

III 海外だより

ドイツの自動車乗合仲介制度について

NLI Investitionen Deutschland GmbH 室山 雅志

環境問題に関する意識は、日本において最近特に大きな高まりを見せているが、ドイツでも環境問題に関しては国民意識が高く、企業単位での取組は勿論の事、国民一人一人が出来る範囲の所で真剣に取り組んでいる。

例えば、オゾン層の破壊をもたらすフロンガスの廃止については、フロンガスを利用したスプレーや冷蔵庫等を、1991年より段階的に廃止し、2000年までに全廃する事が法律で定められている。又、廃品の再利用に関しては、再利用容易性の観点から、ゴミを捨てる際には紙とビンの分類が徹底して行われており、特にビンの廃棄には色付きのビンと無色のビンの分類も行われている。最近では廃車部品（バンパー等）の再利用が真剣に研究され始めており、専門の研究所を設立した企業もある。

このように環境問題に対する真剣な取組が行われているドイツにおいても、日本と同様に自動車の排ガス問題は環境破壊をもたらす大きな問題となっている。自動車の交通量が増加傾向にある等、決定的な解決策は見つかっていないものの、国民レベルにおいては様々な取組が行われている。市中への自動車乗り入れを止めて最寄りの駅から鉄道を利用する「Park & Ride」運動の推進や、車の運転手が信号待ちや踏切での列車通過待ちの時には当たり前のように車のエンジンを止める事

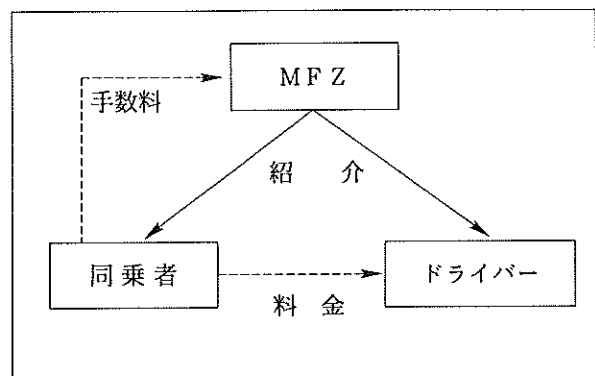
等は、国民レベルの取組の好例と言えよう。この国民レベルの取組として見直され始めている制度に「自動車乗合仲介制度」がある。この制度は、類似の制度が日本には無く、環境保護に役立つと思われる事に加えて、ドイツを訪れた旅行者が「ドイツ人との交流を楽しめる廉価な交通手段」でもある。そこで本稿では、この「自動車乗合仲介制度（Mitfahr-Zentrale, 以下MFZ）」を紹介したい。

1. 自動車乗合仲介制度（MFZ）の概要

(1) 制度の概要

MFZとは、ある都市から他の都市への移動を希望する人（同乗者、Mitfahrer）に、同じ日に自動車で同じ区間を移動する人（ドライバー、

図-1 MFZの制度概要



Fahrer)を紹介する制度である(図-1参照)。この場合、ドライバーは同乗者を目的都市まで同乗させ、紹介を受けた同乗者は申込み時にMFZに紹介手数料を支払うとともに、ドライバーに対しても目的地までの距離に応じた料金を直接支払う。(料金体系は後述)。

(2) 料金体系

MFZの料金は、MFZへの紹介手数料、ドライバーへの料金共に、目的地がドイツ国内であるか国外であるかに関わらず、移動する走行距離に応じて決定される(但し、ドイツ国外で有料自動車道路を利用する場合は、道路利用料金の一部が加算される)。MFZへの紹介手数料は1km当たり0.04マルク(約2.4円)、ドライバーへの料金は1km当たり0.06マルク(約3.6円)が一般的である。ドライバーに支払う料金は同乗する人数に関係なく定額である。但し、4才未満の幼児は無料であり、4才から12才の子供は半額。

ガソリン代を1.40マルク(約84円)/リットル、燃費を10km/リットルとすれば、1km当たりのガソリン代は0.14マルクとなり、同乗者を3人乗せればガソリン代をカバーする事ができる。

MFZの競合相手は鉄道移動であるため、MFZの料金(紹介手数料+ドライバーへの料金)は同区間を鉄道(2等車、特急券なし)で移動した場

合の運賃の40%程度を目安に設定されている。フランクフルトから主要都市への料金比較は表-1の通り。

(3) MFZの組織

①店舗数

ドイツ国内には現在、74都市に101店のMFZがある。この101のMFZはドイツ中を網羅する2つのネットワークである「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」(本社:ケルン)、「Mifahrzentrale」(本社:ハンブルグ)の加盟店及び各都市の独立系MFZに大別される(内訳は表-2参照)。

②本社と各店舗との関係

「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」の場合、店舗展開はフランチャイズ形式によって行われる。つまり、各都市にあるMFZのオーナーはケルンにある本社ではなく、全く別のオーナーが存在し、店舗新設に伴う費用も各オーナーが全額負担する。従って初期投資には約5万マルク~6万マルク(約300万円~360万円)が必要になる。

また、各店舗の規模も小さいものが多く、月間の売上高(手数料)は2万マルク~6万マルク(約120万円~約360万円)であり、従業員はアルバイトを含めてもほとんどが10人以下である(「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」の全従業員は、各フランチャイズ店のアルバイトを含めても200~300人)。

一方で、「Mitfahrzentrale」はフランチャイズ形式を取り入れておらず、各店舗間の関係は「組合」的な弱いものととどまっている。こちらの場合も、MFZ店舗はそれぞれのオーナーが保有している事は同じである。

表-1 フランクフルトから主要都市への料金比較

	MFZ	鉄道運賃
ケルン	20マルク	53マルク
ベルリン	35マルク	86マルク
ミュンヘン	39マルク	102マルク
ハンブルグ	45マルク	129マルク
ドレスデン	48マルク	91マルク
アムステルダム	49マルク	117マルク
パリ	63マルク	119マルク

MFZの料金: 紹介手数料+ドライバーへの料金

鉄道運賃: 2等車、特急券なし

(MITFAHRZENTRALEN IN EUROPE, 鉄道料金表等より作成)

表-2 ネットワーク毎の店舗数

1. 各都市別店舗数

(数字：各都市の店舗数)

都市名	①	②	③		①	②	③		①	②	③
〔旧西独〕											
Aachen		1		Gießen	1			München	1	2	
Augsburg		1		Göttingen	1	1		Münster	1		1
Aurich		1		Hamburg	1	1		Nürnberg	1		
旧西ベルリン	6	1		Hannover	1			Oldenburg			1
Bielefeld	1	1		Heidelberg	1			Osnabrück	1	1	
Bochum	1			Heilbronn		1		Paderborn		1	
Böblingen		1		Hildesheim	1			Ravensburg			1
Bonn	1			Ingolstadt			1	Regensburg		1	
Braunschweig	1			Karlsruhe		1		Saarbrücken		1	
Bremen	1	1		Kassel	1	1		Schwäbisch-Hall		1	
Darmstadt		1		Kempten		1		Stuttgart		2	1
Detmold	1			Kiel	1	1		Trier		1	
Dortmund	1			Koblenz		1		Tübingen			2
Düsseldorf	1		2	Köln	1		1	Ulm		1	1
Duisburg			1	Konstanz		1		Vaihingen			1
Erlangen	1			Krefeld		1		Wiesbaden		1	1
Essen		1		Lingen			1	Wilhelmshaven		1	
Flensburg		1		Lübeck			1	Würzburg		1	
Frankfurt/Main	1	1		Mainz		1		Wuppertal	1		
Freiburg	1			Mannheim	1						
〔旧東独〕											
旧東ベルリン		1	1	Gera		1		Leipzig			1
Chemnitz		1		Görlitz		1		Magdeburg	1		
Cottbus			1	Greifswald		1		Neubrandenburg			1
Dresden		1	1	Halle		1		Rostock	1		
Frankfurt/Oder		1		Jena		1		Zwickau			1

①：Citynetz-Mitfahr-Zentrale系
 ②：Mitfahrzentrale系
 ③：独立系

(MITFAHRZENTRALEN IN EUROPE)

2. 店舗数合計

	全独	旧西独	旧東独
Citynetz-Mitfahr-Zentrale系	34店舗	32店舗	2店舗
Mitfahrzentrale系	46店舗	36店舗	10店舗
独立系	21店舗	16店舗	5店舗
合計	101店舗	84店舗	17店舗

③フランチャイズ契約

「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」のフランチャイズ契約によれば、本社とフランチャイズ店との関係は以下の通りにまとめられる。

- 本社とフランチャイズ店とは、法的、経済的に独立した主体であり、店舗の経営に関しては各フランチャイズ店のオーナーが責任を負う。
- フランチャイズ契約を結ぶメリットとしては、
 - － 「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」のロゴが使用可能。
 - － 「19444」の電話番号が使用可能（「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」の加盟店は、全てこの電話番号を使用）。
 - － 経営ノウハウの提供。
 - － コンピューターソフトの提供。等が挙げられる。

- 各フランチャイズ店は毎月、売上高等の営業状態を本社に報告するとともに、売上（売上高－売上税）の5%をロイヤリティ使用料として本社に支払う。
- 各フランチャイズ店は、同一店舗内で他業務（旅行代理店等）を行う事は認められているものの、他のMFZとフランチャイズ契約を結ぶ事は禁じられている。
- 本社の役割としては、経営ノウハウの提供を初めとする各種経営サポート、市場調査、「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」の宣伝等が挙げられる。

この他にも、フランチャイズ店のメリットとして、フランチャイズ店同志の顧客紹介が挙げられよう。例えばフランクフルトからミュンヘンに行く場合、出発地（フランクフルト）において帰路の予約も行える等である（紹介手数料はミュンヘンのMFZに支払われる）。



「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」のフランチャイズ店（ケルン市）

2. MFZの歴史

(1) MFZ 事始め

ドイツにおける最初のMFZは、1950年代初めにフランクフルトに設立されたMFZと言われている（このMFZはハンブルグの「Mitfahrzentrale」ネットワークに加盟しており、現在も営業を続けている）。設立の目的は「廉価な交通手段の提供」であり、学生を中心として多くの利用者を確保する事ができた。

(2) MFZの発展

①1950年代

1950年代の末には、約300のMFZが営業を行っていた。当時のMFZはオフィス形態を整えていた所は少なく、個人が自宅で営業を行っていた場合が殆どであった。

②1960年代

1960年代初頭には、ドイツ国鉄（Deutsche Bundesbahn）が「MFZは無免許で運輸業務を行っている」（運輸業務を行うには監督官庁の免許が必要）として、MFZの営業停止を求める訴えを起こした。

裁判所は、「MFZは仲介業務を行っているのみであり、免許が必要な運輸業務には該当しない」との判決を下し、MFZの営業停止処分という事態には至らなかった。しかしながら、この裁判を契機として小規模経営のMFZ店舗は激減し、1960年代末にはフランクフルトの店舗1店が営業しているのみであった。

③1970年代

1960年代末には1店舗に減少したMFZであったものの、「廉価な旅行」に対する滞在需要があった事から、1970年代前半にはミュンヘン・フランクフルト・ケルン・ハンブルグ・シュトゥットガルトの大都市において、MFZ

の営業が再開された。その後、オイルショック時のガソリン価格騰貴による自家用車離れ等から、1970年代末には大学都市を中心として20～30店舗まで拡大した。

④1980年代～

1980年代には各都市のMFZが前述の2つのネットワークに統合されていった。2つのネットワークの設立年次等は以下の通り。

- 「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」：
1982年に「Verband Deutscher-Mitfahr-Zentrale」として設立。その後、1990年から現在の「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」としてフランチャイズ店舗網に再編成。
- 「Mitfahrzentrale」：
1985年頃に設立。現在までフランチャイズ店舗網化は行われておらず、「組合」的な組織網になっている

(3) MFZの利用者数

「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」の直近2年間の利用者数は表-3の通りであり多くの国民に利用されている事が読み取れる。

利用者増加の背景としては、同社がMFZを「環境保護に優れており、且つ経済的な旅行手段」として積極的な広告活動を行っている事にも一因があろう。

表-3 「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」の利用者数

	利用者数合計	利用者数	
		ドライバー	同乗者
1991年	130万人	35万人	85万人
1992年	165万人	45万人	120万人

(ヒアリング ベース)

MFZ全体を統括する機関が無い事から、MFZ全体の利用者数を調べる事は困難であるものの、「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」店舗数（34店舗）の全店舗数（101店舗）に占める割合等から推測

すると、1992年の全利用者数は300万人～400万人と考えられる。

(4) MFZ 発展の背景

「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」のブラウンシュベイク社長は、MFZが発展する要素として以下の3点を挙げている。

- ・人口集中の地域分散が進んでいること（継続的なニーズの存在）。
- ・自動車専用道路が整備されていること（自動車交通に適した環境）。
- ・公共交通機関（鉄道、バス等）の路線が少ないか、運賃が高いこと（採算性の確保）。

この3点をドイツについて考えてみると、

- ・ドイツは有名な地方分権国家であり、都市間の往来が頻繁に行われること。
- ・無料のアウトバーン（高速道路）を始め、道路が非常に整備されていること。
- ・鉄道運賃が比較的高く、MFZが採算に合う料金を設定しても鉄道との競合が可能であること。

と、MFZが発展する条件が揃っていたと言える。

3. MFZ の利用申込み手順と約款の規定

次に、MFZの具体的な申込み手続きを紹介するとともに、その際に手交される約款の規定を紹介する。

(1) MFZ の申込み手続き

特に複雑な手続きは必要なく、申込みから移動終了までは以下の手順で行われる。

- ①MFZにて、申込み書に必要事項（住所、氏名、目的地、希望時間）を記入する。この際、女性の同乗希望者は、女性のドライバーを指定する事も可能。
- ②MFZは希望に沿うドライバーを紹介し、紹介

手数料を受け取る。この時、申込み者には約款が手交される。希望に沿うドライバーがない場合は、連絡先を伝えておけば見つかり次第、連絡がもらえる。

- ③MFZにてドライバーと会う時間と場所（通常は紹介を受けたMFZの前）を指定されるため、そこでドライバーと会う。
- ④ドライバーは同乗者を目的都市の公共交通機関の乗り場（地下鉄の駅等）まで同乗させる。

(2) 約款の規定

- ①乗合は営利を目的としないこと。
- ②乗合の仲介は、民法652条、662条等の「仲介業に関する規定」に基づいて行われる。仲介の完了とともに、ドライバーと同乗者のパートナーシップ関係が成立する。このパートナーシップ関係は民法705条（契約に関する規定）が適用される（後述）。
- ③ドイツ国内においては、同乗者は互いに相手の行動に責任を負わない。但し、国外（国境など）においては、連帯責任を負う。
- ④仲介者（MFZ）は仲介した内容以外には責任を負わない。また、仲介者は旅行中に生じた損害や、仲介したにも関わらず旅行が行われなかったことによる損害にも責任を負わない。
- ⑤旅行スケジュールは同乗者の意見を参考にドライバーが決定する。
- ⑥ドライバーは目的地（都市等）においては公的機関（夜間はタクシー停留所を含む）まで同乗者を運搬する義務がある。旅行途中に同乗者を置き去りにした場合は罰せられることがある（刑法221条）。
→刑法221条の適用の有無は、置き去りにされ

た場所、置き去りにされた同乗者の年齢等を
勘案して決定される。

⑦料金は実際のコストをもとに算出されている。

1 kmあたり約0.06 マルクが平均である。この
料金を同乗者はドライバーに直接支払うものと
する。支払いの時期は旅行開始時、旅行途中ま
たは旅行終了時のいずれかとする。但し、支払
い義務自体は出発時より発生している。民法上
の請求はドライバーの居住地の裁判所に行うも
のとする。

⑧事故、故障などの場合

- ・ 仲介者 (MFZ) に速やかに報告すること。
- ・ 運転手は他の同乗者に責任を持ち、適切な対
応を行うこと。
- ・ 互いに助け合うこと (刑法 330 条による義務)。
- ・ 料金は事故または故障により旅行が終了した
地点までのkm数により算出しなおされる。

⑨ 4 才未満の幼児は無料。4 才～12 才の子供は
半額。一般荷物 (30cm×50cm×70cm程度) 一個
は無料。それ以上の荷物及び動物は事前申請が
必要。ドライバーはこれを却下する事ができる。
運搬する際の追加料金は必要なスペースの広さ
により決めるものとする。

⑩仲介者 (MFZ) に対する仲介料は仲介された
旅行の距離によって決めるものとする。仲介者
は仲介者のミスにより旅行が成立しなかった場
合には仲介料を返却すること。但し、仲介料の
返却申請は旅行予定日から 4 週間以内とする。

⑪同乗者は事故保険により 100 万マルクを上限に
保険金が受け取れる。

⑫ドライバーと同乗者が仲介され、旅行以後にこ
れ以外の旅行についても便乗する場合、第 1 回

目の仲介者は仲介料を請求できる。

(例えば、帰りの日程が同一である事が判明
したために、仲介者の仲介なしに帰りも同乗し
た場合、仲介者は帰りの分についても仲介料を
請求できる。しかし、チェックが困難なため実
際には請求される事は皆無に等しい。)

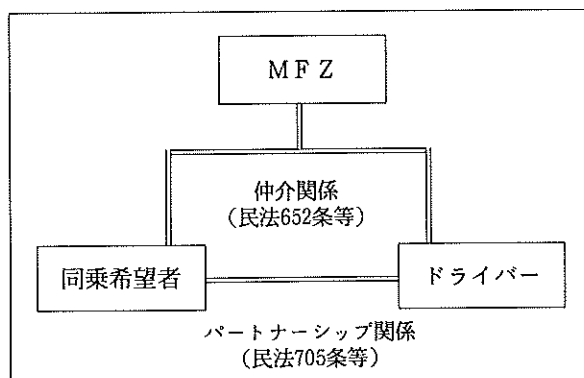
⑬苦情等については、十分な状況説明 (同乗者又
はドライバーの氏名、自動車のナンバープレ
ート、日付、苦情理由等) を仲介者に行うこと。
苦情は旅行終了後 4 週間以内に行うこと。忘れ
物については、仲介者に届け出ることが法律に
より規定されている。

⑭仲介に関する訴訟等は仲介者の所在地で行う。

(3) MFZ=ドライバー=同乗者の法的関係

後述する MFZ 利用時のトラブル (ドライバー
が約束の時間に現れない場合等) にも関連するた
め、ここでは約款②にも記載されている MFZ=
ドライバー=同乗者の 3 者間の法的関係及びこの
関係が発生する時期と消滅する時期について補足
説明を加えておく (3 者の関係は図-2 参照)。

図-2 3 者間の法的関係



①MFZ とドライバー及び同乗者との関係 (仲介
関係)

ドライバーと同乗者希望者は、MFZ に「目
的地まで同乗する人を見つける」事を依頼して

いるのであり、MFZは「相手を探す事を依頼」されたに過ぎない。従って、この関係はドライバー又は同乗者がMFZのオフィスで申込書に記入した時点で発生し、相手を紹介して紹介手数料を受け取った時に消滅すると考えられる。相手を紹介された時点でドライバー又は同乗者とMFZとの関係は消滅し、この瞬間からドライバーと同乗者のパートナーシップ関係が発生する。

②ドライバーと同乗者の関係（パートナーシップ関係）

ドライバーと同乗者とは、共に「特定の時間に特定の場所（例えば、9月1日の午後3時にフランクフルト）に行く」という共通の目的を持っており、この共通の目的を達成する事を契約したと考えられる（パートナーシップ関係）。

この関係は、ドライバーと同乗者が「共通の目的」を持っている事を認識した時点（＝MFZに相手を紹介された時）に発生し、目的を達成した時点（＝目的地に到着した時）に消滅する。

4. MFZを利用する際のトラブル及び対処


(1) MFZを利用する際のトラブル

では次に、MFZの利用者に生じるトラブルについて見てみたい。MFZに関するトラブルがマスコミ等に取り上げられる事は余り無く、裁判で争われた事も余り無い為、実際にどのようなトラブルが生じているかを把握する事は困難と思われる。

この原稿を書くにあたり、ケルンの「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」を訪問してヒアリングを行ったものの、同社はフランチャイズ形式で店舗展開している事からトラブル解決も各フランチャイズ店に任されている為、トラブルの統計等は入手できなかった。ヒアリング及び利用者の体験談を基に考えると、以下のトラブルが生じている模様である。

①交通事故の発生

（過去10年間でのMFZ利用時の交通事故による死者は「3人」との事であった。この数字については議論もあると思うが、利用者



Citynetz®
Mitfahr-Zentrale GmbH

Saarstraße 22 · 5000 Köln 1

(02 21) **19444**

*Viel Spaß
unterwegs!*

Fahrt							
Fahrt 153960 von : KOLN am: 12.08.93	nach: FRANKFURT* Zeit: 17- 17Uhr 1 PERS.						
Fahrer/in (ドライバーの氏名、連絡先)	Mitfahrer/in MUROYAMA, MASASHI (同乗者の住所)						
PKW/Treffpunkt NISSAN MICRA ROT CITYNETZ SAARSTR. K-CE-8912	Unfall-Versicherung nicht abgeschlossen.						
Betriebskosten-Anteil 12.00 DM pro Mitfahrer und Strecke DM	Gebühren						
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: small;">Vermittlungsgebühren incl. gesetzl. Mehrwertsteuer</td> <td style="text-align: right;">8.00 DM</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Versicherungsprämie incl. gesetzl. Versicherungssteuer</td> <td style="text-align: right;">0.00 DM</td> </tr> <tr> <td style="font-size: small;">Gesamtbetrag</td> <td style="text-align: right;">BARZAHLUNG 8.00 DM</td> </tr> </table>	Vermittlungsgebühren incl. gesetzl. Mehrwertsteuer	8.00 DM	Versicherungsprämie incl. gesetzl. Versicherungssteuer	0.00 DM	Gesamtbetrag	BARZAHLUNG 8.00 DM
Vermittlungsgebühren incl. gesetzl. Mehrwertsteuer	8.00 DM						
Versicherungsprämie incl. gesetzl. Versicherungssteuer	0.00 DM						
Gesamtbetrag	BARZAHLUNG 8.00 DM						
Ihre Daten werden in unserer EDV gespeichert							
EDV-Eindruck gilt als Quittung							

「申込書」

数から考えると少ない数字と言えるのではないだろうか。)

- ②事故、車の故障等のため、旅行が途中で中断された。
- ③約束の時間になっても待ち合わせ場所にこないドライバーがいる。
- ④当初の約束と違う所へ行く事を求める人がいる。
- ⑤ドライバーの運転が下手、同乗者に不安を与える。
- ⑥小さな自動車に5人乗りで狭かった。
(同乗する人数に関係なく料金が決まっているため、ドライバーが多くの同乗者を好む傾向にある)
- ⑦同乗者の話題が合わない、他の同乗者はあまり会話をしたくないのに、やたらとうるさい同乗者がいるなど。

(2) トラブルに対する対策

ここでは、これらのトラブルに対して取られている対策を紹介する。但し、既に見たとおり、MFZとドライバー及び同乗者との関係(仲介関係)は相手を紹介された時点で消滅しているため、紹介された後に発生したトラブルに対してはMFZの責任は無く、定款④に免責事項として記載されている。しかしながら、MFZではトラブルの円満解決のために、保険の加入等による対策を講じている。

①交通事故への対策

交通事故に対しては、自動車保険による対策が講じられている。

1. 紹介手数料に保険料を含む(自動加入)。→「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」では、紹介手数料に以下の保険が含まれている。
死亡：1万マルク(約60万円)
高度障害：10万マルク(約600万円)

救助費用：3000マルク(約18万円)

2. 別料金を支払って保険金額を増額できる(任意加入)。
3. ドライバーが個人的に加入している同乗者保険でカバーされる。
→保険金額は、ドライバーが加入している保険による。

②事故、故障への対策

旅行が始まった後に車の故障等で旅行が続けられなくなった場合は、公共の交通機関を利用して目的地まで行くか、又は途中で宿泊せざるを得なくなろう。

「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」では、このようなトラブルに対処するため、以下の費用を負担する保険に加入している。

- ・タクシーの費用(上限50マルク)
- ・2等車の鉄道運賃
- ・ホテル費用(上限70マルク)

③その他

ドライバーが約束の時間に待ち合わせ場所に現れなかった場合は無料で他のドライバーを紹介する事や、問題を起こした人はブラックリストに載せ、それ以降は仲介を行わない等の措置も取られている模様である。

おわりにかえて(MFZ試乗記)

今回の「海外だより」の情報収集のために、「Citynetz-Mitfahr-Zentrale」社のブラウンシュベイク社長を訪問した帰路、ケルン→フランクフルト間のMFZを利用した。

ドライバーはケルン在住のバーバラさん(女性)、同乗者は私の他にエジプトから旅行で来ていた女性という3人の旅であった。これが最初のMFZ利用であった為、最初は若干不安があった。しかし、車中での話(話は英語で行われた。ドイツ人

は英語を話せる人が多い) にエジプトの話や日本の話が出たのはもちろんの事、高速道路(3号線)がライン川の近くを走る線であったため、バーバラさんが近くに見えるライン川沿いの城の説明までしてくれ、走る内に私の不安は徐々に消されていった。特に、日頃はケルンまで自分の車で行く事が多い私にとっては、自分で車を運転する必要が無かったため、車窓を流れるドイツの景観美を堪能できた事は思わぬ収穫であった。

同時に、一見すると美しい緑の景観美であるものの、目をこらすと酸性雨や排ガス等の影響で痛んでいる木々が多い事も新たな発見であった。環境問題に対する取組が盛んなドイツにおいても森林破壊の進行は深刻な問題である事が再認識され、MFZの利用を始めとする国民一人一人の小さな積み重ねが重要である事が切実に感じられた。

MFZは、日本からドイツに来る旅行者にとっても、有名なドイツのアウトバーンを満喫でき、ドイツ人との交流が楽しめ、しかも安い交通手段である事に変わりはない。

それに加えて、ドイツ人の環境問題に対する取り組み方が実感できれば、MFZを利用した旅行は更に有意義なものとなるのではないだろうか。