

# 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～

経済環境調査部 市川 拓也

### 要 約

スマートフォン等のインターネット関連機器の普及とともに、シェアリングエコノミーが広がりを見せている。家事代行から子守り、スキル、駐車場の貸し出しや車の相乗り、食事の提供など実に様々である。こうした動きを推進すべく政府は動いており、シェアリングエコノミー検討会議では自主規制や振興策が検討されている。

シェアリングエコノミーの中でも議論が先行しているのが「民泊」であり、既に旅館業法とは別枠で法整備がなされることになっている。シェアリングエコノミーが業法規制から外れる場合、安心・安全を崩す方向に作用しないのかとの懸念は残る。既存業者への十分な配慮、税制を含めた法令の順守についても対応が必要である。

政府の推進する超スマート社会は効率的で無駄のない社会であり、シェアリングエコノミーの観点からすれば常識的にはモノの消費量は減少方向に作用すると考えられる。しかし、消費者が新たに事業者として収入が得られるようになれば、国民生活レベルでの豊かさの向上は期待できる。いかに経済成長に寄与するか、という視点よりも、人々が日常生活で抱えている課題をいかに解決できるか、という視点で捉えていくことが重要と言えよう。

### 目 次

はじめに

- 1章 広がりを見せるシェアリングエコノミー
- 2章 民泊等の議論の動向とシェアリングエコノミー推進上の課題
- 3章 シェアリングエコノミーと地域の課題解決
- 4章 “Society 5.0” へ向けて

## はじめに

スマートフォン等のインターネット関連機器の普及とともに、シェアリングエコノミーが日本の経済の仕組みを大きく変えつつある。本稿では、日本での遅れが指摘されるシェアリングエコノミーについて、概念整理を踏まえつつ、現在の状況と日本経済の再成長の可能性について考えていくことにする。

## 1章 広がりを見せるシェアリングエコノミー

### 1. モノ、サービス、カネのシェアリングエコノミー

執筆時点において、内閣官房 情報通信技術（IT）総合戦略室長の下で開催されるシェアリングエコノミー検討会議では、シェアリングエコノミーの自主規制や振興策についての検討が行われている。同会議資料でシェアリングエコノミーとされる仲介事業に関する表を見ると、多面的に広がっていることが確認できる（図表1）。民泊以外に家事代行から子守り、スキル、駐車場の貸し

図表1 民泊以外のシェアリングエコノミーの事例

	分野	サービス概要	事業者の例
1	家事代行	●家事等のスキルを、家事を依頼したい個人に仲介するサービス	ANYTIMES 家事代行ひろば タスカジ
2	子守り	●子守りを仲介するサービス	AsMama キッズライン
3	スキル	●様々なスキル提供を個人に仲介するサービス	ココナラ クラウドワークス
4	空間シェア	●会議室、空き店舗等を、利用を希望する個人に仲介するサービス	スペースマーケット Spacee SHOPCOUNTER スペースシェア
5	駐車場シェア	●空き駐車場を、借りたい個人に仲介するサービス	トメレタ SKYZ
6	農地シェア	●休耕地を、借りたい個人に仲介するサービス	シェア畑
7	車の共同使用	●車の共同使用を仲介するサービス	Cafore Anyca
8	車の相乗り	●車の相乗りを仲介するサービス	notteco Hitch me
9	食事	●自宅での料理体験を、旅行者等に仲介するサービス	TADAKU キッチンハイク
10	外国人向けガイド	●外国語での案内サービスを、外国人旅行者に仲介するサービス	Huber (TOMODACHI GUIDE) Voyagin

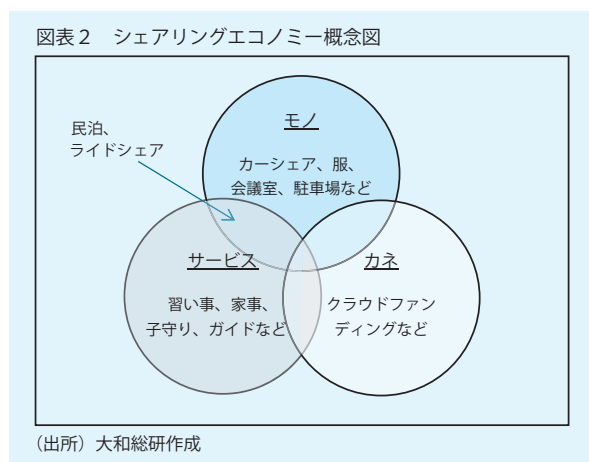
(注) スペースシェアについて、事業者名としては筆者未確認

(出所) 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に関する検討経緯」（第1回シェアリングエコノミー検討会議〈平成28年7月8日〉資料1-3）p.8

URL: [http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon\\_bunka/shiearingu1/dai1/siryou1\\_3.pdf](http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/shiearingu1/dai1/siryou1_3.pdf)

出しや車の相乗り、食事の提供など実に様々である。インターネットマッチングのビジネスを展開するプラットフォーム側からのシェアリングエコノミーをみたものであるが、シェアリングエコノミーそのものについては、第4回シェアリングエコノミー検討会議資料（資料4-4）で「シェアリングエコノミーとは、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。」と記載がある<sup>1</sup>。この定義によると、保有側および利用側共に「個人等」としていることから、必ずしも消費者間のC to Cであることを必要とせず、また「無形のものを含む」としていることから有形資産に限らないと考えられる。

同会議資料では、シェアリングエコノミーをシェアする対象の分類として、「場所」「乗り物」「スキル」「モノ」「お金」の5種類に分類<sup>2</sup>している



が、筆者としては、有形、無形、資金として「モノ」「サービス」「カネ」に分類できると考える（図表2）。図表2の「モノ」は土地・建物に付随するスペースなどを含み、同会議資料の「モノ」より広い概念となる。「サービス」はモノの貸借を除く、いわゆる提供者が利用者に直接行うサービスを指す。ホームステイ型の民泊やライドシェアは保有資産（リースも含む）とサービスが融合したものとして、モノとサービスを跨ぐものと考え<sup>3</sup>。「カネ」についてはその範囲が難しいが、特定のプロジェクトのために資金を集めるクラウドファンディングなどが該当すると言えよう。

事業内容だけを捉えれば、これまでもモノの貸借ではレンタル事業があり、サービスでも便利屋やベビーシッターは存在していた。企業によるビジネスベースでの展開である。しかし、インターネットサイトによって瞬時にマッチングされるシェアリングエコノミーでは、事業者<sup>4</sup>と消費者間の柔軟な取引設定が可能となり、消費者と事業者とが相互に入れ替わることができる点が特徴と言える。

もちろん、狭義で捉えれば、企業と消費者のB to Cは排除すべきではないか、余剰資産の活用等でない場合を除く必要がある、とする考えもあり得る。しかし、シェアリングエコノミーの範囲や分類に特段の意義があるわけではなく、こうしたインターネットによるマッチングモデルによって様々な分野にビジネスが出現している事実を認識することこそ重要である。むしろ、シェアリング

1) 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検討の経過整理」（第4回シェアリングエコノミー検討会議〈平成28年8月31日〉資料4-4）p.3 囲み部分参照。

2) 1) 同資料 p.7 参照。

3) ちなみに、自動車が自動運転になった場合、カーシェアがライドシェアの要素を備えることになることから分かるように、機械が人の行為を代替すると、もはやモノとサービスの境目がなくなってくるが、ここでは人を基本としたサービスを念頭において考えるものとする。

4) 仲介事業者（プラットフォーム）の意味ではない。

エコノミーという言葉は、こうした新たなビジネス群を後付けで呼ぶものと考えた方が正確であろう。

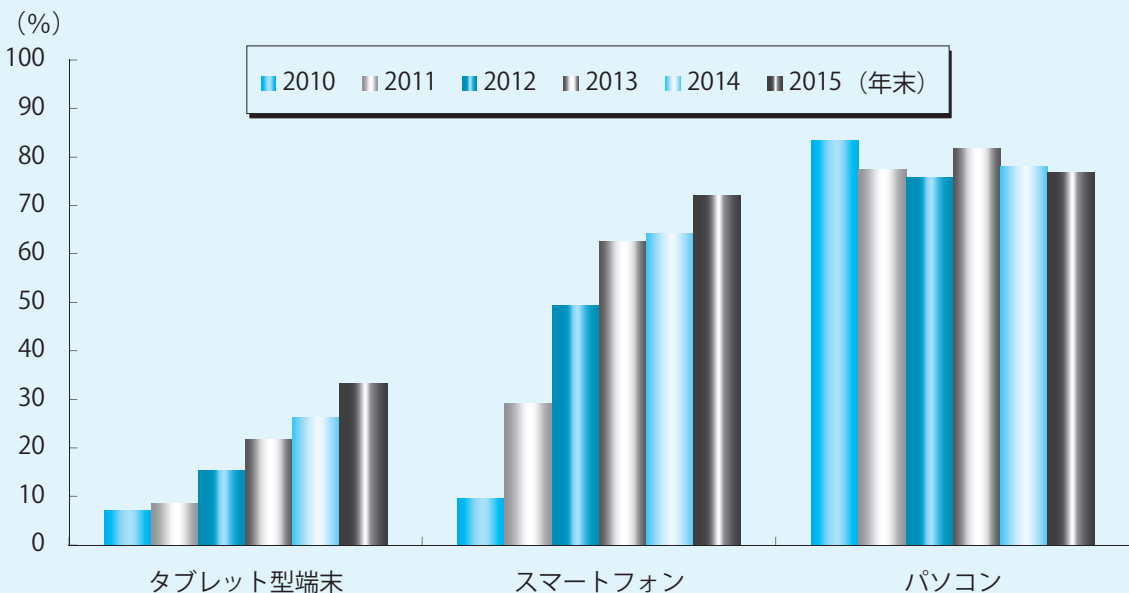
## 2. シェアリングエコノミー拡大の背景

それでは、今、なぜシェアリングエコノミーが広がっているのでしょうか。この点はひとえにITを通じた技術的な進歩が可能にしたことによると言わざるを得ない。図表3は世帯を単位とした主な情報通信機器の保有比率であるが、パソコンは80%程度で高止まり、スマートフォンとタブレット型端末は2015年末までの5年間で急速に拡大している。インターネットを通じたC to Cの瞬時のマッチングが可能となったことで、従来では行いたくとも困難であった消費者間のモノやサービスの提供が可能となった。さらに、スマー

トフォン等の普及によりインターネットの利用に際して、場所の制約が取り払われたことも広がりの後押ししたものと考えられる。

さらに信用面が担保される仕組みも大きな要素である。消費者保護の観点からすれば、従来は事業者の信頼は業法規制の中で国の許可等をベースに成り立ち、「国のお墨付き＝信用」という図式が成り立っていた。しかし、シェアリングエコノミーではこうした事前のお墨付きではなく、取引相手を事後的に相互評価することで、他のユーザーの参考に資する仕組みがある。全てが同様の仕組みではないが、シェアリングエコノミーでは多くがこの方法を取っているものと考えられる。また、事業者側が取引相手を排除できる仕組みもあり、原則として顧客の宿泊を断れない旅館業法によるよりも、事業者の安全性を高めることがで

図表3 主な情報通信機器の保有比率（世帯）



(注) 世帯の保有比率

(出所) 総務省「平成27年通信利用動向調査の結果」(平成28年7月22日)から大和総研作成

きるとも言える。

もっとも、消費者（利用者）の価値観の変化も重要な要素である。安全面であれば、上記の相互評価によって保たれる安全が国のお墨付きより安全であるとは、必ずしも言えないであろう。モノの利用の場合、“シェア”によらない方が衛生的な場合もあると考えられる。事業者（提供者）側がプロでなくてもよいという需要サイドの姿勢の変化も重要な要素と言える。オーバースペックな機能や無駄なものは必要ない、エコロジカルな生活を求める層が増えたということかもしれない。

### 3. 政府によるシェアリングエコノミーの推進

シェアリングエコノミーに関し、政府は推進側に立っている。「『日本再興戦略』改訂 2015 ー未来への投資・生産性革命ー」（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）で「シェアリングエコノミーなどの新たな市場の活性化のために必要な法的措置を講ずる」、「日本再興戦略 2016 ー第 4 次産業革命に向けてー」（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）で「シェアリングエコノミーの健全な発展に向けて、協議会を立ち上げ、必要な措置を取りまとめる。」と、シェアリングエコノミー推進に向けた姿勢を鮮明にしている。

この間、内閣府の規制改革会議では、安倍総理から「産業競争力会議などとの連携のもと、シェアリング・エコノミーの推進や、一層の地方創生の実現などに向けて、規制改革をさらにスピード感を持って前に進めていく決意でございます。」

（平成 27 年 6 月 16 日、第 47 回規制改革会議議事録）との発言があり、規制改革実施計画（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）を踏まえて、同年 11 月に後述する「『民泊サービス』のあり方に関する検討会」が立ち上がったのは記憶に新しいところである。

産業競争力会議に関して、第 40 回産業競争力会議実行実現点検会合（平成 28 年 3 月 31 日）では、同会議主査より「IT・データ利活用の具体例であるシェアリングエコノミーについては、新しい有望な経済活動として健全に育成していかなければならないことは自明」（議事要旨）との発言があった。「Fun to Share」の下、低炭素社会を推進する環境省<sup>5</sup>はもちろん、シェアリングエコノミーへの理解と認識がさらに省庁間で広まれば、産業や経済政策に大きく関わってくるものとみられる。

こうした中で、シェアリングエコノミーそのものを対象として議論が行われているのが、本稿 1 章の冒頭で言及したシェアリングエコノミー検討会議である。2016 年 7 月 8 日に第 1 回が行われ、秋の取りまとめ<sup>6</sup>に向け、ヒアリングを通じた議論が行われている（図表 4）。同検討会議で、規制のあり方がどう示されるのか注目される所であり、取りまとめ結果によっては、今後、日本においてシェアリングエコノミーが一気に加速することもあり得よう。

5) 環境省 Fun to Share ウェブサイト。

URL: <https://funtoshare.env.go.jp/>

6) 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について」（第 1 回シェアリングエコノミー検討会議〈平成 28 年 7 月 8 日〉資料 1-4）p.3 参照。

図表4 シェアリングエコノミー検討会議の議事内容

<p>第1回 平成28年7月8日</p>	<p>(1) 開会 (2) シェアリングエコノミー検討会議について (3) シェアリングエコノミー協会からプレゼンテーション (4) 構成員からプレゼンテーション (5) 意見交換 (6) 閉会</p>
<p>第2回 平成28年7月25日</p>	<p>(1) 開会 (2) 日南市からプレゼンテーション 地域課題解決の切り札～日南型シェアリングエコノミー～ ・宮崎県日南市 崎田 恭平 市長 (3) シェアリングエコノミー事業者からのヒアリング ・株式会社スペースマーケット (スペースのシェア) 重松 大輔 代表取締役 ・株式会社 AsMama (子育てのシェア) 甲田 恵子 代表取締役CEO (4) 意見交換 (5) 閉会</p>
<p>第3回 平成28年8月3日</p>	<p>(1) 開会 (2) シェアリングエコノミー事業者からヒアリング 株式会社 notteco (相乗りのマッチング) 東 祐太郎 代表取締役 株式会社 スペイシー (会議室等のシェア) 内田 圭祐 代表取締役 株式会社 ココナラ (知識・スキル・経験のシェア) 南 章行 代表取締役 (3) 構成員からプレゼンテーション 森 亮二 構成員 (弁護士法人英知法律事務所 弁護士) (4) 意見交換 (5) 閉会</p>
<p>第4回 平成28年8月31日</p>	<p>(1) 開会 (2) 自治体からプレゼンテーション シェアリングエコノミーの活用に向けて ・千葉県千葉市 総合政策局総合政策部 稲生 勝義 部長 シェアリングエコノミーシステム構築による「女性の時間の創造」 ・長野県川上村 西尾 友宏 副村長 ・株式会社 パートナーエージェント 田中 淳一 氏 (3) シェアリングエコノミー事業者からのヒアリング ・株式会社 エニタイムズ (ご近所お手伝いのシェア) 角田 千佳 代表取締役 (4) 検討の経過整理 (5) 意見交換 (6) 閉会</p>

(出所) シェアリングエコノミー検討会議ウェブサイト

URL: [http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon\\_bunka/kaikaku.html](http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/kaikaku.html)

## 2章 民泊等の議論の動向とシェアリングエコノミー推進上の課題

### 1. 民泊

シェアリングエコノミーの中でも、議論が先行しているのが「民泊」である。前述の「規制改革実施計画」(平成27年6月30日閣議決定)では、民泊<sup>7</sup>に関して「インターネットを通じ宿泊者を募集する一般住宅、別荘等を活用した民泊サービスについては、関係省庁において実態の把握等を行った上で、旅館・ホテルとの競争条件を含め、幅広い観点から検討し、結論を得る。」などが盛り込まれ、本件については「平成27年検討開始、平成28年結論」とされた。これを受けて同年11月27日より『民泊サービス』のあり方に関する検討会」が開始され、2016年6月20日には最終報告書がまとめられている。この間、同検討会での議論を経て、2016年4月には簡易宿所営業に関する旅館業法施行令の改正等がなされるなど、旅館業法の範囲内での一定の進展がみられている。

2016年の「規制改革実施計画」(平成28年6月2日閣議決定)では、「この新たな枠組みで提供されるものは住宅を活用した宿泊サービスであり、ホテル・旅館を対象とする既存の旅館業法(昭和23年法律第138号)とは別の法制度とす

る。」として、旅館業法とは別枠とする内容が打ち出された(図表5)。新制度は家主居住型と家主不在型の2類型として、それぞれ要件を設けている。「一定の要件」としては、日数の上限などが考えられるとし、これを満たす場合に限り新制度の対象として認める内容である。実施時期は「平成28年上期検討・結論、平成28年度中に法案を提出」とあり、日本におけるシェアリングエコノミーの先鋒たる民泊で法制化実現が目前となっている<sup>8</sup>。

もっとも国家戦略特別区域法における旅館業法の特例を用いた民泊<sup>9</sup>については、先行して大田区や大阪で始まっている<sup>10</sup>。滞在期間について6泊7日以上などの厳しい制約により、当初は参入事業者が伸び悩んでいたもようである(なお、第23回国家戦略特別区域諮問会議〈平成28年9月9日〉では、2泊3日への引き下げが決定されている)。新たな民泊制度が始まれば、特区民泊にも影響を及ぼしかねないだけに、新制度における「一定の要件」部分がどのように決着するか注目されるところである。

### 2. ライドシェア

いわゆるライドシェアもシェアリングエコノミーとして注目されるところであるが、新法制定に向けた特段の動きは見られず、民泊とは状況が異なっている。ただし、Uber社によるインター

7) 市川拓也「注目の“民泊”制度を巡る考察(1)～高まる民泊ニーズと制度設計について～」(2016年1月25日)、同「注目の“民泊”制度を巡る考察(2)～民泊を巡る諸問題とシェアリングエコノミーを切り拓く新制度導入へ向けた今後の課題～」(2016年2月1日)参照。

8) 「規制改革実施計画」では、いずれも180日以下の範囲内で設定することになっている。

9) 市川拓也「走り出す国家戦略特区“民泊”～地域限定の“もうひとつの民泊”にみる民泊の精度設計～」(2016年2月17日)参照。

10) 北九州市ウェブサイトによると、新たに同法の区域に指定された北九州市が、同制度に基づく事業に関する条例案の概要に対し意見募集をしていた(期間は本年8月25日より9月23日)。

URL:<http://www.city.kitakyushu.lg.jp/ho-huku/18901110.html>

図表5 規制改革実施計画（平成28年6月2日閣議決定）で想定する民泊の類型

<p>1. 民泊の類型</p> <p>(1) 家主居住型</p> <p>&lt;要件&gt;</p> <p>①個人の生活の本拠である（原則として住民票がある）住宅であること。</p> <p>②提供日に住宅提供者も泊まっていること。</p> <p>③年間提供日数などが「一定の要件」を満たすこと。「一定の要件」としては、年間提供日数上限などが考えられるが、既存の「ホテル・旅館」とは異なる「住宅」として扱えるようなものとすべきであり、年間提供日数上限による制限を設けることを基本として、半年未満（180日以下）の範囲内で適切な日数を設定する。なお、その際、諸外国の例も参考としつつ、既存のホテル・旅館との競争条件にも留意する。</p> <p>&lt;枠組み&gt;</p> <p>○届出制とし、以下の事項を義務化する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者名簿の作成・保存</li> <li>・衛生管理措置（一般的な衛生水準の維持・確保）</li> <li>・外部不経済への対応措置（利用者に対する注意事項（騒音、ゴミ処理等を含む）の説明、民泊を行っている旨の玄関への表示、苦情等への対応など）</li> <li>・（集合住宅（区分所有建物）の場合）管理規約違反の不存在の確認</li> <li>・（住宅提供者が所有者でなく賃借人の場合）賃貸借契約（又貸しを認めない旨の条項を含む）違反の不存在の確認</li> <li>・行政当局（保健衛生、警察、税務）への情報提供</li> </ul> <p>○住宅として、住居専用地域でも民泊実施可能とする。地域の実情に応じて条例等により実施できないこととする。可能とする。</p> <p>○宿泊拒否制限規定は設けない。</p> <p>(2) 家主不在型</p> <p>&lt;要件&gt;</p> <p>①個人の生活の本拠でない、又は個人の生活の本拠であっても提供日に住宅提供者が泊まっていない住宅であること。（法人所有のものも含む。）</p> <p>②年間提供日数などが「一定の要件」を満たすこと。「一定の要件」としては、年間提供日数上限などが考えられるが、既存の「ホテル・旅館」とは異なる「住宅」として扱えるようなものとすべきであり、年間提供日数上限による制限を設けることを基本として、半年未満（180日以下）の範囲内で適切な日数を設定する。なお、その際、諸外国の例も参考としつつ、既存のホテル・旅館との競争条件にも留意する。</p> <p>③提供する住宅において「民泊施設管理者」が存在すること。（登録された管理者に管理委託、又は住宅提供者本人が管理者として登録。）</p> <p>&lt;枠組み&gt;</p> <p>○届出制とし、民泊を行っている旨及び「民泊施設管理者」の国内連絡先の玄関への表示を義務化する。</p> <p>○住宅として、住居専用地域でも民泊実施可能とする。地域の実情に応じて条例等により実施できないこととする。可能とする。</p> <p>○宿泊拒否制限規定は設けない。</p> <p>(以下、省略)</p>
--

（出所）「規制改革実施計画」（平成28年6月2日閣議決定）pp.23-24

内閣府ウェブサイト（URL：<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kaigi/publication/160602/item1.pdf>）

ネットを介したマッチングシステムの活用という点では、既に京都府京丹後市で始まっており（図表6）、同社ウェブサイトに掲載されているプレスリリースでは、「NPO法人 気張る！ふるさと丹後町」による「道路運送法第78条第2号に基づいて、法定要件を備えた運転者と登録済みの自

家用自動車が、交通空白地における交通ニーズにこたえるサービス」であることが記されている。既存の法的枠組みの下での限定された事業であること、乗車地や降車地が限定されていることからすれば、シェアリングエコノミーとして一般に想定される、いわゆるライドシェアとは言い難い。



図表6 京都府京丹後市の「ささえ合い交通」の概要

● 運行日： 2016年5月26日よりスタート。運行は年中無休（毎日）
● 運行時間： 8:00 - 20:00
● 運賃*： 最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/km加算
● 対象者： 地域住民の方、観光客など
● 乗車できる地域： 京丹後市丹後町
● 降車できる地域： 京丹後市全域
● 利用方法： App StoreまたはGoogle Playストアにて、Uberのアプリをダウンロードし、ご登録をいただければ、ご利用いただけます。

(出所) Uber社ウェブサイト

URL: <https://newsroom.uber.com/japan/kyotango/>

道路運送法の特例により一定の自家用車の有償運送を可能とする改正国家戦略特区法案は、参議院本会議にて2016年5月27日に可決成立し、6月3日に公布済みである。しかし、有償運送によって利益を得ることを想定しない仕組みになっており<sup>11</sup>、いわゆるライドシェアとは異なっている。加えて、全国での実施やいわゆるライドシェアの導入を認めないこと、観光客等の運送の場合はドライバーに第二種運転免許を求めるなどの附帯決議が付されている。上記の京都府京丹後市は、2015年9月に国家戦略特区ワーキンググループからヒアリングを受けており<sup>12</sup>、その際の資料<sup>13</sup>では、ライドシェアの実施主体を「当該株式会社に登録された個人」（同資料、p.3）としていた。改正国家戦略特区における道路運送法の特例がどういう経緯で盛り込まれたかは別としても、同市が求めていたライドシェアと、今般の改正国家戦略特区における道路運送法の特例は客観的に捉えると大きく異なるものとみることができる。

ただし、ライドシェアを認めないのは同特区においてであり、新法による対応も考え得る。後述する第1回シェアリングエコノミー検討会議（平成28年7月8日）では、一般社団法人新経済連盟より「ライドシェア等まだ検討ができていないものにつきましては、政府部内にぜひ検討会を設置して、法的に認めていく方向を推進すべきだということをおの検討会議においても、何らかの形で主張すべきだろう」（同会議議事要旨）との発言があった。今後、ライドシェアが何らかの動きを見せるとすれば、ライドシェア単独ではなく、シェアリングエコノミー全体の推進に伴う形で進展する可能性は否定できないであろう。

### 3. シェアリングエコノミー推進で安心・安全は保たれるのか

シェアリングエコノミーは推進に向けた動きの中で、特定分野について慎重な対応が見られているが、そもそもパラダイムシフトを引き起こしか

11) 国土交通大臣政務官の答弁として「本特例に基づく事業におきまして旅客から収受する対価については、法令上実費の範囲内であるということとされておりまして、利潤を含めた対価を収受することはできません。」（衆議院ウェブサイト〈第190回国会 地方創生に関する特別委員会 第11号、平成28年4月22日〉）とあり、前提として非営利を想定していることがうかがわれる。

12) 内閣府地方創生推進事務局ウェブサイト。

URL: [http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc\\_wg/h27/hearing\\_teian.html](http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc_wg/h27/hearing_teian.html)

13) 京都府京丹後市「国家戦略特区ヒアリング説明資料」（平成27年9月11日（金））。

URL: [http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc\\_wg/h27/150911kyoutango\\_shiryou01.pdf](http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc_wg/h27/150911kyoutango_shiryou01.pdf)

ねないシェアリングエコノミーを手放しで推進してよいのか、という点は考えておく必要はある。

シェアリングエコノミーの特徴の一つは、インターネットによるマッチング方式のため、消費者が事業者として参入しやすい点にある。従来、日本の事業のあり方は、許認可を必要とした各種の業法の枠組みの中で、事業者を規制する仕組みが主流であった。この仕組みは時として参入障壁にもなり得る規制によって業界の安定にも寄与したと言えるが、消費者保護の徹底を図る上では機能してきた。

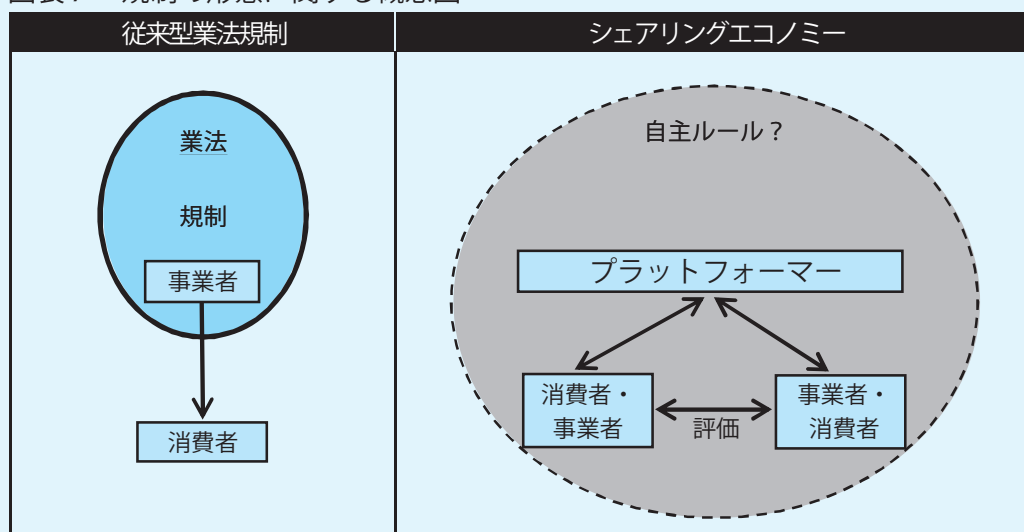
しかし、シェアリングエコノミーにおいては、ITの技術的発展により容易に消費者が事業者となれる点で、多くが業法規制の外に形成されるものと考えられる（図表7）。様々な事業の勃興により、経済の活性化が期待される半面、これまで日本が維持してきた安心・安全が崩れる方向に作用しないのかとの懸念も残る。

実際、上記の民泊分野では、外部不経済の問題

が大きく取り沙汰されてきた。部屋を貸す側、借りる側、プラットフォームに問題がなくとも、周辺住民に悪影響が及ぶ可能性がある。住宅地で民泊事業が行われる場合、騒音やゴミ出しがトラブルの原因となり得る。加えて、旅行者が気付かないまま伝染病を運ぶことも想定外ではなく、頻度によっては当該宿泊施設を拠点として病気が蔓延する危険性も否定できない。本人確認が十分でない場合には治安にも影響してこよう。

これらは民泊のケースならではの特殊事情もあるが、他の事業でも問題がないとは限らない。シェアリングエコノミーの特徴であるところの、取引者間の評価等によって保たれる信頼は、果たして常に安心・安全をもたらすのか、という点もある。たとえ提供者が気付かないような安全上の問題があっても、利用者が何も知らされず問題がないと感じれば、結果として悪い評価が付くことはないであろう。善意があったかということと、実際に安全であることは別であり、事業の種類にもよる

図表7 規制の形態に関する概念図



(出所) 大和総研作成

が、保険などで事後的に処理するという点だけで十分なのか、という点は整理が難しいところである。

#### 4. 既存事業者とのイコールフットィングの問題

その他の論点では、既存事業者とのイコールフットィング等の問題もある。ホテル・旅館営業等に限らずタクシー事業でも許可が必要であるが、一般に許可の基準を満たすために何らかのコストを要すると考えられる。これに対して、新規事業者が類似事業を無許可で自由に行えるならば、許可事業者は競争上不利となることは明白である。

特に民泊に関しては建物の用途規制から旅館営業等ができる範囲は限られており、無許可事業者が制限なく行うことができるとなれば、競争上、あまりにも不公平である。ライドシェアに関しては、タクシー事業者側もITを活用した利便性の向上に努めているが、全国に膨大に存在する自家用車の活用が可能になれば、タクシー事業者の競争条件が不利になることは明らかである。

シェアリングエコノミーにおいては、現行法のどこに抵触する恐れがあるかさえ不透明な事業が多々あると考えられるが、仮にシェアリングエコノミーを推進するならば、既存の事業者とのイコールフットィングや激変緩和措置を考慮した制度設計が必要となろう。

#### 5. その他の論点

消費者が事業者として利益を上げるようになると思ってくるのは利益への課税の問題である。企業であれば、コンプライアンス重視の姿勢や消費者への信頼の観点から正しい納税を行おうという意識も働くと考えられるが、消費者の側面を持つ事業者がどれだけ納税について積極的に考えているのかは判然としない。

第4回シェアリングエコノミー検討会議での内閣官房 情報通信技術（IT）総合戦略室資料では、6プラットフォームに対する「税の扱いに係る注意喚起、状況把握等」の取り組みをまとめているが、うち5事業者が行っていないという結果となっている<sup>14</sup>。第4回「民泊サービス」のあり方に関する検討会資料（資料5）には、「2015年1月からアムステルダム市はAirbnb社と旅行者税の自動支払いに関する契約を締結している。」といった記載がある<sup>15</sup>が、日本に限らずシェアリングエコノミーに関する様々なプラットフォームに一律に税の徴収義務を課すことは実際問題として困難であろう。

そもそも法令に従わない場合、どれだけ取り締まることができるのかという実効性の問題もある。違法性が疑われる場合であっても無数に広がる事業者を取り締まることが困難ということであれば、実直な事業者のみが損をする仕組みとならないようにせねばなるまい。シェアリングエコノミーの推進において経済の活性化が目的であるならば、違法状態の黙認ではなく、例えば課税面で

14) 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検討の経過整理」（第4回シェアリングエコノミー検討会議〈平成28年8月31日〉資料4-4）p.28参照。

15) 「諸外国における規制等の事例について」（第4回「民泊サービス」のあり方に関する検討会〈平成28年1月12日〉資料5）p.8参照。

は、要件を設けた上で一律に非課税とするなど、法を順守させる方向での緩和も考えていかなければならないであろう。もちろん、この場合も既存事業者とのイコールフットィングへの配慮も必要となる。

### 3章 シェアリングエコノミーと地域の課題解決

#### 1. 自治体との連携

地方自治体の抱える課題は地域によって様々である。例えば、地方圏では職（仕事）の問題がかねてから深刻であり、過疎化に伴う交通弱者への支援の問題もある。都市圏の自治体の抱える問題としては子どもを預ける保育施設の不足がある。民生費やインフラ更新投資の増大によって財政的な制約が厳しくなる中、既存の公的資産の効率的な活用も図らねばならないであろう。

これらの課題は、実はシェアリングエコノミーが解決できる部分が小さくない。インターネット上で仕事のマッチングを行うクラウドソーシングによって地方にいても仕事ができる。短時間の細かい仕事の依頼が技術的にできるようになったことから副収入を得ることも可能になっている。交通弱者対策についても無償の相乗りサービスは役立つであろうし、もし有償を前提としたライドシェアが可能となれば、移動手段の確保という課題の解決につながり得る。保育についても子育て

シェアで補完できる部分があり、自治体保有の公的資産の効率的な活用については、インターネットを通じて瞬時のマッチングを行えるシェアリングエコノミーの得意分野と言えよう。

第1回シェアリングエコノミー検討会議配布の一般社団法人シェアリングエコノミー協会提出資料（資料1-6）には、北海道別海町、長野県塩尻市、千葉県木更津市、神奈川県横須賀市、兵庫県加古川市、宮崎県日南市が、株式会社クラウドワークスとのクラウドワーカー育成事業の推進に関する記載があり<sup>16</sup>、シェアリングエコノミーとの協働による自治体の仕事支援が複数箇所に広まっている様子がうかがわれる。同様にクラウドソーシングを行うランサーズ株式会社も、複数の自治体との連携を通じて地方での仕事づくりに取り組んでいる<sup>17</sup>。

子どもの一時預かりに関しては、奈良県生駒市が子育てシェアを行う株式会社AsMamaと「子育て支援の連携協力に関する協定」の締結という動きがある。同市は「子育て情報の発信、子育て支援事業や子育てシェア周知イベントの実施、子育て世代のコミュニティづくりなどにおいて協力し、子育てはもちろん、空き家対策、地域コミュニティづくりなど」に取り組む意向を示している<sup>18</sup>。このほか、秋田県湯沢市も同社と協定を締結<sup>19</sup>しており、インターネットを通じた子どもの一時預かりを地域が支援する動きが全国に広まる可能性もある。これまでも自治体として、厚生労働省が進

16) 一般社団法人シェアリングエコノミー協会提出資料（第1回シェアリングエコノミー検討会議〈平成28年7月8日〉資料1-6）p.20参照。

17) ランサーズ社ウェブサイト。

URL:<https://l-ap.jp/>

18) 奈良県生駒市ウェブサイト。

URL:<http://www.city.ikoma.lg.jp/0000004969.html>

19) 秋田県湯沢市ウェブサイト。

URL:<http://www.city-yuzawa.jp/mayor/1596smf.html>

めるファミリー・サポート・センター事業<sup>20</sup>により会員向けに児童預かり相互援助支援を行うところも少なくなかったが、これをシェアリングエコノミーが補完する動きと言えよう。

交通弱者への対応に関しては、富山県南砺市とUber Japan株式会社との協定締結の動きが注目される。2016年2月26日に共同で発表したプレスリリース<sup>21</sup>では、Uber社のマッチングアプリを活用し、タクシー配車や自家用車を利用したボランティア市民ドライバーによる無償シェアリング交通等の実証実験を実施するための調査研究を進める旨が記されている。前述の京都府京丹後市の「ささえ合い交通」(前掲図表6)と同様、海外で普及している有償のいわゆるライドシェアが日本では解禁されていない中での動きである。

同プレスリリースには「スマートフォンアプリを利用した新たな交通オプションを提供していくことにより、地域の交通課題解決に加え、地域経済の活性化のみならず、観光立国実現や地方創生などに貢献していく所存」とあり、自治体が直面する課題に対してシェアリングエコノミーによって解決を試みる良い例である。

シェアリングエコノミーを通じて地方で仕事をする事ができ、仕事があるから人が住み続けられる。そこで子育て等を通じて街が活性化するならば、まさにシェアリングエコノミーによる地方創生である。今後、自治体によっては、地域全体でシェアに取り組むソウルのシェアリングシティ<sup>22</sup>(図表8)のような動きが出てくることも想定外ではなからう。

図表8 シェアリングシティ・ソウルの概要

●ソウル市は「シェアリングシティ・ソウル」プロジェクト(2012年9月発表)により、人口増加に伴う過度なインフラ整備(道路、駐車場、図書館等)を削減するとともに、市民への行政サービスの提供を実施。

【具体的なシェアリング事業の事例】

- ・市内537ヶ所、972台のカーシェアリングサービスの導入(2014年1月現在)
- ・業務時間外や休業日における公共庁舎の会議室・講堂、駐車場の開放
- ・住居空間に余裕のある高齢者と、住居空間が必要な青年が同居し、高齢者のための生活サービス(買い物・外出支援、掃除など)を提供

【ソウル市からのシェアリング事業に対する支援】

- ・「シェアリングシティ・ソウル」ブランドの使用権の貸与
- ・補助金の支給(18機関を対象に3億2,100万ウォン)
- ・事務所スペース、活動費等の提供(約20社のシェアリング新規事業)

(出所) 経済産業省商務情報政策局「シェアリングエコノミーの発展に向けて」(第40回産業競争力会議 実行実現点検会合(平成28年3月31日)資料6) p.4

20) 厚生労働省ウェブサイト。

URL:<http://www.mhlw.go.jp/bunya/koyoukintou/ikuji-kaigo01/>

21) Uber社ウェブサイト。

URL:<https://newsroom.uber.com/japan/nanto/>

22) 自治体主導によるシェアリングシティとしては、韓国のソウル市が知られている。第40回産業競争力会議実行実現点検会合の経済産業省提出資料(シェアリングエコノミー関係、資料6)に「シェアリングシティ・ソウル」の記載があり、今後、政府としてこうした動きを後押しすることも考えられる。

## 2. 被災地支援で活躍

2016年4月の熊本地震の際、活躍が見られたのがシェアリングエコノミー関連のプラットフォームである。民泊のプラットフォームとして知られる Airbnb 社が「緊急災害支援プログラム」を構築したのは、2012年にハリケーン・サンディがニューヨークを襲った以後<sup>23</sup>とされるが、今回の熊本地震でも被災地支援を率先して行ったもようである。震災に限らず、突如、家を失い不安を抱える被災者にとっては安心して睡眠をとれる場所の確保が必要となるが、自治体の提供する体育館ではなく、民家に泊まれるのであれば、これほど心強いものはない。

2016年4月20日付のシェアリングエコノミー協会ウェブサイト<sup>24</sup>によると、熊本地震の際、会員企業のうちクラウドファンディングの Makuake（運営会社は株式会社サイバーエージェント・クラウドファンディング）<sup>25</sup>が支援金の募集、Tシャツの作成・販売の STEERS（運営会社は株式会社 spice life）<sup>26</sup>がチャリティーTシャツの利益全額を寄付、相乗りの株式会社 notteco が相乗りを通じた救援活動のためのボランティア希望者登録の呼びかけ、空き駐車場情報の軒先パーキング（運営会社は軒先株式会社）<sup>27</sup>がボランティ

ア車両の駐車可能エリア情報の募集を行ったことが分かる。また、上記 notteco は被災地へのキャンピングカーの無償貸出協力募集の特設ページを開設<sup>28</sup>している。日常的に利用しないであろうキャンピングカーの提供者と利用したい被災者のマッチングというのは、なるほど柔軟で素早い対応が可能なプラットフォームのなせる業である。災害時には緊急の対応と、多くの人々の支援が必要であり、その意味で IT 活用によって瞬時に人々をつなぐシェアリングエコノミーは、自治体にとっては非常に頼もしい存在となり得よう。

## 3. 自治体がシェアリングエコノミーを推進する上での課題

各シェアリングエコノミー検討会議資料を見る限り、自治体としては第2回にプレゼンテーションを行った宮崎県日南市に加え、第4回にプレゼンテーションを行った千葉県千葉市や長野県川上村がシェアリングエコノミーに積極的にみえる。ただし、千葉市の資料<sup>29</sup>からは民業圧迫の可能性など、課題を抱えている様子もうかがわれる。

確かに、自治体の補完としてシェアリングエコノミーが活用されるのではなく、自らの遊休資産を貸し出すなど事業者側に回る場合は、周囲の営利企業との競争が生じることもあり得る。例えば、

23) Airbnb 社ウェブサイト。

URL:<https://www.airbnb.jp/disaster-response>

24) 一般社団法人シェアリングエコノミー協会ウェブサイト（2016年4月20日）。

URL:<https://sharing-economy.jp/news/20160420/>

25) Makuake ウェブサイト。

URL:<https://www.makuake.com/pages/company/>

26) STEERS ウェブサイト。

URL:<https://steers.jp/>

27) 軒先パーキングウェブサイト。

URL:<https://parking.nokisaki.com/>

28) notteco 社ウェブサイト。

URL:<http://cp.notteco.jp/kumamoto-rv>

29) 千葉市「シェアリングエコノミーの活用に向けて～第4回シェアリングエコノミー検討会議～」(第4回シェアリングエコノミー検討会議〈平成28年8月31日〉資料4-1)。

都市部で自治体が保有する空き地を次々に駐車場として貸し出すならば、地域の同業者の収益悪化を招くことは十分に考え得る。このような行為を何らの対策もなしに、自治体として取り得るかは、いささか疑問ではある。

また、行政の特徴としては、くまなく平等に住民にサービスすることを基本とするのに対し、シェアリングエコノミーの仕組みでは利用者制限を前提にして安全性を確保しているという仕組みの違いも導入の障害となり得る。例えば、特定の時間に体育館を利用したいという住民に対して、過去の評価を理由に自治体が拒むことができることは果たして可能なのであろうか<sup>30</sup>。

プラットフォームに協力を仰ぐ場合においても、自治体でお墨付きを与えつつも、同時に相互の自己責任に軸足を置いた仕組みを取り得るのか、という点は疑問が残る。トラブルに対して事後的に保険がカバーすることで解決できる範囲は限られている。先行利用する住民の不利益の上に、行政の補完が成り立つようであってはならないだろう。

## 4章 “Society 5.0” へ向けて

### 1. 超スマート社会とシェアリングエコノミー

第5期の「科学技術基本計画」（平成28年1月22日閣議決定）において、“Society 5.0”<sup>31</sup>として推進する「超スマート社会」は「必要なもの・

サービスを、必要な人に、必要な時に、必要なだけ提供し、社会の様々なニーズにきめ細かに対応でき、あらゆる人が質の高いサービスを受けられ、年齢、性別、地域、言語といった様々な違いを乗り越え、生き活きと快適に暮らすことのできる社会」（p.11）と定義されている。「質の高いサービス」のレベル感がどこにあるのか、という視点を別にすれば、こうした社会はまさにシェアリングエコノミーに通じると言える。

同計画には「これまでの技術を前提とした現行の制度やルールの下では認められなかったり、また、グレーゾーンであったりする状況が生じ得る。例えばICTの進化は、クラウドサービスやシェアリング仲介サービス、国境を越えたサービス提供などを可能としており、従来の法制度が想定していない事態が生じつつある。」（p.42）とある。民泊の事例を考えれば、従来の法制度が想定していないところにシェアリングエコノミーが既に踏み込んでいることは明らかであろう。

シェアリングエコノミーにおいて、技術的に可能となることと、法令上行えることとは本来別である。技術的に可能となった新たなビジネス領域が既存の法令等に抵触する恐れがあるならば、まずは前述の民泊議論の時のように関係法令を炙り出し、必要であれば新たに制度設計をやり直すことを検討すべきである。グレーゾーンとして放置<sup>32</sup>すれば、コンプライアンス意識の高い消費者、事業者ほど参入しづらくなり、その分、活力を削ぐことになりかねない。超スマート社会において、この

30) 上記の千葉市資料では、地方自治法第244条で規定する「公の施設」では、住民の施設利用を拒めない旨を現状として挙げている。

31) 同計画では「Society 5.0」の脚注として、「狩猟社会、農耕社会、工業社会、情報社会に続くような新たな社会を生み出す変革を科学技術イノベーションが先導していく、という意味を込めている。」（p.11）との記載がある。

32) 同計画では、「制度的にグレーゾーンと解される製品・サービスやビジネスモデルについて、制度的な位置付けを迅速に与える仕組みについて検討を行い、必要な措置を講ずる。」（p.42）としており、措置することを前提としている。

分野に新たな活力を求めるのであれば、参入を促すべく、既存法制の中で問題とならない範囲を明確に提示するか、シェアリングエコノミーを考慮した大胆な法整備を行う必要がある。

## 2. 経済成長と「超スマート」生活

超スマート社会というのは効率的で無駄のない社会であり、シェアリングエコノミーの観点からすれば、常識的にはモノの消費量は減少方向に作用すると考えられる。従って、モノの大量消費を前提にした企業にとっては、シェアリングエコノミーの拡大は業績にネガティブに働くかもしれない。

消費者と事業者が相互に入れ替わるシェアリングエコノミーが従来と異なる多種多様な需要を新たに生み出すとしても、日本の経済成長に著しく貢献するとは考えにくい。突然、特定のプラットフォームが急成長を遂げることはあっても、そのまま日本経済を牽引するほどの一大産業を生み出すとの見方は正しいとは言えないであろう。

しかし、消費者が新たに事業者として収入が得られるようになれば、国民生活レベルでの豊かさの向上は期待できる。もし現代が格差社会なのであれば、シェアリングエコノミーは、幅広く収入増をもたらす可能性があることから、格差を縮小させる効果があるかもしれない。モノの消費が増えなければ、二酸化炭素の問題等々、これまで過剰消費がもたらしてきた問題は解決方向に向かう。結果、社会の持続可能性も向上しよう。

GDP成長という点では、“シェア”によって生じる余裕資金と、事業を始めることで得る新たな収入が、どれだけ総需要の引き上げにつながるかが鍵を握ると言える。しかし、第4回経済産業省産業構造審議会商務流通情報分科会情報経済小

委員会分散戦略ワーキンググループ（平成28年6月3日）では、委員からシェアリングエコノミーに関して、「ネットィングにおけるGDPの帰属計算の問題というのは、いずれは大きな問題になるのではないか」（議事録、p.23）といった指摘もなされている。この通りであれば、シェアリングエコノミーがGDPの捕捉上の問題から正しく反映される保障はない。そもそも国民の価値観が変貌を遂げる中、従来のGDP成長を、主たる指標として国民生活の豊かさを高めようという思考パターンこそ修正が必要かもしれない。

シェアリングエコノミーにはいまだ問題点も多いが、その推進を是とするならば、いかに経済成長に寄与するかという視点よりも、人々が日常生活で抱えている課題をいかに解決できるか、という視点で捉えていくことが重要と言えよう。その意味で、市民の「超スマート」な生活の実現を後押しする役割に期待したい。

[著者] \_\_\_\_\_  
市川 拓也 (いちかわ たくや)



経済環境調査部  
主任研究員  
担当は、地域経済、地方財政、  
パブリックセクター全般