付録*むずかしい言葉の説明

1-1. 渋滞箇所数

渋滞の定義に当てはまる箇所及びこれに準ずる箇所の数（渋滞が解消・緩和されたことで減少）

渋滞の定義

◆一般道路

DID内：最大渋滞長1km以上または最大通過時間10分以上

DID外：最大渋滞長500m以上または最大通過時間5分以上

※DID地区（人口集中地区）：人口密度が1km²当たり4,000人以上の基本単位区などが市町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

◆高速自動車国道等

渋滞回数30回／年以上発生または平均渋滞長2km以上

◆首都高速道路

平均渋滞長が6kmを超える渋滞あるいは平均渋滞長が4時間を越える渋滞が1日1回以上発生

1-2. 渋滞損失時間

渋滞による移動の遅れ時間。下記の算定式により算出

渋滞損失時間（人時間）＝（実際の旅行時間－渋滞がない時の旅行時間）×車種別交通量×車種別乗車人員

2. 死傷事故率

1台の車が一定距離走行する間に事故に遭う確率。下記の算定式により算出

死傷事故率（件/台キロ）＝年間死傷事故件数／走行台キロ

※走行台キロ＝走行距離×年間交通量

3. 橋りょうの耐震補強率

耐震補強率（%）＝（緊急輸送上等の耐震補強完了橋梁数／緊急輸送上等の耐震補強対象橋梁数）×100

4-1. バリアフリー化率

バリアフリー化率（%）＝（特定経路延長のうちバリアフリー化された道路延長／特定経路延長）×100

特定経路の定義

- 1) 政令市を除く神奈川県では、交通バリアフリー基本構想策定済み及び策定中地区の中で、県道以上の道路が対象
- 2) 政令市では、基本構想策定済み及び策定中地区の市道以上の道路が対象
- 3) いずれも、今後、基本構想が策定された時点で変わる可能性がある数値

4-2. 無電柱化計画延長に対する無電柱化率

無電柱化計画延長に対する無電柱化率（%）＝（無電柱化整備済み延長／無電柱化計画延長）×100

※無電柱化整備済み延長：電線類地中化、共同溝整備等により、無電柱化された道路の延長＋無電柱化推進計画（平成16年度～20年度）の整備済み延長

※無電柱化計画延長：これまでの整備実績延長＋無電柱化推進計画の計画延長

4-3. 緊急対策踏切数

以下の基準に合致する踏切の箇所数

- 1) 開かずの踏切：ピーク時間の遮断時間が40分／時以上の踏切
- 2) 自動車と歩行者のボトルネック踏切：自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切
- 3) 歩道が狭隘な踏切：前後の道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、
 - ①前後道路の車道幅員が5.5m以上
 - ②踏み切りの前後の歩道に比べ、歩道が1.0m以上狭い踏切

5. ICへの20分到達圏域

ICへの20分到達圏域（%）＝（最寄りICまで20分で到達できる面積／神奈川県全県面積）×100

6. 夜間騒音要請限度達成率

夜間騒音要請限度達成率（%）＝（夜間騒音要請限度達成延長／圏が管理する一般国道の延長）×100

要請限度の定義

騒音規制法第17条（中略）基準値（夜間は70dB）以下である。（夜間 午後10時～午前6時）

※70dB：「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」における夜間の限度（70デシベル）のこと

あ行

◆あんしん歩行エリア

市街地において、通過車両が生活道路に流入するなどして事故発生割合が高い、概ね1km²のエリアを全国で約800箇所選定している。交通安全総点検、ヒヤリ地図を活用し、地域と一体となった危険箇所の特定、公安委員会と連携した面的、総合的な対策を実施するエリアのこと。

◆ETC専用レーン

ETC専用車線。ETC非装着車はこの車線を通過することはできないので、ETCを装着した自動車であれば一般の車線と比べてスムーズに通過することが可能。

◆入込観光客数

入込観光客数とは、調査の対象範囲（各市町村）に地元、地元外を問わず、観光・レクリエーション活動を目的（他の用途と兼ねる場合も含む）として訪れた4歳以上の人数のこと。

か行

◆業務核都市

東京都市圏における業務機能等の適正な配置とともに、自立性の高い地域の中心としての個性的で魅力ある都市、首都圏の分散型ネットワーク構造を構成するための広域的な連携・交流の拠点となる都市のことで、第5次首都圏基本計画や多極分散型国土形成促進法で位置づけられている。本県では、横浜、川崎、厚木、相模原が位置づけられている。

◆緊急輸送路

災害発生時に、応急対策活動に必要な物資や機材、人員などを県内外から広域的かつ円滑に輸送するために、市町村対策本部、物流受入港、ヘリポート等を結ぶ道路ネットワークのこと。

◆交通戦争

戦後、自動車の増加とともに、交通事故死者数が昭和20年代後半から著しい増加傾向を示すようになり、昭和45年には全国の交通事故死者数が1万6,765人に達し、その状況は「交通戦争」と呼ばれるようになった。

◆コンテナバース

コンテナ船1隻分の接岸係留に要する水域を指す。バースとは「海」の停泊所の意味。

さ行

◆事故危険箇所

幹線道路やその交差点において、交通事故が多発または、その恐れが高く、緊急に対策を実施する必要性が高い箇所、全国で3,956箇所が指定されている。

◆自動車専用道路

歩行者、自転車、軽車両及び125cc以下の二輪車の進入が禁止され、主に自動車と自動車二輪車の高速走行が可能な道路のこと。

◆遮音壁

道路周辺の住民への自動車騒音被害を緩和するために、道路両側に設置される壁。コンクリート製を始め、最近では繊維強化プラスチックなど軽量化、景観への配慮などを図った新素材が開発されている。

◆渋滞損失額

渋滞による移動の遅れ時間（渋滞損失時間）を金額換算したもの。

◆成果指標（アウトカム指標）

事業目的に対する成果を計る尺度のこと。

◆生活道路

主に一般ドライバーが生活の中で短距離移動に用いる道路のことで、本書の中では、市町村道を生活道路と定義している。

た行

◆道路行政マネジメント

道路行政マネジメントとは、事業の効果をあらわす指標を用いて事業実施後の効果を検証し、検証結果を公表するとともに次年度の事業に反映するシステムのこと。

は行

◆ボトルネック

道路で交通流動が妨げとなっている箇所のことをいう。具体的には、赤信号時間が長い交差点や幅員減少・車線減少により渋滞を起こす箇所等のことをいう。

ま行

◆目標宣言プロジェクト

5年以内に供用を目指す効果の高い事業について、供用目標と年度毎の進捗目標を公表し、その達成度を評価するプロジェクトのことを指す。

ら行

◆旅行速度

信号待ち等の停止時間を含んだ自動車の走行速度のこと。