

**【研究ノート】**

**自転車タクシー事業に関する考察**

大 原 昌 明

鈴 木 克 典

## 研究ノート

## 自転車タクシー事業に関する考察

大原 昌明 鈴木 克典

## 目次

- I. 前回調査の振り返り
  - 1. 10年前の考察結果
  - 2. 継続的運行の難しさ
- II. ベロタクシー運行に関する事前調査
- III. ベロタクシー運行の現状
  - 1. NPO 法人の事例
  - 2. 株式会社の事例

おわりに

## はじめに

筆者らは2009年度に「まちづくりにおける自転車タクシーの運営システムに関する研究—ベロタクシー運行を事例として—」として共同研究を行った。その成果は、第13回日本福祉のまちづくり学会(2010年8月30日)ならびに第14回非営利法人研究学会(2010年9月26日)で報告するとともに、『非営利法人研究学会誌』第13号(2011年8月)で「自転車タクシー事業の現状と課題」として発表した。

その後も、継続して自転車タクシー事業者への聞き取り調査等を行ってきたが、ベロタ

クシー運行事業者の撤退が進んでいる事実に向き合っている。他方で、ベロタクシー事業は、10年前とは異なり、地域の交通手段としてより、イベントにおける広告ツールとしての側面が強くなってきたように見受けられる。

昨今、地域におけるライドシェア導入の動きもあり、地域の交通手段のひとつとしてベロタクシーは有効である反面、継続して運行することに課題があると考えられる。

そこで前回の共同研究からちょうど10年を経過し、継続して運行している各事業者がどのような意識でベロタクシーを運行しているか、またベロタクシー事業の現在の課題を抽出することが必要であるとの着想から、再度共同研究を行うことにした。継続してベロタクシー事業を行うために何が課題となっているのかを明らかにすることは、今後のベロタクシー事業の盛衰を<sup>(1)</sup>考える上で重要なことであると考えている。

## I. 前回調査の振り返り

## 1. 10年前の考察結果

現在のベロタクシー事業の状況をまとめるに際して、10年前のベロタクシー事業がどのような特徴を持って捉えられたかを、筆者らの成果である「自転車タクシー事業の現状と課題」から引用しつつ振り返ってみたい。

ベロタクシー (Velotaxi) は、1997年に

「環境にやさしい新しい交通システムと、動く広告がひとつになった乗り物」[Velotaxi GmbH ホームページ]としてドイツで開発された自転車によるタクシー車両である。

日本においては、2002年に京都市で我が国初の運行がなされ、2005年に愛知県で行われた愛・地球博において、会場内を国内3社（ブリヂストンサイクル・ヤマハ発動機・ナショナル自転車工業）の自転車タクシーとともにベロタクシーが運行したことで脚光を浴びた。その後、日本各地でベロタクシーが運行されるようになり、2010年7月までに、30都市で運行された（停止・運休を含む）。その中から、8事業者に聞き取り調査を行った（当時定期運行を停止していた1事業者を含む）。

筆者らは、「環境に優しい交通手段」というベロタクシーの機能をベースに、ベロタクシー事業への参入は、環境重視・交通重視・広告重視という3つの参入目的があると仮説を立てた。つまり、ベロタクシーそのものの特性（基本的に人力を動力とすること、移動手段であること、広告を掲載できる車体であること）を起点として参入目的を推定した。この仮説に基づき、各事業者の意識を調査したのである。

もちろん、3つの参入目的はどれかひとつだけというわけではなく、むしろ、環境も重視し、交通手段としても利用価値があると考えたり、あるいは車体へのラッピング広告で安定的な収入を得ることを重視したりと、たがいにオーバーラップする。事実としては、その車体がインパクトのある独特のフォルムをしており、ベロタクシージャパンによる一都市一事業者という参入ルールもあり、環境意識が高い事業者が名乗りを上げたといえる。

後に紹介する表1から、運営母体別の参入割合（同じ法人による複数都市での運行を含む）を見てみると、30都市のうちNPO法人・任意団体が15（50.0%）、株式会社・有限会

社が12（40.0%）、一般社団など行政・公共的団体が2（6.7%）、その他1（3.3%）となっており、NPO法人等の参入が半数を占めていた。当時の考察では、ベロタクシーの運行は、環境保全・地域活性化というNPO法に定める分野の活動を実現すると見られることから、NPO法人の参入を促進したと推測した。

## 2. 継続的運行の難しさ

前回調査時においては、ベロタクシー本体は、京都市で運行を始めたNPO法人環境共生都市推進協会（東京都。その後、京都市のNPO法人ベロタクシージャパン）が日本における「総代理店」となり、ベロタクシーに車体固有の番号を振って事業者に割り当てていた。そしてNPO法人ベロタクシージャパンが各地の事業者の運行・運営のアドバイスを行っていた。各事業者は、総代理店から本体を購入するケース（本体価格および輸送費等で1台120～150万円程度：当時）、すでに、運行を停止した他事業者から中古車両（約70万円）を購入しているケース、あるいはリースによって保有しているケースなどもあった。また、各事業者は、ベロタクシージャパンに対してロイヤリティとして1台1ヵ月当たり約16,000円を支払っていた（前回ヒアリングによる）。

先にも触れたが、ベロタクシーは、独特のフォルムを持つ乗り物であり、タイヤを含めてそのすべてが広告媒体となる。いわゆるラッピング広告である。一定期間、ラッピングを施すことによって動く広告媒体となる。つまり運行料金収入を低く抑え、ラッピング広告で収入を得るというビジネスモデルであるといえる。逆にいえば、ラッピング広告がなければ、運行収入のみで事業を継続しなければならない。観光地などでは、観光客を相手に運行収入を得ることができるし、顧客と定期的な利用契約を結んで運行収入を得ることもできる。しかしやはり、広告収入があるか

どうか安定的な運営の鍵となる。

また、ドライバー確保の問題も大きな課題であった。10年前の調査において、すでに運行を停止していた事業者への聞き取り調査では、運行を停止した理由のひとつとしてドライバーが確保できないことを挙げていた。ベロタクシーは電動アシストが付いており、しかも免許証のような公的なライセンスも不要のため、誰でも運転できるという強みがある。しかし、ドライバー側から見ると、基本的に自転車が好きであることが前提になるが、安定的な収入を得られることが重要になる。事業者の多くは、事業者とドライバーとの間で運行収入を分配するという契約を結んでいたが、利用者が少なければ、それだけドライバーの収入が減る。また事業者によっては、広告収入を事業者が得て、運行収入の全額をドライバーの収入にするというケースもあったが、これとても、ラッピング広告が取れなければ事業者の、また利用者がいなければドライバーの収入が得られないという課題があった。

こうした考察を経て、前回の調査では、次のように結論付けた。

- ① いずれの法人においても、環境・交通・広告という3つの側面を意識している。しかし、法人によって重視している側面に違いが見られる。
- ② NPO 法人間でも、環境重視の運行を行っている法人や小回りがきく地域の足として運行している法人など、事業者によってベロタクシー参入・運行の意識が大きく異なっている。
- ③ NPO 法人の継続的活動を左右する財政的基盤（ストック）は脆弱である場合が多く、収支構造（フロー）においても、必ずしも収益力は高くない。

なお、NPO 法人ベロタクシージャパン（所轄庁京都市）は、2018年2月22日付けで法人を解散した。この法人が行っていたベロタク

シー事業は、株式会社ベロタクシージャパン（東京都）に引き継がれた。同社ホームページによれば、現在は、ベロタクシーの新車販売、中古車販売およびレンタルを行っている。また、新車販売や中古車販売については購入者を特定していないが、レンタルの場合、ベロタクシー利用者として、イベント運営者、広告代理店、映像制作者、企業広報担当者を想定している。

## II. ベロタクシー運行に関する事前調査

ベロタクシーはベロタクシージャパンが各地の運行事業者をパートナーとして位置付け、ベロタクシージャパンのホームページでパートナーとそのホームページへのリンクを行っていた。しかし現在、株式会社ベロタクシージャパンのホームページでは全パートナーの紹介はない。そこで、今回の調査を実施するにあたり、各地の運行事業者をキーワード検索により抽出し、各事業者のホームページやブログ、あるいはFacebook ページにより、2019年4月の調査開始時点で情報が更新されているかどうかで、運行継続を推測するしかなかった。その結果、更新が停止状態のものも含めてホームページあるいはFacebook ページで確認できた情報は表1のとおりであった。

この表は、前回調査時点での30都市でのベロタクシーの運行状況をまとめた表に、今回の事前調査の結果を「運営主体」「備考」欄に追加したものである。<sup>(2)</sup>

この表からいくつかの特徴を指摘できる。

まず、前回調査時点ですでに10都市で運行休止または停止をしていた。つまり、奈良市・大阪市・松本市・広島市・長崎市・倉敷市・宮崎市・神戸市・熊本市・函館市であった（熊本市は2009年に別法人で運行再開）。さらにこの10年で、ほとんどの都市での運行が休止または停止したという事実である。

表 1：前回調査時点における運行都市と顛末

	運行開始	都 市	運営主体	備考
1	2002	京 都 市	NPO 法人環境共生都市推進協会(ペロタクシージャパン)	2018年2月解散
2		東 京 都	NPO 法人環境共生都市推進協会(ペロタクシージャパン)	2018年2月解散
3	2004	奈 良 市	NPO 法人環境計画はぐるまねっと	運行停止(停止年不明)
4		大 阪 市	NPO 法人環境共生都市推進協会(ペロタクシージャパン) →大阪市コミュニティ協会で運行	運行停止 (2005年から停止)
5		松 本 市	NPO 法人人にやさしいまちづくり推進協会	運行停止 (2009年11月に停止)
6		那 覇 市	ecomoi	運行停止 (2018年でFB更新停止)
7		広 島 市	株式会社プライマル	運行休止 (2010年から休止)
8	2005	名古屋市	有限会社トナータ通信	運行停止(停止年不明)
9		仙 台 市	株式会社イート	松島にて運行中
10		喜多方市	NPO 法人環境ストレンクス →2008年ペロタクシーあいづ喜多方として運行	2015年7月認証取消
11		長 崎 市	NPO 法人長崎伊王島活性化を目指す会	運行休止(休止年不明)
12		倉 敷 市	NPO 法人倉っち	運行停止(停止年不明)
13		宮 崎 市	有限会社ハローズ	運行停止(停止年不明)
14		神 戸 市	わんぱく有限会社	運行停止(停止年不明)
15		福 岡 市	NPO 法人トータス環境都市教育研究所	2015年7月認証取消
16	2006	敦 賀 市	社団法人敦賀観光協会	不明
17		横 浜 市	NPO 法人ベイ・ウインド・環境ヨコハマ推進協会	2014年12月認証取消
18		熊 本 市	NPO 法人熊本ホスピタリティーネットワーク →2009年5月、別法人が運行	運行停止 (2008年11月に停止)
19	2007	彦 根 市	NPO 法人五環生活	運行停止 (2011年8月)
20		新 潟 市	株式会社サイクルシティにいがた	不明 (2013年でHP更新停止)
21		大 分 市	大分市観光協会	不明
22		函 館 市	株式会社トライワッカ北海道	運行休止 (2009年から休止)
23	2008	札 幌 市	NPO 法人エコ・モビリティサッポロ	運行中
24		大 田 市	ライナス・ワン株式会社	運行停止(停止年不明)
25		尾張旭市	NPO 法人 HOMIES →株式会社モビリティデザインで運行	不明 (2013年でHP更新停止)
26	2009	秋 田 市	わらしべ貯金箱実行委員会	不明
27		出 雲 市	ライナス・ワン株式会社	運行停止(停止年不明)
28	2010	静 岡 市	株式会社岩河	運行停止(停止年不明)
29		太宰府市	株式会社グリーンペダル	不明
30		平 泉 町	株式会社ジパンク	運行休止(休止年不明)

〔[大原・鈴木]に基づき、加筆修正して作成〕

ここでの運行とは、通年あるいは一定期間、利用客を待ち受けて運行する場合(定期運行)と、イベントなど単発の、あるいは数日間だけの運行も含めている。ここに着目すると、現在、定期運行をしているのは札幌市と仙台市(運行地は松島)のみが確認できた。それ

以外に、ニーズに合わせて単発運行を行っていることが確認できたのは、喜多方市、名古屋市、大阪市である。

また、ペロタクシーは、観光地など運行地域での新規性は認められるが、先に触れたように、とりわけ地方都市では利用客が思うよ

うに増えないとイニシャルコストを回収できないことになり事業に行き詰まる。前回調査時点でも、地域にベロタクシーを運行することに対して、行政からの助成金・補助金を得た団体もあったが、それによってイニシャルコストを賄うところまではいかなかった。しかも、観光客が少ない、あるいはベロタクシー利用者が少ない場合、ドライバーの収入も減り、ドライバーの離職につながるという悪循環に陥ってしまっていた。

さらに、ベロタクシー事業を中心事業に据えたNPO法人の場合、法人の解散あるいは認証取消により、ベロタクシー事業を中止した法人もある。またNPO法人としての事業は継続していても、ベロタクシー事業から撤退した法人も散見される。

NPO法人は情報開示制度が整備されているため、おおむね、この10年の状況を跡づけることができたが、株式会社の場合、事業を継続しているのか、加えてベロタクシー事業を継続しているのかの情報は、極めて入手困難であった。したがって、ベロタクシー事業に参入した時点での情報は入手可能であったが、休止・停止の情報はまったく入手できない状態となった。同様のことは観光協会にもいえ、ホームページでは、ベロタクシーの情報が削除されていて、現状については不明であった。

以上のように、この10年でベロタクシーの運行事業者は激減した。しかし一方で、定期運行を行っている事業者や、ニーズに合わせて運行している事業者もある。こういった事業者のこれまでの活動内容を知ることは、ベロタクシー事業の難しさを知り、今後のベロタクシーの活用を考察する上で役立つものと思われる。

### Ⅲ. ベロタクシー運行の現状

#### 1. NPO 法人の事例

エコ・モビリティサッポロは、前回調査においても環境重視の視点を持ったベロタクシー事業者で、この点では現在でも変わりがない。現在はベロタクシーを5台保有している<sup>(3)</sup>。

まず、同法人の2017年度から2019年度の事業は表2のとおりである（内閣府NPO法人ポータルサイトによる）。これによると、ベロタクシーの運行とは別に、多様な情報収集・発信・調査研究活動を行っていることが見て取れる。たとえば、真駒内エリアにおける観光、移動のための自転車タクシーによる交流事業（2017年度）や、創成東エリアの歴史と魅力発掘、観光ルート作成および永山武二郎邸でのワークショップ（2018年度）などは、ベロタクシーが持つ特性を活かしたまちづくりへの貢献を探る事業である。また、毎年実施している自転車ルール・マナー啓発・広報委託事業なども、自転車の特性を持つベロタクシーを用いた事業である。

次はベロタクシーの運行に関する推移であるが、毎年3,000人超の利用者がある。1台が1か月あたり約100人を乗車させている計算になる。しかし、前回調査では、4月末頃から10月31日までの運行で、2008年度が9,376人、2009年度が6,929人であったので、2009年度に比べても利用者が半減している。

次に、同法人のホームページによる運行概要は次のとおりである。

[運行期間] 毎年4月下旬から11月初旬頃まで

[運行時間] 10時から日没まで（雨天運休）

[運賃]

- ・大人1名（中学生以上） 初乗り（500mまで）300円。その後100mごと50円増
- ・子ども1名（小学生まで） 初乗り（500mまで）150円。その後100mごと30円増
- ・貸し切り1台 30分2,500円、1時間4,000円

表2：エコ・モビリティサポロの事業

事業年度	事業名	事業内容	実施期間	従事者	受益者
2017年度	ペロタクシーの運行	5台運行	4月26日－11月3日	15人	3,364人
	情報収集・発信・調査研究	真駒内エリアにおける観光、移動のための自転車タクシーによる交流事業	5月11日－2月20日	5人	63人
	情報収集・発信・調査研究	低炭素コミュニティ創造@真駒内に向けたプレ・アクションプログラム	4月1日－3月31日	20人	400人
	情報収集・発信・調査研究	真駒内モビリティ創造事業	6月8日－3月31日	20人	140人
	情報収集・発信・調査研究	自転車ルール・マナー啓発・広報委託事業	7月・8月	10人	246人
2018年度	ペロタクシーの運行	5台運行	4月26日－11月3日	15人	3,198人
	情報収集・発信・調査研究	創成東エリアの歴史と魅力発掘、観光ルート作成および永山武四郎邸でのワークショップ	8月1日－3月31日	6人	24人
	情報収集・発信・調査研究	地球環境基金助成事業	5月1日－2月20日	10人	141人
	情報収集・発信・調査研究	自転車ルール・マナー啓発・広報委託事業	7月－9月	10人	189人
2019年度	ペロタクシーの運行	5台運行	4月26日－11月3日	15人	3,027人
	情報収集・発信・調査研究	地球環境基金助成事業	5月1日－3月31日	23人	183人
	情報収集・発信・調査研究	自転車ルール・マナー啓発・広報委託事業	7月－9月	10人	137人

(内閣府 NPO ホームページ掲載の事業報告書に基づき筆者作成)

貸し切りの場合のみ30分間で500円、1時間で1,000円増額したが、10年前の運行でも大人・子どもとも同じ運賃であった。

ペロタクシー事業がいかに難しいかは、同法人の活動計算書からうかがい知ることができる。

NPO 法人の経常収益は、受取会費・受取寄付金・受取助成金等・事業収益その他収益等に区分して表示する。同法人の場合、2018年度の経常収益は約800万円である。このうち事業収益は約300万円ある。この事業収益に占める割合を見ると、運行収入16.6%、広告収入72.0%、イベント収入他が11.4%であった。2019年度は、経常収益が800万円強で、事業収益が約400万円だった。これも事業収益に占める割合を見ると、運行収入10.3%、広告収入74.1%、イベント収入15.7%だった。この結果から分かるように、事業収益に占めるペロタクシーの運行収入自体は20%にも満たない。他方で、継続した運行収入を続けるためには、広告収入が重要な役割を

演じていることが見て取れる。

一方、経常費用は毎年800万円程度発生するので、事業収益のみでこれを賄うことができない。そこで、経常収益の中で重要になるのが助成金である。経常収益に占める助成金収入の割合は、2018年度は45.5%、2019年度は48.6%であった。

10年前の前回調査時点では、年間の収支規模は1,000万円程度であり、そのうち広告収入が65%、運行収入が30%を占めていた。このことを勘案すると、事業収益で見れば、現在の運行収入が激減していること、広告収入の割合が増加していることが分かる。また、10年前とは違って、経常収益に占める助成金収入の割合が、法人運営にとって欠かせない要素になっていることにも気付かされる。

これらのことから、環境に優しい交通手段との観点を堅持しつつ継続した運行を行うために、ペロタクシーの運行以外に、情報収集・発信・調査研究という側面にシフトしているように感じられる。

もっともペロタクシーの認知・利用促進のために、2020年10月には、札幌市のシェアサイクルである「ポロクル」との連携事業を行い、またGo Toトラベル地域共通クーポン券の利用を可能にするなど、本業であるペロタクシー事業の推進にも心を砕いている。

## 2. 株式会社の事例

株式会社EATは宮城県仙台市に拠点を置く広告会社で、その運営主体の事業内容の特徴から前回調査においても広告重視の視点を持ったペロタクシー事業者で、この点では現在でも変わりが無い。

以下、ペロタクシー事業の運営について、<sup>(4)</sup>3つの視点から整理を行った。

### (1) 広告面

ペロタクシー車両を広告媒体の1つとして考え、事業を行っている。

仙台(市内)地区においては、観光スポットも少なく、現在は仙台七夕まつり(8月)、Sendai光のページェント(12月)等のイベントにおいて運行する程度で、平常時において運行することはほとんどない状況となっている。

広告媒体としては、10年前の調査時と比較すると、事業者は、屋外広告の価値観が喪失してきていると捉えており、屋外広告と同様にペロタクシーが有する「動く広告」に関する価値観も喪失してきている状況にあると捉えている。

特に近年は、スマートフォンを中心としたデジタル媒体に比重が移り、屋外広告、動く広告に興味を示さない状況にあるという。そのような状況の中、クライアントもスマートフォン関連の広告に比重を移しており、その動きに併せてペロタクシー車両へのラッピングによる広告も少なくなっている。そのため、採算を考えると、運行主体(企業)としてメリットはあまりないという状況にある。

また当初、ペロタクシーは人力による運行で、「環境に優しい交通・移動」という広告価値を有していたが、近年は、新たな環境に優しい動力として、EV(Electric Vehicle:電気自動車)に関心が移っており、ペロタクシーの広告価値が希薄化している。

### (2) 観光地(松島)での運行

観光地である松島地区においては、運営をリーダー格のスタッフに任せ、10年前と同様、平常時において運行を継続して行っている。

ペロタクシー車両2台を使用し、以下の要領で運行を行っている。

[運行期間] 毎年4月から12月まで

[運行時間] 不明

[運賃] 30分3,000円、60分5,000円、90分8,000円

利用者については、10年前と比較し、観光業界全般の傾向と同様に団体による利用が減少し、個人利用が増加している。また、利用者の高齢化も進んでいる状況にある。

松島地区は、その地勢上の理由から、観光スポットが点在しており、移動困難者層である高齢者にとっては周遊が困難な状況にあり、その点に商機があるようである。

聞き取り調査時点(2019年8月)での運行状況としては、1日3~5組程度で、貸し切りも1日1組、2~3時間利用する利用者もいるようである。また、国道45号線が拡幅され、ペロタクシーとしては運行しやすい環境に変化した。

### (3) 運営・運行(車両メンテナンス、人材<ドライバー>)

事業主体として、10年前と同様に現在もペロタクシー車両を10台保有しているが、車両の故障・劣化により3台は使用できない

状況にある。残りの可動状況にある7台は、仙台に5台、松島に2台配置している。

NPO法人ベロタクシージャパンが解散した後は、自らのところで車両メンテナンスを行っているが、パーツの確保・修理が難しい場合、パーツを取り寄せて修復するまでは考えていない状況にある。ちなみに、タイヤ交換はNPO法人ベロタクシージャパンによる中古品、バッテリーは独自に購入し、車両を維持している。

ドライバーは、以前大学生などもアルバイトとしていたものの、現在は人材難で確保する状況が困難となっている。そのため、現在は経験者に協力を求め、40歳代のベテランドライバーに頼っている状況にある(電動アシスト機能は可動している)。

また、ドライバーに危険を及ぼす夏季のおける暑さ(対策)も課題となっており、人的問題、気候問題と2つの点において大きな課題を抱えている。

松島での運行には利用料の他、手当ても支給し運行を維持している。その結果、松島のドライバーは生活できる程度に運行を行うことができている。案内など接遇のスキルが上がるとチップを利用者から得ることもでき、そのことがドライバーのスキル向上のモチベーションにもなり、運行継続にも繋がっていると考えられる。

## おわりに

本稿は、10年前の共同研究を踏まえ、現在も運行を継続して行っているNPO法人と株式会社の2つの事例により、現行の運行・運営状況を示し、事業を取り巻く環境の変化、運営・運行に関する課題等を示した。

本文中にも示したように、環境配慮としてはEV(電気自動車)が注目されるなどの流れや、広告媒体としてはスマホなどに比重が移ったことにより、10年前に比較してベロタ

クシー事業を取り巻く環境が大きく変化し、3つの参入目的として示した「環境」、「交通」、「広告」それぞれにおいて、訴求性が希薄化してきていることが明らかとなった。

また、それら3つの参入目的と地域振興の目的から、事業に大きな影響を及ぼしてきた行政サイドの関わりも希薄化してきたこともうかがえる。

以上のような状況(環境)の中、福島県喜多方市で運行を行っている「ベロタクシー会津きたかた」では、元々採算性(収益)を得られる状況ではないと認識しつつ、自宅を事務所にして、まちづくり団体という認識で、<sup>(5)</sup>運行を維持している。

喜多方市でのベロタクシー運行は、東日本大震災による被災後の子どもの送り迎えや洗濯物の輸送等で活躍し、そのことがきっかけとなり活用されるようになってきたという経緯がある。

ベロタクシー会津きたかたは、3台の車両を保有しているが、常時運行しているわけではなく、予約制とし、観光コンシェルジュのドライバーによりガイド付き運行を行っている。また、子どものための仕事体験の場である「お仕事広場」にも出展するなど、(広義の)まちづくり全般において様々な活動を行って<sup>(6)</sup>いる。

ベロタクシーは、自らのもつ特性を生かしつつ、他の交通と差別化を図り、無理することなく維持していくという発想が今後は重要となってくるのではないかとと思われる。

今後は、ベロタクシーの特性を生かしつつ、その運行(事業)を継続していくには、新しい世代の交通・移動システム(シェアリング、EV、自動運転、パーソナルモビリティ等)も併せ、そのポジショニングを今一度考える必要があり、今後の研究課題としたいと考えている。

本稿は、2019年度北星学園大学特定研究費

(共同研究活動)による研究成果の一部である。

【謝辞】

今回の調査で聞き取りに応じていただいたNPO 法人エコ・モビリティサッポロ代表の栗田敬子氏、株式会社 EAT 社長の三浦良氏、ベロタクシー会津きたかたの江花圭司氏および(一社)喜多方観光物産協会常務理事の樟山敬一氏に記して謝意を表したい。

【注】

- (1) なお、調査開始後に発生した新型コロナウイルス感染症の蔓延によって、予定していた聞き取り調査が終了していない。本稿は2020年8月までの調査と考察結果をまとめたものである。
- (2) 運行停止か休止かの区別は実は明確ではない。各事業者のホームページ等で運行を停止する旨、明確に記載されている場合が少ないからである。他方で「〇年をもって運行を休止します」等の表現がある場合もある。これが運行再開を予定しているのかどうかは確認できなかった。
- (3) エコモビリティサッポロへの聞き取りは、本稿執筆時点まで直接実施することができず、数度にわたるメールによる質問という形で行った。
- (4) 株式会社 EAT には、2019年8月19日に本社を訪問し、10年前と同様に社長に聞き取り調査を行った。
- (5) ベロタクシー会津きたかたには2019年8月18日に訪問し、聞き取り調査を行った。この聞き取りは喜多方市役所2階にある(一社)喜多方観光物産協会において、ベロタクシー会津きたかたの運行事業者および観光協会の常務理事に協力をいただいた。
- (6) ベロタクシーは狭い路地まで運行でき、特に歴史的な街並みを有する狭隘な道が多い喜多方市においては、その車両特性を発揮することができる。また、自転車のスピードは人間にとって、周辺の景色を認識できる速度であり、散策としては周遊移動ツールとしては最適な乗り物となっている。

【参考文献】

大原昌明・鈴木克典「自転車タクシー事業の現状と課題－事業者へのヒアリング調査に基

づいて－」『非営利法人研究学会誌』第13号(2011年8月)、pp.31-41。

Velotaxi GmbH ホームページ

<http://www.velotaxi.de/>

(2010年11月アクセス)

ベロタクシー@ジャパンホームページ

<https://velotaxi.jp/>

(2020年11月3日アクセス)

ベロタクシーサッポロホームページ

<https://ecomobility-sapporo.jp/>

(2020年11月3日アクセス)

内閣府 NPO ホームページ

<https://www.npo-homepage.go.jp/>

(2020年11月3日アクセス)

