

わかやま

H15達成度報告書/H16業績計画書

アウトカムプラン

- 和歌山県道路行政業績計画書 -

みちづくりプラン

平成16年12月

近畿地区幹線道路協議会和歌山分科会

和歌山県

和歌山河川国道事務所

紀南河川国道事務所

目 次

1 . 和歌山県の情勢と道路状況

- (1) 和歌山県の情勢 p 1
- (2) 和歌山県の道路状況 p 9

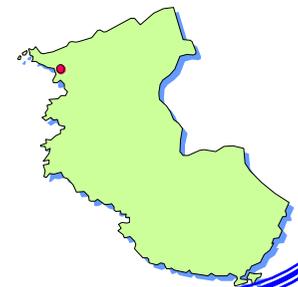
2 . わやまみちづくりプラン H15達成度報告 / H16業績計画

- (1) わかやまみちづくりプランについて p 13
- (2) H 1 5 年度の達成度報告
 開通箇所・各指標の達成度 p 16
 ベスト・プラクティス p 22
- (3) H 1 6 年度の業績計画 p 26
- (4) アウトカム指標一覧と概要 p 30

表紙：熊野古道・大門坂



平成16年7月、「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界文化遺産に登録されました。



1 . 和歌山県的情勢と道路状況

(1) 和歌山県的情勢



客観的な指標から見た和歌山県の状況

自然環境：総面積、一人当たりの可住地面積は、平均並みである。

人口：人口、人口密度が小さく、高齢化が進んでいる。（1人暮らしの老人世帯割合 4位）

産業：産業は、いずれも低い。

自然環境	総面積	km2																							
				兵庫	全国	和歌	京都	福井	滋賀	奈良	大阪	兵庫	和歌	全国	滋賀	奈良	兵庫	京都	大阪						
	可住地面積 1人当たり	m2	福井	和歌	全国	滋賀	奈良	兵庫	京都	大阪	21位	31位	952	34位	592	41位	42位	46位							
			1,288	1,034		948	494	437	149																
人口	総人口	千人																							
			大阪	兵庫	全国	京都	奈良	滋賀	和歌	福井	2位	8位	2,711	13位	29位	31位	39位	43位							
			8,815	5,778		2,642	1,438	1,359	1,061	828															
	人口密度	人/km2	大阪	兵庫	全国	滋賀	和歌	福井	2位	8位	341.8	18位	29位	33位	4,655.2	664.6	572.8	389.6	338.3	224.6	197.6				
			和歌	京都	兵庫	大阪	全国	奈良	福井	滋賀	4位	14位	6.5	30位	32位	45位	9.5	7.5	7.4	7.4	5.9	5.7	4.5		
	1人暮らしの老人 世帯割合 (一般世帯)	%																							
			和歌	京都	兵庫	大阪	全国	奈良	福井	滋賀	4位	14位	6.5	30位	32位	45位	9.5	7.5	7.4	7.4	5.9	5.7	4.5		
	老年人口割合	%	和歌	福井	京都	全国	兵庫	奈良	滋賀	大阪	15位	20位	18.5	37位	38位	41位	42位	22.3	21.6	18.7	18.1	18.0	16.9	16.4	
産業	県内総生産	億円																							
			大阪	兵庫	全国	京都	滋賀	奈良	福井	和歌	2位	8位	106,324	14位	25位	36位	40位	41位							
			395,043	185,287		91,704	55,852	38,019	33,130	32,355															
	1人当たり 県民所得	千円	滋賀	大阪	全国	福井	京都	奈良	兵庫	和歌	3位	7位	2,971	14位	22位	26位	28位	42位							
			3,156	3,096		2,903	2,768	2,703	2,657	2,396															
	製造品 出荷額等	億円	大阪	兵庫	滋賀	全国	京都	和歌	奈良	福井	4位	6位	57,311	22位	34位	35位	37位	157,974	124,588	57,936	46,202	20,535	19,925	16,871	
	卸売業年間 商品販売額	億円																							
			大阪	兵庫	京都	全国	兵庫	京都	福井	滋賀	和歌	奈良	2位	2位	10位	14位	38位	39位	43位	46位					
			534,144	87,947	79,713	42,901	14,105	12,256	9,850	8,819															
	小売業年間 商業販売額	億円	大阪	兵庫	京都	全国	滋賀	奈良	和歌	福井	2位	8位	12位	30位	35位	40位	42位	96,494	55,063	30,080	28,746	13,177	12,148	9,673	9,052

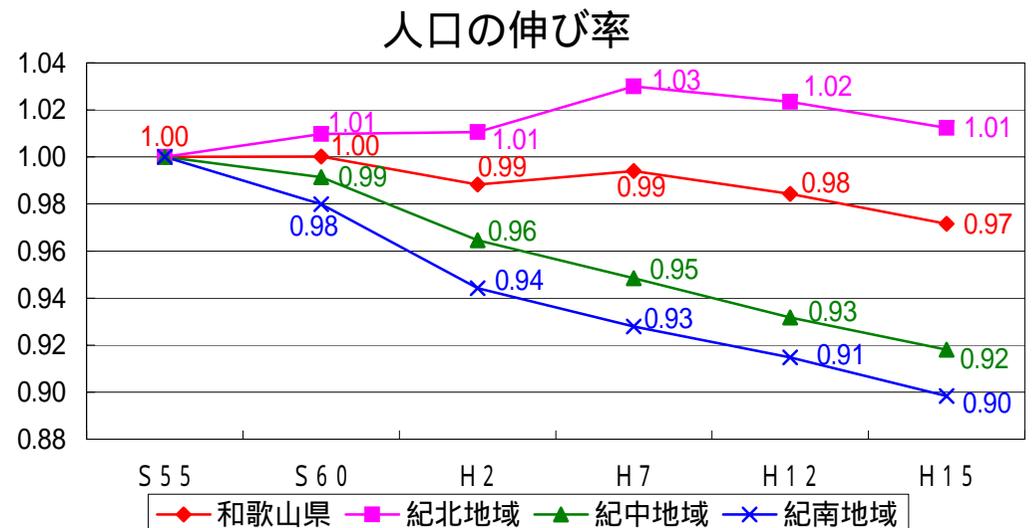
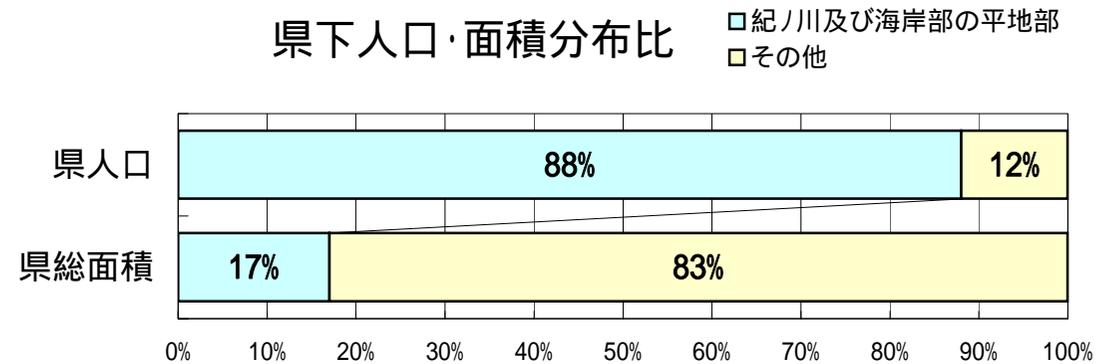
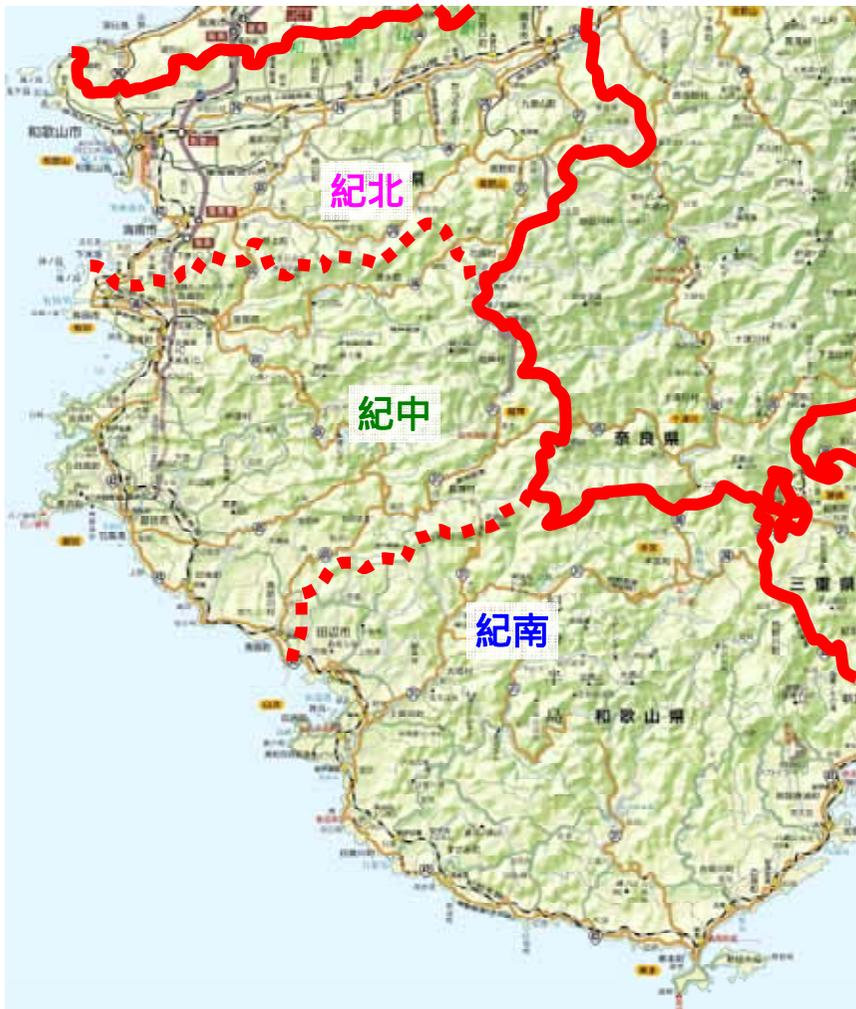
出典：H16 100の指標からみた和歌山

住居環境：公共下水道普及率は、全国ワースト2位。
 福祉医療：医療施設は平均以上だが、平均寿命は低い。
 教育：大学進学も就職（高卒者）も県外へ。
 安全：公害の苦情は平均より少ないが、犯罪、交通事故死傷者数は多い。

住居環境	水道普及率	%	京都府 1位 99.9	大阪府 1位 99.9	兵庫県 8位 99.5	滋賀県 9位 99.2	奈良県 18位 98.1	全国平均 96.6	和歌山県 27位 96.3	福井県 29位 95.6				
	公共下水道普及率	%	大阪府 3位 85.8		兵庫県 4位 84.9	京都府 6位 83.8	滋賀県 7位 72.6	全国平均 65.2	奈良県 14位 62.4	福井県 19位 57.8	和歌山県 46位 11.8			
	自家用乗用車保有台数	両/千人				福井県 10位 392.4	滋賀県 18位 343.6	全国平均 331.7	奈良県 35位 314.5	和歌山県 39位 302.4	兵庫県 41位 293.3	京都府 44位 281.3	大阪府 46位 250.6	
福祉医療	一般病院・診療所の病床数	床/10万人当			福井県 16位 1,583	和歌山県 25位 1,383	京都府 27位 1,341	全国平均 1,254	大阪府 29位 1,200	兵庫県 37位 1,078	奈良県 38位 1,075	滋賀県 44位 933		
	医師数	人/10万人当			京都府 3位 257.8	和歌山県 13位 230.5	大阪府 15位 224.7	全国平均 195.8	福井県 24位 193.6	兵庫県 25位 192.6	奈良県 27位 187.7	滋賀県 31位 180.8		
	平均寿命(男)	年	福井県 2位 78.55	奈良県 3位 78.36	滋賀県 6位 78.19	京都府 7位 78.15	全国平均 77.71	兵庫県 27位 77.57	和歌山県 41位 77.01	大阪府 43位 76.97				
	平均寿命(女)	年	福井県 2位 85.39	滋賀県 15位 84.92	京都府 20位 84.81	奈良県 21位 84.80	全国平均 84.62	兵庫県 38位 84.34	和歌山県 41位 84.23	大阪府 46位 84.01				
教育	県外大学への進学者	%	和歌山県 1位 89.9	奈良県 3位 82.1	滋賀県 7位 77.9	福井県 23位 70.9	全国平均 56.0	兵庫県 37位 52.6	京都府 38位 51.9	大阪府 41位 44.5				
	県外への就職者割合(高卒者)	%				和歌山県 10位 29.4	奈良県 14位 25.2	全国平均 17.6	京都府 23位 16.8	滋賀県 26位 16.1	兵庫県 30位 14.5	福井県 35位 10.2	大阪府 46位 5.8	
安全	公害苦情件数	件/10万人当				滋賀県 6位 69.3	兵庫県 14位 56.2	全国平均 53.1	福井県 22位 51.9	大阪府 27位 49.3	京都府 28位 46.7	和歌山県 29位 45.3	奈良県 39位 35.8	
	犯罪件数(刑法犯認知件数)	件/10万人当	大阪府 1位 3,408	兵庫県 3位 2,948	京都府 9位 2,463	滋賀県 11位 2,368	全国平均 2,239	和歌山県 14位 2,227	奈良県 15位 2,227	福井県 27位 1,677				
	交通事故死傷者数	人/10万人当				和歌山県 8位 829	兵庫県 14位 772	全国平均 735	京都府 21位 726	大阪府 24位 724	滋賀県 26位 719	奈良県 34位 643	福井県 36位 635	

和歌山県の地理状況

和歌山県の約8割が山地。
紀ノ川及び海岸部の平地17%に県人口の約9割が居住。



出典:和歌山統計年鑑

和歌山県の観光

和歌山県は名勝、史跡、温泉等多くの観光資源に恵まれている。

県内年間観光客数は約3千万人。各地方の活性化等に大きな影響を与えている。

ゴールデンウィーク（平成16年）にはマリーナシティで過去最高の1日30万人の入場者を記録。

高野山
年間観光客：115万人



高野山



マリーナシティ

和歌山市
年間観光客：495万人

那智勝浦
年間観光客：201万人



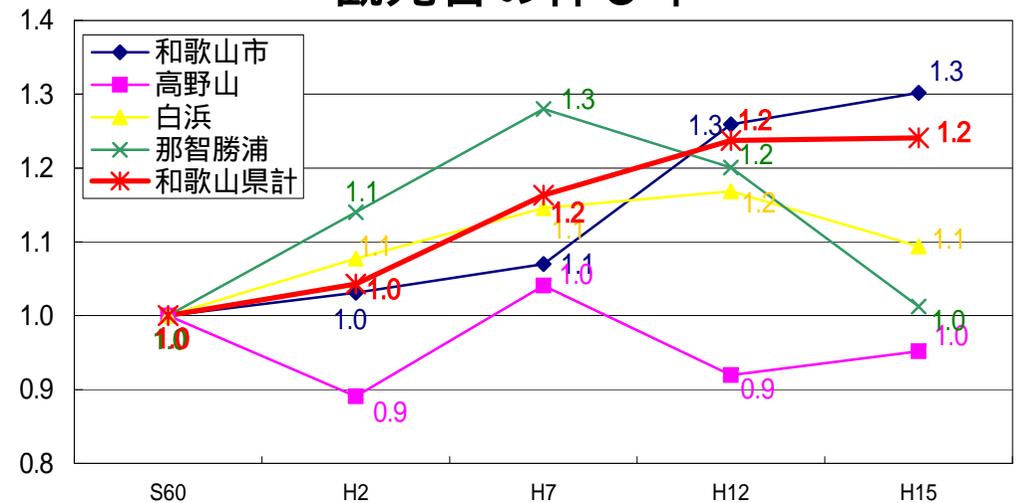
那智の滝



白良浜

白浜地区
年間観光客：326万人

観光客の伸び率



和歌山県の農業

和歌山県は果実における生産額が全国1位となっている。
 和歌山県は第一次産業への就業者割合が近畿で最も高い。(10.6% / 近畿1位)

果実生産額順位表

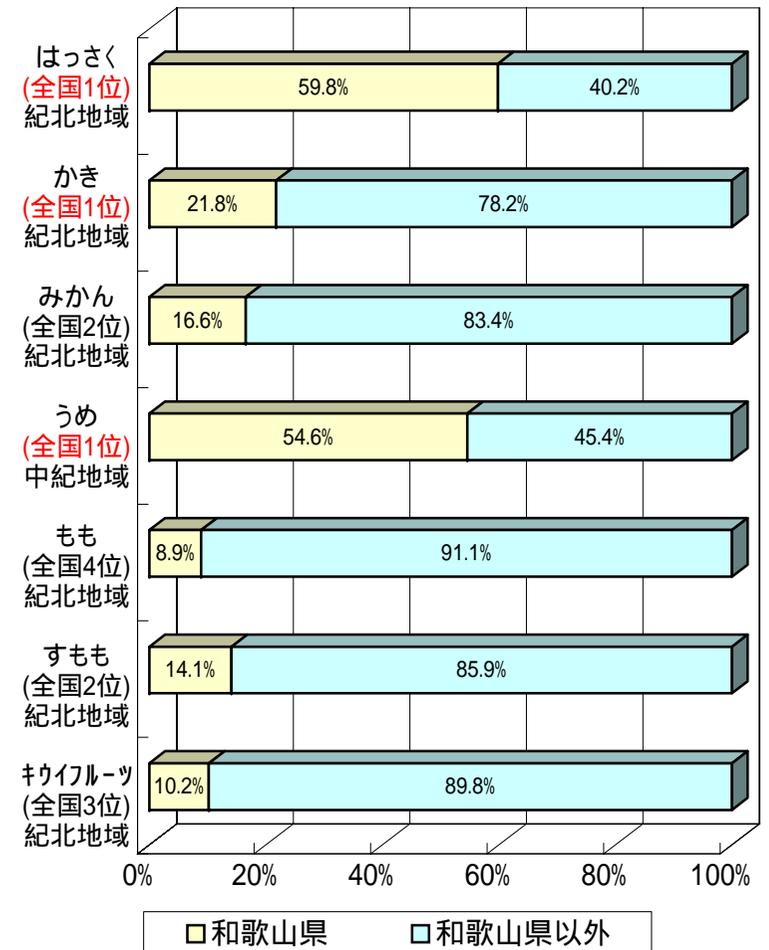
(億円)

	H12		H13		H14	
1位	和歌山	674	青森	575	和歌山	610
2位	長野	579	和歌山	558	青森	549
3位	青森	573	長野	529	長野	536
4位	山梨	549	山形	514	山梨	529
5位	愛媛	518	山梨	508	山形	507

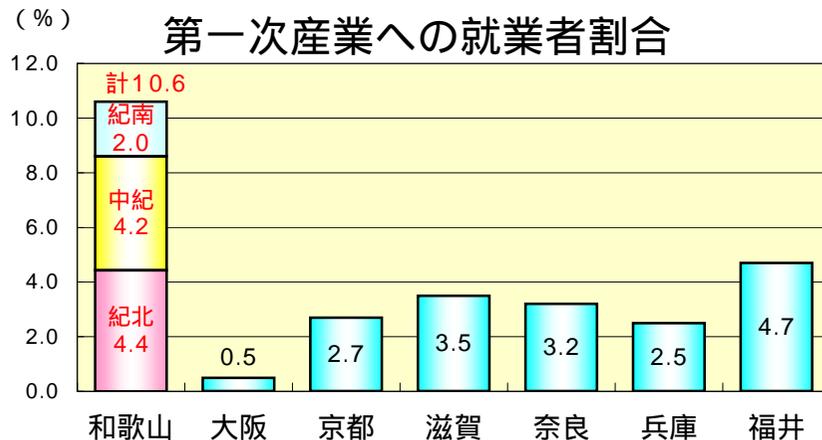
農林水産省統計



主要果実生産量のシェア



第一次産業への就業者割合



『紀伊山地の霊場と参詣道』世界遺産へ登録

紀伊山地の霊場と参詣道（高野山、熊野三山、参詣道等）が世界文化遺産へ登録（平成16年7月1日に開催された第28回世界遺産委員会において世界文化遺産一覧表への記載が決定）

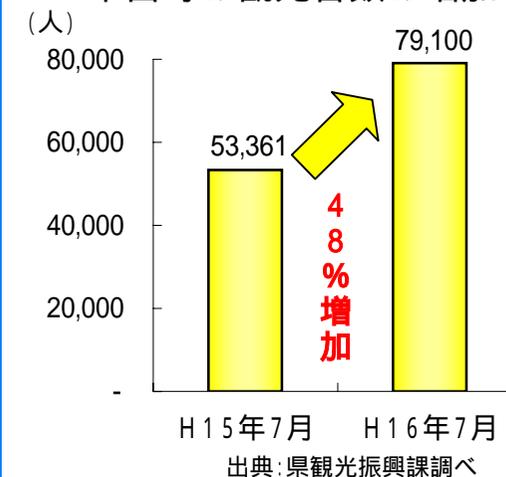
外国人観光客数の推移(県内)



高野町の観光客数の増加



本宮町の観光客数の増加



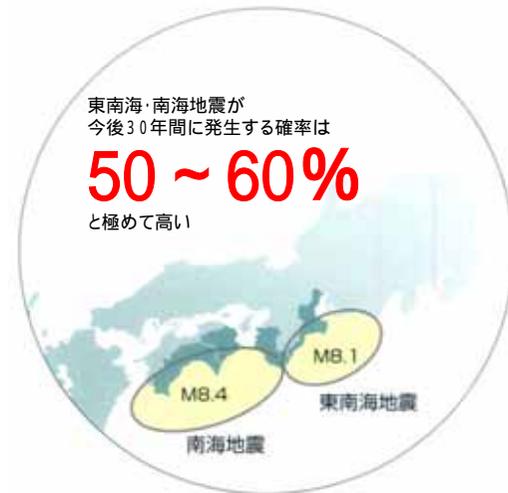
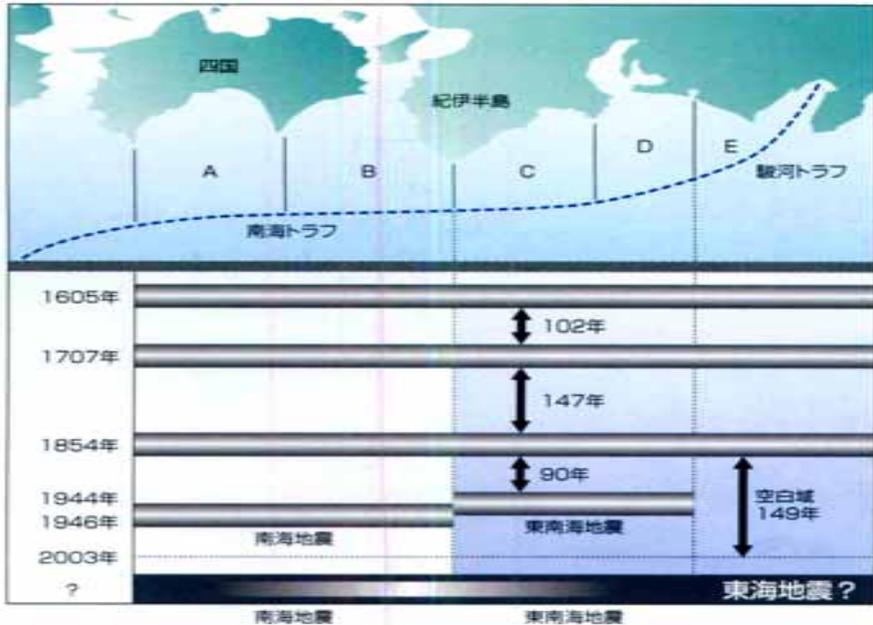
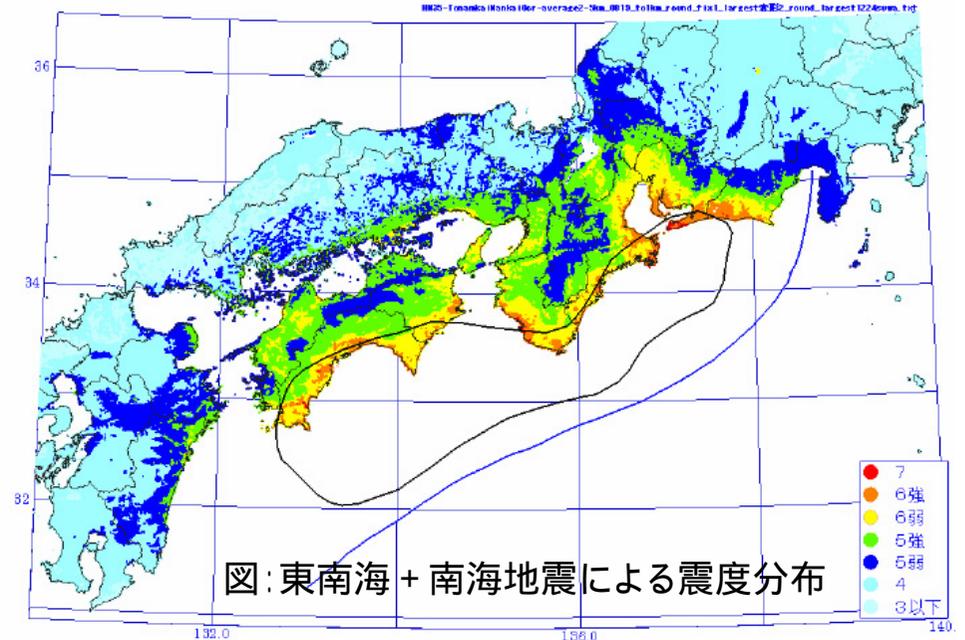
甚大な被害が予想される『東南海・南海地震』

東南海地震と南海地震が同時に起こった場合の被災規模

建物被害(全国被害の12%)
 全壊 約56,500棟～約75,900棟

人的被害(全国被害の22.4%)
 死者 約1,700人～約2,800人

経済被害額
 約38兆～約57兆円
 (中央防災会議 第14回会合資料より)



東南海・南海地震による地震・津波災害に備え、緊急輸送路となる近畿自動車道紀勢線等の早急な整備が必要

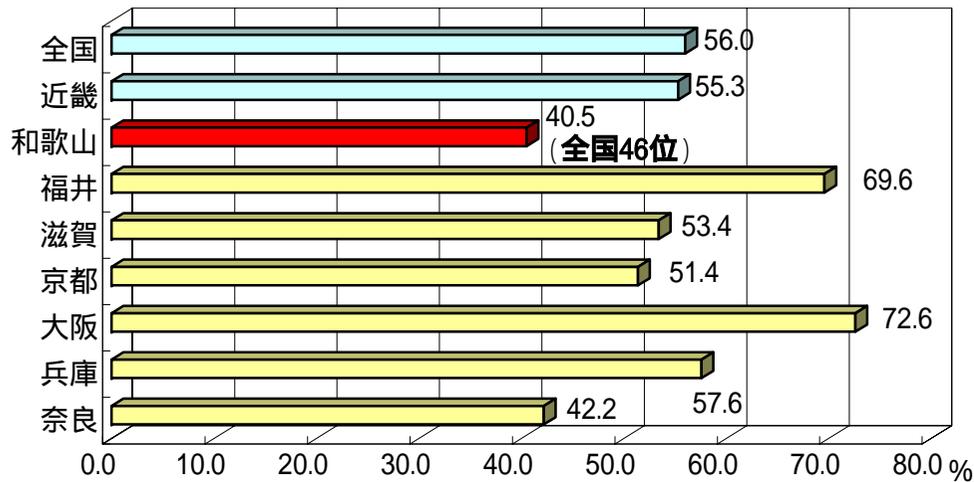
(2) 和歌山県の道路状況



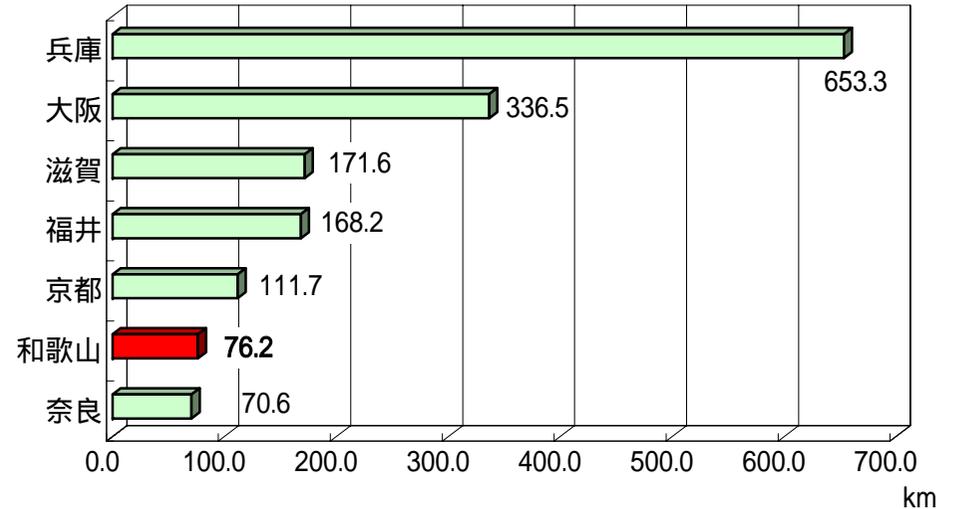
和歌山県の道路整備水準

和歌山県の道路改良率は、**全国ワースト2位**。

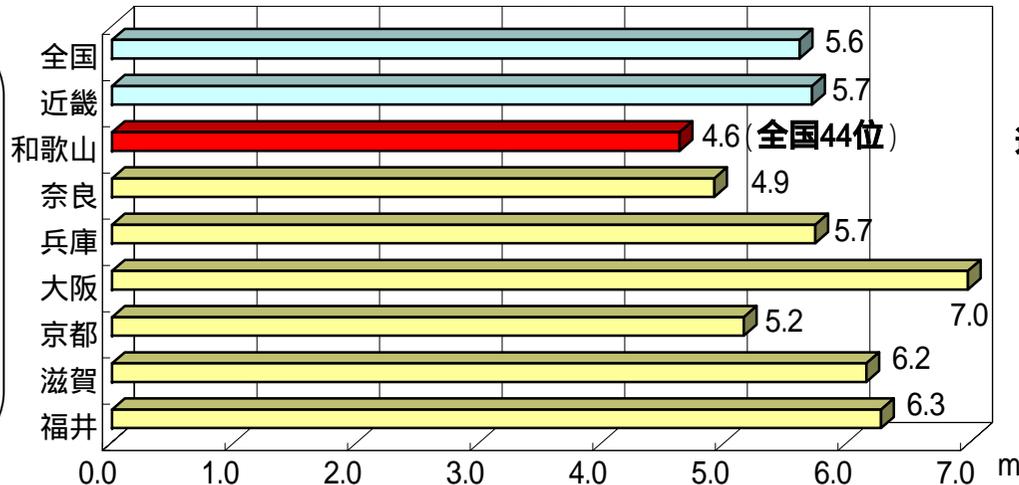
道路改良率



自動車専用道路延長



道路幅員



道路改良率とは...

道路改良率 = 改良済延長 / 実延長

(改良済延長)
車道幅員が5.5m以上で、道路構造令の規格に適合する道路の延長

(実延長)
道路総延長から、重用延長、未供用延長及び渡船延長を除いた延長である。

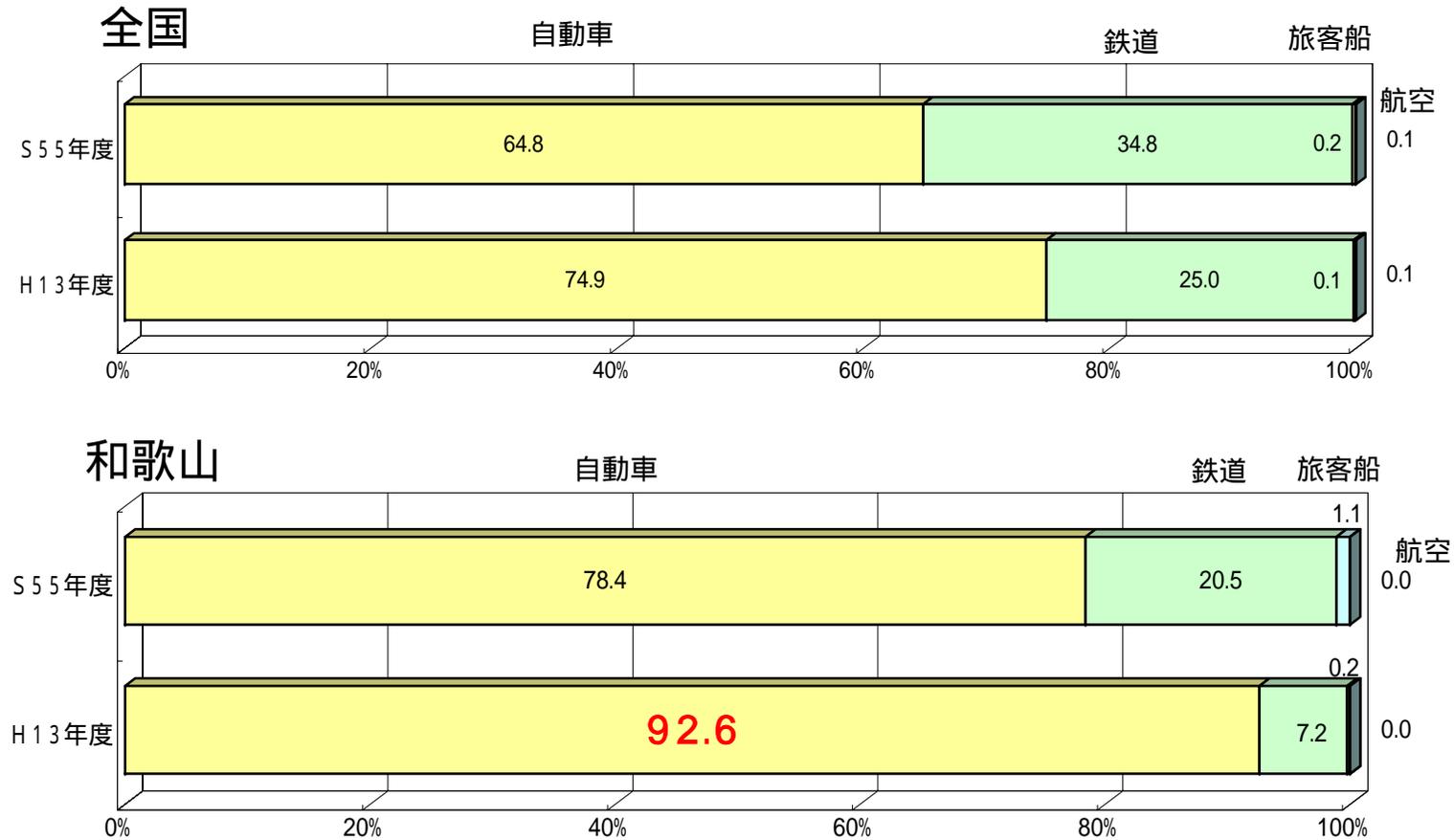
$$\text{道路幅員 (m)} = \frac{\text{道路面積 (道路部) (m}^2\text{)}}{\text{道路総延長 (m)}}$$

出典: 道路改良率、道路幅員については道路統計年報2003、自動車専用道路延長は国土交通省調べ

和歌山県の旅客流動分担率

県内の自動車の依存率は9割以上。

旅客流動分担率

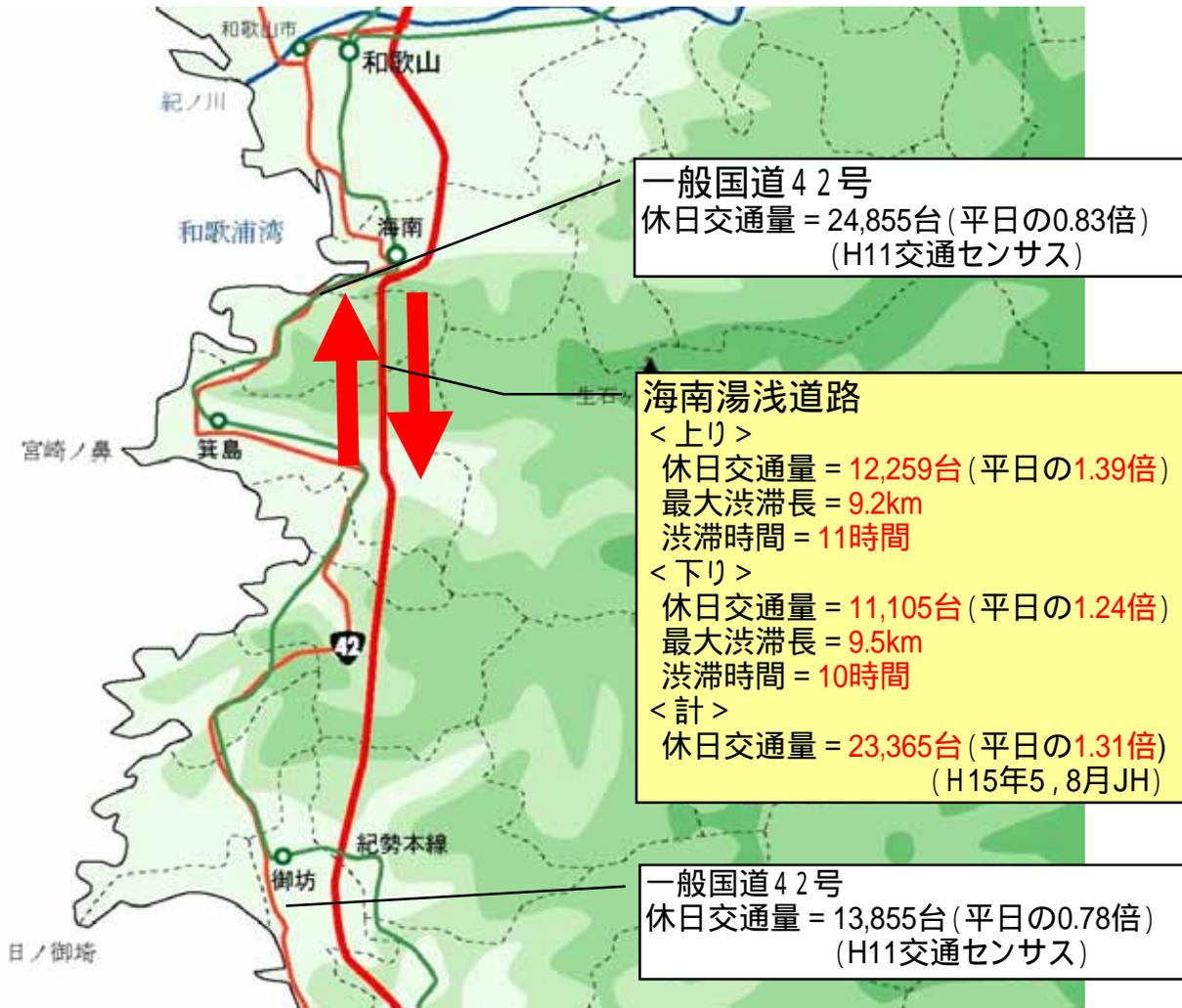


和歌山県の1世帯あたりの自動車保有台数は
1.9台
(全国平均1.6台)

休日の渋滞状況

海南湯浅道路では、休日には平日に比べて約1.3倍の交通量があり、長時間渋滞が多発している。

渋滞の影響で、観光客だけでなく観光地にも経済的な損失が出る。



観光客が押し寄せる阪和道の南行き車線
(5/2午前10時頃、南部町内)

【写真提供: H16.5.3 紀伊民報より】

2. わかやまみちづくりプラン H15達成度報告/H16業績計画

(1) わかやま みちづくりプランについて



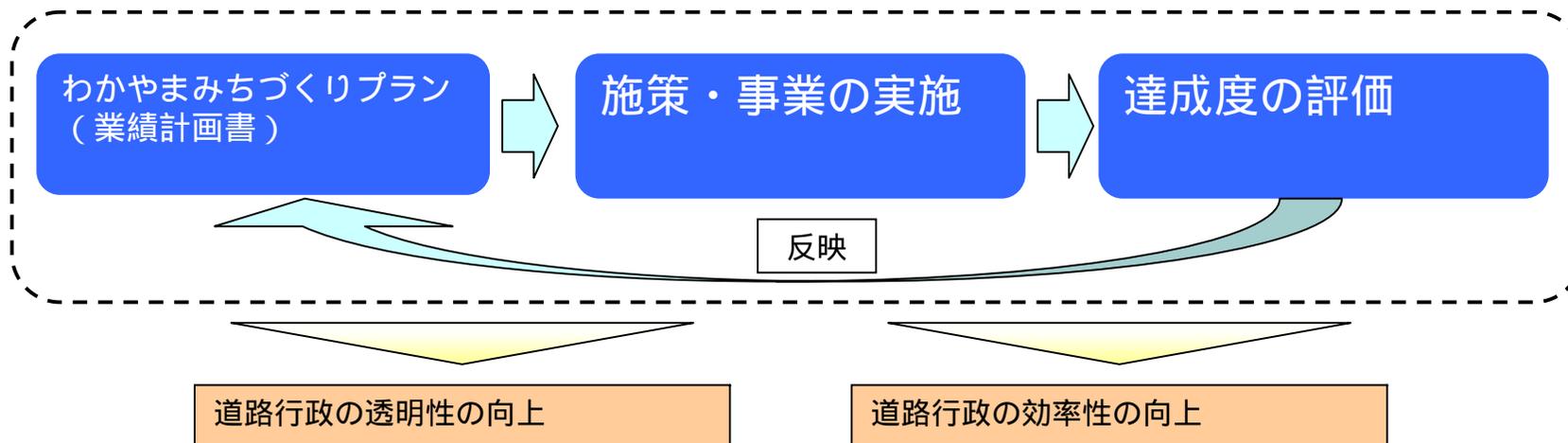
わかやま みちづくりプランについて

わかやまみちづくりプランとは・・・

従来の整備量を表す計画をあらため、道路整備によってもたらされる成果を重視するという考え方に基づき、道路整備の成果を住民が実感できるわかりやすい指標（アウトカム指標）を用いて策定した計画（業績計画書）です。今後は、事前にアウトカム指標の数値目標を設定し、施策・事業の実施後に評価を行い、以降の施策・事業に反映します。これにより、道路整備の目標や成果を実感できるようにし、道路行政の効率性や透明性の向上を図ります。

H15年度達成度報告 / H16年度業績計画は・・・

H15年度に設定した目標の「達成度」を各指標毎に確認し、その結果を踏まえH16年度の「業績計画」をまとめたものです。



プラン策定の前提

本計画は、道路行政の効率性・透明性の向上を目指す第一歩として新たに策定したものです。現在、県内道路網の整備の進め方等について、詳細な検討を行っているところであり、今後、その結果を踏まえて適宜見直しを行います。

政策テーマごとのアウトカム指標一覧

施策テーマ	アウトカム指標一覧	
「開かれた和歌山」 を実現する 道づくり	【指標 - 1】 主要観光地へのアクセス時間	関西国際空港から県内主要観光地（高野山、白浜、那智勝浦）へのアクセス時間
	【指標 - 2】 規格の高い道路利用率	全道路の走行台キ口に占める自動車専用道路の走行台キ口の割合
	【指標 - 3】 県内外の 移動時間	府県間 府県間道路の通行所要時間
県内の交流を 促す道づくり	主要都市間	県内主要都市間の移動距離
	生活圏域内	中山間地域と生活圏域中心都市との移動時間
	【指標 - 4】 道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間と 実際の所要時間差による損失時間
安全・安心を 守る道づくり	【指標 - 5】 道路交通における死傷事故率	走行1億台キ口あたりの死傷事故件数
	【指標 - 6】 津波にも安心な代替路確保率	地震等により国道42号が被災した場合の代替路の確保率
	【指標 - 7】 三次医療施設人口カバー率	60分で三次医療施設に到着する人口率
豊かな環境を 育む道づくり	【指標 - 8】 主要な旅客施設の周辺道路のバリアフリー化割合	バリアフリー化対象道路のうち、バリアフリー化された道路の割合
「紀州流」の 道づくり	【指標 - 9】 地方基準による道路整備延長割合	年間の道路整備延長のうち、地方基準（1.5車線）による整備の割合

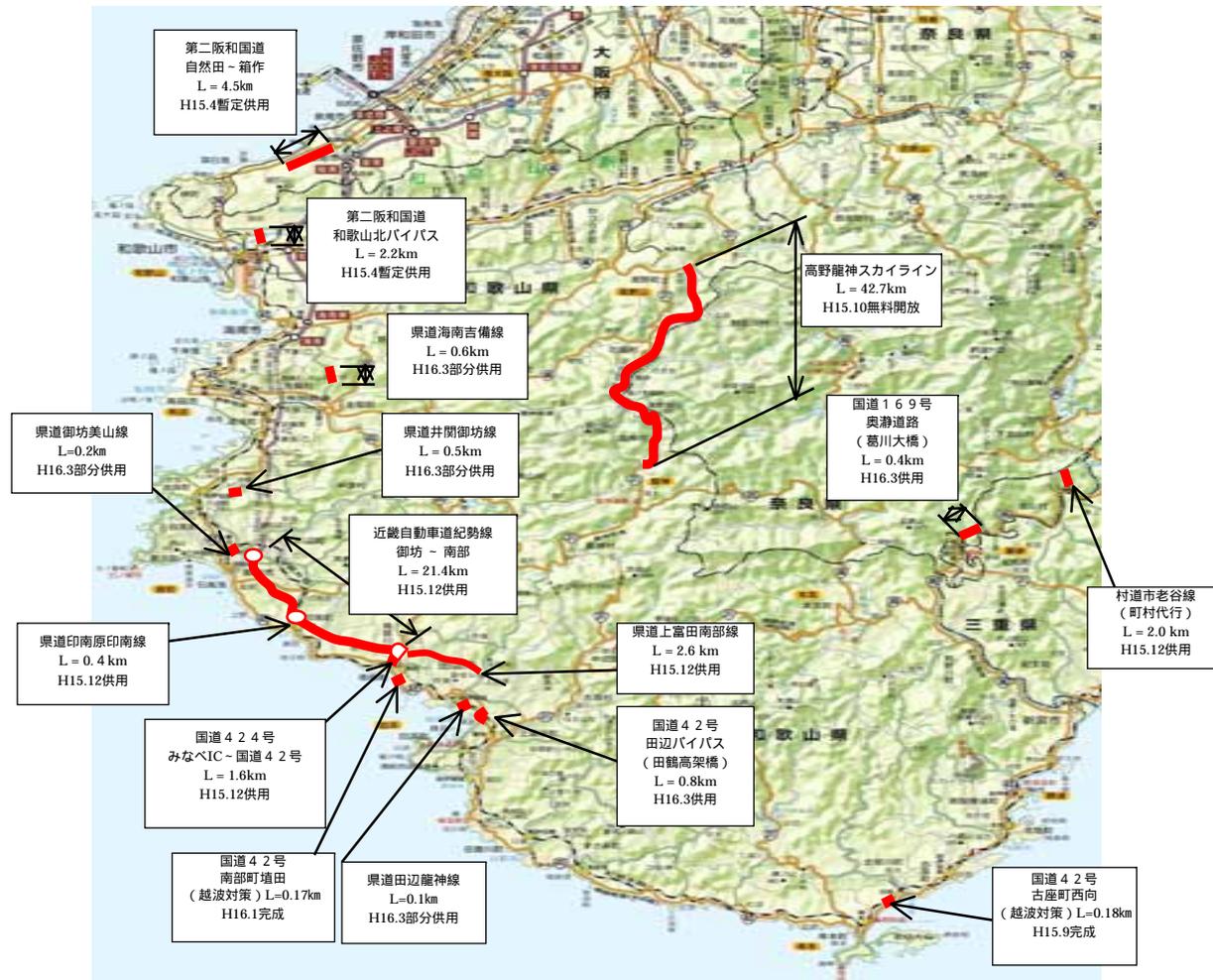
(2) H15年度の達成度報告

開通箇所・各指標の達成度



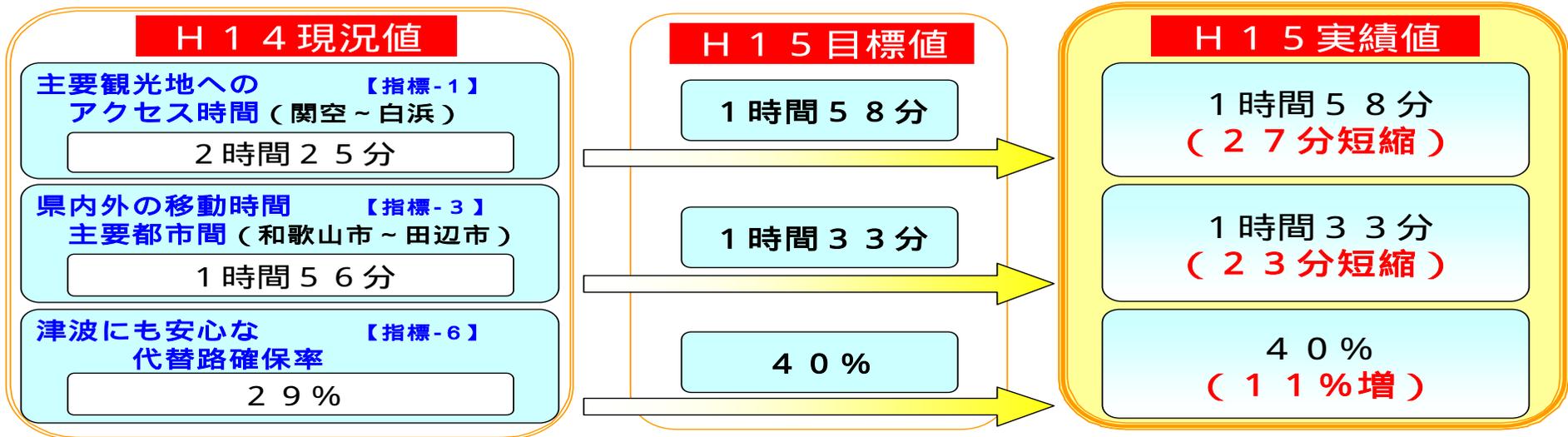
H15年度の達成度報告（開通箇所 - 位置図）

H15年度の道路整備による主な開通箇所は、近畿自動車道紀勢線(阪和道)の御坊IC～みなべICの開通をはじめ13箇所です。
開通延長は、高速道路21.4km、国道9.5km、県道等6.4kmの合計37.3kmにのびります。



阪和道・御坊IC～みなべIC開通 - 主要業績（1）

近畿自動車道紀勢線（阪和道）御坊IC～みなべIC開通により、**走行時間の短縮**、津波等による災害時の**代替路機能**の確保、広域高速ネットワークによる**第3次医療施設への移動性の向上**などの事業による成果（指標の達成）が図られています。



第三次医療施設人口カバー率 【指標-7】

（第三次医療施設へ60分以内で到達できる範囲）

第三次医療施設とは・・・

脳卒中、心筋梗塞等の重篤な患者を24時間体制で受け入れ、高度の医療を提供する救急救命センター等の医療施設。

- * 県内では、
- ・日赤医療センター
 - ・和歌山県立医科大学付属病院

H 1 4 現況値



約73万人

H 1 5 目標値

約75万人



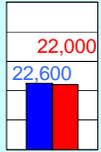
H 1 5 実績値

約75万人
（2万人増）

御坊～みなべIC間の開通により拡大

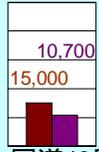
阪和道 御坊 I C ~ みなべ I C 開通後の変化

(ゴールデンウィーク)



国道42号
御坊市湯川町丸山

(平日)



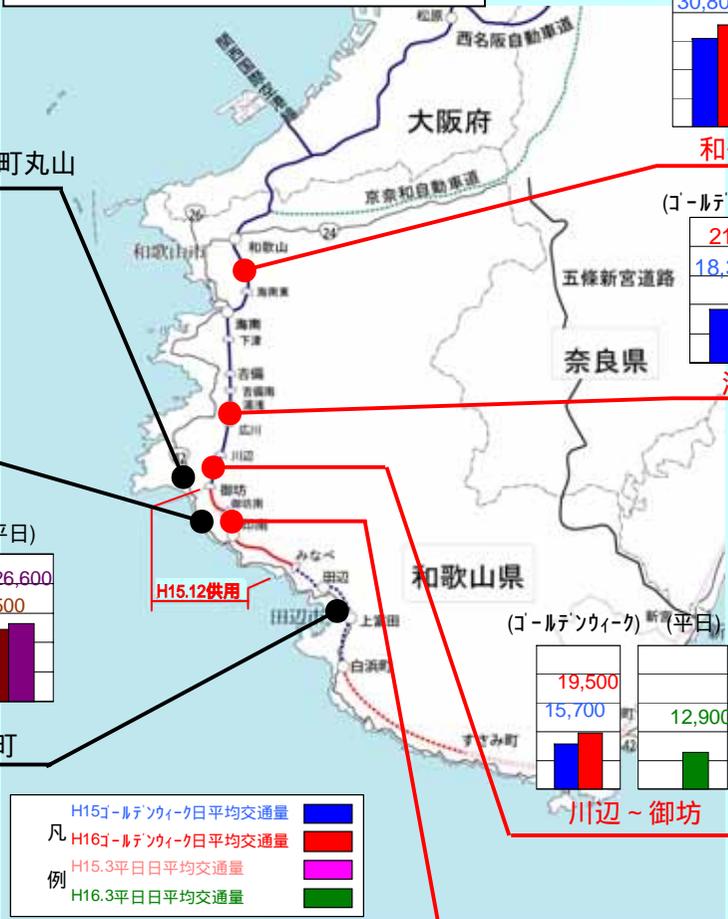
国道42号
印南町印南

(ゴールデンウィーク) (平日)



国道42号
田辺市新庄町

開通後の交通状況の変化



(ゴールデンウィーク) (平日)



和歌山 ~ 海南東

(ゴールデンウィーク) (平日)



湯浅 ~ 広川

(ゴールデンウィーク) (平日)



川辺 ~ 御坊

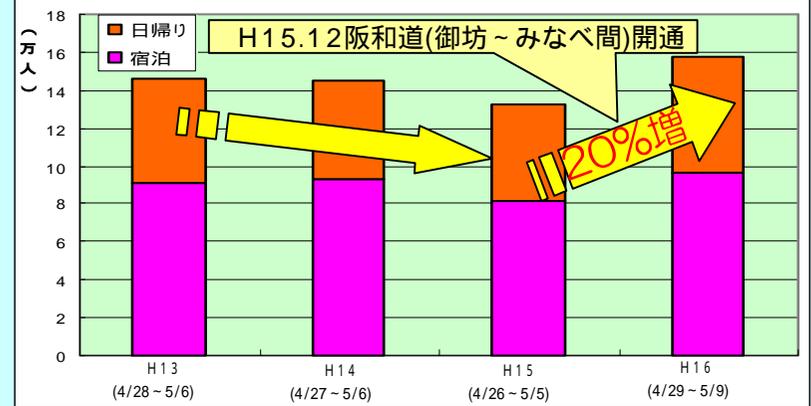
(ゴールデンウィーク) (平日)



御坊南 ~ 印南

- H15ゴールデンウィーク日平均交通量
- H16ゴールデンウィーク日平均交通量
- H15.3平日日平均交通量
- H16.3平日日平均交通量

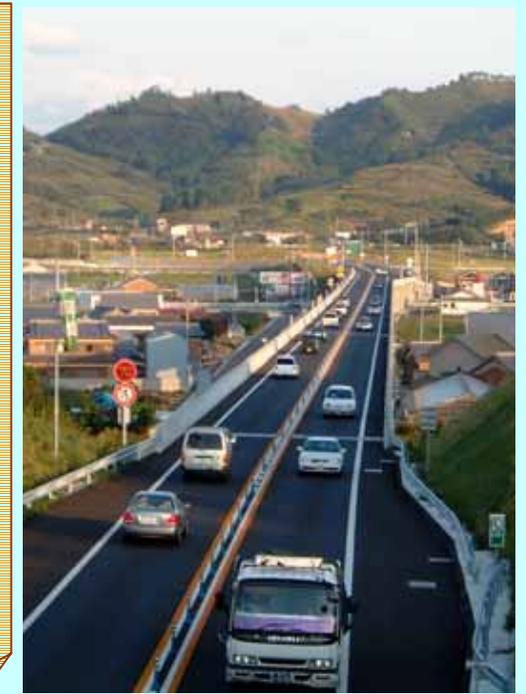
ゴールデンウィーク観光入込み客数 (白浜)



大型連休ほくほく



H16.5.7 紀伊民報



開通した阪和道御坊 I C ~ みなべ I C (南部町内)

その他 - H15年度の主な指標結果一覧

H14 現況値

規格の高い道路利用率

[指標 - 2]

5.6%

道路交通における死傷事故率

[指標 - 5]

136件 / 億台キロ

主要な旅客施設の周辺道路
のバリアフリー化割合

[指標 - 8]

45%

地方基準による道路整備延長割合

[指標 - 9]

7%

H15 目標値

6.4%

131件 / 億台キロ

47%

13%

H15 実績値

阪和道・和歌山北BPの開通による利用率の向上

6.4% (0.8%増)

特定の地域において、大幅に悪化

138件 / 億台キロ (2件 / 億台キロ増)

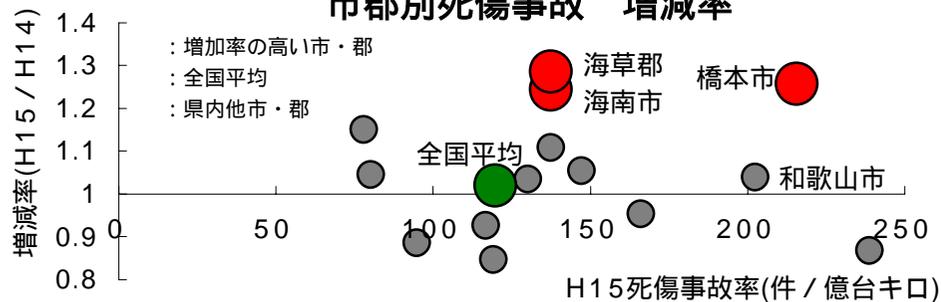
田辺駅周辺、御坊駅周辺で部分供用による向上

47% (2%増)

井関御坊線(広川町上津木)
海南吉備線(吉備町賢)で部分供用

13% (6%増)

市郡別死傷事故 増減率



死傷事故率(指標 - 5)とは・・・

1キロの区間で、車が1億台走行する時に発生する死傷事故件数

H15年度のベスト・プラクティス

ベスト・プラクティスとは...

優れた工夫、より良い整備により、従来以上の成果が現れた事例



平成15年度ベスト・プラクティス ～「紀の国大橋」の歩道整備効果～

～国土交通省 和歌山河川国道事務所～

背景と目的



和歌山北バイパスが開通したことにより、自動車交通の渋滞緩和や紀ノ川両岸の地域連携がなされた。バイパスの機能を十分に発揮し効果が現れている。では、歩行者にとってはどのような効果があったのか？
 「紀の国大橋」の全歩行者を対象にアンケートを取り、結果を分析してみた。

調査概要

調査日時: H16.5.12 (5:00～22:00)
 調査場所: 紀の国大橋歩道上
 調査概要: 全歩行者127人/日に聞き取り調査を実施



紀の国大橋



幅広く安全な歩道 (AM6:00)

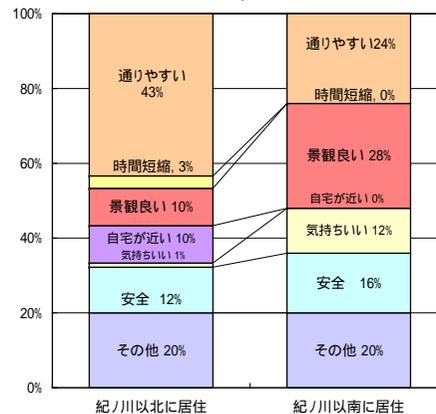


紀の国大橋から見える和歌山城

・紀の国大橋が出来てから散歩を始めた人は約2割

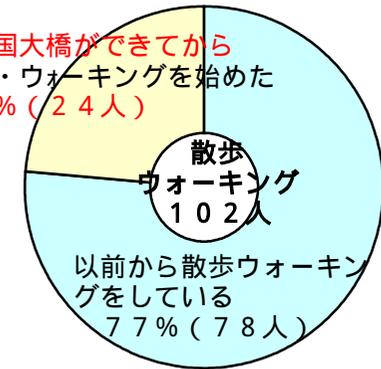
調査結果

居住地別 歩行者通行理由
 (全歩行者127人)



散歩・ウォーキング状況

紀の国大橋ができてから散歩・ウォーキングを始めた
 23% (24人)



紀の国大橋ができたことによって歩き始めた人が24人(23%)で、その約半数(11人)が60～70代の高齢者。

分析・結果

なぜ、歩き始めたのか

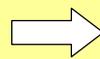
(地域別歩く理由からの分析)

紀ノ川より北側の沿線地域は、和歌山北B.Pを除きほとんどが細街路であり、幅広い歩道が整備されていないため、「通やすさ」を求め、紀の国大橋(歩道幅広い(3.0m×両側))を渡っている。

紀ノ川より南側の沿線地域は、和歌山市の中心市街地に近い地域でもあり、商業系施設等周辺に居住されている住民が「景色、景観」を求め、紀の国大橋を渡っている。

(歩き始めた人からの分析)

60代～70代の歩く理由の中では、「通しやすい」「安全である」に11人中8人の方が答えしており、高齢者にとっても『安全で安心して通行できる歩道』であるとともに、「市内及び、紀ノ川が広く見渡せる」、「朝日、夕日がきれいに見える」など歩行者の視点からの『景観的な付加価値要因』も加えられ、地域住民の散歩・ウォーキング活動を向上させている。(高齢者11人のうち、8人が毎日散歩ウォーキングを継続中)



・高齢者にも安全で安心して通行できる幅広い歩道
 ・美しい風景を創り出す紀の国大橋が人をひきつけた

平成15年度ベスト・プラクティス ～国道42号 元町交差点 渋滞解消対策～

～国土交通省 紀南河川国道事務所～

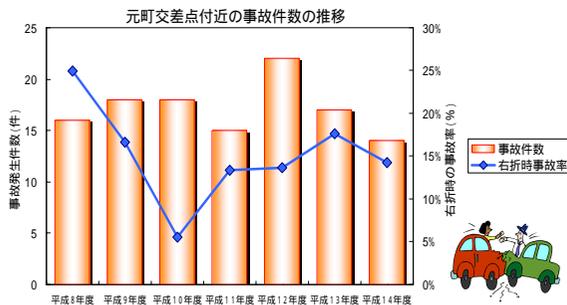
・右折車線延長により通過時間で最大約1分短縮

(1) 地域の現状・課題

元町交差点の位置



年間事故件数17件程度、右折時の事故率15%



元町交差点の対策をP型で実施

田辺市内では慢性的な渋滞が発生している。

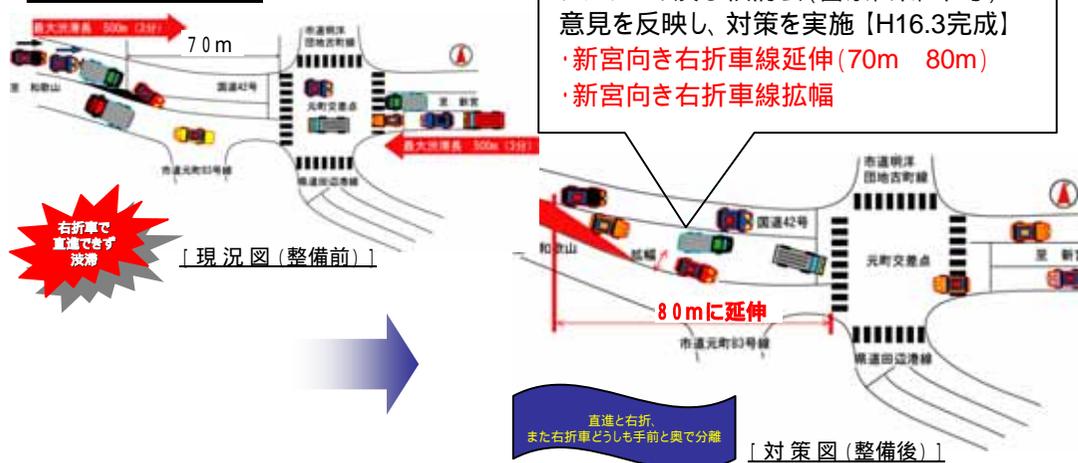
元町交差点では、新宮向き右折車が多く(3割)直進車の通行を妨げている。

沿道利用者アンケートで、元町交差点で渋滞していると感じている人達が最も多い。(約2割)

対策意見として、
新宮向き右折車線の延伸
信号サイクル等の見直し 等



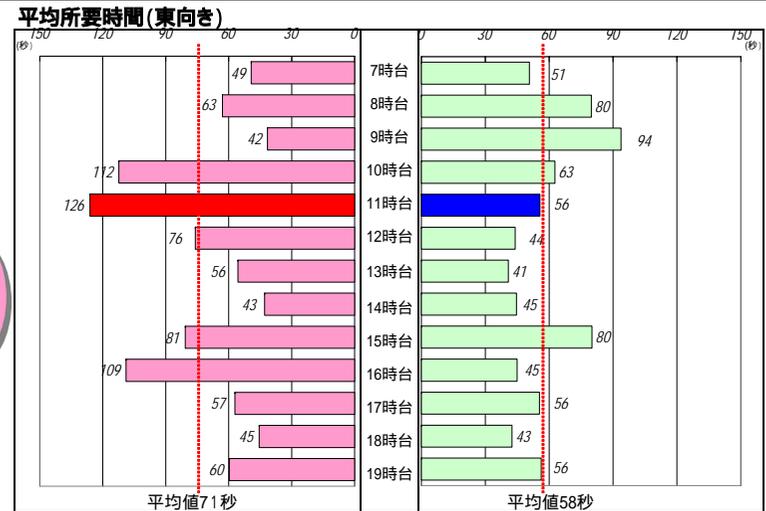
(2) 施策の概要



(3) 施策による成果の測定

【実車による走行時間調査結果より】

東(新宮)向き600mの通過時間：最大70秒(11時台)の時間短縮



(整備前)

(整備後)



(右折車と直進車が混在し、渋滞)



(右折車と直進が分離されスムーズに)

対策内容



平成15年度ベスト・プラクティス ~高野龍神スカイラインの無料開放~

~和歌山県 県土整備部~

・有料道路の無料開放で、主要観光地への利便性向上

概要



- 世界遺産登録地『高野山』と日本三大美人の湯『龍神温泉』を結ぶ延長42.7kmの山岳道路。
- 昭和55年から有料道路として県道路路公社で管理。

利用者の減少
景気の低迷
割高な通行料金(片道:普通車2,090円、大型車7,340円)
(急峻な地形のため建設コストが大)

償還を早め無料開放

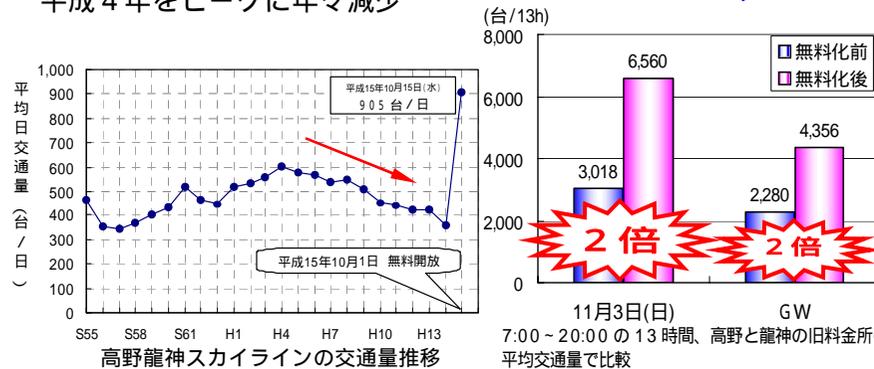
観光地へのアクセス向上により地域活性化を図る

交通状況の変化

昭和55年の開通以来、平均日交通量は約300台~600台/日
平成4年をピークに年々減少

無料開放により交通量は著しく増加!!

・秋の行楽シーズン 3,018 6,560 (台/13h)
・ゴールデンウィーク 2,280 4,356 (台/13h)



「紀伊山地の霊場と参詣道」の世界遺産登録で、より一層の利用が期待される!!

沿道施設の利用状況

沿線の観光施設利用者数も大幅に増加!

無料開放の状況



- 龍神村龍神の「護摩山スカイタワー」にて開放記念式典を開催。
- 式典後、クラシックカーによりパレードを行い無料開放をPR。



沿線の施設利用者数

施設名	無料化後(人/日) 15年10月	無料化前(人/日) 14年10月	伸び率
(高野龍神スカイライン沿線) 野迫川村総合案内所	1,850	680	2.7
山の家「しみず」	3,789	1,933	2.0
ごまさんスカイタワー	10,296	4,033	2.6
護摩壇山森林公園	3,451	1,346	2.6

その他の施設利用者数

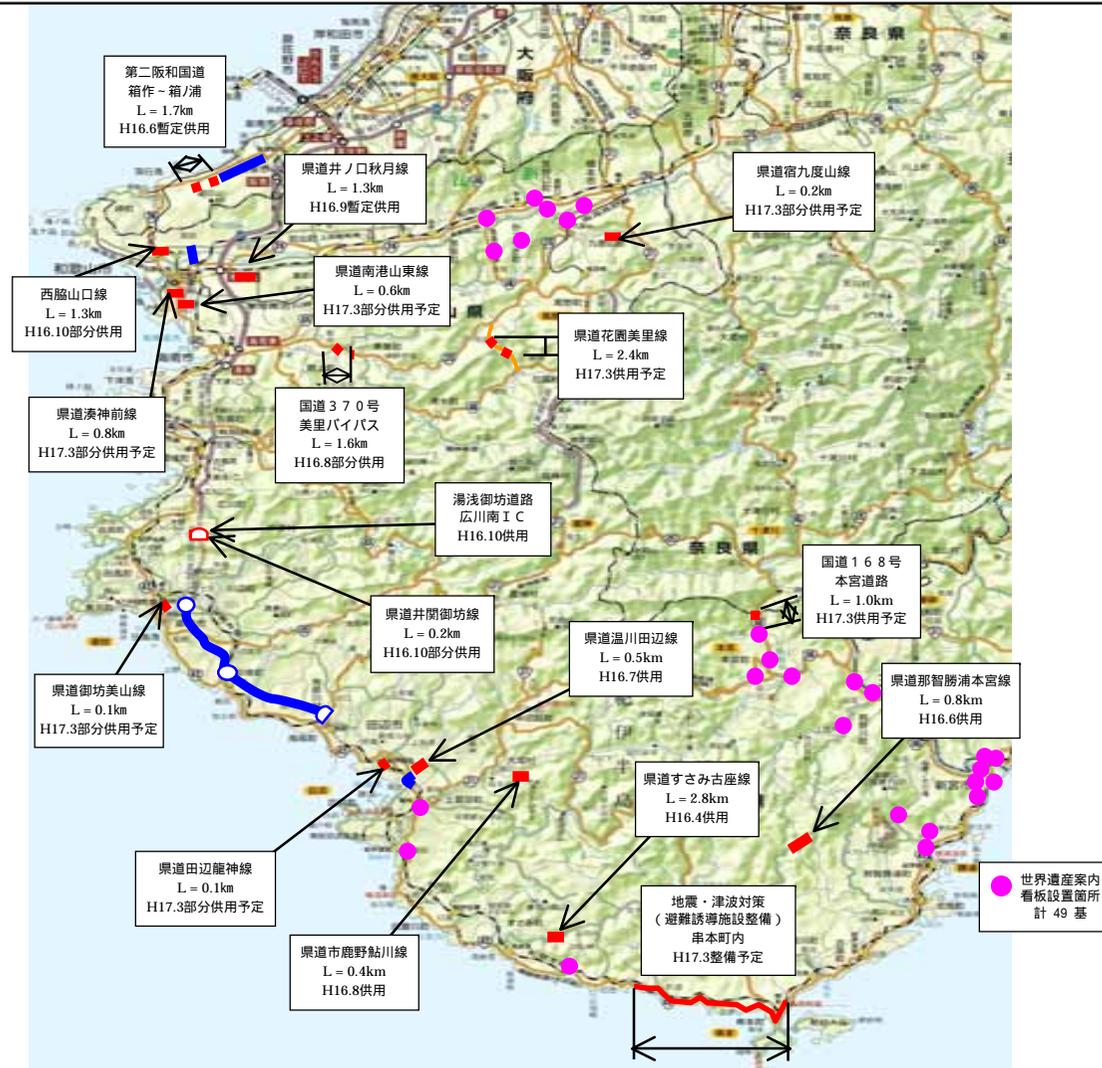
(国道371号沿線) 龍神温泉元湯	23,020	14,375	1.6
(国道311号沿線) 道の駅「熊野古道中辺路」	24,423	12,536	1.9
クアハウス熊野本宮	1,856	1,683	1.1
(国道424号沿線) 道の駅「水の郷日高川龍遊」	3,430	3,036	1.1

(3) H16年度の業績計画



H16年度の業績計画（開通箇所 - 位置図）

H16年度の道路整備による主な開通箇所は、西脇山口線をはじめ17箇所です。
 開通延長は、国道4.3km、県道等11.5kmの合計15.8kmにのびります。
 （バイパス等の大規模な事業及び、指標に関連する事業について計上しています。）



H16年度 業績計画 主要指標一覧

H14 現況値

県内外の移動時間 【指標 - 3】
府県間 和歌山市～阪南市

58分

生活圏域内 橋本市～花園村

1時間12分

道路交通における死傷事故率 【指標 - 5】

136件/億台キ口

主要な旅客施設の周辺道路
のバリアフリー化割合 【指標 - 8】

45%

地方基準による道路整備延長割合 【指標 - 9】

7%

H15 実績値

55分

1時間12分

138件/億台キ口

47%

13%

H16 目標値

第二阪和国道(箱作～箱ノ浦)供用により短縮

51分 **(7分短縮)**

県道花園美里線供用により短縮

1時間04分 **(8分短縮)**

国道26号延時交差点、国道42号黒江交差点
国道42号南紀の台下交差点改良により減少

131件/億台キ口 **(5件/億台キ口減)**

田辺駅周辺、御坊駅周辺での部分供用による向上

48% **(3%増)**

井関御坊線(広川町上津木)
宿九度山線(九度山町丹生川)で部分供用

19% **(12%増)**

西脇山口線(平成16年10月22日開通) - 主要事業

西脇山口線供用による成果

【渋滞損失時間】 【指標 - 4】

現況値 1,317万人時間 / 年

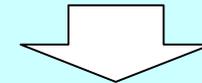
↓ 国道26号の渋滞緩和により

H16年度末 1,184万人時間 / 年
133万人時間 / 年削減

【時間短縮】

(梅原交差点 ~ 三木町交差点)

国道26号経由(開通前) 26分



西脇山口線 - 和歌山北BP経由
 開通後1週間 16分

10分短縮

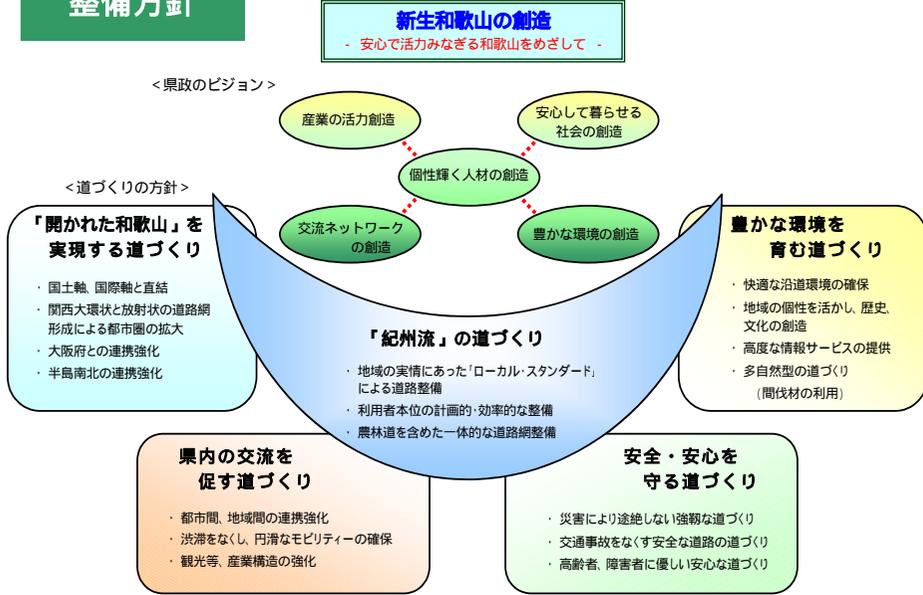
実測による



(4) アウトカム指標一覧と概要

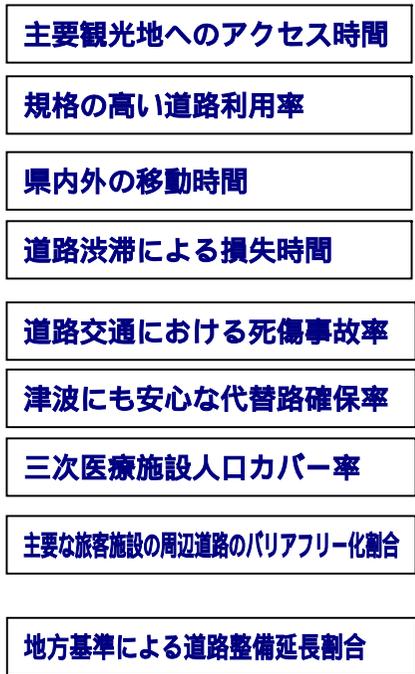
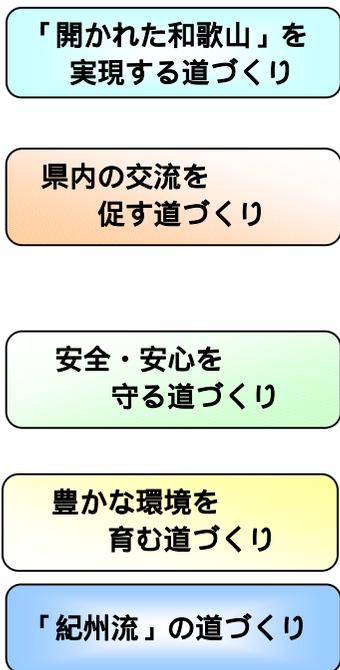


整備方針



道づくりの方針

アウトカム指標



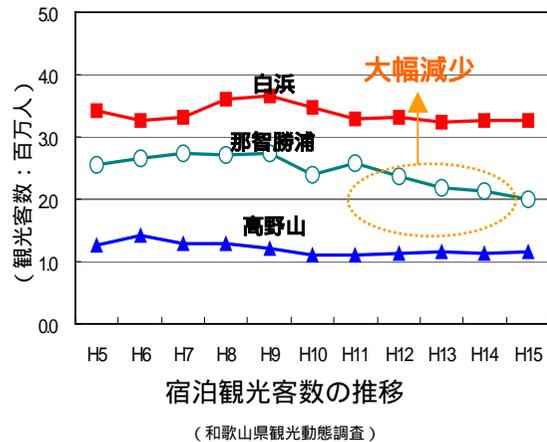
アウトカム指標一覧

道づくりの方針	アウトカム指標	内容	H14 現況値	H15		H16 目標値	H19 目標値	長期 目標値	
				目標値	実績値				
「開かれた和歌山」を実現する道づくり	1. 主要観光地へのアクセス時間	関西国際空港から県内主要観光地（高野山、白浜、那智勝浦）へのアクセス時間	関空 - 高野山 1時間35分	1時間35分	1時間35分	1時間35分	1時間32分	1時間15分	
		関空 - 白浜	2時間25分	1時間58分	1時間58分	1時間58分	1時間43分	1時間40分	
関空 - 那智勝浦		3時間55分	3時間52分	3時間52分	3時間52分	3時間29分	2時間30分		
	2. 規格の高い道路利用率	全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合	5.6%	6.4%	6.4%	6.4%	8.8%	2.5%	
	3. 県内外の移動時間	府県間 府県間道路の通行所要時間	和歌山市 - 阪南市	58分	55分	55分	51分	51分	30分
岩出町 - 泉南市			28分	28分	28分	28分	27分	20分	
那智町 - 和泉市			1時間12分	1時間12分	1時間12分	1時間12分	1時間10分	50分	
橋本市 - 河内長野市			53分	53分	53分	53分	52分	25分	
県内の交流を促す道づくり	主要都市間 県内主要都市間の移動時間	和歌山市 - 橋本市	1時間21分	1時間21分	1時間21分	1時間21分	1時間10分	40分	
		和歌山市 - 田辺市	1時間56分	1時間33分	1時間33分	1時間33分	1時間20分	1時間15分	
		和歌山市 - 新宮市	3時間42分	3時間42分	3時間42分	3時間42分	3時間20分	2時間20分	
		橋本市 - 新宮市	3時間34分	3時間34分	3時間34分	3時間33分	3時間14分	2時間25分	
		和歌山市 - 美里町	1時間03分	1時間03分	1時間03分	1時間03分	1時間02分	1時間00分	
		橋本市 - 花園村	1時間12分	1時間12分	1時間12分	1時間04分	1時間01分	1時間00分	
	生活圏域内 中山間地域と生活圏域中心城市との移動時間	橋本市 - 花園村	1時間12分	1時間12分	1時間12分	1時間04分	1時間01分	1時間00分	
新宮市 - 北山村		1時間36分	1時間36分	1時間36分	1時間36分	1時間33分	1時間05分		
	4. 道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間差による損失時間	1,317万人時間/年（直轄国道）	1,189万人時間/年（直轄国道）	1,250万人時間/年（直轄国道）	1,184万人時間/年（直轄国道）	1,039万人時間/年（直轄国道）	935万人時間/年（直轄国道）	
安全・安心を守る道づくり	5. 道路交通における死傷事故率	走行1億台キロあたりの死傷事故件数	136件/億台キロ（直轄国道）	131件/億台キロ（直轄国道）	138件/億台キロ（直轄国道）	131件/億台キロ（直轄国道）	124件/億台キロ（直轄国道）	116件/億台キロ（直轄国道）	
		6. 津波にも安心な代替路確保率	地震等により国道42号が被災した場合の代替路の確保率	2.9% 6.3km	4.0% 8.7km	4.0% 8.7km	4.0% 8.7km	4.9% 10.5km	概成 2.14km
			7. 三次医療施設人口カバー率	60分で三次医療施設に到着する人口率	6.8%	7.0%	7.0%	7.0%	7.1%
豊かな環境を育む道づくり	8. 主要な旅客施設の周辺道路のバリアフリー化割合	バリアフリー化対象道路のうち、バリアフリー化された道路の割合	4.5%	4.7%	4.7%	4.8%	5.6%	概成	
「紀州流」の道づくり	9. 地方基準による道路整備延長割合	年間の道路整備延長のうち、地方基準（1.5車線）による整備の割合	7%	13%	13%	19%	27%	-	

【指標1】主要観光地へのアクセス時間

現状と課題

和歌山県内の主要観光地への観光客数は年々減少しているが、「紀伊山地の霊場と参詣道」の世界遺産登録により、今後、観光客の増加が予想される



広域的な移動を支援する道路に対して満足度が低い

和歌山県

質問項目	評点	順位
高速道路や有料道路についての満足度	5点満点中 2.39 [全国平均 2.45]	全国 44位
国道、県道などの幹線道路についての満足度	5点満点中 2.40 [全国平均 2.58]	全国 40位

道路利用者満足度
（国土交通省道路IRサイト(平成14年)）

主な施策

- 近畿自動車道紀勢線の整備
H15.12 御坊～みなべ IC 間供用
- アクセス道路の整備
 - 国道42号（田辺バイパス）
H16.3 田鶴高架橋区間供用
 - 国道42号（田辺西バイパス）
 - 国道42号（那智勝浦道路）
 - 国道168号（熊野川・本宮道路）
 - 国道480号（梨子ノ木バイパス）
 - 主要県道泉佐野岩出線（府県境区間） 等

アウトカム指標

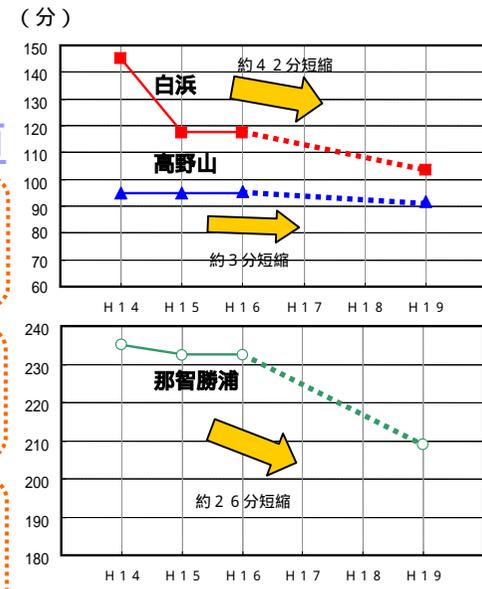
定義

主要観光地へのアクセス時間

関西国際空港から主要観光地（高野山、白浜、那智勝浦）へのアクセス時間

主要観光地へのアクセス時間の短縮により、「紀伊山地の霊場と参詣道」等の主要観光地へ、国内外からの観光客の増大が期待できる

H14 現況値 H15 実績値 H16 目標値 H19 目標値



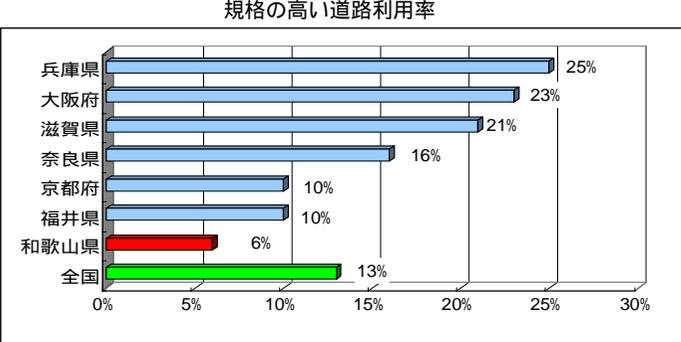
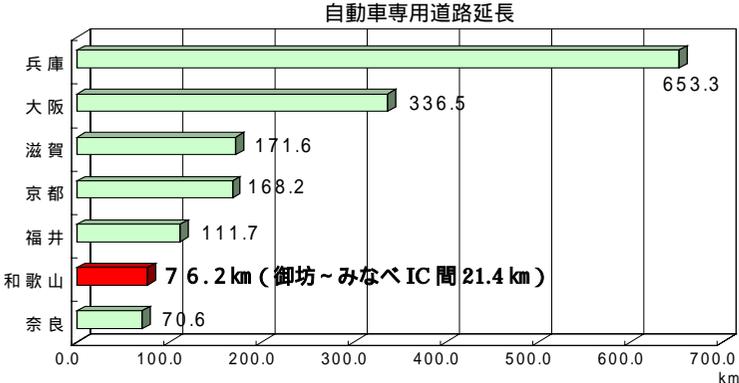
指標の現況値と数値目標

【指標2】規格の高い道路利用率

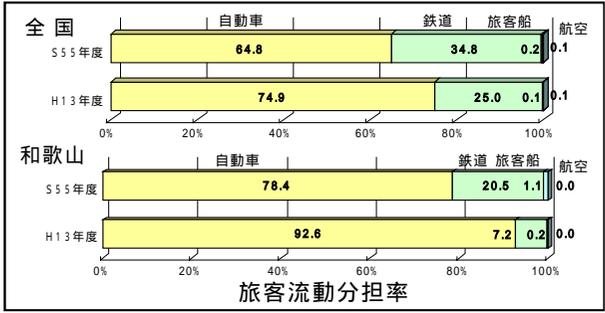
現状と課題

阪和自動車道 御坊～みなべ間 (21.4 km) が開通しても、未だ低い規格の高い道路の利用率。

高速自動車道の整備が低い状況では、このような観光などの長距離トリップが一般道から転換することができないため、移動時間の長時間化を招き、地域の経済活動を妨げる結果となっている。



和歌山県下では、自動車の依存度が高い



和歌山県の1世帯あたりの自動車保有台数は1.9台 (全国平均1.6台)

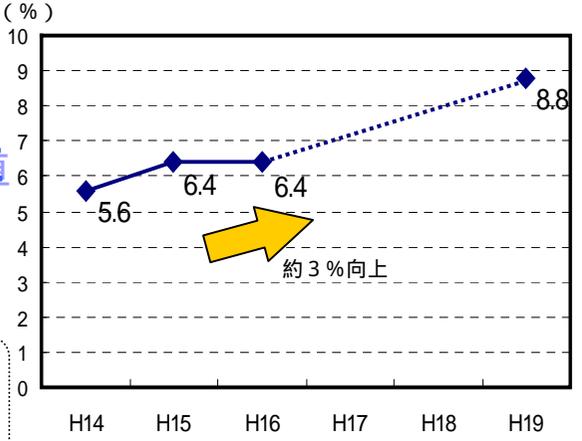
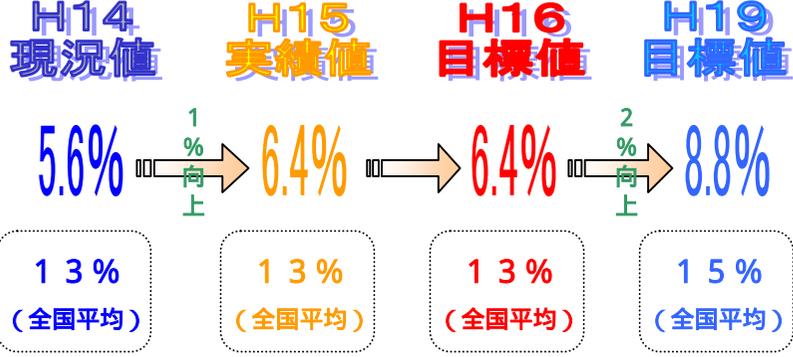
主な施策

- 近畿自動車道紀勢線の整備
- ・H15.12 御坊～みなべ IC間供用
- 京奈和自動車道の整備
- 第二阪和国道の整備
- ・H15.4 和歌山北バイパス供用
- 大阪橋本道路の整備
- 五條新宮道路の整備
- 等

アウトカム指標

定義
規格の高い道路利用率
 全道路の走行台数に占める道路交通における自動車専用道路の走行台数の割合

規格の高い道路の利用率の向上により、物流や観光などの長距離トリップを一般道より自動車専用道路へ適正に分担させることによる交通の円滑化、安全性、環境への負荷軽減などの効果が期待できる

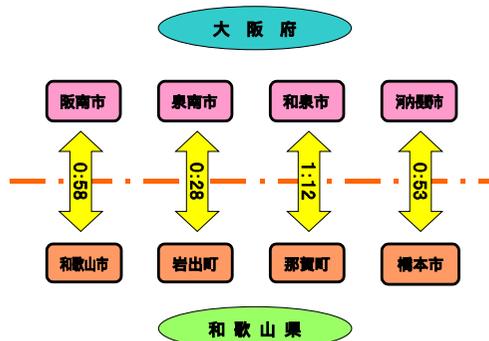


指標の現況値と数値目標

【指標3】県内外の移動時間

現状と課題

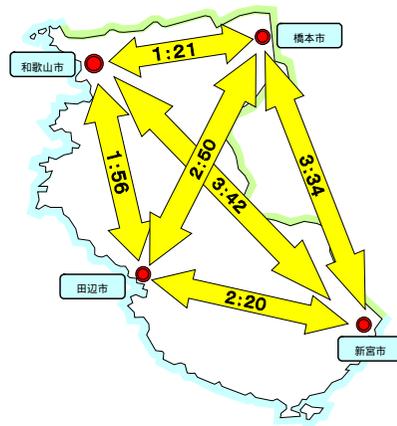
府県間近接都市間の移動に時間がかかる



府県間近接都市間の移動時間

(H11 道路交通情勢調査)

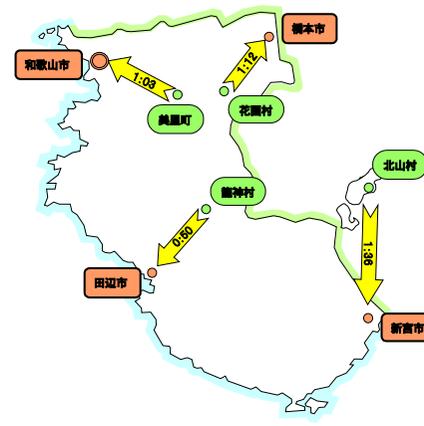
県内主要都市間の移動に時間がかかる



主要都市間の移動時間

(H11 道路交通情勢調査)

山間部から圏域中心都市への移動に時間がかかる



圏域中心都市への移動時間

(H11 道路交通情勢調査)

主な施策

府県間道路の整備

- ・ 第二阪和国道
H15.4 和歌山北バイパス(暫定供用)
- ・ 主要県道泉佐野岩出線
- ・ 国道371号(橋本バイパス)
- ・ 国道480号(平道路)

高規格幹線道路の整備

- ・ 近畿自動車道紀勢線
H15.12 御坊～みなべ IC 間供用
- ・ 京奈和自動車道

県内主要幹線道路の整備

- ・ 国道168号
- ・ 国道424号
- 等

アウトカム指標

定義

府県間移動時間

和歌山県北部の4都市(和歌山市・岩出町・那賀町・橋本市)から、大阪府南部の4都市(阪南市・泉南市・和泉市・河内長野市)までの所要時間

主要都市間移動時間

主要都市(和歌山市・橋本市・田辺市・新宮市)間の移動時間

生活圏域内移動時間

生活圏域内の山間部町村(美里町・花園村・北山村)から中心都市(和歌山市・橋本市・新宮市)までの移動時間

府県間や主要都市間・生活圏域内の移動時間の短縮により、「開かれた和歌山」を実現するための広域交流や県内の交流を活性化が図れる

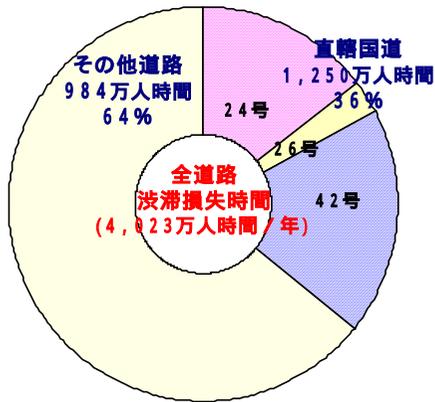
	H14 現況値	H15 実績値	H16 目標値	H19 目標値		H14 現況値	H15 実績値	H16 目標値	H19 目標値
和歌山市 - 阪南市	58分	55分	51分	変動無し	那賀町 - 和泉市	1時間12分	変動無し	1時間10分	変動無し
岩出町 - 泉南市	28分	変動無し	-	27分	橋本市 - 河内長野市	53分	変動無し	-	52分
和歌山市 - 橋本市	1時間21分	変動無し	-	1時間10分	和歌山市 - 新宮市	3時間42分	変動無し	-	3時間20分
和歌山市 - 田辺市	1時間56分	1時間33分	変動無し	1時間20分	橋本市 - 新宮市	3時間34分	変動無し	3時間33分	3時間14分
和歌山市 - 美里町	1時間03分	変動無し	-	1時間02分	新宮市 - 北山村	1時間36分	変動無し	-	1時間33分
橋本市 - 花園村	1時間12分	変動無し	1時間04分	1時間01分					

【指標4】道路渋滞による損失時間

現状と課題

和歌山県下における渋滞損失時間の約4割以上が直轄国道で発生している

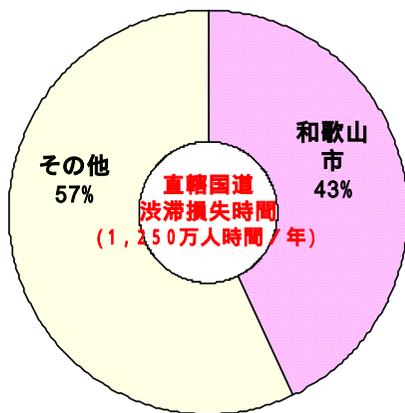
【和歌山県渋滞損失時間 道路種別】



[H15 現況値]

直轄国道で発生している渋滞損失時間は都市部である和歌山市に集中している

【和歌山県渋滞損失時間 市町村別】



[H15 現況値]

主な施策

高規格幹線道路の整備

- 近畿自動車道紀勢線
H15.12 御坊～みなべ IC 間供用
- 京奈和自動車道

第二阪和国道等の整備

- H15.4 和歌山北バイパス (暫定供用)
- H16.10 西脇山口線供用

県内主要幹線道路の整備

- 国道24号 (和歌山バイパス)
- 国道42号 (田辺バイパス)
- 国道42号 (田辺西バイパス) 等

アウトカム指標

定義

道路渋滞による損失時間

基準となる旅行速度と通常時の旅行速度の差における人数あたりの時間の損失

道路渋滞における損失時間は、渋滞によって利用者が被っていた損失であり、削減する効果として、交通の円滑化や交通事故の減少・沿道環境の向上なども期待できる

H14
現況値

1,317
万人時間/年
(直轄国道)

約5%削減

H15
実績値

1,250
万人時間/年
(直轄国道)

約5%削減

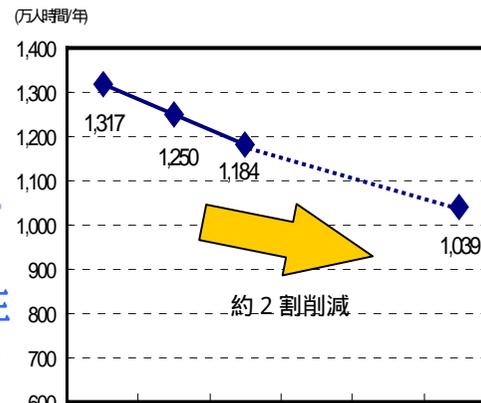
H16
目標値

1,184
万人時間/年
(直轄国道)

約12%削減

H19
目標値

1,039
万人時間/年
(直轄国道)



指標の現況値と数値目標

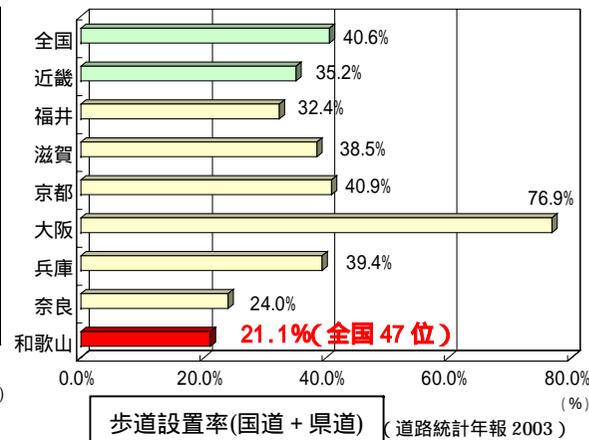
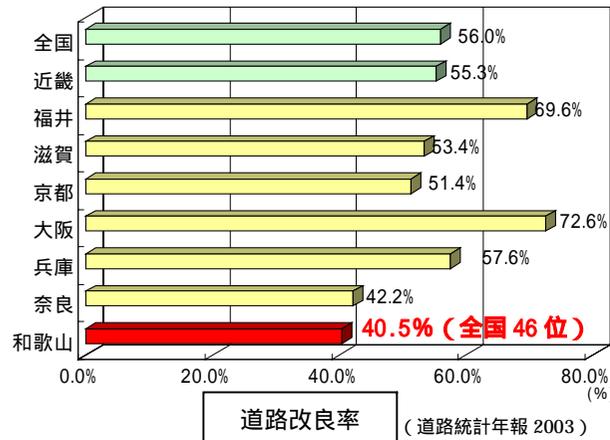
【指標5】道路交通における死傷事故率

現状と課題

和歌山県下の交通死傷者数(率)は、全国8位と高く近年5年間で18%増加している。

和歌山県内の道路の改良率は40.5%で全国46位ワースト2、歩道の設置率は21.1%で全国最下位ワースト1と低い状況である。

「安全な道路(死傷事故率の低い道路)」である規格の高い道路整備が遅れているため適切な交通の転換が図れていない。



主な施策

近畿自動車道紀勢線の整備
H15.12 御坊～みなべ IC 間供用

京奈和自動車道の整備

バイパス道路の整備

- ・ 第二阪和国道
H15.4 和歌山北バイパス (暫定供用)
- ・ H16.10 西脇山口線供用
- ・ 国道42号 (田辺西バイパス)
- ・ 国道42号 (那智勝浦道路) 等

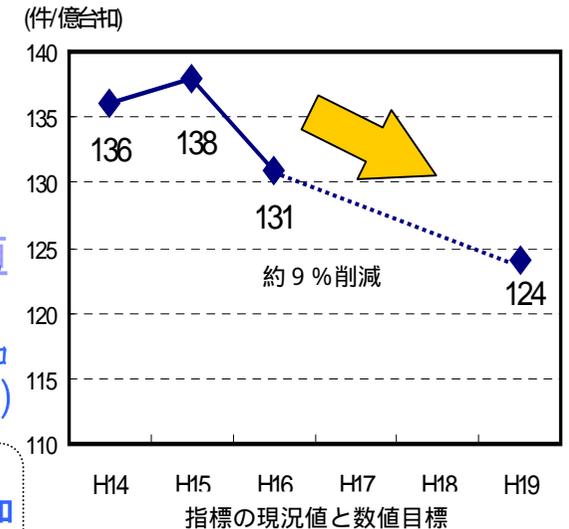
アウトカム指標

定義

道路交通による死傷事故率

走行1億台キロあたりの死傷事故件数

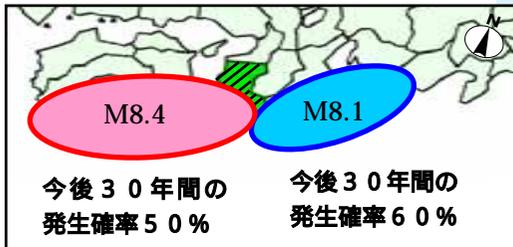
道路交通による死傷事故率を削減することは地域の安全度の向上に期待できる



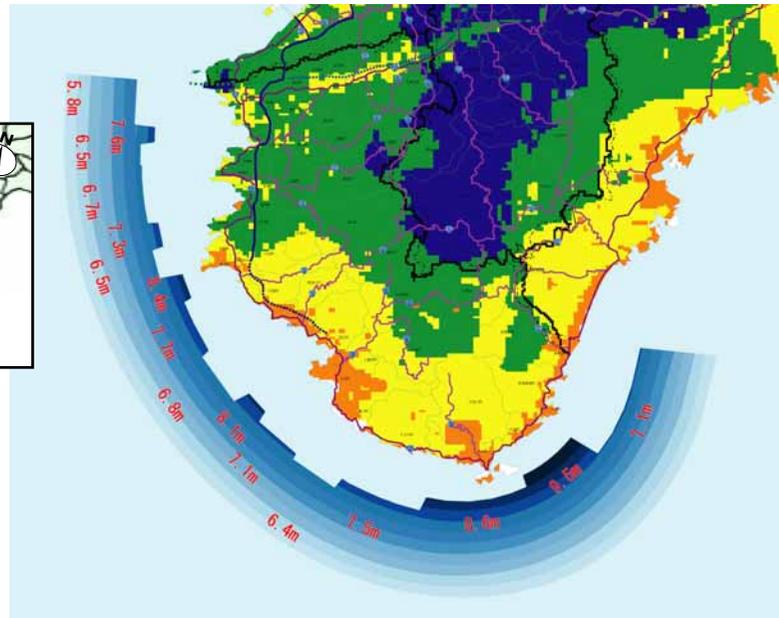
【指標6】津波にも安心な代替路確保率

現状と課題

今世紀前半、大規模地震（東南海・南海地震等）が発生する可能性が高い



南海道地震による津波被害写真（田辺市）
「南海道地震から50年（和歌山県）」



津波シミュレーションによる最大波高

那智勝浦道路・近畿自動車道紀勢線の整備により、津波に対し脆弱な国道42号の代替路・緊急輸送路を確保

主な施策

- 近畿自動車道紀勢線の整備
H15.12 御坊～みなべ IC 間供用
- 国道42号の整備
・ 那智勝浦道路

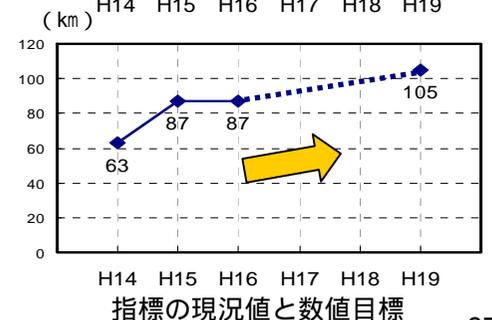
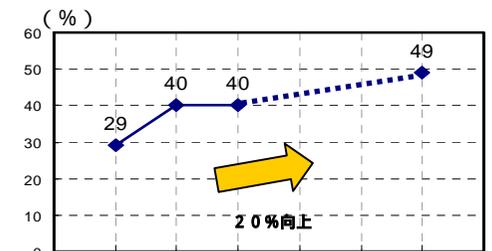
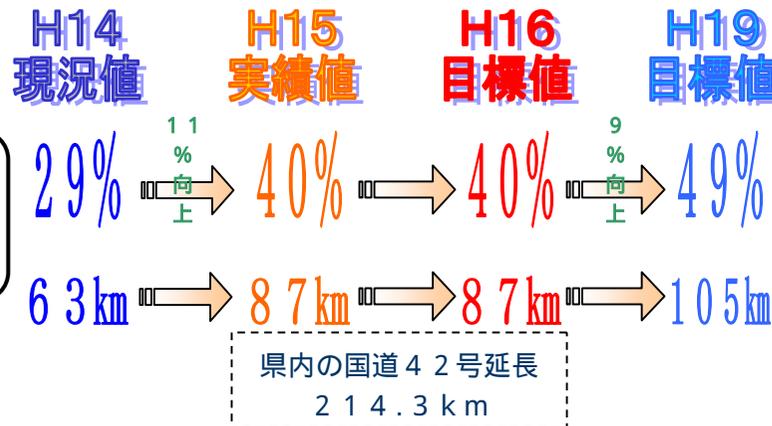
アウトカム指標

定義

津波にも安心な代替路確保率

近畿自動車道等の整備を国道42号当該箇所
の延長及び比率で表した値

大規模地震に伴う津波により、国道42号が各地で寸断されることが予測されるが、近畿自動車道紀勢線等が整備されることにより、国道42号の代替路、緊急輸送路としての整備効果が期待できる



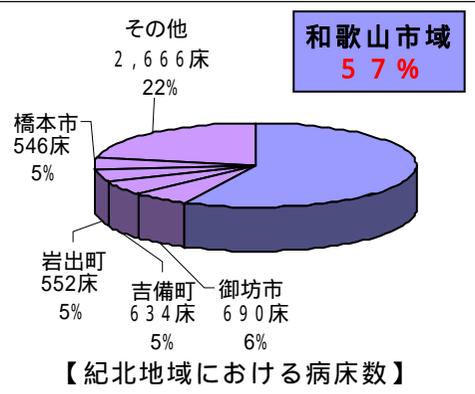
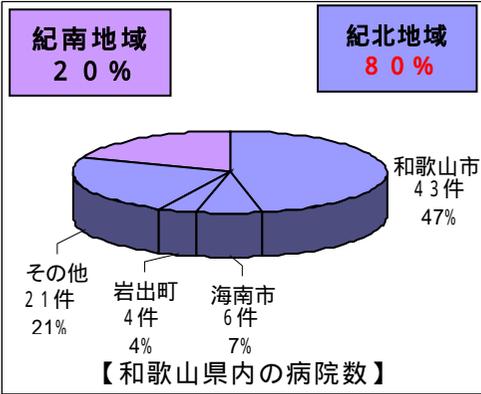
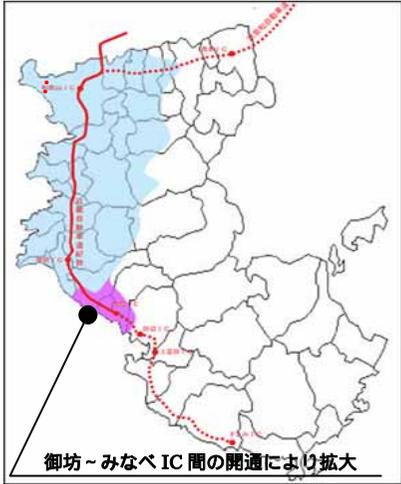
【指標7】三次医療施設人口カバー率

現状と課題

和歌山県下における病院数の8割が紀北地域に位置し、その内約半数が和歌山市に集中

紀北地域に位置する病院の病床数についても約6割が都市部である和歌山市に集中している。

県内の三次医療施設は和歌山市に2箇所しかなく、しかも、規格の高い道路のネットワークが未整備の状態



第三次医療施設とは、
脳卒中、心筋梗塞、頭部損傷等の重篤な患者を24時間体制で受け入れ、高度の医療を提供する救急救命センター等の医療施設。
* 県内では、
・日赤医療センター
・和歌山県立医科大学付属病院

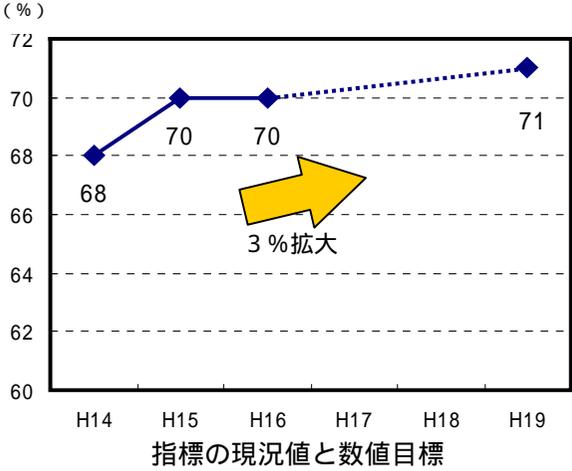
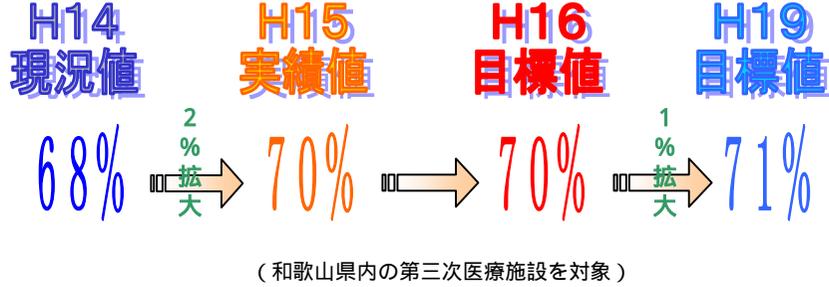
主な施策

- 高規格幹線道路の整備
- ・近畿自動車道紀勢線
H15.12 御坊～みなべ IC 間供用
 - ・京奈和自動車道 等

アウトカム指標

定義
第三次医療施設人口カバー率
県内人口のうち第三次医療施設から60分圏内の人口の割合

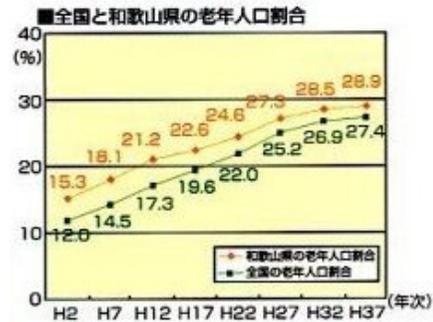
県内人口の内高度医療施設から60分以内で到達できる範囲の人口カバー率を拡大させることは、地域住民の救急医療に対する不安の解消を意味します



【指標8】主要な旅客施設の周辺道路のバリアフリー化割合

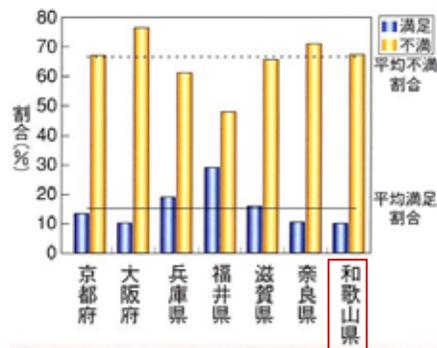
現状と課題

高齢人口割合が全国より7～8年進んでいる



老年人口割合の推移

バリアフリー地区の歩きやすさについて、約7割の人が不満を感じている



バリアフリー地区における歩きやすさに対する評価

(近畿地方整備局平成14年度アンケート)



歩道のバリアフリー化

バリアフリー化対象地区とは...
「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(通称「交通バリアフリー法」)に基づく重点整備地区

バリアフリー化された道路とは...
車いすがすれ違えることができる幅員を有している、段差が解消されている、視覚障害者誘導用ブロックが設置されているなど、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に定められた構造基準を満たす道路

主な施策

バリアフリー化対象地区内の歩道のバリアフリー化を推進する

アウトカム指標

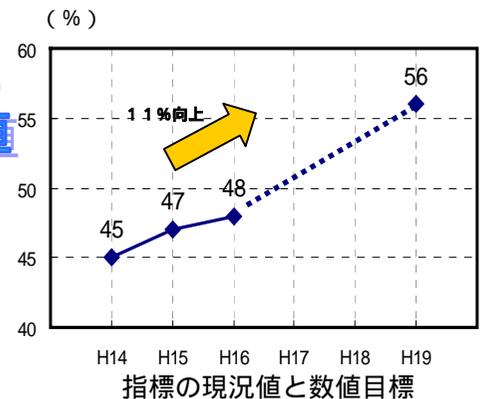
定義

主要な旅客施設の周辺道路のバリアフリー化割合

1日あたりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺などバリアフリー対象地区内の主要な道路のうち、バリアフリー化された道路の割合

和歌山県内では、主要な旅客施設はJR和歌山駅、南海和歌山市駅ほか8駅である

歩行空間のバリアフリー化により、高齢者・障害者など誰もが安心して通行できる道路環境が創出される



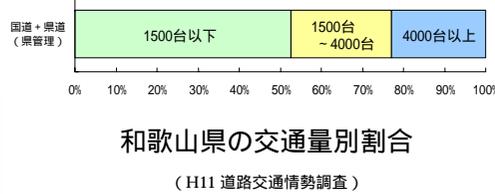
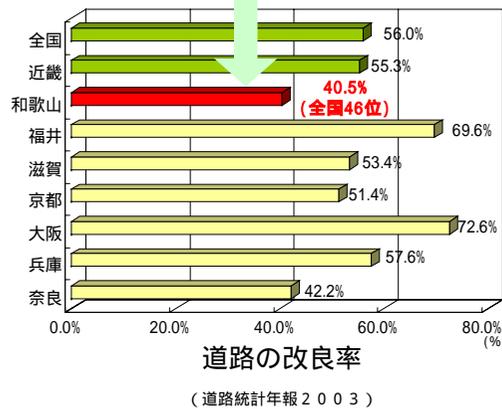
【指標 9】地方基準による道路整備延長割合

現状と課題

大型車どうしすれ違いが
できない道路が多い

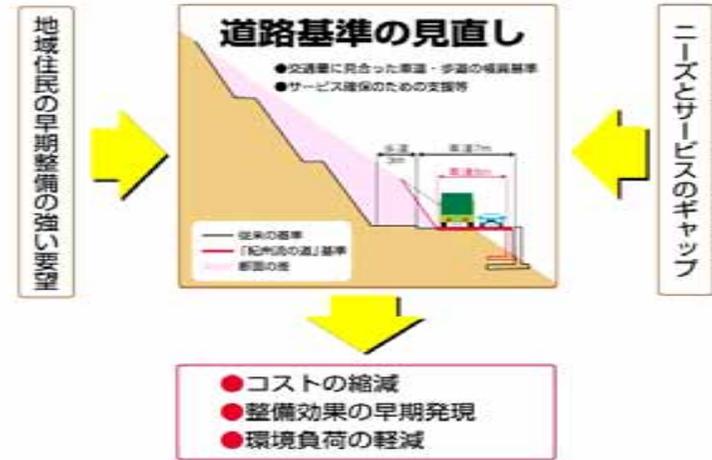
利用台数の少ない道路
が多い

和歌山県内の道路の改良率は
全国46位である



1.5車線の道路整備とは...

大型車と普通車が無理なく対向できる幅5mを基本とし、適所に大型車どうしが対向できる幅6mの待避所などを設置することで、2車線整備と変わらないサービスレベルを確保した道路整備です。



主な施策

一定の基準により1.5車線の道路整備対象区間を
峻別し、整備を促進する

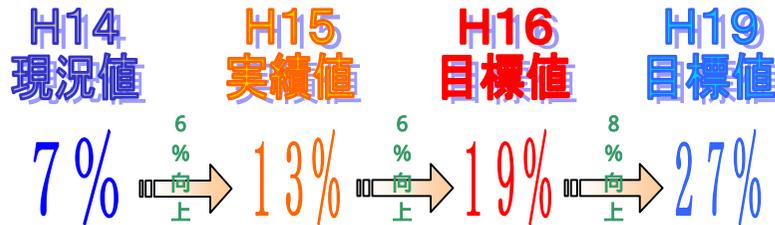
アウトカム指標

定義

地方基準による道路整備延長割合

年間の道路整備延長のうち、地方基準
(1.5車線)による整備の割合 (県管理分のみ)

地域の地形や利用実態に合った地方基準による道路整備により、コスト縮減と整備効果の早期発現、環境への負荷の軽減が図れる



年間道路整備延長 (換算)

