

市政

令和元年12月号

特集

地域課題を解決する 「シェアリングエコノミー」

個人等が保有する資産・能力のうち、使われていない乗り物、住居、家具、服、スキル、知識などをインターネットを通じて貸し借りする「シェアリングエコノミー」。現存する遊休資産等の有効活用に寄与できるため、地方自治体の課題解決の一方策として注目を集めており、シェアリングエコノミーの活用を通じた取り組みが、近年活発に進められています。

今回の特集では、シェアリングエコノミーの現状と、今後の可能性や課題などについて学識者に解説していただくとともに、地域人材の活用、子育て支援、地域の足の確保など、さまざまな地域課題の解決にシェアリングエコノミーを活用する都市自治体の事例をご紹介します。

寄稿 1

切羽詰まった末の知恵 —過疎自治体にとってのシェアリングエコノミー—

中央大学大学院法務研究科教授 安念潤司

寄稿 2

カーシェアリングを通じたコミュニティ支援

石巻市長 亀山 紘

寄稿 3

持続可能な地域発展を目指して

鯖江市長 牧野百男

寄稿 4

生駒市における シェアリングエコノミーの取り組み

生駒市長 小紫雅史



切羽詰まった末の知恵

—過疎自治体にとってのシェアリングエコノミー—

中央大学大学院法務研究科教授

あんねんじゅんじ
安念潤司



壊れたレーザーポインタから ユニコーンへ

シェアリングエコノミーについて語ろうとすれば、ある有名なエピソードから説き起すのが作法というものだろう。それは、オンライン上のマーケットプレースの老舗（この世界では、20世紀末に創立したとなれば、押しも押されぬ古株なのである）イーベイ（eBay）で最初に成立したのが、壊れたレーザーポインタの売買だった、という話である。買い主は、壊れたレーザーポインタの収集家だったという。

ゴミ箱しか行き場のない不用品でさえ売れるとなれば、次に、当座使う当てのない物を他人に貸そうという発想が自然に生まれる。家庭用の財の場合、実際の稼働時間は意外なほど短い。われわれ庶民にとって生涯一度の買い物といえは、まずは不動産（住宅）であるが、その家とて、滞在するのは1日24時間のうちたかだか半分だし、別荘に至っては、

年に数週間利用すれば上出来であろう。自家用車も相当の覚悟で買ったはずであるが、多くの調査の示すところでは、走行時間ベースの利用率は4%程度であり、1座席当たりになれば、1%にとどまる。ならば、空き部屋・空き座席を他人に貸して、でき得れば、いくばくかの収入を得ようと考える人が出て来てもおかしくない。

確かに、壊れ物の収集家なる人種は、昔もいたのかもしれない。しかし、壊れ物の所有者がこうした奇特な人を探し出すのも、反対に、収集家が自分の趣味にぴったり合った壊れ物の所在を探索するのも、共に至難の業であった。空き部屋・空き座席を貸したい・借りたいと思う者は、壊れ物の売り主・買い主よりもずっと多くいるであろうが、ちょうど貸したいときにちょうど借りたい相手方を見つけるとなれば、おいそれとできることではない。そこで、こうしたシェアリングエコノミーの原形的形態は、せいぜい友人・知人の範囲でくらくらしか起こり得なかつたのである。

状況を根本的に変えたのが、通信技術、つまりはインターネットとコンピュータの発達であったことは言うまでもない。これによって、人は例えば、地球の裏側に在住する人に、自宅の空き部屋がある特定の日に貸すことが可能になった。ただ、こうした探索が誰にでもできるようになったのか、といえばそうではない。自分でホームページを立ち上げて、世の耳目を引くことは難しいので、自分の売り物（あるいは貸し物）を掲載してもらうプラットフォームに頼らざるを得ないのである。かくして、売り主・貸主と買い主・借り主との間を取り結ぶマッチングサービスが、この10年間に急拡大し、いくつかの「ユニコーン」（企業価値10億米ドル以上で未上場の企業）と呼ばれる企業群さえ生み出した。上場に当たって初値が期待したほどではなかったことが話題になるが、それにしても、目もくらむような額の資金が行き来していることは周知の通りである。

ところで、自然発生的とでもいふべきその出自にふさわしく、シェアリングエコノミーは基本的に「何でもあり」の世界である。シェアされるものは、自動車、駐車場、会議室、家屋あるいは居室などの空間、子育て、介護、教育などの労働・スキルといったところが典型的であるが、例えば資金であるとか、知的財産なども想定され、今後何が出てくるか想像ができない。

それに加えて、シェアに関わる需要群・供給群のサイズが、これまた千差万別であることにも注意しておきたい。ユニコーン企業などは、こうした群を巨大なサイズに培養することに成功した（全体から見れば至ってまれな）ケースであるが、数十人・数百人の規模であることも十分考えられる。この程度の規模であっても、需要と供給のマッチングを手作業で行うことは非常に難しく、そのコスト（おカネだけではなく時間や労力という意味でも）が禁止的に大きくなってしまふ。ここでも、インターネット（とコンピュータ）が必須の装備なのである。この意味で、中小規模のシェアリングエコノミーを前近代の村落共同体における「結」になぞらえる説明は、いささかミスリーディングであろう。

「地域の足の確保」に多くの活用事例

ユニコーン企業周辺の、気宇壮大で景気のいい、そしていささか軽佻な話は、シェアリングエコノミーの盾の一面にすぎない。裏に

は、切羽詰まったシェアリングエコノミーの図が見える。総務省など中央官庁の後押しもあって、小規模で地域志向のシェアリングエコノミーが、自治体の抱えるさまざまな問題の対応策として導入されるのは、もはや珍しくも何でもなくなった。

試みに、内閣官房シェアリングエコノミー促進室が平成31年3月に公表した「シェア・ニッポン100〜未来へつなぐ地域の活力〜」を見てみよう。ここでは合計76の自治体・地域、延べ84の事例が紹介されているが、特に注目されるのは、「地域の足の確保」のための取り組みが少なくないことである。

例えば、気仙沼市では市の公用車にカーシェアリングの仕組みを導入する実証実験を行った。同市では、震災の復旧・復興事業のために公用車の数を増やしたものの、復興創生期間が終了すると、台数が過剰になる懸念があった上に、市役所が閉庁となる休日や年末年始はほとんど稼働していないという事情もあったのである。

一方、市内の観光地は中心部から離れた場所に点在しているため、観光客には市内を移動する交通手段が必要になる。となれば、巡回バスやタクシー、レンタカーなどが選択肢に入ってくるが、運行経路や運行時間、料金などの面でそれぞれ課題もあった。

そこで、気仙沼市では既存のレンタカー型シェアリングの仕組みを活用し、カーシェアリング専用車両2台を導入した。市は主に平

日に使用し、休日は観光客なども使用可能としたのである。経営資源の効率的な運用と、二次交通の多様化という二つの課題解決を指した事例といえるだろう。

気仙沼市も過疎地域に指定されているが、次に、より過酷な状況にある過疎自治体の事例も紹介したい。ここでは、私自身の出身地（北海道深川市）に近いところから、天塩町（留萌振興局管内）の取り組みを見たいが、その前に、天塩町の過疎ぶりを紹介しよう。

まずは人口であるが、昭和30年には1万人を超えていたものが、令和元年9月現在では3000人をわずかに上回るまでに減少した。もちろん、例の「消滅可能性都市」の一つである。当然ながら、公共交通は撤退が続いた。かつては留萌・幌延を結ぶ羽幌線が日本海沿岸を走っており、天塩駅をはじめ町内にいくつかの駅・乗降場があったが、昭和62年3月に廃止された。病院も常勤医は院長ただ一人の町立国民健康保険病院のみ、スーパーマーケットも、Aコープの他、1軒があるにすぎない。

過酷な交通事情と

「相乗り交通プロジェクト」

天塩町に最も近い都市は、稚内市である。しかし、ここが北海道の間尺が「内地」と大いに異なるところで、最も近いと言いなながら、この間の距離は70kmにも及ぶ。マイカーを運

転できる者はいいが、高齢者の場合そうもい
かないし、公共交通機関が皆無になったわけ
ではないが、使い勝手は甚だ悪い。鉄道が廃
線となったことは既に述べた通りで、バスは
あるにはあるが、稚内へ直通する便はない。
隣接する幌延町までバスで出て、そこから宗
谷本線で稚内に向かうのである。しかし、同
駅を経由して稚内に至る列車は、1日に普
通・特急、各3本しかない。受診や買い物で
稚内に行きたいと思えば、幌延を10時56分
に出る普通列車か、11時45分に出る特急「宗谷」
に乗る必要がある。これを逃せば、16時29分
発の特急「サロベツ1号」まで、5時間近くに
わたって1本の便もない。

ではどうするか。町がバス路線を直営した
り、事業者に補助金を出して路線を維持、あ
るいは増設してもらえればそれに越したこと
はなかろうが、当節とても現実性があると思
えない。そこで、長距離ライドシェアを手
掛ける「ノッテコ」(noteco)の協力を得て案
出されたのが、コストシェア型の相乗りマッ
チングサービス、天塩―稚内間「相乗り交通」
プロジェクトである。天塩町役場のホーム
ページのトップページにある「天塩・稚内
相乗り交通事業」というバナーをクリックす
ると、ノッテコの画面に跳び、そこにドライ
バーが移動予定(ドライブ)をアップし、同乗
希望者が希望するドライブを選択する。簡単

といえば簡単な方法だが、高齢者を主な需要
群としている以上、凝った作りは禁物であ
る。スマホに慣れていない場合も多いことを
見越して、電話でも対応している。登録条件
は、ドライバーについては、70歳未満のスマ
ホ・インターネット利用者であつて、自動車
任意保険に加入している者、同乗希望者につ
いては、18歳以上の町民であること、だけで
ある。平成30年3月現在、町民ドライバー登
録者が31名、町民同乗者登録者が69名いる。
利用実績の8割は高齢者であり、利用目的で
は、通院が最も多い。

ないない尽くしの果ての知恵

これら二つのカーシェアリング・ライド
シェアの試みは、成功したといえるだろう
か。とりわけ、天塩町のケースが気にかかる
が、成功かどうかは、言葉の定義によるだろ
う。交通問題の根本的解決だけを成功と呼ぶ
のだとすれば、明らかに成功ではない。それ
は、準公共的な交通手段を、できるだけ細く
長く持ちこたえさせようとする、時間稼ぎの
ための試みだからである。少数のドライバー
の善意に過度に依存していることは、天塩町
自身が認めている。他人を同乗させたからと
いって、燃料費を「割り勘」にしてもらえるだ
けで、もともとインセンティブは小さいし、
そもそも人口の再生産が困難になっている以

上、ドライバーのプールもいずれ底を突くで
あろう。

しかし、平成29年3月からの1年間で
173人が、また、同町の高齢者の12%が、
「相乗り交通」を利用したという。この30年間
で2000人も人口が減った過疎の自治体で
の話なのだから、端倪すべからざる実績とい
うほかはない。人口が減少し、経済が衰退する
という、いかんともし難い状況の下、天塩町
はもとより、日本全国が撤退戦のさなかであ
る。撤退戦においては、何をさておいても時
間を稼がなければならず、そこに大変な勇気
と知謀とを必要とする。これといって退勢挽
回の手だてが見えない中で、新しい事業を立
案し、実行に移し、それを維持・管理するこ
とに、また、企業やドライバーたちがこれに
賛同し、協力することに、さらには高齢者が、
時として初対面のドライバーの運転する自動
車に同乗することに、部外者には想像できな
いほどの勇気が必要であったことだろう。

シェアリングエコノミーは、途方もない富
を生み出したかと思えば、カネもないヒトも
いないの、ないない尽くしの果てに搾り出し
た知恵の結晶であることもある。切羽詰まっ
た末にライドシェアに関わり、少なくとも
時間を稼ぐことに成功しつつある人々の、
並々ならぬ勇気と知謀に最大限の敬意を払
いたい。

カーシェアリングを通じた コミュニティ支援

石巻市長(宮城県)

亀山 紘かめやま ひろし



はじめに

本章で紹介するカーシェアリングは、都市部でビジネスとして展開されているものとは一味違い、地域住民自らがこの取り組みの必要性を感じ、交流を深めながら和やかな雰囲気の下で取り組まれているものである。

この取り組みにより、参加される方々が積極的に外出するようになり、心身ともに充実した毎日を過ごし、自然とコミュニティが形成されていく。本市では、このような住民互助の取り組みが10地域(会員約400名・平均年齢75歳)で展開されており、ますます広がりを見せている。いま、地方行政に求められている、コミュニティ形成や移動等の諸課題を一気に解決してくれるツールとして機能し始めている。東日本大震災を機に、石巻で生まれたコミュニティ・カーシェアリングに取り組み地域住民とそれを支える一般社団法人日本カーシェアリング協会(以下「カーシェアリング協会」という)との官民連携の取り組み

を紹介することで、行政の力だけでは解決できない課題にどう向き合うかを考える契機となれば幸甚である。

石巻市の紹介

石巻市は、北上川の河口に位置し、宮城県北東部地域を代表する風光明媚な都市である。北上川の恵みの大地と世界三大漁場・金華山沖を抱える自然豊かで、さまざまな海の幸を堪能できる食の宝庫である。令和元年10月1日時点の人口は約14万3000人、面積は平成17年4月に隣接する6町(河北町、雄勝町、河南町、桃生町、北上町、牡鹿町)との合併により約55.5km²と広範囲で、東北地方としては比較的降雪も少なく温暖な気候で住みやすく、年間を通じた日照時間は東北6県内でも有数の長さを誇る。

平成23年3月11日、平穏な日常を一瞬にして奪った東日本大震災が発生し、本市は甚大な被害を受けたが、全国の皆さまの心温まる御支援により8年という歳月を経て、ようや

く震災前の日常を取り戻しつつ、復興への道を着実に歩んでいる。また、震災の教訓から長期間電気が使えない辛さや不安を再び経験することのないよう、避難所となり得る公共施設等を中心に、自然の利を生かした太陽光発電を積極的に取り入れ、「有事の際でも灯りと情報が途切れない安心で安全なまち」を理念としたスマートコミュニティ事業にも取り組み、自然エネルギーの有効活用と環境負荷軽減を積極的に推進している。

石巻で誕生した

「コミュニティ・カーシェアリング」

「コミュニティ・カーシェアリング」は、東日本大震災からの復旧・復興の最中、被災者の方々に対する生活再建の取り組みの一環として、1台の車を仮設住宅に入居された被災者の方々数人のグループでシェアして利用するところから始まった。当時、地域のほとんどの車が津波で使用できなくなり、最低限の住環境が整い始めても、移動手段が失われた

ままの生活を余儀なくされていた。そうした状況の中、カーシェアリング協会が代表理事を務める吉澤武彦氏が中心となり、地域のキーパーソンとなる方々とともに、地域住民の間で数少ない車を共有する仕組み「コミュニティ・カーシェアリング」の構想が生まれた。なぜ、カーシェアリングとは言わずにあえて「コミュニティ・カーシェアリング」と呼称しているのかというと、一般的にビジネスとして成立しているカーシェアリングと目的



門脇カーシェア会、小旅行時の集合写真

や形態が大きく異なるからである。「コミュニティ・カーシェアリング」は支え合う地域づくりを目的とし、地域住民同士が車を一緒に活用し合う、一種のサークル活動的な取り組みとして、地域コミュニティ(カーシェア会)が運営している。生活再建の移動手段として始めた車を共有する仕組みの中で、利用者の間で自然とコミュニティが形成され、その輪が自然と広がりを見せている。これは行政の力だけでは決して生まれないものであり、ましてや意図的に作れるものでもない。自然と生まれるものであるからこそ、楽しく活動でき、その中でお互いを気遣える雰囲気構築され、持続性のある活動につながっているのではないかと感じている。

カーシェアリング協会が 行政とのパイプ役を演出

本市で取り組まれている「コミュニティ・カーシェアリング」だが、前述のとおり、発端は東日本大震災の被災者の方々の生活再建支援としてスタートしたこともあり、舞台の中心のほとんどは、被災者の方々が生活の拠点としていた仮設住宅や復興公営住宅が置かれる地域となる。震災から8年が経過し、ほとんどの仮設住宅はその役目を終え、生活の拠点は復興公営住宅へと移っているが、被災者の方々は住環境を替えるたびに、新たなコミュニティ形成に神経をすり減らす日々を過ごさねばならず、穏やかな日常を取り戻すま

では相当の時間を要し、その間の精神的な負担は計り知れないものがあつたはずである。単に、通院や買い物等移動のためだけに車を共有するだけであれば、さほど注目もされず利用後も広がりを見せることはなかったと思うが、利用者の中でコミュニティが形成できるように熟慮し実践した仕掛け人が、カーシェアリング協会の吉澤代表である。その取り組みに理解を示した地域の皆さんが「カーシェア会」を結成し、吉澤代表率いるカーシェアリング協会スタッフのサポートを受けながら運営している。吉澤代表のアイデアで、東北独自の文化である「おちゃっこ」(お茶を飲みながら、手作りのお菓子や漬物等を食べ、おしゃべりする集会)を利用した「作戦会議」を月1回程度開催し、通院や買い物以外での日帰り小旅行や季節に応じたイベント等の企画を練ったり、世間話を通して互いに悩みを相談し合ったり、身近な課題をテーマにみんなで語り合う等の機会を演出し、利用者同士の絆を深め、活動の重要性と必要性を浸透させている。「カーシェア会」が持続性のある安定した運営ができていても、カーシェアリング協会のサポートの賜物たまものであり、利用者は安心して会を運営することができている。

このように活動が活発化するとさまざまなニーズが生まれ、時には「カーシェア会」だけでは解決しきれない場面に遭遇するケースも当然生じてくる。そういった事象に備え、本

市では、会の活動がなるべくスムーズに進み自主的・意欲的に活動できるようなサポート体制が取れるよう、市の関係部署とカーシェアリング協会、有識者等で構成する「石巻エコEVコミュニティ・カーシェアリング検討委員会」を定期的に開催し、ニーズに対する支援や助言を可能な範囲で行っている。

例えば、「コミュニティ・カーシェアリング」で使用している車にはEV車があり、EV充電用の環境整備が必要となった場合、復興公営住宅の敷地の一部を無償で提供し設置を許可したり、復興公営住宅の屋上に太陽光発電のソーラーパネル設置の許可等を行っている。吉澤代表自身も、関西の出身で阪神淡路大震災を経験しており、被災地のライフラインの確保、とりわけ電気の使用についてはその重要性を認識され、EV車をカーシェアリング用の車として率先して貸し出している。モビリティとしての利用のみならず、非常時にEV車の蓄電池を活用する啓発活動を通して地域の防災意識の向上にも注力し、毎年、市の総合防災訓練でも市内の一般家庭のEVユーザーを募り、非常時におけるEV車の活用を地域に浸透させる活動も行い、地域住民の自主的な防災意識の向上に大きな役割を果たしてくれている。こうした取り組みを背景に本市とカーシェアリング協会は、非常時にEVを活用した防災協定を締結しており、「コ

ミュニティ・カーシェアリング」における防災的な側面においても連携した取り組みを展開している。

過疎地域への展開が今後の課題

本市での活動の様子が徐々に他の自治体にも知られるようになり、「コミュニティ・カーシェアリング」の導入を前向きに検討したり実際に導入を開始する自治体が増えてきている。パイプ役としてカーシェアリング協会が関わることで、地域住民、民間団体、行政との官民連携がうまく機能し、行政機関に直接言いにくい事案があったとしても、カーシェアリング協会の存在がクッションとなり、ニーズへの対応を適正に処理することにつながっている。

この取り組みの今後としては、市街地で成功しているこの活動を、震災被害の大きかった半島沿岸部にどう展開し浸透できるかが、この活動の将来を左右する非常に大きな課題と捉えている。震災の影響で過疎化が急速に進んでしまった半島沿岸地域には、そもそも論として定住人口が少ない。カーシェアリング協会が行ったアンケート調査でも、活動の必要性は認識しているものの人材不足を理由に消極的な意見が多く見られる。地方の過疎地域で活動できるスキームが確立され、人口減少に歯止めをか

けられるツールになることができれば、これほど頼もしいツールはない。本市以外では中山間地域への導入が成功した事例もあるとのことなので、人材不足をどう補うか、そのヒントはやはり地域住民のやる気と、そこに導けるだけの周囲の支援体制を充実させる必要があると感じている。地域によって住民の居住形態はさまざまであり、ひとつくりにすることは難しいが、形成されている集落間で連携できるような環境を作り出し、地域住民のやる気へとつなげることができれば未来は明るい。本市では、平成29年度に総務省の補助事業を活用し「コミュニティ・カーシェアリング」と地域の住民バス、物流サービスとを組み合わせ、関係者間で必要な情報とリソースを共有しシームレスな移動へとつなげる新しい交通モデルの確立に向けた実証を行い、実証結果を踏まえ地元のバス事業者と現状の打破に向けた小さな一歩を踏み出した。

過疎地域で生活する方々の利便性を低下させない移動手段の確立は、全国的な課題であり、各自治体が地域の実情を踏まえ、創意工夫の下で取り組まれていると思うが、「コミュニティ・カーシェアリング」に取り組める環境作りを官民連携で進めることで、この課題を解きほぐす糸口にできればと思っている。

持続可能な地域発展を目指して

鯖江市長(福井県)

まきのひやくお
牧野百男



はじめに

福井県鯖江市は、県都福井市と工業集積の高い越前市の中間に位置し、両市とは幹線となる鉄道、道路により連結しているという立地条件にも恵まれ、早い段階で都市のインフラや公共施設の整備が進み、住みやすく、働きやすい環境の下で、市制施行以来、人口が増加してきた。本市の「ものづくり産業」は眼鏡・繊維・漆器産業を中心に構成され、各分野で、産地PR事業や販路開拓、異分野見本市等への出展などが意欲的に取り組まれている。眼鏡は、本市を中心に国内製造シェア97%を占める日本一のプレミアム産地として、繊維は「繊維王国福井」の中核的地位を、国の伝統的工芸品である越前漆器は1500年の伝統をくみ、業務用漆器国内シェア約80%を占めている。また、市の中心部には日本の歴史公園100

選に選ばれた西山公園があり、公園内には市の動物に認定されたレッサーパンダや数種の希少動物がいる西山動物園もあり、1年を通して多くの方が訪れ、市民の憩いの場となっている。

平成27年10月には、人口、経済、地域社会の課題に一体的に取り組むため、「鯖江市人口ビジョン」(対象期間・平成27年度から45年間)と「鯖江市まち・ひと・しごと創生総合戦略」(計画期間・平成27年度〜令和元年度)を策定。「世界にはばたく地域ブランドめがねのまちさばえ」をコンセプトに、四つの基本目標を定め、ものづくり、歴史、伝統、文化、自然、環境、市民性など本市固有の地域資源を最大限に活用することにより、地域ブランドを確立するとともに、都市間競争の中、選ばれる地域となるよう積極的なシティプロモーション活動の展開や、持続可能な開発目標(SDGs)の達成への取

り組みを進め、若者が「ふるさと鯖江」に自信と誇りを持って「鯖江に住みたい」・「鯖江で働きたい」と思える夢と希望のあるまちづくりを推進している。

シェアリングエコノミーの取り組み

本市は、アジアで初めての世界体操競技選手権大会(平成7年度)の開催をはじめ、市民主役のまちづくりを推進する「市民主役条例(平成22年度)」の制定、公共的な事業を市民が自ら担い手として行う「提案型市民主役事業化制度(平成23年度)」や、女子高校生がまちづくりに参画する「鯖江市役所JK課プロジェクト(平成26年度)」など、市民主役、市民協働の事業を積極的に打ち出してきた。また、他の自治体に先駆けてクラウドファンディング事業に乗り出したほか、空き家を活用したサテライトオフィスの誘致も積極的に進めるなど、市民・企業・行政が協力



平成30年度開催のセミナーの様子

し合う、共助によるまちづくりにも注力し、その取り組みが評価され、平成29年11月8日に「シェアリングシティ」の認定を受けた。平成30年度には総務省の「シェアリングエコノミー活用支援事業」の採択を受け、シェアリングエコノミー活用に向けた実証事業に着手。本市の強みを生かした産地巡礼型

表① 平成30年度「シェアリングエコノミー活用支援事業」での利用実績

プラットフォーム	件数	人数	売上
スペースマーケット	7	20名	¥13,500
Anyca	11	36名	¥44,200
TABICA	8	28名	¥51,358

※市内の把握可能な利用実績の集計

市内のシェアエコ登録件数の変化			
プラットフォーム	平成30年4月	平成31年3月	変化
スペースマーケット	1	3	+2
Anyca	1	3	+2
akippa	不明	5	+3
TABICA	3	13	+10

※akippaは推進PFとして当初想定しておらず、平成30年4月時点は不明

の体験型観光開発（スキルのシェア）を中心にシェアエコサービス導入支援を展開し、サービス提供者増に向けて、シェアエコとは何かを知ってもらうための市民向けセミナーやワークショップを開催し、シェアエコの基本を学んでもらう機会を設けたほか、シェアエコサイトへの登録に対する支援も

合わせて実施した。また、サービス利用者増に向けて、東京でのイベントで本市の産業観光のPRを行ったほか、「ついで予約」として宿泊と体験をセットで紹介するなど、サービス提供者と利用者とのマッチングに取り組んだ。

表①は、その利用実績と市内シェアエコ登録件数の変化である。従来、無料で受け入れていた視察者から収益が生まれ、登録者数も増加するなどの成果を生んだほか、カーシェアの活用による広域観光の推進への期待や、ものづくりの現場を実際に見て体験してもらうことにより工芸や地域産品の消費が促進されるなど、相乗効果も見られた。

一方、シェアエコサービスの提供者・利用者のさらなる増加や、サービス登録時などのIT操作のフォローなど、市内のシェアエコ運営を支援する中間支援組織の構築、多様な需要に応えるシェアエコサービス開発、認知度向上を図っていくためのセミナーの継続的な実施などの必要性が課題として見えてきた。

これらの課題に対し本年度は、手軽に提供者になれるカーシェアや駐車場シェアの登録方法を学ぶ入門セミナー、サービス登録後の効果的な情報発信方法について学ぶSNS活用セミナーを開催し、サービス提供者、利用者の拡大を図ったほか、市内企業・事業所の参画促進に向けて、鯖江商工会議所青年部とシェアリングエコノミーの活用策について協議を行った。セミナー参加者からは、これを契機にシェアエコサービスに登録し、SNSを使い情報発信を行っていきたいとの声を頂き、青年部からも市の施策に積極的にコミットしたいとの意見を頂くなど、少しずつではあるが、シェアリングエコノミーへの意識醸成が図られてきており、引き続き利活用の促進に向けて課題解決に努めていきたい。

今後の展望

本市は、今年7月1日に内閣府より自治体によるSDGsの達成に向けた優れた取り組みを提案する都市「SDGs未来都市」と、特に先導的な取り組みとして「自治体SDGsモデル事業」の両方の選定を受けた。SDGsの達成に向けて、女性が輝くまちづくりを軸とした経済・社会・環境の三側面をつなぐ統合的な取り組みを行うもので



めがねのまちさばえSDGs推進キャッチコピー(左)、シンボルマーク「グローバル」(右)

あり、誰一人取り残さない、持続可能なまちづくりの構築を目指していく。この取り組みを進めていく上で、シェアリングエコノミーの推進は今後ますます重要性を増してくるものと思われる。SDGs推進には、女性をはじめ男性、子どもから高齢者、外国人、障がい者、さらには企業や地域団体などさまざまなステークホルダーと価値を共創し、醸成を図っていくことが求められるが、シェアリングエコノミーはその言葉どおり「共創・共助」することであり、地域コミュニティ、さらには世界に向けたコミュニティにつながるものである。また、今後成長が期待される経済活動であることから、地域経済の活性化、交流人口、関係人口といった人の流れの加速化など、持続可能なまちづくりにおいても大変有効な手段となるものである。

地方創生が待ったなしの状況の中で、本市はシェアリングシティ、SDGs未来都市として、全ての地域資源を最大限に活用しながら、全ての市民に対して「居場所」と「出番」を創出し、住みたくなる、住み続けられるまちづくりを今後も目指していきたい。また、共創・共助(シェアリングエコノミー)の取り組みが全国各地に広がることを期待している。

生駒市における シェアリングエコノミーの取り組み

生駒市長(奈良県)

小紫雅史



自治体3・0のまちづくりと

ワーク・ライフ・コミュニティの融合

奈良県北西部にある人口約12万人の生駒市は、生駒山を隔てて大阪に通じ、都市部まで電車で約20分の利便性から、大阪の中心部にほど近いベッドタウンとして発展してきた。昭和46年に市制を施行し、令和3年には市制施行50周年を迎える。

住宅都市として発展してきた本市の人口は、市制施行から約3倍に増加した。しかし、現在は人口減少、高齢化の急速な進展、女性就業率が低い等のさまざまな課題を抱えている。そのような課題に対応するために、まちづくりのビジョンとして「自治体3・0のまちづくり」と「ワーク・ライフ・コミュニティの融合」を掲げている。

民間企業並みのスピード感をもって、市民のニーズに行政だけで応える自治体を「自治体2・0」と呼んでいる。一見正しいように聞こえるこのフレーズだが、このような自治体

は今後立ち行かなくなるだろう。大きな力を持つ市民や事業者をまちづくりに参加させず、行政だけで市民ニーズに応えるまちづくりは、マンパワー的にも財政的にも持続可能性がないからである。

現在、市民ニーズや行政課題が一気に多様化・専門化している一方で、自治体の予算は厳しさを増し、職員数は減少の一途をたどっていると同時に、このようなニーズや課題に対応できる事業者、専門家、NPO、市民なども確実に増えている。従って、これからの自治体は、「市民を単なるお客さま扱いせず、まちづくりに汗をかいてもらう」「事業者をパートナーとして、積極的にまちづくりに力を借りる」ことを意識し、具体化することが不可欠であり、これがこれからの自治体が目指すべき方向性「自治体3・0」である。

「ワーク・ライフ・コミュニティの融合」とは、仕事と家庭を両立させるという意味のワークライフバランスに、地域活動（コミュニティ）も融合していくという考えである。

退職した方や専業主婦の方々に、本市で地域活動や仕事を通じて頑張っていたいただきたい、コミュニティの力を生かしていただきたいと思う。本市は大阪都市圏のベッドタウンとして発展してきたが、そこから脱却し、多様な働き方、住み方のできるダイバーシティ（diver[City]）を目指している。

子育てシェア

子どもが楽しむ！笑顔が弾ける！日本一の子育てのまち「いこま」、これが本市の目指す子育て環境である。子育てを楽しめる地域づくりを進めるため、未来の宝である子どもたちを家庭・地域・学校・行政が連携し、地域全体で見守り育てるとともに、子育て世代の保護者が孤立せず、子どもたちが安心して成長できるように、保護者支援の場や地域で支え合うためのコミュニティの構築を進めている。

子育て支援に関する課題としては、共働き世帯が増加しており、多様化する保護者ニ

ズの把握と対応が必要なこと、子育てを地域で支え合う意識の低下や、関係性の希薄化による子育ての孤立化の防止が挙げられる。

そこで本市では、インターネットを使って、昔ながらの「ご近所の頼り合い」の現代版とも言える「子育てシェア」事業を全国展開している(株)AsMamaと、全国初となる協定を平成28年1月14日に締結した。「子育て

シェア」は、顔見知り同士がインターネットを介してつながりを作り、託児や子どもの送迎など、支援を依頼するメッセージを「シェア友」や「ママサポーター」と呼ばれる知人に一斉に送信し、対応できる人から返事があると、具体的な支援内容を依頼。支援が終わると、支援してくれた相手に謝金を支払う。知人同士での助け合いなので親子ともに抵抗が

少なく利用できると、現在は約240人の登録者がいる。

本市では、保育園やこども園の整備は進んでいるものの待機児童の解消はできていないことや、専業主婦も多く、2歳児までは在宅での子育てが多い現状がある。「子育てシェア」での人と人とのつながりが広まり、「人×地域」へのつながりへと発展し、地域で助け合いながら子育てができる環境づくりを今後も進めていく。



AsMamaとの協定締結式

本市は、高いスキルを有する女性が多いにも関わらず、専業主婦率が高く女性就業率が低いという現状がある。主婦として培ってきた家事のスキルを世の中の人に役立てたい、空いている時間に効率良く仕事をしたいという人に家事

家事代行 シェアリングサービス

本年10月には「スタイリング・ウィーク」を開催した。これは市総合計画の戦略的施策の一つである「個人のライフスタイルや価値観の多様化への対応」に取り組む課が連携し、「新規就農支援」「起業支援」「多様な住み方・暮らし方への受容と理解の促進」「自分らしく生きることができる社会の実現」を目的に、同じような志や想いを持った人同士が出会う場を創出する、七つのセミナーである。その中において、「友だちづくりから始める子育てシェア」としてAsMamaの認定サポーターによる子育てシェアの利用方法をレクチャーしたり、「ママがうれしいつくりおきレシピ」として、タスカジのタスカジアンバサダーによる料理教室で作り置き料理のコツ



「スタイリング・ウィーク」でのタスカジアンバサダーによる料理教室

や、料理はもちろん家事全般を仕事にしたい人へ、短時間でも簡単に始められる家事シェアを紹介するセミナーを開催した。

「人生100年時代」を豊かに生きるキーワードは、「自分らしさ」。これを実現するには、多様な人生観や仕事観に触れ、人生

の選択肢を広げることが大切である。シェアリングエコノミーの活用もその選択肢の一つである。

駐車場シェアリングサービス

本市では、自主学习サークル活動が活発に行われており、生涯学習施設を利用したイベントが頻繁に開催されているが、施設の駐車台数には限度があり混雑することが多い。また、大きな住宅地が多い反面、一時貸しの駐車場が少なく、各家庭への訪問客の路上駐車対策が課題となっている。加えて、高齢化社会が進む中、高齢者ドライバーの方の免許返納により、自動車を保

有しなくなり自宅の駐車場を使っていないという事例が増えてきている。

このような状況の下で、平成30年11月に本市とakippa（あきっぱ）（株）が連携協定を締結した。akippaは、空いている月極駐車場、自動車を所有していない家庭の駐車場、利用予定のない空地などを、スマートフォンアプリを使って予約制で貸し出すシステムを運営している。協定締結

後は、市の広報誌や自治会回覧等、市とakippa相互の媒体を活用して、広く市民に周知することにより、市内の登録駐車場が1年足らずで約9倍となった。また協定締結に合わせて、本市が市役所近隣で所有する未利用の土地をakippaで活用したところ、連日ほぼ満車の状態が続き、一定の歳入増につながっている。10月からは、こども園の送迎用駐車場についてもakippaの活用を始めている。

この連携協定を締結したことにより、駐車場シェアリングについて市民に安心感を与え、るとともに、使っていない駐車場を利用して収益を確保する方策を提言できたことが登録駐車場増加につながったものと考えており、今後も積極的に展開していきたい。

令和3年の市制施行50周年の次の50年を見据えてさらに本市が発展を続けるためには、単なる「ベッドタウン」から卒業し、多様な生き方や多様な生活スタイルに対応した「次世代の住宅都市」を目指す挑戦が不可欠である。本市ではこれらのシェアリングサービスを通して、市が直面している課題をしっかりと解決し、自治体3・0とワーク・ライフ・コミュニティの融合をベースに「みんなで作る！日本一楽しく住みやすいまちいこま」を実現していきたい。