

1 都 3 県の自治体による通勤支援施策の 現状

たばた たかし
田畑 隆

交通経済研究所研究員

■コロナ禍前から続く新幹線通勤支援

令和 6 年版の首都圏白書では、2023 年における 30 代以降の東京からの転出超過状況が示され、特に 30～40 代の子育て世代が首都近郊に転出する傾向が取り上げられた。背景の一つに東京都区部の住宅価格上昇が指摘されている。本年 5 月報告の令和 7 年版によると、2024 年時点で 30 代以降の東京からの転出傾向は弱まったが、東京都区部を含む 1 都 3 県の新築マンション平均価格は約 8,000 万円と高い水準が続く。特に東京都区部では 2 年連続で 1 億円を上回り、東京都区部の 2 人以上勤労者の世帯年収の約 12 倍にあたる金額と示された。現況を踏まえると、東京都区部の 30 代以降の転出傾向は一定程度続くと考えられる。

こうした動きのなか、移住・転出抑制を目的に、金銭的支援の一種で通勤支援を行う自治体がある。コロナ禍前の 2000～2010 年代には、新幹線通勤支援を始める自治体が全国各地で見られた。1 都 3 県では、2016 年度から熊谷市（埼玉県）が新幹線定期券利用者に月額最大 2 万円を 2 年間補助している。補助対象は転入した 40 歳未満の新規住宅取得者で、若い世代の転入・定住促進をねらった施策といえる。2018 年度に本庄市と同市に隣接する美里町（いずれも埼玉県）でも、上越新幹線本庄早稻田駅の新幹線定

期券利用者に補助を始めた。本庄市での終了により、現在確認できるのは 2 つの施策で、美里町は【表】のとおり熊谷市と比較して支援内容や金額は同様である一方、対象期間が長く交付要件も緩やかな形で継続している。

■コロナ禍以降の通勤支援の多様化

2020 年度以降になると、1 都 3 県で新たに 5 つの施策を確認できた。例えば、熊谷市は転出抑制を目的に、市内在住の新社会人を対象とした新幹線通勤支援を開始している。また、新幹線以外の鉄道通勤を支援する自治体が見られるようになった。コロナ禍でのテレワークの普及や郊外移住への関心の高まりから、支援導入の広がりや移住者等の支援利用の増加につながったと考えられる。

2020 年度から小川町（埼玉県）は東武東上線の座席指定制列車・TJ ライナーを利用する移住者に月額最大 7,500 円を 3 年間補助する施策を始めた。上りの始発列車が多い小川町駅を生かし、下りの TJ ライナーの座席指定券に補助を限定した点に工夫が見受けられる。2022 年度には新規 5 名の目標を上回る 14 名の新規利用があり、移住・定住施策として一定の成果があったと小川町議会の中で評された。

2023 年度になると、勝浦市（千葉県）が通勤・

通学での特急列車利用者に月額最大2万円の補助を開始した。移住・定住だけでなく鉄道の利用促進を目的に、市内在住者の市外通勤のほか、市外在住者の市内通勤を補助対象とする点が特徴的である。また、青梅市（東京都）は鉄道の通勤距離が片道40キロ以上の39歳以下の移住者・市民に応援金の交付を開始した。応援金の用途に定めはなく、金額・期間は条件により異なる。定期券保有の移住者の場合、月額最大5,000円の交付を3年間受けられる。2023年度は多くの申請（移住者18件、市民18件の計36件）があったと青梅市議会で述べられた。

■住宅価格上昇時における通勤支援のあり方

青梅市では、2024年度も初年度の申請の傾向が続くと予測したが、応援金の予算と交付見込額に乖離が生じたため、予算の減額補正が行われた。一方、本年6月19日に朝日新聞が「東京・青梅市の遠距離通勤支援金、申請急増有料グリーン車が背景か」と報じた。2025年度はJR中央快速線・青梅線のグリーン車サービスの開始で申請が急増し、青梅市が追加予算を検討しているようだ。

また、2024年度から通勤・通学での特急券利用者に月額最大1万円の補助を始めたのが久喜市（埼玉県）である。久喜市議会によると、都内から南栗橋エリアに移住した10数人の利用があった。同エリアは都心と自然にアクセスしやすく、東武スカイツリーラインで多くの列車の実質的な始発駅となる南栗橋駅がある。また、産官学連携による戸建て・商業施設・公園等の一体的なエリア開発が移住の決定要因の一つと捉えられている。なお、補助開始前の2023年には、南栗橋駅に朝方上り3本、夕方下り6本の特急列車が停まるようになった。これも連携の取組で、移住の後押しになったと考え

られる。一方、予算300万円に対する年度末時点の交付見込額が約112万円のため、2025年度予算を180万円と前年度比で減額しており、想定通りに進まない様子も見て取れた。今後は周知に力を入れたいとの表明も見られ、2025年度の動向を注視したい。

既述の施策からは、2024年度の住宅価格上昇時でも、通勤支援を設けるだけでは、自治体が想定した結果を出すことが難しいと読み取れる。支援の導入や利用拡大にあたって自治体には、グリーン車のような新たな取組との連携や、開発や特急停車のような鉄道事業者と協働での取組推進を期待したい。鉄道事業者には、通勤支援の対象列車を利用しやすいダイヤの調整や沿線開発経験の活用が望まれる。これに加え、両者が通勤支援や鉄道通勤の利便性、他の移住・定住関連施策を一体的に発信し、魅力ある地域と認知してもらうことが求められる。1都3県への移住・定住希望者は、通勤支援も検討の一助としながら地域を選んでみてはいかがだろうか。

【表】1 都 3 県の自治体による通勤支援施策（2025. 7. 24 時点、筆者調べ）

	熊谷市		美里町	小川町	勝浦市	青梅市	久喜市
都心までの アクセス	上越・北陸新幹線熊谷駅から 東京駅まで約40分		上越新幹線本庄早稲田駅から 東京駅まで約50分	東武東上線小川町駅から 池袋駅まで約60分	JR外房線勝浦駅から 東京駅まで約90分	JR青梅線青梅駅から 新宿駅まで約70分	東武日光線南栗橋駅から 北千住駅まで約40分
支援内容	(1か月の新幹線定期額 －新幹線に係る通勤手当) の2分の1補助		(1か月の新幹線定期額 －普通定期券相当額等) の2分の1補助	池袋発下りTJライナー座席指定 券購入費の一部補助	特急券購入費の2分の1補助	遠距離通勤への応援金支給	特急券購入費の2分の1補助
支援額 (月額最大)	20,000円		20,000円	7,500円	20,000円	定期券保有者5,000円 非保有者2,500円	10,000円
対象期間 (最長)	2年間	7年間	3年間	3年間	乗車月ごと	移住者3年間、市民1年間	3年間
主な 交付要件	・転入して 市内住宅を購入 ・転入日に40歳未満	・市内在住の 新社会人 ・申請日に30歳未満	町内在住の40歳未満	転入日から1年以内に 住民登録のない転入者	・市内在住で市外に通勤 ・市外在住で市内に通勤	・通勤距離が片道40km以上 ・申請日に39歳以下	転入して市内住宅を購入

注）その他の交付要件など、詳細は各自治体の公式ホームページを参照

出典：各自治体の公式ホームページ等をもとに作成