和　歌　山　県 国土交通省　和歌山河川国道事務所 国土交通省　紀南河川国道事務所
資　料　配　布

配布日時	平成１５年１０月１６日 １０時　００分

件　名	９の指標で目標設定 「わかやまみちづくりプラン」 ～和歌山県道路行政業績計画書(アウトカムプラン)～ の策定について

概　要	和歌山県における道路関係３機関からなる近畿地区幹線道路協議会和歌山県分科会は道路行政の地方版業績計画書「わかやまみちづくりプラン」を策定しました。 「わかやまみちづくりプラン」とは・・・ 従来の道路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９項目の指標（アウトカム指標）を用いて整備目標値（業績計画書）を設定し、毎年度評価を行い、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。

取り扱い	テレビ・ラジオ　：　―――― 新　　聞　：　――――

配布場所	近畿建設記者クラブ 大手前記者クラブ 和歌山県政記者クラブ 和歌山県地方新聞記者クラブ 和歌山県政放送記者クラブ 田辺記者クラブ
同時配布	――――

問い合わせ先	和歌山県 道路政策課長　原　広之　TEL 073-432-4111（内線3105） 政策班長　野尻　邦彦　TEL 073-432-4111（内線3096） 国土交通省　近畿地方整備局　和歌山河川国道事務所 副所長　板垣　正義　TEL 073-424-2471（内線205） 調査第二課長　西本　信弘　〃　（内線451） 国土交通省　近畿地方整備局　紀南河川国道事務所 副所長　服部　龍雄　TEL 0739-22-4564（内線205） 専門官　岸本　浩幸　〃　（内線544）

わかやまみちづくりプラン

～和歌山県道路行政業績計画書～

背景

平成14年8月の社会資本整備審議会・中間答申において「道路行政をアウトカム指標に基づき運営を行う方式に転換」し、「毎年度、指標に基づき業績の分析、評価を行うことが提言されました。

これを受け

平成15年度より道路行政においてはアウトカム指標を用いて「毎年度、業績の分析と評価を行い、その結果を公表するとともに、予算編成等に反映」する、新たな道路行政マネジメントシステムを導入することとなりました。

これらの新たな道路行政マネジメントシステムについて、より「地域の特性、独自の課題等を踏まえたものとするため、地域のニーズに合致し、生活実感にあったマネジメントシステムを構築することが必要」となります。

全国レベルでの取り組みとしては、１７指標を用いた「道路行政の業務計画書」が平成１５年７月に国土交通省本省より公表されました。

都道府県版業績計画書

地域のニーズに合致し、生活実感にあった行政マネジメントを行うため、全国版とは別の観点から、都道府県版の「業績計画書（アウトカム・プラン）」「達成度報告書（アウトカム・レポート）」の策定が必要となります。

策定にあたっては、第三者により構成される委員会の意見を聞くなど、国民の声を反映する仕組みについて、試行的に実施することと考えています。

なお、策定にあたっては、和歌山県独自のアウトカム指標の設定など、地域の特性を踏まえた取り組みについても積極的に推進します。

和歌山県独自の「９つの指標」

平成１５年３月に「和歌山県・道づくり懇談会」から和歌山県における道づくりの５つの方針「開かれた和歌山を実現」「県内交流を促す」「安全・安心を守る」「豊かな環境を育む」「紀州流」を提言頂きました。近畿地区幹線道路協議会和歌山県分科会ではその提言に基づく９つの指標を設定し『わかやまみちづくりプラン』を策定しました。

策定段階においては「和歌山県・道づくり懇談会」の委員を対象にご意見を伺いながら業績計画書を策定しています。

ア　ウ　ト　カ　ム　指　標	
１．主要観光地へのアクセス時間	６．津波にも安心な代替路確保率
２．規格の高い道路利用率	７．三次医療施設人口カバー率
３．県内外の移動時間	８．主要な旅客施設の周辺道路のバリアフリー化割合
４．道路渋滞による損失金額	
５．道路交通における死傷事故率	９．地方基準による道路整備延長割合

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。

アウトカムとは・・・

これまでは、事業を実施することによって直接発生した施設物・事業量（アウトプット）を表す指標を用いて施策や事業の評価を行うのが一般的でした。

例えば、「交通安全の推進」という施策を構成する「歩道の設置」という事業があるとすれば、「歩道を年度以内に○○m設置する」というのがアウトプットであり、その成果として「交通事故件数が減少する」ということがアウトカムです。

わかやま みちづくりプラン

アウトカムプラン
－和歌山県道路行政業績計画書－

平成１５年１０月

近畿地区幹線道路協議会和歌山分科会

和歌山県

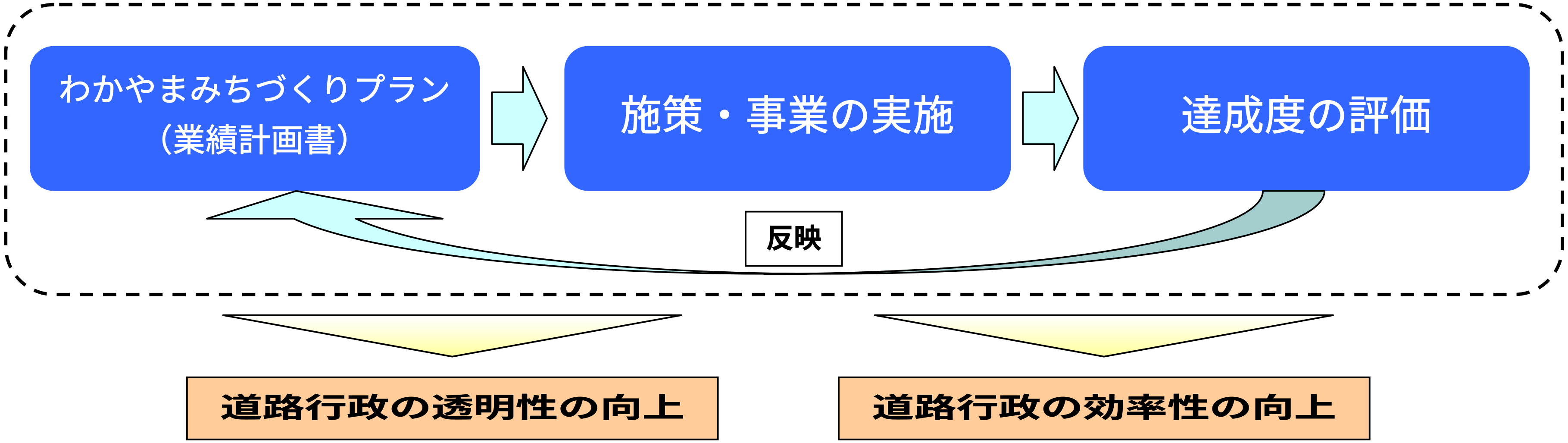
和歌山河川国道事務所

紀南河川国道事務所

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。

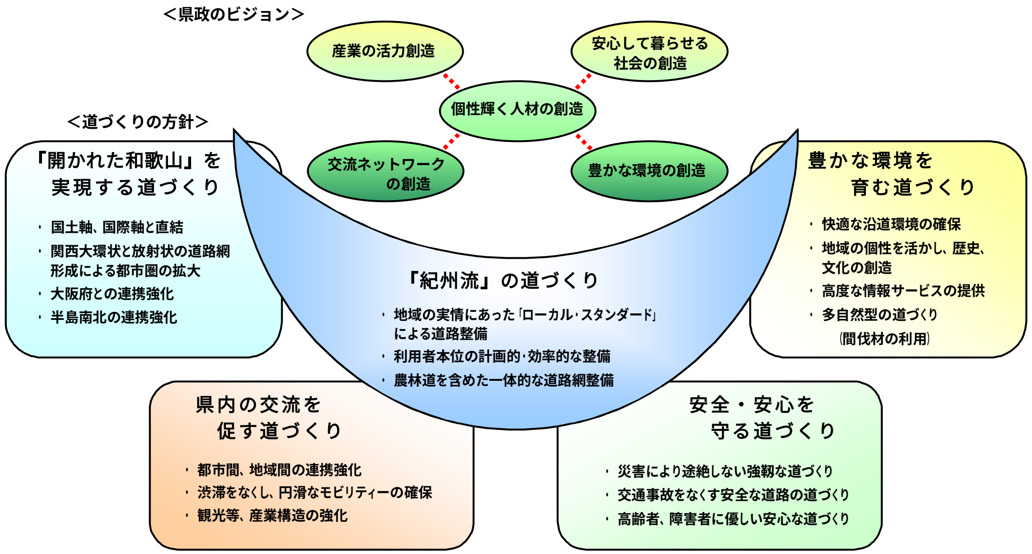


〈プラン策定の前提〉

　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。

整備方針

新生和歌山の創造
－ 安心で活力みなぎる和歌山をめざして －



道づくりの方針 → アウトカム指標

- 「開かれた和歌山」を実現する道づくり →
  - 主要観光地へのアクセス時間
  - 規格の高い道路利用率
- 県内の交流を促す道づくり →
  - 県内外の移動時間
  - 道路渋滞による損失金額
- 安全・安心を守る道づくり →
  - 道路交通における死傷事故率
  - 津波にも安心な代替路確保率
  - 三次医療施設人口カバー率
- 豊かな環境を育む道づくり →
  - 主要な旅客施設の周辺道路のバリアフリー化割合
- 「紀州流」の道づくり →
  - 地方基準による道路整備延長割合

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 目標値	H19 目標値	長期 目標値
「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32分	1時間15分
				関空 ～ 白浜	2時間25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		6％	7％	9％	25％
	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	51分	30分
				岩出町－泉南市	28分	28分	27分	20分
				那賀町－和泉市	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	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10分	40分
				和歌山市－田辺市	1時間56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14分	2時間25分
		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	和歌山市－美里町	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33分	1時間05分
	4．道路渋滞による損失金額		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金額		398 億円／年（直轄国道）	360 億円／年（直轄国道）	314 億円／年（直轄国道）	290 億円／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		134件／億台キロ（直轄国道）	129件／億台キロ（直轄国道）	124件／億台キロ（直轄国道）	115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	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％	71％	85％
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		45％	47％	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		12％	22％	40％	-

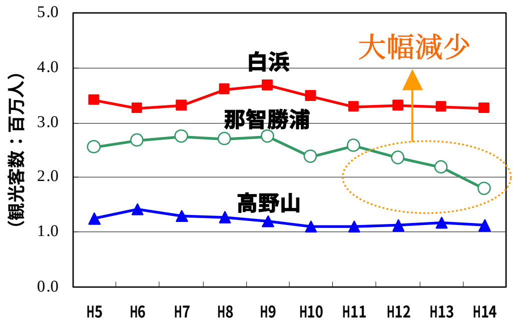
※　長期とは、近畿自動車道紀勢線と京奈和自動車道が完成した時点

【指標１】主要観光地へのアクセス時間

現状と課題

和歌山県には高野山、白浜、那智勝浦など国内有数の観光地が存在するが、観光客数が年々減少している

広域的な移動を支援する道路に対して満足度が低い



〈宿泊観光客数の推移〉

（和歌山県観光動態調査）

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

○ アクセス道路の整備

- 主要県道泉佐野岩出線（府県境区間）
- 国道４２号（田辺バイパス）
- 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）　　等

アウトカム指標

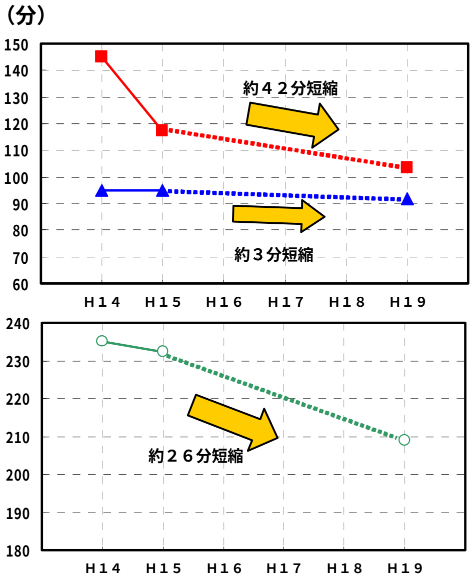
定義

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、国内外からの観光客の増大が期待できる

	H14 現況値		H19 目標値
関空 ～ 高野山	1時間３５分	３分短縮	1時間３２分
関空 ～ 白浜	2時間２５分	４２分短縮	1時間４３分
関空 ～ 那智勝浦	3時間５５分	２６分短縮	3時間２９分

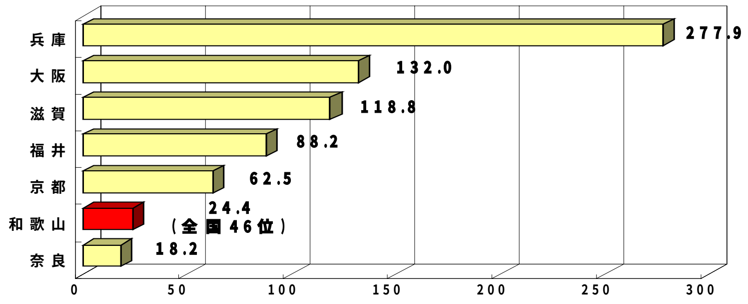


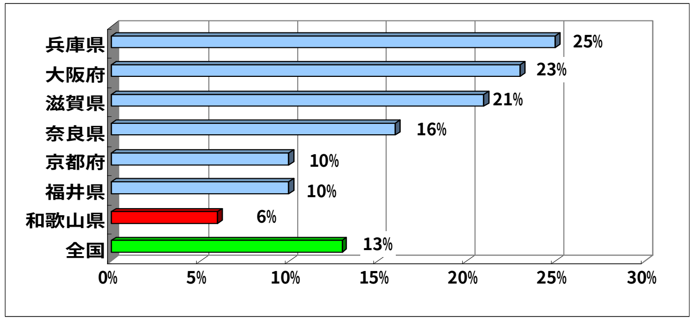
指標の現況値と数値目標

【指標２】規格の高い道路利用率

現状と課題

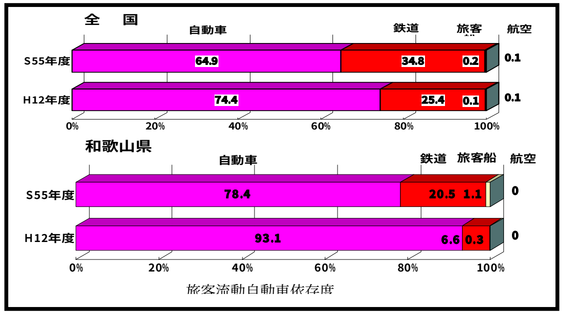
高速自動車道延長が２４．４ｋｍと全国４６位と極めて低い。規格の高い道路の利用率が低い。





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



主な施策

○第二阪和国道の整備
○京奈和自動車道の整備
○近畿自動車道紀勢線の整備
○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

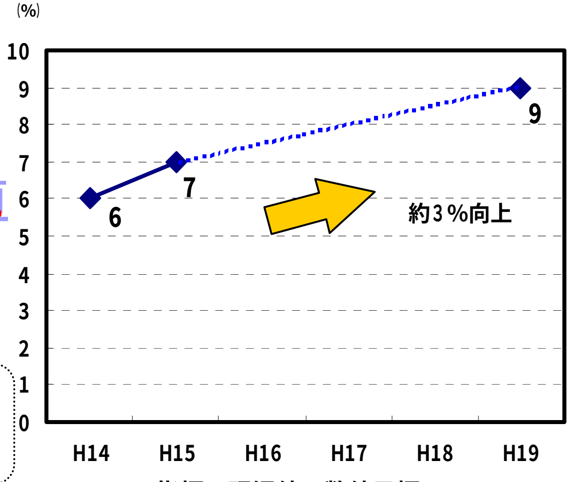
定義

規格の高い道路利用率

全道路の走行台キロに占める道路交通における自動車専用道路の走行台キロの割合

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

H14 現況値		H19 目標値
６％	３％向上	９％
１３％（全国平均）		１５％（全国平均）



指標の現況値と数値目標

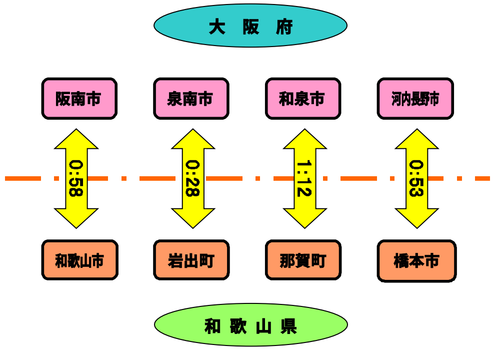
【指標３】県内外の移動時間

現状と課題

府県間近接都市間の移動に時間がかかる

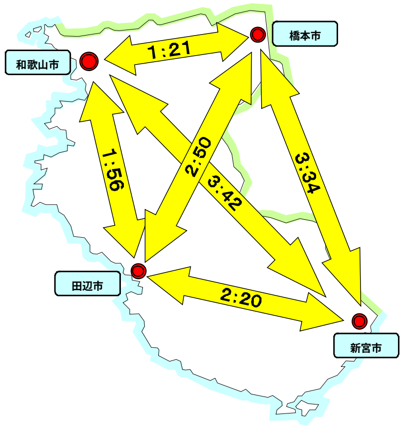
県内主要都市間の移動に時間がかかる

山間部から圏域中心都市への移動に時間がかかる



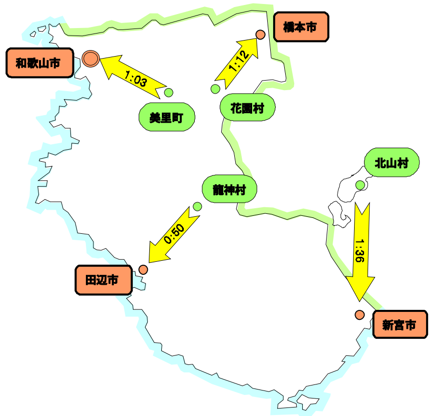
〈府県間近隣都市間の移動時間〉

（H11 道路交通情勢調査）



〈主要都市間の移動時間〉

（H11 道路交通情勢調査）



〈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
  - 主要県道泉佐野岩出線
  - 国道４８０号（平道路）
  - 国道３７１号（橋本バイパス）
- ○ 高規格幹線道路の整備
  - 近畿自動車道紀勢線
  - 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	H19 目標値		H14 現況値	H19 目標値
和歌山市－阪南市	５８分	５１分	那賀町－和泉市	１時間１２分	１時間１０分
岩出町－泉南市	２８分	２７分	橋本市－河内長野市	５３分	５２分
和歌山市－橋本市	１時間２１分	１時間１０分	和歌山市－新宮市	３時間４２分	３時間２０分
和歌山市－田辺市	１時間５６分	１時間２０分	橋本市－新宮市	３時間３４分	３時間１４分
和歌山市－美里町	１時間０３分	１時間０２分	新宮市－北山村	１時間３６分	１時間３３分
橋本市－花園村	１時間１２分	１時間０１分			

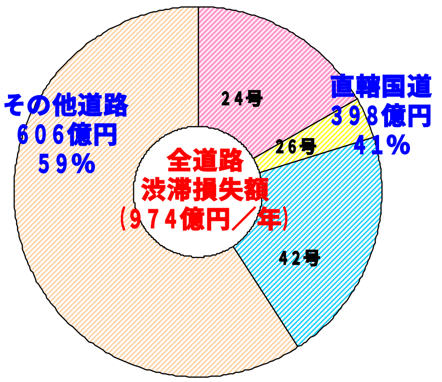
【指標４】道路渋滞による損失金額

現状と課題

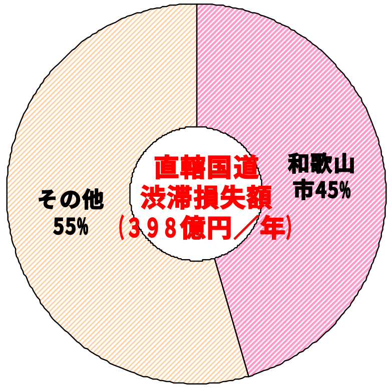
和歌山県下における渋滞損失金額の約４割が直轄国道で発生している

直轄国道で発生している渋滞損失額は都市部である和歌山市に集中している

【和歌山県渋滞損失額　道路種別別】



【直轄国道渋滞損失額　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
- 京奈和自動車道

○ 第二阪和国道の整備
- 和歌山北バイパス

○ 県内主要幹線道路の整備
- 和歌山バイパス
- 田辺バイパス
- 田辺西バイパス　　　　　　等

アウトカム指標

定義

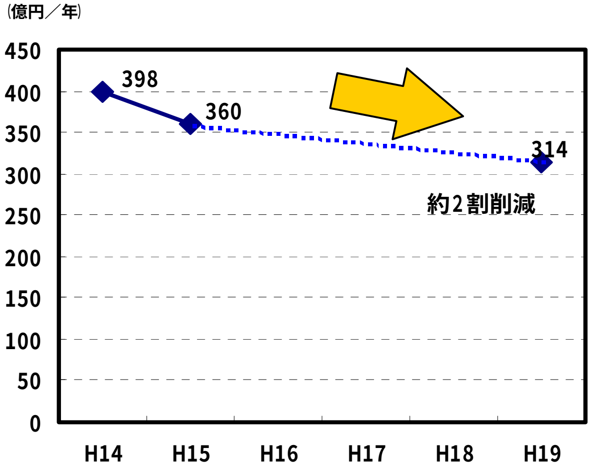
道路渋滞による損失金額
基準となる旅行速度と通常時の旅行速度の差における時間価値を金額に換算した値

道路渋滞における損失金額は、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
３９８
億円／年
（直轄国道）

２割削減

H19 目標値
３１４
億円／年
（直轄国道）



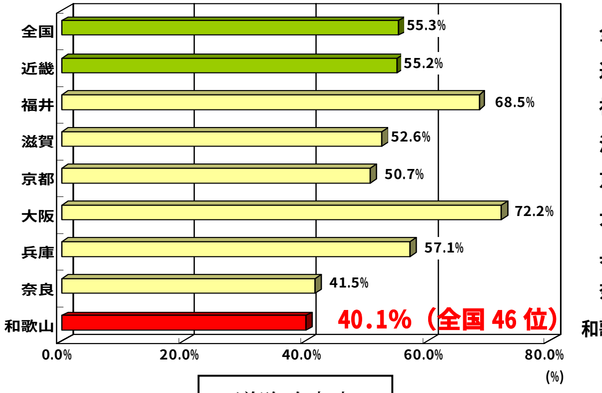
指標の現況値と数値目標

【指標５】道路交通における死傷事故率

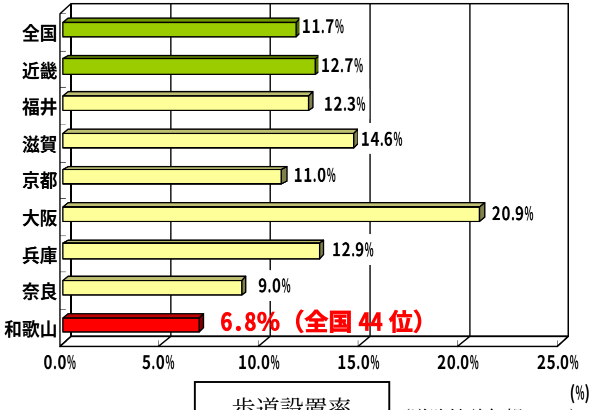
現状と課題

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４０．１％で全国４６位ワースト２、歩道の設置率は６.８％で全国４４位ワースト４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。



道路改良率　（道路統計年報 2002）



歩道設置率　（道路統計年報 2002）

主な施策

- ○ **近畿自動車道紀勢線の整備**
- ○ **京奈和自動車道の整備**
- ○ **バイパス道路の整備**
  - **和歌山北バイパス**
  - **田辺西バイパス**
  - **那智勝浦道路　　　　等**

アウトカム指標

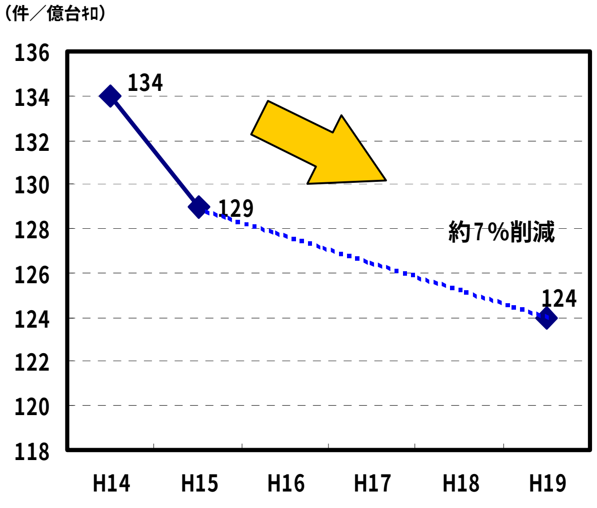
定義

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

H14 現況値		H19 目標値
１３４ 件／億台キロ （直轄国道）	7％削減 ⇒	１２４ 件／億台キロ （直轄国道）
１１８ 件／億台キロ （全国値）		１０８ 件／億台キロ （全国値）

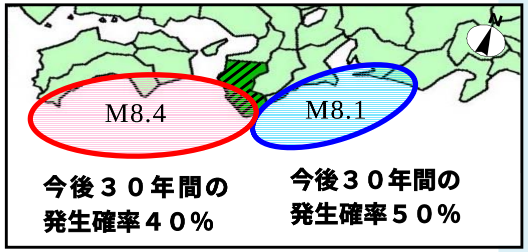


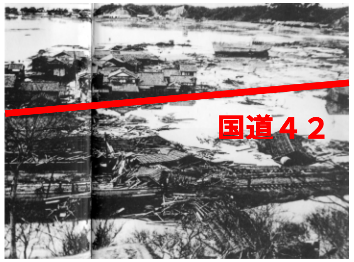
指標の現況値と数値目標

【指標６】津波にも安心な代替路確保率

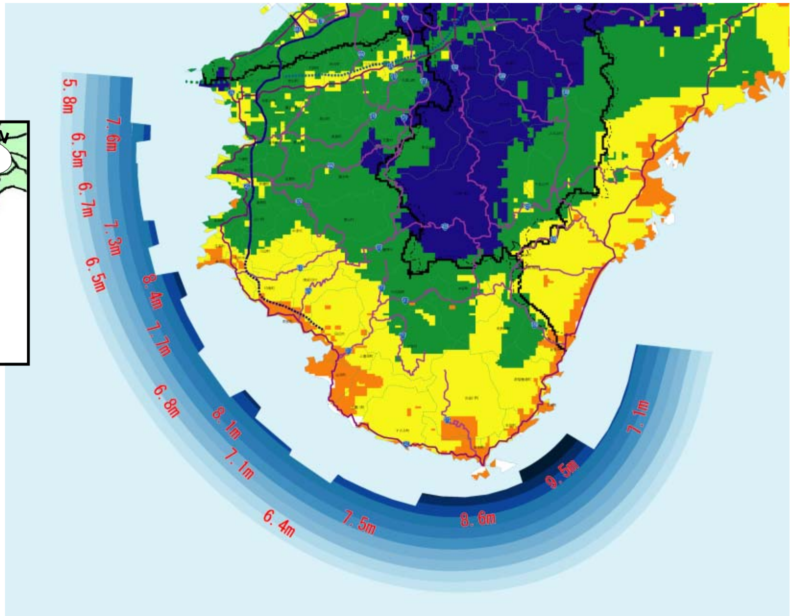
現状と課題

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
- ○ 国道４２号の整備
  - ・ 那智勝浦道路

アウトカム指標

定義

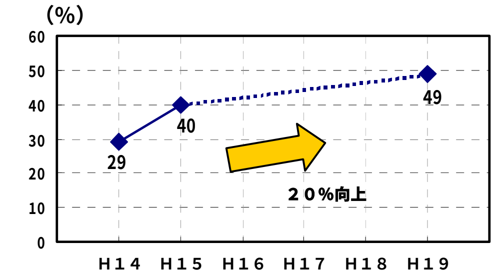
津波にも安心な代替路確保率

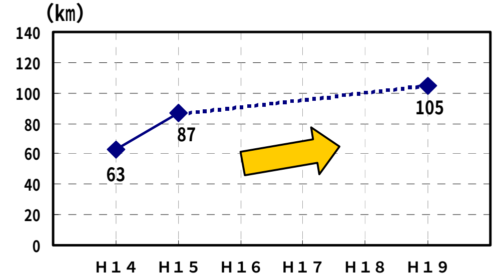
近畿自動車道等の整備を国道４２号当該箇所の延長及び率で表した値

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		H19 目標値
２９％	２０％向上 ⇒	４９％
６３ｋｍ	⇒	１０５ｋｍ

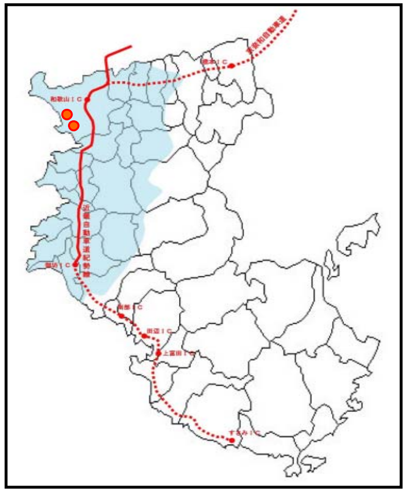
県内の国道４２号延長
２１４.３ｋｍ





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

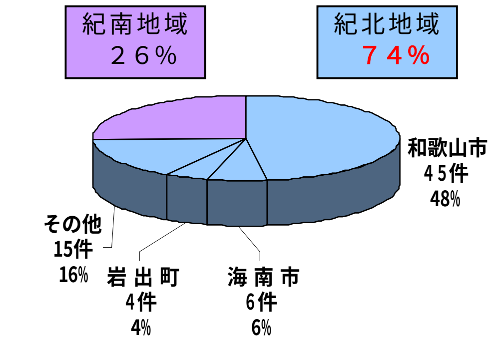


現状と課題

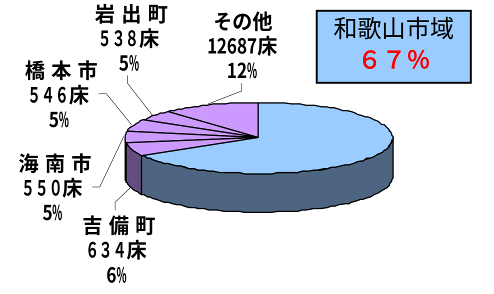
和歌山県下における病院数の７割以上が紀北地域に位置し、その内約半数が和歌山市に集中

紀北地域に位置する病院の病床数についても約７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



【和歌山県内の病院数】



【紀北地域における病床数】

県医務課「保険統計年報」H10.10.1 現在

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**
- **京奈和自動車道　　等**

アウトカム指標

定義

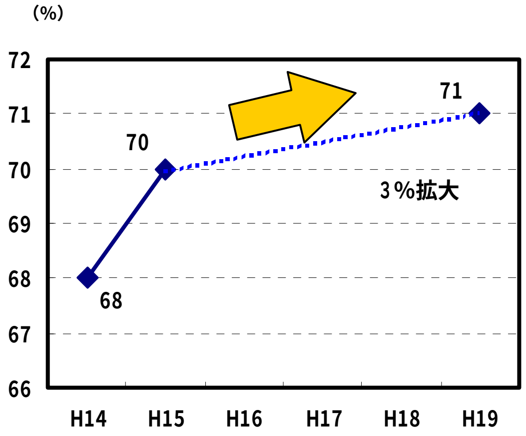
第三次医療施設人口カバー率

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

H14 現況値		H19 目標値
６８％	３％拡大	７１％

（和歌山県内の第三次医療施設を対象）

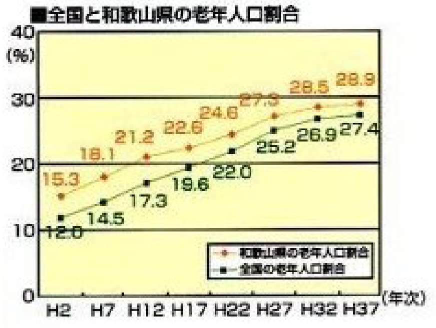


指標の現況値と数値目標

【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

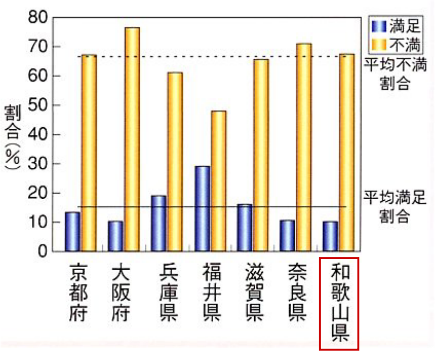
現状と課題

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…

車いすがすれ違う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

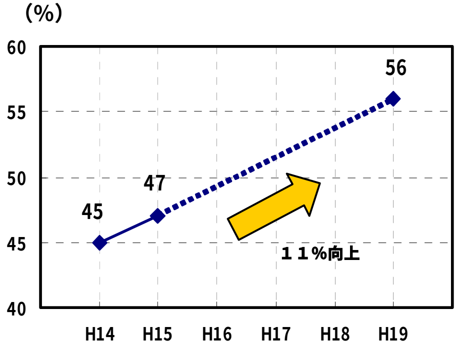
H14 現況値

４５％

１１％向上

H19 目標値

５６％



指標の現況値と数値目標

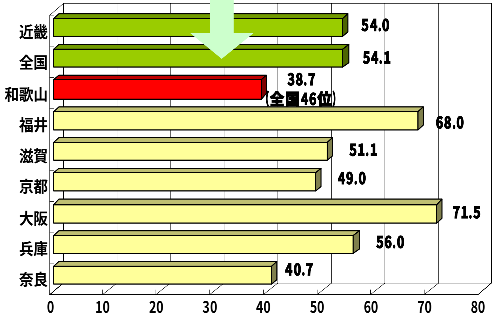
【指標９】地方基準による道路整備延長割合

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

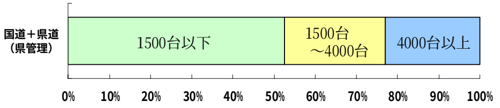
利用台数の少ない道路が多い

和歌山県内の道路の改良率は全国４６位である



〈道路の改良率〉

（道路統計年報２００２）

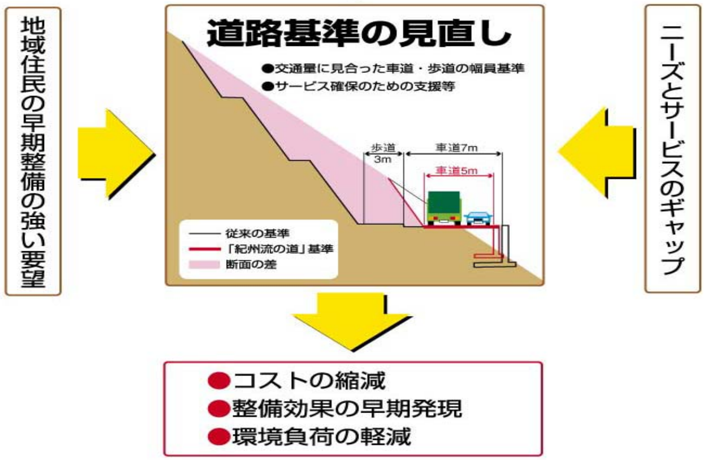


〈和歌山県の交通量別割合〉

（H11 道路交通情勢調査）

1.５車線的道路整備とは…

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車線的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

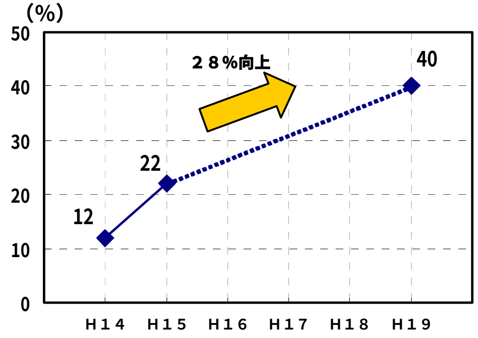
年間の道路整備延長のうち、地方基準（1.５車線）による整備の割合

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

H14 現況値		H19 目標値
１２％	２８％向上	４０％

年間道路整備延長（換算）

16km/年 → 21km/年



指標の現況値と数値目標