

マルシェノルド

開発こうほう／地域経済レポート特集号

Hokkaido Development Association 21世紀、もっと輝く北海道へ

NO
662

September, 2018

9月号

テーマ

シェアリングエコノミーと
地域の活性化



Regional Policy by Sharing Economy

●地域経済レポート特集号／REGIONAL ECONOMIC REPORT

マルシェノルド

第41号



シェアリングエコノミーと地域の活性化

さまざまなものをシェアする新たなビジネスやサービス「シェアリングエコノミー」が、世界中で急速に普及しています。シェアリングエコノミーを活かした地域の活性化方策に向けた具体的な取り組みを紹介しながら、その可能性や課題について考えていきます。

Contents

巻頭エッセイ

共有経済社会への期待	1
マルシェノルド編集主幹 小磯修二	

寄稿

地域におけるシェアリングエコノミーの活用	2
(株)大和総研 経済調査部 主任研究員 市川拓也	

地域事例1

地域の足をライドシェアで確保する ～中頓別町と天塩町の取り組みから～	8
---	---

地域事例2

シェアリングエコノミーによる協働のまちづくり ～秋田県湯沢市の取り組みから～	15
---	----

地域事例3

シェアリングシティ・ソウルの挑戦 ～韓国・ソウル市が推進する共有都市政策から～	19
--	----

お知らせ

「公共建築の日」2018フォトコンテスト	24
第32回ツール・ド・北海道2018	25
北海道の地域経済を考える 経済分析セミナー&ワークショップ2018in札幌	26
お知らせ	27

表紙の切り絵作家

三苦 麻由子 Mayuko Mitoma

東京都出身。武蔵野美術短大卒業後、広告代理店勤務などを経てフリーに。1994年札幌へ。みとままゆこのペンネームで、水彩、ペン、墨絵、切り絵など、さまざまなタッチでジャンルにこだわらず活躍中。本誌の表紙は、本号テーマ・イメージによるオリジナル作品。

共有経済社会への期待

マルシェノルド編集主幹 小磯 修二

インターネットやスマホを使ってモノや空間、サービスなどを個人間で共有する新たな共有経済（シェアリングエコノミー）への期待が高まってきている。7月には、内閣府が共有経済の市場規模の試算を初めて公表した。政府としても日本経済を押し上げる可能性を感じているのだろう。一方で、地方においても遊休化した地域資源を有効に活用しながら、地域課題を解決する切り札としての期待が急速に高まってきている。

共有経済によってどこまで地域の課題を解決し、地域活性化に結びつけていくことができるかは未知数の部分もあるが、市川拓也氏の寄稿にあるようにさまざまな挑戦が各地で始まっている。今回の取材では国内外で共有経済を活用した政策に取り組んでいる担当者に話を聞いたが、不安とともに強い意欲が伝わってきた。その理由の一つは、これまでマッチングさせることが困難だった利用者^{だいごみ}と供給者を、スマホを使って簡単に、しかも低コストで結びつけることができる醍醐味にある。中頓別町のライドシェアは、ウーバーのアプリを使っているが、ウーバーは世界で600以上の都市でサービスを提供している。私も海外でウーバーを使う機会があったが、その手軽さと安さに驚いた。

このようなライドシェア普及の契機は、「自家用車を利用するのは所有者」という発想が打ち破られ、所有へのこだわりから生まれる無駄に多くの人が気づき始めたことだ。乗り越えなければいけない規制や制度は多いが、共有経済によってコストが下がり利用機会が広まれば、その流れを止めることはできないだろう。

アルビン・トフラーが「第三の波」で、第一の農業革命、第二の産業革命の次にくる波は情報革命であると予言したのが、約40年前。トフラーは、「消費生産者=プロシューマー」という概念を使った。当時、消費者と生産者が一緒になることは、アウトルキー（自給自足経済圏）のイメージがあり、共感できなかった。しかし、幅広い分野で共有経済が浸透してきており、スマホを使って簡単に個人が市場で供給者になれる状況が生まれてきた。未来学者のトフラーが予言したプロシューマーが現実味を帯びてきているのだ。これは産業革命で分断された消費者と生産者が、情報通信技術の革新で融合していく流れでもある。ブロックチェーンの技術などと組み合わせられて、個人と個人が仲介者なく結びついていく時代になれば、まさにそれは第三の革命といえるだろう。

今回紹介したソウル市の共有都市政策は、息の長い取り組みである。現在のパク・ウォンスン市長は2011年に市長に就任し、すぐに共有都市宣言をした。この政策の特徴は、遊休資源の活用による都市経済の活性化だけでなく、共有文化の醸成を目指していることだ。幅広い分野で共有事業を展開し、市民相互の交流、信頼を深め都市の連帯力を強めながら、地域共同体としての都市を復興させる狙いが感じられる。パク市長はもともと社会運動家だ。ソウル市の挑戦は、共有経済によって社会革命を起こす壮大な実験であるようだ。

地域における シェアリングエコノミーの活用

(株)大和総研 経済調査部 主任研究員

市川 拓也

●Text : Takuya Ichikawa

1. 注目されるシェアリングエコノミー

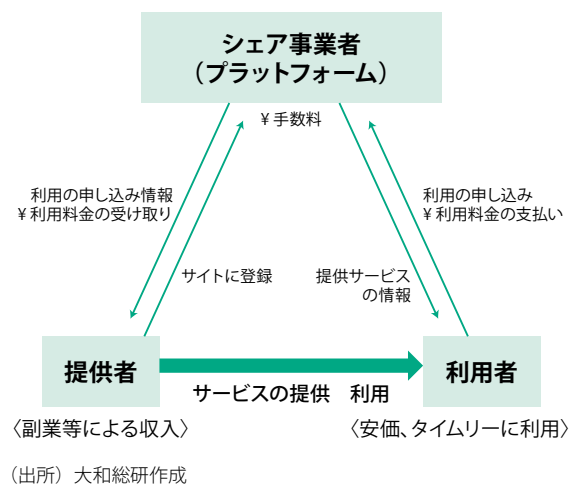
(1) シェアリングエコノミーとは

「シェアリングエコノミー (sharing economy)」とは、使用していない資産やスキルを提供できる側と必要としている側のインターネット上のマッチングを通じて、資産・スキルの有効活用を図るものである。「シェア経済」、「共有経済」とも言われ、欧州委員会では“collaborative economy”として捉えている。

シェアリングエコノミーの典型的な仕組みは図表1のとおりである。モノやスキルの提供者が、インターネット上でマッチングされた利用者に対してサービスを提供するとともに、利用者は提供者に対価を支払う。また、マッチングの場を提供したシェア事業者は取引の対価として手数料を受け取る。

図表1 概念図

シェアリングエコノミーの典型的な仕組み



例えば、「駐車場シェア」の通常のケースでは、駐車したい人が、空き駐車スペースを提供する人とインターネット上でマッチングが行われる。利用

図表2 シェアリングエコノミーのサービス事例（上から、モノ、空間、スキル、移動、お金）

サービス事例	日本	海外	概要
メルカリ	○		出品者と購入者がネット上でのやり取りを通じ、商品の出品や購入ができるフリマアプリ。2013年7月にサービスを開始して以来、2016年末までに、日本において4,000万件のダウンロードが行われている。新品・中古を含め、衣料、雑貨小物、家具、家電等、多くの商品が取引されている。
Poshmark		○	米国で展開されるフリマアプリ。価格交渉ができる「OFFER」機能を搭載する。同社によると、2017年6月までに2,500万の商品がスマートフォンを通して掲載されたとしている。
Carousell		○	シンガポール、香港、台湾、マレーシア、インドネシア等の19都市で利用されているフリマアプリ。同社によると、2012年のサービス開始以来、2017年6月までに5,700万の商品が掲載されたとしている。

サービス事例	日本	海外	概要
STAY JAPAN	○		マンションや一軒家の空き部屋の所有者と宿泊希望者とのマッチングを行うサービスである。国家戦略特区として民泊を可能にする条例を制定した東京都大田区や大阪府の物件が多く掲載される。物件所有者が民泊物件の提供の際に必要な民泊営業許可（特定認定）の取得を同社がサポートする。
スペースマーケット	○		古民家、映画館、球場、お寺、自治体の公共施設等の場所を貸し借りできるプラットフォームサービスである。「映画館で社員総会」、「お寺でキックオフミーティング」等、ユニークな企画が生まれている。同社によると、2017年6月現在、提供するスペースは7,600箇所以上である。
スベシシー	○		貸し会議室やレンタルスペースをビジネスの場での打ち合わせや会議のために貸し借りできるサービス。1時間500円から利用できる会議スペースも提供しており、従来の貸し会議室と比べて格安で利用できる点が特徴的である。サービス提供エリアは東京都内が中心。
スマートパーキング	○		(株) シードが提供する駐車場シェアリングサービス。空きスペースに同社から提供されたビーコンを設置するだけで簡単に駐車スペースとして貸し出せるようになる。利用者はスマートフォンから駐車場の予約や駐車料金の精算を行うことができる。
akippa	○		個人や法人の所有する未利用の駐車スペースと、一時的に駐車場を探しているドライバーとをマッチングするサービスである。サービス開始当初は個人向けのサービスであったが、2015年7月より法人向けの貸出サービスを開始し、セブン-イレブン・ジャパンや丸亀製麺などにも、駐車場提供を行っている。
軒先パーキング	○		駐車スペースとドライバーをマッチングするサービスである。株式会社ナビタイムジャパンと連携しており、同社の運営するカーナビアプリ上で空きスペースの検索、予約が可能である。
Airbnb		○	世界191ヶ国65,000以上の都市でユニークな部屋をネットや携帯やタブレットで掲載・発見・予約できるコミュニティ・マーケットプレイス。2016年に開催されたリオデジャネイロオリンピックの際には公式サプライヤーに選ばれ、オリンピック開催期間中に各国からの旅行者に対して宿泊施設を提供した。
カウチサーフィン		○	宿泊を提供する「ホスト」と宿泊を希望する「サーファー」（旅行者）をマッチングするサービス。宿泊が無料という点が特徴的。利用者の安全性担保のために、相互評価のしくみ、コミュニティによるサポート、運営者による利用者連絡先の確認などがある。同社によると、2017年6月現在利用者は約1,400万人。
自在客（ジザイケ）		○	中国人旅行者向けに民泊の仲介を行うサービスである。主に日本や台湾の物件を提供する。同社によると、2011年にサービスを開始して以来、2017年6月までに52万人以上の利用があったとしている。
途家（トゥージア）		○	主に中国でサービスを展開する民泊仲介サービス。2017年6月現在、中国国内335都市、中国国外1,018都市の物件を計45万件提供する。2016年4月より日本支社を設立。

サービス事例	日本	海外	概要
AsMama	○		実生活での友達・知人を検索したり、FacebookやTwitterから友達・知人を誘って、同じ幼稚園、保育園、学校等に通う保護者や友人と子どもの送迎や託児を行うSNSサービス。子どもを預ける場合は1時間500円から利用で、対価の支払いは同サービス上で行うことが可能である。
エニタイムズ	○		(株) エニタイムズが提供する家事代行、子供のお迎え、ペットの世話等の家庭の「困りごと」を、個人に依頼できるウェブサービス。助け合いを通して、女性や高齢者の労働参画や、地域コミュニティの活性化を目指している。
ココナラ	○		個人の持つ知識・スキルを売り買いできるオンラインマーケットである。似顔絵・イラスト作成、文章キャッチコピー作成、占い等23分野のサービスが提供されている。同社によると、2017年6月現在、利用者数は30万人であるとしている。
TIME TICKET	○		「私の30分、売り始めます。」がキャッチコピーの個人の持つスキルをシェアするサービスである。利用料金からサービス利用料を除いた額の10%以上をNPO法人等に寄付する。同社によると、2017年6月までに296万円の寄付を行ったとしている。

サービス事例	日本	海外	概要
ミナポート	○		京都市で行われているシェアバイクサービスである。市内の複数拠点からの貸出・返却に加え、スマートフォンアプリからあらかじめ指定した日時・場所に自転車を配送、回収してくれるサービスもあり、好きな場所で貸出・返却を行うことができる。
notteco	○		自動車で中長距離を移動するドライバーと区間間の移動を希望する人をつなげる相乗りマッチング・サービス。利用料金はガソリン代や高速代といった移動にかかる費用を割り勘する水準で設定される。
Uber		○	一般のドライバーと、移動を希望する人をマッチングするサービスである。同社によると、2017年6月現在、タクシー等と乗客のマッチングを含め、世界606都市で利用されている。日本では、タクシー等の配車サービスを提供する。
Lyft		○	一般のドライバーと、移動を希望する人をマッチングするサービスであり、同社によると、2017年6月現在、米国内200以上の都市で利用されているとしている。2016年1月よりGMと提携し、自動運転ライドシェアリングの実現を目指している。
GO-JEK		○	インドネシアにおいて、バイクタクシー（ojek）の配車サービスを提供する他、荷物の配達、買い物代行、マッサージ師の出張依頼等の様々な付加価値サービスを提供する。利用料金は同社の提供する電子マネーGO-PAYよりスマートフォンから支払うことができる。

サービス事例	日本	海外	概要
Readyfor	○		クラウドファンディングサービス。災害からの復興支援や、途上国の支援など、社会課題解決を目指したテーマが多い。同社によると、同社によると、2017年3月までに、6,100件以上のプロジェクトの資金調達を行い、約25万人から約37.8億円以上の支援金を集めた。
Kickstarter		○	アーティスト、映画製作者、デザイナー、エンジニア等のクリエイターのアイデア実現を支援するクラウドファンディングサービス。2009年の創業以来、2017年6月までに1,300万人の支援者により、126,070件のプロジェクトに資金が提供された。2017年内に日本進出予定。

（筆者注）ミナポートはサービスを終了（2018年5月）。
（出所）総務省「平成29年版情報通信白書」（出典元：内閣官房第1回シェアリングエコノミー検討会議（2016年7月8日）一般社団法人シェアリングエコノミー協会提出資料の分類を基に各社資料等から作成）
（編集部注）表はいずれも原文のままで掲載。

者はシェア事業者へ利用料金を支払い、シェア事業者は利用料金から自らの取り分を引いた額を提供者に支払う。インターネットを介することで、個人でも、空いた時間だけでも貸駐車場事業ができる点に特徴がある。

(2) シェアリングエコノミーのメリット

シェアリングエコノミーによるマクロ経済面でのメリットとしては、遊休資産やスキルの有効活用により、限りある資源の効率化が図れる点が挙げられる。過剰な生産を抑えられれば、環境にもよいであろう。

提供者、利用者のメリットとしては、それぞれ遊休資産やスキルを活用して副収入を得られる点、便利なサービスを受けられる点にある。また、シェア事業者としても自らの資産・スキルを持たずとも、提供者から利用者へのサービスを仲介することにより収益をあげることができる点はメリットとなる。しかも、インターネット上のマッチングであるから、シェア事業者は場所を問わずに広範囲に提供者・利用者を募ることができる。

さらに、周辺ビジネスへの広がりも期待される。典型的な例としては、保険や本人確認に関する事業があるが、こうした多種多様なメリットがシェアリングエコノミーの世界的な拡大を促しているのである。

(3) サービス事例

既に「駐車場シェア」について言及したが、シェアリングエコノミーの中で最も有名なサービスは「民泊」であろう。インターネットを通じて空いた部屋を旅館のように貸し出すことができるため、世界中で急激に広まりを見せている。部屋という「空間」を貸したい人と借りたい人の間で、好きなタイミングでシェアされることで成り立つ。

図表2はシェアリングエコノミーのサービス事例である。「空間」に加え、「モノ」「スキル」「移動手段」「お金」の分野が挙げられている。同じ分野であっても、例えばコストシェアのnottecoとライ

ドシェアのUberで異なるように、サービスは様々である。

遊休資産やスキルをC to C（個人間）で行うのが典型的と言えるが、企業の空き会議室を他社に貸すようなB to B（企業間）のタイプや、シェア事業のために企業が自動車を所有し、個人に貸すB to C（企業から個人）のタイプも、シェアリングエコノミーから排除されるものではない。

2. シェアリングエコノミーが広がる背景

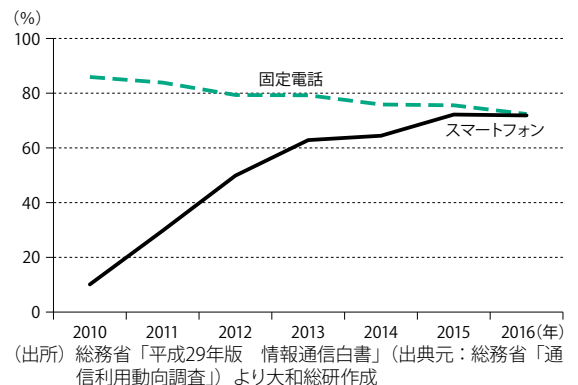
(1) 技術的な進歩

シェアリングエコノミーが世界的に拡大する背景として、まず指摘できるのは科学技術の進歩がある。インターネットやスマートフォンの普及が、遊休資産やスキルのタイムリーな提供・利用を可能にしたのである。

図表3は日本の固定電話とスマートフォンの世帯保有率を示したものである。2010年の固定電話の保有率は約86%であり、スマートフォンは一桁の水準にすぎなかった。しかし、2016年には保有率が低下傾向にある固定電話にスマートフォンが並び、ともに約72%とほぼ同水準となった。スマートフォンはわずか6年の間に急速に普及したことがわかる。

インターネット上のマッチングは、パソコンでも可能であるが、場所を選ばずに利用できるスマートフォンの利便性の高さこそが、シェアリングエコノ

図表3 スマートフォン等の世帯保有率

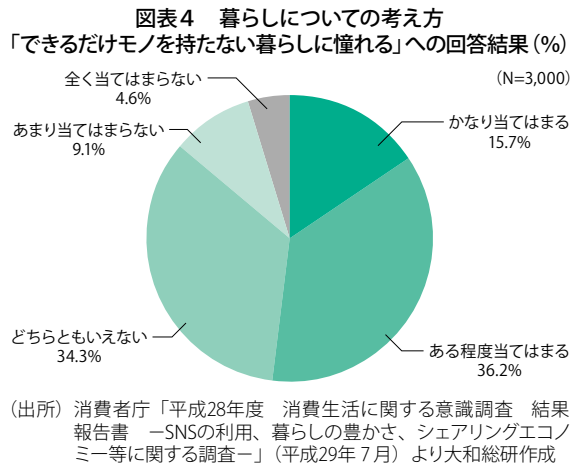


ミーの拡大に大きく寄与してきたものとみられる。

(2) モノの所有に対する価値観の変化

シェアリングエコノミーが広がる背景としてもうひとつ大きなものとしては、モノに対する価値観の変化も挙げられる。図表4は消費者庁の調査で「暮らしについての考え方」において、「できるだけモノを持たない暮らしに憧れる」への回答結果である。「かなり当てはまる」、「ある程度当てはまる」の合計が5割を超えるのに対して、「あまり当てはまらない」、「全く当てはまらない」の合計は1割強にすぎない。モノを持つ必要がないどころか、過半がモノを持たない暮らしに憧れを抱いているのである。

こうしたモノを持ちたくないという価値観は、過去の大量生産、大量消費がもたらしてきた自然環境への負荷の増大に対する危機感の表れかもしれない。モノを持たなくとも好きな時に好きなだけ借りられる状況が、こうした価値観にしている可能性もある。いずれにせよ、現代的な価値観がモノについてのシェアを求めていることに違いはない。



(3) 多様な働き方が求められる時代

シェアリングエコノミーの重要な分野として、スキルのシェアもある。最近では、フリーランス(編集部注:会社や団体などに所属せず、仕事に応じて自由に契約する人)

の人口が増えているようであるが、インターネットを通じたクラウドソーシング(編集部注:不特定多数のクラウド(群衆)が集まって何かを作り上げること)では、場所に縛られず自身の持っているスキルを活かすことが可能となる。また、インターネット上のマッチングは、週末等のわずかな時間に他人に特技を提供することも可能とする。例えば、職業としてのカメラマンではないがスキルはあるという場合に、カメラマンほどの高レベルのサービスを望まない人から、空いた時間に写真撮影の仕事を取ることができれば、趣味と実益を兼ねた副業になる。労働者不足で多様な働き方が求められる中、シェアリングエコノミーの仕組みは時代に合致していると言える。

3. 地域における活用分野の例

(1) 観光

観光分野において、シェアリングエコノミーが期待できる分野といえば、まずは前述の「民泊」が挙げられる。趣のある古民家などを改修し、宿泊場所として観光客に提供できれば、地域の誘客施設としても役に立つ。空き部屋を用いて、観光客をホームステイのようにもてなすことができれば、交流のきっかけにもなる。

また、観光客との交流という点では、「観光ガイド」もシェアリングエコノミーにおける期待の持てる分野である。地元で生活している人がホストとして観光客の案内をする。住民ならではの視点で地元の魅力を伝えることができる。

観光においても一つの重要な要素は移動手段の確保である。シェアリングエコノミーにおける移動分野としては「ライドシェア」が有名であるが、まだ日本では一部を除き有償で行うことはできない。仮に「ライドシェア」が加われば、目的地へ移動し、宿泊し、観光ガイドを受けるところまでシェアリングエコノミーで補える。観光スタイルが、かつての団体ツアーから個人旅行の時代に移るにつれ、個々のオリジナリティが求められる。シェ

アリングエコノミーを通じて得られる体験は、こうした観光客にとって魅力的に映るに違いない。

(2) 女性活躍

女性が活躍する職場が増え、仕事に時間が取られるにつれて課題となるのが「子育て」である。子どもの「一時預かり」という意味では、従来からベビーシッターが存在していたが、現代ではインターネットのマッチングにより急な用事で短時間の預かりにも対応できるようになっている。また、AsMamaの「子育てシェア」のように、特定の母親同士のコミュニティによる助け合いの形態もある。

忙しく働く女性には「家事」のシェアの活用も有効であろう。料理や清掃など、得意とするスキルを持った人に家事を代行してもらえば、たまの息抜きもでき、余裕を持って働くことができよう。このほか「習い事」を始める、「洋服」を借りるなど、シェアリングエコノミーには女性活躍を支えるサービスも少なくない。

(3) 災害時への対応

シェアリングエコノミーは単に対価を得ることにおいてのみ価値があるものではない。使用していない資産等を有効活用する仕組みは、地域の災害支援にも役に立つ。

日本でこのことを知らしめたのは熊本地震発生時のシェア事業者の対応である。図表5はシェアリングエコノミー協会の会員が実際に行った災害支援である。中長距離の相乗りサービスを行うnottecoは災害地域へのボランティアに向かう人々を送るサービスやキャンピングカーの無償貸し出しを行っており、駐車場シェアの軒先パーキングは被災者やボランティア等に一部駐車スペースを無料で提供、クラウドファンディングのMakuake等は災害支援の募金や寄付を行った。この図表にはないが、民泊のAirbnbはいち早く無料で緊急の宿泊場所の提供を行っている。

シェアリングエコノミーの基本はインターネット

図表5 「熊本地震災害支援」を行った
シェアリングエコノミー協会会員の取り組み

- **ライドシェア（乗り合い）サービス**
 - ・ notteco（のってこ！）
- **キャンピングカー無償貸出サービス**
 - ・ notteco（のってこ！）
- **一部駐車スペース無料サービス**
 - ・ 軒先パーキング
- **災害支援募金を募集するサービス**
 - ・ Makuake（マクアケ）
 - ・ STEERS（ステアーズ）
 - ・ クラウドワークス
 - ・ ココナラ

（出所）シェアリングエコノミー協会ウェブサイト
（編集部注）Makuake（マクアケ）は事業アイデアなどをネット上でプレゼンテーションし、資金を集めるクラウドファンディングのサイトを運営。STEERS（ステアーズ）はオリジナルTシャツ販売サービス（現在はサービス終了）。クラウドワークスは仕事を依頼したい「クライアント」と、多様なスキルや実績のある働き手の「クラウドワーカー」をマッチングするサイトを運営。

を介した個人間の遊休資産等の有効活用であり、急な要請にも応じやすい。緊急時の支援の仕組みをあらかじめ備えている点からすれば、シェアリングエコノミーは地域の防災インフラとしての機能を有するとみることができる。

(4) シェアリングシティ

シェアリングエコノミーの推進に自治体として取り組みむところも増えてきている。図表6は、シェアリングエコノミー協会が認定した「シェアリングシティ」と導入サービスを示したものである。「スペース」や「スキル」への偏りが見られるが、現在のところ、これらの自治体はこうした分野でシェアリングエコノミーの活用を有効とみているのであろう。

自治体にとってシェアのよいところは「共助」を基本としている点である。住民サービスの向上を税金等の「公助」で行おうとすれば、財政への負担が増す。住民同士がインターネットのマッチングを通じて助け合い、課題を解決していくことができるのであれば、自治体としては財政的な負担

図表6 シェアリングエコノミー協会認定シェアリングシティと導入サービス

奄美市（鹿児島県）	ランサーズ、PIXTA、ミンネ
大津市（滋賀県）	AsMama、タスカジ
加賀市（石川県）	スペースマーケット、TABICA
釜石市（岩手県）	Airbnb、TABICA、cogicogi、シェアのり
川上村（長野県）	エニタイムズ、クラウドワークス
鯖江市（福井県）	FAAVO、Makuake、スペースマーケット、TABICA
島原市（長崎県）	スペースマーケット、TABICA、軒先パーキング
多久市（佐賀県）	クラウドワークス、TABICA
千葉市（千葉県）	スペースマーケット、TABICA
天塩町（北海道）	notteco、ランサーズ
南砺市（富山県）	ランサーズ、Airbnb
日南市（宮崎県）	FAAVO、クラウドワークス、エニタイムズ
浜松市（静岡県）	スペースマーケット、TABICA
湯沢市（秋田県）	スペースマーケット、AsMama、タスカジ
横瀬町（埼玉県）	スペースマーケット、TABICA

(出所) シェアリングエコノミー協会ウェブサイト

を伴わずに住民ニーズに対応できる。前述の災害支援にせよ、シェアリングエコノミーは、行政を補完する役回りとして非常に適しているのである。

政府はシェアリングエコノミーを活用している自治体や民間事業者等の事例を2020年までに100件にまで増やす予定であり、最新の事例集では37件が記載されている^{*}。今後、シェアに注力する自治体が増えていこう。

4. 今後の課題

シェアリングエコノミーの特徴として、サービス品質については、通常、相互評価によって高まる仕組みを有している。しかし、C to Cで行われる場合、提供者によるサービス水準が、監督官庁の下で事業許可を得て提供されてきたプロとしてのサービス水準に達しているかどうかは保証できないであろう。

有償事業であれば、提供者側としては少しでも品質の高いサービスを提供することが求められるのは当然である。このことを前提としつつ、シェ

アリングエコノミーの取引においては、利用者側の心構えとして、価格や利便性を考慮しつつ、提供者に「お客様」としてのプロ級のサービスを要求しないことが必要であろう。

世界的な大きなうねりとなっているシェアリングエコノミーを、日本における地域活性化を促す手段としていくためには、新しい価値観を持つ若者を中心とした理解者等が、効果的な活用方法について改めて考えていくことが必要である。さらにその上で、シェアリングエコノミーに接する機会が限られる人に対しては、理解を促すべくその有用性について繰り返し啓発していくことも必要となろう。

※ 内閣官房シェアリングエコノミー促進室「シェア・ニッポン100 ～未来へつなぐ地域の活力～『シェアリングエコノミー活用事例集（平成29年度版）』（平成30年3月20日）」

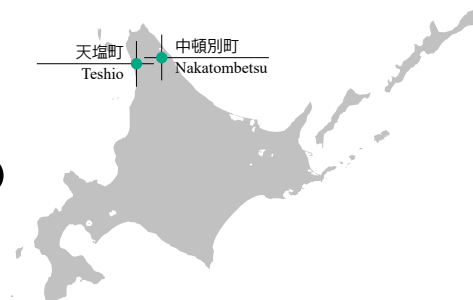
PROFILE

市川 拓也 (いちかわ たくや)

1992年大和総研入社。1995年海外駐在（バンコク）、1998年から地域経済・地方財政・地方債、2007年から公益分野を担当。2008年東北公益文科大学非常勤講師兼任。2012～14年外務省出向。2015年に地域経済等を担当し、2018年現在、シェアリングエコノミー等の経済を担当。主な著書に『特例民法法人のための移行認定・認可申請の実務』（財経詳報社、2009年10月）、『公益法人制度改革と新たな非営利法人制度』（財経詳報社、2005年11月）がある。

地域の足を ライドシェアで確保する

～中頓別町と天塩町の取り組みから～



北海道の地方部における共通の課題の一つが、公共交通、地域の足の確保です。日本では、交通事業は原則として、運賃収入で成り立たせる仕組みになっています。しかし、それを地方部で成り立たせることは難しく、特に自家用車利用の定着や昨今の人口減少によって需要が減少し、交通事業者が路線を廃止するなど、地域の足を確保することが深刻な問題になっています。そこで期待されているのが、地域にある交通資源をシェアリングする考え方です。

道北に位置する中頓別町と天塩町では、ライドシェアと呼ばれる相乗り事業の実証実験を2016年度にスタートさせて注目を集めています。中頓別町と天塩町の取り組みを取材しました。

ライドシェア（相乗り事業）とは

ライドシェアとは、個人が所有している自家用車を活用して乗車サービスを行う事業です。ライドシェアサービスの発祥はアメリカで、最大手として知られているのが、Uber（以下「ウーバー」）です。ウーバーはカリフォルニア州サンフランシスコに本拠地を置くウーバー・テクノロジーズが運営する自動車配車ウェブサイトと配車アプリで、世界70の国と地域、600都市以上で展開されているといわれています。

日本では、2014年3月から日本法人のウーバー・ジャパンが東京でサービスを開始しています。ただ、日本の道路運送法では、基本的に「自家用有償旅客運送」

は登録制となっており、登録外の乗車サービスはいわゆる「白タク」と呼ばれて法律違反になってしまいます。このような日本独特の規制があり、東京でのサービスは、個人所有の車による乗車サービスではなく、スマートフォンを使ってハイヤーを呼べるという仕組みで運用されています。2016年5月からは、京都府京丹後市のNPO法人が、過疎地域などで住民のために運送を行う「公共交通空白地有償運送」の制度に沿ってウーバーの仕組みを導入し、ボランティアドライバーが有償で旅客を輸送するサービスを開始しています。

ライドシェアには、大きく分けてウーバーのように乗りたい人が乗りたいときに車を呼んで目的地に向かうオンデマンドの有償運送と、ドライバーが目的地に向かう際に相乗りしてコストをシェアする仕組みのコストシェア型があり、後者はヨーロッパで普及が進んでいます。日本では2016年に設立された株式会社notteco（以下「ノッテコ」）が、ウェブサイト「notteco」を運営し、ドライバーや乗りたい人が事前に登録をして、両者をマッチングさせるライドシェア事業を展開しています。

ウーバーもノッテコも空いている車のシートをシェアして活用する考え方は同じです。また、ICTの普及によって、アプリやウェブサイトを通じ、車を所有している人が乗りたい人を探す、あるいは、移動したい人が空いている車のシートを探すという、両者をマッチングできる手段が現れたことで、ライドシェアの可能性が大きく広がっているのです。

中頓別町におけるライドシェア導入の背景

2016年8月からウーバー・ジャパンの協力を得て、ライドシェア事業に取り組んでいるのが、宗谷地方にある中頓別町です。

中頓別町では明治30年ごろにまちを流れている頓別川から砂金が見つかり、当時は頓別川の上流に多くの人が砂金採りのために入地したといわれています。その後、入植者が集まり、1910年代に鉄道が開通し、開拓が本格化しました。酪農業や林業が定着しており、人口は1,757人、高齢化率は38.7%（いずれも2015年度国勢調査値）です。平成元年、音威子府－南稚内間を結んで町内に10駅あったJR北海道の天北線が廃止になり、現在は代替バスが運行されていますが、運行は1日4本。町民にとっては利便性が悪く、さらに人口減少や自家用車の利用増に伴って、路線バスの維持にかかる行政の負担も年間2千万円ほどになっていました。

中頓別町では、2015年12月に地方創生に向けて「中頓別町人口ビジョン」と「中頓別町総合戦略」を策定していますが、この議論の過程で浮き彫りになったのが、地域交通の問題でした。そこで、その解決策を探るために、人口ビジョンと総合戦略の策定で支援を得た道内のシンクタンクのアドバイスで、小林生吉町長なるよしがウーバー・ジャパンを訪問。その場で中頓別町における持続可能なライドシェアモデルの確立に向けた実証実験の実施について、ウーバー社から提案されたと言います。

中頓別町のライドシェアの実態

中頓別町が取り組んでいる実証実験「なかとんべつライドシェア」は、2016年8月24日からスタートしています。これは、有志による町民ボランティアがドライ



中頓別町では、役場のスタッフが電話で受付して代理配車を行っている

バーとなって、移動したいという人たちを自分の車に乗せてくれるサービスです。乗車したい人は、スマートフォンなどにインストールしたウーバーのアプリから、乗車可能な車を希望する場所に呼ぶことができます。アプリを立ち上げると、地図上に乗車可能な車がどこにあるかがわかり、依頼をすると一番近くの車に配車の連絡が入るという手順です。

中頓別町ではスマートフォンを所有していない高齢者が多いため、実証実験では専用受付電話を設けて役場のスタッフが電話で対応し、配車を代行する体制も整えました。また、農協や道の駅など町内6カ所（現在は7カ所）に専用のタブレットを配置し、そこで施設の職員が代行配車を行ってくれます。利用は町民に限らず、ウーバーのアプリをインストールしていれば誰でも利用できます。



農協スーパー（A-COOP）中頓別店内には専用のタブレットが設置されており、各自で配車依頼ができるほか代理配車にも対応している



実証実験の初年度は、乗車した人は無料で利用できましたが、利用者アンケートの結果から、無料では

お願いしにくいという意見が多く、2017年度からは100円のシステム利用料と燃料費などの実費分をドライバーに支払う仕組みに変更しました。利用が多い病院や保健センターなど町内の移動で170円程度、町の中心部から約15km離れたピンネシリ温泉までの移動で770円程度です。

海外のウーバー利用はクレジットカードで支払う仕組みですが、クレジットカード決済になじみがない高齢者が多いので、直接ドライバーに現金で支払うことが可能になっています。ウーバーのアプリをインストールしている人もクレジットカードか現金か、いずれかの支払い方法を選ぶことができます。

また、初年度の移動範囲は町内のみでしたが、現在はドライバーが了承すれば、発地か着地のいずれかが町内であれば利用できるようになっています。

なかとんべつライドシェアを支える体制

中頓別町では、実証実験を始めるに当たって、地元の自治会連合会や町内の交通事業者などを構成員にした「中頓別町シェアリング研究協議会」を立ち上げました。ウーバー・ジャパンや北海道運輸局旭川運輸支局などもオブザーバーとして参加しています。この協議会では、町内の公共交通を取り巻く現状把握や交通分野の課題の洗い出しを行っているほか、交通以外の分野でのシェアリング可能な資源調査も行っています。

また、ボランティアとして活躍するドライバーを構成



2016年6月に発足した「中頓別町シェアリング研究協議会」。写真は2017年度の第1回の会議の様子

員とする「シェアコミュニティ交通グループ」も組織し



ボランティアドライバーによる交通グループ会議。ヒヤリハットマップの作成など安全性を高める取り組みも行っている

ました。この交通グループでは、月に1回ほど定期的に会合を開き、ライドシェアにおける安全確保や住民の利用促進に

向けた取り組みを議論しています。

現在のドライバーは15人で、免許証や車検証の確認、自賠責・任意保険の加入確認のほか、運転記録証明書を取得し、過去に運転事故や違反歴がないかなどの確認もしています。さらに、路面状況や危険箇所を事前に確認しておくことができる「ヒヤリハットマップ」の作成、中頓別町立自動車学校における技能講習の実施など、安全運転に向けた取り組みも行っています。

こうした体制のもと、これまで無事故で「なかとんべつライドシェア」事業が進められてきています。



交通グループ会議では中頓別町立自動車学校で技能講習も実施している

町民の反響と実証実験の成果

2017年度末まで、ライドシェアの利用回数は611回、総走行距離は6,566kmに達しました。配車の手段は電話での対応が58.1%、アプリからの配車が32.7%、代理配車が9.2%でした。

実証実験の初年度には乗車利用者にアンケートを実

施していますが、「通院・保健センター」の利用が19.1%と最も多く、次いで「買い物・銀行」「外食」「入浴」「役場」と続いています。さらに年代では70歳以上が39.3%と高齢者の割合が高いものの、10～30歳代も22.3%、40～50歳代も23.4%と幅広い年代層に利用されています。特に、冬季は利用者が増加する傾向があり、外出がおっくうになる冬場の移動に重宝されているようです。

町内ではこれまで高齢者にタクシーチケットを配布していましたが、以前は緊急時のためにチケットを有効期限ぎりぎりまで利用せず、結果的に使われないチケットもあったそうです。ところがライドシェアの存在がタクシーを補完する役割も果たしており、タクシーチケットの利用率も高まったそうです。新たな住民の足を確保できたことが外出機会を創出し、町民の行動範囲を広げたという成果もあったようです。台湾からやってきた旅行者からの配車依頼実績もあり、インバウンド向けの交通手段としての期待ものぞかせています。

中頓別町が目指しているのは、こうしたシェアリングを通じた、新たなコミュニティの構築です。「昔は近所の人が出かけるときに、『一緒に乗っていくかい?』と声をかけてくれるコミュニティがありました。当時と同じようにはいかないのかもしれませんが、ライドシェアの仕組みをつくって、支え合うコミュニティを新しくつくっていきたいと考えています」と小林町長は言います。

中頓別町における今後の課題

「なかとんべつライドシェア」は2018年度が実証実験の最終年度になりますが、これまでの取り組みからは課題も浮き上がってきています。

まず、担い手がボランティアで、地方創生交付金を活用した取り組みであるため、持続的な仕組みづくりの問題です。仕事をしているドライバーは、いつでも

対応できる状況ではなく、ニーズに対応していくためにはドライバーを増やしていくことが大切です。また、ウーバーのアプリは、リアルタイムでマッチングするため、事前予約ができません。ライドシェアは広範囲で展開すればするほどニーズに対応できる可能性が広がりますが、他地域との連携もあまり進んでいない状況です。

中でも大きな壁になっているのが、法律上の問題です。現在は実費分のみ負担を求める法の枠外として展開されていますが、ドライバーを確保していくためには、ボランティアとしてではなく、一定の報酬を得られることが近道です。京丹後市のように公共交通空白地有償運送制度を導入するにも運行管理責任者の配置や運行管理体制の構築など、小さな自治体の中では負担の大きな要件があり、それが大きな壁になっています。

人口減少が進んでいる地域の実情を発信しながら、幅広い地方部において展開できる制度のあり方を検討していくことが期待されます。

天塩町におけるライドシェア導入の背景

中頓別町から車で西に2時間ほど行くと、日本海に面した夕日がきれいなまち、天塩町があります。人口3,243人、高齢化率32.2%（2015年度国勢調査値）、天塩川の下流域に生息する天然のシジミが特産品のまちです。

かつて天塩町の公共交通の主役だった国鉄羽幌線は1987年に廃止され、その後の主な移動手段はバスか自家用車となってい



通院などの利用が多いという天塩町のライドシェア

ました。天塩町は、北海道の行政の枠組みでは留萌振興局に所属していますが、振興局がある留萌市までは100km以上の距離があります。一方、宗谷総合振興局がある稚内市までは約70km。通院や買い物などは稚内市に出かける住民が多く、生活圏としては宗谷地方に属しているといえます。しかし、稚内市までの公共交通機関は、バスと鉄道を乗り継がなければならず、片道だけで約3時間もかかるという状況でした。車では1時間程度ですが、高齢者や車を持っていない人にとっては非常に不便で、一つの課題になっていました。

そこで、天塩町では地域経済の活性化や雇用機会の創出など、地域活力の再生を推進する地域再生制度を活用し、地域再生計画「天塩町シェアリングコミュニティ構築プロジェクト」を策定。2017年3月から天塩-



2017年3月12日にスタートした天塩町の相乗り実証実験の様子

稚内間のライドシェアの実証実験をスタートさせました。

手を組んだのが、国内最大級の長距離ライドシェアサービスを展開するノッ

テコです。同社は安く移動したい人とガソリン代などの実費を節約したいドライバーをつなげるサービスを2007年に開始し（当時は、別会社がスタートした「のってこ!」）、現在約40,000人以上の会員を有し、年間で約3,000件の乗車マッチングの実績があります。

ノッテコの仕組みは、同乗する人が移動に要したガソリン代や高速代などの実費分を負担するというもの。ドライバーは事前に「ドライブ登録」をして、移動する日時や区間、同乗可能な人数、車種などを告知します。一方、乗りたいという人は、事前にサイト上から会員登録（無料）を行い、ドライバーが告知しているドライブ

登録の中から選んで、乗せてほしいという依頼をします。ノッテコのサイトで両者をマッチングさせた後は、ドライバーと乗車する人が待ち合わせ場所などについて、サイト上のメッセージ機能で連絡を取り合います。費用は目的地に到着したところで、現金で支払います。金額は片道のガソリン代や高速代の参考金額が自動算出されるので、参考金額から相乗り代を設定するという仕組みです。

支払う金額が実費分なので、道路運送法上の問題もありません。この点については、事業者が事業に対する規制の適用の有無を照会できる、産業競争力強化法に基づく「グレーゾーン解消制度」を活用して、問題がない旨の回答がなされています。

実証実験ではドライバーは70歳未満、任意保険に加入していることが条件です。また、同乗者は18歳以上の町民を対象にしました。天塩町もスマートフォンを持っていない高齢者が多く、電話の受け付け窓口も設けました。

情報発信で、天塩町の取り組みを全国へ

天塩町では当初から実証実験を半年程度と考えており、実証実験が順調に推移したと判断し、2017年11月からは本格的に導入しています。この間、特に意識して取り組んできたことが情報の発信と周知です。住民説明・登録会の実施のほか、専用サイトの開設、利用マニュアルの作成、老人クラブでの説明など、町民向けに丁寧な情報発信を心がけました。また、ドライバー



2017年3月に開催された天塩町のライドシェアの住民説明・登録会の様子

と同乗者による相乗り交流会の開催、稚内市内のフットパス散策や利尻島訪問などと、相乗り体験を組合



知らない人の車に乗る不安を解消するために開催された相乗り交流会

わせた「相乗りツアー」も実施してきました。

「ライドシェアは前例のない新しい取り組みなので、町民は仕組みがわかりづかったようです。理解を得られるまで時間がかかりました。言葉で説明するよりも実際に使っていただいて、口コミで評判が広がっていくことが、一番波及力がありました」と言うのは、天塩町商工観光課で総務課地方創生係を兼務する菅原英人主任です。

また、併せて町外への情報発信も積極的に行いました。北海道に限らず、日本の地方部では同じような課題に直面しています。天塩町の取り組みは他の地域でも展開できるもので、全国に同じような取り組みが広がってほしいという思いからです。

それが功を奏し、天塩町は総務省の「ICT地域活性化大賞2017」の優秀賞に選ばれたほか、(一社)シェアリングエコノミー協会が認定する「シェアリングシティ」の認定(道内は天塩町のみ)、政府CIOポータル



ライドシェアを体験しながら、旅行気分も味わってもらおうと企画した「相乗りツアー」

サイト「シェア・ニッポン100～未来へつなぐ地域の活力～」への掲載、「平成30年度版環境白書」で先進事例として紹介されるなど、全国的に知名度を高めるきっかけにもなりました。

天塩町の取り組みが広く知られることで、他の自治体でも相乗り事業の有効性を認識し、導入を検討するきっかけになっていくことが期待されます。

移動する車両の「見える化」が、今後の鍵

天塩町の登録ドライバーは、現在31名。実証実験期間から2018年3月末までの実績では、「通院」が45.7%で、「買い物」が14.5%でした。利用者は約80%が65歳以上の高齢者で、電話での申し込みがほとんどだったと言います。また、近隣町村在住者からの問い合わせも多くなっています。電話での受け付けは町民に限っていますが、サイト上で登録をすれば誰でも利用できるため、電話窓口ではサイト登録を促すなどの対応をしているそうです。しかし、交通弱者は高齢者が中心のため、利用を断念する人も多いようです。

これまでの取り組みでは、登録しているドライバーのうち上位2人の車への同乗が7割以上を占め、通勤などで移動している少数のドライバーに利用が偏っていることがわかっています。今後、ライドシェアの利用促進を図っていくためには、天塩～稚内間を走っている車の台数やその時間帯、空いているシートがどのくらいあるのかなど、移動車両の「見える化」がドライバーに負担のかからない形で展開されていくことが期待されます。

天塩町では相乗り事業だけでなく、仕事発注サイトを運営するランサーズ(株)と提携し、子育てがひと段落した主婦などを対象にした労働力のシェアとICTによる仕事の機会創出にも取り組んでいます。地域に眠っているスキルを掘り起こし、マーケットとして定着させ

ていこうとしているのです。

需要の多い大都市部で展開されてきたシェアリングエコノミー事業は、地方の課題解決のためにも有効な仕組みといえるでしょう。天塩町の取り組みは、その可能性を実感させてくれる取り組みの事例として注目されています。

地域交通とシェアリングエコノミー

ここで紹介した中頓別町と天塩町の取り組みは、地域交通、地域の足を確保していくための新たな挑戦です。その背景には、人口減少により交通事業者が不採算路線から撤退するなど、公共交通サービスが低下していく中で、その一方では高齢化の進展により、自ら自家用車で移動することが困難になる人が増え、公共交通へのニーズは高まっていくという矛盾が生まれ、そこで今ある資源の中から、新たな移動手段を模索していかなければならないという現実があります。

シェアリングエコノミーは、利用者とサービスの提供者をインターネット上のマッチングを通じて結び付ける、新しい経済活動の仕組みです。基本的には、多くの利用者とサービス提供者がいる大都市地域で成り立つもので、地方部において安定的に展開していくことは容易ではありません。

今後の取り組みに向けて大切なことは、まず規制緩和でしょう。特に、道路運送法の規制は大きな壁となっています。

先進的にライドシェアを展開してきたウーバーの海外の事例では、サービスにいくつかのラインナップがあるそうです。タクシー免許などを持ったドライバーによって提供される乗車サービスもありますが、最も低い価格帯の「UberX」というサービスのドライバーは、国や地域によって異なりますが、通常の運転免許があればドライバーとして収入を得ることができる例がある

そうです。

運賃収入で事業を運営する、これまでの日本の仕組みでは、地方部の公共交通を維持していくことは難しく、地域の現状に即した思い切った規制緩和が期待されます。

二つ目に重要なことは、ライドシェアをより広域的な区域で展開していくことです。現在は地方創生交付金による財政支援で事業が支えられていますが、今後自立していくためには、広域的な取り組みを進め、そのスケールメリットを生かした事業収入を基盤にして安定的な取り組みにしていくことが欠かせません。広域化することで、ドライバーの充実や移動可能範囲の拡大など、事業拡充の可能性も生まれます。

最後に重要なことは、幅広い分野でシェアリングの仕組みを導入、展開していくことです。中頓別町ではシェアリング研究協議会で交通分野以外の取り組みを検討しており、天塩町でも労働力のシェアなどが進められています。幅広い分野でシェアリングの意識を高めていくことが大切です。利用機会を増やし、コミュニティの相互交流が活性化して、それぞれの事業の安定化につながっていく好循環を目指していくことが必要でしょう。

<参考文献・URL等>

- ・宮崎康二『シェアリング・エコノミー Uber、Airbnbが変えた世界』日本経済新聞出版社、2015年
- ・みずほ総合研究所「業界の「黒船」か、地域の「救世主」か徹底分析！「ライドシェア」の未来」『Fole』2018年6月号
- ・中頓別町
<http://www.town.nakatombetsu.hokkaido.jp/>
- ・ウーバー
<https://www.uber.com/ja-JP/>
- ・天塩町
www.teshiotown.hokkaido.jp/
- ・ノッテコ
<https://notteco.jp/>

シェアリングエコノミーによる 協働のまちづくり

（秋田県湯沢市の取り組みから）



湯沢市役所

秋田県南部に位置する湯沢市。人口減少、少子高齢化の中で、多様化する市民のニーズに応えるため、共創・協働のまちづくりを掲げ、全国に先駆けて「共創型モデル」を構築しようとしています。その中で、積極的に取り組んでいるのが、シェアリングエコノミーの導入です。シェアリング事業を展開する民間企業と積極的に連携し、シェアリングエコノミーを活用した地域課題の解決に挑戦しています。

シェアリングエコノミーを推進する背景

秋田県湯沢市は、平安時代の才女、小野小町の生誕地といわれており、市内には史跡や伝承が守り継がれています。また、1193年には、出羽国で勢力を誇った豪族の小野寺氏が稲庭城を築いて、約400年にわたって統治し、関ヶ原の戦いの後の1602年には佐竹領となり、市内各所に両氏が統治した時代から伝わる祭りや文化財などが残っています。北海道釧路市とは、戦前から経済的な交流があり、1963年に姉妹都市提

秋田県湯沢市
Yuzawa

携を行っています。

湯沢市の人口は46,613人、高齢化率は35.7%（2015年度国勢調査値）。1955年の79,727人をピークに人口が減少しており、1995年からは社会減と自然減が続いています。特に、東京圏をはじめ、県外への転出の割合が高くなっており、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）によると、2040年には28,396人まで減少すると予測されており、地元では「人口減少・少子高齢化の先進地」と認識されています。

こうした状況の中で、湯沢市ではICT（情報通信技術）やIoT（Internet of Thingsの略。多様なモノがインターネットに接続され、相互に情報をやり取りすること）などの技術革新を最大限に利用して、市民サービスを提供していこうと考えています。

湯沢市は2005年3月に湯沢市、雄勝町、稲川町、皆瀬村の4市町村が一つになって、新しい湯沢市としてスタートしています。2017年4月に就任した鈴木俊夫市長は、2002～2009年まで、新旧の湯沢市長を務めた経験があります。鈴木市長は旧湯沢市長時代から市民との協働のまちづくりを掲げており、2017年10月には市長直轄の部署として協働事業推進課を立ち上げました。現在、同課は市民や民間企業等との協働の取り組みを推進するとともに、市役所内の調整役やまとめ役を担っています。

湯沢市では、①地方と都会の格差是正、②多様な人材の活用、そして外の視点からの「気づき」をもたらす③異なる視点、を地域の課題解決に向けた3つの視点として整理し、これをもとに官民連携の取り組み方針をまとめています。

そこで湯沢市に必要なものとして掲げたのが、「オープンイノベーション」です。これは、公共と民間のコラボレーションによって、共創・協働の取り組みを推進することで、掛け算による新たな価値を創造するとともに、ICTを活用した地域課題の解決や多様性を追求

した持続可能なまちづくりを進めていこうというものです。また、課題先進地である湯沢市から、未来の地方行政のあるべき姿を提示していきたいという思いもあります。

これに先立って、湯沢市では2016年11月、シェアリングエコノミーに関連した政策提言や環境整備を行っている（一社）シェアリングエコノミー協会が主催した「シェアサミット2016」で、「シェアリングシティ宣言」をしています。湯沢市がシェアリングエコノミーに着目したきっかけは、内閣府の地方創生人材支援制度によって派遣された副市長からの提案でしたが、これから目指すまちづくりの方向性と合致したことで、取り組みが加速していきます。

2017年11月には（一社）シェアリングエコノミー協会が認定している「シェアリングシティ」に認定され、空間や家事などのシェアリング事業が展開されています。

遊休施設の有効活用と家事代行シェアリング

湯沢市が推進しているシェアリング事業の一つが公共や民間の遊休施設を有効活用するスペースシェアです。レンタルスペースのマッチングサイトの運営を手掛ける㈱スペースマーケットと連携し、国登録有形文化財である山内家住宅の和室や内蔵、秋田県指定文化財の雄勝郡会議事堂記念館などを会議やイベント会場として誰でも利用できるようになりました。まだ利用数は少ないようですが、廃校や指定文化財など、独特の雰囲気のある施設が多く、撮影会などに利用されています。

また、2017年10月に家事代行マッチングサービス「タスカジ」を運営する㈱タスカジと協定を結んでスター



スペースマーケットのサイトでレンタルスペースとして紹介されている山内家住宅（写真提供：湯沢市教育委員会）

トさせたのが、家事代行シェアリングです。同社では関東・関西以外の地方都市の展開は初めてで、全国的にも話題になりました。



2017年10月に協定を結んだタスカジの和田幸子社長と鈴木俊夫市長

これは家事を代行するハウスキーパーを「タスカジ」として登録し、掃除や洗濯、料理や買い物などを担ってもらうというサービス。家事をお願いしたい人は事前に登録し、サイト上で希望するタスカジに仕事の依頼をするという流れです。

地方では、家事を他人に任せることへの抵抗感もあり、湯沢市でも普及には時間がかかりそうですが、利用者による口コミのほか、今後はふるさと納税の返礼品として活用するなど、地域の事情に合わせた家事代行の活用策を考えながら、より浸透させていくための工夫も検討しています。

公的サービスを補完する子育てシェア

湯沢市が空間や家事代行のシェアリングよりも早く取り組んでいたのが、子育て分野です。2016年7月に子育てシェアの普及に取り組んでいる(株)AsMama（以下、アズママ）と提携し、公的サービスを補完する位置づけとして導入されました。

アズママでは、子育てを支援してほしい人と支援できる人をつなげるサイトを運営していますが、友だちや顔見知り、交流の場を通して知り合った人など、お互いの顔が見える中で子どもの送迎や託児を頼り合えるように運営していることが特徴です。

湯沢市では、保育所や認定こども園などの一時預かり事業や子育てを手伝ってほしい方と協力してくれる人

が無料で会員登録して、相互援助するファミリー・サポート・センター事業がすでに進められていました。しかし、公的施設で子どもを預かる場合は時間の制約がありました。また、ファミリー・サポート・センター事業も子育て支援者の高齢化などにより、対応が難しくなってきたという課題も生じていました。

そこで、公的サービスを補完するためにアズママによる子育てシェアリング事業を導入しました。アズママでは送迎・託児のお礼を1時間500円〜で設定していますが、湯沢市ではファミリー・サポート・センター事業に合わせて、1時間400円に設定しています。

湯沢市では以前から、子育てしやすいまちを^{ひょうぼう}標榜して、積極的に子育て支援を展開してきました。そして、シェアリング事業を展開する民間企業と連携することで公的サービスを補完する機能を備え、市民サービスの向上を図っているのです。

湯沢市から提示する「未来の地方行政」

湯沢市では、このほかにも時間とスキルをシェアリングするとともに新しい働き方を推進しようと、クラウドソーシングの導入事業を展開しています。

クラウドソーシングとは、不特定多数のクラウド（群衆）が集まって何かを作り上げることですが、ここでは、ICTを活用して不特定多数の人に業務を発注し、受注者の募集を行うことを指しています。子育てや介護のためにフルタイムで働くことが難しい人でも、在宅で働くことができるため、空き時間を活用して収入を



クラウドソーシング事業のワーカー育成研修。詳しくは、<http://yuzawa-cs.com/>から。この事業はIT・エンジニアリング分野に特化した人材サービスやアウトソーシングサービスを行う事業者の協力を得て実施

得ることができ、冬期間の副業など、個々の状況に応じて働くことが可能になります。湯沢市では、2015年度から在宅ワーカーを養成する研修を行っており、これまで150名ほどの在宅ワーカーを育成しています。主に入力作業が中心で、スキルの差や仕事ができる時間帯などの制約はあるものの、少しでも仕事の経験を積んでもらうように推進しています。現在は、市内のIT企業3社の中にクラウドソーシング・プロデューサーを育成して、市内の企業と在宅ワーカーを取り持つ仕組みを構築したほか、市内の企業にクラウドソーシングを推進するためのセミナーなどを開催しています。

クラウドソーシングが定着していけば、時間や場所を選ばない自由な働き方が可能になり、人口流出の抑制や移住促進などにつながっていくことが期待できるなど、将来を見据えた取り組みといえます。

また、2016年度には総務省のIoTサービス創出支援事業として「デジタル身分証明書とスマートロックを利用した自治体スペースシェア」の実証実験も行いました。これは、市民に開放している市役所の会議室を利用する際の申請や解錠、施錠などをすべてデジタル処理で行うというもの。会議室の予約、本人の身分証明、支払い、解錠、施錠をスマートフォンだけで済ませることができるという仕組みで、シェアリングエコノミー協会に所属する7社と協働で取り組みました。

これまで積極的に多くのシェアリング事業を導入してきた湯沢市ですが、そこでは先駆的に取り組むことで、その優位性を発揮していこうという思いがあります。いち早く取り組むことと、小さな自治体だからこそできる小回りの良さを生かして、シェアリングエコノミー事業に取り組む民間企業とのネットワークを構築することができます。また、提携先の企業は、湯沢市をフィールドに、地方におけるシェアリングエコノミー事業の“実証”が可能になります。湯沢市が目指すのは、その経験を広く発信し、人口減少時代における「未来

の地方行政」を提示していくこと。民間企業と共通の認識を深めながら持続可能なまちづくりを進め、「共創型社会」を実現することが、湯沢市が目指している未来の地方行政の姿です。

現在、湯沢市では、イベント時における駐車場のシェアリング事業も検討段階に入っていると言います。また、湯沢商工会議所青年部がライドシェアの勉強会を企画するなど、地元の経済界の関心も高まってきています。

その一方で課題もあります。まず、シェアリングエコノミーという言葉が、まだ十分に浸透していないことです。シェアリングエコノミーは新しい経済活動の仕組みであるため、なかなかわかりにくく、空間活用や家事代行など、導入しているシェアリング事業の需要が広がりにくい状況があります。実際に利用してもらって、口コミで広がっていくような仕掛けを考えていくことも大切でしょう。

また、地方の狭いエリアではスケールメリットを生み出すことが難しく、将来の安定的な事業展開に向けては、周辺市町村と連携し、広域で事業が展開できるような環境整備が期待されます。

湯沢市での多くの取り組みは、大消費地である都市部で事業を展開している企業との連携によって進められています。収益の確保が難しい地方部において、地方の課題解決を図る事業を進めていくためには、行政も主体的に関与しながら独自の地方モデルを構築していく姿勢が必要でしょう。

シェアリングエコノミーには、地域資源を賢く活用しようという視点とともに、コミュニティにおける新たな「共助」の仕組みを構築して、地域の課題を解決するという大きな期待が寄せられています。

官民協働の取り組みの中で、行政の役割は何か、行政が支援すべきことは何かを見極めながら、この経験を全国に発信していったほしいと思います。



シェアリングシティ・ソウルの挑戦

～韓国・ソウル市が推進する共有都市政策から～

都市政策に“共有（シェアリング）”の視点を導入し、2012年に「共有都市宣言」をしたのが、韓国のソウル特別市（以下、ソウル市）です。さまざまなモノや空間、知識などを共有するための法整備や仕組みづくり、機会などを行政が主導し、社会の課題解決につなげていこうという取り組みです。ソウル市の共有都市政策の概要を紹介するとともに、ソウル市を訪問して、その現状取材しました。

新市長のもとでスタートした共有都市政策

ソウル市は人口約1,000万人、韓国の総人口の約20%がソウル市に集まっており、人口密度は東京都の2倍以上です。人口集中による住宅不足や交通渋滞、生活環境の悪化、さらには高齢者や若者などの社会との断絶など、さまざまな課題が指摘されています。

そんな中で2011年10月にソウル市長に就任したのが、検事や弁護士の経歴があり、市民活動や社会活動などを実践してきたパク・ウォンスン市長です。パク市長は、2012年9月20日に「共有都市（Sharing City）・ソウル」を宣言し、市民生活に密接な関わりのある共有事業と共有都市の基盤づくりを行い、それを

幅広く展開していくという「共有都市・ソウル推進計画」を発表しました。

ソウル市が都市政策に「共有」という概念を導入した背景には、新しい経済のチャンスを創出できること、信頼関係の回復に役立つこと、コスト削減などを通じて都市の経済・社会・環境問題を同時に解決できることなどがあります。また、「共有都市」として、さまざまな取り組みを行っていくことを革新的な政策として位置づけています。そして、この政策を推進するために、社会革新課（Social Innovation Division）を設けて、具体的な施策を推進してきました。

ソウル市におけるこれまでの都市政策は、道路や学校、駐車場、図書館など、市民が共有するインフラを建設することが中心でしたが、今後は空間（施設）や



ソウル市庁前の広場は広く市民に開放され、冬にはスケート場として利用されているという

モノ、知識など、遊休資源の活用性を高めていくことを目指しています。そして、民間企業や団体などの力を尊重し、その力を発揮できる環境づくりを推進する政策を重点的に行う一方で、公共部門がリーダーシップをとって、公共資源を市民に公開・開放して共有する施策を並行して行ってきました。

「共有都市」を推進する意味

ソウル市が共有都市政策を推進する意義について、市のホームページでは、①少ない予算で市民に多様なサービスを提供すること、②新しい雇用と付加価値が生まれること、③共同体の回復に寄与すること、④過剰消費による環境問題の解決に寄与することが挙げられています。

すでにソウル市内では、民泊やオフィスのシェア、本を貸し合うサービス、カーシェアリング、たんすの中に眠っているスーツを就活中の大学生などに貸し出す衣類の共有サービスなど、シェアリングエコノミーを実践する民間の事業が広がってきています。こうした企業や団体が発掘したシェアリングエコノミーの事業を実践できるように、ソウル市では共有都市のための基盤づくりを行い、民間のシェアリングエコノミー事業を推進し、支援することを行政の役割として考えています。



ソウル共有ハブ（<http://sharehub.kr>）サイトのトップページ

ソウル市では、共有を促進する基盤を構築し、シェアリングエコノミー事業を支援するための法的な根拠を設けるため、2012年12月31日に「ソウル特別市共有促進条例」を制定・公布しています。条例には、ソウル市が共有の観点で社会問題を解決するために活動している「共有企業」や「共有団体」を認定すること、認定した企業や団体への財政支援、さらに「ソウル特別市共有促進委員会」の設置などが盛り込まれています。

ソウル市が共有企業や団体を認定することは、市民の信頼度を高めることが狙いです。後述するウェブサイト「ソウル共有ハブ」には約70の企業や団体が紹介されており、すでに102の認定がなされているそうです。認定された企業や団体は、共有都市のBI（ブランド・アイデンティティ）マークを使用することができるほか、ソウル市の関連部署と連携しながら事業を推進することができます。

一方、「ソウル特別市共有促進委員会」は、共有促進政策の策定、法規や制度の改善に関する諮問、共有企業や団体の指定や支援に関する審議を行うほか、市の関連部署の調整機能も果たしています。

ソウル市では、市民が共有できる空間（施設）やモノなどにアクセスしやすいように、共有関連の情報やシェアリングエコノミーを展開する企業や団体に関する情報を1カ所に集めたウェブサイト「ソウル共有ハブ」を2013年6月に開設しています。このサイトでは、関連ニュースやイベントを紹介する「共有ストーリー」というコンテンツがあり、そこでは、日本で施行された住宅宿泊事業法（民泊新法）についても紹介されています。また、空間（施設）やおもちゃ、自転車、車、工具など、共有できるものを地図上で簡単に探すことができる「共有マップ」もあり、近くにある共有資源をインターネット上やスマートフォンなどで探すことができます。

市民に定着した公共自転車「タルンイ」

これまでソウル市では、「ナヌムカー」と呼ばれる家用車の共用利用の推進、300世帯以上の共同住宅に設置が義務付けられている小さな図書館内に本棚を設置してそれを住民に分譲し、そこに自分の本を保管して交換して本を読むことができる「共有書架書」、工具の貸し出しや修理、日曜大工プログラムを運営する「工具図書館」、駐車場の共有、公共施設の遊休空間の共有などを行ってきました。

現在の課題などを探るため、ソウル市社会革新課を訪問すると、「2013年から政策を展開して5年が経過し、次の段階にどのようにつながっていくかが、現在のテーマです」と同課のイム・グクヒョンさんは答えてくれました。中でも、民間企業や団体の活動と領域をより成熟させ、広げていくことが重要だと言います。例えば、これまでは市庁、区庁、自治センターなどの遊休空間を共有して活用することに力を入れていましたが、現在は学校の体育館施設など、新たな分野の空間を共有資源として活用する取り組みを推進していると言います。



公共自転車「タルンイ」。上はソウル市庁沿いの歩道、下は観光地として人気の北村（ブッチョン）に地下鉄駅から向かう途中に設置されたもの

一方で、例えば駐車場の共有は、不法駐車や駐車場不足などの問題をある程度解消したという成果も見られています。また、市民の間で評価が高まっているのが、公共自転車「タルンイ」です。「タルンイ」は市庁や地下鉄駅など、市内に約3,000カ所ステーションがある、ソウル市が運営するレンタル自転車です。ソウル市が毎年実施している認知度調査では、認知度が93.6%、利用者満足度も91.1%と高い数値となっています。今年6月の市長選でパク市長が3選を果たし、自転車を現在の約2万台から4万台に増やす計画もあると言います。年6,000円ほどで乗り放題、乗り捨てが可能となり、旅行者でも利用できる1日利用のメニューもあり、利便性の高いシェアリング事業として定着しているそうです。

人と人とのネットワークを再生する

ソウル市が共有政策を進める上で主眼を置いていることの一つに、人と人とのネットワークの再生が挙げられます。「これは韓国特有の問題かもしれませんが、退職後の高齢者や若者には、社会から疎外されているという孤立感や断絶感を持っている人がいます。それをどうやって解決するかが、一つの政策課題です。例えば、「ブッククラブ」という読書会を開催して、みんなで本について議論する場があるのですが、そこでは自分の夢をかなえるために才能を共有して、互いに支援活動することで、結果的にネットワーキングがなされています。このような、社会と切り離されている状況を解決するためのネットワークを提供することがポイントです。ご近所さんを増やす、隣り同士^{きずな}の絆を強めていくなど、断ち切れていたつながりを復活させるための入り口の政策なのです。また、村共同体支援事業も展開しています。これは、ソウル市内の団地内など小さなコミュニティ内で行われているクラブ活動やシェアリ

ングマーケット、野外図書館など、コミュニティ活動を支援するものです」とイムさん。

共有都市政策の背景には、社会的包摂の実現を目指す狙いがあるといえるでしょう。

さまざまな政策に“共有”の概念が

首都大学東京大学院に留学中、ソウル市の若者に対する政策と共有空間に着目して、ソウル市の共有空間形成やコワーキングスペース（さまざまな業種や年代の人が仕事をしたり、ノウハウやアイデアを共有して協働で作業をする場所）などを研



日本の大学院で3年半学んで、昨年帰国したというリさん

究したのが、リ・ヨンウォンさんです。現在、リさんは建築事務所に勤務しながら、ソウル市龍山区が都市再生の一環で進めている「Yバレー革新事業」の龍山電子創造街でコーディネーターを務めています。

地下鉄龍山駅そばにある龍山電子商店街は、コンピューターや関連製品、家電や半導体・ソフトウェアなど電子関連商品を扱う電子商店街として1990年代に活況を呈していました。しかし、現在は空き店舗も多くなっており、この商店街一帯は都市再生地域に指定されています。龍山電子創造街は、使われていない空間などをリフォームし、コワーキングスペースや大学のサテライトオフィス、創業支援センターなどが入居しており、インキュベーション機能を果たしていく狙いで整備されました。

「共有都市政策は幅が広いため、大学院時代の論文は、若者の空間に焦点を当てて研究しました。まちづくりに関心があったので、都市再生、まちづくり、地域活性化、若者拠点、インキュベーター施設などを

キーワードにコワーキングスペースについて調査しました」とリさん。論文の中では、ソウル市が整備から運営、管理まで直接参加し、共有企業と連携した形態の「共有空間委託型」の事例として、「無重力地帯」という若者を対象にした共有空間について紹介しています。これは「青年が集まって、自分の考えや知識、情報などを共有しながら学び、雇用などの青年たちの現実的な課題を解決していくことを目的」とした共有空間です。

住まいは大田市だというリさんは、自身の論文を書き上げる際に、こうした共有空間が大いに役立ったと言います。「調査やヒアリングのため、2カ月に1回くらいは帰国しましたが、ソウル市内に住んでいないこと、自宅には小さな子どもがいることもあり、論文を書くオフィスがなく、帰国時はソウル市内の共有空間をよく使いました。非常に助かりました」と言います。

また、リさんが案内してくれたコワーキングスペースの一つが、恩平区弘光駅近くに2015年に開所した「ソウル革新パーク」です。ソウル革新パークの主な狙いは社会的企業を支援することですが、コワーキングスペースをはじめ会議室、インキュベーション・センターなどの共有空間が設けられ、広く市民にも開放されています。

「私がコーディネートをしている龍山区の施設も共有都市の施策としての事業ではありませんが、ソウル市全体が“共有”という視点で、都市再生をはじめ、さ



ソウル革新パーク内のコワーキングスペース

まざまな取り組みを行っているように感じます」とリさんは言います。幅広い取り組みに共有都市政策の精神が浸透しているように感じます。

韓国国内に共有都市政策が広がる可能性

ソウル市のシンクタンク機能を果たし、政策研究と政策提言を行っているソウル研究院で、シェアリングエコノミーを研究するチョン・ピョンスン博士は「シェアリングエコノミーを推進する狙いは大きく2つある」と言います。ひとつは、個人と個人をつなげるプラットフォームの構築です。もうひとつは、共有の資源の管理・運営をコモンズ（入会地や共同利用地のこと）の発想で行っていくことです。前者のプラットフォームの構築については、欧米では民が主導していますが、ソウルでは行政主導で進められているところに特徴があります。具体的には、ソウル市が「ソウル共有ハブ」のサイトを設置して、共有の空間やモノなどがどこにあるかがわかるように積極的に情報発信しています。一方で、コモンズの発想による取り組みについては、日本のまちづくりと同様に、地域社会のネットワークを強めていくことが目標であり、そのためには共有資産や財産の管理を官と民でどのように連携していくかが重要だとチョン博士は指摘します。ソウル市ではまだ民間との協働が進んでおらず、現在は行政が主体になった村共同体支援事業などを推進しながら、社会の新たなネットワークが生まれてくることを目指している状況です。

さらにチョン博士は、共有経済の動きは、地域経済の観点からは、これまでの市場経済を補完しながら新たなソーシャルビジネスやソーシャルベンチャーを生み出す可能性があることも指摘しています。

また、これまでソウル市が主導してきた共有都市政策は、国のレベルでも関心が高まっており、地方では京畿道（特別市、広域市などに次ぐ行政区）で共有市場経済局が設置され、政策が展開されてきているそうです。今後は、そのほかの地方政府に展開されていく可能性が高いとチョン博士は言います。



左端がインタビューに応じてくれたイムさん、その隣りがチョン博士。右から3番目は社会革新課のマ・チェスク課長。同2番目は市と研究院のインタビューをコーディネートしてくれた、北大公共政策大学院の研究留学経験があるソン・ウキョン博士

ソウル市の共有都市政策は、シェアリングというコンセプトを行政が提示し、その環境整備を実践してきたことに意義があります。そして、シェアリングという考え方の中で、今あるさまざまな資源を有効に活用しながらネットワークを再構築し、高齢者や若者の孤立、市民の負担、環境問題、そして経済の活性化など、さまざまな社会の課題を解決していく挑戦でもあります。

ソウル市のみならず、今後は地方での展開も期待されることから、お隣の国である韓国の動向は、今後も注視していきたいと思います。

<参考文献等>

- ・ソウル市ホームページ（日本語版）
http://japanese.seoul.go.kr/?SSid=101_02&tr_code=foreign
- ・ソウル共有ハブ
<http://sharehub.kr/>
- ・Yバレー
<http://y-valley.org/home>
- ・李鏞遠・川原晋「ソウル市における共有都市政策の現状と有効性に関する研究」『公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集』2015年10月
- ・チョン・ソンウ「ソウル市の「共有都市宣言」－提唱から5年－」『アジ研ワールド・トレンド』2018年1月

● マルシェノルド バックナンバー

- 第1号 「地域経済の自立に向けて」(99年9月25日発行)
- 第2号 「北海道ツーリズムを考える」(00年1月25日発行)
- 第3号 「都市と商業」(00年6月25日発行)
- 第4号 「循環型社会を目指して」(00年10月25日発行)
- 第5号 「地域とアート」(01年2月25日発行)
- 第6号 「地域とIT」(01年6月25日発行)
- 第7号 「北海道の食産業を考える」(01年10月25日発行)
- 第8号 「NPOのあり方考える」(02年2月25日発行)
- 第9号 「北のものづくり」(02年8月25日発行)
- 第10号 「地域経済の自立的発展と観光産業」(03年2月25日発行)
- 第11号 「地域景観とまちづくり」(03年8月25日発行)
- 第12号 「地域と大学」(04年2月25日発行)
- 第13号 「北海道らしいエコツーリズムを考える」(04年8月25日発行)
- 第14号 「地域ブランドの時代」(05年2月23日発行)
- 第15号 「地域と医療」(05年8月25日発行)
- 第16号 「北海道発 産消協働」(06年2月24日発行)
- 第17号 「地域とスポーツ」(06年8月25日発行)
- 第18号 「地方都市の再生」(07年2月23日発行)
- 第19号 「地域と農業」(07年8月25日発行)
- 第20号 「地域と図書館」(08年2月25日発行)
- 第21号 「脱温暖化と地域」(08年8月25日発行)
- 第22号 「社会的企業と地域の活性化」(09年3月24日発行)
- 第23号 「食の安全と北海道」(09年8月25日発行)
- 第24号 「森林と地域再生」(10年2月23日発行)
- 第25号 「地域と福祉」(10年8月25日発行)
- 第26号 「企業の力と地域の活性化」(11年2月24日発行)
- 第27号 「地域航空を考える」(11年8月25日発行)
- 第28号 「震災復興と地域」(12年2月24日発行)
- 第29号 「地域と金融」(12年8月27日発行)
- 第30号 「地域と再生可能エネルギー」(13年2月25日発行)
- 第31号 「沖縄と北海道」(13年8月26日発行)
- 第32号 「東北と北海道」(14年2月25日発行)
- 第33号 「地域とバックアップ機能」(14年8月25日発行)
- 第34号 「地域と公共交通」(15年2月24日発行)
- 第35号 「インバウンドと地域戦略」(15年8月25日発行)
- 第36号 「進化する『道の駅』」(16年2月25日発行)
- 第37号 「地域の建設業を考える」(16年8月25日発行)
- 第38号 「地方創生」(17年2月27日発行)
- 第39号 「長寿社会と地域」(17年8月25日発行)
- 第40号 「地域間連携」(18年2月26日発行)

● 「マルシェ: marché」とはフランス語で市場のこと
で、同音の「マルシェ: marcher」には歩む、行進
する、進歩するという意味もあります。北海道（ノ
ルド: nord=北）が、多くの人々が集い、交流し、活
気あふれる地域へ発展するようにとの願いを込めて、
「開発こうほう」の地域経済レポート特集号として
「マルシェノルド」（年2回、9・3月号を予定）をお
送りします。地域を考えるきっかけとなるように、毎
号、地域経済特有のテーマを取り上げてまいります。

September.2018

No.662

編集後記

シェアリングエコノミーは、インターネットの普及
と進化によってもたらされた新たな市場メカニズム
といえます。また、それは人口減少、高齢化の時
代に、限られた資源を有効に活用していかなけれ
ばいけない地域が求めるメカニズムでもあります。
(S.K)

所有することがステイタスだった時代から、シェ
アする方が経済的で効率的だと考える時代になっ
てきたようです。人口減少が止まらない地方でも、共
有資源を活用して暮らしの中で不便なこと、困って
いることを解消していける可能性が広がりました。
これまでの価値観にとらわれず、柔軟な発想で実
践してみませんか。(M.S)

● 開発こうほう／地域経済レポート特集号 | KAIHATSUKOHO Regional Economic Report

マルシェノルド

● ご意見・ご感想をお寄せ下さい。

(一財)北海道開発協会広報研修出版部

〒001-0011 札幌市北区北11条西2丁目セントラル札幌北ビル
TEL: 011 (709) 5212 E-mail: pr@hkk.or.jp

● (一財)北海道開発協会では、賛助会員を募集しています。
詳しくは、ホームページをご覧ください。

開発こうほう 第662号 平成30年8月27日

発行 (一財)北海道開発協会

編集協力 小磯修二

印刷所 (株)須田製版 不許複製

<http://www.hkk.or.jp/>



- THEME -

【共】

人、モノ、空間、時間…。
 足ることを知り
 足りないことを共に補う。
 所有から共有へ。
 分かち合う喜びが
 これからへと向かう。