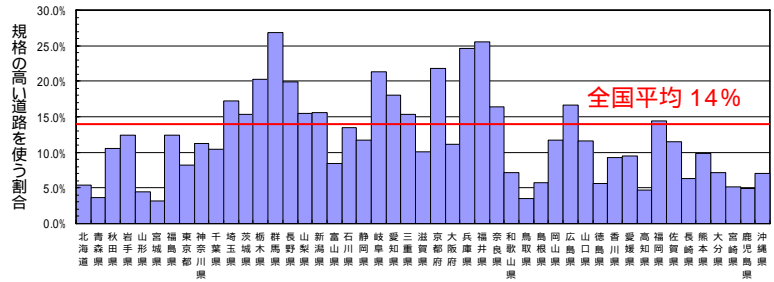


高速道路の利用促進による道路網の機能向上

規格の高い道路を使う割合は14%に上昇し、平成17年度の目標は達成。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わが国の道路網

わ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、交通事故など、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

ETC 利用者を対象とした料金割引については、高速自動車国道において「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」を順次導入している。また、首都高速道路・阪神高速道路においては、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。各高速道路での割引時間帯での走行台数の増加などを確認できた。

スマートIC社会実験を実施

平成16年度より高速自動車国道のSA・PAに接続するスマートIC(ETC専用IC)の社会実験を実施した(平成17年度までに全国36カ所を実施採択)。地域と高速道路とのアクセスが改善され既存ICや周辺道路の渋滞緩和や災害時の代替ルートなどの効果を確認した。

(3) 業績計画(今後の取組みと期待される成果)

追加インターチェンジの設置に向けた施策展開

平成18年度は社会実験の結果をふまえ本格展開を検討する。

有料道路の弾力的な料金設定の本格実施に向けた施策展開

弾力的な料金設定の本格実施に向け、平成18年度も引き続き有料道路の料金社会実験を実施する。首都高速道路・阪神高速道路においては、平成20年度からの対距離料金制の導入に向けて検討を進める。

不連続区間の着実な整備と整備促進に向けた取組み

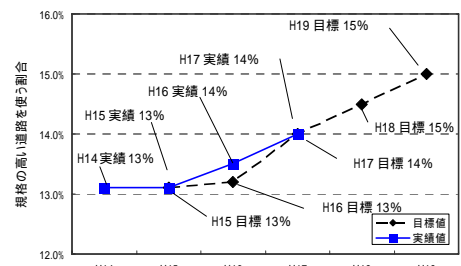
首都圏中央連絡自動車道では、開通目標を公表するとともに毎年度の事業進捗目標とその達成度を併せて公表し事業進捗管理を行うなど、高規格幹線道路の着実な整備を推進する。平成18年度は新たに30kmを供用予定である。

(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17年度の規格の高い道路を使う割合は、前年度の13.5%(確定値)から約0.5%(11百万台キロ/日に相当)上昇し、14.0%に向上した。渋滞や事故などの問題解決のため、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16年度実績	13.5%	
平成17年度	実績	14%
	目標	14%
中期的な目標	平成19年度までに15%とする	
平成18年度の目標	15%	



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

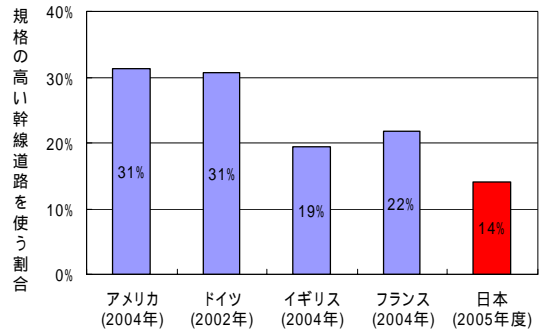
機能分化されていない日本の道路網

わが国の高速道路は、平成 17 年度末までに 8,808 km が供用し、整備率は 63% となった。「規格の高い道路を使う割合」は、昨年度の 13.5% から 0.5% 上昇して 14% 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 11-1)。

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。高速道路など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 9 分の 1 と安全性も高い (図 11-2)。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 1,000 万トン削減すると推計される。

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が存在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 11-3)、インターチェンジの間隔が長い (諸外国は約 5 km に対し、日本は約 10 km) 乗り降りが不便であること、料金に割高感があること等があげられる。

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: Autoroute

図 11-1 規格の高い道路を使う割合の諸外国比較

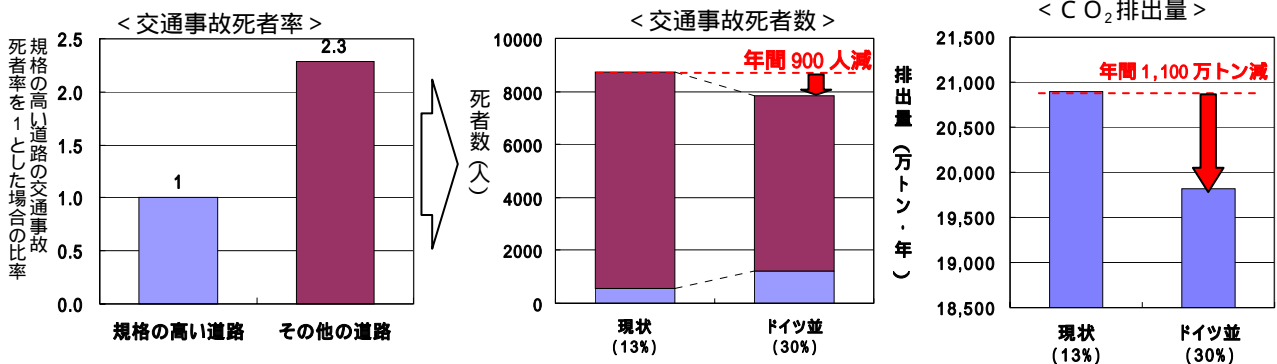


図 11-2 分担率と交通事故死者数・CO₂ 排出量

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

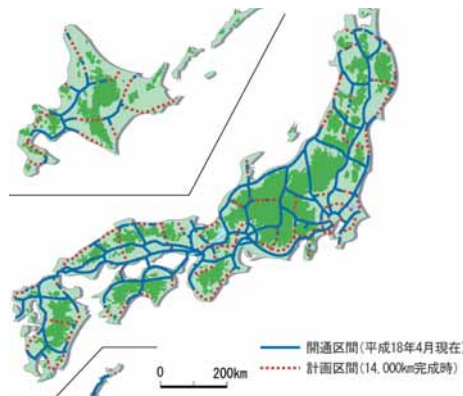


図 11-3 高規格幹線道路の整備状況

(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%に向上

「規格の高い道路を使う割合」は、14%となり平成17年度の目標を達成した。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11-4)。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11-5)、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16年度の結果と比較すると(図11-6)、全体的に増加傾向にある中、特に中部圏の伸びが大きく、次いで首都圏、大阪圏と、大都市圏での伸びが大きくなっている。中部圏では、東海環状自動車道の供用や伊勢湾岸自動車道が全通し、東名高速道路と東名阪自動車道間が繋がったことによる新規需要などの影響が大きいと考えられる。首都圏、大阪圏での伸びの原因としては、平成17年度からスタートした首都高速道路、阪神高速道路の料金割引による効果などが考えられる。一方、山口県や岡山県での減少および島根県での増加は、平成17年9月に発生した台風14号の土砂崩落災害により山陽自動車道(岩国IC~玖珂IC)が通行止めとなり(9/6~12/1)、その間、中国縦貫自動車道へ交通が転換した影響と考えられる。広島県においても、山陽自動車道の大幅な減少と中国縦貫自動車道の増加は認められたが、東広島廿日市道路の新規供用(H18.3)による増加もみられ、全体で若干の増加となっている。

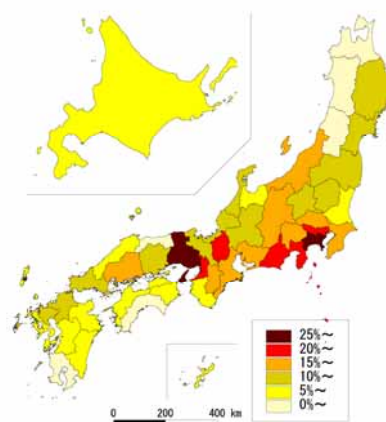


図11-4 都道府県別規格の高い道路を使う割合

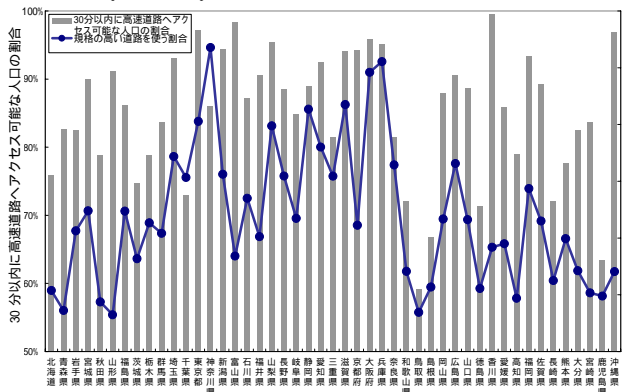


図11-5 県別の規格の高い道路を使う割合と高速道路へ30分以内にアクセス可能な人口の割合(H16年度末)

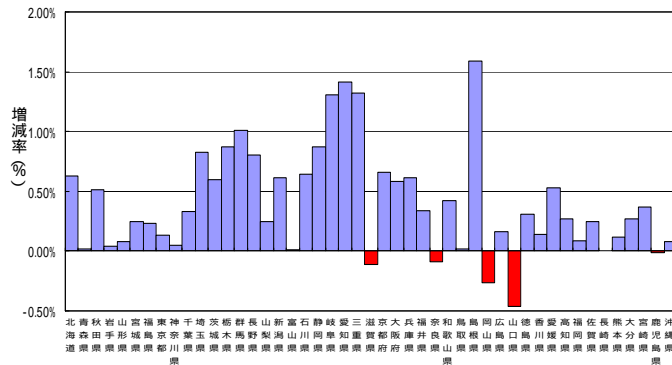


図11-6 都道府県別の規格の高い道路を使う割合増減率(H16~H17年度)

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については、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・阪神高速道路については、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。

平成17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	対象	東・中・西日本高速株式会社		首都高速道路株式会社	阪神高速道路株式会社	本州四国連絡高速道路株式会社
		高速自動車国道	その他			
時間帯割引等	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 (京浜・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~)
	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11月1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	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	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
キャンペーン割引	ETC普及促進	マイレージポイント ・3倍キャンペーン(H17.12利用分とH18.1~3土・日・祝日利用分) ・2倍キャンペーン(上記以外のH17年度中利用分)	マイレージポイント ・3倍キャンペーン(H17.12利用分とH18.1~3土・日・祝日利用分) ・2倍キャンペーン(上記以外のH17年度中利用分)	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17年度中)	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17年度中)	マイレージポイント 2倍キャンペーン(6月、7月中)
	民営化記念				休日マイレージポイント 5倍キャンペーン(10月中)	淡路 SA、与島 PA 往復割引(10月、11月中)

図11-7 平成17年度における有料道路別の料金割引内容

(料金割引効果)

高速自動車国道については、料金割引の対象となる交通量は、1日の交通量451万台のうち約20%(ETC利用車の約35%)にあたる約89万台である(表11-1)。また、アンケート結果では、割引によって高速道路の利用機会が増えたという利用者が56%と半数を超えている(図11-8、アンケート回答者は「ETC割引制度を知っていて割引を利用された利用者」)。

料金施策により、図11-9のように高速自動車国道の利用時間帯や一般道路との交通量分担率に変化が生じており、一般道路における旅行速度の上昇、渋滞の減少、事故・通行止めの減少等の効果が見られた。

表 11-1 料金割引の利用車数

	日交通量	ETC車交通量	深夜	通勤	早朝夜間
H17.3	425万台	143万台	7.5万台(1.8%)	29.1万台(6.8%)	9.9万台(2.3%)
H18.3	451万台	251万台	10.8万台(2.4%)	60.5万台(13.4%)	17.2万台(3.8%)

()内の%は、日交通量に対する割合

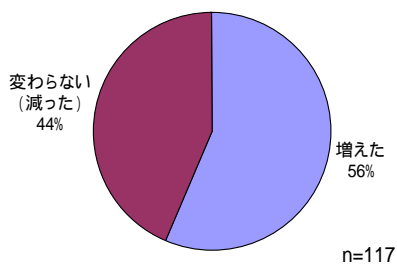
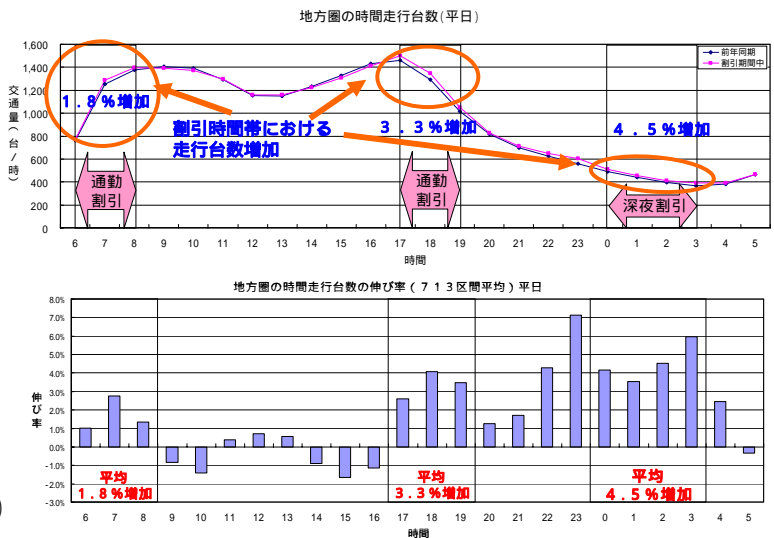


図 11-8 割引による高速道路利用意向への影響

ETC 割引制度を知っていて割引を利用した方が対象
出典) 国土交通省実施インターネットアンケート
(平成 18 年 5 月 2~8 日実施、20~79 才男女)



データの計測ができた評価対象区間(一般有料道路含む):713区間(大都市近郊以外)で計測
集計データ:高速道路の車両感知器データ 集計期間:平成17年7月および前年同期
全時間帯の全区間(806区間)の走行台数の伸び:1.1% (平成17年7月平均:26,841台/日 前年同期平均:26,536台/日)

図 11-9 通勤・深夜割引の適用による
地方圏高速自動車国道の時間走行台数

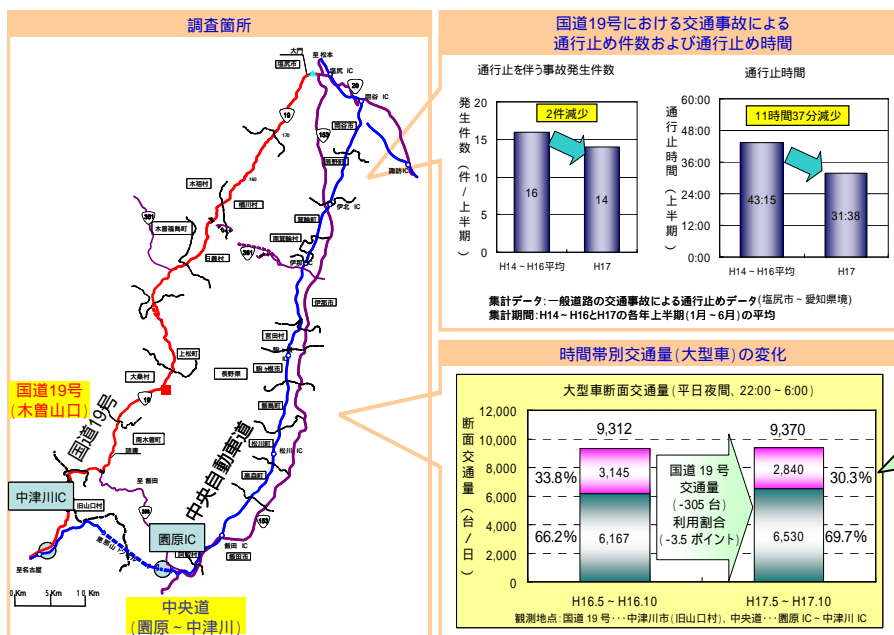


図 11-10 深夜割引が適用される高速自動車国道に並行する一般国道への効果

【 都市と地域を活性化する】

首都高速道路については、各割引時間帯について、平日夜間割引時間帯で6.4%、平日オフピーク割引時間帯で2.4%（割引時間帯外で2.0%増）、日曜祝日割引帯で6.3%の交通量の増加などを確認できた（図11-11,12）。今後、さらに一般道路を含めた渋滞緩和等の効果発現に向け、状況調査を行いつつ、ETC利用率の向上等を図るとともに、必要に応じて改善策を検討する。

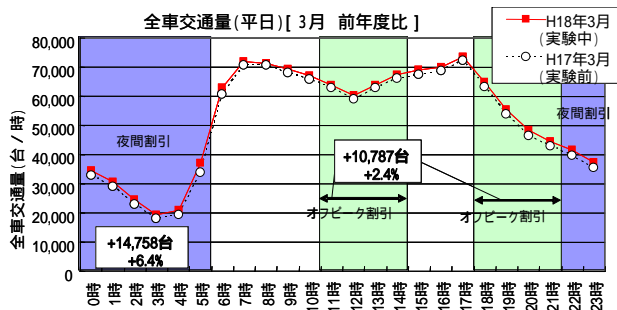


図11-11 時間帯別流入交通量(平日平均)

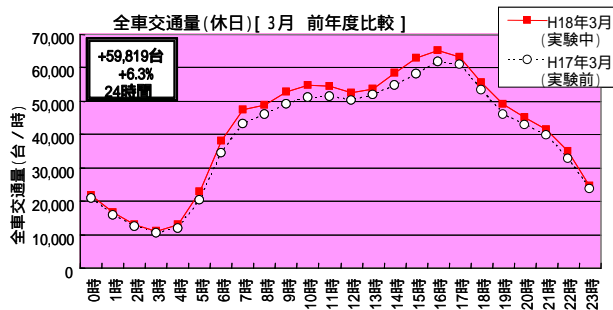


図11-12 時間帯別流入交通量(休日平均)

SA・PAに接続するスマートIC社会実験の実施

平成17年度までに全国28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。全国的に利用交通量は増加を続け、平成18年2月末時点では一日当たり16,000台以上の車がスマートICを利用している。

1年でスマートIC利用者が4.6倍増加

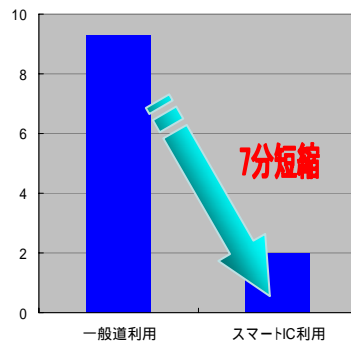
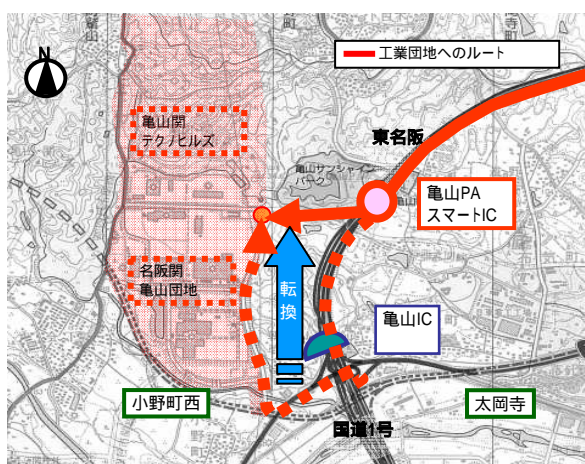
スマートIC社会実験により確認された効果例

- ・ICアクセス時間の改善
スマートIC整備により、高速道路へのアクセスが改善し、通勤時間、工業団地へのアクセス時間、高度医療機関への搬送時間短縮効果を確認できた。
- ・既設ICや周辺道路の渋滞緩和
スマートIC整備により並行する国道から高速道路へ転換し、並行する国道の渋滞緩和効果が確認できた。
- ・災害の発生するおそれのある区間の代替
並行する国道が災害により通行止めとなった際、スマートICにより代替ルートを確認できた。

(事例1)東名阪自動車道 亀山SAスマートICの効果事例

名古屋方面から亀山地区の工業団地へのアクセス時間が短縮

移動距離の短縮や渋滞する国道1号を経由しなくなったことによりアクセス時間が7分短縮



平成17年12月13日調査(一般道)
平成18年2月28日調査(スマートIC利用)
亀山PA～亀山IC間のランプ区間はV=40km/hとして算出

(7:20走行データを比較)

図11-13 亀山SAスマートICによるアクセス時間短縮効果

(事例2) 中国縦貫自動車道 加計BSスマートIC

H17.9の台風14号により、国道191号が冠水により2日間にわたって通行止めとなり、一時スマートICが加計地域の住民の唯一の経路となった。



図11-14 加計BSスマートIC周辺図

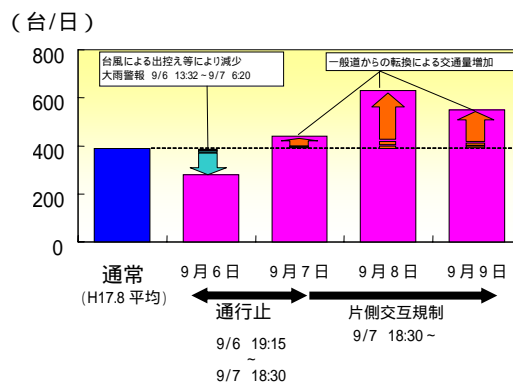


図11-15 加計BSスマートICの出入交通量

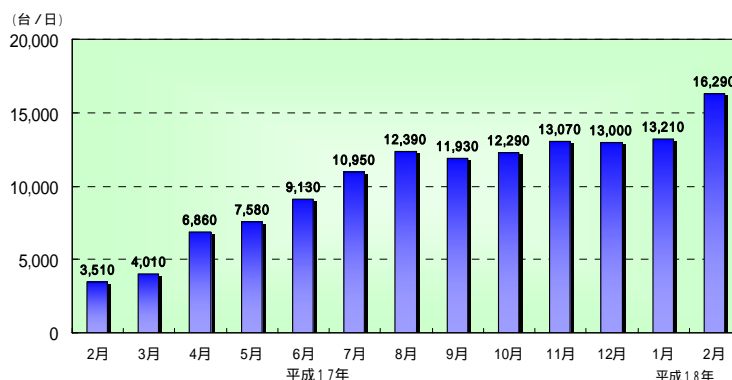


図11-16 H17.2～H18.2までの全スマートIC合計利用台数

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ることから、地元自治体等と連携して魅力ある運営を実施した。

(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

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

追加インターチェンジの設置に向けた施策展開

平成16年度より実施している社会実験の結果を踏まえ、平成18年度はスマートIC【SA・PA接続型】の本格展開を図る。



図11-17 通常IC



図11-18 スマートIC (SA・PA接続型)

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。

対距離料金制の導入にあたっては、E T C の活用により弾力的な料金設定を積極的に導入することで高速道路の一層の利用促進を図る。

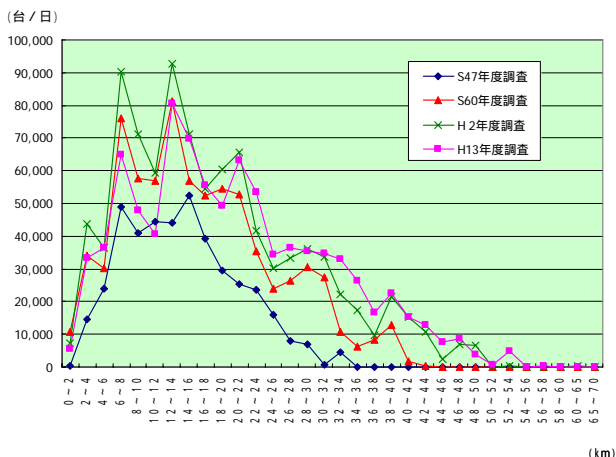


図 11-19 首都高速道路の走行距離分布の推移（東京線）

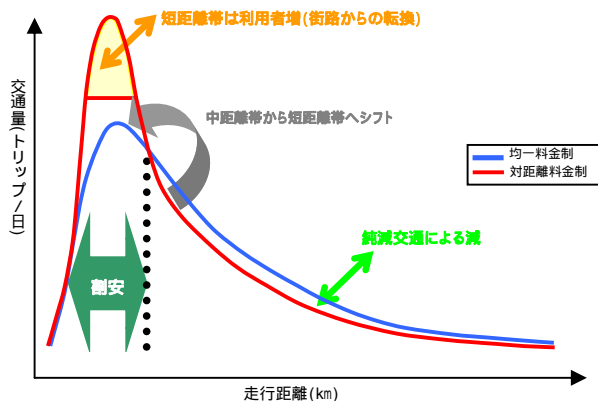


図 11-20 対距離料金制導入による交通量の変化

不連続区間の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（図 11-21）。平成 18 年度は新たに 30 km を供用予定している。

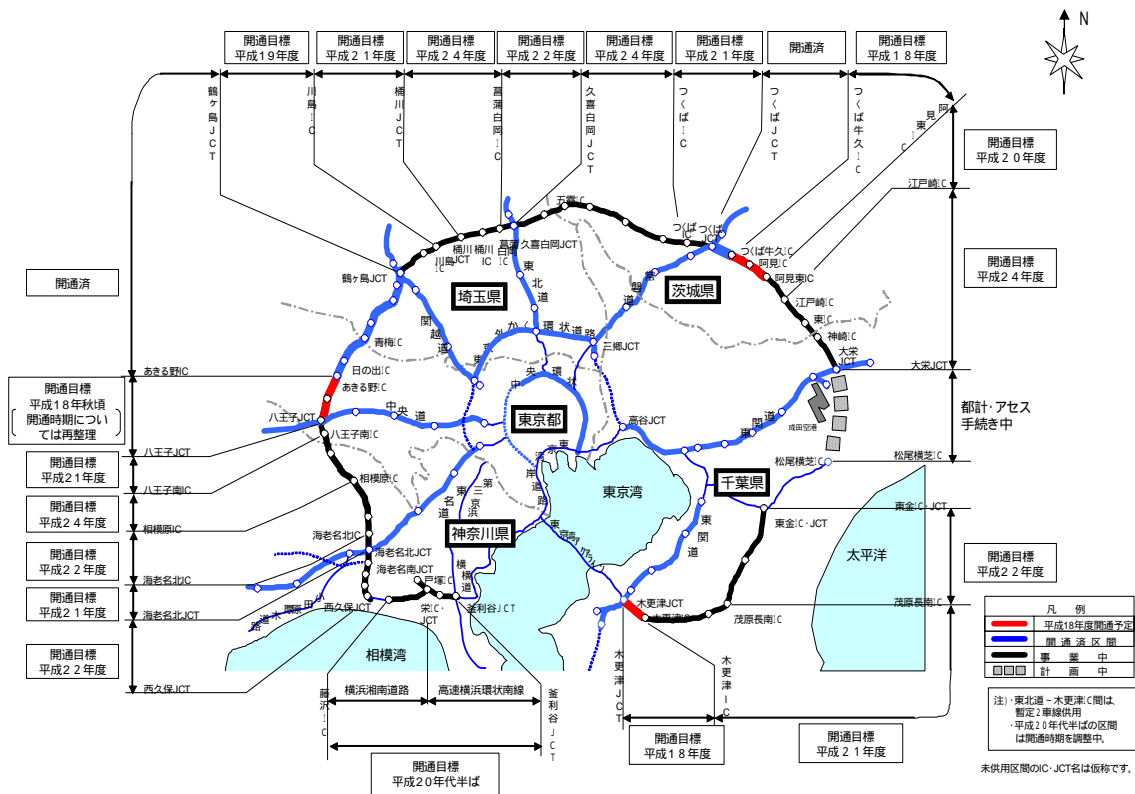


図 11-21 首都圏中央連絡自動車道の開通目標年次

(4) バックデータ

【平成 16 年度 平成 17 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】

ポイント：大都市圏を中心に大きく増加。中部圏は東海環状自動車道などの新規需要の影響が考えられ、首都圏、大阪圏は首都高速および阪神高速自動車道の料金割引などの影響が考えられる。

■ 上位 10 位 ■ 下位 10 位

区分	平成17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16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		規格の高い道路 走行台キロ 増減量	
		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	H16	H17	H16	H17		
全国	14%	2,142	300	14%	2,142	289	0.51%	10.98						
都 道 府 県	北海道	5.4% (40)	106.3 (2)	5.72 (17)	4.7% (41)	113.3 (2)	5.38 (20)	0.63% (12)	0.34 (10)					
	青森県	3.6% (45)	27.5 (31)	0.99 (44)	3.6% (45)	27.2 (31)	0.98 (43)	0.02% (39)	0.02 (41)					
	秋田県	4.4% (44)	27.2 (32)	1.19 (41)	4.3% (43)	26.8 (32)	1.15 (41)	0.08% (35)	0.04 (36)					
	岩手県	10.6% (26)	35.1 (26)	3.73 (26)	10.1% (27)	36.3 (24)	3.68 (26)	0.51% (18)	0.05 (35)					
	山形県	3.2% (47)	29.3 (28)	0.95 (45)	3.0% (47)	30.7 (28)	0.92 (44)	0.25% (26)	0.03 (38)					
	宮城県	12.4% (18)	44.9 (20)	5.57 (19)	12.4% (18)	44.2 (21)	5.46 (18)	0.04% (38)	0.11 (26)					
	福島県	12.4% (19)	50.1 (16)	6.20 (15)	12.1% (19)	50.1 (16)	6.09 (15)	0.23% (29)	0.11 (22)					
	東京都	20.3% (6)	98.2 (3)	19.91 (4)	19.4% (6)	101.3 (3)	19.65 (3)	0.87% (7)	0.27 (14)					
	神奈川県	26.8% (1)	72.6 (10)	19.44 (5)	25.8% (1)	73.1 (10)	18.83 (5)	1.01% (5)	0.61 (4)					
	千葉県	15.3% (15)	74.1 (9)	11.36 (9)	14.7% (14)	75.8 (8)	11.17 (8)	0.60% (15)	0.20 (15)					
	埼玉県	17.2% (9)	85.0 (6)	14.60 (7)	16.3% (11)	86.5 (6)	14.14 (7)	0.83% (8)	0.46 (6)					
	茨城県	8.2% (33)	69.5 (11)	5.69 (18)	8.1% (33)	68.3 (11)	5.50 (17)	0.13% (32)	0.18 (17)					
	栃木県	11.3% (24)	48.9 (17)	5.55 (20)	11.3% (22)	47.8 (17)	5.40 (19)	0.05% (37)	0.15 (20)					
	群馬県	10.4% (27)	45.2 (19)	4.71 (22)	10.1% (28)	45.0 (19)	4.54 (22)	0.33% (22)	0.17 (18)					
	長野県	15.5% (13)	53.9 (13)	8.33 (12)	15.2% (12)	53.5 (13)	8.14 (12)	0.25% (28)	0.19 (16)					
	山梨県	19.9% (7)	22.4 (39)	4.46 (23)	19.1% (7)	22.9 (37)	4.36 (24)	0.80% (9)	0.10 (28)					
	新潟県	15.6% (12)	59.8 (12)	9.33 (10)	15.0% (13)	59.6 (12)	8.94 (10)	0.61% (14)	0.40 (8)					
	富山県	8.4% (32)	26.0 (33)	2.19 (33)	8.4% (32)	26.1 (33)	2.19 (33)	0.01% (41)	-0.01 (44)					
	石川県	13.5% (17)	25.5 (34)	3.45 (29)	12.9% (17)	26.1 (34)	3.36 (29)	0.64% (11)	0.09 (29)					
	静岡県	21.3% (5)	75.4 (8)	16.09 (6)	20.0% (5)	74.6 (9)	14.88 (6)	1.39% (3)	1.20 (2)					
	岐阜県	11.7% (20)	52.6 (14)	6.17 (16)	10.9% (24)	52.1 (15)	5.65 (16)	0.87% (6)	0.52 (5)					
	愛知県	18.0% (8)	117.3 (1)	21.12 (3)	16.6% (8)	113.4 (1)	18.83 (4)	1.41% (2)	2.29 (1)					
	三重県	15.4% (14)	47.5 (18)	7.34 (14)	14.1% (16)	46.1 (18)	6.51 (14)	1.32% (4)	0.83 (3)					
	滋賀県	21.8% (4)	35.2 (25)	7.65 (13)	21.1% (4)	34.5 (25)	7.27 (13)	0.66% (10)	0.38 (9)					
	京都府	11.1% (25)	31.5 (27)	3.50 (28)	10.5% (25)	32.5 (27)	3.42 (27)	0.58% (16)	0.08 (32)					
	大阪府	24.6% (3)	91.4 (4)	22.48 (1)	24.0% (3)	92.5 (4)	22.18 (1)	0.61% (13)	0.30 (12)					
	兵庫県	25.5% (2)	87.2 (5)	22.27 (2)	25.2% (2)	87.1 (5)	21.96 (2)	0.34% (21)	0.31 (11)					
	福井県	10.1% (28)	21.9 (41)	2.22 (32)	10.2% (26)	21.5 (41)	2.19 (32)	-0.11% (45)	0.02 (40)					
	奈良県	16.4% (11)	21.5 (42)	3.54 (27)	16.5% (9)	20.5 (42)	3.39 (28)	-0.09% (44)	0.15 (19)					
	和歌山県	7.1% (35)	20.7 (43)	1.46 (39)	6.6% (36)	20.4 (43)	1.35 (39)	0.42% (19)	0.11 (23)					
	鳥取県	3.5% (46)	15.9 (47)	0.55 (47)	3.4% (46)	15.7 (47)	0.54 (47)	0.02% (40)	0.01 (43)					
	島根県	5.7% (38)	18.9 (45)	1.07 (42)	4.1% (44)	19.5 (44)	0.80 (46)	1.59% (1)	0.27 (13)					
	岡山県	11.7% (21)	44.8 (21)	5.23 (21)	11.9% (21)	44.5 (20)	5.31 (21)	-0.26% (46)	-0.09 (46)					
	広島県	16.6% (10)	52.6 (15)	8.71 (11)	16.4% (10)	53.0 (14)	8.69 (11)	0.16% (30)	0.01 (42)					
	山口県	11.6% (22)	37.9 (23)	4.41 (24)	12.1% (20)	37.5 (23)	4.52 (23)	-0.46% (47)	-0.12 (47)					
	徳島県	5.6% (39)	19.0 (44)	1.06 (43)	5.2% (38)	18.8 (45)	0.98 (42)	0.31% (23)	0.07 (33)					
	香川県	9.2% (31)	21.9 (40)	2.01 (35)	9.0% (30)	22.5 (40)	2.03 (34)	0.14% (31)	-0.02 (45)					
	愛媛県	9.5% (30)	29.0 (29)	2.75 (30)	9.0% (31)	29.5 (29)	2.64 (30)	0.53% (17)	0.11 (25)					
	高知県	4.7% (43)	17.6 (46)	0.83 (46)	4.4% (42)	18.0 (46)	0.80 (45)	0.27% (24)	0.03 (39)					
	福岡県	14.4% (16)	80.2 (7)	11.52 (8)	14.3% (15)	77.8 (7)	11.10 (9)	0.09% (34)	0.41 (7)					
	佐賀県	11.5% (23)	23.0 (38)	2.64 (31)	11.2% (23)	22.8 (38)	2.57 (31)	0.25% (27)	0.08 (31)					
	長崎県	6.3% (37)	25.0 (36)	1.57 (38)	6.3% (37)	24.5 (36)	1.53 (38)	0.00% (42)	0.03 (37)					
	熊本県	9.9% (29)	38.9 (22)	3.87 (25)	9.8% (29)	38.3 (22)	3.76 (25)	0.12% (33)	0.11 (24)					
	大分県	7.1% (34)	28.9 (30)	2.06 (34)	6.9% (35)	29.0 (30)	1.99 (35)	0.27% (25)	0.07 (34)					
	宮崎県	5.2% (41)	25.3 (35)	1.31 (40)	4.8% (40)	24.7 (35)	1.18 (40)	0.37% (20)	0.12 (21)					
	鹿児島県	4.9% (42)	35.5 (24)	1.74 (36)	4.9% (39)	33.4 (26)	1.63 (36)	-0.01% (43)	0.10 (27)					
	沖縄県	7.0% (36)	23.6 (37)	1.66 (37)	7.0% (34)	22.7 (39)	1.58 (37)	0.08% (36)	0.08 (30)					

このデータは、トラフィックカウンタなど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