

New York Driving Manual For Students



TABLE OF CONTENTS

Chapter 01 ドライバーの心得

- | | |
|-----------------------------|-----|
| • 運転に対する考え方・態度 (Attitude) | 006 |
| • 健康・体調 (Physical Fitness) | 006 |
| • 精神的健康 (Mental Fitness) | 006 |
| • 感情的健康 (Emotional Fitness) | 006 |
| • 習慣 (Habits) | 006 |
| • 知識 (Knowledge) | 006 |
| • 運転中に緊急事態が発生した場合の対処法 | 007 |
-

Chapter 02 基本交通規制

- | | |
|--------------------------------------|-----|
| • 速度規制 (Basic Speed Rule) | 009 |
| • 道路標識 (Road Signs) | 009 |
| • 規制標識 (Regulation Signs) | 010 |
| • 警戒標識 (Warning Signs) | 010 |
| • 情報標識 (Service Signs) | 011 |
| • 信号 (Traffic Light) | 012 |
| • 道路のマーキング (Pavement Markings) | 013 |
| • 追い越し (Passing) | 015 |
| • 優先権についての知識と指導 (Right of Way) | 016 |
| • 他のドライバーとのコミュニケーション | 020 |
| • 手信号 (Hand Signals) | 022 |
| • Column 1 USA の地図の見方 (道を間違えない一つの知識) | 022 |
-

Chapter 03 基本的な車両コントロール能力をつける

- | | |
|------------------------|-----|
| • サイド、バックミラーの合わせ方と使用方法 | 025 |
|------------------------|-----|
-

• 方向指示器とワイパー操作	025
• コンソール計器の見方と知識	026
• 安全確認	027
• ブレーキ	027
• アクセル	028
• 運転のための Q&A どうしたらスムーズに走れるの？	029
• ギア操作	029
• ハンドル操作	030
• スピード	032
• 運転のための Q&A どうしたら真っ直ぐに走れるの？	032
• 停車位置	033

Chapter 04 ターニング5つのチェックポイントと練習

• 方向指示器 (Signaling)	035
• 安全確認 (Observing)	035
• ターニング (Turning)	036
• スピード (Speed)	036
• 停止 (Stopping)	036
• ターニングの練習	037
• Under Steering と Over Steering	038
• Column Natural Laws (人間の意思に係りなく存在する自然の力 : 作用)	039
• 運転のための Q&A どうしたら上手に曲がれるの？	040
• ターンのルール	041

Chapter 05 パラレルパーキング、3ポイントターンとバックキング (後退)

• パラレルパーキング (Parallel parking)	044
• 3-point turn (3ポイントターン)	046

• 後退／バックング (Backing up)	048
• パーキングのルール	049

Chapter 06 路上での判断とそのアクション

• 通行の妨げとスピード違反	051
• 通行の妨げと不適切な走行	051
• 判断不足と潜在的危険性	052
• 判断不足とドライバーの行動予測の失敗	052
• 確認不足と優先権の認識失敗	053
• 車の流れと時間、空間の判断	053
• 他のドライバーの行動	054
• 時間と空間の調整	054
• 死角と車線変更	055
• 路上試験のための練習	056
• Column 2 安全運手の概念、Defensive Driving の一つ「SIPDE」	056

Chapter 07 路上テスト採点評価 (Road Test Evaluation)

• Leaving Curb	059
• Turning & Intersections	059
• Parking, Backing & U turn	059
• Driving in Traffic	059
• Vehicle Control	060

Appendix お役立ち情報

• 自動車関連英語：和製英語と英語の違い	062
• 試験官の指示に出る英語の表現	062

Chapter 01

ドライバー安全運転の心得

ドライバー安全運転の心得

① 運転に対する考え方・態度 (Attitude)

ドライバーは社会的役割、また事故を起こした場合の影響などを認識し、安全運転を心がけること。道路を安全に利用するため「交通ルール」が定められているが、互いの「思いやり」や「譲り合い」の気持ちが必要であり、油断や過信をせずに日々緊張感を持ち、運転すること。

② 健康・体調 (Physical Fitness)

ドライバーは平行感覚などの基本的感覚を身につけると同時に健康管理をすること。過労状態が続いている場合や、運転中に体調の異常を感じた時に、無理に運行を続けると非常に危険であることを理解し、運転に支障を来す可能性がある体調の異常を少しでも感じた場合は運転を控えること。また、風邪薬などの眠気を招く薬の服用も居眠り運転や事故の要因になるため、服用した際は運転をしないこと。

③ 精神的健康 (Mental Fitness)

事故の要因となる精神・心理的要因としては運転技能への過信、焦る気持ち、興奮状態などがある。自分の運転技能を過信すると集中力がなくなり、無謀な行為や見落とし・見誤りを起こし、重大な事故につながり、また急いだり、焦りすぎるとスピードを出しすぎたり、信号無視など危険な運転をしがちになるので、充分に気をつけること。

④ 感情的健康 (Emotional Fitness)

運転するにあたって感情は影響力があるので感情をコントロールできる能力を身につけること。イライラしたり、興奮状態での運転は的確な判断ができないばかりでなく、他のドライバーの運転も気に障り、攻撃的な行動を起こしがちになるので気をつける。

5 習慣 (Habits)

各ドライバーそれぞれ自分自身では気づきにくい“運転のくせ”があるが、そのくせを知り、克服すること。また車を運転する上で、起こりうる事故を防止するため、「～するかもしれない」と常に危険予知を心がけ、一時停止や安全確認など行動パターンを習慣づける。

6 知識 (Knowledge)

運転するにあたってアメリカの交通ルールや標識を覚えるのはもちろんのこと、車のメカニズムや仕組みなども頭に入れ、運転に必要な知識を身につけること。日本とアメリカでは交通ルールなど異なる箇所もあるので理解する。

7 運転能力・スキル (Skills)

運転能力やスキルを向上させることは大切だが、①～⑥の基本が揃って初めて必要になる。また、悪天候や夜間での運転では通常よりも事故発生のリスクが高まるので、どのようなリスクがあるのかを理解し、無理をせず状況に応じて慎重な運転を心がける。

●緊急事態が発生した場合の対処法

●事故の場合

交通事故が発生した時は直ちに車を停車し、負傷者がいないか、事故車は自走可能かなど事故概況を確認する。負傷者がいたら応急救護処置を行い、続発事故の防止措置をとる。必ず警察に報告し、保険会社へも連絡を行い、その指示に従う。その際、事故当事者の情報(自動車免許、住所、連絡先、会社情報)を入手し、事故現場の写真撮影、証人の確保などの事故処理を済ませる。人身事故の場合は、怪我人の状態、救急車出動の有無を記録に留めておくこと。

※事故現場に居合わせた人も、負傷者の救護、事故車両の移動を積極的に手助けすること。また、ひき逃げを見かけたときは、車種、ナンバー、色など車の特徴を警察に通報する。

●交通違反

交通違反の場合は警察の指示に従い、聞かれたことだけを答える。黙秘権の行使も判断して行うこと。

Chapter 02

基本交通規制 (NY Basic Traffic Rules)

基本交通規制 (New York State Basic Traffic Rules)

●速度規制 (Basic Speed Rule)

NYC内の
一般道路

25マイル/hr

NYC外の
一般道路

30マイル/hr

高速道路

55マイル/hr～
※最高65マイル

速度規制は法定速度内であっても、◇交通量、◇天候、◇道路状況、に応じて適切な速度での運転を義務づける規定であり、合理的な判断に欠ける場合は交通違反になることもある。また、交通の妨げになるような速度での運転も同様で注意が必要。

※この判断は、路上テストでもドライバーと試験官との間にギャップが生じる場合が多い。

●規制標識 (Regulation Signs)

通常は白地の長方形に黒文字か黒模様で形が違うもの、赤文字、赤模様の場合もある。規制を示す。



完全停止
(STOP)



全面一時停止
(ALL WAY STOP)



前方優先道路
(YIELD)



侵入禁止
(DO NOT ENTER)



一方通行
(ONE WAY)



駐車禁止
(NO PARKING)



Uターン禁止
(NO U-TURN)



左折禁止
(NO LEFT TURN)



右折禁止
(NO RIGHT TURN)

●警戒標識 (Warning Signs)

通常は黄色地のひし形に黒文字か黒模様 = 注意を示す、前方に危険を知らせる



右車線終了、車を左に寄せる
(RIGHT LANE ENDS
MERGE LEFT)



前方で中央分離帯終了
(DIVIDED HIGHWAY ENDS)



前方に双方向道路あり
(TWO WAY TRAFFIC)



前方に坂道あり
(HILL AHEAD)



降雨時スリップ注意
(SLIPPERY WHEN WET)



前方に信号機あり
(TRAFFIC SIGNAL AHEAD)



右から合流あり
(MERGING TRAFFIC
ENTERING FROM
RIGHT)



前方に学童用横断歩道あり
(SCHOOL CROSSING)



踏切
(RAILROAD CROSSING
WARNING SIGN)

●情報標識 (Service Signs)

通常、青地に白文字か白模様



前方に病院あり
(HOSPITAL EMERGENCY
SERVICES)



赤信号でターン禁止
(NO TURN ON RED)



右側通行
(KEEP RIGHT OF DIVIDER)



最高時速55マイル
(SPEED LIMIT)



追い越し禁止
(DO NOT PASS)



州間高速道路
(INTERSTATE ROUTE)

●信号 (Traffic Lights)



赤信号
(STEADY RED)

青信号が変わるまで完全停止。No Turn on Redの標識がないところでは赤信号で完全停止後、優先権を譲り、右折することができるが、NYCでは禁止されている。



赤点滅信号
(FLASHING RED)

完全停止、優先権を譲り、安全な時に進め



赤矢印
(RED ARROW)

赤矢印が青になるまでは矢印方向への進行禁止。右左折は禁止



黄信号
(STEADY YELLOW)

信号が赤に変わるので、交差点の前で止まる準備をする



黄点滅信号
(FLASHING YELLOW)

注意して進め



黄矢印
(YELLOW ARROW)

青信号が終わるので、止まる準備をする



青信号
(STEADY GREEN)

進め。ただし交差点では優先権を譲れ



青矢印
(GREEN ARROW)

矢印方向に進め。ただし交差点では優先権を譲れ



"X"の赤文字
(STEADY RED "X")

この車線での走行禁止



“X”の黄文字
(STEADY YELLOW “X”)

この車線から移動せよ



“X”の黄点滅文字
(FLASHING YELLOW “X”)

左折時のみこの車線の走行可



青矢印
(GREEN ARROW)

この車線での走行可

●道路のマーキング (Pavement Marking)



一本の白点線
(SINGLE BROKEN LINE)

どちらの車線の流れにも支障なく、安全を確保できる場合は車線変更可。白の点線がある車線は一方通行を表している



一本の白実線
(SINGLE SOLID LINE)

交通の状況が良好な場合、線を横切っても良い。道に障害があったり、交通状況で必要な場合に限り、他の車の追い越しや車線変更可



二本の白実線
(DOUBLE SOLID LINES)

追い越しや車線変更は不可。また左折時や高速道路を出るとき以外は線を越えてはならない



一本の黄点線
(SINGLE BROKEN LINE)

どちらの車線の流れにも支障なく、安全を確保できる場合は車線変更、他の車を追い越し可。黄色の点線がある車線は双方通行を示す



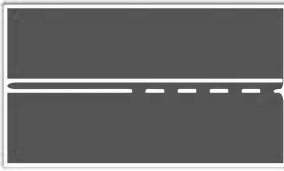
一本の黄実線
(SINGLE SOLID LINE)

この線のどちら側からも車線変更は許されず、今いる車線に留まる。但し、前方に通行を妨げる一時的な障害物があり、やむをえず車線を変えなければならぬ場合は除く。



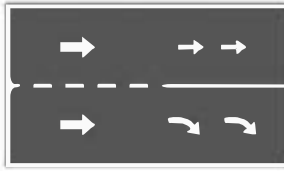
二本の黄実線
(DOUBLE SOLID LINES)

この線のどちら側からも車線変更は許されず、今いる車線に留まる。但し、前方に通行を妨げる固定的な障害物があり、やむをえず車線を変えなければならぬ場合は除く。



**実線と点線
(SOLID LINE
WITH BROKEN LINE)**

実線側にいる場合、私道に入るために左折する場合を除いて、他の車を追い越したり、その線を超えたりしてはいけません。点線側にいる場合、交通の妨げにならないければ、追い越し可



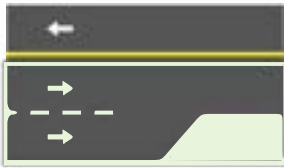
**矢印
(ARROWS)**

矢印は走らなければいけない車線を示す



**ひし形の道路標識
(HIGH OCCUPANCY VEHICLE
ONLY)**

高速道路で追い越し車線のみに表示される。ドライバー以外に1名以上の同乗者がいること



**エッジと車線ライン
(EDGE & LANE LINES)**

Broken lineの右車線はGreenのSafety Zoneで通行不可になるので安全なタイミングで左車線に合流しないといけない



**停止線
(STOP LINES)**

交差点では信号、STOPサイン、YIELDサインに従い、停止線の前で止まる



**横断歩道の線
(CROSSWALK LINES)**

前方に横断歩道があり、近くに学校もあるので学童に注意。

● 追い越し (Passing)

アメリカでの運転は右側通行であり、一般的に追い越しは左側で行なう。右側からの追い越しは、限られた状況、またはそれが必要な時に許されている。

車線変更する際は、少なくとも100フィート(約30m)手前から方向指示器や手信号を使ってシグナルを送ることが義務づけられている。横断歩道に歩者がいる場合は追い越ししてはならない。



ビデオを見る

左側からの追い越しができない状況 (Passing on the Left)

- センターに黄色の実線がある
- 黄実線のセンターラインに着く前に右側に戻れない場合
- 向かってきている車が200ft(約60m)以内に近づいてくる前に右側に戻れない場合
- 双方通行の車道でカーブを曲がっている時、また坂道でまわりがよく見えない時
- 双方通行の車道で鉄道(Railroad)から100ft(約30m)の範囲内にいる時
- 双方通行の車道で橋、トンネル、高架橋から100ft(約30m)の範囲内にいる場合、また視界に障害物がある場合
- 追い越しが交通の妨害になる場合

右側からの追い越しができる状況 (Passing on the right)

- 前車が左折をしようとしている時
- 双方通行の車道で、各方向2車線以上のスペースがあり、追い越し禁止のサインがない場合
- 一方通行の車道で2車線以上のスペースがあり、追い越し禁止のサインがない、障害物がない場合
- 交差点で渋滞していて向こう側に渡れない場合は交差点に入ってはいけない
- ロータリーに入る場合、すでにロータリーに入っている車に優先権を譲らなければならない

●優先権についての知識と指導 (Right of Way)

優先権 (Right of Way) について間違った知識や誤解が多いので、まずは優先権に対する正しい知識をつけ、理解を深めよう。

優先権の基本ルール

- 交差点に近づいているとき、すでに交差点に入っている車に道を譲らなければならない
- 対向車が、自分と同じタイミングで交差点に着いたとき、左折しようとするドライバーが直進、または右折しようとするドライバーに道を譲らなければならない
- 私道や路地に入るために左折しようとする車は道を譲らなければならない
- サインや信号がない交差点、または Stopサインで2台の車が同時に着いた場合、左側にいる車は右側にいる車に道を譲らなければならない
- 私道や路地から車道に出る場合、優先権を譲らなければならない
- ドライバーは横断歩道にいる歩行者に道を譲らなければならない
- ALL WAY STOPサインがあるところは交差点のストップサインで止まった順に優先権があり、同着の場合は右側の車に優先権がある

優先権を決める4つの要素

- ①優先権が発生する場所
- ②道路の構造
- ③合流のタイミング
- ④優先権を制御する信号、道路標識

① 優先権が発生する場所

私道(Driveway)からの進入車両

双方通行、一方通行に関わらず、本線を側面から進入して来る車両がある場合、つまり私道(Driveway)から出ようとしている車がある場合、優先権はあなたにある。先方があなたの接近に気がついていない場合、通行を妨げられる恐れがあるが、この場合はホーン(クラクション)を鳴らして先方に注意を促し、安全なタイミングとスペースを確保して進行する。



ビデオを見る

対面車線からの進入車両道

対面道路に障害物があり、対面車両があなたの車線に進入して来ることが予測できる。この場合、原則的に優先権は車線変更の必要のないあなたにある。しかし障害物までの距離が対面車両の方が近ければ、あなたはスピードを落として対面車両に優先権を譲る。その逆の場合、速度を維持してそのまま進む。いずれにしても2台の車が



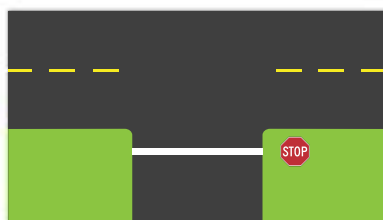
ビデオを見る

障害物で狭くなっている地点を同時に通過するようなタイミングは避けなければならない。

② 道路の構造

T字路

T字路は基本的に交通量が多い方の道路に優先権がある。交通量が多いという判断は、より道路の幅が広い方、センターラインや車線区分が多い方の道路などが該当する。その判断の上で、最終的にはStopサインやYieldサインのある道路側が、それらサインのない方の道路から来る車両に優先権を譲るのは言うまでもない。T字路はいつも直角に交わるとは限らない。左または右にアングルして合流するような道路、あるいは左または右に分岐する道路などがあり、サインを見落としたため優先権がどちらにあるか判らなくなる場合が多いのでドライバーは注意が必要。



十字路

十字路では車両が交差する流れと対面の流れの二つがあり、それを区別して優先権を判断する必要がある。ここでも優先権を決定する上で重要なのは信号機や標識である。

信号機がある十字路では対面する信号機がもし青(Green)であればあなたは優先道路にいる、即ち交差する側の信号機は既に赤であり、交差する道路の流れに対し優先するということを意味する。

十字路で、あなたの対面の道路にSTOPサインがあれば交差する側の流れが優先であり、逆に交差する道路にSTOPサインがあれば、あなたに優先権がある。

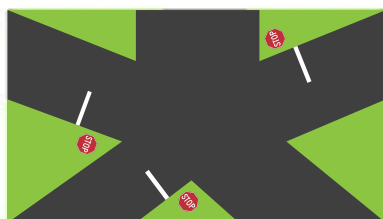


もうひとつが対面道路の優先権。対面交通に関しては常に直進が第1優先、右折が第2優先そして左折が第3優先となる。ここでもうひとつ、対面の流れのなかでタイミングを判断してあなたが左折の時でも対面の直進車や右折車より優先して通過が出来る場合がある。この判断基準は常に安全な時間と空間的余裕 (Time and Space) がなければならない。これを誤ると「優先権の侵害」となり、例えば事故にならなくても交通違反であることに変わりはない。

(All Way Stop): 十字路口全方向にSTOPサインがあれば、そこで停止した順番がそのまま優先順位になる。もしあなたが一番にSTOPサインで停止したのであれば、あなたに優先権がある。

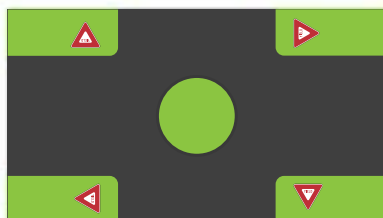
五叉路(ごさろ)

五叉路の道路では、信号機の有る無しと、STOPサインの有る無しの場合を分けて判断する。ここで大事なことは道路が何本交わっていくと優先道路は常にひとつしかないと認識。信号機が青になったタイミングの道路が言うまでもなく優先道路で、時間差をおいて優先道路が交代する。



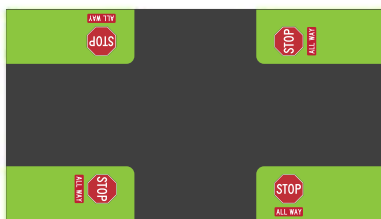
ロータリー

ロータリー (Rotary/Traffic Circle, Roundabout) での優先権は、既にロータリーに入っている車両にある。これからロータリーに入ろうとするドライバーは道路標識に注意して、STOPサインがある場合は一旦停止して、安全を確認の上、ロータリーに入る。YIELDサインの場合、ロータリーに他の車両がなく安全に侵入することが出来れば停止する必要はない。そうでない場合は、ロータリー進行中のドライバーに優先権を譲る。その時必要であれば停止して、安全が確保できる状態になったら進む。



③ 合流のタイミング

もうひとつ、優先権にかかわる要素は同着というタイミングである。対面道路と交差する道路の流れのなかで1台の車両と同着した場合、交差する道路の右側にある車両が優先。もしあなたから見て同着の車が左側にいる場合、優先権はあなたにある。複数の車両と同着した場合、あなたから見て常に一番右に位置する車両が第1優先、その次が第2優先となる。そしてあなたが一番左に位置する車両であればあなたは優先の順位が一番最後となる。



最後に、対面交通同士で同着という場合、先述の大原則である直進が第1優先、右折が第2優先、そして左折が第3優先という規則を遵守する。なお、左折待ちが必要なタイミングでは、あなたは必ず交差点中央付近に進み、ストレートポジション(前輪のタイヤと車両の傾き両方)にして待機することを忘れないようにすること。

④ 優先権を制御する信号、道路標識

次にSTOPサインが全部の道路(All Way Stop)にある場合は、基本的に十字路の交差点と同様である。逆に全部の道路にSTOPサインがない場合、優先権は先入車にあり、どの車両も他のドライバーに注意して通行する。また、一つだけSTOPサインがない道路がある、即ちその道路を除いた他の道路にはSTOPサインがある場合、そのひとつの道路が常に優先道路であり、他の道路から来た車両はAll Way Stopのルールに従うことになるので特に注意する。

●他のドライバーとのコミュニケーション

優先権において、他のドライバーとコミュニケーションをとる場合がある。コミュニケーションが必要になる典型的な例として、パラレルパーキング(縦列駐車)や3ポイントターン、また、横断歩道付近での歩行者や火急な対応が必要な場合が挙げられる。それ以外に救急車両やスクールバスのドライバーとのコミュニケーションが必要な場合もあるが、いずれもまず優先権を判断基準に安全な対応が求められる。

●他のドライバーとのコミュニケーションが必要になる時の具体例

Example 1.

あなたに試験官から3ポイントターンをするよう指示があった。まず既にプルオーバしたあとで、シグナルを右に出しているが、いよいよ左に切り返し、車の移動に掛からなければならない。双方向の道路をよく確認したつもりでいたが、右から左の縁石へ移動を開始したとたん、対面から車が接近して来た。あなたは判断に迷いがあって、結局左側縁石近くまで来てしまった。しかし、通過を妨げられた車はそこをどけとばかりにホーン(クラクション)を鳴らしてさらに接近して来た。



ビデオを見る

あなたは今ここで何か行動を起こさないといけないが、対処する方法は二つ。一つはあなたの後方、センターライン側を件の車が通過できるスペースを確保し、ウェービング(手で合図)をして通過させる。もう一つは、あなたがセンターライン後方まで急いで後退してスペースを確保のうえ、ウェービングしてそこを通過させる。ここで必ずウェービングして通過を促すことが、相手車両の優先権を譲る行為になる。これが重要な相手ドライバーに対するコミュニケーションである。

Example 2.

あなたは試験官に直前のコーナーを右折するよう指示された。その時コーナーの右手前で歩行者が一人、あなたの接近に気がついて立ち止まろうとしている。あなたは後続車の動きが気になりスピードをあまり落とさず曲がってしまったため、歩行者は驚いたように後ずさりした。この行為の結果は言うまでもなく「失格」である。歩行者に対する優先権の侵害、並びに危険な運転をしたとして試験官から厳重な注意を受けることになる。少々困難な状況下だが、この対処方法としては、あなたはポンピングブレーキやハンドシグナルを使って速度を落とす意思があること後続車に伝えたあと、歩行者との距離を詰めずに優先権を譲る合図を送り、歩行者の進行を妨げない行動をとることが大切である。

●手信号 (Hand Signals)



左折
(LEFT)



右折
(RIGHT)



停止
(STOP)

●USAの地図の見方(道を間違えない一つの知識)



道に迷って自分の位置がわからない時、人はパニックに陥りやすい。パニックは事故の最大の原因であり、パニックに陥らないためにも、前もって道を間違えない知識を身につけておくことが大切である。

まず第一に、自分の行き先を地図ではっきり確認して出発する事が大事である。アメリカのハイウェイ(高速道路)は非常に論理的であり、地図さえ見れば目的の場所に必ず行けるようになっている。また、ハイウェイの番号には意味があり、

少しの知識さえあれば、迷子にならずにすみ、更に間違っただけでも、大方の自分の位置や進む方向がわかっていれば、それほど慌てる事はない。

まずは、一番大きな幹線道路(インターステーツハイウェイ図A参照)に焦点をしぼる。幹線道路には、必ず番号が付加されているが、最後のケタが偶数と奇数に別れている事を念頭において(図A)を参照して欲しい。

まず奇数であるが、有名な95ハイウェイは、メイン州から始まって、マイアミまでほとんど縦一直線につながる。また、アメリカの中心を走るハイウェイ35はカナダの国境から南の先端まで、これも一直線につながっている。西の端のハイウェイ5も同様である。このように奇数番号のハイウェイは南から北へ、北から南へと、国土を南北に縦断する道路であり、また、西から東へ若い順に番号がつけられているのである。言葉を変えていけば、インターステーツハイウェイの番号を聞いただけで、アメリカにおける位置が大雑把に判断できるという訳である。



一方の偶数は、南の方から北へ、順に目をうつしてもらえると、最南の10に始まって北の90まで、偶数道路はアメリカを東西に横断している道路であり、南から北へ向かって番号が大きくなっていく。もう一つの伝えるべき点は、2ケタの番号が70など、10で割り切れる場合は西から東まで貫通している事である。94など10で割り切れない偶数は途中で90等の大幹線に併合される事を意味する(2、3の例外を除く)。

またワシントンD.C.のように番号が3ケタになっている場合がある。495、295等これは基本的に95ハイウェイであるが、市の周りを取り巻いている環状線であったり、市の傍を通り抜けたりして元の幹線道路につながっていく。これは3ケタの数字の頭が偶数の場合である。次に3ケタの数字の頭に395、180等奇数がついた場合、元の幹線道路ナンバーに奇数が付加された物は市の真ん中に真っすぐ入り、そこが終点となり、元の幹線道路には直接つながらない。従って95を真っ直ぐ北上するためには495か、295をとるべきであり、もし間違っただけで395に入ったら、どこかで引き返した方がシティの中に入り込んでうろうろするより早道である。たったこれだけの知識だけでも、287と聞いただけで、他の縦断道路から、87スルウェイにつながるバイパスだということが分かる。

Chapter 03

車両コントロール能力をつける

基本的な車両コントロール能力をつける

●基本的な車両コントロール能力 (Basic Vehicle Control)

1 サイド、バックミラーの合わせ方と使用方法

運転席にあるバックミラー(Back view mirror)は後部窓の四隅にミラーの4つの角が重なるように合わせるとよい。サイドミラー(Side view mirror)はドライバーの目線を変えずに自分の車が少なくとも1/3以上がミラーに見え、後方の景色が自然に見えるような角度に合わせる。

※後方の車が坂を登って来るような、または坂を下って来るように見える時は、ミラーが正しい位置になっていない。



ビデオを見る

2 方向指示器とワイパー操作

方向指示器の操作は、左手をハンドルから離さずに左右とも指(人差し指、又は中指)でレバーを引っ掛けるようにして操作する。また、スモールライト、ヘッドライトのスイッチオン、オフについても、ヘッドライトのロービーム、ハイビームの操作もこのレバーで操作できる。ワイパーの操作については、方向指示器と反対側にある右のレバーで行う。



ビデオを見る

③ コンソール計器の見方と知識

以下にある4つが主なコンソール計器である。

- **スピード計(Speed Meter)**
=スピードを示す計器



- **タコメーター(Tachometer)**
=エンジンの1分当たりの回転数を表す計器
初心者にはアクセルの踏み込み具合をつかむのに便利な計器である。通常、アイドリングで800回転であるから、1000~1200回転の微妙なコントロールができるよう指導する。



- **ラジエーターサーモ計(Radiator Thermometer)**
=エンジンのオーバーヒートを防ぐための警告用計器
エンジンの熱を放出する冷却装置、冷却水が摂氏100度を越えても沸騰しないよう加圧してある。



- **ガソリン残量計(Gas Meter)**
=ガソリンの残量を示す計器
FullからEmptyまでガロン単位で示している。ガソリンの残量が少なくなると補給するタイミングを教える警告灯がつくようになっている。



4 安全確認

考えられる問題や危険がないか、前だけでなく、右、左、後ろを確認する。常にミラーをチェックし、車線変更やバックする時には後ろを見て目視し、安全確認する。



ビデオを見る

5 ブレーキ(Smoothly braking)

ブレーキはドライバーが最初に習得が必要な操作である。初心者にとってブレーキの操作は意外に難しく、きつくペダルを踏み込んで車を止めるものと思っている人が多い。

パニックブレーキは別として、いかに短い距離で、且つスムーズに車両を止めるかが重要である。きちんとしたブレーキの操作を習得すると、運転に対する怖さを余り感じず、今後のあらゆる課題の練習がスムーズになり進歩が速い。



ビデオを見る

ブレーキの操作の原則は、始めきつく、最後はゆるめ。ブレーキを使い出したら一気にスピードを落とさず、今のスピードの半分、更にその半分というように急速且つ滑らかに減速させる。停止する直前はブレーキを必要以上に踏み込まなくても車が勝手に止まるということを体得する。この手順で最後はストップラインなど、狙った地点で車を止められるまで練習する。(※きついブレーキは10点減点になる)

このスムーズブレーキングの実際練習では10マイル、20マイル、30マイルとスピードを上げて行き、どのスピードでもきついブレーキにならないよう、車が止まる直前にブレーキを踏み込まないで自然に止まることを学ぶ。ブレーキは踏み込んで車を止めるものと誤解しているドライバーが多いが、インストラクターが滑らかでショックのない止まり方を見せるので、そのイメージをしっかりと覚えておくこと。

もうひとつの課題である停車の要領は、停車する直前にペダルの踏み込みを止めるコントロールを習得することである。停車位置までの距離とスピードの相対的なコントロールと認識し、習熟度を上げる。その方法としては時速5マイルくらいの低速から始め、5マイルごとにスピードアップして30マイルを3～5秒以内に停車できるまで練習する。この場合でも停車寸前にブレーキペダルを踏み込まずに止めることを忘れないこと。

※サイドブレーキは不用意な発進を防ぐためにあり、駐停車、坂道発進、スピンターンなどの必要に応じて使用する。路上試験ではサイドブレーキを使用しなくてもよい。

6 アクセル(Slow moving control)

アクセルはブレーキと並ぶ重要な操作。前述のブレーキの操作より更に微妙なタッチを覚えることが必要で、車の運転技術上一番難しいが、このタッチをつかむことであらゆる車の操作が容易になる。



ビデオを見る

「つなぎのアクセル/アクセリング」

アクセルペダル(ガスペダル)を踏む時にペダルの「遊び」というものがある。これは、踏み込んでも車の動きに反応のないギャップのことをいう。「遊び」から先のペダルの押し込み具合に応じてエンジンの動力が高まり、車輪に伝わる仕組みになっている。「つなぎのアクセル」とはこの一連の作動を出来るだけ滑らかに且つ穏やかに操作して、急加速にならないように数秒間(2～3秒間)かけてアクセルを踏み込むことをいう。

車の操作に悩む人の多くはこの滑らかなアクセリングが不得意なためで、この『つなぎのアクセル』を体得すると、初心者やベテラードライバーにとって最も強烈な不安と恐怖から解放され、運転技術を飛躍的に伸ばしてくれる。

::運転上達のためのQ&A::

Q1. どうしたらスムーズに走れるの？

発進&停車

車の運転に対する恐怖心を拭い去る唯一の方法がこれ。即ち、運転を短期間に上達する秘訣。

課題：

車をショックなく発進し、ショックなく止めることに集中してペダルのコントロールを覚える。発進の要領は、アイドリングから2～3秒間の「つなぎのアクセルリング」のステップを習得する。

アイドリングはエンジンの回転数でおよそ800回転/分であることを標準として、1000～1200回転の範囲を維持するコントロールを「つなぎのアクセルリング」と表現している。2000回転以上の加速を高加速と表現すれば、低速から高速への正しく「つなぎ」のステップを通じて滑らかな加速を実現することが出来る。このステップは微妙な、デリケートな車両コントロールに大変役立つテクニックである。

7 ギア操作

ギア操作は熟練者でもおかしやすいミスの1つである。ギア操作の課題、技術的な難しさはあまりないが、的確なタイミングで正しい位置にギア操作をできるようにする。操作上のミスは路上テストでしばしば見られ、失格になることが多いので注意が必要である。ギア操作は平行パーキング(縦列駐車)、3ポイントターンの項目で詳しく後述する。



ビデオを見る

ギアの種類

- ・パーキング(P): 駐停車
- ・ドライブ(D): 発進
- ・リバース(R): 後退
- ・ニュートラル(N): どのギアにも入っていない状態

※ギアはメーカー、車種によって形や備え付けられている場所が異なります

8 ハンドルの滑らかな回転操作

ハンドルの滑らかな回転も意外に難しい。ハンドルの操作の原則はゆっくりかつ定速度で目的の旋回ポイントまで回し切ること。

途中でハンドルが止まってしまうたり、旋回速度が一定でないのは、ターン(曲がり)が「ふらつく」原因になる。ハンドルの握りの位置については原則ハンドルの上半分の部分を順手で力まず握るよう理解する。



ビデオを見る

●真っすぐの運転(速度の認識、視点の取り方と平衡感覚の養成)

真っすぐに走行する技術も練習の初期にしっかりと習得することが肝心である。インストラクターの手本を見て、真っ直ぐに走っているとハンドルは止まっているというところ、またハンドルは順手でややハンドルの上方を力まず握っている点に注目する。自分の車が5～6秒先に到達するはずの地点を見据えるように、視点は2ブロックから3ブロック先に置いておくことが重要なポイント。足回り構造上からも車は真直ぐ走るようになっているので、その性質を利用できるようハンドルは力を入れて握らない。

●ハンドルの練習と実際

滑らかなハンドルの握り方については、インストラクターの手本を見る。Over handを原則として、両手、両腕が交差した時の滑らかな動き、Over handと送りハンドルの違いと操作性の善し悪しを理解する。練習はエンジンをかけたまま、車を停止状態で行う。

Step1

ハンドルのホームポジションから右に1転半を一気に回し切る。

Step2

同じくハンドルのホームポジションから左に1転半を一気に回し切る。

Step3

ハンドルの左ポジションから右ポジションまで3回転を一気に回し切る。

Step4

ハンドルのホームポジションから右3/4回転を2~3秒で回し切る。リカバリーについては4~5秒で戻し切る。

Step5

ハンドルのホームポジションから左3/4回転を2~3秒で回し切る。リカバリーについては4~5秒で戻し切る。

※動きが安定するまでは各ステップを数回行うこと

Note: 「ふらつき」

「ふらつき」とは右左折の時や、路肩に寄せたり(Pull over)道路に進入したり(Pull out)する時、曲がり終って縁石やセンターラインに平行な直線運動の切り替えがうまく出来ない動きをいう。

「順手と逆手」とは、ハンドルを外側から握る手使いを順手といい、右手か左手のどちらかがハンドルを内側から握る手使いを逆手という。逆手は早いハンドルの操作や、一回転以上のハンドル操作に不向き。逆手は路上テストの場合、順手でハンドル操作するよう試験官から注意を受けることが多いので避ける。

※「ハンドルのホームポジション」とは、タイヤが真直ぐの方向になっている場合のハンドルの位置をいう。

::運転上達のためのQ&A::

Q2. どうしたら真っ直ぐに走れるの？

真っすぐ走れない理由:

◇物理的な要因によるもの一車が勝手な方向に走る。

- 1) 道路はセンターを尾根にして山なりになっている。水が低い方へ流れるように、車は側溝に引き込まれるよう傾く
- 2) ハンドルの遊びにより車が傾く
- 3) 座席の正しい位置に正しい姿勢で座っていない

◇視覚、感覚的な要因によるもの一真っすぐなラインが判らない

- 1) ドライバーの視る方向に車は向かう。視るものが近いほど車は大きく傾く
- 2) ドライバーの視力に影響を受ける。動体視力、周辺視力、近視、遠視、乱視、弱視、色盲等々
- 3) 平衡感覚、遠近感の誤差に影響を受ける

◇光源の影響によるもの一車のポジションが判らない

- 1) 光源のコントラストの強弱
- 2) 光源が不足する場合(薄暮)、夜間の走行

対策:

以上の各要因を踏まえ、その影響を抑える運転を意識する。要領は、

- 1) ハンドルは力を込めず握る(特に利き手)
- 2) 視点は2-3ブロック(100m~150m)先に置き、これから通過する筈の通過点を意識する
- 3) 走行するポジションは意識してセンターラインぎりぎりにとる

9 スピード

ニューヨーク市の法定速度は時速25マイル、NY市以外のニューヨーク州は時速30マイル、高速道路で時速55マイルから最高65マイルである。道路標識で速度表示がない道路は、すべて法定速度に従う。また運転速度は道路の条件、環境、視界の変化などに対応して適した速度で走ることが義務づけられている。随時、速度調節に呼応してスピードメーターにも注視すること。

また、危険を避けるためには前の車と一定の距離を保ち、悪天候、悪状況の時は通常より距離をおいて走るよう心がける。

10 停車

交差点にSTOPサインがあったり、見通しが悪い場合は横切る前に停車する。見えるところまでゆっくりと前へ進み、安全が確認されたら前に進む。

Chapter 04

ターニング

ターニング(Turning)

ターニングは単純に曲がればよいというわけではなく、曲がるまでの過程の中で必要に応じて常に安全を確保する行為が含まれている。

※尚、ここでの採点は5つのチェックポイントは同一項目となり、5つ全部にチェックされても、1つだけチェックされても10点の減点となる。



ビデオを見る

●ターニング5つのチェックポイント

① 方向指示器(Signaling)

Vehicle Traffic Law(VTL)上の規定では、ドライバーは交差点から100フィート(約30m)の地点で方向指示器を使い、曲がる方向を示さなければならない。しかし路上テストでは試験官から曲がる方向の指示があったらすぐ出すこと。この場合、曲がる途上で方向指示器が戻ってしまったら出し直さなければならない。



② 安全確認(Observing)

安全確認は「安全を確保する」ための行為で、全方位に対する確認を意味し、簡単なようだが、実はドライバーにとって一番難しい。特に死角になるエリアの確認は目視によって「安全」を確保するようにしなければならない。それを怠ればそのまま危険な行動(Dangerous Action)となり、失格になる。



3 ターニング(Turning)

ターニングでチェックされることは、一連の動きがスピーディであり、かつ安定性を欠かない動きであること。また適切なレーンポジションに車を移動して、正確なターンにつなげて行くこと。ここで正確なターンをしっかり認識し、いいタイミングでターンし、ふらつかないようにする。



4 スピード(Speed)

曲がる時には、車が止まってしまいそうな程遅くもなく、車が遠心力で曲がれないような程速すぎることのないよう適切な速度を維持する。



5 停止(Stopping)

停止は二つの行動がチェックされる。一つは停止位置であり、二つ目は停止の状態である。停止位置は停止線があればそこで止まり、横断歩道があればその手前のラインで止まる。そのいずれもない場合、STOPサインのポールをバンパーが越えていないことを要求される。停止の状態については2~3秒間完全に停止した状態を意味し、タイヤがローリングしたまま STOP サインを通過すれば、それは交通違反であり、路上テストは失格となる。



※止まっていけない場合があり、止まるには理由がなければいけない。

●ターニングの練習

Step1

アクセルとブレーキのコンビネーションとそのコントロール

速度の変化を必要とする時に使うアクセルとブレーキの微妙なコントロールを習得する。速度を落としたゆっくりな動きにはブレーキだけで、速度を若干上げる必要のある動きには「つなぎのアクセルリング」を使う。また、坂道での発進や平行パーキングではこのアクセルとブレーキ両方の操作とそのコントロールが必要となる。

Step2

ターンでのスピードコントロール

曲がる時のスピードはあまり速すぎても遅すぎてもいけないので、そのコントロールが難しいが、コーナーの曲がり方はスピーディーにという試験官の見方があるので、最終的にはそれに沿った速度として時速10マイルから15マイルを維持して曲がれるまで練習する。

Step3

ハンドル操作(Steering Control)

理想的なハンドルの操作は「無理」「むら」がないこと。直線の運転ではハンドルが固定されてブレない、曲がりでは安定した早さでハンドルを回し切るコントロールができるまで練習する。

Step4

タイミング、旋回角度とその速さのコントロール(曲がりの3要素)

曲がる時(ハンドルを切るとき)のタイミングについては各インストラクターの方式に従い、一例として、自車のフロントラインが交差する道路の左縁石と右縁石を結ぶラインに重なって見えた時、ハンドルを回す。フロントラインが見えない目線の低い人はウィンドシールドの下側のラインを代用する。ハンドルの旋回角度は3/4回転(270度)から1回転(360度)の範囲を2~3秒掛けて回し、倍の時間(4~6秒)かけて戻し切る。このコントロールができるまで繰り返し練習する。

旋回のタイミング:

ハンドルを回すタイミングは、フロントラインが交差する道路の縁石(即ち、交差する手前縁石のライン)に重なって見えた時とする。このタイミングより早く回した場合をショートターン(Short-turn)、遅く曲げた場合をワイドターン(Wide-turn)という。曲がり終わったら、アクセルを踏み、加速する。

ハンドルの回転角度:

右左折とも3/4回転(270度)~1回転(360度)の範囲。初心者は曲げすぎる(1回転以上)傾向があるので注意し、その結果ターンがシャープになり、戻し切ることが更に難しくなるので注意する。

回転の速度:

旋回方向に2~3秒をかけてハンドルを回し切り、リカバリーは4~5秒かける。初めは速度の変化が難しいので、曲がるコーナーまでのスピードを時速5マイル、10マイル、15マイルと習熟度に合わせてスピードを上げていく。コーナーを45度以上から凡そ60度の角度まで来た時がハンドルを戻すタイミングであり、90度のコーナーを曲がり切る直前まで時間をかけて戻し、直線に入った時にハンドルを真直ぐの位置(ホームポジションと呼ぶ)に止める。

Step5

リカバリー(Recovery)のコントロール

リカバリーは円運動の終盤から直線運動の切り替えまでのコントロールをいう。一般にリカバリーが難しい理由は、曲がりに入る直前の速度とリカバリーのタイミングという相対的な判断が要求されるからである。曲がりに入る速度が速ければ速いほど、タイミングに猶予が必要であり、ドライバーは早めのリカバリーを心掛ける。ターンが遅い場合は直線に入るぎりぎりまで待ってリカバリーをする。リカバリーに入る角度は直線ラインに対し30度前後を目安とする。リカバリー終盤でハンドルをホームポジションで正確に止めることを忘れないように注意する。

●Under SteeringとOver Steering

車がターンする角度は常に90度とは限らない。左右連続の緩慢な曲がりや鋭い曲がりも想定したターンの練習をする。連続の曲がりではスピードと曲がりの緩急が相対的に影響し合い、自然の力(遠心力と重力/加速度)も加わってコントロールが難しくなる。

尚、Under Steeringはスピードの出し過ぎや遠心力に負け、曲がる方向の反対側に進行してしまうことをいい、Over Steeringは曲がる方向にハンドルを曲げ過ぎることをいう。どちらも「ふらつき」の原因となり、大変危険で、ふらついた時は急激なスピードの変化を避け、曲がりハンドルをしっかりと合わせながら、ステアリングが安定するまで徐々にスピードを落として行く。

Note: 人間の意思に係わりなく存在する自然界の力:作用(Natural Laws)

(1)『慣性力と摩擦』:慣性力(Inertia)は二つの面からなり、その一つは外部からの作用が働かない限りそこに止まり続ける現象。もう一つは逆に動く物体はそのまま直線的に動き続ける現象。運転中にコントロールするアクセルやブレーキの作用に対しては常にこの慣性力が働いている。

摩擦(Friction)は二つの面からなり、片方の面が動く(作用)時に他の面が離れないように働く力(反作用)。摩擦は運動エネルギーを限りなくゼロにする力と言え、そのエネルギーを熱や光に変換することが多い。

(2)遠心力(Centrifugal force)と重力(Gravity): 遠心力は円運動している物体の接線方向に働く力。円運動の外側に働く力をいう。重力は地球の中心に向かって物体に働く力。どちらも運転中の加速または減速に大きな影響を及ぼす。

(3)運動エネルギー(Kinetic energy/Momentum): 運動エネルギー(Kinetic energy)は、運動している物体が持つ、運動を停止させるために必要なエネルギー(仕事)。ニュートン力学的には、等速直線運動をする物体の運動エネルギーは、質量 m と速さ v の2乗に比例する。

(4)作用と反作用(The law of action and reaction): ある方向の力の存在に対し、その逆向き(反対する)に働く力の存在をいう。森羅万象に働く力。

(5)スリップ(Skid)とハイドロプレーン現象:運動エネルギーが摩擦力を上回った時に働く直線的な力。ハイドロプレーン現象は車が高速(時速40マイル以上)で走ると、雨などの降り始めの10~15分間くらいと既に路面が濡れている場合、路上に張った水や油の薄いフィルム状の層の上に車輪が浮く現象。いずれもブレーキが利かない危険な状況にある。急ブレーキや急ハンドルは避け、アクセルから足を離した状態で摩擦が戻って来るまで進みたい方向にゆっくりハンドルを操作する。ちなみに、路面がドライで車同士のブレーキングシステムが正常な状況下では『Braking distance in feet = (Speed/10×Speed)/2』であることも覚えておくとよい。

：：運転上達のためのQ&A：：

Q3. どうしたら上手に曲がれるの？

上手に曲がれない理由：

◇車両感覚がないー車の奥行き、車幅の感覚が掴めない

1) 運転席の位置の差異。車の構造上から発生する様々な差異

2) ドライバーの目線(主に目線の高さ)の差異。即ち、ドライバーによって車窓から見える景色の違い

3) 車窓を塞ぐ死角の差異

4) 運転経験の差異

◇スピードの変化による目標までの距離感の把握ができないー進むべき軌道から外れる「ふらつき」の原因になる

◇曲がり直前までのレーンポジションのコントロールが出来ないーセンターラインや縁石までの距離が掴めない。曲がる際の後続車へのブロッキングの意識に乏しい。

◇ステアリング(ハンドル)のコントロールが出来ないーステアリングとタイヤの位置関係(曲がり加減)が掴めない。

課題：上述の問題点を克服する方法として、次の3つの要素を理解する。

1) ターニングポイント

2) ステアリングの旋回角度

3) 旋回角度までの速さ

対策：以上の各要素を踏まえ、様々な道路環境のなかで安全且つスムーズな運転技術を習得する

●ターンのルール



ビデオを見る

右折 (Right Turn)

右折する時は大きく曲がらないように気をつけ、サインがない限り右側の車線に入る。



ビデオを見る

一方通行から一方通行への左折 (Left Turn From One-Way Road Into One-Way Road)

左側の車線、または車道の左に出来るだけ寄る。二車線の道路に左折する時は、左側車線に入る。



ビデオを見る

一方通行から双方向道路への左折 (Left Turn From One-Way Road Into Two-Way Road)

左側車線、または車道の左に寄って左折し、センターラインに一番近い車線(センターラインの右側)に入る。



ビデオを見る

双方向道路から双方向道路への左折 (Left Turn From Two-Way Road Into Two-Way Road)

センターラインに出来るだけ近づき、交通の妨げにならないようバイクなどに気をつけ、交差点の左側を使って左折する。左折したら、センターラインの右側に留まる。



ビデオを見る

双方向道路から一方通行の左折(Left Turn From Two-Way Road Into One-Way Road)

センターラインに寄って交差点の真ん中に着く前に左折し、一番左の車線に入る



ビデオを見る

双方向道路から四車線高速道路への左折(Left Turn From Two-Way Road Into Four-Lane Highway)

センターラインに寄って左折し、一番左の車線(センターラインの右側)に入る。交通に問題がなかったら、車線変更できる。

Chapter 05

パラレルパーキング・3ポイント
ターン・バックリング

パラレルパーキング・3ポイントターン・バックング

路上試験に必要な運転技術として、パラレルパーキング(縦列駐車)、3ポイントターンそしてバック/後退の3つがある。ここでは運転の基本的な操作であるブレーキ、アクセル、ギア、そしてハンドルの各コントロールについて、同じ動作を繰り返しながら練習する。加えて適切な安全確認とコミュニケーションについても熟知する。

●パラレルパーキング/縦列駐車(Parallel parking)

パラレルパーキングとは、車を縦に並ばせて駐車することをいう。無駄のないハンドル操作で車を後退させ、緑石に沿って車を停止した時、緑石まで1フット(約30cm)の範囲に寄せなければならない。試験官はこの行為の間、接近中の他の車両にドライバーが注意してその流れを妨害していないか、緑石まで規定通り車を寄せたか、ブレーキとアクセルの操作がスムーズで安定していたか、後退中後方の注意/安全確認を十分したか、などを対象に採点していることが多い。このような点に留意してドライバーは技術力や判断力をつけるよう習熟度を上げる。



ビデオを見る

●パラレルパーキングまでのステップ

① ダブルパーク(Double Parking)

試験官がダブルパークという指示を出したら、すぐに右ヘシグナル(方向指示器)を出し、前方にある目標の車に接近して、隣の車との幅が60cm~1m位に寄せる。右にシグナルを出したまま、パーキングのステップに入る。目的の車から大きく離れてセンターラインを越えたり、他の交通の妨げになったりしないように注意する。目標の車を



替えて、この動作が10回中8~9回うまく出来るまで練習する。

② ギアをリバースに入れ、Half Wayを真直ぐ後退する

ギアをリバースにシフトし、後方の安全を確認(目視)しながら右車両の長さに応じ、その車両の半分の距離を真直ぐ後退する。



③ ハンドルを右に1回転切り、緑石までのHalf Wayを後退する

次にハンドルを右に1回転切り、緑石までゆっくりHalf Wayを後退する。緑石までのHalf Wayを知るポイントは、車のバックドアの取手が緑石のラインに重なって見えるところで、そこで一旦車を止める。



④ ハンドルを左に1回転切り(ハンドルを元に戻す)緑石まで残りのHalf Wayを後退する

残りのHalf Wayを今度は逆にハンドルを左に1回転切り(ハンドルを元に戻す)、フロントドアの取手が緑石のラインに重なって見えるところで一旦止まる。



⑤ ハンドルを左に全部切り、車と緑石が平行になるまで後退する

ハンドルを左に全部切り、車が緑石に沿って真っ直ぐになるまでゆっくりとバックし、一旦止まる。ここでのポイントは、運転席から右手車窓を通して緑石が見えなくなるタイミングをつかみ、一旦車を停止して、右に回したハンドルをホームポジションに戻し、今度は左に、右に切った同じ角度までハンドルを切り、緑石に車が平行になるまで後退すること。



6 前の車に1m程接近して停車し、ギアをパーキングに入れて完了する

車と緑石の間が規定の30cm以内に寄っているか確認して、寄りが足りなければさらに寄せ直す。その際、前後どちらでも微調整がより簡単な方向に車を移動して寄せ直す。ハンドルを戻し(大体右に2回)、タイヤを真っ直ぐにする。最後に直前の車に1mまで接近して停車し、ギアをパーキングにシフトして駐車完了を試験官に告げる。この時に初心者は緑石に平行を保たず左にアングルが反れる傾向があるので注意する。



● 3ポイントターン(3 Point Turn)

3ポイントターンは前後3回のターンで車の方向を180度反対側に向ける動きのことをいう。運転技術上、難しいコントロールはないが、双方向の道路を一旦は横切ることになるので、通行中の車両に対する注意が必要。ターンの最中に予期せぬ車の接近があった時にドライバーがどう対処するかも試験官の関心事の一つ。この時の対応の善し悪しがテストの可否を決めると言える。



ビデオを見る

● 3ポイントターンまでのステップ

1 ブルオーバー(Pull over)/右側の緑石に沿って停車する

試験官からブルオーバーの指示が出たら、右にシグナル(方向指示器)を出して、目標のスペースを見定め、十分スピードを落として緑石まで60 cm ~ 1mの範囲に車を寄せる。



このポイントは、試験官の指示にすぐ対応できることである。試験官はブルオーバーの指示を出したタイミングの前方2~3秒の距離にあるスペースを指していることが多いので、指示が出てからすぐに反応を起こし、適切なスペースに寄せられよう繰り返し練習する。またここで大事なことは、目標の場所にブルオーバーするまでに3ポイントターンの展開が容易にできる地点を見定めて車を止めることである。直前に他の車両がある、反対側車線に障害になりそうな車があるなど、展開を考えずにブルオーバーすると、失敗する確立が高くなる。

② 安全確認後、右縁石から左に旋回する

3ポイントターンは、Broken U-turn、K-turn、Y-turn、或いは単純にU-turnと呼称する。いずれの場合でも試験官の指示があったら、サイドミラー、バックミラーに頼らず必ず目視し、道路の前後から来る車に注意して、まず安全を確認する。シグナルを左に出して、縁石までスムーズに移動する。このステップではいずれの方向からも車の接近がないか常に注意することが重要。ハンドルを左に全部切る。



③ 双方向からの車に注意し、後退する

今度は縁石から離れて右後方に下がる準備をする。この時も左右の車の流れ、付近を歩行者の通過がないか注意し、安全が確認されたらギアをリバースにシフトして、ハンドルを右に全部切って後退する。この最中も全方位に注意し、後方を目視してバックすることが求められる。このステップでギアチェンジをハンドル操作より優先して行うことを忘れないようにする。



※車の接近に気がついた時、ギアチェンジを忘れやすいので注意すること。

④ 双方向からの車に注意し、左に旋回しながらKeep Rightに入りターンを完了する

ギアをドライブにシフトして、ハンドルを左に全部切る。この時に一番注意することは、進むべき左方向から来る車両に気を取られ、合流する右側からの車両は死角になっ



てしまっているために注意を向けず発進してしまうミスをおかしやすい。更に、進むべき方向にギアチェンジを忘れる致命的なミスが重なることが多い。

※左右または前後から接近中の他の車両や人の接近に気がつかない、発見が遅れるなどのドライバーの注意力不足は、「危険な運転」(Dangerous Action)や交通違反となる他の車両や歩行者に対する優先権の侵害(Fail to yield Right of Way)、反対車線の侵入(Wrong side of road)の判定を受けて失格になる可能性があるため、十分な注意が必要。

● 後退/バック

バックアップとは、パーキング、Uターンの行程で後退するプロセス、またその動きのことをいう。バック/後退はよく減点されやすい行為で、試験官の指示によって後退する時は、常に目視による確認を心掛けること。サイドミラー、ルームミラーに頼って後退する行為はむしろ減点の対象になる。



ビデオを見る

女性の多くは目線の高さの関係から、リアウィンド越しに目視してもほとんど後方の景色(車や人)が見えないことがある。後退に際しルームミラーかサイドミラーを使って動くことはやむを得ないが、その場合でも後方を目視して注意を向けていることを試験官にアピールするようにする。

ストレートバック(straight back/keep back straight)

バックアップは通常ドライバーの判断に任せて後退し、止まる位置を決め、フルアウトする。しかし、試験官の判断によってはバックアップではなく、「ストレートバック」という指示を出される場合がある。これはドライバーが緑石まで余裕を残すことなく接近し過ぎていたり、緑石に平行して止めていない、またこのまま後退すれば緑石に当たる可能性があるからである。

車が緑石に傾いているのであれば、その傾きを後退しながら調整する能力を、また緑石に平行であるが寄せ過ぎているのであれば真直ぐ下がり切る能力を見定めようとしている。

ストレートバックと指示されたら、このことに注意して下がり続け、試験官が**"STOP!!"**というまで止まらずに後退して行く。

ストレートバックの練習はテストを受けるまでに必ず習得しておくことが必要。緑石に対し車両が並行になっているか知る必要上で平衡感覚を身につけることが最も大事。

●パーキングのルール(Parking Regulations)

駐車、停車、立ち止まりが禁止されている場所 (Parking, standing or stopping is not allowed)

- 消火栓から15フィート(約5m)以内
- ※緊急時に車を動かすためドライバーが車内にいる場合を除く
- 駐車している車の横(ダブルパーク)
- 舗道、横断歩道の中
- 交差点(サインがある場合を除く)
- 鉄道の横、または反対の道で工事をしている、自分の車が交通をブロックしてしまう場合
- 歩行者のセーフティゾーンから30フィート(約10m)以内(他の距離を示している場合を除く)
- 橋の上、またはトンネルの中

駐車、停車が禁止されている場所 (Parking or standing is not allowed)

- 私道の前
- 交差点にある横断歩道の20ft(約6m)以内
- 信号機、STOPサイン、YIELDサインの30ft(約10m)以内
- 消防署の私道から20ft(約6m)、または反対側から75ft(約23m)以内
- 歩行者通路のために部分的に遮断されている道路や仮設歩道沿い

多くの日本人は(そしてほとんどのアメリカ人も!)
No ParkingとNo StandingそしてNo Stoppingが
それぞれどのように違うのかわかっていません。
以下の表はこれらの標識の違いを表しています。



止まったままで待っていることができる

NO

NO

NO

乗客の乗降のために止まることはできる

NO

YES

YES

路側で荷物や商品の積み降ろしをするために
止まることができる

NO

NO

YES

Chapter 06

路上での判断とそのアクション

路上での判断とそのアクション

ドライバーと試験官の判断に大きなギャップがあることが多く、それにより路上テストで減点、失格になることがある。初心者は勿論、運転に自信のある経験者でもよく注意し、以下の各項目の理解を深める必要がある。

● 通行の妨げ (Impede Traffic) とスピード違反 (Speeding)

初心者に対して通行の妨げ (Impede Traffic)、経験者に対してはスピード違反 (Speeding) という判定が試験官から下されることが多い。

例えば、試験官が "Go! Go!!" "Come on!!"、さらには露骨に "Speed up!!" と言っているのに、それに対応した行動が見られない、行動に出るのが遅過ぎるといった機敏な対応ができない場合、試験官に「通行の妨げ (Impede Traffic)」と判断されて失格になる。

また、Speed Zoneの認識に欠けて時速10マイル以上のスピードを出してしまった場合、試験官の判断では「スピード違反 (Speeding) となる。Speed ZoneはSchool ZoneやWorking Zoneなど、テストコースによく出て来る要注意ポイントである。

※試験官はいずれもこのような判定を下す前に、ドライバーに必ず一度はスピードコントロールに関する示唆を与えているものなので、常に注意を払うこと。それに気づいていない、気づいてはいるがすぐに対応できなかったというのが、減点、失格を招く結果になったと考えられる。

要注意点：初心者⇒機敏な対応、状況判断　経験者⇒スピードに注意する

● 右側通行と不適切な走行 (Keep Right and Improper Lane of Traffic)

Keep Rightは簡単なようで、アクションが意外と難しい事項のひとつ。路上にセンターラインが描かれていようとしまいと、道路中央付近がどこなのかを判断し、その中央付近と思う所より左側へ行き過ぎないように

気をつける。ただ、場合によっては道路中央付近より若干左へ寄るのは仕方ない場合があるので、状況によって臨機応変に対応すること。

道路中央付近より若干左へ寄って良い場合

道路中央付近まで障害物がある、ダブルパークしている車がいる時は若干左へ寄っても良い。※センターラインを絶対越えないよう運転するものだと思っているドライバーが多いが、これはむしろ「危険な運転 (Dangerous Action)」と判断され、失格の原因になるので、注意が必要。

●判断不足と潜在的危険性(Poor Judgement Traffic and Potential Hazards)

路上での判断が未熟で、2～3秒先で起ころうとしている危険なサインに反応していない場合、減点、失格になることがある。危険なサインに反応出来ない理由はさまざまであるが、運転者の注意力欠如と近視眼的になって視野が狭くなっているというのが殆どである。

潜在的危険性の例

- (1) 路上に駐車中の車のドアが正に開こうしている
- (2) 対面の車に気を取られ右に寄り過ぎる状態(試験官がそわそわしだす)
- (3) 左折に気を取られ、接近する車、歩行者が目に入らない
- (4) パーキング中、緑石に気を取られ直後の消火栓や立ち木に気が付かない
- (5) 死角の車、人に注意がいかない等

●判断不足と他のドライバーの行動予測の失敗(Poor Judgement Trafficと Fail to Anticipate Actions of Others)

不十分な確認と認識で他のドライバーの行動(動き)を予測できないのは減点、失格の原因になる。周りに注意を払い、常に他のドライバーの行動を予測することが大事。

他のドライバーの行動予測の失敗例

(1) 直前の車両が何故かスピードを落として来たが、そのまま相手に合わせ進行し、その車が突然止まってしまった。こちらも動きがとれず一緒に止まる。

正しい判断/対応⇒ 直前の車が理由もなくスピードを落として来た段階で、その車との間隔を詰めない。その車のこれからの行動を予測して、止まりそうであれば前方に注意しながら速やかに車線変更して追い越す。この例は、前車が速度を変更した時にその車の行動を予測するドライバーの能力を問われている。

(2) 私道(Driveway)からバックして車があなたの目の前に出て来ようとしている。あなたは仕方なく、スピードを落とす。試験官はあなたが何らかの行動を起こすことを期待している。しかしあなたは進路を塞がれ、結局車を止めるはめになった。

正しい判断／対応 ⇒ バックアップして来る車は接近中の貴方の車に気づかない場合があるので、早めにホーンを鳴らしてその車が停止する状況を見極めそのまま進行する。即ち、こちらの優先権を行使する方が安全で正しい方法である。多く日本人ドライバーはホーンを出来るだけ鳴らさないようにする運転をするが、これは正しくない。返って危険な行動であることを認識すること。

(3)あなたは試験官の指示に従い交差点を右折しようとしている。あなたは正面の横断歩道付近に歩行者を見つけた。歩行者は立ち止まったままで、あなたの通過を待っている。しかしあなたは結局車を止めてしまう。

正しい判断／対応 ⇒ スピードを落としてそのまま右折をする。この場合の判断は歩行者がまだ横断歩道に入っていないということ、その上、歩行者は接近中のあなたの車に気づいて横断歩道を渡る意思がないことを判断して、そのまま右折することが正しい。

●確認不足と優先権の認識失敗(Fail to Observe and Fail to Yield Right of the Way)

日本人ドライバーの多くは優先権については勿論、交通ルール全般において、その狙いを正しく理解しておらず、自分の都合のいいように解釈してしまい本来の目的に適う行動になっていないことが多い。ルールの狙いを正しく理解し、優先権の正しい知識を身につける必要がある。

優先権の認識失敗例

自分の車がStopサインで右折しようとしている所へ、左側の交差する道路から接近中の車両がある。今、右折すれば何とか間に合いそうと思い、行動を起こして右折した。しかしこの行動は間違いで、右折するにはタイミングが悪く、且つ、優先権は左から接近中の車にある。この場合、Stopサインの目的を理解していなかったため間違いが起こった。

●車の流れと時間、空間への判断(Judgment in “Traffic” and “Time & Space”)試験官がテスト中、ドライバーに”Judge space!”と言うことが多い。これは「時間的な余裕」、「空間的な余裕」を指していることは間違いないが、それ以外にレーンポジションの取り方、レーン選択についても何か間違いを犯している場合が多いので、そのことを理解する。

“Traffic”とは車の流れ、人の動き。”Time & Space”は、単純に時間と空間というわけではなく、安全な車間の距離、すなわち時間的な余裕、危険を避けることのできる充分な空間的な余裕を示している。

※この項目は路上試験で一番採点が厳しくなる。しかも試験官とドライバーの判断上のギャップが生じやすいので生徒に例を挙げて理解させておくことが肝心。

●潜在的危険性(Potential Hazards)

潜在的危険性(Potential Hazards)の例

- (1) 縁石や障害物に不用意に急接近する行為(Pull Overや右のShort Turn)
- (2) バックアップして車道に出ようとしている車両
- (3) 路上のくぼみや小石、その他障害物に対しスピードを落さない、それら避けようしない行為
- (4) 路上駐車車両が多く、且つ狭い道路
- (5) 車道近くで遊びに夢中になっている子供のグループ

●他のドライバーの行動(Actions of others)

他のドライバーの取る行動や意図を予測する能力を試験官が見定めるが、この予見には基本的な交通ルールの理解が基礎となる。特に道路標識と路面標示、優先権の理解が重要。ルールの理解は文字上の理解だけでは不十分で、実際の運転経験、体験から理解したものが裏付けとなって他のドライバーを取る行動や意図を予測することが出来るようになるので、ここでも未知、未体験の道路を出るだけ多く走らせることで予測する能力をつく。

●他のドライバーの行動予測の失敗例

- (1) 道路を直進中、前方の車両が何故かスピードを徐々に落として来た。あなたはそれに対応せず、前方の車が止まったのであなたも止まった。

正しい判断/対応 ⇒ 他の車両の行動に注意して、そのドライバーの意図を予測することが求められている。前方の車両がスピードを落として来た段階でその車両が突然停止しても支障がないようその車両の間隔を詰めずに、必要に応じ車線変更などできるよう準備する。

- (2) All Way Stopの交差点で、交差する道路の左側から来る車とあなたは同着したが、迷いがあり、それでも出ようとしたら試験官に突如ブレーキを踏まれてしまった。

正しい判断/対応 ⇒ もともと優先権はあなたにあったのだから迷わず進行する行動が求められた。一旦迷って進行を躊躇したところでまた前に出ようとした行動が他のドライバーに対する危険な行動とみて試験官はブレーキを踏んだのです。この場合の対応は左から同着したドライバーに優先権を譲るという行動が正しい。

- (3) STOPサインのある道路を左折しようとしたら、右から同じく左折する車が来たが遅いので、あなたは先に行こうとしたところ試験官に止められてしまった。

正しい判断/対応 ⇒ 右からの左折の車に優先権があり、その車が左折を完了するまで待つ必要があった。この例は、同じ左折同士の判断でどちらに優先権があるかを問われていたのであって、当然STOPサインがあるあなたが右から来る左折車に優先権を譲る行動を試験官は見ているのである。

(4)優先道路を右折しようとしたところ、前方から左折の車が近づいて来たのであなたは止まってしまった。

正しい判断/対応 ⇒ そのままあなたは右折してよかった。これも優先権の正しい判断が求められた例である。万一、対面側の車が既に左折の行動に出ているのであれば、優先権は左折車に譲ること。

(5)センターライン近くにあなたに背を向けて歩いている歩行者がふたりいる。追い越すことは無理と思い、あなたは仕方なく歩行者の後ろを静かに追って行くことにした。

正しい判断/対応 ⇒ 背を向けて車道を歩いている歩行者ふたりに対し、早めにホーンを軽く鳴らして注意を促す。歩行者が接近して来るわれわれの車に気づいて車道脇か歩道に戻ることを確認して歩行者との距離を詰めずにゆっくり通過する。歩行者のあとをついて行く判断は間違いであり、その行為は危険である。

以上はすべてドライバーが失格となった実例である。

●時間と空間の調整(Maintenance of Time and Space)

道路の条件(双方向、一方通行、曲がりの過多、坂道の過多、道幅の広い狭い)、状況(混雑の有無、でこぼこが多い、障害物の過多、道路が濡れている、部分的に傾斜が強い)や環境(住宅地、商業地域)、天候の変化などに従って前後の車間距離や安全なスペースの確保に敏感に対応することが求められる。表現を変えれば、随時適切なスピードの調整を行うことが必要で、ドライバーが陥り易い誤りはスピードに単調になることと言える。例えば、周りの変化に反応しないままスピードを時速30マイルぎりぎり

で走っているドライバー、その反対に時速20マイル以下でスピードを出せないドライバーなど速度調整が出来ないと判断される。道幅の広い狭いという変化には、適切なレーンポジションを確保する必要があり、双方向の道路ではセンターラインの有無に係わらずKeep Rightに注意してレーンポジションをとる。一方通行の道路ではレーンポジションを左右に偏らず、道路中央付近を走るのが安全である。このようにドライバーは、周りの変化に対応する状況判断と適切な行動が路上試験で評価されている。

●死角と車線変更(Blind spot/area and Lane changes)

自動車の運転で常に付きまとう『死角』に対応して安全を確保することは意外に難しい。走行中死角にいた他の車両の存在に気が付いた時、瞬間的な判断と行動が求められ、同時に空間的な余裕の認識が正確にできないと事故を避けられない。

車線変更時の死角に関する対応

- (1)車線変更の必要性の早期発見
- (2)バックミラーやサイドミラーを通して後方の状況の確認
- (3)車線変更する側の死角を肩越しに目視確認
- (4)状況から車線変更のタイミングを判断
- (5)シグナルを出して3秒以内には行動を起こす。この時スピードを上げて、落としても危険。以上のステップを逡巡なくスムーズに行うことがかえって安全を確保できる。

空間的(時間的)に余裕のある判断を助ける方法として、車線変更する側の直近の車までの距離をバックミラーとサイドミラーを通して車両全部が映って見える時をタイミングとするとよい。実際の練習のなかで、一方通行の道路を使って右サイドに路駐している車両の真横2、3mところに停車させてから、両ミラーを通してその車両全部が見えるところまで進めて距離を認識する。今度は同じステップを左側に移行実行すると、右と左の死角の距離に違いがあることが分かる。運転席が左にあるためにミラーを通して見るアングルにズレが生じ、距離の感覚を狂わせるのでこの練習は大切。左から見る死角の方が右より(10mほど)も長くなる。この違いが左への車線変更をより難しいものになっている。

●路上試験のための練習(Drills for Road test)

路上試験に向けて、リハーサル(予行練習)を行うようにする。ここでは実際にリハーサル1回につき10分をかけて行う。そのなかで、スタート時の安全確認、シグナリング、スムーズな発進、各コーナーでの正確なターン、パラレルパーキングと3ポイントターン、バックアップ、ブレーキとアクセル、ギアチェンジ、ステアリングの安定性、路上での様々な判断の的確さなどを評価して合否が判定される。

●安全運転概念「SIPDE」

安全運転の概念、Defensive Drivingのひとつに「SIPDE」がある。

自動車の運転は複数ある課題、つまり車両そのもののコントロール、一般道路やオフロード周辺に注意し、道路標識の認識や他のドライバーの突発的な動きなど予測するなど瞬時に解決する行動を要求される。そのため、運転中に起こり得るあらゆる変化に対応するためには、系統だった情報の収集と処理が求められる。この考え方が適切な判断を容易にし、運転上のリスクを軽減させる。

Note: 「SIPDEとは？」

「SIPDE」は、多方面でのリスクの対応に大変役立つ概念である。

S: Search/Scan

時速20～30マイルのスピードで走っている場合、道路、オフロードを含め進行方向の1.5～2ブロック先の状況をつかむ。もし高速道路を時速50～65マイルで走っている場合は約1km先の状況を見る。

I: Identity

時速20～30マイルで走っている場合、進行方向100～150m先にある障害になりそうな物体や道路条件を特定する。

P: Predict

リスクレベルが上がりそうな道路とその近辺のドライバーの行動や変化を予測する。

D: Decide

最低でも4～5秒前のリスクを制御、減少させるような行動を決定する。

Chapter 07

路上テスト採点評価
(Road Test Evaluation)

路上テスト採点評価(Road Test Evaluation)

A. LEAVING CURB (出発)	
1. Fails to observe (確認なし)	10pt
2. Fails to signal (ウィンカーなし)	5pt
3. Uses mirror only/fails to check blind spot (ミラーのみでの確認/ 死角の確認忘れ)	5pt
B. TURNING & INTERSECTIONS (交差点と曲がり角)	
4. Poor judgement approaching or at intersections: (交差点または 交差点前での判断不足) <input type="checkbox"/> Speed (スピード) <input type="checkbox"/> Turning (角の曲がり) <input type="checkbox"/> Stopping (停車) <input type="checkbox"/> Observing (安全確認) <input type="checkbox"/> Signal (ウィンカー)	10pt
5. Fails to stop near center of intersection when waiting to make left turn (左折待ちのための交差点中央付近での止まり忘れ)	10pt
6. Turns wide – short right (左折時のふくらみ/右側に寄りすぎ)	5pt
7. Turns wide – short left (右折時のふくらみ/左側に寄りすぎ)	5pt
8. Inattentive to traffic: (他の交通への不配慮) <input type="checkbox"/> Signs (標識) <input type="checkbox"/> Signals (ウィンカー) <input type="checkbox"/> Lane Marking (車線表示)	10pt
C. PARKING, BACKING & U-TURN (駐車、バックとUターン)	
9. Fails to signal (ウィンカーなし)	5pt
10. Fails to adequately observe/use caution (適当な確認/注意の欠 如)	10pt
11. Unable to park properly (正しく駐車ができない)	15pt
12. Unable to make a 3-point turn (3ポイントターンができない)	15pt
13. Excessive space for parking/too far from curb (駐車時の過度な スペース/縁石から遠過ぎる)	5pt
14. Excessive maneuvers in: (過度な切り返し) <input type="checkbox"/> 3-point turn (3ポイントターン) <input type="checkbox"/> Parking (駐車)	5pt
D. DRIVING IN TRAFFIC (他の交通との運転)	
15. Fails to keep right (右側に沿って走らない)	10pt

16. Improper lane of traffic (不適当な車線選択)	10pt
17. Follows too closely (前方を走る車に近寄り過ぎ)	10pt
18. Speed excessive for conditions: (状況下でのスピードの出し過ぎ) □ Traffic (交通量) □ Weather (天候) □ Road (道路状況)	15pt
19. Too slow/impedes traffic flow (遅すぎ/交通の流れの妨害)	15pt
20. Fails to yield right-of-way to: (優先権の侵害) □ Pedestrians (歩行者) □ Other (その他)	15pt
21. Poor judgement in traffic (路上での判断不足)	10pt
22. When changing lanes fails to: (車線変更時に) □ Observe (確認なし) □ Signals (ウィンカーなし) □ Use Caution (注意なし)	10pt
23. Fails to anticipate actions of: (行動の先読みができない) □ Pedestrians (歩行者に対して) □ Other (他に対して)	10pt
24. Fails to anticipate potential hazards (危険な要因に対する予測ができない)	10pt
E. VEHICLE CONTROL (車線のコントロール)	
25. Repeated stalling (エンストの繰り返し)	10pt
26. Poor engine control/acceleration (未熟なエンジンコントロール/アクセル)	10pt
27. Poor steering control: (未熟なハンドル操作) □ Turning (曲がる時) □ Straight driving (まっすぐ運転するとき) □ Maneuvers (切り返す時)	15pt
28. Delayed braking/abrupt braking (遅いブレーキ/きついブレーキ)	10pt
29. Poor use of gears: (未熟なギア操作) □ Automatic (オートマチック) □ Manual (マニュアル)	10pt
30. Poor clutch control (未熟なクラッチ操作)	5pt
31. Poor reactions to emergencies (未熟な緊急事態への対応)	10pt

※合格は30点まで(35点以上は不合格)

●一発不合格の場合

□ 事故 □ 交通違反 □ 危険な運転 □ 練習不足 (未熟な運転)

Appendix

自動車関連英語リスト
お役立ち情報
INDEX 索引

自動車関連英語リスト

●和製英語と英語の違い

ウィンカー	シグナル (signal)
ハンドル	ステアリング (steering wheel)
アクセル	ガス・ペダル (gas pedal)
クラクション	ホーン (horn)

●試験官の指示に出る英語の表現

Right turn	右に曲がってください
Left turn	左に曲がってください
Park it	駐車してください
Back (it) up	後ろに下がってください
Parallel park	縦列駐車をしてください
Turn off the engine	エンジンを切ってください
Cut the engine	(上と同じ)
Cut the ignition	(上と同じ)
Pull out	車を出してください
Leave the curb	(上と同じ)
Pull (it) over	わきに寄せて停めてください
Pull it over to the side	(上と同じ)

Behind the wheel	運転席についてください
Get behind the wheel	(上と同じ)
Straighten your tires	タイヤをまっすぐにしてください
Keep going	そのまま走ってください
Whenever you're ready	用意ができた時に
Make a 3-point turn	3ポイントターンをしてください
Crosswalk	横断歩道
Pedestrian	歩行者
Pull up behind that car	あの車の後ろにつけてください
The shoulder	路肩
Curb	縁石
Yield (to other drivers)	道を譲ってください
Right of way	優先権
Put it in	止まってください
Double park	ダブルパークしてください
Observe	安全確認
Intersection	交差点
Lane marking	車線表示
Maneuver	切り返し
Impedes traffic	交通の流れの妨害
Stalling	エンスト
Rearview mirror	バックミラー