

平成 29 年度地域づくり海外調査研究事業調査報告書

シェアリングエコノミーを活用した
共助のまちづくり

調査地：オランダ アムステルダム (shareNL)

調査期間：平成 29 年 6 月 12 日～20 日

平成 29 年 11 月

一般財団法人 地域活性化センター
振興部 地域づくり情報課(広報室兼務)

稲葉 淳一

目次

1. はじめに	1
2. シェアリングエコノミーの概要	1
(1) シェアリングエコノミーの定義	
(2) シェアリングエコノミーの分類	
①空間 × シェア	
②移動 × シェア (ライドシェア)	
③物 × シェア	
④スキル × シェア	
⑤資金 × シェア	
(3) シェアリングエコノミーの普及	
3. アムステルダムでの現地調査	4
(1) 調査地の選定理由	
(2) shareNL の視察	
①シェアリングシティへの経緯	
②アムステルダムにおけるシェアリングエコノミーの現状	
(3) Airbnb の利用	
4. 日本におけるシェアリングエコノミーの現状	8
(1) 国によるシェアリングエコノミーの推進	
(2) 自治体によるシェアリングエコノミーの活用	
5. まとめ	10
(1) 生駒市の施策への反映	
(2) シェアリングエコノミーが生む共助の仕組み	

1. はじめに

今回、海外調査のテーマとして「シェアリングエコノミー」を選定した。私の派遣元である生駒市は、子育てシェアのサービスを行う「株式会社 AsMama」と 2016 年 1 月に連携協定を結んでいる。この Asmama に関心を持ったことがテーマを選ぶきっかけだった。

シェアリングエコノミーについて調べてみると、「共助」という言葉がよく見受けられる。どうやら人と人が様々なものを共有することで助け合う仕組みのようである。「共助」は地域づくりの重要なキーワードであり、生駒市においては特に重要となっている。

生駒市は奈良県最北西部に位置し、大阪の中心地まで電車で約 20 分の距離にあるため、ベッドタウンとして成長してきた。1970 年代の高度経済成長期から 1990 年前後のバブル経済期にかけて人口が増加したため、現在は高齢化の進む速度が全国トップクラスの自治体である。

高齢化の進行により、住民税などの税収は減少していく一方、社会保障費などは増加していく。その結果、行政サービスの質の低下を招くなど深刻な問題が生じる可能性が高い。税収の半分以上を住民税に頼っている生駒市は影響が特に大きいと言える。

この問題の解決策の一つとして、「共助」すなわち行政サービスに頼らず住民同士が助け合うことが重要である。シェアリングエコノミーを調べれば、その仕組みづくりのヒントになるのではないかと、仮説を立てた。さらにシェアリングエコノミーは現在の資本主義社会の仕組みを変える可能性も秘めているとのことであり、ますます興味深く感じ、今回の事例選定に至った。

この報告書では、シェアリングエコノミーの概要を明らかにした後、オランダでの現地調査や日本における現状について見ていきたい。それらを踏まえ、生駒市の施策として反映できる内容や今後の展望をまとめる。

2. シェアリングエコノミーの概要

(1) シェアリングエコノミーの定義

シェアリングエコノミーとは「インターネットを介し、個人間で遊休資産（物や場所など）を取引するサービス」を指すとされている。

従来のビジネスは、事業者が消費者にサービスを提供する「B to C (Business to Customer)」と事業者同士の取引である「B to B (Business to Business)」が一般的である。一方、シェアリングエコノミーでは、使っていない物や場所などを個人が貸し、それを借りるのも個人である。貸し手と借り手の間にはプラットフォームと呼ばれる仲介業者を挟むものの、プラットフォームはあくまでマッチングの場を提供するだけであるため、個人間で

取引を行う「C to C (Customer to Customer)」となるのが特徴である。

しかし、これはあくまで日本における定義であり、世界的な定義ははっきりと決まっていない。類義語として「オンデマンドエコノミー」「コラボレイティブエコノミー」などがあるが、既にシェアリングエコノミーが普及し、当たり前となっている国においては、このような言葉すら使われなくなっているのが現状だ。

(2) シェアリングエコノミーの分類

日本のシェアリングエコノミー事業者を中心に構成される団体「一般社団法人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を以下のとおり 5 つに分類している。

①空間 × シェア

空間シェアの代表的なサービスとしては「Airbnb (エアビーアンドビー)」が挙げられる。これは宿泊施設として物件を貸したいホストと物件を借りたいゲストとをマッチングさせる世界最大の民泊情報サイトである。

その他、空きスペースを駐車場やオフィスとして貸し出したり、定休日の飲食店を貸しキッチンとして提供するなど、様々なサービスが存在する。

②移動 × シェア (ライドシェア)

ライドシェアの代表的なサービスとしては「Uber (ウーバー)」が挙げられる。これは通常のタクシーの配車以外にも、空き時間と自家用車を使い、一般人が他人を運ぶことができる仕組みを構築しているサイトである。

近年、このサービスを応用し、料理を飲食店から注文者へ届ける「UberEATS (ウーバーイーツ)」など新たな展開も見せている。

また、個人所有の自動車の貸し借りを仲介するサービスはもちろん、民間事業者が提供する自動車や自転車を借りるサービスなども含まれている。

③物 × シェア

物のシェアについては、頻繁には使われない高価な物品を対象としたサービスが多い。例えば、高級ブランドバッグの貸借に関する仲介サービスなどである。

また、インターネット上で不用品を売買するフリーマーケットのサービスも含まれ、日本においては「メルカリ」などの認知度が近年高まっている。

④スキル × シェア

スキルのシェアは別名「クラウドソーシング」と呼ばれ、単純作業から専門的な能力を必要とするものまで、スキルを提供したい人とそれを必要とする人とを仲介するものである。

例えば、生駒市が連携協定を締結している「株式会社 AsMama」は、子どもを預けたい人と預かることができる人とをマッチングする事業を展開しており、ここに含まれる。

⑤資金 × シェア

資金のシェアは別名「クラウドファンディング」と呼ばれ、インターネット上で特定のプロジェクトや商品開発に対して寄付を募るための仲介サービスである。

仲介業者は、寄付金を募る場を提供するだけでなく、寄付金の目標額を達成するためのコンサルティングなども行っている。

(3) シェアリングエコノミーの普及

シェアリングエコノミーの世界の合計市場規模は急速に拡大しており、2013 年に 150 億ドルだったものが、2025 年には 3,350 億ドルまで達する見込みである。(出典：PwC「The sharing economy - sizing the revenue opportunity」)。また、日本の市場規模は 2020 年度には約 600 億円に達すると予測されている(出典：矢野経済研究所「シェアリングエコノミー(共有経済)市場に関する調査」)。

シェアリングエコノミーが世界に普及し始めたのは 2000 年代後半からである。その頃、「Airbnb, Inc.」や「Uber Technologies Inc.」など、シェアリングエコノミーを代表する企業がアメリカのサンフランシスコで相次いで誕生したことが始まりだった。

実はシェアという概念は決して新しいものではない。Uber のようなライドシェアで言えば、ヒッチハイクのように自動車文化が普及し始めた頃からあったものだ。日本においては、鎌倉時代から「頼母子講(たのもしこう)」という資金をシェアする地域の金融システムがあった。

このように昔からあった概念がシェアリングエコノミーとして普及した要因は、情報通信技術の進歩に他ならない。例えば、スマートフォンの普及により、いつでも、どこでも、世界中の誰もが簡単にインターネットにアクセスできるようになった。また、「Facebook」に代表される実名制のソーシャル・ネットワーキング・サービス(SNS)が普及したことで、インターネット上であっても個人の信頼性が担保され、見知らぬ人同士が

繋がりがやすくなった。

シェアリングエコノミーは個人間で取引が行われるため、お互いの信頼関係がなければ成立しない。そのため、このような SNS の普及がもたらした人々の意識改革もシェアリングエコノミーの普及と密接な関係がある。

その他、全地球測位システム (GPS) の進歩により、自動車などの位置の把握が容易となり、ライドシェアサービスの普及に繋がっている。

他にも経済面で言えば、資本主義が成熟段階を迎えていることも関係がある。資本主義は物が不足している時代には、その生産・分配に有効な経済システムである。しかし、物が充足された現在、物を新たにつくるのではなく、既にある余った物を活用し、経済をより効率良く回していこうという考え方が生まれてくる。まさにそれがシェアリングエコノミーに該当する。今後の経済の進むべき方向性を考えれば、シェアリングエコノミーの普及は自然な流れと言えるだろう。

3. アムステルダムでの現地調査

(1) 調査地の選定理由

世界では、どのようにシェアリングエコノミーがまちづくりに活用されているのか。調査地の選定にあたり、シェアリングシティと呼ばれる二大都市を調べた。

一つは、韓国のソウル市である。2011 年に現市長のパク・ウォンスン氏が就任し、ソウル市が抱える様々な都市問題の解決策としてシェアリングエコノミーに注目した。そして、2012 年に「シェアリングシティ・ソウル推進計画」を発表し、それからまもなくして「ソウル特別市共有促進条例」を制定した。

この条例により、シェアリングエコノミーに関する起業支援や財政支援などを行い、その成長基盤を整えている。また、世界最大のライドシェアサービスである Uber を禁止し、韓国発のライドシェアサービスの利用を促すなどの取組を行っている。言わば行政主導型のシェアリングシティである。

もう一つは、オランダのアムステルダム市である。シェアリングエコノミーを推進する民間団体「shareNL」が市当局へ説得をし、2015 年に市がシェアリングシティを宣言した。ソウルとの対比で、民間主導型のシェアリングシティと言われている。

真逆の性質を持つこれら二つの都市から、迷わずアムステルダム市を調査地として選んだ。その理由は民間主導型の方が持続的な仕組みを構築できると考えたからだ。また、生駒市は人口約 12 万人であり、ソウル市のような人口約 1,000 万人の大都市ではない。人口

約 80 万人のアムステルダム市も大きいですが、ソウル市より参考になるのではないかと考えた。

(2) shareNL の視察

アムステルダム市の中心市街地にある shareNL のオフィスを訪れ、共同創始者であるピーター・バンデグリン氏とハーマン・バンスプラン氏から話を聞いた。

約 1 時間にわたるプレゼンテーションにより、アムステルダム市がシェアリングシティを宣言するに至った経緯やアムステルダム市におけるシェアリングエコノミーの現状などを知ることができた。

①シェアリングシティへの経緯

shareNL は 2013 年秋から活動を始めると、アムステルダム経済委員会と連携し、市民へシェアリングエコノミーに対する調査を行った。

内容は「シェアリングエコノミーを知っているか」「シェアリングエコノミーを利用したいと思うか」「シェアリングエコノミーを実際に利用しているか」という 3 つの質問である。その結果、「シェアリングエコノミーを利用したい」という回答が 84% を占めた。バンデグリン氏は「この事実はシェアリングシティとなるうえで重要だ」と主張した。

また、バンデグリン氏とバンスプラン氏は、大企業、地方自治体、政府、NGO、研究機関などに呼びかけ、シェアリングエコノミー推進の協力者を集めた。アムステルダムがシェアリングシティとなるためには、都市を構成するすべての関係者が関わってこそ意味があると考えたからである。このこともシェアリングシティを実現するうえで、大きな成功要因となったとのことだった。

上記の調査結果を元に市を説得し、2015 年 2 月、すべてのアンバサダーが集結し、アムステルダム市はシェアリングシティを宣言した。

このように書くと、シェアリングシティが実現した功績は shareNL だけのもののように感じられるかもしれない。しかし、実は市も協力的であった。その証拠として、宿泊者数の制限や観光税の支払い義務など Airbnb に対する規制を 2013 年に世界で初めて行ったのはアムステルダム市である。この規制により、既存のホテル業との軋轢を生むことなく、Airbnb を市民に浸透させることに成功している。そのような土壌が元々あったことを補足しておく。

②アムステルダムにおけるシェアリングエコノミーの現状

シェアリングシティとなった後の 2016 年 4 月、shareNL などと連携しながら、アムステ

ルダム市はシェアリングエコノミーのアクションプランを発表した。そして、そのプランに基づく施策として、シェアリングエコノミーの割引券「Stadspas」を発行した。これは市内における約 18 万人の高齢者や低所得者を対象とし、公共施設、公共交通機関、医療サービスの利用や地元の食料品や商品の購入など、幅広いサービスを低価格で利用できるものである。これにより、シェアリングエコノミーが以前よりも認知され、サービスを利用する市民が増えたようだ。

その他、バンデグリン氏によるプレゼンテーションでは、アムステルダム市におけるシェアリングエコノミーの現状についての話題が多数展開された。その中で印象的だったものを三つ挙げたい。

一つ目は、バッグを借りたい人の約 9 割が、貸してくれる人を 15 分以内に見つけることができるようになっているようだ。日本でバッグのシェアサービスを利用したことはないが、そこまで普及している現状を知り、とても驚いた。

二つ目は、他人の自動車を借りることが一般的だという点である。アムステルダム市内を歩いて分かったが、駐車スペースは基本的に道路上にある。おそらく市民が許可を取って停めているのだろう。自動車が発明される以前に形成された町であるため、駐車場という概念がないのは当然である。つまり、道路上の限られた駐車スペース数から考えれば、市民一人につき自動車一台所有などありえず、他人の自動車をシェアしなければ利用できない状況にある。

三つ目は、50 人程度で生命保険用の資金を積み立てるグループがあることだ。グループの誰かが怪我などをした場合、積み立てた資金の中から補償金が出る(資金をシェアする)仕組みである。さらに驚くべきことに、自分たちのグループ内で資金が足りなくなった場合、また別の資金を積み立てたグループからお金が回ってくる仕組みが形成されているとのことだった。



【一番左がバンデグリン氏、中央がハンスプラン氏】



【バンデグリン氏によるプレゼンテーション】

(3) Airbnb の利用

現地調査にあたっては Airbnb を通じて、民泊を利用した。アムステルダム市の中心市街地から徒歩 10 分程度の距離にあるハウスボートに 3 泊、アムステルダム中央駅から地下鉄で 4 駅ほど離れた住宅街にあるマンションに 4 泊、それぞれ宿泊した。

アムステルダム市は観光地であるため、宿を提供しているホストの数はとても多い。その中から選ぶ基準となったのは、これまでに宿泊したゲストの評価である。繰り返しになるが、シェアリングエコノミーは個人間の信頼によって成立しているため、このような評価制度はとても重要である。

Airbnb では、ホストはゲストを、ゲストはホストを、相互評価する。ホストにとってはマナーの悪いゲストに宿泊して欲しくないし、ゲストにとっても評価の低いホストのところには宿泊したくない。両者を保護するため、このような制度が採用されている。

民泊の良かった点は、通常のホテルに宿泊するのとまったく違う体験ができたことだ。

まず、ハウスボートは、その名のとおり海に浮かんだボート型の家であり、日本人からすれば存在そのものが珍しい。アムステルダム市内にはこのような家が幾つもある。

宿泊したボートは、住宅として最低限の機能は備えていたが、日常的に人が住んでいる気配はなく、ホストが別荘として購入したものを旅行者に貸し出しているように思われた。海に浮かんでいるとは言え、港にしっかりと固定されており、中にも揺れはまったく感じず、快適に過ごすことができた。

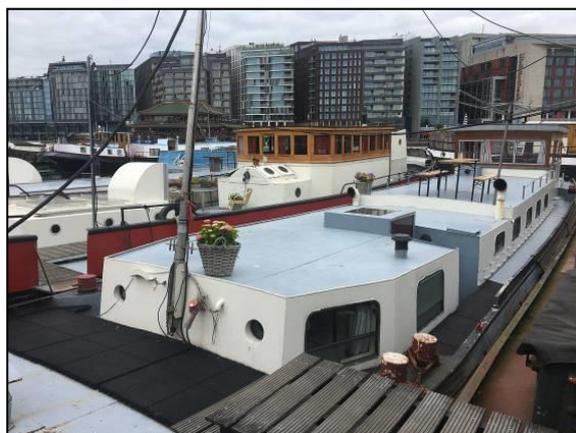
ホストはとても気さくな年配の男性で、英語が苦手な私に対してもゆっくり話すなど丁寧に対応してくれた。また、散策の参考にとアムステルダム市の中心市街地のお勧めの店なども教えてくれた。

一方、マンションは、ハウスボートと違って生活感があり、普段はホストの自宅として利用されているようだった。

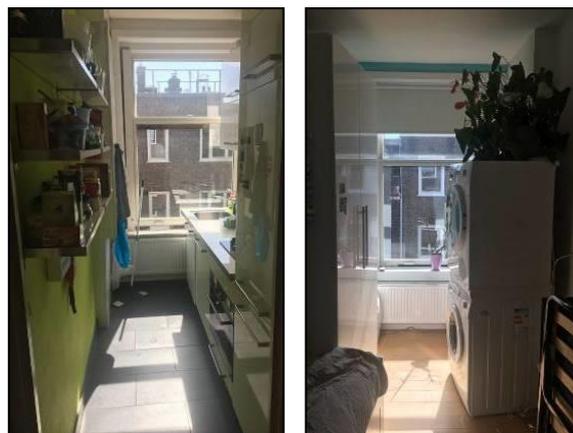
宿泊期間中、ホストはドイツへ旅行中だったため、代わりにホストの友人である若い男性が部屋の設備案内をしてくれた。友人とは言え、他人に案内を任せる様子からホストが Airbnb の利用に慣れていることが伺えた。

室内は決して広くはなかったが、花がたくさん飾られ、光が注ぐ洒落た空間であった。また、マンションのある住宅街周辺を散策することで、観光地とは違った地元住民のリアルな生活を垣間見ることができた。

これまでは旅行の際の宿泊施設にこだわりはなかったが、この民泊経験が今回の調査で最も印象に残っている。きめ細やかなサービスを求めるのであれば、ホテルに宿泊する方が良いだろう。しかし、普通は泊まることができないところに泊まることができたり、現地の人との交流を図ったり、ホテルを上回る魅力が民泊にはあると実感できた。ちなみに宿泊料金は、アムステルダム市における三ツ星クラスのホテルより安く、気軽に利用できる価格であった。



【宿泊先① ハウスボート外観】



【宿泊先② マンション室内】

4. 日本におけるシェアリングエコノミーの現状

(1) 国によるシェアリングエコノミーの推進

現在、日本政府もシェアリングエコノミーを推進している。

例えば、「まち・ひと・しごと総合戦略（2016年改訂版）」においては「地方公共団体によるシェアリングエコノミーの導入・連携を支援する」と、「未来投資戦略 2017」においては「シェアリングエコノミー活用地方公共団体の事例を平成 29 年度中に少なくとも 30 地域で創出する」と、それぞれ記載されている。

また、住宅宿泊事業法いわゆる「民泊新法」が 2018 年 6 月から施行予定であり、これまでは国家戦略特区でしか認められなかった民泊の営業が全国で可能となる。シェアリングエコノミーは、これまでの日本の法律で想定されなかった新しい概念であるため、ビジネスとして行うにはグレーなものも多い。今後、民泊のようにシェアリングエコノミーが普及しやすい法整備がなされていくだろう。

(2) 自治体によるシェアリングエコノミーの活用

一般社団法人シェアリングエコノミー協会では、シェアリングエコノミーを活用し、地域課題解決に取り組む都市をシェアリングシティとして認定している。認定要件は、同協会会員企業のシェアサービスを 2 つ以上導入し、導入したシェアサービスの普及促進に向けた自治体主導による広報 PR を行うことである。

自治体にとってシェアサービス導入のメリットは、財政支出を必要としないことである。企業が提供する各サービスをそのまま活用すれば良く、地域内にある遊休資産を使って課題解決を図るため、新たに支出を伴って何かを生み出す必要はない。これらの理由からシェアリングエコノミーと自治体の経営とは相性が良いと言える。

2016 年 11 月、シェアリングエコノミー協会は、秋田県湯沢市、千葉県千葉市、静岡県浜松市、佐賀県多久市、長崎県島原市の首長とともに「シェアリングシティ宣言」をしたことを日本で初めて発表した。これらの自治体は、地域の特性や課題を把握したうえで必要となるシェアサービスを導入している。各自治体の取組は下表のとおりである。

自治体名	導入したシェアサービス	主な活用プラン
秋田県湯沢市	<ul style="list-style-type: none"> AsMama スペースマーケット 	近所の親同士などが繋がり、共助コミュニティの浸透を図ることで、子育て世代が住みやすい街づくりを目指す。
千葉県千葉市	<ul style="list-style-type: none"> スペースマーケット TABICA 	MICE（ビジネスと関わりがある多数の人の移動を伴う行事）の誘致のため、市内にあるユニークベニュー（歴史的建造物など特別感を演出できる会場）の利用促進を目指す。
静岡県浜松市	<ul style="list-style-type: none"> スペースマーケット TABICA 	市北部の中山間地域における観光プラン提供や遊休資産活用により、新たな交流人口の創出を目指す。

佐賀県多久市	・クラウドワークス ・TABICA	働きたいが働けない人を対象とし、在宅ワークの提供を行うなどして、住民満足度の向上を目指す。
長崎県島原市	・スペースマーケット ・TABICA	「株式会社島原観光ビューロー」が運営する島原城などの観光施設をシェアし、収益化を目指す。

この中で特筆すべきは島原市である。島原市が他の四市と異なるのは、株式会社島原観光ビューローという地元の企業が連携に加わっていることである。

島原観光ビューローは、市内四つの観光協会が統合されてできた企業であり、市の観光プロモーションや観光施設の運営などを行っている。連携先である TABICA（地元体験を提供するホストと旅行者をマッチングさせるサービス）やスペースマーケット（観光施設を含めた空きスペースの貸出などを扱うサービス）を実際に活用しているのは、市ではなく同団体だ。自治体とプラットフォーマーだけが連携するより、地元の企業が加わった方がその推進力は一層高まる。

2017 年 11 月、新たに 10 の自治体がシェアリングシティとして認定された。今回、追加となった自治体以外にも既にシェアサービスを導入している自治体は多い。生駒市もその一つである。今後、地域課題解決の方策として、自治体によるシェアリングエコノミー活用は日本全国で広がっていくだろう。

5. まとめ

(1) 生駒市の施策への反映

ここまでアムステルダムにおける調査内容と日本におけるシェアリングエコノミーの現状を見てきた。これらの結果を踏まえ、生駒市にどう活かすかを考えたい。

結論から言うと、市民を対象としてシェアリングエコノミーに対するニーズ調査を先に行ったうえで、地域の団体と連携しながら、スキルシェアなどのサービスを導入することが良いだろう。

繰り返しになるが、生駒市は株式会社 AsMama と既に連携している。つまり、シェアリングエコノミー協会の会員企業によるサービスをあと一つ導入することで、シェアリングシティの認定に条件を満たすことになる。そして、導入を検討するならば、まずはスキルシェアのサービスが最適ではないかと考える。

その理由として、生駒市は専業主婦が多いことが挙げられる。多久市のようにクラウド

ワークスを導入し、市内の働きたい女性に向けて在宅ワークの提供などを行うことが市の特性にマッチしていると考えられる。

もちろん他のサービスの導入もありうる。市民活動が活発な市であるため、資金シェアのサービスを導入し、活動資金を調達するためにクラウドファンディングを推進するのも良いだろう。他にも内閣府から認定を受けた環境モデル都市でもあり、物のリユースに対して意識の高い市民も多いため、物のシェアサービスの導入も検討できるかもしれない。

いずれにせよ、shareNL のバンデグリン氏が主張したとおり、そのようなシェアサービスを「市民が利用したいと思うかどうか」が重要であり、まずは調査を行うべきだ。また、シェアリングエコノミーを推進するにあたり、島原市のように地元の団体や企業が連携できる仕組みを構築しなければ、シェアリングシティとなっても一過性の広報に終わってしまう可能性が高い。

(2) シェアリングエコノミーが生む共助の仕組み

世界的に見て、日本はまだまだシェアリングエコノミーの市場規模が小さい。しかし、これから市場規模が拡大していく可能性が高い国とも言える。最近、テレビで様々なシェアサービスが取り上げられており、少しずつ認知されてきていると感じている。

シェアリングエコノミーが当たり前の社会になると、人と人とはもっと信頼で繋がるようになる。そして、信頼の輪が広がれば自然とコミュニティが形成される。

それは自治会のように地縁で繋がるものではなく、また NPO 法人のように特定のテーマに熱意ある人たちだけが繋がるものでもない。助け合いを前提とした緩いコミュニティだ。これはまさに行政に頼らない共助の仕組みである。

自治体はシェアリングエコノミーを導入すること自体ではなく、導入によって、このようなコミュニティを増やしていくことを目的とすべきだ。一番の理想は、自治体が関わらなくとも、シェアリングエコノミーが自然に広がっていき、共助の仕組みが構築されていくことだろう。今回の調査を通じて、いずれそのような時代が訪れる可能性を感じた。この報告書がシェアリングエコノミーの普及に少しでも貢献できれば幸いである。

【参考文献・資料・ウェブサイト】

- ・「限界費用ゼロ社会<モノのインターネット>と共有型経済の台頭」
ジェレミー・リフキン（著）、柴田裕之（翻訳）、NHK 出版（2015）
- ・「UX の時代 — IoT とシェアリングは産業をどう変えるのか」
松島聡（著）、英治出版（2016）
- ・「シェアリングエコノミー」

- アルン・スンドララジャン (著)、門脇弘典 (翻訳)、日経 BP 社 (2015)
- 「はじめようシェアリングビジネス」
一般社団法人シェアリングエコノミー協会 (監修)、日本経済新聞出版社 (2017)
 - 「シェアリングエコノミーラボ」 <http://sharing-economy-lab.jp/>
 - 「平成 29 年度総務省情報通信白書 第 1 部-第 2 節-2- (2) シェアリング・エコノミー」
<http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h29/html/nc112220.html>