

地域版 MaaS 構築で進化を加速させ 持続可能なまちづくりを推進

— 埼玉県和光市の取り組み

本誌編集長
山本 稔

和光市長
柴崎 光子

【プロフィール】

柴崎 光子(しばさき みつこ)

1974年12月9日、埼玉県和光市出身 1997年学習院大学経済学部経済学科卒業 複数の税理士法人勤務を経て、2012年柴崎光子税理士事務所設立(現在は休業) 2017年6月～2021年3月 PHI Management Pte.Ltd. 入社(勤務地:シンガポール) / 2014年9月～2017年11月 和光市監査委員 2021年5月23日 和光市長選挙当選、現在に至る(任期～2025年5月22日)
資格: 税理士、英語検定準1級、TOEIC950、中国語検定4級
趣味: 動物園・野鳥公園・植物園に行くこと、公園などを歩くこと、ヨガ、お笑い、犬のお世話(柴犬)

わこキャラ: 壁に貼られているのは和光市のイメージキャラクター。黄色は市の木であるイチヨウの妖精「わこうっち」。赤はわこうっちの妹で、市の花であるさつきの妖精「さつきちゃん」

世界経済フォーラムが今年6月21日に発表した「2023年版男女平等度ランキング」によると、日本は146カ国中、125位に低迷した。この大きな要因は、G7においては最下位となった政治分野での男女格差が大きいためだ、との指摘もある。

象徴的だったのは、6月25日に栃木県日光市で開かれたG7男女共同参画・女性活躍相会合だ。議長を務めた小倉女性活躍相を除き、各国と組織の代表9人はすべて女性。改めて、日本の女性の政治参加の遅れが目立つ形となった。

そうした状況の中、期待を集めている日本の女性首長のひとりが、埼玉県和光市長の柴崎光子氏だ。2021年5月、政治経験ゼロながら初出馬、初当選を果たした。女性・子どもの貧困対策、35人学級の実現、市役所のDX等を公約に掲げ、日々市政に臨まれている。本誌が注目したのは駐輪場のリニューアルに伴う有料化や、和光版MaaSの取り組みだ。内容や利用者の反響、さらに和光市全体の交通政策なども合わせて取材した。

収録：2023年7月4日

聞き手：本誌編集長 山本 稔

政治経験ゼロからの出発 市民の代表者目線を大切に

山本 市長になられてからほぼ2年。税理士という仕事を通じて、和光市の監査委員を務めていたということですが、それにしても政治経験はまったくなかったところからの挑戦で見事に当選し、重責を担われていることに敬意を表します。以前から政治家になる、というお気持ちを持たれていたのでしょうか。

柴崎 いえいえ、まったくそういう意識はなかったんです。ただ、ひとつのきっかけになったのは2018年から3年間、家族でシンガポールに滞在したことかもしれません。その間、和光市で市職員によ

る不祥事が発生したこともあって、和光市の市政について考える機会がありました。当時の松本武洋市長はSNSを使って積極的に情報発信をされる方で、私が松本さんのメッセージに返信すると、場合によっては返してくださることもありました。そして松本さんは2021年4月、「市職員による不祥事発生の責任を取って辞職し、次の市長選にも出馬しない」と表明されたんですね。私は21年3月までシンガポールにおりまして、その後、帰国してから再び税理士として仕事を一から始めようかと考えていた矢先、松本さんの辞職に伴う次期市長選の打診をいただいたのです。選挙戦に充当する時間の少なさ、コネクションのなさ、そしてそもそも政治経験ゼロの自分に何ができるのか…？ 到底無理だろうと思っていましたが、そのうち、挑戦してみるのもおもしろいかもしれないと考え直しました。

山本 そして見事に当選されたと。

柴崎 おかげ様で市政を預からせていただくことになりました。市民の代表という立場でやらせていただいています。市長になる前は地域活動等もほぼやっておらず、古くから市政に携わっている方から見れば新参者ですが、それでもこの2年間でネットワークが拡大し、徐々に手応えを感じ始めています。

山本 先般、世界において日本の男女平等度がかかなり下位ランクに低迷しているという報道もあり、柴崎市長が目される機会もより一層増えるかと思えます。本稿で以前、自民党の鈴木貴子議員と対談させていただきまして（2023年5月号）、駐車場、駐輪場の運用、利用方法等に関して、女性、母親目線からの指摘を多くいただき、大変勉強になりました。**柴崎** 分かりました、改めてよろしくお願ひ致します。

山本 では本題に入る前に、まずは「和

光市の特徴、魅力」について、教えていただいてもよろしいでしょうか。

柴崎 簡単に言えば、都心への優れたアクセス利便性と暮らしやすさが共存していることが大きな魅力です。まず足まわりでは、都心へ直結する3つの鉄道路線が乗り入れています。東武東上線は和光市駅～池袋駅間を急行で最短13分で結び、東京メトロ有楽町線と副都心線は、有楽町や銀座、新宿、渋谷等と直結しています。通勤、通学、買い物、レジャー等、非常にフットワークが良いのです。しかも、これは私も税理士として都心のオフィスに通勤していたころ恩恵にあずかっていましたが、始発電車が多いため座って通勤・通学できる点が強みです。さらに、車での移動も便利です。市内に東京外環自動車道のインターチェンジ(IC)が2カ所あり、関越、東北各自動車道へ簡単にアクセスできます。

山本 車といえば、和光市は本田技研工業の拠点があることも知られていますね。

柴崎 はい。事業所や技術研究所などがあります。ほかにも理化学研究所、司法研修所、国立保健医療科学院などの施設もあります。こうした公的施設は、直接、市民生活に関係がないかもしれませんが、これらの施設に通われる方には研修生も多く、まちには若い方がたくさん歩いていて活気が感じられます。ちなみに和光市民の平均年齢は、およそ41.7～41.8歳くらいで推移しており、埼玉県内で2番目に若いまちでもあります。ですので、私は平均年齢を上げるほうに属しているわけですが(笑)

山本 それをおっしゃられると60歳の私の立場が(笑)。しかし、人生100年時代と言われるだけあって、70歳、80歳でも元気な方は多いですよ。私もゴルフで70～80歳の方に負けてしまうこともありますから。ともあれ、現代の高齢化社会にあって、和光市の平均年齢が若いのは素晴らしい。健康寿命も伸びて、豊かな生活を送れると良いですね。

柴崎 ありがとうございます。また、市



有料化に見合うリニューアルで 外環上部の駐輪環境が大充実

山本 では本題に移らせていただきます。先般、和光市駅近く、外環自動車道上部の駐輪場2カ所を有料化した取り組みについてお伺いします。なぜこの施策を実施したのでしょうか。

柴崎 受益者負担の原則、施設の近代化による利用者の安全・安心、防犯性の向上などを目指し、有料化に踏み切りました。先ほど申し上げましたが、始発電車が多く、座って通勤・通学できることから、駐輪場利用者の2～3割は隣接する市区在住の方という報告もあり、かつて駅北口のそばにあった無料駐輪場は常に自転車がいっぱい、非常に雑然としていました。戻ってみたら勝手に場所が移動していた、といったお声も多くいただいて防犯上の問題もあったんです。そこで外環自動車道上部の駐輪場2カ所をリニューアルし、有料化致しました。

山本 ここに来る前、現地を拝見してき

たのですが、きれいに整備されていました。有料化にあたって管理運営を請け負った公益財団法人自転車駐輪場整備センターは有料化へのノウハウや実績が豊富ですから、行政の負荷を抑えつつ、利用満足度の高い運営をされているのではないのでしょうか。キャッシュレス機能を備えた精算機は便利ですし、防犯カメラ導入で女性も安心して利用できそうでした。また、昨今の自転車は高級化していますから、電磁ロック式の自転車ラックを歓迎する方も多いでしょう。これらの対価として料金を払うことに、利用者は納得感を得て駐輪されているのではないのでしょうか。有料化導入にあたってご苦労されたこと、あるいは有料化後の利用者様からのクレーム等はありませんでしたか。

柴崎 導入前には議会で少し質問がりましたが、有料化後の利用者様からのクレームらしいクレームはありません。概ね満足して使っていただいている方が多いと受け止めており、今回のリニューアル、有料化は成功したと考えております。また、現状、和光市駅は同沿線の近隣駅

内の環境としてはオープンスペースが充実しています。例えば、これは埼玉県営なのですが、和光樹林公園が人気の施設です。多目的広場、芝生広場、エントランス広場、ジョギングコース、体育館、手ぶらでも楽しめるBBQサイトなどもあり、多くの方々が利用されています。ほかに駅ビルをはじめ、市内には多くのスーパー、商業施設があり、便利です。

和光市の充実した駐輪環境 1



①② リニューアル、有料化した外環上部の和光市外環(南)自転車駐輪場。自転車249台、バイク(小・中125cc以下)73台、バイク(大125cc以上)5台。

③ こちらは外環上部の和光市外環(北)自転車駐輪場。自転車449台、バイク(小・中125cc以下)114台、バイク(大125cc以上)22台。

④ 和光市駅北口立体自転車駐輪場。自転車1,490台 バイク(125cc以下)175台。

に比べると駅前・駅周辺の駐輪台数は多く確保しており、ニーズは満たしているという手応えを得ています。

山本 料金設定については、当面現状を維持していくお考えですか。

柴崎 現状適切であると考えておりますが、今後、近隣の相場や経済状況の変化も鑑みながら、据え置き、見直しなどを検討していければと思っています。

山本 そうですね。駐輪場の料金体系を振り返ってみると、過去消費税が上がった時、追従値上げはなかったですし、昨今、さまざまな商品、サービスの値段が上がる中でも、その流れには乗っていないと認識しています。しかし、近年の駐輪場が、セキュリティ強化、キャッシュレス決済などさまざまな付加価値を備えるようになってきました。市議会、利用者の皆様の声、さまざまあろうかとは思いますが、料金見直しも適切に行っていくべきではないかと思えます。もちろん、料金を上げた場合はそれに見合う充実した駐輪場の整備や管理運営が不可欠です。そうやって運営側と利用者側がWin-Winの関係を築ければ理想的だと思います。

柴崎 そのとおりですね。

小学4年で安全意識を確立 「埼玉県子ども自転車運転免許制度」

山本 続いてシェアリングモビリティについてうかがいます。和光市ではハローサイクリングのシェアサイクルを2018年度から導入、継続されていますし、今年2月には和光市カーシェアリング実証実験として、HondaのカーシェアEvery Go(エブリゴー)も導入されました。ここまでの実績や反響はいかがでしょうか。

柴崎 まずシェアサイクルは、確実に認知度、稼働とも上昇しています。導入当初、ステーション数21カ所、月に約450人の利用でしたが、2021年12月にはステーション61カ所、利用者数は月に約6,200人となりました。実際に今ではハローサイクリングの自転車で走る人を頻繁に見かけます。目下は実証実験ですが、近い将来の本格導入を視野に入れています。

山本 順調に数値が伸びていますね。幹となる公共交通の役割は電車、バスが担い、枝葉となるラストワンマイル



をシェアサイクルが担えれば良いと思います。

柴崎 そうですね。和光市は駅南側はフラットな地形なのですが、北側はかなり起伏があり、その意味でハローサイクリングの電動アシスト付き自転車を重宝されている方は多いと思います。

山本 自転車の走行空間整備は、どのような状況ですか。

柴崎 約11km²とコンパクトなまちだけに自転車専用レーンや通行帯に充て

和光市の充実した駐輪環境 2



① 和光市駅南口自転車駐車場。自転車約3,140台。
② 駅舎に直結し、計4か所でアクセスできる。

シェアモビリティの取り組みも



① シェアサイクルは130円/30分(延長100円/15分)、12時間まで1,800円の料金体系。
② 埼玉県内初導入のHondaカーシェアEvery Goのカーシェアステーション。和光市役所で、FiTe: HEV1台とN-BOX2台。
③ 中央公民館でN-VAN 1台を配置。



る空間も少なく、必ずしも充足しているとは言えません。ただ、最近では市内の北部の外環側道の木を伐採して空間を広げ、歩道を自転車用・歩行者用に二分したスペースを創出しました。

山本 なるほど。この7月1日から電動キックボードなどが該当する「特定小型原動機付自転車」という新区分のモビリティが登場していますが、何か対策を取られていますか。

柴崎 現状、電動キックボードのシェアリング業者が和光市内に進出してないこと、さらに電動キックボードの公道走行に必要なナンバー取得の申請もまだないことから、これという対策をしていないのが実情です。ただ、今後の普及に伴い、考えていく必要は出てくるでしょう。

山本 電動キックボードは機体が大きく、ほとんど原付バイク並みなので、現状、駐輪場ではバイク置き場に駐車するという対応が多いようですね。

柴崎 そうですね。当市の駐輪場でも、普及具合によって対応していくことになります。

山本 自転車に戻るのですが、交通ルールを守るためのユニークな安全教室を小学生向けに行っているとお聞きしました。

柴崎 はい、市内9つの小学校4年生に向けて「埼玉県子ども自転車運転免許制度」を行い、この年代のうちに交通ルールをしっかりと学んでもらうようにしています。市の教育委員会と地元警察署が連携し、保護者と地域の交通指導員にも協力いただいて、校庭や体育館に実際の道路環境を模したコースをつくり、そこで自転車に乗って交通ルールを学びます。そして参加した小学生に自転車免許を交付しています。確実に意識が高まり、成長して大人になってからも自転車ルールを守ってもらえるものと考えています。同時に、高齢化社会をふまえて、お年寄りにも歩道を歩いている間の危険回避の心得などを啓発していく取り組みを検討していきたい、とも思っています。

山本 小さな頃から交通ルールを教えるのは本当に重要ですし、効果的ですね。良い取り組みだと思います。

柴崎 ありがとうございます。

MaaS普及の打開策に！ シニア向けスマホ講座も検討

山本 さて、もうひとつのシェアリングモビリティ、カーシェアリングの状況はどうですか。

柴崎 現在、市役所に3台、中央公民館に1台置いてあります。公用車と一般利用を兼ねた運用で、現在、稼働率、台数の適正化等を図るべく、数値を分析している最中です。基本的にはカーシェアリングも継続していく方針です。

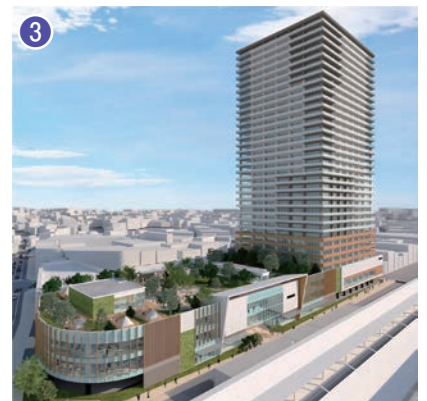
山本 分かりました。さらにお聞きしたかったのが「和光版MaaS」です。どのような計画なのでしょう。

柴崎 はい。和光版MaaSは、市内の各拠点を有機的に結び、時間軸で都市をコンパクト化する「和光版スーパーシティ構想」の中軸を担う仕組みです。和光版MaaSでは、市北部の外環自動車道の横に専用車線を設け、和光市駅と、外環和光北IC近くの新倉パーキングエリア付近の間に自動運転バスを走らせます。先ほども少し触れましたが、市北部

和光版MaaSのほか、インフラ整備、再開発も推進



- ① 和光版MaaS概念図。外環自動車道左横の「バス専用車線」を活用して自動運転バスが走行する計画。
- ② 和光版MaaSに先駆けて、道路インフラの整備も進む。これは国道254号和光富士見バイパス延伸区間の整備イメージ。開通後は和光北IC周辺の渋滞緩和、大型車両の生活道路への流入減少も期待される。
- ③ 駅北口の再開発完成イメージ。低層階を商業施設などのにぎわい施設、高層階を住宅とする計画。



には起伏があって移動に負荷がかかることもあり、市北部に住まわれている方の目線では、多くの生活機能が集まっている駅南側に対して距離を感じることもあると思います。物理的な距離は縮められなくても、自動運転バスを使っていただき、移動時間の短縮で心理的な距離を縮めることが狙いです。また、将来的に和光北IC付近での産業集積も計画しており、その一帯と和光市駅を結ぶ軸とすることも視野に入れています。

山本 自動運転バスはどのようなものなのですか。

柴崎 12席で、現在市内を運行している市内循環バスとほぼ同じサイズです。自動運転バスは当初は乗務員がいるレベル2運転ですが、ゆくゆくはレベル4にしたいと考えています。そして、その自動運転バスに、既存の路線バスや循環バス、シェアサイクルを含むマイクロモビリティも合わせた様々な選択肢を加え、どのような組み合わせなら目的地に早く着けるのか検索できて、さらに目的地の、例えば病院や市役所窓口などの予約、決済までも可能なスマホ用アプリを提供するのが、和光版MaaSの目標です。

山本 どのように周知しているのですか。

柴崎 和光市のウェブサイトはもちろん、駅前デジタルサイネージで動画放映や、イベントでの周知などを行っています。ただ、分かりやすく目に見えるものではないので、浸透させるにはまだ時間が必要でしょう。直近では今年8月末頃に、自動運転バスの走行実験を行い、



駐輪場リニューアルについては、ご自身の利用体験も交えながら解説いただいた。税理士としての豊富な経験を活かし、市役所事務・徴税業務の点検、見直しも公約に掲げられている。

市民にも参加してもらう予定です。さらに10月には、現状3ルートの市内循環バスを5ルートに拡充します。そうした取り組みを通じて、移動が便利になることを実感いただき、以降、和光版MaaSの概念が浸透していけば…と考えています。

山本 MaaSを活用するためには、スマホを使うこととなります。馴染みのないお年寄りにとってはハードルが高そう、といったことが課題になりますか。

柴崎 まさにその点は課題のひとつです。和光版MaaSは、自分で車を運転せず、公共交通や徒歩、自転車等で移動せざるを得ないシニアにこそご利用いただきたい、と考えています。60代ぐらいまではスマホを日常的に使われている方が多いのですが、70代に入ると個人差が出てきますので、講座等を開いて基礎知識を伝授していきたいと思っています。

山本 分かりました。最後に駅北口の

再開発計画について教えていただけますでしょうか。

柴崎 はい。南口は駅ビルの商業施設が整備され、整然とした街並みが形成されて利便性も高いのですが、一方北口は、住宅や雑居ビルが雑然と並んでいます。そこで商業施設や住宅等を複合した再開発プロジェクトが始動しました。駅と駅前広場をつなぐ屋内の広場空間である連絡通路を備える計画で、和光市駅北口が大きく変化するでしょう。

山本 なるほど。商業施設の集客や新たな住人の数によっては、新たに駐輪場の整備も必要になるかもしれませんね。いずれにせよ駅北口の活性化によって、和光市の都市力がさらに向上し、よりプレゼンスを放つまちになることを願っております。

柴崎 ありがとうございます。

山本 本日はお忙しいところお時間をいただき、誠にありがとうございました。PP

聞き手：本誌編集長 山本 稔（やまもと みのる）

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする(有)サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

過去の対談記事をWEBで公開しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

