

第28回 山梨県道路交通円滑化・安全委員会

目次

【議題】 通勤パス社会実験の状況について（NEXCO中日本）

令和6年8月22日

1. 現行の平日朝夕割引について

1-1 現行割引の主な課題と見直しの方向性

- 現行の割引制度については、これまで社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会において議論されてきた
- 2021年8月4日付けで公表された「中間答申」において、以下のとおり主な課題と見直しの方向性が提言された

「中間答申」で示された主な課題と見直しの方向性

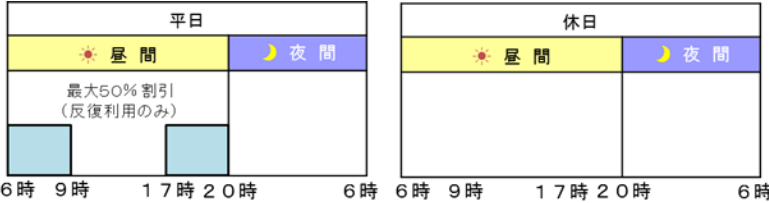
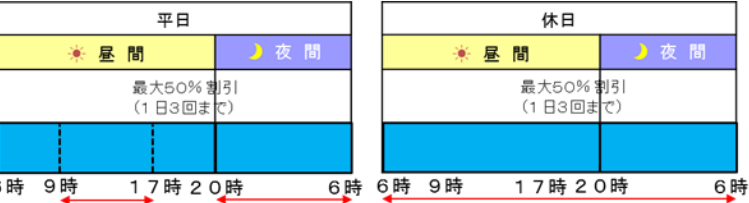
割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応／ 通勤時間帯の一部高速道路の混雑	割引適用時間帯の柔軟化／ 通勤者の利用促進等の目的検討
深夜割引	割引適用待ち車両の滞留／ 運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大／ 適用時間帯の走行分を対象
休日割引	繁忙期等の渋滞激化／ より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない／ 観光周遊等を対象とした割引の拡充
大口・多頻度割引	一層の物流等支援の必要性／ 公平性の確保	現下の経済状況を踏まえた拡充と、原因 者負担の公平性の観点からの 縮小の両 面について、引き続き検討
マイレージ割引	利用者の実感が薄い	民間ポイント制度も参考に検討

2. 通勤パスの試行について

2-1 見直しの方向性を踏まえた試行概要

- 中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえて、NEXCO中日本管内の石川県で通勤パスの試行を実施中
- 2024年度から山梨県においても試行を開始

<中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえた新たな割引>

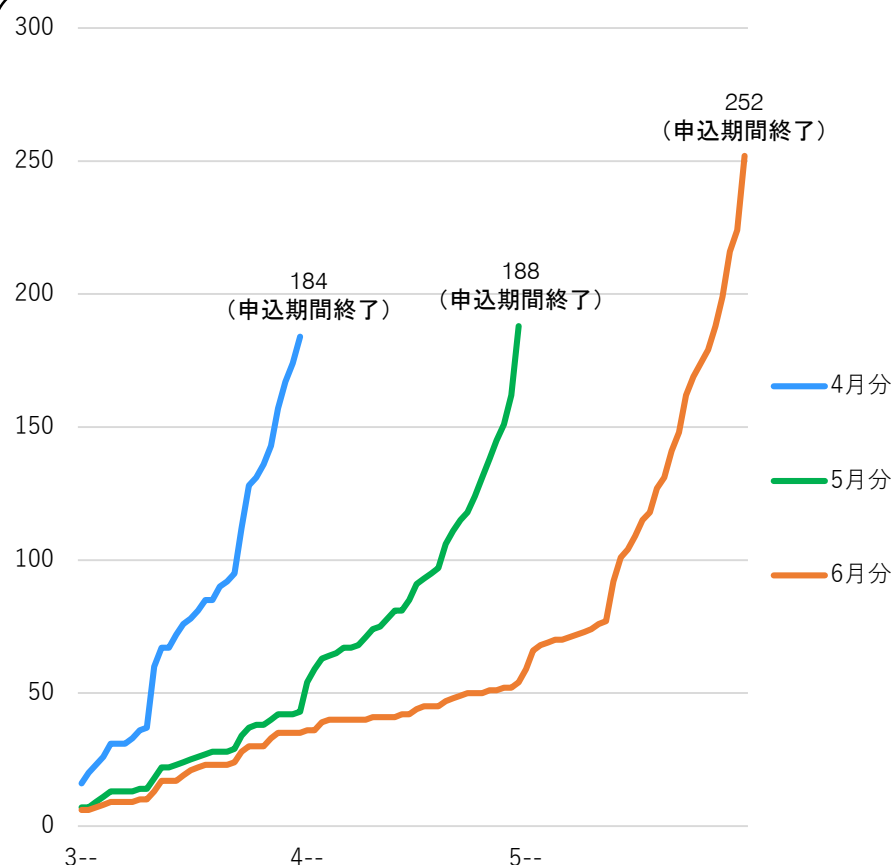
項目	現行の平日朝夕割引	通勤パス（2024年度）
割引適用日時	平日 6～9時・17～20時  6時 9時 17時 20時 6時 6時 9時 17時 20時 6時 ■ : 現行の平日朝夕割引で割引適用となる時間帯（平日の6時～9時、17時～20時）	全日 24時間  6時 9時 17時 20時 6時 6時 9時 17時 20時 6時 ■ : 見直し割引案で割引適用となる時間帯（全日の24時間）
割引率の概要	1か月毎の利用回数に応じて割引 1～4回 割引なし 5～9回 30%割引 10回以上 50%割引	・ 20回分のパスを10回分の料金の事前購入 ・ パス残額内は10回分の料金の20回分まで利用可能（最大50%割引） ・ パス残額外となる21回目以降の利用は50%割引 ・ 通勤パスの対象走行は休日割引や深夜割引の適用対象外 ・ 通勤パスの申込期間中は、指定区間の内外にかかわらず、NEXCO区間における平日朝夕割引の適用対象外
割引適用方式	ETCマイレージサービスによるマイレージポイントの後日還元	・ パス残額内は事前購入による残高管理 ・ パス残額外は後日割引
割引適用区間	全国の地方部の高速道路で100km以内のIC区間	一部区間で事前にパスを購入したIC区間
割引対象車種	全車種	軽自動車等および普通車
1日の利用回数上限	朝夕それぞれ1回まで	時間帯の制限なしで3回まで

3. 通勤パス試行実施の状況 <申込件数の状況①>

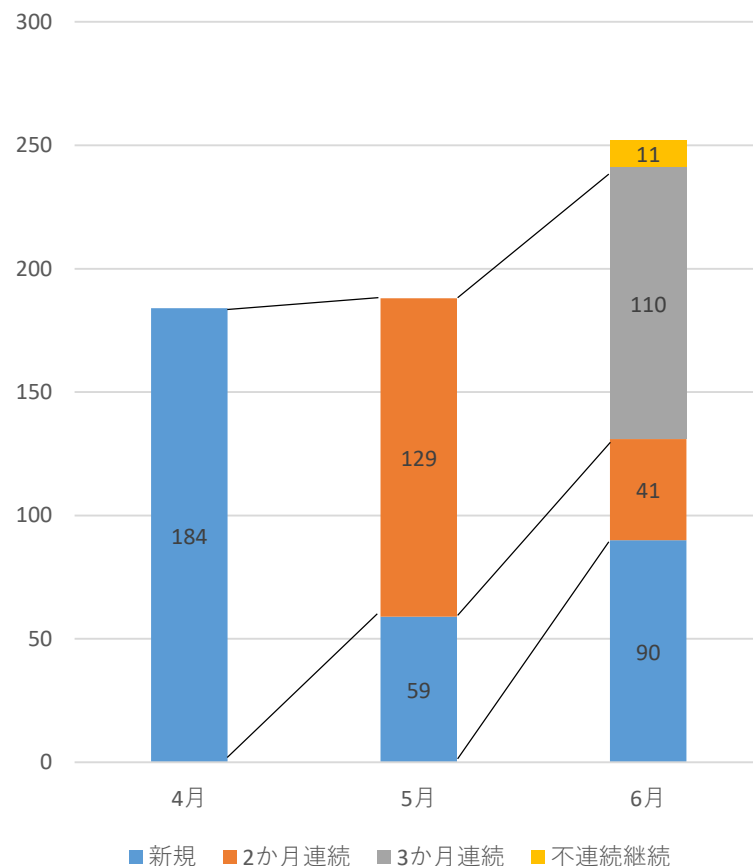
- R6. 4月分の通勤パス申込件数は184件。R6. 4月～R6. 6月分の申込件数は624件。
- R6. 4月申込者の約7割が5月も継続申込し、約6割が3か月連続で申込している。

< 申込件数の状況 >

【 申込件数の推移 】



【 継続購入の状況 】



3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込件数の状況② >

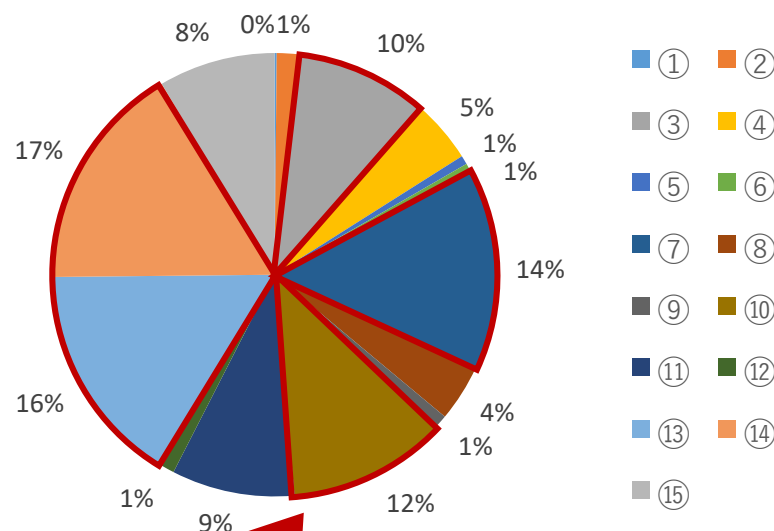
- 申込区間は、甲府市（人口約19万）の最寄りとなる甲府昭和 I Cを起終点とした区間の申込が多く、全申込件数の約 7 割を占める。

< 申込区間別の状況 >

【 区間別 申込件数 】

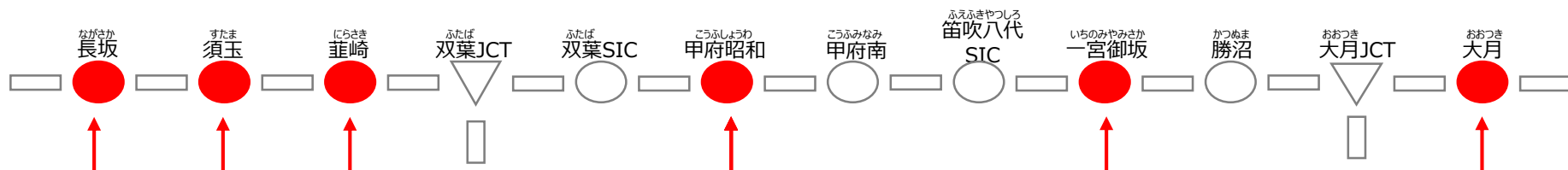
申込区間	4月	5月	6月	総計
①長坂IC～須玉IC	1	0	0	1
②長坂IC～韮崎IC	3	2	5	10
③長坂IC～甲府昭和IC	16	17	27	60
④長坂IC～一宮御坂IC	10	8	11	29
⑤長坂IC～大月IC	2	0	2	4
⑥須玉IC～韮崎IC	0	1	3	4
⑦須玉IC～甲府昭和IC	28	30	33	91
⑧須玉IC～一宮御坂IC	8	6	12	26
⑨須玉IC～大月IC	1	2	2	5
⑩韮崎IC～甲府昭和IC	20	20	33	73
⑪韮崎IC～一宮御坂IC	17	18	21	56
⑫韮崎IC～大月IC	1	2	3	6
⑬甲府昭和IC～一宮御坂IC	27	30	45	102
⑭甲府昭和IC～大月IC	34	35	35	104
⑮一宮御坂IC～大月IC	16	17	20	53
総計	184	188	252	624

【 区間別の申込件数割合 】



甲府昭和 I C を起終点とした区間の申込が
約 7 割

(参考) 通勤パス対象区間及びIC 位置図



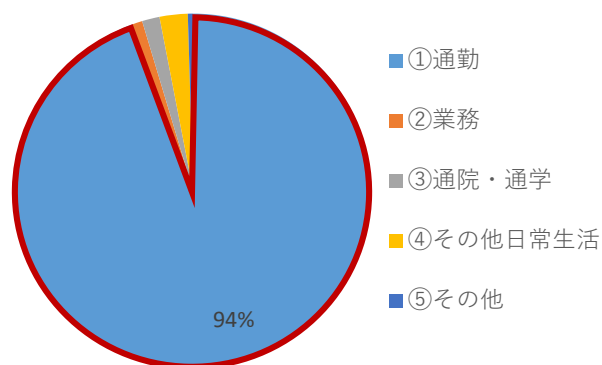
3. 通勤バス試行実施の状況 < 申込時アンケートの結果 >

- 申込時点における利用目的は9割以上が「通勤」。また約6割が「高速道路利用が増加」する見込みと回答。
- また申込者の約1割が、通勤バス試行により高速道路を利用するようになる想定。

< 申込時 アンケート結果 > ※4～6月の申込件数624件のアンケート結果を集計

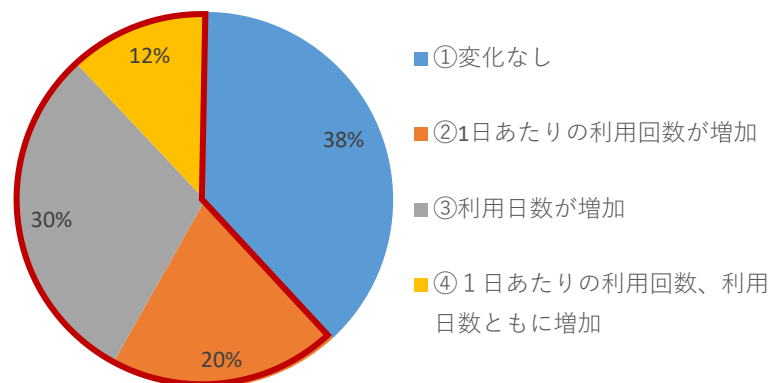
【 通勤バスの利用目的 】

➢ 「通勤」が9割以上を占める



【 通勤バスによる高速道路利用計画（予定）の変化 】

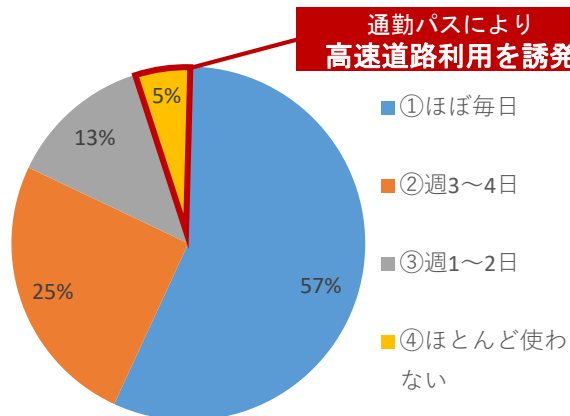
➢ 通勤バス申込により「高速道路の利用が増加」が約6割



【 普段の高速道路 利用頻度 】

➢ 「ほぼ毎日」が約6割

➢ 「ほとんど使わない」が約1割

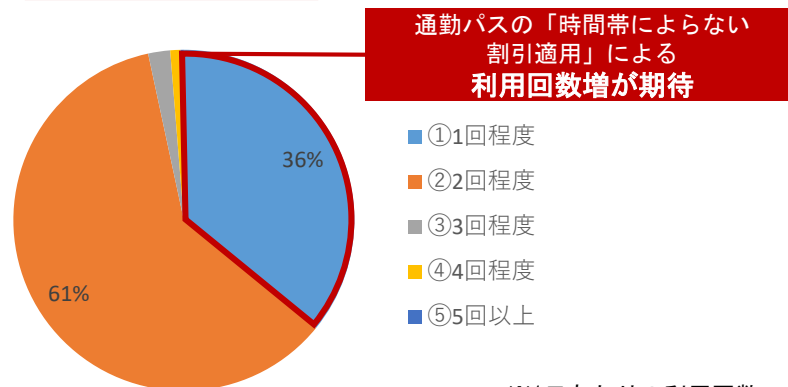


通勤バスにより
高速道路利用を誘発

【 普段の高速道路 利用回数 】

➢ 約6割が「2回」利用（往復と想定）

➢ 約4割が「1回」利用（片道と想定）



通勤バスの「時間帯によらない
割引適用」による
利用回数増が期待

※1日あたりの利用回数

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況①>

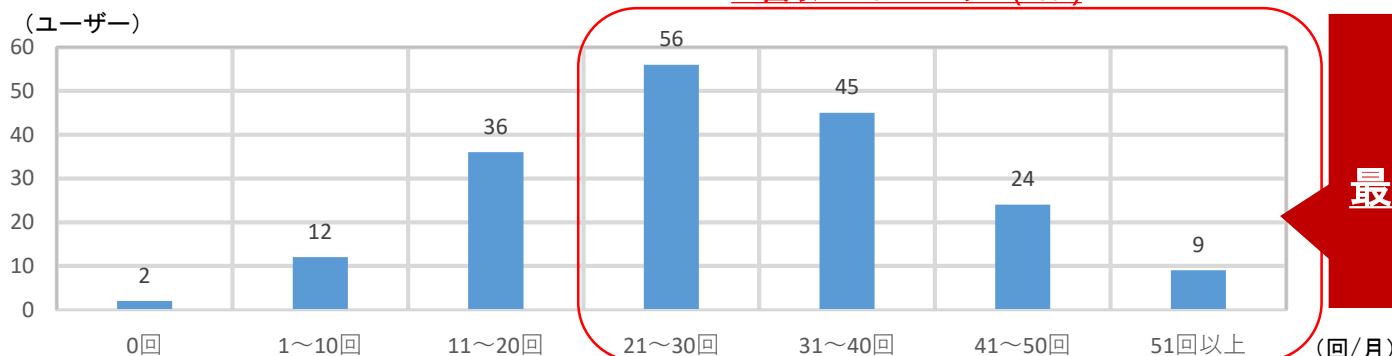
- 利用者あたり、平均28(回/月)利用しており、約7割が21回以上の利用
- 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加しており、日平均利用回数が約2倍に増加。

< 通勤パス利用者の利用状況 (R6. 4月分) >

【 1ヶ月あたりの利用状況 (申込区内) 】

➢ 1利用者あたり、平均28 回/月 利用

21回以上:134ユーザー(73%)

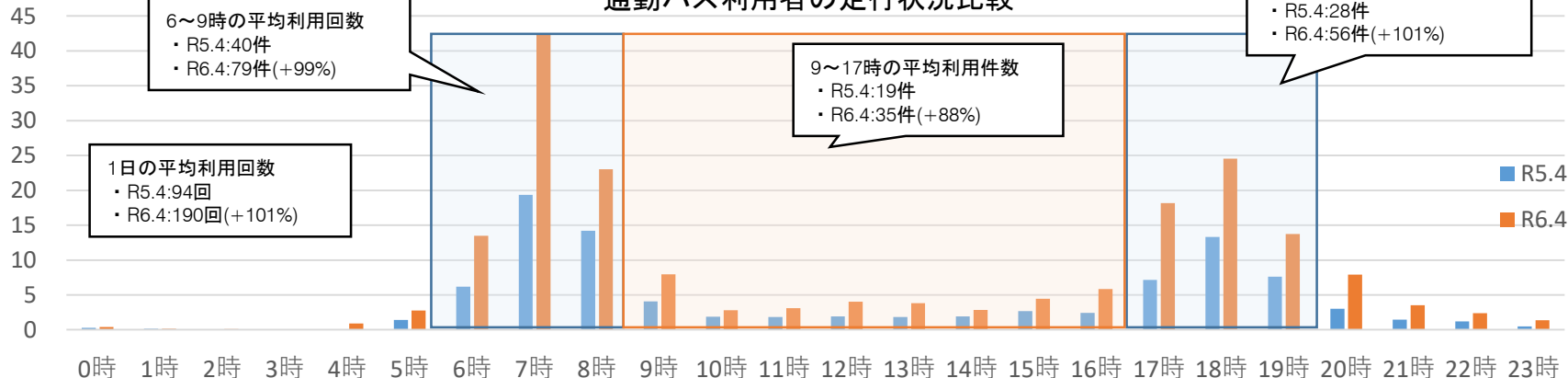


約7割の利用者が
通勤パスの
最大割引率 (50%)
適用

【 時間帯別の利用状況 】

➢ 4月比 (R5. 4/R6. 4) で全体的に利用回数が増加しており、1日当たり平均利用回数が約2倍に増加

通勤パス利用者の走行状況比較

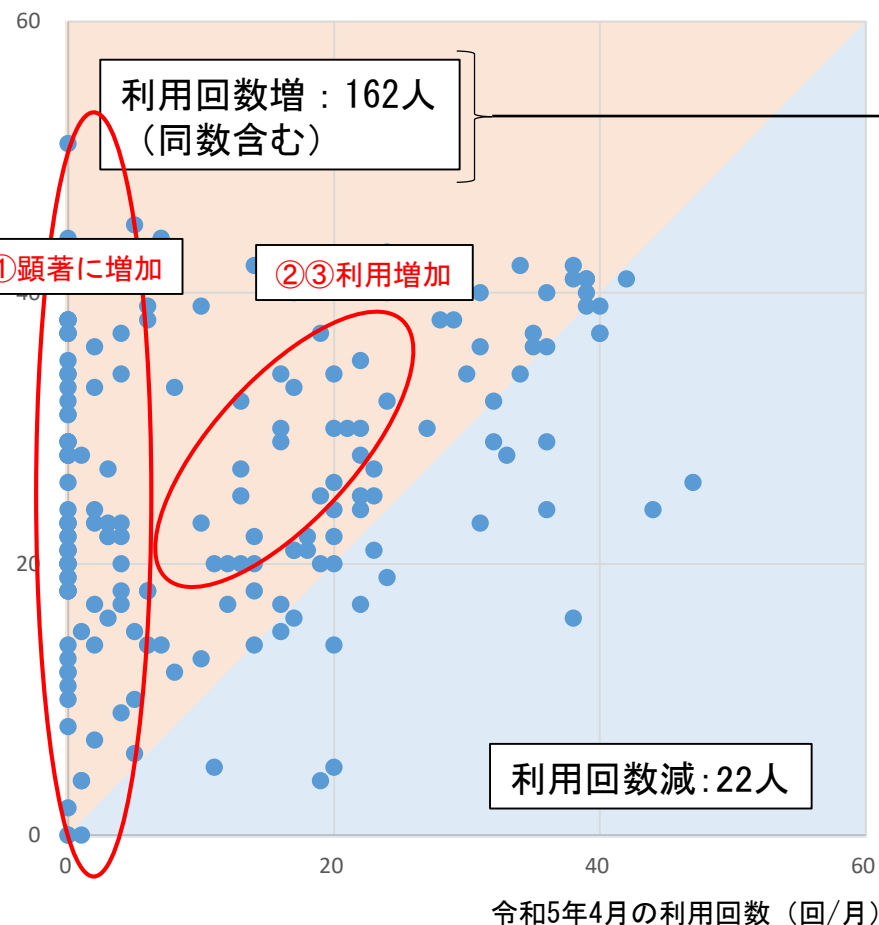


3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況②>

- 前年同月の利用と比べて、平日利用の利用回数増加の割合は約 88 %
- 通勤パスをきっかけに、高速道路の新規利用者（①）のほか、往復利用に拡大した利用者（②）や利用時間帯が多様化した利用者（③）が確認された

【4月利用者の前年4月利用との比較（平日）】

令和6年4月の利用回数（回/月）



【平日の高速道路利用における利用傾向の変化】

	変化した内容	利用者数
①	高速道路の利用が顕著に増加 （通勤パス導入前は平日の高速利用が僅少） （利用回数：回）（当該ユーザーのサンプル） 利用回数が大幅に増加	59
②	往路のみの利用が往復利用に拡大 （通勤パス導入前は朝のみ高速道路を利用する傾向） （利用回数：回）（当該ユーザーのサンプル） 帰宅での利用が大幅に増加	7
③	平日の多様な時間帯に利用傾向が変化 （通勤パス導入前は平日朝夕時間帯メインの利用） （利用回数：回）（当該ユーザーのサンプル） 夜間や日中の利用が増加	12

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果①>

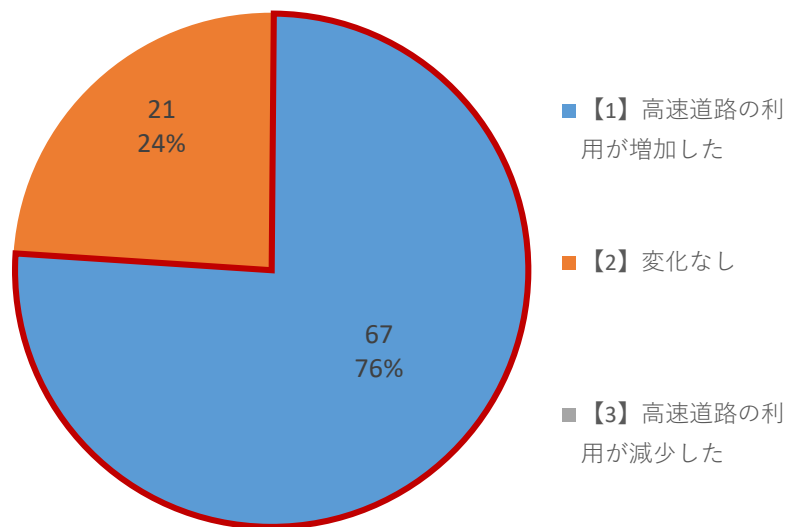
- アンケートで「利用が増えた」と回答した利用者が約8割、「利用時間帯等の変化があった」と回答した利用者が約8割と、行動変容をもたらした
- 「利用時間帯等の変化があった」と回答した利用者の内、約9割が「利用時間帯や利用日を意識しなくなった」と回答

※アンケート対象：R6.4～5月利用者

利用傾向の変化が確認された例（1）

【利用傾向の変化アンケート】

- 約8割の利用者が「高速道路の利用が増加した」と回答



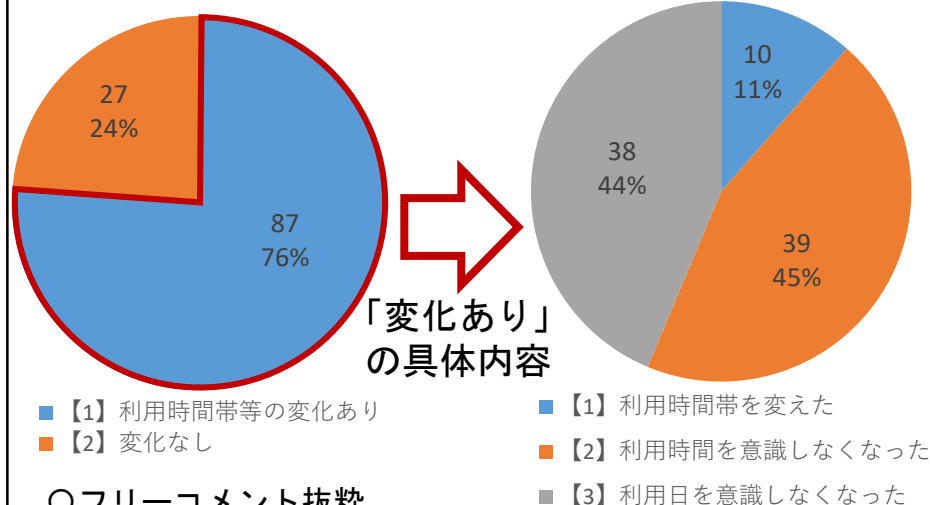
○フリーコメント抜粋

・一般道路を利用し50分～1時間かかっていた通勤時間が高速道路を使うことで一気に20分にまで短縮されとても助かっています。また、利用区間や回数制限はあるものの半額で乗るのは金銭的な面でもありがたく、あまり高速道路を使わないようにしていましたが、通勤パスがあることでとても利用しやすくなりました。

利用傾向の変化が確認された例（2）

【利用傾向の変化アンケート】

- 約8割の利用者が「利用時間帯等の変化があった」と回答
➢ その内、約9割の利用者が「利用時間帯や利用日を意識しなくなった」と回答



○フリーコメント抜粋

・時間制限が無いことが、とても助かっています。
・時間を気にせず利用できる場所、朝の混雑を最大半額で回避できるところが気に入っている。
・時間や回数を気にせず高速を使えるのが魅力です。毎日の通勤渋滞がストレスだったので、通勤パスが適用になってとても助かりました。

3. 通勤バス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果②>

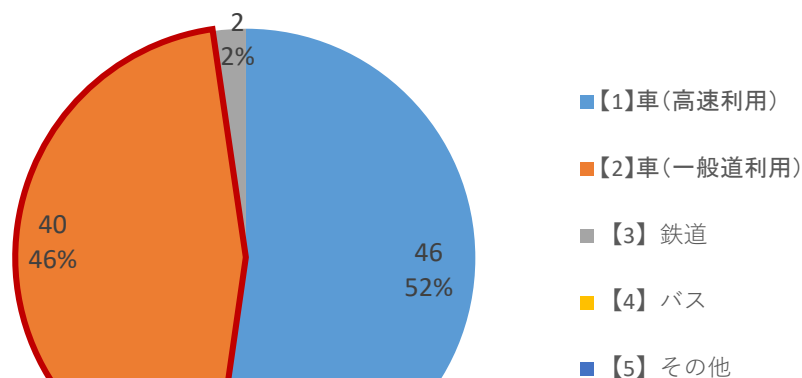
- アンケートでは、「一般道から高速利用に転換した」と回答した通勤バス利用者が約5割を占めており、往路・復路共に約15分の所要時間が短縮されていることが確認できた。

利用傾向の変化が確認された例（3）

通勤バス利用による所要時間短縮

【通勤バス利用前の交通手段】

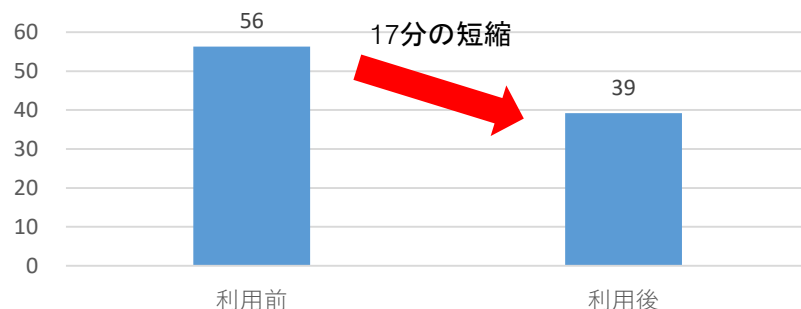
➤ 約5割の利用者が「一般道利用だった」と回答



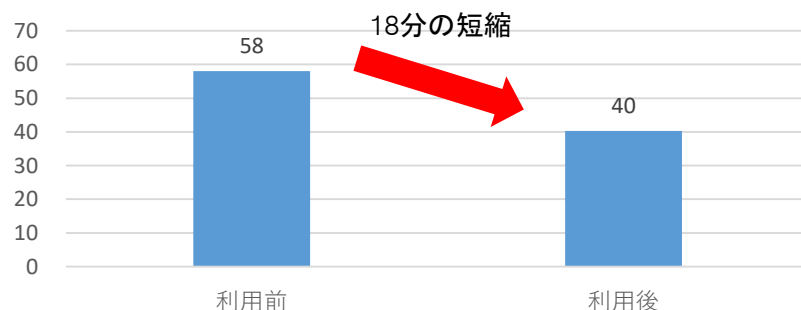
- ・ 従前から車移動をされていた方がほとんど（98%）であり、他機関（鉄道）などからの転換はごく僅か（2%）
- ・ 車移動をされていた方のうち、約5割は一般道からの転換となっている

※アンケート対象：R6. 4～5月利用者

通勤・通学などの所要時間



帰宅時の所要時間



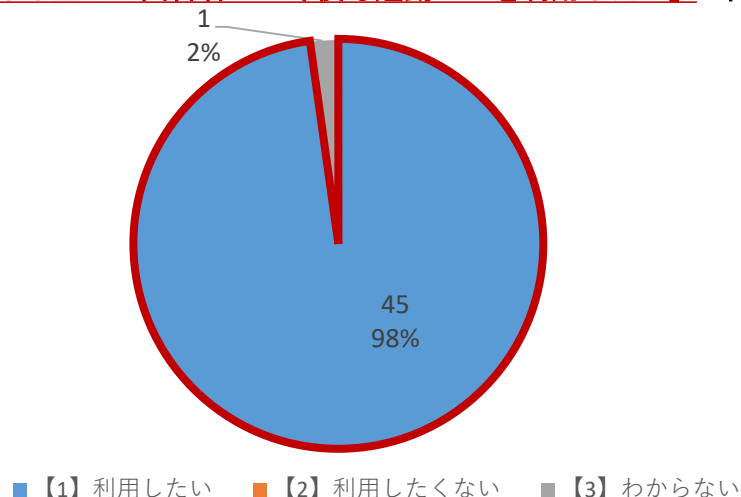
※アンケート対象：R6. 4～5月利用者

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果③>

- ほぼ全ての回答者が今後も通勤パスを利用したいと回答し、平日朝夕割引よりも通勤パスの方が使いやすいと答えた回答者は約8割だった。

【今後も通勤パスを利用したいか】

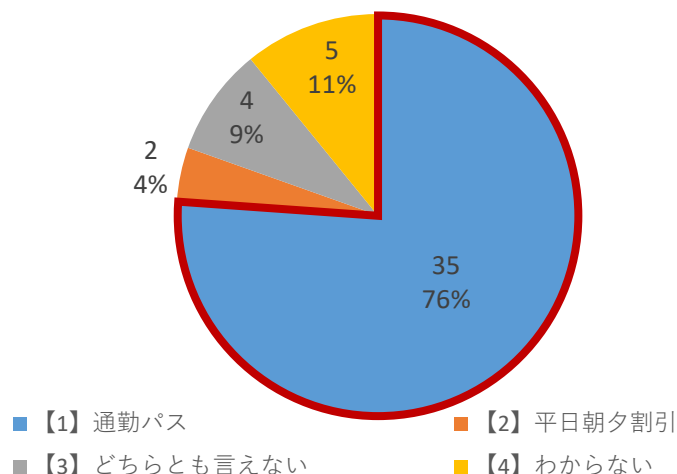
➤ ほぼ全ての回答者が「今後も通勤パスを利用したい」と回答



※アンケート対象：R6. 4～5月利用者

【通勤パスと平日朝夕割引でどちらが使いやすいか】

➤ 約8割の回答者が「通勤パスの方が使いやすい」と回答



※アンケート対象：R6. 4～5月利用者

○フリーコメント抜粋

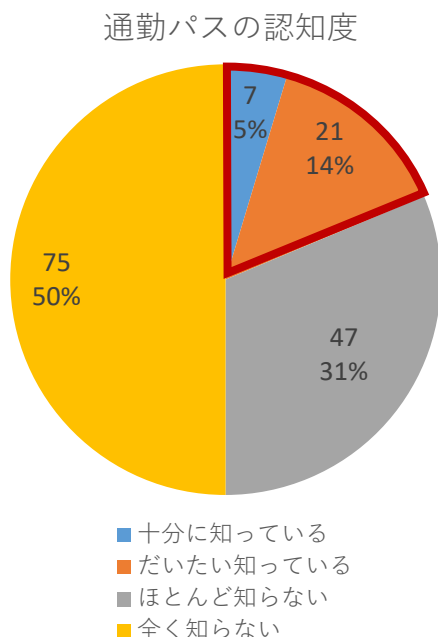
- ・ 利用時間を気にしなくなり、気に入っています。
- ・ 甲府バイパスがいつも混雑しているので、長年この区間の高速道路を愛用しています。通勤時間が朝夕では無く、通勤以外にも使える通勤パスがとても便利で助かります。

3. 通勤パス試行実施の状況 <認知度アンケートの結果>

- 通勤パスの社会実験については、認知度は約2割に留まっている。
- 通勤パスを使っていないが使ってみたいとの回答が約4割、使ってみたいとも思わないとの回答が約6割で、後者の理由は「対象エリアに住んでいない」「高速道路をそこまで使わない」が合計約8割だった。

【通勤パスの認知度】

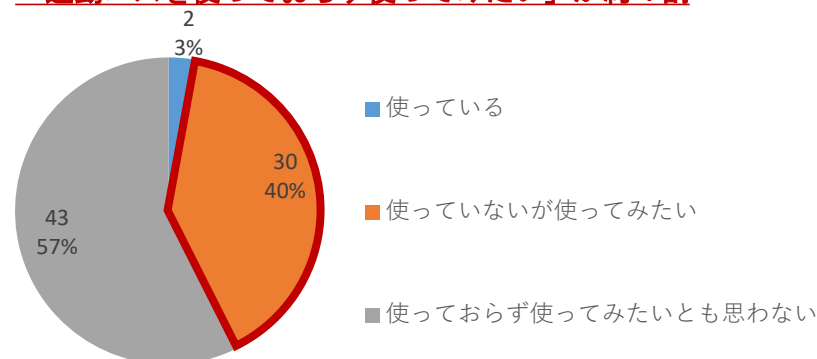
➤ 通勤パスの認知度は約2割



※高速道路を過去1年以内に利用したことがある者かつ山梨県在住者
150名を対象にアンケートを実施

【通勤パスの利用希望】

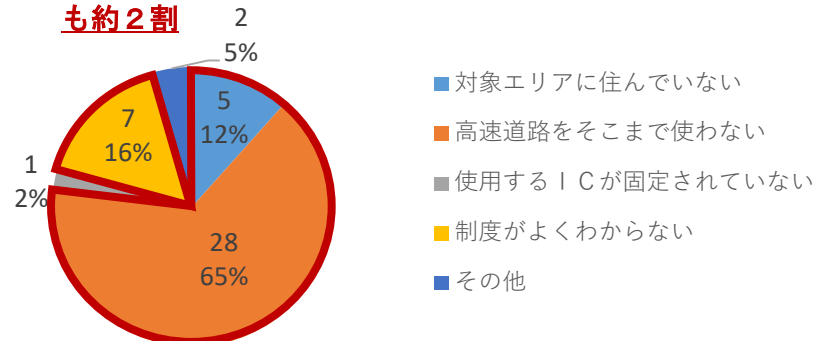
➤ 「通勤パスを使っておらず使ってみたい」が約4割



※認知度アンケートの回答者150名のうち、本設問に対する回答があった75名が対象

【使ってみたいと思わない理由】

➤ 「対象エリアに住んでいない」「高速道路をそこまで使わない」が約8割を占める一方、「制度がよく分からない」も約2割



※通勤パスを「使っておらず使ってみたいとも思わない」と回答した43名が対象

3. 通勤パス試行実施の状況 <広報等の取組状況>

■ 募集開始以降、新聞チラシ折込などの各種広報活動を実施

広報内容	2023年度		2024年度											
	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公表・受付開始		● 2/28 詳細公表 ● 3/1 受付開始												
ポスター チラシ		2/28～												
懸垂幕 立て看板		2/28～												
企業PR (DM)		3/11～												
新聞広告 (●) ラジオCM (■)		● 3/1 ■ 3/16	● 3/26 ■ 4/20	● 4/20 ■ 4/20	● 5/18	● 6/15	● 7/20	●	●					
ニュース配信 (速旅・マイル)		● 3/11 (マイル)	● 4/20 (速旅)											
X ツイート		● 3/15		● 5/22										
リスティング 広告				5/13～										
フリーペーパー (やまなしめぐり)			● 4/17 (初夏号)		● 6/26 (夏号)			●		●			●	
パブリシティ (TVニュース)														
利用後 アンケート		● 3/18 (テレビ山梨)		● 5/13 (NHK山梨)										
月 別 申込件数 (R6.4-6月)			184	188	252									

3. 通勤パス試行実施の状況 <広報等の取組状況>

■ポスター・チラシ (2024/02/28～)



■懸垂幕 (2024/04/17 (水) ～) (3/19までは情報で案内)



■新聞広告 (山梨日日新聞約17万部)



- ・2024/03/01 (金)
- ・2024/03/26 (火)
- ・2024/04/20 (土)
- ・2024/05/18 (土)
- ・2024/06/15 (土)
- ・2024/07/20 (土)

■リスティング広告 (2024/05/13～06/12)



■フリーペーパー「やまなしめぐり」 (発行10万部 県内500箇所以上に設置)



初夏号
2024/04/17 (水)

夏号
2024/06/26 (水)

※今後、秋号、冬号、春号での掲載を予定

■ラジオ放送

FM FUJI (山梨県全域)

2024/03/16 (土)

2024/04/20 (土)

※5分程度のトーク形式



■八王子支社公式X (旧Twitter)



(FM FUJI公式Xでリポストあり)

■パブリシティ (TVニュース)

放送局: テレビ山梨

番組名: スゴろく (ローカルニュース番組)

放映日: 2024/03/28 (木) 18:25～ (約40秒)

概要: 4月から始まる山梨県内トピックスコーナーで紹介



放送局: NHK山梨局

番組名: NHKニュース おはよう日本 (関東甲信越)

放映日: 2024/05/13 (月) 7:45～ (約1分40秒)

概要: 県内の中央道の割引「通勤パス」試験導入始まる



※その他に山梨県内の企業・工場など約160社にDMや訪問にてPRを実施

4. まとめ

- 通勤パス申込件数はR6. 4月が184件。R6. 4月～R6. 6月分の申込件数は624件で、R6. 4月申込者の約7割が5月も継続申込しており一定の需要がある状況。
- 利用者あたり、平均28(回/月)利用しており、約7割が21回以上の利用
- 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加しており、日平均利用回数が約2倍に増加

通勤パスにより、割引適用時間帯に囚われない利用も増えており、
「通勤者の利用促進」の効果が一定確認できた

今後の効果検証について

- 更なる効果検証に向け、利用促進（広報等の拡充）を図っていく必要があると考えており、チラシ配布・設置など関係機関の皆様にもご協力を引き続きお願いしたい。
- 今後、更なる利用促進を図りつつ
 - ・ 中央道及び並行する国道20号の交通量・渋滞状況の変化等の効果検証を実施予定。

【参考】通勤パス試行実施の状況 <朝夕時間帯の交通状況>

- 通勤パス導入前後の交通状況を比較すると、中央道および並行する国道20号の交通量・渋滞状況の変化は見られなかった。



< 上段：R5. 4～6（GW期間を除く） 中段：R6. 4～6（GW期間を除く） 下段：階差 >

交通量【台 / h】

断面	①	②	③	④	⑤
中央道	975	1,478	1,736	1,743	2,296
	999	1,511	1,788	1,785	2,364
	24	33	52	42	67
国道20号	255	2,009	2,302	574（R4年）	1,118
	261	2,002	2,296	556	1,109
	6	-7	-6	-18	-9

※ 交通量は、朝時間帯（平日6時～9時）の日平均値。交通量計測設備（トラカン）による計測値。 ④国道20号についてはR5データ欠損のためR4データ。16