

首都高を安全に走るために 支援ガイド

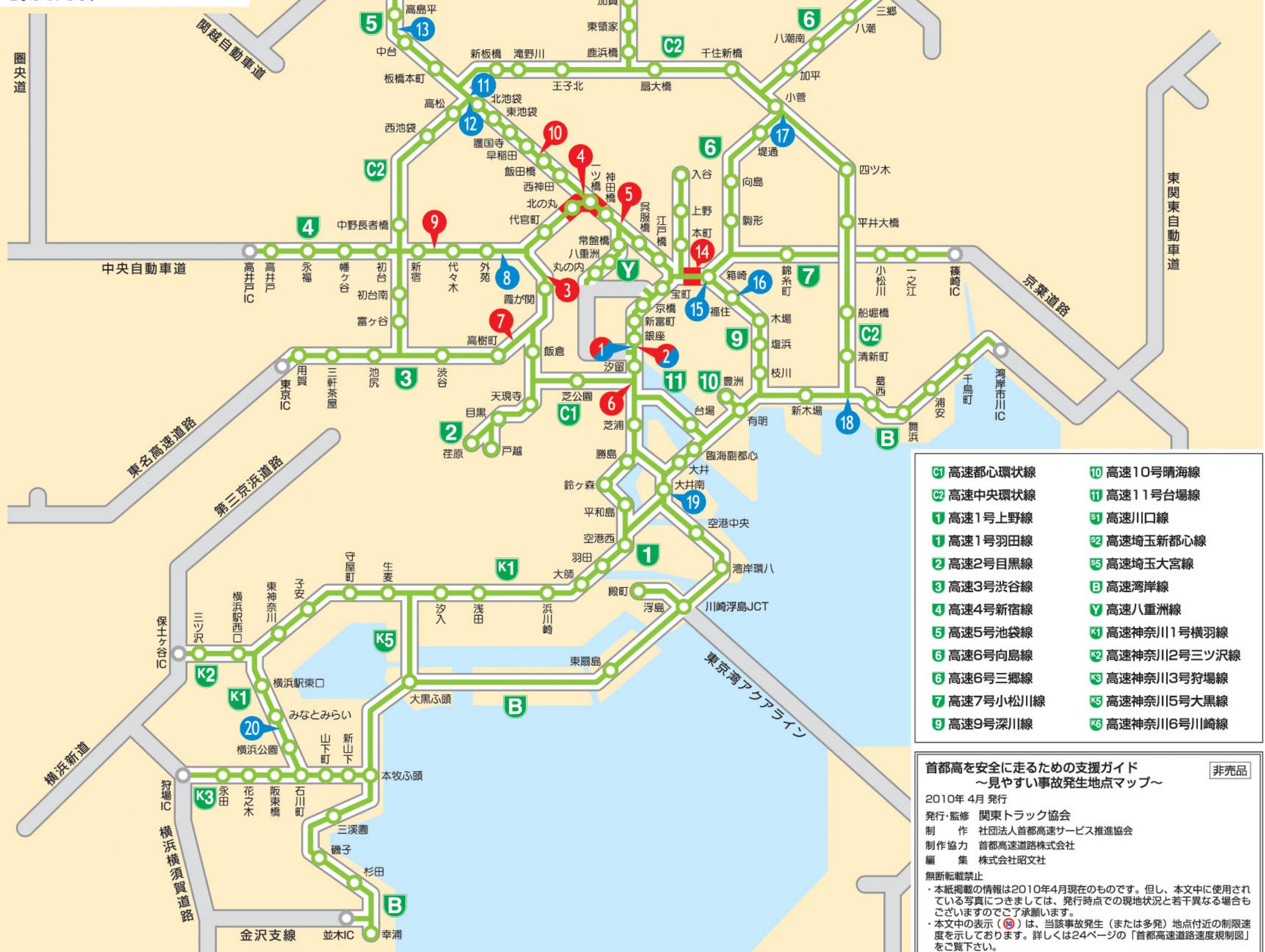
見やすい事故発生地点マップ



関東トラック協会

首都高交通事故 発生地点マップ

マップの見方
事故発生地点を示す番号のうち、赤い番号は事故多発地点、青い番号は大型車横転事故発生地点を示しています。(1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20)は両方を示しています)



番号	事故発生地点名	掲載ページ
1	C1 都心環状線（内回り）銀座付近	2ページ
2	C1 都心環状線（外回り）銀座付近	3ページ
3	C1 都心環状線（内回り・外回り）霞が関トンネル付近	4ページ
4	C1 都心環状線（内回り・外回り）北の丸トンネル～竹橋JCT	5ページ
5	C1 都心環状線（内回り）神田橋JCT	6ページ
6	1 羽田線（上り）浜崎橋JCT	7ページ
7	3 渋谷線（上り）六本木付近	8ページ
8	4 新宿線（下り）弁慶堀付近	9ページ
9	4 新宿線（上り）参宮橋カーブ	10ページ
10	5 池袋線（上り）飯田橋カーブ	11ページ
11	5 池袋線（上り）熊野町カーブ	12ページ
12	5 池袋線（下り）熊野町カーブ	13ページ
13	5 池袋線（上り）西台カーブ	14ページ
14	6 向島線（上り・下り）箱崎JCT～江戸橋JCT	15ページ
15	9 深川線（上り）箱崎JCT内	16ページ
16	9 深川線（下り）福住カーブ	17ページ
17	C2 中央環状線（内回り）小菅JCT合流地点	18ページ
18	C2 中央環状線（外回り）葛西JCT内	19ページ
19	B 湾岸線（西行き）大井PA分流地点	20ページ
20	K1 横羽線（上り）桜木町トンネル内	21ページ
首都高速道路における交通事故防止方策検討調査結果について 22・23ページ		
首都高速道路速度規制図 24ページ		

首都高を安全に走るための支援ガイド
～見やすい事故発生地点マップ～

非売品
2010年4月発行

発行・監修 関東トラック協会

制作 社団法人首都高速サービス推進協会

制作協力 首都高速道路株式会社

編集 株式会社昭文社

無断転載禁止

・本紙掲載の情報は2010年4月現在のものです。但し、本文中に使用されている写真につきましては、発行時点での現地状況と若干異なる場合もございますのでご了承願います。

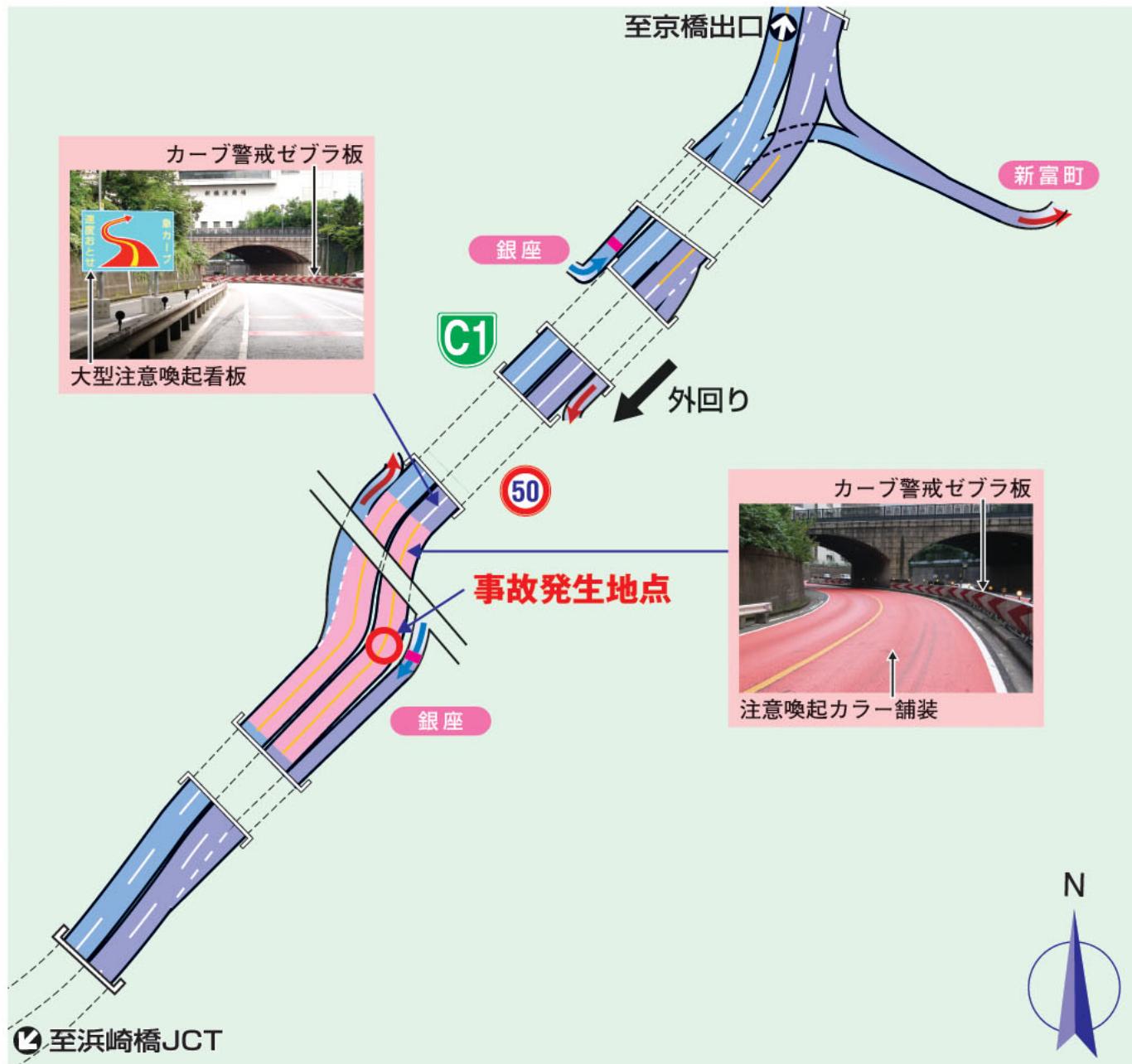
・本文中の表示()は、当該事故発生（または多発）地点付近の制限速度を示しております。詳しくは24ページの「首都高速道路速度規制図」をご覧下さい。

C1 都心環状線(内回り)銀座付近



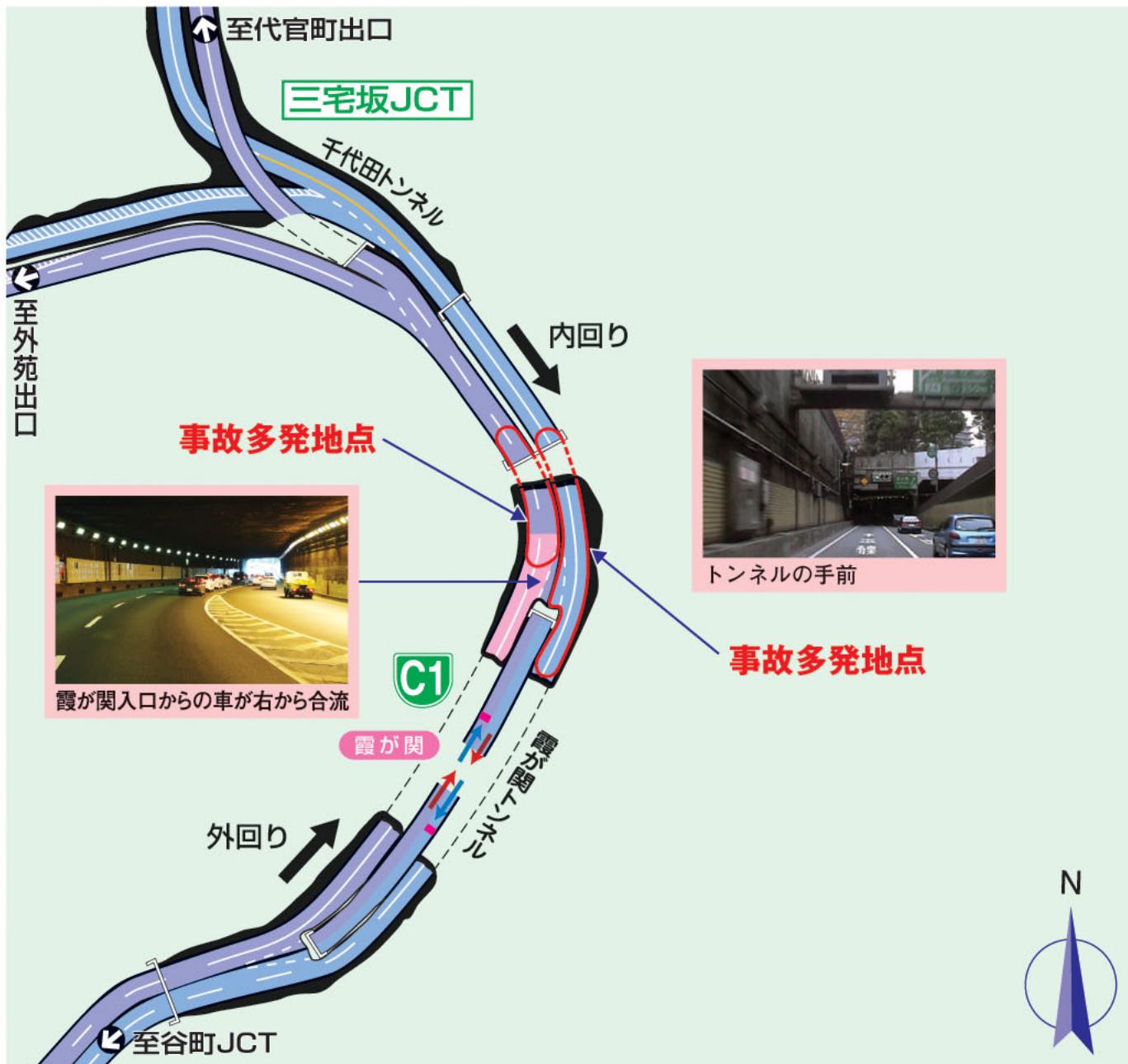
横転事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年8月に発生した、上記の事故発生ポイント(左曲がり)の制限速度は50Km/h、旋回半径(R)は70mと急なカーブであり、スピードの出しそすぎと、カーブ時に走行速度を落とさなかった(70~80Km/h)ため、トレーラが右側に振られ横転し、橋脚にコンテナが激突し、ドライバーは重傷を負いました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 都心環状線の銀座付近は、大型貨物自動車のドライバーの多くが首都高速道路の中で走行しづらい場所の一つと指摘するポイントであり、赤色の注意喚起カラー舗装が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速してカーブ進入に備えましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握しましょう。

C1 都心環状線(外回り)銀座付近



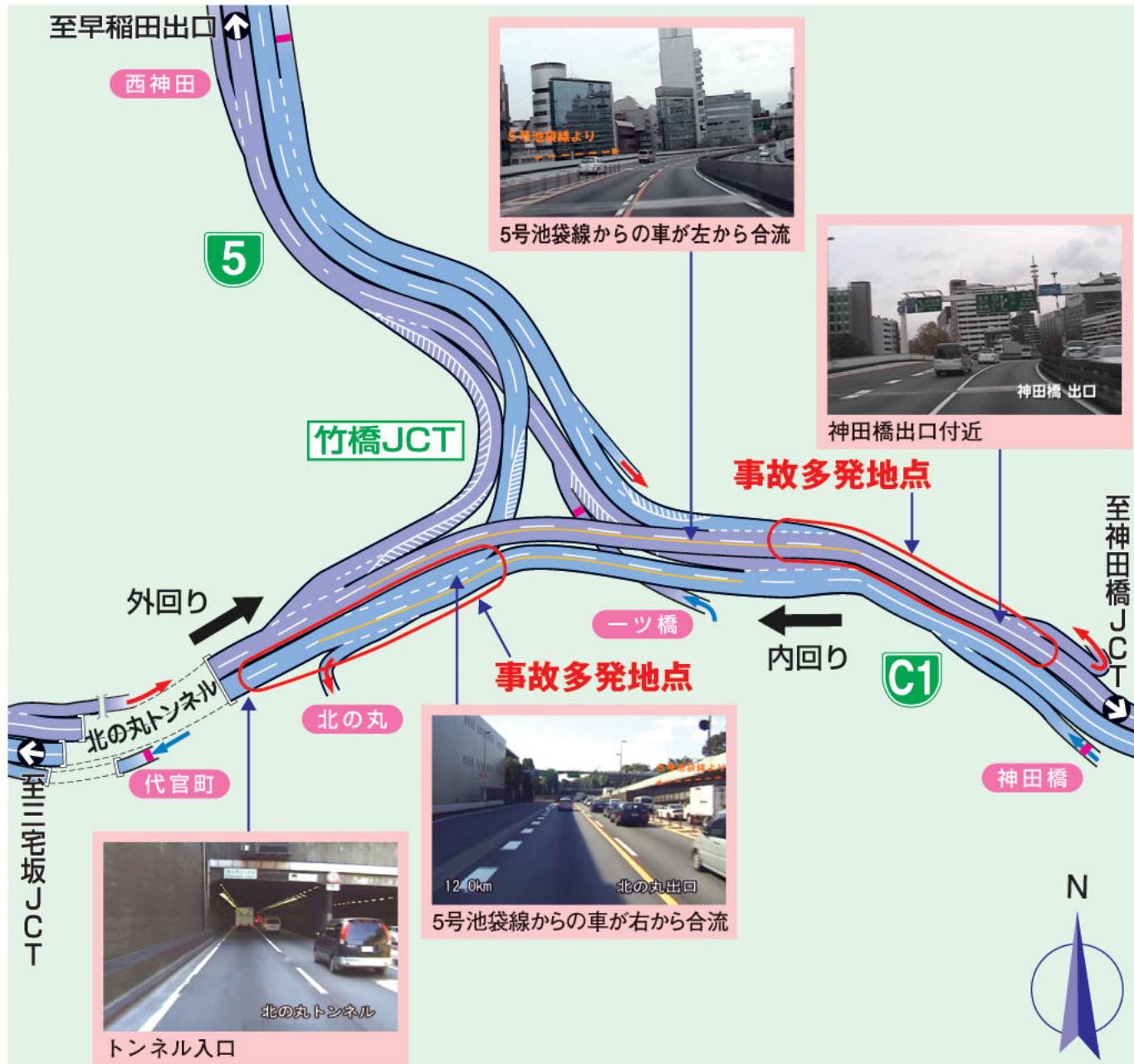
横転事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年5月に発生した、上記の事故発生ポイント(右曲がり)の制限速度は50Km/h、旋回半径(R)は70mと急なカーブであり、スピードの出しすぎ(69Km/h)で右カーブに進入した時、トレーラの右タイヤが浮き上がり、トレーラ部の搖れの共鳴作用と思われる現象のため、トレーラ部より左に横転しました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 都心環状線の銀座付近は、大型貨物自動車のドライバーの多くが首都高速道路の中で走行しづらい場所の一つと指摘するポイントであり、正面に急カーブを知らせる大型注意喚起看板や赤色の注意喚起カラー舗装が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速して走行しましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握しましょう。

C1 都心環状線(内回り・外回り)霞が関トンネル付近



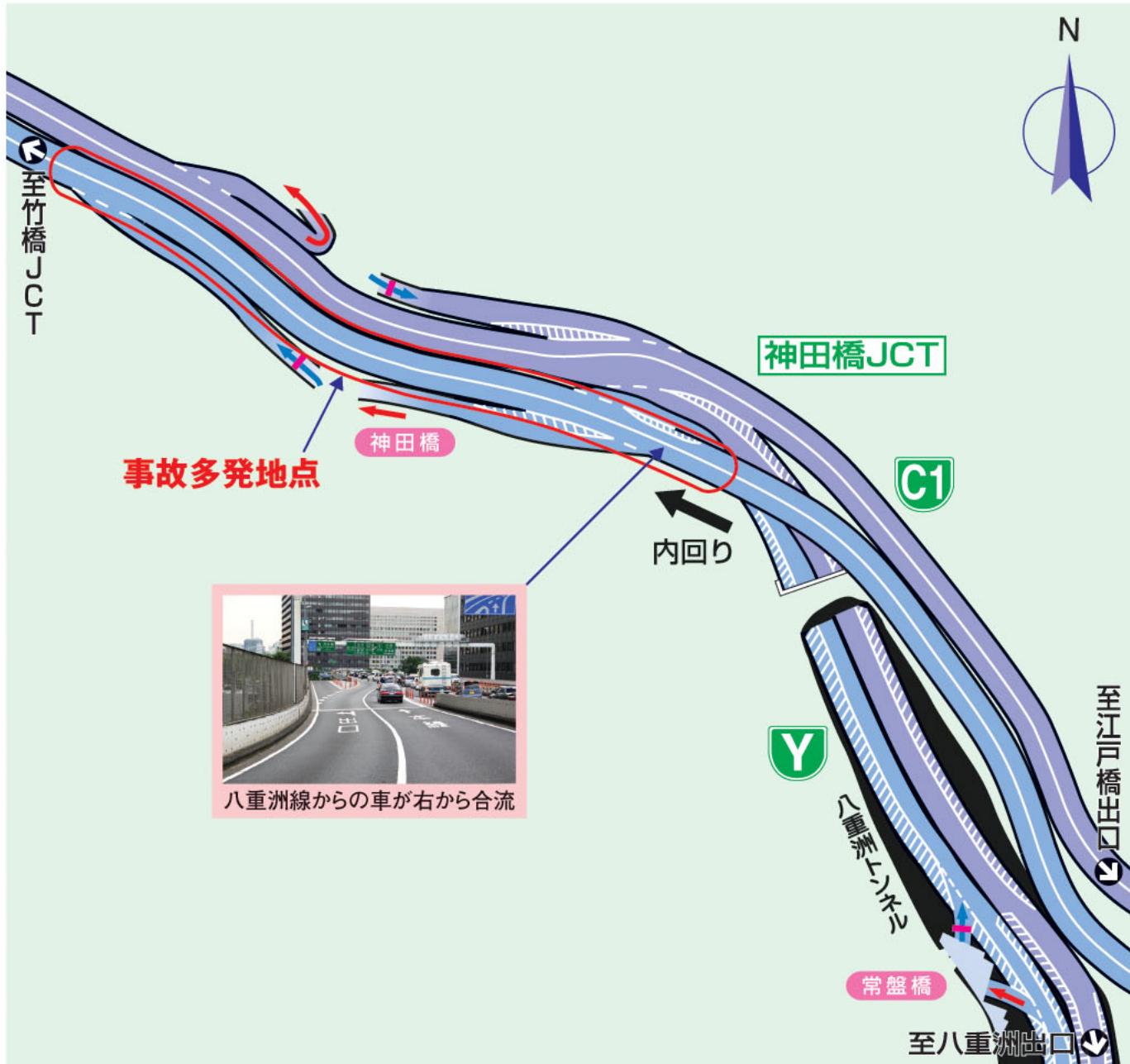
事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 内回りではトンネル内が渋滞しており、渋滞末尾や渋滞中の追突事故が多発しています。 外回りでは霞が関入口からの合流部付近で車両接触事故や右側外壁への接触事故が多発しています。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 内回りではトンネル内で渋滞が発生していることがあります。前方に注意し、十分に車間距離をとって走行しましょう。 外回りではトンネル出口付近のカーブで霞が関入口からの車が合流します。さらにトンネルを出た直後に三宅坂JCTの分岐になります。車線変更する車の動きに注意し、お互いに譲り合いながら走行しましょう。

C1 都心環状線(内回り・外回り)北の丸トンネル～竹橋JCT



事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 内回り・外回りとも5号池袋線からの合流部付近で車両接触事故が多発しています 内回りでは北の丸トンネル手前の渋滞末尾への追突事故が多発しています。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 5号池袋線からの車が合流します。車線変更する車の動きに注意し、お互いに譲り合いながら走行しましょう。 内回りでは合流先のトンネル内で渋滞が発生しています。前方に注意し、十分に車間距離をとって走行しましょう。 外回りでは合流直後に神田橋出口があります。車線変更する車の動きと前方の車に注意して走行しましょう。

C1 都心環状線(内回り)神田橋JCT



事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 八重洲線からの合流部付近で車両接触事故が多発しています。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 八重洲線からの車が右から合流、さらにその先の竹橋JCTで大宮方面に向かう車が右車線へ車線変更します。合流車や、車線変更する車の動きに注意し、お互いに譲り合いながら走行しましょう。

1 羽田線(上り)浜崎橋JCT



事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 都心環状線への合流部付近で車両接触事故が多発しています。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 都心環状線へ右側から合流します。都心環状線を走行する車や車線変更する車の動きに注意し、お互いに譲り合いながら走行しましょう。

3 渋谷線(上り)六本木付近



事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 下り坂（勾配約5%）と上り坂（勾配約2%）が連続しており、渋滞末尾や渋滞中の追突事故が多発しています。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 前方を注意し、十分に車間距離をとって走行しましょう。 時間帯により、右車線と左車線の混雑具合が異なります。となりの車線につられて渋滞末尾に追突することができないように走行しましょう。

4 新宿線(下り)弁慶堀付近



横転事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年2月に発生した、上記の事故発生ポイント(右曲がり)の制限速度は60Km/h、旋回半径(R)は75mと急なカーブであり、タンクトレーラの特性の理解不足等から、カーブを走行中曲がり切れず側壁に衝突し、橋脚に引っ掛け宙吊りとなり、ドライバーは車外に投げ出され一般道に落下し、死亡しました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 4号新宿線は、大型貨物自動車のドライバーの多くが首都高速道路の中で走行しづらいと指摘する路線の一つである。当該弁慶堀付近において、正面に急カーブを知らせる大型注意喚起看板や減速レーンマーク等が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速してカーブ進入に備えましょう。 また、トラクタ・トレーラの挙動特性を十分に理解するようにしましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握しましょう。

4 新宿線(上り)参宮橋カーブ



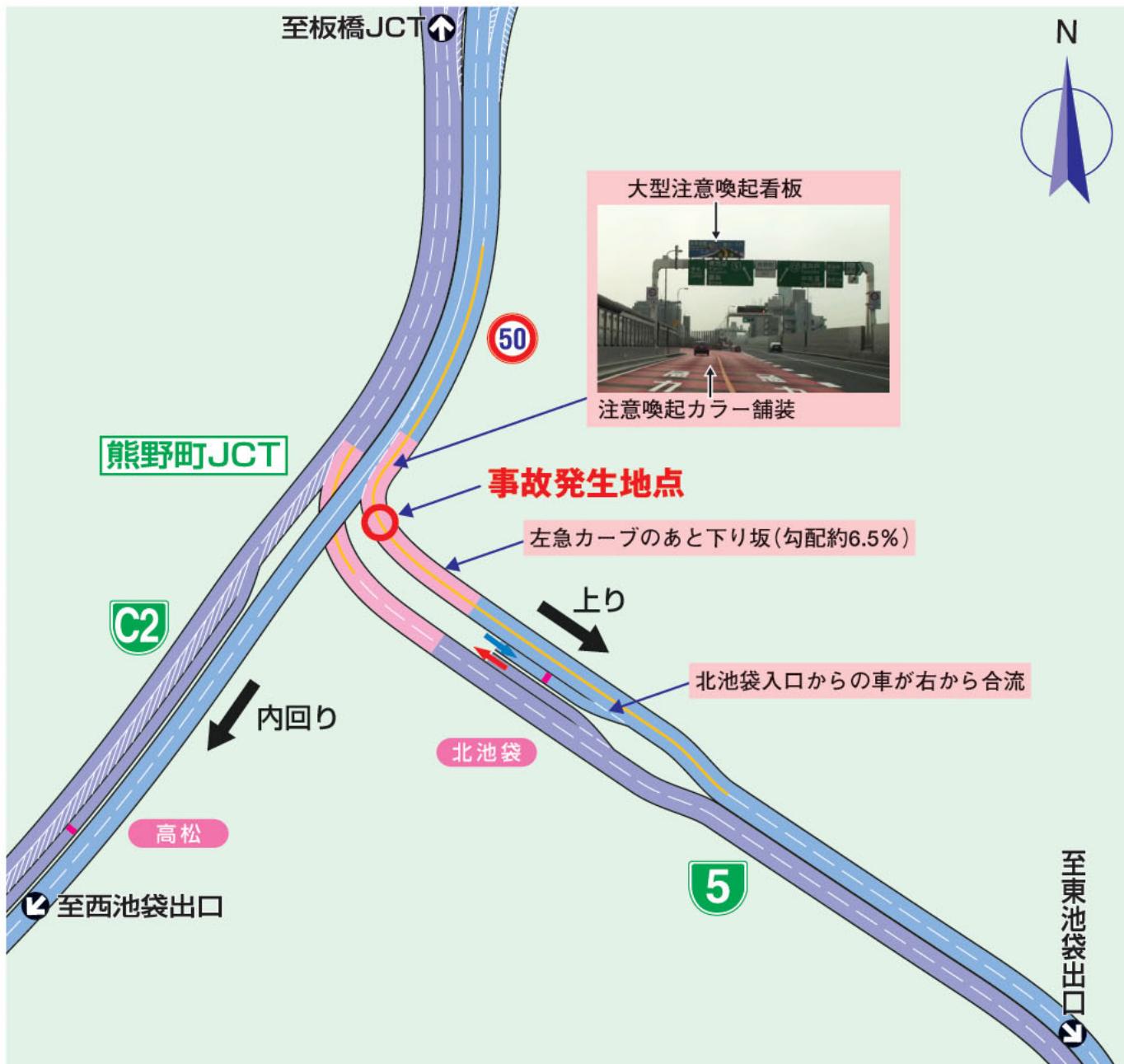
事故状況	<ul style="list-style-type: none"> スピードの出し過ぎが原因と考えられる、カーブを曲がりきれずに外壁へ接触する事故が雨の日に多発しています。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 制限速度50キロです。速度に注意しましょう。 左急カーブ(旋回半径(R) 88m)のあと下り坂(勾配約7%)があります。カーブ手前では、スピードを十分落としましょう。 カーブの先では代々木の入口やPAがあり、左から合流してくる車両がいますので、注意しましょう。

5 池袋線(上り)飯田橋カーブ



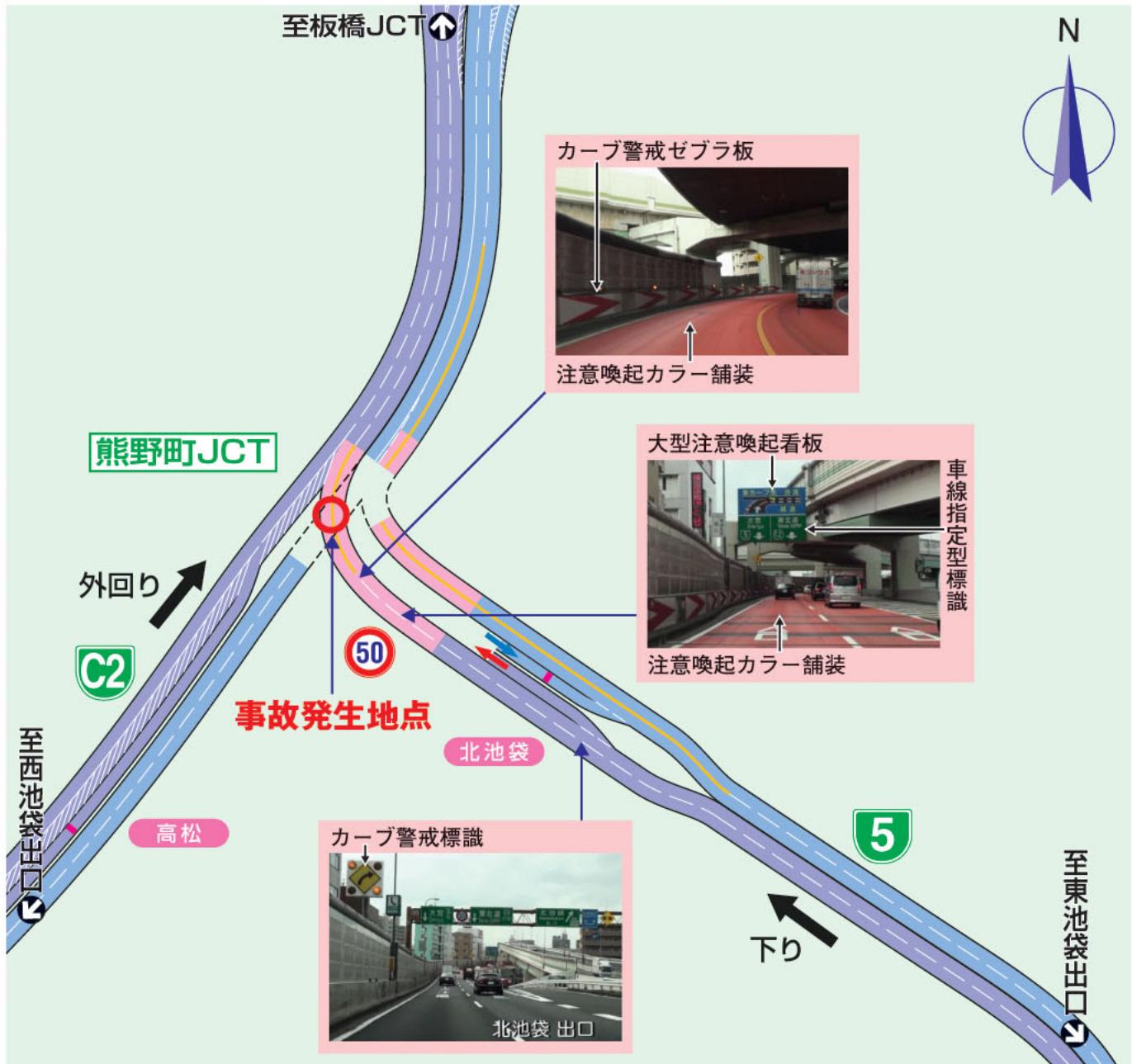
事故状況	<ul style="list-style-type: none"> スピードの出し過ぎが原因と考えられる、カーブを曲がりきれずに外壁へ接触する事故が雨の日に多発しています。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 制限速度60キロです。速度に注意しましょう。 長い直線の後に、右急カーブ（旋回半径（R）103m）があります。カーブ手前では、スピードを十分落としましょう。

5 池袋線(上り)熊野町カーブ



横転事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年2月に発生した、上記の事故発生ポイント(左曲がり)の制限速度は50Km/h、旋回半径(R)は85mと急なカーブであり、トラクタ・トレーラはスピードの出しすぎ(70Km/h)のため、高速道路側壁に衝突し、ハンドル操作が不可能となり横転し、ドライバーは死亡しました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 5号池袋線は、大型貨物自動車のドライバーの多くが首都高速道路の中で走行しづらいと指摘する路線の一つである。当該熊野町付近において、正面に急カーブを知らせる大型注意喚起看板や赤色の注意喚起カラー舗装が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速してカーブ進入に備えましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握しましょう。

5 池袋線(下り)熊野町カーブ



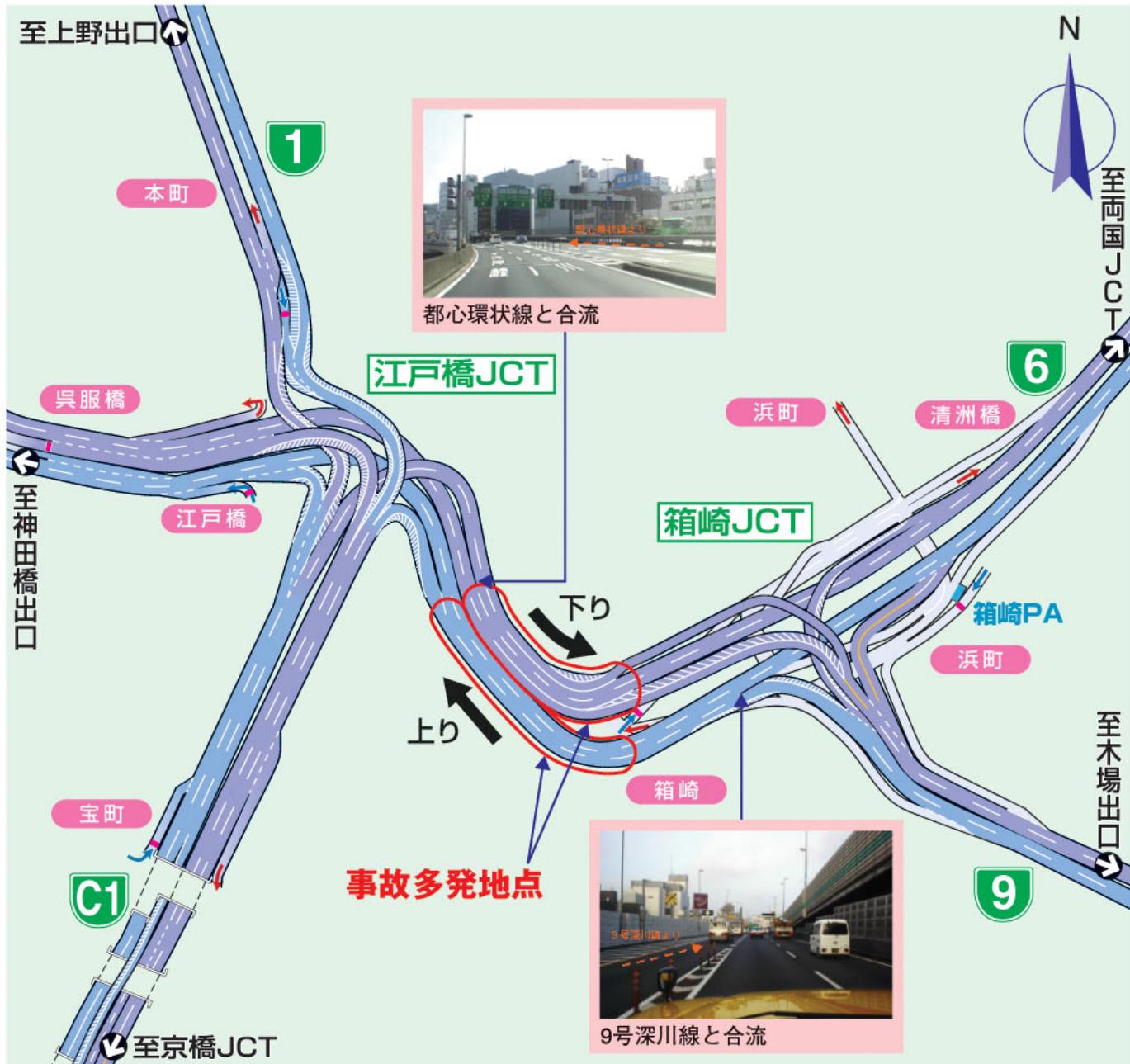
横転事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年8月に発生した、上記の事故発生ポイント（右曲がり）の制限速度は50Km/h、旋回半径（R）は85mと急なカーブであり、スピードの出しすぎ（60Km/h）、タンクトレーラの特性の理解不足、労働時間の超過等による過労運転などが重なり、タンクトレーラは、横転、炎上し、ドライバーは重傷を負いました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 熊野町JCTに代表される5号池袋線は、大型貨物自動車のドライバーの多くが首都高速道路の中で走行しづらいと指摘する路線の一つである。当該熊野町付近において、正面に急カーブを知らせる大型注意喚起看板や赤色の注意喚起カラー舗装が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速してカーブ進入に備えましょう。 また、運転中に疲労や眠気を感じた時は運転を中止し、休憩するか又は睡眠をとるようにしましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握するとともに、合流にも注意しましょう。

5 池袋線(上り)西台カーブ



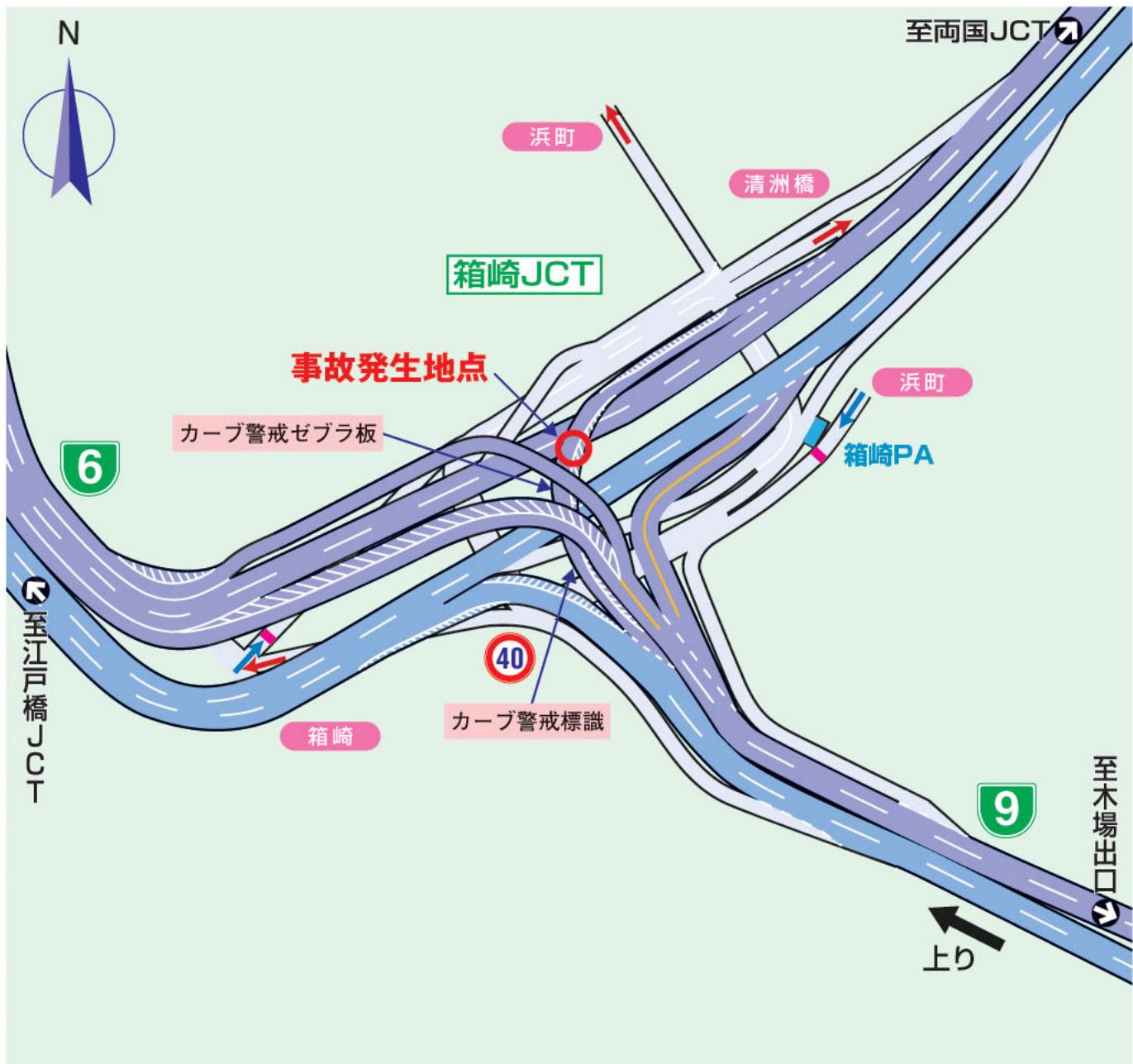
横転事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年4月に発生した、上記の事故発生ポイント(右曲がり)の制限速度は60Km/h、旋回半径(R)は143mと緩やかなカーブであるが、ドライバーの運転技術過信に基づくスピードの出しすぎ(90Km/h)でカーブを走行中、危険を感じブレーキをかけた時にハンドルがぶれて、トレーラがジャックナイフ現象となり、コンテナの左後方が側壁に3度ほど接触して、左に横転し、ドライバーは軽傷を負いました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 5号池袋線は、大型貨物自動車のドライバーの多くが首都高速道路の中で走行しづらいと指摘する路線の一つである。当該西台付近において、カーブを知らせるカーブ警戒ゼブラ板やカーブ警戒標識が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速して走行しましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握しましょう。

6 向島線(上り・下り)箱崎JCT～江戸橋JCT



事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 上り線では江戸橋JCTでの追突事故、下り線では箱崎JCTでの車両接触事故が多発しています。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 箱崎JCTでは9号深川線との分合流、江戸橋JCTでは都心環状線との分合流が連続する複雑な構造です。合流車や車線変更する車の動きに注意し、お互いに譲り合いながら走行しましょう。

9 深川線(上り)箱崎JCT内



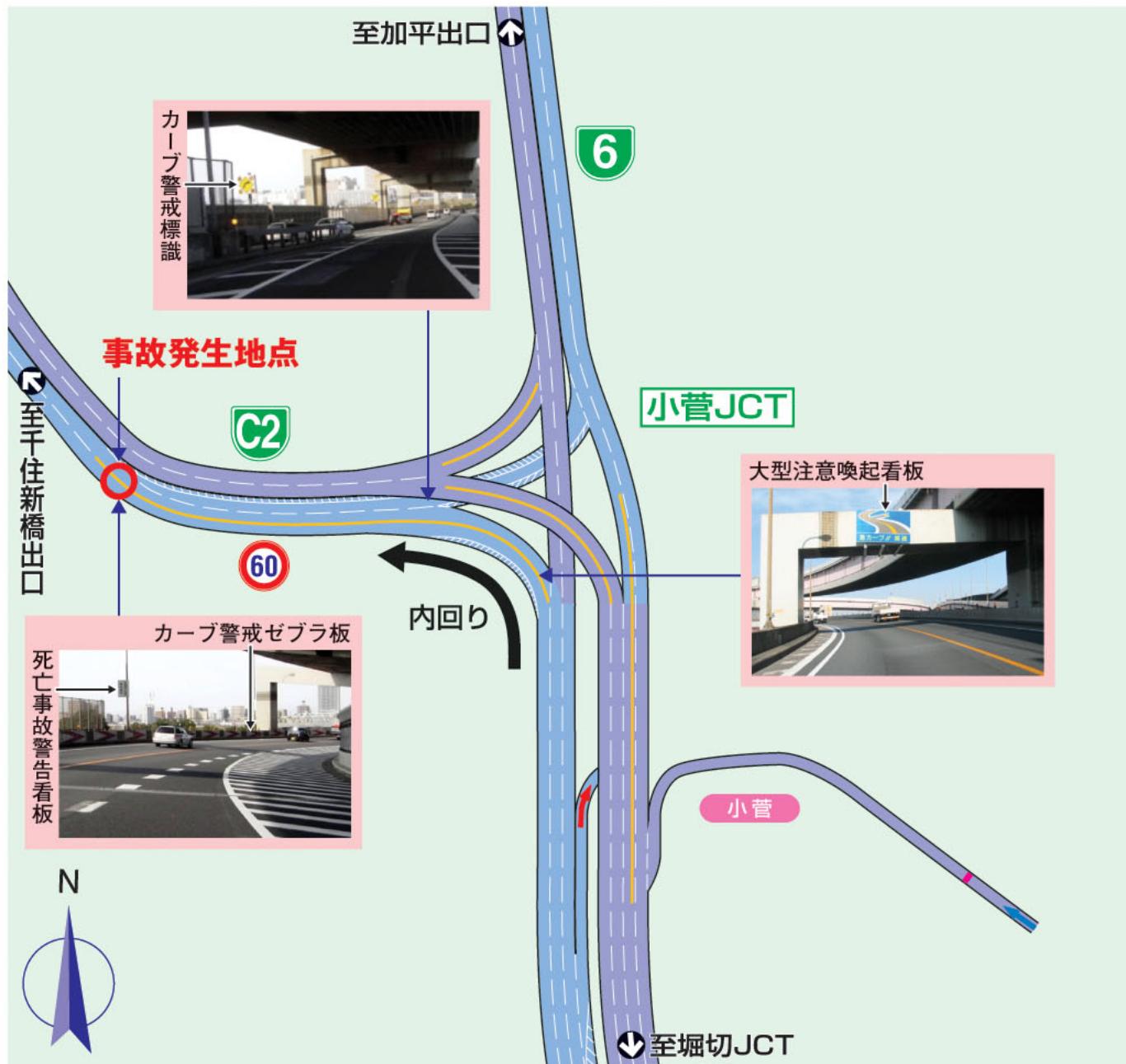
横転事故状況	平成18年11月に発生した、上記の事故発生ポイント(右曲がり)の制限速度は40Km/h、旋回半径(R)は75mと急なカーブであり、午前3時過ぎの時間帯だったため、周辺も暗くカーブがあるという認識が遅れ、スピードの出しすぎ(80Km/h)のまま右カーブに進入し、減速できない状態でハンドルを右に切ったため横滑りし、防音壁に衝突し、トレーラに続きトラクタも横転しました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 9号深川線箱崎付近は、大型貨物自動車のドライバーの多くが首都高速道路の中で走行しづらい場所の一つと指摘するポイントであり、カーブを知らせるカーブ警戒ゼブラ板やカーブ警戒標識等が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速して走行しましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握しましょう。

9 深川線(下り)福住カーブ



横転事故状況	平成19年11月に発生した、上記の事故発生ポイント(右曲がり)の制限速度は60Km/h、旋回半径(R)は140mと緩やかなカーブであるが、トラクタ・トレーラは70Km/hで走行していたため、右カーブでバランスを崩し横転し、その後軽油に引火して火災が発生し、ドライバーは軽傷を負いました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 9号深川線福住付近では、大型注意喚起看板(S字カーブ「急カーブ!!減速」)やカーブ警戒ゼブラ塗装等が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速して走行しましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ塗装等でカーブ形状を把握しましょう。

C2 中央環状線(内回り)小菅JCT合流地点



横転事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年5月に発生した、上記の事故発生ポイント(右曲がり)の制限速度は60Km/h、旋回半径(R)は140mで緩やかなカーブであるが、スピードの出しすぎで(90Km/h)でトレーラは左側壁に衝突、横転し、ドライバーは死亡しました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 小菅JCTは、大型貨物自動車のドライバーが首都高速道路の中で最も走行しづらい場所と指摘するポイントであり、正面に急カーブを知らせる大型注意喚起看板が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速してカーブ進入に備えましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握するとともに、合流にも注意しましょう。

C2 中央環状線(外回り)葛西JCT内



横転事故状況	平成19年1月に発生した、上記の事故発生ポイント(右曲がり)の制限速度は60Km/h、旋回半径(R)は120mで緩やかなカーブであるが、トラクタ・トレーラは92Km/hで当該場所にさしかかり、30m手前で70Km/hまでスピードを落としたがそのまま横転し、ドライバーは重傷を負いました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 正面に急カーブを知らせる大型注意喚起看板(「急カーブ注意 減速」)が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速してカーブ進入に備えましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握しましょう。

B 湾岸線(西行き)大井PA分流地点



横転事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年2月に発生した、上記の事故発生ポイント（直線）において、一過性の居眠り運転による前方不注意で、タンク車は分離帯衝突緩衝材に衝突し、はずみで当方車両は右を下にして横転し、ドライバーは軽傷を負いました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 運転中に疲労や眠気を感じた時は運転を中止し、休憩するか又は睡眠をとるようにしましょう。 運転者に対して改善基準告示に違反する乗務を行わすことがないよう余裕のある運転計画としましょう。

K1 横羽線(上り)桜木町トンネル内



横転事故状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年8月に発生した、上記の事故発生ポイント(右曲がり)の制限速度は50Km/h、旋回半径(R)は100mのカーブであり、スピード(80Km/h)を減速せずにカーブを曲がろうとしたため、突然トレーラが傾き始め、数秒後に横転し、ドライバーは軽傷を負いました。
注意事項	<ul style="list-style-type: none"> 正面に急カーブを知らせる大型注意喚起看板やカーブ警戒ゼブラ板等が見えてきたらアクセルを緩め、十分に減速してカーブ進入に備えましょう。 カーブ部ではカーブ警戒ゼブラ板等でカーブ形状を把握しましょう。

首都高速道路における交通事故防止方策検討調査結果について

関東トラック協会は、首都高速道路において大型貨物自動車による横転事故が頻発していることから、業界自らが率先して事故防止に取り組む必要があるとの認識の下、「首都高速道路における交通事故防止方策検討会」を平成21年4月に設置し、大型貨物自動車による事故の発生状況を把握・整理するとともに、発生原因を人・車両・道路構造の面から分析して、事故防止に向けた方策を策定し、事故防止方策の提言として平成22年2月17日取り纏め公表した。

(関東トラック協会：東京、神奈川、千葉、埼玉、茨城、群馬、栃木、山梨の各都県トラック協会で組織する団体)

1. 重大事故の発生特性と要因分析

大型貨物自動車の重大事故（関東運輸局に報告された事故）は、平成18年1月～平成21年3月までの3年3ヶ月の間に首都高速道路において40件発生しているが、このうちの運転者に起因する車両横転等の単独事故12件（うち11件がトレーラ）について分析を行った。

12件の事故発生場所の道路形態は、直線1件を除く11件がカーブで発生し、しかも、そのうち右曲がりカーブでの事故が9件と8割を占め、圧倒的に右曲がりカーブでの事故が多く、また、危険認知時の速度は、2件を除く10件が制限速度を20～30 km/h超過していた。

なお、40件の重大事故のうち、車両故障が15件で、そのうち11件がタイヤ関係で占めていた。

2. 首都高の大型貨物自動車重大事故発生に係る行政機関からの指示

行政機関からは、次の点を運送事業者及び運転者に周知徹底するよう指示がされている。

- ・運転者に対し、制限速度を遵守させることはもちろん、運行管理者は危険箇所の把握に努め、運行前の点呼において、危険箇所を走行する際の安全速度の徹底等安全運転に関する指示を確実に行うこと
- ・運転者に対し、トレーラやタンクローリーについては、走行時の安定性等が一般トラックと異なることを理解させ、道路状況に応じた安全運転について適切に指導すること
- ・運転者に対し、積荷の状況により重心位置が変化することを理解させ、積載状態にあった安全運転について適切に指導すること

3. 大型貨物自動車のドライバーや事業者が有効と考える事故防止方策

各都県のトラック協会の協力の下、大型貨物自動車（トレーラ）のドライバーを対象とするアンケート調査（479名）を実施し、事故防止方策について、以下の指摘が寄せられた。

- ・「危険箇所等の警告標識の設置等道路設備の改良」を40%強のドライバーが有効な方策であると指摘している
- ・危険箇所については、小菅JCT、5号線（池袋線）、都心環状線（銀座付近が中心）、4号線（新宿線）、3号線（渋谷線）、堀切JCTなどを指摘するドライバーが多い
- ・「トラクタ・トレーラの挙動特性を十分に理解させるための安全教育の実施」と「見やすい危険マップの作成と配布」を概ね3人に1人の割合で指摘している
- ・「過労運転の防止」についても、概ね3人に1人の割合で指摘されており、余裕のある運行計画とする労務管理の実行が求められている
- ・「安全速度」の設定についても5人に1人の割合で有効であると指摘されている
- ・車両対策として、コンピューターなどの進展に対応して、前走車との車間距離を探知、車間が詰まると自動的に速度を落として一定の車間を保つことが可能な衝突被害軽減ブレーキ等の標準装備化等を要望するドライバーが多い

4. 事故防止方策の提言

I. 人の面からの対策の実施

- I -① 首都高速道路では、大型トレーラによるスピードの出しすぎからカーブでハンドル操作を誤り、横転事故や側壁に衝突する事故が多発していることから、制限速度を遵守することはもとより、運転者に対しトレーラ事故を防止するため、カーブや坂道等道路形態、天候や路面の状況等諸条件に適応した安全な速度の徹底とともに、ジャックナイフ現象やトレーラ・スイング現象等トレーラ・トラクタの挙動特性を十分に理解させ、それを考慮した防衛運転が行えるよう、安全教育を早急に実施すること
- I -② 過労運転を防止するため、運転者に対して改善基準告示に違反する乗務をさせないことと併せ、運転中に疲労や眠気を感じたときは運転を中止し、休憩するか、または睡眠をとらせるよう指導すること。特に、危険物を運搬する運行においては、余裕のある運行計画とすること
- I -③ 運行管理者は危険箇所の把握に努め、運転者に対し、危険箇所走行時の安全速度の徹底等安全運転に係る指示の確実な実施やその履行状況の確認など、乗務前及び乗務後点呼を対面で確実に行うことが出来るよう、点呼実施体制を確立しておくこと
- I -④ 緊締装置（ツイストロック）の4点ロックを完全に実施すること

II. 道の面からの対策の実施

- II -① I -③で示す、「運行管理者は、危険箇所の把握に努め、運転者に対し、危険箇所走行時の安全速度の徹底等安全運転に係る指示を確実に行うこと」をサポートするため、「首都高速道路における事故多発地点危険マップ（仮称）」を業界が主体となり、早急に作成し、関東トラック協会傘下会員事業者への配布並びにその有効活用を徹底する
- II -② 横転事故等多発地点において、わかりやすい危険箇所等警告標識（電子掲示板等）の設置等道路設備の改良について、道路会社等と連携して取り組んでいく
- II -③ 「安全速度」の設定や制限速度の見直し等走行環境面からの対策を、国や交通管理者などと連携して、継続的に実施していく

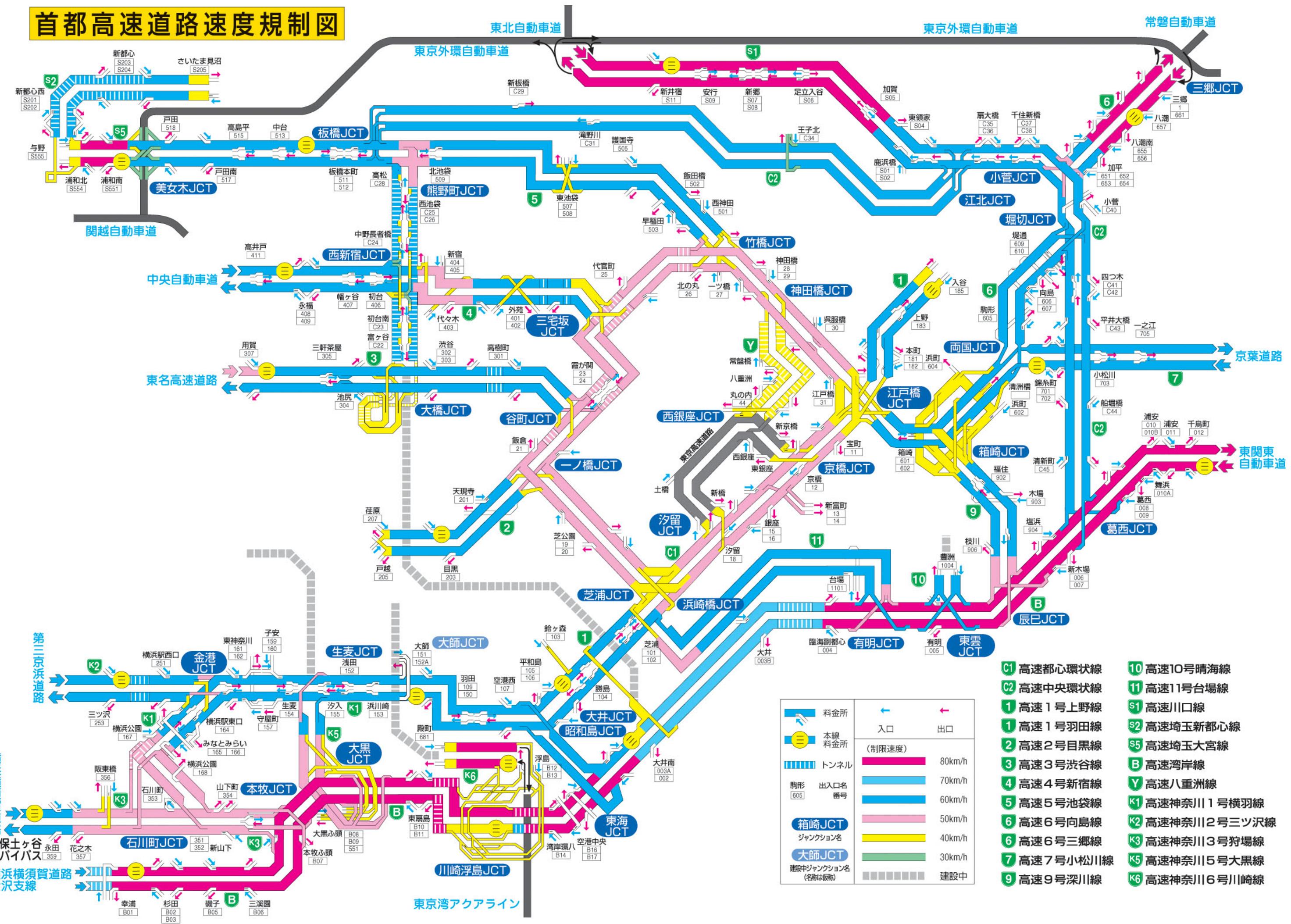
III. 車の面からの対策の実施

- III -① 横転事故回避に効果的なASV技術「カーブ進入危険速度抑制支援システム」の早期の開発、普及を国、自動車メーカー及び機器メーカー等に要望する
- III -② タイヤの空気圧と温度のモニタリングが可能なシステムの導入促進を国等に要望するとともに、車輪の脱落防止等の研修を国、自動車メーカー等と連携して促進する

IV. 車と道の面からの対策の実施

- IV -① GPS機能付きのデジタルタコメーターで、走行している地点の制限速度や安全速度情報を併せ持つことにより、当該運転者が速度を遵守して走行しているか否かを、運行管理者等がチェック・指導可能となる、高機能デジタルタコメーター等の開発、普及を、国、道路会社、自動車メーカー及び機器メーカー等関係者が連携して推進することを要望する
 - IV -② ITS技術（AHSを含む）を活用して、走行している地点の制限速度情報や道路情報（急カーブ（右・左の別）、急勾配（下り坂・上り坂等）等の情報）を受け取ることが出来、かつ、運転者にその情報を画像や音声で伝えることができる安全運転支援システムの開発、普及を、国、道路会社、自動車メーカー及び機器メーカー等関係者が連携して推進することを要望する
- ※ITS：高度道路交通システム
AHS：路車間通信に加えて車両の制御機能も活用した走行支援システム

首都高速道路速度規制図



安全走行のために

首都高を安全に走るには道路の特徴を踏まえた運転を

1日約115万台の車が通行する首都高速道路には、他の高速道路と異なる、構造上や交通の流れなどにおける特徴があります。運転の際は、これらの首都高速道路の特徴に注意して、安全運転を心がけましょう。

ポイント1 「カーブに注意」

首都高速道路は、構造的にカーブが多くなっていますので、カーブ手前の直線部分で、安心できる速度まで早めに減速しましょう。

ポイント2 「渋滞の末尾に注意」

首都高速道路では、交通集中、事故などにより渋滞が発生します。見通しの悪いカーブの先に渋滞の末尾があることがありますので、十分に減速して追突事故に注意しましょう。

ポイント3 「制限速度に注意」

首都高速道路全区間の約8割は、制限速度50kmまたは60km。場所によっては、速度30kmの区間もあります。走行の際は、規制標識に注意し、安全速度で走行しましょう。

発行・監修 関東トラック協会

協賛 関東交通共済協同組合
関東運送事業協同組合

ドライバーの皆様へ

ご存知ですか?
道路緊急ダイヤル
#9910



ご利用方法

#9910をダイヤル
全国共通・通話料無料



音声案内に従い道路番号を選択
首都高に関する
緊急通報は**1**を選択



担当機関につながります

道路緊急ダイヤルとは?

道路緊急ダイヤルは、道路の異状や損傷等、道路上における緊急事態に関する通報について、**通話料無料**の短縮ダイヤル**#9910**により24時間体制で受け付ける全国展開のサービスです。緊急通報により緊急事態に対して迅速な対応を行い、二次的被害の発生を未然に防ぐ等、安全の確保を図ろうとするものです。

●注1. 首都高に関する緊急通報は、事故、車両故障、落下物、路面陥没等のあらゆる緊急事態を対象に受け付けます。●注2. 道路緊急ダイヤルは、携帯電話、PHS、NTT固定電話からご利用になれます。●注3. 運転中の携帯電話、PHSの使用は、法律により禁止されています。首都高上で携帯電話等から道路緊急ダイヤルをご利用の場合、ハンズフリー装置等をご使用になるか、休憩施設や非常駐車帯等の安全な場所に停車してからご通報ください。●注4. 緊急通報以外での道路緊急ダイヤルのご利用はご遠慮ください。



ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路株式会社

表紙写真：(右上より) 都心環状線銀座付近、
高速湾岸線有明JCT、東京港トンネル付近