

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】 | ★★★★★ |
|--------|-------|-------|

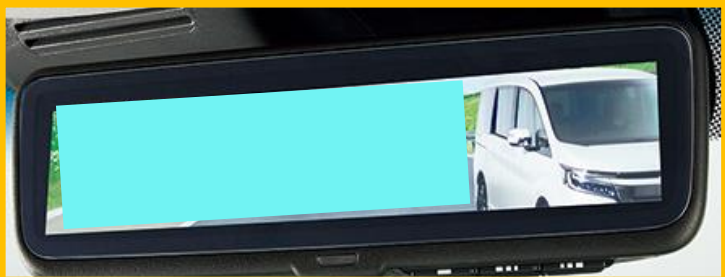
| | | |
|-------|-------|-------|
| 山手通り | 【難易度】 | ★★★ |
| 明治通り | 【難易度】 | ★★★ |
| 環状7号線 | 【難易度】 | ★★★★ |
| 環状8号線 | 【難易度】 | ★★★★ |
| 第1京浜 | 【難易度】 | ★★ |
| 第2京浜 | 【難易度】 | ★★★ |
| 246号線 | 【難易度】 | ★★★★ |
| 甲州街道 | 【難易度】 | ★★★★★ |
| 井の頭通り | 【難易度】 | ★★★★★ |
| 青梅街道 | 【難易度】 | ★★★★ |
| 川越街道 | 【難易度】 | ★★★★ |
| 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^{km/h}
影響が少なく
あまり曲がらない



時速80^{km/h}
影響が大きく
とてもよく曲がる

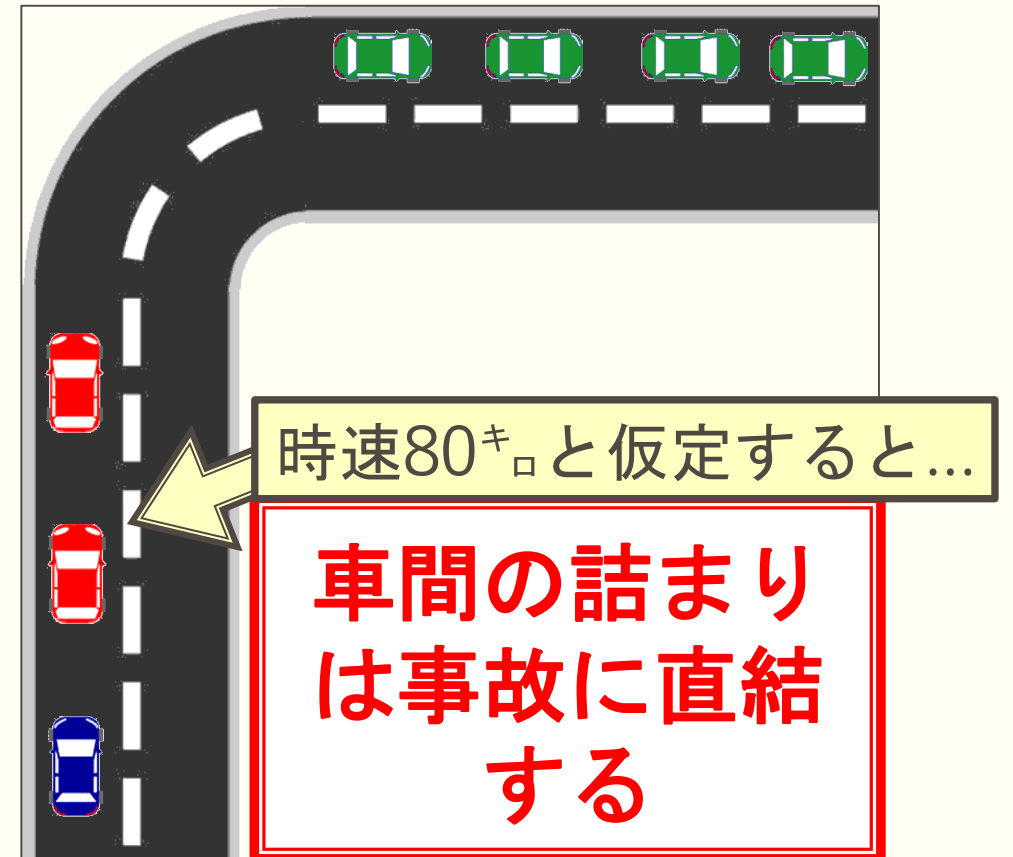
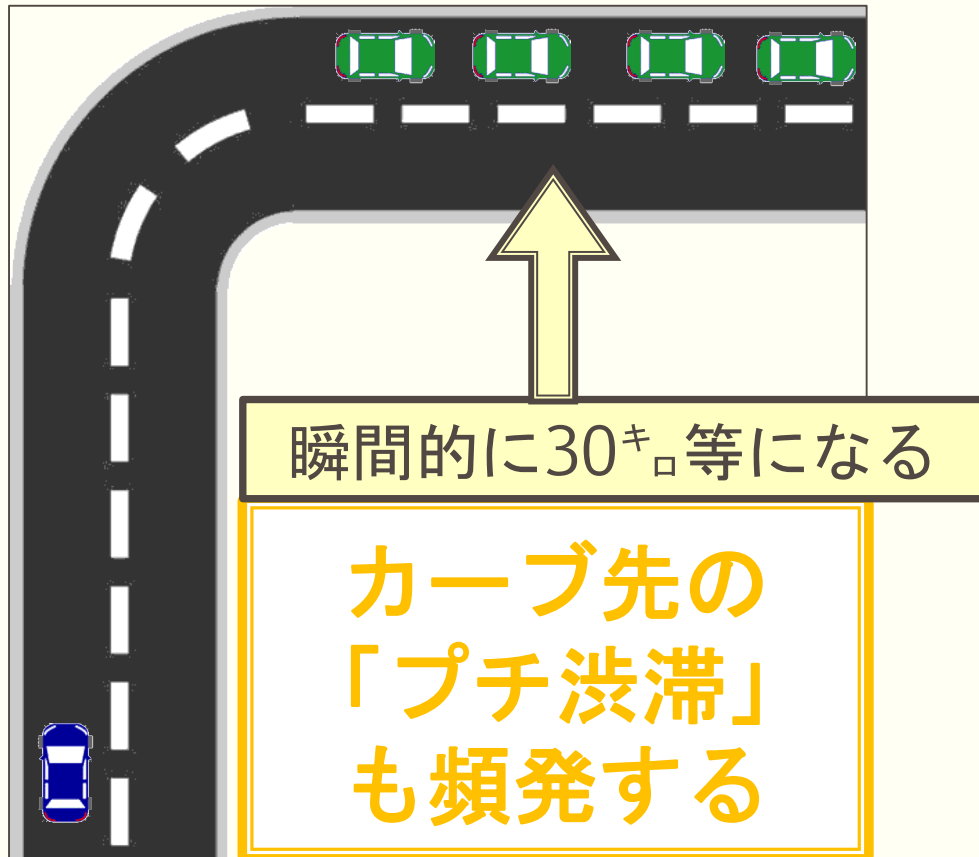
まずは「C1」等で、**高速カーブにおける「スピードコントロール」と「センターキープ」**を練習しましょう。

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

対策2 プチ渋滞と車間保持

見せる
説明する

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

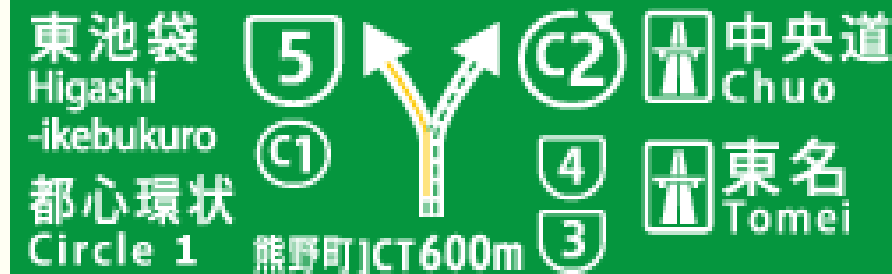
首都高では、全ての道路にナンバリングが施されており、目的地への走行ルートを解り易くアシストしてくれています。

「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

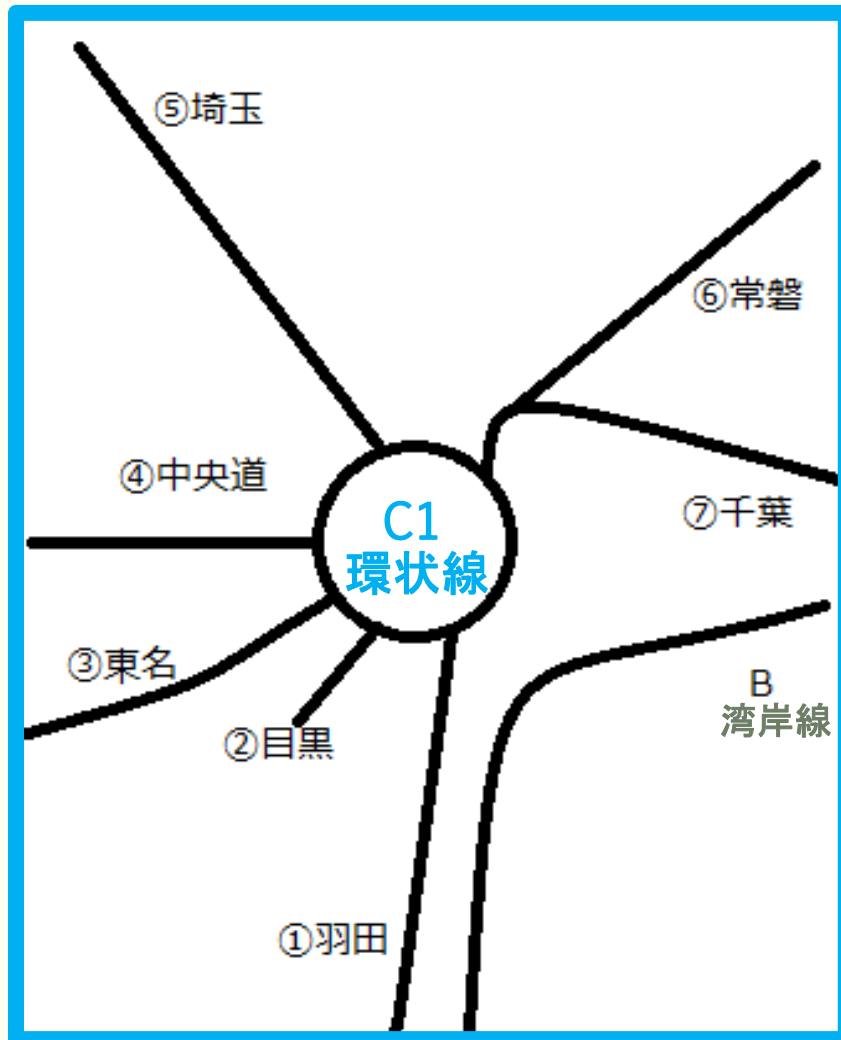
- 【1号線】 羽田線 (都心環状～神奈川方面)
- 【2号線】 目黒線 (都心環状～目黒・戸越方面)
- 【3号線】 渋谷線 (都心環状～東名高速へ直結)
- 【4号線】 新宿線 (都心環状～中央へ直結)
- 【5号線】 埼玉線 (都心環状～埼玉方面)
- 【6号線】 向島線 (都心環状～常磐線に接続)
- 【7号線】 京葉線 (都心環状～千葉方面)
- 【9号線】 深川線 (都心環状～湾岸線に接続)
- 【11号線】 台場線 (都心環状～湾岸線に接続)
- 【B】 首都高湾岸線 (都心環状～神奈川方面)



【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

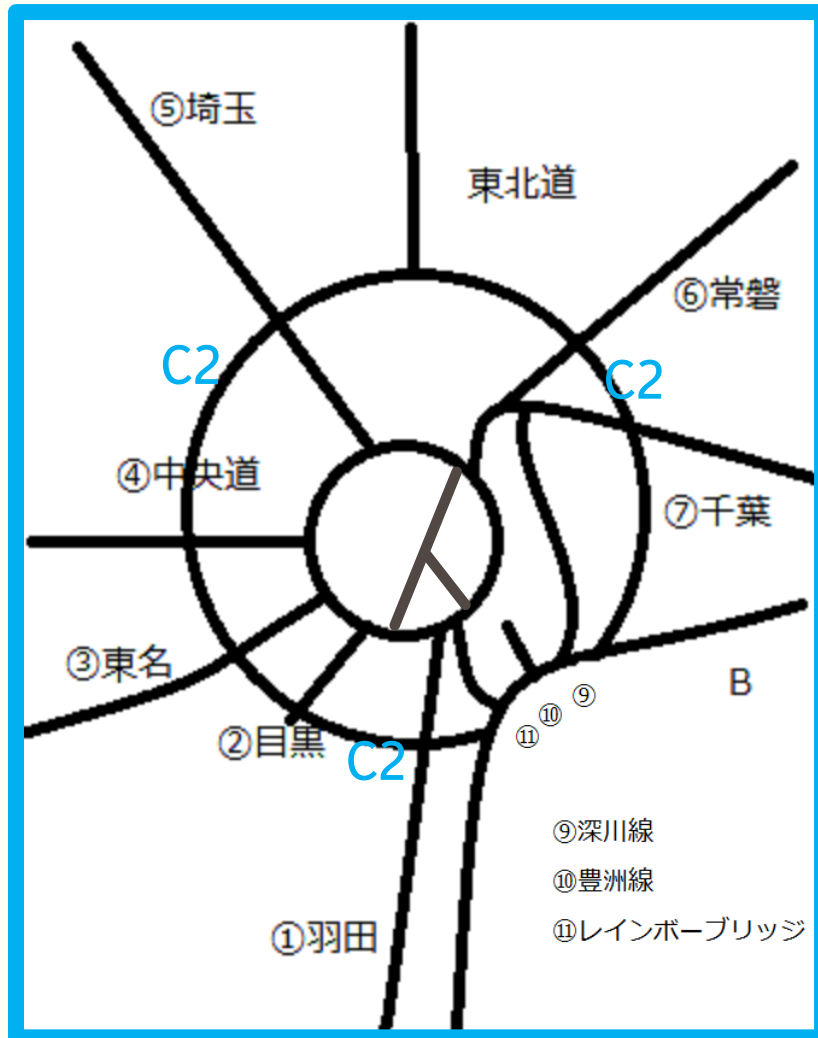
見せる
説明する



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

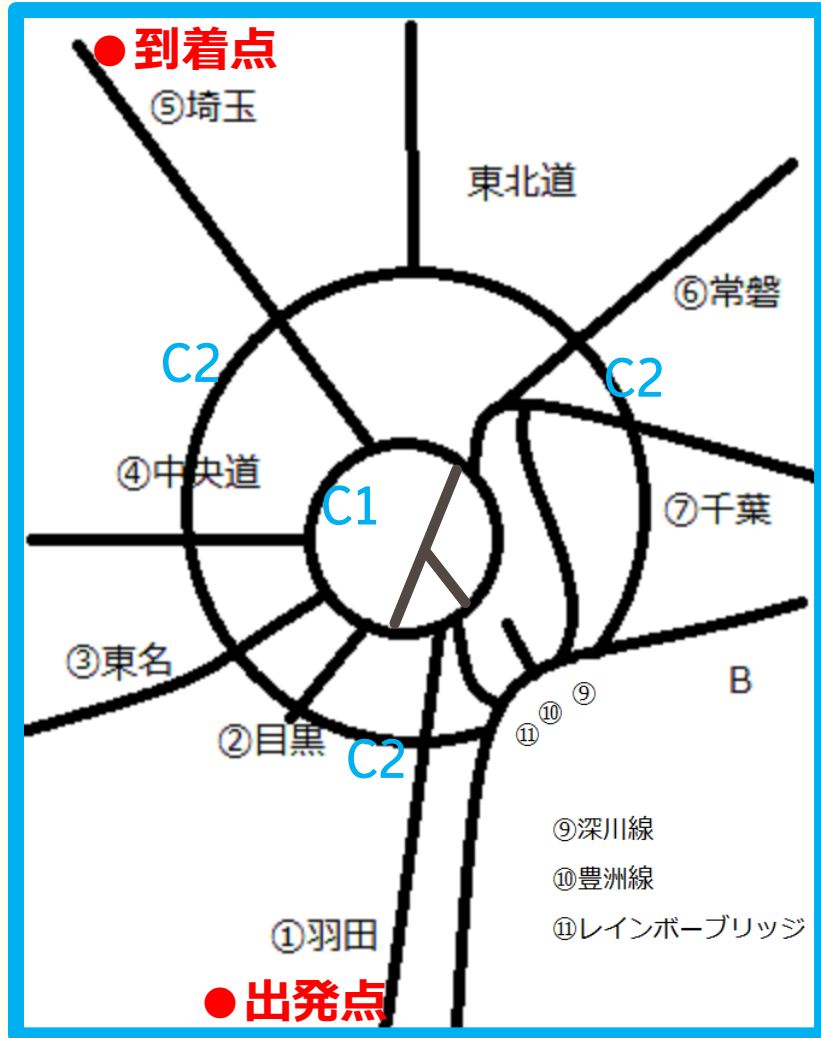


より便利にするために、「C2」を筆頭に、色々な道路を継ぎ足した結果、とても解り難い構造となってしまいました。

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

【ルートA】
1号線（羽田線）
↓
C2（環状線）
↓
5号線（埼玉線）

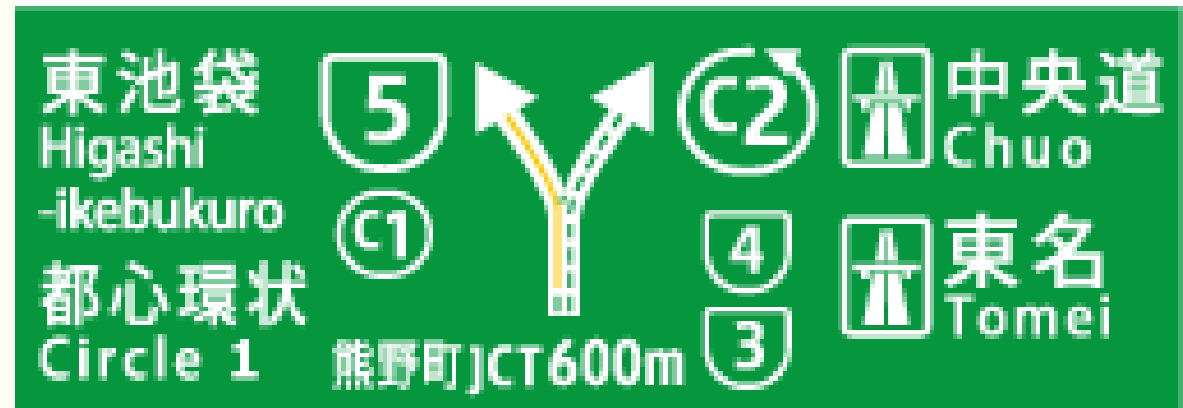
1番
↓
C2
↓
5番

と覚えてしまえば良い

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

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、走行動画をご覧ください)
- 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