

# シェアリングエコノミーと既存市場との競合と融合 —シェアリングエコノミーによる経済効果推計のための考察—

Conflict and Fusion between Sharing Economy and Existing Market

野田哲夫<sup>†</sup>・王皓<sup>‡</sup>

Tetsuo Noda and Hao Wang

## 概 要

シェアリングエコノミー（共有経済）は新たな需要を掘り起こすと同時に、既存事業者のビジネスを代替し市場に劇的な変化をもたらすいわゆる「破壊的イノベーション」の側面を持っている。これに対して各国政府も政策的な対応を講じているが、一方でシェアリングエコノミー事業者も事業そのものの導入に際して既存事業者のビジネスと連携し、既存事業者もシェアリングエコノミーのシステムを取り入れながら、これらの新しいビジネスを展開しようとする取組も見られる。本研究は、シェアリングエコノミーの導入と既存ビジネスとの競合・協力についての事例研究を通じて、経済のデジタル化がもたらす市場構造の変化とこれに対応する経済効果推計のための考察とする。

<sup>†</sup> 鳥根大学 法文学部 法経学科 教授 Faculty of Law & Literature, Shimane University

<sup>‡</sup> 鳥根大学 人文社会科学研究所 Graduate School of Humanities and Social Science

キーワード

シェアリングエコノミー イノベーション GDP デジタル・ディスラプション 経済効果

## 1. はじめに

シェアリングエコノミーは、個人等が保有する共有可能な資産等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動として捉えられる。シェアリングエコノミーは個人間の相互取引において新たな需要を掘り起こすと同時に、既存事業者のビジネスを代替し市場に劇的な変化をもたらすいわゆる「破壊的イノベーション」の側面を持っている<sup>1</sup>。さらにシェアリングエコノミー事業者自体も雇用の不安定さなどの問題点を有している。これを経済学的な面から表現するならば、経済のデジタル化（デジタルエコノミー）による限界費用の低下＝価格低下がもたらす一方的な消費者余剰の増加に対して、生産者余剰が減少し続ける、いわゆる「デジタル・ディスプラプション」問題とも考えられる。

シェアリングエコノミーがもたらす「破壊的イノベーション」すなわち既存市場への代替的な側面に対して各国政府も政策的な対応を講じている。これはシェアリングエコノミー事業者自体がもたらす社会的な問題や外部不経済への対応策と、シェアリングエコノミー事業者に対して既存の事業を保護する政策にまとめられる。

一方でシェアリングエコノミー事業者もその導入に際して既存事業者のビジネスと連携し、既存事業者もシェアリングエコノミーのシステムを取り入れながら、これらの新しいビジネスを展開しようとする取組も見られる。そしてこれを政策的に進めている自治体もある。これはデジタルエコノミーによる経済厚生を推計する際に考慮されるべき代替的な指標の一つであると考えられる。

そこで本研究は、①シェアリングエコノミーの持ついわゆる「破壊的イノベーション」の側面、あるいは「デジタル・ディスプラプション」問題についての内実を経済学的に明確にする中でシェアリングエコノミーによる経済活動

<sup>1</sup> 内閣官房シェアリングエコノミー促進室（2018）はスペースシェアやライドシェアなど、新たな需要を掘り起こし、市場に劇的な変化をもたらす「破壊的なイノベーション」とする一方、地域の共助の精神などを育て地域コミュニティの再生や地域独自の課題の解決を目的としたイノベーションを「温もりのあるイノベーション」としている。

推計の課題を提起し、②シェアリングエコノミー事業者と既存ビジネス事業者との競合とこれに対する政策対応の事例研究、および③シェアリングエコノミー事業者とこれに対する既存ビジネス事業者の協力と政策対応の事例研究を通じて、シェアリングエコノミーによる経済効果推計の課題に対応することを目的とする。

## 2. シェアリングエコノミーによる経済効果推計とその課題

### 2.1 デジタルエコノミー：「破壊的イノベーション」の経済学的含意

情報通信技術の発達とそれに伴うIT投資の拡大による経済のデジタル化（デジタルエコノミー）は限界費用の低下＝価格低下をもたらし、一方的な消費者余剰の増加を創出するのに対して、生産者余剰が低下し続ける、いわゆる「デジタル・ディスプレプション」問題を生起させる<sup>2</sup>。シェアリングエコノミーに限らずデジタルエコノミーがもたらすこの価格低下はGDPに計上される生産者余剰を低下させるが、消費者の支払い意志額と実際の価格の差分である消費者余剰がデジタルエコノミーによる限界費用の低下によって増加したとしてもGDPには計上されない。もちろん限界費用の低下と相まったデジタルエコノミーのネットワーク効果によって需要全体が増大するのであれば消費者余剰・生産者余剰ともに増大し、推計されるGDPも増加するのであるが、デフレ経済が続き需要の全体的増加が見込まれない状況下ではシェアリングエコノミー事業者の新規参入は既存事業者の退出につながる。さらに新規参入するシェアリングエコノミー事業者自身も不安定な低賃金労働に依存する投資抑制的・労働節約的なビジネスであるために（それによって低価格を実現させているわけであるが）、生産者余剰も全体的に圧縮されることになる。もちろんシェアリングエコノミー事業者自身も参入が相次いだ結果収益確保が難しくなっている事業者も存在する<sup>3</sup>。ただし、後述するようにシェアリングエコ

<sup>2</sup> 此本（2018）61頁～63頁参照。

<sup>3</sup> 日本経済新聞社（2019）参照。

ノミー事業者自体のビジネスは価格低下を上回るコスト削減によって生産者余剰を獲得しているがこれが現行のGDP推計体系において捕捉されていない側面もある。宇南山（2018）ではシェアリングエコノミーのサービスの特徴ついて、1）外国企業の役割が大きくなる、2）家計部門の生産が拡大する、3）価格だけでは経済的な価値の計測が困難になる、という3点を挙げているが、特に2）に関しては現行のGDP体系の中では捕捉が困難な部分である<sup>4</sup>。

デジタルエコノミーによる消費者余剰の推計に関してはニューエコノミー論の代表的論客でもあるBrynjolfsson et al.（2012）が、米国では2007年から2011年にFacebookやYouTube、Twitter、Craigslistなどのインターネット上のサービスによって年平均で8380億ドルの消費者余剰が生み出されていると推計している<sup>5</sup>。これは同期間の米国のGDPの5.8%に達し、これだけの額がGDPに計上されなかったものとなる<sup>6</sup>。また日本では野村総合研究所（2019）がLINE、Facebook、Twitter、Instagram等のデジタルサービスから生まれる日本の消費者余剰を年間161兆円（2016年）と試算、2016年の日本の実質GDPの約30%相当に値するとしている。後述するデジタルエコノミーによる経済厚生推計から比べるとかなり誇張された額ではあるが、これがいわゆる「破壊的イノベーション」の経済学的含意でもある。

これに対してデジタルエコノミーによる消費者余剰を既存の財・サービスに代替する経済厚生として推計する指標の必要性が指摘されている。Coyle et al.（2018）はデジタル化による時間の節約を考慮した厚生を定量化、またBrynjolfsson et al.（2018）はデジタル財が登場したことによって消費者の便益が増加したと仮定し、デジタル財登場前の需要量を0とする潜在価格（shadow price）と登場後の価格の差額によって厚生が増加したとしてGDPに加算している。例として、Facebook登場前（2003年）から2017年までのGDPの実質年間平均成長率は1.83%であったのに対し、Facebookがもたらす

<sup>4</sup> 宇南山（2018）63頁～64頁参照。特にシェアリングエコノミーは個人の経済活動という側面を持ち、その捕捉には税務などの行政情報が不可欠となる。

<sup>5</sup> Brynjolfsson et al.（2012）14～15頁参照。

<sup>6</sup> 此本（2018）70頁～71頁参照。

厚生を加味した場合は1.87%~2.20%になるという推計を行っている。Hulten and Nakamura (2017/18) も同様に消費者の効用の観点から経済成長を説明する「拡張国内総生産」(EGDP: expanded gross domestic product) を提唱している。消費技術が変化すると、同一の消費量でより多くの効用が得られるが、イノベーションが著しい状況では従来のGDPの成長率を上回るペースで消費者の厚生が向上する可能性があり、これを貨幣的指標である補償変分で計測しようとする試みである<sup>7</sup>。櫻本(2018)でも「デジタルエコノミー分野の発展に伴って、人類は確かに何らかの便益を受けるようになっており、豊かさの程度を何らかの方法で計測していくことが検討される」として「経済全体のサービス化が年々進み、また知的作業の多くが高度化するのに伴って、統計実務として捕捉しにくくなっている」と問題提起している<sup>8</sup>。これらはいずれも従来までGDPに推計されてこなかった消費者余剰の増加をGDPに加算、推計しようという研究であると考えられる。

## 2.2 シェアリングエコノミーによる経済効果：消費者余剰と生産者余剰の計測

シェアリングエコノミーに関して、既にSundararajan (2016) "The Sharing Economy" (邦訳『シェアリングエコノミー』) がシェアリングエコノミーによる消費者利益の増加と同時に雇用就業機会の創出などの経済効果と併せて、消費者体験の質の向上をGDPに反映することの困難さについて言及している<sup>9</sup>。此本(2018)もシェアリングエコノミーがもたらすこの価格低下によって消費者の支払い意志額と実際の価格の差分である消費者余剰が増加したとしてもGDPには計上されない点を指摘している。

このシェアリングエコノミーによる消費者余剰の推計に関しては、Bean

<sup>7</sup> Hulten and Nakamura (2017/18) 1~4頁参照。

<sup>8</sup> 櫻本(2018) 45~46頁参照。

<sup>9</sup> Sundararajan (2016) は、Googleのような検索エンジンが広く利用されることによって消費者は力を増し、優れた情報、多数の市場、商品に関する最新のフィードバックやレビューにアクセスしてよりよい選択ができるようになり「消費者体験の質が向上」しても、測定できない「お得感」が高まるだけでGDPには反映されていない、「Googleが経済に与える影響の大部分は把握されていない」とする(邦訳書194頁参照)。

(2016) が英国経済における Airbnb や Uber などの活動を推計し、シェアリングエコノミーが新たな消費形態を生み出しつつあるものの、現状の GDP ではそれが捕捉できていないことを指摘している。Bean (2016) によると2013年に英国の Airbnb レンタルに直接支出された 2 億 4,300 万ポンドは、宿泊サービス全体の総付加価値の約 2% にあたり、Airbnb レンタルの相対価格から宿泊サービス全体の総付加価値 0.7% の消費者余剰が発生するとしている<sup>10</sup>。一方 OECD のワーキングペーパー (Ahmad and Schreyer (2016)) では、デジタル経済によってもたらされた消費者間のサービスの新たな仲介の形態としてシェアリングエコノミーや occasional self-employed (=クラウドソーシングによる一時的雇用) をあげ、これらのビジネスの生産性の伸びを測定した結果、GDP との間にギャップが生じていることをあげ、GDP の会計フレームワークにおいて実際的な測定の必要性を説いている<sup>11</sup>。このギャップが前述の価格低下を上回るコスト削減によって獲得した生産者余剰と考えられる。

日本では情報通信総合研究所 (2017) が、シェアリングサービスの利用状況や将来的な利用意向、モノやサービスのシェアによって得ている金額、支払っている金額等についての Web アンケートを基に、シェアリングエコノミー提供側が得ている収入は年間で約 1 兆 1,800 億円、利用側が支出している金額は年間で約 4,400 億円、また将来の利用意向を踏まえて潜在市場規模を推計した結果、提供側が得る可能性がある収入は年間で約 2 兆 6,300 億円、利用側が支出する可能性がある金額は年間で約 1 兆 1,100 億円と算出している。もちろんこれは現行の GDP 体系の中に計上されている部分とそうでない部分を含んでおり、シェアリングエコノミーによる経済効果を純粋に推計するものではないが、現状ではシェアリングエコノミーによる経済活動を計測する手段としてまずアンケート調査による方法から始めないといけないことを示唆している。

また、経済産業省 (2018)<sup>12</sup> や内閣府経済社会総合研究所 (2019) がシェアリ

<sup>10</sup> Bean (2016) 94 頁参照。

<sup>11</sup> Ahmad and Schreyer (2016) 3 頁参照。

<sup>12</sup> 経済産業省 (2018) ではシェアリングエコノミー等の経済活動は「現行の SNA における生産の境界に含まれるか否か」、「統計上捕捉されているか否か」に応じて、3つの領域に

ングエコノミー等の経済活動による付加価値の推計を行っているが、特に後者はOECDのワーキングペーパーの提言にならってシェアリングエコノミーに該当するサービスを手掛ける仲介事業者を対象によるヒアリング調査を実施し、各仲介事業者の売上や費用構造等を把握、シェアリングエコノミーの分野ごとに名目市場規模、付加価値額の推計を行っている。前述の情報通信総合研究所(2017)がWebアンケートを通じて消費者の支払っている金額からシェアリングエコノミーの経済活動を計測しようとしたのに対して、生産者の側での実態調査委によってシェアリングエコノミーの経済活動を計測し、また現行のGDP体系の中で捕捉されているものと捕捉されていないものを分類しようとする試みである。その結果各分野の付加価値額を合計すると、2017年は1,300億円～1,500億円程度と推計、「②SNAの生産の境界内／現在、捕捉できていないと考えられるもの」の付加価値額は800億円～1,000億円程度、「③SNAの生産の境界内／現在、捕捉されていると考えられるもの」の付加価値額は400億円～500億円程度となっている<sup>13</sup>。これらはシェアリングエコノミーによる経済的厚生測定(消費者余剰の推計)というよりはむしろ現行のGDP体系では推計(捕捉)されなかった、シェアリングエコノミー事業者による生産者余剰の捕捉と推計であると考えられる。

以上のように、国内外でのデジタルエコノミーによる(GDPに推計されない)経済余剰の推計の延長として、シェアリングエコノミーによる価格低下による消費者余剰の推計や、(従来の事業者の生産者余剰の減少の一方で)シェアリングエコノミー事業者による経済活動=生産者余剰の捕捉が行われている。前者(消費者余剰の推計)は「拡張国内総生産」(EGDP)に代表されるように、いずれも従来のGDP体系では推計されてこなかった消費者余剰の増加をGDPに加算、推計しようという取組である。これに対して後者(生産者

---

区分されるとして、シェアリングエコノミー全体の生産額規模は、約4,700億円～5,250億円程度であり、②SNAの生産の境界内ではあるが、捕捉できていないと考えられるものの規模は950億円～1,350億円程度あるとして、後者を統計調査によって把握しGDP統計における反映方法の検討を行っている。

<sup>13</sup> 内閣府経済社会総合研究所(2019)参照。

余剰の推計)は従来のGDP体系でも推計(捕捉)可能な経済活動(まさに生産活動)であると考えられる。シェアリングエコノミーによる経済活動の推計を考える際に、消費者の支払い意思という感覚的な数値を前提とする消費者余剰の推計に対して、シェアリングエコノミー(だけに限らずデジタルエコノミー全般)による生産者余剰をシェアリングエコノミー事業者と既存事業者との競合(一方での生産者余剰の増加と一方での減少)と、また両社の協力関係の中での生産者余剰の推計を行うことが経済学的に意義のある取組であると考えられる。シェアリングエコノミー事業者と既存事業者との競合の事例を具体的に分析することによって、生産者余剰の推計につなげていくことが可能であると考えられる。

### 2.3 シェアリングエコノミー：コラボ消費から資産活用へ

シェアリングエコノミーは経済活動を所有から共有、活用、いわゆる「コラボ消費」<sup>14</sup>へと進めることによってその推計されない消費者余剰をさらに増大させることにつながる。野田他(2019)ではシェアリングエコノミーを先行研究や各国政府・調査機関等の定義に基づき、①個人間の相互交換プロセスを経由している点、②インターネット上における分散型デジタルプラットフォームを活用する点、③利用していない資産を共有することで資産価値の最大化を図る、と定義した<sup>15</sup>。①の個人間の相互交換プロセスに関してはモノやスペース、人的サービス、移動手段など様々な商品の個人間での相互交換が考えられるが、これが経済活動として行われたとしても、移動手段におけるUberの事例に代表されるように既存のサービスよりは低い価格で行われる(これが既存タクシー事業の倒産やドライバーの失業などの「破壊的イノベーション」につながるのである)。またメルカリやラクマに代表されるフリマアプリ(モノのシェアリングエコノミー)は②インターネット上における分散型デジタルプ

<sup>14</sup> Botsman and Rogers(2010)はシェアリングエコノミーのビジネスモデルを所有から共有、活用への経済活動の転換、「コラボ消費」のビジネスモデルであるとしており、そして再分配市場が形成され、商品のライフサイクルを延ばしているとする。

<sup>15</sup> 野田他(2019)参照。



プラットフォームで行われる従来の電子商取引サービスの代替を進めている。この側面は次節で事例分析するシェアリングエコノミーと既存市場との競合に対応するが、経済学的には上述の先行研究による情報通信技術の発達によるさらなる新しいデジタル財の登場によって、従来までGDPに推計されてこなかった消費者余剰の増加分の推計によるEGDPの推計が可能であると考えられる。

一方で、③利用していない資産を共有することによる資産価値の最大化に関しては、シェアリングエコノミーによるデジタル財としての消費の側面だけでなく、供給側における市場構造の変化を反映している。前述のBean (2016) もシェアリングエコノミーによる資産としての潜在的価値に注目し、Uberの運転手が所有する自家用車は間違いなく世界で最も活用されていない物理的資産の1つであり、自家用車がUberに使用されている道路にいる時間のうち70%は輸送サービス、その他の30%は個人用として活用されている<sup>16</sup>、すなわち資産として活用されていることを指摘している。またAhmad and Schreyer (2016) も生産境界の不明瞭化、および耐久消費財を投資に振り分ける必要性等について指摘している。これによってシェアリングエコノミー=共有経済と短絡化することはできないが、既存市場がシェアリングエコノミーを活用して新たな財を提供する供給側の側面、すなわち生産者余剰の創出とも捉えられ、シェアリングエコノミー事業者の付加価値の源泉とも考えられる。これはシェアリングエコノミー事業者内で創出される生産者余剰であるが、さらに、シェアリングエコノミーと既存市場の競合だけでなく、シェアリングエコノミーと既存事業者との協力によって既存の事業者もシェアリングエコノミーによって生み出された物理的資産による付加価値=生産者余剰を享受することと考えられる。これが既に現行のGDP体系によって推計(補足)されているかどうかの検証は残るが、シェアリングエコノミーによる経済活動を推計する際に、シェアリングエコノミーと既存市場(既存事業者)との競合と協力、あるいは融合の側面からの分析が求められる。

---

<sup>16</sup> Bean (2016) 96頁参照。

## 2.4 シェアリングエコノミーによる経済効果推計の課題

シェアリングエコノミーの登場によって従来のGDP体系では推計されてこなかった消費者余剰の増加をGDPに加算、推計しようという取組も意義はあるが、シェアリングエコノミー事業や自体の経済活動=生産者余剰の増加と、これによって代替される既存事業者の生産者余剰の減少の推計は従来のGDP体系でも推計（捕捉）可能である。ただし、個人間の相互取引を市場化しようとするシェアリングエコノミーの経済活動は従来のGDPでも推計（捕捉）されてこなかったという問題点があった。内外の研究や政府調査もUberやAirbnbに代表されるシェアリングエコノミー事業の実態解明やアンケート調査によってこれを推計（捕捉）している。シェアリングエコノミーによる経済効果の推計を考えるならば、これらのシェアリングエコノミー事業者による経済活動の推計（捕捉）だけでなく、シェアリングエコノミー事業者によって代替される既存事業者の経済活動の推計（捕捉）も必要である。本稿においても次節でシェアリングエコノミー事業者と既存事業者との競合の事例を具体的に分析することによって、シェアリングエコノミーによる経済効果推計につながると考えられる。

一方で、シェアリングエコノミーは利用していない資産を共有することで資産価値を増やすことになる。これはシェアリングエコノミー事業自体のみならず、シェアリングエコノミー事業の活動によって形成された資産を活用して生産者余剰を創出する過程と考えられる。本稿ではこれを当面シェアリングエコノミー事業者と既存事業者との協力（あるいは融合）の事例を具体的に分析することによって、シェアリングエコノミーによる資産価値とその経済効果推計の課題へとつなげていく。

## 3. シェアリングエコノミーと既存市場の競合と経済効果

### 3.1 シェアリングエコノミーによる社会的問題と政策対応

シェアリングエコノミーは既存の事業を代替する以前に、様々な社会的問題

を引き起こす点でも「破壊的イノベーション」である。

例えば、Uberに代表されるライドシェアサービスに関しては、交通事故で支払い能力がないドライバーが事故を起こした時の事故の相手や乗客への補償の問題対処など外部不経済、そして、ウーバードライバーが人質を誘拐する事件<sup>17</sup>や、女性乗客を強姦した事件もあり<sup>18</sup>、信頼性についての問題点が懸念されている。ライドシェアが完全に解禁されていない日本では、一般人が一般車両を使って第三者を乗せ報酬を得る「白タク」と呼ばれる違法行為に該当するライドシェア合法地域の訪日観光客が、自国のライドシェアアプリを使って日本国内の移動をライドシェアで予約してしまうという越境白タクの問題が発生する<sup>19</sup>。また自国のアプリケーションを利用して、電子マネーとクレジットカードなどで決済することで、禁止される国、地方政府にとって、管理しにくいなど問題が出て来る。日本のタクシー事業がライドシェアの合法化を反対する意見書の中でタクシー事業が厳密な法規制によって保たれていることが指摘されている<sup>20</sup>。

また、Airbnbのホームページによるとホームシェアリングが世界中の街に与える経済波及効果は、①Airbnbを選んだ旅行者は通算数千万人。観光客ではなく地元の人のように街を体験できるのが一番の魅力である、②Airbnb旅行者は平均より長く泊まって、沢山消費し、滞在先は市内全域に分散している、③世界中の数千、数十万人ものホストが旅行者を自宅に泊めて、ホスティング収入はひとびとの暮らしを支えている<sup>21</sup>、ことなどが宣伝されている。だ

<sup>17</sup> Prosecutor saccuse Boston Uber driver of abducting, raping passenger | ArsTechnica  
<http://arstechnica.com/tech-policy/2014/12/prosecutors-accuse-boston-uber-driver-of-abducting-raping-passenger/>

<sup>18</sup> インドのニューデリーで、配車サービス「ウーバー (Uber)」の元運転手が25歳の女性客をレイプしたとして有罪判決を受け、終身刑となった。  
<https://www.newsweekjapan.jp/stories/business/2015/11/uber-1.php>より。

<sup>19</sup> シェアリングエコノミーラボ 「ライドシェア先進国となった中国」と日本の事情を徹底比較 訪日観光客に浸透する日本人が知らない越境白タクとは？」参照。<https://sharing-economy-lab.jp/china-japan-rideshare>

<sup>20</sup> 自交総連本部「ライドシェアの合法化を反対する意見書 (ライドシェアの合法化に関する法的検討)」<http://www.jikosoren.jp/download/sassi/sirotaku-ikensyo.pdf>より。

<sup>21</sup> <https://blog.atairbnb.com/airbnb-economic-impact-in-japan-ja/>より引用。

が個人間の契約であるため、契約のトラブル、物品を壊され、部屋を汚されという問題が数々と起こり、治安悪化、騒音などの問題=外部不経済を招き、加えて民泊提供する食事において一般的なレストランの標準とも異なるため、キッチンの衛生問題の水準が判断しにくいことも問題点の一つである。

これらはシェアリングエコノミーの事業自体がもたらす社会的問題であるが、各国政府も様々な対策を講じている。

表1 自家用車ライドシェアの海外比較

| 国名     | 規制の内容  | 利用可能地域                              |
|--------|--|-------------------------------------|
| アメリカ   | ・シェア事業者：保険加入等、一定の条件による許可制であるが、条件は自治体によって異なる。<br>・ドライバー：運転経験等、一定の条件があるが、条件は自治体によって異なる                         | カリフォルニア州をはじめとする複数の州                 |
| イギリス   | 禁止   | なし                                  |
| フランス   | 禁止   | なし                                  |
| ドイツ    | 禁止   | なし                                  |
| 中国     | ・シェア事業者：企業法人資格の保有等、一定の条件による許可制。作業時間やサービス頻度等の特徴に応じて、運転者と労働契約の締結義務。運送請負人としての責任を負う。<br>・ドライバー：運転歴等、一定の条件による許可制。 | 制度的には全国で可能であるが、実際にサービスが提供されている地域は不明 |
| 韓国     | 禁止   | なし                                  |
| シンガポール | 禁止   | なし                                  |
| 日本     | 禁止   | なし                                  |

(注) 自家用車ライドシェアとは、自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、当該運転者と乗客とをスマートフォンのアプリケーション等を通じて仲介するもの。(出所) 内閣官房IT総合戦略室「未来投資会議構造改革徹底推進会合第4回説明資料」(未来投資会議構造改革徹底推進会合「第4次産業革命(Society5.0)・イノベーション」会合(第4次産業革命)(第4回)(平成29年2月6日)、資料2) P.2 (出典元：同会合第3回(平成28年12月15日)参考資料6)より筆者作成。

例えば、表1に見られるように、ライドシェアの大手Uberについて、2014年以降、ソウル市政府がUberのサービスを旅客輸送法に違反しているとして営業停止を要求したほか、ソウル地検がUber及び同CEOを起訴した。ドイツでは2015年3月にフランクフルト裁判所がUberに対し「旅客輸送法(PBefG)違反」を理由に罰金命令及びドイツ全土を対象とした営業差止めを命

令した。イタリア政府は2015年5月に裁判所がUberに対し「不正競争」を理由にUberPopのサービス提供禁止を命令した。2016年3月以降、ライドシェアを含む包括的「シェアリングエコノミー法案」が国会で審議中である<sup>22</sup>。

2019年1月1日、米ニューヨーク市でUber, Lyft, Gett / JunoとViaなど配車サービスの運転手に最低賃金を適用する条例（New York City Taxi and Limousine Commission）が施行された。全米で初めて行政が配車サービス会社に賃金規定を適用している。

中国は世界初の国家レベルのインターネット配車予約管理監督弁法「インターネット配車予約合法化」を定めた。その中で、ライドシェアの運転者は実名登録を行い、インターネットタクシー免許証を取らなければならない。事故が発生した際に、加害者が責任を取ったうえでプラットフォームも一定の責任を取らなければならない。さらに、インターネット配車予約車は、都市の人民政府が政府の指導価格を実施する必要があるとした場合を除き、市場調節価格を実行する<sup>23</sup>。このように「インターネット配車予約合法化」政策を実施して、安全性を高める動きを見せている。

<sup>22</sup> 新経済連盟（2016）「諸外国におけるライドシェアの法環境整備状況について」参照。  
[http://jane.or.jp/app/wp-content/uploads/topic569/topic\\_1.pdf](http://jane.or.jp/app/wp-content/uploads/topic569/topic_1.pdf)

<sup>23</sup> 華誠律師事務所2016/7「華誠記事」参照。世界初、国家レベルのインターネット配車予約管理弁法が発行——インターネット配車予約合法化p5。

表2 民泊の海外比較

| 国/地域                        | 民泊関連規制(貸主)   |
|-----------------------------|--|
| イギリス<br>(ロンドン)              | 建物の転用許可が必要、ただし、90日以内で住居を一時宿泊施設にする場合は許可不要(2015年5月～)   |
| フランス<br>(パリ)                | 自治体への届出が必要(パリ市等の場合は、利用形態変更の許可が必要)年間3ヶ月以上居住の場合は対象外  |
| スペイン<br>(バルセロナ)             | 自治体の許可、利用者へのサービス保障、利用者の身分証の登録と警察への情報提供   |
| イタリア<br>(ローマ)               | 営業に当たっては事前の自治体への届出と承認が必要ベッドルーム数、部屋の広さ等について規定あり   |
| ドイツ<br>(ハンブルク)              | 所有者が年間4ヶ月以上居住の場合に観光客への貸出可能許可が必要等(2013年5月～)<br>ベルリン特別市では、住居の目的外使用には許可が必要(2014年～)                    |
| オランダ<br>(アムステルダム)           | 利用者の滞在が2ヶ月まで、同時の宿泊者は4人までであること等を条件として許可は不要  |
| オーストラリア<br>(NSW州、VIC州、QLD州) | QLD州ではパーティ利用について制限できる旨の州法これに基づきゴールドコーストではパーティー利用について禁止(2014年～)<br>構造規制、立地規制について改めての許可の要否について訴訟になった |
| カナダ<br>(トロント)               | 自治体によっては、B&Bについては事業許可が必要(自宅の部屋の短期間賃貸・アパート又貸しは該当しない)賃借中の家屋の譲渡・又貸しには大家の事前同意が必要等                      |
| アメリカ①<br>(ニューヨーク)           | 3戸以上が入居する共同住宅で、入居者が不在の状態で、30日未満の貸出を行うことは違法<br>これ以外の建築物でも、許可なしに使用用途を変更し短期滞在の貸出を行うことは違法              |
| アメリカ②<br>(ポートランド)           | 開始前に市からの許可と更新が必要貸出者は年間270日以上の当該住居への居住が必要(以上2014年9月～)<br>集合住宅でも解禁(2015年2月～)<br>一貸出人の貸出期間は30日まで      |
| アメリカ③<br>(ナッシュビル)           | 貸出者は毎年市からの許可が必要一度に4部屋以上の貸出禁止、騒音等規制、食事の提供場所規制等(2015年2月～)  |
| シンガポール                      | 住居の賃借について、6ヶ月未満の賃借は禁止  |

(注) 厚生労働省、第1回「民泊サービス」のあり方に関する検討会、資料7諸外国における規制等の状況についてより筆者作成。

民泊に関しては、表2に見られるように、海外民泊の規制が緩いイギリスのロンドンは、2015年3月に、住居を一時宿泊施設として使用する日数が年間90

泊以内の場合には転用許可を要しないこととする法改正が行われたが、アメリカでは許可がないと民泊の経営が禁止されている。

日本政府は2017年3月「住宅宿泊事業法案」を閣議決定して、住宅宿泊事業に掛かる届出制度の創設について、住宅宿泊事業を営む場合、都道府県知事への届出、国土交通大臣の登録、観光庁長官の登録が必要として、2017年度以降は、2017年6月成立、2018年6月施行の民泊という宿泊提供に関する法律「住宅宿泊事業法（民泊新法）」<sup>24</sup>において、180日の「営業日数制限」が設定されることになった。

### 3.2 シェアリングエコノミー事業者と既存事業者の競合

以上のように、各国政府ともシェアリングエコノミーがもたらす「破壊的イノベーション」の側面に対し政策的対応を行っているが、シェアリングエコノミー事業自体が持つ違法な側面、反社会的な側面やこれによる事件・事故に対する対応や未然に防ごうとするための対策と法環境の整備（様々な社会問題への対応）が中心である。

これに対して、シェアリングエコノミー事業者による新しいビジネスモデルが市場に参入することで既存事業者の市場が減衰する問題、すなわち「デジタル・ディスラプション」という経済的問題とこの対応が必要とされる。ライドシェアがタクシー業界と対立する一方、ライドシェアでは、一般のドライバーがプラットフォームで登録すれば、タクシーと同等な運営事業ができ、ライドシェアサービス利用の平均料金はタクシーの半分となっており、価格上で国土交通省の認可が必要としたタクシーがライドシェアと競争しにくい点が考えられる。さらに、既存タクシー事業の競争力が減ることによって、市場割合の収縮、収入の減少となってしまう。その結果、ライドシェアに関しては、フランスでUber運転手がタクシー運転手に襲撃される暴動事件<sup>25</sup>、サンフランシ

<sup>24</sup> 国土交通省官公庁HP 2017/3/10「住宅宿泊事業法案」を閣議決定～民泊サービスの適正化を図りながら、観光旅客の来訪・滞在促進を目指します！～」より参照。

<sup>25</sup> フランス複数のタクシー運転手が現地時間2014年1月13日、パリ郊外でオンデマンド配車サービスUberの車を襲撃した。「TaxiprotestinParisturnstoguerillawarfareasUbercaratta

スコでは大手のタクシー会社が倒産するという事態も相次ぎ発生している<sup>26</sup>。

民泊に関しては、米国テキサス州におけるAirbnbの参入による短期宿泊市場や既存のホテル業界への影響を分析した例では、Airbnbの市場が10%拡大すればホテル業界の収入が0.39%低下し、特にオースティンのように急速に参入が増えている地域への影響は、収入の8~10%に達するとの調査がある<sup>27</sup>。

他にモノシェアサービスに関しては、フリーマーケットを利用して、中古品のやり取り、高級品のレンタル、買うより貸すという考え方が流行っており、商品の販売量にとって一定の影響をもたらすと考えられる。Amazonや楽天に代表される電子商取引は既存の十店舗による取引市場の代替を進めてきたが、メルカリやラクマに代表されるフリマアプリのプラットフォームは電子商取引市場内での代替を進めていると考えられる。経済産業省（2019）によると2018年の日本国内のBtoB-EC（企業間電子商取引）市場規模は344.2兆円（前年318.2兆円、前年比8.1%増）に拡大したのに対し、CtoC-ECの類型のひとつであるフリマアプリの市場規模は6,392億円（前年4,835億円）で、前年比32.2%増になっている。

また、これはシェアリングエコノミー事業にとっても跳ね返ってくる問題であるが、雇用問題に関して、非正規雇用者の比率が高まり、賃金不安定などの問題が持っている。ウーバーイーツユニオン<sup>28</sup>はウーバーイーツの配達員の適切な報酬を求めている。適切な報酬について具体的な要求はホームページでレストランに商品を受け取りに行く際の報酬（受け取り料金）は一律の金額となっている。しかし、レストランまでの距離が遠い場合もあり、受け取り料金に関しても、距離に応じた報酬制度とすべきである。また、都市毎の報酬の

---

ckedonfreeway」<https://www.rudebague.com/2014/01/taxi-protest-paris-turns-guerrilla-warfare-uber-car-attacked-freeway/?lang=en>

<sup>26</sup> 2015年12月サンフランシスコ市で最大のタクシー会社、Yellow Cab社は破産宣告を行った。破産の理由の中でライドシェアとの競争が一定な影響を持っている。「Uber (and Lyft) Finally Bankrupted San Francisco's Favorite Taxi Company」<https://gizmodo.com/uber-and-lyft-finally-bankrupted-san-franciscos-favor-1751426970>

<sup>27</sup> Zervas, G., Proserpio, D., & Byers, J. (2014) 参照。

<sup>28</sup> ウーバーイーツユニオンは、ウーバーイーツで働く配達員の労働環境が少しでもよくなるよう活動する労働組合である。



違いに関しても、地域別最低賃金など考慮した平等性を求める動きもある<sup>29</sup>。2019年11月29日ウーバーイーツの配達基本料金改定<sup>30</sup>によって、基本料金が約10%引きさがり、サービス手数料は35%から10%に改定された。ウーバーイーツユニオンはウーバー側が賃金値下げについて説明を要求したが、ウーバー側から「労働組合法の上では『雇用する労働者』に該当しない」として、拒否されてきた<sup>31</sup>。

これらの経済活動を推計・集計することによってシェアリングエコノミー事業自体の経済活動＝生産者余剰の増加と、これによって代替される既存事業者の生産者余剰の減少の推計（捕捉）が可能であり、シェアリングエコノミーによる経済効果の推計につなげることができる。

## 4. シェアリングエコノミーと既存市場の協力と経済効果

### 4.1 シェアリングエコノミー事業者と既存事業者の協力

シェアリングエコノミーの市場の拡大に伴って、既存産業者がシェアリングエコノミー事業に反対し、また各国政府が自国の既存産業を守るためシェアリングエコノミー事業を禁止、規制する一方、既存事業者がシェアリングエコノミー事業者と連携・協力するケースも見られる。

日本のタクシー事業者はライドシェアの規制を政府に要請する一方で、シェアリングエコノミー事業者と連携をしている。前節で見たように日本では基本的にUber等のライドシェアが認められていないことが要因としてあるが、タクシー事業者の第一交通産業株式会社がUberの配車アプリUberTaxi<sup>32</sup>、中国の配車アプリ滴滴出行Diditaxi<sup>33</sup>等と連携している。タクシー事業者がライド

<sup>29</sup> ウーバーイーツユニオンホームページ<https://www.ubereatsunion.org/>

<sup>30</sup> ウーバーイーツ初心者ガイド「ウーバーイーツ配達員の給料が下がる？東京エリアの配達料改定ニュース」<https://uber-guide.hatenablog.com/entry/down>

<sup>31</sup> 日本経済新聞「ウーバーイーツの労働組合、報酬下げの説明要求」2019/12/5  
<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO52984590V01C19A2HE6A00/>

<sup>32</sup> Uber Newsroomより。<https://www.uber.com/ja-JP/newsroom/uber-daiichi-koutsu/>

<sup>33</sup> 第一交通産業株式会社「中国・滴滴出行との連携について」より。<http://www.daiichi->

シェアのスマートフォンアプリを導入して、タクシーの配車サービスを開始し、その中で、UberTaxiは淡路島、名古屋、大阪、仙台、青森、郡山、広島、京都、福山、福岡、高知11つ都市で、Diditaxiは東京、千葉、埼玉、大阪、京都、兵庫、滋賀等20つ都市でサービスを提供している。訪日外国人観光客が日本国内でのタクシーを安易に利用できる一方、日本人乗客も以前の電話予約からスマートフォンで簡単に呼ぶことができ、乗客は到着時刻の共有機能、GPSによるリアルタイムでの追跡機能、過去の乗車履歴の確認機能によって、快適にタクシーを利用できるようになっている。

また、Uberと自動車大手のトヨタ自動車も連携を始めている。トヨタ自動車、株式会社デンソー、ソフトバンク・ビジョン・ファンドは、自動運転ライドシェア車両の開発と実用化を加速するため、UberのAdvanced Technologies Groupへ合計10億ドルの出資を行うことになった<sup>34</sup>。また民泊に関しては、Airbnbがコンビニと連携して、コンビニで本人確認できるうえ、鍵の受け渡しもできるようにしており、24時間営業のコンビニを利用して、民泊の利用者とホスト側も簡単に利用し安全性も上がるようにしている。

さらに、店舗が空間スペースシェアリングエコノミー事業者と連携する事例もある。例えば、ecko cloak（エクボクロック）<sup>35</sup>は「荷物を預けたい人（特に観光客）」と「荷物を預かるスペースを持つお店」をつなぐ荷物預かりサービスである。24時間営業の郵便局、カラオケ、カフェ、ホテルなど。それに、日本最大規模の民泊運営会社グランドウースがecko cloakと業務連携、民泊予約者向けに、荷物を預かるサービスを提供している。

これらは既にシェアリングエコノミー事業者と既存事業者の間で行われている協力関係であるが、政策的にもこの協力を進めようとする取組もみられる。

#### 4. 2 シェアリングエコノミーと既存事業者の協力に対する政策対応

企業、自治体、不動産会社などが協力してシェアリングエコノミー事業者と

koutsu.co.jp/group/gaiyou/data/pdf/h29topics/291108didichuxing.pdf

<sup>34</sup> Uber Newsroom「トヨタ、デンソー、ソフトバンク・ビジョン・ファンド、Uber Advanced Technologies Groupに10億ドルを出資」より。

<sup>35</sup> Ecko clock ホームページより。https://cloak.ecbo.io/

連携する事例もある。内閣官房シェアリングエコノミーの促進室「シェア・ニッポン100 未来につなぐ地域の活力」では、地方において自治体や民間事業者等シェアリングエコノミーと連携して、政策を支援している。

この「シェア・ニッポン100 未来につなぐ地域の活力」の事例の一つでもあり、野田（2019）でも取り上げたシェアリングシティ構想を推進している千葉市は、自治体がIT利活用面等をサポートしつつ、シェアリングエコノミーを地域において推進し、地域の既存のリソースの有効活用を進めることにより、地域活性化に役立っている<sup>36</sup>。千葉市はシェアリングシティ構想を掲げているだけありシェアリングエコノミーを市全体でも取り組んでいるが、エリアによって提供するサービスに特色を出していることが特徴的である。開発の進んでいる千葉都心や幕張新都心においては、生活の利便性を高めるためのシェアリングエコノミー事業を展開している（シェアサイクル、宅配ロッカーなど）一方、比較的人口が少ない地域では、地域の課題、地域の遊休資産活用を市民と行政で密に共有することにシェアリングエコノミーを活用している。実証実験段階である現時点では、行政による支出はほとんどない。今後は民間事業者との密な連携を継続し、「①民間企業が中心となる持続可能な収益モデル」と「②行政が解決すべき課題に民間のシェアサービスを活用するモデル」の双方を視野にいれて事業を展開することを目指している。

この千葉市に先駆けて長崎県島原市も同様に、空き家など遊休資産を活用するためスペースマーケットと連携している他、島原城、旧市役所など複数の施設の利用時間外を貸してパッケージとしたコスプレイベントなどイベントを開催、イベント向けの駐車場シェアリングサービスも行っている<sup>37</sup>。

<sup>36</sup> 野田（2019）19頁から20頁参照。

<sup>37</sup> 駐車スペースが確保することで県外からの観光客も誘致できるようになった。そしてシェアリングエコノミー型九州周遊観光サービスモデル事業を開始し、車泊によって、体験観光を誘導、島原だけでなく、九州全体の観光を促進することになった。さらに、総務省「IoTサービス創出支援事業」の実証事業で車泊の無人運用可能な電源供給型の駐車管理システムを設置し、事前インターネットで予約すれば、スマートフォンでもらったQRコードで簡単利用できる。シェアリングエコノミー事業と連携することによって、行政サービスを補完、地方が観光客を誘致、地方活性化の手段となっている（野田（2019）20頁～22頁参照）。

### 4.3 シェアリングエコノミーと既存市場の融合による資産価値

以上のように、シェアリングエコノミー事業者と既存事業者が連携・協力する事例は、民間事業者によって進められる一方で、具体的な成果をあげているのは地方自治体が政策的に進めているケースである。シェアリングエコノミーを政策的に進める地方自治体では、民間のシェアリングエコノミー事業者のプラットフォームを活用しつつ、民泊やスペースシェアなど地域で活用されていない資産の有効活用を進めている。前述したシェアリングエコノミーの定義、③利用していない資産を共有することで資産価値の最大化を進めていると考えられる。地方自治体によるシェアリングエコノミー政策は現在までのところ地域課題の解決、地域活性化の手段として行われており、シェアリングエコノミーを通じた資産活用は自治体の公共的な資産が中心であるが、今後はより既存事業者と連携・協力することによって、既存の資産の活用（例えばライドシェアにおける自家用車における資産活用）へとつなげていくことが考えられる。シェアリングエコノミーと既存事業者（例えば自動車業界）との協力によって既存の事業者もシェアリングエコノミーによって生み出された物理的資産による付加価値＝生産者余剰を享受する可能性を示している。

## 5. おわりに

シェアリングエコノミーは個人間の相互取引において新たな需要を掘り起こすことによって既存事業者のビジネスを代替するが、これは単に「破壊的イノベーション」といったセンセーショナルな用語によって捉えられるものではなく、デジタルエコノミー特有の限界費用低下による価格低下がもたらす消費者余剰の増加と生産者余剰の増加に他ならない。先行研究や本稿のシェアリングエコノミーと既存市場との競合事例研究からシェアリングエコノミー事業者によって代替される既存事業者の経済活動の推計＝消費者余剰の計測と、個人間の相互取引を市場化しようとするシェアリングエコノミーの経済活動推計＝生産者余剰の計測の可能性は示された。

一方で、シェアリングエコノミーは利用していない資産を共有することで資産価値を増やすことになる。ライドシェアによって自動車という耐久消費財は資産としても活用可能になる。既存の自動車産業がシェアリングエコノミー事業者との協力によって自動車の販売による価値の創出すなわち、物理的資産による付加価値＝生産者余剰を創出するだけでなく、既存産業がシェアリングエコノミー事業自体を行う（シェアリングエコノミーと既存市場の融合）可能性を示している。トヨタ自動車はソフトバンクとの提携において「車が所有から利用にシフトしていく中で、お客さまにもっと気楽に楽しく車とおつき合いいただくための新たな提案をさせていただく」としてサブスクリプションサービス、カーシェアリング事業への展開を発表した<sup>38</sup>。これらの事業は当面は企業から消費者へのBtoCの関係で、シェアリングエコノミーの厳密な定義である個人間の相互交換プロセスCtoCを媒介するものではないが、シェアリングエコノミー事業者と既存市場の融合への動向と同時に、シェアリングエコノミーに代表されるデジタルエコノミーによる経済効果推計という観点からも注視していく必要がある。

## 【参考文献】

1. Ahmad and Schreyer (2016), Measuring GDP In a Digitalised Economy, OECD Statistics Working Papers 2016/17.
2. Bean, C. (2016), Independent review of UK economic statistics: final report, HM Treasury, Cabinet Office.
3. Botsman, R., Rogers, R. (2010) "What's Mine Is Yours", 小林弘人監修・解説、関美和訳 (2016) 『シェア』, NHK出版
4. Bregman, R. (2016) "Utopia for Realists: And How We Can Get There, London", 野中香方子訳 (2017) 『隷属なき道『AIとの競争に勝つベーシックインカムと一日三時間労働』, 文藝春秋
5. Brynjolfsson, E. and McAfee, A. (2011), "Race Against The Machine", 村井章子訳 (2013) 『機械との競争』, 日経BP社

<sup>38</sup> 「トヨタも参入、「シェアリングエコノミー」で新ビジネスを創出せよ」, ビジネス+IT, 2018年11月12日参照。 <https://www.sbbit.jp/article/cont/1/35678> (2019.12.31確認)

6. Brynjolfsson, E. and Hee, J. H. (2012) , The Attention Economy: Measuring the Value of Free Digital Services on the Internet, International Conference on Information Systems, 2012.
7. Brynjolfsson, E., Collis, A., Diewert, E., Eggers, F., and Fox, K. (2018) , The Digital Economy, GDP and Consumer Welfare: Theory and Evidence.
8. Coyle, D., and Nakamura, L. (2018) , Towards a Framework for Time Use, Welfare and Household-centric Economic Measurement., In Working Papers of Federal Reserve Bank of Philadelphia WP 19-11.
9. Hulten, C. and Nakamura, L. (2017/18) , Accounting for Growth in the Age of the Internet: The Importance of Output-Saving Technical Change, In Working Papers of Federal Reserve Bank of Philadelphia WP 17-24.
10. Schor, J. B. (2010) "Plenitude: New Economics of True Wealth", 森岡孝二訳 (2011) 『プレニテュード』, 岩波書店
11. Shapiro, C., Varian, Hal R. (1999) , Information Rules: A Strategic Guide to the Network Economy, 千本倅生・宮本喜一訳 (1999) 『ネットワーク経済』の法則—アトム型産業からビット型産業へ』, IDG
12. Sundararajan, A. (2016) "The Sharing Economy", 門脇弘典訳 (2016) 『シェアリングエコノミー』, 日経BP社
13. Statistics Canada (2017) , Measuring the sharing economy in the Canadian Macroeconomic Accounts, Statistics Canada, 2017. <http://www.oecd.org/economy/surveys/Canada-2018-economic-survey-key-policy-insights.pdf> (2019.12.31確認)
14. The World Economic Forum (2017) "Whitepaper on Collaboration in Cities: From Sharing to 'Sharing Economy'", [http://www3.weforum.org/docs/White\\_Paper\\_Collaboration\\_in\\_Cities\\_report\\_2017.pdf](http://www3.weforum.org/docs/White_Paper_Collaboration_in_Cities_report_2017.pdf) (2019.12.31確認)
15. Yaraghi, N., Ravi, S. (2017) . "The Current and Future State of the Sharing Economy," Brookings India IMPACT Series No. 032017. March 2017.
16. Zervas, G., Proserpio, D., & Byers, J. (2014) , The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry, Boston University School of Management. Research Paper Series, No. 2013-16.
17. 市川拓也 (2016) 「シェアリングエコノミーへの期待と課題」, 大和総研調査季報 2016年秋季号 Vol.24, pp.38-pp.53
18. 宇南山卓 (2018) 「第4次産業革命時代における国民経済計算」, 季刊『国民経済計算』 No.164, pp.49-pp.54
19. 岡田悟 (2017) 「シェアリングエコノミーをめぐる論点」, 国会図書館調査と情報—ISSUE BRIEF—, pp.1-pp.13
20. 経済産業省 (2019) 「平成30年度我が国におけるデータ駆動型社会に係る基盤整備 (電子商取引に関する市場調査)」
21. 経済産業省 (2018) 「シェアリングエコノミーにおける経済活動の統計調査による把握

- に関する研究会報告書」, [http://www.meti.go.jp/shingikai/economy/stat\\_share\\_eco/pdf/001\\_01\\_00.pdf](http://www.meti.go.jp/shingikai/economy/stat_share_eco/pdf/001_01_00.pdf) (2019.12.31確認)
22. 公益財団法人・中国地域創造研究センター (2018) 「中国地域におけるシェアリングエコノミー振興方策調査報告書」
  23. 此本臣吾 (2018) 『デジタル資本主義』, 東洋経済新報社
  24. 櫻本健 (2018) 「デジタルエコノミーの興隆によってもたらされる国民経済計算・経済統計における捕捉方法の進化」, 季刊『国民経済計算』 No.164, pp.39-pp.47
  25. 情報通信総合研究所 (2017) 「シェアリングサービスの市場規模は年間 1 兆1,800億円」 2017年6月28日 <http://www.icr.co.jp/press/press20170628.pdf> (2019.12.31確認)
  26. 総務省 (2018) 『平成30年度版情報通信白書』, ぎょうせい
  27. 総務省 (2018) 「ICTによるインクルージョンの実現に関する調査研究 (2018)」 [https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/linkdata/h30\\_03\\_houkoku.pdf](https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/linkdata/h30_03_houkoku.pdf) (2019.12.31確認)
  28. 田村八洲夫 (2018) 『シェアリングエコノミー』, 幻冬舎ルネッサンス新書
  29. 内閣官房情報通信技術 (IT) 総合戦略室 (2016) 「シェアリングエコノミー検討会議 中間報告書」 [https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon\\_bunka/shiearingu/chuukanhoukokusho.pdf](https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/shiearingu/chuukanhoukokusho.pdf) (2019.12.31確認)
  30. 内閣官房シェアリングエコノミー促進室 (2018) 「シェア・ニッポン100 ～未来につながる地域の活力～」, [https://cio.go.jp/share-nippon-100\\_H29](https://cio.go.jp/share-nippon-100_H29) (2019.12.31確認)
  31. 内閣府経済社会総合研究所 (2019) 「「2018年度シェアリング・エコノミー等新分野の経済活動の計測に関する調査研究」」, <http://www.esri.go.jp/prj/hou/hou080/hou80.pdf> (2019.12.31確認)
  32. 日本経済新聞社 (2019) 「シェアビジネス進む優勝劣敗」(日本経済新聞 2019.12.21 特集記事)
  33. 野田哲夫他 (2019) 「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」, 『島根大学法文学部紀要 経済科学論集』 第45号所収
  34. 野村総合研究所 (2019) 「デジタル経済による新経済指標と新たな地方創生の取り組み」, [https://www.nri.com/-/media/Corporate/jp/Files/PDF/news/newsrelease/cc/2019/191002\\_1.pdf](https://www.nri.com/-/media/Corporate/jp/Files/PDF/news/newsrelease/cc/2019/191002_1.pdf) (2019.12.31確認)
  35. プルデンシャル ズブラルタ ファイナンシャル生命保険㈱ (2016) 『シェアリング・サービスと所有に関する意識調査』, <http://www.pgf-life.co.jp/company/research/2016/pdf/002.pdf> (2019.12.31確認)
  36. 宮崎康二 (2015) 「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
  37. 森岡孝二 (2018) 「シェア経済は『未来の働き方』か?」, 『経済』 201年9月号所収, 新日本出版社, pp.20-pp.29
  38. 矢野経済研究所 (2017) 「シェアリングエコノミー (共有経済) 市場に関する調査」, [https://www.yano.co.jp/press-release/show/press\\_id/1988](https://www.yano.co.jp/press-release/show/press_id/1988) (2019.12.31確認)
  39. 山澤成康 (2018) 「1次統計におけるシェアリングエコノミーの把握」, 季刊『国民経済

計算』 No.164, pp.21-pp.37

40. 吉岡真史 (2018) 「シェアリング・エコノミーのGDP統計における捕捉の現状」, 季刊『国民経済計算』 No.164, pp.1-pp.19