

# 小規模自治体におけるシェアリングシティの 取り組みの現状と課題

金 野 和 弘

『都市経営研究』第3巻 第1号 2023年3月  
大阪公立大学 都市経営研究科  
都市経営研究会

大阪公立大『都市経営研究』第3巻第1号（通巻3号） 2023年3月

■ 論文 ■

1頁～14頁

## 小規模自治体におけるシェアリングシティの取り組みの現状と課題

金野和弘（大阪公立大学大学院・都市経営研究科・教授）

Current Status and Challenges of Sharing City Initiatives in Smaller Municipalities  
Kazuhiro KONNO (Professor, Graduate School of Urban Management, Osaka Metropolitan University)

### 【要旨】

本稿の目的は、小規模自治体におけるシェアリングシティの取り組みの現状を把握した上で問題点を挙げるとともに、その原因を分析し解決すべき課題を整理することである。最初にシェアサービスを、サービス提供者、利用者、プラットフォーム事業者の3つの経済主体からなる両面性プラットフォームとして捉えた上で、小規模自治体が直面する状況を明らかにする。次に、それをもとに問題点を指摘し、課題を抽出する。最後に、課題に対する解決策を示す。

### 【キーワード】

シェアリングシティ、シェアリングエコノミー、小規模自治体、シェアサービス、両面性プラットフォーム

## I. はじめに

近年、シェアリングエコノミー（sharing economy；共有型経済もしくは共有経済）が世界各地で拡大している<sup>1)</sup>。どのようなサービスがシェアリングエコノミーに含まれるかについては、どう定義するかによって異なる。シェアリングエコノミーはその名のとおりに、何らかのモノ（有形、無形のものを含む）を共有することで、従来の「所有型経済」（private-property economy）とは違った経済活動のあり方を提示している。

後述するように、シェアリングエコノミーは遊休資産の有効活用や消費資源の節約、「共助」の推進など、さまざまな利点が強調されている。その一方で、既存の市場経済や法制度、業界などとの衝突や軋轢を生み出しており、決して利点ばかりではない。シェアリングエコノミーの一部の事業を取り上げ、痛烈に批判を加えている論者もいる<sup>2)</sup>。シェアリングエコノミーに対する両極端な賛否があるものの、未だ発展段階にあると考えられるため、現時点でいずれか一方の評価を下すことは適切であるとは言いがたい。

地域課題を解決することを目的としたシェアリングエコノミーの活用は、現在、日本各地で行われている。シェアリングエコノミー協会は、このような取り組みを進める自治体を「シェアリングシティ」として捉えている。2016年11月には5つの自治体がシェアリングシティを宣言し、2017年には既にシェアリングシティ宣言した5自治体を含めた15の自治体が「シェアリングシティ」として認証され、2020年1月時点では18の自治体が認定されている<sup>3)</sup>。しかし近年は自治体を認証するのではなく、個々の事例をシェアリングシティの事例として認定するようになった。本稿の執筆時点では139の事例が認定されている<sup>4)</sup>。

上記のように、近年その事例数が増加しているシェアリングシティの取り組みであるが、十分な実績が上

げられているとは言い難い。金野(2019)で言及しているように、シェアリングエコノミーはとりわけ小規模自治体において社会課題を解決するための有効な手段の1つであることには異論はない。しかし一方で、その運営においては多くの課題を抱えていることも事実である。

本稿では、小規模自治体におけるシェアリングシティの取り組みの現状を押さえた上で問題点を挙げるとともに、その原因を分析し解決すべき課題を整理する。

## Ⅱ. シェアリングエコノミーとシェアリングシティ

本章では、シェアリングエコノミーとシェアリングシティの概要を示す。

### 1. シェアリングエコノミー

シェアリングエコノミーの定義は論者により様々である。そのなかでも、ここではシェアリングエコノミー協会による定義を援用する。すなわち、「空間、移動、モノ、スキル、お金などを売買・貸し借り・共同所有する等の経済・社会モデル」<sup>5)</sup>である。

シェアリングエコノミーが扱う「もの」は多岐にわたる。たとえば、シェアリングエコノミー協会は、シェアリングエコノミーで取引される「もの」を空間、移動、スキル、お金、モノの5つに分類している<sup>6)</sup>。同協会の定義は比較的広義であり、含まれる「もの」の範囲も広い。このうち、本章ではシェアリングシティの事例として多く実施されているシェアサービスに焦点を当てる<sup>7)</sup>。

表1：シェアリングエコノミーの活用により解決が期待される地域課題

地域課題	目的	シェアの対象となる資源
防災	災害発生時に必要な物資、場所、人材の確保	支援物、家屋、移動トイレ、人材シェア
遊休資産活用	公共施設の有効活用や地域内の民間施設活用により財政負担を軽減	スペースシェア
観光	地域の魅力の発信、交流の活性化	体験サービス、民泊、駐車場シェア
関係人口	地域内外のコミュニティの再生、活性、移住・定住	多拠点居住、テレワーク
SDGs	SDGs17の項目のうち過半数の項目の実現に貢献	モノのシェア、スキルシェア、スペースシェア、モビリティ
モビリティ	地域内の二次交通など地域内の円滑な移動手段の実現。公共交通空白地域の移動手段の確保、買い物支援など	カーシェア、相乗り
働き方	場所と時間に囚われない自由度の高い働き方の実現	クラウドソーシング、人材シェア
子育て	あらゆる世代の人たちの助け合いによる子育てしやすいまちづくり	家事シェア、育児シェア

(出典) シェアリングエコノミー協会(2022), p.21をもとに筆者作成。

表1は、シェアリングエコノミーの活用により解決が期待される地域課題とその目的、シェアの対象となる資源をまとめたものである。地域課題の解決に対しては、さまざまなシェアサービスの活用が想定されるが、ここではとりわけ小規模のシェアリングシティで活用されているシェアリングサービスを2つ取り挙げる。

#### (1) 相乗り(ライドシェア)

ライドシェアは、自動車の空いた座席を他者に提供することによって移動手段サービスを提供するもので

ある。表1をみると、「モビリティ」という地域課題の解決に資することがわかる。ライドシェアでは、ガソリン代や有料道路利用料などの必要経費を運転者を含む人数分で除した金額のみが、サービス提供の対価として利用者から運転者に支払われる。

現状では、料金として「原価」すなわち必要経費以上を受け取ることは、いわゆる「白タク」行為となるため「道路運送法第4条」で禁止されている。認可を受けるための諸コストを負担せず、第二種運転免許も所持していない者に旅客移動サービスを提供することを禁じているためである。競争条件に不公平が生じる、利用者の安全を担保できない、などがその理由となっている。この規制によって運転者の収入が極めて限られることが、ライドシェアサービスの最大の問題となっている。

認可を受けた事業者でなくても、必要経費以上の対価を得られる方法として「自家用有償旅客運送」がある<sup>8)</sup>。しかし、これを実施するためには、実施主体が自治体やNPO等でなければならない、既存の交通事業者などの当該地域の利害関係者によって構成される地域公共交通会議や運営協議会等を設置し、そこで協議し承認を得る必要があるなど、実施に至るまでの障壁が高い<sup>9)</sup>。

## (2) スキルシェア

スキルシェアとは、「個人が持っている経験や知識、能力といったスキルを共有する」ものである。より厳密にいうと、スキルシェアサービスとは「スキルを提供したい人（提供者）、利用したい人（利用者）がスキルシェアリングサービス事業者に登録し、不特定多数の提供者の中から、利用者がニーズに応じて選択し、互いが合意すれば、提供者がスキルを提供し、利用者がスキルを利用するサービス」を指す<sup>10)</sup>。表1をみると、「働き方」「子育て」「SDGs」など、複数の地域課題の解決に資することがわかる。スキルシェアのマッチング方法は2つに大別できる。1つは「検索」であり、サービス提供者が各自のスキルを開示し、利用者がスキルの種類や評価情報をもとに検索し、条件に合った提供者とマッチングが図られるものである。いま1つは「公募」であり、利用者が提供を求めるスキルについて条件を提示し、条件に合った提供者がそれに応募するものである。ここで取引されるスキルは様々であり、情報技術やデザイン、料理、掃除、子守り、軽作業など多岐にわたる。サービス提供者としては自分が持つスキルを有効活用することができ、利用者は自分が持っていないスキルを活用することができるという意味で、地域に埋もれている遊休スキルの活用を図るものである。

## 2. シェアリングシティ

シェアリングエコノミー協会によると、シェアリングシティとは『「シェア」という概念を導入することによって、公助を『共助』で補完し、サステナブルな自治体を実現しようとする試み<sup>11)</sup>』のことを指す。つまり、自治体が本来担うべき行政サービスの一部をシェアサービスで代替することで、持続可能な自治体運営を図ろうとするものである。ここでいう持続可能とは、サービスの提供と財源確保という2つの意味を含んでいると解釈すべきである。

シェアリングシティの当初の定義は、「シェアリングエコノミーサービスを活用し、地域課題解決に取り組む都市<sup>12)</sup>」、すなわち都市自体を指すものであった。しかし前述のように、現在では都市を認定するのではなく、社会課題を解決する取り組みをシェアリングシティ事例として認定するようになった。

人口減少や少子高齢化、産業の衰退、税収の減少などが複雑に関連し合うことで、全国の自治体とりわけ小規模自治体の財政が逼迫している。財政的にも人員的にも厳しい制約があるなか、「公助」だけでは公的サービスを供給できなくなりつつある。そこで住民同士が相互に助け合う「共助」の仕組みを取り入れることで、行政サービスの維持を図ることが、シェアリングシティの目的であるといえる。

ここで、シェアリングシティの取り組みが開始された経緯について触れておきたい。総務省は、2018年度から開始したモデル事業等の円滑で効果的な実施に向けて、実施方針等を検討することを目的として、2017年から「地方公共団体のシェアリングエコノミー活用に係るタスクフォース」を開催した<sup>13)</sup>。その結果を受

けて、2018年から2021年にかけて「シェアリングエコノミー活用推進事業」を実施した。同事業は、「地方公共団体が実施するモデル事業への取り組みを支援」<sup>14)</sup>するものであり、「シェアリングエコノミーの活用を通して、地域の社会課題の解決や地域経済の活性化を推進するための支援事業」<sup>15)</sup>である。

2020年7月には、「シェアリングエコノミーを社会を支える真のインフラとして社会実装すべく次のステージへ向けて」<sup>16)</sup>前進するために、シェアリングエコノミー協会内に「シェアリングシティ推進協議会」が設立された。同協議会の自治体会員は102自治体<sup>17)</sup>であり、そのうち関西圏の会員は11(滋賀県長浜市、京都府与謝野町、大阪府池田市、堺市、茨木市、島本町、和歌山県海南市、兵庫県神戸市、加古川市、奈良県生駒市、三宅町)である。2023年1月末日現在、シェアリングエコノミー協会はシェアリング事例として139事例を紹介している<sup>18)</sup>。

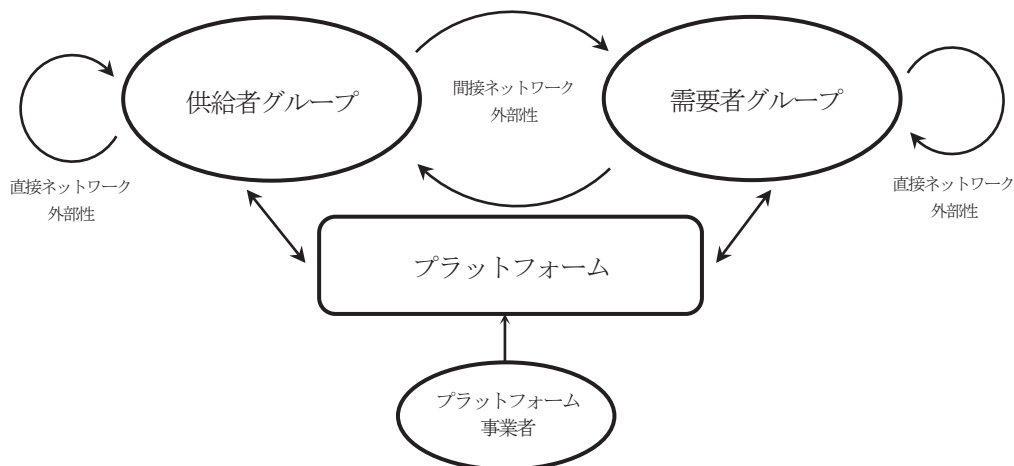
表2は、関西圏におけるシェアリングシティの事例をまとめたものである。これをみると、関西圏では比較的都市型のシェアサービスの事例が多いことがわかる。都市部での需給の逼迫を解消するための取り組みや観光地での観光振興の取り組み、中規模都市における就業機会の創出などが目立っている。

### Ⅲ. シェアサービスの両面性プラットフォーム

本章では、シェアサービスの提供主体をシェアサービスプラットフォームとして捉えた上で、分析を試みる。

シェアリングエコノミーは、両面性プラットフォームとして捉えることができる(Eisenmann-Parker-Van Alstyne (2006)、Zhang-Chen-Raghunathan (2022))。一般的な両面性プラットフォームは図1のような構造となっている。

財やサービスを提供する経済主体からなる顧客グループ(供給者グループ)と、それらの財やサービスを購入する経済主体からなる顧客グループ(需要者グループ)が存在する。この2つの顧客グループの橋渡しをする「場」がプラットフォームであり、それを管理、運営するのがプラットフォーム事業者<sup>19)</sup>と呼ばれる経済主体である。プラットフォーム事業者は、2つの側面をもつプラットフォームを管理、運営しながら両者の取引を促進する役割を果たす。



(出典) 筆者作成。

図1：一般的な両面性プラットフォームの構造

次に、シェアリングエコノミーにおける両面性プラットフォームについて取り上げる。シェアリングエコノミーのデジタルプラットフォーム(以下、シェアサービスプラットフォーム)はインターネット上に構築される。つまり、このシェアサービスプラットフォームはインターネット上に仮想的に存在し、サービス提

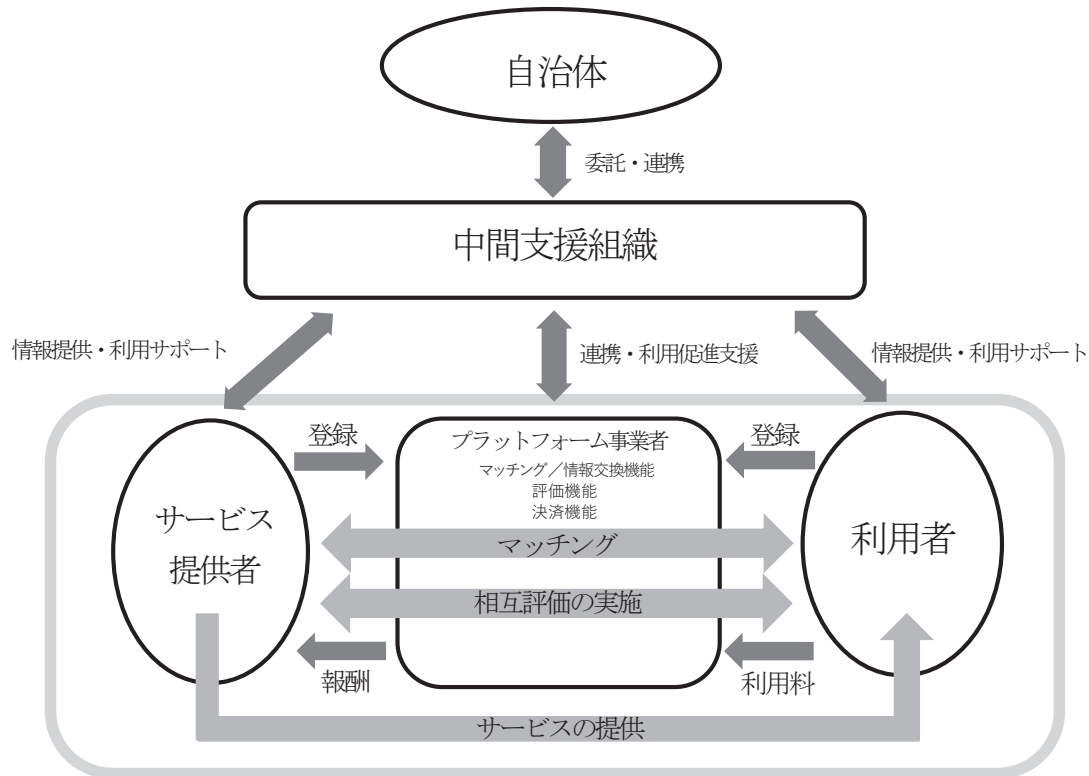
表2：関西圏のシェアリングシティ事例

自治体名	取組主体	地域課題区分	取組内容
大阪府	大阪府住宅供給公社	需給ひっ迫の解消	団地内の空き駐車場に予約型駐車場サービス（駐車場シェアリングサービス）を導入し、空き駐車場の有効活用と介護車両等の駐車スペースの確保を図る取組。
大阪府 大阪市	Akippa株式会社	需給ひっ迫の解消	J1リーグ「セレッソ大阪」の試合時におけるヤンマスタジアム長居周辺の駐車場不足の解消に向けた取組。
大阪府 池田市	池田市	地域の足の確保	「都市型過疎」の地域交通改善策に相乗り交通を活用し、外出を促すことでまちの活性化を図る。
大阪府 島本町	島本町, SMALL	観光振興	地域住民による観光体験プログラム発信・提供するプラットフォームを構築し、新たな観光資源を創出。
京都府	京都府（丹後広域振興局）	観光振興	地域住民の隙間時間を利用した遠隔ガイドサービスや自転車回収サービスの展開により、不足する人的資源のカバー×周遊観光の推進×付加価値の向上を目指す三方良しの取組。
京都府 舞鶴市	舞鶴市, オムロンソーシャルソリューションズ, 日本交通	地域の足の確保	持続可能な交通体系の実現を目指し、バス・タクシーと住民同士の送迎（共助の仕組み）を組み合わせた「舞鶴市共生型MaaS"meemo（ミーモ）”実証事業”を実施。
滋賀県 東近江市	東近江市	需給ひっ迫の解消	駐車場シェアリングサービスと連携し、アイドルグループの大規模イベント会場周辺の駐車場不足解消に取り組む他、地元遊休地の収益化にも成功。地域住民も参加するイベントへ！
滋賀県 大津市	大津市	子育てなど女性活躍支援	シェアリングエコノミーによる地域の助け合い「共助」により、行政・公共サービスを補完することで、地域課題が解決できるまち『シェアリングシティOTSU』を目指す。
滋賀県 三宅町	三宅町, AsMama	子育て支援	(1)住民主導による子育て等共助コミュニティ形成方策の実装推進。(2)子育て支援等を中心とした持続可能な住民共助を実現するICTプラットフォームの実装推進。
奈良県 吉野町	吉野町	その他	地域住民のスキルシェアによる新たな共助のしくみの構築と多様な社会参画手法の確立。
奈良県 生駒市	AsMama	子育てなど女性活躍支援	「子育てシェア」サービスを活用した、市民の交流の場づくりと、子どもの送迎・託児の共助環境の構築。
奈良県 奈良市	奈良市	就業機会の創出	女性の就業率が低く、M字カーブの落ち込みが深刻であったため、クラウドソーシングの普及啓発を通じて、柔軟な働き方ができ、個性や能力を十分に発揮できる環境整備。
兵庫県 加古川市	加古川市, クラウドワークス	就業機会の創出	自宅でする新しい働き方としてのクラウドワーキングについて周知した上で、体験型講座によって実際に仕事を始める導入段階を支援するプロジェクト。
兵庫県 三木市	(一社) 三木市生涯活躍のまち推進機構, 大和ハウス工業, クラウドワークス	就業機会の創出	郊外型戸建住宅団地再生に向けたチーム制のクラウドワーキング導入支援。
兵庫県 神戸市	NTTデータ経営研究所, 健康創造都市KOBE推進会議	その他	健康経営に取り組む企業の会議室等と、健康・運動の指導者の空き時間をマッチングし、特に運動実施率の低い“働く世代”に対する新しい運動機会を提供。
(瀬戸内 エリア)	せとうちDMO	観光振興	地域の遊休資産である空き家古民家をインバウンド向け宿泊施設として開発し、海外系の仲介サイトを通じて利用者を集めることで、インバウンド旅行消費を地域に呼び込む。

(出典) シェアリングエコノミー協会 web ページ「シェアに取り組む自治体」をもとに筆者作成。

供者および利用者はwebブラウザや専用アプリを介してシェアサービスプラットフォームにアクセスをする。シェアサービスプラットフォーム上では、サービス提供者と利用者それぞれの基本情報やシェアリングサービスの情報のほか、マッチング機能、決済機能、評価機能などをプラットフォーム事業者が提供する。さらにプラットフォーム事業者は、プラットフォーム利用料や取引ルールなどを決定するとともに、潜在的顧客向けの広告宣伝やイベントの開催など、顧客グループ間の取引を促進させるための手段を講じる。

図2は、シェアリングシティの取り組みにおけるシェアサービスプラットフォームの構造を図示したものである。



(出典) 公益財団法人東京市町村自治調査会(2020), p.12をもとに筆者作成。

図2: シェアリングシティの取り組みにおけるシェアサービスプラットフォームの構造

図2をみると、サービス提供者、利用者、プラットフォーム事業者の3経済主体は通常のプラットフォームの構図と同様であるが、自治体等と中間支援組織が含まれていることが特徴的である。中間支援組織は、「サービス提供者・利用者の掘り起こしや住民へのシェアリングエコノミーの普及を始めとする事業の推進・フォローを実施」<sup>20)</sup>することが主な役割である。シェアリングエコノミー協会(2022)が説明しているように、「中間支援組織の役割は、自治体等から委託をうけて住民への普及や相談等を行う場合と、中間支援組織自体が事業主体となる場合」<sup>21)</sup>がある。さらに、自治体自身が中間支援組織の役割を果たしている場合や、中間支援組織がプラットフォーム事業者を担っている場合もある<sup>22)</sup>。

#### IV. 小規模自治体が推進するシェアリングシティの取り組みが抱える問題点

本章では、小規模自治体が推進するシェアリングシティの取り組みについて、代表的な事例を挙げながら問題点を提示する。

第1に、顧客グループの規模が小さい場合が多いことである。小規模自治体が活用を推進するシェアサービスでは、2つの顧客グループともに規模が小さく、かつ利用者比べてサービス提供者が過少である場合が多い。サービス提供者の数が限られているため、そもそもプラットフォームの成立要件を満たしているか

どうか疑わしい場合もある。このような場合の原因は以下のように説明できる。

一般的なプラットフォームは、インターネット上に構築されるがゆえに2つの顧客グループの規模がともに大きく、地理的制約を受けないことが特徴である。しかし取引される財やサービスのなかには、提供段階において地理的制約を受けるものも少なくない。つまり、デジタルプラットフォーム上で需給のマッチングが成立したとしても、実際にサービスが提供されるのは特定地域に限定される場合がある。小規模自治体が活用を推進するシェアサービスの場合とはとりわけ、サービス提供者が自治体の住民に限定されることが多い。なぜなら、地域課題を抱えているのは特定地域すなわち当該自治体であるため、わざわざ移動コストをかけてまで地域外からサービスを提供するために「通勤」する人は稀だからである。

以上のように、小規模自治体が推進するシェアリングシティの取り組みは、利用者グループ、サービス提供者グループのいずれか、もしくは両方ともに地理的制約を受ける場合が多く、それゆえ顧客グループが小規模になる傾向がある。

サービス提供者が十分に多く存在していれば競争状態に置かれるため、利用者は適正な価格で多くの選択肢が提供されると予想するであろう。その結果、利用者は増加する。反対に、潜在的利用者が十分に多ければ多くの利用が見込まれるため、サービス提供者も増加する。これらは、プラットフォームにおける正の間接ネットワーク外部性 (indirect network externality) と呼ばれる (図1参照)。

しかしサービス提供者が少なければ、サービスの提供や選択肢の少なさに不安を感じる潜在的利用者はシェアサービスプラットフォームへの参加を躊躇するかもしれない。反対に、潜在的利用者が少なければ、サービス提供者はシェアサービスプラットフォームへの参加を躊躇するかもしれない。この問題は「鶏と卵問題」(chicken-and-egg problem) として知られており、回避するためには2つの顧客グループを同時に大きくするための方策を採ることが一般的な解決策となる。

第2に、小規模自治体においても、大都市や中都市と同一の規制が適用されることである。競争条件が大きく異なるにも関わらず、小規模自治体に対して大都市や中都市と同一の規制が適用されると、サービスの提供が困難になる場合がある。たとえば、人口減少に苦しむ小規模自治体において、鉄道会社やバス会社などの公共交通を担う企業が便数を減少させる、もしくは事業を撤退するケースが多くみられる。このような状況下で、個人や団体が新たな公共交通の担い手としてシェアリングサービスを提供しようとしても、都市と同一の規制が適用されることになる。本来、規制は公正かつ自由な競争を促進する役割を果たすものであるが、都市と大きく異なる状況下に置かれている小規模自治体に対して同一の規制が適用されれば、交通サービスの提供を妨げる可能性がある。社会実験として規制緩和した上で試験的に実施される場合や、構造改革特別区域 (構造改革特区) 制度、国家戦略特別区域 (国家戦略特区) を活用した試みもみられるが<sup>23)</sup>、決して数が多いとはいえない。

第3に、サービス提供者に能力やスキルの習得が必要とされることである。シェアサービスの提供者になるために、自治体やプラットフォーム事業者が主導してスキルの習得を支援しているケースが多くみられる<sup>24)</sup>。このような取り組みは、サービス供給者を増加させることに貢献する。加えて、たとえばパソコンを使った在宅ワークのように、スキルの取得が住民の情報リテラシーの向上やデジタル・デバイドの緩和に資する可能性もある。

ただし、このような在宅ワークのサービス提供者は特定地域に限定されるわけではなく、全国さらには全世界に存在する場合も多い。特定地域を優先する仕事もあるが、ごく一部であろう<sup>25)</sup>。それであれば、サービス提供者も能力等の条件に応じて平等に扱われるため、シェアリングシティに居住する提供者が仕事を得られる保証はない。

第4に、利用者および提供者の心理的障壁が大きいことである。潜在的利用者のなかには「シェアリングエコノミー」という言葉を聞いたことがなく、サービス内容を理解していない人も少なくない。加えて、親しくない人からサービスを受けることへの心理的抵抗感や<sup>26)</sup>、サービスの質に不安がある場合もある。さらに、申込時の情報端末の操作に不安を持つ高齢者もいる。一方サービス提供者も、利用者とのコミュニケー



ションや万一事故が起きた場合の対処などに不安を持っている人もいる<sup>27)</sup>。

第5に、プラットフォーム事業者は、シェアリングシティの取り組みから収益を得ることが難しいことである。収益が確保できなければ、プラットフォームの運営は持続可能性が低いといわざるをえない。

たとえばライドシェアは、必要経費以上の料金を利用者に請求することが禁止されている。一部の利用者からは事業継続のためにも料金を上げることを求めている声も聞かれるが<sup>28)</sup>、前述のとおり原価すなわちガソリン代や有料道路利用料以上の料金を受け取ることは法律上、認められていない(道路運送法第4条)。サービス提供者である運転者にとっては、ただでさえ対価が僅かであるため十分なインセンティブにならないのにもかかわらず、マッチングをするためにさらにプラットフォーム利用料を支払いたいとは思わないであろう。利用者は追加的な料金が運転者に支払われるのであれば同意するかもしれないが、プラットフォームの利用料金としてプラットフォーム事業者を支払われるのであれば、喜んで値上げを受け入れるとは思いがたい。

ライドシェアは上記のような特殊な事情のため料金を上げることはできないが、その他のシェアサービスについても、開始当初から料金にプラットフォーム利用料を含めていない限り、途中から料金を値上げすることは難しいかもしれない。利用者が多く、プラットフォームが活況を呈していれば値上げは受け入れられるかもしれないが、サービスの利用が少ない場合には、値上げによってさらに利用が減退してしまう可能性がある。

そうかといって、小規模自治体にプラットフォーム利用料を請求するかといえば、それも難しい。その理由として、自治体の財政が逼迫していること、そもそもプラットフォームの利用が活発でない場合は納税者である市民町民の理解が得にくいことなど、をいくつか挙げるができる。それを認識しているプラットフォーム運営者は、プラットフォーム利用料の支払いを自治体に要請することはないであろう。なぜなら、利用料として金銭利益を受け取っていないものの、スキル向上のための講習会や講演会の開催、サービス提供者と利用者間の交流イベントの開催、予約受付やコールセンター機能の引受など、プラットフォームの活性化のために自治体はさまざまなコストを負担しているからである。このような努力に加えて、自治体の苦しい財政状況を理解しているプラットフォーム事業者が利用料金を請求するとは考えにくい。

また、自治体と協力して社会課題の解決を目指した実証実験として事業を開始するケースが多いため、事業が十分に成長していない段階で途中から利用料金を請求しにくいと考えられる。これはあくまで筆者の推測であるが、プラットフォーム事業者はある自治体で社会実験を実施し、事業がある程度軌道に乗った段階で利用料金を請求する段階に移行するとともに、その事業枠組みを他の自治体に展開することを想定していたのではないかと。そうすれば、最初の自治体の事業に投じた初期費用を回収することができるばかりでなく、自治体との連携のモデルケースとして全国展開が可能になる。もしかしたら海外展開もあるかもしれない。さらに、社会的課題の解決に貢献している企業として、社会的な評価を得ることにもつながるかもしれない。

現在のところ成功しているとは言い難いものの、上記の計画が実行可能なのはデジタルプラットフォームの転用可能性によるところが大きい。シェアリングシティの推進に協力しているプラットフォーム事業者のほとんどは、既に一般消費者向けに事業を展開し、プラットフォームの構築と運用実績を上げている企業である。そのため、それをシェアリングシティ向けに転用することには追加費用がほとんどかからないと推察される。限界費用すなわち利用者を1人増加させることに伴う追加コストはほぼゼロに近い。さらにプラットフォームの運営についても、既存のプラットフォームとの差異が少ないのであれば、社員の訓練もほぼ不要である。

以上の点を考慮すると、シェアリングシティの取り組みに参加しているプラットフォーム事業者が、現時点で取り組みから撤退するインセンティブはそれほど多くないであろう。たとえシェアリングシティの取り組みが当初予想していたよりも活性化しなかったとしても、既存のプラットフォームの転用効果によって運営費用が低く抑えられているのであれば、敢えて退出する必要はない。

とはいうものの、このままでよいわけではない。自治体は利用料以外でもプラットフォーム活性化のため

に財政的支出をしており、そのなかには国等の補助金や助成金を活用したものも多い。そのような外部資金は永続的に獲得できるわけではなく、それゆえ支出をいつ停止せざるを得なくなるかわからない。成果が表れなければ、議会や住民から事業の中止を迫られる可能性は十分にある。他方、プラットフォーム事業者としても、多額ではないとはいえプラットフォームの運営費用は毎年かかり続ける以上、いつまでも投下費用を回収できない状況が続けられるとは限らない。このままでは、自治体、プラットフォーム事業者のいずれかが撤退を表明して、シェアリングシティ構想から離脱する自治体が現れるかもしれない。

## V. 問題点の分析と解決策

本章では、前章で示した問題点を両面性プラットフォームの枠組みを用いて分析する。

第1の顧客グループの規模が小さいという問題に関しては、提供されるサービスによってさまざまな原因が考えられる。以下では、ライドシェアとスキルシェアについて検討してみる。

交通空白地域におけるライドシェアの場合、潜在的サービス提供者である運転者は当該地域に多く居住していない場合が多い。なぜなら、高齢化が進む過疎地域では、運転を担う若年者、中年者層のそもそもの絶対数が少ないからである。さらに利用者のほとんどを占める高齢者は、サービス自体に対する不安や情報機器を用いた依頼の煩雑さなどの理由から、利用を避ける場合も多い。このような問題に対処するために、シェアリングシティを推進している北海道の天塩町ではさまざまな対策を講じている。サービス提供者を増加させるために、説明会や講習会、サービス提供者と利用者との交流会などを開催している<sup>29)</sup>。さらに、同町の中心部から少し離れた地域を縦断する幹線道路（国道232号線）を往来する地域外の運転者をサービス提供者として取り込むことや<sup>30)</sup>、広域連合的な取り組みも模索しているという<sup>31)</sup>。

パソコンなどを用いたスキルシェアの場合、小規模自治体では一般的に情報機器の操作に長けたサービス提供者はそれほど多くなく、過疎地域になればなおさらである。前章で述べたように自治体やプラットフォーム事業者は講習会などを開催することでスキルの向上を図っているが、パソコンでの作業のような提供場所を問わない仕事の場合には、全国もしくは世界の潜在的サービス提供者と同じ条件で競争することになる。副収入として捉えるのであれば問題はないが、生計を立てるために大きな収入を得るには、相応の高度なスキルが求められる。その結果、小規模自治体ではわずかな仕事の請負でもよいと考える人と高いスキルを持った少数の人しかサービス提供者にはならず、それゆえ提供者の規模は小さくなる。さらに、サービス利用者である仕事の依頼者は、小規模自治体であれば少数に限られる。

以上のように、小規模自治体においては顧客グループの規模が小さくなる傾向があり、その結果、間接ネットワーク外部性が期待できず、シェアサービスの普及や拡大が想定以上に進まない場合が多くみられる。

第2の規制の問題については、シェアリングサービスを対象にした新たな規制が作られた例がある。それは、住宅宿泊事業法（通称、民泊新法）である。この法律は2018年6月に施行された法律で、それ以前に宿泊業を営むためには旅館業法に基づいて許可を得る必要があった。しかし、外国人観光客の増加に伴う民泊需要の高まりにより、建築基準法上の扱いの緩和、宿泊日数の上限設定、届出制などの制限を設けることで宿泊事業を認める民泊新法が施行された。

民泊新法以外にも、シェアサービスに限定した用途ではないものの関係する法改正として、2023年7月1日に施行される改正道路交通法がある。この改正では、電動キックボードをはじめとする電動小型モビリティの車両区分が定められる。電動キックボードについては、最高速度が時速20km以下の場合には免許が不要になったこと、ヘルメットの着用が努力義務になったこと、年齢制限が16歳以上となったこと、などが主な変更点である。個人所有で使用する場合もあるが、都市部での移動手段や観光での活用など、シェアサービスとしての利用拡大が見込まれている。

以上のような新たな法整備以外にも、自治体が独自に条例を制定したり<sup>32)</sup>、シェアサービス業者が独自にガイドラインを策定するなど<sup>33)</sup>、既存業界との衝突を避けて共存するような試みがなされている。

第3のサービス提供者のスキル向上に関しては、前述のとおり自治体やプラットフォーム事業者が講習会や勉強会、相談会を開催するなど、既に取り組みの例がある。Ⅱ章で触れた中間支援組織がその役割を担う場合もあり<sup>34)</sup>、単にシェアサービスの普及拡大という目的に留まらず、住民の学習機会を創出する取り組みとしても実施されている。デジタルデバイドの解消や学び直し（リスキリング）、DX（digital transformation）などの国の施策にも沿うものであるため、経済産業省やデジタル庁などの補助金や助成金を活用しながら住民のスキル向上を進めることは、地域の活力を高める意味でも効果的であろう。

第4の利用者およびサービス提供者の心理的障壁に関しては、前述のスキル向上への取り組みと同様、自治体やプラットフォーム事業者、中間支援組織などによる取り組みが不可欠である。シェアリングエコノミーやシェアサービスへの理解を深めるための仕掛けはもちろん、利用者同士、サービス提供者同士、そして利用者と提供者間の交流を促進させるようなイベントは、心理的障壁を低下させる役割を果たすと考えられる<sup>35)</sup>。実際に天塩町では、認知拡大や普及促進の取り組みとして、サービス提供者と利用者が参加した「相乗り交流会」を開催したり、体験会として「相乗りツアー」を企画するなど、シェアリングシティの目的の1つである「共助」を促し、心理的障壁を低下させる取り組みを行っている。一方、サービス提供者の不安を取り除くために、同町では「安全運転・AED講習会」の開催や「移動支援サービス専用自動車保険」<sup>36)</sup>の運用を行っている。

第5のプラットフォーム事業者の収益確保に関しては、解決策を提示することは難しい。小規模自治体においては、そもそもビジネスとして成立しなかったために民間企業がサービスを提供していない、もしくは過去にサービスを提供していたが撤退している場合が多い。補助金や助成金制度を活用して初期費用は賄えたものの、サービスを継続するには相応の維持管理コストが必要である。人口減少や高齢化、生産年齢人口の減少など財政がさらに逼迫していくなか、公共サービスとして自治体が予算を投じるには、納税者である住民の理解が必要であろう。一方で、デジタルプラットフォームの高い転用可能性によりプラットフォーム事業者は最小限のコストで維持管理できるものの、現状では決して持続可能性が高いとはいえない。地域貢献活動や広告宣伝活動の一環として位置づけるのであれば問題はないのかもしれないが、収益を生み出していない以上、常に事業中止のリスクを孕んでいる。安定したサービスの提供を継続させるためには、利用を増加させ、プラットフォームを活性化させることが必要である。しかし間接ネットワーク外部性が発生しにくいため、プラットフォームの大きな発展は期待できないのが現状である。

## Ⅵ. おわりに

高齢化の進行や生産年齢人口の減少、少子化を伴う急激な人口減少下において、小規模自治体が抱える社会的課題は増加する一方である。自治体の財政が逼迫し、事業の継続が割に合わない民間企業が次々と住民生活を支えるサービス事業から撤退したり廃業したりする現状からいかに脱するかについて、明快な回答を用意できる人はほとんどいないであろう。その意味でもシェアリングエコノミーは、社会的課題の解決のための有効な手段の1つであることに筆者は疑いを持っていない。

しかしながら、小規模自治体におけるシェアリングシティの取り組みは多くの問題を抱えていることはこれまで述べてきたとおりである。サービス提供者、利用者の顧客グループの規模のいずれか、もしくは両方が小さくならざるを得ない以上、プラットフォームとして大きな発展は期待できない。そればかりか、人口減少がさらに進行すれば、プラットフォームを維持できる規模を確保することさえ難しくなるかもしれない。

本稿においてたびたびその取組を紹介した北海道天塩町は、これまで相乗りサービスを発展させるためにさまざまな施策を講じてきた。同町の試算によれば、公共交通機関によって追加輸送した場合と比較して、相乗りサービスを活用したほうが大幅なコスト削減効果が得られるという<sup>37)</sup>。前述のとおり、プラットフォーム運営のための直接経費はプラットフォーム事業者から徴収されていないためゼロとして試算したものであ

るが、現時点では最善の選択であるといえるかもしれない。しかしIV章で述べたとおり、プラットフォーム事業者が将来的には維持管理コストを請求するか、もしくは事業から撤退する可能性があることはリスク要因となっている。

天塩町における相乗りサービスの取り組みは、公共交通の維持に苦しむ多くの自治体にとって有益な示唆に富むものである。相乗りサービスの改善のために同町が講じているさまざまな施策は評価できるものが多い。その一方で、根本的な部分の改善が必要であることを示している。同町の経験が、相乗りサービスの改善に資するような法制度の構築につながることを期待したい。他のシェアサービスについても、試行錯誤を通じてより望ましい制度設計が求められる。

### 【注】

- 1) シェアリングエコノミー協会と情報通信総合研究所とが共同で実施した市場調査によると、2021年度の日本のシェアリングエコノミー市場規模は2兆4198億円であり、2030年度には14兆2799億円で拡大すると予測されている（シェアリングエコノミー協会（2022），p.10）。
- 2) たとえばAhsan（2018）は、労働者を搾取することでプラットフォームを発展させているとしてシェアリングエコノミーを激しく批判している。しかし、その論理のほとんどがUberをもとにしたものであるため、シェアリングエコノミー全般に対して同様の主張が成り立つかは疑問である。
- 3) 秋田県湯沢市、石川県加賀市、岩手県釜石市、鹿児島県奄美市、岐阜県関市、埼玉県横瀬町、佐賀県多久市、滋賀県大津市、静岡県浜松市、千葉県千葉市、富山県南砺市、長崎県島原市、長野県川上村、福井県鯖江市、北海道天塩町、北海道中頓別町、宮崎県日南市、山梨県小菅村の18自治体である。
- 4) 2023年1月31日現在。
- 5) シェアリングエコノミー協会webページ。
- 6) 同上。
- 7) 本稿におけるシェアサービスとは、シェアリングエコノミーで提供されるサービスを指す。シェアリングエコノミーのなかには有形物である財を交換する場合があるが、有形物を交換するサービスとしてこれを捉えることでシェアサービスに含まれると解釈することができる。
- 8) 国土交通省自動車局旅客課（2021）によると、自家用有償旅客運送とは「バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス」である。
- 9) 自家用有償旅客運送の詳細に関しては、国土交通省自動車局旅客課（2021）を参照されたい。
- 10) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング（2018），p.5。
- 11) シェアリングエコノミー協会webページ「シェアリングシティ推進協議会」。
- 12) 同上。
- 13) 総務省地方公共団体のシェアリングエコノミー活用に係るタスクフォース（2017）。
- 14) シェアリングエコノミーラボwebページ。
- 15) 同上。
- 16) シェアリングエコノミー協会webページ「シェアリングシティ推進協議会」。
- 17) 2022年9月20日現在。
- 18) シェアリングエコノミー協会webページ「シェアに取り組む自治体」。
- 19) プラットフォーム運営者やプラットフォームマーと呼ばれることもある。
- 20) シェアリングエコノミー協会（2022），p.16。
- 21) 同上。
- 22) 前者の例としては北海道天塩町があり、後者の例としては新潟県糸魚川市がある（総務省地域力創造グループ地域振興室（2020），p.21）。

- 23) たとえば、本稿の執筆時点で実施中である交通サービスとしては、兵庫県養父市で実施されている「地域における自家用車を使った有償運送サービス」がある。
- 24) たとえば秋田県湯沢市では、「ママサポーター育成研修」や在宅ワーカーを対象としたセミナーなどを開催している(全国市町村国際文化研究所(2019), p.3)。
- 25) シェアリングシティの認定を機に地域を限定するものもあるようだが、それも永続的ではないであろう。
- 26) 『北海道新聞』2017年4月16日(宗谷留萌版)。
- 27) 天塩町が2021年9月に実施した住民アンケート調査(N=412。2つまで選択可)では、「ドライバーとしての参加が難しい理由」として、「自家用車に知らない人を乗せたくないから」が48名、「知らない人と長い時間一緒に移動しないといけないから」が58名、「万が一の事故が怖いから」が197名となっている。
- 28) 『北海道新聞』2017年12月15日(宗谷留萌版)。
- 29) 菅原(2021)。
- 30) 天塩町総務課菅原英人氏提供の資料より。
- 31) 野田ほか(2018), p.26。
- 32) たとえば神奈川県では、住宅宿泊事業法第18条の規定に従って実施期間を制限する条例を制定している。
- 33) たとえば、シェアリングエコノミー協会は、民泊におけるホスト(サービス提供者)とゲスト(利用者)のトラブルを回避するために、「シェアリングエコノミーホスト&ゲスト利用ガイドライン」を作成している。
- 34) たとえば、愛知県犬山市の犬山市観光協会や新潟県糸魚川市の糸魚川商工会議所(糸魚川産業創造プラットフォーム)の事例などがある。
- 35) 同時に、直接ネットワーク外部性や間接ネットワーク外部性の発生が期待できる。
- 36) 損害保険ジャパン日本興亜株式会社(2019)。
- 37) 同町の試算によると、年間約2500万円のコスト削減効果が得られているという(齊藤・菅原(2018), p.49)。

## 【参考文献】

(以下に示すURLの最終確認日は、すべて2023年1月31日である。)

国土交通省自動車局旅客課(2021)「自家用有償旅客運送ハンドブック(改訂版)」。

金野和弘(2019)「社会的課題を解決する手段としてのシェアリングシティの可能性」, 日本産業科学学会『研究論叢』, 第24号, pp.25-30。

齊藤啓輔, 菅原英人(2018)「マイカー空席『見える化』による過疎地の交通課題解決 天塩～稚内『相乗り交通』取り組み」, 『建設機械施工』, Vol.70, No.8, pp.45-49。

シェアリングエコノミー協会webページ(<https://sharing-economy.jp/ja/>)。

シェアリングエコノミー協会webページ「シェアに取り組む自治体」(<https://sharing-economy.jp/ja/list/city/>)。

シェアリングエコノミー協会webページ「シェアリングシティ推進協議会」(<https://sharing-economy.jp/ja/city/council>)。

シェアリングエコノミー協会(2022)「地域課題の解決に向けたシェアリングエコノミー活用ハンドブック(2022年3月版)」。

シェアリングエコノミーラボwebページ「総務省が取り組む、「シェアリングエコノミー活用推進事業」とは」(<https://sharing-economy-lab.jp/share-regional-leverage>)。

菅原英人(2021)「北海道天塩町/マイカー空席のシェア 互助による新たな地域モビリティ～相乗り交通の取組～」全国町村会webページ「町村の取組」, 3162号, (<https://www.zck.or.jp/site/forum/21342.html>)。

全国市町村国際文化研究所(2019)「小さな役所が目指す“新しい公共”シェアリングエコノミーに未来を託す(秋田県湯沢市)」『国際文化研修』, 第105号, pp.1-4。

総務省地域力創造グループ地域振興室(2020)「令和元年度 シェアリングエコノミー活用推進事業報告書」。

- 総務省地方公共団体のシェアリングエコノミー活用に係るタスクフォース（2017）「第1回 地方公共団体のシェアリングエコノミー活用に係るタスクフォース 資料1 開催要綱」  
([https://www.soumu.go.jp/main\\_content/000517389.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/000517389.pdf))。
- 損害保険ジャパン日本興亜株式会社（2019）「【業界初】「移動支援サービス専用自動車保険」の販売開始～高齢者の移動支援を担うボランティアドライバーに安心を提供～」 損保ジャパン日本興亜NEWS RELEASE, 2019年6月19日  
([https://www.sompo-japan.co.jp/~media/SJNK/files/news/2019/20190619\\_1.pdf](https://www.sompo-japan.co.jp/~media/SJNK/files/news/2019/20190619_1.pdf))。
- 東京市町村自治調査会（2020）「シェアリングエコノミーで解決する自治体課題に関する調査研究報告書」。
- 内閣官房シェアリングエコノミー促進室（2021）「シェアリングエコノミー活用事例集（令和2年度版）シェア・ニッポン100～未来へつなぐ地域の活力～」。
- 野田哲夫・田中哲也・王皓・泉洋一・角南英郎・野澤功平（2018）「地方におけるシェアリングエコノミー政策の展開と課題」, 島根大学法文学部『経済科学論集』, 第45号, pp.1-29。
- 三菱UFJリサーチ&コンサルティング（2018）「スキルシェアリングサービスの動向整理」。
- Ahsan, M., (2018) 'Entrepreneurship and Ethics in the Sharing Economy: A Critical Perspective', *Journal of Business Ethics*, Vol.161, No.1, pp.19-33.
- Eisenmann, T.R, Parker, GG, Van Alstyne, M. W., (2006) 'Strategies for Two-Sided Markets', *Harvard Business Review*, Vol. October 2006.
- Zhang, C., Chen, J., Raghunathan, S., (2022) 'Two-Sided Platform Competition in a Sharing Economy', *Management Science*, Vol.68, No.12, pp.8909-8932.
- 「車の相乗りもっと気軽に」『北海道新聞』2017年4月16日（宗谷留萌版）。
- 「車の相乗り実証実験 住民主体 可能性と課題」『北海道新聞』2017年12月15日（宗谷留萌版）。
- 「電動キックボード、7月から新ルール 免許不要、一部は歩道走行『自転車並み』に」『朝日新聞デジタル』2023年1月20日（デジタル版）。