

グリーンスローモビリティに関する運賃等協議会 会議記録	
日 時	令和7年12月24日(水) 13:00~13:30
場 所	巳善第2ビル6階会議室
出席者	協議会委員：中辻会長（杉並区都市整備部長）、 芳賀委員（杉並区町会連合会常任理事）、 熊谷委員（荻窪地域区民センター協議会会長）、 石森委員（杉並区交通企画担当課長） 代理出席：鳥海様（キャピタルモータース株式会社） 事務局職員：針谷交通企画係長、宮木主事（書記）
資 料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次第</li> <li>・資料1 グリーンスローモビリティに関する運賃等協議会構成員</li> <li>・資料2 地域住民への意見聴取の結果</li> <li>・資料3 利害関係者への意見聴取の結果 <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 東京バス協会</li> <li>(2) 東京ハイヤー・タクシー協会</li> </ul> </li> <li>・資料4 杉並区旅客運賃等協議会委員の指名について (区長が関係住民の意見を代表する者として指名する者のみ)</li> </ul>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 委員の紹介</li> <li>3 協議会の目的</li> <li>4 協議 グリーンスローモビリティの運賃について</li> <li>5 その他</li> <li>6 閉会</li> </ol>
会議の結果	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会 配布資料の確認</li> <li>2 議題 荻窪地域区民センター停留所の増設に伴うグリーンスローモビリティ（荻窪駅南側地域）の運賃 運賃：100円（未就学児 無料）</li> </ol>

<討議・質疑内容>	
芳賀委員	<p>現状維持という意見に自身も同意する。 支払い方法が現金しかない人もいるので、50円や100円の値上げでは、運賃の受け渡しが複雑になり、乗り降りに時間が掛かるのではないか。</p>
芳賀委員	<p>運賃等協議会の開始前に、本日は雨なので乗客が少ないという話があった。通常の公共交通であれば、雨の日の方が混雑するのが一般的であるように思う。</p>
事務局	<p>カート型車両については、エンクロージャーを装備しているため雨天でも運行可能ではあるが、例えばそれを知らない人であれば、雨天時の乗車を避けるのではないか。また、天候以外には、本日は荻窪三庭園の休園日であることが要因として考えられる。</p>
芳賀委員	<p>1乗車100円が高いという意見については、正直納得できかねた。</p>
熊谷委員	<p>運賃が高い・安いということではなく、グリーンスローモビリティは生活を豊かにしたり、高齢者や子ども連れの移動を支援したりするものであって、採算という視点のみで考えると、そもそも運行自体が難しい。 荻窪地域区民センターに停留所が増設されると、例えば、イベントの参加者が増加したり、移動困難者の外出が促進されたりするかもしれないが、その効果というのは、採算性では測れない部分が多い。 その上で、運賃をどうするかという話であれば、個人的には無料でも良いとは思いますが、現状維持で100円が妥当ではないか。</p>
芳賀委員	<p>先日、久我山の都営住宅で、タクシーをチャーターして、高齢化しつつある住民の買い物の足として使ってもらおうという取組があった。熊谷委員からも話があったとおり、採算性の面だけでなく、移動の支援という意味合いにおいても、グリーンスローモビリティには運行を続けてもらいたい。</p>
事務局	<p>本日欠席の小林委員からは、今回の運賃協議に関して特段の意見はないと事前に意見をいただいている。</p>
石森委員	<p>現在の運賃については、令和6年1月に開催されたグリーンスローモビリティに関する運賃等協議会で決定したものである。 その中では、「既存の交通事業者と競合しないような運賃設定を求める」というような意見もあった。一方で、「荻窪駅南側地域の回遊性向上という目的を達成するためには、ある程度利用しやすいような運賃設定が望ましい」という意見もあり、アンケートでは「100円であれば利用する」という回答が多かったことや、コミュニティバスの運賃が100円であることを考慮して、1乗車100円、未就学児無料となった。 杉並区としても、荻窪地域区民センターに停留所を設置するのは当初からの計画であり、これを理由として運賃を改定するという考えは持っていない。そのため、できれば現行の運賃を維持したいと考えている。</p>
中辻会長	<p>コミュニティバスの運賃に対しては、昨今、区に対して様々な意見をいただいている。例えば、物価が高騰している中で、運行開始から25年経過した現在でも運賃が100円のまま維持されているが、当</p>

	<p>初は移動困難者に対する福祉的な意味合いも含めて始まったものであるのに対し、現在では通勤・通学で利用している人もかなり多く、その利便性を考えた時に、路線バスより安くて良いのかといった意見がある。また、さくら路線を運行している事業者からは、運転手不足から事業から撤退せざるを得ないという話もある。</p> <p>そういった状況を踏まえると、コミュニティバスの運賃については、今後、見直しに向けて協議を進めていかなければいけないと考えている。そのタイミングにおいて、場合によってはグリーンスローモビリティの運賃についても別途議論していくことになるかと思う。</p> <p>鳥海代理 これまでの話にあったとおり、採算性を追求すると、今よりもかなり高額な運賃となることが予想される。そもそものビジネスモデルとして、大量輸送できるから運賃が安くなるのであって、グリーンスローモビリティの規模感で言えば、本来であればバスとタクシーの間くらいの料金設定でなければ成り立たない。そのため、採算性のみで運賃を考えるのは避けた方が良いというのが、運行事業者としての考えである。</p> <p>では、利用してもらえる閾値がどこかということ、現状では、コミュニティバスの運賃が1乗車100円であるため、それが物事の基準になるのではないかと考える。コミュニティバスが200円に値上げされたとして、その運賃が浸透してはじめて、グリーンスローモビリティについても値上げが受け入れられるのではないか。</p> <p>これらのことから、荻窪地域区民センター停留所の増設に伴うグリーンスローモビリティの運賃については、これまでの議論と全く同じ意見である。</p> <p>中辻会長 費用対効果という観点で言うと、グリーンスローモビリティは荻外荘公園開園のタイミングに合わせて運行を開始したが、現在、荻外荘公園には想定を上回る数の来園者がある。荻外荘公園の来園者の一部がグリーンスローモビリティに乗車したり、グリーンスローモビリティが目的で荻窪に訪れる人がいたりすることを考えると、区のレベルではなかなか測りづらいが、まちに対する経済的な効果のようなものが出てくるものと予想する。また、グリーンスローモビリティがあることによって、外出が促進され、健康増進に繋がるといったような、金銭では測りづらい効果もあろうかと思うので、今後、運賃に関する議論をする場合には、そういったデータも示しながら話をしなければならないと考えている。</p> <p>芳賀委員 杉並区として荻窪三庭園をPRしていくことで、グリーンスローモビリティの乗客の増加にも繋がると思う。</p> <p>また、運行経費が年間3500万円ということで、採算性を取るのはいはり難しい。コミュニティバスもそうだが、営利目的で運行している訳ではなく、福祉的な要素が強いと考える。</p> <p>中辻会長 バスの運転手不足が進み、路線バスの減便・廃止や、コミュニティバスからの撤退が相次ぐ中で、将来的には、地域の方々が地域内の交通を担い、それを区役所として支援・サポートするような仕組みが必要になってくると感じている。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
--	---