

交通安全教育DVD

意外と知らない
ブレーキとヘッドライトの使い方
指導ガイド



安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター



SDワンダくん

はじめに

自動車安全運転センターでは、交通安全に関する様々な取り組みを行っています。その活動の一環として、交通安全教育DVDを制作しております。

今回は「意外と知らない ブレーキとヘッドライトの使い方」と題して、交通安全教育DVDを制作しました。

内容は、危険回避に欠かせないブレーキの正しい使い方及び、夜間運転における視認性の確保に欠かせないヘッドライトの正しい使い方についての解説ですが、加えて、衝突被害軽減ブレーキやオートマチック・ハイビームといった近年急速に開発・普及が進んでいる運転支援装置の機能や注意点についても解説しました。

本DVDは、個人での利用はもちろん、企業や団体における交通安全教育の場などで活用いただくことを念頭に置いて制作しました。

集合の交通安全教育における視聴覚教材として利用していただくほか、分割して視聴しやすいように1～5分前後のチャプターに分けています。全編を連続して視聴するだけでなく、10分程度のブロックに分けて視聴する等、様々な交通安全教育での利用が可能です。

この「指導ガイド」は、交通安全教育の指導者が、より効果的に安全運転教育を行うための参考資料として役立つように制作しました。DVD映像と共に、この指導ガイドを活用していただければ幸いです。

目次

1. 視聴覚教育の事前資料準備	1
2. チャプター毎の指導ポイント	2
チャプター1 「オープニング」	2
チャプター2 「ブレーキの使い方（ABS）」	3
チャプター3 「衝突被害軽減ブレーキ」	6
チャプター4 「ヘッドライトの使い方」	8
チャプター5 「オートマチック・ハイビーム 配光可変ヘッドランプ」 ..	15
チャプター6 「エンディング」	16
3. 視聴・指導計画	17

1. 視聴覚教育の事前資料準備

(1) 事前準備の必要性

視聴覚教材は、そのまま視聴者に視聴させれば交通安全教育の効果が発揮されるというものではありません。様々な交通安全教育の手法がありますが、視聴覚教材の最大のメリットは内容を映像でわかりやすく表現して伝えることができることです。しかし、その一方で、視聴者が理解しているかなどに関係なく映像が進んでいく一方通行的な教育である短所も持っています。

この短所を補うのが安全教育指導者の役割です。単に視聴覚教材を見せるのではなく、注意すべき点を補足、強調するなどの工夫が必要です。また、視聴覚教材を補う最新の情報を用意して補足説明を行うことも大切です。

視聴覚教材を使用した教育は、視聴者が消極的になる場合もあるため、視聴者を積極的に参加させる状態を作り出す工夫も必要です。視聴後の討議、感想文等の時間を設けるなども有効です。

(2) 関連資料等の準備

視聴覚教材には、最新の情報がありませんので、必要に応じて関連の情報を集め、DVD視聴前後に最新の状況を説明してください。特に、このDVDでも触れている運転支援装置は近年めざましく開発が進んでおり、情報は常に変更されることが予想されます。運転支援装置に関する最新情報や、交通安全のための調査研究資料等は、以下のホームページが代表的なものです。これらのホームページで事前に関連情報を収集しておくことも大切です。

交通安全に関する情報を掲載しているホームページ	
警察庁	http://www.npa.go.jp/
自動車安全運転センター(調査研究ライブラリー)	http://www.jsdc.or.jp/library/index.html
国土交通省(自動車総合安全情報)	http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/index.html
公益財団法人 交通事故総合分析センター	http://www.itarda.or.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟 (JAF) (セーフティドライブ)	https://jaf.or.jp/common/safety-drive

2. チャプター毎の指導ポイント

本DVDは6つのチャプターに分かれています。各チャプターの概要は次のとおりですが、ここでは、それぞれのチャプターの指導ポイントを紹介しします。指導者は視聴後に、注意点について再度指導して下さい。特に重要と考えられる項目については赤字で強調しておきますので、ご活用下さい。

チャプター	概 要
1	オープニング
2～3	テーマ：ブレーキの使い方 ・ ABSと衝突被害軽減ブレーキ(AEB)の機能と注意点の解説 ・ ブレーキを的確に踏むために必要な正しい運転姿勢とABS、AEBに頼らない安全運転の重要性の解説
4～5	テーマ：ヘッドライト使い方 ・ ハイビームとロービームでの物の見え方の違いや対向車の運転者がハイビームを眩しく感じる距離についての解説 ・ ヘッドライトの早め点灯と安全運転、ハイビームを使用した運転の重要性の解説 ・ オートマチック・ハイビームと配光可変ヘッドランプの機能及び注意点の解説
6	エンディング

■■■ チャプター 1 (1分22秒) ■■■ オープニング

1. オープニング

このDVDのテーマは、「意外と知らない ブレーキとヘッドライトの使い方」です。

2. DVD制作の背景と教育内容

危険回避に欠かせないブレーキですが、**ABSの普及**や、いわゆる自動ブレーキと言われる**衝突被害軽減ブレーキの普及**により、**新たな知識が必要とされてきています。**

また、ヘッドライトをロービームにしたまま、車を走らせるのではなく、**先行する車や対向車がない場合には、ハイビームに切り替える走り方を、警察庁では推奨しています。**

周りの車からのハイビームが目に入れば、眩しさを感じたり、周囲の歩行者などが見えづらくなったりするため、お互いに適切なタイミングで切り替えを行う必要があります。

このDVDでは「ブレーキの使い方」と「ヘッドライトの使い方」の2つのテーマを取り上げ解説します。

■■■ チャプター 2 (5分26秒) ■■■ ブレーキの使い方 (ABS)

1. 危険予知と危険回避

安全運転の秘訣は、事前に危険を予測し、常に危険を回避するような運転をすることです。たとえ危険が予測できても、適切な回避行動をとらなければ事故に遭ってしまいます。

ここでは危険回避と大きく関係するブレーキの正しい使い方と、近年普及している衝突被害軽減ブレーキの注意点について解説します。

2. アンチロック・ブレーキ・システム (ABS)

(1) 装置の名称

アンチロック・ブレーキ・システムは、その頭文字を取って「ABS」と呼ばれています。

(2) 機能紹介

ABSは、タイヤがロックするほどの急ブレーキや、雪道での強めのブレーキで、タイヤが滑ってしまいそうな場合に、自動でタイヤがロックしないようにします。



タイヤがロックした状態でハンドルを操作しても、車をコントロールすることが出来ません。ABSが作動するとタイヤは回転していますので、ハンドル操作で方向を変えることが可能です。

目前に危険が迫った場合には、ロックを恐れずに、強いブレーキを踏んで下さい。状況に応じて、落ち着いてハンドル操作を行って下さい。

(3) 注意点

DVDでは、途中で正しい運転姿勢についての解説が入りますが、ABSの注意点として以下の5点を挙げています。

- ABSが作動すると、ブレーキペダルを踏んだ足に振動が伝わるが、驚かずに、十分に減速するまで、強く踏み続けることが重要であること。
- 乾燥路面では、極めて強くブレーキを踏まないと、ABSが作動しないこと。
- 正しい運転姿勢で、ブレーキを強く踏むこと。
- ABSは、緊急時でもハンドル操作ができるようにするもので、車が止まるまでの距離が必ずしも短くなるものではないこと。
- そもそも、急ブレーキを踏まないような運転をすることが大切で、普段から車間距離を十分に取るなどの余裕のある運転をする必要があること。

<参考>車間距離の目安

DVDでは紹介していませんが、車間距離の目安として、「車間時間 2 秒以上」ということが言われています。

※車間時間「2 秒」の測り方

例えば、前を走る車が「電柱」を通過したとして、その通過の瞬間を「0」とします。そして、自分の車が同じ「電柱」を通過するまでに「2 秒以上」数えることができることができれば車間時間が 2 秒以上あることになります。ただし、「1、2(イチ、ニ)」と数えると実際の 2 秒間より短い場合があるため、数えるときは「0、1、0、2(ゼロ、イチ、ゼロ、ニ)」と数えましょう。

車間時間 2 秒は時速 20 km で走行した場合は約 11m、時速 30 km の場合は 17 m、時速 40 km の場合は 22m の車間距離に相当します。(自分が運転する車も、先行車も同じ速度の場合)

※なお、近年国内外では、車間時間 3 秒以上や 4 秒以上を推奨する団体も増えています。

3. 正しい運転姿勢

運転姿勢が悪いと、背もたれとの間に隙間が出来てしまい、ブレーキペダルに十分な力を伝えることができません。正しい運転姿勢とは次のような姿勢です。

- ①背もたれに背中を密着させ、腰との間に隙間がないように、深く座ります。
- ②シートの位置は、右足でブレーキペダルを、床まで完全に踏み込めて、ももの下に、軽く平手が入るくらいに調整します。
- ③両肩が背もたれから離れない状態で、ハンドル上部に、中指の第一関節から第二関節がかかる程度にハンドルを調整します。
- ④ヘッドレストの中心が、耳の高さになるように調整します。
- ⑤肘が脇腹から大きく離れないようにして、ハンドルを持ちます。

○正しい運転姿勢



× 悪い運転姿勢



■■■ チャプター 3 (4分05秒) ■■■

衝突被害軽減ブレーキ

1. 装置の名称

近年、急速に普及が進んでいる衝突被害軽減ブレーキは、「Autonomous Emergency Braking」といいます。一般的にはその頭文字を取って「AEB」と呼ばれています。

2. 機能紹介

この装置はまず、前方の障害物との衝突を予測し、まずは警報で知らせます。



警報が鳴っても、運転者がハンドル操作やブレーキをかけず、さらに障害物に接近した場合、自動的にブレーキがかかって、衝突したときの被害を軽減します。

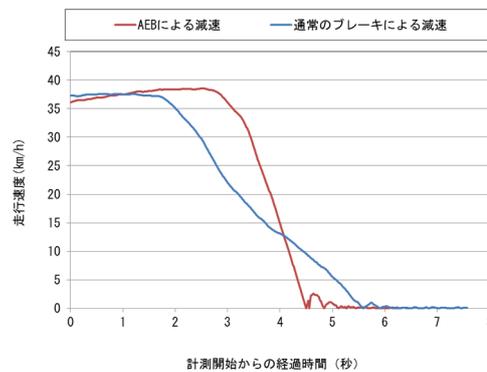


3. 注意点

DVDでは「衝突被害軽減ブレーキ」の注意点として、まとめると、以下の9点を挙げていますが、最後に、「必ず取り扱い説明書をよく読み、装置の仕組みや作動条件等を理解の上、運転して下さい。」と念を押して説明してください。

- ブレーキが自動的にかかるのは、衝突が目前に迫った時で、速度や路面状況により、ブレーキが作動しても衝突前に停止できない場合があること。あくまでも、衝突被害の軽減を目的とした機能であること。
- 車の前方を検知するセンサーや装置の作動条件は、メーカーや車種により異なり、例えば、速度によっては、システムが作動しないことがあること。

- 運転者が、ハンドルやブレーキを操作した場合、運転者の操作が優先されて、警報が鳴らない場合やAEBのブレーキがかからない場合があること。
- 人や自転車、フェンス等、対象物の大きさや材質などにより、センサーが検知しない場合があること。
- 雨天、霧、雪、夜間などの悪条件下では、対象物を検知しにくい場合があること。
- 坂道など、必要のないところで作動することがあること。
- 取扱説明書には、センサーや装置の作動条件が記載されているので、運転前に確認しておくこと。
- 衝突被害軽減ブレーキは、通常のブレーキに比べて急激に減速するので、普段から、全ての座席でシートベルトを着用すること。特に、チャイルドシートの必要な子供を乗せる場合は、必ず正しくチャイルドシートを使用すること。



引用:「安全運転教育の高度化に関する調査研究(Ⅲ)」平成28年3月 自動車安全運転センター

- 衝突被害軽減ブレーキは、どのような状況でも必ず事故を防げる、便利な自動ブレーキではないこと。したがって、この装置に対する過信は禁物であり、装置に頼らない安全な運転をする必要があること。

<参考>「衝突被害軽減ブレーキがあれば、安心」ではありません

国土交通省によれば、運転者が「衝突被害軽減ブレーキが作動する」と過信して事故に至ったのではないかと疑われるケースが増加しています。

「衝突被害軽減ブレーキが作動する」と過信して事故に至ったと疑われる事案(乗用車)

平成29年	平成30年	平成31年／令和元年
72件	101件	(80件)(速報値)

(※1) 自動車メーカー、ユーザー、関係省庁等から得られた不具合情報に基づき
国土交通省自動車局が作成

(※2) 令和元年度は1~9月までの9か月間の速報値

※引用:国土交通省 Web ページ『「衝突被害軽減ブレーキがあれば、安心」ではありません。』より
https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha08_hh_003585.html

■■■■ チャプター４（６分 19 秒） ■■■■ ヘッドライトの使い方

1. ヘッドライトの早め点灯と安全運転

日没時刻の前後は昼間と比較して、周囲の視界が悪くなり始めますが、それに気がつくにくいため、事故が多発する危険な時間帯です。

このような状況になると、外が見えにくくなり、他の車や歩行者を見落としてしまうだけでなく、他の車の運転者や歩行者からも、自分の車が見えにくくなるため危険です。**薄暗くなる前から「ヘッドライトの早め点灯」を心がけて下さい。**

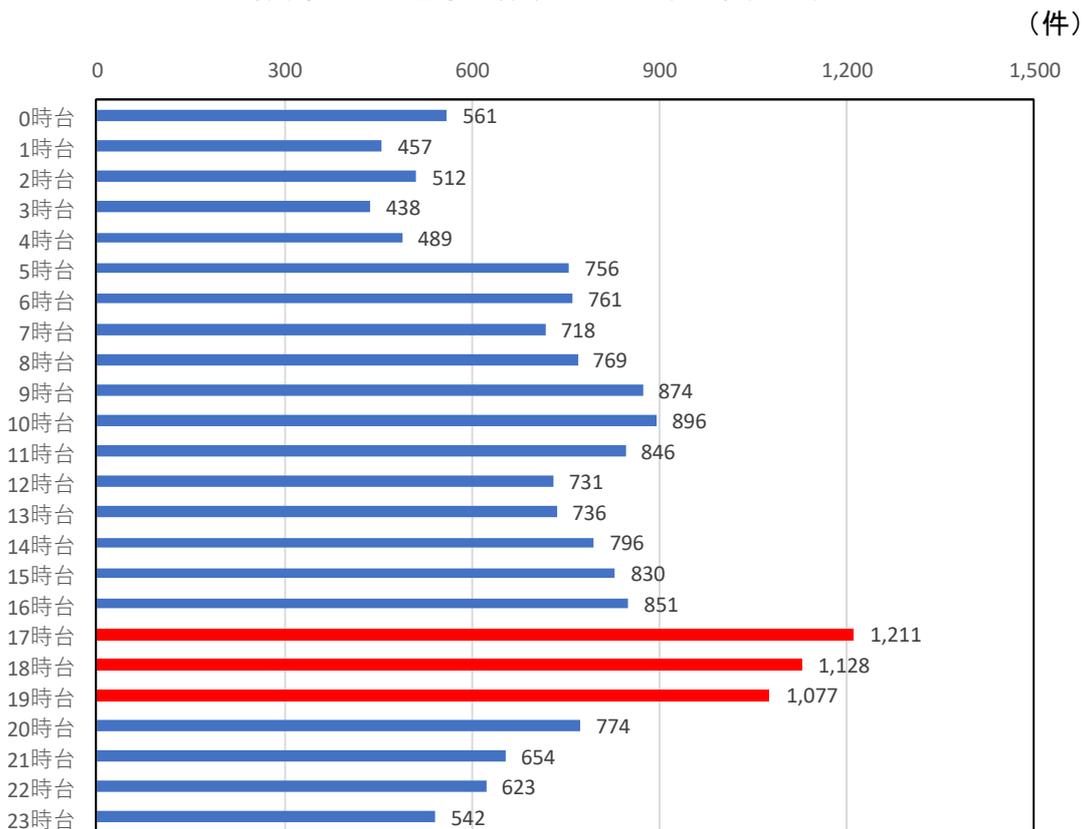
<参考> 薄暮時間帯における死亡事故件数

日没時刻の前後 1 時間を「薄暮時間帯」と言います。

DVDでは紹介していませんが、図は平成 27 年から令和元年に発生した時間帯別の死亡事故件数を図示したものです。

これを見ますと、死亡事故は 1 日の中で 17 時台から 19 時台（図中赤色で表示）において最も多く発生していることがわかります。

時間帯別の死亡事故件数(平成27年～令和元年)



計18,030(件)

出典:警察庁提供データ

2. ハイビームを使用した運転の重要性

通常、ヘッドライトには、ハイビーム、ロービームが備えられています。

法令によるハイビームの正式名称は「走行用前照灯」、ロービームは「すれ違い用前照灯」です。

ハイビームは、ロービームより遠くまで届くため、前方の危険を、より早く察知することが可能です。

しかし、対向車に配慮してロービームを多用し、ハイビームをあまり使用しない運転者が多いのが現状です。

警察庁では、先行する車や対向車がない場合にはハイビームに切り替える走り方を推奨しています。

<参考>交通の方法に関する教則の一部改正(夜間の灯火の方法関係) 【平成28年10月28日告示、平成29年3月12日施行】

夜間に発生した車両と横断中歩行者の死亡事故について、そのほとんどの車両の灯火が下向きであったとの分析結果を踏まえ、交通量の多い市街地等を通行している場合や先行車や対向車があるときを除き、夜間の運転時は灯火を上向きにすべきであることについて、交通の方法に関する教則の記載が明確化されました。

交通の方法に関する教則(一部抜粋)

○第6章 危険な場所などでの運転

- ・前照灯は、交通量の多い市街地などを通行しているときを除き、上向きにして、歩行者などを少しでも早く発見するようにしましょう。ただし、対向車と行き違うときや、ほかの車の直後を通行しているときは、前照灯を減光するか、下向きに切り替えなければなりません。
- ・交通量の多い市街地などでは、前照灯を下向きに切り替えて運転しましょう。また、対向車のライトがまぶしいときは、視点をやや左前方に移して、目がくらまないようにしましょう。

○第7章 高速道路での走行

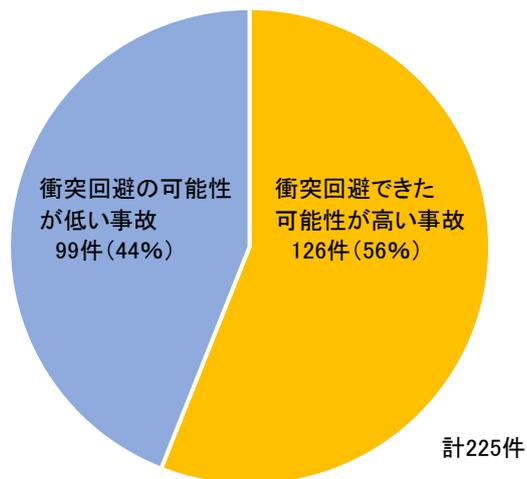
- ・夜間は、対向車と行き違うときやほかの車の直後を通行しているときを除き、前照灯を上向きにして、落下物や交通事故などにより停止した車を少しでも早く発見するようにしましょう。

※引用:警察庁 Web ページ「ハイビームの上手な活用で夜間の歩行者事故防止」より
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/highbeam.html>

<参考>ハイビーム活用による事故防止効果

警察庁において、「自動車対歩行者事故」死亡事故(夜間・自動車直進中)のうち一定の条件下で発生したものを調査分析したところ、ハイビーム(前照灯上向き点灯)により衝突を回避できた可能性の高い事故が約 56% (126 件)あることがわかりました。

自動車対歩行者死亡事故(夜間・自動車直進中)における
前照灯上向き点灯による衝突回避可能性調べ



(注)

・警察庁の統計資料(平成 28 年)に基づき、「自動車対歩行者」による死亡事故(夜間・自動車直進中(カーブを含み、右左折時等は含まない。))について、前照灯上向き点灯以外という条件のほか、一般道/非市街地/運転者の人的要因が発見の遅れ(居眠り運転は含まない。)/酒酔い・過労運転等以外/衝突回避が困難な著しい高速度(上向き点灯の照射範囲 100m を制動距離を超える速度)及び下向き点灯であっても余裕をもって停止できる速度以外という条件で絞り込んだ。(740 件 → 225 件)

・上記対象事故 225 件に関して、都道府県警察において、事故発生時の具体的状況の精査を行い、前照灯上向き点灯を使用していたと仮定した場合に、障害物と歩行者との距離関係等を踏まえて算出した自動車から歩行者発見地点までの距離、当時の自動車速度等を総合的に勘案し、衝突回避の可能性が低い事故を 99 件とした。(その結果、126 件は衝突回避できた可能性が高い事故と認められた。)

※引用:警察庁 Web ページ「ハイビームの上手な活用で夜間の歩行者事故防止」より
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/highbeam.html>

<参考> ハイビームとロービームについて

DVDでは紹介していませんが、JAF（一般社団法人 日本自動車連盟）のWeb ページ「JAFクルマ何でも用語辞典」より、ハイビームとロービームについての説明を記載しておきます。

ハイビーム

正式名称を「走行用前照灯」という。照射範囲は前方約 100m。夜間走行する場合、基本的にハイビームを使用する。ただし、歩行者や自転車利用者が存在する場合は、眩惑させて転倒する危険もあるので慎重な使用が求められる。

引用：<http://qa.jaf.or.jp/dictionary/details/268.html>

ロービーム

正式名称は「すれ違い用前照灯」という。照射したとき運転者が前方 40m の障害物などを視認できる性能を備え、やや下向きに照射する。対向車や前走車が存在する場合に眩惑防止のために使用。

引用：<http://qa.jaf.or.jp/dictionary/details/324.html>

(1) 実験1 ハイビームとロービームの見え方の違い

DVDでは、ヘッドライトの見え方に関する2種類の実験映像を紹介しています。ここでは「実験1 ハイビームとロービームの見え方の違い」を視聴していただきます。

<実験概要>

直線コースに障害物を置き、ハイビームで車を走らせた場合とロービームで車を走らせた場合で実験を行いました。

運転者には、障害物を発見したら、ただちにブレーキを踏み、停止するよう指示し、車の停止位置と障害物との距離を計測しました。

障害物は20%四方の灰色の立方体とし、走行速度は、時速40キロと時速60キロの2つの条件で実施しました。

<実験結果>

ハイビームで走らせた方が、ロービームで走らせた時より、障害物に対し、より遠くで停止できることがわかりました。

時速40キロでは、ハイビームの方がロービームより、平均46メートル手前で停止することができました。

時速60キロでは、平均38メートル手前で停止することができました。

実験1結果 停止位置と障害物との距離（平均値）
(m)

	ハイ ビーム	ロー ビーム	差	対応のある2標本の差の検定		
				t値	自由度	判定
40km/h	118.6	73.0	45.6	5.12863	13	1%有意
60km/h	100.5	62.3	38.3	7.81547	13	1%有意

引用：「危険回避運転と夜間の視認性の交通安全教育DVDに関する調査研究」令和2年3月 自動車安全運転センター

実験結果から、ハイビームを使用すると、いち早く前方の危険を察知することができます、早めに対応することができます。

(2) 実験2 すれ違う車のハイビームを眩しく感じる距離

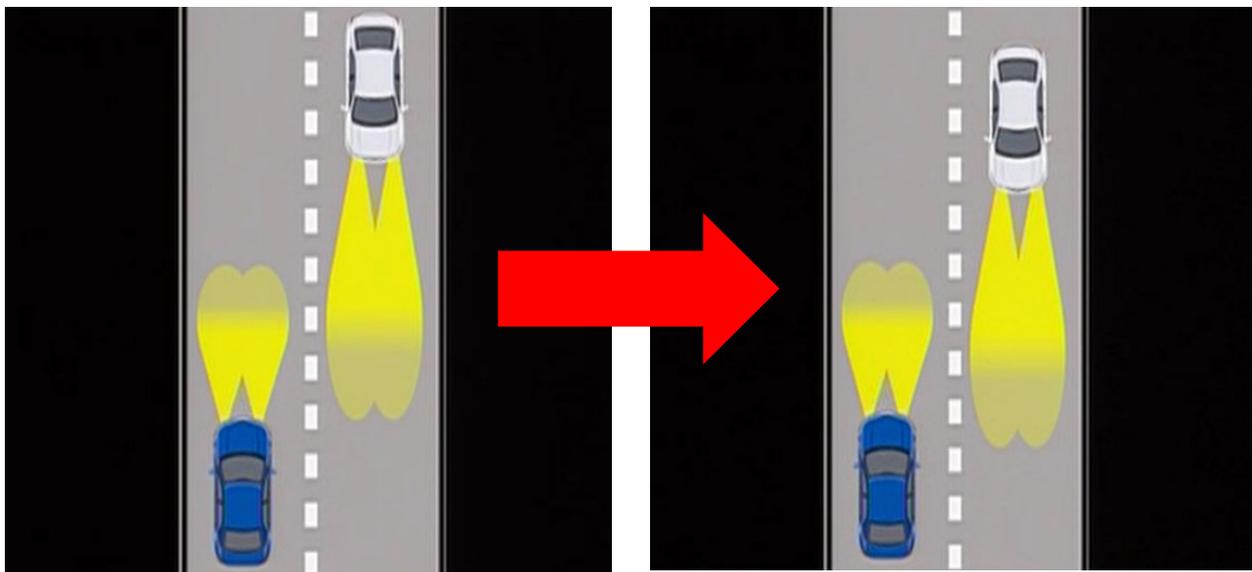
ロービームと比較してハイビームは、対向車の運転者や周囲の歩行者、自転車を眩しく感じさせて危険な場合があります。また、ミラーに反射した光が、前を走る車の運転者を眩しくさせてしまうこともあります。

2種類目の実験は、ハイビームで近づいてくる車が、何メートルまで近づくと、運転者が眩しく感じるのかについての実験です。

<実験概要>

2台の車を向かい合わせに配置します。片側の車には運転者役の人が乗ります。

反対車線の車は、対向車として段階的に近づき、あらかじめ決めておいた位置、例えば、120メートルや100メートルの距離からハイビームを点灯します。



この時感じた眩しさを、運転者役の人に評価してもらいました。眩しさについては、レベル1「眩しさを感じない」から、レベル9「耐えられない眩しさ」までの九段階に分けました。

参考 実験で使った「眩しさスケール」について

実験では、下図のとおり、不快グレアの評価尺度として広く用いられているドボアの9点尺度を用いました。なお、今回は、正木(2009)を参考にスケールの番号を逆転させて使用しました。

グレア (glare) とは、眩しさのことで、不快グレアとは、眩しさによる心理的な不快感のことです。

1. 眩しさを感じない
2. (1と3の間)
3. 眩しさを十分許容できる
4. (3と5の間)
5. 眩しさの許容限界
6. (5と7の間)
7. 運転の邪魔になる眩しさ
8. (7と9の間)
9. 耐えられない眩しさ

参考:ドボアの9点尺度
二輪車AFSの視認性および眩しさに関する研究
正木、橋本、平尾(2009)

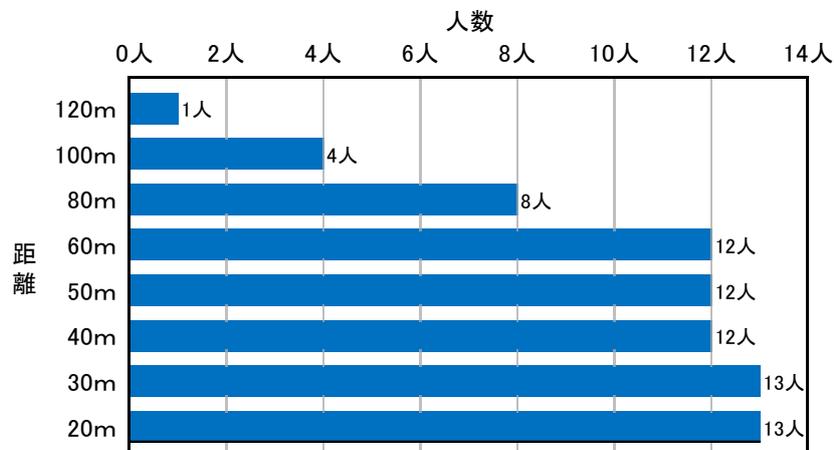
<実験結果>

下図は、レベル7「運転の邪魔になる眩しさ」以上を選択した人数を集計したものです。

距離が短くなるにつれ、運転の邪魔になる眩しさを感じる人が増えています。

なお、例えば、100mでも4人の人がレベル7以上を選択していますので、遠くからでも運転の邪魔になる眩しさを感じる人もいます。

実験2結果 レベル7「運転の邪魔になる眩しさ」以上を選択した人数



※実験参加者 14人中

引用:「危険回避運転と夜間の視認性の交通安全教育DVDに関する調査研究」令和2年3月 自動車安全運転センター

実験結果やハイビームからロービームへの切り替えに必要な時間などを考えると、先行する車や対向車、周囲を通行する歩行者や自転車を発見したら、ロービームに切り替えることが重要であることがわかります。

特に、交通量の多い市街地を通行するときには、ロービームに切り替えて走って下さい。

3. その他の注意点

DVDでは、ヘッドライトの使い方の注意点として、以下の4点も挙げています。

- 普通乗用車と、車高の高い貨物車などでは、ライトの位置が違うこと。
- 重たいものを載せた場合に、照らされるところが変化すること。
- 坂道など、道路形状により、照らされるところが違うこと。
- ライトの眩しさにより、周囲の歩行者などが、見えづらくなることがあること。

■■■ チャプター5（2分03秒） ■■■ オートマチック・ハイビームと配光可変ヘッドランプ

1. オートマチック・ハイビーム（AHB）

ハイビームとロービームを、自動で切り替える装置として現在普及しているのが、オートマチック・ハイビーム（AHB）です。

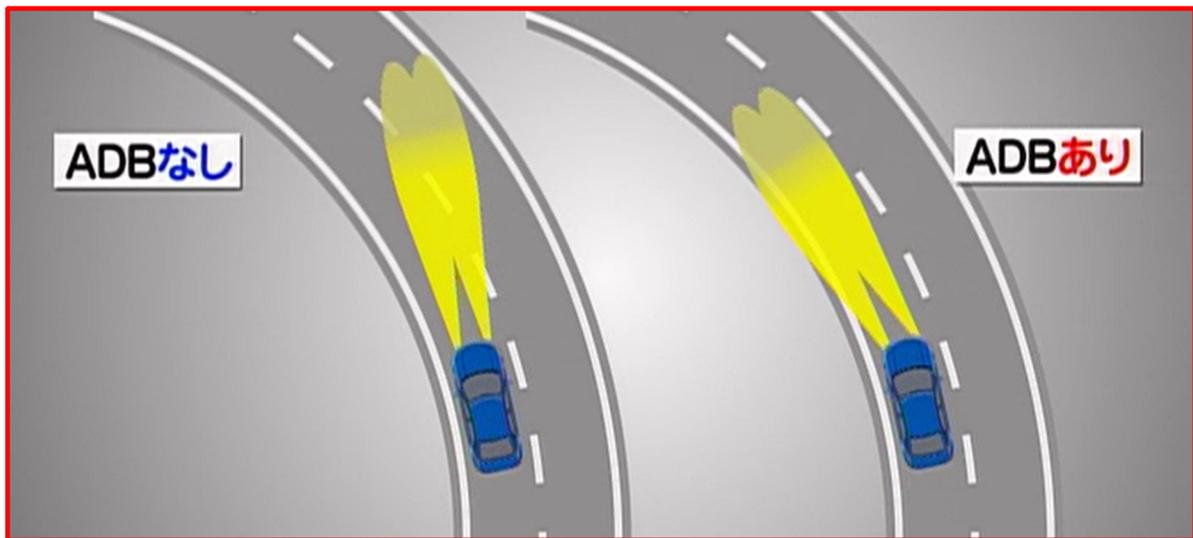
AHBは、車種によって異なりますが、暗くなったらヘッドライトを点灯したり、対向車が来た場合には、ハイビームをロービームに切り替えたりする装置です。

2. 配光可変ヘッドランプ（ADB）

配光可変ヘッドランプというものも開発されています。「Adaptive Driving Beam」と呼ばれており、その頭文字を取って「ADB」と呼ばれています。今後の普及が期待されています。

（1）機能紹介

この装置は、ハンドル操作や車の速度に合わせて、ヘッドランプの照らす場所を自動で調整し、例えば、カーブや交差点で曲がるときに、進行方向を照らすようにします。



3. オートマチック・ハイビーム 配光可変ヘッドランプの注意点

DVDでは、オートマチック・ハイビームと配光可変ヘッドランプの注意点として、以下の3点を挙げていますが、最後に「必ず取り扱い説明書をよく読み、スイッチの位置や動作を確認の上、運転して下さい。」と念を押して説明してください。

- オートマチック・ハイビームや配光可変ヘッドランプも、万能ではないこと。例えば、自動でハイビームとロービームを切り替える機能は、歩行者や自転車には反応せず、ハイビームからロービームに切り替わらないことがあること。
- したがって、機能を過信せず、状況に応じて手動で切り替えること。
- 取扱説明書で、スイッチの位置や動作を確認すること。

■■■ チャプター 6 (1 分 45 秒) ■■■ エンディング

1. エンディング

このチャプターでは、全編通してのまとめをしています。指導者が視聴後に総括する場合などにご活用いただけます。

2. まとめ

エンディングでは「ブレーキの使い方」及び「ヘッドライトの使い方」のまとめとして、以下の4点を挙げています。

- ★「ブレーキの使い方」では、**ABS**を作動させる強いブレーキを踏むためには、**正しい運転姿勢が重要**であること、**常に十分な車間距離を保ち、緊急ブレーキや衝突被害軽減ブレーキに頼らない運転の重要性**を解説したこと。
- ★「ヘッドライトの使い方」では、**夜間の運転においてハイビームを使用することにより、いち早く危険を察知できること、状況により、こまめにロービームとハイビームを切り替えることの重要性**を解説したこと。
- ★近年、急速に普及している、衝突被害軽減ブレーキといった運転支援装置には**作動条件があり、いつも必ず、事故を回避できるというものではない**ことを解説したこと。
- ★**取扱説明書をよく読み、装置の仕組みや作動条件などを確認することが大切**であること。

3. 視聴・指導計画

このDVDの視聴時間は全編通しで21分です。全編を一度に視聴すると、人によっては長いと感じる方もいるかもしれませんので、退屈に感じさせないような工夫が必要です。

例えば、チャプター毎に視聴させ、その都度、指導者による簡単なまとめを挿入したり、前後半に区切って視聴させ、中間と最後に指導者によるまとめを挟むといった方法が有効と考えられます。

下の表にチャプター毎の視聴時間と2分割した場合（視聴時間別）の視聴時間を記載しましたので、視聴・指導計画を立案する際の参考として下さい。

チャプター	タイトル(教育項目)	視聴時間	2分割案
Chapter1	オープニング	1分22秒	10分53秒
Chapter2	ブレーキの使い方(ABS)	5分26秒	
Chapter3	衝突被害軽減ブレーキ	4分05秒	
Chapter4	ヘッドライトの使い方	6分19秒	10分07秒
Chapter5	オートマチック・ハイビーム 配光可変ヘッドランプ	2分03秒	
Chapter6	エンディング	1分45秒	
全編再生		21分00秒	

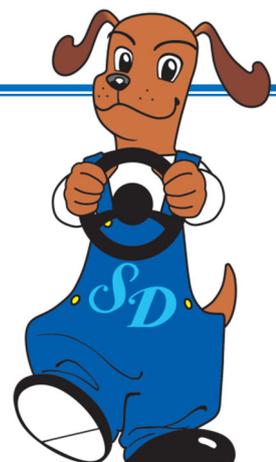


安全運転をつくろう。

自動車安全運転センター

<http://www.jsdc.or.jp/>

〒102-0094 東京都千代田区紀尾井町3番6号
電話 03-3264-8600 (代表) Fax 03-3264-8610



※この著作物の著作権は、自動車安全運転センターに属します。