

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に関する事例調査研究

研究代表者 野田 哲夫 島根大学 法文学部 教授

1 はじめに：地方におけるシェアリングエコノミー政策の展開

個人等が保有する共有可能な資産や能力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シェアリングエコノミー（共有経済）は省資源・人口減社会におけるビジネスモデルとして注目されてきたが、コロナ渦、またウィズコロ・アフターコロナの時代においても IT を活用した商品の配送手段としても今後市場が拡大することが予想される。ウーバーイーツの配達に代表されるいわゆるデリバリーギグワーカーへの雇用就業機会の創出や、都市部での自転車通勤の増加に対応するためのサイクルシェアサービスの提供などは今後も需要増が期待される分野である。このようなシェアリングエコノミーに対する需要の増加に対しては、全国的なシェア事業者によって対応され、これらの事業者ビジネスチャンスを拡大していくことになる。

一方で、人口の減少が続く中山間地域等の地方において地域課題の解決を目指したシェアリングエコノミーの導入は、一部自治体において政策レベルで始まっている。内閣官房シェアリングエコノミー促進室「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がシェアリングエコノミーに取り組んでいる事例がまとめられており、新たな事例も追加されている。

本研究ではまず先行研究に基づきながらシェアリングエコノミーの定義を明確にする。そしてシェアリングエコノミーの推進を政策的に進めている主な自治体・事業者の事例調査を通じて、地方でのシェアリングエコノミーの持続的な展開の可能性とその課題について考察することを目的とする。

2 シェアリングエコノミーに関する先行研究と定義

2-1 シェアリングエコノミーに関する先行研究

(1) シェアリングエコノミー：所有から共有へ

Airbnb（2008年創業）やUber（2009年創業）などの事業者がそのサービスを開始・事業を拡大していった時期に Botsman（2010）”The Sharing Economy”（邦訳『シェア』）がこれらの事業者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、同書が「シェアリングエコノミー」の語源になったと考えられる。同書では、これらの事業者のビジネスが資源をシェアし、オープンで、個人の利益とコミュニティ全体の利益のバランスを保ちながら、価値を創造していると提起しており、この「コラボ消費」に参加するには、提供者か消費者かになることで、ITプラットフォームを通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ことであるとしている。

(2) シェアリングエコノミーと経済成長

2010年代半ばになり、Airbnb や Uber 等のシェア事業の拡大・急成長によってシェア事業がもたらす経済効果の側面が重要視されるようになった。英エコノミスト誌の特集記事”The on-demand economy”（2014.12）はこれらのシェア事業者のビジネスモデルのサービス形態をスマートフォン等の新しい通信手段によって消費者の時々々のニーズに即時に対応する体制として「オンデマンド経済」として持ち上げ、一般的にも注目されるようになった。同誌ではこの体制を可能にした IT＝情報通信技術とフリーランスの労働者を組み合わせるシステムを「オンデマンド経済」として賞賛している。国内では宮崎康二（2015）「シェアリング・エコノミー」、シェアリングエコノミー検討会議（2016）「同会議中間報告書」、市川拓也（2016）「シェアリングエコノミーへの期待と課題」等はシェア事業がもたらす市場創出と経済成長への期待と、これらの効果をもたらすシェア事業推進のための規制緩和等が提起している。

(3) シェアリングエコノミーと循環型経済

シェア事業がもたらす新市場開拓、経済成長の方向性に対して、Botsman（2010）でも言及されている共

有・共同利用による省資源、環境への負荷の低減は Schor (2010) ”Plenitude: New Economics of True Wealth” (邦訳『プレニテュード』)も同様に論じており、これらが開放型の情報技術=インターネットによって支えられることも主張している。そして、「協働」による労働時間の短縮の可能性についても主張している点が特徴的である。森岡孝二は「シェア経済は『未来の働き方』か？」において、シェアリングエコノミー研究を環境破壊と過剰消費に批判的な非営利的な流れと市場経済と経済成長に迎合的な流れとの二つの流れに分類し、Airbnb や Uber 等のシェア経済による成功例を取り上げる議論は BAU (business as usual) として「人々の経済生活を膨張しつづける市場経済の海に沈め、巨大企業に経済活動を集中させ、働きすぎと浪費の悪循環をもたらす」とする一方、Schor (2010)のような議論を SUS (Sustainability) として「労働時間を短縮し、再生可能エネルギーを拡大し、人間と地球への負荷を減らして持続可能な新しい<豊かさ>を創出する」として、BAU から SUS への転換を提起している。

(4) シェアリングエコノミー：市場経済と贈与経済の融合か？

Sundararajan (2016) ”The Sharing Economy” (邦訳『シェアリングエコノミー』) は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が中心的に分析されているが、同時にシェアリングエコノミーを市場経済と贈与経済にまたがるものと述べている。贈与経済 (=Gift Economy) は経済人類学者のマルセル・モースによって提唱されたもので、Sundararajan は、シェアリングエコノミーによって半匿名の個人が集まるデジタルコミュニティは、物理的にはインターネットの公共空間に依存はしているがシェアリングエコノミーという新しい経済モデルに従来の規制システムを適用するのではなく、コミュニティ内の信用を成立させることを提唱している。

地方でのシェアリングエコノミーの展開を考える際に、中山間地域においては既存の資源を利用しつつコミュニティ内で完結するサービスとなる可能性が高い。これは従来の中山間地域のコミュニティが従来持っている贈与経済(コミュニティ内での相互性、互惠性、そして信頼性)の側面でもあり、地方でのシェア事業の立ち上げに際しては親和性を持っていると考えられる。しかしながらシェア事業の維持・継続に際しては後述するように民間事業者のプラとフォームの活用、そして広域展開や多角化が必要となり、まさに BAU (business as usual) と SUS (Sustainability) が同時進行するのであり、贈与経済の側面もシェアリングエコノミーの持つ市場経済の側面によって包摂される可能性も併せ持っている。

2-2 シェアリングエコノミーの定義

以上のシェアリングエコノミーに関する先行研究から考えられるシェアリングエコノミーの定義は、資源(人的資源を含む)の共有・共同利用、あるいは再利用をスマートフォンや SNS 等の最新の IT 技術(事業者のプラットフォーム)を介して行われるサービスと考えられるが、一般的には、対象とするサービス範囲の広狭や従来からある産業との明確な棲み分けが難しいこともあり、一概に明確な定義づけを行うのは難しい。一方で、本研究の目的である地方でのシェアリングエコノミーの持続的な展開の可能性を考える場合、特に地方自治体・事業者が政策的に進めるシェアリングエコノミーの定義が必要になる。

本研究ではシェアリングエコノミーに関する先行研究を整理した上で、① 事業者対個人 (BtoC) ではなく、個人間での相互取引 (CtoC) であり、やり取りを行う上で相互の評価が重要視されること、② インターネット上の分散型プラットフォームを介していること、③ 未利用資産・能力の活用により資産価値を最大化することの 3 点に集約されると考えられる。さらに国内で運営されているシェアサービスのなかには、個人間でのサービス取引だけでなく、自治体がサービスを提供するケース (GtoC) も存在している。特に地方でのシェアリングエコノミーの政策的展開を考えるならば地方自治体自身が(シェア事業者のプラットフォームを活用しながら)サービスの提供者になることも考えられる。

また、地方でのシェアリングエコノミーの持続性を考えた場合、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」(内閣官房シェアリングエコノミー促進室)を地方においても展開し収益を上げることも考えられるが、民間のシェア事業者が収益性を見込めない地域において自らシェア事業を立ち上げることは考えにくい。これに対して、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=「温もりのあるイノベーション」は、そもそも地域が解決を迫られている課題でもある。国や行政が地域の社会的な課題を解決するためにシェアリングエコノミーの活用を検討する場合、後者の「温もりのあるイノベーション」に重点を置いて検討する必要があると考えられる。

3 地方におけるシェアリングエコノミー政策の展開事例と課題

3-1 地方におけるシェアリングエコノミー政策の類型化

内閣官房シェアリングエコノミー促進室「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がシェアリングエコノミーに取り組んでいる事例がまとめられており、新たな事例も追加されている。そしてこれらの事例は「就業機会創出」21例、「子育て支援」10例、「観光振興」19例、「地域の足確保」9例、「需給ひっ迫解消」11例、「防災」5例、「その他」26例と類型化がされている。しかしながら各事例が単独で成功している場合は少なく、地域を超えた広域的な取組を行ったり、最初は単独の課題解決事業として始めても複数の事業を多角的に行おうとしたりしている。本研究では「観光振興」の代表的事例として、千葉県千葉市および長崎県島原市におけるにおける着地型観光サービスの取組を取り上げる。また「就業機会の創出」に「子育てなど女性活躍支援」を含む代表的事例であり、他地域に横展開する仕組みとしても取り上げられている佐賀県多久市におけるクラウドソーシングと連携した取組、また「シェア・ニッポン 100」の事例には取り上げられていないが、同県基山町における同様の取組を取り上げる。

また「地域の足確保」に関しては北海道天塩町、中頓別町等の自治体ではそれぞれ国土交通省による実証実験事業を民間のシェア事業者と連携して展開している（北海道天塩町は株式会社 notteco と提携し自家用車による乗合事業の実証実験を実施、中頓別町は Uber の ICT システムを活用したライドシェア事業を実施、している。本研究では京都府京丹後町において自家用車有償運送「ささえ合い交通」の事例は地域の NPO 法人が主体となり、「地域の足の確保」に民間シェア事業者のプラットフォームを導入しており、また他の公共交通（市営オンデマンドバス）とも連携して事業の運営・継続を目指している事例と考えられるので、ヒアリング調査を含めた考察を行う。

3-2 地方におけるシェアリングエコノミー政策の展開事例

（1）千葉県千葉市：シェアリングシティ構想と体験型観光サービス

千葉市はシェアリングシティ構想を推進しており、2016年11月24日にシェアリングシティ宣言を行った。自治体等が 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ことから、千葉市役所に対してヒアリングを行った。千葉市はこれまでの開発が幕張新都心を中心であったため、これに対して市街化調整区域に外国人滞在施設経営事業によって宿泊需要を生むことで、同エリアの地域資源を活用した体験型観光コンテンツ（「緑」「里」「農」がキーワード）とマッチアップさせ、消費喚起を促すことを進めている。ここで体験観光情報を提供する株式会社ガイアックスの提供するプラットフォーム TABICA とタイアップして市外からの観光客の誘致（対象は日本人）で成果をあげている。

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、地域の遊休資源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」の双方を視野に置いて事業を展開することが求められている。

（1）長崎県島原市：シェアリングシティ構想

長崎県島原市は2016年11月に全国に先駆けて日本初のシェアリングシティ宣言をし、翌年11月に全国15自治体で認定を受けた。島原市では、①遊休施設を活用したシェアサービスによる地域課題の解決、②地域資源の有効活用した体験型観光コンテンツの造成、③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、④子育てシェアサービスによる地域課題の解決の4つのシェアリングエコノミー事業を展開しようとしている。現時点では地域資源を有効活用した体験型観光コンテンツの造成を中心に、総務省による「IoT サービス創出支援事業」を活用して、千葉市と同様に2017年3月に株式会社ガイアックス（TABICA）と地方創生に向けた連携協定を締結して、地域資源を活用した観光シェアリン

グ化事業を行っている。島原観光ビューローが体験型観光サービスを提供できる個人を探し、協働で体験型コンテンツの造成を行って TABICA に掲載すると官民共同によるシェアリングエコノミーと考えられる。ヒアリング調査によると、キラークンテンツによる一転突破の実績作りを行っても、サービスの利用者や提供者の確保ができておらず、収益事業としては成り立たないのが現状である。観光分野において、地元のキーマンを探すことに労力を費やしても、コストだけが積み上がり収益を確保することは難しいとしている。

島原市も千葉市同様にシェアリングシティ構想を推進しておりシェアリングエコノミーのサービスも民間企業のプラットフォームを活用した官民連携の取組を進めているが、千葉市が市全体のエリアで、それぞれエリアに応じたサービスを展開しているのに対して、現在のところ体験型観光コンテンツを活用したサービス（それもキラークンテンツによる一転突破）の展開であって、その事業だけでシェアリングエコノミーの収益を確保することは難しいと考えられる。

（3）佐賀県多久市：自治体・民間企業・地域 NPO の連携

佐賀県多久市では、総務省による「地域 IoT 実装推進事業」や地方創生の一環である「地方創生加速化交付金事業」を活用して、①クラウドソーシングを利用した雇用の創出、②地域資源を有効活用した体験型観光コンテンツの造成、③子育てや家事代行を中心としたシェアサービスの展開の 3 つのシェアリングエコノミー事業を展開している。①のクラウドソーシングを利用した雇用の創出に関してはシェア事業者である株式会社クラウドワークスと連携をしているが、多久市が中間組織である NPO 法人価値創造プラットフォームを育成することによって行政、民間事業者、そして地域の NPO 法人の 3 者が主体となって事業をシェアリング・ディレクターと在宅ワーカーの育成と採用（スキル水準の担保）を行っている。この事業を皮切りに、②地域資源を有効活用した体験型観光コンテンツに関しては株式会社ガイアックス（TABICA）と連携した九州地域資源を活用した観光シェアリング事業を、③子育てや家事代行を中心としたシェアサービスに関しては、AsMama やエニタイムズを活用した子育てや家事代行を中心としたシェアサービスの展開を進めている。

これらのシェアリング事業全体は、初年度は補助金事業から始まったが、2 年目以降は手数料収入が増加したことにより、ローカルシェアリングセンターを運営可能となっている。地域課題に応じたシェアサービスがあれば民間事業者の既存のプラットフォームを活用することで、初期費用を抑えた事業展開が可能であることが分かる。またこの事業を運営しているのは NPO 法人であり、クラウドソーシング事業だけでそのビジネスを継続することは困難であると考え、体験型観光コンテンツ事業や子育てや家事代行業へと事業を展開、拡張することによって事業の継続性の可能性を示している。

（4）佐賀県基山町：地域事業者育成の困難さ

佐賀県基山町は地方創生の一環として、2016 年に魅力ある空間形成プロジェクト推進会議を設置し、人口減少や働き口の確保など、地域の課題を解決するため事業を展開している。基山町では、総務省の地域おこし協力隊の制度を活用し、地域おこし協力隊員がディレクターとなり、ローカルシェアリングセンター事業を展開し、多久市が先行する形で、基山町でもディレクターやワーカーの育成、育成と同時進行で、地元企業を対象としたクラウドソーシング体験を行ったが、前述の多久市と対照的にシェアリングエコノミー事業の継続が困難となっている現状がある。

ローカルシェアリングセンターの仕組みを実践するには、絶えず人を募集し、絶えず人を育成していく必要がある。在宅ワーカーはそれぞれのライフステージに合わせた仕事をするため、安定した量の仕事を受注するためにはこうしたサイクルが不可欠であるが、現在はその継続が困難となっている。小額の利ざやのためにローカルシェアリングセンター事業を行うことは現実的ではない。ディレクターの収入を加味した上で、事業を自走運営させるためには、100 名程度在宅ワーカーが必要となる。基山町としては、ディレクターが育成されれば、シェアリングエコノミー事業は自走するという認識であったため、2 年目以降町としての支援を行わなかった結果、クラウドソーシング事業の参加者が減少している。

（5）京都府京丹後市：ライドシェアによる公共交通の課題解決と課題

京都府京丹後市による NPO 法人が行っている自家用車有償運送「ささえ合い交通」の事例は中間事業者によって独立採算制で運営されている事例として注目に値する。現在まで「市営デマンドバス」の受託運行

事業として設立された NPO 法人自体がこの事業によって収益を上げているわけではなく人件費は無償でボランティアによって運営されており、またドライバーは自営業者が多く副業で行っているのが現状である。地方においてこの事業（ライドシェア）だけで収益をあげ、NPO 法人の運営を維持していくことは困難であると考えられる。一方で、京丹後市の場合は、NPO 法人が他の公共交通機関（オンデマンドバス等）との組み合わせによって「地域の足の確保」を行っていると考えられる。地域が直面する重要な課題である「地域の足の確保」を、シェアリングエコノミー以外との事業（特に京丹後市の場合は公共サービスであるオンデマンドバスの運行）との組合せによる「多角化」によって事業を継続している。NPO 法人がシェアリングエコノミーを活用して交通空白地の公共サービスを代替していると考えられる。そして NPO 法人等の中間組織を継続するために、限定された法律制度の仕組で民間のプラットフォームを手段として地域課題を解決する可能性を示していると考えられる。

4 おわりに：地方におけるシェアリングエコノミー政策の課題

シェアリングエコノミー自体がまず、① 個人間での相互取引（CtoC）を前提としているため、個人間の少額の取引から利益をあげるためには多数の取引が必要となり、民間事業者による持続的なシェア事業が可能になるのは利用者と提供者の母数が多い都市部に限られる。また、② インターネット上の分散型プラットフォームを介することにより、サービスの拡大が需要の拡大とその囲い込みを実現させるネットワーク効果によって規模の経済性を可能にし、同時に特定の企業に独占的市場を成立させる。Airbnb や Uber そしてクラウドワークスなどの事業者はまさにこのネットワーク効果を活用して事業を拡大し、独占的な利益を得ているのである。

これに対して地方のシェア事業は、自治体がサービスを提供する事業（GtoC）を補助金などでスタートさせて ① 個人間での相互取引 や ② インターネット上の分散型プラットフォーム による母数の部分をカバーしようとしても、中小規模の自治体ではその地域だけで規模の経済性を成立させることは難しい。また地域で NPO 法人などの中間事業者を立ち上げたとしても、その運用・維持のためのコストを地域の単独の事業だけで回収し事業を継続させることは困難である。地方の中小規模の自治体にとって特定の事業だけに特化してシェア事業を展開することは難しく、近隣自治体との広域的な取組や、他のシェア事業とも組み合わせた事業の多角化が求められる。

前者（広域的な取組）に関しては民間事業者のプラットフォームを活用したサービスの導入とその横展開が考えられ、観光振興の事例にみられるように民間事業者自体も地方展開によってネットワーク効果を生み出す事業の拡大の目的から、行政と連携した広域展開の取組を進めている。しかしながら民間事業者によるシェアリングエコノミーが持つ市場に劇的な変化をもたらす「破壊的イノベーション」の側面、すなわち既存のビジネスや労働の代替効果も想定される。それゆえに民間事業者と利用者（労働力の所有者）の仲介となる地域事業者（NPO 法人などの中間事業者）の育成が求められるのであるが、これらの地域事業者の事業の継続を考えるならば後者（事業の多角化）も併せて求められる。

地域が直面する重要な課題である「地域の足の確保」についても、民間シェア事業者にとってもまた地域の単独の事業としても採算性が低いと考えられるが、他のシェア事業と組み合わせた多角的な展開によって解決できる可能性もある。特にこれらの課題解決が必要な中山間地域では Sundararajan が指摘するような贈与経済（コミュニティ内での相互性、互惠性、そして信頼性）の側面は地域のコミュニティによって「維持」されて部分もあると考えられるので、地方でのシェア事業の取組は始めやすい。もちろん事業自体の「継続」には民間事業者との連携が求められるが、これをうまく活用することによっ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「温もりのあるイノベーション」につなげる可能性もある。

日本での地方におけるシェアリングエコノミーの政策的な展開はまだ始まったばかりであり、今後も引き続き事例調査分析を中心とした研究が求められ、特に今後はシェアリングエコノミーの持つ循環型経済や贈与経済の側面による地域コミュニティの再生や地域独自の課題の解決の可能性の視点からの研究が必要とされる。

【参考文献】

- Botsman, R., Rogers, R. (2010) “What's Mine Is Yours”, 小林弘人監修・解説、関美和訳 (2016)『シェアア』, NHK 出版
- 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
- The Economist (2014) “The on-demand economy”, " The Economist 2014.12.",
<https://www.economist.com/leaders/2014/12/30/workers-on-tap> (2018.12.31 確認)
- Hawksworth, J., & Vayghan, R. (2014) "The Sharing Economy, Sizing the Revenue Opportunity" PricewaterhouseCoopers
- Mauss, M. (1954) “The Gift. Forms and Functions of Exchange in Archaic Societies”, Cohen and West, London.
- Pwk UK Websit (2015) “The sharing economy”
<https://collaborativeconomy.com/wp/wp-content/uploads/2015/04/Allen-D.-and-Berg-C.2014.The-Sharing-Economy.-Institute-of-Public-Affairs.-.pdf> (2021.3.31 確認)
- PricewaterhouseCoopers, L. L. P. (2015) "The sharing economy. Report, Consumer Intelligence series", PricewaterhouseCoopers
- 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
- 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
- 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 (2021.3.31 確認)
- 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
- 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 (2021.3.31 確認)
- シェアリングエコノミー検討会議 (2016)「シェアリングエコノミー検討会議同会議中間報告書」
い
- 高橋愛典, 野村実(2020) 「京丹後市「ささえ合い交通」の取り組みとその背景:「日本初のUber」はライドシェアなのか?(特集シェアリングエコノミー)」, 『運輸と経済』80(2)所収, pp.53-60.
- 内閣官房シェアリングエコノミー促進室(2020) 「シェア・ニッポン 100 ～未来につなぐ地域の活力～」,
https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/share_nippon_100_R1.pdf(2020.6.1 確認)
- 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/jp/prj/hou/hou080/hou80.pdf>(2020.6.1 確認)
- 中島秀之他(2014) 「バスとタクシーを融合した新しい公共交通サービスの概念とシステムの実装」, 『第 50 回土木計画学研究発表会』, 97 所収,
<https://www.fun.ac.jp/~hirata/Papers/JSCE2014-nakashima.pdf>(2021.3.31 確認)
- 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 46 号所収, pp.1-29.
- 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(2021.3.31 確認)
- 橋本悟(2019) 「京丹後市のライドシェアによる新しい交通サービス」, 『一橋商学論叢』14(2) 所収, pp.36-43.
- 本山美彦 (2015) 『人口知能と 21 世紀の資本主義』, 岩波書店
- 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

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

〈発 表 資 料〉

題 名	掲載誌・学会名等	発表年月
シェアリングエコノミーを活用した中山間地域の公共交通課題の解決とその課題	島根大学山陰研究センター紀要『山陰研究』	2020 年 12 月
シェアリングエコノミーと既存市場との競合と協力に対する政策とその課題	社会情報学会 2020 研究大会 論文集	2020 年 9 月
シェアリングエコノミーを活用した地方の公共交通課題の解決とその課題	社会情報学会 2020 研究大会 論文集	2020 年 9 月