

ヨーロッパにおけるシェアリングエコノミーの これまでの展開と今後の展望



穂鷹 知美

～要旨～

2010年代、ヨーロッパでもシェアリングエコノミーが各地に広がっていくが、その展開は一概ではなかった。地域の状況や需要・関心を反映し、地域社会の問題解決や地球温暖化対策のツールとして生まれ、定着するモデルがでてくる一方、各地で軋轢をうみ、事業が停滞するものもでてきた。今後は、仲介サービス事業者や利用者の利便性とは別に、就労条件や地域生活への影響がより重視されていくようになると思われる。仲介サービス事業者にとっては、当初のビジネスモデルを押し通すことは不可能で、再考が迫られているといえる。総じて、ヨーロッパにおいてシェアリングエコノミーは、社会の需要や評価を指針にし、地域社会での不自由や不足を補うサービスとして、発達・定着してきたといえ、これからも時代や社会の局面に合わせ、シェアリングエコノミーの可能性が広がっていくことを期待したい。

1 はじめに

2010年代、アメリカ発の配車仲介サービスのUberと、短期ルームシェアリング業者のエアビーアンドビーが、ヨーロッパで事業を展開するようになると、シェアリングエコノミーという言葉やそのしくみが、ヨーロッパでも、若者を中心に知られるようになり、実際に利用もすすんでいった。シェアリングの取引額は、2013年には10億ユーロであったのに対し、2年後の2015年には360億ユーロに増加した。2016年のEU28カ国に住む14,050人を対象にした調査では、全体の52%がネット上のシェアリングエコノミーのプラットフォームの存在を知っており、17%の人は実際に利用（サービスの提供

を含め）したことがあると回答している（Flash Eurobarometer, pp.6-8）。

ただしよくみると、シェアリングエコノミー事業が、これまでヨーロッパでたどってきた軌跡は一概ではない。地域の状況や需要・関心を反映し、問題解決の手段として定着するモデルがでてくる一方、各地で軋轢をうみ、事業が停滞する場合もあった。2020年の今年、コロナ危機で利用者が激減しているものもある。

本稿では、このようなヨーロッパのシェアリングエコノミーの展開を、ヨーロッパに特徴的と思われるシェアリング事業の事例をいくつかをとりあげ、それらにそって考察することで、概観することを試みる。まず2節、3節では、事

業規模が大きくシェアリングエコノミーの代表格とされる、短期ルームシェアリングと配車仲介サービス事業についてとりあげる。具体的には短期ルームシェアリング（以下略称として「民泊」と表記する）仲介業者エアビーアンドビーと配車サービス仲介業者ウーバーが事業展開で直面している問題領域を明らかにする。4節以降では、社会福祉や環境など複数領域を縦断する目標をかかげ、ヨーロッパ社会で定着しているシェアリングモデルを四つ取り上げる。最後に、これらのシェアリングエコノミーの特徴や問題点を総覧し、これからの状況を若干展望する。

なお、本稿では、シェアリングエコノミーを、基本的に「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」（内閣官房シェアリングエコノミー促進室の定義）をとらえるが、「個人等が保有する活用可能な資産等」や「経済活性化活動」が具体的に何を指し、何が除外されるかといった詳細の規定はせず、むしろ、シェアリング（分け合う）しくみを介した事業やそのモデルという大枠を重視し、具体例に即して議論を深めていきたい。これまで未踏の分野や、ビジネスや社会福祉の境界領域に生じており、活動意義や活動次元が多岐にわたるシェアリング事業についても、これまで典型とされてきたシェアリングエコノミーと同等の比重を置いて扱い、論考の対象としていく。

2 観光都市で問われる民泊

民泊仲介業者エアビーアンドビー（以下Airbnbと表記）は、2011年にアメリカ以外の最初の事務所をドイツのハンブルクに設置し、そ

れ以後、ヨーロッパでの事業を急拡大させてきた。現在までヨーロッパの民泊仲介業者最大手として君臨しているが、事業が大規模化するのに並行して、各地で摩擦も起きるようになった。

まず、最初に、宿泊税（保養滞在税）をめぐる地域のホテル業界と対立がうまれた。ホテルが旅客から徴収するのが義務化されている宿泊料が、民泊では徴収されなかったため、これをホテル業界が不公平だと主張した。しかし、このような不満は、Airbnbが、ヨーロッパの多くの自治体と協定を結び、宿泊料を徴収するようにしたことで、その後、解消されていった。

一方、ヨーロッパの主要な都市で、大量の観光客が流入するいわゆる「オーバーツーリズム」が問題視されるようになってくると、民泊に対し、新たな批判がでてきた。オランダの首都で、ヨーロッパで最初の「シェアリングシティ」宣言をした都市としても知られるアムステルダムを例にあげてみる。人口87万人の中都市アムステルダムでは、2005年の観光客数がすでに1,100万人だったが、2018年には1,800万人にまで増え、オーバーツーリズムの弊害が顕在化するようになる。公共施設やインフラ、公共交通などの公共財全般の質が利用過多により著しく低下、騒音やごみの破棄など環境や公害問題の増加に加え、市内の住居の家賃も高騰した。例えば、市内の住居の2017年の平均家賃は前年比で12%上昇している。

観光が地域経済の振興につながることは認めつつも、このままでは、住民の生活の質が低下するだけでなく、地域コミュニティが衰退し、表面的に都市の表情を保つだけの都市のテーマパーク化が避けられない。このように事態を深刻に受け止めたアムステルダム市は、観光産業に、様々な対策や規制に着手をはじめた。その一環の措置が、民泊にも及ぶようになった。

まず、ヨーロッパで最初の都市として、2014年から Airbnb と協定を結び、観光客税（宿泊税に相当するもののアムステルダムでの名称）を都市に支払うことに合意させた。ちなみにアムステルダムでは、中心街で観光客が宿泊した場合には、全宿泊料金の7%、周辺地域に宿泊した場合は4%に当たる額を観光客税として支払うことになっており、税率を変えることで、中心部の宿泊の集中を避けようとしている。

一方、その後も民泊の宿泊数は増え、2015年は前年比で Airbnb のアムステルダムの宿泊数がさらに33%増え、2万2,000泊となっている。市はさらなる措置として、2017年3月の協定で、宿泊日数がカウントされるカウンター機能を民泊の物件上に表示させ、60泊までを上限とした。さらに市は2019年から、年間上限30泊にまで制限した。

民泊も家賃高騰に加担する一要因ととらえ民泊を規制の対象とする措置は、アムステルダムだけでなく、ドイツのベルリンやスペインのバルセロナなど、ほかのオーバーツーリズムがすすんでいるヨーロッパの都市でも採用されている。

3 岐路にたつ配車サービス

2010年代半ば、配車サービス仲介業者ウーバーが、ヨーロッパのいくつかの都市で配車サービスをはじめると、利用も増えるが、同時にヨーロッパ各地で不満が噴出してくるようになった。

最初に不満を表明したのはタクシー業界だった。ウーバーは、顧客の希望する場所に運転手が運びその輸送代金をもらうという、事実上タクシーと同じサービスを提供しても、タクシー業界に課せられている安全確保のための義務や負担や資格が課せられておらず、結果として、

タクシーよりも安価な輸送サービスを提供するのは不当だとした。

これについて2017年12月に欧州司法裁判所が下した判決は、ウーバーのその後のヨーロッパでの事業展開において、決定的なものとなった。判決では、ウーバーの配車アプリを利用した配車仲介サービスを輸送サービスに当たるとし、以後、各国で、輸送サービスという同分野のルールを適用することとした。具体的な手法や、見直しの必要性などの判断は、EU加盟各国に委ねられたが、この判決以後、安全確保を理由に、旅客輸送免許をもたない運転手のサービスを非合法として取り締まる国が増えた。

近年は、さらにウーバーに対し労働法との関連で批判が高まっている。ウーバーが、被雇用者である運転手の社会保険の支払い義務を免れているという主張からだ。

スイスではこの件に関して昨年5月、公式な見解がだされ、その後の展開を決定づける岐路となった。それは、ローザンヌの労働裁判所でウーバーの元運転手人がウーバーに不当に解雇されたとして起こした訴訟の判決で示された。ここでは裁判の全容には触れず、関連する部分にのみ注目すると、裁判所は、一週間の就労時間が平均50.2時間であった元運転手の主張を全面認め、元運転手にとって当時これは副業でなく主業であるとし、同時に、元運転手を、業務を委託された自営業者ではなく、ウーバーの被雇用者であるという見解を示した。

このような裁判所の見解は、おおむね労働法専門家の理解と一致する。ウーバーのビジネスモデルは、好きな時間と場所を選べる自由な仕事の形態であるとはいえ、運賃を自由に決められないなど、就労の仕方においてはウーバーに依存が高いため、現行の労働法や社会保険法に照らし合わせると、自営業者というより被雇用

者に近いとする。

これに対し、ウーバーは、ドライバーを自営業者とみなす立場を基本的に崩しておらず、スイス国内ではほかの訴訟でも争っているが、その一方で、ローザンヌの判決が出されて1ヶ月経たないうちに、サービス中の事故や怪我に対して労災保険をかけることを公表した。スイスの約2,500人の全ドライバーのサービス中とその後15分間に自動的に保険がかかり、運転手の金銭的な負担は一切ないという。このようなウーバーの措置について、ウーバーの雇用者の態度として進展したと評価する人もいれば、雇用者としての義務を逃れようとしているだけだという批判もあるが、いずれにせよ、配車サービスを、これまでのような形で行うことが困難になった状況を端的に示しているといえよう。

ちなみに、配車仲介サービスだけでなく、一般人に食品や荷物の配達を仲介する事業など、ほかの類似する業務委託サービスにおいても、専門家の間では、自営業者ではなく被雇用者とみる同様の見解が一般的となりつつある。

4 高齢者と学生のルームシェアリング

ヨーロッパでは、前章で扱ったような、CtoCサービスとしてプロフェッショナルに事業化されたシェアリングエコノミーだけではなく、環境問題や地域の事情を考慮した新しいシェアリングモデルも生まれてきた。以下の4節では、シェアリングモデルとして現在まで堅調に続いているものに焦点をあてる。

まず、旅行者を対象にした民泊や、若者どうしのルームシェアリングとは別種の、新しいルームシェアリングの形がでてきた。高齢者と若い学生のルームシェアリングである。1992年ドイツのダルムシュタットではじまって以降、静かにドイツの各地に浸透していき、2019年時点で、

ドイツの33都市でこのような仲介サービスが展開している。もっともさかんなフライブルク・イム・ブライスガウ市では、2002年から昨年までに、すでにルームシェアを1,000件成立させている。今日、ドイツ国内だけでなく、イギリスやスペイン、スイスなど、ヨーロッパ各地でも同じような仲介サービスが実施されている。

このような異色のルームシェアリングが各地で導入された背景には、ヨーロッパが抱える同じような事情があった。まず、老後、できるだけ自宅での生活を続けたいと思う人が多く、結果として、高齢者の一人暮らしが増えている。この結果、高齢者の住む住宅の大きさも、年々広くなる傾向にあり、例えばスイスでは、75歳以上の人の一人当たりの平均住宅床面積は、ここ30年間で70㎡から90㎡に拡大した。しかし、そのなかで自分の住居が広すぎると思っている単身の高齢者の数は少なくなく、単身で自宅に住み続けることを希望しつつも、不安や孤独を感じる高齢者も多い。

他方、大学に近い場所に移住を希望していても、安価で適切な住居を見つけるのが難しく苦勞している大学生もまた、大勢いる。この二者のお互いに必要なものと提供できるものをうまく組み合わせることができないかという発想から、生まれたのがこのルームシェアリングだった。

このルームシェアリングでは、独特の同居のルールが課せられている。高齢者は学生に自分の住居の1部屋を貸すが、学生に家賃を請求しない。学生はその代わりに、毎月、借りている部屋1㎡あたりにつき1時間分の時間を、高齢者の要望に応えるために費やすことが義務付けられる。高齢者の要望はさまざまだ。掃除や買い物などの家事を頼む人ももちろんいるが、散歩の同行や話し相手をしてもらうといった社交

的な時間を希望する人もかなり多いという。

増え続ける高齢者の単身居住にまつわる諸問題が解消され、同時に、住居がなかなかみつからないあるいは経済的に余裕が少ない学生が家賃無料で住める場所を確保ができるという、この高齢者と学生双方にとってのウィン・ウィンのルームシェアリングは、今後も、需要は減らず、社会に根づいていくものと思われる。

5 カーゴ輸送にもたらされたシェアリング

シェアリングの発想をカーゴ輸送に利用することで、貨物輸送量の急増に伴い年々深刻化している交通渋滞やCO2の排出増加、トラック運転手の不足といった、一連の輸送関連問題を一気に緩和しようという野心的な試みもでてきた。

輸送業界では、増加する貨物量自体や運転手の不足なども大きな問題だが、輸送トラックの積載率が低いことが、問題をさらに悪化させている。例えばドイツではトラックの平均積載率は40%かそれ以下であり、トラックの3台に1台が空で走行していることになる。トラックを無駄に走らせることで、業界全般にも無駄なコストを発生するため、輸送業界も、また社会全体にとっても、非効率で不利益であるとはもちろん、これまでも把握されていたが、それでも積載率をあげる具体的な施策はほどこされてこなかった。

というのも、それをするには、ヨーロッパの輸送事情があまりに複雑と考えられていたためだ。ドイツ連邦貨物輸送庁によると、ヨーロッパ全輸送の4分の1を担っているとされるトラック輸送件数は、コロナ危機以前、毎日、200万件にのぼり（ドイツだけでは50万件）、これら国境を超えて走行するトラックの運行に関わる業者は、ヨーロッパ全体で25万社にものぼる。また、輸送の依頼は通常、非常に短期間で生じ、

輸送中には渋滞や遅延など不確定要素も多い。このため、これだけの数の多国籍の輸送業者のトラックが、いつなにを運べる空きスペースがあるのかを把握することはほぼ不可能とまでみなされていた。

しかし、ドイツのハンブルクに設立された輸送取扱業者のカーゴネックスー Cargonexx は、天気や交通やトラック情報など400以上の変数（パラメーター）を搭載した独自のアルゴリズムを開発し、ヨーロッパ各地のトラックの輸送依頼と輸送業者の最適なマッチングを瞬時に行うことを可能にした。これにより、ある輸送を終了したトラックが空のまま戻らず、帰路に沿ったルートで、ほかの貨物の輸送依頼者を簡単にみつけたして、輸送するという、貨物輸送上のシェアリングという新しいマッチング・サービスが可能となった。

カーゴネックスーは、仲介するだけでなく、輸送の一切を管理、担当する責任も自ら負う方針をとったことも功を奏し、保守的とされる輸送業界において、短期間に利用者を増やしていった。会社設立から18ヶ月後の2018年6月には、トラック7万台がこのサービスを利用し、総売り上げは月に100万ユーロに達し（Noah, 2018）、2019年、カーゴネックスーに登録している輸送会社は8,000以上、トラック台数になると12万台以上のトラックが利用している。

ちなみに、ロックダウン下では全般に貨物輸送量が減ったが、もともと、カーゴネックスーのカーゴシェアリングサービスを利用していた顧客の9割が、生活必需品を取り扱う事業者であったため、取扱量は、ロックダウン下もほとんど減っていない。今後も、カーゴのシェアリングの需要が縮小する理由は見当たらない。

6 余剰食品の仲介サービス

店頭で売れ残った食べ物の余剰を、分け合う（シェアする）ことで、廃棄する食品を減らそうという、新しい仲介サービスも生まれた。

先進国では日々、大量の食品がゴミになっている。スイスでは全食品の3分の1が廃棄処分されており、ヨーロッパ全体で破棄される食料総額は、1年で1,000億ユーロに相当するとまで言われる。このような状況を緩和しようと、店頭でその日に余った食品（余剰食材や売れ残り食品）を、必要な人が買い請けられるよう仲介するサービス「Too good to go」が、2016年にデンマークのコペンハーゲンで誕生した（以下、頭文字をとってTG TGと表記する）。

サービス開始からまもなく、TG TGはほかのヨーロッパ諸国でも急速に広がり、2020年5月下旬において、ヨーロッパ14カ国とアメリカでサービスを展開されている。HPによると、パートナー会社は45,000社以上、サービス（アプリ）のダウンロード回数は2,220万回で、この仲介で廃棄処分を免れた食事は、3,740万食にままでのぼるといふ。

このサービスのながれは以下のようなものだ。余剰を販売したい飲食店や小売業者は、ピックアップ先の住所、提供したい時間帯、余剰のおおよその食品の種類と分量（なにが余るか詳細はもちろんわからないので、「菜食」「パン類」「加工していない食料品」などおおまかな分類しかない）、値段を登録する（価格は、定価の約3分の1が目安）。余剰をシェアしたい人は、ダウンロードしたアプリで、好きなオファーをあらかじめ予約し、余剰が提供される指定の時間と場所にそれを取りに行く。

ちなみに事業者にとっては、TG TGに支払う仲介手数料はわずかだが、分配するのに手間ひまがかかるし、安価で提供するため、これ自

体は大きな収益にはならないという。それでも、TG TGのパートナーになる店舗がヨーロッパ中で急増しているのは、近年、食料廃棄への関心が消費者の間でも高くなっているためであろう。食品を扱う企業にとって、食品廃棄を減らすための努力は、社会的責任であり、顧客へのプラスのイメージのアピールにもなっていると考えられる。

これまでも、貧困層に提供するといった形で、余剰食品を有効利用する試みはあった。もちろん、それには違う社会的に大きな意義があるが、TG TGのような、店舗と消費者の間で余剰を分配するマッチングサービスは、店舗が、日々異なった量と種類で発生する余剰を柔軟に処理していくためには、きわめて有効なしくみといえよう。

ちなみにTG TGは、事業のパートナーである飲食店がロックダウン下で経済的に大きな打撃を受けていることを配慮し、ロックダウン期間に限り、無料で飲食店がテイクアウト業務の表示を、TG TGの画面で提示できるサービスも行っていった。

7 買い物難民救済ボランティア仲介サービス

コロナ危機下、買い物難民となった人々とスイスのボランティア（善意の行為という無形のスキルの貸出）をマッチングさせる新たなサービスもでてきた。

非常事態下のスイスでは、65歳以上の人や、基礎疾患などがあるいわゆる「感染リスクが高い人たち」は、できるだけ外出しないよう推奨されたが、そうすると、この人たちの日常的な買い物が問題になった。大手スーパーのオンラインショップはすぐに申し込みが殺到し、数週間、実質上、注文ができない状態が続き、買い物難民となる人が続出した。全国に発生したこ

のような買い物難民を支援するしくみとして、ロックダウンからわずか1週間後の3月24日、スイスの最大大手小売業者である生協のひとつ「ミグロ Migros」は、買い物ボランティア仲介サービスをはじめた。

「アミーゴス Amigos」とよばれるそのサービスの流れは以下のようなものだ。まず注文希望者が、ウェブか電話で、配達希望日時と、アミーゴスの6,000余りの食品類から欲しいものを選択する。すると、あらかじめアプリ登録していた該当エリアのボランティア全員に依頼が届く。ボランティアで依頼を受託した人は、アプリの注文リストと指示に従い、店舗で商品を購入・決済し、そのまま示された道順にそって注文者の家まで商品を届ける。

ミグロの店舗は全国いたるところにあり、電子決済で現金の授受は発生しないため、誤解や不正、あるいは近距離でのコンタクトが生じにくい。このため、注文する側にとっても、ボランティア側にとっても使いやすかったとみられ、すぐに大きな反響があった。全国展開をはじめ二週間余りした4月16日までに、買い物のボランティア登録者人は21,850人おり、20,843件の注文・購入が成立している。注文者は、平均して、注文完了後たった6秒で、買い物ボランティアをみつめており、利用者（注文）のつけた評価値も平均が4.97（5.0が最高）と非常に高かった。スイス最大の高齢者関連全国組織（財団）プロ・ゼネクトゥーテもアミーゴスの利用を推奨し、実際にアミーゴスで注文した人の81%は、66歳以上であった。

このようにコロナ危機下で大きな貢献を果たしたアミーゴスだが、はじめから順調であったわけではなかった。実は、昨年、テスト期間と称して、同じ名前のサービスが一部の都市で開始されていたのだが（ロックダウン直後にサー

ビスが開始することができたのは、基本システムがすでに昨年にできあがっていたためであった）、12月でサービス停止に追い込まれていた。

停止に追い込まれたのは、社会から強い批判があったためだ。配達料が安すぎ（配送業界全体のダンピングにつながる）という批判もあったが、配達サービスの人の扱いについて、とりわけ手厳しい批判がでた。上記のように、スイスでは、近年、配車サービスや配達仲介業者の運転手を被雇用者とする見方が法律専門家間で一致しており、同じ観点からアミーゴスの配達サービスについても「小売業のウーバー」とする厳しい批判がなされた。

これに対しミグロは、配達の報酬は、お隣どうしの助け合いの代償にすぎず、商業的な配達サービスに支払う配達料にはあたらぬ。また、仲介手数料もミグロは一切とっておらず、配達料はすべて配達した人に行く、と説明し、ミグロと配達人の関係は就労関係ではないと主張した。しかし、非難を免れるのはやはり難しいと判断したようで、12月はじめにテスト期間の終了と同時に、プロジェクトが打ち切られる運びとなった。しかし打ち切りからわずか3ヶ月後におとずれたコロナ危機で、買い物難民が社会問題となると、上記のように、アミーゴスが再び注目されるようになったというわけである。

ただし、再び始動したアミーゴスは、「ビジネス」よりずっと「ソーシャル」に近いコンセプトとなっており、昨年の試験期間と、以下のような点で異なっている。

- ・買い物代行はボランティア行為で、注文者は謝礼として5スイスフラン払うことはできるが、あくまで任意であり、基本的に代金を支払われない（昨年のアミーゴスは、配達する人に一定の額が支払われていた）
- ・注文ができるのは、感染のリスクが高い人の

み（昨年のアミーゴスでは誰でも注文することができた）

- ・コロナ危機という非常時のみのサービス（ただしそれがいつまでの期間を意味するかは明確にされていない）

8 本稿のまとめと今後の展望

Airbnb とウーバーの事例をみると、ヨーロッパのシェアリングエコノミーをめぐる環境が、ここ数年間でかなり変化したことがわかる。これを一言でまとめるとすれば、仲介サービス事業者や利用者の利便性とは別に、就労者の就労環境や地域生活への影響に重きが置かれる傾向が強まり、仲介サービス事業者にとっては、当初のビジネスモデルのままでは難しく再考を迫られるようになった、といえるであろう。

一方、スイスでウーバーの裁判を担当した弁護士が、「ここ（この判決のこと。筆者註）で重要なのは、ウーバーや、ほかのデジタル事業全般に対し攻撃をはじめることではない。そうではなくむしろ、新しいデジタルな労働条件を社会法の管轄下に置くことである」（Schweizer Gericht, 2019）と判決直後にコメントしていることに注目したい。単にシェアリングエコノミーに、規制の網をかけるような画一的で短期的な措置や政策を積み上げていくことは目指すべき方向ではないだろうし、一方的に、シェアリングエコノミーにだけモデルの修正を求めるのもまた、これからの時代において不十分だろう。ヨーロッパ社会もまた新しい就労やビジネスのあり方に適応し法制度を検討していく必要がある、シェアリングエコノミーと社会の双方から、持続可能性を目指す地域社会で共存し発展できるようなかたちを、模索することが理想だろう。

後半に取り上げた四つの事例では、それぞれ、地域的な問題の解決や、持続可能性を追求する

ツールとしてシェアリングが独自の形で活用され、ヨーロッパで定着してきている様子がうかがえる。

高齢者と大学生のルームシェアリングとTGTGは、シェアリングの対象範囲を拡大し、狭義の「エコノミー（経済性）」にこだわらず、他分野にまたがり、ソーシャル（社会的）、あるいは環境負荷削減というミッションとつながることで、地域に安定的に定着し、需要を拡大させた。

カーゴネックスがはじめた輸送業界のシェアリングは、環境とビジネス両方が得をする好循環に歯車をまわし、社会に幅広く貢献している。

アミーゴスは、昨年は、社会でつまはじきにされ凍結せざるをえなかったが、ビジネスモデルを社会の期待や需要に合わせて変更されたことで、社会で賞賛される画期的なソーシャル・プロジェクトとして社会に復活した。

ふりかえてみると、シェアリングエコノミーというコンセプトがヨーロッパで知られるようになった2010年代初頭、シェアリングエコノミーについて、これまでなかった便利なサービスとしてだけでなく、地域のコミュニティの活性化や環境・温暖化対策としても貢献するのではないかという期待感が強くあり、好意的に受け止める論調が強かったように思われる。2012年に行われた1,000人以上のドイツ人を対象にした調査報告書でも、シェアリングエコノミーの利用者の圧倒的多数が、持続可能性や環境負荷を配慮すると回答しており、調査を行なったリューネブルク大学教授ハインリヒスらも、シェアリングエコノミーがもたらす新しい「協力的な消費」は一過性のものではなく、従来の個人の占有を前提とする経済市場を補充するものとして発達し、一つの流れとして定着するのではな

いかと推測していた (Heinrichs, et al, Sharing Economy)。

シェアリングエコノミーがヨーロッパで本格的にはじまってから約10年がたち、当初の期待や推測に沿うものが、紆余曲折を経ながら、着実に定着してきたといえるかもしれない。これからも多様な時代や社会の局面に合わせ、シェアリングエコノミーの可能性が広がっていくことに期待したい。

【参考文献】

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) (Hg.), Sharing Economy im Wirtschaftsraum Deutschland, Juli 2018.

https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Gutachten/PDF/2018/BMWi_Brosch_Sharing_Economy_lang_27_8.pdf

Flash Eurobarometer 438 – TNS Political & Social, Fieldwork March 2016 Publication June 2016

Heinrichs, Harald/ Grunenberg, Heiko, Sharing Economy: Auf dem Weg in eine neue Konsumkultur? Lüneburg 2012.

http://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/42748/ssoar-2012-heinrichs_et_al-Sharing_Economy_Auf_dem.pdf

穂鷹知美 (2020) 「買い物難民を救え! ~コロナ危機で返り咲いた「ソーシャル・ショッピング」プロジェクト」日本ネット輸出入協会

<https://jneia.org/200505/>

穂鷹知美 (2018) 「観光ビジネスと住民の生活 ~ アムステルダムではじまった「バランスのとれた都市」への挑戦」日本ネット輸出入協会

<https://jneia.org/180620-2/>

穂鷹知美 (2020) 「「ゴミを減らす」をビジネスにするヨーロッパの最新事情 (1) ~食品業界の新たな常識と、そこから生まれるセカンドハンド食

品の流通網」日本ネット輸出入協会

<https://jneia.org/200217/>

穂鷹知美 (2017) 「縮小する住宅 ~スイスの最新住宅事情とその背景」日本ネット輸出入協会

<https://jneia.org/170509-2/>

穂鷹知美 (2019) 「シェアリングがヨーロッパのトラック輸送の流れを変える ~積載率、環境、ロジスティックスの未来」日本ネット輸出入協会

<https://jneia.org/190611-2/>

穂鷹知美 (2017) 「単身の高齢者が住み続けられる住宅とは? ~スイスの多世代住宅と高齢者と若者の住宅シェアの試み」日本ネット輸出入協会

<https://jneia.org/170516-2/>

穂鷹知美 (2019) 「ヨーロッパのシェアリング・エコノミーの現状と未来の可能性 ~モビリティと地域生活に普及するシェアリング」日本ネット輸出入協会

<https://jneia.org/190624/>

穂鷹知美 (2019) 「ヨーロッパのシェアリングエコノミー -モビリティと地域社会に浸透するシェアリング」『a -Synodos』 vol.265, pp.162-200

穂鷹知美 (2019) 「ヨーロッパにおけるシェアリングエコノミーをめぐる議論と近年の状況」『生活協同組合研究』 Vol.523, pp.12-18

ほたか ともみ

ドイツ、ライプツィヒ大学留学。学習院大学人文科学研究科博士後期課程修了、博士(史学)。日本学術振興会特別研究員(環境文化史)を経て、2006年からスイス、ヴィンタートゥーア市在住。

【主要著書・論評】

「スイスの職業教育—中卒ではじまる職業訓練と高等教育の役割」『a -Synodos』 vol.273

「テンポラリーユースとESG投資で可能にする「開発」しない地域再開発」『a -Synodos』 vol.271

「終の住処としての外国—スイスの老人ホームにおける「地中海クラブ」の試み」『a -Synodos』 vol.255

「都市と緑：近代ドイツの緑化文化」山川出版社

「求む、国外からの介護福祉士—ベトナムからの人材獲得にかけるドイツの夢と現実」『a -Synodos』 vol.269

「ライプツィヒにおけるクラインガルテン施設の歴史的発達に関する研究」『都市計画』 Vol.51/No.2
