

ロンドン事務所

【地域住民の共同体意識を形成する「ハイパーローカル・サイト」】 英国

背景

「コミュニティ・サイトは、運営経費が掛からず、単一の選挙区またはわずか2つか3つの通りという非常に狭い範囲における人間の活動について伝えることができる」

「デジタル・ブリテン」(2009年6月、文化・メディア・スポーツ省発行)¹より

ロンドンでは近年、以前にも増して、地域共同体の形骸化、空洞化が進んでいる。その理由は、複数の地方紙が廃刊するなど、伝統的な地方メディアが衰退傾向にあること、人口の流動性が高いこと、遠距離通勤者が増えており、住民が地域で過ごす時間が減っていることなどである。こうした事情を背景に、ロンドンにおける政策立案の担い手の間では、「ハイパーローカル・サイト」と呼ばれるウェブサイトへの関心が高まっている。ハイパーローカル・サイトとは、県、市、区などの行政区域を更に細分化したより狭い区域内について、ニュースや地域情報を伝えるほか、閲覧者がニュースについてコメントを投稿したり、地域の話題に関する情報を交換できるウェブサイト(またはブログ)である。特に、これらのウェブサイトが、地域における共同体意識を高め、公共サービス提供への住民参加を奨励できるかといった点に関心が向けられている。

2000年に出版された米国の政治学者ロバート・パットナム氏の著書「孤独なボウリング——米国コミュニティの崩壊と再生(Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community)」は、米国におけるコミュニティの衰退を論じて大きな反響を呼んだ。同書は、現代社会が人々の生活にもたらす変化や困難、また人と人との間の社会的絆の弱まりなどを背景として、住民が地域社会に参加、貢献する機会が失われたと論じた。同書が出版された頃から、米国のみならず、英国を含む各国の政策立案の担い手たちは、住民による地域社会への参加・貢献を可能にする新たな場を模索しており、そのことが、ハイパーローカル・サイトに高い関心が向けられている理由の一つである。

自治体に関して言えば、これらのサイトは、地域の公共サービスや自治体と住民間の対立などについて伝える際、時に自治体に批判的な論調を展開することがある。そのため、自治体には、これらのサイトの運営者と友好的な関係を築き、敵対的な論調を薄めさせたいという考えがあり、これが、自治体がハイパーローカル・サイトに関心を持つ大きな理由となっている。付け加えると、地方自治体協議会(LGA)は現在、ハイパーローカル・サイトを含めたいわゆる「ソーシャル・メディア」を通じた自治体と住民との関わりについて

¹ 「デジタル・ブリテン(Digital Britain)」とは、英政府の情報通信技術(ICT)分野における戦略ビジョンを掲げた政策文書であり、2009年6月に発行された。

自治体の理解を深めることなどを目的とした「ローカル・バイ・ソーシャル (Local by Social)」と称するプログラムを実施している。

ハイパーローカル・サイトは、自治体にとってプラス面もある一方、マイナス面もある。まず、これらのサイトは、安い費用で、または全く費用を掛けずに、「社会関係資本 (social capital)」²を生み出すという付加価値があるという、ハイパーローカル・サイトの利点を指摘する意見がある。同様に、冒頭でも述べたように、特にロンドンなどの都市部では人口の流動性が高いこと、また全国的な傾向として、住民の消費の場が、古くからある地元の商店から大通りに位置するチェーン店へと移行していることなどの理由によって、地域社会の維持が困難になっている中、ハイパーローカル・サイトは、住民間の共同体意識形成に有効であるとする声もある。

その一方で、ハイパーローカル・サイトは、自治体が既にそのニーズを把握している地域住民との関わりを強化することのみ有効であり、自治体に届きにくい「声なき住民の声」を把握する効果はないとの意見も聞かれる。また中には、地方議員がハイパーローカル・サイトで他党の議員を中傷するなど、こうしたサイトが政治的目的に利用されている例もある。

ハイパーローカル・サイトの多くは、プロのジャーナリストではない一般の住民によって運営されている。しかし、一部には、プロのジャーナリストが手掛けている例もあり、例えばロンドン南部グリニッジ区内の地域をカバーする 2 つのハイパーローカル・サイトは、どちらも大手メディアに執筆しているフリーランスのジャーナリストによって運営されている³。この事実は、「ハイパーローカル・サイトは、一般市民が自発的に設置・運営するコミュニティに根付いたサイトである」という概念に反するものとも言える(ただし、これらのサイトを手掛けるプロのジャーナリストは、小額の広告収入を得ている一部のケースを除き、ハイパーローカル・サイトの運営によって報酬を得ているわけではない)。

ロンドンでは、比較的狭い地域に人口が集中しており、人口密度が高いこと、インターネットの利用者が多いことなどから、ハイパーローカル・サイトの設置及び閲覧者の拡大が、英国の他地域に比べて容易である。また、近所付き合いが希薄であり、近隣の住民から口コミで地域に関する情報を得る機会が少ないため、居住地域に関する情報を知りたいという気持ちを人々がより強く感じているという事実も、ロンドンでのハイパーローカル・サイトの普及がより容易である理由の一つに挙げられる。また、これはロンドンに限らないが、「ワードプレス (Wordpress)」に代表されるような、誰でも簡単に見栄えの良いウエ

² 「社会関係資本」とは、近隣同士の付き合い、地域活動、学校行事への参加などによって形成される人間関係を、物的資本などと同様、メリットを生み出す資源であるとみなす考え方である。前述のロバート・パットナム氏の著書「孤独なボウリング」は、米国のコミュニティにおける社会関係資本の減少について調査・分析した。

³ なお、グリニッジ区運営のウェブサイト (greenwich.co.uk) には、同区の住民であり、全国紙に執筆している著名ジャーナリストのアンドリュー・ギリガン氏が寄稿している。

ブサイトを作ることができる無料ソフトウェアが普及したことも、ハイパーローカル・サイトの増加の背景にある。

ロンドン西部ハマースミス・アンド・フラム区内の一地域であるシェパーズ・ブッシュ (Shepherd's Bush) に関するハイパーローカル・サイトは、他の類似のサイトと同様、一般の住民が運営しており、運営費は掛かっていないが、閲覧者の増加を背景に、バナー広告で利益を生み出すようになっている。同ウェブサイトに対しては、地域の警察がサイト上で犯罪事件等への情報提供を呼び掛けているほか、ハマースミス・アンド・フラム区が、区に批判的な記事を掲載しないようサイト運営者に働き掛けるなど(同サイトは、しばしば同区に批判的な記事を掲載している)、行政機関も積極的に関わっている。

このようにロンドンでハイパーローカル・サイトが高い関心を集めていることを受け、今年9月には、「ロンドン・シビック・フォーラム(London Civic Forum)」の主催で、ロンドンのハイパーローカル・サイトの運営者を集めた「ロンドン・ネイバーフッズ・オンライン(London Neighbourhoods Online)」と題する会議が開催された。会議は、通信・放送業界の規制機関である「オフコム(Ofcom)」のロンドン市内のオフィスで開催され、100人以上が出席した。

ロンドン・デジタル・ネイバーフッド

ソーシャル・メディア及び地域社会におけるネットワークの構築などに関する専門家グループである「近隣地区ネットワーク(Networked Neighbourhoods)」は今年、ロンドンの自治体の代表組織である「ロンドン自治体連合(London Councils)」の依頼を受け、「ロンドン・デジタル近隣地区(London Digital Neighbourhoods)」と銘打った調査を実施した。ロンドン自治体連合の「キャピタル・アンビション(Capital Ambition)」⁴と共同で行われた同調査の内容は、サイト上での住民間のコミュニケーション、そうしたコミュニケーションが地域の公共サービス提供者に与える影響等を調べるというものであった。

ロンドン自治体連合のウェブサイトによると、同調査の目的は、ハイパーローカル・サイトに関して、以下の点を探ることであった。

- ・住民の権限強化への貢献、公共サービス提供への市民参加の促進における効果
- ・地域への帰属意識の形成における効果
- ・公共サービス提供への参加に必要とされる住民の能力形成における効果
- ・地域の公的組織の説明責任を問う効果

⁴ 「キャピタル・アンビション」は、自治体のサービス改善と効率化を目指して2008年にイングランド9地域に創設された「地域改善・効率化パートナーシップ(Regional improvement and efficiency partnerships, RIEPs)」の一つである。

調査事項にはまた、下記の点も含まれた。

- ・地域の企業及び地域の経済開発にとってのハイパーローカル・サイトの重要性
- ・地域メディアにとってのハイパーローカル・サイトの重要性
- ・ハイパーローカル・サイトで形成される住民のネットワークが有する潜在的な可能性

* * *

2010年11月末、同調査の結果発表と、結果に関するディスカッションを目的としたイベントがロンドン市内で開催された。同イベントで明らかにされたところによると、調査では、ロンドン内のエリアをカバーするハイパーローカル・サイトが少なくとも160は存在することが分かった。そのうちの一つである「イースト・ダリッチ・フォーラム(East Dulwich Forum)」は、ロンドン南部ダリッチ地区内の2つの選挙区の住民のうち1万5000人が定期的に閲覧・利用している。同サイトは、利用者のオフラインでの活動が盛んなことで知られており、これまでに、全国的な女性団体である「婦人協会(Women's Institute)」のイースト・ダリッチ支部のほか、「カレーの会」などが発足している。また、ロンドン東部ハリングー区内のエリアをカバーするハイパーローカル・サイトである「ハリングー・オンライン(Harringay Online)」でも同様に、閲覧者が、地域の改善を目指す住民グループや編み物クラブなどを発足させている。

今回の調査では、ハイパーローカル・サイトの運営者及び利用者から意見を聞くアンケート調査が実施された。アンケート調査では、ハイパーローカル・サイトの設置により、地域の住人同士のコミュニケーションが希薄だった地域でも、住民間の交流の機会が増え、地域の共同体意識が向上したことが分かった。また、調査を行った研究者は、ハイパーローカル・サイトの設置によって、住民が共通の問題の解決に向けて一致団結し、地域における生活の質の向上を目指して共に行動を起こすことが可能になったことが分かったと述べている。アンケート調査では更に、ハイパーローカル・サイトが、住民が地域に対して感じる誇り、帰属意識の感情を高めるのに有効であることも分かった。調査を実施した研究者は、結論として、連立政権が「大きな社会(Big Society)」⁵と呼ばれる新政策を掲げ、建築許可制度への地域コミュニティの関与拡大を計画するなど、地域における住民の役割拡大が見込まれる中、今後、ハイパーローカル・サイトが、政府の政策運営において重要な位置を占めるようになる可能性がある」と述べている。

⁵ 連立政権の政策「大きな社会」については、2010年8月の月例報告書を参照のこと。

【ロンドンで消防士がストライキを実施】 英国

背景

英国では2004年10月、「2004年消防・救急サービス法(Fire and Rescue Services Act 2004)」が施行された。同法は、イングランド及びウェールズの消防・救急サービスの法的義務を定めたほか、地域における「消防・救急局(fire and rescue authorities)」の設置を規定した⁶。同法は、1947年に制定された「1947年消防サービス法(Fire Service Act 1947)」に代わる法律として制定され、同法の施行により、1947年法は廃止された。「1947年消防サービス法」は、第二次世界大戦中に創設された「国家消防サービス(NFS)」⁷の廃止に伴い、英国の消防サービスについて規定することを目的として制定された法律であった。なお、スコットランドでは、「2004年消防・救急サービス法」と同様の目的で、「2005年消防(スコットランド)法(Fire (Scotland) Act 2005)」が、スコットランド議会の承認を経て制定された。

2004年法は、消防・救急局の法的義務を、消防・救急サービスに確実に下記の事項を実行させることと規定していた。

- ・防火広報活動
- ・消火活動
- ・住民及び建築物の火災からの保護
- ・交通事故発生時における救護活動
- ・洪水、テロ事件などその他の具体的な緊急事態への対処
- ・地域コミュニティに発生した特定の危機的状況、リスクへの対処

なお、同法は、緊急事態計画に関する地方自治体の法的義務などを定めた「2004年民間緊急事態法(Civil Contingencies Act 2004)」と同時期に施行された。

* * *

2004年法が施行される以前の2002年、政府の委託で実施されていた英国の消防サービスに関する独立の見直し作業の結果報告書が発表された。見直し作業は、当時、北アイルランドのクイーンズ大学の総長兼副学長を務めていたジョージ・ベイン卿が、バ

⁶ 消防・救急局は、各地の消防・救急サービスの監督、予算策定等を担う機関であり、地方議員及び自治体の代表者で構成されている。「2004年消防・救急サービス法」の施行以前は、「大都市圏消防事務組合」、「カウンティ消防局」など、自治体の種類によって名称が異なり、総称で「消防局(fire authorities)」と呼ばれていた。なお、ロンドンでは、2000年に創設された「ロンドン消防・緊急時計画局(London Fire and Emergency Planning Authority、LFEPA)」が、消防・救急局の役割を果たしている。

⁷ 「国家消防サービス」は1941年に設置され、1948年に廃止された。

ーミング大学地方自治研究所 (INLOGOV) の所長 (当時) であったマイケル・ライオンズ卿、労働組合会議 (TUC) の元会長であるアンソニー・ヤング卿の協力を得て実施した。通称で「ベイン調査」と呼ばれたこの見直し作業の調査事項は、消防・救急サービスの業務、管理体制、消防士の給与及び勤務条件等について検討することであった。政府は、見直し作業の結果報告書を受けて 2003 年 6 月、消防・救急サービスに関する新たな方針をまとめた「私たちの消防・救急サービス (Our Fire and Rescue Service)」と題する白書を発表し、同白書の内容は、冒頭で挙げた 2004 年法に盛り込まれた。

「ベイン調査」の提案事項を巡って、公共部門で働く消防士の労働組合である「消防隊組合 (FBU)」は 2002 年と 2003 年、何度かにわたってストライキの実施を呼び掛けた。FBU は、「ベイン調査」が提案する消防士の給与引き上げ率が、FBU が要求する 40% 増より低かったこと、また消防士の勤務条件の変更を提案したことなどに反発していた。FBU は、40% の給与引き上げ要求について、危険を伴う消防士の職務の性質を考えれば妥当であると主張していた⁸。

「ベイン調査」はまた、常勤の消防士ではなく、予備消防士 (retained firefighters) の採用を増やすよう提案したが、FBU はこれに対しても、FBU 加入の常勤消防士に対する脅威であるとして反発した。予備消防士とは、常勤の消防士とは別に採用されている消防士であり、非常事態において、必要に応じて消火・救助活動に従事する。人口の少ない地方部の地域で多く採用されており、他に定職を持っている場合が多い。「パートタイム消防士 (part-time firefighters)」とも呼ばれる。予備消防士の労働組合である「予備消防士組合 (RFU)」は、消防士のストライキに反対の立場を取っている。

「ベイン調査」の提案を受け、FBU は 2002 年 11 月 13～15 日にストライキを断行した。これは、1977 年以降、英国で実施された初の消防士によるストライキであった⁹。

スト期間中は、消防士に代わり、英陸軍が消防・救急サービスを代行した。「フレスコ作戦 (Operation Fresco)」と名付けられた軍によるこの消防・救急活動では、1 万 9000 人の陸軍兵士が駆り出され、通称で「緑の女神 (Green Goddess)」と呼ばれる旧型の軍用消防車が待機した¹⁰。また、陸軍のみならず、海軍所属の消防士も出動を命じられた。この後、同じく 2002 年 11 月及び 2003 年の 1 月と 2 月に、計 4 回にわたって FBU によるスト

⁸ しかし、FBU の主張とは裏腹に、2002 年 8 月発行の医学誌「ランセット」に掲載された様々な職業の危険度に関する記事では、消防士の職務の危険度は、英国に存在する全ての職業のうちで 23 番目に過ぎないと判断されていた。危険度が比較的高くないと判断された理由は、消防士が受ける研修の衛生・安全 (ヘルス・アンド・セーフティ) に関するレベルが高いためであると考えられる。

⁹ 英国では 1970 年代後半、キャラハン首相率いる当時の労働党政権が公的部門の賃金抑制を試みたことを受け、消防士を含めた多くの公共部門職員がストライキを断行した。この影響で、鉄道、医療、廃棄物収集など様々な分野のサービスが機能を停止し、その混乱状態は「不満の冬 (Winter of Discontent)」と呼ばれた。

¹⁰ 「緑の女神」は、1938 年に設置された「補助消防サービス (AFS)」が使用していた消防車で、1950 年代に製造された。「補助消防サービス (AFS)」が 1968 年に廃止された後、退役したが、その後も英軍が不定期に使用していた。2002 年の消防士のスト以前に最後に「緑の女神」が使用されたのは、前述の 1977 年の消防士のスト発生時であった。

が実施された。これらのストライキ期間中、一部には、ストを無視して職場に復帰した消防士もいた。また、予備消防士は、ストライキによる影響を抑えるため、通常の勤務時間を超えて消火・救急活動に当たった。

冒頭で述べた 2004 年法では、消防士によるストが実施された場合も、常に消防車を利用可能な状態にしておくという法的義務が消防・救急局に与えられた。これを受け、英国内に約 1000 台あった「緑の女神」は、その大半が、アフリカ諸国に売却された。

2010 年の消防士スト

前回ストから 7 年以上を経て、2010 年の 10 月及び 11 月に、ロンドンで FBU によるストライキが実施された。事の発端は、ロンドンの消防・救急局である「ロンドン消防・緊急時計画局」が、消防士のシフト勤務の勤務時間を、現在の雇用契約から新たな雇用契約に移行させることによって変更するとの計画を承認したことであった。現在の消防士の勤務シフトは、昼間が 9 時間、夜間が 15 時間となっているが、同局の当初の計画は、これを昼間、夜間共に 12 時間に変更するというものであった。FBU は、新たな雇用契約では、昼間の勤務時間が長くなるため、兼業が不可能になるとして反対の声を上げた。消防士の中には、他の職業に比べて比較的低いと言える賃金を補い、生活を維持するため、副業を持っている者が少なくない。

FBU はまた、新契約で昼夜の勤務時間を同一にするとの計画についても、夜間に一部の消防署を閉鎖することを狙いとしているとして反発した。FBU の主張によると、昼間と夜間の勤務時間が同一であれば、夜間勤務の予定となっていた消防士を、管理者側が、昼間勤務のシフトに移動させることが容易になる。そのため、管理者側が、付近の消防署に十分な数の夜間勤務の消防士がいると判断した場合、夜間勤務予定だった消防士を昼間の勤務に変え、経費削減のため、消防署を夜間のみ閉鎖することが考えられる。FBU は、火事の大半は夜間に発生するため夜間の消防署閉鎖は危険であり、また、消防士の人員削減につながるとして、反対の声を上げたのである。

ロンドン消防・緊急時計画局は、ロンドンの全ての消防士に対し、新たな雇用契約への署名を拒否した場合、解雇する旨を通告した。これについて FBU は、ロンドン消防・緊急時計画局による消防士への「政治的に動機付けられた」脅しであると非難した。FBU は特に、過去にも何度か消防士と対立したことがある同局のブライアン・コールマン局長を激しく糾弾した。コールマン局長は、保守党所属のロンドン議会議員であり、ボリス・ジョンソン現ロンドン市長によってロンドン消防・緊急時計画局の局長に任命された。

ロンドンでは現在、消防士のスト、インフルエンザの流行、または自然災害が発生した

場合、民間会社「アセット・コ(AssetCo)」が、「ロンドン消防隊(London Fire Brigade)」¹¹に対し、消防職員を派遣することになっている。これは、同社とロンドン消防・緊急時計画局が2009年に締結した5年間を期間とする900万ポンド規模の契約の規定に沿った取り決めである。

FBUは、新たな雇用契約の導入をめぐるストライキの実施の是非について組合員による投票を行い、スト実行への賛成票が過半数を占めた。これを受け、2002/03年以降、国内で初めての消防士によるストが、2010年10月23日に実施された。アセット・コ社は、スト期間中、162人の消防職員を派遣し、ロンドン消防隊が所有する27台の消防車を使って、火災など49の件に対処した。ロンドン消防隊のロン・ドブソン総監は、スト期間中、アセット・コ社の職員が、スト中の消防士から嫌がらせや脅しを受けたと述べたが、FBUはこれを否定した。

ロンドンの消防士のストライキは、この後、11月1日に再び8時間にわたって実施された。更に、「ガイ・フォークス・デー」¹²にあたる11月5日にもストが予定されていたが、FBUとロンドン消防隊が、独立の仲裁機関を通じて協議を行い、ロンドン消防隊が提案する勤務パターンの妥協案について検討することで合意に至ったことを受け、ストは回避された。ロンドン消防隊はまた、FBUの要求に応え、消防士による新たな雇用契約への署名の期限を来年まで遅らせることに合意した。独立の仲裁機関は11月下旬、雇用者側に有利なシフトパターンの代替案を提示したが、双方は現在、この件について依然として協議を続けているところである(仲裁機関の判断に拘束力はない)。

アセット・コ社の消防士が使用した27台の消防車は、スト期間中、消火活動に使用されていない間は、非公開の場所で保管されていた。これらの消防車は、依然として元の保管場所である消防署に返還されておらず、一部の下院議員は、下院で、消防サービスの火事への対処能力を低下させ、危険であるなどと指摘する発言を行った。しかし、ブライアン・コールマン・ロンドン消防・緊急時計画局長は、これら27台の消防車が稼働していなくても支障が生じていない事実こそが、ロンドンの消防・救急サービスにおいて更なる合理化が可能であることを示していると述べている。

¹¹ 「ロンドン消防隊」は、ロンドンにおいて実際の消防・救急活動にあたる組織であり、5000人以上の消防士が所属している。ロンドン消防・緊急時計画局の監督下にある。

¹² 17世紀初頭、ガイ・フォークスを含むカトリックの一団が、当時のプロテスタントの国王の暗殺を画策したが、事前に計画が発覚し、一味は獄死または処刑された。ガイ・フォークスが逮捕された11月5日は、現在でも「ガイ・フォークス・デー」、「ボンファイアー・ナイト」などと呼ばれ、英国各地で花火大会が行われるのが伝統となっている。

【ロンドン東部にテクノロジーの中心地を誕生させることを目指す政府プログラム】 英国

デービッド・キャメロン首相は 2010 年 11 月 4 日、通称「イースト・エンド(East End)」と呼ばれるロンドン東部のエリアに、米国のシリコン・バレーに匹敵する世界トップレベルのテクノロジーの中心地を誕生させる計画を明らかにした。「イースト・エンド・テク・シティ(East End Tech City)」と呼ばれるこの計画の発表を目的として、イースト・エンドの一地域であるブリック・レーン(Brick Lane)で同日、イベントが開催され、計画の概要が明らかにされた。首相官邸によると、同計画は、雇用創出、経済の多様化、持続可能な経済成長の支援を目的とした政府プログラムの一環として実施されるものである。

同計画に対しては、携帯電話大手ボーダフォン、インターネット検索大手グーグル、ソーシャルネットワークサービス(SNS)大手のフェースブック、半導体大手インテル、コンサルティング会社のマッキンゼー・アンド・カンパニーなどを含む 12 を超える企業及び大学が参加の意思を表明している。これらの企業及び大学は、既に東ロンドンのオールド・ストリート地区(Old Street)やショーディッチ地区(Shoreditch)などで一定の成功を収めているテクノロジー関連の新興企業が、世界的な企業へと成長できる環境を生み出すべく、ロンドン東部の長期的発展に投資することになる。

同計画発表の席ではまた、キャメロン首相から、東ロンドンに建設中の 2012 年ロンドン・オリンピックの会場内に設置されるプレス・センター及び放送センターを、オリンピック開催後も「ビジネス成長促進センター(accelerator space)」として活用する方針が明らかにされた。「ビジネス成長促進センター」は、柔軟性の高いオフィススペース、会議施設等の設備を備えた施設となり、専門的知識を有する企業が、ロンドン東部にとどまらず、世界レベルで競争できる企業に成長するための環境を提供する。ロンドン・オリンピックのプレス・センター及び放送センターを、オリンピック開催後、商業目的で活用できる方法が存在するか否かに関しては、今回の発表まで、大きな疑問が投げ掛けられていた。

キャメロン首相は更に、ビジネス・改革・技術省(BIS)が、「テクノロジーへの青写真(Blueprint for Technology)」と呼ばれる新たな方針を発表したことを明らかにした。「テクノロジーへの青写真」には、英国を、革新的な技術やアイデアを有するテクノロジー企業の設置及びそれらの企業への投資を行うのに最も適した場所にすることを狙いとした政府の方針が掲げられている。また、政府によるテクノロジー発展への支援において、英国が世界のトップレベルに立つことを目指すとの方針が示されている。

「イースト・エンド・テク・シティ」の計画発表のイベントには、ボリス・ジョンソン・ロンドン市長も出席し、次のようにコメントした。

「19世紀には、東ロンドンの埠頭と倉庫街が、世界の商取引の中心地であった。ありとあらゆる商品がここロンドンで売買され、遙か遠い国々の市場へと運ばれていった」

「今日、ロンドンは、ハイテク革命の先導役を担っている。21世紀における人々のニーズを満たし、21世紀において生み出されるビジネスの機会を活用できる新しい人材を世界各国から引き寄せる力がロンドンにはある。我々は、有能な人材を引き寄せるロンドンの磁力をより強固にするため、より多くの取り組みを行うことが可能であり、またそうする必要はある」

「我々は既に、ニューエコノミー¹³の支援を目的として多くの取り組みを行っている。例えば、ロンドンに関する多くのデータを無料で公開し、ロンドンを拠点とするテクノロジー企業が、携帯電話等で使うアプリケーションやウェブサイトでそれらデータを利用することを可能にしている。また最近では、ロンドンの地下鉄駅構内に無線 LAN (WiFi) を試験的に導入し、インターネット接続を可能にするという試みも行っている」

キャメロン首相が同日発表したところによると、「イースト・エンド・テク・シティ」では、プログラムの一環として、下記のような大学とのパートナーシップ事業も実施される。

- ・インペリアル・カレッジ・ロンドンの技術移転機関 (TLO) であるインペリアル・イノベーション社は¹⁴、「ビジネス成長促進センター」が、学者、研究者などが設置する企業にとって魅力ある施設となるよう、「オリンピック会場跡地活用公社 (Olympic Park Legacy Company)」に助言を行う。ここで言う「学者、研究者などが設置する企業」は、既存の企業の一部門を独立させ、別企業とした「スピンアウト企業」である場合が多くなると考えられる。

- ・ユニバーシティ・カレッジ・ロンドンは、「オリンピック会場跡地活用公社」と協働のうへ、オリンピック開催後のオリンピック会場跡地に、学生に関連した施設の建設を実現させる。特に、学生が起業した会社の事業所、学生向けアパート等の建設に焦点を置く。

- ・ラフバラ大学は、「オリンピック会場跡地活用公社」と協働のうへ、「スポーツ・健康協会 (Institute of Sport for Health)」を新設し、オリンピック開催後のオリンピック会場跡地に事務所を設置する計画を策定する。「スポーツ・健康協会」は、スポーツ科学のビジネス化の奨励を目的とし、スポーツ科学関連の企業の立ち上げを支援する。これら企業は、上記と同様、「スピンアウト企業」である場合が多くなると考えられる。

¹³ IT 産業に代表される新しいビジネス、またそれらビジネスがもたらす新しい時代を「ニューエコノミー」と呼ぶ。これに對比させて、古くから存在する、特に重化学工業などの重厚長大産業を「オールドエコノミー」と呼ぶ。

¹⁴ インペリアル・イノベーション社は、ロンドン証券取引所の新興企業向け市場「AIM」に上場済みである。

【「バイオ・エネルギー村」がドイツで相次いで誕生】ドイツ

ドイツ連邦政府は将来的にも安定した持続可能なエネルギーの供給を目指している。この戦略において、バイオマス等を資源にするバイオ・エネルギーを含む再生可能なエネルギーは重要な要素となっている。バイオ・エネルギーの供給増加をもたらすためには、技術の発達や実践技能の普及・拡大だけでなく、農村部に生活している人々の理解、そして積極的な参加が欠かせない条件である。すでに住民参加で集落全体がバイオ・エネルギーを活用する事例はドイツ全国に存在するが、そのような取り組みをもっと普及させるためには、先進事例について広く広報することが必要である。「バイオ・エネルギー村」と呼ばれる概念は 2001 年から使われ始めた。その定義は、集落の住民のエネルギーや熱の需要の半分以上がバイオ・エネルギーにより供給されることである。2010 年 11 月現在で、この条件を満たしている集落はドイツで 69 件ある。

2010 年に連邦食料農業消費者保護省は、ドイツ全国から三つの優秀なバイオ・エネルギー村を選定するためのコンテストを実施した。対象は、人口 2 万人以下のすべての集落及び市町村であった。コンペの目的は、バイオ・エネルギーの可能性について広く広報し、普及を促すことである。優秀な集落として選定されるためには、エネルギーや熱の需要を半分以上バイオ・エネルギーで賄う他に、住民参加型の取り組みを実施したり、バイオ・エネルギーの効率的な利用を広域的発展に結びつけたりすることが要求されている。市町村だけでなく、市町村の一部である集落もコンペに参加することが可能である。

「バイオ・エネルギー村」コンテストは、連邦省が実施している二つの事業と密接に結びついている。一つは「バイオ・エネルギー地域事業」で、広範囲に雇用を創出する目的でバイオ・エネルギー関連企業を支援し、もう一つの「農業におけるバイオ・エネルギー事業」は、バイオ・エネルギーを活用するための営農者に対する相談サービスである。

優秀バイオ・エネルギー村 3 ヶ所を選定する審査委員会は、以下の要素を判断基準にした。

- ① 年間エネルギー消費量における現地発電のバイオ・エネルギーの割合
- ② エネルギー発電・発熱の効率性：コジェネレーションの採用または廃熱利用、バイオマスの効率的利用、全体の革新性
- ③ 広域的な価値創出効果
- ④ 住民参加
- ⑤ バイオ・エネルギー戦略をどの様に観光戦略やマーケティングに結びつけているか

2010 年 10 月に三つのバイオ・エネルギー村が選定され、11 月 17 日にハノーバーで行

われた見本市「バイオ・エネルギー・ディセントラル」¹⁵で授賞式が行われた。表彰された集落は、バイエルン州、ブランデンブルク州及びニーダーザクセン州にある。その詳細について以下に紹介する。

① エッフエルター (Effelter) バイエルン州

約 280 人の住民の集落エッフエルターは、人口 4000 人のウィルヘルムスタール村に所属し、バイエルン州の北限にある自然公園として指定されている「フランケンの森 Frankenwald」の中に位置している。自然公園 (Naturpark) とは、生物多様性が高く、自然環境が特に保護を必要とされる地域として連邦環境保護法の下で指定されている地域のことである。ただし、保護の概念は、「利用による保護」であり、持続可能性の原則に従っていれば、人間による活動は可能である。自然公園での経済活動として、農業や観光が特に注目される。現在ドイツ国内には 101 自然公園があり、合わせると国土の約 25% を占めている。エッフエルターは、フランケンの森の中で海拔 600 メートルに位置し、特別な立地条件にあるため、バイオ・エネルギーのために利用する資源の調達方法の点で特に注目を浴びることとなった。

エッフエルターがバイオ・エネルギー村を目指すきっかけとなったのは、2001 年の農場でのバイオ・ガス施設の建設であった。住民がその施設に興味を持ち、もっと地域に根付いた再生可能なエネルギー利用の可能性について触発された。地域で活動する「フランケンの森のためのエネルギー未来財団 Energievision Frankenwald e. V.」という NPO の支援を得て、住民が共同で集落に複数のバイオ・エネルギー施設を作った。バイオ・ガス施設に、必要に応じて利用できる木質バイオマス発熱装置が新たに隣接する形で設置され、集落の家と施設を結ぶ 2.4 キロの熱供給パイプ (ディストリクト・ヒーティング・システム) が埋設された。この共同施設が家庭用薪ストーブと共用されている。

エッフエルターの取り組みの特徴は、発電や発熱のために利用するバイオマスに、すべて地元の再生可能な材料を使用していることである。小規模のバイオ・ガス施設では、近郊の牧草、家畜の水肥や低質な穀物を使われている。バイエルン州においては、バイオ・ガス施設で、食用可能なトウモロコシを使っていることが多く、批判を呼んでいる。木質バイオマス (ウッドチップ) は、集落内にある森林のみから採取された木材であり、焼却の最終結果として発生する灰もまた、森林で肥料として利用されている。

280 人の集落にもかかわらず、社会活動が活発である。消防団にスポーツ・クラブ、音楽クラブ、園芸クラブ、モータースポーツ・クラブ、教会を支援するグループ、そしてバイエルン州の政権政党キリスト教社会同盟 (CSU) の地元グループもある。住民は、集落のこと

¹⁵ 「Bioenergy Decentral」、バイオ・エネルギーの見本市、2010 年 11 月 16 日—19 日の間に開催、
<http://www.bioenergy-decentral.com/>

で行政に依存するのではなく、自ら村の改善に努めている。園芸クラブは、集落の中に流れる小川を渡り易くするために二つの橋を作ったほか、公共緑地の手入れも担当している。このような社会活動の習慣があるからこそ、野心的な集落全体をカバーする取り組みもできるようになったと考えられる。もちろん、計画の発案から実施までには何年もかかっているが。

エッフェルターの施設とその能力

- ・バイオガス施設、二つの熱電併合(コージェネレーション)ユニット 65kW(利用バイオマス:牧草、牛の水肥、低質穀物)
- ・木質バイオマス(ウッドチップ)暖房施設 500kW
- ・共同の太陽光発電施設、全体で 170kW
- ・世帯別(個人所有)の太陽光発熱施設、合わせて 60 平方メートル
- ・水力施設 3kW
- ・集落内暖房用(ディストリクト・ヒーティング)のパイプ・ネットワーク 2.4 キロ

② フェルトハイム(Feldheim) ブランデンブルク州

フェルトハイムは、145 人の集落であり、2003 年に行われた市町村合併以後はトロイエンブリーツェン市(Treuenbrietzen 約 8000 人)に属し、ベルリンから約 50 キロ南西にある。フェルトハイム集落は、「フェルトハイム・エネルギー有限会社 Feldheim Energie GmbH und Co. KG」という自分達のエネルギー会社を設立した。ほとんどの住民、地元の企業、そしてトロイエンブリーツェン市が共同出資者である。有限会社は、建物の暖房に要する熱を提供するバイオガス施設や木質バイオマス施設、そのパイプ・ネットワーク(ディストリクト・ヒーティング)を所有し、さらに集落の送電網を管理している。送電網は、集落のすぐ近くにある風車 43 個からなる風力発電所で発電される電気の一部を集落に供給するためのもので、有限会社が発注した。将来的に法体系が整備されれば、その所有権も有限会社に移ることが予定されている。

フェルトハイムの住民は、すべての集落で消費されるエネルギーや暖房熱を地元の再生可能なエネルギー資源から賄うことを目標に掲げている。この目標を達成するためには、24 時間体制で電気や熱の供給を可能とする分離形蓄電・蓄熱システムが必要であるが、それも現在計画中であり、近々完成が見込まれている。フェルトハイムの例は、コミュニティ全体に、再生可能なエネルギー資源を基本とするエネルギーを供給するに当たっての技術的課題が、解決可能であることを証明している。

フェルトハイムにおいて、バイオ・エネルギーに対する関心が高まったきっかけとなったのは、代替エネルギー分野の企業家が集落に風車パーツを製造する工場を設立し、集落の周辺に風力発電施設を作ったことであった。また、トロイエンブリーツェン市の市長は、最初から集落の活動を支援し、州や EU からの補助金の獲得に努めた。集落の取り組み

に対する関心が国内や外国からも高まり、集落に再生エネルギー・センターを設立する計画も進められている。

フェルトハイムの施設とその能力

- ・バイオガス施設、500kW(利用バイオマス:家畜の水肥、トウモロコシのサイレージ、低質ライ麦)
- ・木質バイオマス(ウッドチップ)暖房施設 350kW
- ・風力発電所 74.1MW
- ・集落内暖房用(ディストリクト・ヒーティング)のパイプ・ネットワーク 3 キロ
- ・送電網 3 キロ
- ・ナトリウム-硫黄電池を利用する蓄電・蓄熱制度(計画中)

③ ユーンデ・バーリッセン(Jühnde-Barlissen)ニーダーザクセン州

ユーンデは、2001 年から取り組みを始め、ドイツ初のバイオ・エネルギー村となった。ニーダーザクセン州や EU からの補助金を受けながら、ゲッティンゲン大学の IZNE (Interdisziplinäres Zentrum für Nachhaltige Entwicklung 持続可能な発展のための異分野提携センター)に支援され、集落ぐるみでのバイオ・エネルギー利用形態の構築を進め、全国的に注目されるモデルとなっていた。隣の集落バーリッセンと合わせて、自治体の資格を持つユーンデ・バーリッセン村を構成している。バーリッセンがユーンデの取り組みをそのまま導入した結果、住民 1080 人のこの自治体がドイツ初のバイオ・エネルギー地方自治体となった。議会や(名誉)市長がいる自治体でありながら、行政の執行は、所属する市町村小連合に任されている。¹⁶ユーンデは、バイオ・エネルギー村の先駆者であったため、外部からの高い関心に応えるための、「新エネルギーセンター」が既に設立されている。ここでは、村で実践されている取り組みについての詳細な情報を提供し、情報交換を促すほか、視察や講演を引き受けている。ユーンデ・バーリッセン村は、交通に関するエネルギー需要にも目を向けている。バーリッセン集落のバイオガス(コジェネレーション)施設には電気自動車の充電ステーションが設置されており、地方自治体のスタッフは、1 台の電気自動車を職務に利用し、ここで充電をしている。

ユーンデの施設とその能力

- ・バイオガス施設、716kW(利用バイオマス:家畜の水肥、牧草サイレージ、穀物のサイレージ)
- ・木質バイオマス(ウッドチップ)暖房施設 550kW
- ・集落全体の暖房用パイプ・ネットワーク(ディストリクト・ヒーティング)6 キロ
- ・バーリッセンとの共同太陽光発電施設約 45kW

¹⁶ 構成市町村の行政を行うための共同組織である市町村小連合がいくつかの州に存在し、ニーダーザクセン州においては「ザムトゲマインデ Samtgemeinde」と呼ばれる。

バーリッセンの施設とその能力

- ・バイオガス施設、250kW (利用バイオマス: 家畜の水肥、牧草サイレージ、穀物のサイレージ)
- ・集落全体の暖房用パイプ・ネットワーク(ディストリクト・ヒーティング) 2. 2キロ
- ・電気自動車充電施設

参照

Federal Ministry of Food, Agriculture and Consumer Protection, Bioenergiedorf Website:

<http://www.wege-zum-bioenergiedorf.de/>

Winners of the Bionenergy village competition:

<http://www.wege-zum-bioenergiedorf.de/bioenergiedoerfer/gewinner-2010/>

Information portal for renewable energy, 'Feldheim potrait':

<http://www.unendlich-viel-energie.de/de/der-deutsche-erneuerbare-energie-preis/leitstern-2008/laenderprofile/brandenburg/feldheim-in-brandenburg-ein-dorf-macht-sich-unabhaengig.html>

Rundfunk Brandenburg on Feldheim:

http://www.rbb-online.de/theodor/archiv/theodor_vom_25_04/feldheim_das_1.html

Jühnde bioenergy village homepage:

http://www.bioenergiedorf.de/con/cms/front_content.php?idcat=13

Effelter bionenergy village homepage:

http://www.bioenergiedorf-effelter.de/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=8

ドイツ初バイオ・エネルギー村ユーンデ

http://www.biomass-hq.jp/documents/international_trends/germany/village

【「電気交通・移動性」の推進政策: フランクフルト市の取り組み】 ドイツ

フランクフルト市は、連邦政府が指定した「電気交通・移動性 e-mobility」を推進するドイツ全国に 10 箇所あるモデル地域のネットワークに参加している。「電気交通・移動性」というのは、電気自転車、電気バス、電気スクーター、電気自動車等の利用促進の概念である。フランクフルト市の市議会は 2009 年 9 月に、同市を「電気交通・移動性」のモデル都市にする政策を採択した。フランクフルト市が経済開発、企業支援と誘致のための有限会社を設立し、この「フランクフルト経済開発有限会社 (Frankfurt Economic Development GmbH)」が「電気交通・移動性」の分野における活動の推進、調整と広報を担当している。民間企業、交通機構、研究組織や大学等と連携を取りながら、多様な事業を進めている。

フランクフルト市が電気交通推進を選択した理由としては、交通・運搬のハブである背

景が大きい。

- ① フランクフルト空港は、欧州最大の空港の一つであり、世界の中でも 10 番目に大きい。年間 5500 万人がフランクフルト空港を利用し、年間の貨物量は、220 万トンである。
- ② 空港の近くにある「フランクフルター・クロイツ」と呼ばれる高速道路インターチェンジは、北ヨーロッパと南ヨーロッパを結ぶ重要交差点となっている。交通量は一日当たり 35 万台である。
- ③ 路線運搬や鉄道連絡拠点にもなっている。公共交通または道路を使って、毎日数 10 万人がフランクフルトに到着する。
- ④ マイン川を利用する河川運搬の港もある

フランクフルト市は約 67 万人の人口を有するが、ドイツ金融界の中心として通勤者の数も多い。人口 45 万人以上の都市の中では、フランクフルト市は最も多くの通勤者を受け入れており、昼間人口が 100 万人近くになる。通勤者がすべて自動車を利用するわけではないが、それでも自動車数が多く、フランクフルト市から外へ通勤する人も合わせれば、平日の道路交通システムへの負荷は極めて大きい。道路交通量が多いことは、浮遊粒子状物質、二酸化炭素、亜酸化窒素等による汚染が高くなるということを意味するので、交通計画を策定する人々を悩ませている。交通量は直接生活の質に影響を与えることも広く認識されているため、他の都市と同様、フランクフルト市はこの問題と戦っている。常に増加する移動の要求(demand for mobility)に対応するために、道路を拡幅する方法をしたくても、それに必要とされる広い土地や多額の資金はもはや存在しない。したがって、通勤者の移動の要求を賄うことが可能な効率的で費用対効果が優れた対策を考案する必要がある。フランクフルト市にとっては、「電気交通の時代」をフルに活用することで、真新しい交通戦略を作り上げることが目標とならざるを得ないのである。

この新しい交通戦略には、単なる化石燃料を消費する内燃機関を電池利用の電動発動機に代替することであけでは不十分である。確かに汚染の原因となる排出物が少なくなり、騒音も緩和されるが、市内の交通量の問題は解決されない。市は従って、移動の流れをスムーズするために、公共交通機関と、様々な技術を応用した電気自動車、電気自転車等を結びつける交通体制作りに切り替える方針を打ち出している。主要目標は、「持続可能な移動を確立・維持する」と定義されている。

ドイツ連邦政府が 2009 年 8 月に全国規模の電気交通・移動性を発展させる全体計画を発表した時、目標の一つとして、2020 年までにドイツの道路に 100 万台の電気自動車を走らせることが掲げられた。40 年先、都市内交通はもはや化石燃料から脱却しているべきであるが、その目標を達成するためには、革新的な推進力技術が必要である。その中で電気交通・移動性が鍵を握っている。交通の分野における化石燃料の消費量が下がれば、現在のドイツの化石燃料輸入への依存も低くなる。また、電気自動車は内燃

機関自動車よりも静かで、地元の公害減少にも貢献する。長期的には、電気交通の電気需要も再生可能なエネルギー資源から賄うことが理想である。

しかし、現実はこの理想像から遠く離れている。主な問題点は次の通りである。

- ① 一般市場で競争できる電気自動車のモデルが不足している。すでにあるモデルは、内燃機関利用の自動車との比較で、3倍から4倍と高額である。
- ② 地方自治体の多くは電気自動車用の充電装置を整備し始めている。しかし、プラグや差込口について、利用者と提供者の確認方法、支払い方法等についての基準がない。
- ③ 民間企業が電気交通を営業分野として取り組み始めているが、個人契約によるアクセスが限られたインフラの整備につながってしまっている。
- ④ 日常生活の中での電気交通利用に対する法的規制が十分確立されていない。充電が行われる間の駐車に必要なスペース、浮遊粒子状物質排出に関する基準、または利用全体を促すためのインセンティブについても未規定のままである。
- ⑤ 電池の寿命が尽きた後の取り扱いについて不明確である。

このような問題に取り組むため、2009年9月からフランクフルト市では、次のような事業が始められている。以下いくつかの例を挙げるが、これはすべてではない。

電気移動性のフランクフルト・モデル開発事業

この事業は、都心部における電気自動車の充電施設設置に関する問題を解決することを目指している。問題点は、費用対効果、都市環境との調和、バリアフリー体制である。

- ① 都心部での充電は、電気自動車が一定時間の駐車スペースを必要とするが、中心部においては駐車場がもともと不足しているため、無料での提供ができない。また、電気自動車専用の駐車場があっても、その指定を実際に執行するのは難しい。
- ② 近い将来の段階では都心部における充電施設の需要はまだ低いが、長期的に考えれば、都心地域における充電施設の均衡のとれた配置に配慮しなければならない。
- ③ 需要が高まった時に、充電施設を容易に増加できる体制づくりが必要である。
- ④ 支払いには、充電及び駐車料金を合わせて計算できる方法を採用すべきである。このような都市内施設での充電が比較的安く、利用が簡単で、また他からの訪問者にも開かれているような体制が望ましい。
- ⑤ 市行政では、路上に設置される物を大幅に増やすことは、都市景観やデザインの視点から望ましくないと考えている。また、充電装置で消費される電気量は少ないため、電気を売ることだけでは新しい充電施設の設置費用が賄えないという課題がある。

- ⑥ 現在フランクフルト市で利用されている駐車料金自動支払機の製造業者と、市の住宅公社のコンサルタント業者「ABGnova」とが共同で、現在使われている機械を基準にした、充電機能をプラスされたモデルを開発した。近い将来、従来の機械の機能拡大・取替えが行われる予定である。

バイク&ビジネス 2.0 事業

この事業の目標は、電気自転車と公共交通を結びつけ、自動車の代替となる利便性のある移動形態を提供することである。

- ① 通勤または市内での業務用に電気自転車の利用を推進する取り組みを支援する。
- ② 広域交通ネットワークにおいて、自転車利用に関心のあるさまざまな団体・関係者を結びつける。参加者は、フランクフルト市、交通サービスの提供者、または企業である。
- ③ フランクフルト広域の都市計画・地域計画を行っている「フランクフルト・ライン・メイン・広域計画機構 Planungsverband Ballungsraum Frankfurt Rhein/Main」が事業を担当・運営している。

電気配達トラックの利用促進

この事業の目標は、都市内物流における電気移動交通の可能性を確認・評価する。

- ① UPSドイツ支社が、2008年11月からドイツで電気配達トラックの利用を開始した。
- ② フランクフルト市内で現在一台が使われ、通常のディーゼル・トラックより荷物収容量が40%低いいため、フランクフルト市、フランクフルト経済開発有限会社は補助を行っている。

欧州の都市における電気自動車:EVUE (Electric Vehicles in Urban Europe)事業
欧州の10都市が情報交換し、電気自動車の推進を共同で進める。(EU補助事業)

- ① ロンドンの中心にあるウストminster区は2009年9月事業の実施パートナーを募集し、フランクフルト市が民間企業 traffiQ と組んで応募した。
- ② 欧州連合の持続可能な都市発展について知識収集・情報交換を支援するプログラム URBACT 担当事務局は、2010年7月に事業を採択し、参加者を承認した。他の欧州8都市はオスロ、ストックホルム、リスボン、マドリードのような先進都市の他、カトウィツェ(ポーランド)、ステアヴァ(ロマーニア)やゾグラフ(ギリシャ)という中規模の都市である。
- ③ 参加都市は、情報交換を行うほか、各都市が電気交通・移動性の「地域行動計画 Local Action Plan」を策定する。

活動のすべては、モデル地域となっているものに結び付けられていて、全体で三つのモジュールに区分されている。

モジュール①は、フランクフルト市、ミュールハイム市とオッフエンバハ市を結んでいるバスの路線を電氣化し、沿線では交通または住宅において、持続可能なエネルギー利用を実験的に行う。

モジュール②は、フランクフルト空港の滑走路業務のための電氣自動車を導入する。

モジュール③は、フランクフルト市関連の取り組みである。

それ以外の自治体でも、多様な取り組みが推進されている。

各事業や取り組み全体は、フランクフルト技術大学及びフランクフルト・ゲーテ大学、または環境分野で活躍するコンサルタント業者「e hoch 3」の調査・研究の対象となり、実施者にフィードバックされる。連邦政府から指定されているモデル地域には、電氣交通・移動性のために第2経済支援対策で準備されている5億ユーロのうち、1.3億ユーロが投入される予定である。資金は、事業別に配分される。

フランクフルト市を中心とするライン・マイン地域以外に、以下の地域が電氣交通モデル地域となっている。

- ・ハンブルク市
- ・ブレーメン市及びオルデンプルク市
- ・ライン・ルール地域（アーヘン市及びミュンスター市を含む）
- ・ザクセン地方（ドレスデン市、ライプチヒ市を中心）
- ・シュトゥットガルト市
- ・ミュンヘン市
- ・ベルリン市及びポツダム市

参照

Forum Deutscher Wirtschaftsförderer, Report about Conference 4.-5. November 2010

<http://www.forum-dw.de/>

Magazin für Wirtschaft und Finanzen der Bundesregierung, Nr. 074 09/2009:

<http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Magazine/MagazinWirtschaftFinanzen/074/s2-technologie-elektromobilitaet.html>

ABGnova on ‘Frankfurter Model’;

http://www.abgnova.de/aktionen/e-mobilitaet/frankfurter_modell.php

Federal Ministry for Transport, Building and Urban Development, website on e-mobility model regions:

<http://www.bmvs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/modellregionen-elektromobilitaet.html>

<http://www.bmvs.de/SharedDocs/EN/Artikel/IR/electric-mobility-pilot-regions.html>

Electro-mobility Rhein-Main region (Frankfurt) information:

<http://www.bmvs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/modellregion-rhein-main.html?nn=36210>

EU Urbact EVUE project info

<http://urbact.eu/en/header-main/news-and-events/view-one/urbact-news/?entryId=4942>