

第10回パーキング・ジャパン2008

2008年5月9日（金）海外特別講演サマリー

ドイツ・フライブルク市の駐輪場を活用した「複合型交通サービスについて」

～第1部 フライブルク市における

複合型交通サービスの成立と理念、近況について～

フライブルク市カーシェアリング協会代表／モビレ公益有限会社代表
マルティン＝マティアス・リュプケ氏 講演

自転車と移動の複合型交通ステーション

『モビレ・フライブルク』（後編）

4. モビレという複合型交通の パフォーマンス・センター

それでは、モビレにおける交通のパフォーマンス・センターとしての機能を取りまとめてみましょう。

まずは、自転車交通のサービスについてです。

- ・有料監視付きの駐輪場
(1001台分)

料金：1ユーロ（約155円）／日
10ユーロ（約1,550円）／月
80ユーロ（約1.2万円）／年

・レンタサイクル（100台、大人用・子供用のシティバイクからマウンテンバイクやタンデム自転車など、ヘルメットや子供用座席の貸し出しもあり）

料金：

7.5ユーロ（約1,160円）／4時間
15ユーロ（約2,330円）／24時間
7.5ユーロ（約1,160円）／24時間
延長ごとに

・貸しロッカー（通勤のための利用者がヘルメットや雨具などを置くように個人専用で借り受けるロッカー）

・専門の整備士による質の高い自転車修理・メンテナンスから通常の修理まで

- ・自転車・アウトドア専門店

そして、公共交通・移動に関するサービスについて

・公共交通に関する情報提供と相談窓口

・環境に配慮した旅行と公共交通・鉄道チケットの販売（モビレ旅行社）

・カーシェアリング／レギオ・モビルカード（後述）

・地元地域の観光とアクティブなツーリズムの提供（とりわけ自転車やマウンテンバイクを利用した旅行など）

・ビストロ・オーガニックカフェ
・会議や講演会、自転車に関するワークショップやセミナーのための会議室（パーティールームとしての貸し出しも可能）



自転車店と駐輪場

このように異なる交通に関するサービスを1箇所にまとめ、パフォーマンス・センター化することは、マイカー以外の代替型の環境にやさしい交通手段を促



ビストロ・オーガニックカフェ「Velo」

進するためには非常に重要です。こうした複合型の交通ステーションがあって初めて、利用者は障害なく異なる交通手段を快適に利用できるようになるからです。マイカーの場合は、ガソリンスタンドというサービスステーションが存在することをご存知だと思います。マイカー利用者は、そこ1箇所で、「燃料の補給・オイル交換・簡単な修理・洗車・アクセサリーなどの購入・休憩・トイレ・地図の購入や道を尋ねる」などの複合的なサービスをすでに一括して受けられるのです。それに対して、自転車や公共交通などの環境にやさしいと呼ばれる交通では、こうしたサービスステーションが整備されていません。これでは、いくら地球温暖化の議論が盛り上がるろうとも、原油価格が高騰しようとも自転車や公共交通の活用は進みません。利用者の障害をできる限り取り除き、利便性を向上させる取り組みが不可欠なのです。

5. モビレ・アジェンダ2010

それでは、このフライブルク市に設置されているモビレの問題点はどこにあるのでしょうか。

まずは、長期失業者の雇用促進について非常に大きな問題を抱えています。これまでは、体が健康な長期失業者はハローワークから無作為で強制的にモビレに送られてきました。さらに、ここでの訓練期間はおよそ半年と短く、モビレで懸命に再就職を目指して努力しても、その後の雇用の保証はありません。あるいは、いやいやモビレに来ている者も多く、モチベーションも上がらないため、自転車に関するサービスのレベルは低く、送られてくる人が変わるとまた一から教育のやり直しです。

したがって、モビレ公益有限会社では、こうした失業者を管理し、訓練するための人材1名分の人件費コストをフライブルク市から得ていますが（年間2.5万ユーロ：約380万円）、それと駐輪場・レン

タサイクルから上がる収益だけでは、思うように優れたサービスを提供することができません。ですからこの部分で私は大きな改革の必要性を感じています。

まず私が考える改革とは、モビレに送られてくる人材は、長期失業者の中でも将来自転車の整備士として手に職をつけたいと願うモチベーションの高い者だけを受け入れるように要求しています。そうして送られてきたモチベーションのある失業者は、最近新たに雇用した質の高いマイスター（見習いを訓練し、職人へと教育できる有資格者）の下で、約2年間に渡って職業訓練を受ける体制にしてゆきたいと思っておりますし、これは現在、すでに試験的に進行中です。そして、ここが重要なのですが、この訓練を受けた人材は、将来このモビレで正式な社員として受け入れてゆきたいと思えます。とりわけ若い世代の、これまで学校などでは目が出なかった人材に将来の展望を与えてやることで、質の高いモチベーションを引き出そうという改革です。ただし、ここでは大きな問題が発生します。現在送られてくる長期失業者は、ハローワークが失業保険を適用しているため、モビレにとって人件費の負担はありません。しかし、研修終了後に社員として受け入れるとなると新たに人件費が発生します。残念ながら、モビレの自転車部門で行う事業、つまり、駐輪場とレンタサイクル、簡単な修理などでは、こうした人件費をまかなうことができません。私の試算では、最低でも1人あたり毎年1.2万ユーロ（約180万円）の助成措置が必要となります。



上空から見たモビレ

つまり、うまく機能する社会福祉的なプロジェクト、環境にやさしい交通の促進は無料では得られないのです。ですから、自治体や公共には、今後、こうした負担を引き受けてもらわなくてはならないと考えています。ただし、これは市内の駐車場やマイカー交通のための間接的、直接的な助成・補助金額と比較すると微々たるものです。政治的に、こうしたソーシャル・エコロジーという方向性を目指すのであれば、財政難の自治体であっても十分に負担できる規模であると私は考えていますし、今年の夏までにはフライブルク市議会を納得させるための努力を私は続けています。

その他にはどのような改革の必要性があるのでしょうか。私は一連の改善点を取りまとめ、モビレの2010年までに実現したい、そして実現されるべき行動計画を作成しました。次回に、もし日本を訪問する機会があれば、この行動計画の完了を皆さまにご報告できればとも考えています。

イ. モビレ建物の改修と外観の修正

- ・屋上へのカフェテラスの設置とより大きなソーラー発電パネルの設置

- ・電光掲示板や照明などによる光のコンセプト（ガソリンスタンドではすでに実施されているように、一目で自転車と公共交通のステーションであることを示すような外観の改善）



モビレの脇を走る自転車専用の陸橋(左)。以前はここは車用の陸橋だった(右)。

- ・市民をモビレまで誘導するような標識、看板のコンセプト

ロ. 自転車のサービス・センター機能の拡大

- ・自転車店のさらなる充実、高性能自転車（カーボン車など）など専門性の向上

- ・自転車に関するセミナーや教育、市民講座の実施、充実（カルチャーセンターなどと提携して）

- ・駐輪場監視員、レンタルサイクル受付などの専門性とサービスの向上

ハ. モビリティセンターの機能の拡張と強化

- ・IT技術を活用したバーチャル窓口の強化

- ・ドア・ツー・ドア・モビリティの拡張（ロジスティク企業との提携による旅行荷物の並行輸送などのサービス強化）

- ・中立の公共交通オンブズマン、自転車交通オンブズマンの導入と設置（公共交通や自転車道に対するクレームや改善希望などを



第三者機関であるモビレが代行する＝企業内・役所内癒着を避けるため)

二. モビリティマネジメントの拡張

・異なる交通手段のさらなる提携体制の強化 (レギオ・モビルカードのさらなる進化)

・可能であればカープール (相乗り) のオーガナイズ

6. レギオ・モビルカード

最後に、私が考案し、おそらく世界で初めてフライブルク市で導入された異なる交通手段を束ねたICカードを紹介しましょう。

これは、レギオ・モビルカード (レギオとは地域という意味) と呼ばれています。レギオ・モビルカードは、毎月47ユーロ (約7,300円) で提供されており、以下のような機能を兼ね備えています。

①南バーデン地域と呼ばれる面積60キロ四方のすべての公共交通 (トラム・鉄道・バス) が利用できる地域定期券としての機能 (通常はこの定期券は毎月44ユーロで提供されています)

②南バーデン地域に配置している150台の共有車すべてを利用することのできるカーシェアリング協会の会員権利と毎月の会費 (通常は4ユーロ)。さらにカーシェアリングの利用料金は通常よりも20%OFFとなる

③市内最大のタクシー会社のタクシー利用料金が20%OFF

④市内のレンタカー会社の利用料金が最大20%OFF



カーシェアリングの共有車は、フロントガラスにICカードをかざすことによってドアが開き、車を利用できるようになっている。

⑤市内のキャンピングカー・レンタル会社の利用料金が10-15%OFF

⑥モビレにおける駐輪料金・レンタサイクル料金が20%OFF

つまり、このカード1枚があれば、自転車・公共交通・カーシェアリング・レンタカー・タクシーといった異なる交通手段を便利に、そして安価に利用できる機能を持ったカードをモビレでは提供しています。つまり、車のキーの代わりに、このカード1枚があれば、マイカーを代替できるというわけです。現在、カーシェアリングは電話かインターネットで手軽に予約でき、予約さえできれば、ICカードを窓にかざすことで共有車のドアが開き、車を利用できるようになっていますし、市内には100台を超える共有者が住宅地に分散して配車されていますから、非常に気軽に車を利用することが可能となっています。それに公共

交通とタクシー、自転車加われば、マイカーの利便性に劣ることはありませんし、費用はマイカーを所有するよりも非常に安価で済ますこともできるのです。

日本でも非接触式のICカード (スイカやパスモなど) によるサービスが拡大していると聞いていますが、料金を支払うだけ、現金の代わりというデビットカードだけの枠組みを超えて、異なる交通手段を一枚に集約する交通サービスとしての機能こそ推進されるべきでしょう。こうした取り組みにより、公共交通や自転車交通の障害が取り除かれ、環境にやさしい交通がさらに推進されるのです。さらに、モビレで示したような異なる交通手段のサービスセンター化によって、自転車は、そして自転車の駐輪場はルネッサンスを迎えることになるのです。

(終わり) :

講演の文章化、文責 村上敦