

資料3

通勤バスの試行状況について

R3.8中間答申等を踏まえた取組状況(料金割引、変動料金)

	平日朝夕割引	深夜割引	休日割引	大口・多頻度割引	マイレージ割引	変動料金
現行の割引等	<ul style="list-style-type: none"> 生活対策として導入 並行する一般道の渋滞緩和のため、地方部の高速道路を通勤時間帯に多頻度利用する車両を対象に割引 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">最大割引率 50%</div>	<ul style="list-style-type: none"> 一般道路の沿道環境の改善のために導入 深夜時間帯に走行する車両を対象に割引 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">割引率(一律) 30%</div>	<ul style="list-style-type: none"> 観光振興策として導入 観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、土日・祝日に地方部の高速道路を利用する普通車以下の車両を対象に割引 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">割引率(一律) 30%</div>	<ul style="list-style-type: none"> 物流対策として導入 主に業務目的の多頻度利用車両の負担軽減をはかるため、ETCコーポレートカードを利用する車両を対象に割引 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">最大割引率 約50%</div>	<ul style="list-style-type: none"> 多頻度利用者の負担軽減を目的として導入 マイレージ登録済みの車両を対象に割引 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">最大割引率 約9.1%</div>	<ul style="list-style-type: none"> 東京オリンピック期間中に首都高速にて変動料金施策を実施
R3.8中間答申で示された主な課題と見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> 並行一般道が混雑していない区間も存在 中京圏等では、通勤時間帯に高速道路が渋滞 勤務形態の多様化 目的的見直しも含めて、あり方の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏や近畿圏の本線料金所等において、深夜割引適用待ちの車両の滞留 トラック運転者等の労働環境の悪化 	<ul style="list-style-type: none"> より効果的に観光需要を喚起する必要 繁忙期等を中心に激しい渋滞が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 公平な負担の観点からは、割引率が高すぎる 経済情勢を踏まえた拡充と、原因者負担の公平性の観点からの縮小の両面について検討が必要 契約者単位割引と車両単位割引のバランス見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が割引を実感しにくい 	<ul style="list-style-type: none"> 交通需要の偏在等による混雑の緩和を図るため、特定の時間帯や経路の料金割引や割増を行う料金を本格的に導入すべき
	<ul style="list-style-type: none"> 適用時間帯の柔軟化 通勤車の利用促進等の目的検討 	<ul style="list-style-type: none"> 割引適用時間帯の拡大 適用時間帯の走行分を対象 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ポイント制度も参考に検討 	
現在の取組状況	<ul style="list-style-type: none"> 時間帯を限定することなく、高速道路利用の定着を促進するため、通勤バスを全国6道県で試行中 事前に登録した区間ににおいて、10回分の料金で20回利用できる(21回目以降は、5割引の料金が請求) 	<ul style="list-style-type: none"> 割引適用時間帯の走行分のみ3割引とするとともに、割引適用時間帯を22時から翌5時に拡大する見直しを予定(運用開始時期は、令和8年度以降) <p>※ N3社の周遊バスの利用件数(R6): 約95万件</p>	<ul style="list-style-type: none"> 繁忙期(GW・お盆等)の休日割引を適用除外 周遊バスの平日利用の割引率を拡充(約3割⇒約4割) <p>(データ整理／分析中)</p>		<p>(データ整理／分析中)</p>	<ul style="list-style-type: none"> アクアラインにおいて、混雑緩和等のために時間帯別料金をR5.7.22から実施 現行の料金は、上り線で400円～1,600円、下り線で、400円～1,000円

通勤バスの概要(平日朝夕割引の見直し)

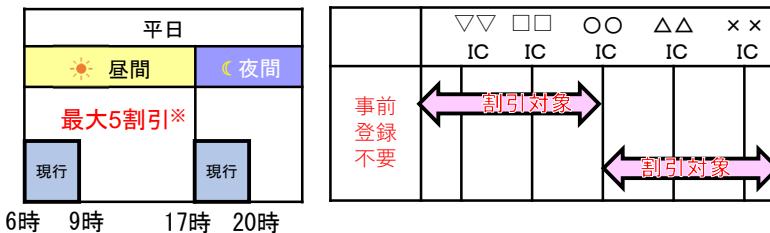
- 令和5年4月から石川県で通勤バスを試行中
- 石川県に加え、令和6年4月から全国5道県(北海道・新潟県・山梨県・香川県・長崎県)で試行を開始

<平日朝夕割引の概要>

高速道路に並行する一般道路における通勤時間帯の混雑の解消のため、
平日の6時～9時、17時～20時の間に料金所を通過した走行に対して、
最大50%割引する

(対象) 1日2回まで(朝夕1回ずつ)、
最大100km分まで(**区間の事前登録不要**)、地方部のみ

(割引率) 月5～9回:30% 10回以上:50%



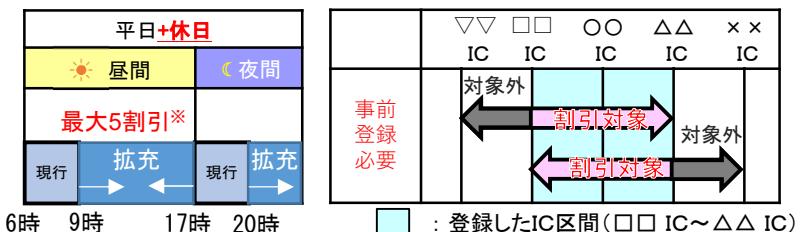
<通勤バスの概要>

道路の多頻度利用者を対象に、時間帯を限定することなく、高速道路の利用の定着を促進するため、事前に登録した区間の料金10回分を月の初回利用時に支払うことで**全日24時間**、最大50%割引する

(対象) 1日3回まで、**事前に指定した区間を割引**、地方部のみ

(割引率) ~10回:割引なし 10回～20回:0～50% 20回以上:50%

↓ 勤務形態の多様化、朝・夕時間帯の高速道路の混雑



<これまでの実施状況>

R5.4～ 石川県内的一部IC(5IC・6区間)で試行開始

R5.7～ 石川県内の全IC(11IC・47区間)で試行開始※1

R6.4～ 石川県に加え、全国5道県で試行開始※2
(北海道・新潟県・山梨県・香川県・長崎県)

※1:ユーザー上限1,000人/月 ※2:ユーザー上限各道県500人/月(石川県は1,000人/月)



通勤バスの試行に関してこれまで頂いたご意見 ～通勤バスを試行する上で得られた知見～

1. 基本的な考え方

- 合理的、効率的な道路利用に資するような形の料金制度を柔軟に模索することが望ましい。
- 平日朝夕割引は、高速道路と並行する一般道での通勤時間帯の混雑を緩和するという意義がある。これを見直すにあたって、多様化する勤務形態への配慮適用時間帯を柔軟化するというのは検討したら良いが、その答えが、全日24時間ということなのか留意が必要。
- 高速道路の利用の増加による移動時間の短縮や料金収入の増加、一般道の混雑緩和といった、効果が期待できるようなところで実施すべきだが、料金収入が減ってしまうようなところでは実施すべきでない。
- 高速道路の整備と維持の財源については、受益者負担で原因者負担ということだが、50%の大幅割引というのは、相入れない部分があるのではないか。それでも割引が適切とされるのは、単に利用者に喜んでもらうだけではなく、社会全体でメリットがあるからこそ認められるのではないか。
- 料金収入や混雑に及ぼす影響などが、どのように発現したのかということを見ずに、もっと拡大したほうが良いということにはならない。結果を見るまでは、慎重に進めるべき。

2. 分析・検討の観点

- 分かりやすいネーミングも含めて、検討することが望ましい。
- 事前料金という考え方で議論されているが、利用の実績によってポイントが貯まってくれれば、それを還元するというような事後料金の考え方もある。需要の誘導を事前料金で誘導しながら、公平性を事後料金で調整する二元論で進めることが検討すべき。
- 50%という大幅な割引が適切なのか検証が必要。
- 高速道路も一般道路も空いている夜間も含めるということは、夜間を割引することによってより高速道路の収入が上がるという効果がないとあまり意味がない。夜間を含めるのはどういう目的なのかということを、今後の分析の中で示すことが必要。
- 高速道路の混雑が過剰にはなっていないこと、並行する平面の混雑は解消されたこと、高速道路の料金についても悪い影響はないということを確認しておくことが必要。

※第60回(R5.11)、61回(R5.12)、67回(R7.1) 国土幹線道路部会で頂いたご意見を事務局において整理

通勤バスの試行状況(令和6年度)

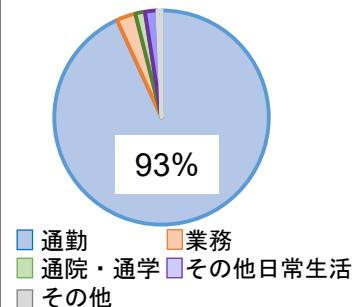
- 全国6道県で通勤バスを試行しており、毎月2,200～2,400人が利用し、一部の県では上限申込数に達している。
- 通勤バスの利用者のうち、約9割が通勤目的で登録しており、1利用者あたりの月平均利用回数は約31回/月。
- 試行前後を比較すると、高速道路の新規利用や利用回数の増加や利用時間帯の分散などの効果がみられた。

<試行区間と申込数・利用回数>

試行箇所	路線	区間	平均申込数(上限)/月	平均利用回数/月
北海道	道央道	札幌南IC～千歳IC	約220(500)	33回
新潟県	北陸道・日本海東北道	新潟亀田IC・新潟中央IC～長岡IC	約500(500)	34回
山梨県	中央道	大月IC～長坂IC	約250(500)	31回
石川県	北陸道	金沢森本IC～加賀IC	約600(1,000)	31回
香川県	高松道	白鳥大内IC～坂出IC・善通寺IC	約320(500)	27回
長崎県	長崎道・長崎B.P	大村IC～長崎IC・川平IC	約500(500)	36回

<利用状況の内訳>

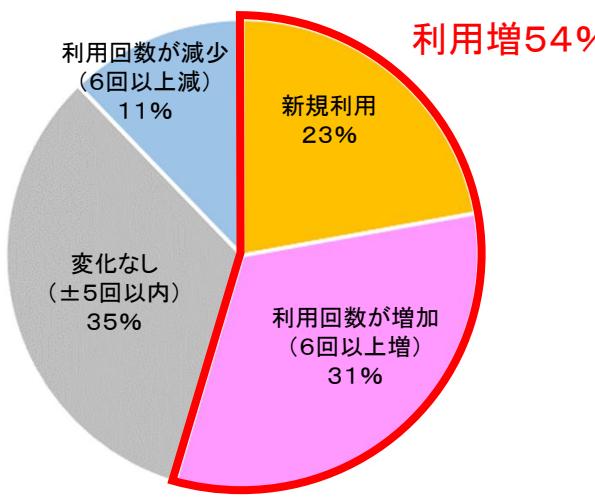
9割が通勤目的で申込、平均約31回/月利用



月利用回数	利用者数	割合
10回以下	130人	6%
11～20回	362人	16%
21～30回	631人	27%
31～40回	681人	29%
41～50回	437人	19%
51回以上	90人	4%
平均	約31回/月	

※6地域のバス申込者を対象に集計
利用目的のアンケートはR6年度のべ(N=6,794)、利用回数はR7.3

<3月申込者の前年との利用状況の比較>



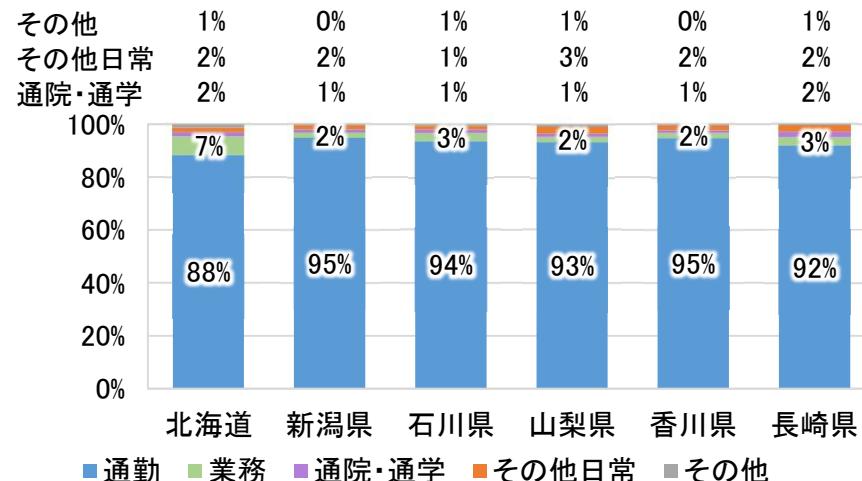
	変化パターン(例)	アンケートの回答(抜粋)
①高速道路の利用が顕著に増加(1053人)	<p>利用回数(回)</p> <p>①高速道路の利用が顕著に増加(1053人)</p> <p>利用回数が大幅に増加</p> <p>0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 入口時間(時)</p> <p>利用前(青線)、利用後(オレンジ線)</p>	<p>・料金のことを気にして安易に高速道路を利用することを控えておりました。今後は少し気軽に高速道路を利用し、混雑している一般道を避けて通勤することが可能です。</p>
②通勤時のみ利用していた利用者が帰宅にも利用(44人)	<p>利用回数(回)</p> <p>②通勤時のみ利用していた利用者が帰宅にも利用(44人)</p> <p>帰宅での利用が大幅に増加</p> <p>0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 入口時間(時)</p> <p>利用前(青線)、利用後(オレンジ線)</p>	<p>・いつもは、朝の通勤だけ高速を使っていたが、帰宅も高速を使う事により家に帰る時間も早く、家族との時間が増えました！！</p>
③様々な時間帯で利用が増加(27人)	<p>利用回数(回)</p> <p>③様々な時間帯で利用が増加(27人)</p> <p>日中や夜間の利用が増加</p> <p>0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 入口時間(時)</p> <p>利用前(青線)、利用後(オレンジ線)</p>	<p>・子育て中のため、時短勤務ですが、夕方の平日朝夕割引の時間から外れ、途中まで一般道路を利用していました。乗りたい区間全て高速を利用出来ています。</p>

通勤バスの利用者へのアンケート結果(令和6年度)

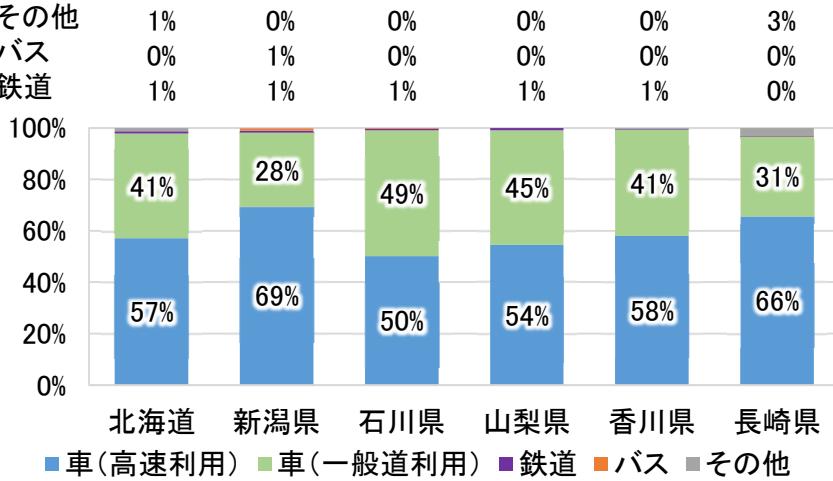
○通勤バスの利用目的としては、通勤利用が多くを占めていた。

○また、各地の通勤バス利用者のうち、3～5割は通勤バス利用開始前は一般道を利用していたところ、通勤バスの利用により7～8割の利用者が高速道路の利用回数や日数が増加。

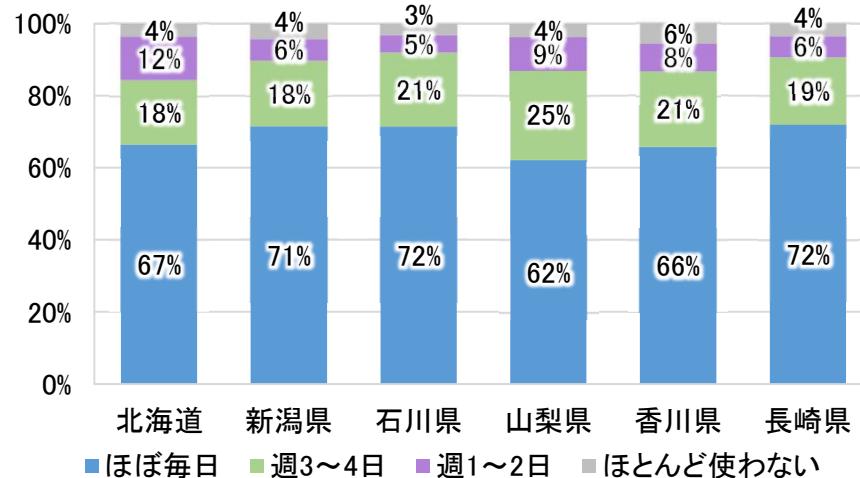
①通勤バスの利用目的



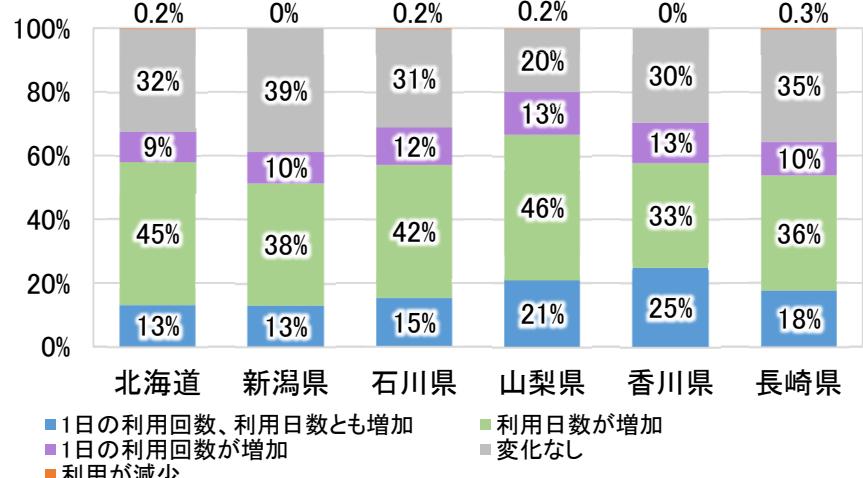
②通勤バス利用開始前の移動手段



③高速道路の利用頻度



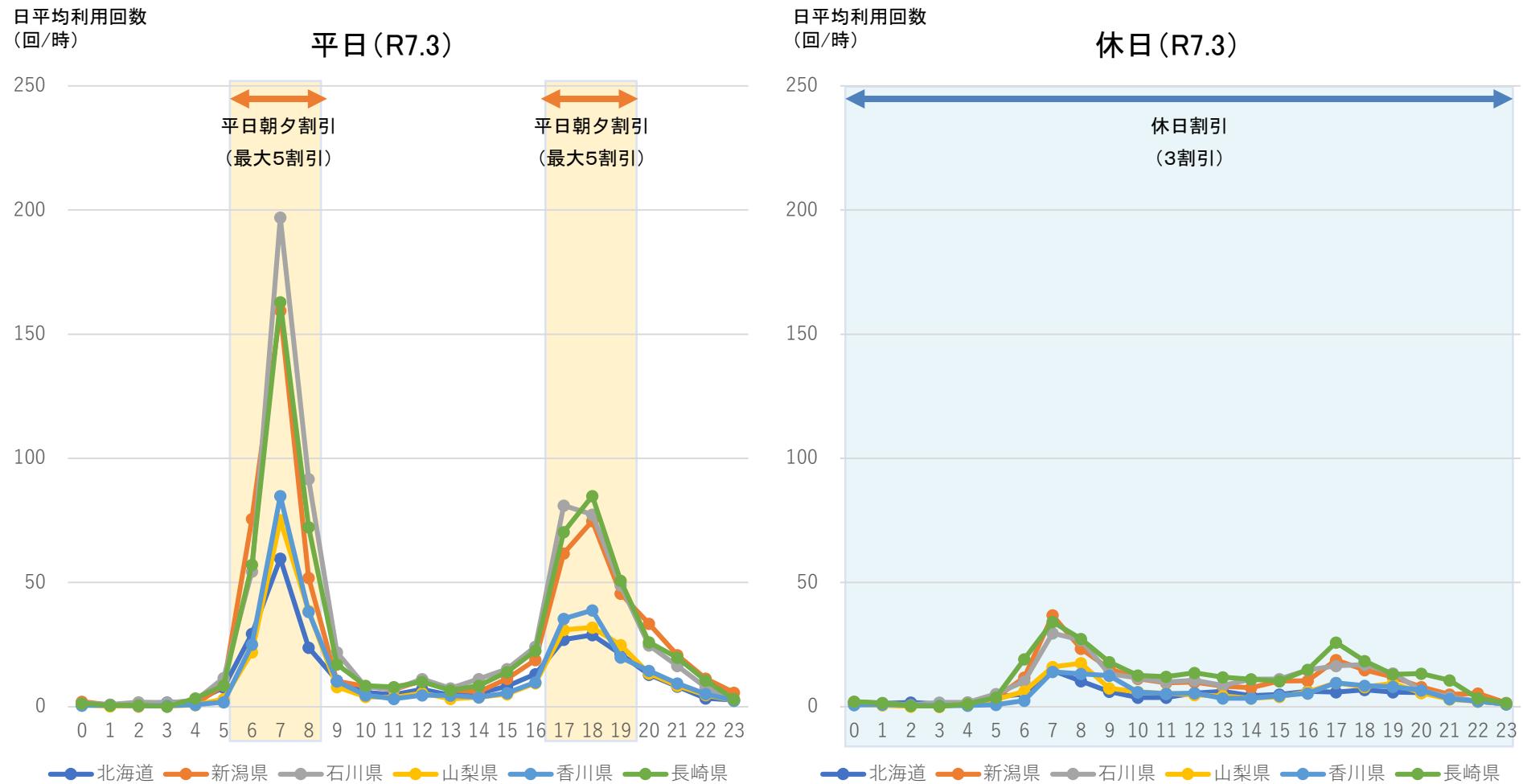
④高速道路の利用の変化



※R6年度(R6.4～R7.3)利用者アンケートを集計(①③は通勤バスの申込時アンケート N=6,794 、②④は通勤バス利用後アンケート N=1,226)

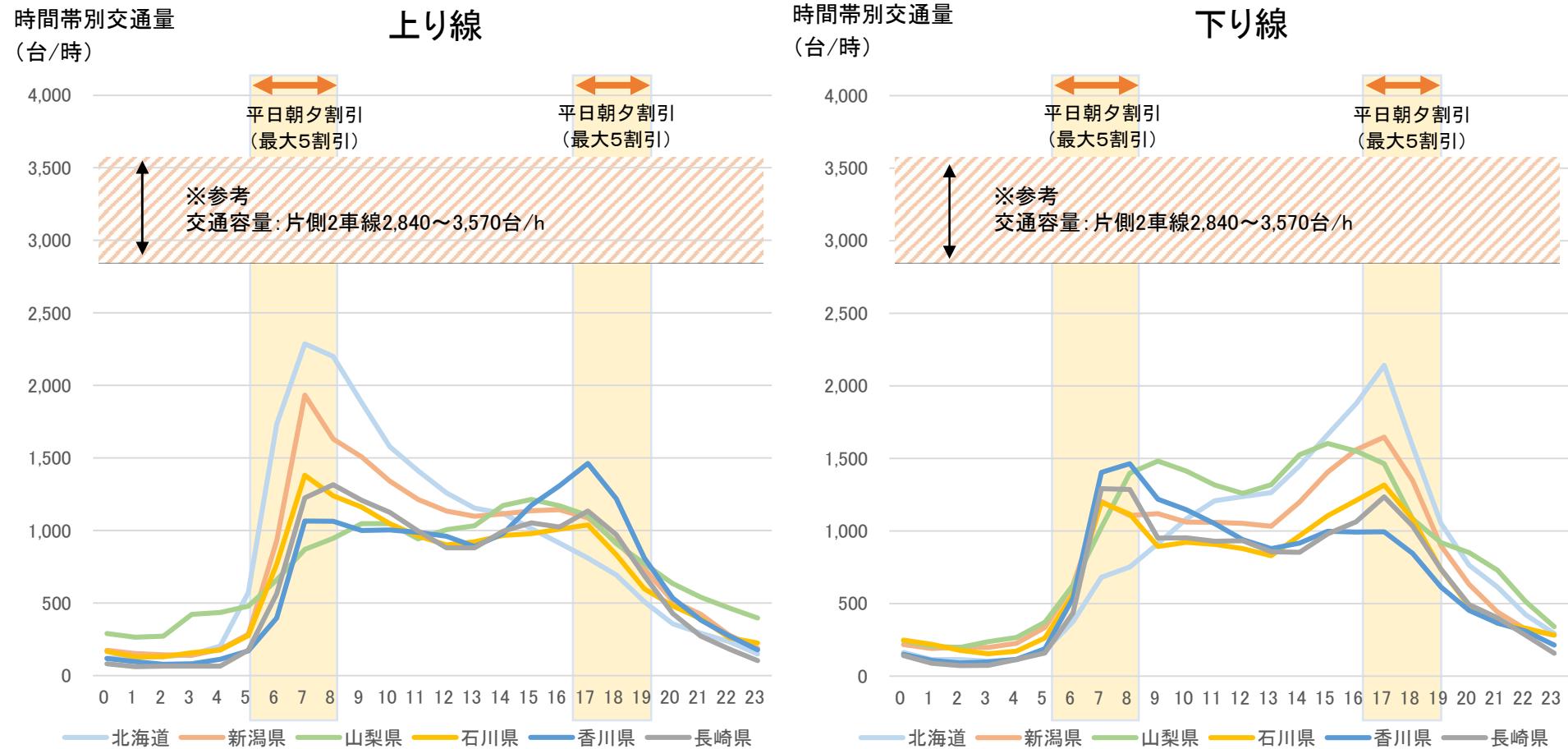
通勤バスの時間帯別利用回数

- 平日は現行の平日朝夕割引の時間帯での通勤バスの利用が多いが、20時以降の利用もみられた。
- 休日は平日と比較して少ないが、朝夕時間帯を中心とした利用がみられた。
- 各試行箇所における通勤バスの1日あたりの利用回数は、平日で約300～700回、休日で約100～300回。



通勤バス試行区間における時間帯別交通量

○通勤バス試行区間では、交通容量に余裕がみられるものの、朝夕時間帯に高速道路の利用が集中していることから交通状況については引き続き注視していくことが必要。



※令和7年3月（平日）の各路線の月平均時間帯別交通量を集計（全車種）

※集計対象区間は、道央道（千歳恵庭JCT～恵庭IC）、北陸道（三条燕IC～巻鴻東IC）、中央道（大月JCT～勝沼IC）、
北陸道（徳光SIC～白山IC）、高松道（坂出JCT～高松西IC）、長崎道（諫早IC～木場SIC）

※交通容量の参考値として、「道路の交通容量」（公益社団法人 日本道路協会）より、連続流区間における単路部ボトルネックの交通容量の観測結果
(都市間高速道路・片側2車線・渋滞発生時交通流率・無降雨) をグラフ上に記載

通勤バス試行区間における渋滞発生状況

対象区間	北海道	新潟県	山梨県	石川県	香川県	長崎県
	道央道(札幌南IC～千歳IC)	関越道・北陸道・磐越道・日本海東北道(新潟亀田IC・新潟中央IC～長岡IC)	中央道(大月IC～長坂IC)	北陸道(金沢森本IC～加賀IC)	高松道(白鳥大内IC～坂出IC・善通寺IC)	長崎道・長崎BP(大村IC～長崎IC・川平IC)
月	渋滞発生回数(回/月)					
R6.4	0	0	0	0	0	0
R6.5	0	0	1	0	0	0
R6.6	0	0	0	0	0	0
R6.7	0	0	3	0	0	0
R6.8	0	1	8	0	0	0
R6.9	0	0	0	0	0	0
R6.10	1	0	2	0	0	0
R6.11	0	0	1	0	0	0
R6.12	0	0	2	0	0	0
合計	1	1	17	0	0	0
断面交通量 (台/日)	約41,000	約38,800	約37,000	約32,600	約32,400	約31,000
通勤バス申込み件数	約220	約500	約250	約600	約320	約500

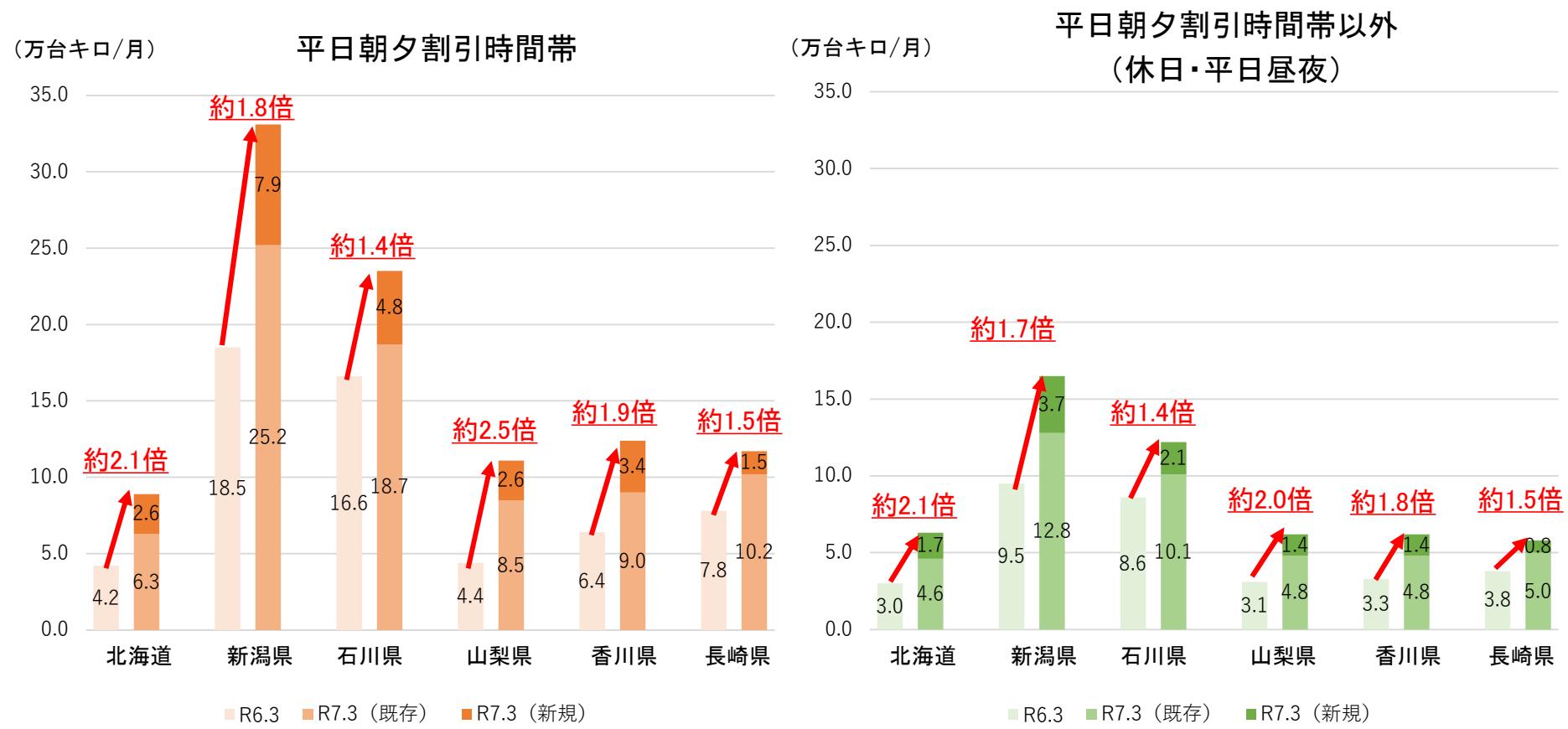
※渋滞回数については、NEXCO3社管内で発生した交通集中を要因とする渋滞を対象に集計（休日およびお盆期間の平日（8/13～16は除く））

※断面交通量については、道央道（千歳恵庭JCT～恵庭IC）、北陸道（三条燕IC～巻潟東IC）、中央道（大月JCT～勝沼IC）、

北陸道（徳光SIC～白山IC）、高松道（坂出JCT～高松西IC）、長崎道（諫早IC～木場SIC）において、令和7年3月（平日）の時間帯別交通量を集計

通勤バス利用者の高速道路における走行台キロの変化

- 各試行箇所における通勤バス利用者の利用明細データをもとに、高速道路における走行台キロを集計。
- 平日朝夕割引と通勤バスの最大割引率はどちらも最大5割引であることを踏まえると、平日朝夕割引の適用時間帯においては、走行台キロが増加していることから、減収は生じていないものと考えられる。
- また、高速道路の新規利用等は増収側に寄与するものと考えられるものの、車の買い替えや転勤等による他県からの流入等も含まれている可能性があることに留意が必要。
- なお、通勤バスと比較して割引率が小さい休日や平日昼夜においては、走行台キロの伸び以上に通勤バスによる割引所要額の増加の可能性もあることから、利用動向を慎重に分析することが必要。



※令和7年3月の通勤バス利用者 (N=2,335) を対象に、利用月および前年同月のバス区間内での走行台キロを集計

平日朝夕割引の見直しと通勤バスの今後の進め方について

■ 国土幹線道路部会で令和3年8月に取りまとめた「中間答申」

<平日朝夕割引について>

- ①周辺道路ネットワークの状況によっては、割引による渋滞緩和の効果が限定的なものとなっている区間も存在。
なお、そもそも並行する一般道路が混雑していない区間も存在。
- ②中京圏等においては、割引が適用されている通勤時間帯に逆に高速道路が渋滞。
- ③目的そのものの見直しも含めて、平日朝夕割引のあり方について検討する必要。
- ④適用時間帯に関する条件を見直すなど、多様化する勤務形態に対応する必要。
また、通勤時間帯に混雑している高速道路については、前後の時間帯への分散を図るなどの工夫が必要。



■ 通勤バスの試行を踏まえた考察と今後の進め方

- ①通勤バスの利用者について分析すると、高速道路の新規利用者が増加するとともに、従来からの高速道路利用においても利用回数が増加するなど、高速道路の有効活用が促進。
- ②各試行箇所での通勤バスの利用回数(平日)は1日あたり約300～700回であり、通勤バスの試行区間において、高速道路の渋滞はほとんど発生していない。
- ③試行により、区間の設定や料金条件の設定を工夫すれば、償還への影響を生じさせることなく、かつ、高速道路の混雑を引き起こすことなく、高速道路の有効活用を促進できる可能性が示された。
- ④高速道路会社における料金システムの制約はあるが、条件の変更等も行いながら、引き続き、より適切な条件や効果の検証を行う必要がある。

通勤バスの今後の試行について

＜試行箇所の選定方針＞

- 以下の観点から、高速道路会社において、試行箇所を選定する。
 - ・高速道路の交通容量に余裕があり、通勤バスの導入により、混雑が生じない。
(平日朝夕割引の適用条件を踏まえ、大都市近郊区間等は含まない)
 - ・通勤バスの導入により、並行する一般道路から高速道路への交通転換が見込まれる等、新規利用及び利用回数の相当の増加が期待される。

＜今後の検証にあたっての観点＞

- 上記の観点を満足する箇所や料金設定について、試行を通じて検討する。
- 高速道路会社のシステム整備が完了するまでの試行段階では、各エリア500人(石川県のみ1,000人)が申込の上限となっていることに加えて、通勤バスを購入しない場合、現行の平日朝夕割引を引き続き利用できることから、高速道路や並行する一般道での影響は限定的とみられる。
- 今後は、個々の通勤バス利用者に着目し、通勤バス利用者の走行履歴や利用者アンケート等を活用した分析を行うほか、ETC2.0データ等を活用した並行する一般道も含めた分析等を行い、通勤バスの本格展開にあたっての実現可能性や課題を整理する。

通勤バスの本格展開に向けた今後のスケジュール(案)

令和7年
12月25日
(本日)

国土幹線道路部会

- ・通勤バスの試行状況についての報告



令和8年度
以降

試行の継続

- ・試行を継続するとともに、試行条件の変更等を検討



試行結果の分析・とりまとめ



現行の平日朝夕割引のあり方を整理の上、
平日朝夕割引に代えて、通勤バスの本格展開を目指す