

シェアリングエコノミーと交通

三浦 展* 中村彰宏**
小竹元基*** 大口 敬(司会)****

カーシェアリングやライドシェアリング、民泊など、「シェアリングエコノミー」と呼ばれる新しい形態のサービスが急速に広がりつつある。背景にあるのは公共交通サービスの充実やICTなどの技術革新に加え、人々の考え方やライフスタイルの変化がある。超高齢社会の到来を前に課題が山積する日本で、今後、「シェアリング」という概念は交通にどのような影響をもたらし、何を可能にするのか。消費研究、経済学、機械工学のエキスパートが闊達な議論の中で明らかにしていく。

Sharing Economy and Transportation System

Atsushi MIURA* Akihiro NAKAMURA**
Motoki SHINO*** Takashi OGUCHI****

“Sharing economy” is rapidly spreading in the new forms of services, such as carsharing, ridesharing and vacation rentals. In the background, there are the improvement of public transportation services, technical innovation such as ICT, changes in people’s way of thinking and lifestyle etc. In Japan where tasks pile up for the coming super-aged society, how will the concept of “sharing” affect the transportation and what will it make possible in the future? Experts on consumption research, economics, mechanical engineering reveal them in an open discussion.

シェアリングエコノミーとは何か

大口(司会) 本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。今回は「シェアリングエコノミーと交通」というテーマで、最近急速に市民権を得てきた「シェアリング」という概念が今後経済や交通にどのような影響をもたらすのか、その展望や可能性について幅広い観点から語っていただきたいと思います。

昨今、例えば高価な車を買うという行為が若者を

中心に非常に減ってきている、あるいは特に東京など都市部では車を持たない方も増えている。そのように暮らし方が大きく変わってきている中で、今後、シェアリングが一つキーワードになるのではないかと思います。「なぜこういう社会になってきたのか」という理由については社会・文化的背景、あるいはICT、情報系の技術革新、さまざまなインフラや移動体といったハード面の発展もあるでしょう。幅広くご議論いただければと考えております。

初めに、3月まで編集委員長をさせていただいて

* 株式会社カルチャースタディーズ研究所主宰
Director, Culturestudies Laboratory

** 横浜市立大学大学院国際マネジメント研究科教授
Professor, School of International Management,
Yokohama City University

*** 東京大学大学院新領域創成科学研究科准教授
Associate Professor, Graduate School of Frontier
Sciences, The University of Tokyo

**** 東京大学生産技術研究所教授
Professor, Institute of Industrial Science,
The University of Tokyo
2017年5月2日実施

いた大口から、シェアリングエコノミーについてどう捉えているか、簡単にお話をさせていただきます。

シェアリングエコノミーとは結局、個人の空いている物や能力を、必要とする個人に提供する仕組み、つまりマッチングであると、経済学ではよく言われています。こういった取引が成立していくには、基本的に三つの要素が必要になると私は考えています。

一つは非常にきめ細かに時空間的にネットマッチングしていること。例えば、「今、この部屋が空いていますよ。3日間、誰か使う人はいませんか」といったことができる環境が必要です。もう一つ、提供者と利用者のお金のやりとりを担う事業者がいることもうまく回る要素として必要です。それから最後が、相互評価によるセキュリティ機能の確保です。提供者と利用者が相互に評価し合い、その内容が社会の白日のもとにさらされていくことで、ある種のそうした機能が働きます。

そういう意味では、シェアリングエコノミーは個人対個人、ピア・ツー・ピアのビジネスであり、マスマーケティングの生産者が消費者に物を提供する、あるいは企業がサービスを提供するトラディショナル・エコノミーとは異なっています。

特にタクシー事業と、カーシェアリングやライドシェアリングとで大きく違うのは、「タクシーは乗車拒否できないが、ライドシェアならできる」という点でしょう。そういう意味では、提供側と受ける側が対等な立場と言えるかと思えます。

そのように従来、ビジネス側はサービスや物を提供するけれども拒否権はなく、コンシューマー側はビジネス提供側に直接決済し、お金を払うという形で取引が成立してきました。また、セキュリティについては、「お上の認可」といったものが一つの方法論になってきたと言えるかと思えます。

ご異論や皆さんのバックグラウンド等も含めて、ご意見をいただければと思います。それではまず三浦さんから少しお願いいたします。

所有からシェアへ、消費者の志向の変化

三浦 カルチャースタディーズ研究所主宰、社会デザインの研究をしています三浦でございます。

今後、高齢化が進む過程で「シェア」というライフスタイル、つまり今おっしゃったような「個人の空いている物や能力を相互に融通し合う」というのがますます大事になってくると予想しています。

特に若い世代はそれを先取りしてシェアハウスに



三浦 展氏

住むとか、カーシェアをするとか、さまざまなシェア的なライフスタイルが増えてきているという話を、私は、この6~7年してきました。彼らの場合、70歳から支給になりそうな年金などを当てにするよりも、どういう人とのつながりをうまくつくっていくかのほうが大事だという感覚があるようです。

私自身は消費研究をずっとしてきたんですが、2002年頃、若い人と話をしているときに、「もう消費じゃないよね」とぼそつと言われたことがあったんです。すごく本音だなという気がしまして。そうか、これはもう消費が楽しいとか幸せというのはもうだめだなと思いました。また、ちょうどその頃、ある広告代理店との研究開発で、これからの消費について考える共同作業をしていたんですが、その時点でもう、車や家、ステレオなどを高級なものや大きなものに買い替えたり、たくさん買ったりする「物を買う・所有する」時代は終わり、「私有ではないもの」に関心が向かう、という研究をしていました。それが今でいうシェアだったんですね。

さらに2010年にシェアハウスのネット不動産屋さんが「これが今のシェア的な生活だ」といったテーマの本を作ったのをすぐ見つけて、「ここまでついにきたか」と思いました。つまり、お金のないバックパッカーが住む賃料が安いシェアハウスではなく、普通の若い女性を中心となって住んでいるおしゃれなシェアハウスの時代になってきたわけです。これはついにシェアという言葉を前面に出していく時期が来たと思い、2011年に本を書いて、以来ずっとそういう発言をしてきました。ですから、私の場合は、技術やシーズ的なものというよりは、私有からシェアへ幸福や喜びの対象が変わっていった消費者の変化から考えてきたんです。

同時に、郊外の研究も続けてきたのですが、近年、郊外は高齢化し人口が減少するとか空き家が増える



中村彰宏氏

といった問題が言われるなかで、地方も含めてシェアリングが一つの解決策になると見えています。例えば、空き家を別の形でシェアすることによって、郊外の再生が進むと。

今書いている本の中でも、郊外の再生について改めて考えています。最近、盛んに「働き方改革」ということが言われ、在宅勤務を含む多様な働き方を推進しようという政策的な動きもありますが、例えば、「郊外に住んで都心に通勤しよう」と思うと「家が所沢では遠いな」となりますが、「家で働き、週1回だけ出社すればいい」ということであれば、遠い郊外に住んでも問題ではなくなります。

病院や店など生活に必要なものが自分の足で歩いていける範囲にあり、高齢者でも安心して暮らせる街づくりを目指すキーワードとしてウォークアブルタウンとか「歩いて楽しい住宅地」ということが言われるんですが、これからは「働いて楽しい住宅地」という意味で「ウォークアブル＋ワーカブル」だと考えています。

在宅勤務者が増えてくると、郊外に新しいサービスも必要になるでしょう。例えば先日、在宅勤務の方の家に取材に伺ったのですが、仕事の終わった夕方、「ビールでも飲みたいね」となっても、郊外ですからファミレスしかない。女子高生が宿題をやっていますし、一杯やれる雰囲気ではないんですね。そこで考えるのは、少し用途規制を見直して、住宅地に夜10時で終わるようなあまりうるさくないスナックや飲み屋があれば、需要があるのではないかと。それも空き家を利用し、時間に余裕がある高齢者が運営すれば、高齢化し人口減少していつている郊外住宅地の再生につながります。それが私の考える「コムビニ」という、「コミュニティにとってコンビニエントな場所をつくろう」という近年の提案です。

実際、こういうものは起こりつつあるんです。西荻窪には「okatte西荻」という、会員になれば好きな時に立ち寄ってそこにいる人たちと夕食が取れるシェアリングキッチン&リビング、また横浜の方には若い建築家が古民家をリノベーションして、週1回ぐらいスナックをする活動が始まっています。

もう一つ、この1年ほど考えているのが、「コミュニティを生み出すモビリティ」という意味で「コモビリティ」と名づけた新しい交通サービスです。

これからのモビリティの例としてよく1人乗りや2人乗りの車の話が出てきますが、実際には高齢者は1人で乗れない人が増えるのではないのでしょうか。屋根やドアがないので、雨や強風の日には運転が困難という課題もあります。であれば、これからはむしろ、みんなと一緒に乗るモビリティのほうがいいのではないかという気もしているんですね。

特に男性は郊外住宅地で、隣近所の顔も名前も分からないまま定年になって暮らすケースも多いわけですが、モビリティが自然なコミュニケーションを生む場所として使われるとしたらどうでしょうか。単に空いたところに必要な人を乗せて走るのではなく、乗ることが縁側的、基会的なコミュニティの場に参加することであり、かつ移動できる利便性も備えている、そういうコミュニティの欠落や不足を補う働きをするモビリティです。「私は医者に行く。小竹さんはショッピングセンターへ行くんだね」と雑談しながら、一緒に乗るイメージです。もちろん、現状、コミュニティバスもあるんですが、これは普通、乗り合わせても口をききません。

従来の車はまさに私有財産の最たるもので、マイカーだから楽しかったわけです。ですから、他人を乗せるということはあまりしなかった。しかし今、若者を中心にマイカーを持たない人が増え、高齢になって免許を返上する人も増えている。若い人が持たないまま年を取っていくとすれば、「みんなで乗る楽しい車」が求められていくと思っています。

大口 いろいろと論点を挙げていただき、ありがとうございます。それでは、中村さんから自己紹介も兼ねてお話をお願いします。

経済学から見たシェアリングエコノミー

中村 横浜市立大学大学院の中村と申します。国際交通安全学会の会員ですが、もともとはIT産業について経済学の観点から分析している者です。

経済学者としてシェアリングエコノミーを見ると、

大口先生がおっしゃったように、やはりマッチングなんです。サービスを展開するに当たっては、「使う人」と「サービスをつくって提供する側」を合わせる場が絶対に要りますよね。従来は店舗がマッチングの場でしたが、ネット通販ではポータルサイトがその場になっている。Airbnb（宿泊予約サイト）やUber（自動車配車サイト）も、マッチングの部分です。ホテルが自社サイトで予約させるケースもあるので、マッチングの場を別に切り離さなくてもいいわけですが、あえて切り離してみるとシェアリングエコノミーにはそういう機能がある、ということです。

また、先ほど三浦さんから「所有からシェアの時代になっていく」というお話を伺いましたけれども、僕ら経済学者は社会をシステムとして捉えるので、その点についてももう少し抽象的に捉えてみます。

所有とは要するに「いつでも自分の好きなように使える」という権利を買っているということです。一方、シェアリングは「部分的に持つ、時間を区切って持つ」ということになります。

お金があるなら、いつでも自由に使えるほうがいいに違いありませんが、今の世の中、一番お金を持っていないのは若者ですから、部分的でも、必要な時だけでも、その機能が使えればよいとするわけです。シェアハウスも、本当は独り占めしてきれいな家に住めればいけれども難しいので、一緒に借りようと。

もう一つ、シェアリングエコノミーで自分自身がすごく考えるのは、従来のサービスとの関係性ですね。タクシー会社のサービスとUberみたいなサービス、一般的なホテルと民泊みたいなものと。

経済学者は、いつも「みんな、頑張ろう。企業努力をして、いいものをつくろう。それをニーズがある人が買えば、それは幸せな社会だ」という考え方もものを見ていて、そこを生み出すのが競争だろうと通常は考えています。

では、そういう視点からシェアリングエコノミーを見ていくと、どうか。一般的には、今までのタクシー会社の規制をなくしてUberでも何でもできるようにしたい、あるいは新しく出てきた民泊というのは便利で安いから、どんどん認めていけばいい、というふうに思われることが多いです。でも、僕らはやはりフェアな競争をしてほしいんです。

そもそもタクシー会社や宿泊施設が法律で規制されているのは、安全性を担保するためなどの理由が



小竹元基氏

あるわけです。もちろん時代に合わせて撤廃や改正の必要性についても考えますが、実は一般の人があまり気付かない正当な理由があって規制されているにもかかわらず、「便利だから、どんどんやればいい」というのは、やはり違うのではないかと意見していくのが経済学者だと思っているんですね。

民泊やUberなど新しいシェアリングサービスでは、安全性については、先ほどのお話にもあった相互レーティングである程度、担保できると思います。ただ、例えば少し前に観光バスの大きい事故がありました。事故の後、安ければ、消費者は安全面を過小評価して選んでしまうんですね。普通の消費者には安全面を客観的にアセスメントする技術などはないわけですから、いくらレーティングしてもそれが正しい情報になるかというと、あまり保証がない。したがって、シェアリングにもある程度の公的な安全規制は必要でしょう。

逆に、「レーティングでも安全性を保てる」とするならば、公平性の観点からは、タクシー会社にも個人と同じようにやってもらわないといけない、つまり「タクシー会社も二種免許は要らないんじゃないか」という形で議論していくべきだと考えます。

公平に競争できるような環境をつくりたい、それで残っていくものが便利なら、よりいいと考えます。

大口 そういうご懸念をお持ちということですね。

中村 そうですね。通常、経済学者は規制について要らないと言っていくことが多いんですけど、実はあれは、一般的に既得権を守る人たちの声が大きいです。目立つからで、要は「イコールで競争しなさい」と言っているだけなんです。今のシェアリングエコノミーの流れを見ていると、「便利ですごいね」という声のほうが大きいんですね。そうすると、実は僕はただ中立に競争してほしい人たちですから、いや、本当は違う、規制にも必要な要素があると。

大口 大変ある意味では学者らしい誠実な発言をいただきました。ありがとうございました。それでは次に、小竹さんからご発言いただけたらと思います。お願いします。

シェアリングエコノミーの本質とモビリティ

小竹 東京大学大学院の小竹です。まず自己紹介しますと、僕は機械エンジニアです。エンジニアは既存の問題点を把握し、課題設定して何かを達成するのは得意だけれども、新たに価値創成することは不得意だと常々思います。シェアリングエコノミーでは価値創成が重要な点ですが、僕の立場からすると、課題をどう設定するのか、なかなか難しいところ。価値創生という点では、シェアリングは、車にしても家にしても、全体としてはシェアという手段によって生活の質を向上させることが重要な目的であると考えています。

問題把握と課題設定にからめてシェアリングについて考えると、今、日本で一番の大きな問題は、超高齢社会が来ていることでしょう。若者が少ない日本で、どう全体のバランスを支えていくのか。現実的な解決策として、高齢者に働いてもらって税収を増やすことが一つの答えではないかと思えます。ということは、「元気な高齢者をどうやってつくるか」が一つの課題設定になるはず。加齢で身体的な機能や集中力が落ちて、これまでの経済をつくり、日本を支えてきた経験があるわけです。その経験や知識を分けてもらう、要するにシェアできるようにすることが、一つ重要な要素だろうと思えます。

一方で、高齢者を1日8時間働かせるのかと言えば、体力的に難しいです。しかし、8時間を3人で割れば2.5時間。それくらいの労働時間なら無理なく働けますね。さらに、その方たちが持っている能力と機能をきちんと客観的に評価した上で、その特性をシェアリング・インフォメーションとして蓄積し、そのデータベースに基づいて高齢者を雇用し、生涯現役でいてもらうという対策がいいのではないのでしょうか。

就労するアクティブシニアを増やすために、われわれは今、柏市で、われわれと同じくらいの車幅の超小型電気自動車を公道で走らせる社会実験を行っています。皆さん、最初見たときに「どう動かせばいいのかわかるのか」と聞くのですが、「乗ってみてください」と答えるんです。幅が自分と変わらないので空間認知がしやすく、誰でもある程度すぐに乗りこなせる



大口 敬氏

ようになります。

ポイントは人の幅と同じであること。横に2人乗れるタイプをつくっても意味がありません。というのは、人間工学的にみると、実はほとんどの路地や生活道路は、人間の幅を基準に構成されているものが多いからです。特に田舎道や旧街の裏道はその傾向が高いです。そして、加齢で空間的な認識能力が劣っても、自分の幅ぐらいはわかるので操作しやすいんです。

もう一つのポイントは、どの地域へ行っても2人乗りの移動体を欲しい方が多いことです。特に高齢者は移動するとき、子供を駅に送りに行く、あるいはこれから家内を迎えに行くというように、自分の中で価値を創成している方が多いんです。また、一人で乗る場合も病院や買い物に行くなど、何かしら移動に対し目的があります。ですから、そんなに距離も移動しません。であれば、小型電気自動車です。

ただ、うっかりミスや事故の可能性もあり、交差点でぶつかったりすると自転車被害性が高く、危険です。ぶつかっても大丈夫な車両にすることは超小型であるメリットを損なう可能性があるため、対策としては車両を賢くする技術革新が大切になります。また、交通規制を守るための技術も大切であり、制限速度を時速30キロに設定する、普通乗用車も走る混合交通を避けて移動できる仕組みをつくるなども考えられます。自動運転の技術で「ぶつからない車」が造れるかも一つの論点になるでしょう。あとは値段、コストバランスの問題がありますね。

これからの自動車社会を考えると、少子高齢化が進む中で一家に8人、5人乗りの車があるイメージは持てないんですよ。小型電気自動車が多くて2~3台、今の普通車のようなものはシェアリングするという時代がくるのではないのでしょうか。

小型電気自動車で解決できる課題のもう一つは燃料補給です。田舎に行くとガソリンスタンドがどんどん潰れていて、軽自動車ですらスタンドまで行って帰ってきたら、3分の1ぐらいガソリンが減っている。消費者にも負担ですが、エネルギー貯蓄という観点からも今の社会では継続は困難でしょう。一方、電気は全国どこでも通っていますし、プラグインできる、要するに家のコンセントで充電できることで充電設備が整っています。近い未来、家の前に駐車すれば、非接触充電装置により自動で充電される時代がやってきます。それが一般的な駐車場にも広がれば、なお便利でしょう。充電の手間をきちんと技術でカバーできるようになったときにこそ普及が進み、街を走るようになると思います。

高齢者の就労や移動を支える目的で移動体を開発していると、特に小型電気自動車後部席のデザインがどんどん変わっていきます。農業用に薪が積めるようにしたり、車椅子の家族を乗せる人用に後ろに車椅子をつけて走れるようにしたり。一方で、子育て世代が自転車代わりにできるように、後ろに子供を2人乗せられるタイプもあります。自転車の子供用座席が後ろにちょうど搭載可能なんです。僕の立場からの話は以上です。

シェアリングエコノミーが拡大する背景

大口 ありがとうございます。先ほど、「シェアリングに参加するのはお金がないから」というお話が出ましたが、三浦さんは消費者の幸福の基準が「所有からシェアへ」と変わってきたという言い方をされていたかと思います。なぜ、そういうことが起きたとお考えですか。

三浦 確かにかつてはシェアハウスといえば、お金がない人が利用するもので、設備も貧しく、2段ベッドで寝ているぐらいのものであったと思うんですが、現在のデータでは一般のワンルームマンションよりも家賃が高いんですね。そのため、正社員比率も高い。今はすでに、シェアハウスに住む人はむしろ経済的にもコミュニケーション能力的にも高い人だと言えるんです。つまり、ワンルームマンションに住むこともできるけれど、みんなで食事をしたり音楽を聞いたりする生活のほうが楽しいという価値観の人が、シェアハウスという選択肢を取っている。非常に選択的な消費の一つになっていると思います。

そういう消費観が出てきた理由の一つには、エコロジー志向もあるでしょう。新築マンションを買う

よりも、古い家をリノベーションしたシェアハウスのほうがいいといった価値観です。

エコロジー志向は40年以上前から広がってきただけでも、15年ほど前からは格好いいことになってきましたね。最近ではフェアトレードなど、環境や社会に配慮したものを消費する「エシカル（倫理的）消費」という言葉もありますが、消費行動によって誰かを不幸にしたり、自然を破壊したりするのは嫌だという意識が強い人ほどシェアハウスを選択したり、シェア的な行動を取ると思います。

もう一つの背景は1995年の阪神淡路大震災です。「ボランティア元年」と言われたあの年を契機に、利他的な行動が一般化してきましたね。バブルが完全に崩壊するのが97年ですから、当時20歳前後だった世代が非常に消費社会的ではない、シェア的でエコ的な価値観に変わったと思いますね。

大口 なるほど。そういう意味では、近代型の大量消費・大量生産の経済社会で核家族化や個人化がずっと進んでいったことに対する、ある種のアンチテーゼなのではないでしょうか。

三浦 そうですね。私は今を「第四の消費社会」と呼んでいるんですが、第一、第二は核家族が「一家に1台」の時代ですね。日本の場合、それが大体70年代でできてしまった。その後はそれではメーカーは困るので、車もお父さんはコロナだけど、息子は「コロナはださいから、セリカにしよう」とか、「息子用のテレビやステレオも要るよね」というように、「個人化」によって消費を増やしていったんですね。しかし、これも飽和してしまいました。そこで、企業としても違うところに価値を生み出そうとする流れになっていったと思います。

逆に消費者側も、「一家に1台」「1人1台」と言っていたものは、「実はそんなになくてもいいんじゃないか」と疑い始めた。特に最大の私有財産である家や車が一番疑われたんだと思いますね。

大口 それは比較的高額な耐久消費財だから疑われたのか、それとも生活する上で本質的な「住む」「移動する」といったことにまずそういう疑いがいくのか、どういうことなのでしょう。

三浦 高額であることと、非常に資源やエネルギーを使うということでしょう。

大口 やはりエコロジー志向に起因するんですか。

三浦 ええ。だから、クルマや家以外にどういう消費財をシェアしているかということ、それほどはない。ただ、「時間差」のシェアとして中古品の売買を捉

えれば、相当広い範囲で行われていますね。家や車もですが、服、家電、ネットオークションでは使いかけの口紅まで売られています。

大口 「新しいことはいいことだ」という価値観も大分崩れ去っているということですか。

三浦 そうですね。小竹先生のおっしゃる2人乗り電気自動車も、こうした消費者は「自転車でいいんじゃないか」と思うかもしれません。平衡感覚が保たれていて自転車に乗れる間は、ですが。

小竹 僕もそう思いますね。小型電気自動車には安定して走行させるためにタイヤが四つついていますが、3輪でもいいんです。2輪で安定して走行する技術もできています。どんどんモータリゼーションの初期に戻っていくかもしれません。移動の本質に戻っていく可能性もある一方、新しい価値を機能化した移動体が出てくる可能性もあるでしょうね。

三浦 寒い日や雨の日は、「自転車では大変だから高度な2輪にしよう」と言って使い分けたり。

小竹 自分のパーソナルなスペースを、どういうエリアにしたいのか、どうシェアしたいのかという話になってくると思います。それは「パーソナルモビリティ」について考えるときの基本でもあります。

中村 世の中のニーズは2人乗りなんですか。子育て世代の場合、3人乗りが必要な方も多そうですが。

小竹 おっしゃるとおりだと思います。われわれも「ママコムス」という、後席に子供用座席を2個取り付けたタイプも開発しています。今、自転車の母子3人乗りが認められています。送迎や買い物など日常生活でその代替となるものです。

シェアリングエコノミーとサステイナビリティ

三浦 先日、今でも人口が増えている郊外ということで、流山市を取材してきました。その一因として挙げられるのが、保育所を整備しただけでなく、保護者が駅に連れていけば保育所まで連れていってくれるバスを用意したことです。これは、ある意味、子供のコモビリティをやっているなと思いましたね。

中村 言ってみれば、「連れていくこと」をシェアしてもらっているわけですね。

三浦 そうそう。

中村 案外、保育所も駅から遠くて不便なところは空いているんですよ。連れて行ってくれるのであれば、その活用も広がりそうですね。これまでは一人一人連れていく必要があったけれど、実は一か所に集めて「連れていくこと」をシェアすることで合

理化できる。そんなふうに必要なだと思っていたものが、実はシェアというやり方やテクノロジーの進歩によって削れる事実というのがあると思うんです。物も本来、必要なときに使えれば所有してなくてもいいわけで、シェアによって「持っている」という事実を削ることもできる。

逆にそうなったときに、実はそれ自体はもともとそんなに価値がなく、「別に持っていなくてもいい」と気付くこともある。そうやって消費や使い方の形態が変わってくると、新しい使い方も見えてきて、そこに価値を見出す人も出てきます。価値観というのはそういう感じで変わっていくと思います。

先ほどの超高齢化社会もそうですが、今までは一日8時間みたいな働き方しかなかったからリタイアするしかなかったけれども、3時間だけ働けるように、うまくいろいろなことをコントロールできるようになってくれば、つまり「1人で8時間全部やらなければいけない」という形を削っていくと、また違う何かが見えてくると思います。

小竹 そうなるでしょう。ただ、シェアリングは画期的なアイデアに見えるし、今の私たちが持っている価値としてもやってみたいということで、私たちのシステムに取り込んだときに、持続性はどうか。

情報社会ですから、いろいろなアイデアがいくらかでも出てきます。しかし、横軸を時間でとったときに、どれだけそれが価値として継続性があるか、続けられるか、考慮してデザインしておかないと、一時は良くてもいずれ反動がくるかもしれない。ある程度、責務的に維持できる価値創成をしていかないとリスクですし、「あれはおもしろかったね」で終わってしまう。

大口 そういう意味では、所有には「今は無駄でも、将来のために確保しておこう」というリスクヘッジの観点がありそうですね。

小竹 はい。しかし、今の若者は持つこと、維持することに臆病ですよ。だから、このシェアリングがサステイナブルにうまくいくものなのかが気になります。

三浦 先ほども紹介した「okatte西荻」は有料の会員制なんです。最初に大口先生が言われた決済の仕組みがあって100人以上会員がいて、信頼のネットワークができています。ただ、収支はとんとんです。でも、今までただ家に住んでいただけでは全く知り合えなかった多彩な人と知り合えます。

事業者自身は「成功かな?」と言っています。すごく売上が伸びて株価が上がるようなことはないだろうけど、ずっと潰れないそば屋みたいな感じでしょうか。ちゃんと常連がいて続いていく。それくらいでいいと思いますけどね。

大口 むしろ成長というのは、概念的にはいつか絶対飽和するわけで、もともと成長はアンサステイナブルですよ。どうでしょうか。

中村 僕たち経済学者は一つのもの成長や持続性というのは特に考えていませんね。僕はお金が回りさえすれば、それがなくてもわれわれは生きていけると思っています。

なので、逆に今後、シェアリングエコノミーとは違うものが出てきたら、それは入れかわっても構わないと思います。その背景にある生活がサステイナブルであればいい。

ただ先ほども述べたように、シェアリングエコノミーはすごく安く便利でいいものだというので、そちらに一気に流れていくことには危機感があります。例えばタクシーは政府規制によって乗車拒否できないけれど、Uberでは酔客は断ってもいい。実際、酔客には悪いレーティングをされやすいので、なかなか乗せないという現実もあるんです。「乗せなくてもいい」という風潮になっていくとしたら、社会的な環境が今までよりも下がってしまいます。それは問題がありますよね。

今、必要とされている新しいルールとは

大口 なるほど。特に移動に関するサービスは生存権など人権とすごくリンクしていますから、もしも酔っぱらったら乗れなくなるような社会になってしまったら、阻害される人が出てきて、逆に社会全体としては不利益をこうむるわけですね。そうした状況を避けるために、社会全体のルールとして、例えばタクシー規制のようなものを今まで持っていたと。

民泊も含め、今のシェアリングエコノミーはピア・ツー・ピアで、公的な規制から離れたところで結構自由にやってしまう状況があります。これをシェアリングエコノミーの特質とした場合に、何かしら新しいタイプのルールが要るだろうと先ほど少しおっしゃったと思うんですが、具体的にどういうタイプのルールが必要になるのでしょうか。

中村 今の酔っぱらいの例ですと、なぜ乗せたくないかということ、やはり嫌なわけですね。「嫌」というのは結局、負担というコストをかぶっていると

いうこと。逆に言うと、「酔っぱらっているから3倍払います」ということであれば、乗せてくれるでしょう。

実際、民泊でも「他人に迷惑をかけたなら迷惑かけた分は全部払ってください」というシステムになっているところもあると聞きます。

大口 ある種のペナルティー料金の仕組みを上手に制度に組み込めるといいということですね。

中村 そうですね。結局コストがかかっている分はお金を払ってもらって形が整備されることが大切でしょうね。「重たいものは、当然それだけのお金をもらわないと運びません」というように。

大口 そうすると、例えば障がい者や高齢者など移動制約のある方々の場合、乗るときに補助したりしてサービス提供者に負担というコストがかかってしまうことがあるけれども、その分多く払えるかというところが限らない。そういう問題に対しては、何か制度が要りますよね。

中村 補助を出すことでしょ。先ほどの保育園の例でも、保育所はやはりコストがかかるんですよ。0歳児を預けるにあたって、1人の保育士が10人見ているようなところは怖くて預けられないわけで、最大3人などの規制が必要になる。3人で保育士1人の生活や施設の費用を払うとなると、当然ながら一世帯で1カ月8万円、10万円という金額になってくるでしょう。預けるなら、かかっているコストに見合うお金を払うべきですが、それができない場合は補助する必要があると思います。

大口 そうすると補助の原資が必要ですが、今や政府が一番お金がない。そういう時代にいかに原資を集めるかが一つ大きな課題になりそうですね。

中村 でも、実際にはどこかでそれだけのコストがかかっているわけです。見えにくいだけで。

ただ、補助を出すというのは財政が苦しい政府には削りやすい政策で、「8万円あげているけど、5万円に抑えよう」となりがちなんです。しかし、システムとして8万円かかっているなら、それはもうかかってしまっているんで、5万円にはできないんですよ。どこかで差額分がかかっている。

大口 三浦さんがおっしゃっていたように、コミュニティの中でみんなが合意していれば、少しずつお金を出し合って、コミュニティとしてお金を持ち、そこから払うということもできるわけですね。本来、それが政府の役割のはずなのですが。

これからの所有とシェアの使い分け

大口 もう一つ、小竹さんが言われていた、これからは一人一人が自分に合った乗り物を持ち、むしろ8人や5人乗りの大きな車などはコミュニティで所有してシェアし、必要なときに使うだろうというモデルについてなのですが、個人で移動できる移動体のほうは所有したほうがいいのでしょうか。

小竹 それは人それぞれの価値でいいと僕は思います。所有する経済的余裕と「時間当たりどのぐらいの回数、どういう距離を移動するか」ということの、自分の中の特性で決まるでしょう。そういう意味では、生活スタイルを含む個人の特性に合わせてシェアか所有か、選べると思います。

大口 個々の条件によって、ケース・バイ・ケースでいいだろうと。

小竹 はい。今までは結局決められたルールがあって、その上でみんなどう生活しますかというところでの価値だったのが、これからはルールを作るほうに価値が変わってくるはずですよ。とすると、ルールとは何か、何が最低限守らないといけないことなのか大事になってくると思います。

大口 あとはやはり安全とか安心ですね。

小竹 はい。多様な特性の移動体が街の中を走るには、安全という基準の上に、最低限のルールが制約条件として影響するでしょう。それに応じて、その移動体の機能も決まってくる。エンジニアというか、工学としては多分当たり前のやり方だと思いますが。

要するに、個人ごとに何が必要なのか、デマンドが異なり、それによって選択する移動体も異なる。しかし、それらを社会の同じ空間の中で移動させようとしたとき、衝突事故のリスクなど負となるものが社会問題として出てきます。それを防ぐには、ルールを作る必要がある。

ただ、どういう移動やルールが支配的になるかは生活する街ごとに違うはずですよ。東京都のように公共交通機関が発達している大都市は、ある意味こういう部分が地下鉄の網の目でもうできている。一方、群馬県や埼玉県でも奥地の秩父では、それは通用しない。それを一律のルールを作ってしまったら、何も円滑化しませんから。

大口 だから両方の形態、つまり個人で責任を持って買い取り、保有して維持するとした場合に、人に危害を加えないように維持するルールも要るだろうし、逆にある組織が保有して必要に応じて使うやり

方を取るあり方もあり得る。

そういう意味では、それらが共存できるルールは、何か作らなければいけないですね。

小竹 そういうことです。

三浦 東京ではあまり要らないけど、秩父では……という話がありましたが、一番向いているのはどこですか。

小竹 小型電気自動車は、田舎に行くほど向いていると思います。また、各個人が生活の使用やその機能にあわせてカスタマイズして乗っています。

カスタマイズした小型電気自動車に乗っていると、他の人が興味を持って集まってくるんです。そうすると、「俺も乗らせてくれ」となり、そこでまたその個人に合わせた違うタイプの車ができてくる。それは、新たに移動の価値が次から次へとできてくるということです。実はこれは私の上司である鎌田実先生がやっているテーマで、人の移動から「移動体の形」という価値をどうやって作るかというところで、街の人の生活と共生しながら、移動体を1から作っているんです。こういう価値である移動体がある街の中でできてくるのが、一つおもしろい形だなと思っています。

三浦 しかし、「これはおもしろいな」と言っていた人も自動車やバイクを持っているんでしょう？なのに、なぜ、興味をそそられるんでしょうか。

小竹 生活の移動として、足として乗っているんだと思います。軽自動車、特に軽トラックに乗っている感覚だと思います。われわれの小型電気自動車は航続距離で50キロぐらい走りますから。

三浦 それなら全然問題ないですね。

小竹 それから、ドアがないことは、乗りやすさを向上させます。雨天用に「キャンバスドア」という取り外し可のドアがあるんですが、エアコンをかけられないため、曇ってしまい使い勝手が悪いのです。しかし、うまく設計すれば、雨が入ってこない設計は簡単にできるんです。もちろん横降りの台風時の運転は無理ですが、そもそもそういうときに移動するかと考えると、しないですよ。天候が悪いので今日は農作業はやめておこう、というのが高齢者の価値観でしょう。また今、天候の予想データの精度が非常に上がっていますしね。スマートフォンで、「あと2時間ぐらいで雨が上がる」と出ると、そうなりますよね。

中村 僕らの世代はデザイン性が上がると欲しくなりますよね。乗り物を所有するか借りるかという

結局、格好良くなると欲しくなります。

小竹 今はデジタル設計の時代なので、ボディの形状は、容易に変更が可能です。だから、「格好良いから」という価値観で乗る人、「ここからここまで行くため」という生活上の移動のために乗る人によって、つくり分けると言うことが可能になります。

あと、大体一つの駐車スペースに3～4台入るので、家族全員分が一つの駐車スペースに収まります。

また、ICTにより無人で走行する時代が来ると思います。例えば今カーシェアリングもありますけど、やはりワンウェイで乗り捨てたいですよ。

ワンウェイで乗り捨てたときに、移動体が自律的にどこかのステーションに移動することが可能なわけです。また、乗りたいときに乗れるというデマンドをどう確保するのかというと、人間がその配車マネジメントをすると人件費がかかってしまいますが、移動体自身がデマンドに合うように動けば、コストを下げるができます。ですから、こうした移動機能はいずれ必要になってくるはずで、それはできるのかというと、できるというのが答えです。ただ、街の中を走れるようにするには、ルール改正が必要ですし、街自体も変わってきます。

三浦 当然、つくばや柏のような平地のニュータウンなどが一番すぐに始めやすいですよ。

小竹 おっしゃるとおりです。流山もそうですね。

ただ、昔からある街に住む高齢者も多く、そういうところは駅から離れているんです。新しい鉄道が入ってきているので、そこまでのアクセスがやはり必要とされています。

私たちは自分たちでどう価値創成するかを議論するよりも、ユーザーを使って価値を聞いてみることをよくやります。まずは必ず1人乗りに乗ってもらいます。そうすると、「2人乗りが欲しい」「荷物を載せたい」「家内を乗せたい」というように意見が出てくる。

私たちは価値を引き出すために、柏市と一緒にになってわざわざ小型電気自動車用にナンバーも取りました。2人乗り用のレギュレーションがないため、柏市の協力の下、軽のナンバーを取り、警察で許可をもらった上で、2人乗りの小型電気自動車を街の中で走らせているんです。それでGPSで見ていると、1人乗りよりも2人乗りのときのほうが、行きたい場所のデマンドが増える分、活動範囲が広がるのが分かりました。さらに、「次は何が欲しいですか」と聞くと、先ほどのようにいろいろな価値創生の要

素がどんどん生まれてきます。

三浦 普通自動車であれば、そろそろ危ないから免許を返上しなければという人でも乗れるんですか。

小竹 それについてはきちんとした回答は持っていません。ただ乗りやすさという点で言うと、空間的な把握は間違いなく普通車よりも上がっています。

あと最近一つ分かったことは、潜在的なユーザーとしてペーパードライバーの女性が結構多いんですよ。今まで夫がいないと車で移動できなかった人も、自転車には乗れるから大丈夫だろうと、免許証は持っているのでも乗ってみると意外と乗れるんです。そういうところにニーズがあるとは思っていなかったんですが。

ワンウェイ・カーシェアリングの可能性

中村 先ほど小型電気自動車は自動で帰っていけるのでワンウェイで乗り捨てられるというお話をされていましたが、これも、家に車を置いておくのは要らない削ぎ落としたい部分で、シェアに切り替えたいという、結局、そういうことですよ。必ずしも帰ってこなくても、ある人が通勤に使って駅前で降りたら、帰りにそこから乗っていただければいいわけですよ。

小竹 はい、おっしゃるとおりです。ただ、大体皆さん、同じ方向に、つまりワンウェイで移動し始めるんです。例えば乗り場のA地点から、駅前のB地点に移動するのは、朝の通勤時間など同じような時間帯に移動を始めるんですよ。そうすると駅前に移動体がたまりますが、そのまま待機させておくのはものすごくもったいないので、次にどの地点へ運ぶかが課題になる。要するに、次のニーズに対応すべく、デマンドの予測をしながら走らせないとはいけません。同時に、街の中で移動体がスムーズに移動でき、普及できるよう、全体的な街のつくり方から考えないとはいけません。

中村 通勤ラッシュによく表れていますが、今は働く時間が決まっているので、同じ時間帯にワンウェイの移動ですよ。

大口 3時間ずつ働ければ、大分これが改善される。

中村 高齢者だったら、もうちょっとそういうふうになっていないといけなんでしょうね。

小竹 おっしゃるとおりで、実は3時間働けば、配送のための自由度がふえるため、間違いなく移動体の移動をコントロールできるようになるんですよ。結局、「どこからどこに運ぶ、移動する」という可

能性は、利用者にその情報をICTを介して得られるため、どこにデマンドが発生するかは自動で理解できます。

そのように定常的な変化のマネジメントはできるため、あと必要なのは雨などの過渡的な変化への対応です。

大口 雨が降っている間に自動で配車し直しておくような仕組みができるといいですね。

小竹 自動配車には、自転車位置を検知する技術センサーを搭載する必要がありますが、そんなに難しい話ではありません。

三浦 私の考える「コムビニ」が、そのステーションになるといいなと思いますねえ。いつも10台ぐらいあるといい。

「コモビリティ」が生み出す新たな価値

大口 先ほどの三浦さんの発言ですごくおもしろいなと思ったのが、みんなと一緒に乗ることが一つの目的になる「コモビリティ」です。僕らが研究者としてこれまで渋滞や交通安全、環境影響などを取り上げてきているのは、交通は全てある種の負の社会効果を与えるもので、それをどう減らすかという視点で交通を扱ってきたからです。経済の世界でも基本的には、移動するというのはコストですよ。

ところが、何年前かに国際交通安全学会で合宿をやりましたら、移動そのものに価値を見出す人がいるという話が出ました。スポーツカーに乗って運転する快樂みたいなものもあるよね、と。三浦さんの提案する「コモビリティ」も、移動体が人が集まる一つの場で、そこではあの人といつも話ができるとか、触れ合いたいから乗りたいみたいな、新しいタイプの移動する価値をお考えになったのかなと思ったんですけど。

それは、小竹さんが言われている個別の移動システムと組み合わせ活用するイメージですか。

三浦 そうでしょうね。どちらか片方にするようにとは言えませんし。

大口 両方を上手に使ってますます幸せに暮らせるような像が描けるのか、僕には少しぼんやりとしていたんですけど。

三浦 富山のLRT(次世代型路面電車システム)でも、行き先はないけどずっと乗っている高齢の男性がいるそうなんです。やはり、人を見るのが楽しいというのがあると思います。1人で飲むより、居酒屋で

常連客の顔を見ながらざわざわしている中で飲むほうが楽しいとか。

コモビリティは月5,000円のようにプリペイドの定額制で乗り放題という仕組みを想定しているので、例えば病院で2時間待たされるなら、ぴったりそこに着くとわかっていれば、待ち時間はまたコモビリティに乗って、その中で本を打っていたり、仲良しの買い物につき合っ「俺も時計を見にいこうかな」となったりすることもあり得る。そうしたら楽しいだろうという、一つのビジョナリーなんです。

中村 先ほどの使い分けるといって言えば、今のシェアハウスの契約形態を考えると、シェアハウスと1人である家の両方を持って併用するというのはしんどい。でも、移動であれば、時間で切られているから、消費が分割できる。そういう意味で、1人で移動する手段と、コミュニティ機能も付加された移動の手段は、使い分けはしやすいですよ。

三浦 20年ほど前、トヨタのファンカーゴという車が売れたことがあります。あれはコンセプトが「携帯空間」でした。これは恐らく広告代理店がキャッチコピーとして考えたものですが、要するに車に乗る価値じゃなくて、自分の楽しい空間が、自分の楽しい釣りとか音楽を聞くとか、そういう趣味の空間がそのまま動いたら楽しいということだったと思います。それは個人レベルの話で、コモビリティはその集団版と言えるかもしれません。ただ、基本的には高齢者や車椅子で乗らなければいけない人を想定していますから、互いに補助が必要な人がついでに楽しみながら移動目的を達成できるということです。若い人のシェアハウスがそのまま移動しているのとは違うんですね。

なぜ移動体のシェアリングが進まないのか

大口 そもそもUberなどはむしろ海外で始まったサービスですが、こういう1人乗りの移動体の話であったり、「コモビリティ」や「コムビニ」のようなアイデアや理論は国際的な潮流なのでしょうか。あるいはそうしたニーズや理論には、何か日本特有の要素があるのでしょうか。それともやはり、共通の課題だとみなしているのか。

三浦 コムビニ的なシェアについては、アメリカから学生がわざわざ取材に来たり、カナダの放送局が取材に来たりで、日本の新しいライフスタイルとして注目されていると思いますよ。家の鍵の番号を知っている会員なら、好きな時に来て勝手に開けて

入り、1人で食べてもいいし、誰かいれば赤の他人でも一緒に作って食べてもいい、という仕組みなんですけど、相当驚きますね。

大口 欧米にも昔から会員制クラブのような概念がありますから、それに近いと思えばあまり違和感もないのではないですか。

三浦 それを聞いて、やっと少し安心ぐらいの感じでしょうか。やはり治安がいい国だというのが前提にあると思います。モビリティのほうは、ヨーロッパの方が進んでいるようですね。

小竹 こういう小型の電気自動車も当たり前で、フランスなどでは走っていますね。日産は横浜市で、ルノーが開発した2人乗りの電気自動車を使ってワンウェイ・カーシェアリングの社会実験をしましたが、シェアリングがうまくいかなかったことを聞いた事があります。

大口 今回はそのプロジェクトを担当された原さんにも原稿を書いていただいていますけど、なかなか悩ましかった様子が見えそうです。

小竹 そのお話によると、希にヘビーユーザーはいるけれども多くの方は定着しない、と。要因はサービス面かもしれないし、ちょっとわかりませんが、そもそも「シェアしたい」というニーズがあったのか。横浜だからなのか。たとえば、観光客用に一部、提供するなどであれば、いいのかもしれない。

大口 クリティカルマスを超えていないからだという気もしますね。例えば、パリで定着しているバイク(サイクル)シェア「ヴェリブ」は、どんと大量にシェアする自転車をそろえて一気に始めましたよね。ある程度のエリアと台数を準備すれば、もっと使い道が生まれる可能性もあると思います。

三浦 東急電鉄はそういう試みに熱心で、坂道が多い二子玉川でセグウェイで移動するツアーなどをやっていますね。

小竹 あとはやはり日本には、2人乗り用が気軽に手に入るような仕組みがあまりにも欠けています。制約が厳し過ぎる。だから、メーカーが主体となって街と共同してやってみる程度なんです。もっと根本的に見直して、台数が増えるような仕組みが必要だと思います。

大口 車両に対する保安基準の要素が厳し過ぎるのでしょうか。

小竹 はい。安全、ルール、価値といったところがまだきちんと整理されていない状態だと思います。

中村 自転車置き場に止められるといいですけどね。

大口 置けないんですか。

小竹 置けません。学生時代、置いてみようとした経験があり、駐輪場の管理者から「これは原付です」と怒られたこともあります。「原付も置いてあるからいいでしょう」と話したら、意味が違うと。

中村 僕は、「ナンバーが違うからだめ」と言われました。

大口 なるほど。それはもしかしたら法律にも行政文書にも書かれていないけれど、地元の自転車置き場を管理している、例えばスーパーの会社の人が「ここは自転車置き場として定義したところだからだめ」と言っている可能性もあるんじゃないでしょうか。

小竹 そうでしょうね。

中村 みなとみらいも横浜駅も、駐輪場は少なく、自転車を止めていい場所が、時間帯にもよりますが、行ったときにサッと止められるようなところはほぼ無いんですよ。それがあれば小型電気自動車で行きたいのに、行けない。

小竹 これはインフラの整備と、どこにパーキングロットがあって駐車できるかという情報があればいいんだと思います。

三浦 町田市の山崎団地のように、山の上で空き家ばかりというUR団地がありますね。ああいうところで本当に空き家を埋めたい、住んでいる人の利便性を高めたいと思ったら、その団地として100台買い、町田市と協力して主要駅にステーションをちゃんと造ろうというふうにしたらいいのではないかなと思うんですが、そういう動きはないんですか。

小竹 柏市では動きはあります。ただ、採算がとれること、市の街づくりとしてどのような価値を見出すかということ、駅の近くの土地は市よりも企業が持っている場合が多いので——。地元の商工会への対応もありますし、一概に容易に確保できません。ただ、小型電気自動車は駐車スペースがそもそも、自動車よりも格段に小さいという利点がありますから。

今はそういう小型のコミューターカーがどのぐらいの寸法で、どんなことができるのかという情報すら共有化されていない時代なんです。なので、やはり社会実験などを通して街の人に乗ってもらい、知ってもらうことがとても大事だと思います。社会実験をすると、周りの人が「乗ってみたい」となり、実際に乗ろうと思うと、「こういうこともできませんか」と、人それぞれいろいろなニーズが出てきます。それで乗ってみてどうだったかは、情報として

きちんと生かすために関係者の間でシェアしていく必要があります。

ただ、それで欲しがってもらえるかは、次の段階ですよね。そこをうまく考えないといけない。

三浦 欲しがってもらえるように、というのは、みんなが一家に2台ぐらい買うところまでいかないと、コストが下がらないからという意味ですか。

小竹 というよりも、僕は設計がまだ不十分なんだと思っているんです。どの程度ニーズをうまくカスタマイズできるか、バッテリーの寿命の問題、ユーザーが不安を持たない安全性など、ユーザーにとってまだいろいろな疑問点があるんですよね。乗ってみて分かることも結構多く、「乗り心地は悪いよね」と自動車と比べて話されることが多いのです。でも、街で狭い範囲を移動するユーザーにとって「これはよくできているね」という話になるんです。

大口 自転車と比較してもらったほうがいいのか。

三浦 何に代わるものかですね。

小竹 わかりません。実際に乗ってもらって、ある程度、小型電気自動車について情報も持った方がそのまま継続して乗りたいとなった場合、価値は人それぞれなので、一人一人に合わせてカスタマイズさせていくしかない。

でも、そればかりを追いかけていたら、いくら頑張ってもあまりユーザーは増えない。やはり一気に小型電気自動車を数百台ぐらい用意した上で、街中での移動が活性化する形につなげるしかないですね。

大都市におけるモビリティのシェアリング

大口 先ほど田舎の過疎地と郊外の話が出てきたんですが、東京や大阪のような過密な街中の移動についてもお聞きしたいと思います。大都市には既に地下鉄やバスなど、網の目のように張り巡らされたいろいろなマストランジットがあり、タクシーも十分需要があって、ちゃんと流している。そういう街ではモビリティのシェアリングはどうなのでしょう。どれくらい要るのか、要らないのか。そもそも実現するのか、しないのか。どうでしょうか。

三浦 電車にみんなに乗っているということは、実はそれをシェアしているわけですから、もう実現していると言えますよね。

大口 確かにそうですが、サービスレベルが非常に低いのが僕には不満なんです。特にあのラッシュの時間帯。道路も結構渋滞していますが。

三浦 その結果、都市部は相対的に若い人が多いか

ら、「自転車でいいや」となってしまうのかな。

大口 自転車の走行空間の整備に今、一生懸命になりつつありますけれども、それはある一定の効果や価値を生むんですかね。

三浦 この前取材に来たカナダのテレビ番組は、あのコペンハーゲンの都市計画課が司会役をやっていたんですけど、みんな、ママチャリがこんないっぱい走っていると大変喜んでいましたね。ネットで読んで興味を持っていたらしいです。

大口 なるほど。ママチャリの実態を見てびっくりしたわけですか。

三浦 ええ。

大口 僕は少し前にベトナムのハノイで交通調査をしたんです。あのバイクが多い渾然一体とした交通環境は非常におもしろいので、科学的分析のためのデータを取りに行っただけです。

今はもうハノイでは少し豊かになった人たちは、車もバイクも両方使うんですよ。時と場所に応じて使い分けていて、僕みたいに海外から来たお客さんがいると4輪に乗せてくれる。だけど、例えば一緒にレストランへ行くときには、自分は「面倒だし不便だから」と言ってバイクに乗っていくんですよ。そういう意味では、彼らにとってはバイクがまさにこのパーソナルな、自由な移動体なんです。

もう1個は、社会システムとして、車は止める場所がなかなかないんですけど、2輪はどこでも止められるようになっているんですよ。日本でも、いや、フランスなどヨーロッパでも、今こうしてパーソナルモビリティがだんだん出てきている中で、ベトナムは先をいっているんじゃないか、という気もしましたね。

ただ一方では、MRT (Mass Rapid Transit) と言っていますが、いわゆるマストランジットな鉄道システムのようなものをつくって、だんだん導入しようとしている。バスもBRT (Bus Rapid Transit) 路線というのが1月に開業しました。そのように海外からパブリックなマストランジットを輸入して移行しつつあるんですが、果たしてあれだけ便利なバイク社会に慣れている彼らが従うのか、興味深いですね。共産主義ですから、強制されたら聞かなくてもいいかもしれませんが、本当にそれが幸せなのかなど。

今、先進国ではシェアードスペースやパーソナルモビリティが出てきているわけですが、モビリティとまちづくりの形態はさらにもう少しパーソナルな方へ向かっていくのではないのでしょうか。車に乗ら

なくても移動できる街、コンパクトに住む街へ。昔はみんなそうだったように。

中村 結局、大都市ではスペースのコストが一番高いですから、移動体を止めること自体がコストになってしまうんですね。

小竹 駐車する文化が、大都市ではなくなるかもしれませんね。パーキングスペースに車両があり、欲しいときに乗れ、別のステーションに乗り捨てられる。大都市に駐車するという概念がなくなる可能性が高いでしょうね。

大口 ヨーロッパの城郭に行くと、訪ねてきた人は外の駐車場に置いて、城郭の中は歩きなさいとなっていますが、似た感じですね。ああいうほうに結局はまた戻っていくのかもしれないですね。

シェアリングの拡大は経済を縮小させるのか

大口 ところで、編集委員会で検討してきた中では、シェアする形が増えていくと、税収が減るのではないかと、という危惧が指摘されています。シェアリングがサステイナブル志向の延長にあり、これが経済の縮小を生むことで税収減になるのではないかと、ということです。また断捨離やミニマリズムの流行、さらに少子化そのものでさえ、コスト意識の先鋭化の結果で現れているもので、その行き着く先にシェアリングがでてきているのではないかと。

しかし、むしろ逆に、シェアリングで経済活性化を実現するような方法はないのでしょうか。

三浦 まず、消費支出自体は、ピーク時よりは少ないものの、問題は、使う先が変わっていることです。それから、現在の全消費におけるシェア的消費はせいぜい1%か2%程度でしょう。だから、シェア型になってきたから消費が減って税収も減るといふほどの影響は幸か不幸か、まだないと思いますね。

今後はどうなるかという、すでに車を買わなくなってきた、さらにシェアもしないとなったら、もっとシュリンクするでしょう。だから、シェアしてくれるならまだいい。この流れはやはり65歳以上が4割になる超高齢化社会の主演である今の40歳前後の人たちが、一種の危機意識もあって新しいライフスタイルを考えているからで、僕はこの動きは止められないと思います。むしろ、シェア的な消費が伸びる方向を考えるべきではないでしょうか。例えば今、ひとり暮らしするとしたら、ネットや中古店で1万円で洗濯機を買ったり、人からもらったりしてそろえるでしょう。今の人は初期投資を控える傾

向があるんですよ。でも、シェアハウスなら、高くても新品の高品質の冷蔵庫を数台買いますから、実は10人がひとり暮らしをするのと、シェアハウスに住むので、どちらが新製品を消費するかというと、シェアハウスに住むほうかもしれません。そういう時代になってきているわけです。

大口 入居者はそこにも価値を見出して、ワンルームよりも高い家賃でも払うわけですね。自動運転の車が増えると、車が売れなくなるという意見がある一方で、そうではない、自動運転の車はおそらく個人では買わず、組織が持っていて使わせるので、その組織の車の稼働率が上がっていき、むしろ車のライフサイクルが短くなり、新しいものに買い替えて需要が増すという話と同様ですね。

今の三浦さんのお話も、そういう理由でシェアハウスを選ぶのだとしたら、住人が入れ替わるたびに新品に入れ替えていく可能性もあるわけですね。

三浦 ありますよね。それこそパナソニックですらなくてバルミューダみたいな新しい家電を入れたシェアハウスと言ったら住みたくなるかもしれない。1人で買うとなると、扇風機は2万5,000円、炊飯器は5万円だし、買えないですよね。シェアハウスは、そうした点も売りにはできるんですね。

大口 なるほど。中村さん、いかがですか。

中村 僕は、基本的にシュリンクしてもいいと思っています。使う金額が上がるのが目的ではなく、もともと不要だった部分を削ぎ落として、今まで1カ月100万円分かかっていた住んでいた人が、技術も含めてシェアリングすることで50万円で同じ満足や幸せを手に行けるなら、悪いことではないというのがまず思うところですね。その上で、ひょっとしたらGDPは減るかもしれないけれども、同じ満足かそれ以上が得られるなら、ブータンみたいに幸せかもしれない。極端かもしれませんが。

三浦 最近僕の知り合いが、人から「要らないから」とベンツをもらったと言っていましたね。中古市場の隆盛もそうですけど、要するに物が余っているんですね。そういう時代に、新しい物を個人が次々に買い替えていくのを経済成長の原理にするのはもう難しいと思います。家もリノベーションで概して住めちゃうはずだし。だから、そちらにお金をかけるようになればいいだけの話で、既得権益とかか重厚長大な自動車、住宅、電機製品といった産業が「それでは困るよ」と言っているけど、同時にそれで新しい産業が伸びているわけですからね。一方、

経団連の幹事企業というのは全部赤字だという話がありますけど。

小竹 今は物も多いしニーズも多様化している世の中なので、結局その人の生活や移動を最適化するサービスを提供する時代が生まれてくると思います。ハードウェアをつくって同じ物を大量生産し税金を払って、という時代はほぼ終わっていて、情報を活用することで、カスタマイズ化され、アップロードして使う時代になってくるということです。

例えば今は、自動車はある程度の能力がないと運転できませんけど、その能力も補完できる技術ができるならば、ユーザーが増える。それによって、マスのバランスがうまくとれていく時代がやってきます。サービスを情報とネットワークでもって設計することが可能になります。

大口 今のお話は、要するに付加価値ですね。自分にとって、より最適化されたものが入手できるようになる。そういうサービス、満足が得られる、それに対しては対価を払う仕組みは作れるだろうと。そうすれば、そこでお金は回る可能性はある。

小竹 はい。それは政策として僕はやるべきだと思っています。

三浦 IBMはパソコンを中国に全部売り、システムソリューションの会社になり、それでもうけています、という話と同じですね。

自動車業界も、一台一台売っていてももうかる時代は終わっていく、モビリティの新しいシステムを売る時代になると気付いていると思うんですね。ただし、突然、車を造るのをやめるわけではなく、多摩ニュータウンはトヨタシステムで動かしましょう、みたいな、そういう時代になるんだと思うんですよ。

大口 確かに今は個人で物が余っている時代です。しかし、その余っている部分が、むしろ価値を生むんですね。サービスなどの能力と物を一時的に他人に提供して対価を受け取る。遊休資産になっていたものを、価値を生むように資産化しているとも言えます。

中村 大抵シェアリングエコノミーの定義は、遊休



資産の活用という形で書かれていますね。資産というのはもちろん人の時間も含めてなんですけど、それが結局ICTでマッチングできるようになった。かつては「今この時間に使いたい」という人が、「この時間は余っている」という人と、その情報を流通させる仕組みが全然なかったので、買ったり、1カ月レンタルしたりするしかなかったわけです。僕らがシェアリングエコノミーのことを、マッチングだと言うのはそこなんですよね。

三浦 飲食店も今、若い人で1軒丸ごと借りてうまく軌道に乗せる自信はやはりないわけで、そうすると、じゃあ夜はバーだけけど、昼は喫茶店にしていよいよ、みたいに、2人で借りるとか、曜日で違うとか、そういうのが増えていますよね。

大口 そろそろ終わりの時間ですが、中村先生の話でやはりマッチングであるという最初のお話に戻りましたね。ただ、そのマッチングとは要するに、むしろそこで新しく価値を生むことだと解釈できそうです。シェアリングによってさらに有効に、ハイブリットに使われるようになり、新たに価値を生んでいるのだと。あとは、きちんとビジネスとして回るビジネスモデルであったり、それが社会的リスクを生まないようにセキュリティーを考えて制度設計するあたりが、今求められていることなのでしょう。

今日は貴重なお時間をいただき、ありがとうございました。