

交通危険予知訓練 研修会

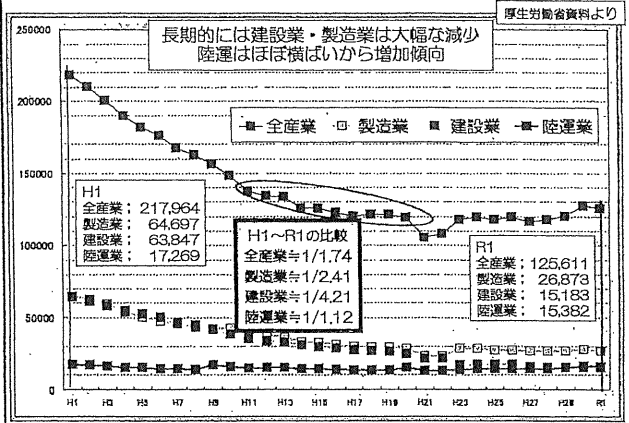
テキスト



陸運労災防止協会 埼玉県支部

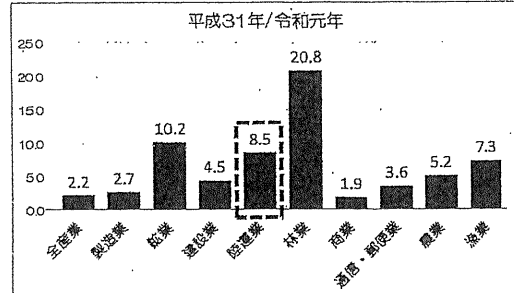
チーム名		氏名	
------	--	----	--

全国の労働災害発生状況（死傷者）



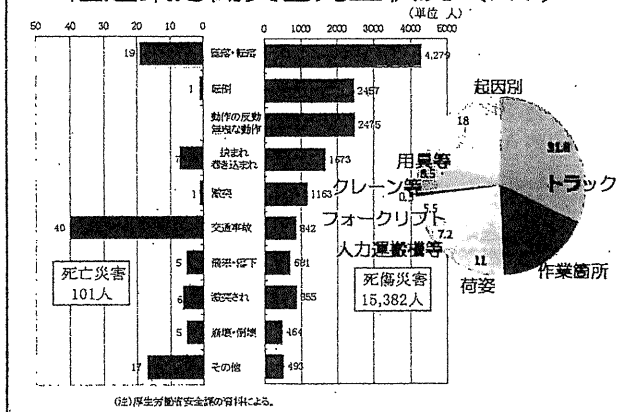
令和元年 業種別 死傷年千人率

年千人率とは；労働者1000人あたり1年間に発生する死傷者数を示す。
 年千人率＝（1年間の死傷者数／1年間の平均労働者数）×1000

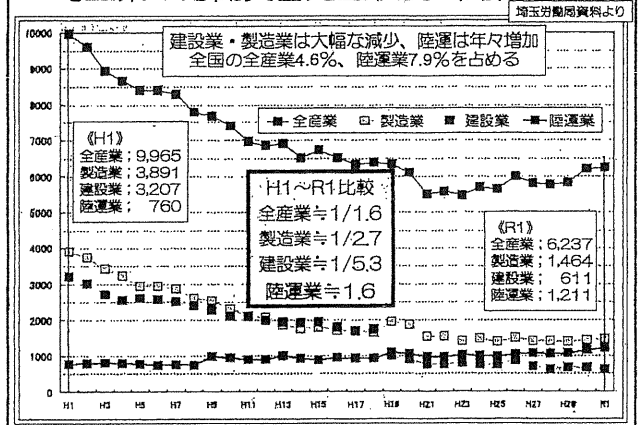


全産業；5,710万人、製造業；995万人、建設業；338万人、陸運業；181万人

陸運業労働災害発生状況（R1）



埼玉県の労働災害発生状況（死傷者）



陸運業における労働災害発生状況

『平成27年の死傷災害14,301件の発生で増加傾向』

- 発生件数の70%は荷役作業時に起きている。
 [14,301×70%=10,010件]
- そのうちの8割以上は貨物自動車運転者が被災している。
- 荷役作業時の労働災害の発生場所は、70%が荷主・配先・元請事業者（荷主等）で発生している。
 [10,010×70%=7,000件]

厚生労働省が、貨物自動車の運転者などが行う荷役作業における労働災害の防止を目的とした、ガイドラインを策定。
 《陸運事業者と荷主等が協力して荷役作業時の災害を防止》

トラック荷台からの墜落・転落災害の分析

① 平ボディからの墜落・転落災害内訳

原因・状況	割合
シート・ロープの掛け・外し中	21%
荷台からの意図的な飛び降りによる負傷	16%
荷締め・荷解き中	11%
荷の積卸し中	9%
あおりに乗っての作業中	6%
その他（不明含む。）	38%

トラックの荷台型式別の内訳

型式	割合
平ボディ	40.7%
バンタイプ	37%
その他	19%

② バンタイプからの墜落・転落災害内訳

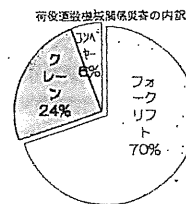
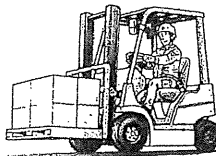
原因・状況	割合
荷の積卸し中	32%
荷台からの意図的な飛び降りによる負傷	31%
パレットに載った荷を引くためのカギ棒が外れた反動によるもの	6%
スライドドアからの出入り中	6%
トラックとプラットホームの間等からの墜落・転落	5%
その他（不明含む。）	19%

トラック荷台からの墜落・転落の主な原因

①荷台昇降時	<ul style="list-style-type: none"> 昇降設備を使用しなかったこと（バンパーやサイドバンパーに足をかけて昇降しようとして足を滑らせた。） 荷台から飛び降りたこと（荷台の高さを飛び降りても大丈夫だと過信した。） 荷台から降りる着地場所を確認しなかったこと（地面の凹凸や資材等がないか確認しなかったため、バランスを崩し。） 荷物を持った状態で、昇降しようとした。 後ろ向きで（荷台端に背を向けて）作業をした。
②積卸し中	<ul style="list-style-type: none"> 荷を引っ張ったこと（荷台端に気が付かなかった）。 アオリに足を掛けたところ、アオリが開き墜落した。 荷台上に荷物や器具等が散乱し、つまずき転落した。



荷役運搬機械が関係する災害の分析結果

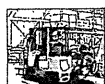


フォークリフトによる荷役災害の分析（100件）

フォークリフトの状況	割合
後進してきたフォークリフトに接触されたもの	35%
前進してきたフォークリフトに接触されたもの	35%
フォークを人の昇降に使用して転落したもの（用途外使用）	4%
乗降中	4%
その他	22%

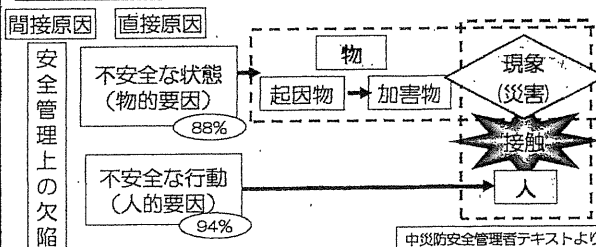
フォークリフトによる荷役災害の主な原因

壊れたもの	<ul style="list-style-type: none"> フォークリフトの作業範囲と労働者の作業場所が分けられていなかった。 安全通路が設定されていなかった。 フォークリフトの運転者が進行方向の確認を怠った。 フォークリフトの接近を把握する手段が講じられていなかった。
フォークからの転落	<ul style="list-style-type: none"> フォークリフトを用途外に使用した。
乗降中	<ul style="list-style-type: none"> 作業場の整理整頓が不十分であった。
その他	<ul style="list-style-type: none"> フォークにつまずいて転倒した。 フォークから荷物を取扱い中に手や足をはさまれ巻き込まれる。



労働災害の発生のメカニズム

労働災害は、業務に起因して「人と物体、もしくは人と他人との接触」、「人が悪い環境条件下に暴露」等でケガや疾病に至った出来事をいう。
労働災害の直接原因のほとんどが「不安全な状態（物的要因）」「不安全な行動（人的要因）」で発生する。



不安全な状態

物自体の欠陥	老朽・故障未修理・整備不良
防護措置・安全装置の欠陥	無防備・不十分・表示の欠陥
物の置き方、作業場所の欠陥	通路が未確保・物の置き方の不適切・物の積み方の欠陥
保護具・服装等の欠陥	保護具等の指定なし
部外的・自然的な不安全な状態	部外の欠陥・自然の危険
作業方法の欠陥	不適切な機械や工具の使用 ・技術的、肉体的な無理



不安全な行動

防護・安全装置を無効にする	はずす、無効にする
安全措置の不履行	機械・装置を不意に動かす
不安全な放置	不安全な状態で離れる、放置
危険な状態を作る	積み過ぎ、混ぜ合わせる
危険な場所への接近	動いている機器に、吊り荷の下
不安全な行為	荷の中抜き、飛び降、悪ふざけ
運転の失敗	速度の出し過ぎ、不確認

『近道反応・省略行為』

- ▶ 遠回りなので禁止されている場所を近道する。
- ▶ 決められた作業手順を抜かしてしまう。
- ▶ 必要な手順を省略する。
- ▶ 保護具を着用しない。



基本的な人力作業について1

- ①荷役作業を行う前に、貨物自動車周辺の床、地面の凹凸等を確認すること。また資材等が置かれている場合には、整理整頓してから作業を行うこと。
- ②不安定な荷の上ではできる限り移動しないこと。
- ③荷締め、ラッピング等の作業は、できる限り地上での作業にすること。
- ④安全帯を取り付ける設備がある場合は、安全帯を使用すること。
- ⑤墜落・転落の危険がある作業においては、墜落時保護用の保護帽を着用すること。
- ⑥荷台上で作業を行う場合は、フォークリフトの運転者等から見える安全な立ち位置を確保すること。

基本的な人力作業について2

- ⑦荷台の上で作業を行う場合は、荷台端付近で背を荷台外側に向けないようにし、後ずさりしないこと。
- ⑧雨天時等滑りやすい状態で作業を行う場合には、耐滑性のある安全靴を使用すること。
- ⑨あおりを立てる場合は、必ず固定すること。
- ⑩貨物自動車の荷台への乗降りは、昇降設備を使用すること。
- ⑪荷台や運転席の乗降りに関しては、3点確保を行うこと。

フォークリフトによる作業

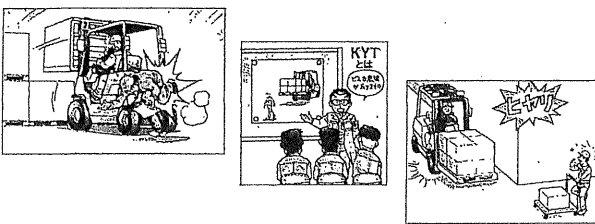
- ①フォークリフトの運転は、最大荷重にあった資格を有している労働者に行わせること。
- ②所有しているフォークリフトの定期自主検査を実施すること。
- ③フォークリフトの作業計画を作成すること。
- ④労働者が複数で荷役作業を行う場合は、作業指揮者を配置すること。
- ⑤構内におけるフォークリフトの使用ルール（制限速度、安全通路等）を定め、見やすい場所に掲示すること。
- ⑥通路の死角部分へのミラー設置等を行うとともに、これを周知すること。
- ⑦フォークリフトの走行場所と歩行通路を区分すること。

フォークリフト運転者の順守事項

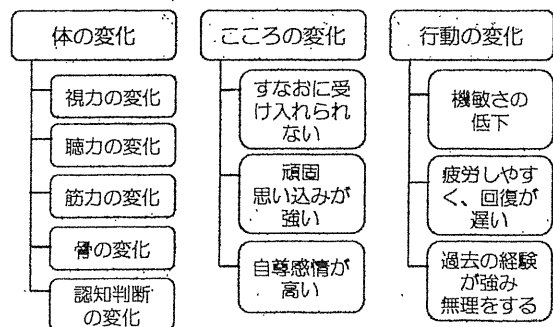
- ①フォークリフトの用途外使用をしないこと。
- ②荷崩れ防止措置を行うこと。
- ③フォークリフトを停車したときは、逸走防止措置を確実にすること。
- ④運転席から身を乗り出さないこと。（搭乗の制限）
- ⑤急停止、急旋回を行わないこと。
- ⑥荷役作業場の制限速度を順守すること。
- ⑦フォークに荷を載せての前進時は、前方確認を徹底すること。
- ⑧バック走行時には、後方（進行方向）確認を徹底すること。
- ⑨構内を通行する時は、他者が運転するフォークリフトとの接触を防ぐため、安全通路を走行するとともに、荷の陰等から飛び出さないこと。

荷役作業の安全衛生教育

- ①災害事例研究による再発防止対策に関する事項。
- ②危険予知活動に関する事項。
- ③リスクアセスメントに関する事項。



高齢ドライバーの心身の変化



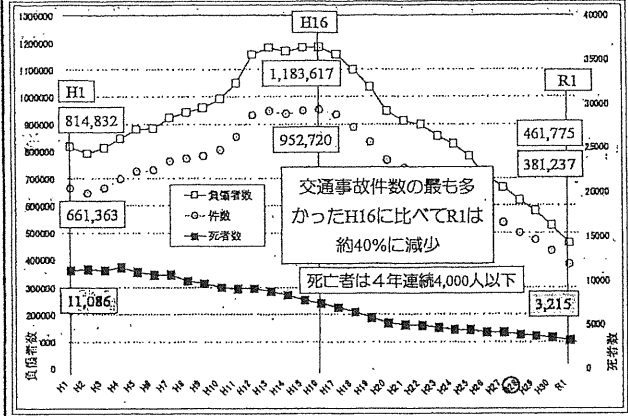
生活習慣病なども加わり個人差はあるが、心身の様々な変化に『気付いてください』

渋滞中の車列にトレーラが突っ込む

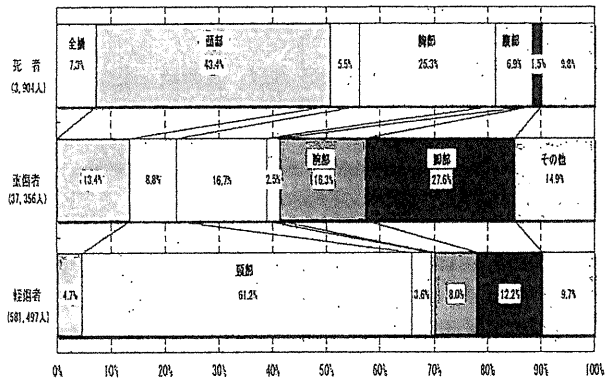
平成14年8月10日午前5時40分東名阪自動車道下り線で、居眠り運転の大型トレーラが渋滞の車列に突っ込み7台が絡む玉突き事故。11人が死傷。
(事故前4日間の睡眠時間は、SA等で16時間程度)



交通事故の発生状況



搬送部位別死者数(構成率) (平成28年中)

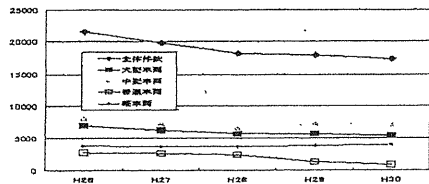


第1当事者交通事故発生状況

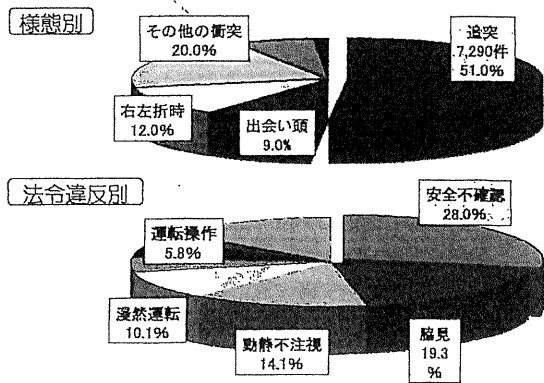
当事者区分	事故発生件数		死亡事故件数		死亡/事故	
	件数	構成比	件数	構成比		
自動車	貨物車					
	事業用	17,986	3.8%	290	8.0%	1.61%
	自家用	61,984	13.1%	575	15.8%	0.93%
小計	79,970	16.9%	865	23.8%	1.08%	
乗用車	事業用	14,669	3.1%	54	1.5%	0.37%
	自家用	334,349	70.8%	1,906	52.5%	0.57%
	小計	349,018	73.9%	1,960	54.0%	0.56%
自動車計	428,988	90.9%	2,825	77.8%	0.66%	
二輪車他	43,177	9.1%	805	22.2%	1.86%	
合計	472,165		3,630		0.77%	

事業用貨物自動車第1当事者となった交通事故件数(物損事故除く)

	H26	H27	H28	H29	H30
大型車両	6,985	6,260	5,709	5,663	5,406
中型車両	8,130	7,294	6,572	7,314	7,202
普通車両	2,686	2,602	2,319	1,240	820
軽車両	3,763	3,669	3,654	3,769	3,968
計	21,564	19,825	18,254	17,986	17,396



事業用貨物交通事故件数



交通事故の定義

安全不確認	前方、後方、側方の確認が可能な速度に減速（徐行、一旦停止など）したが確認を十分に行わなかったために、相手を発見できずまたは発見が遅れて事故を起こした。
脇見運転	風景、案内標識、他車や歩行者の動静を見ていた、車載機器の操作等、前方の交通環境を認識できず、また、発見が遅れて事故を発生した。
安全不注視	相手当事者を発見したが、危険でないと思って注視を怠り、また相手が譲ってくれるものと思い込んで注視を怠り事故を発生させた。

交通労働災害防止のポイント

《交通労働災害が発生しやすくなる主な要因》

- ① 安全に対する組織の関与が低い場合
- ② 休息期間が8時間未満の場合
- ③ 勤務前24時間の総睡眠時間が5時間以下の場合
- ④ 運転以外に荷役作業毎回実施する場合

《交通労働災害が発生しにくくなる主な要因》

- ① 休憩時間の定めをした場合
- ② 運転者に対する教育項目が増加する場合
- ③ 安全意識の高揚のための活動が増加する場合

貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（抜粋）

- ▶ 事業用自動車の運転者は、大型の自動車を運転したり、多様な地理的、気象的状况の下で運転したりすることから、道路の状況、その他の運行の状況の判断及びその運転について、高度な能力が要求される。
- ▶ このため、事業者は、運転者に対して継続的かつ計画的に指導及び監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成する必要がある。
- ▶ そこで、事業者が運転者に対して行う一般的な指導及び監督は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識、安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得させることを目的とする。

- (1) 事業用自動車を運転する場合の心構え
- (2) 事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項
- (3) 事業用自動車の構造上の特性
- (4) 貨物の正しい積載方法
- (5) 過積載の危険性
- (6) 危険物を運搬する場合に留意すべき事項
- (7) 適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況
- (8) 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法
- (9) 運転者の運転適性に応じた安全運転
- (10) 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法
- (11) 健康管理の重要性
- (12) 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法

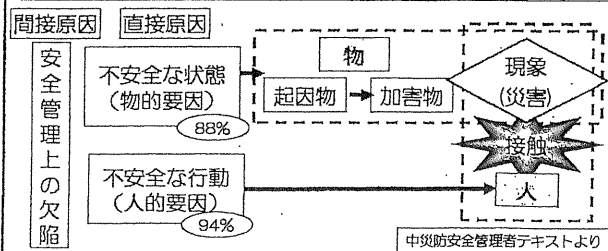
交通事故の現状

交通事故統計年鑑

事故死亡率	事業用貨物自動車の事故死亡率は約2.1倍 (事業用貨物1.61%・全体:0.77%)
事故類型別	追突51%+出会頭・右左折時21%≒72% (交車両相互が約87%・人対車両が約10%)
法令違反別	安全不確認28%+脇見19.3%≒48% (貨物自動車は、脇見事故が多発)
道路形状別	差点と交差点付近で54%以上が発生
時間帯別	交通事故多発時間;通勤時間帯・薄暮時。 死亡事故は午前0~6時に多発。
道路種類別	国道24%・主要地方道27%・市町村道44%

労働災害の発生のメカニズム

労働災害は、業務に起因して「人と物体、もしくは人と他人との接触」、「人が悪い環境条件下に暴露」等でケガや疾病に至った出来事をいう。
労働災害の直接原因のほとんどが「不安全な状態（物的要因）」「不安全な行動（人的要因）」で発生する。

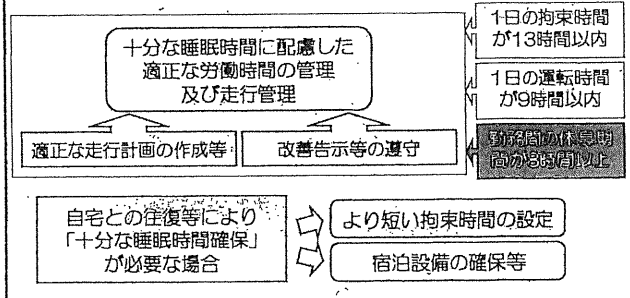


不安全な状態・不安全な行動とは

機 械	<ul style="list-style-type: none"> ● 点検整備がなされていない状態 ● 運転席の欠陥（整理整頓） ● 車種・器具・用具選定の誤り。
積 荷	<ul style="list-style-type: none"> ● 荷の積み方・固縛・保定用具の欠陥
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転者の服装・履物・保護帽の欠陥 ● 駐車車両による死角 ● 歩行者・バイク等による要因 ● 気象条件による要因
行 動	<ul style="list-style-type: none"> ● 合図・確認なしに車を動かす（脇見運転も含） ● 青信号以外の走行（信号無視） ● 速度超過（速度違反）・安全不確認（省略行為） ● 最大積載量以上の積載（過積載） ● 運転者の疾病・疲労・飲酒・睡眠不足

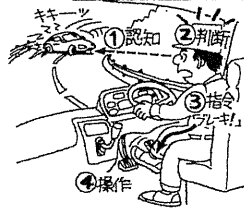
適正な労働時間等の管理及び走行管理

- ① 改善基準告示等を遵守した走行計画の作成。
- ② 運転者の睡眠時間等に配慮した労働時間管理及び走行管理。
- ③ 運転者の移動に要する時間等を考慮した必要な措置



睡眠不足が心身に及ぼす影響

- 集中力の低下
- 判断力の低下
- 反応速度の低下
- 記憶力の低下
- イライラ・怒りっぽい
- 体調不良



運転に不可欠な能力が低下し、交通事故の発生する恐れが約4倍以上高くなる

改善告示（国土交通省）

改善基準告示について

国土交通省

トラックドライバーの労働時間を定めた基準（改善基準告示）の概要

- 拘束時間：1日13時間まで
(16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで)
- 休息期間：1日継続8時間以上
- 運転時間：2日を平均して1日9時間まで
- 連続運転時間：4時間毎に30分以上の休憩を確保
(1回につき10分以上で分割可)

危険な3M

災害は、危険を予測できる「箇所や場所」では起こりにくい

マサカ！
メッタニ！
そんな所マデ！

などの想定外で発生するのが世の常

交通危険予知活動

毎日の運転業務に潜む

交通事故が発生するおそれのある要因

予知・予測

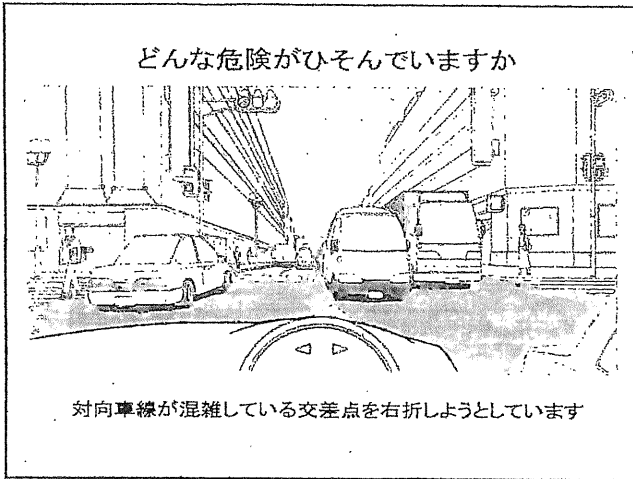
イラストや写真で

事前の対策を樹立

安全の先取り
運転に潜む危険から
身を守る

チーム運転行動目標を設定

ヒヤリハット体験報告



《1R 現状把握》《2R 本質追及》

(準備)	(役割分担・危険予知シート配布)
(導入)	(挨拶・番号・健康確認)

第1ラウンド 『どんな危険がひそんでいるか』

- ① 対向車線が渋滞で停止しているのに、右折を開始したとき、対向車と歩道の間からバイクが直進してきて、接触する。
2. 対向車線の運転者が合図したので、右折したときに、横断歩道の自転車と接触する。
3. 対向車線が停止しているのに、急いで右折したとき、横断歩道上の歩行者と接触する。
4. 自車が右折の際に歩行者が飛び出してきて急停車したので、後続車に追突される。

《3R 対策の樹立》《4R 目標の設定》

第3ラウンド 『あなたならどうする』
1. 一旦停止する。 2. 徐行する。 3. 進行方向の確認をする。
第4ラウンド 『目標の設定』
《チーム行動目標》 「混雑している交差点を右折するときは、一旦停止して、進行方向の確認をし、徐行しながら右折しよう」 ヨシ!

《確認》(3回呼称)
指差呼称項目
「一旦停止」 ヨシ!

ストレートKYTの進めかた

準備・導入	(役割分担・整列・番号・挨拶・健康確認)
現状把握 『どんな危険が潜んでいるか』	R: 現状を読み上げる M: 重要危険を出す(大雑把に) R: 危険要因と引き起こされる現象を明確化(判断と運転行動を引き出す)
対策 『私たちはこつする』	M: 具体的で実行可能な対策を出す R: チーム行動目標を設定・指示する Rの進行で「チーム行動目標」を指差し唱和
確認 『指差し呼称項目』	R: 指差し呼称項目の設定・指示する Rの進行で「指差し呼称項目」を3回指差し唱和

リーダの誘導のもと、大雑把に出された危険要因を的確な表現にまとめて、対策を求めていく短時間でできるKYT

KYTの考え方(効果)

- 1 危険パターンに対する『感受性』が鋭くなる。
危険を危険と気付かず、大丈夫?過信 → 潜む危険
個人レベルからチームレベルに高める。
- 2 『集中力』を高め、全員の積極的な話し合い。
さしそまっている危険要因について、全員の集中力を高め、『短時間のミーティング』を実践。
- 3 問題発見・解決能力が向上する。
『何が危ないか』『どう危ないか』『何がポイントか』
『どのように対応したら良いか』を本音で考え実践。

《安全確保の3種の神器》
危険予知活動・ヒヤリハット活動、指差し呼称

安全ABC

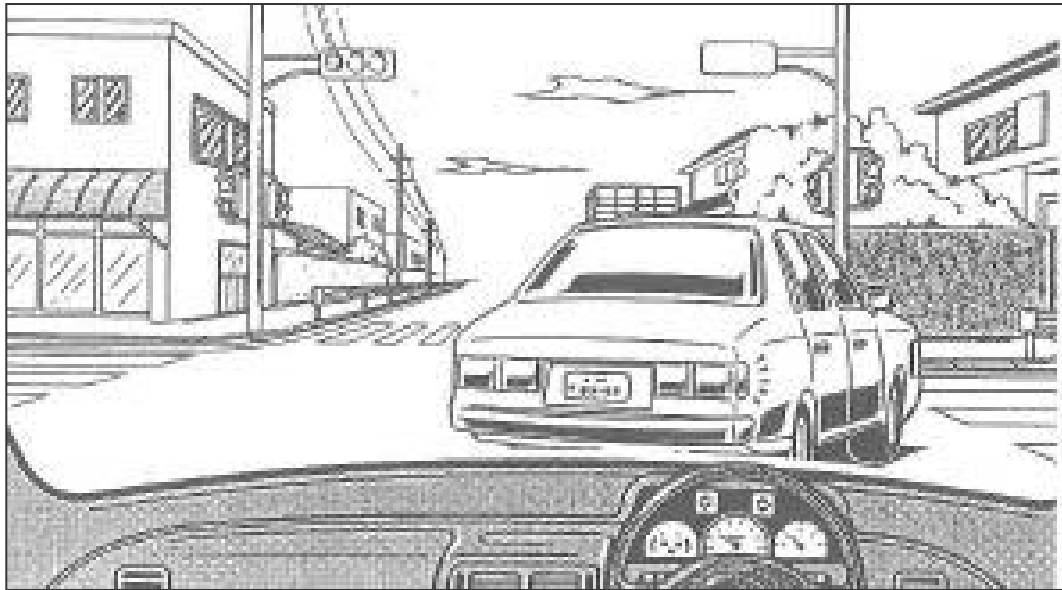
A: 当たり前のことを
B: ボンヤリせずに
C: チャンとやる

交通KYT 基礎 4 ラウンド法の進め方

準備	(1) 役割分担						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">リーダー</td> <td>討議の司会・進行・時間等を管理。全員の発言をうながす。</td> </tr> <tr> <td>書記</td> <td>メンバーの発言を模造紙に手早く記入。(要約する必要はなし)</td> </tr> <tr> <td>発表者</td> <td>1R~4Rの結果を発表(読む)。</td> </tr> </table>	リーダー	討議の司会・進行・時間等を管理。全員の発言をうながす。	書記	メンバーの発言を模造紙に手早く記入。(要約する必要はなし)	発表者	1R~4Rの結果を発表(読む)。
リーダー	討議の司会・進行・時間等を管理。全員の発言をうながす。						
書記	メンバーの発言を模造紙に手早く記入。(要約する必要はなし)						
発表者	1R~4Rの結果を発表(読む)。						
	(2) KYTシート・模造紙・レポート用紙を配布。						
導入	<p>〔全員起立〕リーダー：話し合いに入る雰囲気作りをする。</p> <p>「整列・番号」⇒「あいさつ」⇒「只今から交通KYTを始めます」⇒「健康確認」</p>						
1R	<p><u>現状把握</u></p> <p><u>どんな危険が</u> <u>潜んでいるか</u></p> <p>(3項目以上)</p>	<p>リーダー：シートの状況を読み上げ、どんな危険があるか問いかける。</p> <p>“危険要因”と引き起こされる“現象(事故の型)”を全員で出し合う。</p> <p>〈判断・運転行動〉・〈好ましくない状態〉+〈現象〉</p> <p>「～なので～して～と～する」</p>					
2R	<p><u>本質追求</u></p> <p><u>これが危険の</u> <u>ポイントだ</u></p>	<p>(1) 危険要因を掘り下げる。</p> <p>判断・運転行動・好ましくない状態+現象(何とどうなる)</p> <p>「～なので～して～と～する」と明確化する。</p> <p>(2) 危険のポイントの整理。(そうだから危険のポイントだ!)</p> <p>⇒重要項目に○印⇒危険のポイントを◎とアンダーラインを引く。</p>					
3R	<p><u>対策の樹立</u></p> <p><u>あなたならど</u> <u>うする</u></p> <p>(3項目程度)</p>	<p>危険のポイントに対して、対策を出し合う。</p> <p>◎項目に対し、「判断と運転行動」に対する具体的な実行可能な対策。</p> <p>「～する。」</p> <p>「～のときは～する。」と表現する。</p>					
4R	<p><u>目標の設定</u></p> <p><u>私たちはこう</u> <u>する</u></p>	<p>(1) 3Rの対策をしばり込み、※印とアンダーラインを引く</p> <p>⇒重点実施項目→チーム行動目標を設定(リーダー指導)</p> <p>「～の時は～して～しよう ヨシ！」</p> <p>(2) 指差唱和。</p> <p>リーダーチーム行動目標：「～の時は～して～しよう ヨシ！」</p> <p>⇒全員「～の時は～して～しよう ヨシ！」 指</p>					
確認	<p>指差呼称目標の設定 (確認目標を、確実に実行するための確認項目)</p> <p>リーダー：指差呼称「～ヨシ！」 → 全員「～ヨシ！」(3回) 指</p>						
タッチアンドコール	<p>リーダー「ゼロ災運転でいこうヨシ！」</p> <p>→ 全員「ゼロ災運転でいこうヨシ！」</p>						
発表	発表者：1R~4Rの検討項目について読む。						

指：指差し呼称

「記入例」



あなたは、前方の乗用車に続いて交差点を右折しようとしています。

第1ラウンド（現状把握）

1. 信号が変わる前に早く曲がろうと、前車に接近して右折したので、ブレーキをかけた前車に、追突する。
2. 対向車が近づいてきたので前車と並進右折しようと、スピードを上げたので、前車の前方から出てきた歩行者と、ぶつかる。
3. 歩道に歩行者がいたので横断者を確認しようと、右側を見ながら曲がったので、直進してきた車と、ぶつかる。

交通危険予知訓練(KYT)模造紙

チーム名：	リーダー ○○	書記 ○○	発表者 ○○	討議者○○ ○○ ○○ ○○
〔1R〕現状把握（黒）			〔2R〕本質追求（赤）	
〔3R〕対策の樹立『あなたならどうする』				
1 <u>～なので</u> <u>～して</u> <u>～と</u> <u>～になる</u> (<u>～する</u>)			※1 <u>～する。</u>	
2 <u>～なので</u> <u>～して</u> <u>～と</u> <u>～になる</u> (<u>～する</u>)			2 <u>～して</u> <u>～する。</u>	
3 <u>～なので</u> <u>～して</u> <u>～と</u> <u>～になる</u> (<u>～する</u>)			3 <u>～のときは</u> <u>～する。</u>	
4 <u>～なので</u> <u>～して</u> <u>～と</u> <u>～になる</u> (<u>～する</u>)			4	
〔4R〕目標の設定『私達はこうする』				
「3R」の中で「そうだこれだ！」に※印とアンダーライン				
1 Rでは3～4項目程度の危険な現状を出し合う。			「～するときは～して～しよう。ヨシ！」指差し呼称	
2 Rでは1 Rが下記項目となっているか内容を掘下げる。				
「判断」＋「運転行動」＋「障害物」＋「現象」			〔確認〕本日の行動目標を確認する。	
「危険な項目を明確に表現すること」これが最も重要！			『指差し呼称項目』を設定する。	
洗い出された項目から、「そうだこれが危険のポイントだ！」			「～ヨシ！」（リーダーの掛声で全員で3回唱和）	
を選んで赤で◎印とアンダーラインを付ける。			ゼロ災唱和 「今日も一日安全運転で行こうヨシ！」	

 交通場面の状況



- 1 冬の早朝、雪が残っている幹線道路を走行しています。
- 2 前方に逆駐車しているトラックを発見しました。

DATA ●時期:2月 ●時間帯:早朝 ●路面:凍結 ●天候:雨



さあこの時、あなたならどのような危険を予知しますか？
どのような危険が潜んでいるかと、どのような運転をすればよいかを考えてみましょう。

気付いたことを記入してください。

どのような危険が潜んでいるか

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

どのような運転をすればよいか

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

 交通場面の状況



- 1 比較的空いている幹線道路を走行しています。
- 2 前方を走る乗用車がスピードを落として停車しました。

DATA ●時期:11月 ●時間帯:夕方 ●路面:乾燥 ●天候:曇



さあこの時、あなたならどのような危険を予知しますか？
どのような危険が潜んでいるかと、どのような運転をすればよいかを考えてみましょう。

気付いたことを記入
してください。

どのような危険が潜んでいるか

どのような運転をすればよいか

 交通場面の状況



- 1 片側1車線道路を走行しています。
この先の交差点を右折する予定ですが、前方をバイクが走行しています。
- 2
- 3 この先の左側の駐車場からは車両が進入しようとしています。
- 4 交差点の右折の矢印信号が点灯しました。

DATA ●時期:3月 ●時間帯:昼間 ●路面:乾燥 ●天候:晴



さあこの時、あなたならどのような危険を予知しますか？
どのような危険が潜んでいるかと、どのような運転をすればよいかを考えてみましょう。

気付いたことを記入
してください。

どのような危険が潜んでいるか

どのような運転をすればよいか
