

第30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7年9月8日

1. 現行の平日朝夕割引について

<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

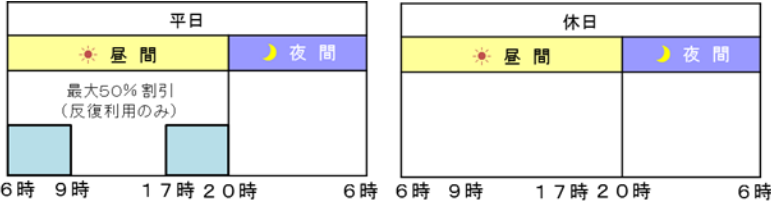
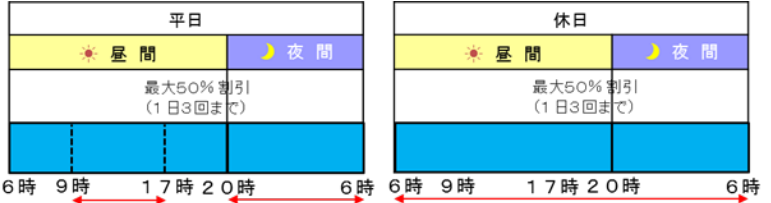
「中間答申」で示された主な課題と見直しの方向性

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 <見直しの方向性を踏まえた試行概要>

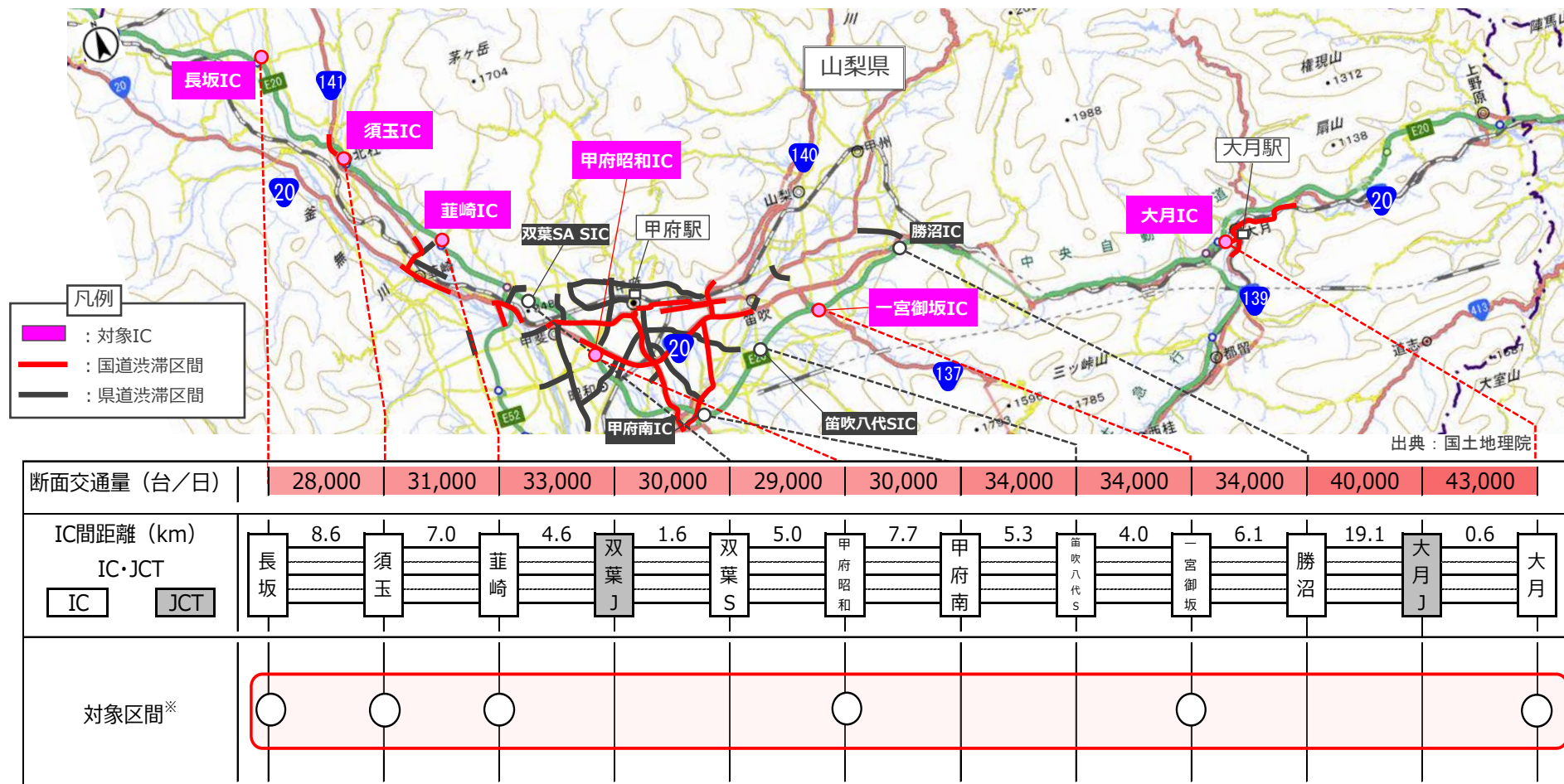
- 中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえて、2023年度からNEXCO中日本管内の石川県で通勤パスの試行を開始
- 2024年度から山梨県においても試行を開始

<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 適用拡大時間帯 適用拡大時間帯 適用拡大時間帯 ：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回分の料金で事前購入 ・パス残額内は10回分の料金で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

2. 通勤パスの試行について

- 中央道 大月 I C、一宮御坂 I C、甲府昭和 I C、韮崎 I C、須玉 I Cおよび長坂 I C
の各 I C 間（15 I C 間）



○は対象走行となる出入 I Cを表す

※ [Red box] から 2 I C を選択し、その区間内に含まれる I C 間の相互交通が対象走行となる

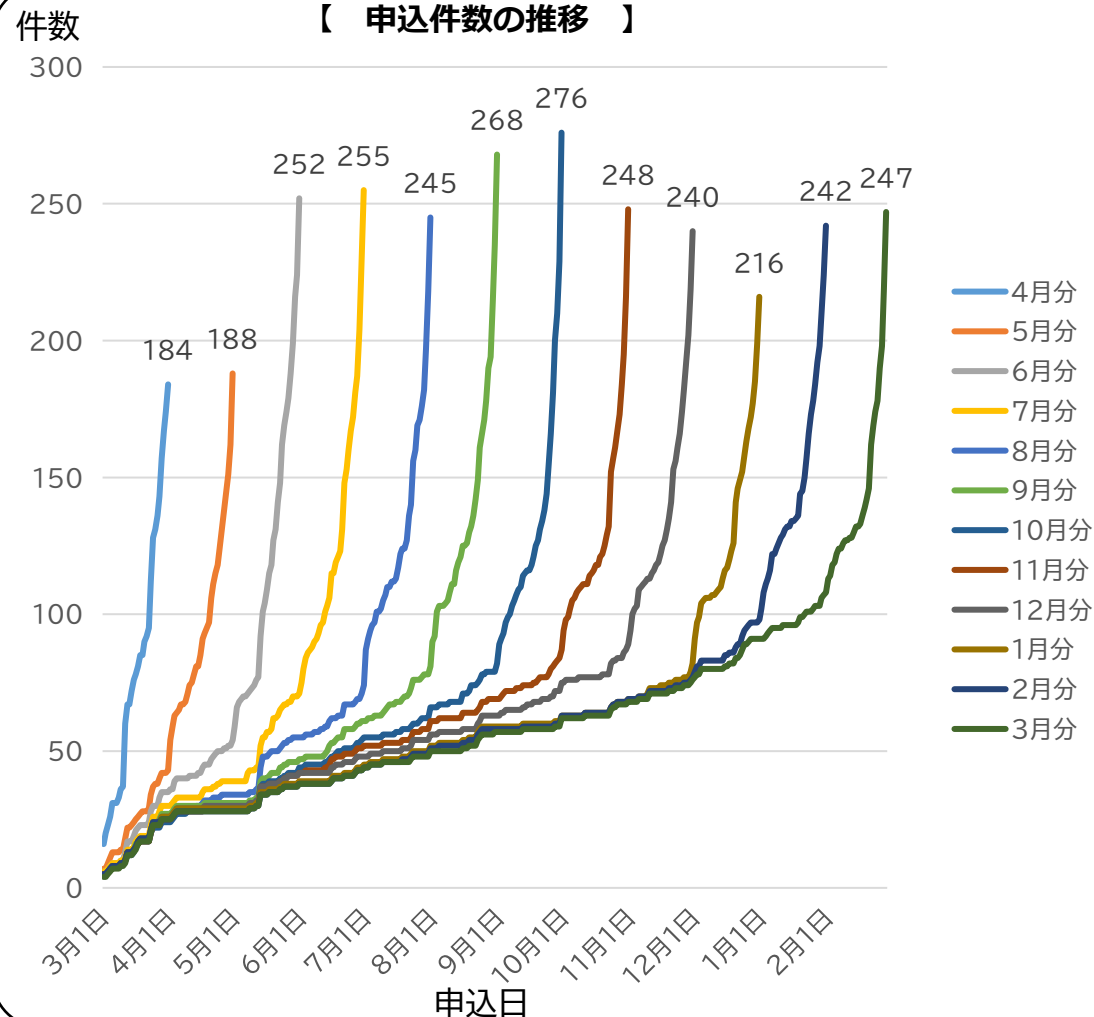
3. 通勤パス試行実施の状況 <申込件数の状況①>

- R6年度の通勤パス申込件数は2,861件（約238件/月）
- R7.3月申込者の約2割強が開始当初（R6.4）から12か月連続で申込している

< 申込件数の状況 >

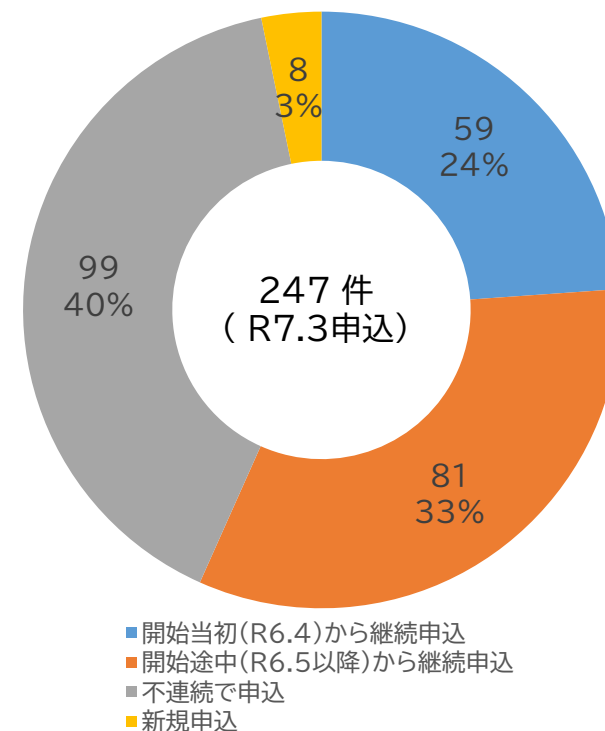
R6年度 集計

【 申込件数の推移 】



【参考】継続購入の状況（R7.3申込分）

- 約2割が開始当初(R6.4)から継続申込。
- 約3割が開始途中(R6.5以降)から申込し、その後も継続して申込。
- 約4割が連続した継続ではないが、複数月で申込み。



3. 通勤パス試行実施の状況 <申込件数の状況②>

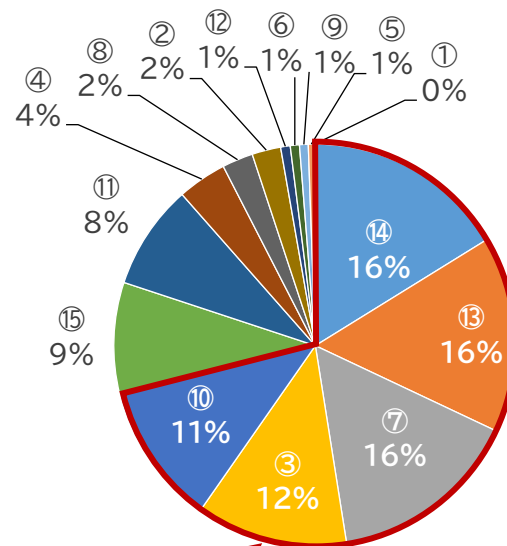
- 申込区間は、甲府市（人口約19万）の最寄りとなる甲府昭和 I Cを起終点とした区間の申込が多く、全申込件数の約 7 割を占める。

< 申込区間別の状況 >

【 区間別 申込件数 】

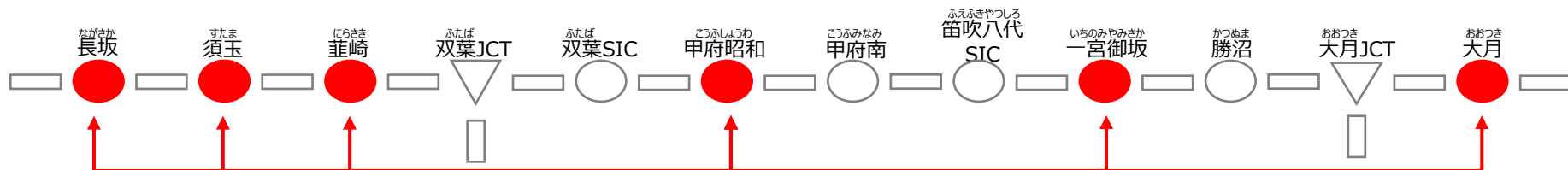
申込区間	2024年												2025年			総計
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3				
① 長坂IC～須玉IC	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
② 長坂IC～韮崎IC	3	2	5	6	7	8	7	4	6	4	6	8				66
③ 長坂IC～甲府昭和IC	16	17	27	30	28	32	37	29	34	30	32	37				349
④ 長坂IC～一宮御坂IC	10	8	11	9	8	10	10	10	9	9	9	10				113
⑤ 長坂IC～大月IC	2	0	2	3	2	1	1	1	1	1	0	0				14
⑥ 須玉IC～韮崎IC	0	1	3	2	2	1	2	2	2	2	2	2				21
⑦ 須玉IC～甲府昭和IC	28	30	33	41	39	47	42	41	35	32	38	37				443
⑧ 須玉IC～一宮御坂IC	8	6	12	7	7	7	5	3	4	4	4	4				71
⑨ 須玉IC～大月IC	1	2	2	2	2	1	2	3	2	1	1	1				20
⑩ 韮崎IC～甲府昭和IC	20	20	33	28	28	32	30	32	25	23	28	27				326
⑪ 韮崎IC～一宮御坂IC	17	18	21	22	22	26	26	21	19	16	18	15				241
⑫ 韮崎IC～大月IC	1	2	3	2	2	2	1	2	2	1	2	2				22
⑬ 甲府昭和IC～一宮御坂IC	27	30	45	44	42	39	46	39	38	32	34	37				453
⑭ 甲府昭和IC～大月IC	34	35	35	39	37	42	41	39	40	39	42	40				463
⑮ 一宮御坂IC～大月IC	16	17	20	20	19	19	26	22	23	22	26	27				257
総計	184	188	252	255	245	268	276	248	240	216	242	247				2,861

【 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. 通勤パス試行実施の状況 <申込時アンケートの結果>

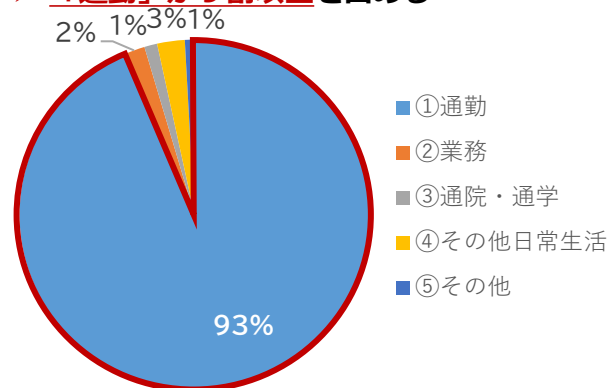
- 申込時点における利用目的は9割以上が「通勤」
- また約7割が「高速道路利用が増加」する見込みと回答
- また申込者の1割弱が、通勤パス試行により高速道路を利用するようになる想定

< 申込時 アンケート結果 >

※全申込件数2,861件のアンケート結果を集計（R6年度集計）

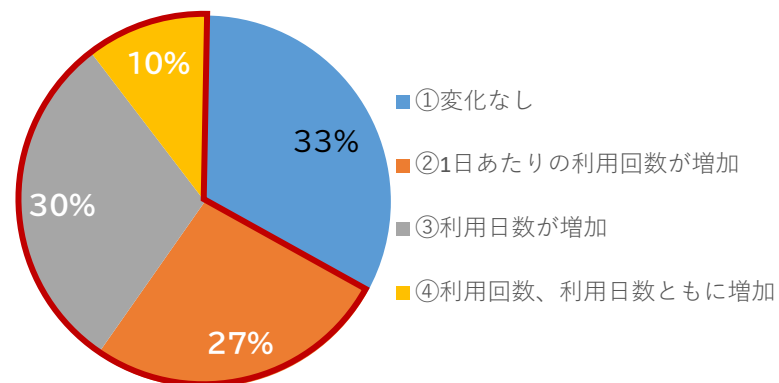
【通勤パスの利用目的】

- 「通勤」が9割以上を占める



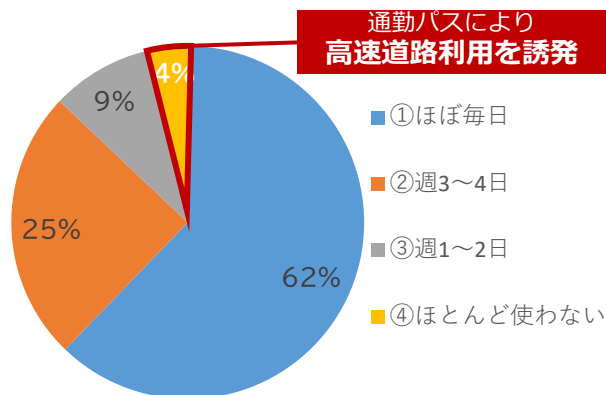
【通勤パスによる高速道路利用計画（予定）の変化】

- 通勤パス申込により「高速道路の利用が増加」が約7割



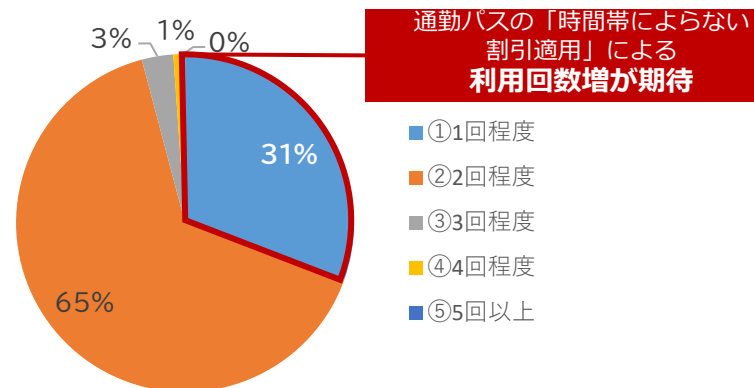
【普段の高速道路 利用頻度】

- 「ほぼ毎日」が約6割
- 「ほとんど使わない」が1割弱



【普段の高速道路 利用回数（1日あたり）】

- 約7割が「2回」利用（往復と想定）
- 約3割が「1回」利用（片道と想定）



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31(回/月)利用しており、約9割が20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。朝夕は2倍以上と顕著に増加。

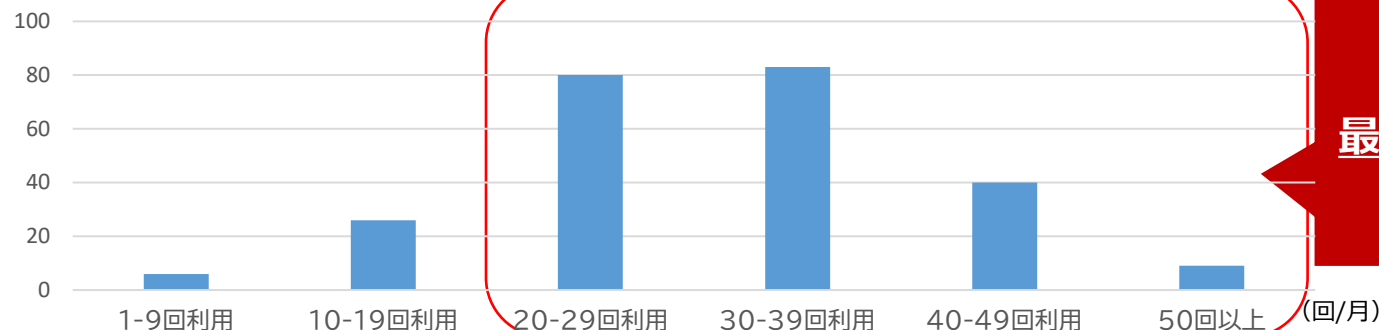
<通勤パス利用者の利用状況>

【 1ヶ月あたりの利用状況（申込区内） ※R7.3申込分 】

➢ 1利用者あたり、平均31回/月利用
(ユーザー)

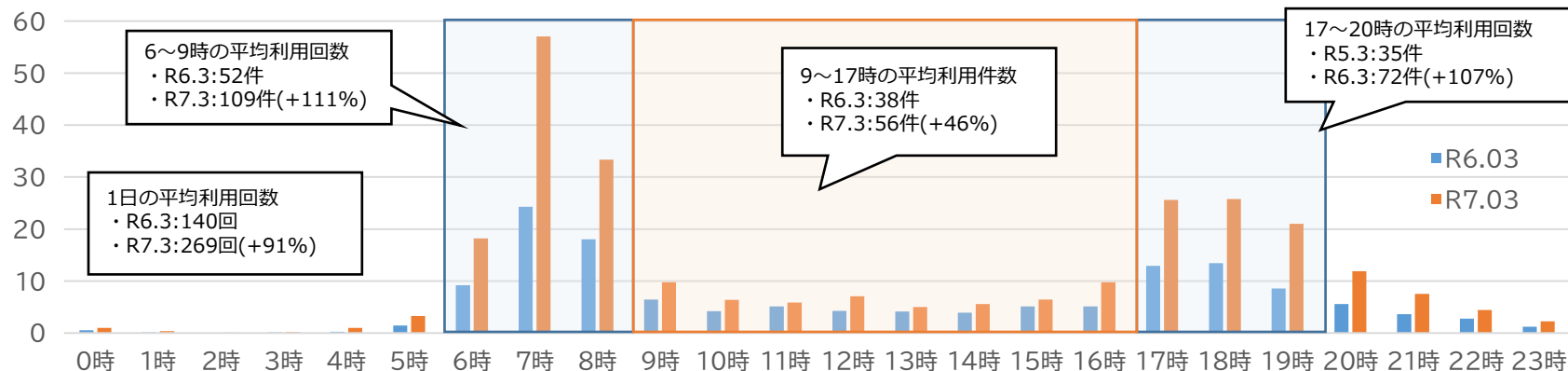
20回以上:212ユーザー(86%)

約9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（走行記録より集計） 】

➢ 3月比(R6.3/R7.3)で全体的に利用回数が増加。特に朝方は+111%夕方は+107%と顕著に増加



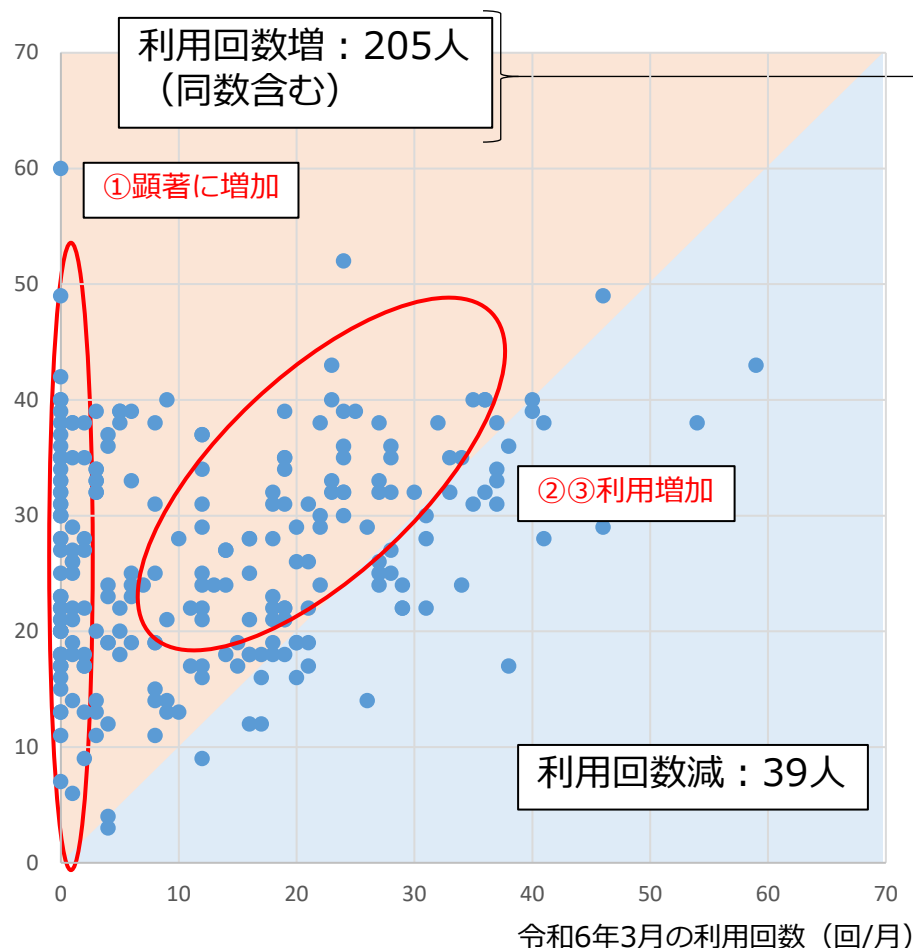
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況②>

- 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8割以上
- 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

【3月利用者の前年3月利用との比較（平日）】

【平日の高速道路利用における利用傾向の変化】

令和7年3月の利用回数（回/月）

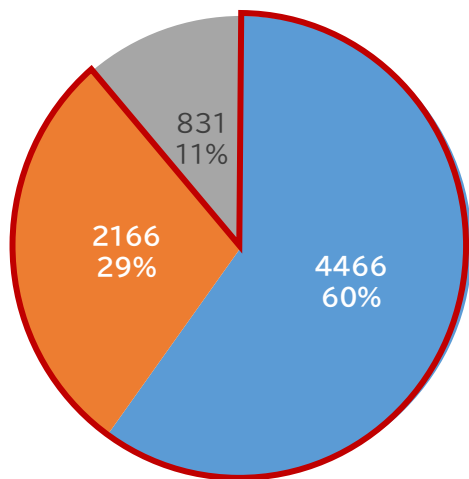


	変化した内容	利用者数
①	高速道路の利用が顕著に増加 (通勤パス導入前は平日の高速利用が僅少) (利用回数：回) (当該ユーザーのサンプル) 利用回数が大幅に増加 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 — R603 — R703 (入口時間：時)	72
②	往路のみの利用が往復利用に拡大 (通勤パス導入前は朝のみ高速道路を利用する傾向) (利用回数：回) (当該ユーザーのサンプル) 帰宅での利用が大幅に増加 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 — R603 — R703 (入口時間：時)	6
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 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 — R603 — R703 (入口時間：時)	10

3. 通勤バス試行実施の状況 <利用者の利用状況③>

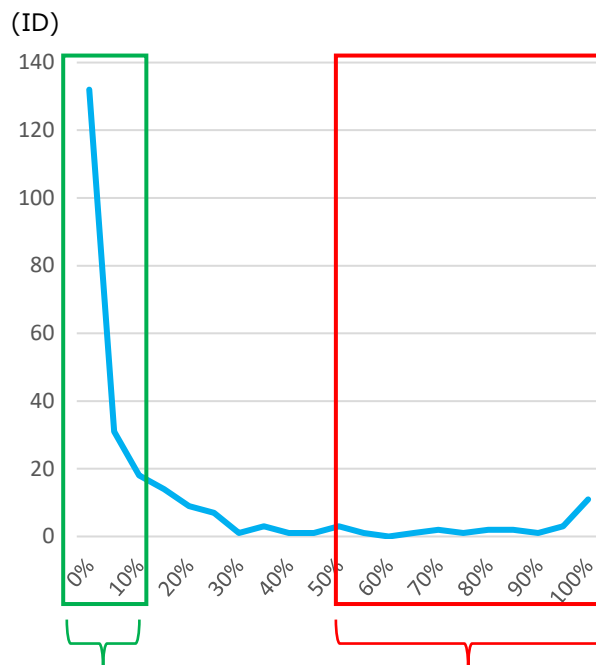
- 通勤バス利用者の申込区間と実際の走行区間を分析したところ、9割程度は申込区間通り、もしくは区間の内側の走行（内内走行）であった
- 申込区間内と区間外を跨ぐ走行（内外走行）は約1割存在
- 内外走行が全走行の5割を超える利用者は全体の約1割
⇒それらの利用者のうち、特定のICペアでの反復利用である内外走行が大部分（8割以上）を占める利用者は約8割であり、それらは通勤バスの対象ICが限定的であることが理由と考えられる

【通勤バス走行区間の内訳（R7.3）】



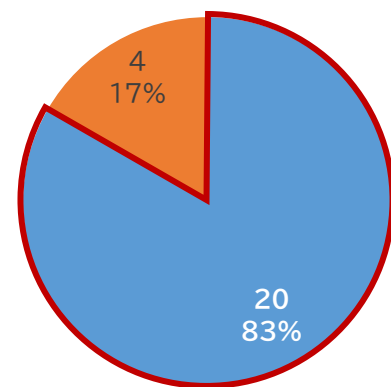
■ 申込区間通り ■ 内内走行 ■ 内外走行

【内外走行率毎の利用者の分布（R7.3）】



内外走行が1割以下の利用者は全体の約7割

内外走行が5割を超える利用者は全体の約1割



■ 内外走行のうち、特定のICペアでの利用が大部分（8割以上）を占める利用者数
■ それ以外

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果①>

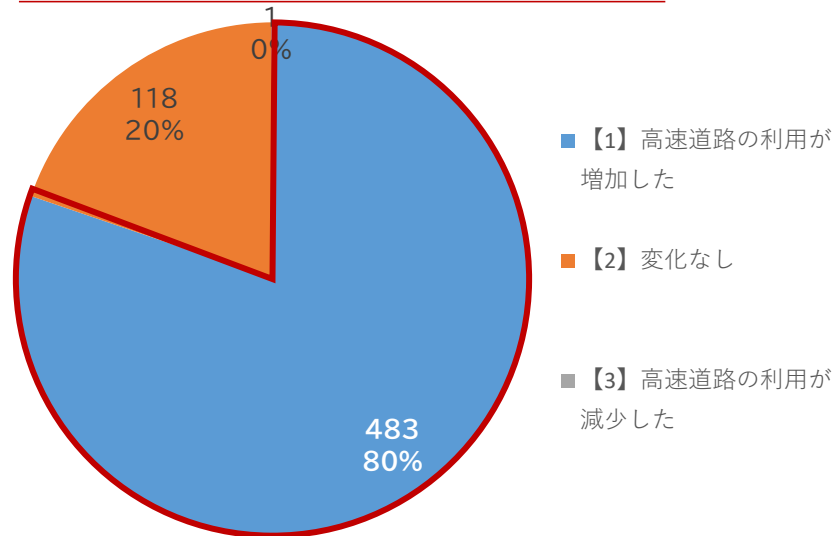
- アンケートで「利用が増えた」と回答した利用者が約 8 割、「利用時間帯等の変化があった」と回答した利用者が約 8 割と、行動変容をもたらした
- 「利用時間帯等の変化があった」と回答した利用者の内、約 9 割が「利用時間帯や利用日を意識しなくなった」と回答

※R6年度利用者アンケートを集計（602件）

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



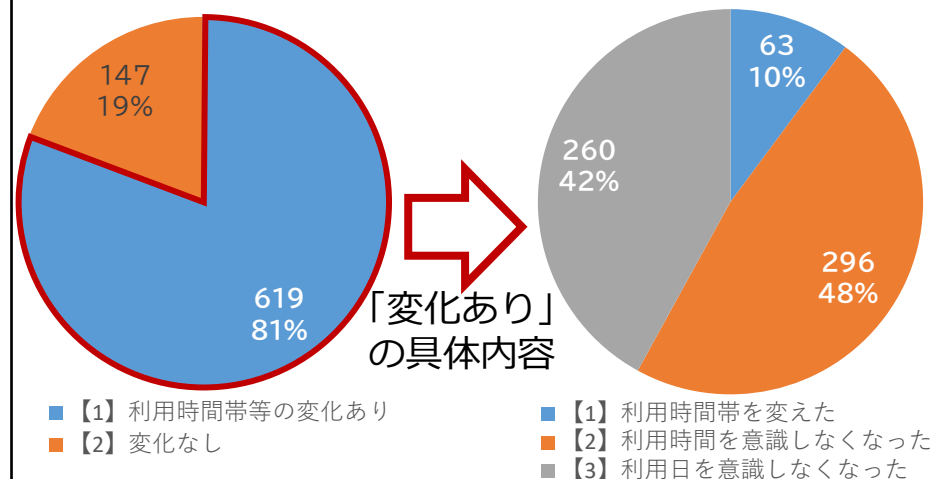
○フリーコメント抜粋

- ・朝の通勤で混雑する箇所をスムーズに通ることができるので通勤時のストレスが減るので良い。通勤パスがあるから帰りに混雑していても高速を利用して帰ろうという気持ちになるし、疲れている時に比較的スムーズに帰宅できるのでありがたい。

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

- ・通勤パスがある事によって時間も気にせず通勤の行きや帰りに高速を割引き料金で乗れるのはすごく助かる。
- ・時間に囚われず高速に乗れるようになったので生活スタイルを大きく変えることができた。

3. 通勤バス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果②>

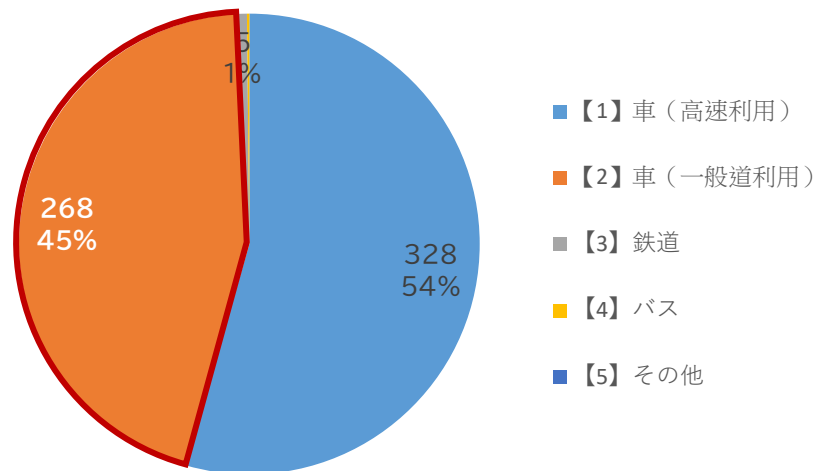
- 一般道から高速道路利用に転換した者が通勤バス利用者の約 5 割
- 通勤バスによる所要時間の変化については、通勤通学時・帰宅時で約 3 割の短縮

※R6年度利用者アンケートを集計（602件）

利用傾向の変化が確認された例（3）

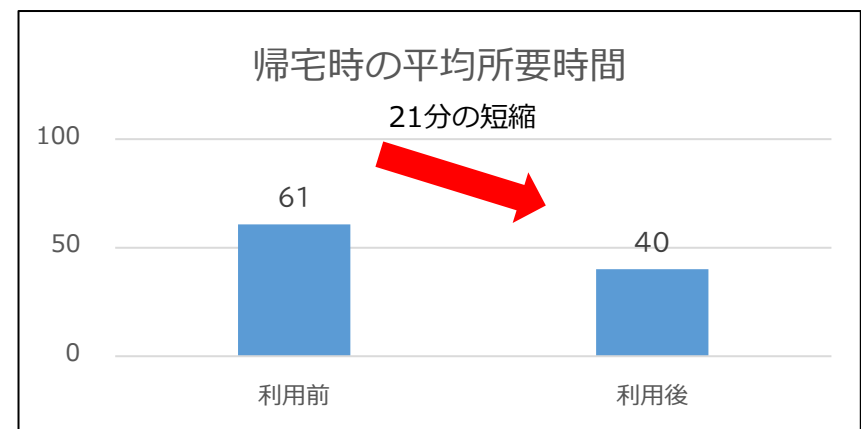
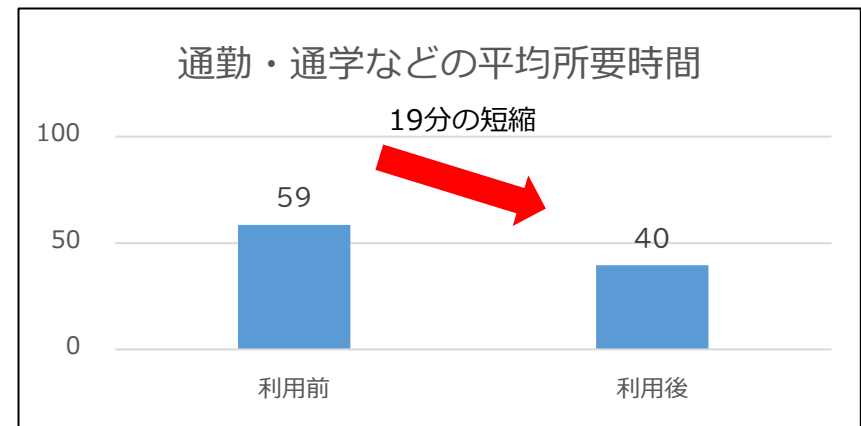
【通勤バス利用前の交通手段】

➤ 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（99%）であり、他機関（鉄道）などからの転換はごく僅か（1%）
- ・ 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

通勤バス利用による所要時間短縮



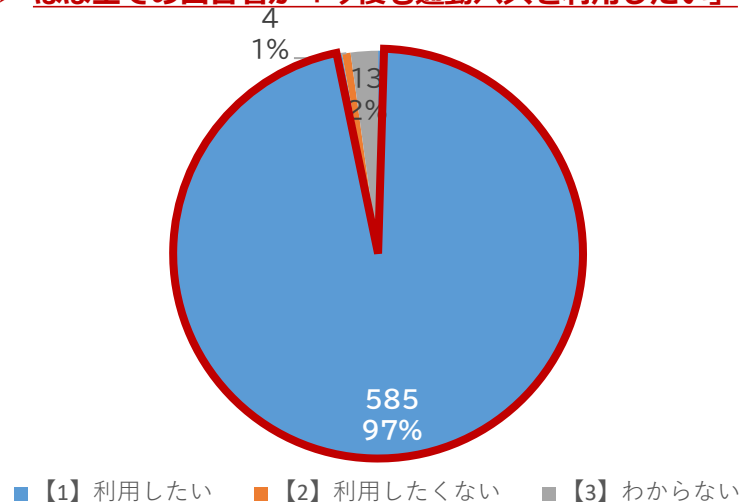
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果③>

- 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9割だった。

※R6年度利用者アンケートを集計（602件）

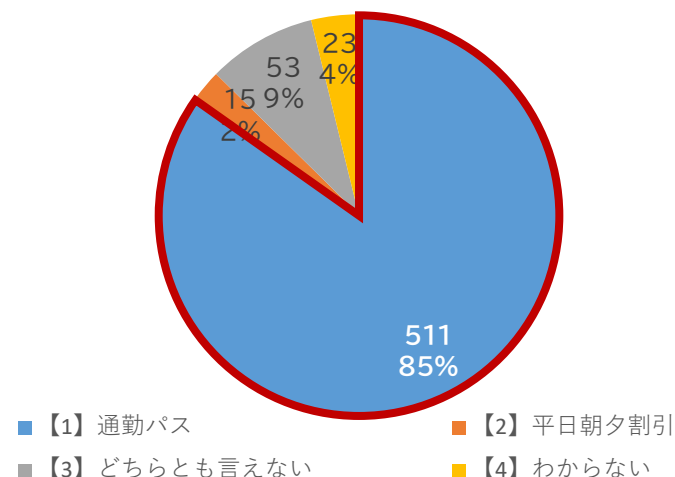
【今後も通勤パスを利用したいか】

- 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



【通勤パスと平日朝夕割引でどちらが使いやすいか】

- 約9割の回答者が「通勤パスの方が使いやすい」と回答



○フリーコメント抜粋

- ・朝・夕の時間のみでなく、他の時間でも対象となっていることで、半日勤務の時など、時間帯を気にせず利用することができている。
- ・繁忙期につき、土日出勤や朝の早い時間帯、夜の遅い時間帯に高速道路を使う日が多く、以前利用していた平日朝夕割では対象外のタイミングが多かったが、通勤パスの場合、タイミング関係なく利用できるので、とても助かった。

3. 通勤パス試行実施の状況 <広報等の取組状況①>

■ 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	2024年度	2025年度					
	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
公表・受付開始	● 3/14 公表 (受付開始) ● 3/17 受付開始						
ポスター チラシ		3/28~					
懸垂幕	2024年度より継続						
新聞広告	● 3/24						
ラジオCM	● 3/22	● 4/12	● 5/10	● 6/14			
Xツイート	● 3/24						
フリーペーパー (やまなしめぐり)		● 4/16 (初夏号)					

3. 通勤パス試行実施の状況 <広報等の取組状況②>

■ポスター・チラシ (2025/03/28~)



■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)



2025/04/16 (水) 初夏号

■懸垂幕 (2024年度より継続)



■新聞広告 (山梨日日新聞約17万部)



2025年9月まで延長決定！4月分のお申し込みは3月31日まで
先着500名！好評につき、お申し込みはお早め！

いつでも使える「通勤パス50%OFF」を活用して渋滞を避けてご利用ください。

実施区間: 長坂 須玉 韮崎 双葉スマート 甲府昭和 甲府南 笛吹ハピスマート 一宮 御坂 勝沼 大月

お申し込み開始の指定区間内での途中流入も割引の対象となります。

実施区間: E20 中央自動車道 飯橋IC～須玉IC～韮崎IC～甲府昭和IC～一宮御坂IC～大月IC 15区間

利用期間: 2025年4月～2025年9月 15日間(月～月) 90日間(月～月)

利用料金: 普通車・軽自動車等(二輪車を含む) 13,200円(月)で6,600円(20日間利用/月)に(普通車料金)

詳細・お申し込みはこちら

2025/03/24 (月)

■八王子支社公式X (旧Twitter)



■ラジオ放送 FM FUJI (山梨県全域)



2025/03/22 (土)
2024/04/12 (土)
2025/05/10 (土)
2025/06/14 (土)

4. まとめ

- R6年度の通勤パス申込件数は2,861件（約238件/月）であり、R7.3月申込者の約2割強が12か月連続で申込している
- 利用者あたり、平均31(回/月) 利用しており、約9割が20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。特に朝夕は約2倍以上と顕著に増加
- 利用後アンケート結果より、時間帯を気にせず高速道路を利用したといった利用者の行動・意識変容の効果を確認

通勤パスの試行により

- 一般道を利用し通勤していた者が高速道路利用に転換
- 割引適用時間帯に囚われない利用
- 高速道路の『片道のみ利用』から『往復利用』に転換

が増えており、「通勤者の高速道路利用促進」の効果をも一定規模確認することができた

【参考】通勤バス試行実施の状況 <朝夕時間帯の交通状況①>

- 通勤バ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号の交通量に変化は見られなかった。
- 引き続き交通動向の注視が必要。



< 上段（試行前）：R6.3、中段（試行中）：R7.3、下段：階差 >

出典：国土地理院
交通量【台 / h】

断面	①	②	③	④	⑤
中央道	1,162	1,522	1,834	1,886	1,806
	1,183	1,587	1,888	1,977	1,924
	21	65	54	91	118
国道20号	252	1,921	2,220	518	1,042
	252	1,937	2,211	511	1,037
	0	16	-9	-7	-5

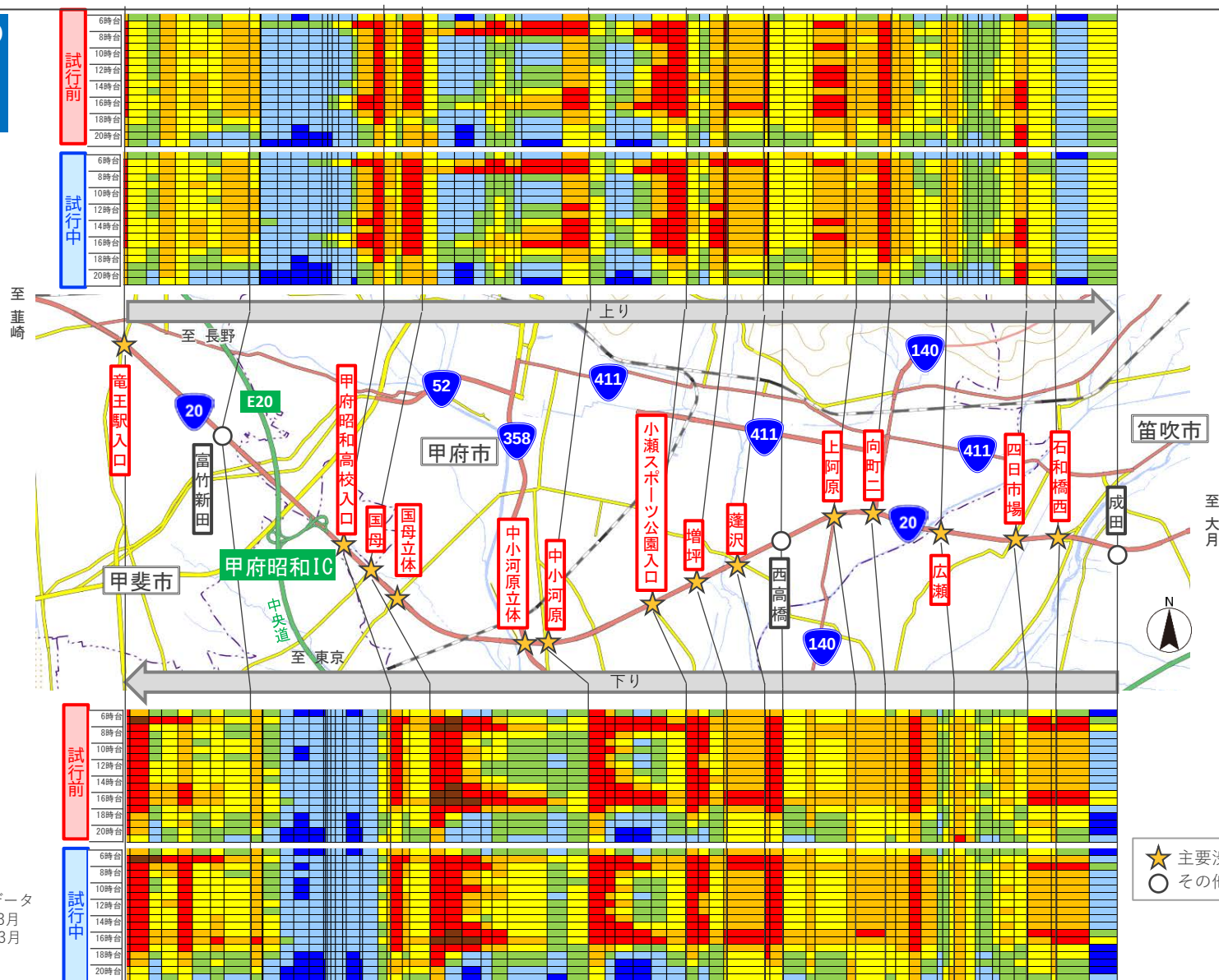
※ 交通量は、朝時間帯（平日6時～9時）の日平均値。交通量計測設備（トラカン）による計測値。

【参考】山梨県内の高速道路（一部区間）での「通勤パス」社会実験の効果検証

●甲府昭和 I C 付近 国道20号（竜王駅入口～成田）【平日】

⇒試行前と比較して、上下線共に大幅な速度変化はみられなかった。

社会実験中の
速度変化
(平日)



【データ】ETC2.0プローブデータ

試行前：令和6年3月

試行後：令和7年3月

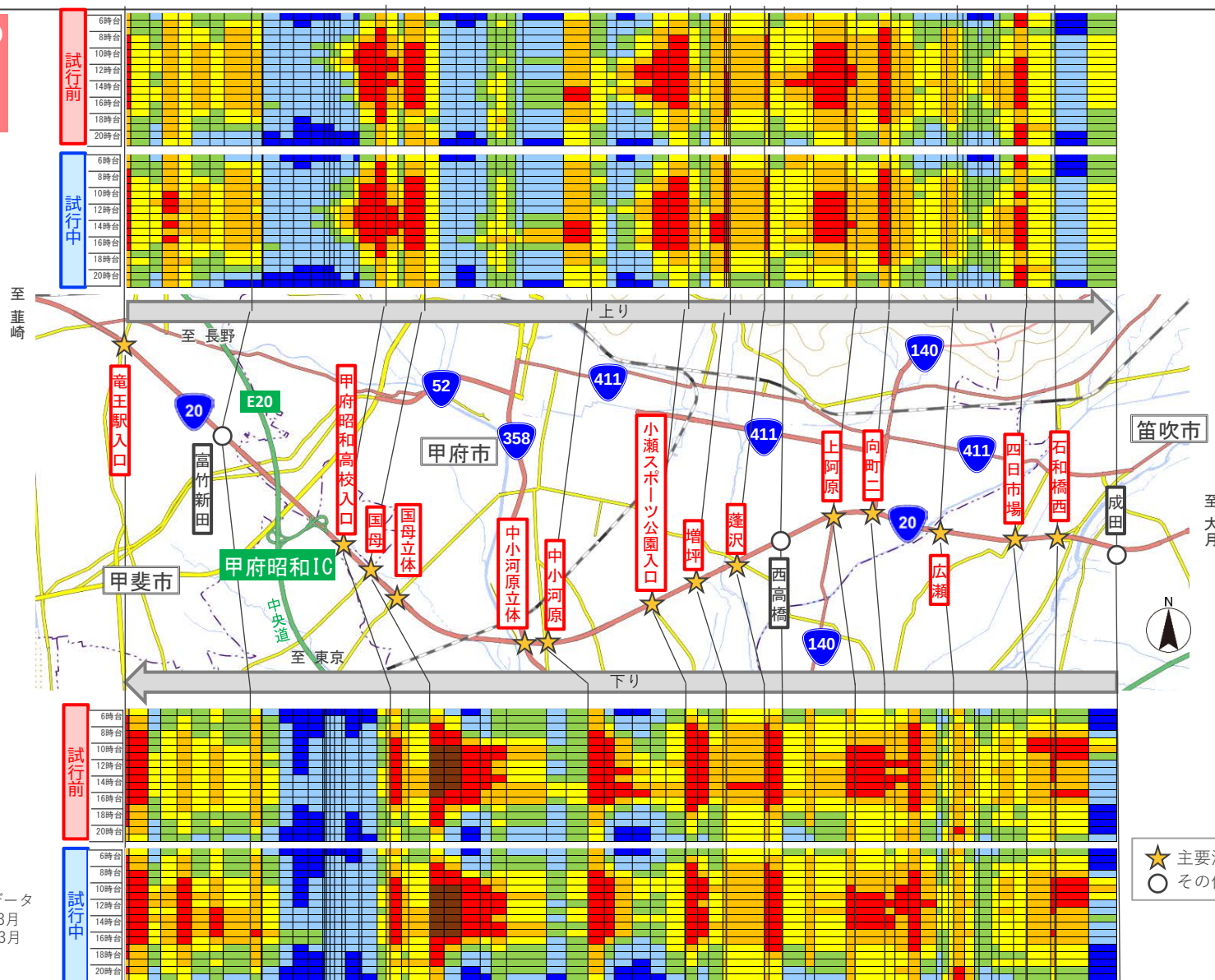
【出典】国土地理院地図

【参考】山梨県内の高速道路（一部区間）での「通勤パス」社会実験の効果検証

●甲府昭和 I C 付近 国道20号（竜王駅入口～成田）【休日】

⇒試行前と比較して、上下線共に大幅な速度変化はみられなかった。

社会実験中の
速度変化
(休日)



【データ】ETC2.0プローブデータ

試行前：令和6年3月

試行後：令和7年3月

【出 典】国土地理院地図