



H17達成度報告書/H18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—



平成19年3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

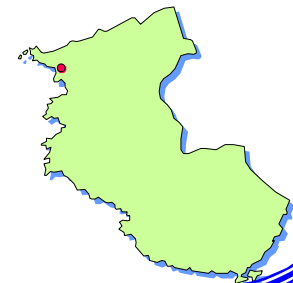
- (1) 和歌山県の情勢 p 1
- (2) 和歌山県の道路状況 p 9

2. わやまみちづくりプラン H17達成度報告／H18業績計画

- (1) わかやまみちづくりプランについて p 12
- (2) H17年度の達成度報告
 - 開通箇所の位置図 p 15
 - ベスト・プラクティス p 17
- (3) H18年度の業績計画 p 22
- (4) アウトカム指標一覧と概要 p 26

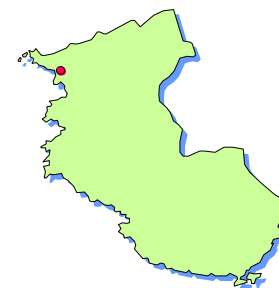
表 紙

右: 国道42号・すさみ町
左: 橋本道路・橋本市



1. 和歌山県の情勢と道路状況

(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			兵庫県 12位 8,394	全国平均 8,041	和歌山県 30位 4,726	京都府 31位 4,613	福井県 34位 4,189	滋賀県 38位 4,017	奈良県 40位 3,691	大阪府 46位 1,894	前年の和歌山県 30位 4,726
	可住地面積 1人当たり	m2		福井県 21位 1,293	和歌山県 31位 1,045	全国平均 951	滋賀県 34位 940	奈良県 38位 594	兵庫県 41位 494	京都府 42位 438	大阪府 46位 149		前年の和歌山県 31位 1,040
人口	総人口	千人			大阪府 2位 8,814	兵庫県 8位 5,587	全国平均 2,717	京都府 13位 2,638	奈良県 29位 1,431	滋賀県 31位 1,372	和歌山県 39位 1,050	福井県 43位 825	前年の和歌山県 39位 1,056
	人口密度	人/km2	大阪府 2位 4,654.1	兵庫県 8位 665.6	京都府 10位 572.0	奈良県 14位 387.6	全国平均 342.4	滋賀県 17位 341.4	和歌山県 29位 222.2	福井県 32位 196.8			前年の和歌山県 29位 223.4
	1人暮らしの老人 世帯割合 (一般世帯)	%	和歌山県 4位 9.5	京都府 14位 7.5	兵庫県 16位 7.4	大阪府 18位 7.4	全国平均 6.5	奈良県 30位 5.9	福井県 32位 5.7	滋賀県 45位 4.5			前年の和歌山県 4位 9.5
	老年人口割合	%		和歌山県 13位 23.2	福井県 20位 22.2	京都府 33位 19.7	全国平均 19.5	兵庫県 36位 19.1	奈良県 36位 19.1	滋賀県 41位 17.5	大阪府 42位 17.5		
産業	県内総生産	億円			大阪府 2位 383,236	兵庫県 8位 181,644	全国平均 105,483	京都府 13位 96,532	滋賀県 24位 56,906	奈良県 35位 37,247	和歌山県 40位 33,556	福井県 41位 32,883	前年の和歌山県 40位 33,458
	1人当たり 県民所得	千円			滋賀県 4位 3,205	大阪府 8位 3,042	全国平均 2,958	福井県 14位 2,898	京都府 19位 2,839	奈良県 26位 2,641	兵庫県 30位 2,624	和歌山県 32位 2,535	前年の和歌山県 33位 2,531
	製造品 出荷額等	億円	大阪府 4位 159,611	兵庫県 6位 129,452	滋賀県 16位 616,940	全国平均 605,260	京都府 22位 481,604	和歌山県 33位 236,430	奈良県 34位 215,966	福井県 37位 181,332			前年の和歌山県 35位 20,011
	卸売業年間 商品販売額	億円			大阪府 2位 505,170	全国平均 86,276	兵庫県 10位 75,811	京都府 14位 44,086	福井県 37位 14,004	滋賀県 39位 12,051	和歌山県 43位 9,120	奈良県 44位 9,038	前年の和歌山県 43位 9,850
	小売業年間 商品販売額	億円	大阪府 2位 95,800	兵庫県 8位 53,336	京都府 12位 30,402	全国平均 28,357	滋賀県 30位 13,118	奈良県 32位 12,427	和歌山県 40位 9,438	福井県 42位 8,957			前年の和歌山県 40位 9,673

出典：H18 100の指標からみた和歌山

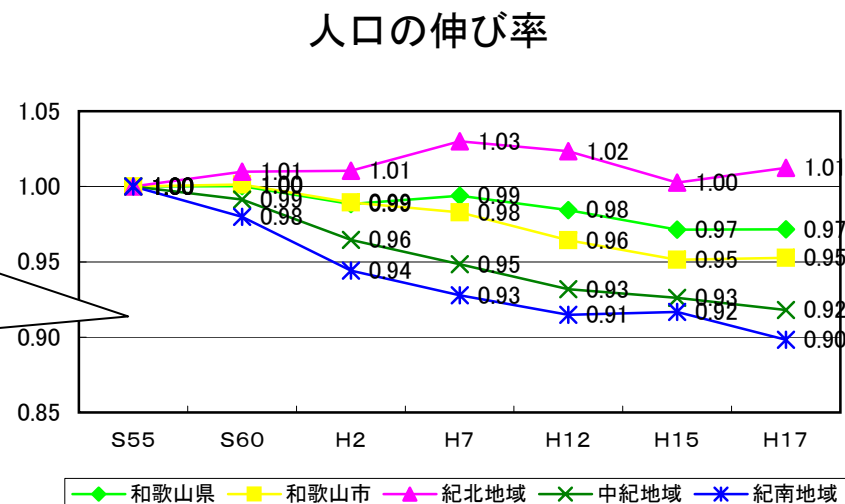
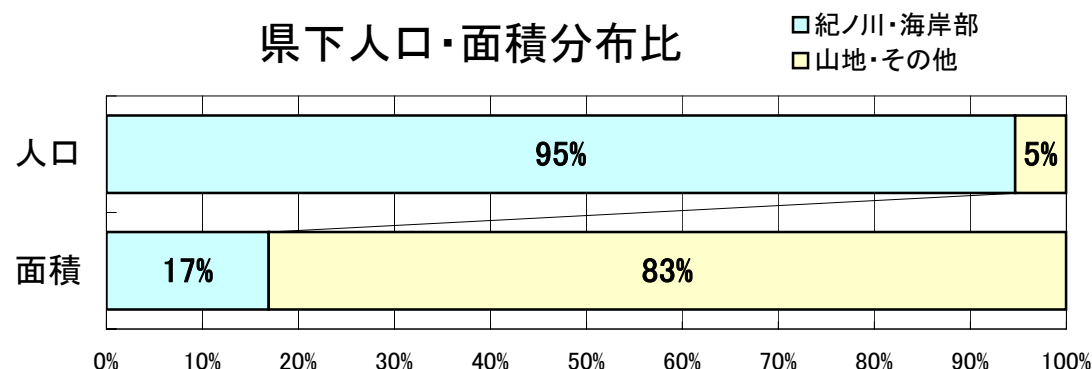
- 住居環境：公共下水道普及率は、**全国ワースト2位**。
- 福祉医療：**医療施設は平均以上だが、平均寿命は低い**。
- 教育：大学進学も就職（高卒者）も**県外へ**。
- 安全：**公害の苦情、犯罪、交通事故死傷者数が多い**。

住居環境	水道普及率	%	大阪府 3位 99.9	兵庫県 6位 99.7	京都府 8位 99.3	滋賀県 10位 99.2	奈良県 14位 98.7	全国平均 97.1	和歌山県 27位 96.5	福井県 29位 95.8				前年の和歌山県 28位 96.3
	公共下水道普及率	%		大阪府 3位 88.2	兵庫県 4位 88.1	京都府 6位 86.1	滋賀県 7位 78.2	全国平均 68.1	奈良県 14位 66.4	福井県 19位 61.4	和歌山県 46位 13.4			前年の和歌山県 46位 12.6
	自家用乗用車保有台数	両/千人				福井県 10位 395.9	滋賀県 18位 346.2	全国平均 331.7	奈良県 34位 315.0	和歌山県 39位 301.2	兵庫県 42位 293.3	京都府 44位 279.2	大阪府 46位 248.3	前年の和歌山県 39位 302.7
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 1,531	和歌山県 23位 1,380	京都府 26位 1,322	全国平均 1,220	大阪府 30位 1,144	奈良県 32位 1,115	兵庫県 35位 1,076	滋賀県 42位 979		前年の和歌山県 24位 1,377
	医師数	人/10万人当		京都府 4位 258.3	和歌山県 11位 236.8	大阪府 14位 231.2	福井県 24位 202.7	全国平均 201.0	兵庫県 25位 197.3	奈良県 26位 196.7	滋賀県 30位 189.7		前年の和歌山県 13位 230.5	
	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		前年の和歌山県 41位 77.01	
	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		前年の和歌山県 41位 84.23	
教育	県外大学短大への進学者	%		和歌山県 1位 88.8	奈良県 3位 83.0	滋賀県 7位 77.3	福井県 25位 69.4	全国平均 55.6	兵庫県 37位 52.5	京都府 39位 51.5	大阪府 42位 44.2		前年の和歌山県 1位 89.1	
	県外への就職者割合（高卒者）	%				奈良県 13位 27.4	和歌山県 14位 26.5	全国平均 18.4	京都府 23位 18.2	兵庫県 27位 15.9	滋賀県 28位 14.9	福井県 39位 9.1	大阪府 46位 5.9	前年の和歌山県 13位 26.0
安全	公害苦情件数	件/10万人当		福井県 9位 64.0	和歌山県 10位 63.7	滋賀県 13位 61.1	大阪府 21位 53.4	全国平均 52.7	兵庫県 29位 45.4	京都府 30位 45.3	奈良県 31位 45.1			前年の和歌山県 8位 65.2
	犯罪件数（刑法犯認知件数）	件/10万人当			大阪府 1位 2,901	兵庫県 6位 2,418	京都府 7位 2,410	全国平均 2,007	和歌山県 17位 1,781	滋賀県 18位 1,738	奈良県 21位 1,673	福井県 39位 1,220		前年の和歌山県 16位 2,014
	交通事故死傷者数	人/10万人当			和歌山県 12位 1,025	滋賀県 14位 993	兵庫県 17位 971	全国平均 932	大阪府 23位 927	京都府 24位 921	福井県 32位 808	奈良県 41位 743		前年の和歌山県 11位 1,012

出典：H18 100の指標からみた和歌山

和歌山県の地理状況

- 和歌山県の83%が山地。
- 紀の川及び海岸部の平地17%に県人口の95%が居住。



出典：和歌山統計年鑑、100の指標からみた和歌山

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。

●平成17年の観光客総数は、**約30,409千人（対前年比1.6%減）**となった。
世界遺産登録で過去最高の入込み客数を記録した平成16年に比べ、愛知県で開催された「愛・地球博」の影響などもあり若干の減少となった。



白浜地区
年間観光客: 306万人



和歌山市
年間観光客: 474万人



那智勝浦
年間観光客: 203万人

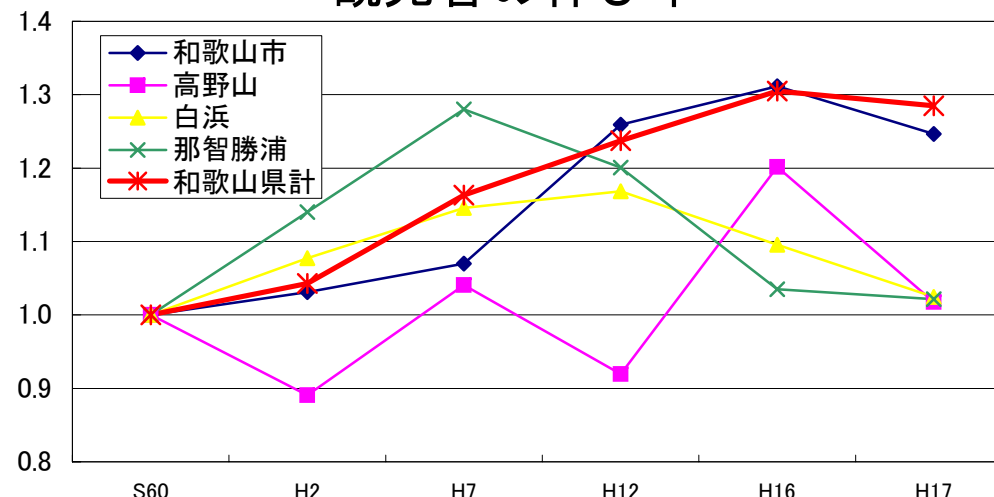
観光客最高、3090万人
和歌山県が二十一日、五万人。宿泊客数は同二とめた二〇〇四年の同県・〇増の五百四十五万への観光客数は〇三年比五・二増の三千九百四十人で、過去最高となった。県は「猛暑や度重なる台風などの天候不順はあったが高野・熊野地城の世界遺産登録や大型観光キャンペーンが寄与した」（観光振興課とみている）。
内訳では日帰り客と外国人の宿泊客数も最高となった。日帰り客は同五・九増の二千五百四十客が同二・五・八増の七



高野山
年間観光客: 123万人

H17年2月22日
日本経済新聞

観光客の伸び率



出典: 観光客動態調査

和歌山県の農業

- 和歌山県は農林水産業への就業者割合が近畿で最も高い。(10.6%:2位の福井の2倍以上)
- 和歌山県は果実における生産額が近年全国1位を争っている。

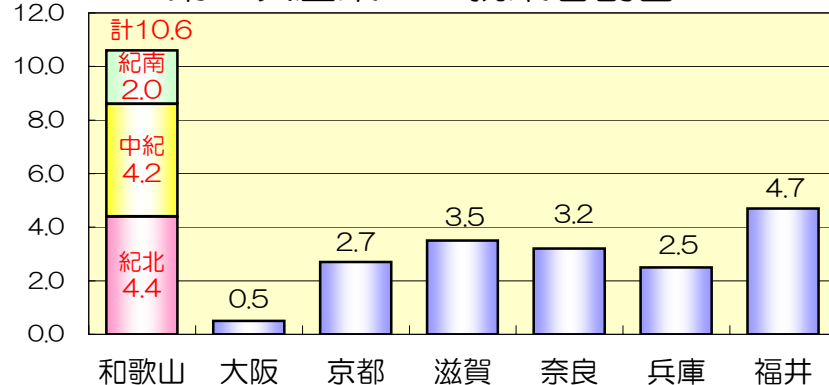
果実生産額順位表

(億円)

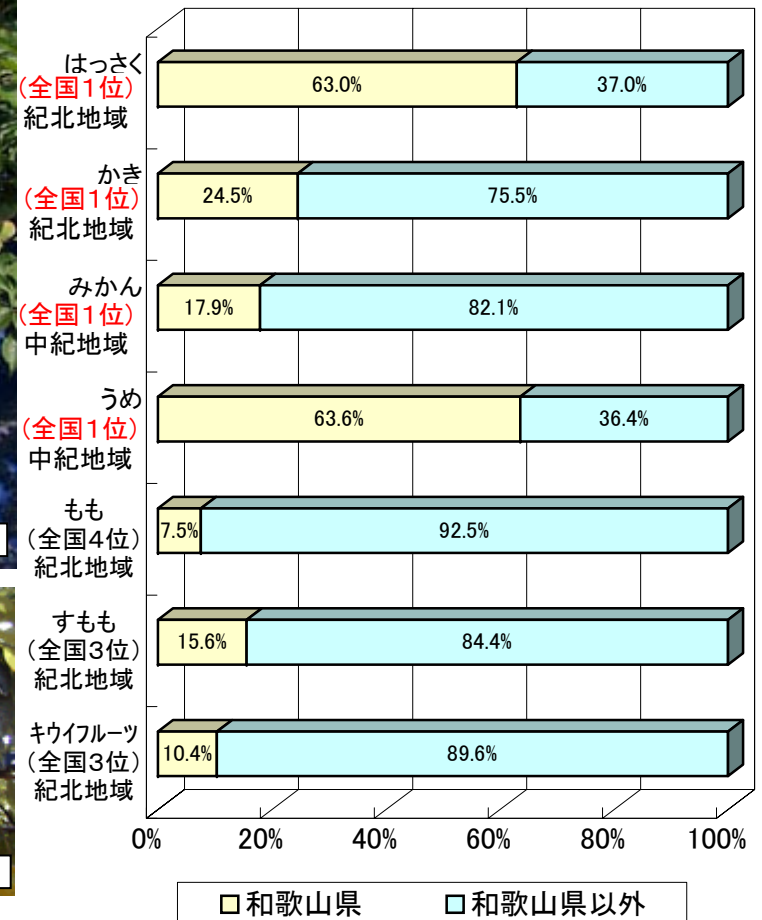
	H15		H16		H17	
1位	青森	619	青森	783	青森	722
2位	和歌山	607	和歌山	674	和歌山	594
3位	長野	521	山梨	533	長野	524
4位	山梨	480	長野	498	山梨	514
5位	山形	475	山形	463	山形	424

出典:農林水産省「農業産出額」

第一次産業への就業者割合



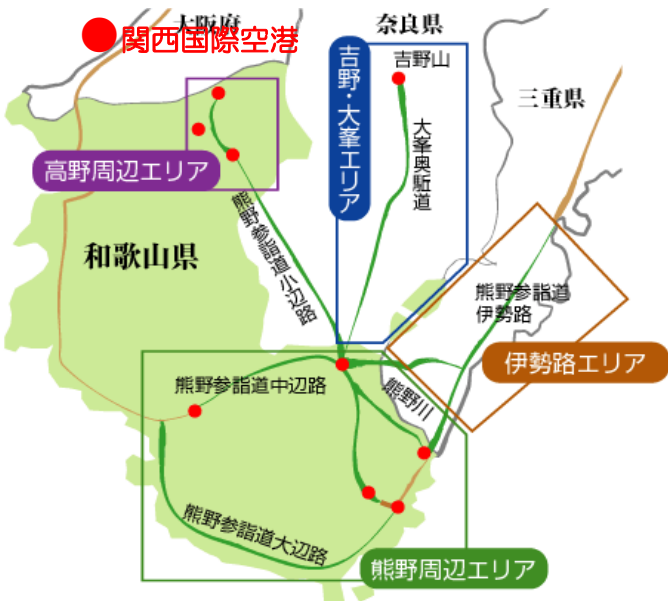
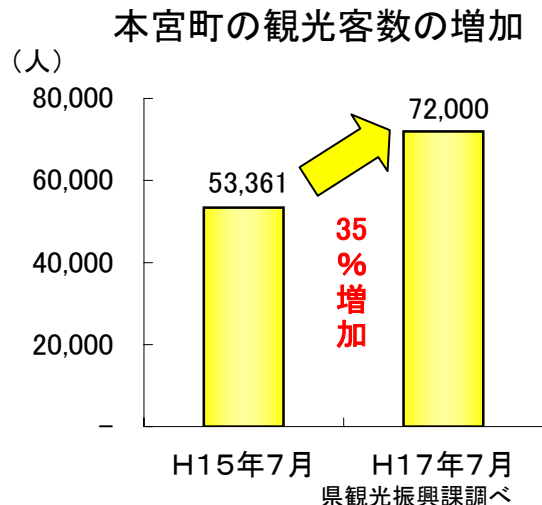
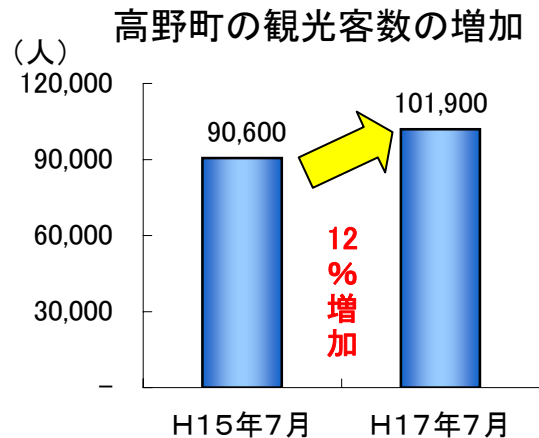
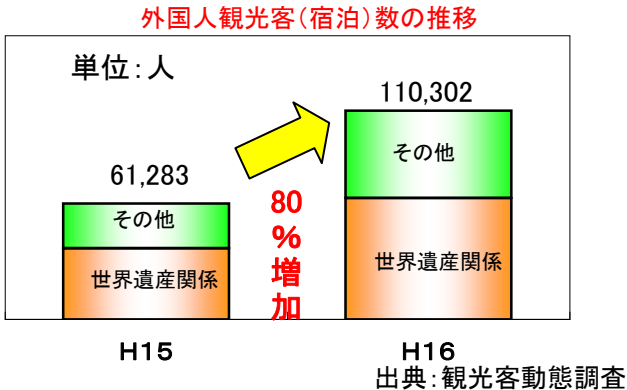
主要果実生産量のシェア



出典:農林水産省統計データ

『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）が世界遺産登録
- 国内外から観光客が大幅に増加
- 海外においても注目される観光地となっている。



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)

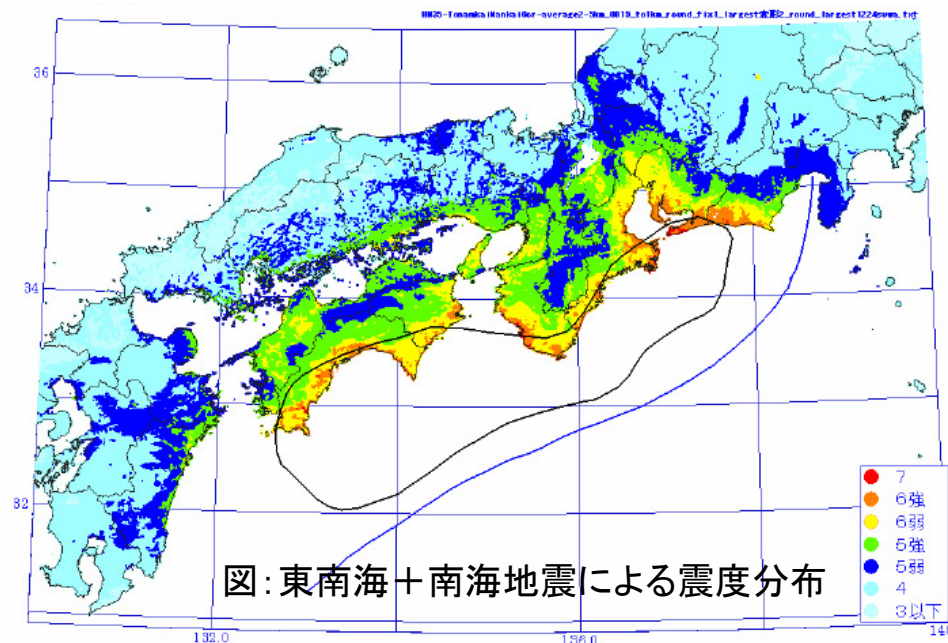
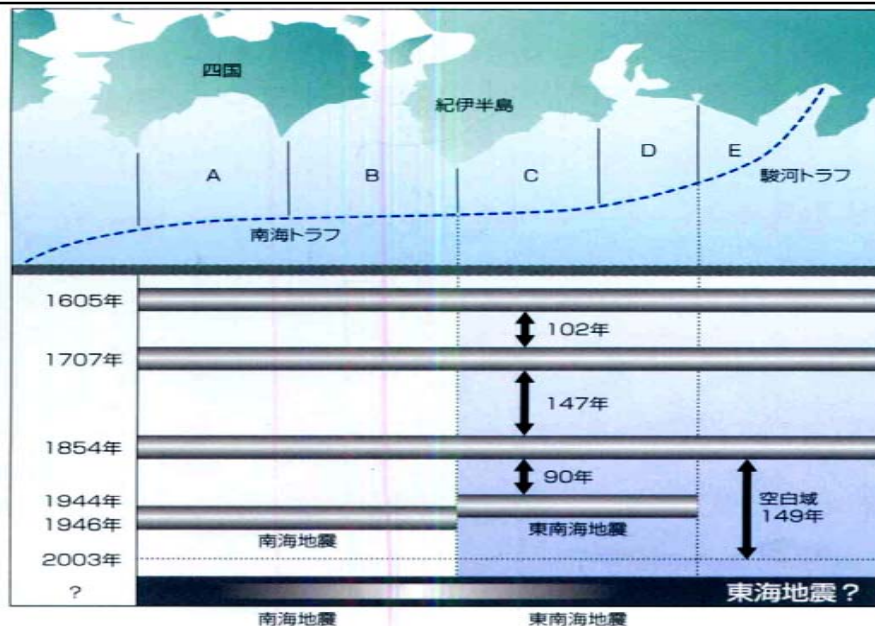
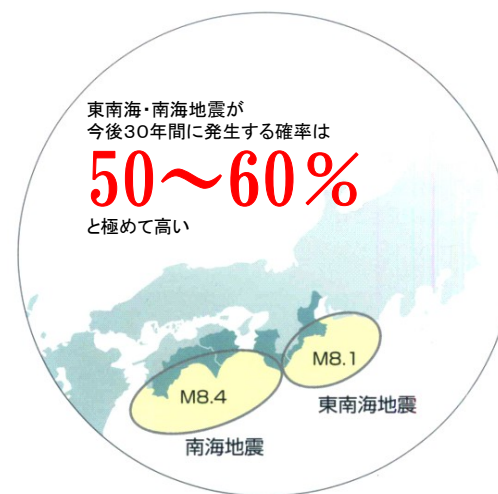
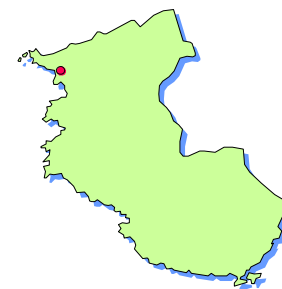


図: 東南海+南海地震による震度分布



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

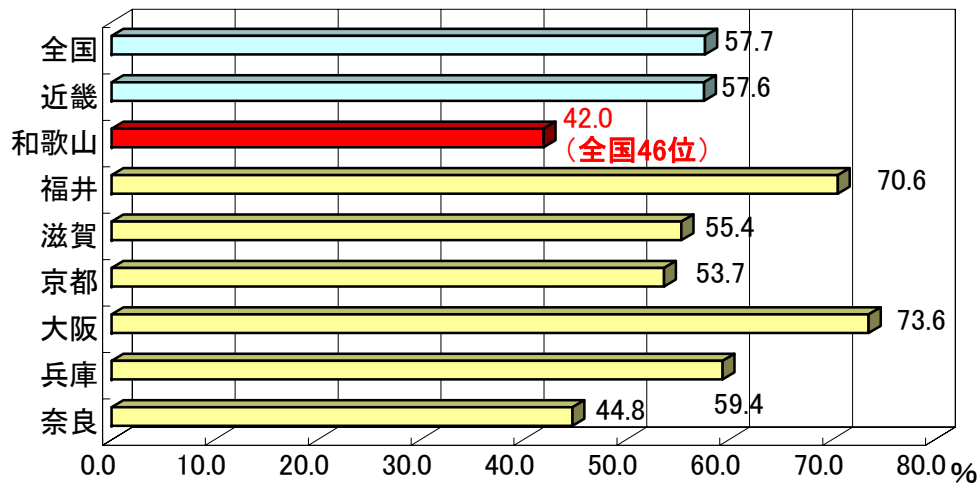
(2) 和歌山県の道路状況



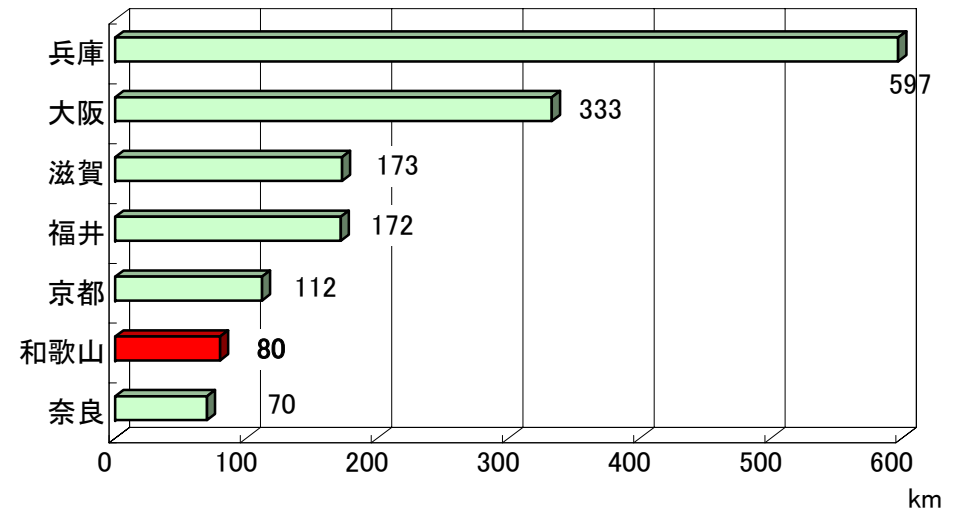
和歌山県の道路整備水準

●和歌山県の道路改良率は、**全国ワースト2位**。

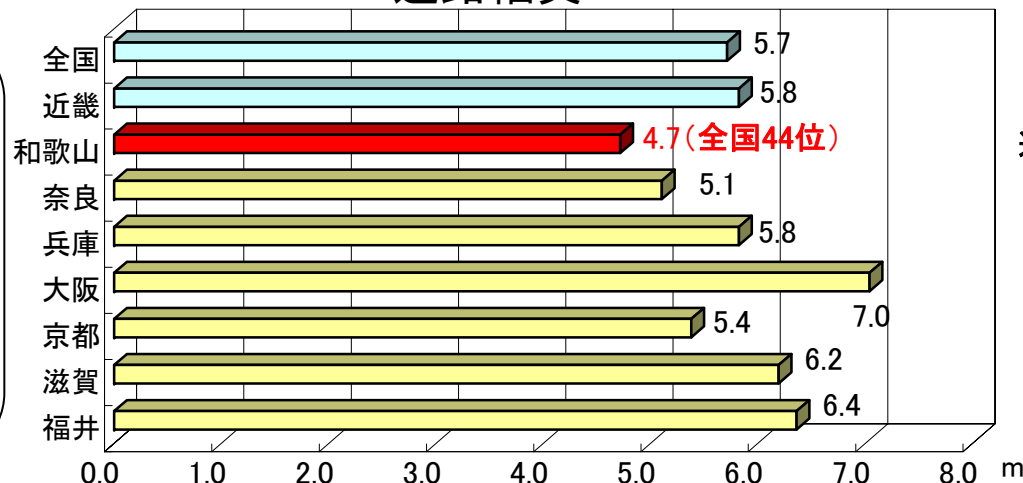
道路改良率



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。

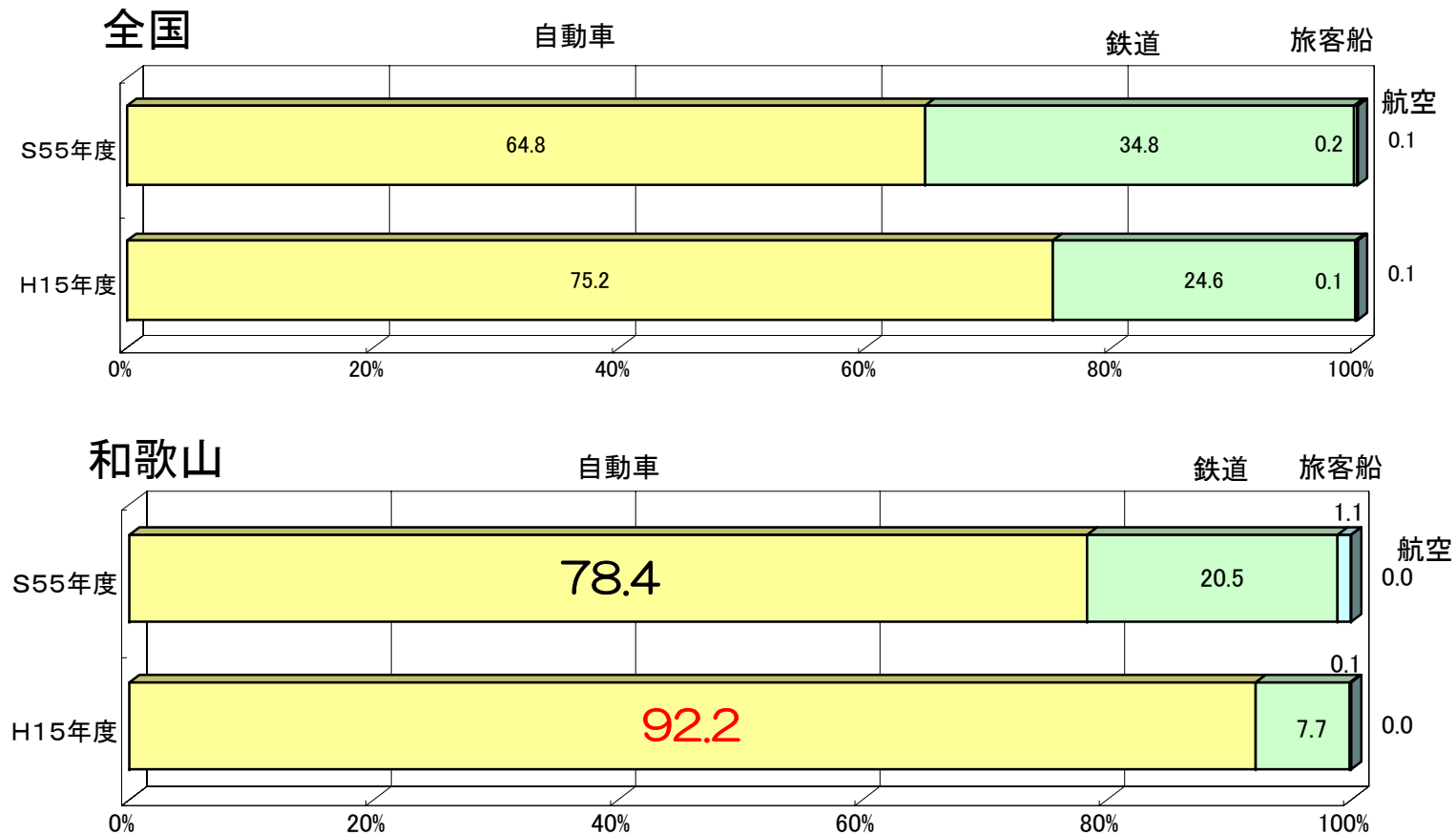
$$\text{道路幅員 (m)} = \frac{\text{道路面積 (道路部) (m}^2\text{)}}{\text{道路総延長 (m)}}$$

出典：道路改良率、道路幅員については道路統計年報2006、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

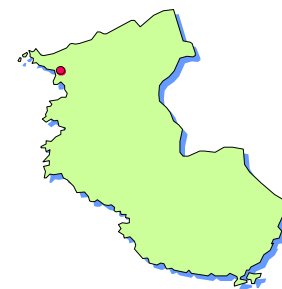


和歌山県の1世帯あたりの自動車保有台数は
1.9台
(全国平均1.7台)

出典:和歌山県公共交通機関資料集
和歌山県統計年鑑

2. わかやまみちづくりプラン H17達成度報告/H18業績計画

(1) わかやま みちづくりプランについて



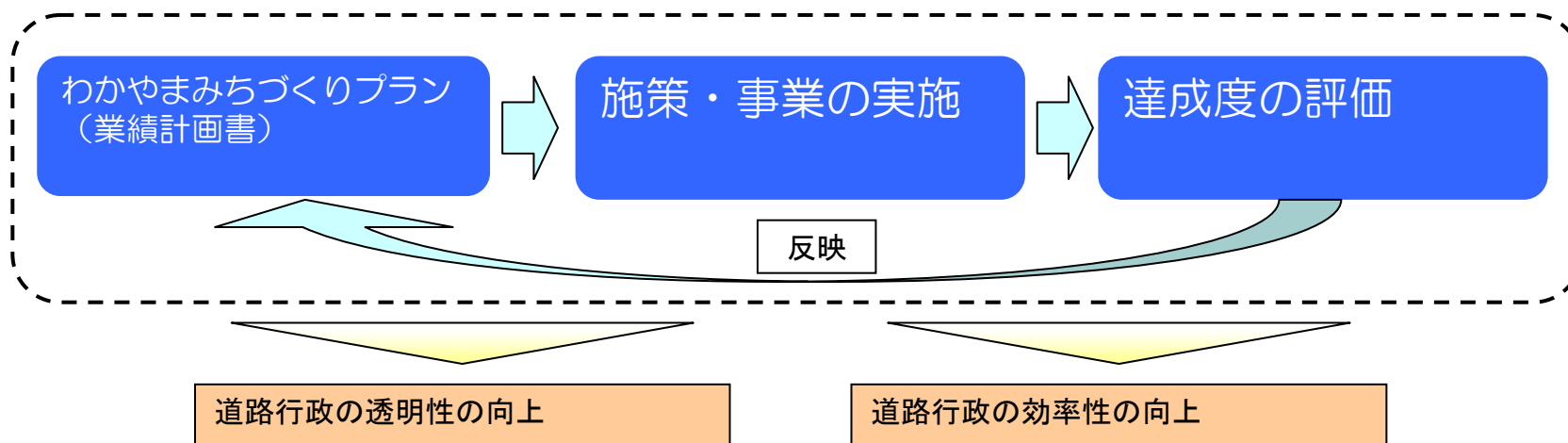
わかやま みちづくりプランについて

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。

H17年度達成度報告／H18年度業績計画は・・・

H17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H18年度の「業績計画」をまとめたものです。



〈プラン策定の前提〉

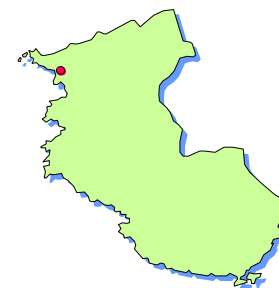
本計画は、道路行政の効率性・透明性の向上を目指す第一歩として新たに策定したものです。現在、県内道路網の整備の進め方等について、詳細な検討を行っているところであり、今後、その結果を踏まえて適宜見直しを行います。

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	全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合
	【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１億台キロ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

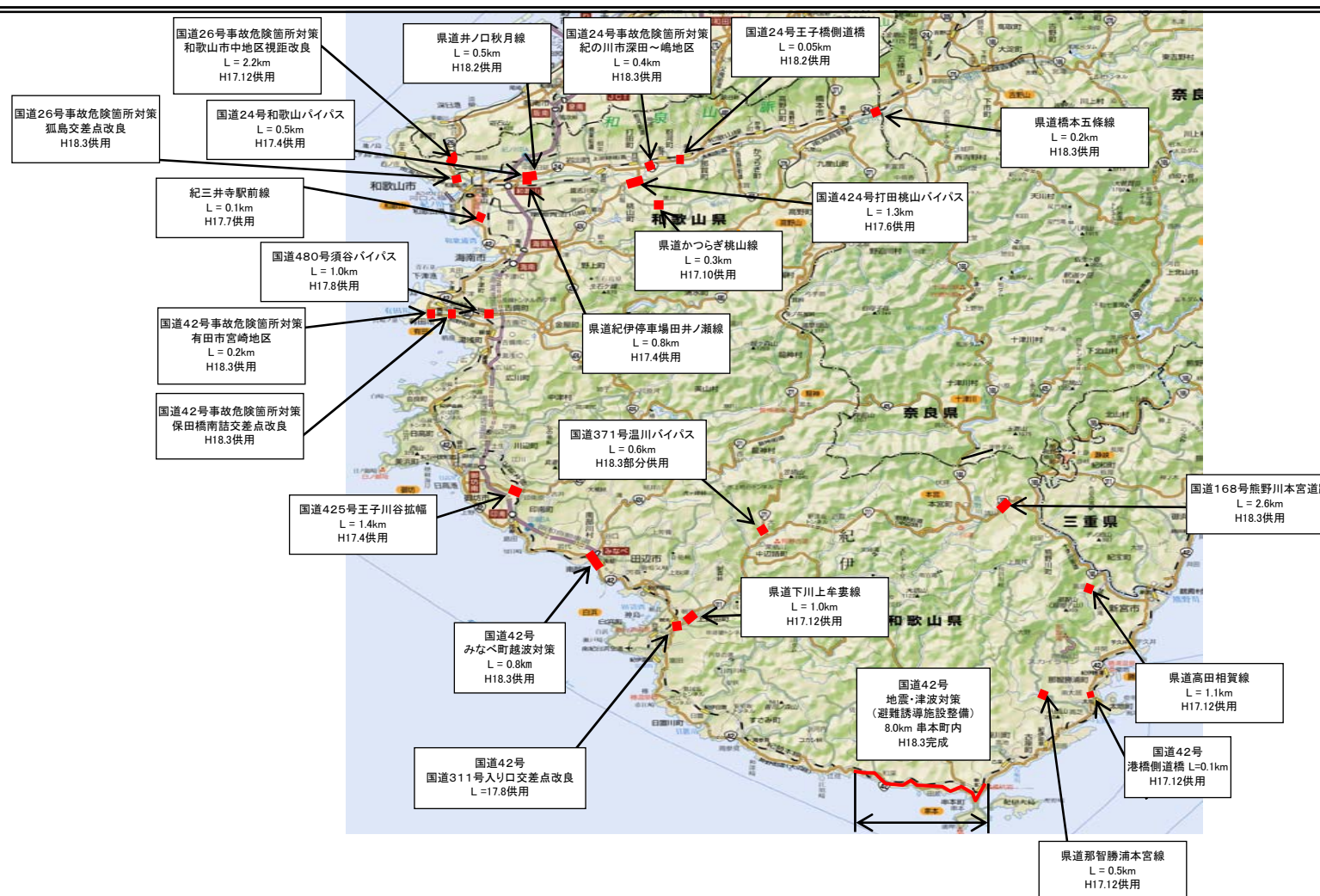
(2) H17年度の達成度報告

○ 開通箇所・各指標の達成度



H17年度の達成度報告（開通箇所一位置図）

- H17年度の道路整備による主な開通箇所は、和歌山バイパスの開通をはじめ、15箇所です。
- 開通延長は、国道6. 2km、県道4. 5kmの合計10. 7kmで、歩道設置、事故対策等の整備延長は4. 2kmにのびります。
- 交差点改良は、3箇所で行われました。



H17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



国道26号和歌山大学入口交差点～梅原交差点間渋滞対策 ―上下線の車線変更―

Plan 計画



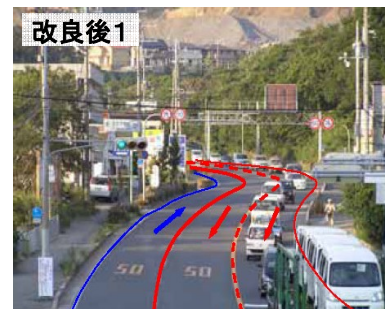
国道26号において梅原交差点を先頭とする夕方南行き車線で慢性的な渋滞が発生しており、公安や地元からの要望、苦情等も多かった。



Do 対策

渋滞緩和のため、和歌山大学入口交差点～梅原交差点間において車線数を南行き1車線から2車線に、北行き2車線を1車線に変更する対策を行った。

(平成17年10月21日車線切替)

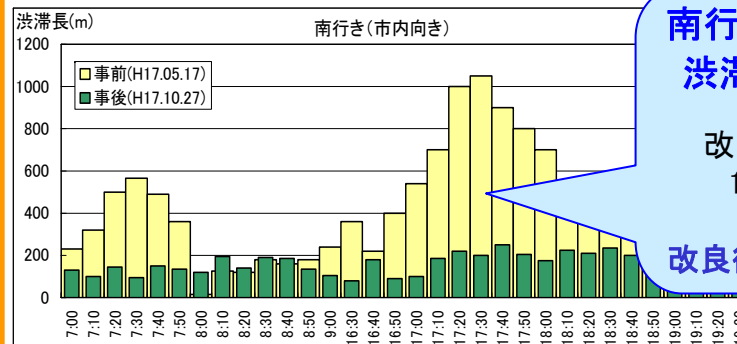


Check 事後、課題抽出

南行き朝夕の渋滞が緩和

改良前: 約1,050m

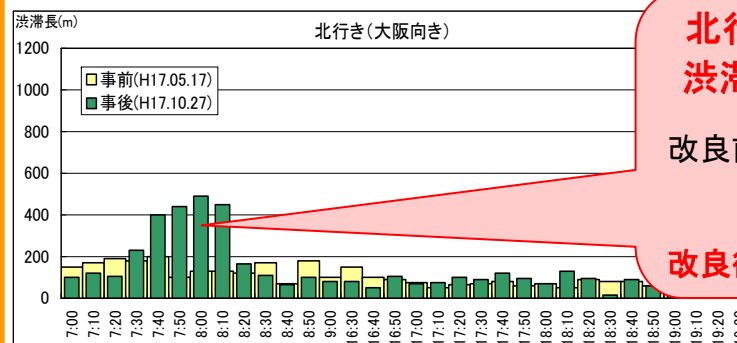
改良後: 約200m



北行き朝の渋滞が増加

改良前: 約200m

改良後: 約500m



Action データ分析・原因の究明

交通量調査 旅行速度調査
渋滞長調査 信号現示調査

交差点の信号現示による交通流動阻害など

北行き朝の混雑を
改良前(約200m以下)に

国道26号和歌山大学入口交差点～梅原交差点間渋滞対策 ー上下線の車線変更ー

Plan 計画

- ・ 車線変更により増加した北行き朝の渋滞(500m)を改良前の200m以下に抑える。
- ・ 北行き車線が梅原交差点で2車線から1車線に減少

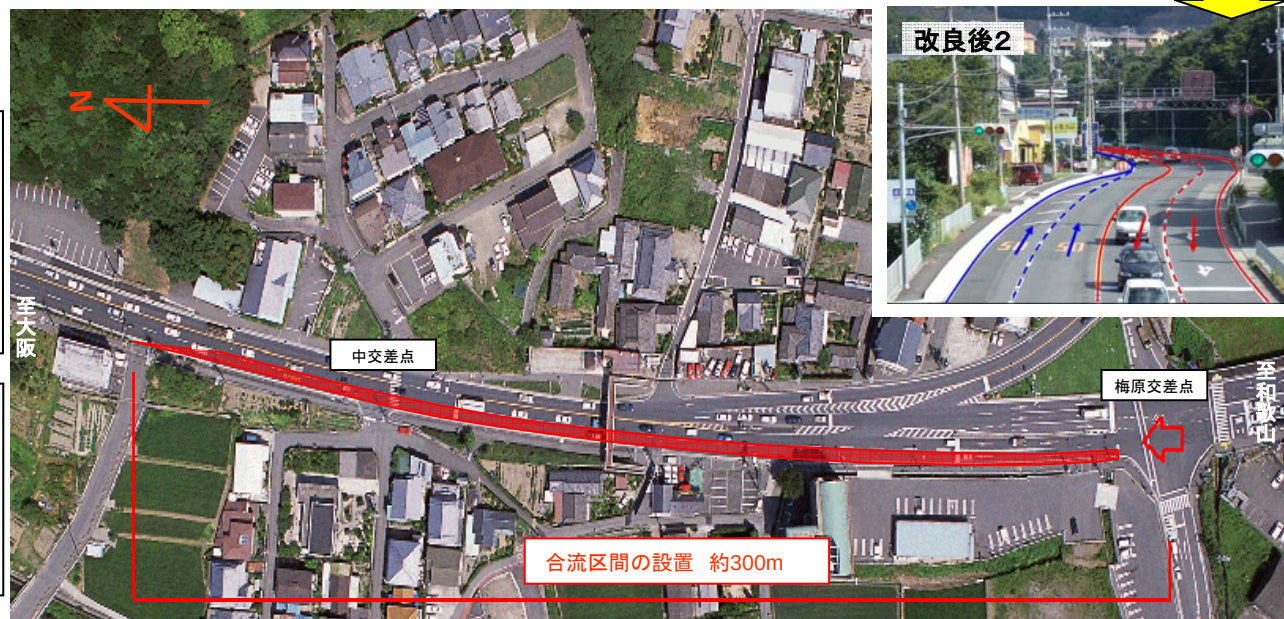
Do 対策の実施

信号現示の変更

- ・ 梅原交差点と1つ北の交差点
(仮称:中交差点)を調整
- ・ 中交差点の歩行者横断時間を短縮

合流区間の延長

- ・ 梅原交差点から北行きに中交差点
を含む区間まで合流区間を設置。



Check 事後調査

次年度（H18年度）に事後調査、データ分析を行う。

平成17年度ベスト・プラクティス ～シーニックバイウェイの取り組み～

～国土交通省 紀南河川国道事務所～

Plan 計画

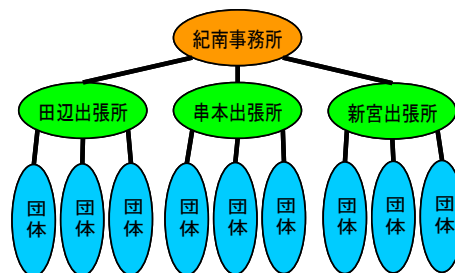
・2004年7月の『紀伊山地の霊場と参詣道』の世界遺産登録を機に紀伊半島への関心が高まっている。そこで、地域の魅力を道でつなぎながら魅力ある景観づくり、地域づくりを目指す『シーニックバイウェイ』制度の導入について可能性を模索する。初めの取り組みは、シーニックバイウェイについて、地域の方々に知って貰う事に重点を置いた。

Do 実施

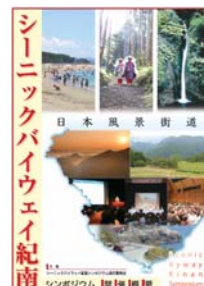
『シーニックバイウェイ』を知って貰うため、第1回シンポジウムを開催。(H17.6.18)



H17.9～H17.12の期間にて、各市町村別に説明会を開催。さらに、3出張所(田辺、串本、新宮)が、各地域の団体との窓口となる事で、身近な存在となり、ニーズを的確捉え、信頼の確保に繋がった。



また未知普請ミュージカル開催に合わせ、第2回シンポジウムを開催。(H18.2.11)



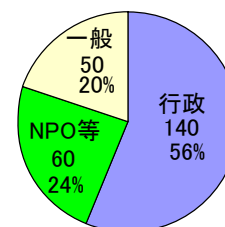
Action 今後の取り組み

シーニックバイウェイ導入にむけて、舞台づくりが出来た。

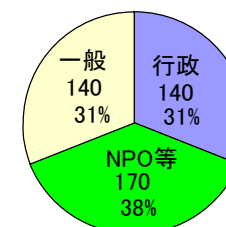
今後は、行政が横断的に連携を図り、地域と一体となった取り組みを継続させ、「シーニックバイウェイ紀南」の理念を根付かせる。

Check 評価

・一般参加者の増加(関心が高まっている。)



第1回 シンポジウム(H17.6.18)



第2回 シンポジウム(H18.2.11)

・参加団体募集&結果



参加団体を募集した結果、68もの団体が参加を表明。本格的な取り組みに向けた土台、気運が出来た。

取り組みに賛同頂ける団体を募集。(H18.2.1～3.3)

平成17年度ベスト・プラクティス ～熊野川・本宮道路～

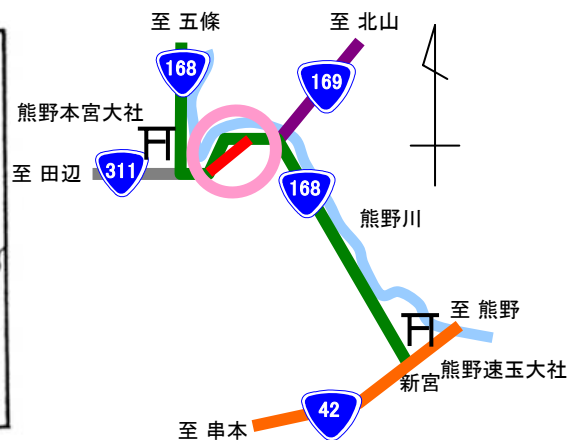
～和歌山県 県土整備部～

整備効果（安全・安心の道づくり）

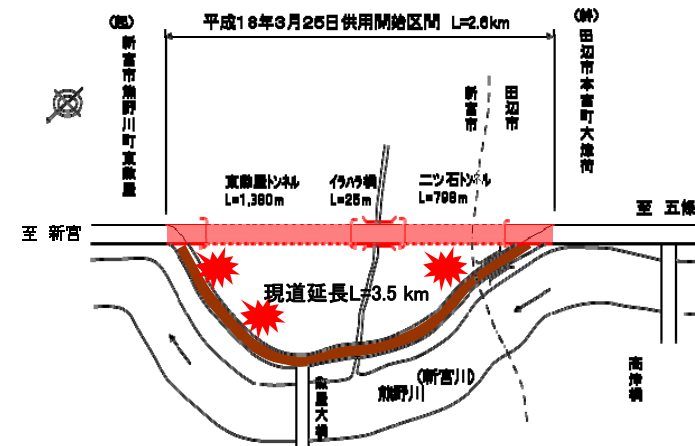
概要

計画内容

- 路線名 一般国道168号 熊野川・本宮道路
- 箇所名 新宮市熊野川町東敷屋～田辺市本宮町大津荷
- 延長 2,600m
- 全体事業費 88億円
- 事業期間 昭和63年度～平成17年度
- 構造規格 第3種2級
- 幅員 10.50m(車道幅員7.00m)



現道において落石事故が多発(5年で10件)



★ : H8道路防災総点検要対策箇所



[整備前]

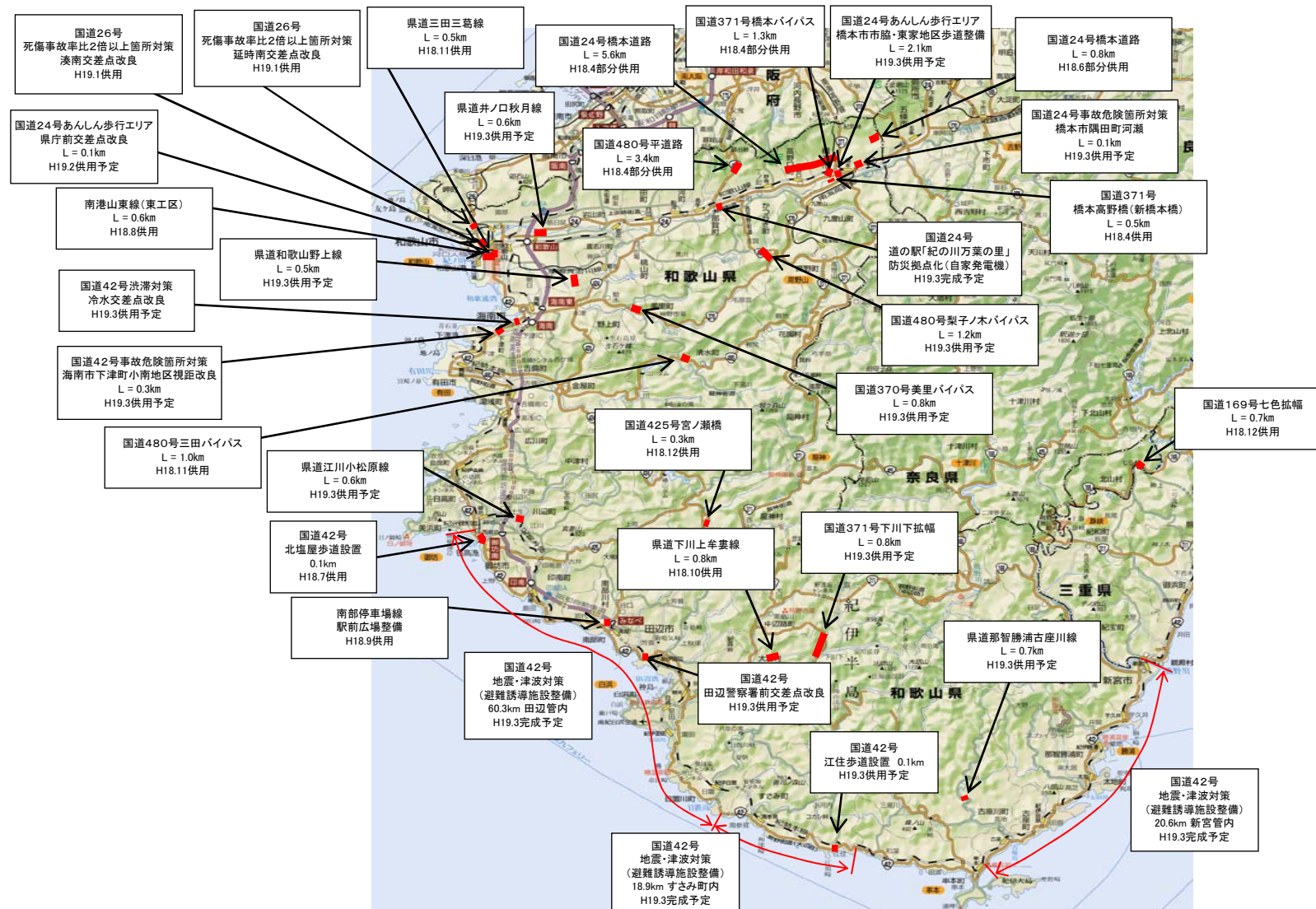


[整備後]

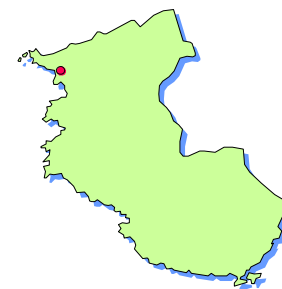
- バイパス道路の整備により、危険箇所が解消
- 緊急輸送道路としての機能が強化
- 田辺方面～新宮へのアクセス時間の短縮

H18年度の業績計画（開通箇所一位置図）

- H18年度の道路整備による主な開通予定箇所は 16 箇所です。
 ○開通予定延長は、国道14. 9km、県道4. 3kmの合計19. 2kmで、歩道設置、事故対策等の整備予定延長は4. 3kmにのぼります。



(3) H18年度の業績計画



国道42号「道の駅 志原海岸」防災拠点化計画

- ・東南海・南海地震時の津波等被害により国道42号が寸断される可能性が大。
- ・被災予想地域内の道の駅を地震被害時の防災拠点として整備する。



〇日置川町の自然災害履歴

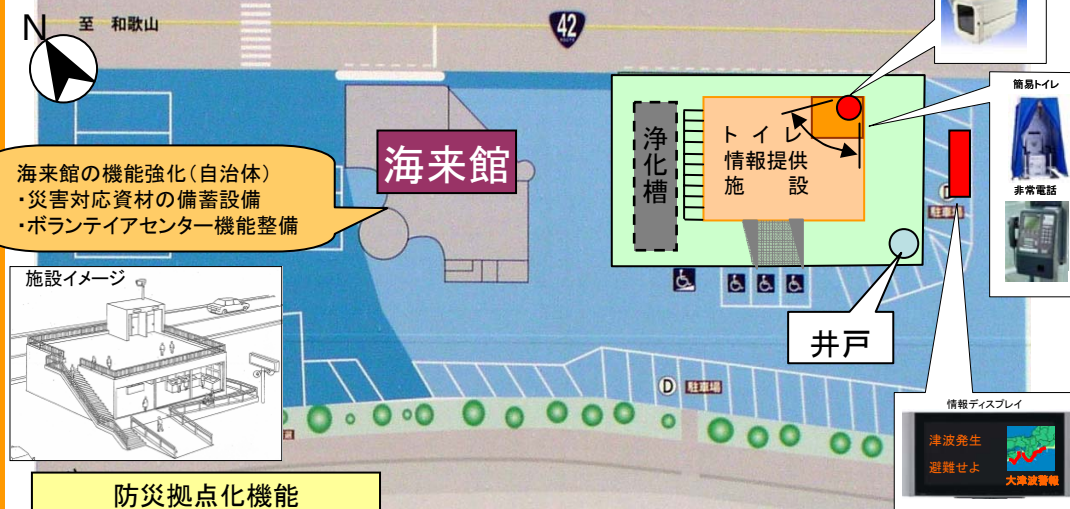
- ・嘉永 7年12月 安政南海地震
- ・昭和21年12月 南海道津波地震
- ・昭和35年 5月 テリ地震津波
- ・昭和55年 9月 台風13号高潮被害
- ・平成 5年 8月 台風7号志原海岸高波
- ・平成 9年 7月 台風9号 床下浸水

出典: 日置川町史・町防災マップ

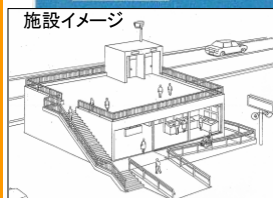


■津波被害状況(昭和21年) 地元民の記憶再現

道の駅 道路管理者整備メニュー



海来館の機能強化(自治体)
・災害対応資材の備蓄設備
・ボランティアセンター機能整備



防災拠点化機能

必要施設	規模
建物	RC平屋建(耐震構造:Ⅱ-A-乙、耐津波構造:内閣府ガイドライン)、屋上に昇る屋外階段を設置する。
休憩/避難施設	22人収容スペース(1.8m ² ×22=40m ²)を1階及び屋上に確保する。
トイレ施設	男性(大2、小5)、女性(5)、多目的(1) 下水は浄化槽(140人槽)により処理する。簡易トイレ(1基)
情報提供施設	情報提供用の大型モニター2基(1基は屋内、1基は野外放送用スピーカー併設) CCTVカメラ(津波・避難者状態を事務所に配信)、非常電話(衛星電話)
水道設備	トイレ用水として井戸水を確保する。
自家発電設備	上記電気設備、照明等の電源として自家発電機を設置する。

●自治体の整備メニュー

- ・道の駅近隣の村島地区にヘリポートと住民の1次避難所として活用できるよう造成を計画。
- ・避難者、復興支援者の休憩施設として、道の駅と町営宿泊施設(リヴァージュ・スパ ひきがわ)を繋ぐ連絡路を計画。

「道の駅志原海岸」を防災拠点化

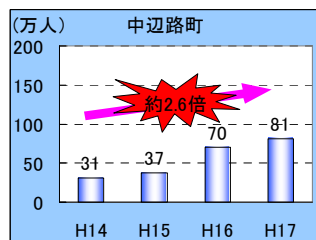


世界遺産観光のための交通手段として利用される紀伊半島の道づくりについて

1. 世界遺産登録

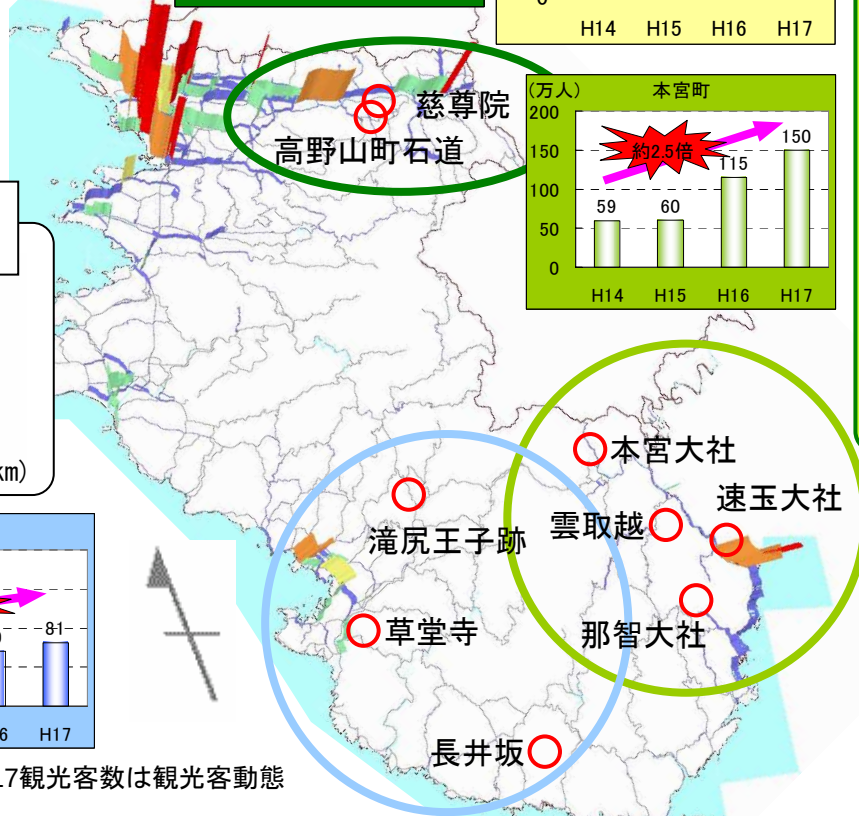
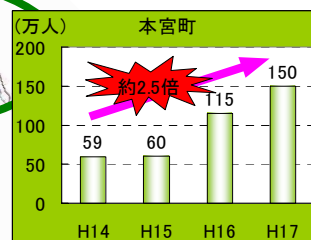
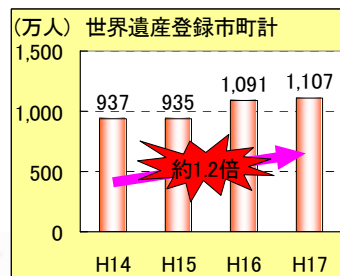
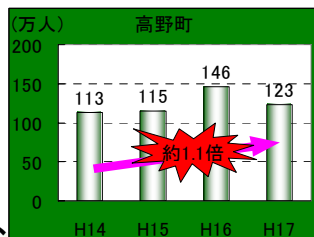
和歌山県は歴史遺産が多く、「紀伊山地の霊場と参詣道」が平成16年7月に世界遺産登録され、世界遺産登録市町村計の観光客数は増加している。

平成16年度
渋滞損失時間



注意: 上記グラフはH17観光客数は観光客動態調査報告書より

注意: 世界遺産登録市町村は、かつらぎ町、九度山町、高野町、白浜町、中辺路町、すさみ町、那智勝浦町、日置川町、熊野川町、本宮町、新宮市の11市町。また各市町名は、H16時の市町名。



2. 観光客の動向

下記、2. ②、3. の数値は平成17年8月に紀南河川国道事務所が東牟婁地域を対象に行ったアンケート調査の結果より

①観光客の出発地域 (平成17年観光客動態調査報告書より)

近畿: 64% (和歌山県含む)
東海: 9%、関東: 11%

近畿以外からの観光客も多く、観光客の90%が車で来県。また70%が来県経験がある。

②観光客の第一目的と満足度

目的(上位のみ)	目的	満足度
温泉	27%	73%
海水浴	26%	80%
世界遺産・自然観光	24%	76%

目的に対し7割以上が満足と回答。

3. この地域に必要なもの

必要なもの	割合
観光・道路情報の提供	35%
景観に配慮した看板の整備	26%
観光地における駐車場の拡充	20%

「景観や観光に関する整備が必要」の回答が大半
→観光客に分かりやすく、満足度を維持できるような取り組みが必要。

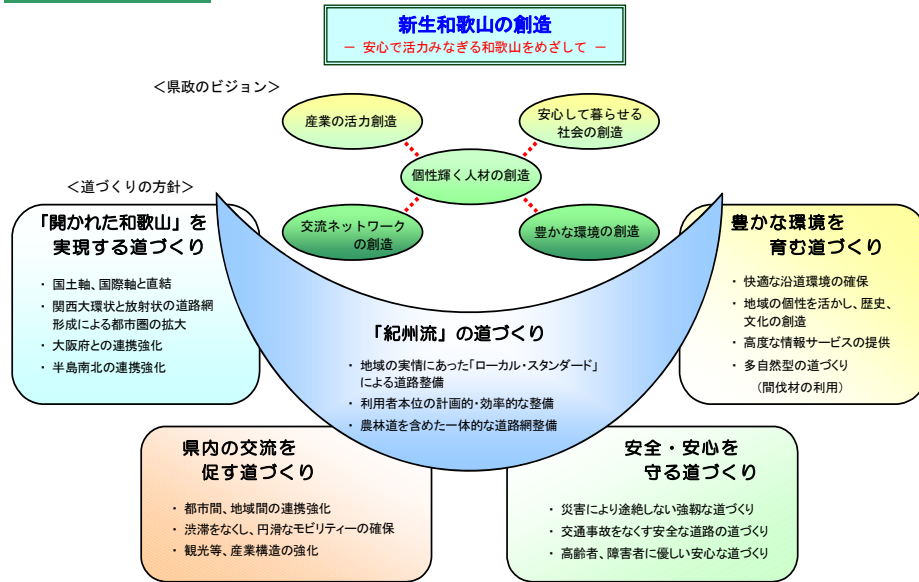
○世界遺産指定により地域内外から注目度が向上し、観光客が大幅増加。特に集客は高野町、中辺路町、本宮町で増加した
→観光客の増加に伴う渋滞発生や事故の増加が懸念される

地域が主体となり行政が後押しする
シーニックバイウェイ制度確立へ

(4) アウトカム指標一覧と概要

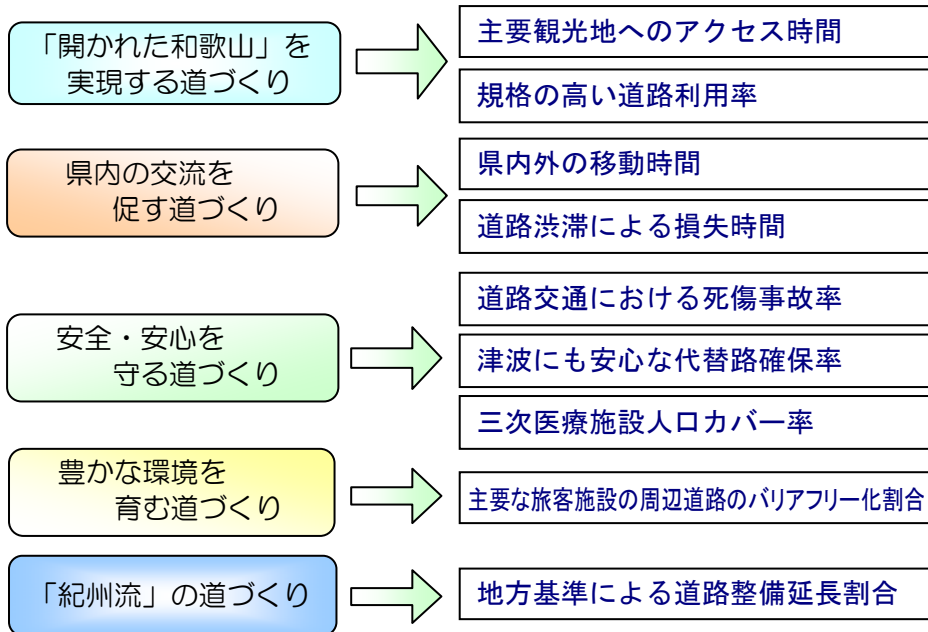


整備方針



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 実績値	H16 実績値	H17		H18 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35分	1時間32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50分	3時間50分	3時間50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	56%	64%	65%	65%	65%	65%	88%	250%
	3. 県内外の	和歌山市～阪南市	58分	55分	51分	51分	51分	51分	51分	30分
		岩出市～泉南市	28分	28分	28分	28分	28分	28分	27分	20分
		旧那賀町～和泉市	1時間12分	1時間12分	1時間12分	1時間10分	1時間10分	1時間10分	1時間10分	50分
		橋本市～河内長野市	53分	53分	53分	52分	53分	52分	52分	25分
県内の交流を促す道づくり	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21分	1時間12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40分	3時間40分	3時間40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33分	3時間26分	3時間29分	3時間27分	3時間14分	2時間25分
	生活圏域内	和歌山市～旧美里町	1時間03分	1時間03分	1時間03分	1時間03分	1時間03分	1時間02分	1時間02分	1時間00分
		橋本市～旧花園村	1時間12分	1時間12分	1時間04分	1時間01分	1時間01分	1時間01分	1時間01分	1時間00分
		橋本市～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）	1,250万人時間/年（直轄国道）	1,687万人時間/年（直轄国道）	1,687万人時間/年（直轄国道）	1,687万人時間/年（直轄国道）	1,570万人時間/年（直轄国道）	1,379万人時間/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）	138件/億台キロ（直轄国道）	123件/億台キロ（直轄国道）	119件/億台キロ（直轄国道）	119件/億台キロ（直轄国道）	119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	29% 63km	40% 87km	40% 87km	40% 87km	40% 87km	40% 87km	49% 105km	概成 214km
	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	68%	70%	70%	70%	70%	70% (81%)	71% (82%)	85%
	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	45%	47%	51%	52%	51%	53%	56%	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%	19%	19%	20%	21%	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たが、「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

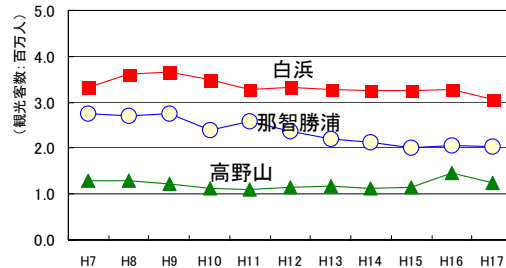
広域的な移動を支援する道路に対して満足度が低い

和歌山県

質問事項	14年度	15年度	16年度	17年度
よく使う高速道路や有料道路について	評点 5点満点 (全国平均) 2.39 (2.45)	2.63 (2.47)	2.53 (2.56)	2.36 (2.64)
	全国順位 39位	19位	40位	45位
よく使う国道、県道などの幹線道路について	評点 5点満点 (全国平均) 2.40 (2.58)	2.41 (2.57)	2.40 (2.58)	2.44 (2.76)
	全国順位 44位	44位	42位	47位

○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)
H18.3 供用
 ・国道480号(梨子ノ木バイパス)
H19.3 供用予定
 ・主要県道泉佐野岩出線(府県境区間) 等



(観光客数:百万人)

〈道路利用者満足度〉
(国土交通省道路IRサイト)

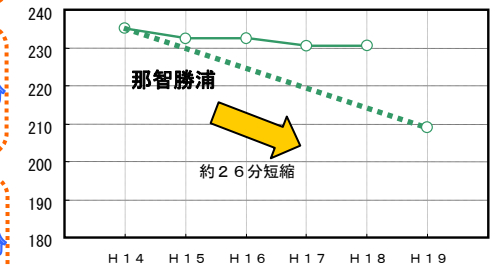
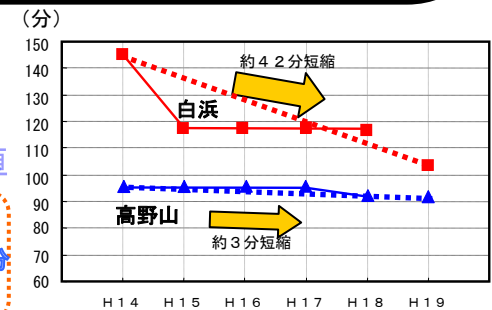
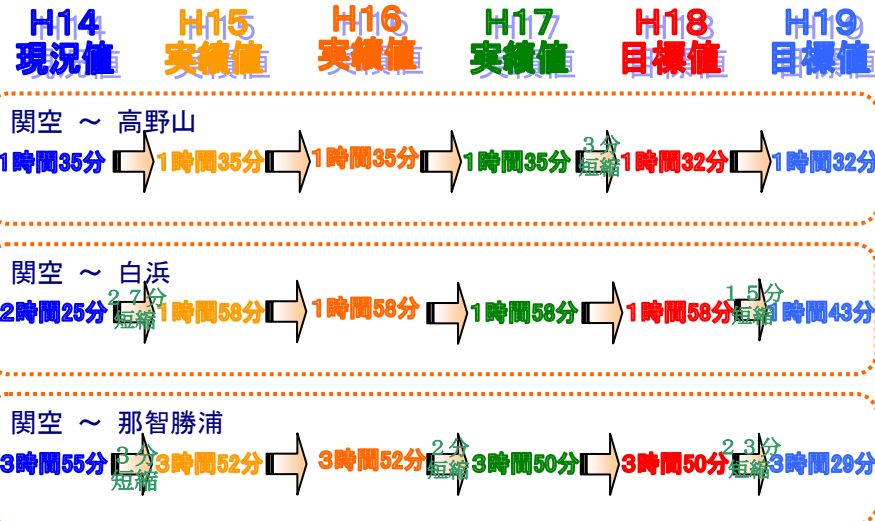
アウトカム指標

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

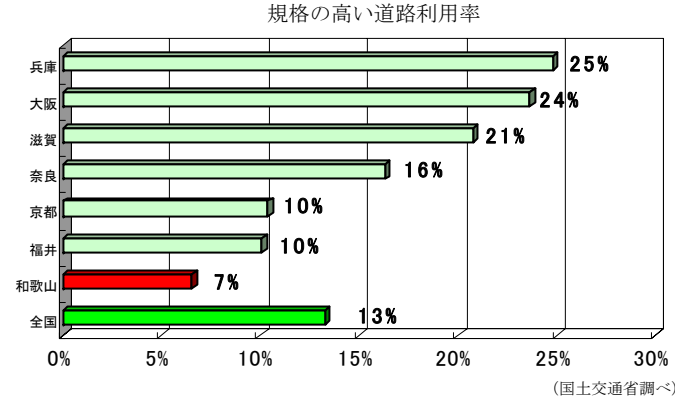
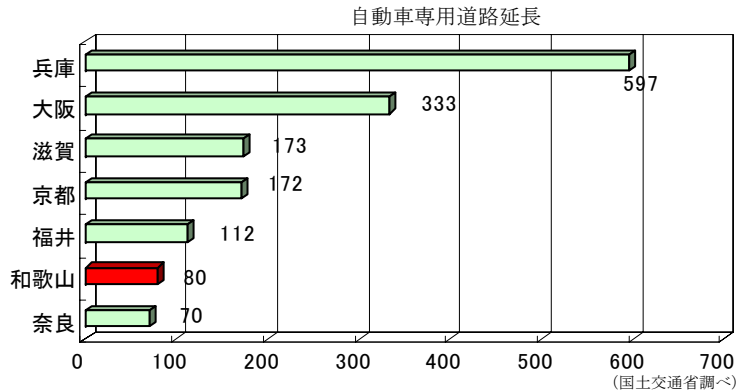


指標の現況値と数値目標

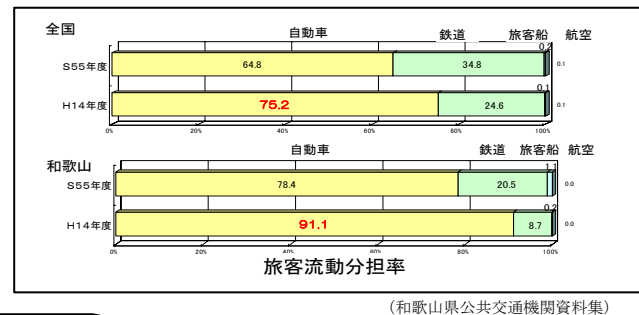
【指標2】規格の高い道路利用率

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。



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1.7台)
(和歌山県統計年鑑)

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。

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
- 那智勝浦道路の整備
- 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

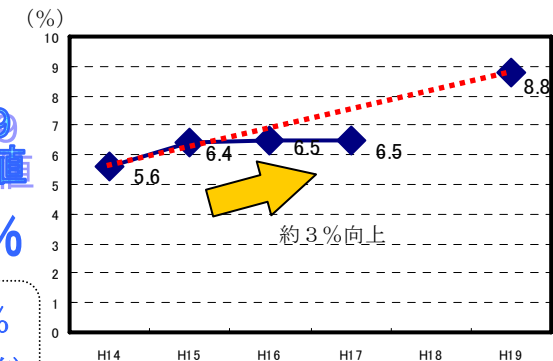
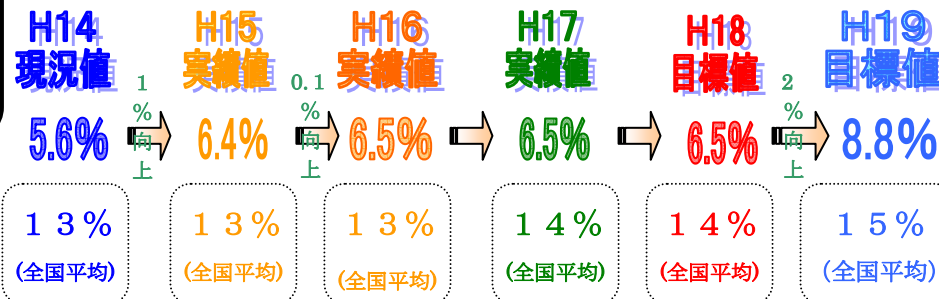
アウトカム指標

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

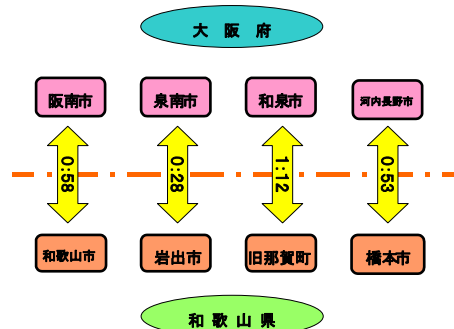


指標の現況値と数値目標

【指標3】県内外の移動時間

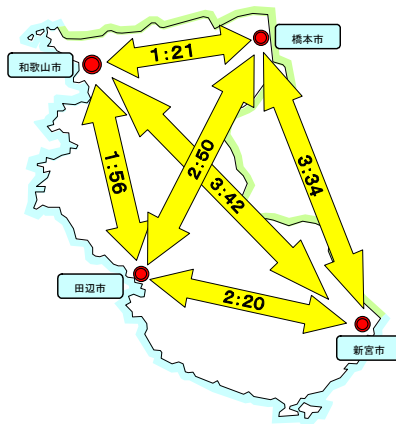
現状と課題

府県間近接都市間の移動に時間がかかる



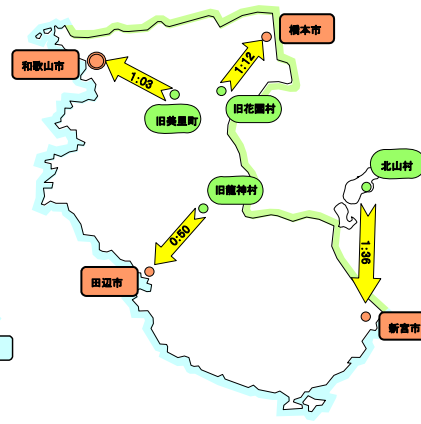
〈府県間近隣都市間の移動時間〉
(H11道路交通情勢調査)

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)
H18.4部分供用
 - ・国道480号(平道路)
H18.4部分供用
- 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
H18.4橋本IC～高野口IC供用
H18.6県境～橋本東IC供用
- 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・岩出市・旧那賀町・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(旧美里町・旧花園村・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

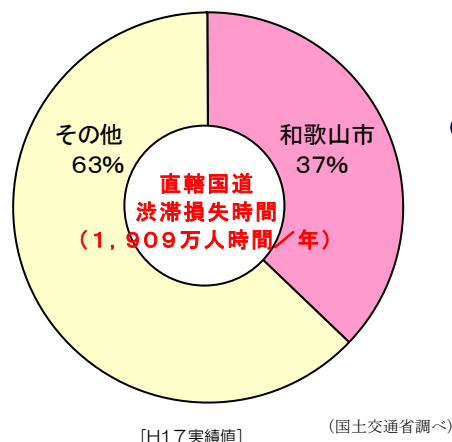
	H14 現況値	H15 実績値	H16 実績値	H17 実績値	H18 目標値	H19 目標値		H14 現況値	H15 実績値	H16 実績値	H17 実績値	H18 目標値	H19 目標値
和歌山市 —阪南市	58分	55分	51分	変動無し	—	51分	旧那賀町 —和泉市	1時間12分	変動無し	—	1時間10分	変動無し	1時間10分
岩出市 —泉南市	28分	変動無し	—	—	—	27分	橋本市 —河内長野市	53分	変動無し	—	—	52分	52分
和歌山市 —橋本市	1時間21分	変動無し	—	—	1時間12分	1時間10分	和歌山市 —新宮市	3時間42分	変動無し	—	3時間40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32分	3時間29分	3時間27分	3時間14分
和歌山市 —旧美里町	1時間03分	変動無し	—	—	1時間02分	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 —旧花園村	1時間12分	変動無し	1時間04分	1時間01分	変動無し	1時間01分							

【指標4】道路渋滞による損失時間

現状と課題

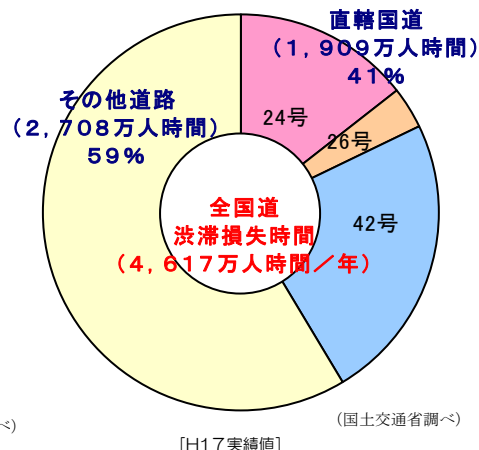
和歌山県下における渋滞損失時間の約4割以上が直轄国道で発生している

【和歌山県渋滞損失時間 道路種別】



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】



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
 - 那智勝浦道路の整備
 - 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

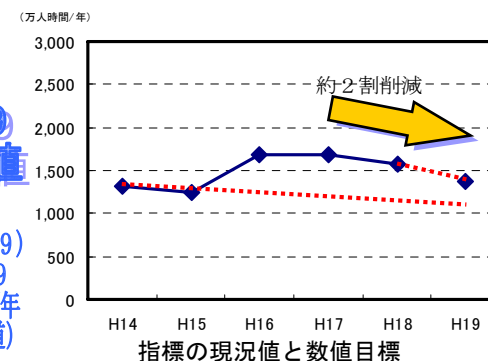
アウトカム指標

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



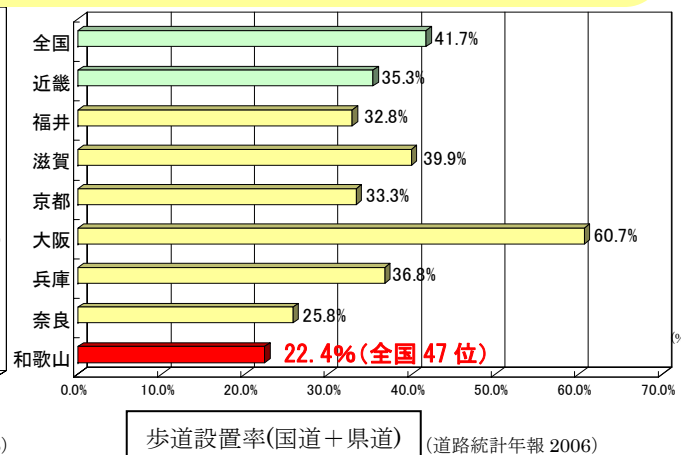
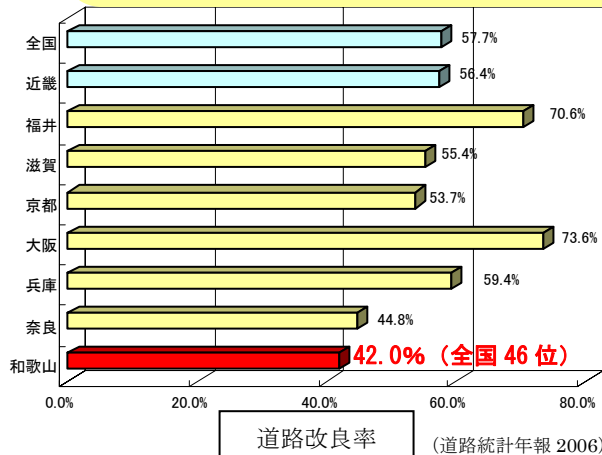
【指標5】 道路交通における死傷事故率

現状と課題

和歌山県下の交通死傷者数（率）は、全国16位と高く近年5年間(H12～H16)で3%増加している。

和歌山県内の道路の改良率は41.0%で全国46位ワースト2、歩道の設置率は21.6%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ものの、近年は減少傾向にある。しかし、全国平均には至っていない。



主な施策

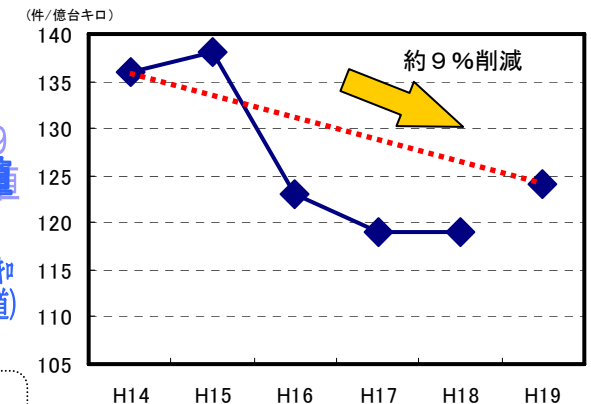
- 近畿自動車道紀勢線の整備
H15.12 御坊～みなべ IC 間供用
- 京奈和自動車道の整備
- バイパス道路の整備
 - ・ 第二阪和国道
H15.4 和歌山北バイパス（暫定供用）
 - ・ H16.10 西脇山口線供用
 - ・ 国道42号（田辺西バイパス）
 - ・ 国道42号（那智勝浦道路） 等

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

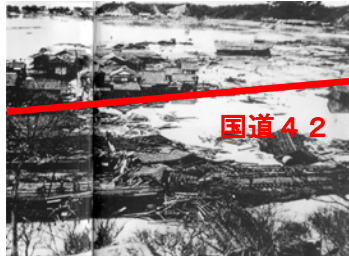
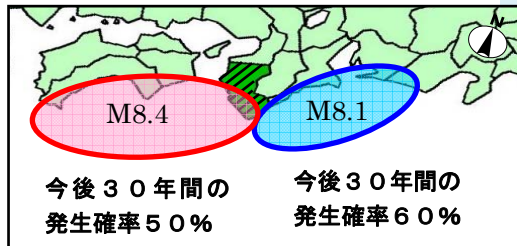


指標の現況値と数値目標

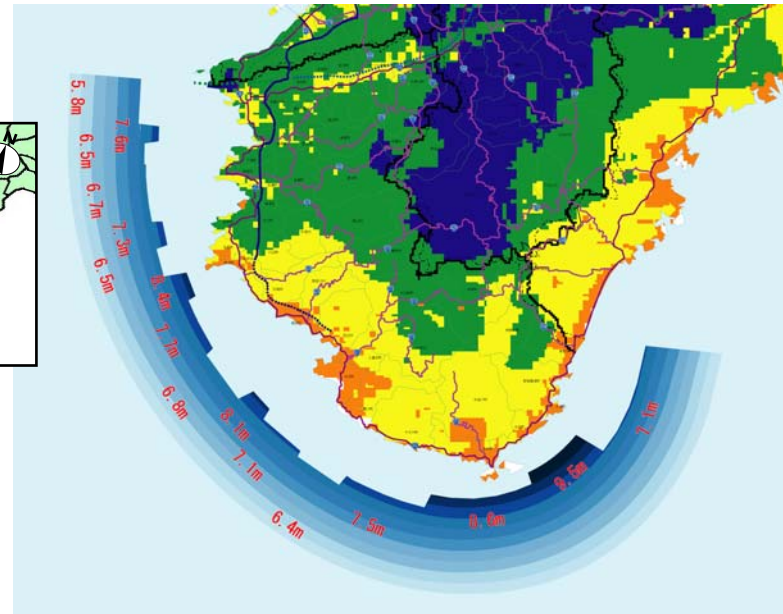
【指標6】津波にも安心な代替路確保率

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
H19 みなべ IC～田辺 IC(仮称)間供用予定
- 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

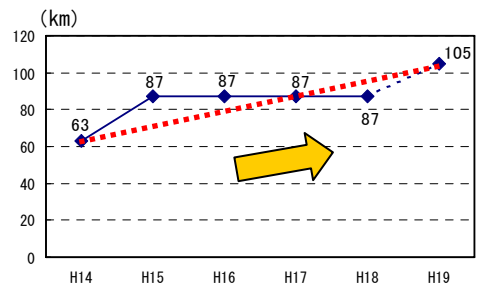
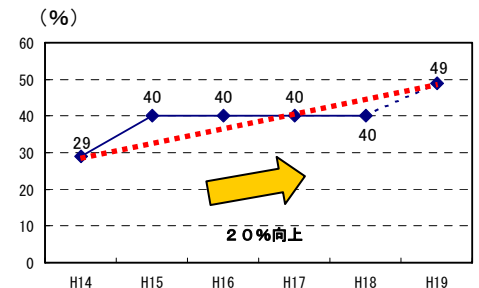
近畿自動車道等の整備を国道42号当該箇所の延長及び率で表した値

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

H14 現況値 H15 実績値 H16 実績値 H17 実績値 H18 目標値 H19 目標値

29% → 40% → 40% → 40% → 40% → 49%
63km → 87km → 87km → 87km → 87km → 105km

県内の国道42号延長
214.3km



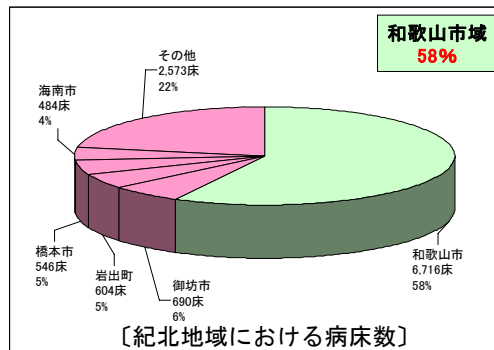
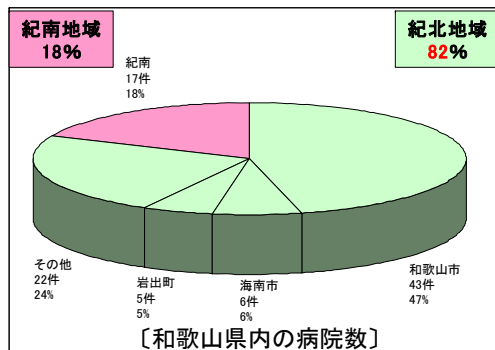
指標の現況値と数値目標

【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、紀南地域は2割に満たない。

紀北地域に位置する病院の病床数のうち約6割が和歌山市に集中している。



県医務課「保健統計年報」H15.10.1 現在

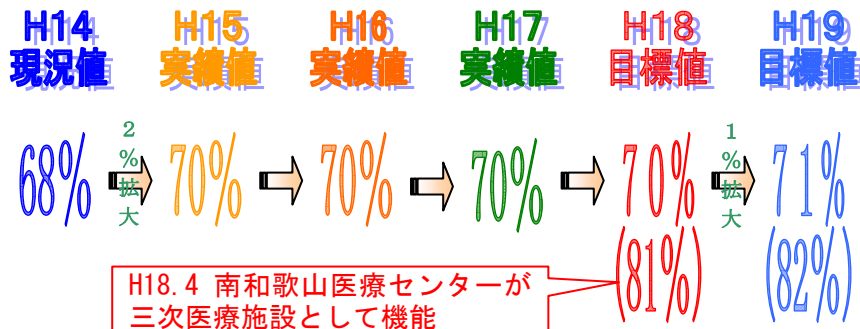
アウトカム指標

定義

三次医療施設人口カバー率

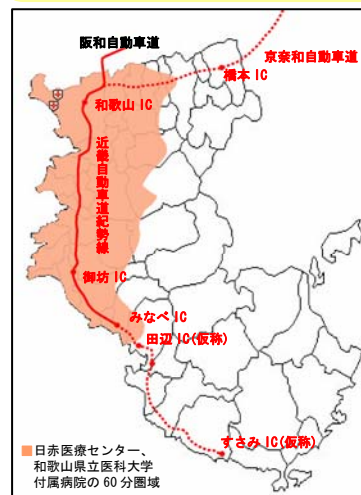
県内人口のうち三次医療施設から60分圏内の人口の割合

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



H18.4 南和歌山医療センターが三次医療施設として機能

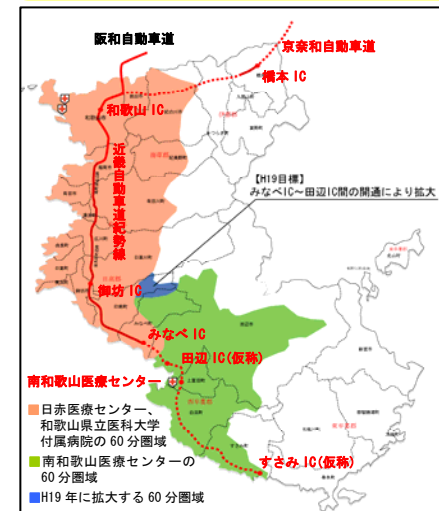
県内の三次医療施設は和歌山市に2箇所しかなく、しかも、規格の高い道路のネットワークが未整備の状態



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
 ・南和歌山医療センター

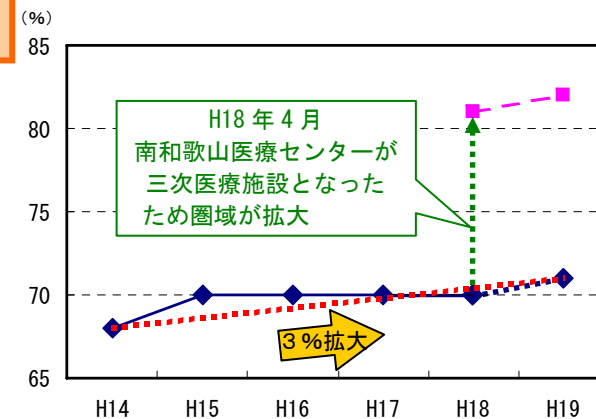
H18.4 南和歌山医療センターが三次医療施設として機能



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
H19 みなべ IC～田辺 IC(仮称)間供用予定
- ・京奈和自動車道 等



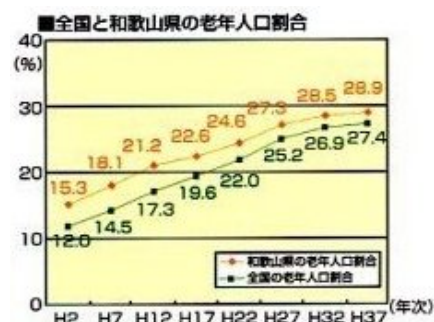
指標の現況値と数値目標

※和歌山県内の三次医療施設を対象
南和歌山医療センター考慮は()書き

【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

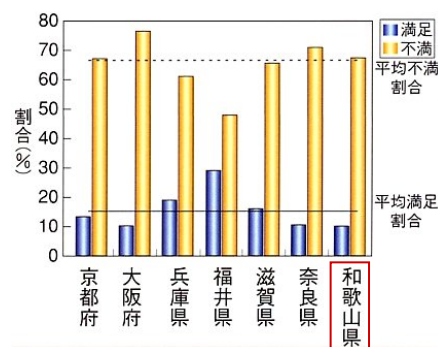
現状と課題

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〉
(H12パーソントリップ調査)

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...

車いすがすれ違ふ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

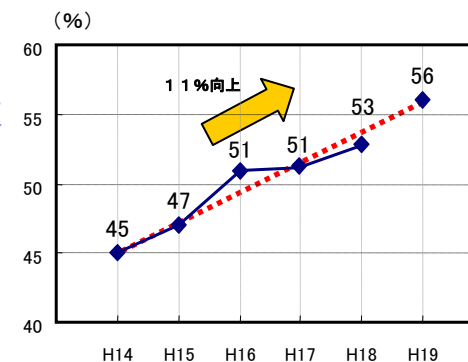
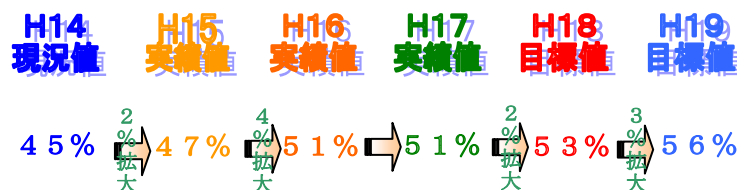
定義

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



指標の現況値と数値目標

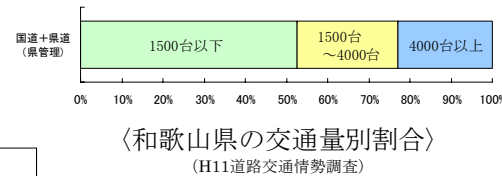
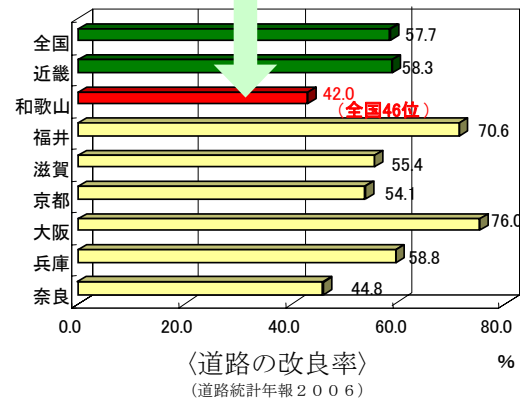
【指標9】 地方基準による道路整備延長割合

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

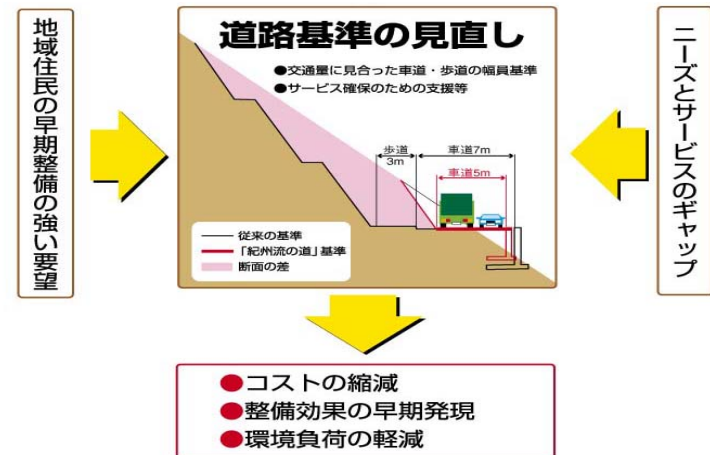
利用台数の少ない道路が多い

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

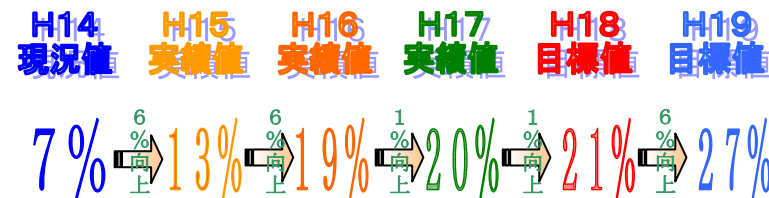
一定の基準により1.5車線の道路整備対象区間を峻別し、整備を促進する

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)

