

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

著者	柴田 怜
雑誌名	聖学院大学論叢
巻	第32巻
号	第2号
ページ	57-71
発行年	2020-03-15
URL	http://doi.org/10.15052/00003719

〈原著論文〉

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

柴田 怜

抄 録

情報通信技術は社会を成熟化させ、その利活用がシェアリングサービスを生み出した。それを支えるのは技術による本人認証や評価制度による自助規正であり、その下で遊休資産を合理的に利用促進する革新的なサービスは形成された。しかし、本稿が対象としたシェアリングサービスに限れば必ずしもそれが達成されたとは言えない。また、ネットワーク外部性が生じるため、当該サービスのエアポケット周辺ではその恩恵を享受し難い。本稿では当該サービスの成果や貢献と併せて、その課題を論じる。

キーワード：シェアリングエコノミー、共感資本主義、P2P、地域活性化

1. はじめに

持続可能な社会の実現には、経済規模に応じた資源配分が求められる。成熟化した社会ではモノの所有よりも利用⁽¹⁾が重視されることで、省資源化の達成や環境への影響を最小限に留めることになる。昨今注目されているシェアリングエコノミーは、経済学の最重要課題である合理性の追求に通じる。この間、インターネットを皮切りにスマートフォンの普及、本人認証技術、位置情報サービスの向上等によりICTがヒト同士を、IoTはモノ同士を結び付けた。これにより我々の社会生活は合理的な判断を助長させ、利便性が増した。情報化の利点は相互の結び付きを強化した一方、情報の非対称性の弊害をもたらした。従来は特定のコミュニティ内での信頼⁽²⁾に基づくシェアリングが社会全体に普及した背景には、取引総数極小化の原理としてのプラットフォームの存在と、それを介した相互評価が社会的信用性を創出し、評価の善し悪しで選択される公平性と合理性が確立されたことにある。

シェアリングは需給相互のリスクや費用を抑制する働きが期待されるが、それでもなお合理性が十分に達成されていると言い難い。本稿では地方都市における動線、および経済圏の創出手段であるシェアサイクルの利用・返却の推移を概観し、シェアリングエコノミーの根幹である信用や評価

制度の限界と課題を論じる。

2. 信用による弊害の是正

2-1 情報の非対称性の弊害と対策

G. アカロフが提唱した情報の非対称性は、一方が少ない情報をもとに選択することで取引前に逆選択を誘発することや、取引後のモラルハザードを引き起こすなど市場の正常な取引を阻害することを証明した。この条件下の資源配分は非効率・非合理である。需給双方が保有する情報は質・量ともに差が生じており、それが取引を歪める要因となる。すなわち供給過多や不一致、優良な取引相手は駆逐され、市場に悪影響を与えるため是正しなければならない。そのためには市場の機能を活かしたシグナリングやスクリーニング、必要に応じて公的機関による制度設計が求められる。

昨今の技術革新によりネットワークを通じた情報の伝達は、シグナリングやスクリーニングを容易とし、従来よりも情報の非対称性は改善されつつある。確かにステルスマーケティングに代表される情報の操作は一部で確認されるものの、それさえも比較的短期間で淘汰されるほど現代社会において情報の質・量は増大している。その良し悪しや有無がその後の選択をする側、される側に影響を及ぼす環境や制度設計に大きく寄与した。この特殊な環境下において需給双方は自助努力によって常に改善に努め、市場での取引で優位性を保持しなければならない。これを怠ることは、多数の同業者から後れを取ることであり劣悪な立場で限定的な選択を強いられるためである。

この諸問題を是正する一手段は相互評価、相互監視システムによる情報の可視化、および信頼・信用の明確化である。クリス・アンダーソンが提唱したフリーのビジネスモデル・非貨幣市場⁽³⁾の概念に示される金銭的な報酬を伴わない評価制度は、その典型例である。つまり評価や監視はA.H. マズローの欲求段階の最上位・提供者の自己表現や承認欲求を満たすインセンティブとなり、より良い自己実現の達成を助長させる。この評価は第三者にとって信頼・信用の尺度となり、これに基づく各自の遊休資本のシェアリングは、効率かつ合理的な資源配分の達成を促進させる。確かにこの時に生じる個人の意識は、シェアリングの対象を問わず、その利点に金銭的な節約と回答した利用者が最も多い⁽⁴⁾。この状況下での各自の行動は一律に高評価を得た提供者を求めるため競争状態となり、それを求めて域内の経済活動は活性化される。この選択の過程で動線が創出され、経済圏の形成が期待される。

2-2 シェアリングの可能性

さらにシェアリングにより当該財・サービスの利用を通じて、個人消費の傾向を定期的に収集することも期待できる。従来は保有による消費であったため、当該財が耐久年数に達するまで基本的に買い替えは控えられていた。一方、シェアリングの場合その周期が早く、個人の嗜好や補完財の

選択など得られる情報量と速度は速い。例えば情報が蓄積されてデータ分析が達成されれば、個別のプロモーションも可能となり、消費を一層促すことに繋がる。このような経済行為はシェアリングエコノミーと称され、その定義は関連する研究論文や機関誌によって多岐にわたり、また比較的新しい概念であるため一義的な定義は難しい。

例えば R. Botsman (2015) によれば、①金銭的／日金銭的な目的にかかわらず、事業のコアとなる部分に、未使用もしくは稼働率が低い資産の価値を開放するアイデアを含んでいること、②当該企業に価値観に則った明確なミッションがあり、有意義な原則のもとに事業を行っていること。具体的には透明性や人間性、信憑性を示すような短期／中長期な戦略意思決定を含む、③供給側にいる提供者が評価され、敬意を表され、権利を与えられていること。そして企業はこれらの提供者の生活が経済的にも社会的にも向上するようコミットしていること、④プラットフォームの需要者側にいる顧客が、所有ではなくアクセスにお金を払うことで、より効率的に商品やサービスを得られるようになり、便益を受けられるようになること、⑤事業が分散型市場もしくは分散型ネットワーク上で構成されていること。そしてそこで発展したコミュニティでは相互の信頼や集団的な説明責任、互惠といった意識が生み出されていること、としており広義のシェアリングエコノミーとして集約できる(図表 2-1)。また、内閣府(2017)によれば、個人等が保有する活用可能な資産等(スキルや時間等の無形のものを含む)を、インターネット上のマッチング・プラットフォームを介して他の個人等も利用可能とする経済活性化活動、と定義される⁽⁵⁾。宮崎(2015)も同様に、①シェア、あるいは共有する性格をもつ取引、②P2P、あるいは個人間のモノのやりとり、③取引はインターネット上のプラットフォームで行われる、④ソーシャルメディアによる信用をもとに成立している、としている⁽⁶⁾。レイチェル・ボツマン(2010)はこのような協働型消費が普及した理由を、人々が所有ではなく利用による莫大なメリットに加え、費用の節約や他者との結び付き、活発な市民に戻ることに気づいたことが要因としている⁽⁷⁾。さらにIoTにより情報が結び付くことで価値が

図表 2-1 広義のシェアリングエコノミー

分類	定義
(狭義の) シェアリングエコノミー	あまり使われていない資産を無料もしくは料金つきで直接個人／個別事業者からシェアしてもらう経済システム
協働型エコノミー	分散型ネットワーク／市場の上で機能し、伝統的な中間業者を回避しながらニーズと試算を持つ者のマッチングを行うことで、あまり活用されていない資産の価値を解き放つ経済システム
協働型消費	レンタル、貸出、交換、共有、物々交換、贈与などの伝統的な経済行動を技術によって刷新したもので、インターネット以前では手法的、規模的に実現不可能であった
オンデマンドサービス	顧客のニーズと提供者を直接つなぎ合わせて、瞬時に商品やサービスを提供するプラットフォーム

出所：此本(2018) p. 98。

高まり、情報デバイスの高機能化により個人で追跡可能となった。蓄積された情報は信用情報となり、環境に左右されずに貸し借りしたモノの情報の状態を確認することができる。このようなシェアリングエコノミーを支える土台は、昨今の情報化の進展とともに形成され、段階を経て社会に根付いた。

3. 経済圏と外部不経済のジレンマ

3-1 シェアリングによる経済圏の創出

シェアリングエコノミーを成立させるには双方の評価が重要であり、それがシグナルとなってネットワークを形成する。特定の地域・場所において高評価を得た者は、次の利用者を引き当該地域へ誘導するスポットとなり得る。これは交通経済学の理論にあるように、活動拠点の駅はその沿線で生活を営む住民にとって目的地となり得る。駅間では人とモノが往来するため経済圏が創出される。このような動線を用いたシェアリングエコノミーは、次の二点で実証されている。

第一に、モバイルバッテリーのレンタルサービス・Charge SPOTである。スマートフォンの利便性が高まり用途が増えることは、バッテリーの消費に比例する。モバイルバッテリーの普及や飲食店・商業施設で給電環境が整備されているものの、万全とは言えない。もちろん当該サービスが街頭に隙間なく設置されているわけではないが、特筆すべきはモバイルバッテリーのレンタルを通じて動線操作を可能とし、地域内の貸し出し主体同士の結び付きを創出していることにある(図表3-1)。曰く、充電器の貸し借りをするスタンドを店舗に設置することで、充電器を借り(返しに)店舗に利用者が訪れるという集客効果が見込まれる、と謳っている⁽⁸⁾。つまり一見、関係性のない店舗(主体)同士でも、モバイルバッテリーの貸し借りが動線・回遊性を創出し、他社の利用者を自社に引き込むことができる⁽⁹⁾。

第二に、雨傘のシェアリング・アイカサも同様に傘の貸与・返却を通じて、動線や経済圏の創出を試みている⁽¹⁰⁾(図表3-2)。ただし先述のCharge SPOT同様、利便性はネットワーク効果によって左右される。そのため、スポット数が多いほど周辺や動線上に新たなスポットを設置するインセンティブが働く。提供者側同士の協調こそ、シェアリングエコノミーを拡大・成立させるために不可欠であり、そのための初動を促すためには類似サービスの乱立は避けるべきだが、競争によるサービスの質向上も期待できるためジレンマが生じる。また、当該サービスの設置対象となるスポットは主に商業施設である。それゆえ、シェアリングする対象によるが、国道沿いに商業施設が乱立する典型的な地方都市には不向きと言える。

このような課題は潜んでいるものの、従来の経済学では補完財を求めて関係性のある店舗間を渡り歩き、またクーポン券やポイントカードの発券による誘導によって動線を創出してきたが先述の二例よりシェアエコノミーはその根底を覆した。情報化社会が築いたネットワーク技術をもとにコ

図表 3-1 東京都内主要駅周辺の Charge SPOT



* 2019年7月現在。左から池袋駅、新宿駅、渋谷駅。
出所：Charge SPOT (<https://www.chargespot.jp/>)

図表 3-2 東京都内主要駅周辺のアイカサスポット



* 2019年7月現在。左から池袋駅、新宿駅、渋谷駅。
出所：アイカサ (<https://i-kasa.com/>)

コンテンツが開発されて、社会で実用したことでヒトとモノが結び付く物理的なネットワークを形成し、合理的な経済活動を助長させた。そのインパクトは、関連する各種サービスに代表されるように大きい。

3-2 評価と認証の限界

そのサービスに該当するシェアサイクルは、固定された専用駐輪場（ステーション）間で上記と同様の効果が期待できる反面、その諸課題にあるようにステーションをベースに乗降しなければならない。利用者視点で考えれば、それは窮屈な選択であり柔軟性に欠ける。しかし、従来の貸与・返却場所や営業時間帯に制約のあったレンタサイクルと比較すれば、その選択肢は多い。複数の乗降場所の存在はヒトの往来を発生させ、消費者としてのヒトをステーション間ネットワークで結び付けることが期待できる。これは地域活性化の一手段としても期待することができる。

実際に総務省が公表した地域IoT実装推進ロードマップにおける地域づくり、政策資源の制約課題に対してシェアリングエコノミーはモデルとして掲げられる。この活用により地域ビジネスやサービス実施の効果が期待される。シェアリングエコノミーを成立させる要件として評価は初期段階の信用であり、それは支払いに対する身分登録によって達成できる。ステーションを起点とした往来は経済圏の創出に寄与し、移動手段が脆弱な地方都市ほどその恩恵が受けられるため利用者の効用は満たされることとなる。先のシェアサイクルは地方都市の課題を解消する有効的な一手段として考えることができる。例えば先行する富山県・富山市のシェアサイクルの時系列データより、一定数の乗降・往来が確認できる。

図表 3-3 富山県・富山市シクロシティステーションマップ



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

当該地域の特徴は駅から中心市街地までの約1キロメートルに敷設された路面電車と並行、もしくはエアポケットを補完する位置にステーションが設置されており、その間で年間のべ7万人以上の移動と動線を創出している。ステーション毎の貸し出し数と返却数はほぼ比例しており、駅から南下する等間隔のステーション（#4, #6, #11, #14, #19）が上位5位を占める（図表3-3）。

興味深いのは#3, #4であり、共に駅前に設置されているが路面電車が敷設された道を隔てただけで、貸し出し数に約2.5倍の差が生じている⁽¹¹⁾。それらを含む駅前設置のステーション（#3, #4, #19）は全体貸し出し数に対して約25%であり、路面電車に囲まれた中心市街地設置のステーション（#11, #12, #14）のそれと比較すると約16%であり、貸し出しの拠点と位置付けることができる。さらに1,000台以上の貸与・返却が生じたステーション間を概観すると、駅から中心市街地方面が#19→#14（1,634台）、#19→#6（1,408台）、#6→#14（1,054台）、#4→#11（1,025台）であり短距離～中距離の徒歩5～20分圏内の移動に比例する。中心市街地から駅方面は#6→#19（1,619台）、#6→#4（1,502台）、#14→#19（1,360台）、#9→#4（1,342台）、#11→#4（1,061台）と先と同様であり、この9つの動線に主な利用が目立つ（図表3-4）。

その一方、著しく低調なのは郊外のステーション（#20, #22, #23）であり、このうち同じステーションで貸与・返却された割合を概観すると#22（11.4%）、#23（29.4%）が突出しており、平均値5.9%を大きく上回る。この点から、当該ステーション周辺の居住者・利用者に限定された利用が目立ち、有効な動線を創出したとは言い難い。また、その他の欄は①自転車が正常に返却されなかったケース、②利用者による自転車の放置、③返却ミスやシステムのバグなどでシステム上の返却記録がない場合、などの数値であり少数だが無視できない。例えば①、③については装置やシステムに起因する要因だが、②は人為的であり利用者のモラルが問われる。ここで郊外に位置するステーション（#18, #20, #21, #22, #23）以外の市街地の標高を測定したところ、場所によって若干変動するが概ね6～10メートル程度である⁽¹²⁾。市街地のステーション間の高低差は小さく起伏も激しくないため、走行を途中で断念する地形ではない⁽¹³⁾。さらに、先の上位5位は母数が多いためそれらのトラブルに見舞われる可能性も高くなるが、これに類似した数値は食品スーパーマーケットに隣接する#7、中心市街地に隣接する#10、公園に隣接する#17など、比較的ヒトの往来が多い場所が含まれている。したがって、利用者のモラル低下が強く影響した数値であると考えられる。これまでシェアリングエコノミーを考察した際、情報の非対称性の是正策として評価制度や本人認証による個人情報の登録が採用されており、罰則規定も明示されているためルールに反する利用者は自然に排除、もしくは自制するはずであった。これは当該サービスも例外ではない。なぜ、そのような行為が生じるのか。注目すべきは各月における偏りである。それらの数値は主に新年度当初や休暇期間中に目立つ。この時期に想定されるのは、域外からの利用者の流入であり、本来は地域活性化のために歓迎すべきである（図表3-5）。

ただし、本来であれば信用の下で取引されるため発生しない事案だが、特定の時期に集中してい

図表3-4 ステーション間移動状況(2018年度)(単位:台)

貸出ステーション	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	その他	総計	ラック数
01 環水公園東	196	450	69	145	131	116	35	26	109	397	67	71	92	63	37	37	121	113	182	4	8	0	4	5	2,478	16
02 富山線北	334	171	15	36	170	239	306	71	24	18	188	61	20	210	96	41	849	19	24	84	4	12	2	8	3,002	16
03 富山駅南①	73	12	133	33	30	315	72	18	49	355	129	27	174	190	68	341	151	292	13	77	145	9	28	8	2,742	24
04 富山駅南②	200	45	57	244	198	958	164	99	924	641	1,025	168	357	575	228	385	338	36	46	73	68	8	30	21	6,888	19
05 桜橋通り	265	252	27	104	58	62	157	35	34	62	328	63	32	203	264	152	80	11	307	19	90	0	1	2	2,608	16
06 市役所	162	334	233	1,502	96	521	365	32	114	142	826	219	468	1,054	200	144	86	47	1,619	43	37	17	23	17	8,301	18
07 北新町1丁目	23	320	103	110	119	323	115	78	86	291	109	86	23	186	104	46	15	4	296	5	2	0	0	13	2,457	16
08 本町	16	197	13	111	24	37	54	52	10	16	31	34	83	155	130	14	33	11	585	1	4	2	0	3	1,616	16
09 城址公園東	125	53	114	1,342	32	114	102	9	438	63	108	55	60	381	72	94	89	16	557	14	19	6	2	8	3,873	16
10 丸の内	272	27	246	681	188	177	313	16	67	178	97	138	40	498	538	105	74	46	765	56	57	1	6	14	4,600	16
11 大手町	90	53	168	1,061	61	772	88	25	102	125	263	60	146	211	73	255	71	97	520	229	186	10	11	14	4,691	20
12 荒町	64	89	40	192	84	204	81	20	46	216	56	78	15	99	60	72	26	16	359	3	11	5	15	7	1,858	12
13 旅籠町	206	9	446	232	39	426	7	77	203	25	263	34	72	182	48	229	5	7	239	6	31	5	0	2	2,793	16
14 西町	140	324	184	899	148	894	189	87	272	196	272	131	168	286	98	149	209	32	1,360	23	40	9	3	23	6,136	30
15 堤町通り	51	68	50	260	58	161	130	223	82	244	254	262	20	163	163	77	310	57	631	9	16	6	0	5	3,300	16
16 東戸前公園	35	40	569	615	112	155	106	16	69	136	255	49	298	162	138	207	22	17	966	23	77	32	5	5	4,109	17
17 環水公園西	90	675	176	150	33	57	17	9	52	58	83	37	9	188	238	36	191	5	548	69	9	3	15	13	2,761	18
18 富山大学前	135	7	310	92	3	58	5	2	14	45	130	11	8	72	22	17	5	68	53	90	20	13	26	0	1,206	45
19 南口駅前広場	167	27	26	40	306	1,408	303	502	579	926	378	211	223	1,634	362	907	499	43	252	66	235	3	37	20	9,154	26
20 水墨美術館	4	93	144	22	14	23	3	3	7	112	88	2	7	16	4	7	104	18	75	39	28	2	11	3	829	18
21 富山大学構内	13	23	151	79	188	41	34	5	11	54	53	33	34	53	30	44	10	31	171	22	53	30	90	4	1,257	33
22 呉羽多目的広場	1	11	12	28	0	17	1	0	1	9	6	2	2	19	3	42	1	16	11	4	27	30	18	2	263	17
23 民俗民芸村	2	5	44	18	1	43	0	1	1	3	8	2	4	1	0	7	15	43	34	7	54	7	74	0	374	20
総計	2,664	3,285	3,330	7,996	2,093	7,121	2,647	1,406	3,294	4,312	5,017	1,834	2,355	6,601	2,976	3,408	3,304	1,045	9,613	966	1,221	210	401	197	77,296	461

出所:シクロシティ富山、同上。

図表 3-5 月別未返却台数（2018 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 環水公園東	0	1	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5
02 富山駅北	3	0	1	0	3	0	0	1	0	0	0	0	8
03 富山駅南①	0	0	1	1	1	0	0	1	1	2	1	0	8
04 富山駅南②	7	3	3	0	4	1	0	1	1	1	0	0	21
05 桜橋通り	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
06 市役所	10	0	1	0	1	1	2	1	0	1	0	0	17
07 北新町1丁目	12	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	13
08 本町	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3
09 城址公園東	4	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	8
10 丸の内	11	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	14
11 大手町	8	2	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	14
12 荒町	6	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7
13 旅籠町	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
14 西町	15	3	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	23
15 堤町通り	1	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	5
16 県庁前公園	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5
17 環水公園西	2	1	1	1	0	0	6	1	1	0	0	0	13
18 富山大学前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19 南口駅前広場	8	0	1	1	4	3	1	1	1	0	0	0	20
20 水墨美術館	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
21 富山大学構内	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4
22 呉羽多目的広場	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
23 民俗民芸村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
総計	100	14	14	4	20	8	11	9	8	7	2	0	197

出所：シクロシティ富山、同上。

ることを鑑みれば、域外からの利用者のモラル欠如には一定の注意を払わねば当該地域内の外部不経済が発生しかねない。しかし、供給側にも表示や案内等が万人に理解できるユーザビリティが求められる。

このような評価制度や本人認証を採用しても、一部の利用者によるルールに反した行為はシェアリングエコノミーに限ったことではない。スミスの思想に基づけば人間は社会的存在であるため、他者のあらゆる評価に関心を抱き、いわゆる公平な観察者を自身の中に形成するとされている。こ

れに従えば逸脱した行為に対する処罰と、本来人間が持ち合わせている自助規正によって秩序ある行動を選択するはずである。シェアリングを含む共感資本主義は、先述の様々な成果や今後の期待を含む一方、経済学の諸課題である個人の自由な選択による限界が完璧に解消されないことを示している。しかしながら、それらの弊害と便益を比較した際、弊害に過剰に反応して排除することは成熟した現代社会を前進させる過程で避けるべきである。利用者自身も規制や法制の強化が必要であると考えているように、シェアリングの概念が文化として根付きつつある現在、逸脱した行為には他の事象に影響が及ぶなどの連携が必要となる⁽¹⁴⁾。

また、経済圏の創出を目的とした際、懸念すべきは先述の Charge SPOT やアイカサに示されるように、一定の規模を有することが求められる。例えば長野県・松本市でもシェアサイクルは導入されているが、その範囲は中心市街地を包括するのみであり他の観光資源、例えば浅間温泉や美ヶ原温泉には本稿執筆時点でステーションが設けられていない（図表3-6）。

図表3-6 長野県・松本市シェアサイクルスポット



*2019年7月現在。ピン：シェアサイクル、星：すいすいタウンの各ステーション。
出所：松本市「地図で見る松本」(https://www.city.matsumoto.nagano.jp/Gmaps/citymap_index.html)

当該地域では駅から中心市街地までの約1キロメートル圏内の動線は確保されるものの、中心市街地からさらに離れた観光地への動線は公共交通機関の利用が強いられる。さらに先述の指摘のように、類似サービスが共存している課題も残っている⁽¹⁵⁾。

4. おわりに

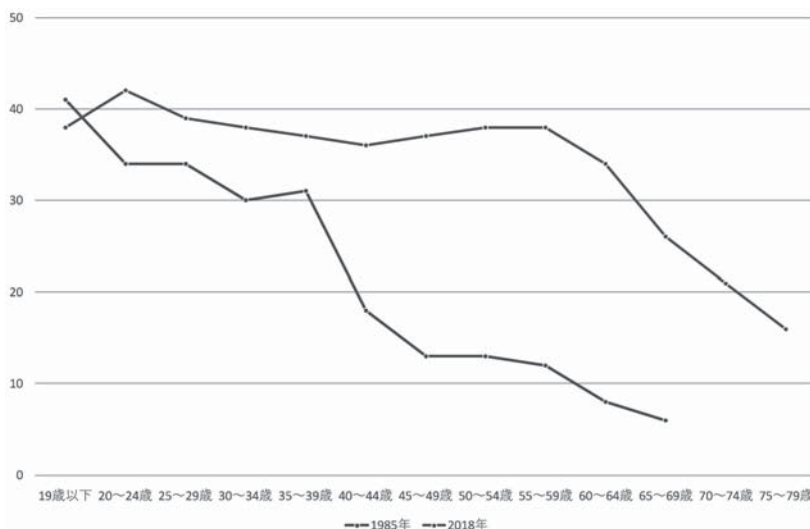
シェアリングサービスは成熟化した社会と、先進国に代表される人口減少に対する有効的な手段として理解が広がっている。従来のレンタルサービスと画一すべき点は、ネットワーク技術により広範、かつ多様な利用者の利用を合理的に可能としたことにある。技術とモラルの関係は常に問われる事柄であるが、この革新的なサービスを一過的なものとして終わらせないためには、制度設計の改善や認証評価の充実を図り健全化しなければならない。また、シェアリングサービスは手段であり、最終的にめざすべき目的を明確にしてそこに至るまでの点となる仕組みづくりには相当の余地と可能性を秘めている。

なお、本稿執筆に際してエムシードウコー株式会社・猪爪様、シクロシティ富山・開光様、松本市建設部・栗本様から貴重なデータを提供いただいた。関係者には感謝の意を表する。残された課題、論理的矛盾、および文責については筆者に帰属する。

注

- (1) 1985～2018年の約30年間の統計によれば、A. レンタルやリースを使うことに抵抗はない、B. 自分の使うものはなるべく買って自分のものにした、に関してAに近い回答の割合は10～30代で30%台を推移していたが昨今、40～60代前半を巻き込み40%台に迫る支持を得ている。

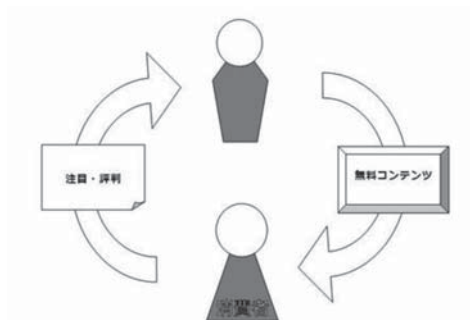
所有から利用の変化



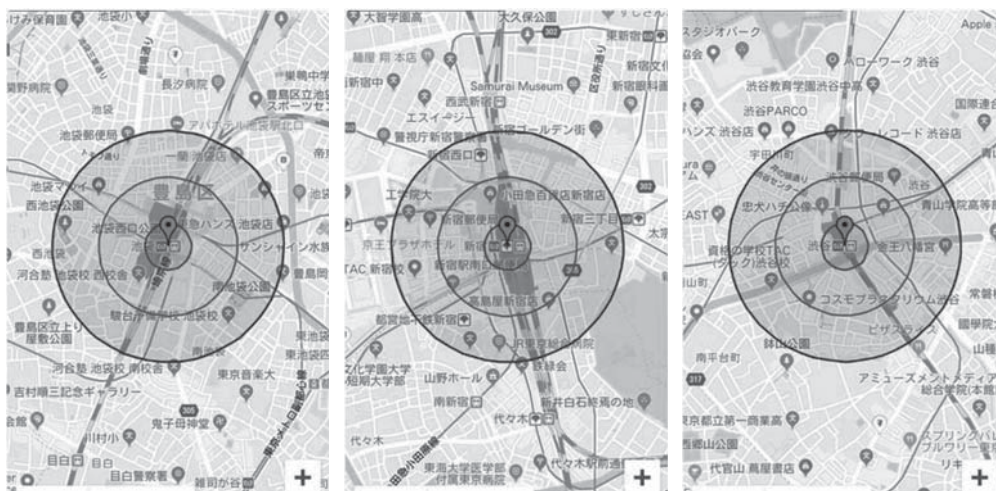
出所：野村総合研究所「生活者1万人アンケート」(<https://www.nri.com/-/media/Corporate/jp/Files/PDF/knowledge/report/cc/mediaforum/2018/forum272.pdf?la=ja-JP&hash=11CCF832BC6EC6481392389F6BB74B4D12C51A2>) p. 42。

- (2) 居住地域内の近所付き合いや人間関係などがこれに該当する。
 (3) 下記にイメージすることができる。ここで提供者が無料コンテンツを提供する対価として、消費者はその優劣に応じて評価する。

非貨幣市場の概念



- (4) 特に場所・空間、移動手段、モノに対する回答が突出している。PwC コンサルティング合同会社「国内シェアリングエコノミーに関する意識調査2019」(<https://www.pwc.com/jp/ja/knowledge/thoughtleadership/2019/assets/pdf/sharing-economy1907.pdf>) p. 23。
- (5) 内閣府 (2017) p. 188。シェアリングエコノミー協会もまた、インターネットを介して個人と個人の間で使っていないモノ・場所・技能などを貸し借りするサービス定義を示している。シェアリングエコノミー協会 (<https://sharing-economy.jp/ja/>)
- (6) 宮崎 (2015) p.18。
- (7) レイチェル・ボッツマン, ルー・ロジャース (2010) pp.15-16。
- (8) Charge SPOT (<http://www.chargespot.jp/business.php>)
- (9) 後述するシェアリングエコノミーサービスも同様に概ね500メートル圏内に集中している。



*中心円から100メートル、300メートル、500メートル。なお左から池袋駅、新宿駅、渋谷駅。

- (10) 事業構想大学院大学出版部 (2019) pp. 30-31。
- (11) ラック数も西部に位置する大学付近の一部のステーションを除いて、同様である。そのためステーションの規模が貸与・返却に大きな影響を与えているとは考え難く、動線は路面電車内にあると推測できる。
- (12) 国土交通省・国土地理院「標高がわかる Web 地図を試験公開」(https://www.gsi.go.jp/johofukyu/hyoko_system.html)
- (13) 全ステーション内で最も標高の高い位置にあるのは、#22(約20メートル)、#23(約30メートル)であり市街地の2~3倍を有する。
- (14) 利用者もまたシェアリングエコノミーについて行政による規制やルールの整備・強化が必要との

意見が強い。PwC コンサルティング合同会社、前掲、p. 31。

- (15) ただし、松本市が提供する無料レンタサイクル・すいすいタウンは更新時期を目処に廃止となり、市街地には Open Street 株式会社と協働事業のシェアサイクルに集約される予定である。

参考文献

- 赤松健治・筒井徹・藤野洋・江口政宏『いま中小企業がができる生産性向上—連携組織・IT・シェアリングエコノミーの活用—』一般財団法人商工総合研究所、2019年。
- 市川拓也「シェアリングエコノミーへの期待と課題～日本経済の健全な成長に向けて～」(大和総研調査本部『大和総研調査季報』vol. 24, 2016年10月秋季号) pp. 38-53。
- 岡野行秀編『交通の経済学』有斐閣選書、1977年。
- 奥和田久美、牧野司「シェアリングエコノミーの範囲拡大とさらなる発展性」(一般社団法人科学技術と経済の会『技術と経済』第592号, 2016年6月号) pp. 27-41。
- 学校法人先端教育機構事業構想大学院大学出版部『月間事業構想』8月号第83号, 2019年。
- 株式会社 KDDI 総合研究所『Nextcom』Vol. 30, 2017年。
- 木内登英『プラットフォーム経済圏』日経 BP マーケティング, 2019年。
- 此本臣吾監修『デジタル資本主義』東洋経済新報社, 2018年。
- ジェレミー・リフキン『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, 2015年。
- 総務省『情報通信白書』ぎょうせい, 各年版。
- 堂目卓生『アダム・スミス』中公新書, 2008年。
- 内閣府『経済財政白書』日経印刷, 各年版。
- 野田哲夫・田中哲也・王皓・泉洋一・角南英郎・野澤功平「地方におけるシェアリングエコノミー政策の展開と課題」(島根大学法文学部『経済科学論集』第45号, 2018年3月) pp. 1-29。
- 宮崎康二『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, 2015年。
- レイチェル・ボッツマン, ルー・ロジャース『シェア<共有>からビジネスを生み出す新戦略』NHK 出版, 2010年。

インターネット資料

- アイカサ (<https://i-kasa.com/>)
- 国土交通省・国土地理院「標高がわかる Web 地図を試験公開」(https://www.gsi.go.jp/johofukyu/hyoko_system.html)
- シェアリングエコノミー協会 (<https://sharing-economy.jp/ja/>)
- シェアリングエコノミー検討会議内閣官房情報通信技術 (IT) 総合戦略室「シェアリングエコノミー検討会議第2次報告書—共助と共創を基調としたイノベーションサイクルの構築に向けて—」(https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/shiearingu/dai2ji-houkokusho.pdf)
- シクロシティ富山 (<http://www.cyclocity.jp/>)
- 総務省「地域 IoT実装推進ロードマップ(改定)」(http://www.soumu.go.jp/main_content/000547394.pdf)
- デジタル活用共生社会実現会議「デジタル活用共生社会の実現に向けて～デジタル活用共生社会実現会議報告～」(http://www.soumu.go.jp/main_content/000620024.pdf)
- 野村総合研究所「生活者1万人アンケート」(<https://www.nri.com/-/media/Corporate/jp/Files/PDF/knowledge/report/cc/mediaforum/2018/forum272.pdf?la=ja-JP&hash=11CCF832BC6EC6481392389F6BBD74B4D12C51A2>)
- 松本市「地図で見る松本」(https://www.city.matsumoto.nagano.jp/Gmaps/citymap_index.html)

三菱 UFJ 信託銀行株式会社受託財産企画部『三菱 UFJ 信託資産運用情報』2017 年 12 月号, No.67
(https://www.tr.mufg.jp/houjin/jutaku/pdf/u201712_1.pdf)

Charge SPOT (<https://www.chargespot.jp/>)

PwC コンサルティング合同会社「国内シェアリングエコノミーに関する意識調査 2019」(<https://www.pwc.com/jp/ja/knowledge/thoughtleadership/2019/assets/pdf/sharing-economy1907.pdf>)

Rachel Botsman, “Defining The Sharing Economy: What is Collaborative Consumption-And What Isn’t?” *Fast Company*, 2015 (<https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>)

〈以上, 2019.11.18 確認〉

Creation of an Economic Sphere and Issues with Spread of Sharing Services

Satoshi SHIBATA

Abstract

Information and communication technology has matured with society's needs, and its utilization has resulted in intricate sharing services. Underpinning this trend is a self-help regulation applied via technology authentication, evaluation systems, and innovative services that rationally promote the use of idle assets. However, this is not always achieved when it is limited to the sharing service targeted by this paper. Additionally, because network externality occurs, it is difficult to enjoy the benefits around the air pocket of the service. This paper discusses these issues together with the results and the contributions of the service.

Key words: Sharing Economy, Empathy Capitalism, Peer-to-Peer, Regional Activation.