

グッドライダーになるために

バイクの

安全な乗り方



一般社団法人

日本二輪車普及安全協会

はじめに

手軽に乗れるバイク、便利なバイク、だからといって、油断して乗ると、事故につながりかねません。はじめてバイクに乗る方も、長年バイクに乗っている方も、常に「安全運転」を忘れずに。この小冊子は、安全な運転の心構えをまとめたものです。交通ルールを守り、思いやりの運転で、快適なバイクライフを楽しんでください。

目 次

バイクに乗る前に	2	走行するときの障害物	22
1. あたたかい思いやり	2	1. 障害物	22
2. いのちのスペアはない	2	2. 砂、泥、落葉	23
3. 譲り合いの心	3	3. 水たまり	23
4. 運転者の責任	3	4. じゃり道や悪路	23
5. 人間の心身の状態と運転	4	雨降り時の走り方	24
運転のしくみ	6	1. 視界が悪くなる	24
1. 見る	6	2. 減速して走る	24
2. 判断する	6	3. 車間距離を多くとる	24
3. 実行する	6	4. 「急な操作」はしない	25
4. 「だろう」「もしも」運転	7	5. 深い水たまりは避ける	25
自分を守るためには	8	6. レールの上などは避ける	25
1. 相手から見られるために	8	7. 歩行者などに迷惑をかけない	25
2. よく目だつ服装	9	混合交通でのバイクの走り方	26
3. ヘルメットをかぶりましょう	9	1. 歩行者の保護	26
4. 整備や点検は十分に	10	2. マナーのよい運転を	26
5. 不正な改造はやめましょう	11	3. 一時停止の励行	27
6. 危険を予測した運転をしましょう	11	4. 合図はクルマの言葉です	27
7. 過信や慢心は命とり	11	5. 対向する四輪車の右折に注意	28
基本の乗車姿勢	12	6. 大きな交差点では二段階右折を	28
1. 「視線」は広く全般に	13	7. 停車四輪車のドアが急に開く	29
2. 「肩」の力をぬく	13	8. 四輪車の内輪差を計算する	29
3. 「ひじ」は突ばらない	14	忘れてはならない万一の備え	30
4. 「手」ののにぎり方	14	バイクに欠かせない保険	30
5. 「腰」の位置	14	自賠責保険とは	31
6. 「ひざ」は開かない	15	1. 自賠責保険の補償（支払い限度額）	31
7. 「足」のつま先はまっすぐ	15	2. 自賠責保険・保険料	31
上手な止まり方	16	3. 自賠責保険の加入は義務です	31
1. エンジンブレーキ	16	運転中の錯覚に注意	32
2. 前輪ブレーキ	17	交差点	32
3. 後輪ブレーキ	17	追越し	33
4. ブレーキの上手なかけ方	18	対四輪車	35
カーブの上手な走り方	20	対大型車	36
1. 手前減速	21	坂道	37
2. バンク角はカーブに応じて	21	カーブ	38
3. カーブでのブレーキ	21	夜間	39

バイクに乗る前に

機動性に富み、便利な乗り物であるバイクに乗る前に、次のことをよく考え実行しましょう。

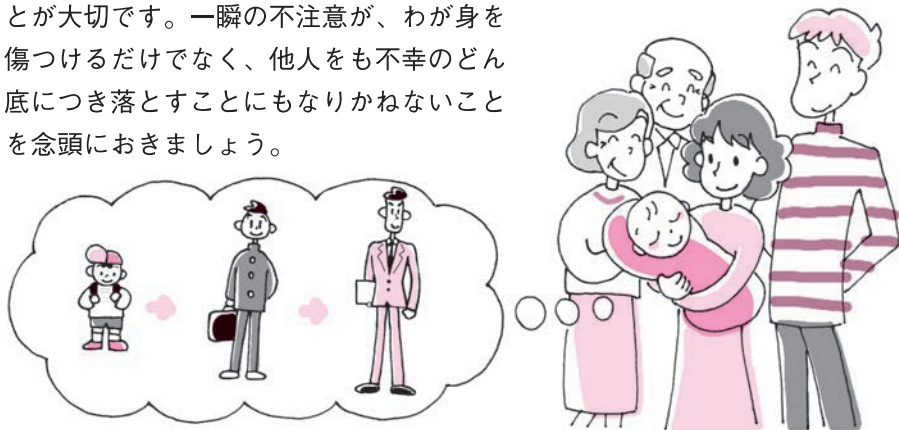
1 あたたかい思いやりの心

グッドライダーであるためには、まずよき社会人でなければなりません。法規を守るのは当然のことですが、お年寄りや子供の一人歩き、自転車を見たら進んでこの人々の通行を優先してあげる、あたたかい心の持ち主であってほしいものです。



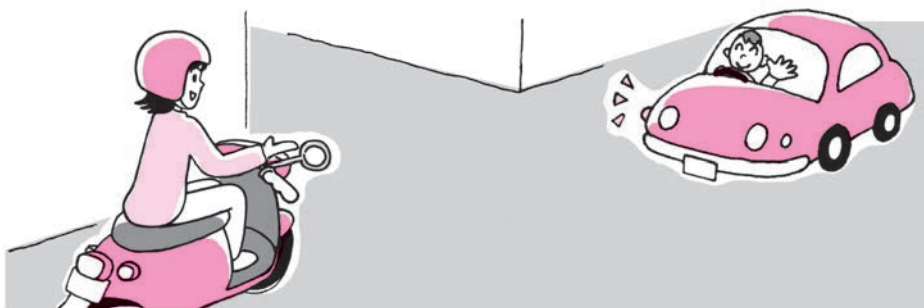
2 いのちのスペアはない

自分を含めて人命の尊さを再認識することが大切です。一瞬の不注意が、わが身を傷つけるだけでなく、他人をも不幸のどん底につき落とすことにもなりかねないことを念頭におきましょう。



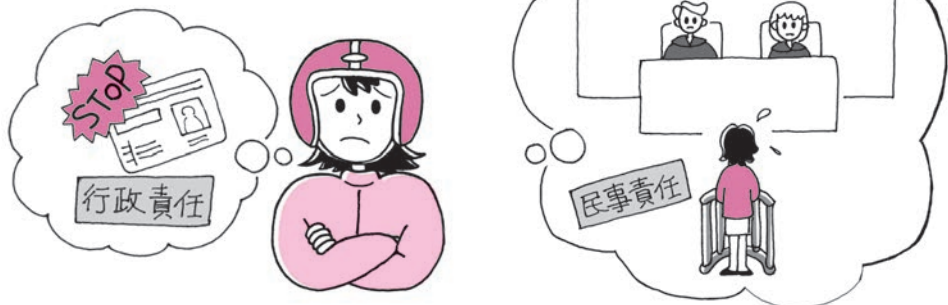
3 譲り合いの心

混合交通の中ではお互いに「譲り合う」ということが大切です。信号のない交差点では、優先車は相手の行動をよく見極めて、優先という立場におごることなく必要に応じて「譲り合う」ことも大切なことです。



4 運転者の責任

運転者は、自分の運転には常に3つの責任を持たなければならないことを知ってください。刑事（懲役等）、民事（損害賠償）行政（免許停止等）の責任がそれです。



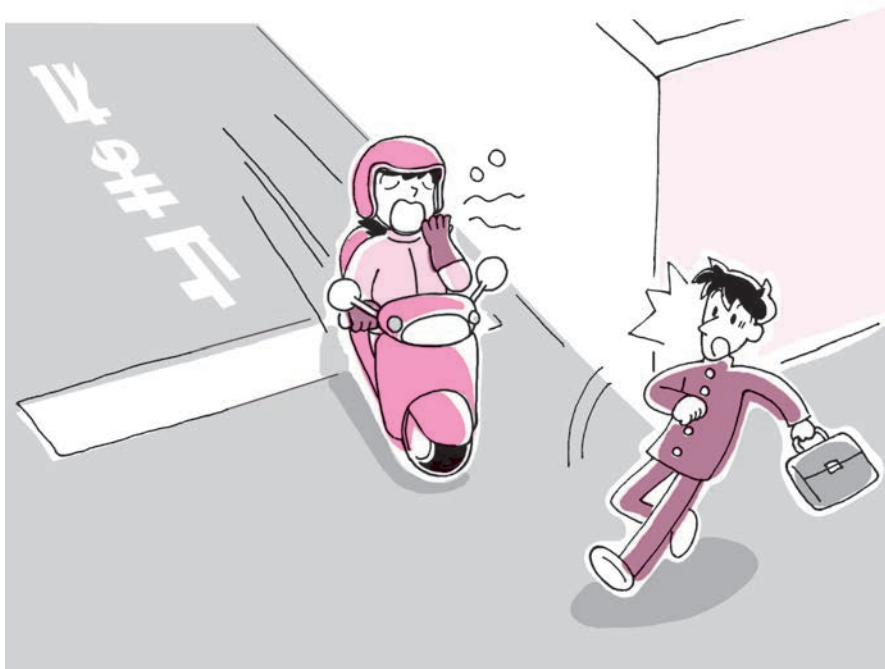
5 人間の心身の状態と運転

人間の身体的な要因や生理的な要因、また、性格も運転に大きな影響を与えます。人間の生理や自分の性格についてしっかり認識して運転することが安全運転の基本です。

◆心身の状態

バイクを安全に運転するには、交通の状況を把握し、正しく判断し、操作することが必要です。体が疲れていたり、何か気をとられていたり、睡眠不足などにより、適切な判断や行動ができなくなります。

このように注意力が散漫になるような状態での運転はやめましょう。

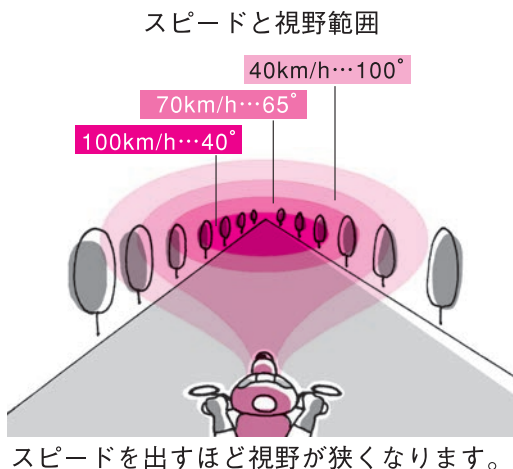
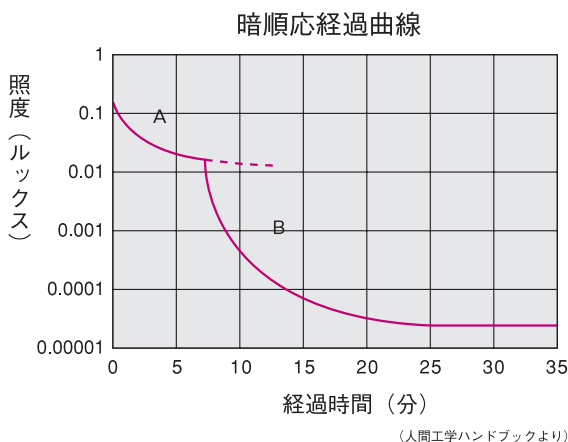


◆人間の生理

どんなに心身が健全であっても、人間には、生理的な限界もあります。

例えば、明るい環境から暗い環境に移る場合、またその逆の場合、目の網膜の感度が徐々にその光度に慣れてきてものが見えるようになります。明るい所から暗い所に移る場合は、特に時間がかかるので、十分な注意が必要です。

また、動きながら物を見る視力である移動視力は、速度が増すごとに低下し、さらに視野が狭くなります。こうした人間の生理的限界をよく知った上での運転が大切です。



◆性格と運転

運転者の性格も運転に大きく影響します。事故を起こす傾向が高いか低いかなどの心理的・精神的な適性を調べる検査がいくつかあります。機会があれば、適性検査を受けてみましょう。自分の性格をよく自覚して運転する事が大切です。

運転のしくみ

バイクを動かすことだけなら簡単ですが、交通ルールを守り、思いやりのあるマナーのよい運転をすることが大切です。よい運転とは、「見る」、「判断する」、「実行する」の3つから成り立っています。

1 見る

運転は、まず前後左右の交通の状況を見ることから始まります。見ることによって、運転上必要な情報をあつめるのです。

2 判断する

得た情報にもとづき予測し判断しなければなりません。たとえば、前方に自転車か子供がいたとすれば、子供はどのように動くかを予測し、その場合バイクはどのように行動（スピードを落とす必要はあるか、止まる必要はないかなど）したらよいかを瞬間的に判断します。

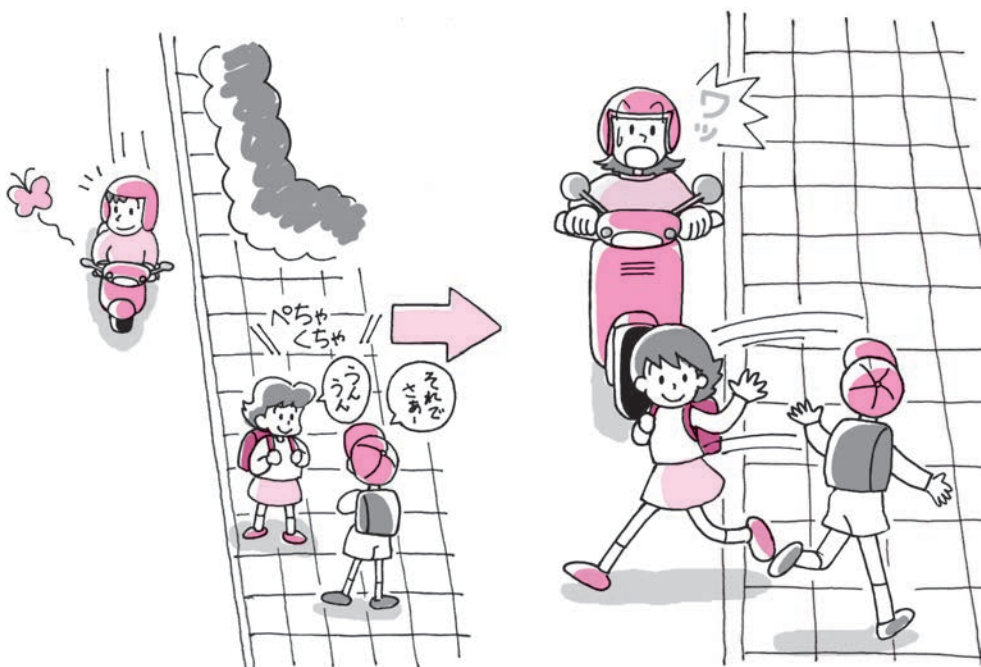
3 実行する

判断して結論が出たら実行します。止まるべきだと判断したら、止まるための操作を実行します。



4 「だろう」「もしも」運転

運転は、「見る」「判断する」「実行する」を正確に行うことが大切です。事故の大半は、「見る」という最も初歩的なことを怠ったり、あやまって判断することによって起きています。わき見運転や見ているがぼんやり見ているのでは、目をつぶって運転しているのと同じことです。判断のあやまりは、たとえば、「あの子どもは立話をしているから動かないだろうと判断したが、しかし、実際はバイクに近よってきたため、事故になった…」…というケースです。判断する場合に必ず「もしも」という状況を予測し、それに備えておくことが事故にあわないための、重要なポイントです。



自分を守るためには

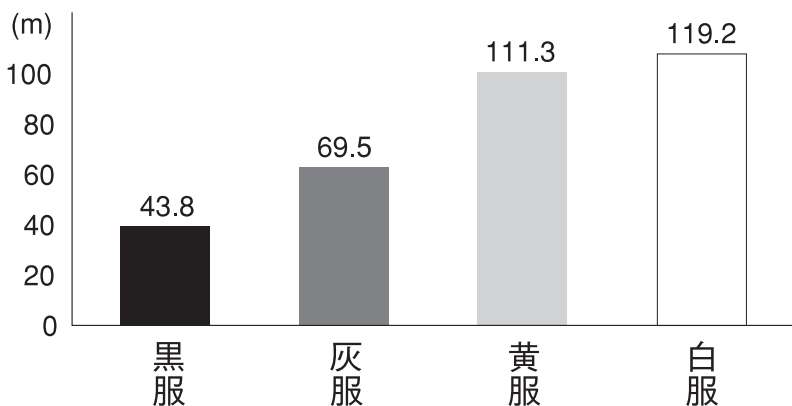
トラックや乗用車と比べ、バイクは車体が小さく、他の車から見落とされやすいので、次のことに気を付けて運転しましょう。

1 相手から見られるために

バイクは、他から見落とされやすいので、被視認性をよくするために昼間も自動点灯するようになっています。また、事故の約半数は夜間に起きています。夜間、バイクに乗るときは、よく目だつ色のウェアを着たり、ヘルメットやウェアに夜光反射材をつけるなどして被視認性をより向上させましょう。



●夜間における被服色彩別視認距離(条件：前照灯下向き) (平均視認距離)



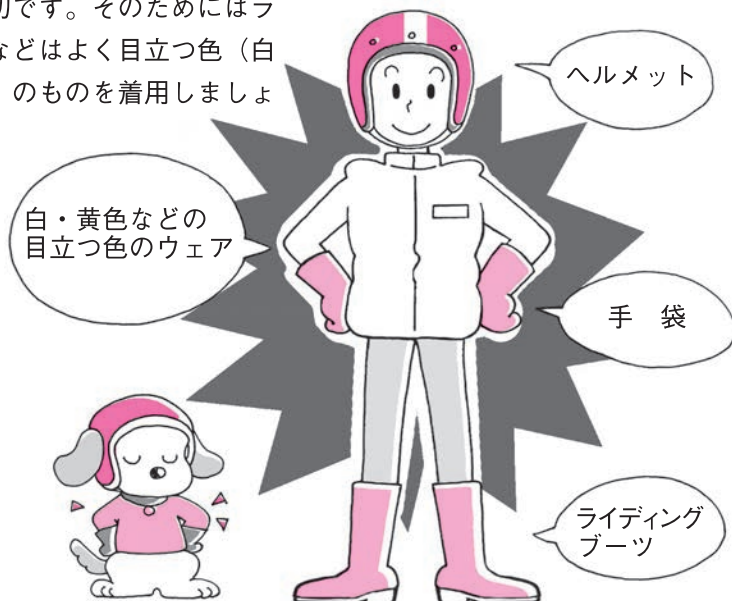
<実験の状況>

この実験では、学生20人（年齢36～46歳、各年齢1～2、視力0.7～1.5）を交互に乗用自動車に乗車させ、それぞれの場合における視認状況等を観察させ、その結果を記録した

（全日本交通安全協会「反射材」より）

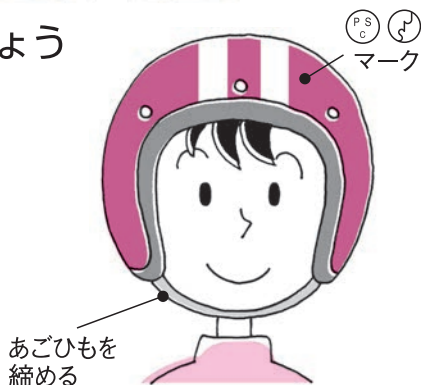
2 よく目立つ服装

被視認性（相手からの見えやすさ）を高めることが大切です。そのためにはライダー・ウェアなどはよく目立つ色（白色、黄色、など）のものを着用しましょう。



3 ヘルメットをかぶりましょう

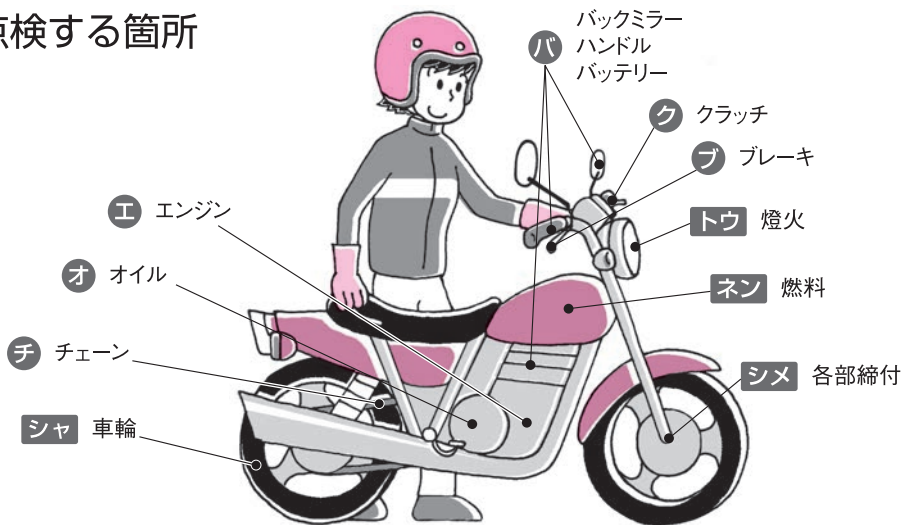
バイクに乗るときは、ヘルメットを着用することが義務づけられています。自分を守るためにも必ずP S（C）マークやJISマークのついた安全なヘルメットを正しくかぶりましょう。二輪車乗車中の死亡者の約半数は、頭部の損傷によるものです。勿論、あごひもはきちんと締めましょう。



4 整備や点検は十分に

点検は車の健康診断です。車の機能をいつも最良の状態に保つことは、ライダーの安全に不可欠なことから、車を運転する前に必ず点検をしましょう。

点検する箇所



ネ	燃 料	ガソリン漏れはないか。適量か。
オ	オ イ ル	エンジンオイルは適量に入っているか。汚れていないか。
シャ	車 輪	タイヤの空気圧はよいか。 タイヤ亀裂はないか。
チ	チェーン	チェーンのたるみは適正か。
エ	エンジン	エンジンの音は変わりないか。 オイル漏れはないか。

ブ	ブレーキ	ブレーキの遊びは適正か。
ク	クラッチ	クラッチの切れ、遊びは適正か。
トウ	灯 火	ライト類はそれぞれ完全か。
バ	バッテリー バックミラー ハンドル	バッテリー液は適量か。バックミラーの位置、汚れはどうか。 ハンドルにくるいはないか。
シメ	各部締付	ナット、ネジの締付はどうか。

※また、自分の点検で手に負えない異常があるときは、二輪車販売店で点検・整備を受けてください。

5 不正な改造はやめましょう

せっかく安全性を十分考えて作られているバイクのマフラーを取り外したり切断する等の改造をしてはいけません。またナンバープレートを曲げて見えにくくしたバイクを運転すると法令に違反します。



6 危険を予測した運転をしましょう

バイクを運転する時の注意力は路面に集中しがちです。このため交通環境にひそむ「危険」に対する発見の遅れが大きな原因となって重大事故が発生しています。危険を予測した運転に努めるようにしましょう。



7 過信や慢心は命とり

運転免許を取ってから1年以内に事故を起こす確率が高く、経験をつむと事故率は低くなります。ところが、運転歴10年以上のライダーの事故も少なくありません。これは、運転未熟というより、むしろ過信や慢心など精神的原因によるものでしょう。何年経っても、基本的に忠実な運転を心がけましょう。



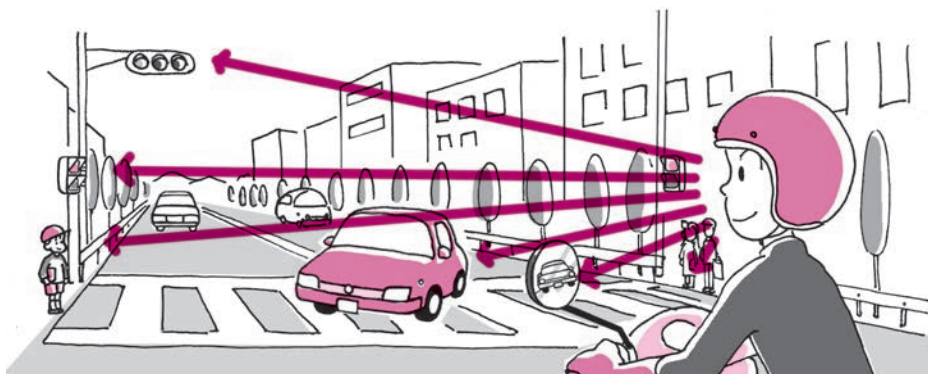
基本の乗車姿勢

バイクを安全に乗るためには、人車一体となってバランスを取りながら乗ることが、大きなポイントとなります。そのためには、基本的な乗車姿勢を習慣づけるのが重要であり、車両の構造等に応じた無理のない、運転操作のしやすい、疲れにくい乗車姿勢をとることが大切です。バイクの基本の乗車姿勢には、7つのポイントがあります。視線、肩、ひじ、手、腰、ひざ、足がそれです。



1 「視線」は広く全般に

視線は、前方の障害物や交通の状況全体を見て、運転に必要な情報を素早く取るようにしましょう。足もとや手もとなど、また一点だけを見るものではありません。右・左折する場合は、当然後方の安全確認も必要です。



2 「肩」の力をぬく

肩の力はぬきましょう。肩に力が入れば全身がかたくなり、いざというとき思いうような行動ができなくなります。



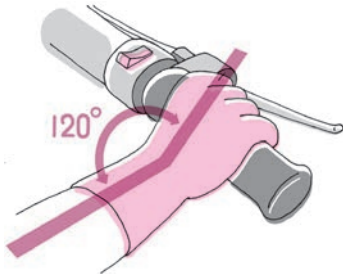
3 「ひじ」は突っぱらない

ひじは突っぱらずやや内側にしぼることによって、ハンドルなどから伝わってくる衝撃をやわらげることができます。



4 「手」のにぎり方

グリップをにぎる場合は、アクセルやブレーキ・クラッチレバーの操作がしやすい位置に、手をやわらかく添える感じで7分から8分の力でにぎります。手首は自然な角度（約120度）になるようにします。



5 「腰」の位置

バイクの安定を保つのに、腰の位置は重要な役目をします。ハンドルを持って、むりのない運転操作ができる位置を選びましょう。



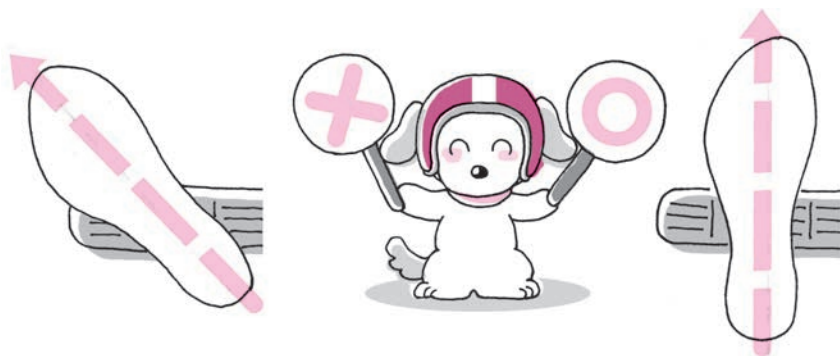
6 「ひざ」は開かない

ひざは内側向け、燃料タンクのあるバイクはひざでタンクをかるくしめるようにします。タンクのないバイクの場合、ひざを開かないようにしましょう。



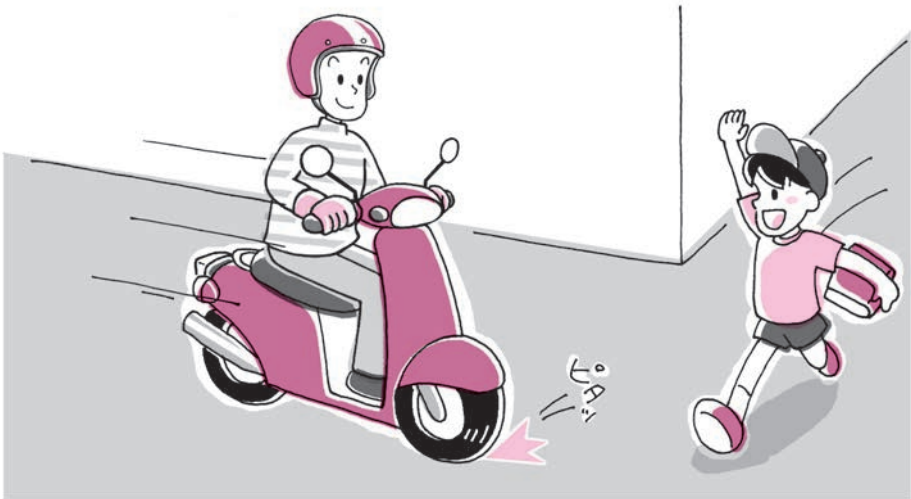
7 「足」のつま先はまっすぐ

つま先は前方にまっすぐにして、オートバイタイプはステップに土ふまずのところに載せます。つま先を外側に向けていると、ブレーキやギアチェンジがうまくできません。



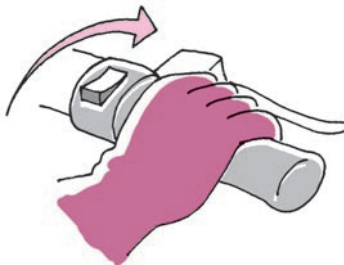
上手な止まり方

走ることは容易ですが、一番大切なのは止まり方なのです。止まり方も、とっさに止まらなければならないとき、または予測して十分余裕をもって止まるときなどがあります。上手な止まり方は、エンジンブレーキと前・後輪ブレーキを使って止まることです。



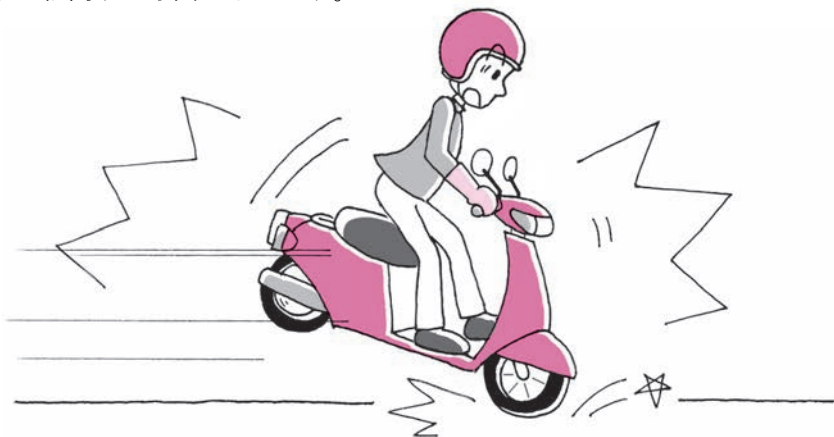
1 エンジンブレーキ

アクセルをもどすことによって減速することを、エンジンブレーキといいます。エンジンブレーキは、低速ギアになるほどブレーキ効果があります。



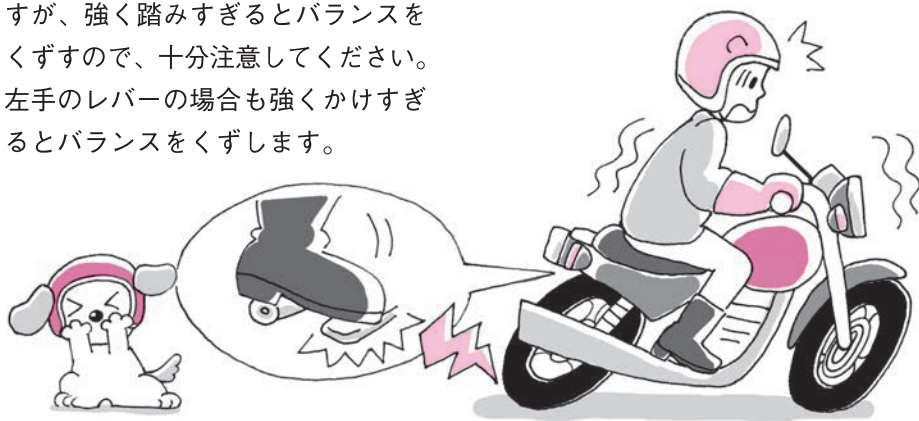
2 前輪ブレーキ（右手のレバー）

制動効果が大きいので、強くかけすぎると前輪タイヤがロックして、バランスをくずし転倒する原因になります。



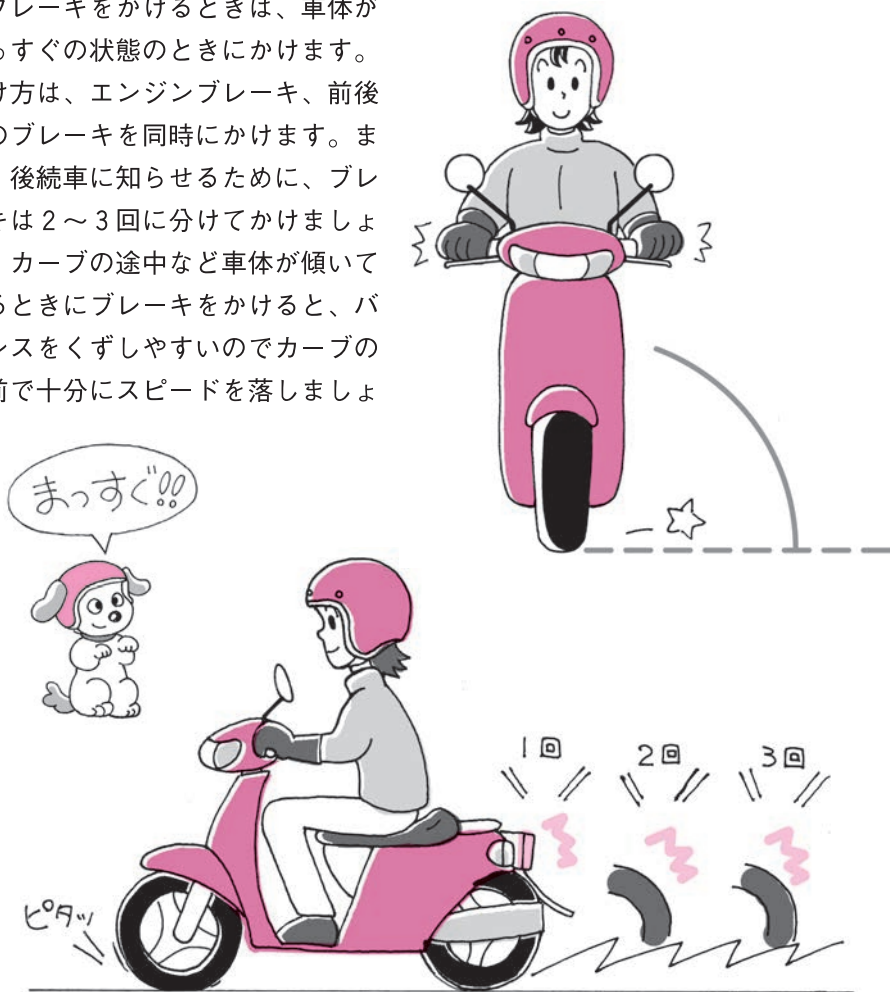
3 後輪ブレーキ（右足ペダルまたは左手のレバー）

右足ペダルはつま先でかけるのですが、強く踏みすぎるとバランスをくずすので、十分注意してください。左手のレバーの場合も強くかけすぎるとバランスをくずします。



4 ブレーキの上手なかけ方

ブレーキをかけるときは、車体がまっすぐの状態のときにかけます。かけ方は、エンジnbrake、前後輪のブレーキを同時にかけます。また、後続車に知らせるために、ブレーキは2～3回に分けてかけましょう。カーブの途中など車体が傾いているときにブレーキをかけると、バランスをくずしやすいのでカーブの手前で十分にスピードを落しましょう。



前、後輪ブレーキを同時にかける

●三つのブレーキの特徴を効果的に使いましょう

ブレーキの種類 状 況		前 輪 ブレーキ	後 輪 ブレーキ	エンジンブレーキ	
				アクセル をもどす	シフトダウン (ギア付車)
急 制 動		◎	◎	◎	
高 速 時 の 減 速		○	○	◎	◎
坂 道 発 進		○	◎		
長 い 下 り 坂		○	○	◎	◎
低 速 時 の 制 動		◎	◎	○	
停 車 中		○	◎		
す べ り や す い 面	砂 利 道	○	○	◎	◎
	雨の日の減速	△	△	◎	○
	雪の日の減速	△	△	◎	△

＜記号＞ ◎…主体的に使う △…気をつけて使う
○…補助的に使う △…特に気をつけて使う

■ポイント

- いずれの場合においても、カーブの途中の減速、制動はバランスをくずしやすいため、カーブに入る前に減速を完了しましょう。

カーブの上手な走り方

カーブを走るときは、十分速度を落としましょう。カーブ走行では、遠心力の作用でバイクが外側に飛び出そうとする力が働きます。遠心力は高速になるほど、そしてカーブの半径が小さくなるほど大きく作用します。遠心力の作用で道路外に飛び出したりしないように、カーブの手前の直線部分で十分速度を落とすのが「カーブの上手な走り方」です。

手前で
十分に
減速

バンクは
カーブに応じて

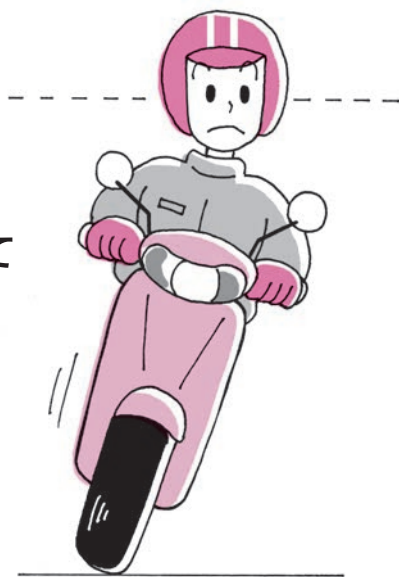
カーブでの
ブレーキはバランス
をくずしやすい

1 手前減速

カーブにさしかかる手前の直線部分で十分減速してください。

2 バンク角はカーブに応じて

カーブを走るとき、四輪車はハンドル操作で曲がりますが、バイクは、車体とからだを傾けながら曲がります。傾け方が大きすぎると、スリップして転倒するおそれがあります。カーブの走行時には体が傾いていますが、視線は水平にして、カーブの先を広く見ましょう。



3 カーブでのブレーキ

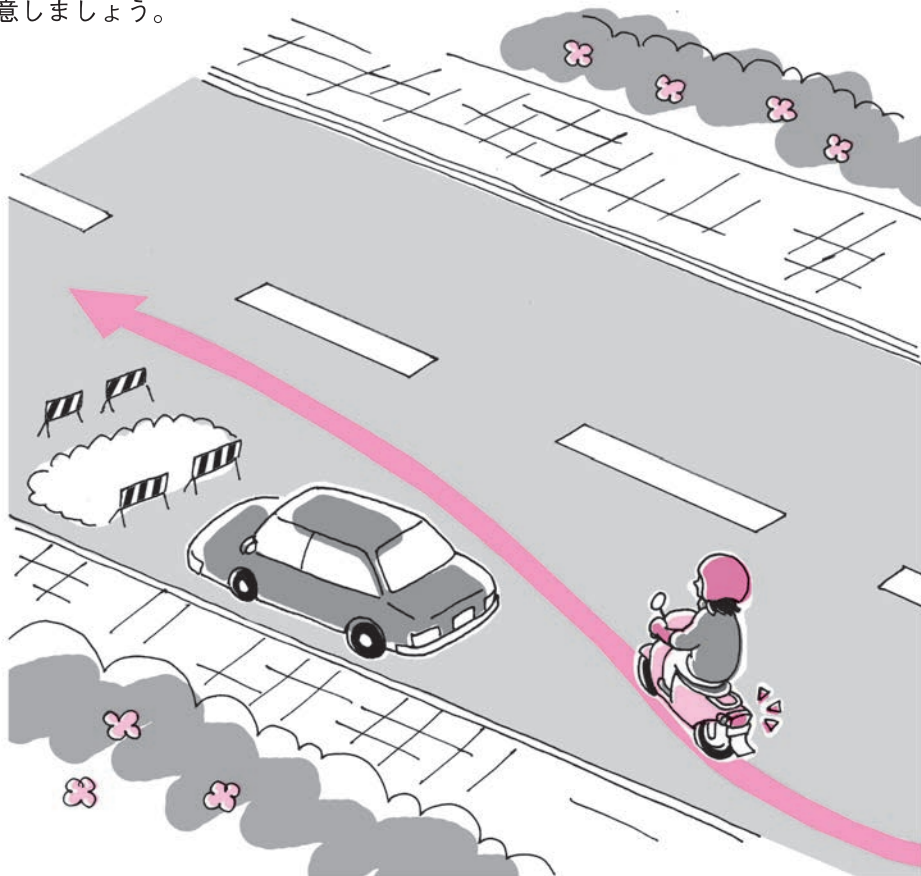
カーブの途中で、急ブレーキをかけると、スリップしてバランスをくずす場合があります。カーブ手前で十分に速度を落としましょう。

走行するときの障害物

バイクの法定最高速度は、50cc以下の場合時速30キロメートル、50ccを超えるバイクは時速60キロメートルです。バイクは道路左側の左よりを走るのが通常です。そこには、いろいろな障害物があります。

1 障害物

道路には駐車している車や工事中のところもあります。こんな時には、近づき過ぎてから進路を変えるのではなく後方の安全を確かめて早目に合図を出し、もう一度後方の安全を確かめてなめらかに進路を変えましょう。対向車にも注意しましょう。



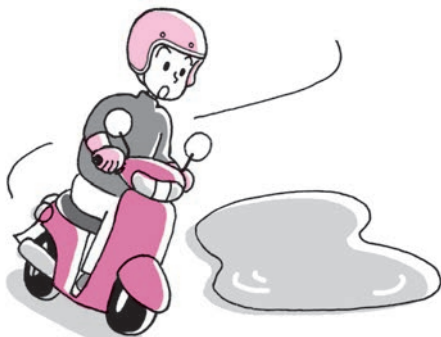
2 砂、泥、落葉

たかが落葉くらいと考えがちですが、落葉や泥、砂等があるところでブレーキをかけたり、曲がろうとしたりすると、スリップしてバランスをくずし、思わぬ危険をまねくことがあります。このような物のある場所は、まわりの安全を確かめてこれをさけて走るか、ゆっくり走ってください。



3 水たまり

穴ぼこや水たまりがある道路では、その大きさにもよりますが、スピードを落としてゆっくり通過するか、後続車やまわりの安全を確かめてから、これをさけて走ることです。



4 じゃり道や悪路

舗装されていないじゃり道や悪路では、ゆっくりした一定の速度で、途中でブレーキをかけたり変速しないで走ります。



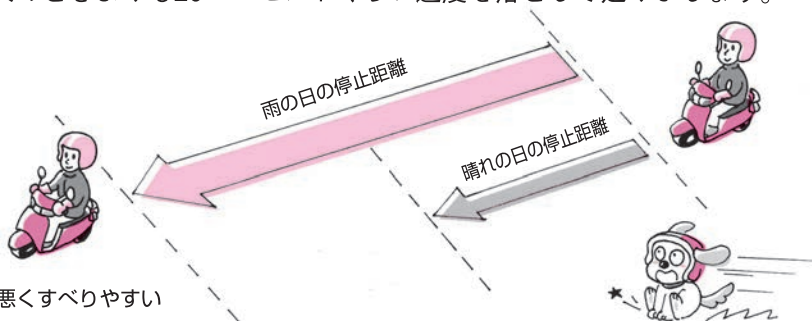
雨降り時の走り方

1 視界が悪くなる

雨の日は視界が悪くなります。前方の交通や道路の状況をよく確かめて、慎重な運転を心掛けるようにしましょう。また、他の通行者も同じように視界が悪くなっていることを忘れないでください。

2 減速して走る

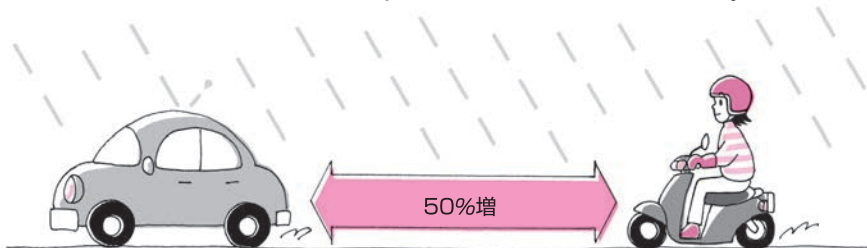
雨の日は、視界が悪いうえに路面も滑りやすく、停止距離も長くなりますから、晴天のときよりも20パーセントくらい速度を落として走りましょう。



▲視界が悪くすべりやすい

3 車間距離を多くとる

雨の日は、路面も滑りやすく停止距離も長くなりますから、車間距離は晴天のときよりも50パーセントくらい多めにとるようにしましょう。



▲速度は20パーセント減速し、車間距離は50パーセント増しにする

4 「急な操作」はしない

「急発進」「急ハンドル」「急ブレーキ」など、急な操作は横滑りや転倒の原因になります。エンジン・ブレーキを効果的に活用し、ブレーキを数回に分けてかけるなど、運転操作の基本を守って危険を避けるようにしましょう。



▲急な操作は転倒の原因

5 深い水たまりは避ける

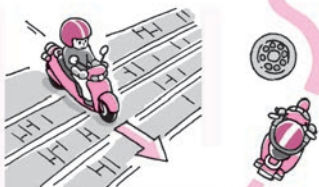
深い水たまりのある場所を通過すると、ブレーキ装置が水で濡れてブレーキが効かなくなったり、効きににくくなったりしますから、できるだけ避けて通るようにしましょう。



▲深い水たまりを走るとブレーキがききにくくなる

6 レールの上などは避ける

鉄板やマンホールのかたの上を通るときは、速度を落として一定の速度で通行しましょう。また、レールを横切るときは速度を落として、できるだけレールと直角に近い角度で横切りましょう。



▲レールや鉄板の上は滑りやすい

7 歩行者などに迷惑をかけない

歩行者のそばや商店街などを通るときは、速度を落として、泥や水をはねないように注意して運転しましょう。



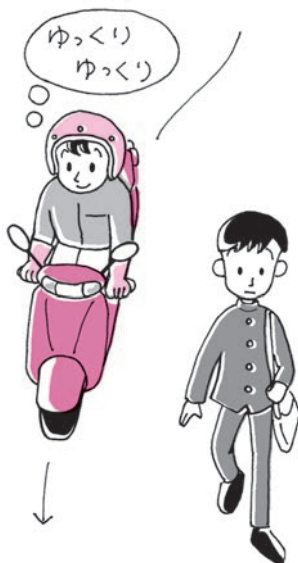
▲泥はね運転をしてはいけない

混合交通でのバイクの走り方

道路は、トラック、乗用車からバイク、自転車、歩行者が共同で利用しています。このような混合交通の中では、無理な運転をさけ、決められたルールは必ず守りましょう。

1 歩行者の保護

バイクと人が関係した死亡事故の中で、一番多いのは横断歩行者に対する事故です。歩行者にとってバイクは遅いものと思われるようで、少々無理をしても大丈夫と思っているようです。歩行者の心理をよく理解し、十分注意して走行しましょう。また歩行者とのすれちがい、追い越しのときには、スピードを十分落として走るように心がけましょう。



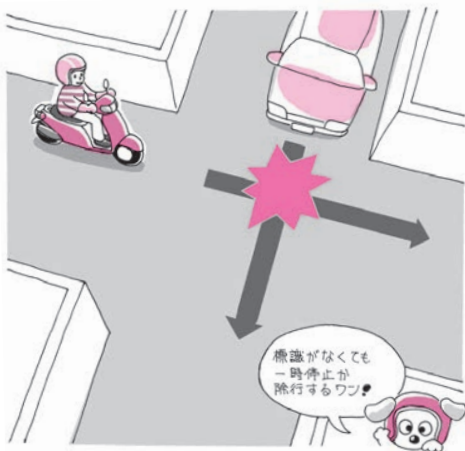
2 マナーのよい運転を

急発進や空ぶかしをしたり、無理なすり抜け等の迷惑運転をしないようにしましょう。また、マフラーを改造して大きな音を出したり、スピードリミッターを取りはずして暴走するような運転はやめましょう。



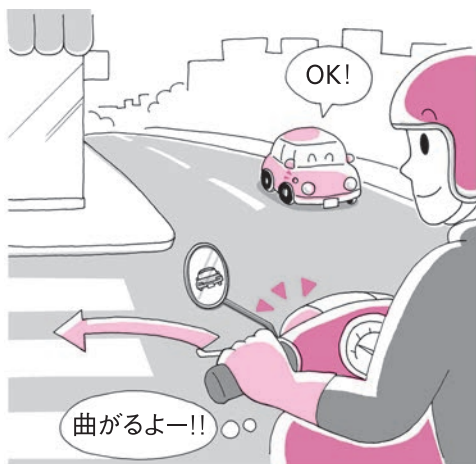
3 一時停止の励行

信号機のない交差点は、出会い頭の衝突事故が多い場所です。周りの歩行者や他の車両に気を配り、安全な速度と方法で通行しましょう。また、一時停止の道路標識や標示がある場所では当然ですが、それ以外のところでも、必要に応じて一時停止か徐行をして安全を確かめましょう。



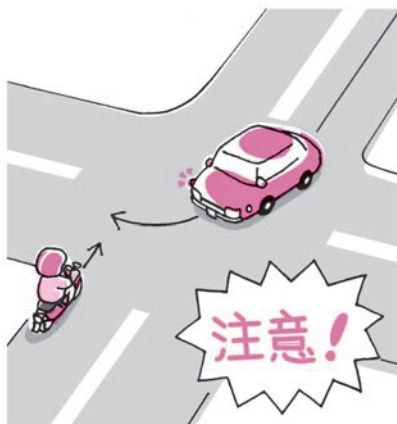
4 合図はクルマの言葉です

右折や左折をする場合は、事前に安全を確認し、ウインカーなどにより合図を必ず出して自分の行動を相手方に知らせましょう。合図はクルマの言葉です。合図は早めに、正確に出しましょう。



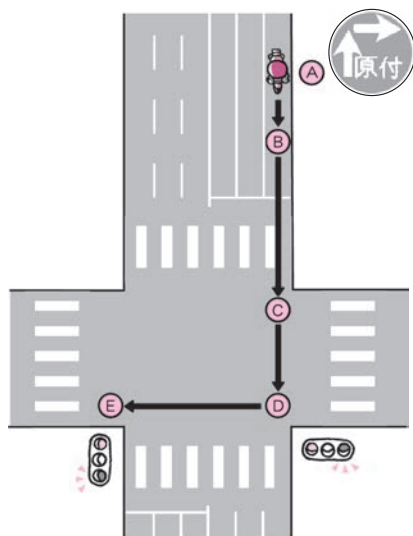
5 対向する四輪車の右折に注意

直進するバイクに優先権があるにもかかわらず、対向する四輪車がバイクのスピードを軽視してか、あるいは視界に入っても気づかないためか、無理な右折することがあります。交差点を通過するときは、優先権があっても、十分注意しましょう。また、渋滞している道路で、対向車線から急に右折してくる四輪車があります。同一方向の車の切れめなど十分に見て、用心しましょう。



6 大きな交差点では二段階右折を

50c.c. 以下のバイクを運転する場合は、道路標識（右図の標識参照）により、指定された道路及び片側に3以上の車両通行帯のある道路（信号機などで交通整理が行われている場合のみ）で、右折する場合は、自転車と同じように交差点の側端に沿って徐行する二段階右折をしなければなりません。



- A. 道路の左端による
- B. 交差点から30m手前で右折の合図を出す
- C. 青信号で徐行しながらDの地点まで進んで向きを変える
- E. 前方の信号に従って左右の安全を確かめながら発進する

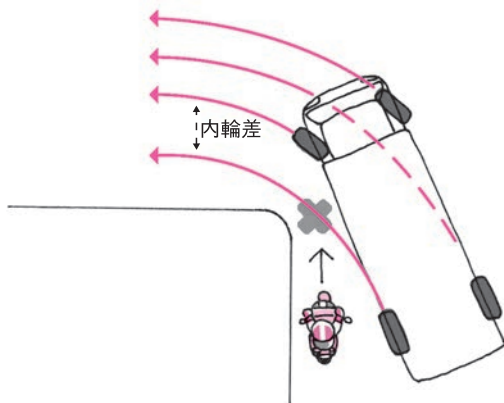
7 停車中の四輪車のドアが急に開く

車の流れが悪くなったとき、特に注意しなければならないのが、四輪車の急なドア開きです。車の中の人がどのような動きをするか、確かめることが大切です。



8 四輪車の内輪差を計算する

とくに大型車など車体の長い車が左折するとき、後輪は前輪の通ったところよりずっと内側を通ることになるので、後輪に巻き込まれないように注意しましょう。



忘れてはならない万一の備え

少年A、17歳。ある小雨の降る夕方、バイクを飛ばしていた。人通りの少ない街路で、カーブを曲がった瞬間スリップ。彼はバイクからふり落とされ、無人になったバイクだけが、道路の反対側まですっ飛んでいった。幸い彼自身は、右脚骨折だけですが、運の悪いことに、バイクが道路わきを歩いていた会社員Bさんに激突。Bさんは頭の骨を砕かれて即死した。

それからAの両親の苦勞が始まった。裁判の結果、Bさんの遺族に対する損害賠償額は3,000万円を超してしまった。Aは、任意の自動車保険に入っておらず、自賠責保険も期限切れになっていた。Aの入院費とBさん一家への補償をかかえ、両親は、「なんとか月賦ででも」とお願いをくり返すばかりだという。

バイクだから大した事故にはならない、とタカをくくっていると、とんでもないことになります。事故というものは、どんなはずみで起きるか、だれにも予測はできません。軽いスリップで、多少のすり傷ですむような事故ならまだしも、歩行者にケガをさせたり、死亡させたりでもしたら、どうしますか？

バイクに欠かせない保険

車の保険には、法律によって加入が義務づけられている自賠責保険(自動車損害賠償責任保険)と、任意に加入する自動車保険もあります。

バイクの自賠責保険標章(ステッカー) →



保険標章の色は年ごとに変わります。緑色のステッカーの方は令和6年で保険の有効期間が満了となりますので、早めに更新の手続きをしましょう。

自賠責保険だけでは、補償の範囲、保険金に支払い限度があるなどの点で十分とはいえません。任意の自動車保険は、自賠責保険支払いの限度額を超える対人賠償事故や自賠責保険では支払われない対物賠償事故、さらに自分の自動車・バイクの損害や、自分自身のケガなどの危険に備えるためのものです。

自賠責保険とは

1 自賠責保険の補償（支払い限度額）

1. 死亡の場合

- ① 死亡による損害（逸失利益＝生きていれば得られたはずの収入、葬儀費、慰謝料を合計したもの）に対して…被害者1名につき最高3,000万円まで。
- ② 死亡するまでの傷害に対して…被害者1名につき最高120万円まで。

2. 傷害の場合

- ① 傷害による損害（救助捜索費、治療関係費、慰謝料と治療期間中の休業損害の合計）に対して…被害者1名につき最高120万円まで。

☆慰謝料……1日につき4,300円。

☆休業損害……1日につき6,100円。

ただし、それ以上の休業損害が証明し得る場合は、1日につき、19,000円を限度として実費補償。

- ② 後遺障害による損害に対して傷害の程度に応じた等級（14等級あります）により被害者1名につき第14等級最高75万円まで～第1級最高3,000万円まで支払われます。重い後遺障害で介護が必要な場合、最高4,000万円まで支払われることがあります。

2 自賠責保険・保険料

（令和5年4月1日改定 沖縄・離島を除く）

		1年	2年	3年	4年	5年
原動機付自転車	125cc以下	6,910円	8,560円	10,170円	11,760円	13,310円
軽自動車 (検査対象外車)	二輪125cc超～ 250cc以下	7,100円	8,920円	10,710円	12,470円	14,200円
小型二輪車	250ccを超えるもの	7,010円	8,760円	10,490円		

3 自賠責保険の加入は義務です

自動車（原動機付自転車も含む）は、自賠責保険の契約をしていないと運行してはなりません。もし自賠責保険に加入していなかったり保険の期間が過ぎている状態でバイクを運転した場合は、交通違反の点数6点が課せられ、また罰金刑や懲役刑を課せられることもあります。自賠責保険には必ず加入して運転しましょう。

運転中の錯覚に注意!!

交差点

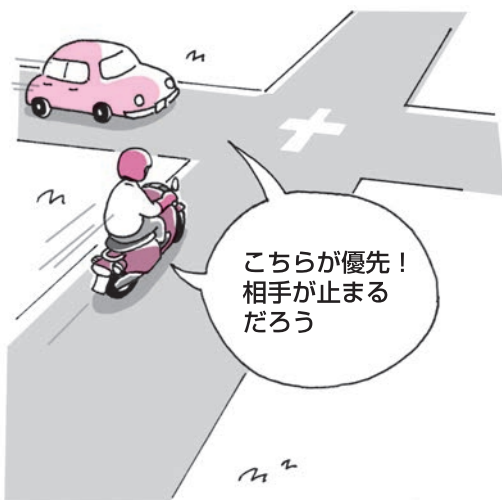
自分の側の道路のほうが交差する道路よりも広く見える

◆前方に見通しのよい交差点がある場合、自分の走っている道路のほうが交差する道路よりも広く見えます。そのため自分のほうが優先だと判断して、交差する道路から車が接近しているにもかかわらず、強引に交差点を通過しようとする車もあります。

しかし、車のなかから見ると自分の側の道路のほうが広く見えても、実際には交差する道路のほうが広かったり、あるいはほぼ同じくらいの道幅であったとすることが多いので、注意が必要です。



◆相手も「自分のほうが広い」と考えている、また、交差する側の道路を走るドライバーも「自分の道路のほうが広い」と判断していることに留意する必要があります。つまり、自分だけでなく、相手も「自分が優先だ」と思って交差点に進入してくるということです。したがって、相手が止まるだろうと考えるのは非常に危険です。交差する道路から車が近づいているときは、常に「相手は止まらないかもしれない」と考えて、スピードを落とし、相手の車の動きに注意しながら、徐行や一時停止を心がけることが大切です。

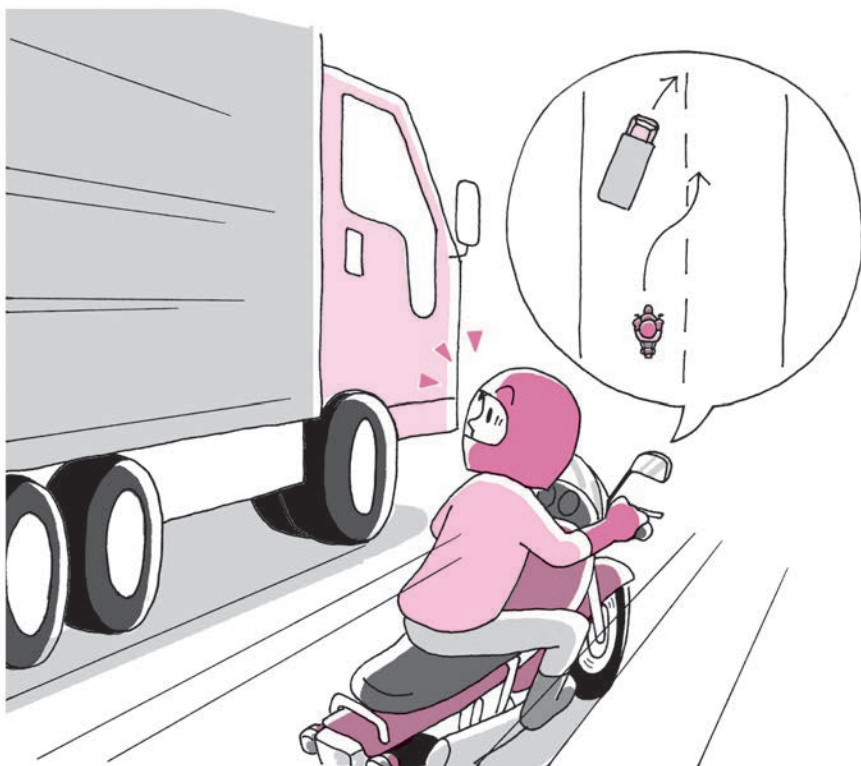


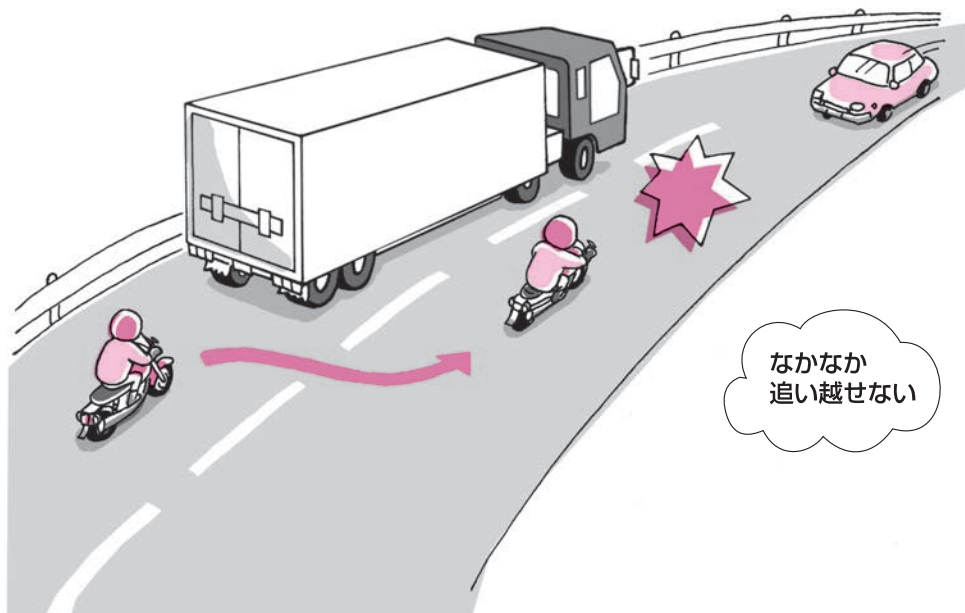
追越し

● 追い越す車を見ながら追い越すと、その車が近寄ってくるように見える

追越しをするとき、追い越す車を見ていると、まるでその車が自分のほうに近寄ってくるように見えることがあります。そのため、あわててハンドルを右に切ってしまい、対向車線へはみ出したり、中央分離帯へ衝突することがあります。

とくに大型車を追い越すときに、そのタイヤを見ていると、タイヤが近寄ってくるように錯覚することがよくありますから、追い越すときは前方をしっかりと見て安全に追い越すのがポイントです。

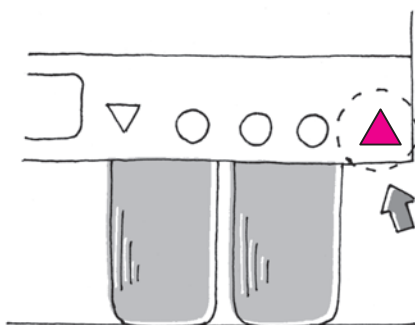




●トレーラの追越しは要注意

トラックの車長は最大でも12mですが、トレーラの場合は、通常15～18mくらいの車長になります。

したがって、トラックのつもりでトレーラを追いつくと、なかなか追いつかずに対向車と衝突するという危険があります。右図のトレーラを示す▲の標示によく注意し、トレーラとトラックを見誤らないようにしましょう。



対四輪車

二輪車は小さいので実際よりも遠くに見える

二輪車は四輪ドライバーの目から、どのように見られているだろうか。

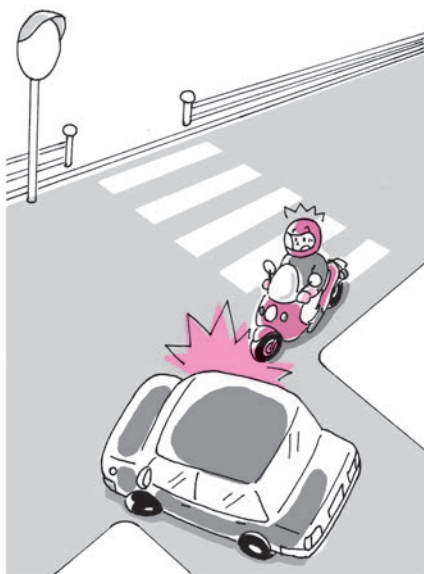
- 二輪車は自転車と同じように、簡単に停車できるものと思われがちです。
- 二輪車は、近くにいても遠くに居るように見られたり、実際のスピードより遅く感じられたりしています。

四輪ドライバーはこれらの錯覚から、交差点において二輪車がかなり接近しているにもかかわらず、まだ距離があると思い急に右折することがあります。その結果、二輪車と衝突するという、いわゆる「右直事故」がおきやすいので、二輪車は十分に注意しましょう。



●カーブミラーも錯覚を招く

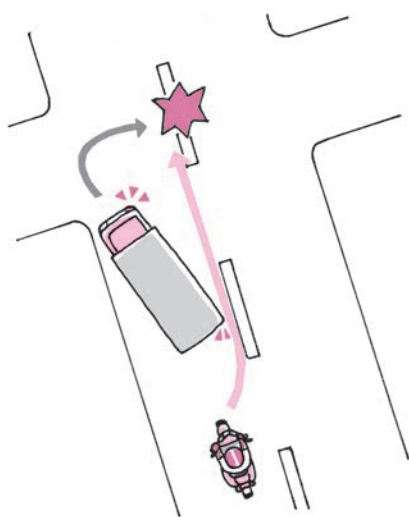
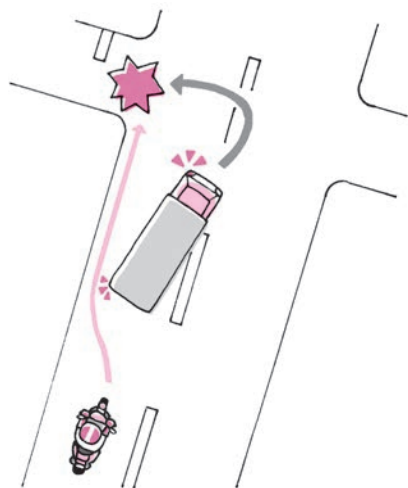
またカーブミラーに映ったバイクも、実際より遠くに見えることがありますから、カーブミラーだけに頼らず、自分の目で確認することが大切です。



対大型車

大型車が左折するとき、いったん右側へふくらむことがある

大型トラックやトレーラなどの大型車は、内輪差が大きいため、狭い道路へ左折するときは、いったん右側へふくらまないと曲がり切れないことがあります。そのため後続車から見ると、まるで先行の大型車が右折していくかのように見えてしまうので、大型車の左側を抜けていこうとして、左折してきた大型車と衝突するというケースがあります。したがって、大型車が左折のウインカーを出しながら、実際には右側にハンドルを切った場合には、それはウインカーの出し間違いではなく、左折するために右側へふくらんだと考えて、大型車の動きに十分注意し、徐行や一時停止をして大型車を先に左折させるようにしましょう。



●大型車の右折

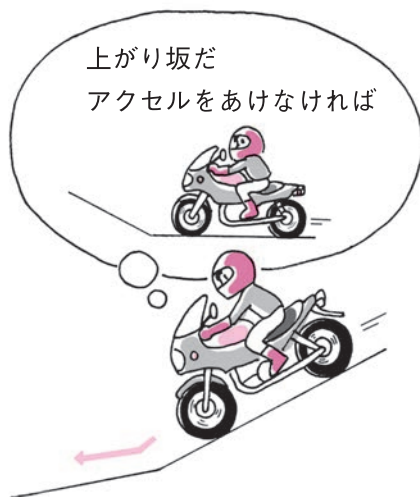
大型車が狭い道路へ右折する場合は、逆に左側へふくらむことがあります。それを左折と錯覚すると事故につながりますから、大型車のウインカーや動きに十分注意しましょう。

坂道

急な勾配の下り坂から穏やかな勾配の下り坂に変わると、上り坂のように見える

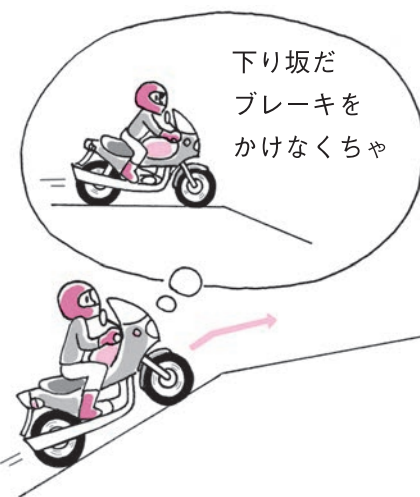
●下り坂

長い連続した下り坂を走行するとき、勾配の急な下り坂から緩やかな下り坂に変わると、そこがまるで上り坂であるかのように見えることがあります。そのため実際には下り坂にもかかわらず、アクセルをあけてスピードを出し過ぎてしまい、前車に追突したり、カーブになっている下り坂ではカーブを曲がり切れずに路外へ飛び出すといった事故を起こすケースがあります。



●上り坂

上り坂では逆のことが起こります。勾配の急な上り坂から緩やかな上り坂に変わると、そこが下り坂のように見え、ブレーキをかけてしまうのです。そのためスピードが急に落ちて後続車に追突されることがあります。



長い下り坂や上り坂を走行するとき、勾配に注意するとともに、ときどきスピードメーターを見て、スピードの出し過ぎや急な低下をチェックすることが必要です。

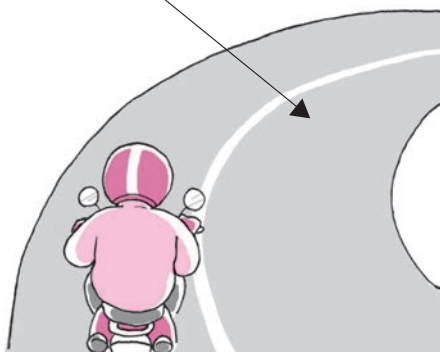
カーブ

● 右カーブの道路では、対向車線のほうが広く見える

カーブでは、よく正面衝突事故が起きますが、こうした場合、右カーブを走行する車が対向車線へはみ出して衝突するというケースが多いようです。

その理由としては、右の2つの図を見るとわかるように、右カーブでは対向車線のほうが広く見え、左カーブでは自分の車線のほうが広く見えるということが考えられます。つまり、左カーブでは自分の車線を守って走行する車が多いのに対し、右カーブではつつい広く見える対向車線側へはみ出しやすいというわけです。

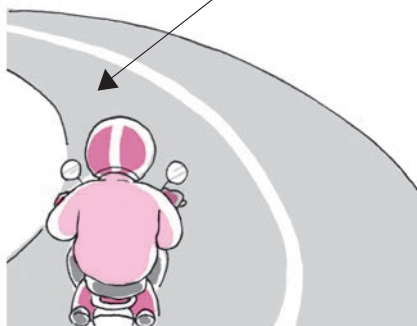
右カーブ
対向車線の方が
広く見える



● センターラインのない右カーブは要注意

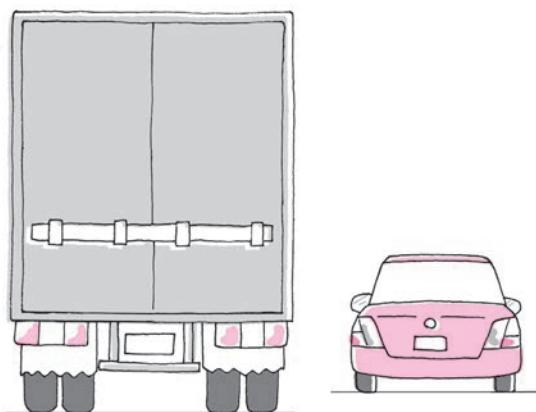
センターラインがあれば、それを守って走行すれば対向車線へはみ出すということはありませんが、センターラインのない右カーブでは、自分では左側を走っているつもりでも、実際には対向車線側へはみ出してしまっていることも十分考えられますから、意識して左側を走るようにすることが大切です。

左カーブ
自分の車線の方が
広く見える

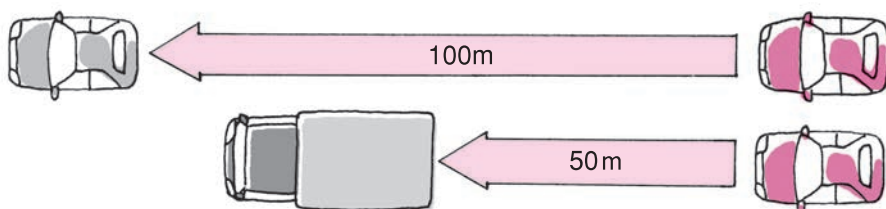


大型車のテールランプだけを見ていると、実際よりも遠くに見える

大型車はテールランプの位置が高いため、それだけを見ていると乗用車と同じ位置にいても、大型車のほうがかなり遠くに見えるように見えます。ある実験結果でも、テールランプが乗用車より40cm高いトラックの場合、100m後方から見ると、トラックと乗用車が同じ距離に見えるのは、トラックが乗用車よりも50m手前にいるときだという結果が出ています。そのため、前方に大型車が駐車しているとき、そのテールランプを見てまだ距離があると錯覚して減速せずに接近すると、気づいたときには距離がなく追突してしまうということにもなりますから、十分注意しましょう。

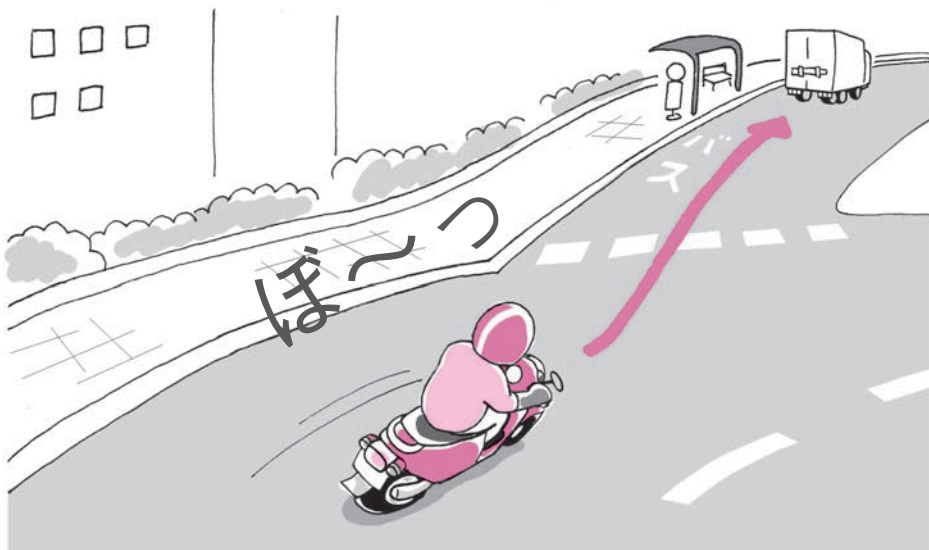


トラックと乗用車が同じ位置に見える実験結果



●夜間の高速道路では、バス停の車線に注意

夜間の高速道路で、左側のレーンマークを頼りに走行していると、バス停の入口地点にさしかかったとき、そのまま白い実線に誘導されてバス停に進入し、そこに駐車しているトラックなどに追突するという事故が起こります。とくにライダーの意識がボンヤリとした状態のときに、バス停への車線を本線車道と錯覚することが多いので要注意です。



二輪車用プロテクター 装着のお願い

二輪車事故被害の軽減のために！
ヘルメットの着用はもちろん、あなたの身を守るために



バイクの安全な乗り方

令和6年4月1日発行

一般社団法人日本二輪車普及安全協会

〒170-0005 東京都豊島区南大塚2-25-15 South新大塚ビル7階
TEL 03-6902-8190(代)

Web版 <https://www.jmpsa.or.jp/genchalle/training/>

印刷 河和田屋印刷株式会社



一般社団法人

日本二輪車普及安全協会

〒170-0005 東京都豊島区南大塚2-25-15 South新大塚ビル7階
TEL 03-6902-8190(代)

Web版 <https://www.jmpsa.or.jp/genchalle/training/>