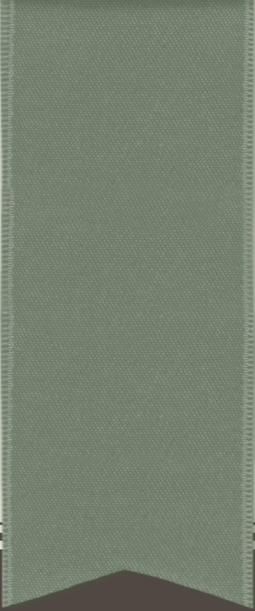


# 高速道路





---

# 高速道路の種類

---

# 高速道路の分類

見せる  
説明する

高速道路は大まかに分けて「一般高速」と「首都高」に分類されます。  
それぞれ特徴が異なります。

一般高速

簡単

一般道（国道）  
の方が難しい

(※正確には難しい場合があります)

首都高

難しい

上達してから  
チャレンジ

# 一般高速の特徴

見せる  
説明する

## 【一般高速の特徴】

- 人や自転車がいない
- 道幅が広い
- カーブが少ない

実はとても簡単  
殆どの時間は真っすぐ  
走っているだけ

刺激がなく単調になる  
(=眠気の誘発)  
(=集中力の欠如)

# 高速道路と一般道の難易度（5段階評価）

見せる  
説明する

第3京浜道路	【難易度】	★
圏央道	【難易度】	★
東名高速道路	【難易度】	★★
関越自動車道	【難易度】	★★
東北自動車道	【難易度】	★★
常磐自動車道	【難易度】	★★
京葉道路	【難易度】	★★
東京外環自動車道	【難易度】	★★
東京湾アクアライン	【難易度】	★★
中央自動車道	【難易度】	★★★

首都高速道路	【難易度】	★★★★★
--------	-------	-------

山手通り	【難易度】	★★★
明治通り	【難易度】	★★★
環状7号線	【難易度】	★★★★
環状8号線	【難易度】	★★★★
第1京浜	【難易度】	★★
第2京浜	【難易度】	★★★
246号線	【難易度】	★★★★
甲州街道	【難易度】	★★★★★
井の頭通り	【難易度】	★★★★★
青梅街道	【難易度】	★★★★
川越街道	【難易度】	★★★★
昭和通り	【難易度】	★★★★
日光街道	【難易度】	★★★

# 大きく異なる距離感

見せる  
説明する

【高速道路での距離感】

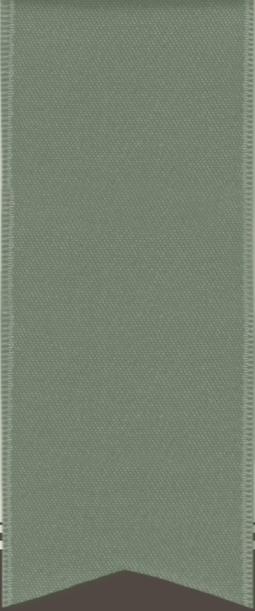
「ルームミラーで全体が映る」が目安です



【△】少し近い



【○】最低ラインの距離感



---

---

# 首都高の対策

---

---

## 【首都高の特徴】

- 「道幅」が狭い
- 独特の「高速カーブ」がある
- カーブ先の「プチ渋滞」が発生する
- 「合流区間が極端に短い」箇所がある
- 追い越し車線への「逆合流」がある
- 「ナンバリング」されている
- 車間を詰められる割合が高い
- 親切心や譲り合い精神がない

## 対策 1 高速カーブの感覚に慣れよう

見せる  
説明する

スピード域が上がれば上がる程、**些細なハンドリングが大きな影響を及ぼす様になります。**  
一般道で誤魔化されていた**「コーナリングの粗」**が表面化してしまうのが、首都高の高速カーブです。

時速40<sup>km/h</sup>  
影響が少なく  
あまり曲がらない



時速80<sup>km/h</sup>  
影響が大きく  
とてもよく曲がる

まずは「C1」等で、**高速カーブにおける「スピードコントロール」と「センターキープ」**を練習しましょう。

粗の改善は**「自己調整」と「インストラクターのハンドル補正」**で感覚を掴んでいきましょう

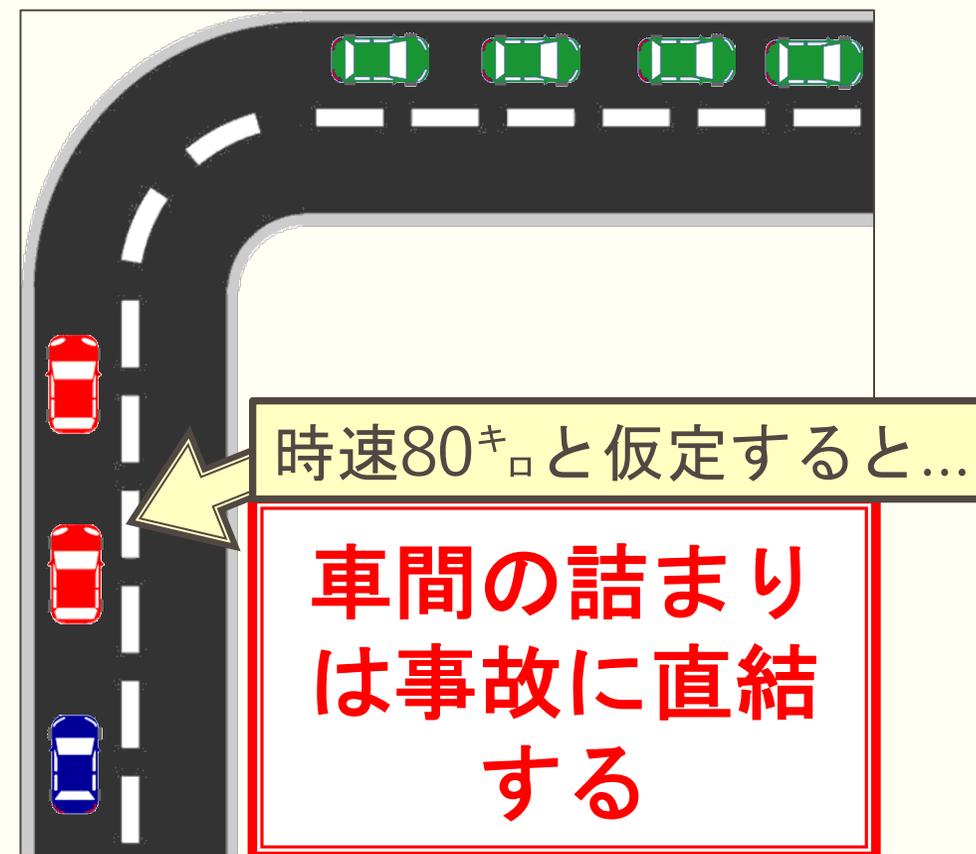
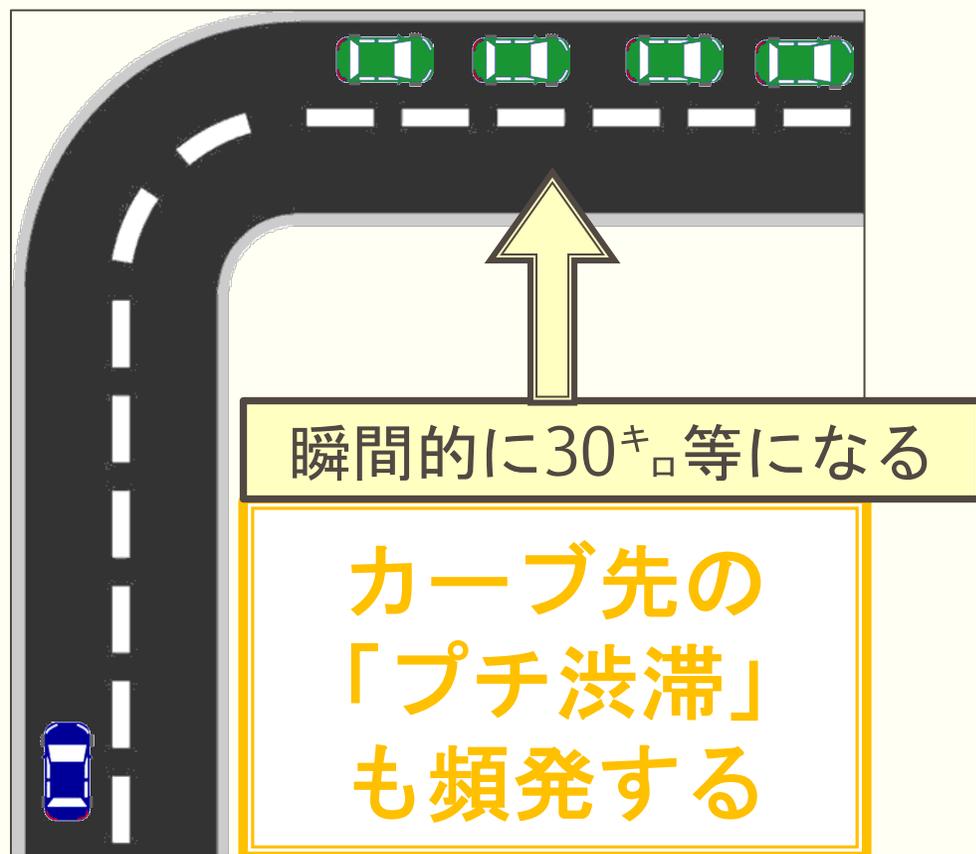
見せる  
説明する

## 対策2 プチ渋滞と車間保持

首都高。とりわけ「C1」においては「プチ渋滞」が頻発します。

「プチ渋滞」とは「複数車両の車間の不保持」が原因の「瞬間的な渋滞現象」となります。

「周囲の車両」に流されず、必ず一定の「車間」を維持しましょう。（※スポンジ現象）



## 対策2 プチ渋滞と車間保持

見せる  
説明する

**首都高では速度に応じ、最低でも  
「最低3～4台分」の車間を保持しましょう**

(※3～4台分以上の車間が空いても何の問題ありません)

**高速道路の事故は「8割が追突事故」です。  
追突事故の根本的な原因は「車間距離の不足」です。**

## 対策3 合流

一般道で事前練習

首都高では「合流の区間が異様に短い区間」があります。  
また「逆合流」の区間もあります。（追い越し車線への合流）

首都高では「状況がよりシビア」になるだけであって、基本的な合流のポイントや練習方法は、一般道と何ら変わるものではありません。

「車線変更編」の教本に沿って一般道での走行を安定させて後、首都高にチャレンジしていきましょう。

合流の方法やポイントは  
一般道と同じ

一般道での積み重ねによる  
成果を首都高で発揮し  
ましょう

## 対策4 ナンバリングと自走ルート

見せる  
説明する

首都高では、全ての道路にナンバリングが施されており、目的地への走行ルートを解り易くアシストしてくれています。

**「実際に走行するルート」に関するナンバリング**はしっかりと覚えておきましょう。

【C1】 都心環状線1号

【C2】 都心環状線2号

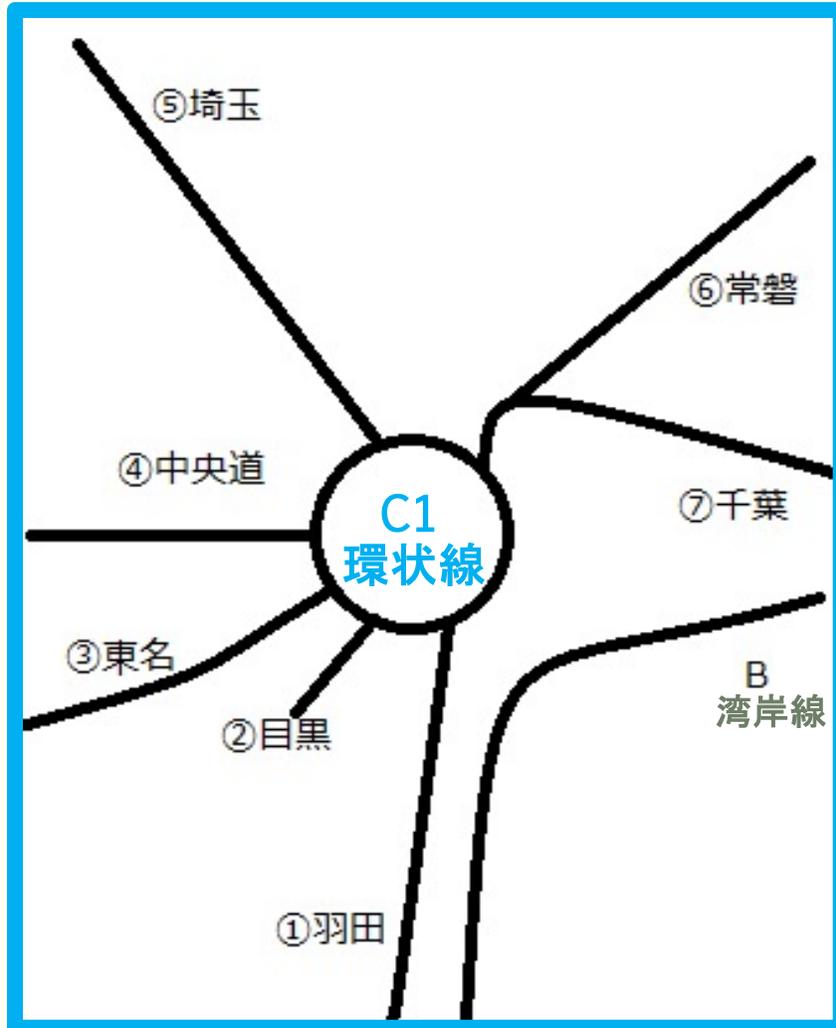
- 【1号線】 羽田線 (都心環状～神奈川方面)
- 【2号線】 目黒線 (都心環状～目黒・戸越方面)
- 【3号線】 渋谷線 (都心環状～東名高速へ直結)
- 【4号線】 新宿線 (都心環状～中央へ直結)
- 【5号線】 埼玉線 (都心環状～埼玉方面)
- 【6号線】 向島線 (都心環状～常磐線に接続)
- 【7号線】 京葉線 (都心環状～千葉方面)
- 【9号線】 深川線 (都心環状～湾岸線に接続)
- 【11号線】 台場線 (都心環状～湾岸線に接続)
- 【B】 首都高湾岸線 (都心環状～神奈川方面)



**【POINT】**  
案内看板の数字を辿れば、目的地に到着する仕組みになっている

## 対策4 ナンバリングと自走ルート

見せる  
説明する

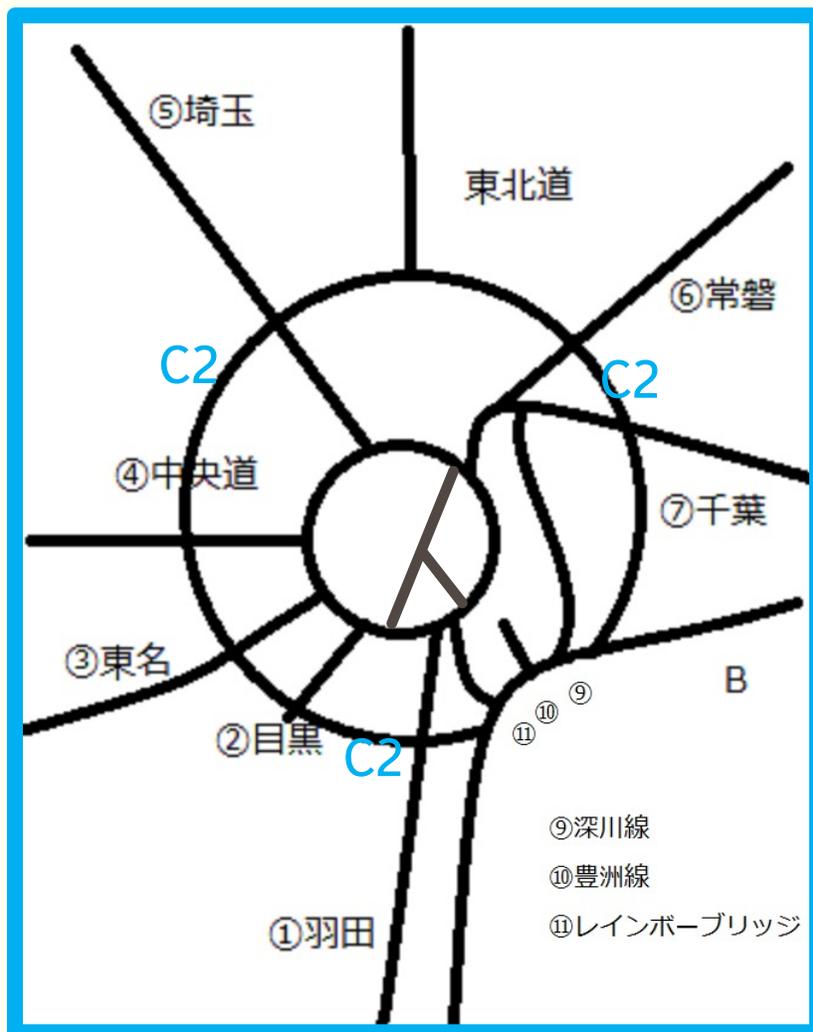


首都高の大まかな仕組み

中央環状線（C1）に手足  
が生えているイメージです

## 対策4 ナンバリングと自走ルート

見せる  
説明する

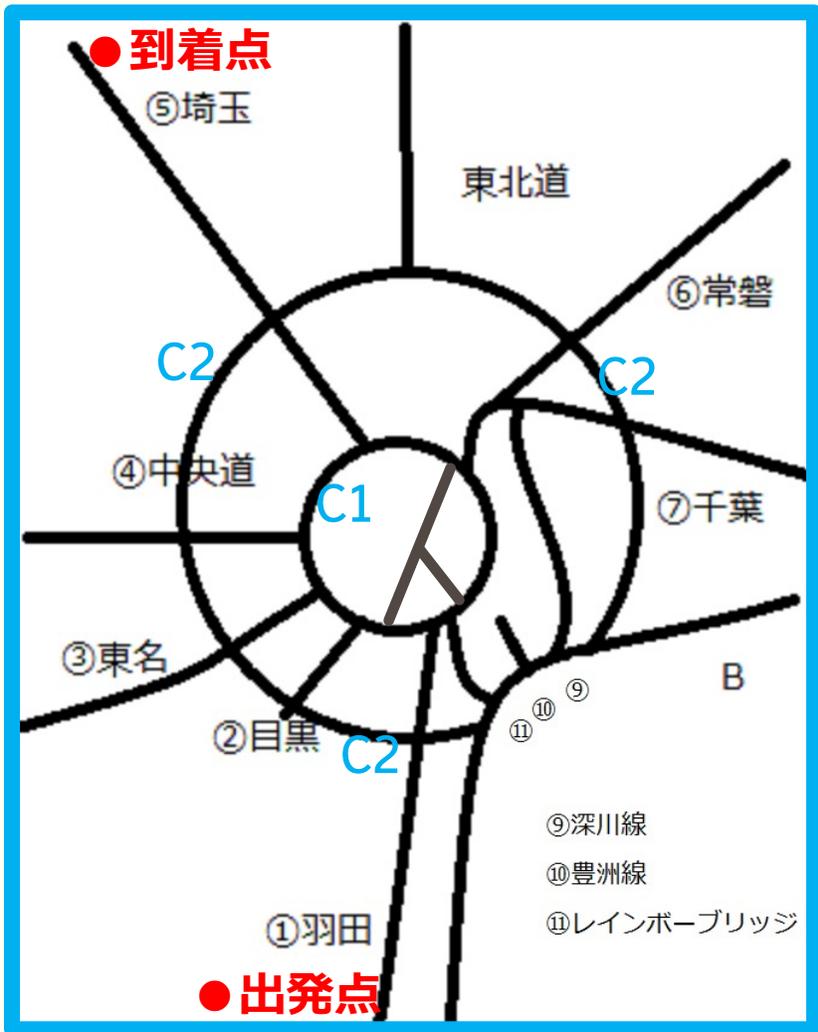


より便利にするために、  
「C2」を筆頭に、色々な道路  
を継ぎ足した結果、とても解  
り難い構造となってしまいま  
した。

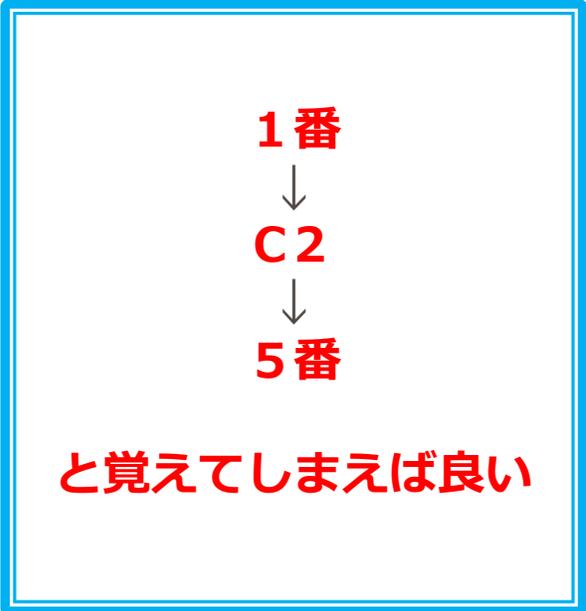
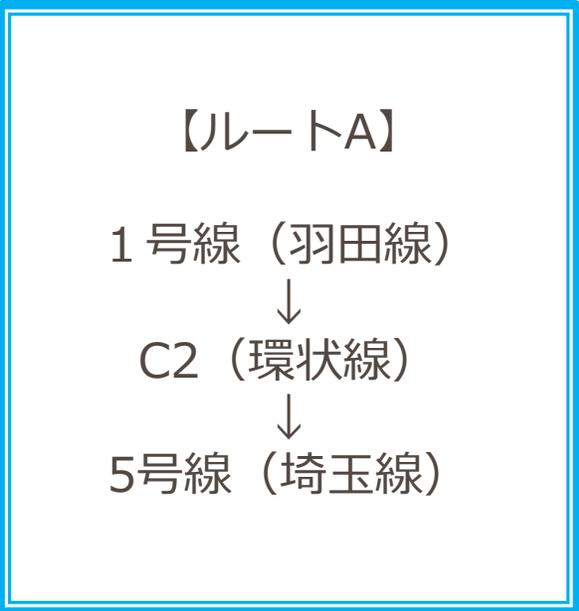
**覚えるのは極めて困難**

# 対策4 ナンバリングと自走ルート

見せる  
説明する



「自走ルートのナンバリング」を覚えることが極めて重要



## 対策4 ナンバリングと自走ルート

見せる  
説明する

首都高では詰まる所、下記の2点を安定的に行えるかが、非常に重要となります。



- ・ 走行しながら「案内看板を見落とさない」こと
- ・ 首都高の交通量の環境下で、行きたい方向に確実に「車線変更が出来る」こと

# 高速道路（首都高路線図）

見せる  
説明する

1人走行にチャレンジする前に「**走行ルートを映像**」で確認し、「**合流**」や「**分岐**」を把握しておきましょう。

首都高 ドライバーズサイト

文字サイズ 標準 拡大 検索 Googleカスタム検索

首都高道路交通情報 | 料金・ルート案内 | 首都高を使う | 料金・ETC・割引情報 | 首都高を知る・楽しむ

おトクなキャンペーン実施中！  
そろそろつけトク？  
ETC2.0

本日の主な  
工事予定・交通規制情報

6月26日	
本線・JCT通行止	1箇所
出入口通行止	7箇所
車線規制等	10箇所

首都高ご利用ガイド

- 料金・ルート案内（ルート検索後、走行動画をご覧いただけます）
- 割引情報
- ETCについて

ご注意ください

- 羽田入口における昼夜連続通行止のお知らせ
- （昼夜連続）出口ETC更新工事に伴う通行止
- ETCセキュリティ規格の変更について

- ・首都高ドライバーズサイトで検索
- ・PC版を開きましょう

「開始地点」と「目的地」を入力すると  
全体ルートや合流・分岐ポイントを**映像で確認**できます