



# 古くて新しい?! 「シェアリング・エコノミー」

おおはし ちか  
大橋 知佳

一般財団法人日本経済研究所 地域未来研究センター 副主任研究員

## はじめに

近年、SNS や IoT 技術の進展に伴い、モノやサービス、スキルなどを複数の人間が共用する、いわゆる「シェアリング・エコノミー（共有経済）」と呼ばれる新たな経済活動が誕生している。世界でも先行的に成功を取めた米国の民泊事業者 Airbnb（エアビーアンドビー）やライドシェア事業を行う Uber（ウーバー）は、メディアにも度々紹介され、話題となっている。

また、日本においても、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを控え、インバウンド観光にも弾みがつくなか、外国人旅行者の受け入れ宿泊施設の不足や交通移動手段の確保が懸念されており、その解決策として、シェアリング・エコノミーが一役

を担うものと期待されている。本稿では、新たな経済活動であるシェアリング・エコノミーが都市部だけでなく、地方の課題解決や地域活性化にも貢献する可能性を、事例研究を基に探っていくこととする。

## 1. シェアリング・エコノミーとは

シェアリング・エコノミーの明確な定義は存在しないが、(一社)シェアリング・エコノミー協会の代表理事を務める上田祐司氏は「インターネット上のプラットフォーム<sup>1</sup>を介して、場所やモノ、人、お金などの遊休資産を個人間で貸借や売買、交換することでシェアしていく新しい経済の動き」と分かり易く伝えている（図表1）。なお、「個人間でモノなどをシェアする」というニュアンスに着目して、「ピアツーピア・エコノミー（peer to peer

図表1 シェアリング・エコノミーの仕組み



出所：「シェアリング・エコノミー」宮崎康二（日本経済新聞出版社）2015 を基に作成

<sup>1</sup> 運営企業等によって需給のマッチングが行われる場



【大橋知佳氏のプロフィール】

財日本経済研究所地域未来研究センター副主任研究員。  
立命館大学法学部国際比較法専攻卒業。  
システム会社、医療系出版社を経て、2008年財日本経済研究所入所。  
調査第4部、調査第3部研究員、事務局事業部研究員等を経て2014年より現職。地方創生分野、ローカルインバウンド分野等の調査に力を入れている。

図表2 シェアリング・エコノミー活用のメリット

①「供給力の向上」	▶遊休資産の稼働率を高め、社会全体の供給率を向上させる。
②「新たな需要創出」	▶単にこれまで既存産業が取り込んでいた需要を奪うだけでなく、新たな需要を創造する可能性がある。
③「新ビジネスの創出」	▶これまで活用されなかった個人のアイデアが新たなビジネスにつながる可能性がある。

出所：「シェアリング・エコノミー」宮崎康二（日本経済新聞出版社）2015 を基に作成

economy)」、「メッシュ (mesh)」、「共同消費型経済 (collaborative economy)」、「共同消費 (collaborative consumption)」などと呼ばれることもある。

シェアリング・エコノミーの概念自体は、取り立てて目新しいものではなく、歴史上、私達人間が共同生活を営み、共同社会を形成する上で必然的にモノを共有したり、互いに助け合ったりしながら、ごく自然に造り出されたものである。メルケル独首相をはじめ、世界各国の首脳・政府高官のアドバイザーを務めるジェレミー・リフキン氏は、著書「限界費用ゼロ社会」のなかで、独自にシェアリング・<sup>コラボレーティブ</sup>エコノミーを「協働型コモンズ」と名付け、「私たちは、資本主義市場と政府の二つだけが経済生活を構成する手段であるという考え方に慣れきっているがゆえに、コモンズというもう一つ別の構成モデルが身の回りに存在していることを見過ごしている。だが、私たちは、コモンズには日頃から頼っているし、(中略)コモンズは、資本主義市場と代議政体のどちらよりも長い歴史を持つ、世界で最も古い、

制度化された自主管理活動の場なのだ。」と述べている。

ところが、近年の SNS や IT モバイルの普及により、世界中で個人同士が容易につながるようになったことを背景に、2000年代後半から急速にシェアリング・エコノミーのシステムが発展し、改めて注目を集めるようになった。現在は過去と比べて、シェアが行われる範囲が世界規模に拡大した点や、モノの貸し借りやサービスの提供に安全な決済システムに基づく対価が支払われるなど自由経済の発想のもとで行われる点において、大きな違いが見られる<sup>2</sup>。

シェアリング・エコノミーを活用するメリットとしては、①「供給力の向上」、②「新たな需要創出」、③「新ビジネスの創出」等が挙げられる(図表2)。pwc (プライスウォーターハウスクーパーズ) のアンケート<sup>3</sup>によると、先行的にシェアリング・エコノミーに慣れ親しんでいる米国の消費者は多くのメリットを感じており、特に「サービスの提

<sup>2</sup> 「シェアリング・エコノミー」宮崎康二（日本経済新聞出版社）2015 を参考

<sup>3</sup> pwc コンシューマーインテリジェンスシリーズ「シェアリングエコノミー」を参考

供者と利用者の信頼に基づいている」と回答した割合が89%と最も多く、次いで「生活により経済的な余裕が出る」(86%)、「生活がより便利で効率的になる」(83%)が続いている。他にも、「コミュニティの結び付きが強くなる」、「環境に良い」、「従来型の企業と関わるより楽しい」という意見があった。

## 2. シェアリング・エコノミーの現状

### (1) 海外・国内の市場規模

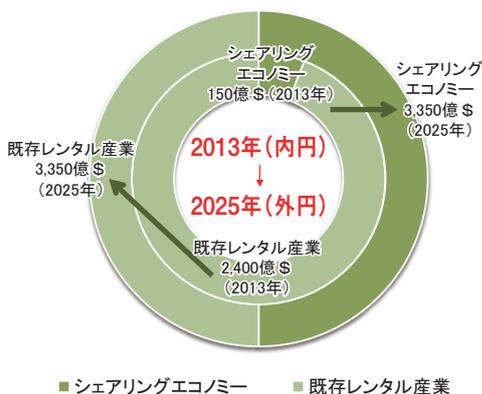
図表3は、2013年から2025年にかけての世界全体のシェアリング・エコノミー産業<sup>4</sup>と従来型レンタル業<sup>5</sup>の想定売上増加額を示したものである。

2013年のシェアリング・エコノミー主要5業種の売上高は150億ドルと総売上高の僅か6%であるが、2025年には約22倍の3,350億ドルへと急成長し、既存レンタル産業と同程度の市場規模になると予想されている。同期間(2013年~2025年)での既存レ

ンタル産業の市場規模が約1.4倍程度の成長しか見込まれていないことと比較しても、シェアリング・エコノミー産業の今後の勢いには目を見張るものがある。特に、「P2P型貸出およびクラウドファンディング」(成長率63%)や「オンラインスタッフィング」(成長率37%)等の現在は未発達な業種が最も急速に発展する可能性があるとの予想がなされている点に着目すべきである<sup>6</sup>。

また、日本国内においても、シェアリング・エコノミー産業の市場規模は年々増加していくものと予想されている(図表4)。2015年度のシェアリング・エコノミーの国内市場規模は前年度比22.4%増の285億円であるが、2020年度には東京オリンピック・パラリンピックが開催されることから、訪日外国人旅行者の増加に伴い、民泊やライドシェア等のシェアリング・エコノミーサービスへの需要が喚起されることで、約2.1倍の600億円の市場規模への成

図表3 シェアリング・エコノミーと既存レンタル産業の市場規模予測



出所：pwc コンシューマーインテリジェンスシリーズ「シェアリングエコノミー」を基に作成

図表4 シェアリング・エコノミー(共有経済)国内市場規模推移と予測



出所：(株)矢野経済研究所  
2016年7月19日 プレスリリース資料を基に作成

<sup>4</sup> P2P型貸出およびクラウドファンディング、オンラインスタッフィング、P2P型宿泊、カーシェアリング、音楽および映像ストリーミング等の主要5業種

<sup>5</sup> 機器レンタル、B&Bおよびホステル、書籍レンタル、レンタカー、DVDレンタル等の主要5業種

<sup>6</sup> pwc コンシューマーインテリジェンスシリーズ「シェアリングエコノミー」を参考

長が見込まれている。今後は、世界はもちろんのこと、日本国内においてもシェアリング・エコノミーサービスの普及によって、確実に私達の日常生活にも大きな変化がもたらされるであろう。

(2) 多様なシェアリングサービス

現在、国内・海外で徐々に認知度が上がってきている代表的なシェアリングサービスの例を6つの分野に分けて整理した(図表5)。主に、米国で始まったサービスを参考にして日本にも導入され、多

様なサービスが展開されている。

最近では、共働き夫婦の家事分担を巡って、ある人気ブロガーが「家事をアウトソーシングすれば1ヵ月2万円で済む」といった主旨の発言を行い、(堀江貴文氏も同調し、)その実現可能性や家事の範囲を巡って議論が巻き起こったが、近い将来、シェアリングサービスを利用すれば、現実的な話になるかもしれない。

また、シェアリングサービスはプラットフォームを通じて、ユーザー(消費者)自らが生産活動を行

図表5 シェアリングサービスの事例

分野	サービス名(国名)	概要
①乗り物	「Uber」(米)	ライドシェアリング
	「notteco」(日)	長距離相乗りライドシェアサービス
	「アースカー」(日)	会員制のカーシェアサービス
	「コギコギ」(日)	個人向けの自転車シェアサービス
②スペース	「Airbnb」(米)	P2Pによる部屋の貸し出し
	「STAY JAPAN」(日)	日本版 民泊サービス
	「軒先ビジネス」(日)	ビルの入り口や空き地などのデッドスペースを企業に貸し出し
	「軒先パーキング」(日)	駐車場シェアシステム
	「akippa(あきっぱ)」(日)	個人の駐車場の空き時間を個人や企業に貸し出し
③モノ	「airCloset」(日)	ファッションアイテムのレンタルサービス
	「mercari(メルカリ)」(日)	フリマアプリサービス
	「チケットストリート」(日)	音楽やスポーツ業界のチケット二次流通を仲介
④ヒト	「AsMama(アズママ)」(日)	子育て中の母親同士による送り迎えの仲介
	「TaskRabbit」(米)	家事代行サービス
	「エニタイムズ」(日)	家事やペットの世話など日常的な雑事の依頼を仲介
	「クラウドワークス」(日)	システム開発やロゴデザインなどの業務依頼をネットで仲介(クラウドソーシングサービス)
⑤カネ	「クラウドバンク」(日)	融資型クラウドファンディング
	「ビットコイン」	仮想通貨(シェアリング・エコノミーの一種と位置付けられる)
	「Kickstarter」(米)	購入型クラウドファンディング
	「Lending Club」(米)	融資型クラウドファンディング
⑥その他 (サービス・コンテンツ等)	「MOOC」(米) (Massive Open Online Course)	オンライン教育コンテンツ配信サービス
	Hulu(米)	映像配信コンテンツサービス
	ストリートアカデミー(日)	ユニークなスキルや趣味の講座の講師と受講生をマッチング

出所: 各種ウェブサイトを基に作成

う「プロシューマー（生産消費者）」になり得る機会を高めている。いわゆる「素人革命」によって、素人が生産したモノやサービスをビジネスの舞台へと展開し、素人のサービス市場への参入を容易にしている点も注目に値するであろう。

### (3) 利用者の意向・ニーズ

日本におけるシェアリングサービスはまだ初期の段階であり、広く一般に普及するには時間を要すると思われるが、日本国内の消費者の利用意向やサービスに対する印象について、平成27年版「情報通信白書」（総務省）を参考に検証していくことにする。

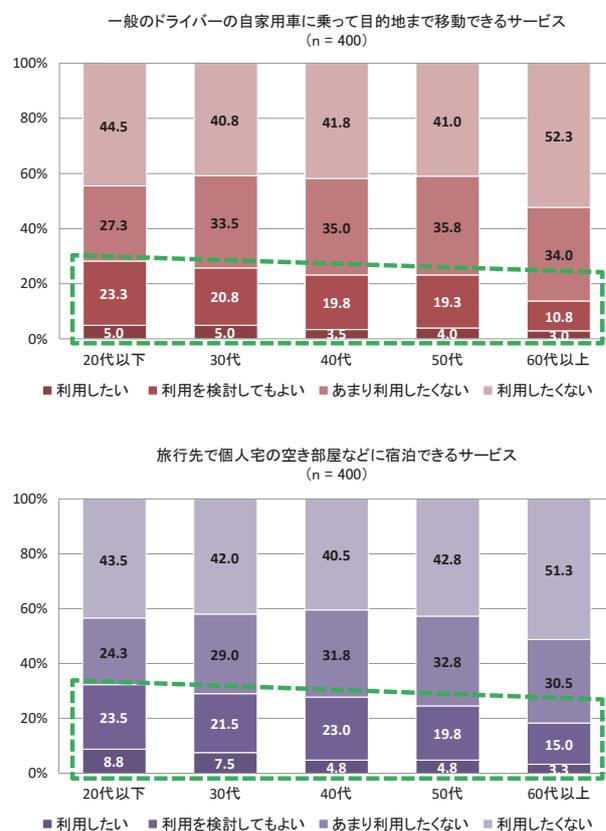
図表6は、「Uber」や「Airbnb」などの海外シェアリングサービスについて、日本国内の消費者の利用意向を年代別に表したものである。「利用したい」、「利用を検討してもよい」とする割合は、若い世代ほど高まる傾向にあり、逆に年代が上がるほど、「あまり利用したくない」、「利用したくない」とする割合が増えている。サービスを利用したくない理由（図表7）については、ライドシェア、民泊共に「事故やトラブル時の対応に不安があるから」が最も多く、次いで「個人情報の事前登録などの手続きがわずらわしいから」とする回答が多かった。また、「企業が責任をもって提供するサービスの方が信頼できるから」とする回答もあり、消費者には未知のサービスに対する懸念があり、慎重になっているものと考えられる。今後、サービス提供者は消費者の不安を払拭するようなPRに取り組んでいく必要があるだろう。

続いて、「軒先パーキング」、「エニタイムズ」、「メルカリ」のような国内シェアリングサービスの利用意向（図表8）について、「利用したい」、「利用を検討してもよい」と回答した割合は30代、40代が多く、仕事と家庭を両立しながら、子育て等で人の手助けが必要な世帯が含まれることから、手頃な

費用で代行サービスを利用することによって負担が軽減される期待感の表れなのではないか、と推察される。一方、「あまり利用したくない」、「利用したくない」とする割合は、50代、60代に多く、インターネットやSNSにあまり親しんでいないことや、モノを所有することに重きを置いて育ってきた世代であることから、他者と何かを共有するというシェアリングサービスのコンセプトに違和感や抵抗を感じるのかもしれない。

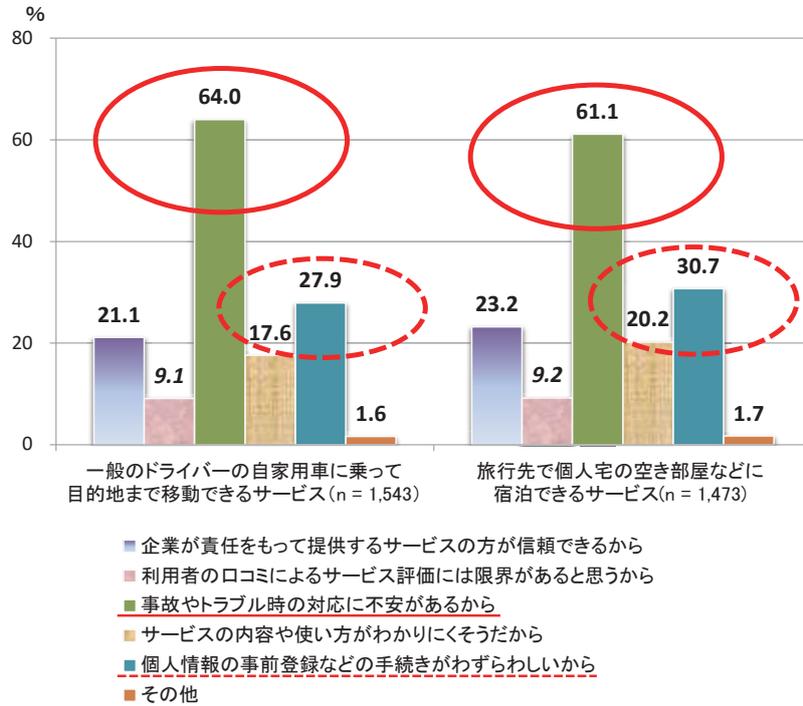
やはり、国内シェアリングサービスの利用においても、利用したくない最大の理由（図表9）は、海外のサービス利用と同様に「事故やトラブル時の対応に不安があるから」であり、「個人情報の事前登録などの手続きがわずらわしいから」とする回答が

図表6 海外シェアリング・エコノミー型サービスの利用意向（年代別）



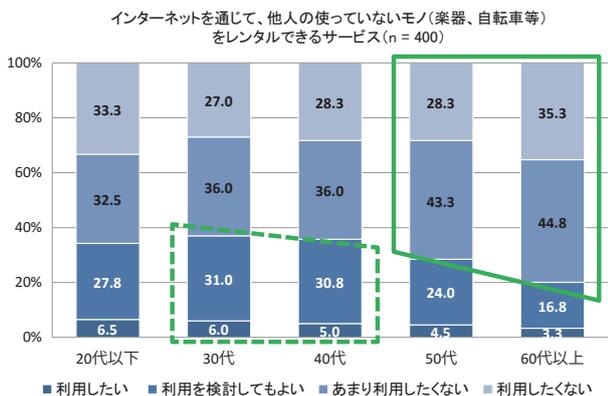
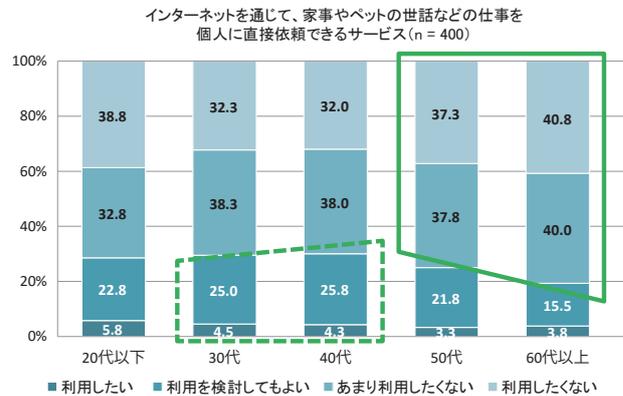
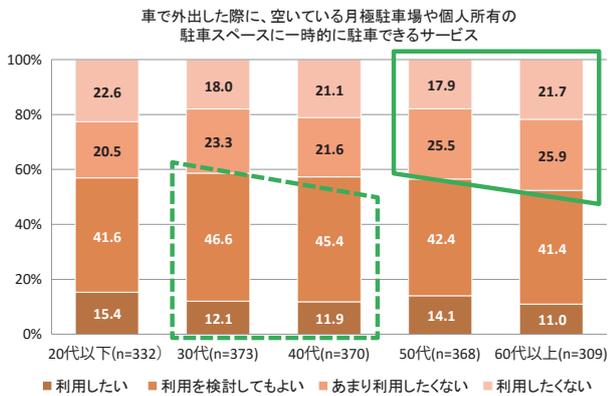
出所：平成27年版「情報通信白書」（総務省）を基に作成

図表7 海外シェアリング・エコノミー型サービスを利用したくない理由



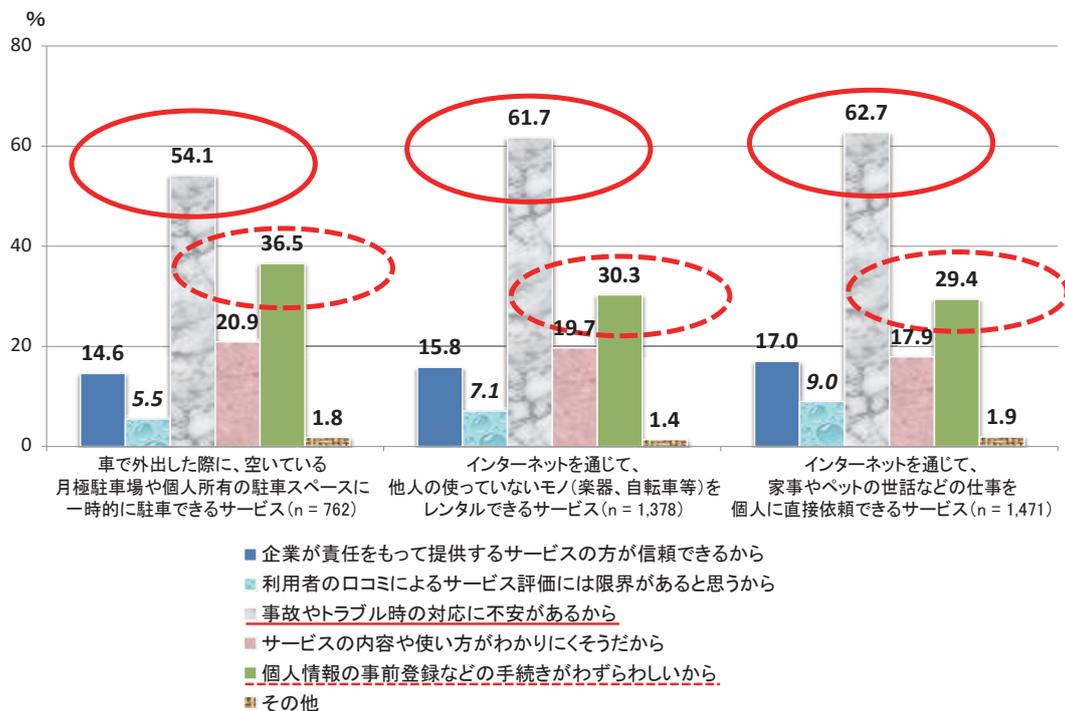
出所：平成27年版「情報通信白書」(総務省)を基に作成

図表8 国内におけるシェアリング・エコノミー型サービスの利用意向(年代別)



出所：平成27年版「情報通信白書」(総務省)を基に作成

図表9 国内におけるシェアリング・エコミー型サービスを利用したくない理由



出所：平成27年版「情報通信白書」(総務省)を基に作成

続いている。今後、若者世代のみならず、シニア世代にもシェアリングサービスの魅力やメリットを伝えていくことができるかどうかが課題となる。

### 3. シェアリング・エコミーの課題

シェアリング・エコミーを更に推進していくためには、普及を阻害している要因を探るとともに、いくつかの課題をクリアする必要がある、今後の官民を挙げた対応が待たれる。

#### (1) 法規制の緩和と新たなルール作り

まず、東京オリンピック・パラリンピックを控え、特に経済波及効果が高いとみられている民泊とライドシェアの分野の法規制の問題をどのように解決するのが喫緊の課題である。この分野での規制が厳しくなっている背景には、既存産業 (B to C)

の規制を個人間取引であるシェアリング・エコミーのビジネスモデル (C to C) にそのまま適応しようとしていることが挙げられる。日本における民泊は、「旅館業法」の規制対象となっており、法律的には違法とされている。しかし、現状では、外国人旅行者などのニーズの高まりから、事実上黙認されてグレーゾーンとみなされている。Airbnbが2015年12月に公表した調査で、日本で同社のシステムを利用した外国人旅行者数<sup>7</sup>は前年比529%増の52万人となっている。また、その経済波及効果は2,220億円に上ると試算されており、民泊に伴うルームメイキングや清掃サービス等による間接2次効果だけでも560億円になるという。

また、ライドシェアに関して、現状は道路運送法上、「白タク<sup>8</sup>」とみなされており、日本国内では有償で乗客を運送することができない。ライドシェア

<sup>7</sup> 2014年7月～2015年6月

は交通手段が不足している過疎地域に住む高齢者の移動手段として有効なサービスであることから、利用者にとって将来大きなメリットが期待できる分野に対する法規制の緩和をはじめとした新たなルール作りが求められている。なお、新たなルールを制定する際は、既に合法的にサービスを導入している世界各国のルールを参考にすべきと考える。

### (2) 信頼性（信用性）の確保

シェアリング・エコノミーは個人間取引であるため、身元が分かるように本人確認など信頼性の確保に努める必要がある。利用者が安心・安全なサービスを享受するためには、利用者の保護や、健全なプラットフォームなどの運用体制が求められよう。例えば、既にサービスが普及している世界各国で導入されているゲスト・ホストの双方が口コミ等によって評価しあう相互レビューや、公的な身分証明書の提示、ID 認証登録、犯罪抑止にもつながる公的機関への届出や登録、カスタマーサポートの設置、万が一の事故に備えた保険加入等、様々な対策が考えられる。

### (3) 外部不経済の解消

シェアリングサービスを活用する際に生じる外部不経済<sup>9</sup>の問題も存在する。例えば、民泊を通じて、部屋の貸し手と借り手の個人間取引には問題が無かったとしても、宿泊客による近所への騒音被害やマナーの悪さにより地域社会に不利益を与える、治安の悪化といった外部不経済が発生する可能性がある。また、ライドシェアにおいてもドライバーが保険に加入していない車を運転し、周囲の通行人を

巻き込んで交通事故を起こした場合、外部不経済が生じる。シェアリングサービスを通じて想定される外部不経済を防ぐためには、サービスを活用する当事者の努力や外部不経済に対応するための規制の整備が必要である。この点については、東京海上日動火災保険が2016年7月から国内初のシェアリング・エコノミーに対応した保険商品を販売し、個人が家事代行や子育てなどを手伝えるサービスを対象として、事故が起きた場合の賠償額を補償するなど、外部不経済に対応するような取り組みも始まっている<sup>10</sup>。

### (4) 資本主義経済とシェアリング・エコノミーの違い

資本主義経済とシェアリング・エコノミーの性質の違いについて、前述したジェレミー・リフキン氏は、「資本主義経済の最終段階において、生産性を最適状態まで押し上げた『限界費用』<sup>マージナルコスト</sup>（固定費を別として、財やサービスの生産量を1単位増加させるコストが実質的にゼロになる）に近づくと、その製品やサービスがほぼ無料になり、資本主義の命脈ともいえる利益追求が枯渇する。限界費用がほぼゼロの社会は、一般の福祉を増進するには非常に効率的な状態であり、資本主義の究極の勝利を象徴するが、その勝利の瞬間に資本主義は世界の表舞台から退場せざるを得ず、ジレンマが生じる。」といった見解を示している。一方、シェアリング・エコノミーは、「限界費用」がほぼゼロでモノやサービスをシェアできる仕組みとなっていることから、資本主義経済に基づいた既存業界はパラダイム転換を余儀なくされつつあり、新たに参入してきたシェアリングサービス業界との軋轢が生じている。資本主義

<sup>8</sup> 営業許可を受けず、自家用車を使ってタクシー営業を行っている車のこと

<sup>9</sup> あるサービスを提供することによって、その市場の外部で不利益が生じること  
例) 工場の生産活動による環境破壊、健康被害、公害等

<sup>10</sup> 日本経済新聞2016年6月20日付より

経済がモノやサービスの所有に特化した経済であるのに対し、シェアリング・エコノミーはモノやサービスを共有する経済であり、その違いが生み出す軌轢を乗り越えるためには、両者の特性を理解した上で賢く棲み分けを行うことが望まれる。アムステルダム市では、Airbnbを導入する際、既存のホテル業界からの抵抗があったものの、次第に「ホテルは都市部、民泊は郊外」として共存しながら棲み分けが浸透していった。

#### 4. 地方のシェアリングサービス活用事例

本項では、前述した考察を踏まえ、具体的にシェアリングサービスがどのように地方の課題に対応しているのかについて「(1) 日南市(宮崎県)」、「(2) 孤野町(三重県)」、「(3) 高島町(山形県)」の事例を紹介することとする。

#### (1) ネットでつながるご近所お手伝い(宮崎県日南市)

宮崎県日南市は「シェアリング・エコノミー推進都市」宣言を行い、「地域、企業、行政のもつお互いの力を活用し、日南型シェアリング・エコノミーにチャレンジする。時代に即した公助、共助、相互扶助の社会を目指す」としている。同市はIT企業エニタイムズ社と、「市民が求めるご近所のお手伝い」サービスを始める協定を結び、高齢者を活用する市のシルバー人材センターや、子育ての手伝いなどに取り組む市のファミリーサポートセンターのサービスをエニタイムズ社のプラットフォームを活用して、市民が申し込めるようにしている。

市にとっては、両センターのサービスメニューの認知度が低いために、あまり活用されていなかった背景から、ネットに親しむ若い母親世代を中心に両センターの利用が広がることを期待している。一

**🎯 新たな取り組み**

**ネットでつながるご近所お手伝い  
～ITを活用した地域包括お助けサービス～**



日南市の皆様、こんにちは！

日南市ファミリーサポートセンター

日南市シルバー人材センター

**日南市のサービス提供ページも開設！**

**【目指す将来像】**

日南市民(利用者)  
⇕  
プラットフォーム提供企業  
⇕  
日南市民(サポーター)

将来は、  
日南市民同士でお互いの  
ニーズ、サービスを共有  
現代の相互扶助へ！

出所：資料「地域課題解決の切り札 ～日南型シェアリングエコノミー～」平成28年7月25日

方、エニタイムズ社にとっては、自治体の共同事業に関与することで前述の課題に挙げた信用性が高まるメリットがある。

(2) あいあい自動車 (三重県菟野町)  
リクルートホールディングス社が提供するサービス

で、道路運送法78条に基づくバスやタクシーの事業者免許を必要としない「自家用有償旅客運送」の制度を活用し、地域の「運転できずに移動に困っている高齢者」と「車の維持費に困っている運転者」の双方の問題を解決することを目指し、三重県菟野町で導入されている。

(仕組み)

- ・高齢者は、送迎をしてもらう際、運賃を支払い、そのお金で車両とシステムのレンタル費用を賄う。
- ・運転者は、高齢者の送迎に協力する代わりに、車両をカーシェアリングし、自由に使うことができる。
- ・両者のマッチングは、タブレットを通じて行う。また、同時にタブレットでは、高齢者同士のマッチングも行い、同じ日時と同じ方向に行きたい人同士で、タクシーに割り勘で乗車できるようにしている。



## あいあい自動車のシステム

<p><b>車のレンタル</b></p> <p>運転ができない高齢者の方たちが少しずつ費用を持ち出し、車を共同でレンタルします。</p>	<p><b>送迎</b></p> <p>運転出来る方は自由に車を使えます。その代わりに、高齢者の方達から希望があった場合送迎をしてあげます。</p>	<p><b>マッチング</b></p> <p>一人一人タブレットをお配りし、運転者と高齢者をマッチングします。操作に馴染みのない方でも簡単に使えるシステムです。</p>
<p><b>高齢者の費用</b></p> <p>タクシー運賃の1/3程度の費用で済みます。このお金で車のレンタル代をまかない、運転者に無料で車を使って頂くことができます。</p>	<p><b>運転者の費用</b></p> <p>高齢者を乗せた時間に応じて車を無料で使うことが出来ます。たくさん乗せるとキャッシュバックも貰えます。</p>	<p><b>タクシー相乗り</b></p> <p>運転者の方の都合が合わない場合高齢者同士のタクシー相乗り機能で、タクシー運賃を安く済ませることもできます。</p>

このシステムにより、高齢者と運転者双方に経済的メリットがある持続可能なDoor to Doorの送迎を実現します。

※あくまでこれはモデルケースであり、導入される自治体様のご要望に合わせて、最適な形でカスタマイズさせていただきます。お気軽にご相談ください。

出所：資料「あいあい自動車」HP <https://aiaicar.jp/>

### (3) 熱中小学校 (山形県高<sup>たかはた</sup>島町)

「廃校再生プロジェクト NPO 法人はじまりの学校」は、少子化に伴う廃校が増えるなか、遊休資産である廃校となった校舎を社会人の学びの場「熱中小学校」として再生させ、地域の活性化につなげる取り組みを行っている。同校は、「もう一度7歳の目で世界を……」をキーワードに掲げ、20~80歳の大人を対象に2015年10月に開校し、起業家や自営業者、自治体関係者や会社員など経歴・年齢さまざまなメンバーが集い、最先端技術から農業体験まで、里山の学校らしい学びを提供している。同校の由来は、1978~1981年に放送された人気テレビドラマ「熱中時代」のロケに使われたことから名付けられたという。生徒は県外からが4割を占め、授業料は半年間で1~2万円程度、3年間で卒業となる。

その他にも、ユニークな試みとしては、無人島

「猿島」(神奈川県横須賀市)の貸し切りオーナー体験や教会や神社のレンタル、別荘のレンタル等もシェアリングサービスとして提供されている。

### おわりに ~ Uber 体験乗車より~

図表10は、筆者が実際に利用したライドシェアサービスである Uber について、手配から乗車までの流れをイメージとして表したものである。利用前は、海外でのトラブル等を耳にしており、安全面や信頼性において不安感が強かったが、現状、日本では法規制の問題から、一般人がドライバーとなるケースはまれで、基本的にタクシー会社のハイヤーを活用したサービスであるため、安心して乗車することができた。

ドライバーの方に話を伺ったところ、現在はタクシーに比べて割高感が否めないが、認知度を向上さ



出所:「山形県高島町」HP

[http://www.town.takahata.yamagata.jp/002/enthusiasm\\_elementary\\_school.html](http://www.town.takahata.yamagata.jp/002/enthusiasm_elementary_school.html)

図表10 Uber 実際の乗車イメージ



せている途中で、友人等を紹介すれば2,000円分のキャッシュバックが受け取れるとのことであった。Uberの最大のメリットは、言葉が通じず、上手く行き先を伝えられない海外旅行者が利用する場合に強みを発揮することである。会話をしなくても、スマートフォンで行き先を指定するだけで目的地に到着し、料金もその場で支払う必要がなく、事後精算でクレジットカードから引き落とされるからであ

る。前述の2. (3)利用者の意向・ニーズでは、利用したくない理由の1つに、「個人情報の事前登録などの手続きがわずらわしい」とする回答があったが、実際には、スマートフォンから5分程度で簡単に登録ができ、シンプルな操作で誰にでも手軽に利用できるのではないかと感じた。しかし、乗車位置を指定する際にグーグルマップを使用し、ドライバーも利用者もスマートフォンを操作する必要があ

ることから、サービスの利用は若い世代に偏りがちであるという。既存のタクシー業者との競合も、タクシー会社を通じてサービスを提供しているため、今のところほとんどなく、タクシーの横を通り過ぎても、ほとんど気付かれることはないそうである。ちなみに、米国ピッツバーグ市では、驚くべきことに、Uberの自動運転の試験走行が開始されている。シェアリングサービスは常に進化を遂げている段階にあり、この先、どんな発想のサービスが提供されるのか楽しみである。

なお、地方にとっても地元の特徴を生かしたシェアリングサービスの導入は絶好のチャンスとなり得る。どの大手ブランドも真似がしづらい、地方が持つオリジナルな特性には付加価値が付くため、その価値をシェアリングサービスに取り込むことができれば強力な強みとなる。さらに、地方だからこそ個々の利用者のニーズに合わせたサービスのカスタマイゼーションを行う際に、画一的になりがちな大都市よりも柔軟に取り組むことができるのではないだろうか。

最近、若い世代の間で人生がときめく「断捨離」や物を極力持たずにまるで修行僧のようにシンプル

に生活する「ミニマリスト」の出現などのブームが起きているが、これらは、シェアリング・エコノミーにつながるプロセスなのだろうか。現在は物を所有しているだけで維持管理コストが掛かる時代であり、物を所有する生活から物を持たずにシェアする時代へと移行することは、むしろ自然な流れなのだろう。実はお金持ちほど物を持たず、所有することに執着しないとはよく聞く話であるが、本能的に資産に対して合理的な選択を行っている可能性があり、所有しないことこそが洗練された暮らしにつながり、心が豊かに感じられる秘訣なのかもしれない。

#### 《主要参考文献》

- ・ pwc コンシューマーインテリジェンスシリーズ (2016年2月) 「シェアリングエコノミー」
- ・ ジェレミー・リフキン (2015年) 「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」 NHK 出版
- ・ 宮崎 康二 (2015年) 「シェアリング・エコノミー—Uber、Airbnb が変えた世界」 日本経済新聞出版社
- ・ 総務省 (平成27年版) 「情報通信白書」