

地方自治体でのシェアリングエコノミー政策(以下「シェア政策」という)が活発化している。シェア政策とは、さまざまな情報を集積し繋ぐプラットフォームを通じて、遊休資産の利活用を図る政策であり、それによって新しい価値を生み出す経済社会活動を意味する。民間領域では、有体財産であるレンタカーやタクシーなど自動車、民泊に代表される不動産、施設の空きスペース、すでに用途がなくなった道具等はもちろんのこと、無体財産である知識やノウハウ、時間等、「余っている」、あるいは「十分に活用されていない」領域の利活用へとその対象範囲が拡大している。

こうしたシェアリングエコノミーの視点は、地域が抱える課題の解決に向けた地方自治体の政策の選択肢としても重要となっている。すでに多くの地域で展開された課題も浮上している民泊は、その代表例である。さらに、交通不便な過疎地域でのライドシェアによる移動手段の確保、古くなった民家をコミュニティたる「村」と見立てて資金拠出も含め賛同者を得て再生するプロジェクトの展開、不用品の利活用によるゴミ発生量の抑制、健康な退職者・高齢者による空き家を含めた庭の手入れや育児など家事サポート、公共交通の車両や廃校施設など公共施設の空きスペースの民間活用など、多種多様な形態が模索・実践されている。

シェア政策の自治体経営への活用は、単に経済的価値の創出にとどまらず、新たな人的ネットワークを形成し、超少子高齢化の進展等で劣化が加速しているコミュニティの再構築にも資する面を有している。とくに、地域活性化、地域プロモーションにおいて大きな力を発揮するのが、新たなネットワークの形成である。もとより、地域プロモーションの本質は、地域への協働者を形成することにある。地域の観光地・施設や特産物の紹介にとどまるものではなく、シェア政策を活用し、地域への協働者を拡充することが主眼となる。

もちろん、シェア政策にも課題は多く存在する。その第1は、私人間のトラブルへの対処である。シェアリン

グエコノミーでは、民泊やライドシェアに代表されるように、契約関係の当事者は、シェアリングサービスのプラットフォームを形成する事業者ではなく、個人の利用者と個人の提供者となる場合が多い。そのため、事業者との取引での約款など一定の契約の質を担保する社会的システムが十分整備されておらず、提供される実際のサービスの質だけでなく、利用者側の利用自体の質、そして民泊でとくに指摘される周辺住民との関係における諸問題の克服など課題も多い。たとえば、大阪市・京都市・札幌市では、民泊に関する通報システムを整備し、違法な民泊を営業中止にする措置も講じられている。また、基礎自治体内でも商業地域と住宅地域など地域特性が異なり、民泊自体にも「ふれあい民泊」「まちなか民泊」などさまざまな形態がある。そうした地域特性を加味した民泊形態に応じて、条例制定など制度対応していくことが必要となる。加えて、トラブルに対する裁判外紛争処理など敏速な課題解決の仕組みづくりも重要となる。

第2は、保障制度の整備拡充である。民間保険会社が「民泊保険」を販売するなど、新たな取り組みが進められている。しかし、地域ブランドとしてシェア政策を展開するのであれば、公的部門として保障あるいは補償する機能を政策的に整備拡充していくことが重要となる。シェアエコノミーのプラットフォーム事業者等が相互評価制度を設定し、提供者と利用者の双方の評価を明確にしていくことに加え、代金支払いの決済方法などインフラ整備も進められている。こうしたビジネスモデルとしての整備とともに、地域としてグレーゾーンを積極的に認識し対処していく努力が必要となる。

第3は、サービス提供する個人の位置づけである。シェア政策の先進地である米国では、シェアサービスを提供する個人を雇用者ではなく自営業者、サービス提供主体として扱う事例が拡大している。雇用から自営への移行である。こうした労働形態の変化が社会に与える影響についても、十分配慮していく必要がある。