

〈原著論文〉

持続可能な地域づくりに寄与するシェアリングサービスと 官民の役割

柴 田 怜

抄 録

ヒトの往来により経済圏は創出されるが、経済的かつ環境に配慮した交通手段としてシェアサイクルは有効的である。信用に基づいた当該サービスの提供は、一部で乗り捨てや返却トラブルなどの外部不経済を生み出している。これらの諸問題に規制や注意喚起を提示することは比較的容易な手段だが、追加的な費用を要する。利己心に基づくサービスの原点に立てば、当事者に気づかせる仕組みづくりや自主的に改善するように誘導を検討すべきである。本稿では一部の地域で先行する取り組みに着目して、その有効性を問う。

キーワード：パーソナライズ、ナッジ、SDGs、可視化、当事者意識

1. はじめに

地域社会に経済圏を創出するためにはハードとソフトの整備が不可欠だが、首都圏と地方都市を比較すれば後者が劣る点は多々ある。その改善が掲げられて久しいが、政策主体を巡る経済効率性の議論は尽きない。一般的に収益性や合理性を考慮すれば民間が主導すべきだが、公共性を考慮すれば自治体が主導すべき案が認知されてきた。ただし、持続可能性を考慮する場合、官民が一体とならなければならない。経済圏を創出するには魅力的で集客力のある目的地が不可欠だが、ヒトの往来を可能とする交通インフラの整備を巡っては首都圏同等の機能を有する地方都市は少なく、改善に向けた取り組みは急務である。しかしながら予算内で可能な事業は限られており、適切な資源配分が求められる。そのため合理的な判断と選択を可能とするシェアリングエコノミーは、多方面で展開されている。

このうちシェアサイクルは網の目状に張り巡らされた首都圏の交通インフラをも補完しており、利便性の高い交通手段として活用が広がっている。このシェアサイクルは民間による提供に加え、各自治体が独自で展開するなど多岐にわたる。一方、その諸問題は利用者の自助によるモラルとマ

ナーに反した利用が一部で確認されることである。本稿では各地域への来訪者の利便性と、経済圏の創出に寄与するシェアサイクルがもたらす外部不経済の改善を提言する。具体的にはナッジやゲーミフィケーションの要素が合理的な行動に関与してきたことに着目し、利用者の合理的かつ挑戦的な動機となり得ることに期待を寄せている。

2. 二つの社会的潮流の変化

成熟した資本主義社会と並行して持続可能な発展と、その実現が地球規模で問題視されて久しい。一見すると政策目標間の関係は対立的と思われるが、昨今の技術革新による媒体を介した結びつきや、個々人の意識が変化・向上したことで双方を達成しようとする試みが図られている。これらはシェアリングエコノミーで実現されつつある。昨今のシェアリングエコノミーが社会に根付いた基盤には、次の2点が寄与している。

第一に、信頼や評価制度が確立したことである。現代の情報化社会ではICTを通じた共感や信憑性について、周囲から得やすい環境に置かれている。例えば、SNSを通じて著名なインフルエンサーから得る共感や信憑性のある情報はその典型である。一情報発信者であるインフルエンサーはフォロワー数や評価を基準に一定の信頼が構築され、それが重視されがちである。しかし、比較的身近とはいえ一線を画すインフルエンサーは非現実的な側面が強く、むしろ各自を取り巻く友人・知人との繋がりの方が新たな価値や発見、共感を生み出しやすいはずである。このように成熟化した社会では、従来のモノを保有することから得る喜びよりも、ヒトとの繋がりを重視する傾向が強まっている。これを体系化したサービスがシェアリングエコノミーである。実際にシェアリングエコノミー利用者は孤独を感じにくく、また幸福度も相対的に高い統計が示されている⁽¹⁾。たしかに近年、非貨幣市場に代表されるように他者からの評価が個人に有益であることが説かれている。他者から興味や関心を得ることは、共感を得たことに等しい。A.スミスが説くように、ヒトは他人から注目される虚栄によって競争を促進するとされ、マズローも評価が自己実現欲求を達成するインセンティブになることを説いている。近年では機能的価値から感情価値に示されるように、精神的な満足を求める傾向が強まっている。

第二に、持続可能社会をめざす取り組みである。情報通信総合研究所によれば利用してみたいシェアリングエコノミーサービスについて、シェアサイクルが最も多い回答を得ている⁽²⁾。この背景には、多少の個人の選好や意識の変化がある。2015（平成27）年9月に国連が採択したSDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、17のゴールと169のターゲットから成り立つ。このうち目標#13に掲げられた気候変動対策には、個々の経済活動の関与が指摘されている。現代社会における経済活動に二酸化炭素の排出はやむを得ないが、個人の微々たる意識の変化が改善に繋がるとされてきた。この環境政策により育まれた教育や意識改善は、目標#9に掲

げられている技術革新にも関連する。より高度な技術は我々の生活水準を著しく向上させた一方、環境はそれとトレードオフの関係とされてきた。双方を歩み寄せ、ともに便益をもたらせるにはどのような手段が考えられるだろうか。環境問題に対して当事者の一員として意識が芽生えた結果、自家用車の利用を控えて公共交通機関やシェアサイクルの開発・利用が後押しされた。それは目標#12に掲げられている資源の効率的配分、経済学の最重要課題に通じる。事実、資本主義社会は富を生み出し、社会全体を発展させたが一部でその弊害が生じている。成熟化した社会、特に先進国ではモノ余りが顕在化している。この状態は理論上、均衡状態からは程遠く非合理的である。目標#12ではつくる責任を問うと同時に、つかう責任も問うている。放置自転車や暴風雨により破損した傘の放置、限られた居住空間と駐車場の確保など、利用時間以上に保有時間が長いそれらの財は、シェアリングにより合理的な保有と利用が達成されつつある。

このようにモノの利用を通じたヒトとの繋がりや共感や信頼などの新たな価値観を創出して、地球規模で解決が求められる諸問題にアプローチすることを可能とした。

3. 来訪者の一交通手段としての現状

持続可能な社会の取り組みの一例として、地方都市では人口流出や高齢化が加速しており、コンパクトシティ構想は全国的に地域政策として高い序列にある。だが、大都市においても中心地と校外の差は生じ始めている。現状を鑑みて適切な対策が講じられなければ、格差解消が困難になるまで拡大する可能性がある。その対象地域について、たとえば東京23区を概観すれば、

城東地区（中央区、台東区、墨田区、江東区、葛飾区、江戸川区）

城西地区（新宿区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、練馬区）

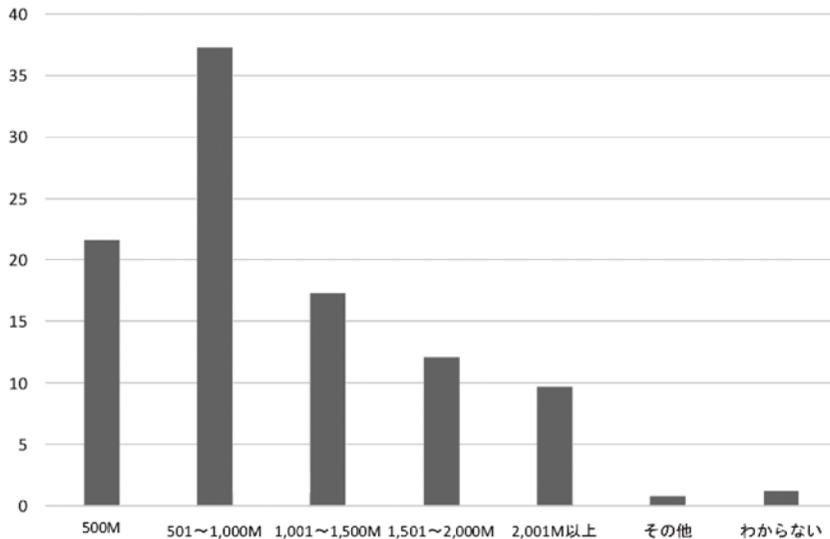
城南地区（港区、品川区、目黒区、大田区）

城北地区（文京区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、足立区）

の4地区に分類される。各地域の観光資源や産業構造、特色、年齢構成は異なるが、このうち老年人口割合が高い地域（22.5%～25%未満）は城東地区、および城北地区である。特に台東区、北区、荒川区、板橋区に注目すれば、各地域の中心に位置づけられる区役所周辺において、北区以外はシェアサイクルのステーション数がやや充実していることが読み取れる（図表3-1）。他地域と比較してやや劣る北区に類似した構造は千代田区、中央区、港区だが当該地域は都内で最も老年人口割合は低く、また交通インフラも比較して充実している。

もちろんシェアサイクルは当該地域の住民にとって日常的な交通手段ではないが、外部からの来訪者には貴重な手段となり得る。仮に交通手段が乏しい場合、来訪者の活動範囲を制限しかねず、自転車とはいえ交通手段に遜色ない。有益な目的地や集客力のある観光資源を有する地域には優位性があるものの、それに加えて広域な移動を可能とする交通手段が整備されていれば経済圏の拡大、

図表 3-2 許容できる徒歩圏内 (単位:%)



出所:内閣府「世論調査」(<https://survey.gov-online.go.jp/index.html>)。

ただし、都市の規模により若干の相違はある。小都市や町村では中距離（500メートル、および501～1,000メートル）が全体平均を上回っていることに対して、大都市は長距離（1,001～1,500メートル）を示している。小都市や町村の1,001～1,500メートルが全体平均を下回っていることから、都市の住環境や交通網が多少影響している可能性はある。また、20代は1,000メートル以内を許容する一方、70歳以上の同距離は大幅に落ち込み500メートル以内を許容する結果となった。これを時間に換算すれば、5～10分以内を許容時間と考えることができる。これを踏まえても広域に観光資源が分散する地域において、徒歩圏での許容範囲は限定的であり交通手段の再考が求められる。

4. シェアサイクルは動線を拡大させたか

シェアサイクルが導入された地域において動線を変え、経済圏を創出するか否かについては外的要因も考慮しなければならない。自転車の機能は一般的な認識では公共交通機関とは異なり気候や舗装状態、傾斜、目的地の有無などでその利便性が損なわれる可能性は否めない。そのため、余程の僻地でない限り公共交通機関の補完財としての位置付けが強く、市街地を中心とした回遊が主要な利用と考えることが妥当である。筆者も地方都市での居住経験から自動車社会の現状を目の当たりにしており、シェアサイクルをはじめとした自転車の利用は自動車運転免許を保有しない若年層か、観光客に比重が大きいことを実感した。もちろん多少の主観は否めず、本稿で収集した利用者

図表 4-1 ステーション間移動状況 (2019年度) (単位:台)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	モの集	駅行	ラツ分集	運率	集率比運率
東武大塚・少子園	143	668	58	120	138	145	43	20	89	296	58	51	78	86	100	41	101	121	93	14	12	0	7	1	2,483	16	5.9%	5
01 東武公園	556	157	25	72	112	194	248	47	12	11	52	131	13	232	44	22	1,099	10	20	17	2	3	15	3	3,097	16	5.1%	95
02 東山山北	59	15	127	25	95	198	36	16	73	531	120	33	400	173	65	296	212	286	19	111	220	6	29	6	3,151	24	4.0%	409
03 東山南東①	116	23	21	202	64	778	103	50	647	429	653	184	348	544	221	211	280	28	33	29	49	4	18	11	5,046	19	4.0%	-1,842
04 東山南東②	94	243	183	59	75	66	199	36	17	40	283	73	86	221	233	198	49	28	474	17	10	10	3	1	2,698	16	2.8%	90
05 東山南東③	170	209	373	1,327	84	365	297	60	87	122	647	208	594	736	207	96	75	14	1,996	42	35	5	14	4	7,767	18	4.7%	-534
06 妙徳所	27	259	50	80	112	277	73	15	84	238	144	80	17	119	136	40	3	11	271	0	14	56	1	0	2,107	16	3.5%	-350
07 北山原1丁目	34	189	14	90	27	51	17	75	10	5	52	10	88	82	75	12	50	3	332	1	4	4	0	0	1,225	16	6.1%	-391
08 本町	112	21	99	1,323	29	93	95	8	365	72	139	65	72	253	94	77	73	9	620	11	12	3	2	1	3,648	16	10.9%	-225
09 緑地公園	149	23	343	405	76	149	227	22	51	148	110	56	105	438	219	56	87	57	930	91	65	8	1	2	3,818	16	3.9%	-782
10 丸の内	43	57	136	858	223	628	154	43	152	93	185	62	137	137	71	188	94	250	759	146	171	11	7	5	4,610	20	4.0%	-81
11 大塚町	63	146	30	225	62	139	55	14	41	161	131	84	30	57	38	148	6	30	298	6	17	3	0	0	1,784	12	4.7%	-74
12 柳町	249	11	817	244	103	674	9	63	234	84	126	37	123	193	49	295	10	107	318	7	84	2	3	3	3,845	16	3.2%	1,052
13 池町	155	122	141	843	229	616	108	67	189	138	201	86	159	196	162	135	325	23	1,530	17	100	5	6	3	5,556	30	3.5%	-580
14 西町	68	18	41	246	51	184	111	216	50	67	250	257	24	190	124	57	100	19	611	8	37	1	0	2	2,732	16	4.5%	-568
15 無任町	48	30	364	413	229	121	49	16	88	190	210	50	349	172	98	158	50	35	858	24	209	10	2	2	3,775	17	4.2%	-334
16 馬片倉公園	104	994	149	98	62	50	12	9	38	38	57	64	14	206	87	51	154	3	453	44	7	0	18	4	2,716	18	5.7%	-45
17 東武公園	124	3	270	36	27	8	8	1	11	134	102	6	47	112	15	30	6	60	66	31	32	13	34	1	1,177	45	5.1%	-29
18 東山本郷南	91	19	24	42	489	1,773	291	274	981	1,108	560	311	441	1,786	383	667	300	81	166	54	223	11	43	3	10,121	26	1.6%	967
19 南口南武池袋	12	33	68	20	56	56	2	0	5	126	99	13	13	25	3	8	51	17	150	25	13	10	21	0	826	18	3.0%	-3
20 水産公園	31	15	173	50	13	34	31	3	20	35	81	12	69	62	35	280	0	35	135	10	121	25	132	1	1,403	33	8.6%	146
21 東山本郷南	3	0	8	6	124	33	8	23	7	13	6	2	1	8	0	15	3	38	11	8	23	27	14	0	381	17	7.1%	118
22 鳥羽多摩川池袋	11	15	35	10	3	17	1	0	4	8	6	4	6	5	1	2	17	54	42	20	164	3	26	2	456	20	5.7%	82
23 西池袋駅	2,462	3,270	3,549	6,794	2,483	6,649	2,177	1,078	3,255	4,087	4,272	1,879	3,214	6,033	2,460	3,083	3,145	1,319	10,185	733	1,624	220	396	55	74,422	461	4.8%	-2,874
集計	202	15	-219	1,202	-390	472	470	328	39	225	745	-45	-859	568	516	325	159	-274	-572	233	-403	-10	5	142	2,874			

出所:シクロシティ富山 (<http://www.cyclocity.jp/>)

のデータは個人情報保護の観点から年齢や性別などの詳細は不明である。しかし、利用実態の数値を概観すれば変化を確認することができる。柴田（2020）では特定のステーションを中心に貸し借りが目立ち、一定の利用動線が形成されていることが明らかとなった。

その一例として、富山県・富山市で供給されているシェアサイクルに関するデータを概観すれば2016（平成28）年末以降、年間利用回数は70,000回台で高止まりしている。前述の通り、気候などの外的要因を考慮すれば前年比数パーセント以内の増減は誤差の範囲であり、同等とみなすべきである。この前提条件のもとで過去2年分を比較したところ、一部に変化が見られた。自陣ステーションへの返却率が最も低いステーション#19への発着は、貸し借りがもっとも活発であるステーションを示している。これを起点に中心市街地に位置づけられるステーション#10、#11、#12、#13、#14、#15を概観すれば、一部（#12、#15）を除いて増加である。また、ステーション#19から中心市街地方面に向けては、ステーション#9へ579台から981台、ステーション#10へ926台から1,108台、ステーション#14へ1,634台から1,786台である。ステーション#19から中心市街地に向けた動線のうち、ステーション#15は路面電車の路線外に位置するステーションであり、往來いづれかで路面電車を利用した場合、地理的に他のステーションと比較して不利である。しかし、同様に路線外に位置するステーション#13においては、ラック数や返還率など他のステーションと同等にもかかわらず、利用回数は前年を大きく上回った（図表4-1）。中心市街地から若干離れたステーションであっても、徐々に動線が拡大し始めたことを示唆している。また、前年度当初

図表 4-2 月別未返却台数（2019年度）（単位：台）

貸出ステーション	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
01 鞆水公園東	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
02 富山駅北	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	3
03 富山駅南①	2	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	6
04 富山駅南②	1	0	1	3	3	0	1	1	0	1	0	0	11
05 桜橋通り	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
06 市役所	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	4
07 北新町1丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08 本町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09 城址公園東	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
10 丸の内	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
11 大手町	1	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	5
12 常町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13 旅館町	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	3
14 西町	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
15 堀町通り	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2
16 風才公園	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17 鞆水公園西	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	4
18 富山大学前	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
19 南口駅前広場	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	3
20 水尾美術館	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21 富山大学橋内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
22 呉羽多目的広場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23 鳥谷長孫村	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
総計	7	4	6	10	9	0	7	3	1	2	6	0	55

出所：シクロシティ富山、同上。

はシステムトラブルによる正常ではない返却が多数確認されたが、年間を通してほぼ問題なく返却されている（図表4-2）。

5. ナッジによる誘導の検討

シェアサイクルは環境に配慮した合理的な交通手段として重宝されているものの、柴田（2020）も指摘するよう、一部の利用者によるステーション以外への乗り捨て・放置が確認されている。シェアサイクルの利用目的は様々だが、乗り捨て・放置行為は自然環境には配慮しているものの、住環境や地域の秩序や風紀を乱す行為であり地域社会との調和を害する。このような自治の統治を乱す外部不経済に対しては、政府や自治体による規制が一般的な手段である。だが、規制に関する費用に加え掲げられる規制は権威的かつ執行力を有するため、個人の自由は最大化されない。規制に頼らずとも規制と同等の効果を得るために、ここでは前述の共感や共有に着目した自助努力を一手段として考えていきたい。

シェアリングサービスには貸し手・借り手の双方に、情報の非対称性が存在している。これも従来であれば規制による改善が主流だったが、プラットフォームを提供する運営側は双方の評価情報を開示して、信用や信頼をもとに選択・決定できるシステムを構築した。信用や信頼は社会ステータスとなりつつあり、有害な事業者や利用者は自然淘汰されていく傾向がある。それでもシェアサイクルの返却をめぐり、一部の利用者が正常に返却していない事実は明らかとなっている。類似した問題として、放置自転車が挙げられる。各自治体は対策と取り組みを講じているが、財政負担を要する場合や啓発活動など住民の転入転出で成果が得難い事項も見受けられる（図表5-1）。

これらの問題に対して、自助規制に委ねることへの限界から規制、および罰則の強化は当然の流れかもしれない。乗り捨てないことは当然の行為だが、利用者にとってルールを無視したことによる罰則規定よりも、当然の行為を積み重ねることに対するインセンティブを講じなければシェアリングエコノミーの持続性は見込み難い。自転車を乗り捨てる心理は利用者によって異なるが、ここにナッジによる意識改革が必要となる。

たとえば、利用目的のひとつである自然環境への配慮は一定数の利用者が有している。ここに着

図表 5-1 各自治体の放置自転車の取り組み

自治体	取り組み例	分類
東京都・中央区/千代田区	一部の協力店を通じてリサイクル・販売	リサイクル
東京都・板橋区/豊島区	標識を用いた駐輪場への誘導、啓蒙チラシ	官民協働
静岡県・静岡市	街頭広報活動、有料駐輪場の一部無料開放	地域一体
大阪府・大阪市住吉区	啓発指導員の配置、児童絵画の路面貼標識	住民参画

出所：自治体通信 ONLINE 「放置自転車対策における自治体の課題と取組事例」(https://www.jt-tshuin.jp/article/casestudy_abandoned_bicycle/)

目すれば、GPSを用いたステーション間の移動によって、二酸化炭素の排出・削減データは収集可能である。これを可視化して返却時に周知すれば、意識改革の動機付けになり得る。さらに、一人ひとりの属性を匿名にして他利用者が相互に観察できる仕組みづくりは、他者を意識するホーン効果、また全体における自身の行動指標が明確となるため同様に意識改革や改善が期待できる。さらに、歩数計と連携したコークオンアプリに見られるように、歩数や購入実績によって得たポイントを返却時の利用料金に利用可能にすることや、移動先の商業施設で利用可能とすれば、経済圏が創出されることに寄与することが維持される。以上のような事柄を利用直後に周知する効果は大きい。その根拠として行動経済学に基づけば、現時点を特別視する現在バイアスを持つとされている。サミュエルソンの割引効用理論によれば、割引効用 $DU(C_0, C_1)$ は現時点の消費効用 $U(C_0)$ 、未来消費 (ρ) の割引効用 $U(C_1)/(1+\rho)$ の和である。未来消費の効用の割引率を時間選好率とした場合、

$$DU(C_0, C_1) = U(C_0) / (1 + \rho)$$

と定式化できる。行動経済学における現在得られる効用と将来得られる効用を比較する例として、現在10万円得られる選択肢と4年後に20万円得られる選択肢の場合、現在バイアスがかかり前者が選択される場合が多い。ここで1年後に10万円得られる選択肢と5年後に20万円得られる選択肢の場合、双方に1年の遅滞が付与されると後者を選択する場合が多い。便益が現時点に近い時間軸で得られない場合、余程大きな見返りが現時点で付与されない限り、将来にバイアスがかかる可能性がある。これを踏まえ、シェアサイクルの利用者にどのような特典を付与すれば正しい返却のインセンティブとなるかは明白である。観光客として地方都市に来訪を想定した場合、滞在期間はおおよそ数時間から数日間であり現在バイアスが強い。後日に付与される便益と再来訪のコストを比較した時、前者から得られる便益が後者を上回らない限りインセンティブとなり難い。そのため特典の付与は返却直後から当該地域を離れるまでの間が望ましくなる。仮にポイントなどの金銭に相当する特典を当該地域で利用させて波及させるのであれば、より早く付与されなければならない。さらに一般的に普及するポイントサービスは来訪者の効用を高めるものの、当該地域への波及効果については懐疑的である。つまり上記の行動経済学の諸理論に基づけば、遠未来に付与される大きなインセンティブよりも近未来の少ないインセンティブの方が選択されることになる。そのためそれらへ誘導するための仕組みとして、ナッジやゲーミフィケーションにより合理的な判断へ導くことが必要となる。

その他にも、橋本(2020)も提案する12の指針(①厚生主義、②惰性的な習慣の意識化戦略、③事由尊重への配慮、④賄賂の最大化、⑤利益最大化、⑥慣習的判断、⑦機能的判断、⑧美的判断、⑨反省意識の要請、⑩追加情報による主体的判断、⑪アドバイス情報の追加、⑫アスリート・モデ

ル)はそれらの目的を実現する手段となり得る^③。このうち実際に展開可能なモデルとしては、前述のようにインセンティブが付与され当事者の厚生が最大化される①厚生主義、既存の成功例や社会的に通用している⑥慣習的判断、当該サービスの利用状況やペナルティの提示、整備記録が連日樹立されていることなどの⑩追加情報による主体的判断、前述①を含む報酬を得るにはどのような返却方法が最適かを示す⑪アドバイス情報の追加、などが想定される。

6. 官民共存の利便性と弊害

地域社会とシェアサイクルの共存は、次のようにアプローチすることができる。第一に主要都市はシェアサイクルと自治体が提供するシェアサイクルとの共存が望ましく、第二に観光都市はシェアサイクルと宿泊先が提供するシェアサイクルとの共存が望ましい。その根拠は主要都市の場合、前掲図表3-1で確認できたように東京都内23区でも一部の地域にステーションの空白地帯が存在しており、限定的な提供が利便性を損なわせている。東京都交通局と民間のバス会社による共存のように、シェアサイクルもまたそのような方向性を見出すべきではないだろうか。ただし、地方都市ほど交通インフラが乏しくなく、採算性が見込めれば民間のシェアサイクルに特化した方が利用者の混乱を招かず、また財政も圧迫することもない。

一方、観光都市の場合、主要都市と比較して財源が乏しいため民間のシェアサイクルへの譲渡が賢明である。ただし、採算性を考慮すれば限定的な範囲での設置の可能性が高く、都内の一部の地域同様に利便性を損なわせる可能性は否めない。シェアサイクルの返却をめぐる問題については、特定のステーション間での乗降や移動先のステーションの有無、ステーションの設置数などが利用者の行動範囲に多少の影響を与えているとすれば、宿泊施設が主体となるサービスは台数の確保や秩序の維持・達成のために有効な連携となり得る。実際に長野県・松本市の市街地に展開する10以上の宿泊施設では、自社で管理・貸し出すレンタサイクルを展開している。これは宿泊者限定で終日乗り放題であり、返却ステーションは宿泊施設ゆえ、日中は自由に回遊することができる。仮に乗り捨てた場合、宿泊施設から利用者へペナルティが課せられるため、軽率な行動は自然と取り難くなる。利用者の行動を制限しないため効用を高めつつ、返却も宿泊先と紐づけする信用尺度を利用するため、従来以上に問題解消に近づく。このような既存の信用を用いることで、追加費用や追加負担を過度に強いることはなく、一共存として提言できる。ただし、来訪者にとって必然となるステーションを宿泊施設が担う合理性は評価できる一方、柴田(2020)も指摘しているように共存する類似したサービスが供給される以上、利用者の混乱や勘違いを誘発して外部不経済に繋がることも考慮しなければならない。首都圏の一部コンビニエンスストアに併設されるシェアサイクルのステーションを宿泊施設に併設することで、その諸問題は解消される。だが、宿泊者以外の利用による宿泊者の利便性の低下や、騒音をはじめとする外部不経済が生じることも想定されるため、

正答として提示し難い。この場合、宿泊施設が万一の際に課す罰則規定のように、共存するシェアサイクルも事前規制・事後規制の見直しと併せて正しく利用した場合の特典付与や仕組みづくり、周知方法は引き続き改善が求められる。

7. おわりに

地方都市は来訪者の利便性確保のために財源を確保して、サービスの向上に努めている。二次交通の有無は観光を含めたヒトの往来に不可欠だが、財源と環境を考慮しなければならない。昨今のシェアリングエコノミーは成熟した社会におけるモノの飽和を最適に分配する手段として有効であることが認識され始めている。ヒトの往来に必要な交通手段も例外ではないが、本論で指摘したように外部不経済が地域社会に与える影響を見過ごしてはならない。民間が提供する利点と欠点は容認しつつ、どの民間事業者が当該地域で最適な供給者であるかが問われている。シェアサイクルは特定の事業者だけではないことは明らかとなったが、外部不経済が生じかねない以上、利用者の信用を把握できる事業者でなければならない。この点で宿泊施設の提供、移動手段の提供、信用の把握を集約する宿泊事業者が担うことは理にかなっている。

ただし、当該事業者のみにサービスの提供を許可することは、宿泊を伴わない利用者を排除することになりかねない。その点を踏まえれば、ナッジによる利用者の利己心と良心にもとづく判断により、諸問題を改善する方法が最適となり得る。行動経済学やナッジの概念はまだ社会に浸透していないものの、他の類似した諸問題にアプローチして改善された慣習的判断を参考にすることも必要となる。

注

- (1) 一般社団法人シェアリングエコノミー協会「シェアリングエコノミー関連調査結果」(<https://sharing-economy.jp/ja/wp-content/uploads/2019/04/b01316dffcf56e1f0a6d61a998b3fa4.pdf>) pp.13-14。
- (2) 一般社団法人シェアリングエコノミー協会、前掲書、p.23。
- (3) 那須・橋本(2020)、pp.157-167。

参考文献

1. 経済協力開発機構(OECD)、齋藤長行監訳、濱田久美子訳『世界の行動インサイト—公共ナッジが導く政策実践—』明石書店、2018年。
2. 塩田元規『ハートドリブン—目に見えないものを大切にする力—』幻冬舎、2019年。
3. 柴田怜「シェアリングサービスの普及に伴う経済圏の創出と諸課題」(『聖学院大学論叢』第32巻第2号、聖学院大学、2020年) pp.57-71。
4. 関川靖「比較を基準にした購買決定」(『名古屋文理大学紀要』第16号、名古屋文理大学、2015年) pp.5-11。
5. 総務省『情報通信白書』ぎょうせい、各年版。

6. 中村義寿「組織化の新展開—人間主義マネジメントに向けて—」(『名古屋学院論集社会科学編』55巻4号, 名古屋学院大学, 2019年) pp.17-41。
7. 那須耕介・橋本努編『ナッジ!?—自由でおせっかいなりバタニアン・パートナーリズム—』勁草書房, 2020年。

インターネット資料

1. 一般社団法人情報通信ネットワーク産業協会技術企画委員会「技術ナビゲーション2020」(<https://www.ciaj.or.jp/ciaj-wp/wp-content/uploads/2020/05/navigation2020.pdf>)
2. 一般社団法人シェアリングエコノミー協会「シェアリングエコノミー関連調査結果」(<https://sharing-economy.jp/ja/wp-content/uploads/2019/04/b01316dffcf56e1f0a6d61a998b3fa4.pdf>)
3. 大屋雄裕「自由への規制か, 規制による自由か」(https://www.tasc.or.jp/educate/monthly/article/pdf/article_1512.pdf)
4. シクロシティ富山 (<http://www.cyclocity.jp/>)
5. 広井良典「コミュニティ経済に関する調査研究」(http://www.zenrosaikyokai.or.jp/znr_hp/wp-content/uploads/2017/04/koubo49.pdf)

〈以上, 2020.11.20 確認〉

Sharing Services and Role of Public and Private Sectors in Sustainable Community Development

Satoshi SHIBATA

Abstract

Although an economic zone is created by human traffic, the share cycle is effective as an economical and environmentally friendly means of transportation. The service provision based on credit has created negative externalities such as abandonment and return troubles in some cases. Providing regulations and alerts to these issues is relatively easy, but it comes with an additional cost. From the starting point of selfish services, we should consider creating a mechanism to make the parties aware and guide them to improve voluntarily. In this study, we focus on the initiatives preceded in some regions and question their effectiveness.

Keywords: Personalize, Nudge, Sustainable Development Goals, Visualization, and Sense of Ownership

