

シェアリングエコノミーとまちづくり

—社会に対する愛を育むシェアリング—



早稲田大学理工学術院教授 佐々木 邦明

～要旨～

IoTの普及に伴ってシェアリングエコノミーが急速に拡大する中、本論ではシェアリングエコノミーが都市や、まちづくりにどのような影響をもたらすのかについて、先人の言葉を手がかりとして考察する。シェアリングエコノミーによる効率性の向上が都市のシステムに大きな影響があることを、移動のシェアリングを例に確認し、続いて現在の都市計画の潮流の中で、シェアリングエコノミーの考え方がどのように扱われているかを示す。さらにシェアリングエコノミーの特性である、ネットワークや信頼、互酬性が、ソーシャルキャピタルと深く関係していることから、ソーシャルキャピタルを軸として、シェアリングエコノミーがまちづくりに有効な仕組みとして機能するための条件を考察する。最後に、現在のコロナ禍において、今後のシェアリングエコノミーとまちづくりの可能性について私見を述べる。

1 はじめに

「社会に対する愛情—これを都市計画といふ」

これは、戦前・戦後を通じて、日本の都市計画界のイデオログ（石田, 2004）であり、日本の都市計画に多大な影響を与えた石川栄耀先生が、戦後に中学生の社会科副読本として出版された「私たちの都市計画の話」の結びとして書かれた言葉です。都市計画・まちづくりは、このような社会に対する愛情が言語化され、形となったものであり、まちづくりには社会に対する愛情が欠かせないことを示しています。そうならば、シェアリングエコノミーとまちづくりを考えると、シェアリングエコノミーには「社会に対する愛情」があるのかを問う必要があります。私は、シェアリングエコノミーには

社会を改善するポテンシャルがあると確信していますが、社会に対する愛情がなく、個人の経済的な利益のみを追求したシェアリングエコノミーがあるとしたら、それは都市や地域に対する害悪になりうると考えます。シェアリングエコノミーがまちづくりに与える影響を考えると、社会に対する愛情を育むことが最も重要であると言っているでしょう。

2 都市計画とシェアリングエコノミー

(1) 都市計画

本稿をお読みの皆さんは“都市計画・まちづくり”に対してどのようなイメージをお持ちでしょうか。興味・関心は多くの方がお持ちと思いますが、具体的なイメージとしては千里ニュー

タウンや多摩ニュータウンの様な大規模ニュータウンの計画や、ブラジリアやキャンベラといった、高度に計画された都市を思い浮かべる方もおられるでしょう。また、東京をはじめとして多くの都市では再開発が行われ、地区のデザインや高度なマネジメントの導入など、日々の生活のいたるところで都市計画にかかわるダイナミズムを感じ取ることができます。

都市計画学会のウェブサイト¹⁾によると都市計画は「現実の都市空間を操作し、目標とする都市空間を実現する技術体系」として定義されています。これは土木や建築、造園といった工学・農学的技術だけでなく、地理・歴史・経済・法律・芸術・生態系など様々な分野の知見を用いて総合的に社会に働きかけることで、社会問題を解決し、よりよい生活を達成する環境を構築する技術と考えられます。相互に影響を及ぼしあう都市の理想と現実を、現実の都市空間に存在する都市施設・制度を整備・運用していく一連の営みが都市計画であり、まちづくりだと言えるでしょう。

(2) シェアリングエコノミーと都市計画

本論の主題であるシェアリングエコノミーは、様々な資源を個人間で共有することで、より効率的な資源の利用を促し、利便性の向上だけでなく様々なメリットを社会にもたらすと期待されるものです。シェアリングエコノミー協会のウェブサイト²⁾より、現在どのようなサービスが提供されているかを確認します。現在、大別して

- ① 空間のシェア（民泊、駐車場、会議室など）
- ② モノのシェア（フリマ、レンタルサービスなど）
- ③ 移動のシェア（カーシェア、ライドシェア、シェアサイクル）

- ④ お金のシェア（クラウドファンディングなど）

- ⑤ スキルのシェア（家事・介護・育児・知識・料理教育・観光など）

が存在しています。都市計画・まちづくりは、先ほど述べたように、現実の空間や制度を適切に操作することで、理想とする都市を実現するものです。その際に空間をつなぐ移動のシステムは都市計画においては重要な要素です。適切なモビリティ（移動性）のデザインによって情報交換や交流のためのコスト・バリアを低下させ、人の営み（経済活動（お金））の活性化を促します。幸福な生活と経済（お金）的安定・充足は不可分であり、地域の経済（お金）的な発展は都市計画においては重要な視点です。さらに都市構造は健康や働き方に影響し、育児支援や高齢者介護などの施設整備には都市計画は大きな役割を持っています。このようにシェアリングエコノミーの対象とされている分野は、都市計画の主な対象と重なるところが多く、シェアリングエコノミーは都市計画と深く関係すると考えられます。移動手段が変化するにつれて、都市構造や産業が変化してきたように、シェアリングエコノミーの拡大によって都市に大きな変化が起きる可能性は高いと考えられます。

シェアリングエコノミーについての私の基本的な認識は、拙論「ライドシェアリングは都市と移動の再構成をもたらすのか（佐々木, 2017）」で示したように、近代以前では空間、モノやスキルのシェアを通じてコストを低減するだけでなく、コミュニティの発展や人間関係の構築などを促進する生活の知恵であった、というものです。近代化・都市化の中で、個人はコミュニティから切り離され、切り離された「個人」はシェアリングのための調整や情報共有のコストが増大したため、家庭内などの限定された状況以外

では、シェアリングという活動は忘れ去られたものだと考えています。しかし近年のICTの進展によって登場したIoTのプラットフォームを通じて、個人が直接つながったことが転換点になり、保有する様々な資源の状態が共有可能になったと考えます。新しい形のネットワークが、新しい形のコミュニティを形成するのならば、シェアリングエコノミーはまちづくりに大きな可能性を与えてくれるものになるでしょう。

3 シェアリングエコノミーの物理的影響

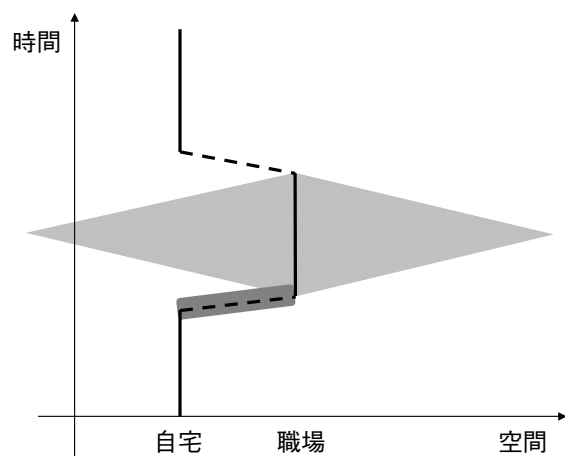
(1) シェアリングによる移動の変革

シェアリングエコノミーの普及と進展は、それがコミュニティ形成を介さないとしても、既存の都市がもっているシステムに多大な影響をもたらします。例えば、「自家用自動車による移動」という交通システムを考えてみましょう。インターネット上の地理情報システムの提供する航空写真は、ある時間断面での都市・地域の状態を示していますが、多くの車は道路上を走行しているのではなく道路外に停車しています。平成22年の道路交通センサスによると車一台当たりの平均の一日の走行距離は32.3km、都道府県道の平均走行速度は33.1km/hです。これから車一台の平均の一日の走行時間は約59分となります。つまり日本において、自家用車は平均的には一日のうち、23時間はどこかに停まっていることになり、一台当たりおおよそ12.5m²程度の面積が占有されていることを意味しています。例えば、移動手段としての自動車がシェアリングの導入によって効率化が図られ、1台の自家用車の平均使用時間が約2倍になれば、登録・保有台数を半分にしたとしても同等の移動距離を確保することができます。東京都を例にすると、自家用乗用車登録台数の半分に当たる133万台を路外に停めることは約16.6平方kmの面積とな

り、おおよそ三鷹市全域に相当します。稼働率を2倍にすることで、乗用車を半減できたとしたらこの面積が新たに利用可能になることを意味します。このほかにも自動車の稼働率を上げる方法としては、乗車人員を上げるという方策があります。同じく平成22年の道路交通センサスによると、平均輸送人数は1.30人です。これを他の条件を固定したままシェアリングによって2.60人にすることができれば、自動車の走行台数を半減することができます。この場合は、走行距離も半減することになりますので、道路上のクルマの台数は大幅に削減され、渋滞の緩和につながりますし、保有台数を大きく削減することも可能でしょう。このようにシェアリングによる効率向上は都市計画に大きなインパクトをもたらす可能性を示しています。

そこで、利用時間が2倍になるための条件を考えてみます。例えば通勤で自動車を用いているケースを想定します。空間を横軸方向に1次元的に表して、縦軸に時間をとって一日の生活を時空間上に表したのが図1です。図中太い線で示したのが、ある個人の一日の移動の時空間上の軌跡です。自宅を朝出て、職場に移動して、職場で夕方まで勤務したのちに自宅に戻る、という生活パターンを示しています。点線となっているのが自動車での移動を表します。このとき、図中のグレーで示されたひし形が、職場に自動車を停めている間に自動車のシェアリングが可能な時空間の領域を示します。移動軌跡やひし形の外形は、空間と時間の比ですから速度を表しています。図中には示しませんでした、自宅での滞在を表す縦方向の実線においても、自宅到着後から翌日の出勤時間までに、自宅滞在軌跡を一つの対角線とした同様のひし形が描けます。ただし、自動車は個人の移動軌跡上にあるため、シェアして利用する人の移動軌跡も

図1 自家用車のシェアリング可能な時空間



一度はひし形の対角線上にあわせる必要があります。

ライドシェアのように移動時に同乗するとすると、通勤時間を大幅に増やしたり変更したりすることを想定しない場合には、自宅と職場の間の点線の周辺の濃い色のエリアにのみに限定されます。保有ではなく乗り捨て型のシェアリングを導入した際には、空間的な自由度は増しますが、通勤・帰宅は起点と終点が固定されていることから、その周辺に車両が存在することが必要条件になります。これらを考え合わせると、意外と稼働率を上げていくことが難しいことがわかってきます。

乗車人員の増加や稼働時間を増加させるには、この範囲の中で可能なマッチングがどれだけあるか決まります。移動の半数程度を占める通勤・通学では、利用可能性が不安定であるのは望ましくありません。そのために、いかに数多くのマッチング機会を求める人と車を集められるか、さらにその状態を時間的にも安定的に維持できるかが、この仕組みを安定して利用するためには重要になります。家族間での自動車のシェアリングが容易な理由は、自宅という空間上の点を共有することにあります。

私たちの研究では、同乗型のライドシェアリングを行うためには、真の需要と供給を明確に可視化することは難しく(Yotsutsuji et al, 2016)、それを時間的にも安定的に提供することはさらに厳しいと考えられます。H30 東京都市圏PT調査によると、首都圏では約1,000万を超える通勤トリップがありますが、これに毎日対応できるようなサービスを設計することは大変です。一方既存の高頻度の大量輸送機関は、安定して高確率でマッチングできることから、巨大なライドシェアリングシステムと言えます。通勤等を公共交通システムに依存することは妥当な方策と考えられます。

(2) シェア型自動運転車両の導入

この10年で自動運転の研究と実装が大きく進みました。さらに自動運転車両をライドシェアに利用することで、先ほどのマッチングの問題はかなり改善されると考えられます。マッチングが難しい理由の一つに、人の移動軌跡を時空間上で重ねる必要を指摘しました。自動運転車両は、ドライバーなしで移動できるため、空間上で人の移動軌跡を重ねる必要がなくなり、ひし形の時空間上の制約はなくなりマッチングの自由度は非常に高くなることが予想されます。これは既存の公共交通への大きな脅威と考えられています。なぜならば、自由度が大きくなったシェア型自動運転車両は、一台一台の車両のことは考える必要のないクラウド的扱いができますので、位置が固定された巨大なライドシェアシステムである既存公共交通と類似の性質を持つことになります。

ここで、すでにライドヘイリング（自家用車を用いた送迎サービス）が普及しているアメリカのデータで、実際どの程度の効率化があるのかを検討してみます。乗車効率の点において

Uber などの Transportation Network Company (TNC) の 1 トリップ当たりの平均乗車人数は、既存のタクシーのデータなどを基に、運転手を含めて1.66 と想定されています(SFCTA, 2017)。ライドヘイリングは自動運転に近い状態でのサービスを提供していると考えられることから、これらの数値は参考になると思いますが、乗車効率がそれほど向上していません。ここから自動運転を取り入れたとしても乗車効率にそれほど大きな向上は無い可能性があります。とするとシェアリングによって利便性を向上し、既存の公共交通からの利用移転が起きると、バンクーバー市が図2を用いて危惧するように、都市の交通システムに大きな負担となることが予想されます。

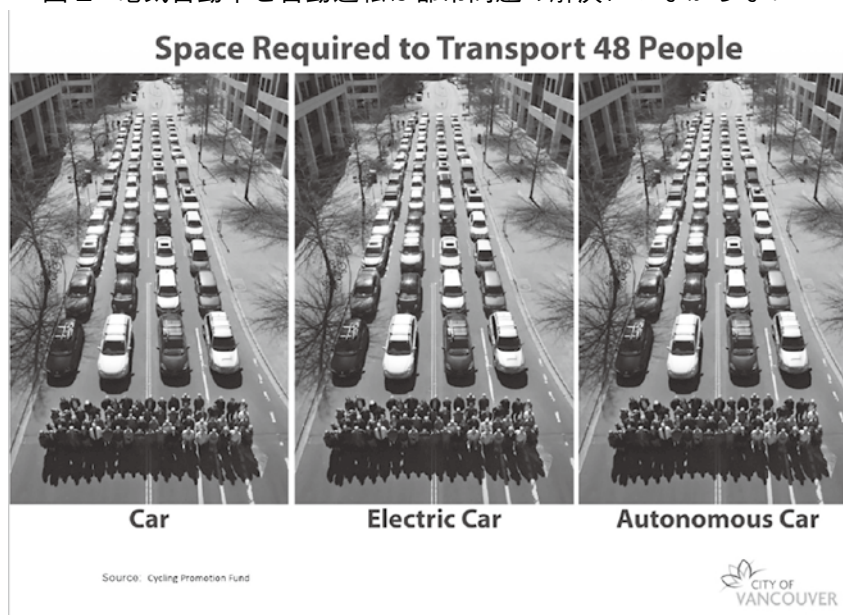
(3) シェアリングの効果と都市計画

都市計画の目的には生活の向上があることは当初に述べました。そのような視点からは興味深いことも示されています。ニューヨーク市における Ridesourcing (TNC によるサービスの

別称)の利用を 2014 年と 2017 年と比較した研究 (Palombo et. al, 2019) では、マンハッタンでは既存のタクシーによる移動を半数程度置き換え、さらに低所得者層が多く住む区域では Ridesourcing による移動が大きく増加し、タクシーを含めた自動車での移動回数が3年間で46%の増加となったとの報告でした。この研究では、特に郊外部でタクシーの利用が難しい低所得層の多く住む地域で、Ridesourcing によってモビリティが向上していると報告されていました。こういった Ridesourcing の正の側面は重要であり、弱者のモビリティ向上は都市計画の主要なテーマであり、Ridesourcing によってモビリティが向上する可能性は十分検討に値するものです。

日本においては地方部の自動車を使えない高齢者などの問題がそれに該当すると考えられます。地方部の公共交通が衰退した理由は、先のシェアリングの思考実験からは、自分の出勤・帰宅する時間と空間に公共交通がマッチングできないという問題と考えられます。一方、自家

図2 電気自動車と自動運転は都市問題の解決につながらない



(出所) バンクーバー市交通局資料 (2018)

用車はそれを常になえてくれる交通手段なのです。公共交通のマッチングの確率を高めるためには移動の時空間を集約する必要があります。これは現在進められているコンパクト&ネットワーク型の都市計画とマッチしていますが、一定以上の集約がなされたときには鉄道等の大量輸送機関を高頻度で走らせることが空間利用の効率性を高めます。よって通勤・通学に限定すると、ライドシェア・ライドヘイリングが普及するのは、移動の目的地、出発地と時間が高密度過ぎず、低密度過ぎないという条件下でのみ可能になると思われます。

ここでは筆者が以前考察した移動についてのみを取り上げましたが、他のシェアリングでもモノやスキルも場所に依存するものについては、同じ性質を持つと考えられます。その意味では、集約化し密度が一定以上のまちづくりが、シェアリングエコノミーを活用する素地となると考えられます。

4 シェアリングエコノミーコンセプトの都市計画的展開

まちづくりでは主に公共空間の計画・デザインとマネジメント考えることになりますが、公共空間は当初からシェアの対象であり、シェアリングエコノミーとまちづくりの親和性は非常に高いと考えられます。例えば、都市公園は様々な人が憩い・集い・楽しむ空間であり、さらには災害時に避難する空間でもあり、生物多様性を維持するための役割も持っています。このように都市公園は人だけでなく様々な機能もシェアする空間です。道路空間は、自動車専用道、車道・歩道・自転車道など、その上を走るものの大きさや速度によって専用化が進んでいましたが、近年はそのような道路空間もニューヨークのブロードウェイの歩行者空間化などにみられるように、道路を通行する機能だけではなく人が滞留して交流する空間として活用することが進められています。例えばシェアを明確に意識した道路の設計技法であるシェアードスペースは、ヨーロッパで先進的に取り入れられ、信号、

図3 シェアードスペースの事例



(出所) 名古屋都市センターNUIレポート (2017)

道路標識、道路標示、交通安全施設などを撤去し、歩車道を一体化して舗装の視認性で区分し、複数の移動手段が一つの空間をシェアするものとして広く取り入れられています（NUI レポート, 2018、エルファディングら, 2012）。ここでは、物理的に歩行者空間と自動車空間を分離するよりも安全で快適な移動空間が構築されており、まさにシェアリングエコノミーのコンセプトに合致していると考えられます。バルセロナの都市計画では、道路は、「安全、健康、効率、持続性、公平性を考えた移動空間」、「レジリエンス、健康、持続性、都市環境を考えた環境空間」、「社会的包摂、QoL、公平性、セキュリティを考えた公共空間」として、各種目的がシェアリングコンセプトで一体的にデザインされていることが描かれています。

ただし、シェアードスペースに関しては、日本の旧来の商店街はそもそもシェアードスペースであるとの指摘がなされ、Wikipedia の Shared Space の項目には戸越銀座の写真が掲載されています（図4）。キャプションには、東京の多

くの街路は、明確な政策意図を持たずにできたシェアードスペースである、と書かれています。狭い商店街を通過する自動車は、近隣住民であると想定され、商店街を利用する人とは十分な信頼関係が醸成されていることから、無理な走行はなされずに、事故などが発生することなく、車道・歩道の整備より効率的で安全な環境が保たれてきたと考えられます。

このように、当初からシェアリングスペースであった道路をはじめとした様々な公共空間や施設は、現在シェアリングを基本的な考え方として改善がなされています。1980年代以降の都市計画においては、都市空間では伝統的なコミュニティの価値を見直し、職住近接、ヒューマンスケール、多様な居住などが重視されるようになりました。そこでは空間だけでなく、目的や時間、主体などがシェアされる空間になり、シェアリングエコノミーのコンセプトと整合するものとなっています。例えば、丸の内仲通りでは、旧来ビジネスに特化した建物と街路にオープンカフェなどが設置され、従来のビジネス目的の人以外に、買い物や観光客など異なる目的の人々が空間をシェアし、魅力の高い空間に生まれ変わったことを知る人も多いと思います。

図4 戸越銀座



（出所）Wikipedia

5 グレシャムの法則 一悪貨は良貨を駆逐する—

（1）シェアリングエコノミーとエニウェア

前章で述べたように、シェアリングエコノミーは、もともとソーシャルキャピタルの醸成されたコミュニティの中で生活の知恵として存在し、コミュニティと切り離されることはなかったと考えられます。私たちのライドシェアの研究（佐々木ら, 2013）の発端は、山間地の集落で高齢者にインタビューを行った際に、ボランティアベースのライドシェアが限定的ではあります

が移動手段として機能しており、コミュニティの中での互酬性によって継続する仕組みになっていることに気づいたことでした。一方、近年のシェアリングエコノミーにおいても、シェアリングを通じて人的なネットワークの重要性の側面は強調されていますが、シェアリングエコノミーの利点として、経済的な合理性だけが強調されている面があるように感じられます。インバウンド需要の取り込みを目的とした民泊では、収益を上げることが主眼になったことから多くの問題が噴出し、2017年には民泊新法が制定されたことは記憶に新しいと思います。コミュニティにベースがあるシェアリングエコノミーは、生活や関係性の安定が担保されたうえで、様々なコストを下げるための施策として機能しますが、オンラインのシェアリングエコノミーは、ややもすれば1円でも安いものが良く、それを提供している人との関係は不要で、スマートフォンで予約から決済まで済ませることで何のコミュニケーションの必要もないシェアリングになっている面も否めません。そうすると、民泊においては、住環境や近隣に配慮するための面倒なルールは単なるコスト増加としてとらえられ、コストだけを考える利用者によって、周囲に配慮した民泊は駆逐される可能性が高まります。このような現象は民泊に限らないと考えられます。そのような考えを持つ人は、究極的には保有せずすべてをシェアリングしていつでも移動できるようにし、オンラインネットワーク上で生きていくということになるのかもしれない。これはGoodheart (2017) の提示した地域やコミュニティに縛られずに生きていく「エニウェア（どこでも）」的指向と考えられます。そのような指向の人が増えたときにコミュニティ、さらにはコミュニティの集合体である都市はどうなるのでしょうか。都市や地

域を活性化するには地域に対する愛着が重要なことが指摘されています（例えば鈴木・藤井，2008）。エニウェア的指向の人は個人の利益を求めて移動することが基本的な態度であるため、コミュニティを育てるという長期的な視点は無いと考えられます。コミュニティにおけるソーシャルキャピタルがまちづくりにおいて重要だと指摘されていることから考えると（例えば河上，2005）、シェアリングエコノミーによって、エニウェア的思考が肥大したとしたら、まちづくりにとっては悪影響が大きくなるでしょう。

(2) シェアリングエコノミーがソーシャルキャピタルを育てる

シェアリングエコノミーにおいて人的ネットワークやその上のソーシャルキャピタルが大切であるという指摘は、当初より指摘されてきました（ボッツマン・ロジャース，2010）。ソーシャルキャピタルを最初に指摘したパットナムは、「孤独なボウリング（パットナム、柴内訳，2006）」の中で、ソーシャルキャピタルが衰退する要因として、労働環境の変化、居住環境の変化、テレビの普及、世代変化を挙げています。またパットナムはソーシャルキャピタルの構成要素として信頼、互酬性の規範、ネットワークを上げています。まちづくりに関わるシェアリングエコノミーには、人的ネットワークがベースにあることは間違いなく、その仕組みを適切にデザインすることによって、信頼と互酬性の規範を埋め込むことができれば、シェアリングでないエコノミーよりも、ソーシャルキャピタルを醸成することができると考えられます。我々の研究（佐々木ら，2013）でもライドシェアリングの報酬の有無やその渡し方、ドライバーを知っているかどうか利用意向に影響したように、信頼と互酬性が仕組みを回すためにも重要です。

その経験からは、ソーシャルキャピタルを醸成する仕組みを作るためには信頼と互酬に関係する評価システムが大切であると考えます。より具体的には、相手に感謝を伝える仕組みと、その感謝の気持ちが他人にも伝わる仕組みとも言えます。現在いくつかのシェアリングエコノミーは、匿名の平均値による評価を用いていますが、この匿名性に基づく平均的評価は、個人を平均値として扱うことから、個人の信頼と互酬性が担保されるとは考えにくく、匿名性が高く、個性のない大衆的指標であると考えられます。信頼と互酬性がシェアリングエコノミーの仕組みに適切に埋め込まれ、それによってソーシャルキャピタルと地域に対する愛着・愛情を醸成できたならば、社会的排除の無いまちづくりや弱者にやさしいまちづくりにとって、シェアリングエコノミーは非常に有効なものになると期待されます。

6 おわりに

本論が出版されるであろう2020年夏、多くの方はこの半年あまり、社会に大きな変化があったことを感じていると思います。本論を書いているときにも、様々なメディアを通して世界的な識者が、ポストコロナ・ウィズコロナの世界を語っています。また、日々の暮らしや働き方においても、ニューノーマル、新生活様式といった言葉が飛び交っており、これまであまり進まなかったリモートワークが標準的となり、人との接触を避けて会議をオンラインですることに違和感を持たなくなった人も多いのではないのでしょうか。そのように人との接触を避けることが推奨される中で、「シェアリングエコノミーとまちづくり」について書くことの難しさを感じていました。そこで最後に、現在のコロナ感染症の流行を踏まえてシェアリングエコノミーと

まちづくりのこれからについての意見を示して、この論を閉じたいと思います。

シェアリングという仕組みは、他人との空間や物などの共有がその根幹であるため、感染予防の視点から見ると、一見脆弱な仕組みに見えます。一部ではシェアリングから保有への回帰が始まったとも報道されており、移動空間を共有する公共交通機関を避け、自家用車による通勤・通学の増加が指摘されていました。このような状況下ではシェアリングエコノミーは廃れていくのでしょうか。私はこのコロナ禍は、経済的利益のみを追求したシェアリングエコノミーが淘汰されていく機会になると考えています。現在の状況下では、他人との信頼や互酬の関係性を持つ人の中では、お互いに相手を尊重して感染リスクを下げる行動を率先的に行うことができると考えられ、感染のリスクを最小限にできるものと思います。一方、そうでないシェアリングエコノミー、つまり信頼と互酬性の無いシェアリングエコノミーでは、相手に対する尊重や配慮などは無いことから、感染リスク低減行動を率先して行うことはなく、感染の増大につながり、利用は減ってゆくものと思います。つまりこのコロナ禍においても、なお継続されるシェアリングエコノミーの条件は、信頼や互酬の仕組みがうまく機能していることが必要と考えます。そのような仕組みが考えられた時には、お互いを思いやる中でソーシャルキャピタルが醸成されることは疑いなく、さらに「社会に対する愛情」が育まれ、まちづくりや都市計画にとって必要な仕組みになっているに違いありません。

【謝辞】

有益なコメントをいただいた筑波大学教授谷口綾子先生に感謝いたします。

【注】

- 1) <https://www.cpij.or.jp/>
- 2) <https://sharing-economy.jp/>

【参考文献】

- 石田頼房 (2004)『日本近現代都市計画の展開・1868～2003』自治体研究社
- ズザンネ・エルファディング、浅野光行、卯月盛夫 (2012)『シェアする道路』技報堂出版
- 名古屋都市センター (2017)「シェアード・スペース 生成発展と変遷」NUI レポート No.26
- 河上牧子 (2005)「「地域力」と「ソーシャル・キャピタル」の概念に関する計画論的一考察」『都市計画論文集』40 (3), pp. 205-210.
- 佐々木邦明 (2017)「ライドシェアリングは都市と移動の再構成をもたらすのか」『IATSS Review』Vol.42, No.1, pp.30-37.
- 佐々木邦明、二五啓司、山本理浩、四辻裕文 (2013)「低密度居住地域における交通制約者の移動手段としてのライドシェアの可能性」『社会技術研究論文集』Vol.10, pp.54-64.
- 鈴木春菜、藤井聡 (2008)「地域愛着が地域への協力行動に及ぼす影響に関する研究」『土木計画学研究・論文集』25 (2), pp.357-362.
- ロバート・D. パットナム、柴内 康文 (訳) (2006)『孤独なボウリングー米国コミュニティの崩壊と再生』柏書房
- David Goodhart, The Road to Somewhere: The Populist Revolt and the Future of Politics, 2017
- Palombo, C. A., L. Varone, N. Garrick, Understanding the Surprising and Oversized Use of Ridesourcing Services in Poor Neighborhoods in New York City, Presented at 98th meeting of TRB, 2019.
- SFCTA, TNCs TODAY: A PROFILE OF SAN FRANCISCO TRANSPORTATION NETWORK COMPANY ACTIVITY FINAL REPORT, 2017

Vancouver City Council, Vancouver's Mobility Future: "Automating" Policy into Sustainable Results, 2018

Yotsutsuji, H., K. Sasaki, M. Maruyama, Sustainable Market Design for Short-Trip Rideshares: Simulation Based on One-to-One Two-Sided Matching with Informational Guidance, Asian Transport Studies Vol. 4, No. 1, 2016.

https://en.wikipedia.org/wiki/Shared_space (最終アクセス 2020 年, 7 月 3 日)

ささき くにあき

1967 年長野県生まれ。

1990 年京都大学工学部土木工学科卒業、1992 年京都大学大学院工学研究科応用システム科学専攻修了。名古屋大学助手、山梨大学准教授、同教授を経て、2018 年早稲田大学理工学術院教授。2019 年山梨大学名誉教授。この間テキサス州立大学オースチン校客員研究員、フランス国立交通安全研究所客員研究員、フィリピン大学デリマン校客員教授等を務める。

【主な著作】

1999 年、「潜在的評価構造の差異を考慮した離散型選択モデル」で日本都市計画学会論文奨励賞

2018 年、「ライドシェアリングは都市と移動の再構成をもたらすのか」で国際交通安全学会賞 (論文部門) 受賞。『交通行動の分析とモデリング』(分担執筆)
