

# 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と課題

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、またウィズコロナ・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。このような都市型の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・全世界的に展開する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、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が政策レベルで始まっている。2020年度の研究調査によってシェアリングエコノミーの政策展開が公共サービスの代替として地域課題を解決する手段なり得るかという「課題設定」を行い、いくつかの地域で「観光振興」「就業機会の創出」「子育てなど女性活躍支援」「地域の足の確保」などの課題にシェアリングエコノミーのプラットフォームを導入して課題解決に取り組む事例の調査を行ってきた。その中で、行政主導で進める地域や、NPO 法人などの中間事業者を立ちあげてシェアリングエコノミーのサービスの導入を進めようとする地域など、取組主体が多様であることが確認されたと同時に、地方の中小規模の自治体や中間組織にとって特定のシェアリングエコノミーだけに特化して事業を継続・維持することは難しく、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ことが課題として抽出された。

そこで2021年度は、シェアリングエコノミーによる生産・消費から共有・活用への経済活動、「協働型消費」のビジネスモデルの転換と地方での事業化・展開の可能性、そして地方でのシェアリングエコノミーの事業化・継続化の課題（広域化・多角化）に基づき、2021年度は地方におけるシェアリングエコノミー導入政策の課題と可能性についての事例調査研究を進めた。そして、調査結果をシェア事業が対象とする地域課題（観光振興、就業機会の創出、子育てなど女性活躍支援、地域の足の確保）や取組主体（組織）、複数のシェア事業の取組等の面から集計・分析することによって、シェアリングエコノミーの事業化・継続化の課題（広域化・多角化）と可能性・今後の展望を明確化した。

## 2 「地域の足の確保」の課題とシェアリングエコノミー導入による課題解決の可能性と課題：

### 2-1 「地域の足の確保」とシェアリングエコノミー

公共交通の維持が困難となり「地域の足の確保」が喫緊の課題となっている地方の公共交通の課題を、①自治体による「相乗り」と「ライドシェア」事業の運営の現状と課題、②過疎地域や高齢化率の高い地域において、インターネットやスマートフォンに依存したデジタルシステムを普及することへの課題、③近隣自治体との広域的な取り込み、他のシェア事業とも組み合わせた多角化が求められることにまとめ、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、内閣官房の調査でも類型化されている「地域の足の確保」を研究調査対象としてシェアリングエコノミーを導入しようとする事例調査を通じて考察する。

内閣官房シェアリングエコノミー促進室は「シェア・ニッポン 100」において、地方において自治体や民間事業者等が地域における社会課題の解決や経済の活性化を行うためにシェアリングエコノミーの活用に取り組んでいる115団体の135の事例をまとめており、「地域の足の確保」に関しては12例が取り上げられている。とりわけ、中山間地域、過疎地域において、地域交通問題の解消・代替手段として民間の配車サービスアプリを活用し、シェアリングエコノミーのシステムを導入する事例は多数みられる。また、内閣官房促進

室の活用例に含まれないが、地域に取込んでいる京丹後市などの事例も見られる。北海道の天塩町では、notteco を利用した割り勘（コストシェア）型交通の実践や、Uber アプリを使用したライドシェアが地域住民の空いている車両や時間を活用し、人口低密度地域の移動困難や地域住民の外出を支援する可能性を検討し、北海道中頓別町実証実践例を取り上げている。とりわけ中頓別町例では導入当時の住民の意識調査結果に基づいた分析から、Uber 導入の補完効果が示されている。章立他（2020）では Uber アプリを活用し、NPO 法人などの住民が主体となって運営している京丹後市の事例を取り上げている。京丹後市の事例からでは、ICT 以外の 200 円均一バスや、デマンドバスなどの方法を用いて地域交通の課題を解決する試みを経験したが、継続運営が実現できず、Uber アプリのマッチング機能を活用するシェアリングエコノミーの方法に辿り着いた経緯が明らかになった。そして運営主体の NPO 法人がシェアリングエコノミーの事業を他の公共交通機関（オンデマンドバス等）との組み合わせによる「多角化」によって事業を継続していることが確認された。そこで、天塩町および中頓別町の事例が正式運用を開始した 2021 年以降の現地調査資料に基づいて、人口過疎地域、高齢化率の高い地域における「行政主導」で「相乗り」やライドシェアの仕組みを導入する典型例として、天塩町がインターネットでライドシェアをマッチングするサービスの notteco と連携し、天塩町役場を中心に展開する「相乗り」という自家用車の空席をシェアする方法、そして中頓別町が Uber アプリを導入したライドシェアの取り組みを通じて、地域交通問題を解決する事例をとりあげる。

## 2-2 行政主導による「地域の足の確保」取組とその課題

### （1）北海道天塩町における取組みと課題

天塩町では実証実験を開始した当初、運転側と同乗利用者が自ら notteco 社の専用ホームページで登録手順に従って、マッチングサービス利用を開始する想定していたが、ドライバーの登録は順調に行なわれたものの、利用者には高齢者が多く、インターネットに不慣れ、利用不可のため、notteco 本来の機能を使用できない。そのため、実証実験開始時より天塩町役場の担当者が高齢者等の同乗利用希望の問い合わせを電話で受付し、マッチング作業を手動で行い、代理配車を行なっている。天塩町内から乗車する場合、98%以上は電話による代理配車であるという

2017 年試験当初に登録されたドライバーは 30 名前後だったが、現在登録ドライバーは 27 名ほどに減少した。高齢、または移住などの理由で登録をやめた事例が見られる。現在 27 名の内、実際的に参加しているドライバーはわずか 3 名となっており、過疎地域においてドライバーの確保が非常に困難であることも明白になっている。天塩町の「相乗り」事業の場合、天塩と稚内間の行走ルートはほぼ決まっており、片道 70km ほど、約 1 時間程度の時間を要するため、利用者の乗車時間がかかり長く、ドライバーと利用者、または利用者同士間の「相性」が見られるようだ。これも新規ドライバーを増やすことが難しい一因になっていると考える。ドライバーを確保する上で、料金収受の制限は法律上制限されているため、現金以外の形で謝礼としてドライバーに補うことの可能性について、現在議論されているようだ。登録ドライバーの確保と利用数を増やすには、天塩町周辺地域が「相乗り」事業に参加することも有効的と考える。例えば、天塩と稚内の中間地域である豊富町では、特殊で稀な泉質の温泉を有するため、全国から来訪する滞在、移住者、とりわけ若年層の滞在・移住者が増えており、ウェブサイト操作や端末操作ができる。現在のシステム上でも、豊富町を通過地点として設定するなど工夫すれば、「相乗り」の利用展開の可能性もうかがえる。今後いかにして「相乗り」事業を含めた広域での移動について地域間連携を考えることが重要である。

「相乗り」利用の目的別に見ると、「通院」が圧倒的に多く、次に「買い物」のニーズが多い。天塩町電話受付の際に、「相乗り」の配車依頼にあわせて、病院に関する相談が多いという。病院に受診を希望する診療科目の対応曜日時間帯などの問合せ時々あるとのことだ。現在病院や行政サービスの情報もインターネットの Web サイトにより周知することが増えているため、高齢者等がインターネットにアクセスができず、結果的には「相乗り」配車サービスに、これらの情報確認の負担を転嫁することになっている。とはいえ、天塩町が利用している notteco システムにはこういった機能がない。

したがって、天塩町における「相乗り」対応の状況から、より広域で、行政、医療機関、公共サービスなど多領域と情報が取得のできるシステムも求められる。また、これまでの利用実績から、天塩町内における「相乗り」需要の限界があるため、「相乗り」の仕組みがより長期間に継続させるため、単独事業より、介護や子育て支援、また地域交流事業などへの多角化を展開する必要があると考えられる。

## (2) 北海道中頓別町における取組みと課題と可能性

2016年6月に、中頓別町は運用を担うための「シェアリング研究協議会」を立ち上げ、7月に実証実験の準備として町民向けの説明会「交通グループ会議説明会」を開いた。

「シェアリング研究協議会」には交通問題の専門家を会長（座長）に誘い、会議の開催など実質運用を主導する副会長には中頓別町自治会連合会会長が担当し、構成員には社会福祉関連機関、そして中頓別の介護福祉タクシーどんぐり、タクシー会社も構成員として参加している。そして、北海道運輸局旭川支局、シェアリングエコノミー協会とUber社がオブザーバーとして参加し、年に6回開催している。

また、準構成員として「シェアコミュニティ交通グループ」には町民利用者、ドライバーなども参加し、実験当初から現在まで「交通グループ会議」を毎月継続的に開催している。「交通グループ会議」では、Uberアプリの使用方法、ドライバー向けの説明と安全講習、利用者とドライバー間の意見交換などを行なっている。また、安全な移動の確保のために、ドライバーの運転資格の確認や、なかとんべつライドシェアの推進と住民に向けてライドシェア周知、利用の促進なども会議内容として取り上げている。事務局として中頓別町総務課が「北海道総合研究調査会」に相談や調査依頼を行なっている。

2016年8月24日に、「なかとんべつライドシェア（相乗り）実証実験」を開始した。2016年8月から2018年3月まで約3年間の実験を行なった。ライドシェアの仕組みを町民に周知するために、実証実験開始時に町が各種ポスター、車両用マグネット、高齢者のための拡大バージョンチラシの作成など工夫した。町内の道の駅ピンネシリ、農協スーパー、保健センターなどの6箇所に配車専用タブレットを設置、また電話代理配車するために、町がライドシェア受付専用のダイヤルを設けた。

Uberの発祥地であるアメリカではシェアによって収入を得る考えだったが、日本におけるライドシェアの場合、既存のタクシー事業者等の事業の保護、安全性を担保する観点から法規制が厳しいため、実質ガソリン代の実費以上の報酬を受け取ることができない。ドライバーの負担を軽減し、ライドシェアを継続的に展開できるように、中頓別町は料金換算ルールを見直し、工夫した。とはいえ、これらの見直しはあくまでもUberアプリの換算ルールが中頓別町における利用の実情との間に生じた料金換算のズレを補正したのみであり、ドライバーにとって生活を補うほどの収入にはならない。また、人口減少の過疎地域ではそもそも利用のキャパシティが小さいため、利用回数を増し収入を得ることに限界がある。

とはいえ、ライドシェアの取組みが開始して以来、利用数が徐々に上昇し、登録ボランティアドライバーの人数も増加している。これには地域の足を確保するための地域内での「共助」の精神が働いたと考えられる。中頓別町におけるライドシェア事業の展開には、シェアリングエコノミーがシェアによって、短期的に金銭収入を得る概念が変化し、地域における「共助」精神のシェアと次世代への伝承がライドシェアの報酬になっているといえよう。

## (3) 「地域の足の確保」課題解決のためのシェアリングエコノミーと導入主体（行政）の課題

天塩町の事例より、人口減少と高齢化が進む中、「地域の足の確保」は喫緊の課題である。しかし、自治体だけで公共交通体系を維持・運営することは困難になっている。一方で自家用車保有率と空席率が高い背景等を考えるとシェアリングエコノミーを導入し、自治体の努力による運用を行うことによって「地域の足の確保」、地域交通問題を改善する効果も見られた。また、中頓別町の事例より、過疎地域におけるライドシェアを中心に展開するシェアリングエコノミーの新たなあり方の可能性が見られた。

とはいえ、自治体運用の困難さ、高齢化率の高い過疎地域のデジタル化、法規制による料金収受、広域利用の限界などの課題が残されている。これらの課題を克服するため、「多角化」によるシェアリングエコノミー以外の事業との連携や、運営委託のできる地域のNPOなどの民間運営主体の形成など、事業の継続のための体制を構築する必要がある。

今後は本格運行が開始された地域に対し、行政を含めた利用意識調査などで、シェアリングエコノミーの試みが地域にもたらした変化を定量的に分析することも必要と考えられる。

また、病院、行政サービスも含めた広域利用のニーズのある天塩町の場合、「相乗り」の単独事業では長期的に継続することが難しいため、地域の交通手段全体の運営・維持の取組の協議が進められているMaaS（Mobility as a Service）の検討も含めて、地域での公共交通の維持について研究を進めることが課題となる。

### 3 全国でのシェアリングエコノミーの導入・展開と取組主体の課題：「シェア・ニッポン 100」対

#### 象全国アンケート調査から

##### 3-1 「シェア・ニッポン 100」対象全国アンケート調査

「地域の足の確保」へのシェアリングエコノミー導入事例のヒアリング調査によって地方の公共交通の課題は、① 自治体による「相乗り」の運営の困難さ、② 高齢化率の高い地域においてインターネットやスマートフォンに依存したデジタルシステムを普及することへの課題、③ 近隣自治体との広域的な取り込み、他のシェア事業とも組み合わせた多角化、等の課題としてまとめられる。そこでヒアリング調査で出てきた課題も基にして、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」を対象としてアンケート項目を設定しアンケート調査（郵送と Web 併用）をおこなった（2021 年 11 月～12 月実施）。調査結果をシェア事業が対象とする地域課題（観光振興、就業機会の創出、子育てなど女性活躍支援、地域の足の確保）や取組主体（組織）、複数のシェア事業の取組等の面から集計・分析を行った。調査は郵送と Web アンケートを合わせて行い、送付 108 地域に対し回答があった地域は 51（回答率 47%）であった。本調査報告書では、各地域の取組の課題や目的、そして取組主体（組織）等を集計したうえで、取組主体（組織）や目的による取組の相違や、今後のシェアリングエコノミーを活用した取組の展望等について考察を行う。

##### 3-2 シェアリングエコノミー導入・展開と取組主体

###### （1）シェアリングエコノミー取組のきっかけ・目的について

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」は平成 29 年から公開をされているが、回答のあった各地域がシェアリングエコノミーの取組を始めた時期はそれ以前の平成 28 年以前が多く（17 件、33%）、令和元年までにそのほとんどが取組を開始している。取組を始めたきっかけは「地域課題の解決」（37 件）、「地域の活性化」（21 件）が多数を占めているが、「企業等民間からの提案」（13 件）もある。

また取組んでいる目的は「就業機会の創出」（20 件）であり、「観光振興」（15 件）、「地域の足の確保」（11 件）、「需給ひっ迫解消」（10 件）が続いている。「その他」で回答があったものも「地域労働力の解決」や「フリーランスの育成」、「所得向上」、「女性活躍」などであり、「就業機会の創出」に含まれるものと考えられる。これを反映して、シェア（共有している対象）も「スキル（クラウドソーシング、体験型観光、子育てなど）」（28 件）が最も多く、利用しているプラットフォームは労働市場において人材マッチングを行う「クラウドワークス」（6 件）や体験型観光サイトを運営する「aini (TABICA)」（5 件）が目立つ。

シェアエコノミーに取組んでいる目的別にシェア（共有）している対象や利用しているプラットフォームを見てみると、「就業機会の創出」だけでなく、「観光振興」や「子育て支援」においても「スキル」を共有している割合は高く（図 1 参照）、「クラウドワークス」の他に体験型観光サイトを運営する「aini (TABICA)」の利用が見られる（図 2 参照）。「子育て支援」は当然ながら支援する側の子育てのスキルをシェアするものであるが、「観光振興」においても、プラットフォームの活用は体験型観光や観光ガイドなどに見られるように、地域資源と結びついた地域の住民のスキルを活かしたものと考えられる。

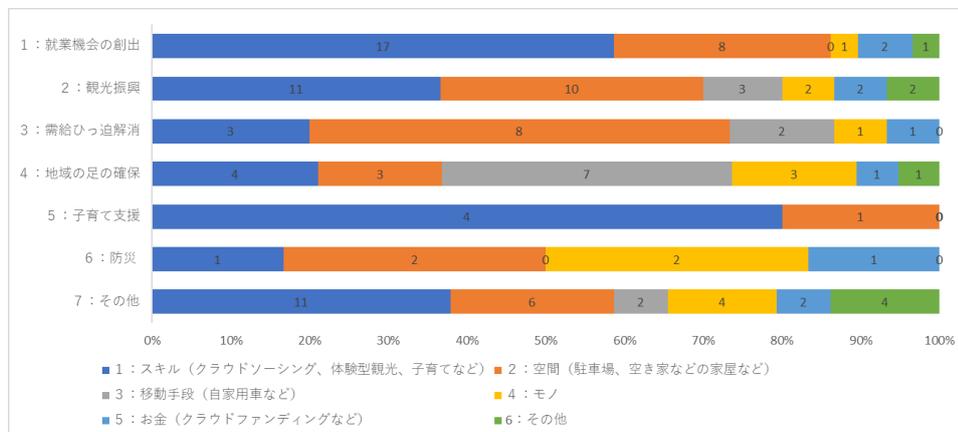


図 1 シェアリングエコノミーに取組んでいる目的別に共有している対象

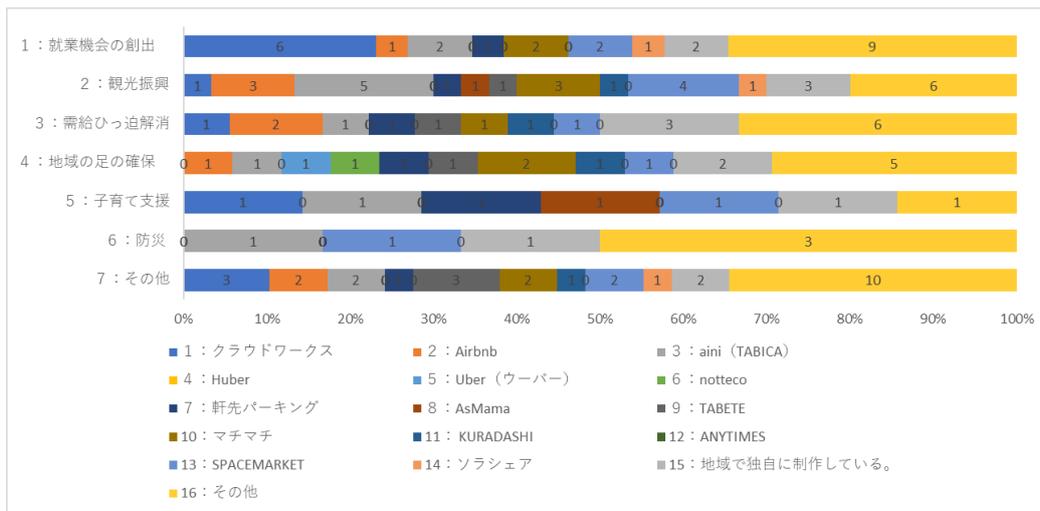


図2 シェアリングエコノミーに取り組んでいる目的別に利用しているプラットフォーム

現在の取組以外で、今後取組もうと考えているシェアリングエコノミーの対象を回答した地域は 19 地域 (27 件) あり、「スキル (クラウドソーシング、体験型観光、子育てなど)」と「移動手段 (自家用車など)」がそれぞれ 8 件であり、「その他」を回答した 1 件は「除雪作業」であったので、「スキル」の一つとも考えられる。また、現在の取組みの対象と今後の取組みの対象では大きな差異はみられなかった。

## (2) シェアリングエコノミー取組の主体について

次にシェアリングエコノミーを地域で取組む主体は、「行政 (市町村)」(39 件) が多いが、「民間企業」(19 件) や「中間組織 (NPO 法人等)」(9 件) を立ち上げて取り組む地域も見られる。取組の主体別には、シェアリングエコノミーを始めたきっかけや目的に関しては大きな差はみられない。

また、複数のシェアリングエコノミーの取組みを行っている地域は 20 件 (39%) であり、運営の組織形態は「単独の組織 (行政、外郭団体、中間組織、その他)」が 14 件、「それぞれ別の組織で運営」が 6 件である (図3参照)。

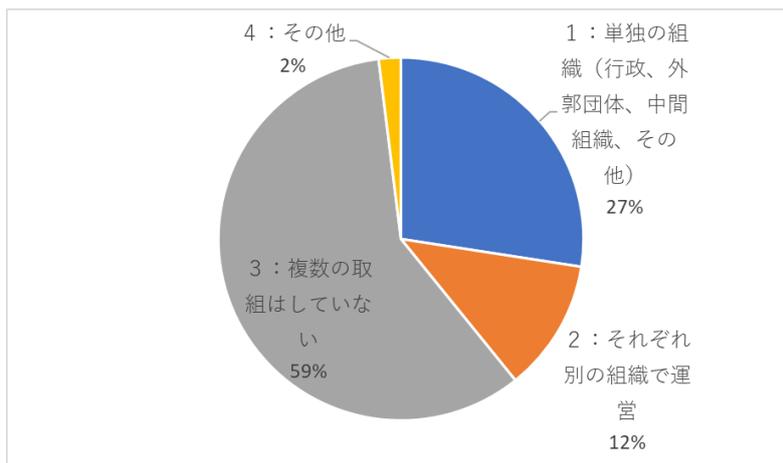


図3 複数のシェアリングエコノミーの取組をしている地域と運営の組織形態

複数のシェアリングエコノミーの取組みを行っている 20 件の地域のうち、16 件の地域の取組主体が行政 (市町村) であり、そのうち 9 件は行政による単独の組織運営である。またそれぞれ別の組織で運営されている 6 件のうち、いずれも行政 (市町村) が運営組織の一つとなっている (表1参照)。行政主導で進める地域や、NPO 法人などの中間事業者を立ちあげてシェアリングエコノミーのサービスの導入を進めようと

する地域など取組主体が多様であると同時に、特定のシェアリングエコノミーだけに特化して事業を行うだけでなく、他シェア事業とも組み合わせた事業の多角化が進められていることが確認された。

表1 複数のシェアリングエコノミーの取組をしている地域と取組主体

	行政	外郭団体	中間組織	民間企業	その他
単独の組織で 運営	1	0	0	1	0
	1	0	0	0	0
	1	0	0	0	0
	1	0	0	0	0
	0	0	1	0	0
	1	0	1	0	0
	1	0	0	0	0
	0	0	0	1	0
	0	0	1	0	0
	1	0	0	0	0
	1	0	0	0	0
	1	0	0	0	0
	1	0	0	0	0
	0	1	0	0	0
それぞれ別の 組織で運営	1	0	0	1	0
	1	1	1	1	0
	1	0	0	0	0
	1	0	0	1	0
	1	0	1	0	0
合計	16	2	6	5	0

複数のシェアリングエコノミーの取組を行っている20件の地域の、それぞれの取組の目的を見ると、「就業機会の創出」、「観光振興」がそれぞれ10件で最も多く、「需給ひっ迫」が7件、「地域の足の確保」が5件となっている（表2参照）。また複数のシェア事業の組み合わせとしては「就業機会の創出」と「観光振興」が6件あり、これらのシェア事業が共有している対象は「スキル」も多かったことから（図1-6参照）、地域で就業機会の創出を観光振興（体験型観光振興）と併せて取組んでいると考えられる。

表2 複数のシェアリングエコノミーの取組をしている目的と取組主体

	就業機会の 創出	観光振興	需給ひっ迫 解消	地域の足の 確保	子育て支援	防災	その他
単独の組織で 運営	0	0	1	0	0	0	0
	1	1	0	0	0	0	1
	1	1	0	1	0	0	0
	1	0	0	0	0	0	0
	1	0	0	0	1	0	0
	1	1	0	0	0	0	0
	0	1	1	1	1	0	1
	1	0	1	0	0	0	1
	0	1	0	1	0	0	0
	1	0	0	0	0	0	1
	0	0	0	1	0	0	0
	1	1	1	0	0	0	1
	0	0	0	0	1	0	0
	0	0	1	0	0	0	0
それぞれ別の 組織で運営	1	1	0	0	0	0	1
	0	0	1	0	0	0	1
	0	1	1	0	0	1	0
	1	1	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
合計	10	10	7	5	1	2	7

### (3) シェアリングエコノミー取組の広域化について

他の地域とのシェアリングエコノミーの広域的な取組がある地域は7件(14%)であり、そのうち「近隣・近接の地域との同じ目的での取組」は6件、「同じプラットフォームを使った遠隔地域との取組」は3件(複数回答のため重複あり)であった(図4参照)。また取組がある地域の取組目的は「就業機会の創出」が4件であった。

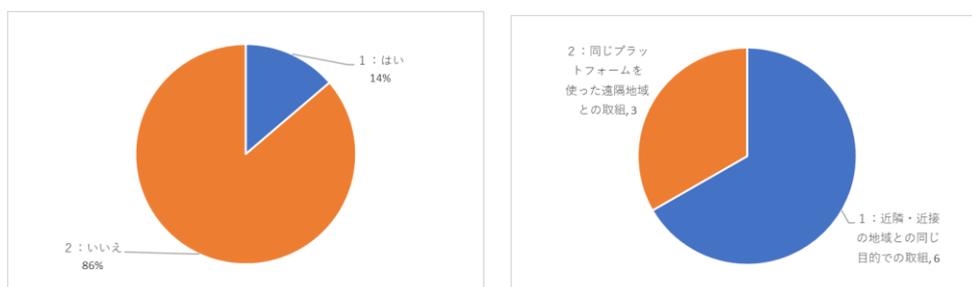


図4 他の地域とのシェアリングエコノミーの広域的な取組について(左図)と、その具体的な取り組み方法(右図)

表3 他の地域とのシェアリングエコノミーの広域的な取組がある地域の取組目的

就業機会の創出	観光振興	需給ひっ迫解消	地域の足の確保	子育て支援	防災	その他	
0	0	1	0	0	0	0	
1	0	0	0	0	0	0	
1	0	0	0	1	0	0	
1	1	0	0	0	0	0	
1	0	1	0	0	0	1	(不動産の有効活用)
0	0	0	0	0	0	1	
0	0	0	1	0	0	1	(地域コミュニティの活性化)

他の地域とのシェアリングエコノミーの広域的な取組がない地域のうち、今後広域的な取組の予定・可能性があると回答した地域が5件で、取組目的は「就業機会の創出」、「観光振興」がそれぞれ3件であった。

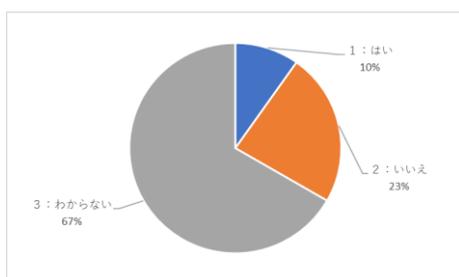


図4 今後広域的な取組の予定・可能性

表4 今後広域的な取組の予定・可能性ある地域の取組目的

就業機会の創出	観光振興	需給ひっ迫解消	地域の足の確保	子育て支援	防災	その他
1	0	0	0	1	0	0
1	0	1	0	0	0	1
0	1	1	0	0	0	1
0	1	0	1	0	0	0
1	1	0	0	0	0	1

#### 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。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。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。今回の「地域の足の確保」へのシェアリングエコノミー導入事例のヒアリング調査によっても地方の公共交通の課題は、① 自治体による「相乗り」の運営の困難さ、② 高齢化率の高い地域においてインターネットやスマートフォンに依存したデジタルシステムを普及することへの課題、そして③ 近隣自治体との広域的な取り込み、他のシェア事業とも組み合わせた多角化、等の課題が明らかになった。さらに「シェア・ニッポン 100」を対象としたアンケート項目を設定しアンケート調査結果からも、複数のシェアリングエコノミーの取組み(事業の多角化)に関しては、行政主導で進める地域や、NPO 法人などの中間事業者を立ちあげてシェアリングエコノミーのサービスの導入を進めようとする地域など取組主体が多様であると同時に、特定のシェアリングエコノミーだけに特化して事業を行うだけでなく、他シェア事業とも組み合わせた事業の多角化が進められている一方で、他の地域とのシェアリングエコノミーの広域的な取組(事業の広域化)に関しては、現状でも今後の可能性についても各地域とも積極的ではないことが確認された。

#### 【参考文献】

- 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](http://www3.weforum.org/docs/White_Paper_Collaboration_in_Cities_report_2017.pdf)  
(2021.3.31 確認)
- 秋山哲夫(2018)「人口低密度地域のライドシェアの実験とその意味」『農業計画学会誌』Vol.37, No. 3、2018年12月、pp.272-275.
- 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.38-53.
- 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](http://www.meti.go.jp/shingikai/economy/stat_share_eco/pdf/001_01_00.pdf) (2022.6.1 確認)
- 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.
- 天 塩 町 議 会 「 予 算 審 査 特 別 委 員 会 」 R4 年 第 回 定 例 会  
<https://www.youtube.com/watch?v=6qsIKVpAEnw> (2022.6.1 確認)
- 内閣官房シェアリングエコノミー促進室 (2021) 「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\\_R2.pdf](https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/share_nippon_100_R2.pdf)(2022.6.1 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>(2022.6.1 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.  
中頓別町ホームページより公開「中頓別町議会定例会会議録」(各年版)  
<https://www.town.nakatombetsu.hokkaido.jp/bunya/5988> (2022.6.1 確認)  
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)(202  
2.6.1 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

### 〈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の導入による地方の公共交通問題の改善と課題	日本地域経済学会 第32回大会	2021年12月
中山間地域の公共交通課題とシェアリングエコノミーの可能性	中四国商経学会第62回大会	2021年12月
地方におけるシェアリングエコノミーの導入と運営主体の役割	社会情報学会 2021年度関東支部研究発表会	2022年3月