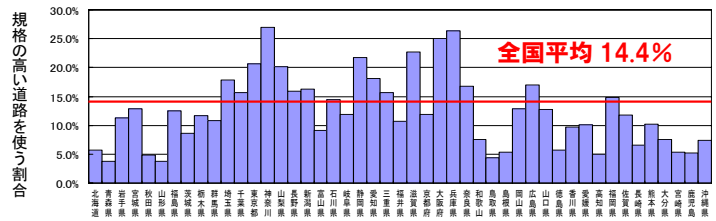


高速道路の利用促進による道路網の機能向上

規格の高い道路を使う割合は
14.4%に上昇し、
走行台キロも増加傾向。
今後とも「使える」ハイウェイ
政策を推進。



(1)取組みの背景と必要性

■ 機能分化が進んでいない我が国の道路網

我が国では、高速道路を使う割合が諸外国と比較しても低く、本来であれば高速道路を走行すべき多くの車が一般道を走行しており、この状況が渋滞や沿道環境、交通事故等、我々の生活環境の問題をますます悪化させている。このため、使いやすさを向上させるなどして高速道路の利用を促進し、道路網の機能分化を進めることによって、これらの問題の解決を図る。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 料金割引による利用促進

高速自動車国道における「深夜割引」「早朝夜間割引」「通勤割引」「マイレージ割引」「大口多頻度割引」、首都高速道路・阪神高速道路における「利用頻度に応じた割引」「曜日別時間帯別割引」(いずれもETC利用者対象)の割引制度のほか、料金に関する社会実験を実施し、高速道路の走行台数の増加、一般道における渋滞緩和等の効果を確認できた。

■ スマートインターチェンジ社会実験を実施

平成18年度までに全国37箇所にて実験を実施し、社会実験の結果、相当数の利用が見込まれる箇所等、十分な効果が発揮されると見込まれる箇所について、本格導入を開始した(全国31箇所)。全国的に利用交通量は増加している。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ スマートインターチェンジの設置に向けた施策展開

社会実験の実施とともに、相当の効果が見込まれる箇所について引き続き本格導入を図る。

■ 高速道路ネットワークのさらなる有効活用に向けた料金社会実験

「道路特定財源の見直しに関する具体策」(平成18年12月8日閣議決定)に基づく、高速道路ネットワークの効率的活用、機能強化に向け、高速道路料金の引下げに伴う物流、交通渋滞、交通事故、環境等に与える効果と影響等を把握するための料金社会実験を実施する。

■ 不連続区間の着実な整備と整備促進に向けた取組み

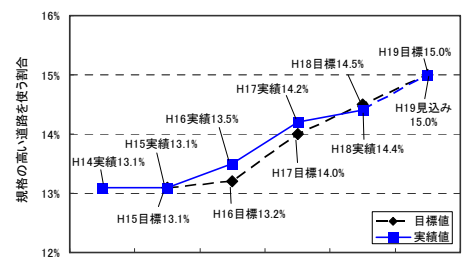
首都圏中央連絡自動車道や首都高速道路中央環状線について新規供用を図り、関越自動車道～中央自動車道間の接続を図る。

(4)代表的な指標の動向

■ 規格の高い道路を使う割合は14%

平成18年度の規格の高い道路を使う割合は、前年度の14.2%(確定値)から約0.2%(4百万台キロ/日に相当)上昇し、14.4%に向上した。渋滞や事故等の問題解決のため、今後ともますます高速道路の使いやすさを向上させることによって利用を促し、道路の機能分化を図っていくことが必要である。

平成14年度実績		13.1%
平成18年度	実績	14.4%
	目標	14.5%
平成19年度	見込み	15.0%
	目標	15.0%



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

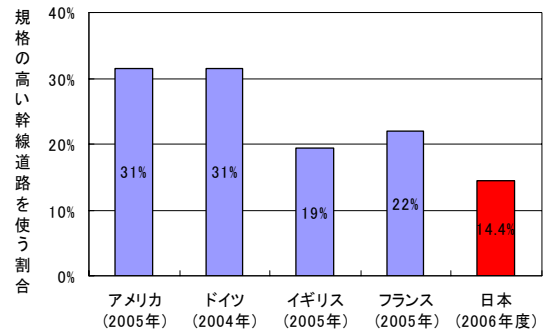
■ 機能分化されていない日本の道路網

我が国の高速道路は、平成 18 年度末までに 9,047km が供用し、整備率は 65% となった。「規格の高い道路を使う割合」は、昨年度の 14.2% から 0.2% 上昇して 14.4% となったものの、欧米諸国の約 20~30% と比較して未だ低い水準であり、十分に利用されているとは言い難い状況にある (図 12-1)。

高速道路が十分に利用されていないということは、本来であれば高速道路を走行すべき多くの車が一般道を走行していることを意味する。そして、こうした交通は一般道で交通渋滞を引き起こし、本来歩行者が中心となる生活道路が「抜け道」として利用されるといった問題を生んでいる。高速道路等の自動車専用道路は、走行速度が高いため渋滞や環境負荷が小さく、また、死傷事故率はその他の道路と比較して約 2 分の 1 と安全性も高い。仮に「規格の高い道路を使う割合」がドイツ並みの約 30% になったとして試算すると、交通事故による死者数は約 900 人減少、CO₂ 排出量は年間約 1,100 万トン削減できると推計される (図 12-2)。

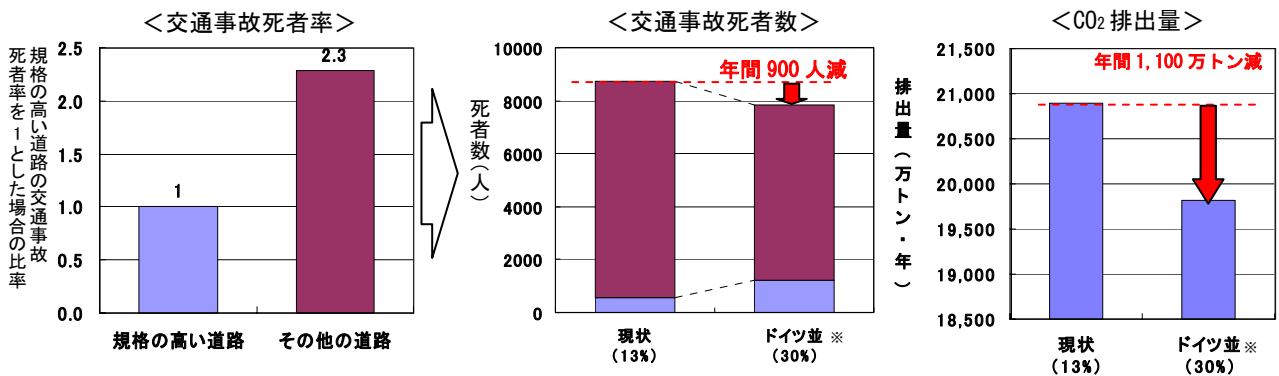
高速道路の利用が少ない原因としては、そもそも高速道路が未整備であるため、一般道を走行せざるを得ない区間が未だ多く存在することや、部分的な未整備箇所により十分な高速定時サービスが受けられず、結果、高速道路を利用するメリットが薄い区間が多く存在すること (図 12-3)、インターチェンジの間隔が長い (諸外国の約 5km に対し、日本は約 10km) 乗り降りが不便であること、料金に割高感があることなどがあげられる。

これらの課題は地域によっても異なるが、それぞれの地域が抱える課題に適した対策 (「使える」ハイウェイ政策) を進めることによって高速道路の利用を促し、道路機能の適正化を図ることが必要である。



※ 諸外国における規格の高い道路の定義
 アメリカ：Interstate, Other Freeway & Expressway
 ドイツ：Bundesauto-bahnen フランス：Autoroutes
 イギリス：Motorways

図 12-1 規格の高い道路を使う割合の諸外国比較



※ ドイツ並みの分担率が実現した場合
 出典) 交通統計 (平成 13 年版) 国土交通省資料

図 12-2 分担率と交通事故死者数・CO₂ 排出量

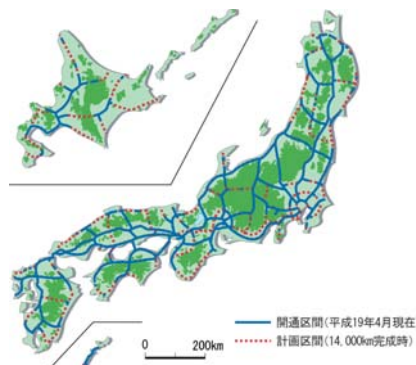


図 12-3 高規格幹線道路の整備状況

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 「規格の高い道路を使う割合」は 14.4%に向上

「規格の高い道路を使う割合」は 14.4%に向上し、走行台キロも増加傾向にある。都道府県別では、都市部が高く、地方で低い傾向は変わらない（図 12-4）。また、高速道路への 30 分アクセス人口の割合が低い県ほど規格の高い道路を使う割合が低い傾向がみられ（図 12-5）、高速道路が利用されていない要因として高速道路の整備の遅れも大きく影響しているといえる。

都道府県別に平成 17 年度の結果と比較すると（図 12-6）、全体的に増加傾向であるが、大都市圏では増加率が低いか、減少に転じている。中部圏では平成 17 年度において、愛知万博の開催により一時的に交通量が増加したことから伸び率が低下したものと考えられる。また、山口県における増加及び島根県の減少は、昨年度、台風災害による山陽自動車道の通行止めにより交通量に影響が出ていたが、昨年 12 月に復旧が完了したことにより交通が戻ったためと考えられる。また、岡山県における増加は、岡山県東部で実施した料金社会実験に伴う交通量の増加、また、鳥取県の増加は米子道路（淀江大山～米子東）の無料化に伴い現道から交通量が転換したものと考えられる。

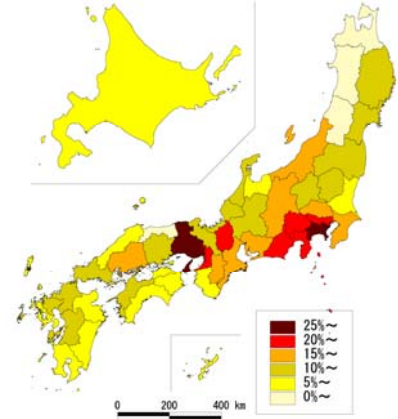


図 12-4 都道府県別規格の高い道路を使う割合

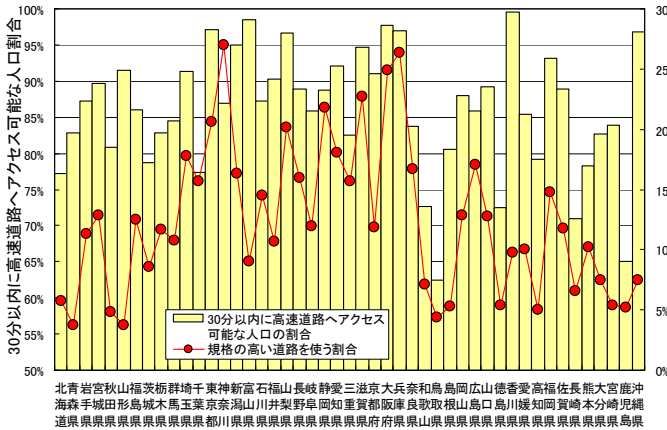


図 12-5 県別の規格の高い道路を使う割合と高速道路へ 30 分以内にアクセス可能な人口の割合（平成 18 年度末）

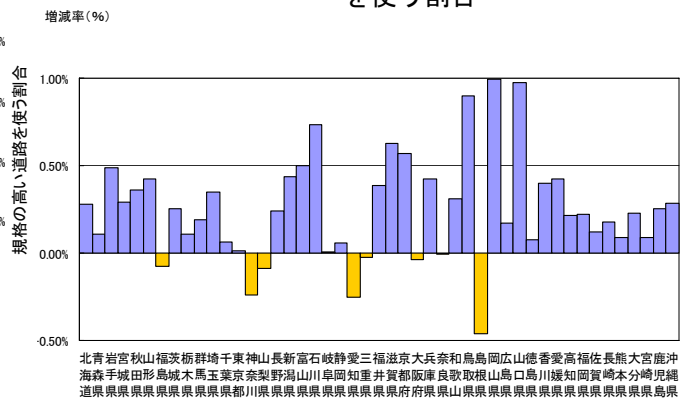


図 12-6 都道府県別の規格の高い道路を使う割合増減率（平成 17 年度→平成 18 年度）

■ 料金割引による利用促進

ETC 利用者を対象とした高速自動車国道の料金割引は、平成 16 年 11 月 1 日より「深夜割引」を、平成 17 年 1 月 11 日より「早朝夜間割引」「通勤割引」を、平成 17 年 4 月 1 日より「マイレージ割引」「大口多頻度割引」を本格実施している。首都高速道路・阪神高速道路では、ETC 利用者を対象に平成 17 年 10 月から利用頻度に応じた割引、曜日別時間帯別割引を実施している（図 12-7）。

平成 18 年度における有料道路別 ETC を利用した割引制度の実施状況					
割引種別	東・中・西日本高速道路株式会社		首都高速道路株式会社	阪神高速道路株式会社	本州四国高速道路株式会社
	高速自動車国道	その他			
一般向け	マイレージ割引 (平成 17 年 4 月 1 日～)	マイレージ割引 (平成 17 年 4 月 1 日～)	多頻度割引 (平成 17 年 10 月 1 日～)	マイレージ割引 (平成 17 年 10 月 1 日～)	マイレージ割引 (平成 17 年 6 月 1 日～)
業務向け	大口・多頻度割引 (平成 17 年 4 月 1 日～)	大口・多頻度割引 (京業・アクア) (平成 17 年 4 月 1 日～)	多頻度割引 (平成 17 年 10 月 1 日～)	多頻度割引 (平成 17 年 10 月 1 日～)	大口・多頻度割引 (平成 17 年 4 月 1 日～)
時間帯割引等	深夜割引 (平成 16 年 11 月 1 日～) ・午前 0 時～午前 4 時 :30%割引 早朝夜間割引 (平成 17 年 1 月 11 日～) ・午後 10 時～翌朝 6 時 :50%割引 通勤割引 (平成 17 年 1 月 11 日～) ・午前 6 時～午前 9 時 ・午後 5 時～午後 8 時 :50%割引	一部の道路で高速国道と同じ時間帯割引を適用	夜間割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・午後 10 時～午前 6 時 :20%割引 平日オフピーク割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・午前 11 時～午後 3 時 ・午後 6 時～午後 10 時 :10%割引 休日割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・日曜・祝日 :全日 20%割引	夜間割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・午後 10 時～午前 7 時 :10%割引※ 平日オフピーク割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・午前 11 時～午後 4 時 ・午後 7 時～午後 10 時 :10%割引※ 休日割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・土曜・日曜・祝日 :全日 20%割引※ ※阪神西線は半分の割引率	—
キャンペーン割引	マイレージポイント ・2倍キャンペーン (H18.11.25～12.24の土・日・祝日利用分) (H19.2月、3月中の土・日・祝日利用分。また、H19.3.10～上記に加え平日利用分)	マイレージポイント ・2倍キャンペーン (H18.11.25～12.24の土・日・祝日利用分) (H19.2月、3月中の土・日・祝日利用分。また、H19.3.10～上記に加え平日利用分)	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17年度～18年度中)	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17年度～18年度中)	マイレージポイント ・3倍キャンペーン(H18.10月土・日・祝日利用分) ・往復割引 ・与島PA(H18.4月中、7月～8月中、10月中)

図 12-7 平成 18 年度における有料道路別の料金割引内容

料金割引の効果（山陽自動車道における事例）

割引内容：山陽自動車道 備前 IC⇔早島 IC、備前 IC⇔玉島 IC の指定された2つの IC 間を利用する交通に対し、通行料金を5割引（全車種、終日）とした。

割引期間：平成19年1月27日～平成19年3月31日

【実験の主な効果】（図12-8）

- ・ 山陽道備前 IC～早島 IC、備前 IC～玉島 IC において、平日の交通量が約1,500台/日増加
- ・ 国道2号において、交通量が約700～1,100台/日減少、朝ピーク時の渋滞量が約40～50%減少

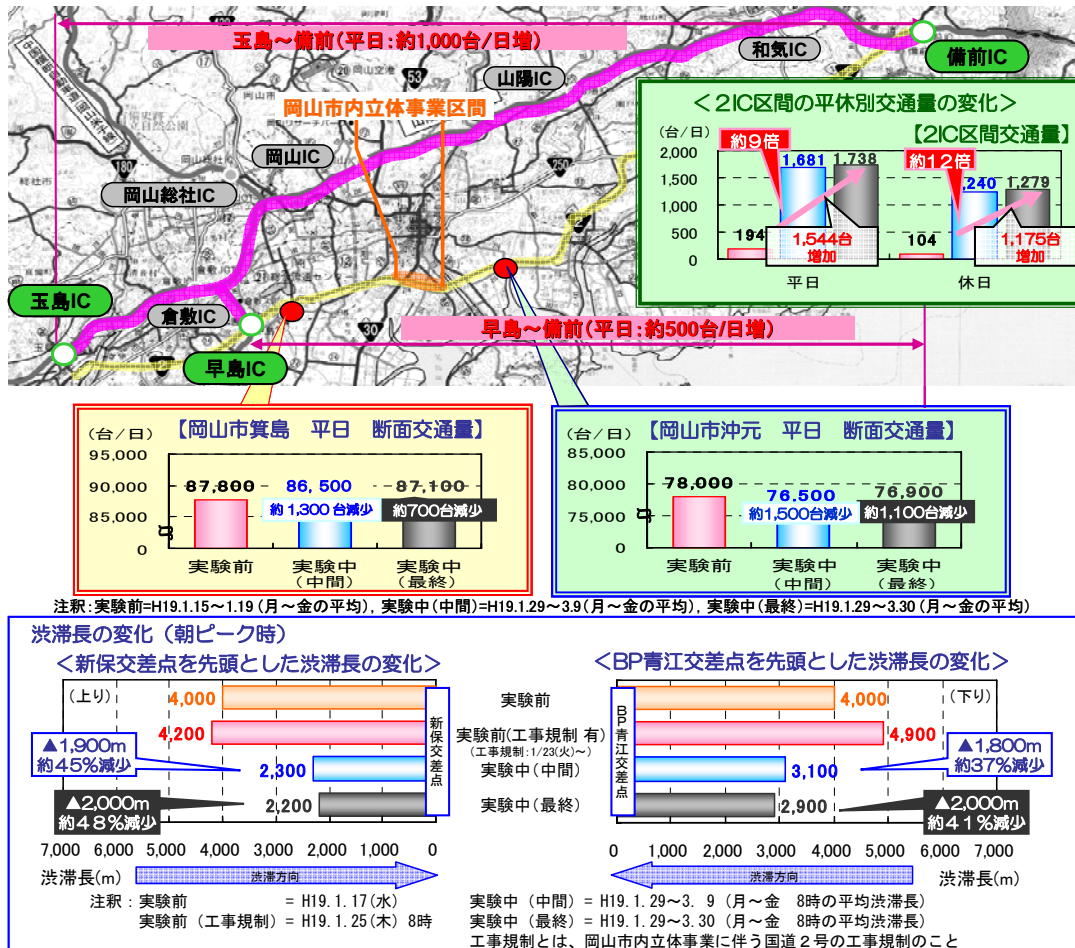


図12-8 山陽自動車道における料金社会実験の主な効果

さらなる料金引き下げを求める声

内閣府の「道路に関する世論調査」によると高速道路の通行料金について、今より低い水準とすべきとの意見が過半数を超えている状況である（図12-9）。

さらなる料金引き下げを求める声～高速道路の通行料金水準についてアンケート

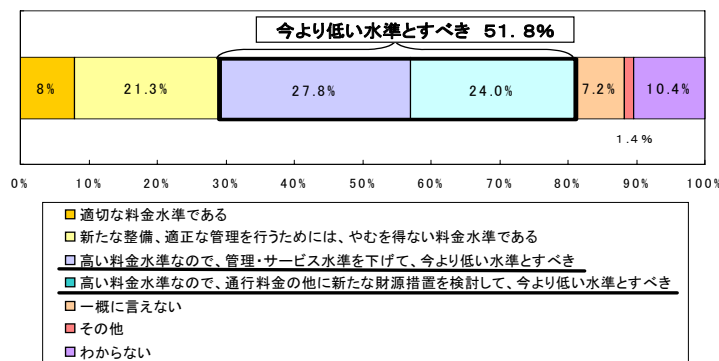


図12-9 さらなる料金引き下げを求める声

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

■ SA・PA に接続するスマートインターチェンジ社会実験の実施

平成18年度までに全国37箇所にて実験を実施し、ETC専用ICの運営上の課題や整備効果を確認した。社会実験の結果、相当数の利用が見込まれる箇所、十分な効果が発揮されると見込まれる箇所等について、本格導入を開始（全国31箇所）した。全国的に利用交通量は増加を続け、平成19年3月末時点では、一日当たり30,700台以上の車がスマートインターチェンジを利用している。

⇒1年でスマートインターチェンジ利用者が1.7倍増加

スマートインターチェンジ(以下、スマートIC)社会実験により確認された効果例

(事例1) 中国自動車道大佐スマートICの効果事例

旧大佐町中心部を通過する必要がなくなり、高次医療機関までの搬送時間が約19分短縮。患者の搬送回数は130回以上に上る(図12-10)。

(事例2) 東北自動車道長者原スマートICの効果事例

国道4号との交通分担が図られた結果、朝の通勤時の渋滞長が約1/3に減少し、夕方の旅行速度は25km/h向上(図12-11)。

(事例3) 磐越自動車道新鶴スマートICの効果事例

観光地へのアクセスが改善した結果、新鶴周辺の観光地では約2.5万人の観光客が増加(図12-12)。

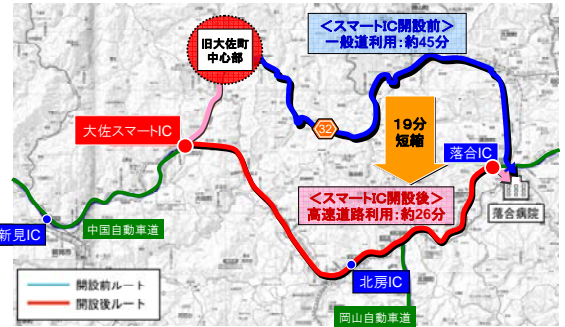


図12-10 大佐スマートIC

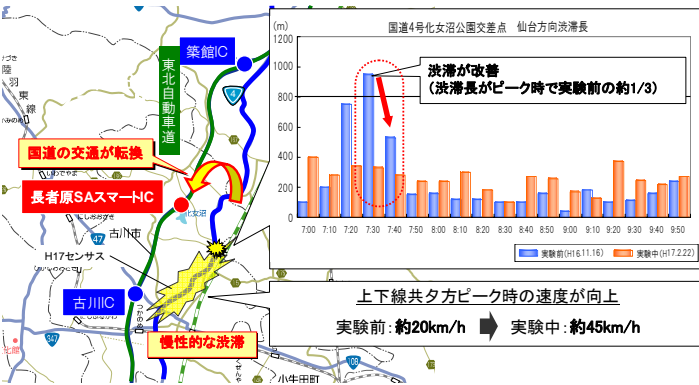


図12-11 長者原スマートIC

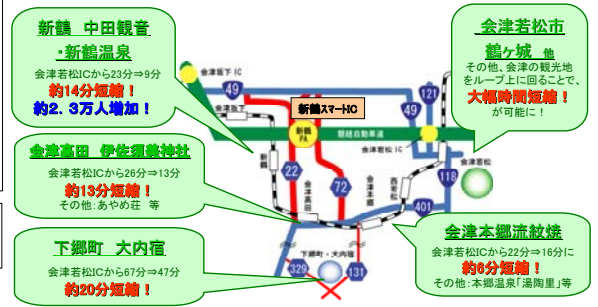


図12-12 新鶴スマートIC

地域の創意工夫による高速道路の利用促進の取組み(秋田自動車道におけるPDCA型取組みの事例)

【課題】

琴丘森岳ICの利用促進、IC近郊の宮沢海水浴場入り込み客数の低迷、周辺観光施設を含めた誘客に課題。
【これまでの取組み内容】

課題解決に向け、秋田県、男鹿市、男鹿市観光協会、東日本高速株等の関係機関との連携の下、平成17年度より取り組みを開始。ICの利用促進、海水浴場の入り込み客数は改善したものの、取組みの認知度向上に課題。

【平成18年度の取組み】

- さらなるICの利用促進を目指し、広報活動を強化。
- ・琴丘森岳IC利用者に対する施設割引券の配布
 - ・岩手県でのなまはげキャラバン活動
 - ・秋田県内、岩手県、宮城県へのポスター・ちらしの配布による広報活動

【取り組みの結果】

長梅雨等の天候不順の条件下にもかかわらず、IC利用台数も前年度並みの利用水準で推移(図12-13)。また、アンケート結果より認知度の向上を確認(図12-14)。

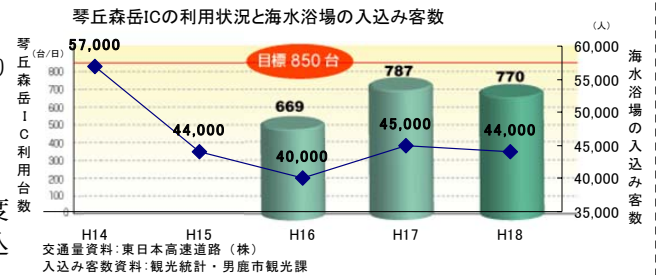


図12-13 取組みの成果

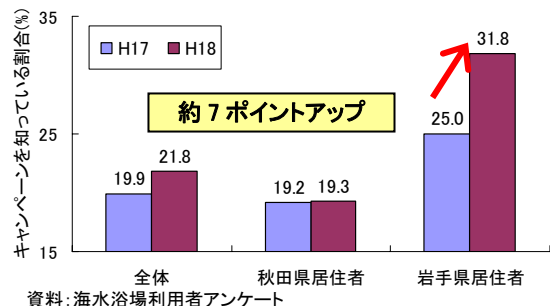


図12-14 アンケート結果

SA・PAの魅力向上に向けた取り組み

SA・PAは、高速道路利用者や地域の方々との交流の場として魅力的な空間であり、これまでなかった有名コーヒーショップ等の店舗の進出に加え、地場の特産物を販売する取り組みが行われた（図12-15）。



図12-15 SA・PAの魅力向上に向けた取り組み

(3) 業績計画（今年度の取り組みと期待される成果）

■ 高速道路ネットワークのさらなる有効活用に向けた料金社会実験

- 「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成18年12月8日閣議決定）において、平成20年度以降、高速道路料金の引下げなどによる、既存の高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとされた。
- この新たな措置を行うにあたり、料金引下げに伴う物流、交通渋滞、交通事故、環境等に与える効果と影響及びその際の減収額等を把握することを目的として、平成19年度において、社会実験を実施する。

【参考】「道路特定財源の見直しに関する具体策」

（前略）我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において、所要の法案を提出する。

【主な実験の内容】（図12-16）

○都市部の深刻な渋滞の解消

大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引導入に向けた社会実験

- ・首都高速道路、阪神高速道路の対距離料金導入に向けた、利用距離に応じて料金を変える社会実験
- ・大都市圏の都心部の渋滞を解消するための環状道路の料金割引社会実験

○地域活性化の支援

地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料金割引導入に向けた社会実験

- ・並行する現道が渋滞等の課題を抱える箇所における地域の高速道路のさらなる利活用を図るための時間帯料金割引の社会実験
- ・特定の休日渋滞ポイントにおける休日の高速道路の利活用のための時間帯料金割引の社会実験

○物流の効率化（物流コストの引き下げ）

物流の効率化を促進するための料金割引導入に向けた社会実験

- ・並行する国道等の渋滞解消や沿道環境の改善とともに、高速道路のさらなる活用を図るため、夜間に割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験

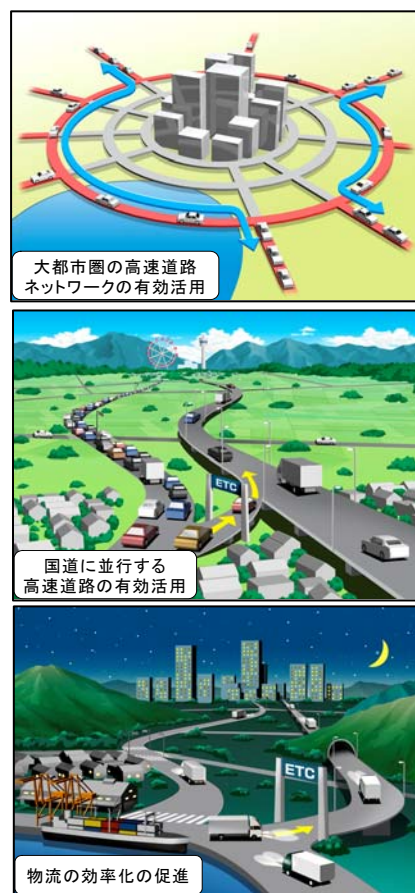


図12-16 社会実験のイメージ

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

■ より日常的に、短距離交通も高速自動車国道を利用しやすい環境を整備

引き続き、スマート IC の効果を把握するための社会実験を実施するとともに、相当の効果が見込まれる箇所について本格導入を図る。

■ 首都高速道路・阪神高速道路への対距離料金制の導入へ向けた検討

首都高速道路・阪神高速道路においては、ネットワークの拡大により短距離利用者と長距離利用者の利用距離の差が拡大したため、利用の程度に応じた負担という考え方にに基づき、平成 20 年度を目標として対距離料金制への移行を図る。

平成 19 年度においては、対距離料金制の導入に向け、ETC の活用により弾力的な料金設定を積極的に導入するための社会実験を実施する（図 12-17）。



図 12-17 首都高速道路・阪神高速道路社会実験

■ 不連続区間の整備と整備促進に向けた取組み

首都圏 3 環状について、平成 19 年度に首都圏中央連絡自動車道 17km 及び首都高速道路中央環状新宿線 7km の供用開始を予定しており、関越自動車道～中央自動車道間の接続を図る。

首都圏中央連絡自動車道では、開通目標を公表するとともに毎年度の事業進捗目標とその達成度を併せて公表して事業進捗管理を行うなど、高規格幹線道路の着実な整備を推進している（図 12-18）。



図 12-18 首都圏中央連絡自動車道の開通目標年

【5カ年の達成見込みについて】

○平成 19 年度目標：15.0% ← 平成 19 年度見込み：15.0%

平成 18 年度の規格の高い道路を使う割合は、14.4%であり、前年度からの伸び率は鈍化したものの、平成 18 年度の目標はほぼ達成している。

一方、平成 19 年度においては、首都圏 3 環状をはじめとした前年度の 192km を越える 272km の供用を予定していること、平成 20 年度以降の料金引き下げに向けた社会実験を実施すること等、規格の高い道路の利用向上に資する施策の強化を図る予定であることから、平成 19 年度までに 15%とする 5 カ年の目標は達成できる見込みである。さらなる向上を目指し、「使える」ハイウェイ政策の継続的実施と、地域の創意工夫による高速道路の利用促進の積極的な取組みが重要である。

(4) バックデータ

【平成17年度→平成18年度 規格の高い道路の走行台キロ・規格の高い道路を使う割合の増減量】

■ 上位5位 ■ 下位5位

区分	平成18年度 速報値	全道路 走行台キロ		規格の高い道路 走行台キロ		平成17年度 実測値	全道路 走行台キロ		規格の高い道路 走行台キロ		規格の高い道路 を使う割合増減量 H17→H18	規格の高い道路 走行台キロ 増減量 H17→H18
		百万キロ/日	百万キロ/日	百万キロ/日	百万キロ/日		百万キロ/日	百万キロ/日				
全国	14.4%	2,107	304	14.2%	2,107	300	0.19%	4.11				
都 府 県	北海道	5.7% (38)	104.9 (2)	6.03 (17)	5.5% (40)	104.6 (2)	5.72 (17)	0.28% (20)	0.31 (4)			
	青森県	3.8% (46)	26.7 (31)	1.01 (44)	3.7% (45)	27.0 (31)	0.99 (44)	0.11% (32)	0.02 (37)			
	秋田県	4.8% (44)	26.7 (32)	1.29 (41)	4.5% (44)	26.8 (32)	1.19 (41)	0.36% (15)	0.09 (21)			
	岩手県	11.3% (26)	34.5 (26)	3.90 (25)	10.8% (26)	34.5 (26)	3.73 (26)	0.49% (8)	0.17 (12)			
	山形県	3.7% (47)	29.3 (28)	1.09 (42)	3.3% (47)	28.8 (28)	0.95 (45)	0.42% (12)	0.14 (15)			
	宮城県	12.9% (18)	44.1 (21)	5.69 (20)	12.6% (18)	44.2 (20)	5.57 (19)	0.29% (18)	0.12 (17)			
	福島県	12.5% (21)	50.4 (16)	6.30 (15)	12.6% (19)	49.3 (16)	6.20 (15)	-0.07% (43)	0.10 (20)			
	東京都	20.6% (6)	96.5 (3)	19.91 (4)	20.6% (6)	96.6 (3)	19.91 (4)	0.01% (38)	-0.01 (40)			
	神奈川県	27.0% (1)	70.7 (10)	19.07 (5)	27.2% (1)	71.4 (10)	19.44 (5)	-0.24% (45)	-0.36 (46)			
	千葉県	15.7% (15)	72.9 (9)	11.42 (9)	15.6% (15)	72.9 (9)	11.36 (9)	0.06% (36)	0.06 (29)			
	埼玉県	17.8% (9)	83.5 (6)	14.88 (7)	17.5% (9)	83.6 (6)	14.60 (7)	0.35% (16)	0.28 (5)			
	茨城県	8.6% (33)	68.3 (11)	5.85 (18)	8.3% (33)	68.4 (11)	5.69 (18)	0.25% (22)	0.17 (13)			
	栃木県	11.6% (25)	48.0 (17)	5.59 (21)	11.5% (24)	48.1 (17)	5.55 (20)	0.11% (31)	0.04 (32)			
	群馬県	10.8% (27)	44.5 (19)	4.79 (23)	10.6% (27)	44.5 (19)	4.71 (22)	0.19% (27)	0.08 (23)			
	長野県	16.0% (13)	52.9 (13)	8.44 (12)	15.7% (13)	53.0 (13)	8.33 (12)	0.24% (23)	0.11 (19)			
	山梨県	20.1% (7)	22.4 (39)	4.51 (24)	20.2% (7)	22.1 (39)	4.46 (23)	-0.09% (44)	0.05 (30)			
	新潟県	16.3% (12)	58.7 (12)	9.58 (10)	15.9% (12)	58.8 (12)	9.33 (10)	0.43% (9)	0.25 (6)			
	富山県	9.0% (32)	25.7 (33)	2.32 (32)	8.6% (32)	25.6 (33)	2.19 (33)	0.50% (7)	0.13 (16)			
	石川県	14.5% (17)	25.3 (34)	3.66 (28)	13.7% (17)	25.1 (34)	3.45 (29)	0.73% (4)	0.21 (9)			
	静岡県	21.8% (5)	74.1 (8)	16.13 (6)	21.7% (5)	74.1 (8)	16.09 (6)	0.05% (37)	0.05 (31)			
	岐阜県	11.9% (22)	51.5 (15)	6.15 (16)	11.9% (20)	51.8 (14)	6.17 (16)	0.01% (39)	-0.03 (42)			
	愛知県	18.1% (8)	114.4 (1)	20.67 (3)	18.3% (8)	115.3 (1)	21.12 (3)	-0.25% (46)	-0.45 (47)			
	三重県	15.7% (14)	46.4 (18)	7.28 (14)	15.7% (14)	46.7 (18)	7.34 (14)	-0.03% (41)	-0.07 (43)			
	滋賀県	22.7% (4)	34.7 (25)	7.89 (13)	22.1% (4)	34.6 (25)	7.65 (13)	0.62% (5)	0.24 (7)			
	京都府	11.9% (23)	31.2 (27)	3.71 (27)	11.3% (25)	31.0 (27)	3.50 (28)	0.57% (6)	0.20 (10)			
	大阪府	25.0% (3)	89.0 (4)	22.23 (2)	25.0% (3)	89.9 (4)	22.48 (1)	-0.04% (42)	-0.26 (45)			
	兵庫県	26.4% (2)	85.9 (5)	22.68 (1)	26.0% (2)	85.7 (5)	22.27 (2)	0.42% (10)	0.41 (3)			
	福井県	10.7% (28)	21.5 (40)	2.30 (33)	10.3% (28)	21.5 (41)	2.22 (32)	0.38% (14)	0.08 (24)			
	奈良県	16.7% (11)	21.0 (42)	3.51 (29)	16.7% (11)	21.2 (42)	3.54 (27)	-0.01% (40)	-0.02 (41)			
	和歌山県	7.5% (34)	20.4 (43)	1.53 (39)	7.2% (35)	20.4 (43)	1.46 (39)	0.31% (17)	0.06 (27)			
	鳥取県	4.4% (45)	15.8 (47)	0.70 (47)	3.5% (46)	15.6 (47)	0.55 (47)	0.90% (3)	0.15 (14)			
	島根県	5.3% (41)	18.4 (45)	0.97 (45)	5.8% (38)	18.5 (45)	1.07 (42)	-0.46% (47)	-0.10 (44)			
	岡山県	12.9% (19)	44.3 (20)	5.70 (19)	11.9% (21)	44.0 (21)	5.23 (21)	0.99% (1)	0.47 (1)			
	広島県	17.0% (10)	52.2 (14)	8.89 (11)	16.8% (10)	51.7 (15)	8.71 (11)	0.17% (29)	0.18 (11)			
	山口県	12.8% (20)	37.8 (23)	4.84 (22)	11.8% (22)	37.3 (23)	4.41 (24)	0.97% (2)	0.43 (2)			
	徳島県	5.7% (39)	18.8 (44)	1.08 (43)	5.6% (39)	18.7 (44)	1.06 (43)	0.08% (35)	0.02 (36)			
	香川県	9.7% (31)	21.5 (41)	2.09 (35)	9.3% (31)	21.6 (40)	2.01 (35)	0.40% (13)	0.08 (25)			
	愛媛県	10.1% (30)	28.4 (29)	2.87 (30)	9.7% (30)	28.5 (29)	2.75 (30)	0.42% (11)	0.11 (18)			
	高知県	5.0% (43)	17.1 (46)	0.85 (46)	4.8% (43)	17.3 (46)	0.83 (46)	0.21% (26)	0.03 (34)			
	福岡県	14.8% (16)	79.4 (7)	11.76 (8)	14.6% (16)	78.9 (7)	11.52 (8)	0.22% (25)	0.24 (8)			
	佐賀県	11.8% (24)	22.5 (38)	2.66 (31)	11.7% (23)	22.6 (38)	2.64 (31)	0.12% (30)	0.02 (38)			
	長崎県	6.5% (37)	24.5 (36)	1.60 (38)	6.4% (37)	24.6 (36)	1.57 (38)	0.18% (28)	0.04 (33)			
	熊本県	10.2% (29)	38.0 (22)	3.87 (26)	10.1% (29)	38.2 (22)	3.87 (25)	0.09% (33)	0.01 (39)			
	大分県	7.5% (35)	28.3 (30)	2.12 (34)	7.2% (34)	28.4 (30)	2.06 (34)	0.23% (24)	0.06 (28)			
	宮崎県	5.3% (40)	24.8 (35)	1.33 (40)	5.3% (41)	24.8 (35)	1.31 (40)	0.09% (34)	0.02 (35)			
	鹿児島県	5.2% (42)	34.9 (24)	1.82 (36)	5.0% (42)	34.9 (24)	1.74 (36)	0.25% (21)	0.08 (22)			
	沖縄県	7.4% (36)	23.3 (37)	1.73 (37)	7.2% (36)	23.2 (37)	1.66 (37)	0.28% (19)	0.07 (26)			

※ このデータは、トラフィックカウンタ等により常時交通量を把握できる区間のデータから全体を推計したものである。

※ カッコ内は順位。