第２章

シェアリングエコノミーの概要

第１節　概論

第２節　シェアリングエコノミーの基礎知識

第３節　多摩・島しょ地域とシェアリングエコノミー

第１節　概論

１．自治体を取り巻く環境

我が国では、少子高齢化により 2008 年をピークに総人口が減少している。

一方で、東京都の総人口は 2025 年に 1,398 万人、区部でも 2030 年に 979 万人でピークを迎えると予測されている。多摩・島しょ地域では 2020 年に 426 万人でピークを迎えたのち、減少することが予測されている（図表 3）。

少子高齢化の進展で生産年齢人口も減少し、財政の危機や自治体の職員の減少などさまざまな問題が深刻化することで、従来の方法や水準で公共サービスを維持することが困難になる可能性がある。

このような状況下では、限られた人員で限られた地域資源等を効率よく活用する又は稼働率を上げるという視点から改めて自治体運営を見直すことで、課題解決に向けた取組の道筋が見えてくる可能性がある。

そのためには、既存の資源や個人の活用可能な能力と、ニーズをマッチングさせる仕組みが必要であるが、近年では情報通信技術（以下 ICT という。）の発展がそれを可能とさせている。

図表 3 東京都、区郡、多摩・島しょの総人口推移

注１）各年 10 月１日時点の値
２）＊印は国勢調査結果による実績値
３）グラフ中の四角はピーク時の人口を示す。

出典：東京都総務局「東京都区市町村別人口の予測」の概要（2017 年 03 月 30 日報道発表資料）
http://www.metro.tokyo.jp/tosei/hodohappyo/press/2017/03/30/15.html　（2020 年１月 21 日確認）

２．情報通信技術（ICT）の発展

日本国内では、1990 年代半ばからインターネットと携帯電話が急激に普及し、2005 年末には携帯電話等の移動端末によるインターネット利用者数が、パソコンによるインターネット利用者数を上回った。

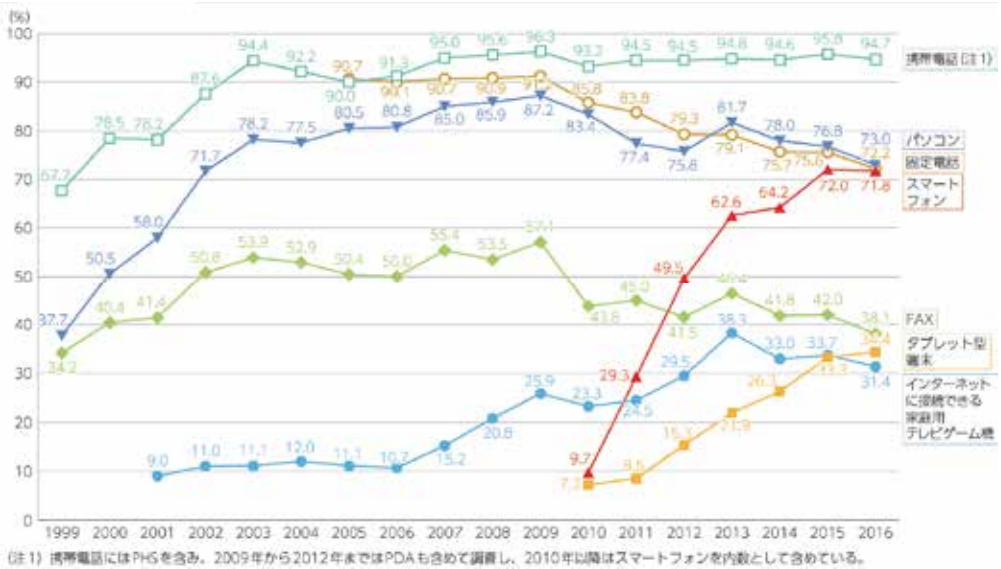
その後、2009 年頃からスマートフォンが急速に拡大し始めた（図表 4）。スマートフォンが持つ位置情報や決済システムなどのさまざまな機能によって、利用者はいつでもどこでも欲しいモノや必要な情報をインターネットで探し出すことができることに加え、モノや情報を共有するという新たな価値観が人々に根付き始めた。

また、これまでは顔見知り同士でのモノや情報のやり取りが基本であったが、スマートフォンの普及とともに、ブログ、Facebook や Twitter 等のソーシャル・ネットワーキング・サービス（以下 SNS という。）が台頭したことで、利用者同士が顔見知りでなくとも容易につながることが可能になった。

更に近年では、利用者同士が保有している資産（空間、モノ、カネ等）や能力（スキル、知識等）の活用可能な時間帯などの情報をリアルタイムに共有し、それらの貸し借りを仲介（マッチング）するサービスが登場した。

このように、ICT の発展に伴い登場した、既存の資産や個人の活用可能な能力と、それを必要とするニーズをマッチングさせる新たな経済活動としてシェアリングエコノミーが注目されている。

図表 4 我が国の情報通信機器の保有状況の推移（世帯）



出典：総務省「平成 29 年版情報通信白書」（2017 年 7 月）
https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h29/pdf/n1100000.pdf（2020 年 1 月 21 日確認）

第２節　シェアリングエコノミーの基礎知識

１．シェアリングエコノミーとは

（１）シェアリングエコノミーの定義

シェアリングエコノミーについて明確な定義は存在しないが、内閣官房シェアリングエコノミー促進室では、

「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[1]（以下プラットフォームという。）を介して他の個人等も利用可能とする経済活性化活動」

としている。

本報告書においても、シェアリングエコノミーの概念は内閣官房シェアリングエコノミー促進室と同様とする。

（２）シェアリングエコノミーの仕組み

①基本構造

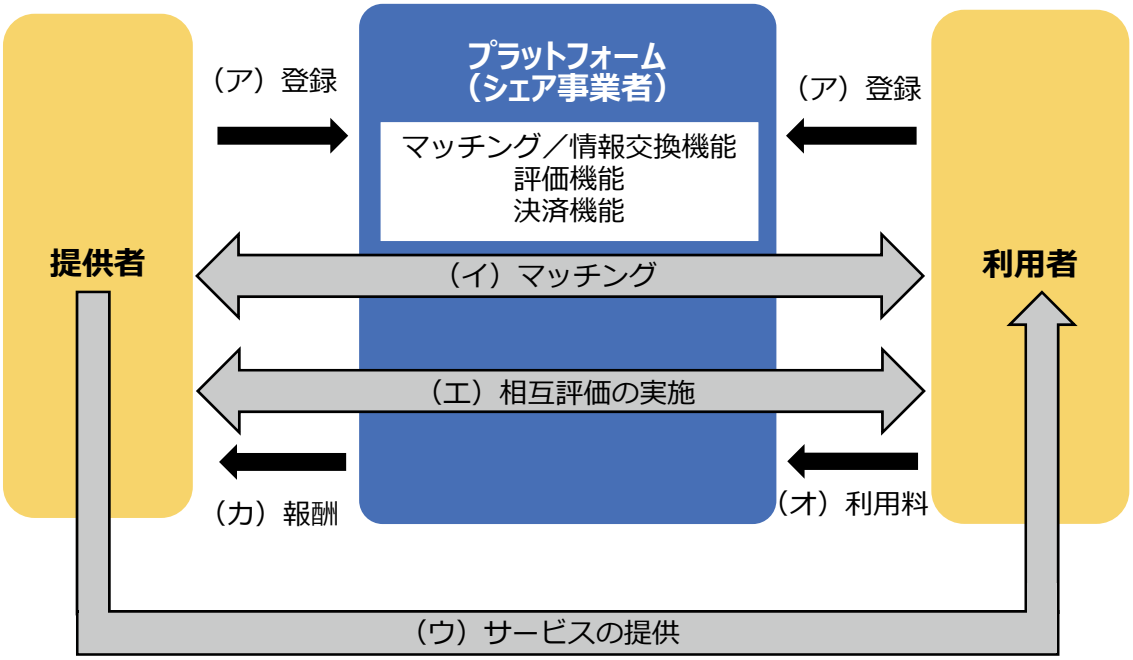
シェアリングエコノミーは、企業が提供する商品・サービスを個人が購入・利用するという従来からある取引とは異なり、インターネット上のプラットフォームを通じた不特定多数の個人間での取引が基本である。

シェアリングエコノミーの基本構造は図表５のとおりである。プラットフォームを運営する事業者をシェア事業者といい、遊休資産等を活用してサービスを提供する者を提供者、そのサービスを享受する者を利用者という。シェアリングエコノミーの概念をもとに、シェア事業者がプラットフォームを介して取引するサービスをシェアサービスという。

具体的な取引の流れを図表６に示す。

[1] 利用者と提供者が直接的にやり取りできる場

図表 5 シェアリングエコノミーの基本構造



図表 6 取引の流れ

（ア）プラットフォームへの登録	
	利用者と提供者それぞれが、シェア事業者が運営するプラットフォームに登録する。
（イ）マッチング	
	提供者候補の中から、利用者が自らのニーズに応じて利用したい提供者を選択する。 提供者側が合意すればマッチングが成立し、サービスのやりとりが開始される。
（ウ）サービスの提供	
	提供者は、利用者に対してモノ・サービス等を提供する。
（エ）相互評価の実施	
	取引終了後に、プラットフォーム上の評価機能を使って利用者と提供者がお互いを評価する。評価が公開されることで、利用者と提供者ともに信頼できる取引相手を選択する手がかりが可視化される仕組みである。
（オ）利用料の支払い	
	利用者は、サービス利用後にプラットフォーム上の決済機能から利用料を支払う。 サービスによっては、契約が成立した段階で利用者側がシェア事業者に事前に料金を支払う場合もある。
（カ）報酬の受け取り	
	提供者は、プラットフォーム上の決済機能から報酬を受け取る。 報酬は、プラットフォーム手数料を除いた金額となる。

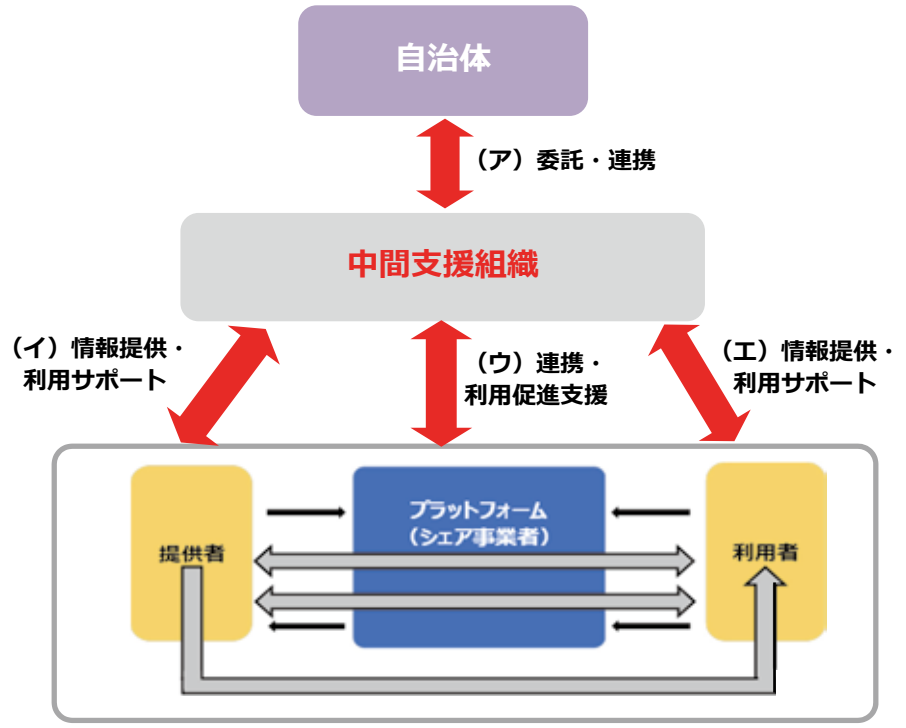
②中間支援組織を含むシェアリングエコノミーの構造

自治体がシェアリングエコノミーを活用する際には、地域に根差して活動している団体や民間事業者などと連携して進めるケースがみられる。このとき連携する団体や民間事業者を**中間支援組織**という。

中間支援組織とは、主に自治体と提供者、シェア事業者、利用者の間に立って、さまざまな活動や連携を支援する組織

中間支援組織は、NPO 法人や観光協会が担うことが多い。主な役割は、シェア事業者及び利用者・提供者との間を取り持ち、情報共有や業務支援などを行うことである。シェアリングエコノミーの仕組み全体を、円滑化させる機能を果たしている。

図表 7 中間支援組織を含むシェアリングエコノミーの構造



図表８　中間支援組織の役割

（ア）委託・連携	
	自治体との連携のもと、シェアリングエコノミーの利用促進等に協力して取り組む。自治体から中間支援組織として委託される形式が多い。
（イ）提供者への情報提供・利用サポート	
	例えば、スキルシェアの場合は提供者のスキルを向上させる研修会の実施、ライドシェアの場合にはドライバーの採用や運行管理業務などを行う。
（ウ）連携・利用促進支援	
	例えば、シェア事業者同席による利用説明会の開催や、現金払いが可能となる仕組みを整備する、お試し利用券を発行するなど、シェア事業者と連携して利用者や提供者の利用促進を支援する。
（エ）利用者への情報提供・利用サポート	
	シェアサービスの利用検討を促すような基本的な情報提供や、利用者からのサービスに関する質問や相談などに対応する。

２．シェアサービスの概要

（１）代表的なシェアサービスの概要

シェアリングエコノミーの普及促進のために設立された一般社団法人シェアリングエコノミー協会（以下シェアリングエコノミー協会という。）では、シェアする対象によってシェアリングエコノミーを「空間のシェア」、「移動のシェア」、「モノのシェア」、「スキルのシェア」、「カネのシェア」の５つの領域に分類している。

本報告書においては各領域について、ホームシェアやスペースシェアといった代表的なシェアサービスとその概要、代表的なプラットフォームなどを独自に整理した。

①空間のシェア

自宅や空き家などを貸し借りする「ホームシェア」と、宿泊以外の用途で遊休資産を貸し借りする「スペースシェア」に大きく分類される。

ホームシェア	
概要	個人宅や空き家などを貸し借りするサービス。宿泊施設として貸し借りする「民泊」がホームシェアの代表である。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	Airbnb（Airbnb, Inc.） STAY JAPAN（株式会社百戦錬磨）
スペースシェア	
概要	宿泊以外の用途で不動産（空き地や遊休施設、駐車場などの空スペース）を時間単位で貸し借りするサービス。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	SPACEMARKET（株式会社スペースマーケット） akippa（akippa 株式会社） 軒先パーキング／軒先ビジネス（軒先株式会社）

②移動のシェア

「カーシェア」と「レンタカー」の大きな違いは、「レンタカー」は主に事業者が所有する自動車を有料で借りるサービスであるが、「カーシェア」は特定の自動車を会員間で共有し、それぞれが利用したい時間に借りることができるサービスとされる。

「シェアサイクル」と「レンタサイクル」は明確な区別はなされていないのが現状である。代表的な特徴から違いを示すと、「シェアサイクル」は「好きな貸し出し拠点で利用、返却ができる」のに対し、「レンタサイクル」は「利用・返却は同じ場所」が原則である。また利用手続きに関して、「シェアサイクル」では「スマートフォンなどで手続が完結する」のに対して、「レンタサイクル」は「有人窓口での手続きが必要」という違いがある。

カーシェア	
概要	登録している会員個人間で、自動車を一時的に貸し借りできる仕組みであり、使用者自らが運転するサービス。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	Anyca（株式会社 DeNA SOMPO Mobility） d カーシェア（株式会社 NTT ドコモ）
ライドシェア	
概要	一般ドライバーが自家用車を用いて行う有償の運送サービス。「相乗り」や「配車サービス」を指し、利用者は乗車に対する料金を支払う。自家用車を用いて有償で運送することは、日本では原則として禁止されているが、自家用有償旅客運送制度において、過疎地域での輸送や福祉輸送といった地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、例外的に市町村や NPO 法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとされている。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	Uber（Uber Technologies, Inc.） DiDi（滴滴出行）
シェアサイクル	
概要	自転車を他者と共有して使用できるサービス。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	COGICOGI（コギコギ株式会社） COGOO（RELATIONS 株式会社）

③モノのシェア

主にインターネットを経由した「フリーマーケット」と「レンタルサービス」に分類される。両者ともに、従来からあった取引形態であるが、シェアサービスとして扱われることが多い。これらがシェアサービスに該当する基本的な要件としては、「スマートフォンアプリ等を用いて、対面でのやり取りを要しない」、「事業者を介することなく、個人同士で取引を開始し、完結できる」などが挙げられる。

フリーマーケット	
概要	不用品や手作り品などの物品をオンライン上にて売買できるサービス。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	メルカリ（株式会社メルカリ） minne（GMO ペパボ株式会社）
レンタルサービス	
概要	洋服や家具など定額料金で自由にレンタルできるサービス。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	airCloset（株式会社エアークローゼット） Laxus（ラクサス・テクノロジーズ株式会社）

④スキルのシェア

専門知識や技能を活用した作業などをやりとりする「スキルシェア」と、空き時間を活用した日常の用事などをやりとりする「時間シェア」に大きく分類される。

スキルシェア	
概要	通訳、翻訳や文章校正、デザイン作成やプログラミングなど「専門性の高い知識や技能が必要とされる」作業などが対象。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	CrowdWorks（株式会社クラウドワークス） ココナラ（株式会社ココナラ）
時間シェア	
概要	家事や育児、草刈りや雪降ろしなどの日常的な用事や、地域で体験型観光やガイドを提供するなど「空き時間を活用して提供できる」作業などが対象。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	AsMama（株式会社 AsMama） タスカジ（株式会社タスカジ） TABICA（株式会社ガイアックス）

⑤カネのシェア

カネのシェアは､「クラウドファンディング」と「ソーシャルレンディング」に分類される。不特定多数の人々からの資金調達手段として、両者とも広義のクラウドファンディングとして扱われることが多いが、その特徴によって区別される。

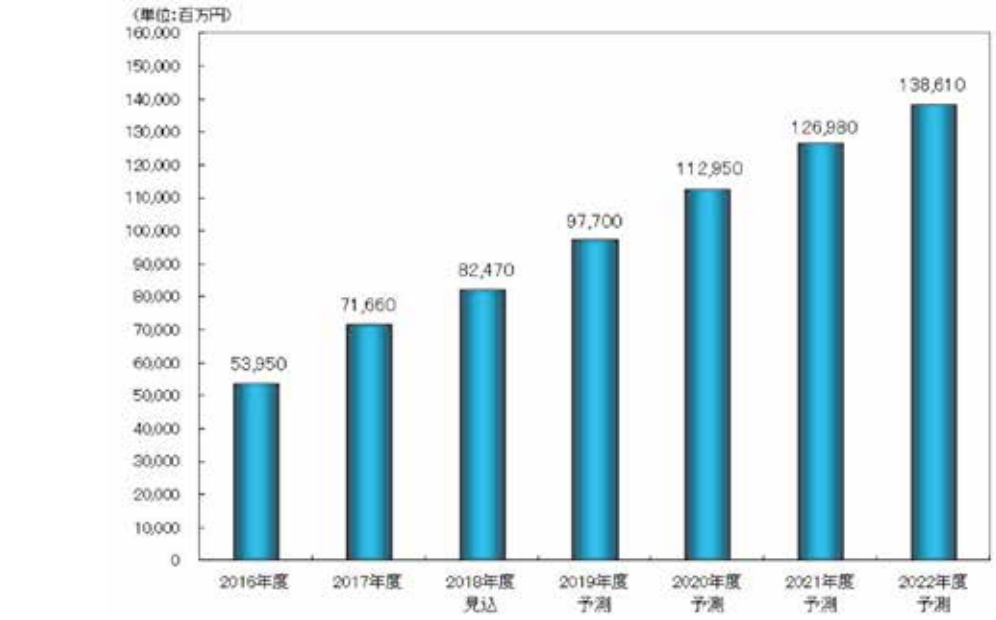
クラウドファンディング	
概要	主に購入型クラウドファンディングを指し、商品やサービスを事前購入してもらう形での資金調達法とされる。起業家などの利用者は資金調達の結果得られた成果である商品やサービスを、最終的に支援者である提供者に対して提供することを前提とする。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	Makuake（株式会社マクアケ） READYFOR（READYFOR 株式会社）
ガバメントクラウドファンディング	
概要	自治体が､自らの課題解決のためにふるさと納税の寄附金の「使い道」を具体的にプロジェクト化し、そのプロジェクトに共感した方から寄附を募る仕組み。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	ふるさとチョイス（株式会社トラストバンク） READYFOR ふるさと納税（READYFOR 株式会社）
ソーシャルレンディング	
概要	主に貸付型クラウドファンディングを指し、ある目的のため資金を調達したい利用者に対して、投資家である提供者が資金を貸し付ける方法である。利用者は小口資金を複数の提供者から集めることで大口の資金を調達することができ、提供者では投資元本に加えて、利息を受け取ることができるメリットがある。
代表的なプラットフォーム（シェア事業者名）	SBI ソーシャルレンディング（SBI ソーシャルレンディング株式会社） OwnersBook（ロードスターキャピタル株式会社）

３．シェアリングエコノミーの市場規模

シェアリングエコノミー市場は、シェア事業者の増加とサービス利用拡大により、市場規模が年々拡大している。株式会社矢野経済研究所の調査によれば、2017 年度の国内シェアリングエコノミーサービス市場（事業者売上高ベース）は、前年度比 132.8%の 716 億 6 千万円としている。

2022 年度の国内シェアリングエコノミーサービス市場（事業者売上高ベース）は 1,386 億 1 千万円に達すると予測される。

図表 9 シェアリングエコノミー（共有経済）サービス市場規模推移・予測



注1．サービス提供事業者売上高ベース　　矢野経済研究所調べ
注2．2018年度は見込値、2019年度以降は予測値
注3．本調査におけるシェアリングエコノミー（共有経済）サービスとは、「不特定多数の人々がインターネットを介して動産・スペース・モノ・ヒト・カネなどを共有できる場を提供するサービス」のことを指す。
但し、音楽や映像のような著作物は共有物の対象としていない。

出典：株式会社矢野経済研究所「シェアリングエコノミー市場の実態と展望　2018」

４．国内におけるシェアリングエコノミーを巡る動向

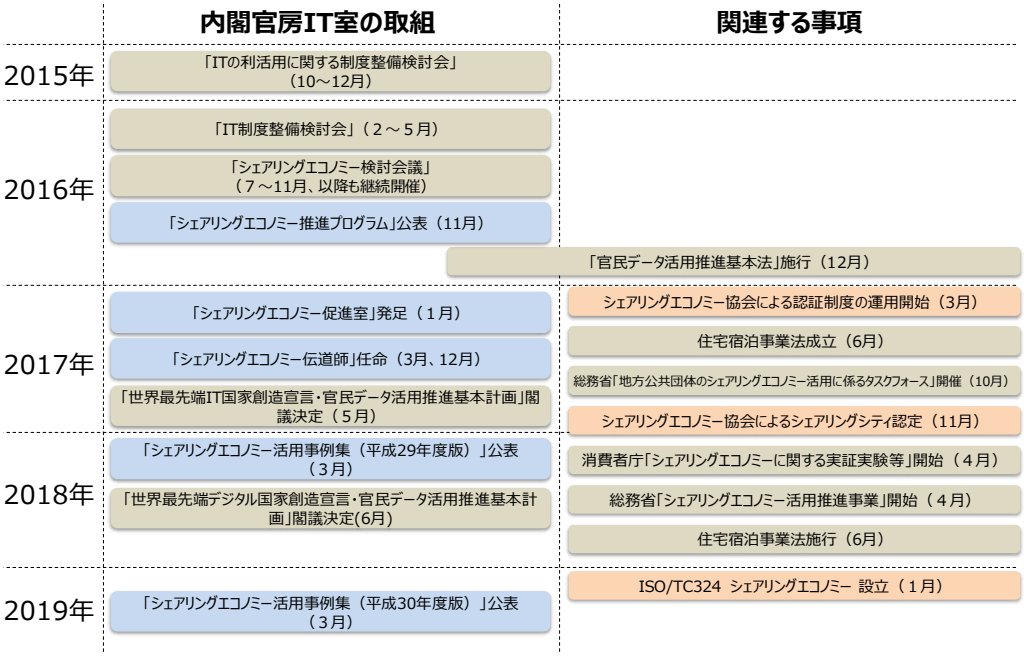
内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室は、シェアリングエコノミー検討会議を 2016 年７月に立ち上げ、2017 年１月にシェアリングエコノミーに関する一元的な窓口として内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室内にシェアリングエコノミー促進室を設置した。また、シェアリングエコノミー伝道師の任命、シェアリングエコノミー活用事例集「シェア・ニッポン 100」の公表など、各府省庁、民間事業者と連携してシェアリングエコノミーの普及啓発に取り組んでいる。

民間事業者の動きとして、2015 年 12 月にシェアリングエコノミー協会が設立された。同協会ではシェアリングエコノミーの普及や発展を目的に、政策推進や自治体と協働しながら市場環境整備に取り組んでいる。

また、政府では、シェアリングエコノミーによる効率的な資源活用の仕組みを社会全体に浸透させることを目的にシェアリングシティ構想を推進している。2016 年からはシェアリングエコノミー協会がシェアリングエコノミーを活用する自治体をシェアリングシティとして認定している。2020 年１月現在で 18 団体にのぼり、自治体での活用も拡大している。

多摩・島しょ地域では、清瀬市の ICT を活用することで公的スポーツ施設の場所・空き時間や、指導プログラムの提供場所・時間を見える化し、利用者が好きな場所・時間で好きなトレーナーから指導を受けることを可能とする取組がシェア・ニッポン 100（平成 30 年度版）に掲載されている。また、日野市は 2019 年度総務省「シェアリングエコノミー活用推進事業」を受託し、多世代型スキルシェアによる地域課題解決に関する実証事業を進めている。

図表 10 シェアリングエコノミー推進の歩み



出典：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」（2019 年５月）
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/shiearingu/dai2ji-houkokusho.pdf
（2020 年１月 21 日確認）

５．自治体課題と対応するシェアサービス例

以下の図表は、政府のシェアリングエコノミー検討会議にて示された自治体課題と対応するシェアサービス例を加筆改変して示したものである。

ここに挙げられている課題は、多くの自治体にあてはまるものであり、課題に対応させる形で解決手段となり得るシェアサービスが示されている。

これまでシェアリングエコノミーを検討したことがない場合には、この表を参考にすることで、自治体課題の解決手段の一つとしてシェアサービスを捉える一助とされたい。

図表 11 自治体の課題と対応するシェアサービス例

分野	解決したい課題	対応するシェアサービス例
雇用創出	若者、女性に向けた地域での新しい仕事づくり	●スキルシェア（クラウドソーシングによる業務のマッチング）
男女共同参画	女性が働きやすい環境づくり	●時間シェア（家事代行のマッチング）
社会福祉	子育てしやすい環境づくり	●時間シェア（家事代行のマッチング） ●スキルシェア（送迎・託児の安心頼り合い、ベビーシッターのマッチング）
公共交通	①過疎地域での公共交通の代替となる交通手段の創出 ②観光客向けの新たな移動手段の創出	●ライドシェア ●カーシェア ●シェアサイクル
観光振興	宿泊施設等の需要の取り込みによる観光業の活性化	●ホームシェア（民泊） ●スペースシェア（駐車場のマッチング）
	観光ガイド、観光体験プログラムによる観光業の活性化	●時間シェア ●スキルシェア（体験型観光コンテンツの作成、旅行者向けガイドマッチング）
公的不動産活用	自治体が保有する低未利用施設の利活用による稼ぐ公共施設への転換	●スペースシェア（遊休スペースや駐車場のマッチング）
民間資産活用	空き家、空き店舗、空きビル等の利活用による民間不動産の活性化	●スペースシェア（遊休スペースや駐車場のマッチング）
教育	生涯教育	●スキルシェア（専門知識や趣味などの学びのマッチング）
農林水産	農林水産資源を活かしたグリーンツーリズムの開発	●時間シェア ●スキルシェア（体験型観光コンテンツの作成）
災害対策	災害時の緊急支援手段の確保	●ホームシェア（民泊） ●カーシェア
自主財源の確保	特定の地域課題解決に必要となる資金を、従来とは異なる手段で調達	●クラウドファンディング（ガバメントクラウドファンディング）

出典：内閣官房　情報通信技術（IT）戦略室／シェアリングエコノミー促進室「シェアリングエコノミー推進プログラムの進捗状況について」（第８回シェアリングエコノミー検討会議（2017 年 9 月 29 日）資料 8-1（出典元：一般社団法人シェアリングエコノミー協会資料）を基に一部改変して作成

第３節　多摩・島しょ地域とシェアリングエコノミー

多摩・島しょ地域自治体においては、2020 年 1 月時点ではシェアリングシティに認定されている自治体はないものの、清瀬市や日野市のようにシェアリングエコノミーを活用して課題解決に取り組んでいる自治体は存在している。

政府及びシェアリングエコノミー協会によるシェアリングエコノミーの活用に向けた情報提供や支援策などの環境整備の動きや、自治体課題の解決手段としてシェアリングエコノミーを活用している自治体の動向を踏まえると、多摩・島しょ地域の自治体においてもシェアリングエコノミーが地域課題の解決手段の一つとなる可能性は十分にあると考えられる。

以降、第３章から第５章では、多摩・島しょ地域の自治体がシェアリングエコノミーの活用可能性を少しでも実感でき、課題解決手段の一つとしてシェアリングエコノミーを加える契機となるような情報や視点を提供することを目的に、調査・分析を実施している。