

令和6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6年8月28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、NEXCO中日本管内の石川県で通勤パスの試行を実施中
- 2024年度から北海道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 ■ : 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 ■ : 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 <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)

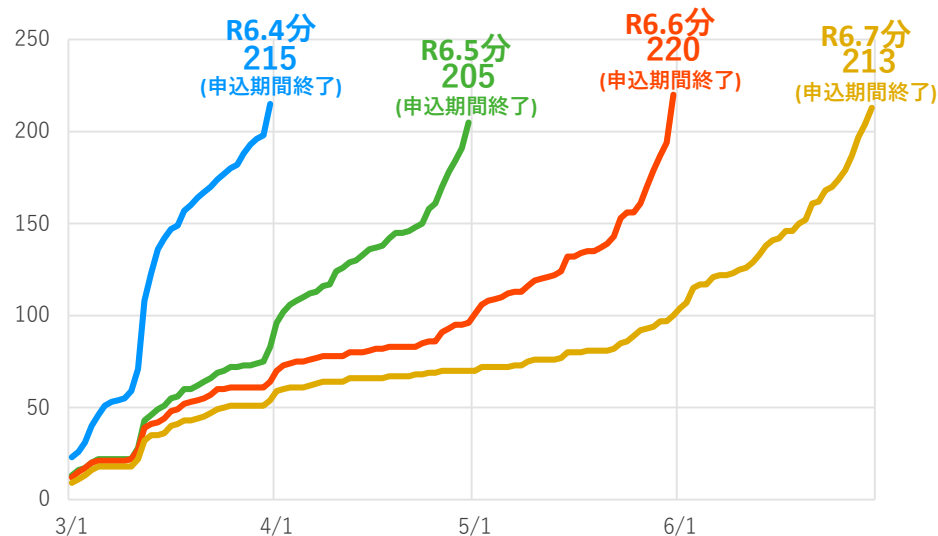


断面交通量 (台/日)	34,000	33,000	37,000	36,000	33,000	29,000	22,000	
IC間距離 (km)		4.5	3.9	10.0	4.0	5.0	4.0	
IC・JCT								
IC	札幌南	北広島	輪厚S	恵庭	千歳恵庭	千歳	新千歳空港	
JCT								
対象区間								

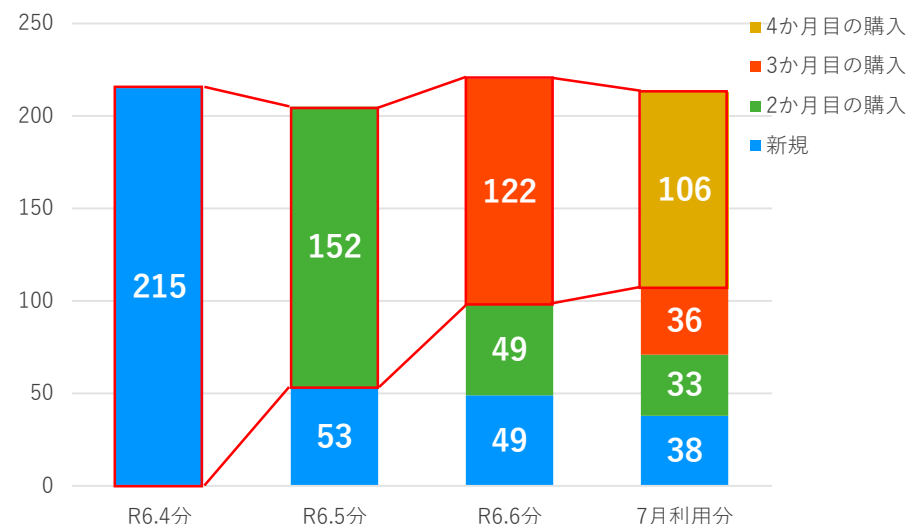
3. 通勤パス試行実施の状況 <申込件数の状況>

- 4月～7月利用分の申込件数は853件
- 4月利用分申込者の約5割が4か月継続利用（106/215件）
- 申込区間としては、利用区間の長い「札幌南IC～千歳IC」が6割弱の申込

【申込状況】（R6.6.30時点）



※継続利用申込状況



【区間別申込状況】

	4月	5月	6月	7月	合計	平均
札幌南IC～北広島IC	28	25	23	16	92	23.0
札幌南IC～輪厚スマートIC	22	19	18	15	74	18.5
札幌南IC～恵庭IC	43	42	47	53	185	46.3
札幌南IC～千歳IC	122	119	132	129	502	125.5
計	215	205	220	213	853	213.3

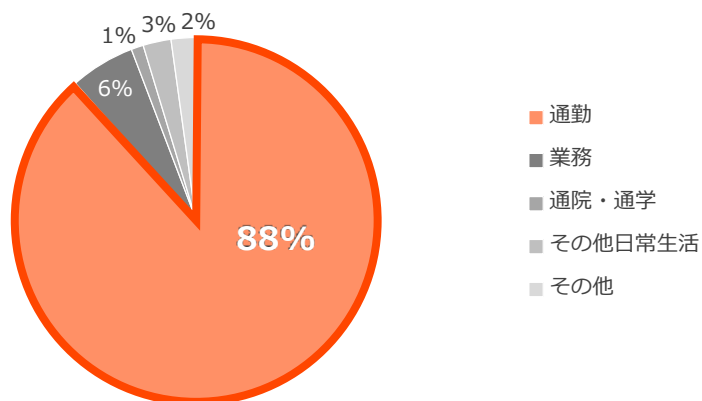
3. 通勤パス試行実施の状況 <申込時アンケートの結果>

- 申込の利用目的は約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
- また、申込の約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と推測

【申込時 アンケート結果】 ※4月～6月利用申込件数640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）

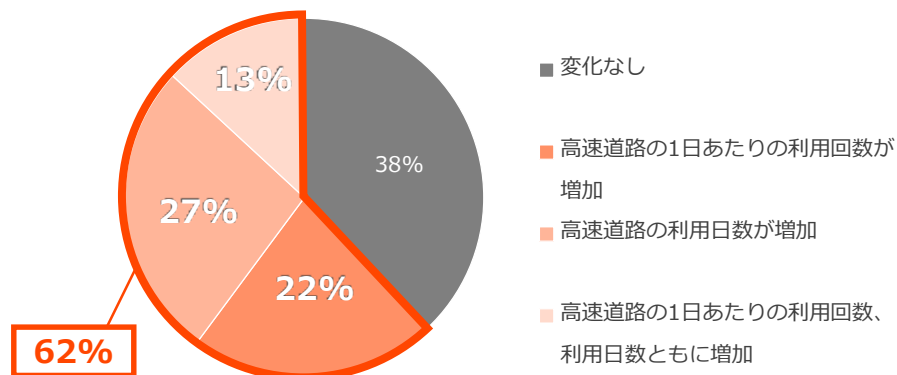
【通勤パスの利用目的】

- 「通勤」が約9割を占める



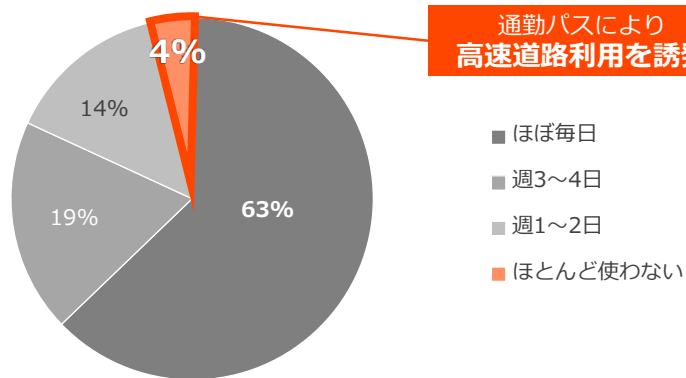
【通勤パスによる高速道路利用計画（予定）の変化】

- 通勤パス申込により「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割弱

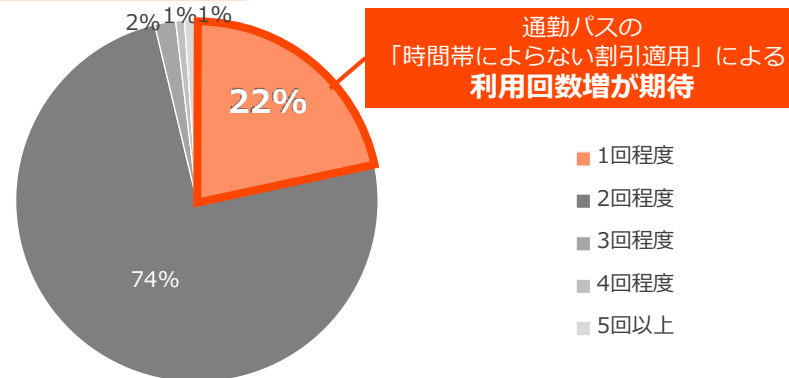


通勤パスにより
高速道路利用を誘発

【普段の高速道路 利用回数】

- 約8割が「2回」利用（往復と想定）
- 約2割が「1回」利用（片道と想定）

※1日あたりの利用回数
（P7の参考データ）



通勤パスの
「時間帯によらない割引適用」による
利用回数増が期待

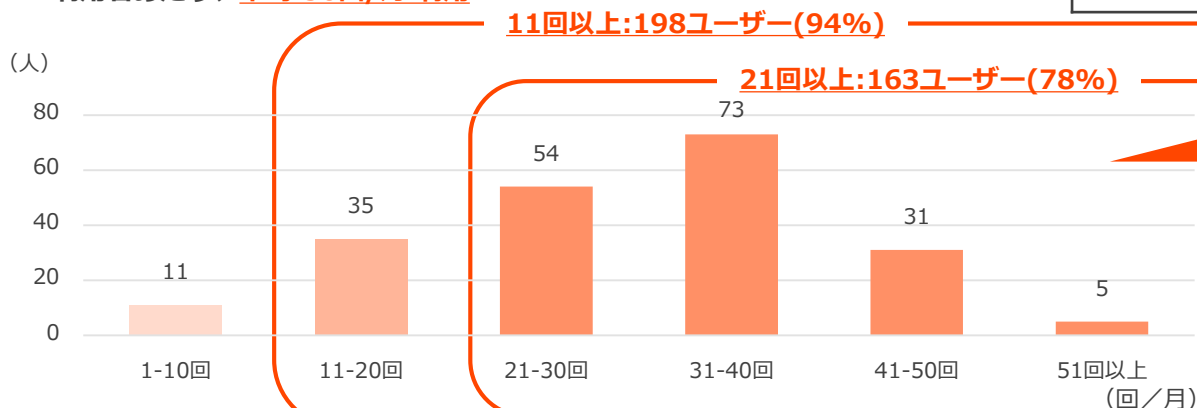
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況①>

- 1利用者あたり、平均30(回/月)利用しており、約8割が21回以上の利用（最大割引率適用）
- 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加。特に夕方は2倍以上と顕著に増加

< 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】

- 1利用者あたり、平均30回/月 利用



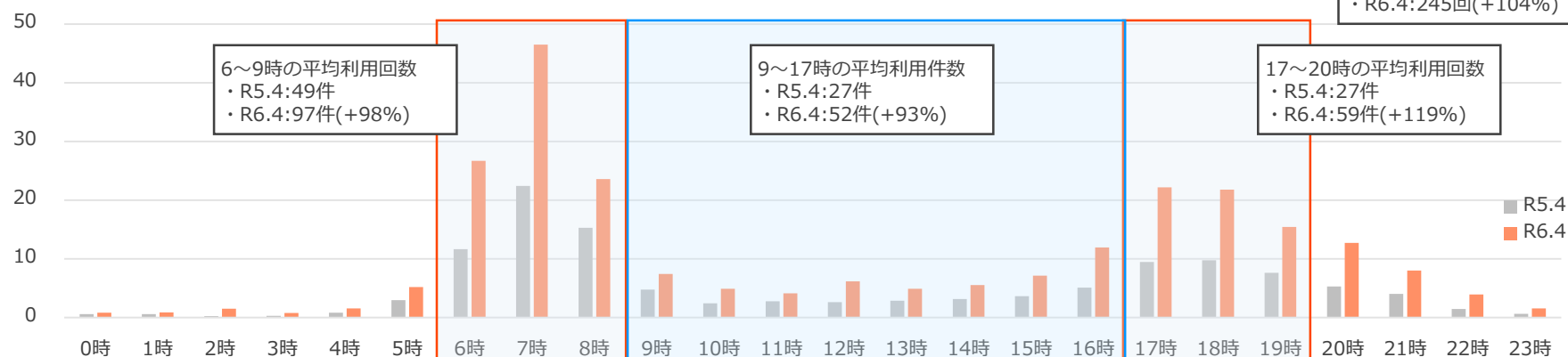
通勤パスの
割引率の概要

- 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

約8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】

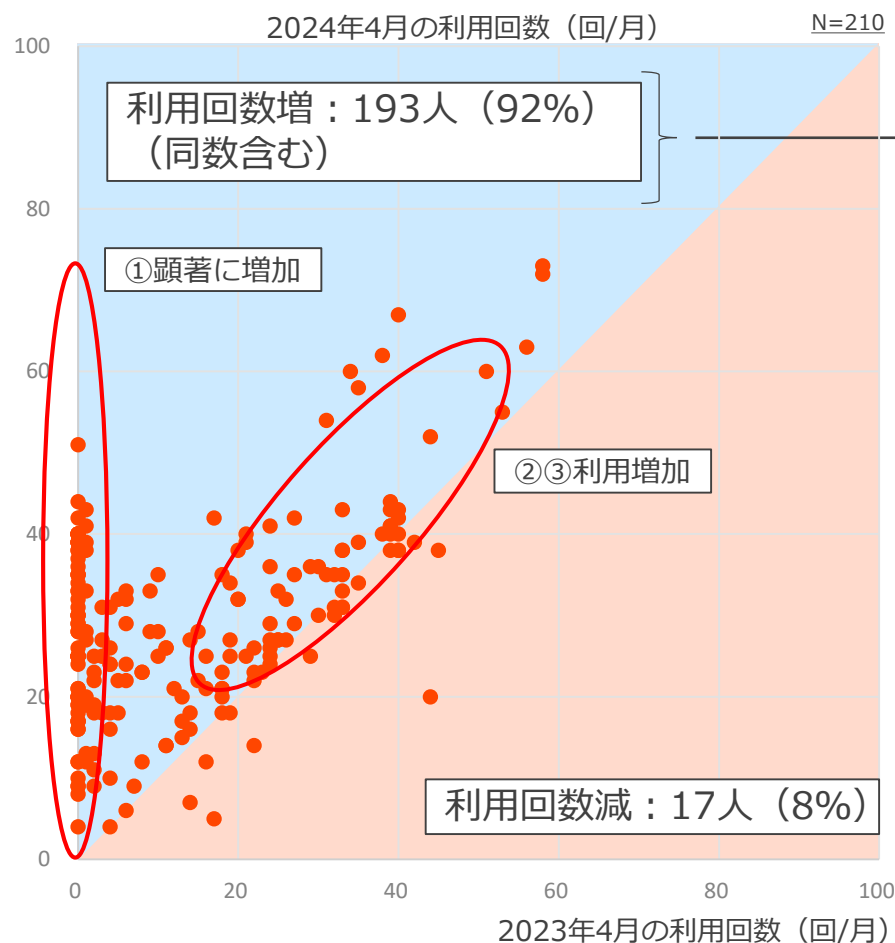
- 4月比（R5.4/R6.4）で全体的に利用回数が増加。特に夕方は+119%と顕著に増加 ※通勤パス利用者IDに紐づけた比較



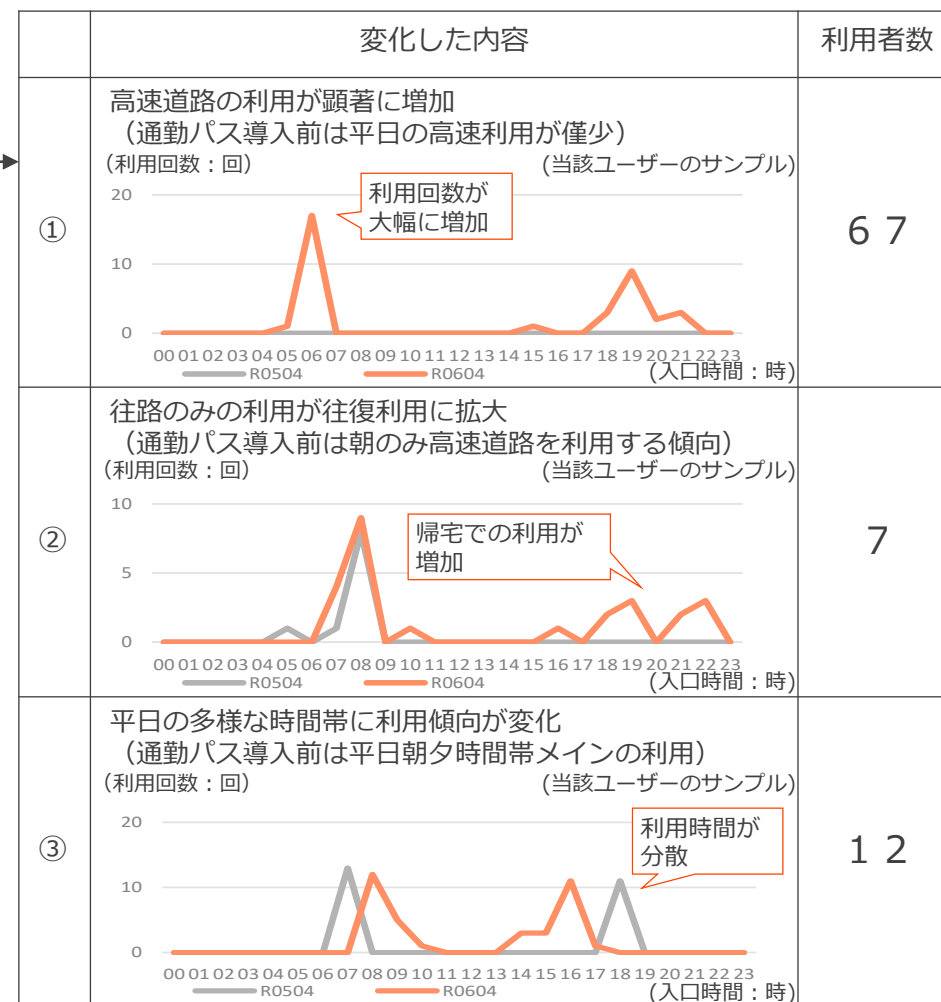
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況②>

- 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 9 割
- 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）】



【平日の高速道路利用における利用傾向の変化】



※このほか、前年比で利用回数が微増の利用者が106名

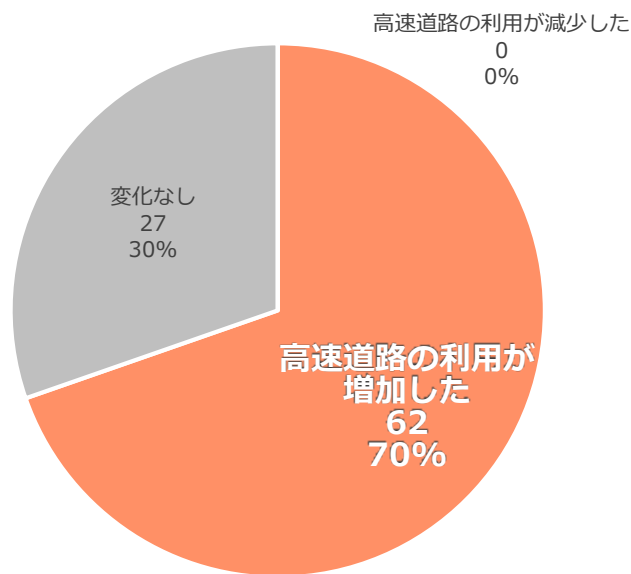
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果①>

- 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5割以上と、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(4～5月申込者)

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
(N=89)



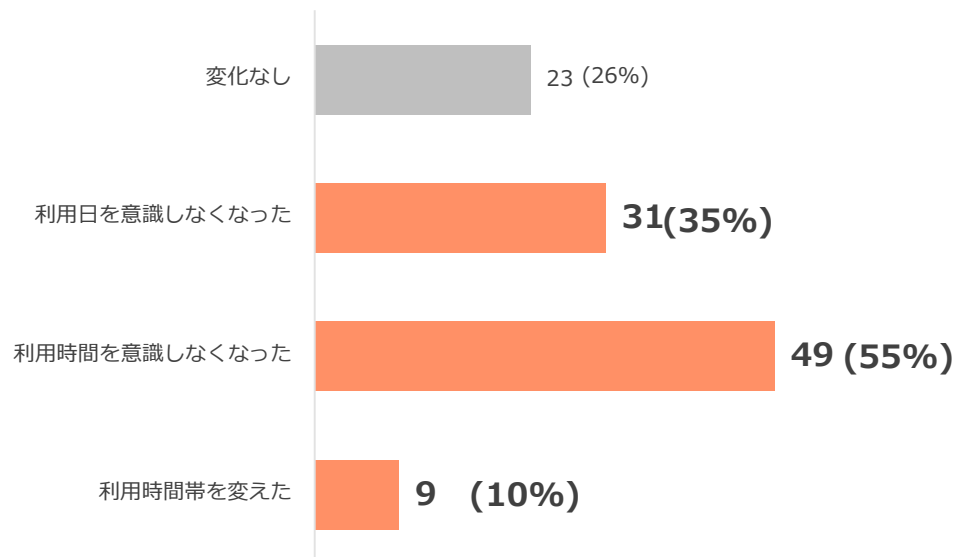
○フリーコメント抜粋

- ・ これまでは料金のことを気にして安易に高速道路を利用することを控えておりました。
- ・ 通勤パスを利用して毎日 輪厚→札幌南(送迎) 札幌南→千歳(朝：通勤) 千歳→恵庭(夕：通勤) という経路を利用しています。朝は平日朝夕割では対応できず朝の通勤分のみ利用していたので、通勤パスがありがたいです。

利用傾向の変化が確認された例（2）

◇利用時間帯(4～5月申込者)

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
(N=89 複数選択可)



○フリーコメント抜粋

- ・ 時間や曜日にとらわれず、業務時間によって左右されない価格になるので焦らず業務できてよかった。
- ・ 時間帯に制約が無いので使いやすかった。
- ・ 朝 少しゆっくりできる。

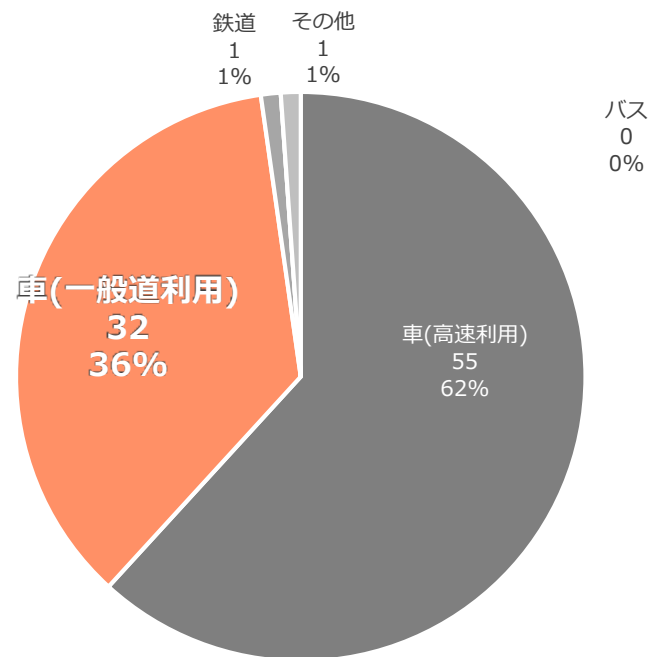
3. 通勤バス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果②>

- 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4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

利用傾向の変化が確認された例（3）

◇交通手段の変化(4～5月申込者)

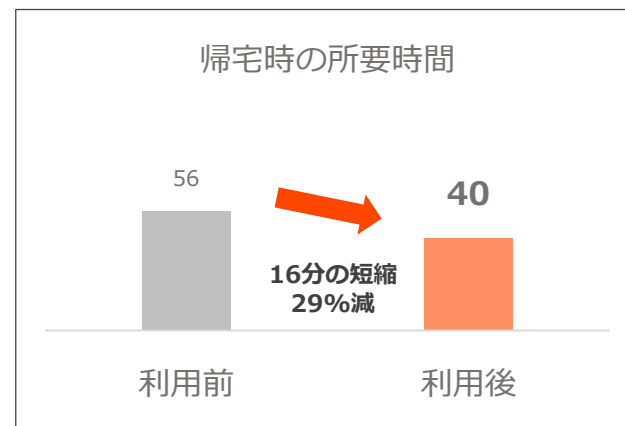
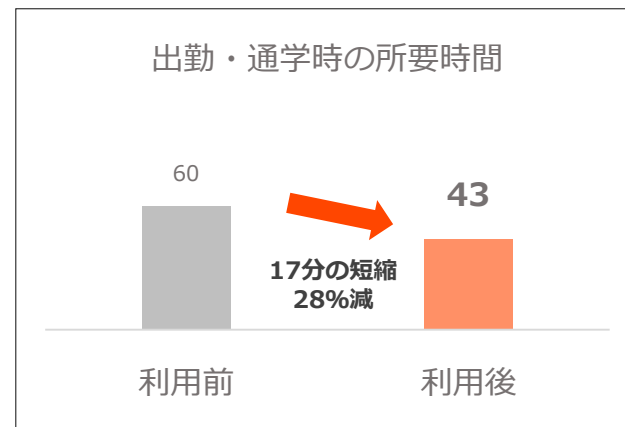
質問：通勤バス利用前の交通手段は(N=89)



- ・ 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）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

通勤バス利用による所要時間短縮(4～5月申込者)

質問：通勤バス利用開始前後の所要時間(N=60)

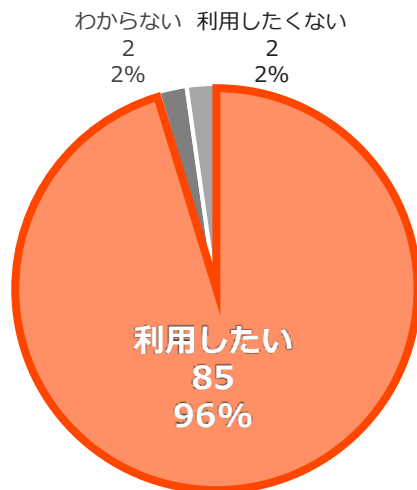


3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果③>

- 約 9 割の利用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利用者は約 7 割だった。

【今後も通勤パスを利用したいか】

➤ 約 9 割の利用者が「今後も通勤パスを利用したい」と回答



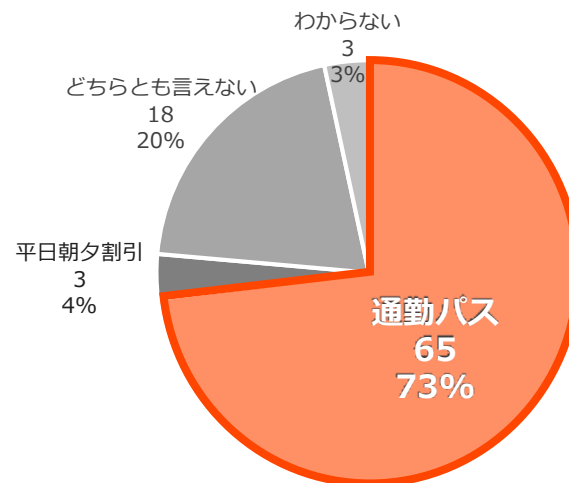
※集計期間：4～5月申込者

○利用したくないと回答された方の理由

- ・思っていたほど安く利用できなかった
- ・平日朝夕割引の方が使いやすい

【通勤パスと平日朝夕割引でどちらが使いやすいか】

➤ 約 7 割の利用者が「通勤パスの方が使いやすい」と回答



※集計期間：4～5月申込者

○フリーコメント抜粋

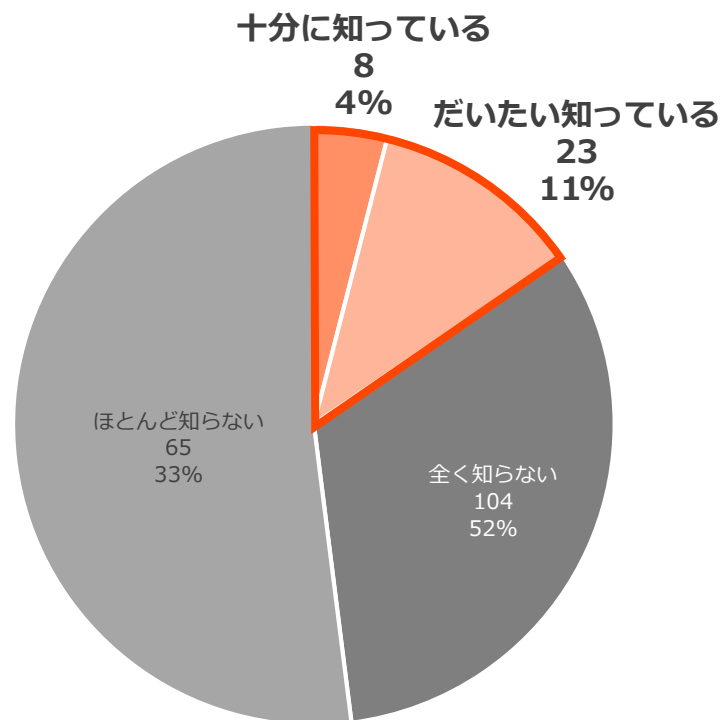
- ・これまでは料金のことを気にして安易に高速道路を利用することを控えておりました。今後はこれまでより少し気軽に高速道路を利用し、混雑している一般道を避けて通勤することが可能です
- ・時間や曜日にとらわれず、業務時間によって左右されない価格になるので焦らず業務できてよかった
- ・時間を気にせず利用できることと、JR利用の場合の1ヶ月の定期券代より安いことが助かっています

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 割に留まった
- 通勤パスを使っておらず使ってみたいとも思わないとの回答が約 7 割で、その理由は「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 6 割だった

【通勤パスの認知度】

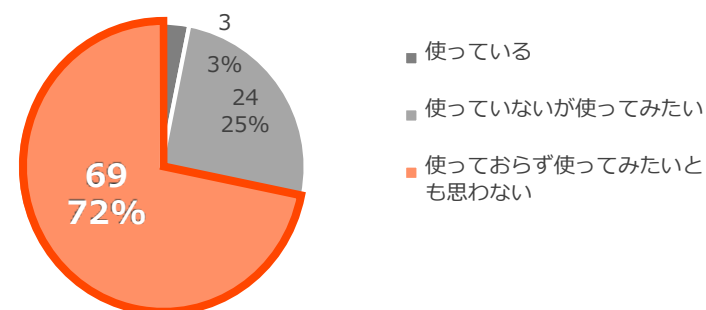
➤ 通勤パスの認知度は約 2 割



※高速道路を過去1年以内に利用したことがある者かつ北海道在住者
200名を対象にアンケートを実施

【通勤パスの利用希望】

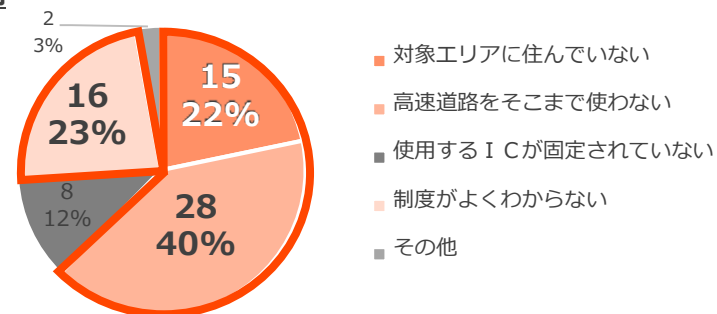
➤ 通勤パスを使っておらず使ってみたいとも思わないが約 7 割を占める



※認知度アンケートの回答者200名のうち、本設問に対する回答があった96名が対象

【使ってみたいと思わない理由】

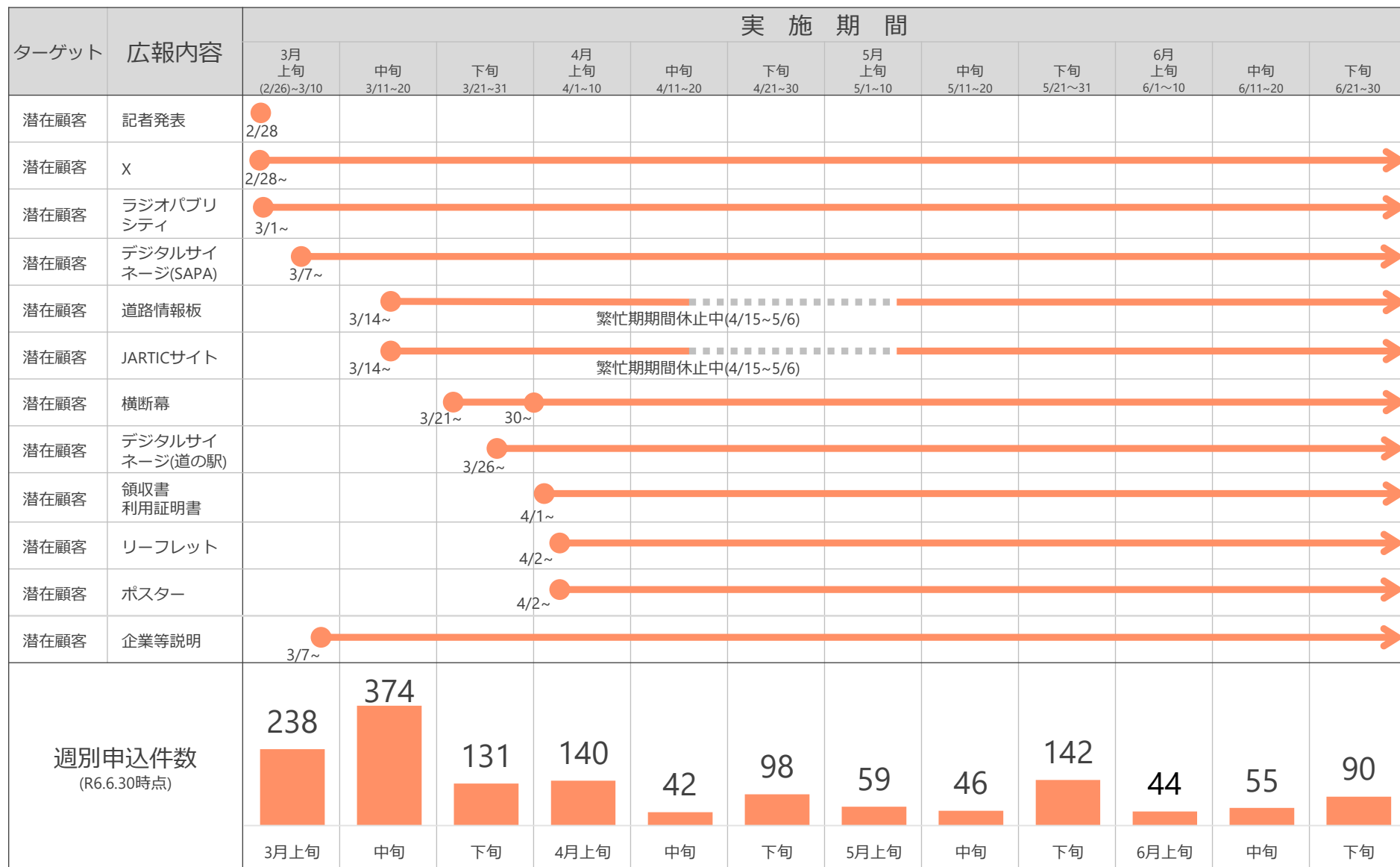
➤ 「対象エリアに住んでいない」「高速道路をそこまで使わない」が約 6 割を占める一方、「制度がよく分からない」も約 2 割



※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69名が対象

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



3. 通勤パス試行実施の状況 <広報等の取組状況②>

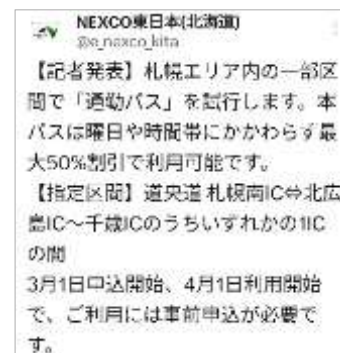
記者レク



- ◆記者クラブレク
記者発表に合わせ実施

※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

- ・R6.2：1回(28日)
- ・R6.3：7回(7,11,14,18,21,25,28日)
- ・R6.4：7回(1,4,9,11,15,18,23日)
- ・R6.5：7回(9,13,16,20,23,28,30日)
- ・R6.6：8回(3,6,10,13,17,20,24,27日)

◆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54,000人

ラジオパブリシティ(60秒)



◆放送回数・放送日

- ・R6.3：8回
(1,2,3,7,15,15,21日)
- ・R6.4：8回
(15,19,19,22,25,27,27,29日)
- ・R6.5：1回
(3日)
- ・R6.6：5回
(1,6,7,10,13日)

デジタルサイネージ(SAPA)



◆設置箇所

- ・北海道内全SAPA

◆期間

- ・R6.3.7～

道路情報板



◆表示箇所

- ・北海道内全B版、C版

◆期間

- ・R6.3.14～
※繁忙期期間は「繁忙期休日割引適用外」のメッセージが優先表示(4/15～5/6)
※その他の期間も通行止め情報等がない場合に表示

JARTICサイト



◆期間

- ・R6.3.14～
※繁忙期期間は「繁忙期休日割引適用外」のメッセージが優先表示(4/15～5/6)

3. 通勤バス試行実施の状況 <広報等の取組状況③>

横断幕



- ◆設置個所
 - ①国道36号線歩道橋 (大曲柏葉台歩道橋)
 - ②道央道(輪厚橋)
- ◆期間
 - ①R6.3.21～
 - ②R6.3.30～

デジタルサイネージ(道の駅)



- ◆設置個所
 - ・サーモンパーク千歳
 - ・道と川の駅 花ロードえにわ
- ◆期間
 - ・R6.3.26～

領収書・利用証明書



- ◆メッセージ印字
 - ・上段：社会実験「通勤バス」札幌南～千歳で実施中
 - ・下段：ETC限定・詳細は「ドラぷら」で検索
- ◆期間
 - ・R6.4.1～

リーフレット



- ◆設置個所
 - ①北海道内全SAPA
 - ②道の駅(上記デジサイと同様)
 - ③チカホパネル展(イベント)
- ◆期間・実施日
 - ①②R6.4.2～
 - ③R6.4.26
- ◆その他
 - ・近隣企業、大口・多頻度割引事業 協同組合等に訪問・説明のうえ配布

ポスター



- ◆掲示個所
 - ・支社、各事務所
 - ・SAPA(スペースがある施設のみ)
 - ・チカパネル展(イベント)
- ◆期間
 - ・R6.4.2～

企業等説明(訪問・電話)



- ◆地元自治体や企業へ広報
 - ・北海道庁
 - ・札幌市、北広島市、恵庭市、千歳市
 - ・ANA
 - ・北海道エアポート
 - ・三井アウトレットパーク
 - ・陸上自衛隊各駐屯地
 - ・各大学
 - ・各病院
 - ・各自動車学校
 - ・その他

4. まとめ

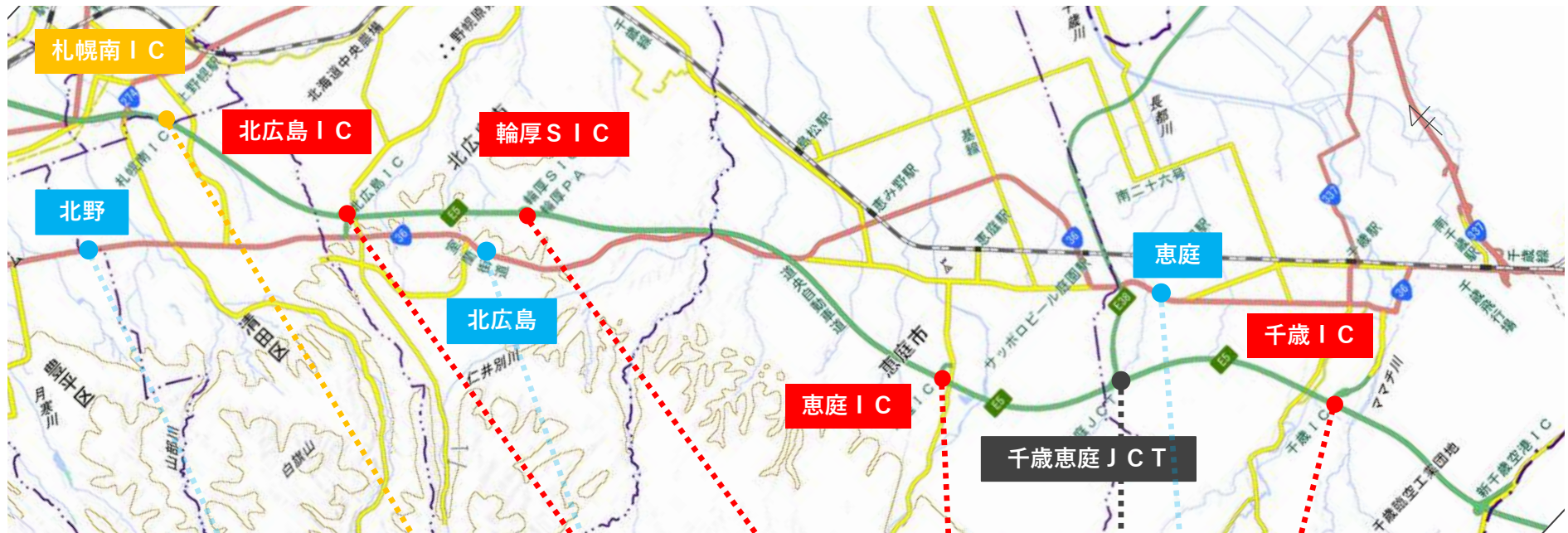
- 通勤パスについては、**延べ853件の申込**(4月～7月利用分)があり、4月の申込者のうち**約6割が4か月継続して**申し込んでいるなど、一定の需要がある状況
- 申込区間としては、最大区間である『札幌南IC～千歳IC』が約6割を占めており人気
- 1ユーザーあたり、**平均30回/月**※4～6月の実績**利用し、約8割が21回以上利用**、また、利用者の約91%が通勤目的利用となっている
- パス申込者の高速道路利用が前年4月と比較して、**平日利用の利用回数増加の割合は約9割**
- 帰宅時間帯については、平日朝夕割の対象となる17～20時前後への**分散利用の増加傾向**がみられる
- 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5割と行動変容をもたらす結果となった
- 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・帰宅時でそれぞれ約3割の短縮**となり、通勤パスのメリットについて実感をいただいているところ

今後に向けて

- 今後、さらなる利用促進を図りつつ、平行する国道36号など一般道路の主要渋滞箇所の渋滞状況の変化などについても分析を行うことを検討中

3. 【参考】通勤バス試行実施の状況 <朝夕時間帯の交通状況①>

電子地形図（国土地理院）を加工して作成



道央道	交通 量	R5.4	2,200	2,300	2,200	2,000	1,800
		R6.4	2,500	2,700	2,500	2,300	2,100
		階差	300	400	300	300	300
	速 度	R5.4	93	94	95	96	
		R6.4	86	93	95	95	
		階差	▲ 7	▲ 1	▲ 0	▲ 1	
	交通量【台/h】・速度【km/h】						

国道	交通 量	R5.4	2,000
		R6.4	2,000
		階差	0

2,200
2,200
0

2,500
2,500
0

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