DOI:10.20776/S18814859-16-1-P287

【論説】

シェアリングエコノミーと日本の法秩序に関する一考察

大阪市役所
畑中　頼親

1．はじめに（問題の所在）

1.1　シェアリングエコノミーと持続可能な社会

近年、世界的にシェアリングエコノミーが急速な進展を見せており、世界の社会・産業構造に大きなパラダイムシフトが起こりつつある。共有経済とも呼ばれるシェアリングエコノミーの定義は必ずしも明らかではないが、一般的には、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理解されている[1]。シェアリングエコノミーの代表格は民泊、そして自動車の相乗りサービスであるライドシェアであり、アメリカ合衆国で誕生したAirbnb（エアー・ビーアンド・ビー）（民泊）やUber Technologies（ウーバー・テクノロジーズ）（ライドシェア）といった外国企業群がシェアリングエコノミー市場を開拓してきた。我が国では2018年6月15日に住宅宿泊事業法（いわゆる「民泊新法」）が施行され、シェアリングエコノミーの本格導入への嚆矢となった。

シェアリングエコノミーにおいては、我が国に偏在する遊休資産等の有効活用を促進して社会経済全体の未使用の価値（すなわち無駄）を減らし、社会経済全体の生産性を高めることが期待されている。また、資源の効率的活用の進展が環境負荷の低減につながることも期待され、超少子高齢社会を迎えている

[1] 内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室（2016）、1頁。

我が国において、シェアリングエコノミーは、過剰消費と使い捨て文化に替わる新たなライフスタイルをもたらす可能性がある[2]。このため、シェアリングエコノミーは、持続可能な社会の実現に資するものとして様々な分野から注目を集めており、地方自治体においては地域課題の解決のための政策としても活用され始めている[3]。

1.2　本稿の目的

シェアリングエコノミーが我が国において持続可能な社会の実現に資するものとして継続的に機能するためには、その仕組みが日本の法秩序に適合的である必要がある。もっとも、シェアリングエコノミーについては、これまであまり正面から論じられていない3つの基礎的かつ根本的な法的課題が存在する。

第1は、シェアリングエコノミーは既存の法制度が想定していないビジネスの類型であり、既存の法制度との関係をどのように考えるか、という点である（これは、民泊が法制化された現在においては、シェアリングエコノミーのもうひとつの代表的なサービスであるライドシェアについて特に問題となる。）。

第2は、新しい概念であるシェアリングエコノミーについて、どのようなルールを構築していくべきか、という点である。

第3はシェアリングエコノミーと所有権の関係についてであり、シェアリングエコノミーが有する“共有”という特徴と、近代私法の原則である一物一権主義、ひいては私有財産制との整合性である。

---

[2] 内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室（2016）、5頁参照。

[3] 田中（2018）は、「地域に目を向けると、人口減少が進んだ結果、これまで地域を支えてきた近所の助け合いやコミュニティの連携が弱まりつつある現状がある。かつては、地域で子どもを育てたり、ちょっとした農機具の貸し借りを住民間で行うこともまれではなかった。しかし、人口が減り、地域のネットワークがほころぶにつれて、こうした『共助の仕組み』が姿を消し始めている。以上のような現状認識の下、近年急速に拡大する『シェアリングエコノミー』が、もともと地域に根付いていた『共助』を再構築する可能性を秘めているものであり、それを活用することによって、地域で生じている様々な地域課題について解決できるのではないか、また、地域活性化に繋げることができるのではないか、と期待が寄せられるようになった。」と説く（38頁）。

本稿は、シェアリングエコノミーの特徴、類型、構造及び実情を踏まえつつ、これらの課題に対する考察を行い、シェアリングエコノミーの我が国の法秩序への適合性を明らかにすることを目的とする[4]。

1.3　シェアリングエコノミーの特徴及び類型

シェアリングエコノミーの特徴は、次の3点に集約される[5]。

①遊休資産の活用

② Peer to Peer 型（個人間取引）

③プラットフォーマーの存在

シェアリングエコノミーは個人間の遊休資産を共同して利用することが本質的な要素となるため、①②のような特徴を有している。また、Peer to Peer 型の取引であることから、遊休資産の所有者と利用者をマッチングするにはプラットフォーマー[6]の存在が必須となるため、③の特徴もシェアリングエコノミーに不可欠の要素である。

次に、シェアリングエコノミーには多くの業態が存在するが、一般的には、大きく次の5つの類型に分類される[7]。

第1は空間のシェアであり、民泊が典型例である。世界最大の民泊仲介サイト Airbnb が代表的なプラットフォーマーである。

第2はモノのシェアであり、カーシェアリングが代表的な例と言える。メルカリ等のフリーマーケットアプリケーションもこの類型に位置付けられる。

第3はスキル（技能）のシェアである。この類型はサービスの内容が多様であるため典型的な業態を挙げるのは難しいが、アプリケーションを通じて共同で育児の手助けを行う育児シェア等のサービスがある。

---

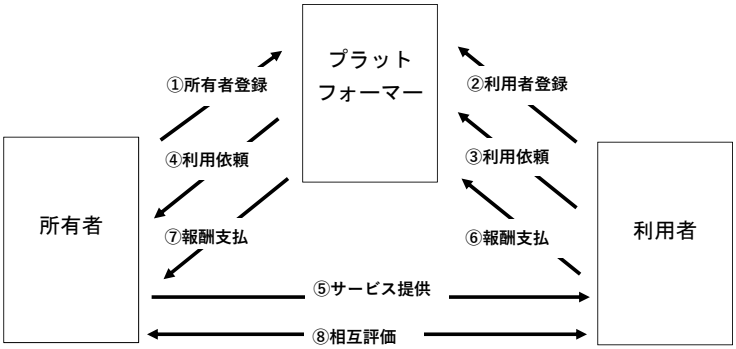
[4] なお、本稿は筆者の個人的見解を記したものであり、筆者の所属する組織の見解とは一切関係がない。

[5] 野口（2018）、5頁参照。

[6] 第三者がビジネスを行う基盤（プラットフォーム）として利用されるシステムなどを提供、運営する事業者。

[7] 一般社団法人シェアリングエコノミー協会（2016）、4頁参照。

図　シェアリングエコノミーの構造



出典：筆者作成

第４は資金のシェアであり、クラウドファンディングがこれにあたる。クラウドファンディングとは、一般に、新規・成長企業等と資金提供者をインターネット経由で結び付け、多数の資金提供者から少額ずつ資金を集める仕組みのことと理解されており[8]、新たな資金調達手段として近年注目を集めている。

第５は移動手段のシェアであり、ライドシェアが典型例である。世界的にはUber Technologiesがライドシェアの代表的プラットフォーマーである。しかしながら、他の代表的なシェアリングエコノミーとは異なり、後述のとおり、ライドシェアは既存の法制度との関係で国内では実施が困難であり、我が国においては一部の例外を除いてサービスは提供されていない。

1.4　シェアリングエコノミーの構造

上述のような特徴を有するシェアリングエコノミーは、具体的には次のような構造を持っている（図参照）。すなわち、個人が所有する資産について、所有者はこれをシェアに供することをプラットフォーマーが運営するインターネット上のマッチングプラットフォーム（主としてスマートフォンのアプリケーション（以下「アプリ」と言う。））に登録する。同様に、資産の利用を欲している

[8] 消費者委員会（2014）

第三者（利用者）は、利用者としての登録をアプリ上で行う。その後、利用者は、アプリを通じてプラットフォーマーに利用の意思表示を行い、プラットフォーマーは利用者と所有者のマッチングを行う。マッチング後は、利用者は当該資産を利用する。そして、利用者は、プラットフォーマーに対して利用料を支払い、プラットフォーマーは所有者に対して対価を支払う（これらの対価の支払いは、インターネット上でクレジットカード等を利用してキャッシュレスで決済される。）。サービスが完了した後は、利用者は所有者が提供したサービスの内容を、所有者は利用者の利用態度をそれぞれ互いにアプリ上で評価し、プラットフォーマーはそれを記録して次回以降の利用時に参照できるようにする。以上のような仕組みの下、資産の所有者は自己の遊休資産を活用して収益を上げることができ、他方、利用者は当該資産を購入するよりも低廉な価格で利用することができる。これがシェアリングエコノミーの基本的な構造である。

1.5　民泊の構造

以上の構造について、シェアリングエコノミーの代表格である民泊を例にとってみると次のとおりである。まず、使用されていない住宅の所有者が、プラットフォーマーが運営する民泊仲介アプリに、当該住宅を登録する。そして、当該アプリの利用者が当該住宅への宿泊を希望した場合、アプリ上で利用の申請を行う。所有者がこれを承諾した場合には、利用者は当該住宅に宿泊し、当該アプリ経由で宿泊の対価を所有者に支払う。また、宿泊後は、宿泊サービスの提供・利用について所有者と利用者はそれぞれ互いに評価し、プラットフォーマーはアプリにおいてそれを記録する。以上が民泊の基本的な構造である。

近年、我が国では少子高齢化社会の進展に伴って全国的に空家が増加しており、2016年には空家等対策の推進に関する特別措置法が制定されるなど、空家の利活用は大きな社会問題となっている。一方で、日本政府観光局によると、2018年（1～12月）の訪日外国人客数は約3,119万人[9]であり、6年連続で過去最高を更新している。そして、訪日外国人客数は今後も増加が見込まれることから、その宿泊先の確保が喫緊の課題となっている。このような状況の中、空

家という遊休資産を宿泊施設として活用することができる民泊には大きなメリットを見出すことができる。

もともと、（民泊を含めた）宿泊業を営むには、旅館業法上の旅館業の許可を得る必要がある（旅館業法 3 条 1 項）。しかしながら、上記のような状況の中、世界各国で民泊が出現し、急速に普及する一方、許可を得ない違法な民泊営業も都市部を中心に広がっていた。他方で、民泊を適正なものとするためには、感染症の蔓延防止等の公衆衛生の確保や、地域住民とのトラブルの防止にも配慮が必要となる。このため、まず、国家戦略特別区域法に旅館業法の特例が設けられた（いわゆる「特区民泊」）。この特区民泊の制度は、東京都大田区など、認定を受けた一部地域において 2016 年から旅館業法の規制を緩和して民泊の実施を容易にする一方、事業者に対して近隣住民とのトラブル防止措置等の手続の整備を義務付けるものであり、地域を限定した民泊の法制化であった。そして、次の段階として、民泊を全国的に展開するために、先述のとおり住宅宿泊事業法が制定され、2018 年 6 月 15 日に施行された。これにより、年間 180 日という営業日数の制限があるものの、我が国において民泊の実施が全国的に可能となった[10]。

このように、住宅宿泊事業法は、単に宿泊に関する業態を追加するにとどまらず、シェアリングエコノミーの導入に関する我が国初の本格的な法律であり、そのインパクトは極めて大きい。

２．課題①：既存の法制度との関係（ライドシェアに関する法規制）

2.1　ライドシェアとは

我が国においては、各種のビジネスごとに多くの業法が存在する。しかしながら、シェアリングエコノミーは既存の法制度が想定していないビジネスの類型であるため、既存の業法による規制では適切に対応できない場合がある。典型的なものは、民泊と並ぶシェアリングエコノミーの代表格であるライドシェ

[9] 日本政府観光局（2019）
[10] ただし、地方公共団体の条例によって、区域・期間の制限がなされる場合がある。

アに関する規制である。先述のように、我が国においては、ライドシェアは既存の法制度の規制により実施が困難な状況となっている。そこで、以下では、ライドシェアに関する規制の検討を通じ、シェアリングエコノミーと既存の法制度との関係について考察する。

ライドシェアの定義については様々なものがあるが、本稿では、自家用自動車の空き座席に人を乗せて有償で[11]運送するサービスと定義する。そして、そのサービスの内容は、一般的には次のようなものである。まず、自家用自動車の所有者が、プラットフォーマーが運営するライドシェア仲介アプリに、ドライバーとして登録する。一方、当該アプリの利用者は、アプリ上で移動の目的地、出発地等の情報を入力する。その後、アプリがドライバーと利用者のマッチングを行い、マッチングが成立した場合には、ドライバーは利用者を自家用自動車に同乗させて、目的地まで運送する。運送が終わった後は、利用者は当該アプリ経由で運送の対価を所有者に支払う。また、運送が完了した後は、運送サービスの提供・利用について所有者と利用者はそれぞれ互いに評価し、プラットフォーマーはアプリにおいてそれを記録する。以上が一般的なライドシェアのサービスの内容である。

ライドシェアはアメリカ合衆国で生まれ、瞬く間に全世界に拡大したが、我が国においては道路運送法の規定により違法なものとして位置付けられている。具体的には、道路運送法は、4条1項において「一般旅客自動車運送事業[12]を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」と規定している。このため、一般旅客自動車運送事業に相当する、自家用自動車の相乗りを事業として有償で行う場合には国土交通大臣の許可が必要となる。また、一般旅客自動車運送事業に該当しない場合であっても、道路運送法は、78条において「自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次

[11] 無償の相乗りサービスについては法的な規制は及ばないため、既に実施されている。
[12]「一般旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業である「旅客自動車運送事業」（道路運送法2条3項）のうち、特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する「特定旅客自動車運送事業」（道路運送法3条2項）以外の旅客自動車運送事業のことである（道路運送法3条1項）。

に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。」と規定し、一定の例外的な場合[13]以外には、自家用自動車を有償で運送に用いることを禁止している。これらの規定に違反した行為は、一般に「白タク」と呼ばれ、罰則が科される（道路運送法96条1号、97条1号）。このため、許可なく有償で自家用自動車に他人を同乗させるライドシェアは、現状では道路運送法に違反した違法な行為ということになる。

しかしながら、ライドシェアには次のようなメリットがあるため、我が国における実施の可能性について検討を試みる。そもそも、自家用自動車の稼働率は2％程度と推計されており[14]、極めて低い。このため、自家用自動車の所有者にとっては、稼働していない時間帯を利用してライドシェアを行うことにより、自家用自動車という資産の有効活用を図ることができる。一方、利用者にとっては、ライドシェアによる輸送サービスは一般にタクシーよりも低料金であるため、移動コストの低減化が期待できる。また、ライドシェアは、スマートフォンの操作のみで一連の乗車手続を終えることができるため、高い利便性を有している。

そして、これらのメリットのほか、ライドシェアに関しては、訪日外国人客の増加に伴う白タクの急増という課題への対応の観点からも検討する必要がある。すなわち、近年の訪日外国人客の増加により、観光地等においてはその移動手段として白タクが急激に増加して社会問題となっているのである。たとえば、外国人観光客に人気の京都に関する新聞報道によると、「多くの外国人観光客が集まる京都市内で、違法な白タクが増え続けている。最近は、中国人業者に加え、韓国人業者の白タクも登場した。京都府警は、国土交通省京都運輸支局などと連携して、英語や中国語に加え、韓国語によるチラシも作製し、利用しないよう啓発。地元のタクシー業界団体は『京都は白タク天国』と悲鳴を上

[13] 道路運送法78条各号に規定する場合のほか、国家戦略特別区域法が道路運送法の特例として定める国家戦略特別区域自家用有償観光旅客等運送事業がある。
[14] みずほ銀行産業調査部（2016）は、「自動車の1日あたり稼働時間は日本で28～37分」と推計する（176頁）。

げ、本格的な実態調査に乗り出している。」[15] との現状がある。このような白タクの利用は、外国人にとっては、運転手は主に日本に住む同胞であるため言葉が通じる、国外で予約ができキャッシュレス決済が可能、日本のタクシー会社に比べて料金が低廉である、等のメリットがあるとされる。このような状況は住宅宿泊事業法制定以前の違法民泊と酷似しているため、民泊と同様、その法的位置付けを整理し、実態に即した規制の在り方を考えるべきである。

2.2　ライドシェアと職業選択の自由

2.2.1　ライドシェアと白タク営業事件最高裁判決

そこで、ライドシェアを規制する道路運送法の規定を見るに、このような規制は職業選択の自由（憲法22条1項）を侵害し違憲ではないか、という疑問が生じる。もっとも、この点については、1968年に、いわゆる「白タク営業事件」最高裁判決によって合憲である旨の判断が既になされている（最高裁昭和38年12月4日大法廷判決刑集17巻12号2434頁）。この事件は、法定の除外事由なく、かつ運輸大臣（当時）の許可を受けないで、東京都内の道路において、その使用する自家用自動車に運賃を収受する目的の下に客を乗車させ、有償で運送の用に供した行為が道路運送法101条1項（現行の道路運送法78条）に違反するとして起訴された事件であり、道路運送法101条1項が憲法22条1項に違反して違憲・無効ではないかが争われた。

最高裁は、道路運送「法が自動車運送事業の経営を各人の自由になしうるところとしないで免許することにしているのは、わが国の交通及び道路運送の実情に照らしてみて、同法の目的とするところに副うものと認められる。」「自家用自動車の有償運送行為は無免許営業に発展する危険性の多いものであるから、これを放任するときは無免許営業に対する取締の実効を期し難く、免許制度は崩れ去るおそれがある。それ故に同法101条1項が自家用自動車を有償運送の用に供することを禁止しているのもまた公共の福祉の確保のために必要な制限

[15]「京都白タク天国」『毎日新聞（朝刊）』（大阪市内版）2018年5月27日

と解される。されば同条項は憲法22条1項に違反するものではなく、これを合憲と解した原判決は相当であって、論旨は理由がない。」と判示した。

しかしながら、道路運送法の憲法適合性を基礎付ける本判決については、現代においては次のとおり再考する必要がある。そもそも、本判決当時、タクシー事業は、現行の道路運送が採る許可制ではなく、免許制を採っていた。すなわち、当時の道路運送法は、「自動車運送事業を経営しようとする者は運輸大臣の免許を受けなければならない。」と規定しており（4条1項）、この規定における「免許は特許であり、経営権が認められるものである。単なる警察許可ではない。」[16] とされていた。許可制は、本来個人が有する自由を一般的に規制したうえで個別に解除する制度であるのに対し、当時の道路運送法の規制である「免許すなわち特許の場合は権利を設定し特典を与え事業の助成をするとともに事業の内容に監督をなし各種の義務、負担を課するにいたったのである。」[17] とされ、許可制よりも強く規制当局による監督を受ける一方で、「当時の道路運送法は、新規参入の抑制に加えて、増車規制および運賃規制を組み込むことによって、『護送船団方式』と呼ばれるような強力な既存事業者保護効果を発揮していた」[18] とされる。この規制の内容について、本判決の調査官は、最高裁判所判例解説において、「ここで留意さるべきは、この判決が免許制を合憲としたからといって、総ゆる自動車運送事業について免許制が最善のものと宣言したわけではないということである。何故ならば合憲だということは直ちに最良の法律だということにはならないからである。本判決は、現行免許制度に対し、その静的状態における法律解釈を示しただけで、将来における交通政策の在り方にまで言及しているものではない。」[19] とし、本判決が下されたからといって、当時の規制内容が最善のものではない旨を明らかにする。そのうえで、「この点に関して注目さるべきは、昨年八月行政管理庁より運輸省に対しなされたタクシー

[16] 園部（1960）、51頁。
[17] 園部（1960）、51頁。
[18] 安念（2007）、202頁。
[19] 市川（1973）、180頁。

の免許制を許可制に改むべき旨の勧告である。この勧告は、従来の陸運行政がとかく既存業者の利益擁護に傾き、大衆利用者の利便が無視され勝ちであるとする世論の強い批判に応えて発せられたもので傾聴すべき改善の施策を含み、タクシー行政の今後の方向を示唆しているものと思われる」[20]と記載してタクシー行政に関する行政管理庁[21]（当時）による勧告について言及している。ここで当該勧告の内容を見るに、「路線自動車運送事業以外の自動車運送事業は、一定の路線を独占して運行時間を定めて運送する自動車運送事業とは性格を異にするので、企業遂行能力の審査よりも輸送需要に応ずる供給力を確保することが重要であり、反面事業の休廃止については、路線自動車運送事業に比して審査を厳重にする必要性は乏しいと考えられるので、現行の免許制を廃止して欠格条項を審査して許可する制度に改め、輸送需給の調整および利用者に対するサービスの確保は自由競争に委ねることとすることを根本的に検討する要がある。」と記載しており、当該勧告は、一般の自動車運送事業について免許制を廃止して許可制を導入することにより、自由競争によって輸送需給の調整及びサービスの確保を行うべき旨を説く[22]。このように、1968年時点で既に政府内部でタクシー事業の自由競争化が議論の的となっていたことから、本判決の最高裁判所判例解説は、社会状況が変化すれば、自由競争化を更に進展させることができる可能性を示唆しているものと解される。

2.2.2　白タク営業事件最高裁判決と現代社会

翻って、白タク営業事件最高裁判決から半世紀以上が経過した現在の社会状況を見るに、2つの顕著な変化が生じたと言える。第1は、カーナビゲーション・システムの登場・普及である。カーナビゲーション・システムは、電子的

[20] 市川（1973）、180頁。
[21] 行政管理庁設置法により1948年に設置された総理庁の外局。現在の総務省行政管理局・行政評価局に相当する。
[22] その後、1999年（一般貸切旅客自動車運送事業）から2000年（一般乗合旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業）にかけて、一般旅客自動車運送事業は免許制から許可制に変更された。

に自動車の走行時に目的地への経路案内を行なう機能であり、1980年代に登場した。その後、情報通信機器の加速度的な進歩と共に、自家用自動車の多くに備えられるほどに普及しており、現在では地域の道路事情に精通していなくとも、一般のドライバーが自家用自動車を目的地に到達させることはさほど困難なことではなくなっている。第2は、スマートフォン及びライドシェアアプリの登場である。これらの機器及び機能の登場によって、自家用自動車の所有者と移動サービスの利用希望者を即座にマッチングすることが可能となり、ライドシェアを可能とする効率的な仕組みが整備された。

そもそも、白タク営業事件最高裁判決において合憲性の根拠とされた「わが国の交通及び道路運送の実情」とは、「1958（昭和33）年1月に東大赤門前で東大生がタクシーにはねられ死亡する事故が起き、これをきっかけに、いわゆる神風タクシー・雲助タクシーの類が社会問題化していたが、これらの問題」[23]のこととされる。そして、「もともとタクシーの参入規制が厳格化した理由の1つとして、流し営業のタクシーを利用者は選択することができないことが挙げられてきたが、ライドシェアは利用者が運転手をアプリ上で選択するため、そのような問題は少ないとも主張される。」[24]と指摘されている[25]。また、たとえばサービス提供中の事故に対応するためにドライバーに対して適切な保険への加入を義務付けるなど、ライドシェアの仕組みづくりを工夫するによって、より制限的でない形で利用者の安全を確保することは可能である。そうであるならば、白タク営業事件最高裁判決が、道路運送法による規制の合憲性の基礎とした流し営業のタクシー・神風タクシー等の安全運行上の危険性は、現在のライドシェアにおいてはもはや存在せず、ライドシェアとの関係では、白タク営業事件最高裁判決は見直されるべきである。

---

[23] 安念（2007）、203頁。
[24] 戸嶋・佐藤（2017）、38頁。
[25] 実際のライドシェアアプリにおける操作としては、利用者は、アプリ上に表示された乗車可能なドライバーについて、これまでの実績の評価スコア等を参照しながら任意に選択することができる。このため、流し営業の場合とは異なり、どのようなドライバーかが分からない状態で乗車することはない。

2.2.3　規制目的二分論との関係

なお、本判決は、経済的自由に関する規制目的二分論が採用された小売市場事件最高裁判決（最高裁昭和47年11月22日大法廷判決刑集26巻9号586頁）より前に出されたものであるため、現在の最高裁が採る枠組みに則って判断されたものではない。この点につき、経済的自由に対する規制について現在の最高裁が採る規制目的二分論、すなわち、事業活動の自由な遂行が生み出す弊害を除去するという消極的な目的の規制である場合には厳格な合理性の基準が、社会経済政策の実施という積極的な目的の規制である場合には明白性の原則が、それぞれ適用される、という判断枠組みに則って、ライドシェアとの関係を検討すると、次のように考えることになろう。すなわち、流し営業のタクシー・神風タクシー等の安全運行上の危険性、という弊害除去が道路運送法の目的だとすれば、消極的目的の規制となり、その規制は厳格な合理性の基準によって判断することになる。しかしながら、この目的が重要であったとしても、前述のように、カーナビゲーション・システム、スマートフォン及びライドシェアアプリによってこのような弊害が生じる可能性が格段に減少している。また、上記のとおり、保険加入の義務化など、ライドシェアの仕組みづくりの工夫という、より制限的でない手段によって安全運行上の危険を減じることは可能である。そうであるならば、自家用自動車による運送を全面的に禁止する規制は、目的達成のために必要最小限の規制とは言えず、過剰な規制だと言わざるを得ない。そうであれば、やはり、規制目的二分論によったとしても、白タク営業事件最高裁判決は見直されるべきである[26]。

2.3　小括

以上のように、シェアリングエコノミーを既存の業法に強引に押し込めた場

[26] 安念（2007）は、ライドシェアとの関係ではなく、そもそも白タク営業事件判決そのものについて「タクシー事業の免許制は、消極的目的の規制だとすれば、規制手段が規制目的に照応しておらず、積極的目的の規制と見るには、保護すべき『経済的劣位に立つ者』が見出し難いので、上記の二分法による限り、いずれにせよ合憲性を説明することは困難であると思われる。」とする（203頁）。

合には、実態にそぐわない結果となり、シェアリングエコノミーの利点が発揮されないおそれがある。そこで、シェアリングエコノミーを展開するにあたって、既存の業法による規制になじまない場合には、強引に既存の業法規制に押し込むのではなく、適切な制度構築について新たに検討し、柔軟な対応を行っていくべきである[27]。

3．課題②：シェアリングエコノミーに関するルールづくり

3.1　シェアリングエコノミーに関するルールの現状

先述のように、シェアリングエコノミーについては、現状では、民泊における住宅宿泊事業法等の法律がある他は、既存の業法による規制があるだけで、シェアリングエコノミーに共通するルールについて定めた法律は存在しない。そこで以下では、シェアリングエコノミーに関するルールの在り方について検討する。

3.2　ルールづくりの形式

3.2.1　形式及びメリット・デメリット

ルールづくりの形式としては、まず、①国によってシェアリングエコノミーを統一的に規制する法律を制定することが考えられる（共通規制法）。また、②個別の業態ごとに規制を設けることも考えられる（個別規制法）。一方で、③法律による規制は行わず、業界団体等による自主的ルールづくりに任せることも考えられる（業界等による自主的ルールづくり）。以下これらのメリット及びデメリットについて検討する。

①共通規制法

この形式のメリットは、ルールの遵守を全てのシェアリングサービスについて法的に義務付けることができる、という点である。一方、デメリットは、法

[27] ライドシェアについては、一般社団法人新経済連盟が、2018年5月に「『ライドシェア新法』の提案」を国土交通大臣、経済産業大臣、規制改革担当大臣、情報通信技術政策担大臣、経済再生担当大臣あてに提出し、ライドシェアを実施するための新法制定の提案を行っているが、新法の制定には至っていない。

律の改正には相当な時間・労力がかかるため、情報通信技術の変化のスピードに柔軟に対応できない可能性が高い点である。また、全てのサービスに対して規制を及ぼすという性質上、サービスごとに規定の内容を細やかに設定できない点もデメリットとして挙げられる。

②個別規制法

この形式のメリットは、共通規制法とは異なり、サービスごとに規定の内容を細やかに設定することが可能な点である。一方、共通規制法と同じく、情報通信技術の変化のスピードに柔軟に対応できない可能性が高い点がデメリットである。

③業界等による自主的ルールづくり

この形式のメリットは、法律の改正が必要ではないことから、情報通信技術の変化に対して柔軟かつ迅速に対応し得る点である。また、業界における多数の利害関係者の意見を集約できる点もメリットとして挙げられる。一方、デメリットは、規制に対しては法的な強制力がない点である。

3.2.2　形式の選択

以上の形式のうち、ルールの策定にあたってはどのような形式によるべきか。

そもそも、シェアリングエコノミーは未だ黎明期であり、その内容は日々驚異的なスピードで変化を遂げている。そうすると、シェアリングエコノミーに関するルールづくりを考えるにあたっては、変化に対して柔軟に対応することのできる形式によるべきであり、基本的には、法律を制定するのではなく、③業界等による自主的ルールづくりを本則として考えるべきである[28]。現状も、シェアリングエコノミーの業界団体である「一般社団法人シェアリングエコノミー協会」が業界内の統一的なルールを定めて自主的ルールづくりを行っており、当該規制の遵守体制が整備されている事業者に対してその旨を認証する「シェアリングエコノミー認証制度」も設けている。

もっとも、完全に業界等による自主的ルールづくりに委ねた場合には、ルールの独善化等の要因により、事業者の説明責任や結果責任が果たされないおそ

れがある。このため、政府による関与の可能性は一定程度認めるべきであり、自主的なルールづくりに加え、ガイドライン等の政府によるソフト・ロー[29]に関するルールづくりを複合的に組み合わせる共同規制[30]的な手法も有効な方策であると考える。実際にも、政府はシェアリングエコノミーに関する事業者の規範たる「シェアリングエコノミー・モデルガイドライン」[31]を策定しており、先述のシェアリングエコノミー協会による業界内の統一的なルールも、このモデルガイドラインに準拠しているものである。一方、既存の業法との法制度上の調整が必要な領域のほか、安全性や経済性の観点から利用者が負うリスクが大きい領域については、法律による規制もやむを得ないと考える。ただし、その場合であっても、シェアリングエコノミーの内容は、業態によって一様ではないため、①シェアリングエコノミー全体に共通する規制法を制定することは適切ではない。そこで、このような場合には、民泊における住宅宿泊事業法のように、②個別規制法を制定することによって対応すべきである。

3.2.3　ルールの内容

それでは、ルールの内容はどのようなものとすべきか。

先述のように、シェアリングエコノミーは Peer to Peer 型の取引が基本であ

[28] 宮﨑（2015）も、「外部不経済にかかわる問題以外は、政府や自治体よりもプラットフォーム運営事業者が自らルールづくりを行ったほうがはるかにうまくいくだろう。」とし（64 頁）、また、藤原・殿村・宇治（2016b）も、「シェアリングエコノミーのプラットフォームにおいては、…その進歩のスピードは法令の改廃とはまったく異なるレベル感のものである。そうだとするならば、そのような技術的解決が適切と考えられる論点については、法令によって対応するのではなく、各プラットフォーム事業者の自主的な取組みを優先し、必要に応じてソフト・ローによる対応を行うのが適切であると考えられる。」としており（58 頁）、シェアリングエコノミーが必ずしも法律による規制に適さないことを明らかにしている。

[29] 権力による強制力は持たないが、違反すると経済的、道義的な不利をもたらす社会的規範

[30] 生貝（2016）において、「自主規制の持つ柔軟性等の利点と、政府規制が持つ確実性等の利点を組み合わせ、イノベーション親和的な柔軟かつ確実なルール枠組を作り出す政策手法」とされる方策（4 頁）。

[31] 内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室（2016）、38-52。

り、見ず知らずの他人が直接サービスを授受することになる。そして、現時点では、シェアリングエコノミーの利用者は、利用時のトラブル等に対して一定の不安を有していると思われるため[32]、資産の所有者・利用者双方の信頼関係を構築するための仕組みが必要になってくる。

また、シェアリングエコノミーにおいて重要な役割を果たすプラットフォーマーは、あくまでもサービスの場の提供者であってサービス自体を提供する者ではない。このため、プラットフォーマーは、サービスの提供については原則として責任を負うことはない[33]。しかしながら、サービスの安全な提供のためには、プラットフォーマーに対して一定の責任を課す必要性も考えられる。

そこで、以上を踏まえ、ルールの具体的な内容としては、たとえば以下の5つの事項に関する規定が考えられる。

第1は、資産の所有者・利用者双方に対して、身分証明書による本人確認を徹底することを義務付ける、という規定である。これは、サービスの提供者・利用者の属性を明らかにし、その責任を担保するための規定である。

第2は、プラットフォーマーに対してトラブル対応窓口の設置を義務付けることや、資産の所有者に対してトラブルの際に対応可能な保険の加入を義務付

[32] PwCコンサルティング（2018）では、「国内シェアリングエコノミーに関する意識調査」の結果を記載しているところ（7頁）、これによると、シェアリングエコノミーのサービスを利用者として利用する場合の懸念事項は、全てのシェアリングエコノミーの類型において「事故やトラブル時の対応」が最多となっている。

[33] 藤原・殿村・宇治（2016a）は、「プラットフォーム事業者は、自らが直接的な取引当事者とならない限り、取引当事者または仲介・媒介者としての法規制を受けないのが原則であり、現行法上または裁判例上認められる義務・責任も、総じて限定的な範囲にとどまっているものと評価できる。」とする（17頁）。もっとも、オンラインモールに関する裁判例ではあるが、名古屋地判平成20年3月28日判タ1293頁（控訴審は名古屋高判平成20年11月11日LEX/DB25440062）は、プラットフォーマーの法的責任について、利用者との間に締結された利用規約における信義則を根拠として、プラットフォーマーに「欠陥のないシステムを構築して本件サービスを提供すべき義務」の存在を認めた（ただし、裁判事案へのあてはめでは、具体的な義務違反はないと判示。）。なお、上記にいう「欠陥のないシステム」とは、客観的に問題が存在しないシステムを意味するものではなく、その時々における社会情勢や技術水準、プラットフォーマーの負担の程度などを考慮した上で個別具体的に判断される、あくまで相対的な概念である（藤原・殿村・宇治（2016b）21頁）。

ける、という規定である。これは、Peer to Peer 型の取引であるシェアリングエコノミーの場合、企業が提供するサービスのように、トラブルが発生した場合の対応体制が整っていないことが多いことから、これを整備し、利用者の安全・安心を確保するための規定である。

第 3 は、アプリ上で、資産の所有者によって提供されたサービス、及び利用者の利用態様の相互評価を義務付ける、という規定である。この相互評価はシェアリングエコノミーにおけるプラットフォームの大きな特徴であるが、相互評価を義務付け、情報として蓄積することによって、資産の所有者・利用者双方の信頼性を公示し、取引の安全性を高める趣旨である。

第 4 は、プラットフォーマーに対し、そのサービスの過程で取得した個人情報を適切に取り扱うことを義務付ける、という規定である。これは、プラットフォーマーは、その性質上、資産の所有者・利用者いずれについても、そのプラットフォームを利用する者の個人情報を多数取得し、保有することになるため、漏洩や目的外の利用がなされないよう、適切な管理を求める趣旨である。

そして、第 5 は、シェアリングエコノミーを推進するための規定である。推進するための規定としては、ルールの遵守体制が整っているプラットフォーマー等に対する認証マークの付与や、新たなシェアリングエコノミーの開発・展開に積極的な企業に対して助成金を交付する、といった内容が考えられる。

規定の具体例としては以上のようなものが挙げられるが、適切なルールの内容は、シェアリングエコノミーの業態や性質、その時々の状況によって異なるものである。したがって、ルールを策定するにあたっては、これらの事情に鑑み、実態に即した内容とする必要がある。

4．課題③：シェアリングエコノミーと所有権の関係

4.1　シェアリングエコノミーと一物一権主義

先述のとおり、シェアリングエコノミーには、個人の所有物を“共有”して活用する点に大きな特徴がある。ところが、そもそも近代私法は一物一権主義を原則としているとされる。このため、個人の所有物を共有化するシェアリン

グエコノミーは、この一物一権主義と整合しないのではないかが問題となる。

一物一権主義とは、伝統的に次のように定義付けられる。「第1に、『1つの物には所有権（およびそれに由来する他の物権）は1つしか存在しない。また逆に、1つの所有権の客体は常に1つの物である。』この原理のコロラリーとして、つぎの2つの原理が生じてくる。すなわち第2に、『1つの物の部分には所有権は成立し得ない。』第3に、『独立な物の相対の上には特別の独立の所有権は成立し得ない。』」[34] という原理であり、「各国の法律は多少の例外をみとめても原理的にはこの主義を採用しているのである。」[35] とされる。そうであるならば、シェアリングエコノミーにおける“共有”の意義を文字通りに解すると、1つの物には所有権は1つしかない、という一物一権主義の第1の原理（所有権の単一性）と相容れないのではないか、という疑問が生じる。なお、ここで付言すると、まず、我が国の民法は共有に関する規定を置き（249条以下）、法制度として共有を認めていることから、共有という所有形態を採ること自体はもちろん違法ではない。また、シェアリングエコノミーにおける“共有”とは、厳密には民法が規定する「共有」ではなく、一般的には所有権の移転を伴わずに、所有者の所有物を共同して利用することを意味する。そうすると、外観上は、シェアリングエコノミーと一物一権主義の不整合は生じないようにも見える。しかしながら、そこにはシェアリングエコノミーの根底にある、所有物を共同で利用する、という思想が、やはり一物一権主義の考え方と整合しないのではないか、という根本的な疑問が大きく横たわっている。そこで、この点について検討を行う。

本稿は、以下の理由により、シェアリングエコノミーは一物一権主義と整合的である、との考えに立つ。

そもそも、所有権は客体の交換価値に対する独占的排他的な支配をその内容としていることから、その客体の範囲については「常に客観的に明確であるこ

[34] 川島（1949）、178頁。なお、本書の引用にあたっては、筆者において旧字体を新字体に表記し直している。
[35] 川島（1949）、178頁。

と、且つ常にただ１つであること」[36] が必要とされる。これが一物一権主義の基底にある理解であって、物の部分に対する独立の所有権の存在は、その物の有体的存在全部を包括する所有権の存在と矛盾せざるを得ないことになるとされ[37]、これは「物の部分に対する所有権を認めると、もはや所有権の範囲は外部的には認識確定し得られなくなり、取引安全の障害を結果せざるを得ない」[38] からだと説明される。このような理解から、近代私法の下では物の共同所有は原則的な所有形態とはされず、物の処分にあたっては、単一の所有権を相手方に譲り渡す、ということが一般的な取引形態となったのである。このような前提からは、物に関する取引においては、取引の安全の見地から、物全体の所有権を完全に相手方に移転する所有権移転型の取引形態が一般的となり、物を共同で利用する利用権販売型の取引形態は発展が難しい。

しかしながら、近年の情報通信技術の急速な進展により、１つの物の利用権を複数の者に販売することが可能となりつつある。このような状況をトレーサビリティの観点から説明する論者は、「トレーサビリティが利用権販売型ビジネスモデルを拡大させる基本的なロジックは次のようなものである。トレーサビリティが低いと、ある企業が顧客に商品を提供する際に、提供後の状態が把握できず、顧客がどこかにいなくなっても追跡できない場合が多く、そのような時には、商品の処分にかかる全権（所有権）を引き渡し、金銭などの対価と交換する所有権販売型のビジネスモデルしか採用できない。ところが ICT の進化によって、商品が誰によって利用されているかを提供者が把握し続けることができるようになると、売り渡すかわりに、特定の時間内の利用権だけを与え、別の時間には別の利用者に提供するモデルを採用することが可能となる。」[39] と説く。所有権に関する伝統的な理解が前提としてきた先述の理論は、取引の安全

[36] 川島（1949）、179 頁。
[37] 川島（1949）、179 頁参照。
[38] 川島（1949）、179 頁。
[39] 國領（2017）、105 頁。なお、この論考においては、トレーサビリティとは、「ある物財や知財について財産権や製造物責任を有している主体が、その財がどんな状態にあり、誰が利用しているかについて継続的に確認できる状態」と定義されている（106 頁）。

を図るために1つの物の所有権の完全な移転を前提とした経済社会を構築してきたのであるが、この見解が示すように、情報通信技術の進展は、物の利用状況に関する情報を詳細に把握することを可能にした。たとえば、民泊の場合は、利用者は、スマートフォンのアプリ上で、資産の所有者及びその属性、資産の位置、利用条件等を把握することができる。また、資産の所有者は、資産の利用を欲する相手方の情報、利用時間、利用態様等の情報をリアルタイムで確認し、管理することができる。そして、利用料金についてもアプリ上でキャッシュレスにより決済され、対価の支払いに関する問題も生じにくい。このような要因により、物を共同利用する場合であっても、一物一権主義が保護しようとする取引の安全を侵すことには繋がらず、シェアリングエコノミーが一物一権主義と不整合なものとはならないのである。

4.2　シェアリングエコノミーと私有財産制

シェアリングエコノミーについては、一物一権主義、ひいては所有権理論の根底にある私有財産制との関係をも検討する必要がある。すなわち、シェアリングエコノミーは物を共同して利用するという性質上、私有財産制と整合しないのではないか、という問題である。

本稿は、以下の理由により、シェアリングエコノミーは私有財産制と整合的である、との見解に立つ。

様々な議論はあるものの、我が国の憲法は、29条の規定を中心として私有財産制を制度として保障しているとされる[40]。そして、私有財産制の確立については、近代立憲主義との関係において次のような歴史的経緯が存する。すなわち、近代立憲主義の起点であるフランス人権宣言は、その17条前段において、所有権を「神聖かつ不可侵の権利」とし、財産権を最も重要な権利と位置付けた。しかしながら、その後の社会は産業革命の波に洗われ、所有権不可侵の下に展開した産業活動は大きな貧富の差を生むようになった。そして、19世紀半

[40] 高橋（2005）、219頁参照。

ばには共産主義思想が誕生し、所有の在り方に 180 度の意識転換を迫るものとして急速にその影響力を拡大していった。このような時代背景の下、ドイツでは、憲法史において画期的な意義を有するワイマール憲法が誕生した。ワイマール憲法は所有権の位置付けに大きな転換をもたらすものであって、「所有権は義務を伴う。その行使は同時に公共の福祉に役立つべきである」との規定を置き（153 条 3 項）、公共の福祉によって所有権が制限されることを明らかにしたのである[41]。

以上のような経緯の下、我が国の憲法も、29 条 2 項において「財産権の内容は、公共の福祉に適合するやうに、法律でこれを定める。」と規定し、公共の福祉の観点から財産権への条件付けを行っている。所有権が神聖かつ不可侵の権利とされた時代には、資本家が生産手段を独占し、持たざる者との間で貧富の格差が拡大したのであるが、現代社会においては、福祉国家の実現のために、私人の財産権の保障範囲も縮減することが予定されている。

翻ってシェアリングエコノミーについて見るに、シェアリングエコノミーは、個人が自らの意思でその所有物を共同の利用に供するものであるから、憲法が規定する、公共の福祉のための財産権の制限に直接該当するものではない。

しかしながら、シェアリングエコノミーが生まれた背景には、専ら個人が財産を独立して所有することを保障する、という私有財産制の伝統的な枠組が現代社会に適合しなくなりつつある、という根本的な要因があるのではないか[42]。すなわち、先述のように、現代社会においては、情報通信技術の飛躍的な向上

[41] 以上につき、渋谷（2017）、308 頁参照。

[42] 若松（2019）も、私有財産制とシェアリングエコノミーの関係について、「社会主義の夢が見尽くされてから四半世紀が経った現在、私有財産制の意義を完全に否定する者など存在しないように思われる。それどころか、私有財産制は、他者の意思に服従しないという意味での独立性のシンボルとして称揚されてさえもいる。しかし、勝利の美酒に酔い痴れているときに、密かに敗北の種子が芽を出しているのが歴史の常である。たとえば、シェアリング・エコノミーに代表されるように、『所有から利用へ』という私的所有権を必ずしも重視しない流れが見られることは大変興味深い。」「もしかすると、シェアリング・エコノミーは、より広範な領域で所有権というレトリックが機能不全を起こし始めていることの兆候ではないのだろうか。」と述べ（78 頁）、シェアリングエコノミーによる所有権理論・私有財産制のパラダイムシフトに言及している。

により、物の利用状況や利用者の属性をリアルタイムで管理することが容易になり、物を独立して所有しなければならない必然性が薄れてきている。むしろ、ライドシェアのように、コストがかかる「売買」という手段ではなく、必要なときに必要な物を共同で利用する機会が確保されることの方が重要、という場面が増えつつある。そもそも、私有財産制の本質は、フランス人権宣言が謳うように、個人の自律的生存を確保するために、その財産的基盤を保障する点にある。そうであるならば、私有財産制は、個人が財産を独立して所有することのみを保障しているのではなく、必要なときに必要な物を共同して利用することをも保障しているものと考えるべきである[43]。また、これを財産の所有者の側から見れば、公共の福祉ためにその所有権を開放するもの、という側面を看取することができる。このような観点からは、私有財産制は現代においては変容しつつあり、シェアリングエコノミーは私有財産制と整合的なものと考えるべきである。

4.3　シェアリングエコノミーと総有論・コモンズ論

シェアリングエコノミーが有する物の共同利用という性質に類似する概念として、総有が挙げられる。総有とは、ゲルマンの村落共同体における土地に対

[43] 若松（2019）は、新古典派経済学の視点から、「ある財を保管する費用をかけてまで所有しておくよりも、必要な都度市場から調達しないのはなぜだろうか。シェアリング・エコノミーが突きつけている問いの一部もこのような形で述べ直すことができるだろう。」という命題に対して、Ronald Coaseの見解を引き合いに「市場という『価格メカニズムを利用するための費用』、すなわち、取引費用が存在するから」と答える。すなわち、「取引費用には、取引の機会を発見し取引される品物の性質を見極めるといった情報探索費用、費用や条件をめぐって相手方と交渉し決定する費用、相手方が契約違反を行わないかを監視する費用などが含まれる。」そして、「私有財産によって獲得される独立性は価値のあるものではあるが、その価値の程度は、取引費用の多寡と比例し、取引費用が高い世界では、極めて重要である。」としたうえで、「個人の独立性はモノの供給が安定的であり、信頼できるならば、フローという形でも十分に実現可能である。」「要するに、独立性を重視するからと言って、私有財産をストックという形で保護しなくてはならない必然的な理由は存在しないのである。」と結論付け、経済合理性の観点からシェアリングエコノミーと所有権理論・私有財産制の関係にアプローチしている。

する所有関係をモデルとする概念であり、団体の内部法的秩序により、団体とその構成員とに共同に帰属する団体法的所有である[44]。他の共同所有形態である民法上の「共有」とは異なり、総有には持分が観念されない。民法上、この総有という共同所有形態を採る物権が入会権であるところ（263 条、294 条）、入会とは、一定地域（集落）の住民が、その集団の規制にしたがって、山林原野その他の土地や資源を共同で利用し、収益行為を行う慣行のことを言う。そして、これらの慣行に基づいて共同利用される土地を入会地と言う。

シェアリングエコノミーにおける共同利用という利用形態は、あくまで個人間での取引であって、必ずしもそれを享受するための団体が組成されるものではない。このため、シェアリングエコノミーにおいては総有という共同所有形態が採られることはなく、その利用が直接的に入会と位置付けられることはない。しかしながら、1 つの資産を複数人で共同利用し、また、持分も観念されないシェアリングエコノミーの利用形態は総有に類似していることから、シェアリングエコノミーについて検討するにあたっては、入会に関する議論を参照することが有益である。

入会に関しては、コモンズに関する議論が蓄積されている。コモンズとは、伝統的には森林、里山、牧草地、灌漑用水、漁場、河川、海浜等の地域社会において共同利用される資源であり、現代社会においては、道路、上下水道、公共的な交通機関、電力、通信施設などの社会的インフラストラクチャー等も客体に含まれると解されている[45]。その管理については、1968 年に Garett Hardin が発表した論文である「共有地（コモンズ）の悲劇」を契機として多角的な研究がなされるようになった。そして、コモンズ論については、我が国においては、次のような理解がなされている。すなわち、コモンズの管理・利用主体は、地域コミュニティであって、コモンズを維持しているのは、国家や行政のような「公」的主体でも、個人や企業のような「私」的主体でもない。そのため、日本型コモンズ論においては、コモンズは「共」的な主体によって維持されてい

[44] 川島（1949）、202 頁。
[45] 宇沢（2000）、5 頁。

るという認識の下、コモンズ自体を共的世界や共的領域と称することが多い[46]。

そして、この場合における、「共」とは、シェアリングエコノミーにおける「共有」と同質的なものであって、シェアリングエコノミーはコモンズの現代的な一態様であると言うことができるのではないか[47]。たとえば、シェアリングエコノミーの代表例のひとつであるカーシェアリングは、1948年頃のスイスにおいて、自家用自動車を単独で購入できない人々が、自家用自動車を共同所有するための共同組合（セファージと言われた）を作ることから始まったと言われている[48]。その後、マイカーの普及に伴ってセファージは下火となるが、1980年代になると、渋滞や環境汚染などマイカー依存の弊害が問題視されるようになり、スイス政府は、中心市街地へのマイカー流入規制に乗り出した。これに対し、公共交通を補完する新たな手段として誕生したのが、不特定多数の人々が自動車を共有するカーシェアリングである[49]。このような経緯に鑑みれば、カーシェアリングという仕組みは、地域の交通手段確保のために作られた現代的なコモンズの一態様と言うことができる。

このように、現代社会においては、シェアリングエコノミーが現代のコモン

---

[46] 間宮・廣川（2004）、1頁。

[47] 伊藤（2016）も、「シェアリング・エコノミーは市場主義に基づく私有による所得の2極分化・環境破壊と、公有に基づく政府の福祉国家論の行き詰まりに対して、また私への孤立と中央集権的管理に対して、共有を土台として分散・ネットワーク型の社会関係を構築することで、それらのオルタナティブとなる、古くて新しい経済のあり方ということができる。ここで共有は、私有と公有（国有・自治体所有）に対する概念である。」（43頁）としたうえで、「近代以前の経済が総有的共有概念に基づいていたのに対して、近代経済は、私有を基本原理としてきた。これに対して21世紀に台頭しつつある共有経済は、通信とコミュニケーションに関するICT革命や再生可能エネルギーの発展など分散ネットワーク型インフラの展開を背景に、私有経済と共存しつつ、近代以前の共有原理を継承し、それを新しい質の共有に発展させるものであり、私有と公有、市場と政府に対して、市民社会における共有領域つまりコモンズを広げ、信頼とネットワークという社会関係資本その他のコモンズ資本を構築していくものと言える。」としているところ（43頁）、これはシェアリングエコノミーと所有権論・私有財産制、そして総有論・コモンズ論の関係について簡明かつ的確に説くものである。

[48] 日高・牧村・井上岳一・井上佳三（2018）、49頁。

[49] 日高・牧村・井上岳一・井上佳三（2018）、49頁。

ズとして伝統的な入会地に相当するような役割を果たしつつある。シェアリングエコノミーのこのような機能は、持続可能な発展が志向される今後の社会において、さらに重要性を増していくものと考えられる。

5．おわりに

シェアリングエコノミーは、これまでの我々の常識では想定されていなかった新しい経済活動であり、法秩序のパラダイムシフトを起こしつつある。しかしながら、その本質を凝視すると、実は古典的な議論の繰り返しであることに気付く。白タク営業事件や総有論など、遥か以前に議論が収束したと見られた論点が、テクノロジーの飛躍的な進歩に伴い、現代的な課題として再び表舞台に姿を見せつつあるのである。また、シェアリングエコノミーは、突き詰めると入会のような原始的な共有社会への回帰を志向するという側面がある。そして、それが最新のテクノロジーによってもたらされたものであることは皮肉であると同時に、極めて興味深い現象でもある。

このように、シェアリングエコノミーは新しくて古い問題であり、“共有”というものの真価が再発見されたことの産物であると言うことができる。シェアリングエコノミーに関する法的問題は他にも数多く存在するが[50]、本稿がそれらの議論を深化させる呼び水となれば幸いである。

（参考文献）

安念潤司（2007）「タクシー事業の免許制――白タク営業事件」『別冊ジュリスト 186 号　憲法判例百選Ⅰ（第 5 版）』有斐閣、202-203

日高洋祐、牧村和彦、井上岳一、井上佳三（2018）『MaaS――モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ』日経 BP 社

藤原総一郎・殿村桂司・宇治佑星（2016a）「シェアリングエコノミーにおけるプラットフォーム規制（上）」『NBL 1072 号』商事法務、13-23

[50] 競争法、労働法、消費者法に関する問題等、各法律分野において多岐に渡る論点が提示されつつある。たとえば、競争法については増島（2017）、労働法については杉浦（2018）、消費者法については宮澤（2018）等を参照。

――――（2016b）「シェアリングエコノミーにおけるプラットフォーム規制（下）」『NBL 1073号』商事法務、55-62
市川郁雄（1973）「道路運送法第101条第1項の合憲性」『最高裁判所判例解説　刑事篇　昭和38年度』法曹会、178-182
生貝直人（2016）「シェアリングエコノミーと自主的ルール整備」（https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/shiearingu1/dai1/siryou1_7.pdf、2020年3月5日）
一般社団法人シェアリングエコノミー協会（2016）「第1回シェアリングエコノミー検討会議・提出資料」（www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/shiearingu1/dai1/siryou1_6.pdf、2019年4月6日）
一般社団法人新経済連盟シェアリングエコノミー推進PT（2018）「『ライドシェア新法』の提案」（https://jane.or.jp/assets/img/pdf/ride-sharing_proposal_2018.pdf、2019年4月6日）
伊藤宏一（2016）「シェアリング・エコノミーとコモンズ論の展開」『CUC View & Vision No.41』千葉商科大学経済研究所、42-46
川島武宣（1949）『所有権法の理論』岩波書店
國領二郎（2017）「トレーサビリティとシェアリングエコノミーの進化」『研究 技術 計画』32（2）：105-116（https://www.jstage.jst.go.jp/article/jsrpim/32/2/32_105/_pdf/-char/ja、2019年2月22日）
間宮陽介・廣川祐司（2004）「コモンズ研究の軌跡と課題」『平等と不平等をめぐる人類学的研究』ナカニシヤ出版、1-18
増島雅和（2017）「シェアリングエコノミーの主要な特性と競争政策への示唆」『ジュリスト　1508号（2017年7月号）』有斐閣、28-34
宮﨑康二（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
宮澤俊昭（2018）「シェアリングエコノミーをめぐる法的問題――取引当事者間の私法的関係を中心に」『国民生活（ウェブ版）2018年1月号（No.66）』独立行政法人国民生活センター、8-10（http://www.kokusen.go.jp/pdf_dl/wko/wko-201801.pdf、2019年4月10日）
みずほ銀行産業調査部（2016）「Ⅲ－3. モビリティへとシフトする自動車産業の挑戦と新たな機会」『みずほ産業調査』54（1）：175-197（https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/bizinfo/industry/sangyou/pdf/1054_all.pdf、2019年10月22日）
内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室（2016）「シェアリングエコノミー検討会議

中間報告書」（http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/shiearingu/chuukanhoukokusho.pdf、2019 年 1 月 6 日）
日本政府観光局（2019）「訪日外客数（2019 年 9 月推計値）」（https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/data_info_listing/pdf/191016_monthly.pdf、2019 年 10 月 22 日）
野口功一（2018）「シェアリングエコノミーとは何か」『都市問題 2018 年 11 月号』後藤・安田記念東京都市研究所、4-8
PwC コンサルティング（2018）「第 11 回シェアリングエコノミー検討会議資料」（http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/shiearingu/dai11/siryou-3.pdf、2019 年 4 月 10 日）
消費者委員会（2014）「クラウドファンディングに係る制度整備に関する意見」（https://www.cao.go.jp/consumer/iinkaikouhyou/2014/0225_iken1.html、2019 年 1 月 6 日）
渋谷秀樹（2017）『憲法（第 3 版）』有斐閣
園部敏（1960）「第 6 章　自動車事業」『法律学全集 15』有斐閣、50-60
杉浦志織（2018）「新たな事業形態の登場と法制度の対応について：ライドシェア・サービスに関する労働法上の論点を中心に」『金融研究』日本銀行金融研究所、37（4）：121-164（http://www.imes.boj.or.jp/research/papers/japanese/kk37-4-6.pdf、2019 年 4 月 10 日）
高橋和之（2005）『立憲主義と日本国憲法』有斐閣
田中佑典（2018）「地方公共団体におけるシェアリングエコノミーの活用に向けて」『地方自治第 849 号』地方自治制度研究会、35-52
戸嶋浩二・佐藤典仁（2017）「ライドシェア・カーシェア規制の論点整理」『NBL 1097 号』商事法務、2-38
宇沢弘文（2000）『社会的共通資本』岩波書店
若松良樹（2019）「所有の意義について―取引費用を手がかりに」『法律時報』日本評論社、91（2）：78-82

（はたなか　よりちか）

（2020 年 3 月 6 日受理）

Summary of an Article in English

A Study on Sharing Economy and Legal Order in Japan

HATANAKA,Yorichika
Osaka City Office

In recent years, the world is sharing economy is showing rapid progress has that. And, to Japan of the sharing economy, there are three basic and fundamental problem that has not been discussed from the front in the field of so much law so far.

The first is how to consider the relationship with existing business law regulations such as ride share regulations under the Road Traffic Act. With regard to this issue, if the sharing economy is not familiar with the regulations under the existing business law, we should not forcibly push into the existing business law regulations, but should build a flexible system according to the actual situation.

Second, what kind of regulations should be faced against the new concept of sharing economy. Regarding this issue, the sharing economy is still in its infancy, so it should be considered based on self-regulation by the industry, etc., not necessarily enacting laws.

The third is the consistency between the sharing economy's characteristic of “sharing” and the principle of one thing and one rights and thus the private property system. Both of these are consistent. First of all, one matter one rights principle in relation to, this principle trying to protection to the safety of the transaction of the things that, as well as a plurality of rights is supposed to coexist in goods, information and communication technology to ensure the development of It is not inconsistent to get. In addition, in modern society, it

is not only important to own things independently, but also the environment that can be used when things are needed. Private property system should be understood as being transformed to encompass such usage mode, not inconsistencies.