

令和8年度 第1回 北海道渋滞対策協議会

目次

【議題】 通勤パス社会実験の状況について（NEXCO東日本）

令和 8年 8月21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年度から北海道においても試行（上限500件/月）を開始
- 2026年度からは一部要件を変更して試行を継続中

<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～）	通勤パス（2026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）	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/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	（2026年度からの変更点） ・ <u>30回分のパスを15回分の料金</u>で事前購入 ・ パス残額内は<u>15回分の料金で30回分まで</u>利用可能（最大50%割引） ・ パス残額外となる<u>31回目以降</u>の利用は50%割引
割引適用方式	E T Cマイレージサービス後日還元	・ 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 <試行区間について>

■ 道央道 札幌南 I C ⇔ 北広島 I C ~ 千歳 I C のうちいずれか 1 I C の間 (4 I C 間)



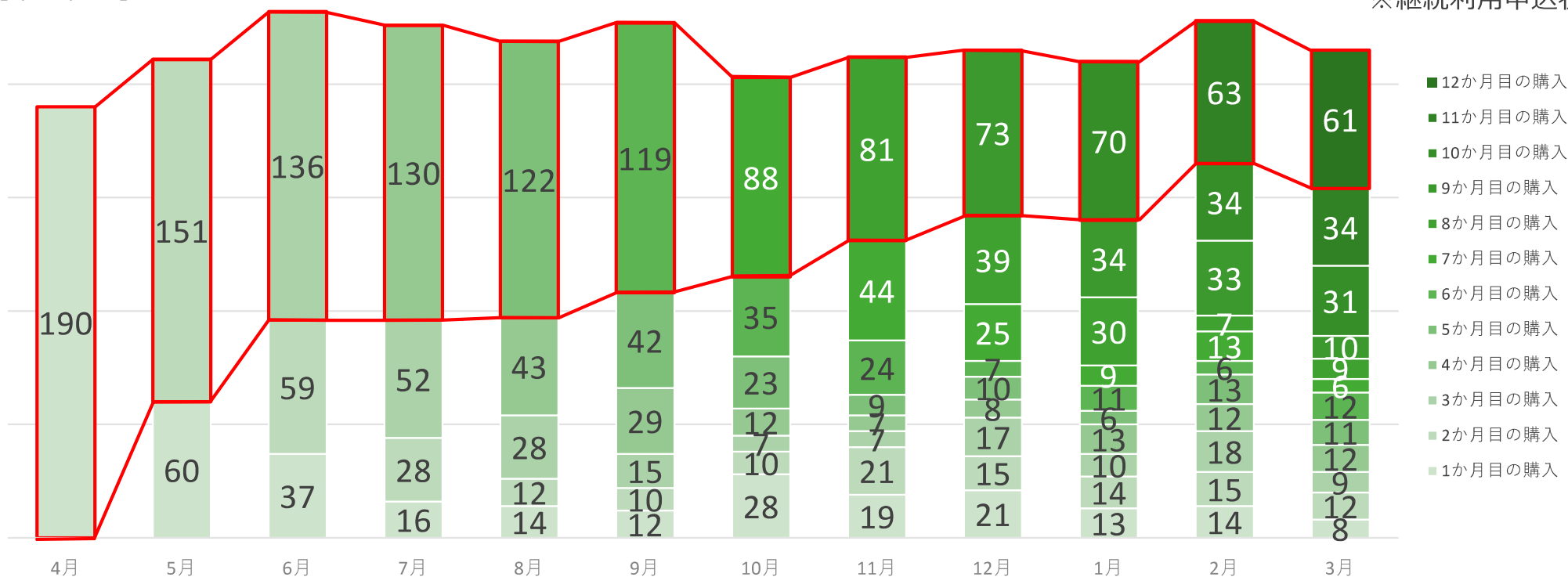
断面交通量 (台/日)	34,000	33,000	37,000	36,000	33,000	29,000	22,000	
IC間距離 (km)		4.5	3.9	10.0	4.0	5.0	4.0	
IC・JCT								
IC								
JCT								
対象区間	札幌南	北広島	輪厚S	恵庭	千歳恵庭	千歳	新千歳空港	

3. 通勤パス試行実施の状況 <申込件数の状況（R7年度）>

- 4月～翌3月利用分の申込件数は2,589件
- 4月利用分申込者の約3割が開始当初（R7.4）から12か月継続利用（61/190件）
- 申込区間としては、利用区間の長い「札幌南IC～千歳IC」が申込の約6割

【申込状況】

※継続利用申込状況



【区間別申込状況】

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	平均
札幌南IC～北広島IC	15	15	13	13	16	16	19	13	13	12	13	13	171	14.3
札幌南IC～輪厚スマートIC	15	15	17	22	17	15	9	9	14	12	15	14	174	14.5
札幌南IC～恵庭IC	47	47	50	52	52	52	42	44	46	42	50	53	577	48.1
札幌南IC～千歳IC	113	134	152	139	134	144	133	146	142	144	150	136	1,667	138.9
計	190	211	232	226	219	227	203	212	215	210	228	216	2,589	215.8

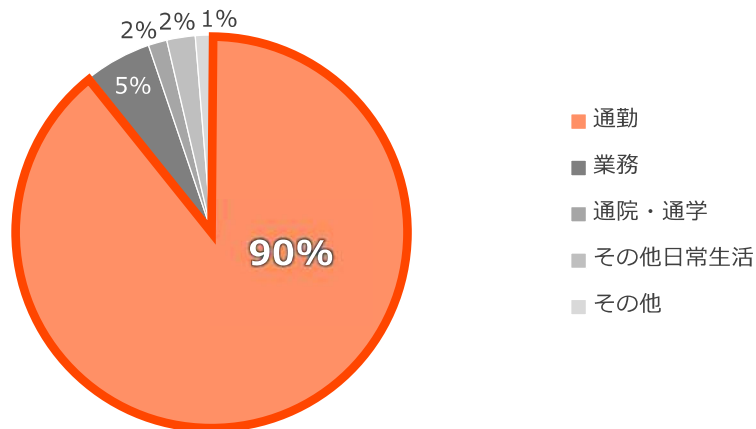
3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込時アンケートの結果（R7年度） >

- 申込の利用目的は9割が「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
- 通勤パス試行により高速道路を利用するようになるとみられる申込者は1割未満

【 申込時 アンケート結果】 ※利用申込件数2,589件のアンケート結果を集計（申込者の重複あり：申込は月毎のため）

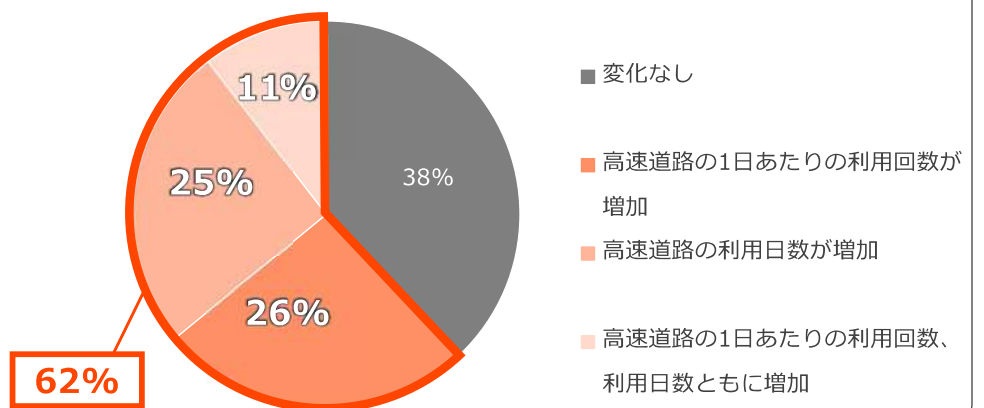
【 通勤パスの利用目的 】

- 「通勤」が約9割を占める



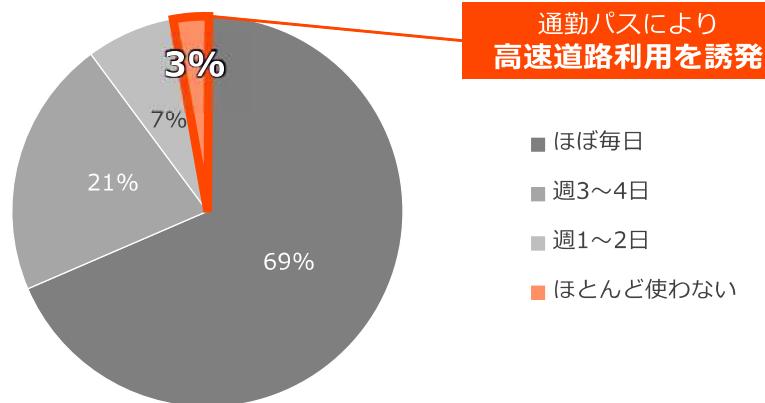
【 通勤パスによる高速道路利用計画（予定）の変化 】

- 通勤バス申込により「高速道路の利用が増加」が6割



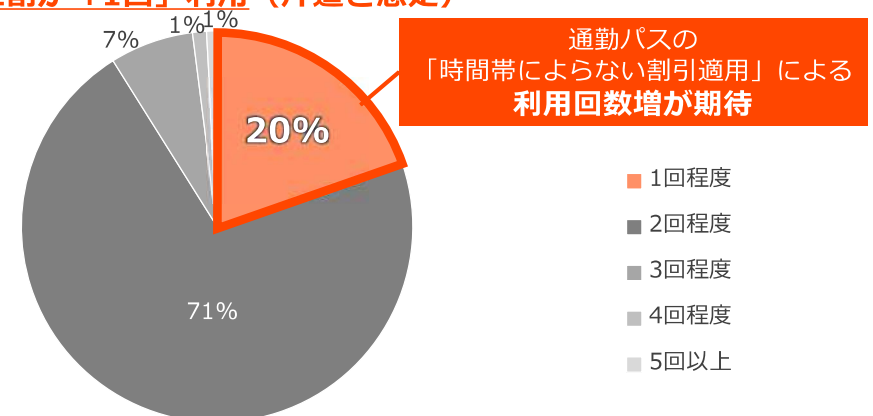
【 普段の高速道路 利用頻度 】

- 「ほぼ毎日」が約7割
- 「ほとんど使わない」は1割未満



【 普段の高速道路 1日あたりの利用回数 】

- 約7割が「2回」利用（往復と想定） ※1日あたりの利用回数
- 約2割が「1回」利用（片道と想定）



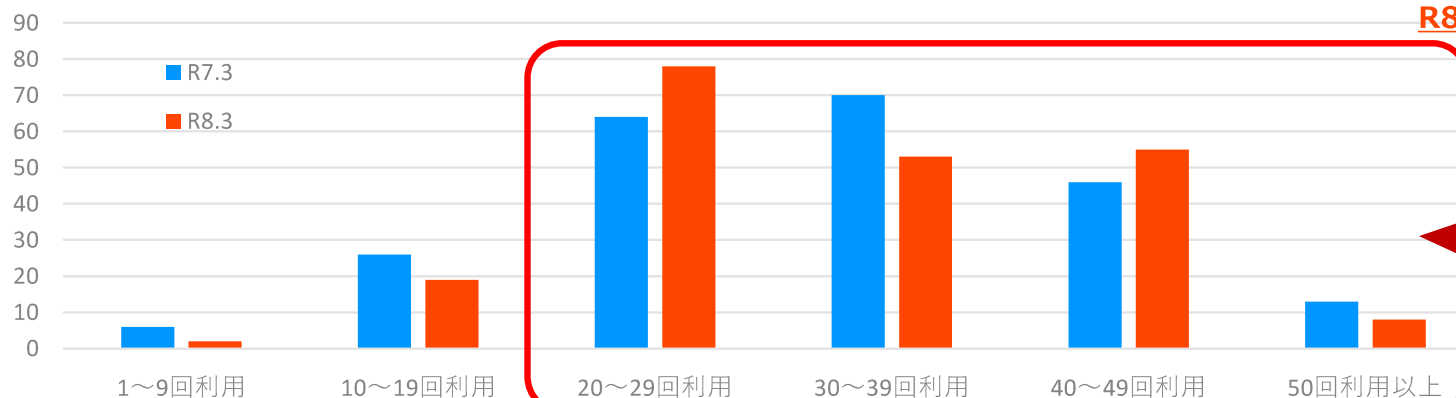
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況①（R7年度）>

- R8.3の利用者は、平均32回/月利用しており、約9割が20回/月以上の利用
- R7.3およびR8.3の利用ユーザーにおける平均利用回数の大きな変化はなかった
- 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加し、朝夕は約2.3倍と顕著に増加

【 時間帯別の利用状況 】

➤ 1利用者あたり平均利用回数 R7.3 : 32回/月 R8.3 : 32回/月

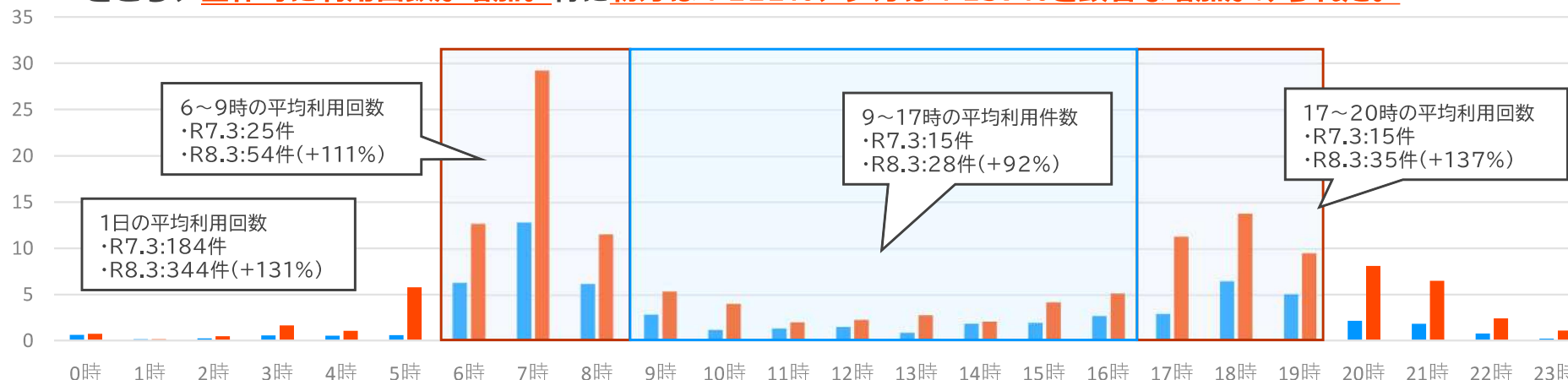
20回以上
⇒ R7.3 : 193ユーザー(86%)
R8.3 : 194ユーザー(90%)



R7.3、R8.3ともに
約9割の利用者に
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） 】

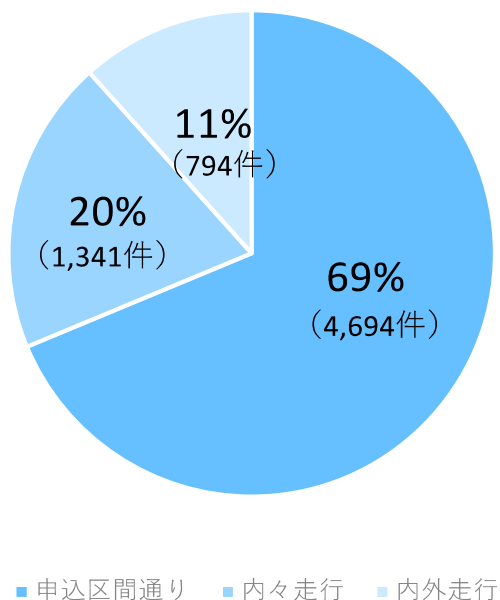
➤ R7.3に通勤パス利用がなく、R8.3に通勤パスを利用したユーザーのそれぞれの月の利用回数を比較したところ、全体的に利用回数が増加。特に朝方は+111%、夕方は+137%と顕著な増加がみられた。



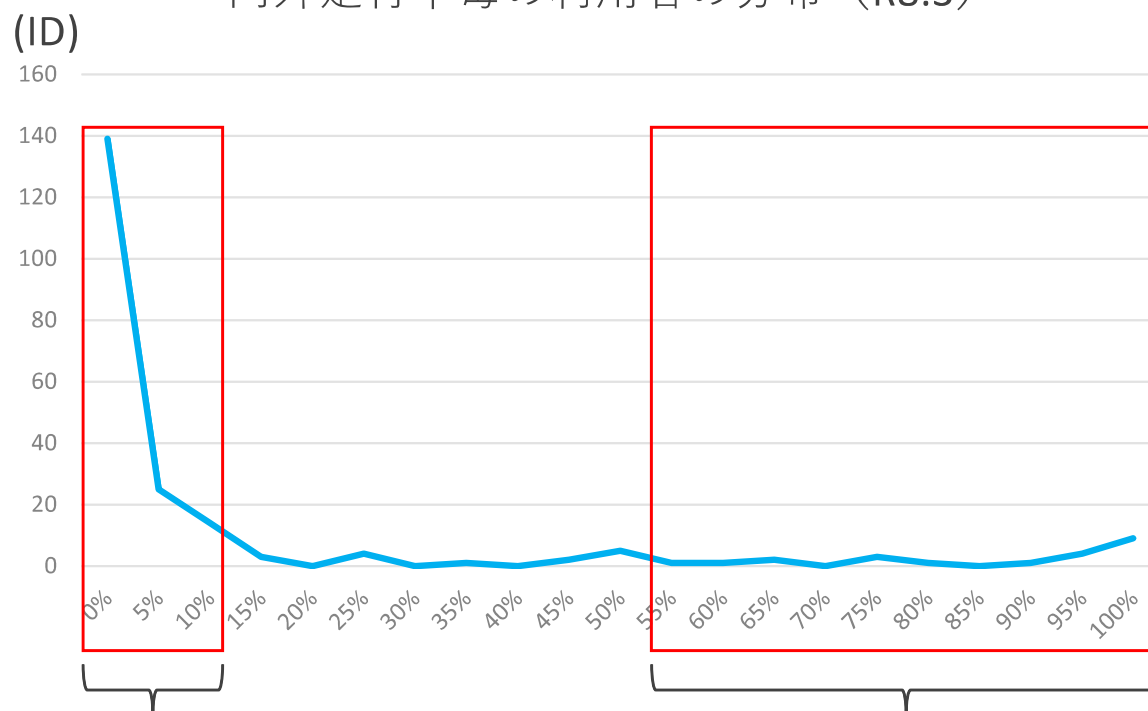
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況②（R7年度）>

- 通勤パ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割程度は申込区間もしくは区間の内側の走行であった
- 申込区間内と区間外を跨ぐ走行は1割程度存在した
- 内外走行が全走行の5割を超える利用者は全体の1割であり、わずかではあるが一定数確認された

通勤パス走行区間の内訳（R8.3）



内外走行率毎の利用者の分布（R8.3）



内外走行が1割以下の利用者は
全体の83%

内外走行が5割を超える利用者は
全体の10%

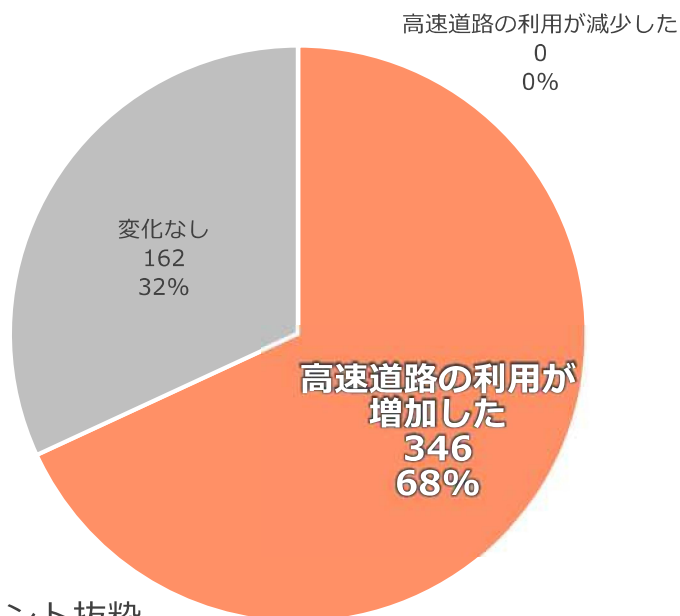
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果①（R7年度）>

- アンケートで利用回数が増えたと答えた利用者が約7割、利用時間帯に変化があったもしくは利用時間帯や利用日を意識しなくなった利用者が約8割と、行動変容をもたらした

利用傾向の変化が確認された例（1）

◇利用頻度

質問：今回の割引を実施したことで高速道路の利用に変化がありましたか
※R7年度利用者アンケートを集計（N=508）



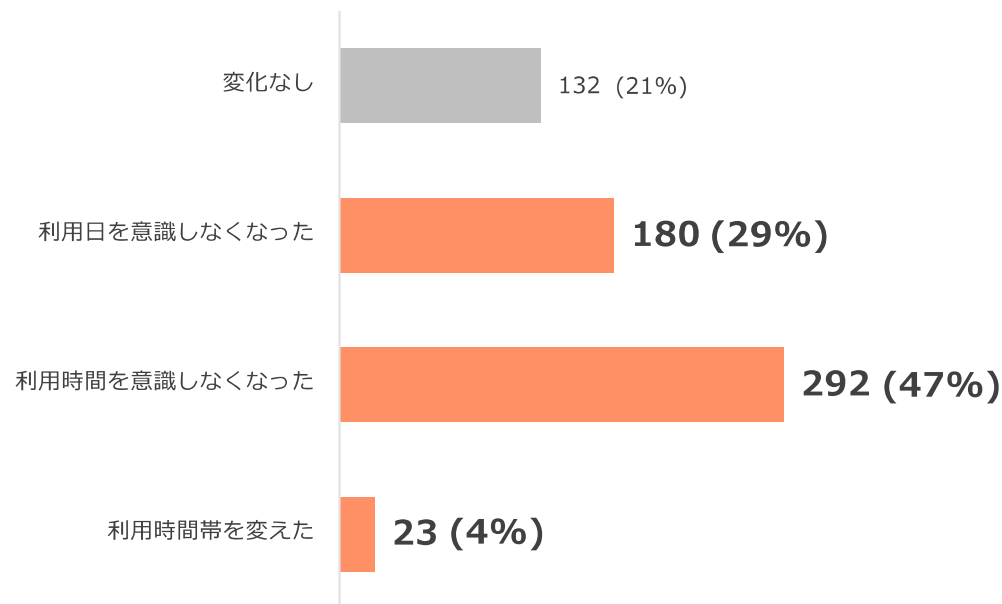
○フリーコメント抜粋

- ・通勤パスがあることにより高速道路への敷居が低くなり使いやすくなりました。
- ・通勤パスのおかげでガソリンの節約につながっているのを実感しています。
- ・常に一般道通勤でしたが通勤割のおかげで毎日高速に乗れるので快適ですし、時短になってありがたいです。

利用傾向の変化が確認された例（2）

◇利用時間帯

質問：今回の割引を実施したことで高速道路の利用に変化はありましたか
※R7年度利用者アンケートを集計（N=508 複数選択可）



○フリーコメント抜粋

- ・勤務時間がシフト制のため、朝夕割引の時間帯に利用できないことがしばしばあるので、時間帯に関わらず半額になるのは大変ありがたい。
- ・私の場合は出勤時間が一定していませんので、通勤パスは時間帯曜日を意識せずに利用できるところが気に入っています。

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果②（R7年度）>

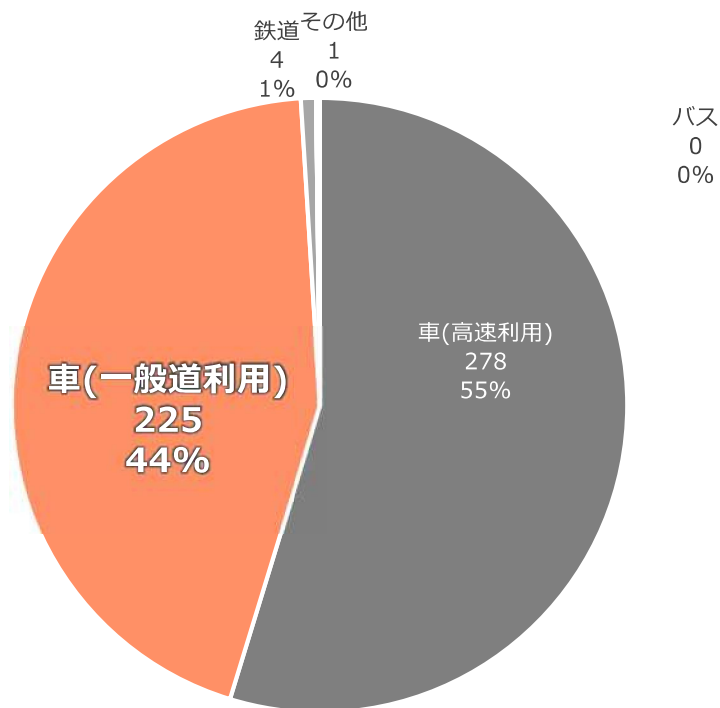
- 一般道から高速道路利用に転換した者が通勤パス利用者の約4割
- 通勤パスによる所要時間の変化については、通勤通学時・帰宅時で約3割の短縮

利用傾向の変化が確認された例（3）

◇交通手段の変化

質問：通勤パス利用前の交通手段は

※R7年度利用者アンケートを集計（N=508）

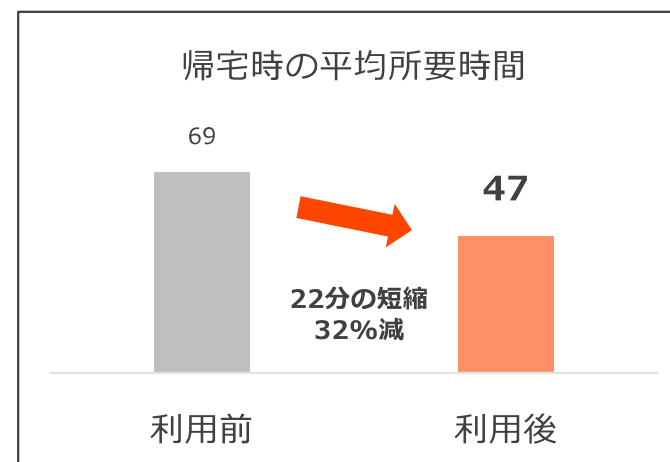
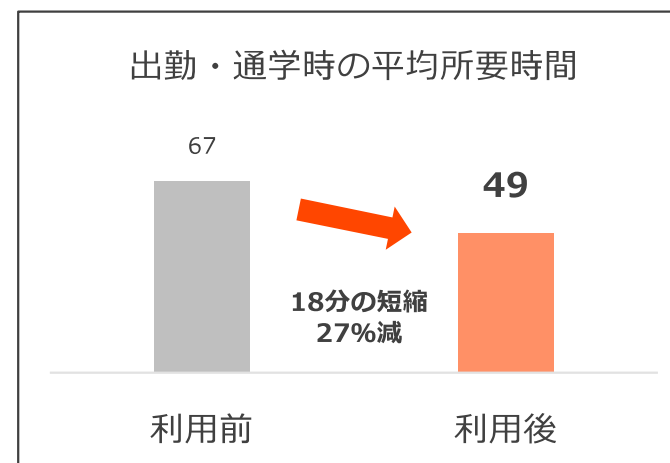


- ・従前から車移動をされていた方がほとんどであり、他機関（鉄道）からの転換はごく僅か
- ・車移動をされていた方のうち、約4割は一般道からの転換となっている

通勤パス利用による所要時間短縮

質問：通勤パス利用開始前後の所要時間

※R7年度利用者アンケートを集計（N=508）

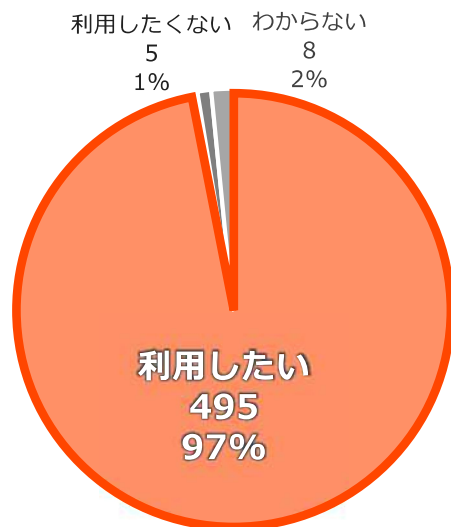


3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果③（R7年度）>

- 利用者のほとんどの方（9割超）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利用者は約9割だった。

【今後も通勤パスを利用したいか】

- ほとんどの利用者が「今後も通勤パスを利用したい」と回答



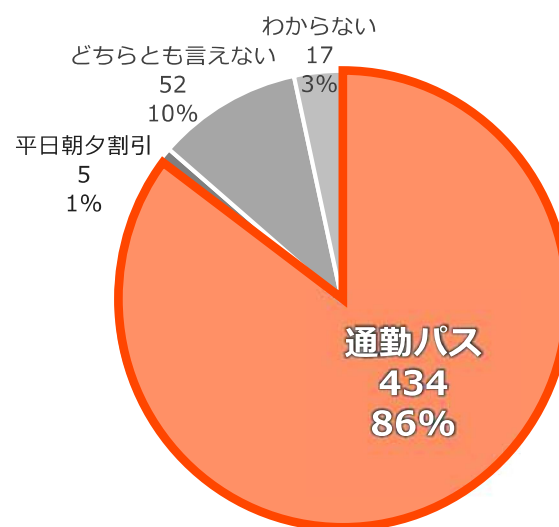
※R7年度利用者アンケートを集計（N=508）

○利用したくないと回答された方の理由

- ・ 来月から値上げになるそうですね。それなら今後は利用は控えたいです。
- ・ 対象区間を拡大して欲しい札幌南から苫小牧東まで希望

【通勤パスと平日朝夕割引でどちらが使いやすいか】

- 約8割の利用者が「通勤パスの方が使いやすい」と回答



※R7年度利用者アンケートを集計（N=508）

○フリーコメント抜粋

- ・ 不規則な通勤時間で高速道路を使っています。通勤パスは、平日朝夕割引に比べて申し込みが必要ですが、利用時間帯を気にしなくてもよいので、良いと思います。
- ・ 平日朝夕割引は後でポイントとしてキャッシュバックされるので、利用月のクレジットカードの引き落としがかなり増えるところが、通勤パスの方が良いと思っているところではあります。

3. 通勤パス試行実施の状況 <申込件数の状況（R8年度）>

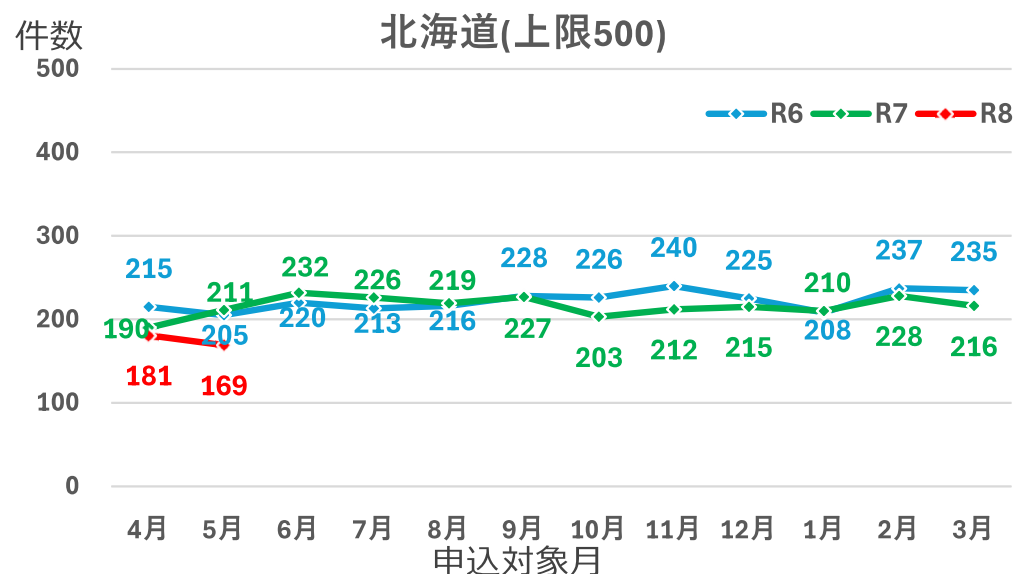
- R8.4、R8.5の通勤パス申込件数はそれぞれ181件、169件。
- R8.4申込者の約8割が前年度末(R8.3)から継続利用で申し込みを行っている。

< 申込件数の状況 >

R8年度(4～5月) 集計

【 申込件数の推移 】

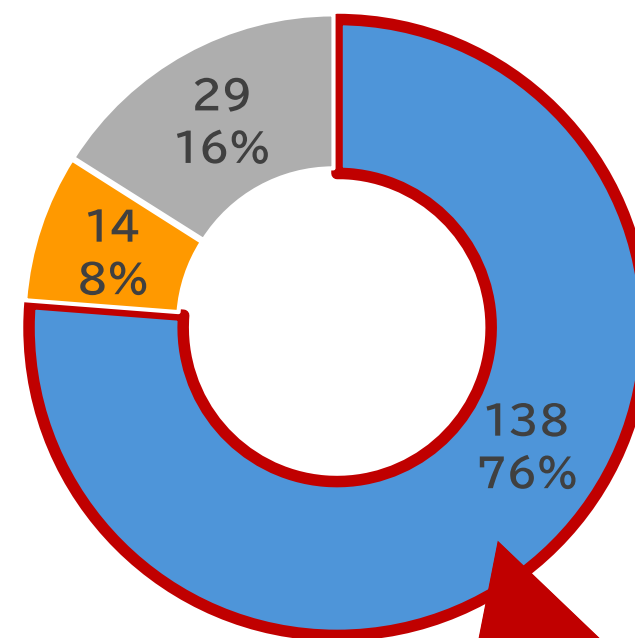
- R8年度はR7年度と比較して、申込件数は4,5月平均20件程度減少
(販売価格変更の影響の可能性) ※アンケート参照



利用者アンケート（フリーコメント）抜粋

- ・ 冬季間に除雪や交通事故により高速道路が利用できないことが数回あった、料金前払いのため予定回数よりも少ないことがあり、冬季間は平日朝夕割引の方が良いと感じた。
- ・ 他区間における利用時に平日朝夕割引と併用可能にしてほしい

【参考】継続購入の状況（R8.4申込分）



前年度末(R8.3)から継続利用が約8割

- 前年度末（R8.3）から継続申込
- 過去（R8.2以前）申込あり
- 新規申込

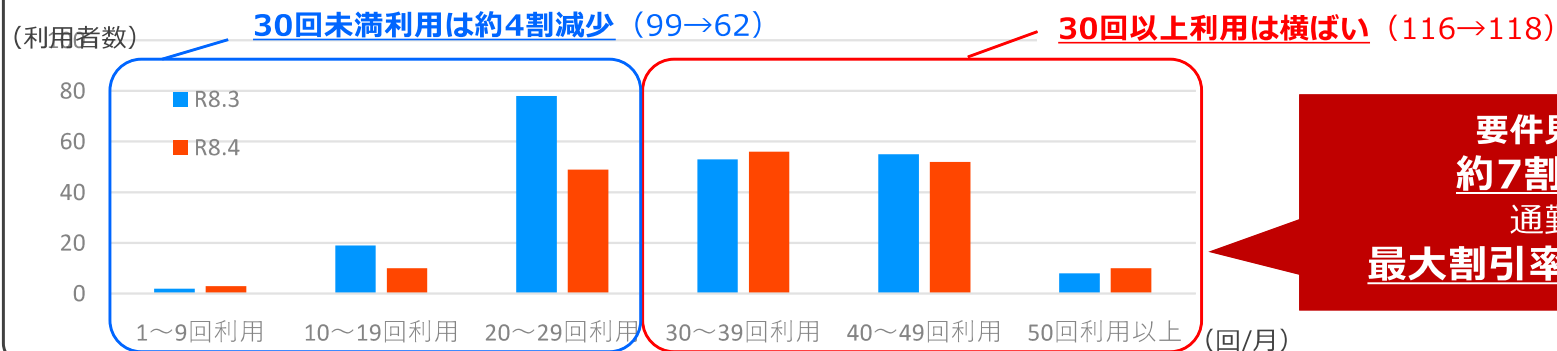
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況①（R8年度）>

- R8.4の利用者は、平均34回/月利用しており、約7割が30回/月以上の利用
- R8.4とR8.3で比較すると30回/月未満の利用が約4割減少し30回/月以上の利用は横ばい
- R8.4とR8.3で比較すると1日の平均利用回数は横ばい、日中の利用回数は減少しているが、夕方時間帯の利用回数が増加した

< 通勤パス利用者の利用状況 >

【 1ヶ月あたりの利用状況（申込区間内） 】

➤ 1利用者あたり平均利用回数 **R8.3：32回/月 R8.4：34回/月**



要件見直し後も
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（走行記録より集計） 】

➤ 要件見直し前後（R8.3/R8.4）で**平均利用回数は横ばい。日中の利用回数は減少し、夕方時間帯の利用回数が増加。**



3 3 . 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況②（R8年度）>

- R8.3からR8.4にかけて通勤パスを継続利用した利用者と継続利用しなかった利用者（非継続利用者）について、R8.3の平均利用回数はそれぞれ34回/月、28回/月であった
- 非継続利用者の高速道路利用回数はR8.3からR8.4にかけて大幅に減少しているが、時間別利用動向においては朝夕時間帯の高速道路利用が依然として多い傾向

< 通勤パス利用者の利用状況 >

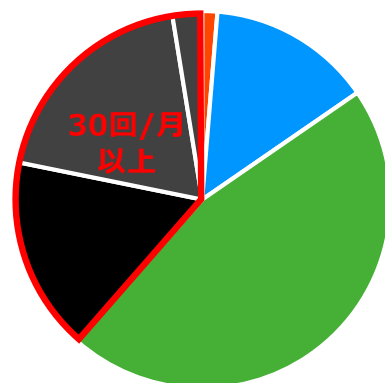
【 要件変更後継続/非継続利用者のR8.3利用状況 】

- 要件変更後非継続の利用者は、継続利用者と比較して、R8.3の月あたり利用回数が少ない傾向を確認

<R8.4非継続>

平均28回/月

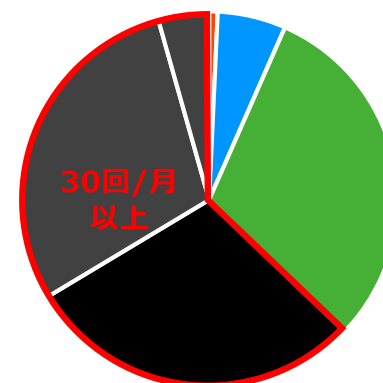
- 1～9回利用
- 10～19回利用
- 20～29回利用
- 30～39回利用
- 40～49回利用
- 50回利用以上



<R8.4継続>

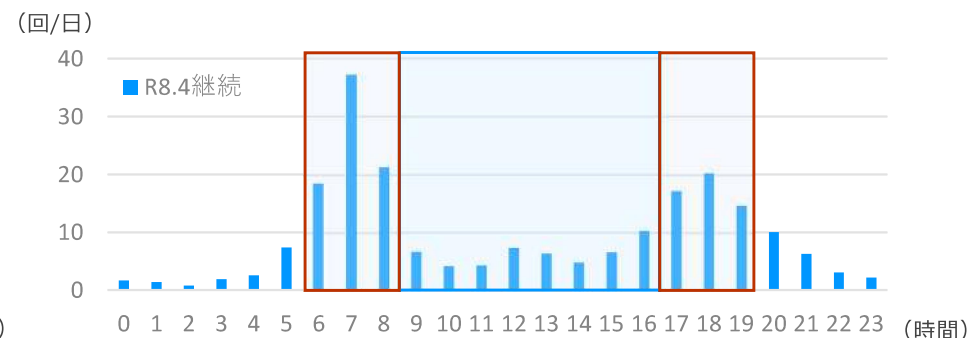
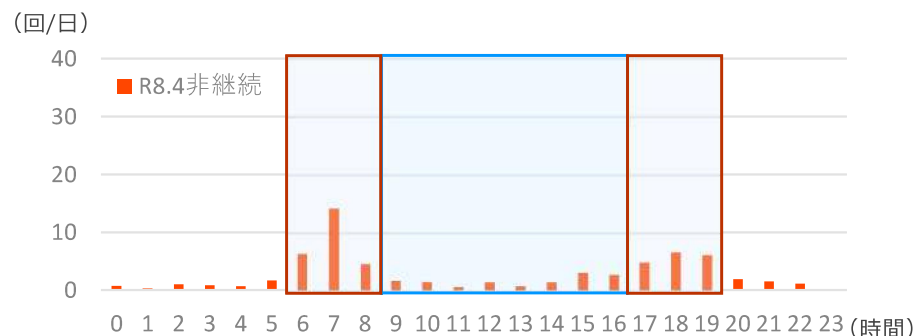
平均34回/月

- 1～9回利用
- 10～19回利用
- 20～29回利用
- 30～39回利用
- 40～49回利用
- 50回利用以上



【 非継続利用者のR8.3→R8.4利用動向変化 】

- 要件変更後非継続の利用者について、高速道路利用回数はR8.3で3,221回、R8.4で2,030回と、大幅に減少
- R8.4の時間帯別利用動向を見ると、継続利用者・非継続利用者に違いは見られず、朝夕の利用が中心であった



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、各種広報活動を実施

ターゲット	広報内容	実 施 期 間																																									
		R6. 2・3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R7. 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R8. 1月	2月	3月																	
潜在顧客	記者発表	●												●						●							●																
潜在顧客	X	●	→																																								
潜在顧客	ラジオパブリシティ	●	→																																								
潜在顧客	デジタルサイネージ(SAPA)	●	→																																								
潜在顧客	道路情報板		●	→																																							
潜在顧客	JARTICサイト	●	→																																								
潜在顧客	横断幕		●	→																																							
潜在顧客	デジタルサイネージ(道の駅)			●	→																																						
潜在顧客	領収書 利用証明書			●	→																																						
潜在顧客	リーフレット			●	→																																						
潜在顧客	ポスター			●	→																																						
潜在顧客	企業等説明		●	→																																							
潜在顧客	新聞折込 チラシ															●						●																					
潜在顧客	フリー ペーパー																●																										

3. 通勤パス試行実施の状況 <広報等の取組状況②>

記者発表



- ◆ 記者クラブレク
最初の記者発表のみ実施

※レク内容についてネット記事や新聞、TV等で取り上げ

X



◆ 投稿日

- ・ R7.4 : 3回
- ・ R7.5 : 3回
- ・ R7.6 : 5回
- ・ R7.7 : 4回
- ・ R7.8 : 4回
- ・ R7.9 : 1回
- ・ R7.10 : 5回
- ・ R7.11 : 4回
- ・ R7.12 : 4回
- ・ R8.1 : 2回
- ・ R8.2 : 1回
- ・ R8.3 : 1回
- ・ R8.4 : 4回
- ・ R8.5 : 3回

◆ リポスト

- ・ 北海道開発局
(本局、各開発建設部)
- ・ 北海道

※フォロワー数 約71,400人

ラジオパブリシティ (60秒)



◆ 放送回数・放送日

- ・ R7.4 : 3回
- ・ R7.5 : 3回
- ・ R7.6 : 4回
- ・ R7.7 : 3回
- ・ R7.8 : 3回
- ・ R7.9 : 0回
- ・ R7.10 : 4回
- ・ R7.11 : 6回
- ・ R7.12 : 0回
- ・ R8.1 : 6回
- ・ R8.2 : 9回
- ・ R8.3 : 0回
- ・ R8.4 : 5回
- ・ R8.5 : 6回

リーフレット・ポスター



◆ 設置個所

- ① 北海道内全SAPA
- ② 道の駅(上記デジサイと同様)

4. まとめ

<R7年度について>

- R7年度の通勤パス申込件数は2,589件（約216件/月）であり、R6年度からやや減少している。
- R8.3では、利用者あたり平均32回/月利用しており、約9割が20回/月以上の利用。
- 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。

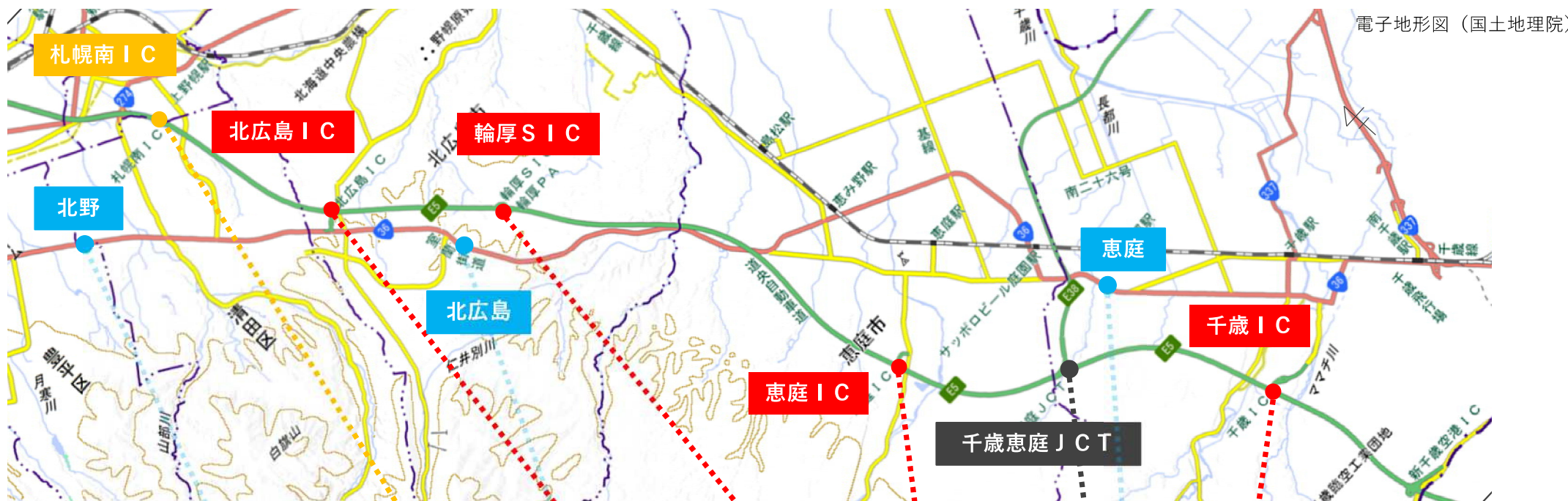
<R8年度（要件変更後）について>

- R8.4、R8.5の通勤パス申込件数はそれぞれ181件、169件であり、R8.4申込者の約8割がR8.3から継続申込。
- R8.4では、利用者あたり平均34回/月利用しており、約7割が30回/月以上の利用。
- 要件変更後非継続の利用者は、継続利用者と比較してR8.3の通勤パスの平均利用回数が少ない。
- 要件変更後非継続の利用者の高速道路利用回数はR8.3からR8.4にかけて減少。

- R7年度については、R6年度から要件の変更がなかったため、利用動向に大きな変化は見られなかった。
 - R8.4とR8.3の比較において、申込件数は減少しているものの、利用者あたりの平均利用回数は増加しており、要件変更（販売価格引き上げ）が影響した可能性も考えられる。
 - 通勤パス利用の少ない利用者が要件変更後に通勤パス利用をやめた、通勤パスをやめた利用者がその後高速道路を利用しなくなった等の可能性が窺えるが、引き続き確認が必要。
- ⇒特に販売価格引き上げ後の動向については、通年データを用いた分析が必要であることから、R8年度は現行要件での社会実験を継続し、利用動向を注視していく。

【参考】通勤パス試行実施の状況 <朝時間帯の交通状況>

■ 通勤パス試行区間における朝時間帯の交通状況は、試行前後で概ね変化は見られなかった



道央道	交通量	R6.3	2,300	2,500	2,400	2,100	2,000
		R8.3	2,200	2,500	2,400	2,200	2,000
		階差	▲ 100	0	0	100	0
	速度	R6.3	82	91	92	93	
		R8.3	84	89	92	95	
		階差	2	▲ 2	0	2	

交通量【台/h】・速度【km/h】

国道	交通量	R6.3	1,900
		R8.3	1,900
		階差	0

2,200
2,200
0

2,400
2,400
0

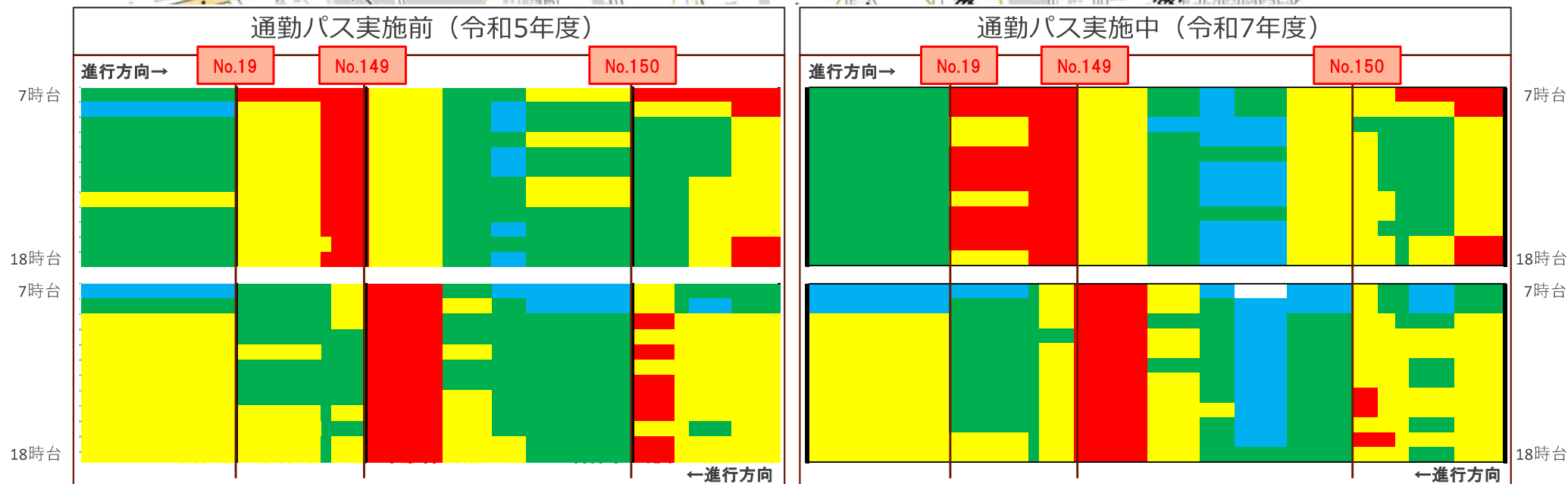
※ 交通量・速度は、朝時間帯（平日6時～9時）の月平均値。交通量計測設備（トラカン）による計測値。

【参考】通勤パス試行実施の状況 <朝夕時間帯の交通状況②>

- 北広島IC周辺の主要渋滞箇所の渋滞状況については、主要渋滞箇所No.150にて20km/h未満となる時間帯が減少していることがわかったが、他の箇所では増加している時間帯もあり、全体として概ね変化はみられなかった。

< 北広島IC周辺の渋滞状況 >

● : 主要渋滞箇所



出典：ETC2.0プローブデータ 通勤パス実施前：R6.3 通勤パス実施中：R8.3 （平日が対象）