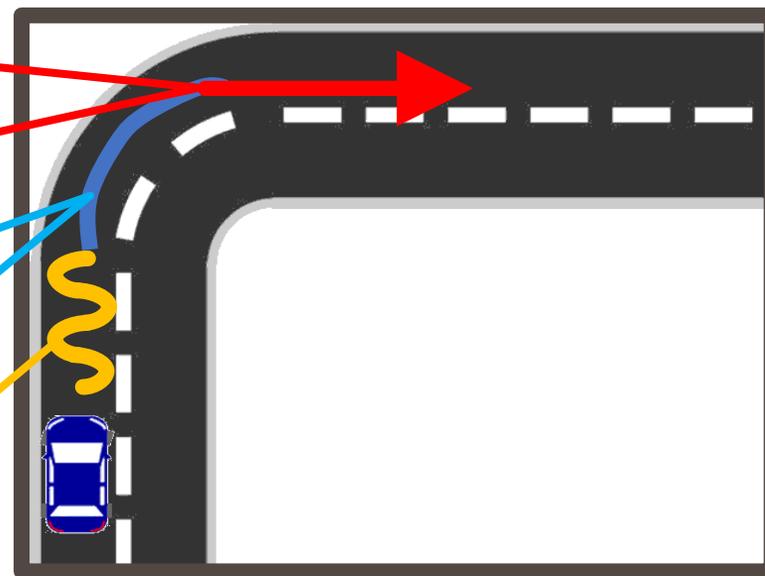
⑤ ゆっくり戻す

④ アクセルを加える

③ ハンドルを固定する

② ハンドルを回す

① 減速する



ハンドリングの要点

インストラクター
理解／引き出し

がカーブを曲がる際にハンドル操作は、4つの手順にて構成されています。

「一つ一つ順番に身に付けていくこと」が、安定への最大の近道になります。

① 「回し始め」るポイントは正しい？



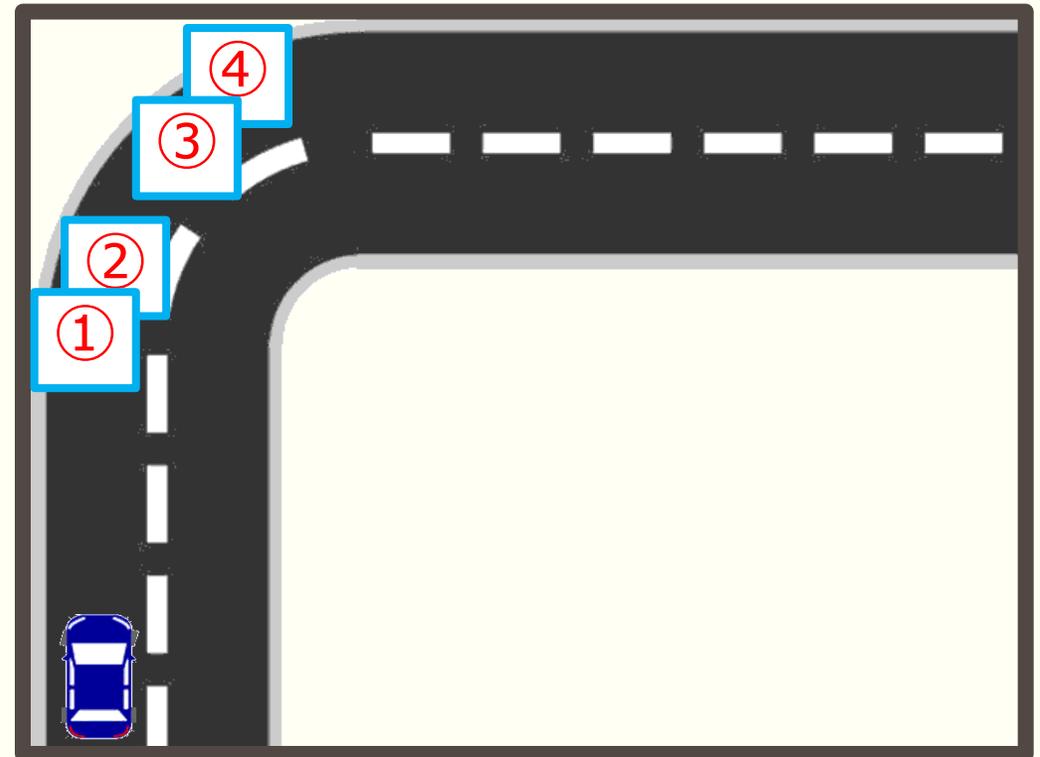
② 「回す量」 (固定ポイント) は？



③ 「戻し始め」るポイントは？

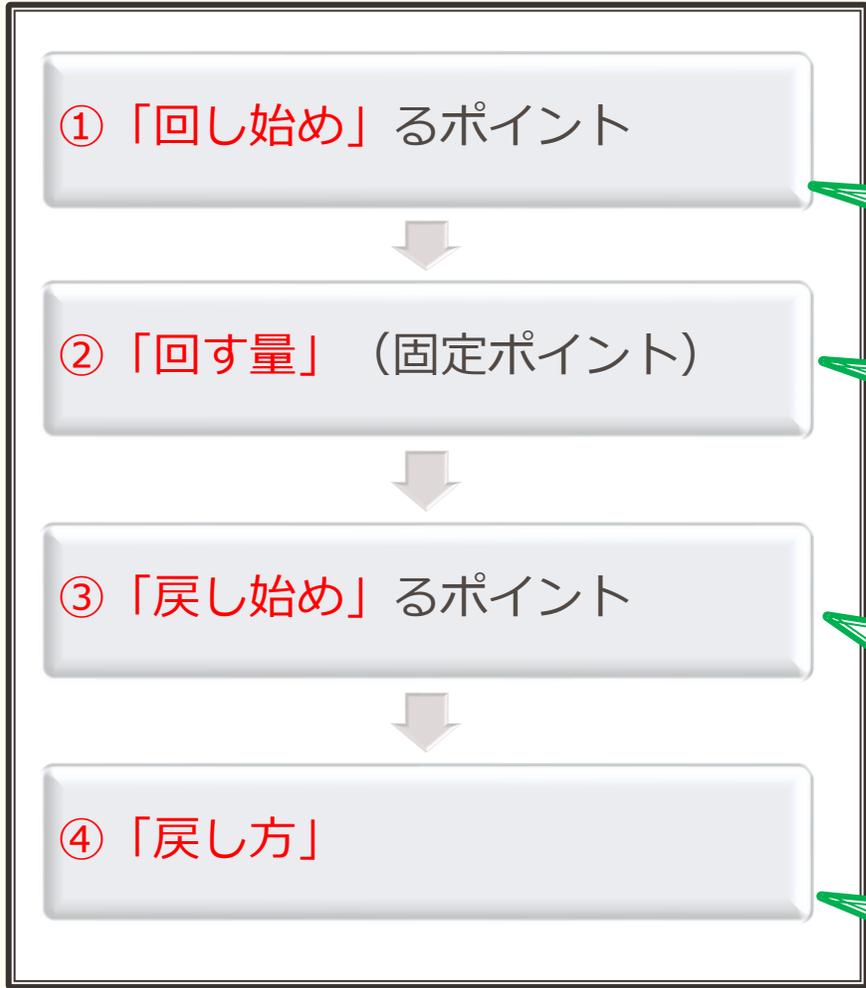


④ 「戻し方」は正しい？



ハンドリングの要点

インストラクター
理解／引き出し



一つ一つ順番に身に付けていこう

【回し始めが早い】 → 「内輪差」を見直そう
【回し始めが遅い】 → 「外輪差」を見直そう

カーブ毎に形状が異なる = 固定ポイントも異なる
「インストラクターの見本」と「体感トレーニング」

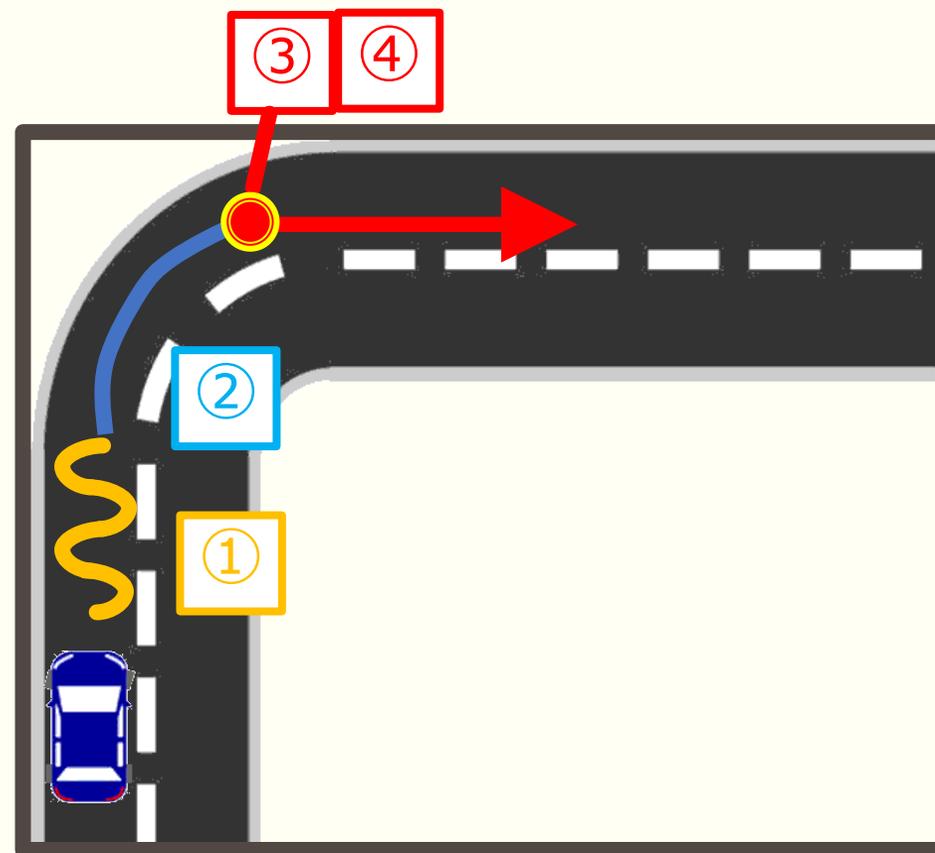
「戻し始める」と「戻す」を一緒にしない
「戻し始めるポイント」を正確に掴むこと
「戻し始めるポイント」で「ゆっくり戻す」意識が重要
「引っ張りすぎ」ると最後に安定を失う（直角意識）

自分の力で戻さないこと
「ゆっくり戻す」を反復・実践しましょう

アクセルワークの注意点

インストラクター
理解／引き出し

カーブを曲がる際は「アクセルワーク」「ブレーキワーク」「スピードコントロール」が土台になります。
4つの工程を意識して曲がってみましょう。



アクセルワーク

インストラクター
理解／引き出し

① 「減速する」



② 「スピードコントロール」



③ 「加アクセル」



④ 「アクセルコントロール」

カーブ毎の適した速度に調整しましょう。
この減速こそが土台そのものです。

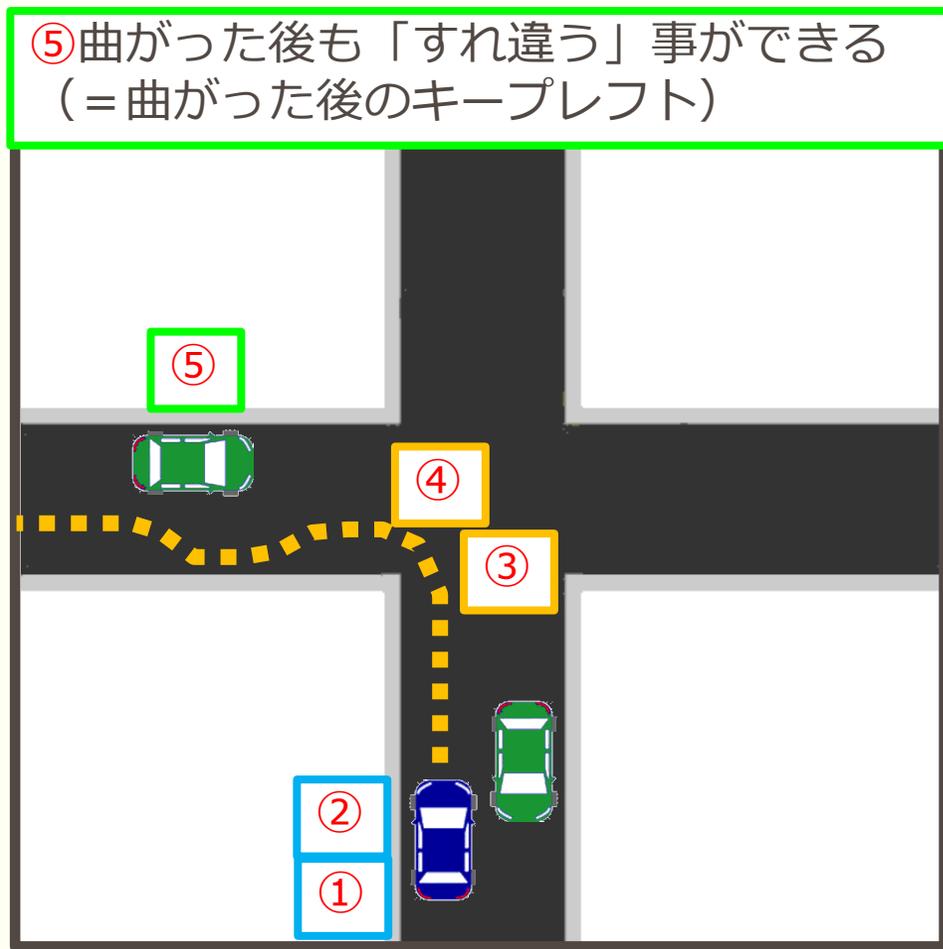
エンジブレーキ、軽ブレーキ、軽アクセルで
スピードをコントロールしましょう

アクセルを加えるタイミングを掴もう
アクセルの強さを調整しよう
(強いとコントロールを失います)
(難しい場合は停車して練習しましょう)

アクセルの「入れっ放し」に注意しましょう
アクセルを踏んだ直後「軽く浮かせて」スピードを
コントロールしましょう

左回りの “出来た” とは

インストラクター
理解/引き出し



⑤ 曲がった後も「すれ違う」事ができる
(=曲がった後のキープレフト)

④ ラインコントロールが安定している
「戻し始めるタイミング」が適切
「戻し方が安定」している
(=自分の力を使っていない)
(=急ハンドルになっていない)
オレンジ線の「失敗ライン」になっていない

③ ラインコントロールが安定している
「回し始めるタイミングが適切」
「回す量・固定ポイントが適切」
「内輪差と外輪差のバランスが取れている」

② カーブ状況に合わせた減速が出来ている

① すれ違う事ができる (=キープレフト)

左回りの“出来た”を判定する環境

インストラクター
理解／引き出し

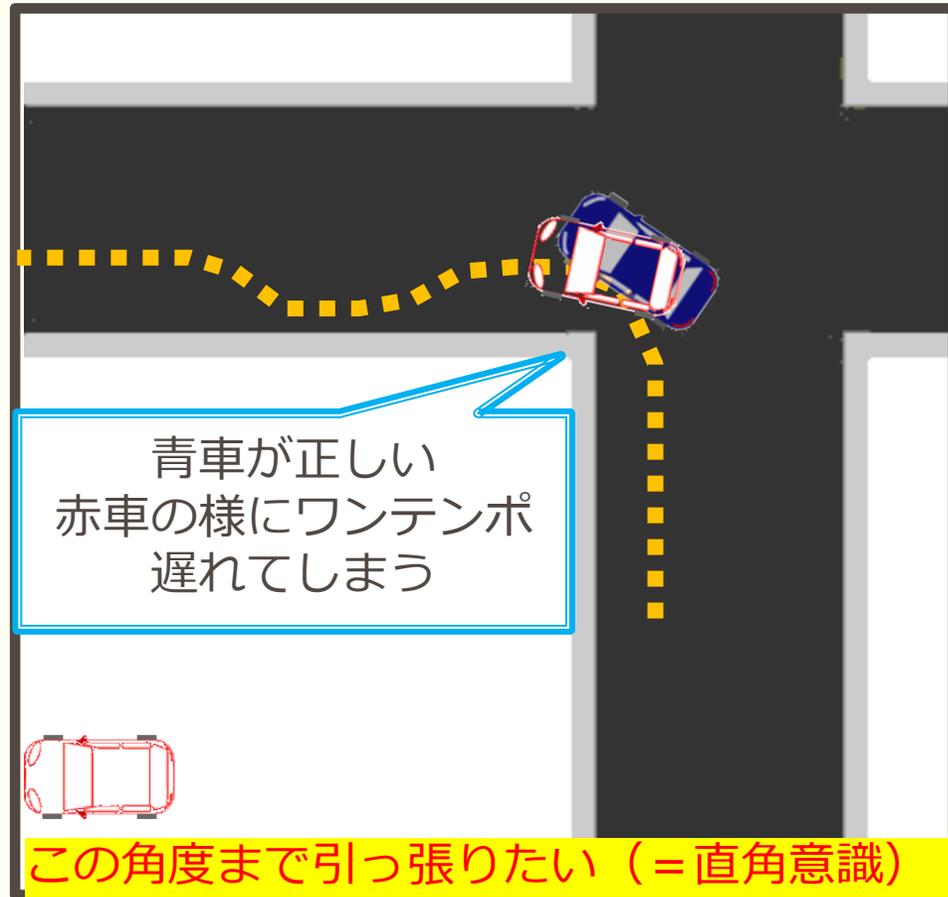


上記の2枚の写真は同じ交差点です。このレベルの交差点で

- ・「曲がる前」も「曲がった後」もキープレフト（障地走行）が出来ている
- ・「ラインコントロール」が出来ていること “出来た”の環境基準となります。

左回りの失敗ラインを修正しよう

インストラクター
理解／引き出し



「オレンジ線の失敗ライン」は、初期によく発生してしまう現象です。
この「失敗ライン」が出てしまっている方は、原因から解き解していきましょう。

失敗ラインの原因

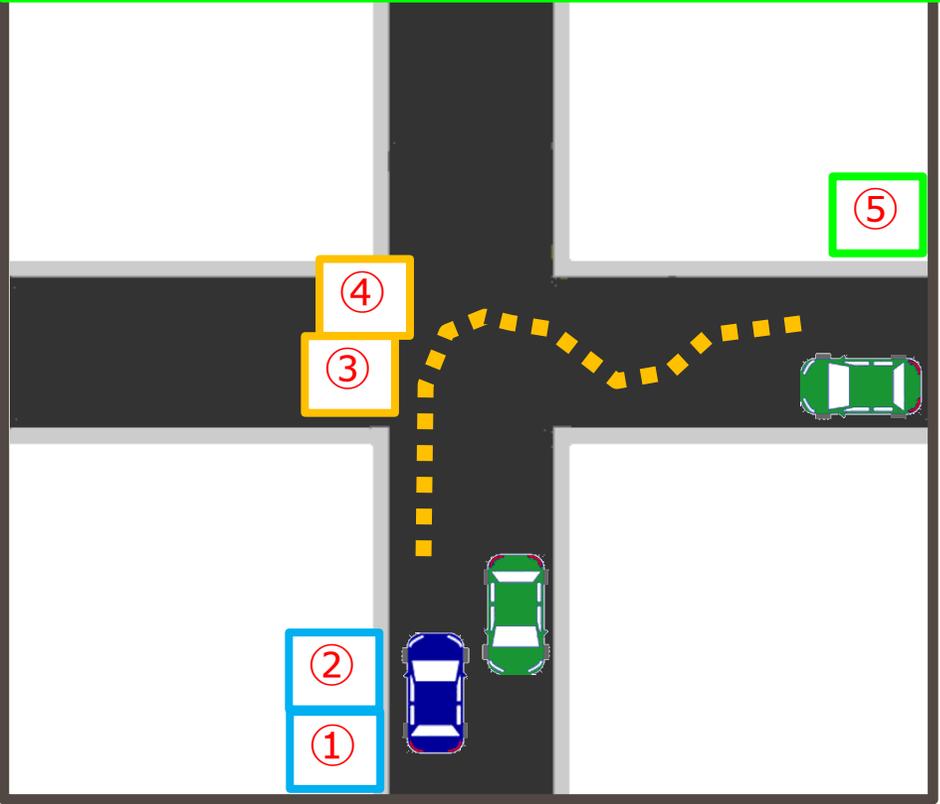
失敗ラインの原因は「直角意識」が強すぎることです。
直角意識が強いため、ハンドルを戻し始めるポイントが遅くなっています。

結果として、車がイン側に入り込み、インの修正を大急ぎで行なうため、自分の力で戻してしまい、最終的にコントロールが安定しない現象となります。

右回りの“出来た”とは

インストラクター
理解/引き出し

⑤ 曲がった後も「すれ違う」事ができる
(=曲がった後のキープレフト)



④ ラインコントロールが安定している
「戻し始めるタイミング」が適切
「戻し方が安定」している
(=自分の力を使っていない)
(=急ハンドルになっていない)
オレンジ線の「失敗ライン」になっていない

③ ラインコントロールが安定している
「回し始めるタイミングが適切」
「回す量・固定ポイントが適切」
「内輪差と外輪差のバランスが取れている」

② カーブ状況に合わせた減速が出来ている

① すれ違う事ができる (=キープレフト)

右回りの失敗ラインを修正しよう

インストラクター
理解／引き出し

角が当たりそうに感じてしまうため、
右にハンドルを入れ過ぎてしまう。



「オレンジ線の失敗ライン」は、初期によく発生してしまう現象です。
この「失敗ライン」が出てしまっている方は、原因から解き解していきましょう。

失敗ラインの原因

失敗ラインの原因は左前方の「車体感覚」と「空間把握」が上手に掴めていないためです。

途中までは理想的なラインです。
ハンドルを固定したまま進めば、理想的なラインだったのですが、「左前方が当たりそう」と感じてしまうため、ハンドルを右に切り過ぎてしまい中央に寄ってしまいます。
その後、修正するためフラツキが発生します。