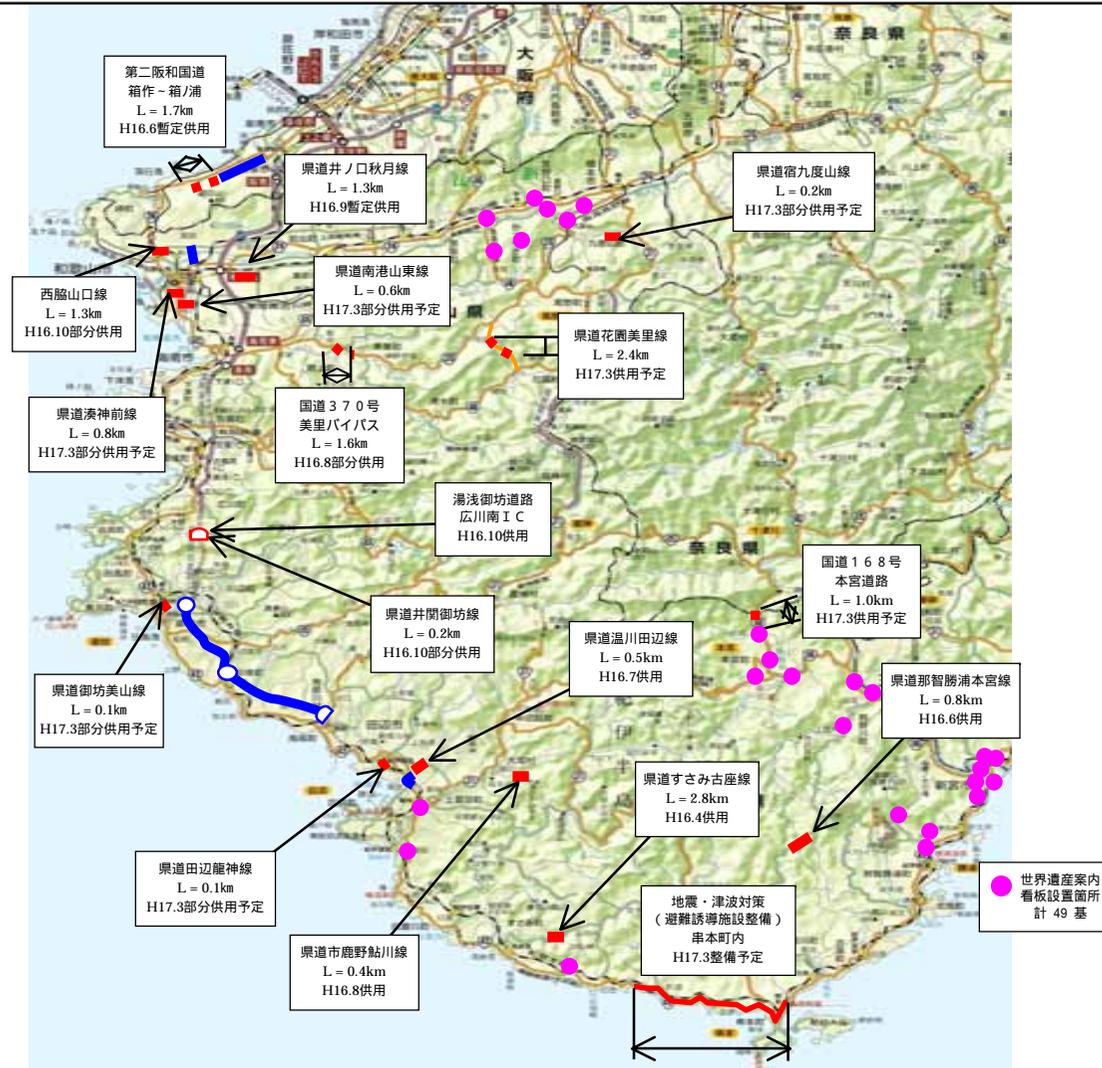


(3) H16年度の業績計画



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

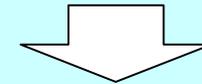
↓ 国道26号の渋滞緩和により

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

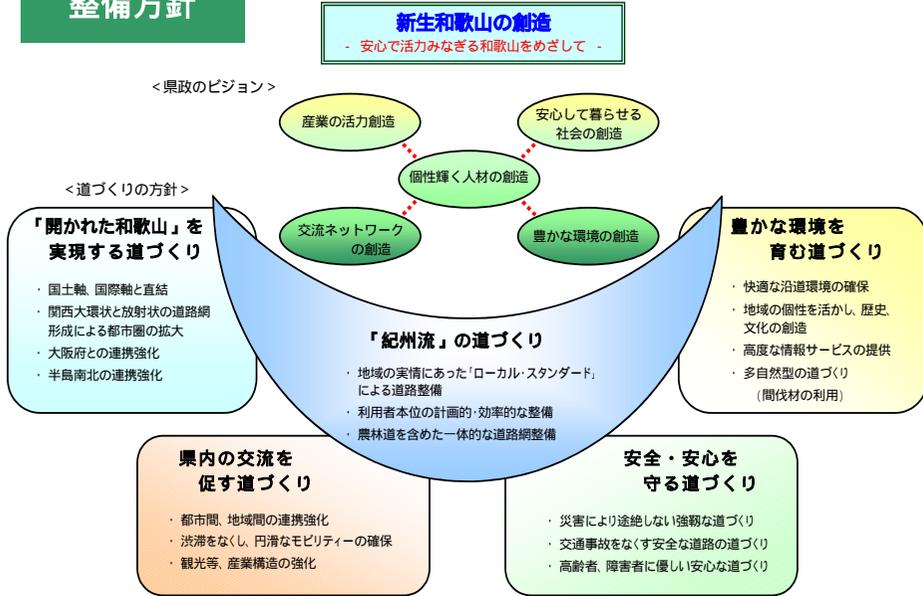
実測による



(4) アウトカム指標一覧と概要

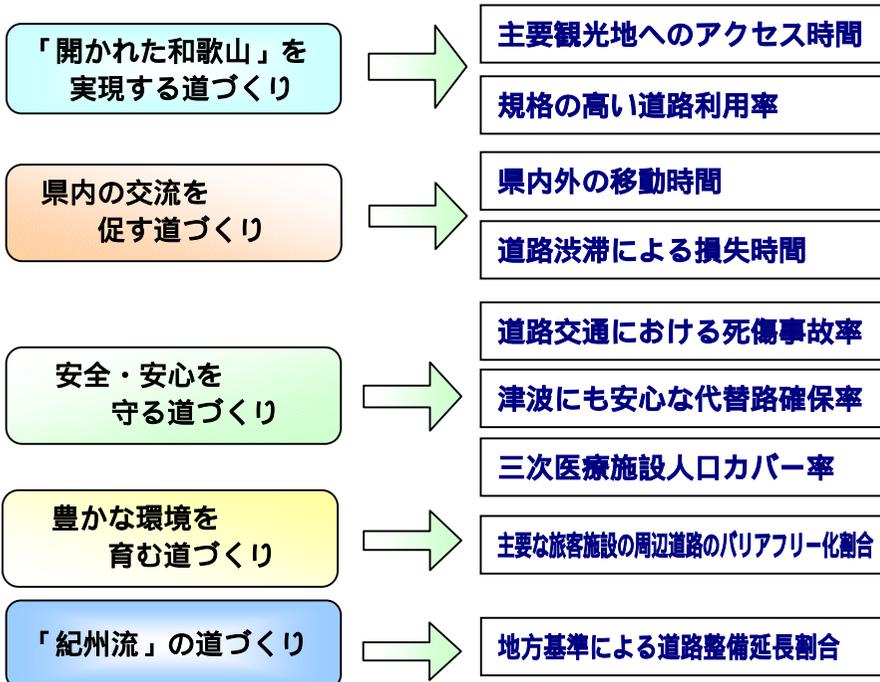


整備方針



道づくりの方針

アウトカム指標



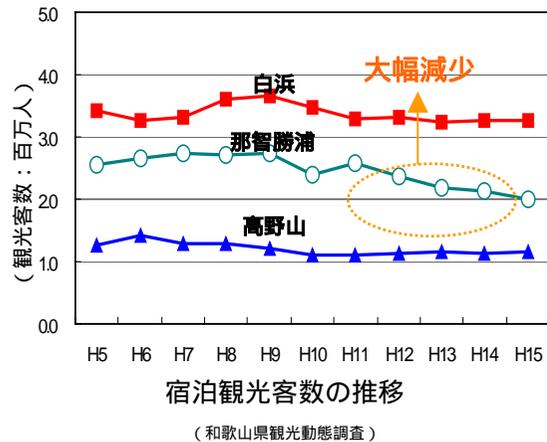
アウトカム指標一覧

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
	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 新宮市 - 北山村			1時間12分 1時間36分	1時間12分 1時間36分	1時間12分 1時間36分	1時間04分 1時間36分	1時間01分 1時間33分	1時間00分 1時間05分	
安全・安心を守る道づくり	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）	
		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
安全・安心を守る道づくり	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%	8.5%	
		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

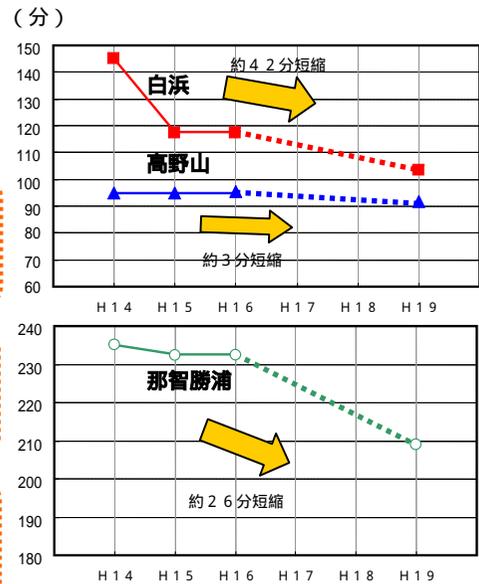
定義

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



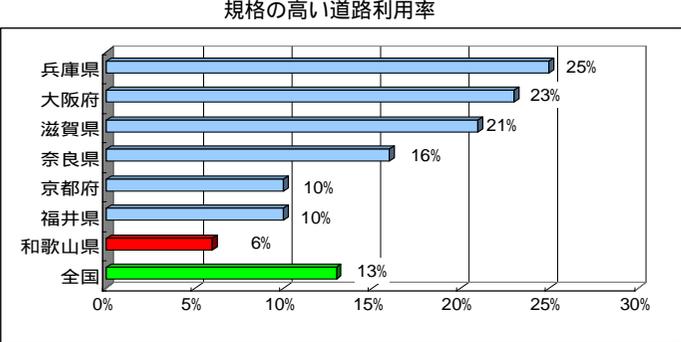
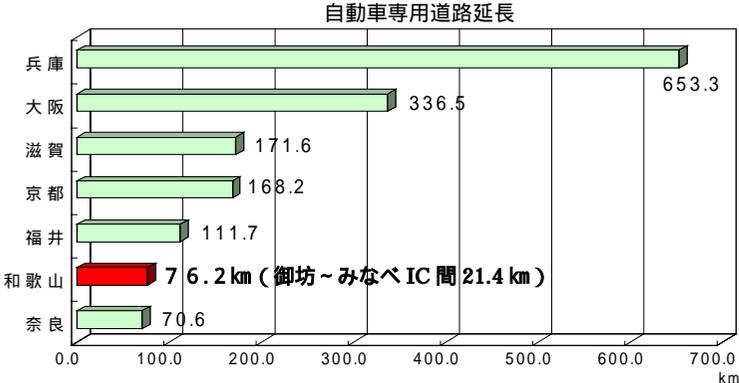
指標の現況値と数値目標

【指標2】規格の高い道路利用率

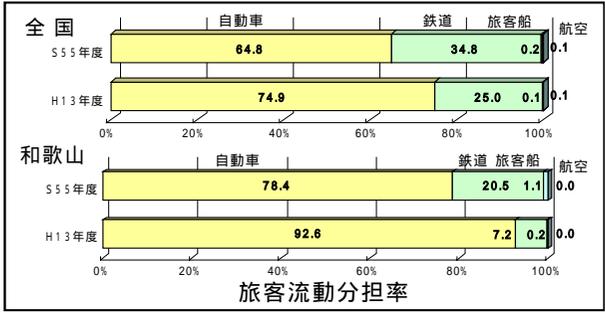
現状と課題

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)

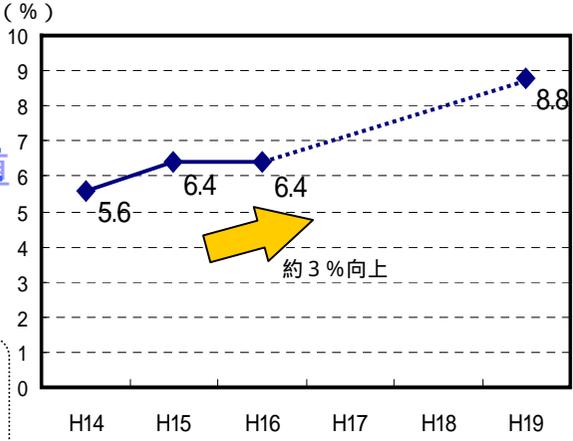
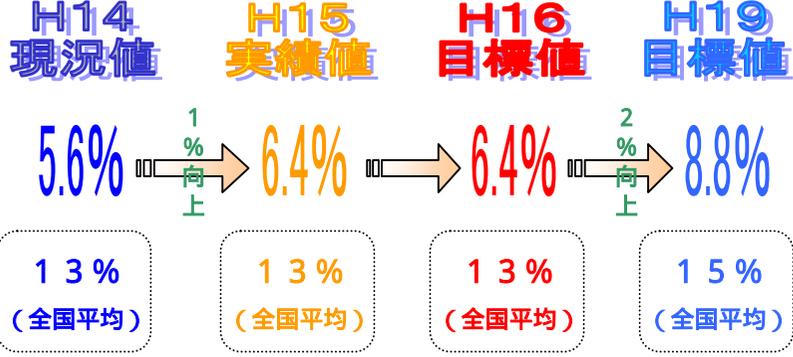
主な施策

- 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

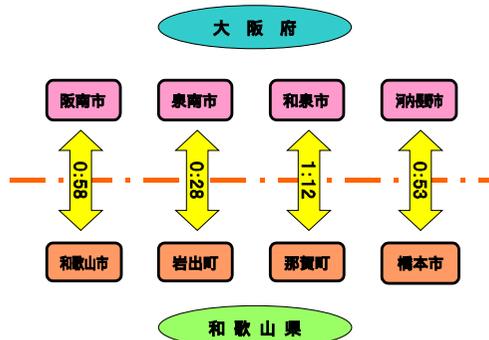


指標の現況値と数値目標

【指標3】県内外の移動時間

現状と課題

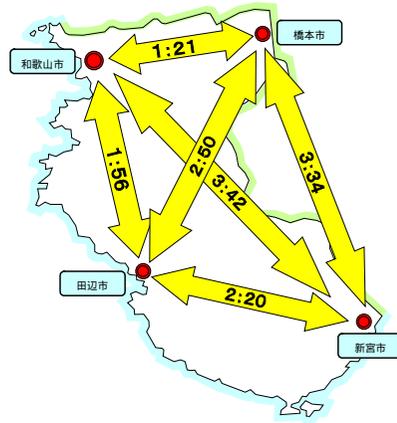
府県間近接都市間の移動に時間がかかる



府県間近接都市間の移動時間

(H11 道路交通情勢調査)

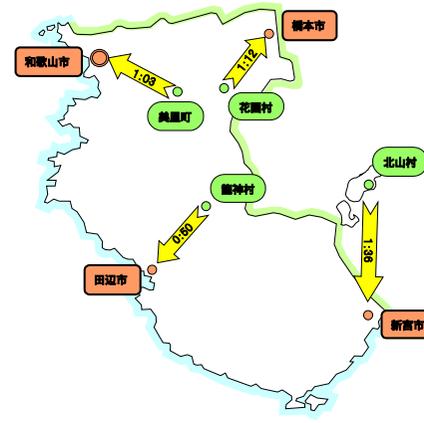
県内主要都市間の移動に時間がかかる



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

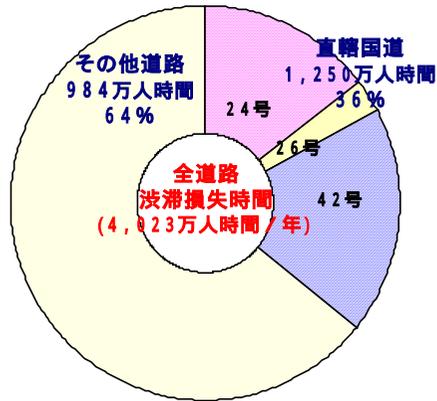
	H14 現況値	H15 実績値	H16 目標値	H19 目標値		H14 現況値	H15 実績値	H16 目標値	H19 目標値
和歌山市 - 阪南市	58分	55分	51分	変動無し	那賀町 - 和泉市	1時間12分	変動無し	1時間10分	変動無し
岩出町 - 泉南市	28分	変動無し	-	27分	橋本市 - 河内長野市	53分	変動無し	-	52分
和歌山市 - 橋本市	1時間21分	変動無し	-	1時間10分	和歌山市 - 新宮市	3時間42分	変動無し	-	3時間20分
和歌山市 - 田辺市	1時間56分	1時間33分	変動無し	1時間20分	橋本市 - 新宮市	3時間34分	変動無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

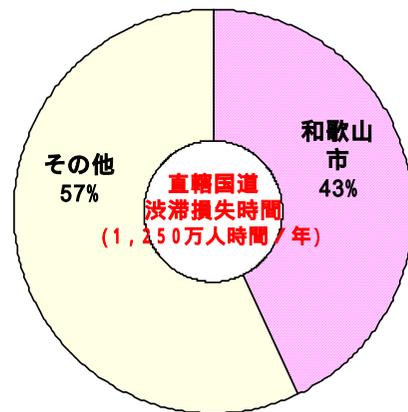
【和歌山県渋滞損失時間 道路種別】



[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)

H15
実績値

1,250
万人時間/年
(直轄国道)

H16
目標値

1,184
万人時間/年
(直轄国道)

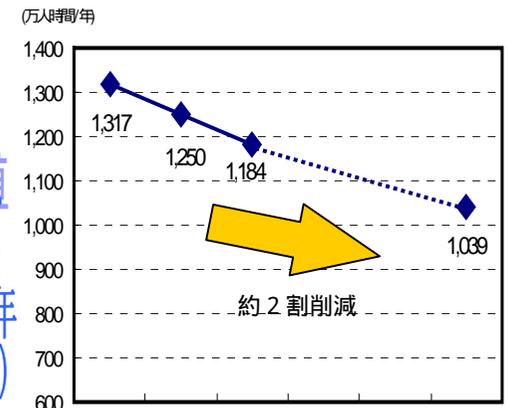
H19
目標値

1,039
万人時間/年
(直轄国道)

約5%削減

約5%削減

約12%削減



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。

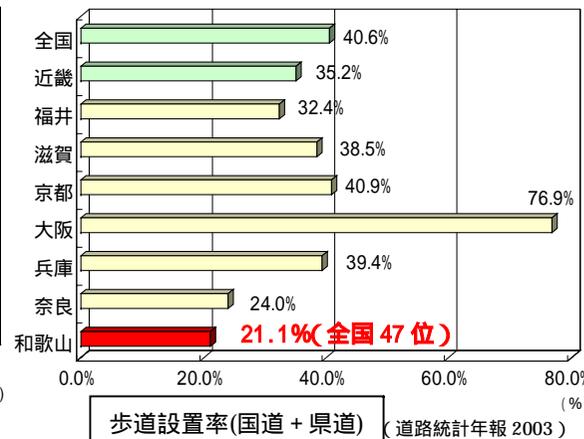
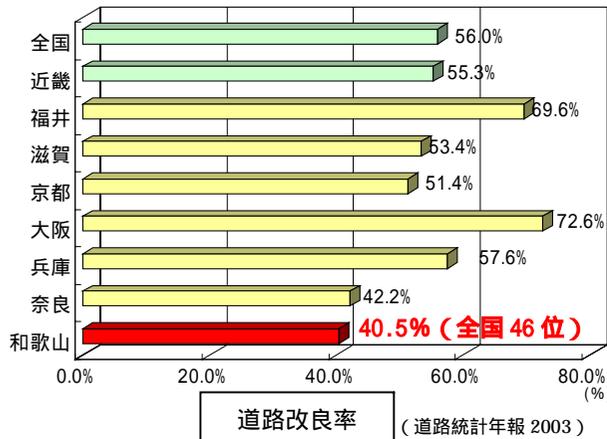
主な施策

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



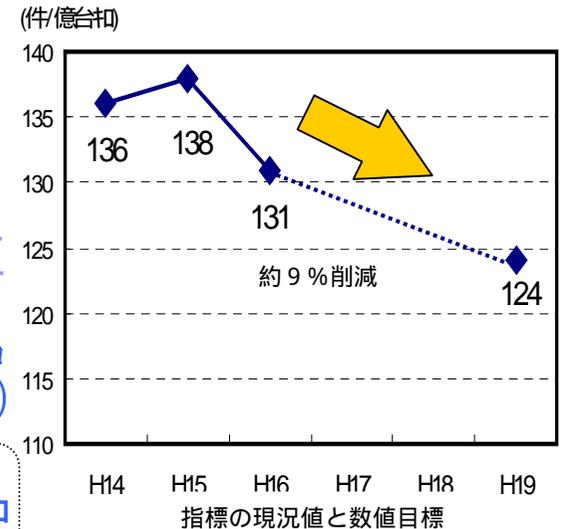
アウトカム指標

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

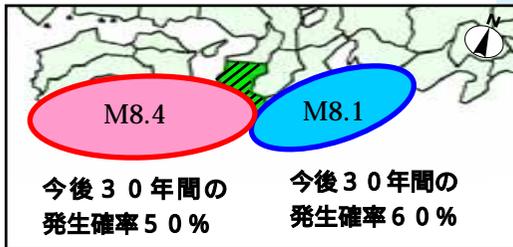
道路交通による死傷事故率を削減することは地域の安全度の向上に期待できる



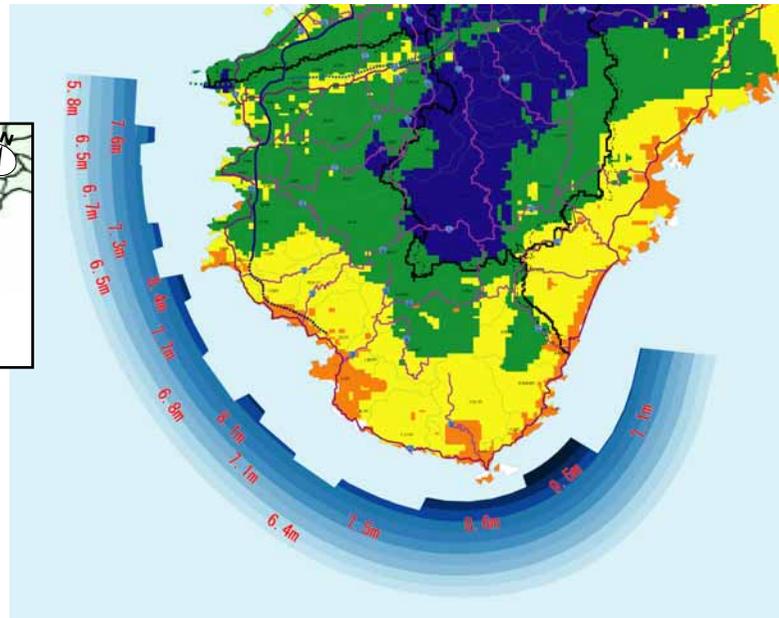
【指標6】津波にも安心な代替路確保率

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

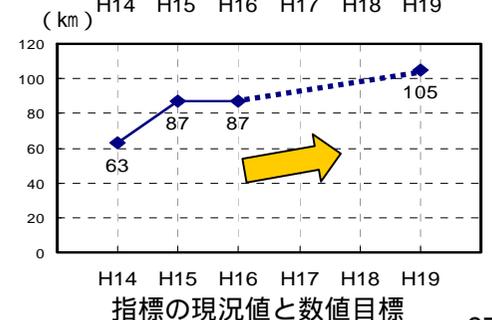
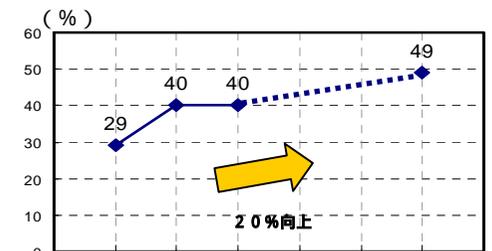
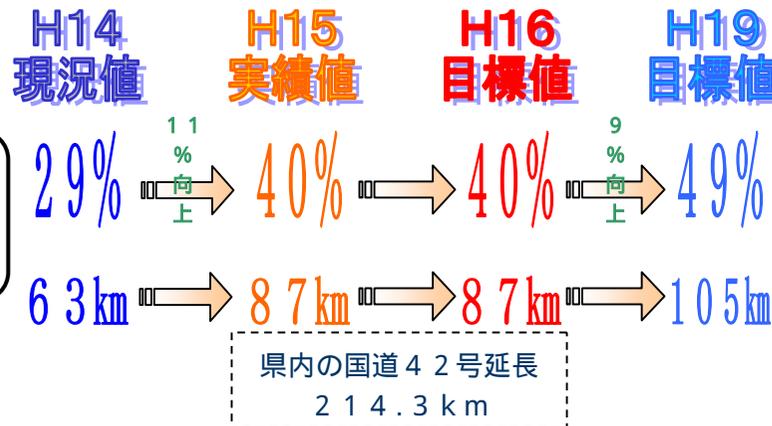
アウトカム指標

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



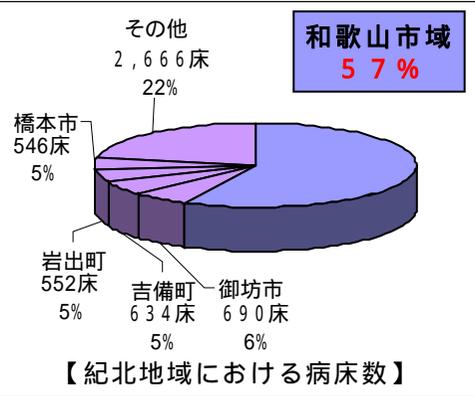
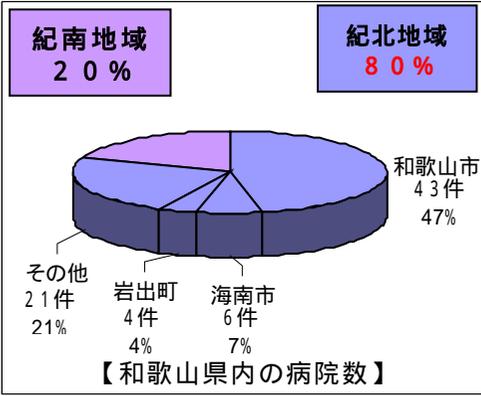
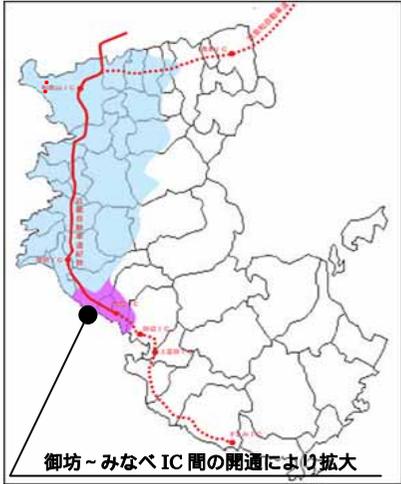
【指標7】三次医療施設人口カバー率

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

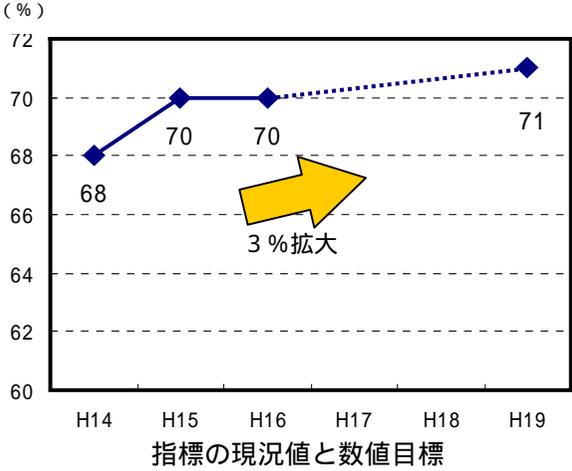
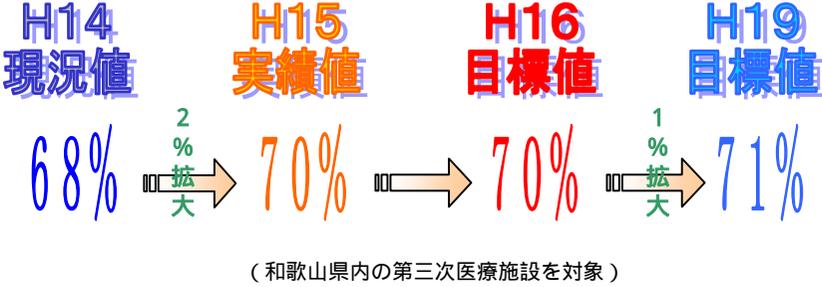
- 高規格幹線道路の整備
- 近畿自動車道紀勢線
- H15.12 御坊～みなべ IC 間供用
- 京奈和自動車道 等

県医務課「保険統計年報」H12.10.1 現在

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

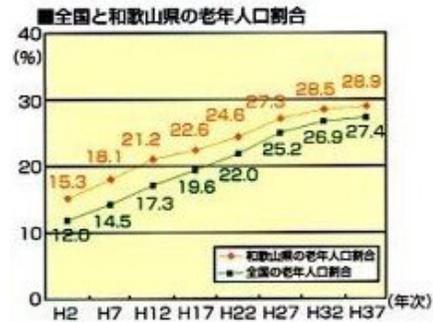
県内人口の内高度医療施設から60分以内で到達できる範囲の人口カバー率を拡大させることは、地域住民の救急医療に対する不安の解消を意味します



【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

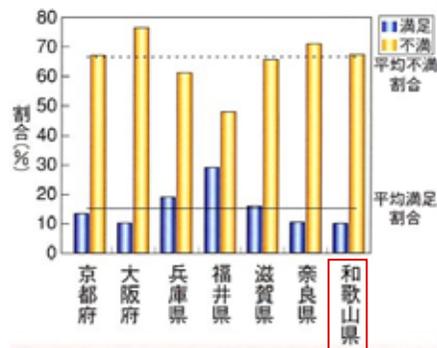
現状と課題

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

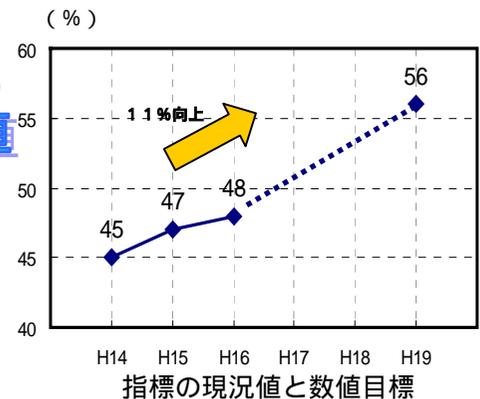
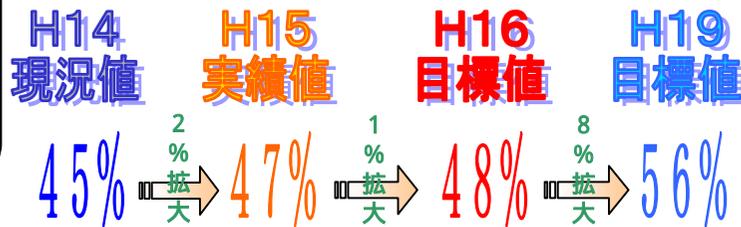
定義

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



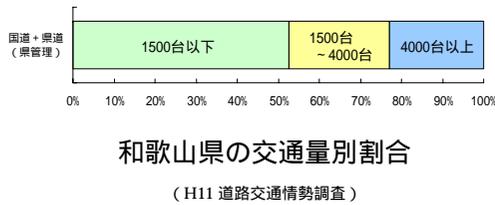
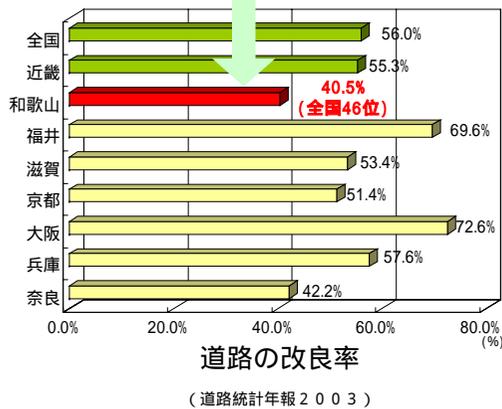
【指標 9】地方基準による道路整備延長割合

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)

