衆議院アイルランド訪問議員団

報　告　書

令和６年１２月

令和６年１２月

衆議院議長　額 賀　福志郎 殿

衆議院アイルランド訪問議員団
団員　　藤　丸　　敏

当議員団は、アイルランド議会との交流促進及び政治経済事情等調査のため、令和６年９月９日から１４日までの６日間、アイルランドを訪問いたしましたので、派遣当時の団長の代理として、その概要を御報告いたします。

― 目　　次 ―

頁

１．団　名 …… 1

２．目　的 …… 1

３．派遣議員団 …… 1

４．派遣期間 …… 1

５．派遣国 …… 1

６．主な活動 …… 1

７．主な日程 …… 2

８．活動の概要

（１）キュービックテレコム社訪問 …… 4

（２）ドナフー公共支出・国家開発計画実現・改革大臣との懇談 …… 8

（３）ハリス首相表敬訪問 …… 11

（４）運輸省ブリーフィング（持続可能なモビリティ政策） …… 14

（５）レンスター・ハウス（議会議事堂）参観 …… 26

（６）オファイール下院議長兼友好議員連盟会長主催昼食懇談会 …… 29

（７）アイルランド国立大学（ＵＣＤ）ライオンズファーム視察、
ＵＣＤ教授ブリーフィング …… 35

◎参考資料 ……巻末

１．団名

衆議院アイルランド訪問議員団

２．目的

アイルランド議会との交流促進及び政治経済事情等調査のため

３．派遣議員団

団長　　衆議院議員　　山　本　有　二（自民）
（日本・アイルランド友好議員連盟会長）
衆議院議員　　塚　田　一　郎（自民）
（日本・アイルランド友好議員連盟会員）
衆議院議員　　藤　丸　　敏（自民）
（日本・アイルランド友好議員連盟会員）
衆議院議員　　小宮山　泰　子（立憲）※
（日本・アイルランド友好議員連盟事務局長）
（同行）　議事部資料課長　　田　家　裕一郎

※今回小宮山議員は公式派遣議員ではないが、友好議員連盟事務局長として全日程に参加。

４．派遣期間

令和６年９月９日（月）から１４日（土）までの６日間

５．派遣国

アイルランド

６．主な活動

（１）議会及び政府との関係促進

① ショーン・オファイール下院議長兼友好議員連盟会長を訪問し、両国議員連盟をはじめとする議員関係者等の積極的な交流の推進に加え、両国の政治・経済情勢や国際情勢についても意見交換を行った。

② サイモン・ハリス首相を表敬訪問し、「日アイルランド首脳共同声明」の推進や同国の「グローバル・アイランド」戦略に基づき、来年の「ア

イルランド・ハウス東京」の開設をはじめとする両国関係のより一層の強化等について、意見交換を行った。

また、日本と深い関わりを持つパスカル・ドナフー公共支出・国家開発計画実現・改革大臣と懇談し、両国関係の重要性について確認した。

（２）現地情勢等の調査

① 自動車向けＩｏＴプラットフォーム等を開発するキュービックテレコム社を訪問し、同社の組織や業務、今後の企業戦略等について説明を聴取した後、社内を視察した。

② 運輸省を訪問し、温室効果ガスの51％削減を目指す「持続可能なモビリティ政策」の概要及び現状・課題（特に土地利用と交通計画の統合、公共交通機関の脱炭素化）について、説明を聴取した。

③ アイルランド国立大学が所有するライオンズファームを訪問し、農場概要、経営方針・戦略等について説明を聴取するとともに、施設内を視察した。

７．主な日程（時間は現地時間）

９月９日（月）

０９：４０　東京（羽田）発（NH223）
１７：３０　フランクフルト着
２１：０５　フランクフルト発（NH5456）
２２：１５　ダブリン着

〔ダブリン泊〕

９月１０日（火）

１１：００　キュービックテレコム社訪問
１２：１５　大使館員との懇談
１２：３０　現地情勢ブリーフィング（丸山則夫大使）
１５：１５　ドナフー公共支出・国家開発計画実現・改革大臣との懇談
１６：００　ハリス首相表敬訪問
１８：３０　在留邦人との懇談会（企業、教育関係者等）

〔ダブリン泊〕

９月１１日（水）

１０：００　運輸省ブリーフィング（持続可能なモビリティ政策）

１２：４５　レンスター・ハウス（議会議事堂）参観
１３：１５　オファイール下院議長兼友好議員連盟会長主催昼食懇談会
１５：００　移民博物館視察
１８：３０　歴代駐日大使との懇談会（バリントン元大使、カヴァナ前大使）

〔ダブリン泊〕

９月１２日（木）
１０：５０　アイルランド国立大学（ＵＣＤ）ライオンズファーム視察
１２：３０　ＵＣＤ教授ブリーフィング

〔ダブリン泊〕

９月１３日（金）
０５：５０　ダブリン発（NH5455）
０８：５０　フランクフルト着
１２：１０　フランクフルト発（NH204）

〔機中泊〕

９月１４日（土）
０８：１０　東京（羽田）着

※小宮山議員は往路復路とも別フライト。

〔左から、塚田議員、丸山大使、山本団長、
小宮山議員、藤丸議員〕

〔山本団長（右）と丸山大使〕

８．活動の概要

（1）キュービックテレコム社訪問

〔日　時〕９月10日（火）11:00
〔場　所〕キュービックテレコム本社
〔対応者〕バリー・ネーピア　Chief Executive Officer
シェーン・ソロハン　Chief Operating Officer
デイビッド・マクマナモン　Chief Finance Officer
デイビッド・ケリー　Chief Corporate Officer
ゲリー・マクウェイド　元Chief Commercial Officer
スーザン・ラフェティ　Chief People Officer
内山敏　ソフトバンクＩｏＴプロジェクト推進室長
〔概　要〕自動車向けＩｏＴプラットフォーム等を開発するキュービックテレコム社を訪問し、同社の組織や業務の概要、最近の実績、今後の企業戦略等について、バリー・ネーピアＣＥＯから説明を聴取した後、質疑応答を行った。また、社員が勤務している職場内を視察した。

◎キュービックテレコム社（Cubic Telecom Ltd）について

2009年設立の同社はアイルランド・ダブリンに本社を置き、自動車や交通車両、農業機器向けＩｏＴプラットフォームの世界的なリーディングカンパニーである。世界190ヵ国・地域以上で先進的なＳＤＣＶ（Software Defined Connected Vehicles）とコネクティビティ・ソリューションを提供。世界の大手自動車、農業機械、ＩｏＴモビリティメーカー等と協力し、2,000万台以上の車両で利用され、毎日10億件のモバイルインターネットによるデータ通信を可能にしている。

メーカーが世界規模で競争力のある事業を展開するには、各国の規制を順守しながら、それぞれ異なる通信技術を活用した接続が必要であり、複雑な管理が求められる。同社は、90以上のＭＮＯ（Mobile Network Operator）と契約し、この複雑さを解消する独自のグローバル・ソリューションを提供することで、各国・地域の固有の条件に適応させ、通信機能が組み込まれた自動車を世界中に展開している。

〈主な発言要旨〉

○山本団長

本日はお忙しいところお時間をいただき、誠に感謝申し上げる。丸山大使から素晴らしい企業をご紹介いただき、この機会を大変楽しみにしていた。

御社はＩｏＴプラットフォームの中でも自動車のデータ通信等を扱う開発企業で、2009 年のスタートアップからユニコーンへと瞬く間に成長した。昨年末には、日本のソフトバンクと戦略的パートナーシップを推進することにより、世界最大級のＩｏＴプラットフォームを構築し、世界トップシェアを目指していると承知している（※）。

今御社はアイルランドで最も勢いのある企業の１つであるが、ここに至るまでには相当の努力と苦労があったものと想像している。本日は急成長を遂げた背景や理由等を率直にお聞かせいただければ幸いである。

※2023 年 12 月にソフトバンクとキュービックテレコムは、ソフトバンクがキュービックテレコムに約４億 7,300 万ユーロ（約 747 億円）を出資し、企業価値が約９億ユーロ以上ある同社株式の 51.0％を取得することで合意している。

○丸山大使

今次訪問団は、両国のパートナーシップを代表する素晴らしいチームであり、ここに同席できることを光栄に思う。卓越した企業である御社からは成功の秘訣に加え、日本との繋がりも含めてお話しいただけたら有難い。

○ネーピアＣＥＯ

本日のご一行の我が社訪問を心から歓迎申し上げる。

我々は人材こそが最重要と考えており、これを大切にすることで優れたサービスを提供することができている。この後ご覧いただくオフィスではスタッフは皆集中しており、自身の仕事にも大変満足をしている。このような環境でこそ、お互いのコラボレーションやお客様に満足いただけるサービスの提供が実現できるものと考えている。

自分は2012年の訪日以後日本企業との関係を構築しつつ、特に2019年から2022 年にかけては我が社のサービス導入を推進してきた。この経験からすれば、アイルランドと日本にはよく似ている点も挙げられる。米国や中国の中には日本は小さな島国といった認識が一部であるかもしれないが、他方で、日本はアジアでは自動車シェアのおおよそ 30％を押さえている事実からすれば、我々にとっては非常に強力なパートナーであると言える。我々にとって日本はいわばアジアにおける基礎・礎のような存在である。我々アイルランドも小さな島国であるが、日本と同じように様々な分野で力を持っていると自負している。

我々は成功例を常にデータで測っている。スタッフ350人は専門家のチームであり、世界 40 ヵ国から集まっている。その上で現在、世界の自動車及び農業部門における企業の20社以上を顧客ターゲットとして設定している。

我が社のＩｏＴプラットフォームの自動車利用台数は 2,000 万台を突破しており、毎月 40 万台が新たに追加されている。現在は中国を除く自動車市場の10％を押さえている。今回のソフトバンクとの提携において目標の１つとして掲げているのは、2030年までに１億台以上の車両を、そして市場のシェアを25～30％に拡大することである。

キュービックテレコムは、いわば高級ワインの製造者という位置付けとお考えいただければと思っている。コネクティビティの専門家として、最高品質のものを提供してほしいという要望、そのような需要に応えるべく高級ワインの製造者として自らを捉えている。

顧客のトップ20のブランドがあるが、その内の10社以上とは契約を締結しており、その中には農業部門トップの顧客が２社。今後さらに業績を加速させていく予定である。100 万台から 400 万台に行くまでに３年間（2016－2019)、さらに 400 万台から 2,000 万台に行くまでに５年間（2019－2024）であった。現在においても急速に成長しており、次は2030年までに１億台を達成したい。

業界のリーダーであるソフトバンクとの提携において、我々はこれを活用あるいは利益にすることにより、ソフトバンクの投資先の中でもトップクラスの

企業になりたいという思いである。特に顧客の体験、ＵＸやパフォーマンスに重点を置きながら、具体的には人工知能分野等にも力を入れていく方針である。

〔ネーピアＣＥＯ(左)〕

（２）ドナフー公共支出・国家開発計画実現・改革大臣との懇談

〔日　時〕９月 10 日（火）15:15

〔場　所〕財務省

〔対応者〕パスカル・ドナフー公共支出・国家開発計画実現・改革大臣他

〔概　要〕日本と深い関わりを持つパスカル・ドナフー公共支出・国家開発計画実現・改革大臣を訪問し、両国関係の重要性を確認するとともに、アイルランドの移民問題やセント・パトリックデーの意義等について、意見交換を行った。

〈主な発言要旨〉

【冒頭発言】

○ドナフー大臣

今般ダブリン、そして財務省にお越しいただき、心から歓迎申し上げたい。

常日頃から日本人に対しては、他者への細やかな気遣いなど深い尊敬の念を持っており、日本の大ファンの一人である。そうした意味でも、来年の日本の「アイルランド・ハウス東京」の開設を本当に心待ちにしている。

また、アイルランド政府の立場からは、素晴らしい大使、丸山大使を我が国にお送りいただき、あらためて感謝申し上げる。

○山本団長

丸山大使からは、ドナフー大臣が財務大臣時代に「アイルランド・ハウス東京」の建設予算を確保いただいたと聞き、大変感激したところである。我々国会議員も来年の開設を心待ちにしている。

ドナフー大臣が今後益々両国関係の強化に向けご活躍することを期待している。願わくは、「アイルランド・ハウス東京」のオープン、大阪・関西万博の機会を捉えて訪日いただければ嬉しい。

【両国の共通点】

○ドナフー大臣

訪日する度に思うところであるが、日本は世界的に重要度が増している国だと認識している。また、技術革新の努力と伝統文化の尊重という組合せにおいて、日本には非常に注目している。

両国は地理的には遠く離れているが、共通点もたくさんある。まず、家族を大切にする民族、そして伝統や秩序を重視する国民性、さらには他者への気遣い・配慮やおもてなしの精神、そういった点において多くの共感を持っている。

近年は有権者からの政治家に対する期待が高まっているとともに、様々な要請が出ているという点でも似ていると思う。偶然にも両国とも解散・総選挙がかなり迫ってきている状況でもある。

最後にもう１つ言えば、両国とも素晴らしい芸術家を輩出していること、ウイスキーがとても美味しいということも似ている。

〔ドナフー大臣〕

【アイルランドの移民問題】

○塚田議員

最近はヨーロッパ各国において移民受入れの是非が議論されているが、アイルランドではどのような対応を取っているのか。

○ドナフー大臣

アイルランドは非常に開かれた国であると自負している。自分の何世代も前の時代においては、我々の祖先は本当に仕事がなく、経済的に大変苦しい中で

国を出ざるを得なかった経験をしている。しかしながら、アイルランドはこうした経験をしたからこそ、今この国には非常に開かれた経済・社会というものがある。このような結果として、海外には多くのアイルランド系移民、国内には海外から来た多くのアイルランド国籍の持ち主がいる。

他方で最近では、非常に小さなグループではあるものの、国内の外国人に対して受入れを拒むような人々が存在するのも事実である。

【セント・パトリックデーの意義】

○山本団長

アイルランドという国は非常によく考えて外交をやっていると感じている。毎年恒例のセント・パトリックデー、地球上の2,000ヵ所で一斉にこれをやっている。日本でも青山の表参道で開催されているが、毎年着実に参加者が増えており、アイルランドをＰＲする絶好の機会であり、大成功の外交だなというように思っている。このように上手な外交戦略は日本も見習うべきものと感じている。

○ドナフー大臣

逆に、ヨーロッパにおける日本の文化やソフトパワーの展開の面では、おそらく皆様が思っている以上に効果を上げているであろうと自分は思っている。

もちろん自分自身、過去に東京、新潟や京都に訪問の上、セント・パトリックデーのお祝いに行ったことはあるが、日本も他国への文化の輸出という点において、成功を収めている。例えば、アイルランドで日本映画祭が開催された際には、大使館の厚い支援もあり大成功であった。また、日本は作家への支援も手厚く、こちらも大使館がしっかり支援しており、そのおかげで素晴らしい作家が数多く輩出されている。ちなみに自宅には日本文学書用の棚がある。さらに、日本料理は大人気を博しているなど、ＥＵ各国も日本からさらに様々なことを学びたいと思っている。

（３）ハリス首相表敬訪問

〔日　時〕９月 10 日（火）16:00
〔場　所〕首相府
〔対応者〕サイモン・ハリス首相他
〔概　要〕サイモン・ハリス首相を表敬訪問し、「日アイルランド首脳共同声明」の推進や同国の「グローバル・アイランド」戦略に基づき、来年の「アイルランド・ハウス東京」の開設をはじめとする両国関係のより一層の強化等について、意見交換を行った。

〈主な発言要旨〉

【冒頭発言】

○山本団長

本日はティーショック（アイルランド語で「首相」）にお会いできて大変光栄である。２ヵ月も前に面会のお約束をいただいたことにも感激している。貴国の友好議員連盟会長でもあるオファイール下院議長が、昨年我が国を訪問されたことにも謝意を示したい。その意味合いも込めて、今般我々日本アイルランド友好議員連盟一行が貴国を訪問した次第である。

両国は長きに渡り友好の歴史を有している。外交関係樹立 65 周年にあたる 2022 年に「日アイルランド首脳共同声明」が発表された。両国関係がこれを機会により一層強化されたことは大変喜ばしいことである。また、貴国では「グ

ローバル・アイランド」戦略という 2025 年までのアジア太平洋地域戦略がしたためられ、その中で日本は重要国の１つとしていただいた。その証として、日本に「アイルランド・ハウス東京」が開設されることとなり、来年にはオープニングが予定されている。さらには、大阪・関西万博のアイルランドパビリオンも現在建設中である。この２つの重要案件のオープニングにハリス首相がご出席いただけるならば、我々にとって最高の記念となるであろう。議員関係一同として、ハリス首相の訪日を大いに期待している。

○ハリス首相

アイルランドにようこそお越しいただいた。こうしてお会いできることを大変光栄に思う。今回のご一行の我が国訪問により、両国関係がより強化されたことを喜ばしく思う。議員のコラボレーションも両国関係にとって非常に重要であり、皆様のご尽力に感謝申し上げる。

地理的には遠いかもしれないが、両国は様々な共通の価値観を有している。自由、民主主義、法の支配といった共通の基盤もある。歴史的な関係に加え、長い経済・貿易関係もあり、現在の年間貿易額は 230 億ユーロに達している。先程言及された 2022 年の首脳共同声明は、両国の関係強化の実感を伴うものであり、今回のご一行の訪問もその一環として大いに歓迎したい。

さらにお話にあったように、来年は両国にとって非常に重要な年である。「アイルランド・ハウス東京」の開設、また、大阪・関西万博におけるパビリオンの開設等の機会を通じ、日本におけるアイルランドの役割を高めていきたい。そして、2022 年共同声明の内容を実現していきたい。

現在、平和や平穏に対して様々な脅威がある中で、我々の共通の価値観は大変重要であり、その意味でも今次訪問は大きな意義を持っている。スイスでのウクライナ平和サミットでは岸田総理と隣同士の席になったが、一国の領土を守ることについて様々な価値観の共有があった。

〔ハリス首相〕

【アイルランドへの謝意、ハリス首相訪日への期待】

○山本団長

３年前に東京オリンピックが開催されたが、開催都市を決める当時、貴国は投票権を自国及びＥＵ議長国として２票持っていた。この時自分は２票とも日本にいただけるよう当時の安倍総理にお話ししたことがある。結果として、貴国は２票とも日本に投票いただき、東京オリンピックの実現に繋がった。今でも大変感謝している。

また、自身の経験であるが、日ＥＵ間でＥＰＡ交渉が当時あった。自分は農林水産大臣でＥＵの農林大臣はホーガン氏であった。両者の熱意ある交渉を経て最終的な合意にまでこぎつけた。彼には今も感謝している。

スイスのサミットで隣の席になった岸田総理は、我々が応援していたにもかかわらず今般総理を辞めることになった。これを受け、自民党は総裁選挙に向けて動き出している。ハリス首相ほど若くはないが、候補者の中には 40 歳代が２人出ている。新総理誕生後も日本を宜しくお願いしたい。その点も踏まえて来年の訪日を強く期待している。

○ハリス首相

自分も訪日が実現することを願っている。

（４）運輸省ブリーフィング（持続可能なモビリティ政策）

〔日　時〕９月11日（水）10:00

〔場　所〕運輸省

〔対応者〕ケン・スプラット事務次官
クイビーン・オキアルアン事務次官補
マーティン・ヘアー首席
イーファ・フレミング首席補佐官
カイル・ムーア首席補佐官
キャロル・オライリー首席補佐官
アクリティ・ブレイディ首席補佐官

〔概　要〕運輸省を訪問し、温室効果ガスの51％削減を目指す「持続可能なモビリティ政策」の概要及び現状・課題（特に土地利用と交通計画の統合、公共交通機関の脱炭素化）について、オキアルアン事務次官補等から説明を聴取した後、質疑応答を行った。

〈主な発言要旨〉

【冒頭発言】

○山本団長

本日は「持続可能なモビリティ政策」について、ご説明をいただく機会に感謝申し上げる。政府が一昨年発表した同政策は、「安全かつグリーンなモビ

リティ」、「人を重視したモビリティ」、「より統合されたモビリティ」の３つの原則で策定されている。具体的には、温室効果ガス排出量 51％削減を目指し、人々が燃料車ではなく、日常的に徒歩・自転車・公共交通機関を選択しやすい環境づくりを提供するものと承知。日本も公共交通政策をはじめとする様々なモビリティ政策を推進しているが、アイルランドのより先進的な取組みを勉強させていただければ幸いである。

○オキアルアン事務次官補

（政府関係会議のため、スプラット事務次官は後刻到着）

この度は滞在日程に運輸省訪問を設けていただき感謝申し上げる。我々の政策は野心的かつ先進的であると自負している。様々な狙いを持った政策であるが、その中でも私個人としてはやはり気候変動対策、つまり脱炭素化という部分に特に重点を置いている。

我々の政策には多くの目標や戦略が盛り込まれており、その中でも持続性・可能性・競争・規制といった観点がある。内部的には組織のエクセレンスを活かしながら、様々な面で最善を尽くしている。また、エビデンスに基づく政策立案に重点を置いている。

アイルランドは日本と同じく島国であるので、国際的な競争に勝ち残っていくためには、航空という輸送手段に頼らざるを得ない。そうした面をはじめ両国には共通点があると思う。とはいえ、本日は陸における交通がテーマなので話を戻したい。

我々にとって気候変動対策の目標というのは非常に重要であり、これに即して交通システム全体を抜本的に改革していく構えである。特に 2030 年までに 50％の温室効果ガスを削減するというのは、涙が出るような厳しい目標であるが、達成に向けて最大限努力しているところである。

それではまず、３人の担当官からそれぞれプレゼンテーションを行い、その後で質疑応答の時間に入っていきたい。

【政策の概観】

参考資料４．National Sustainable Mobility Policy
(Overview of National Policy)

○フレミング首席補佐官

最初に、気候変動対策の目標についてお話ししたい。３つの方針があり、avoidance（回避する）、shift（移行する）、improvement（改善する）、である。これらの観点から、アイルランドのモビリティ政策の中でも、特に需要のマネジメントの話もしたい。

気候行動及び低炭素開発法が 2021 年に策定され、実施にあたっては法的な義務が課せられている。全体として 51％の温室効果ガス削減という目標が課されているが、部門によって削減率は若干異なる。交通部門においては 50％という目標になっている。2023 年の計画においては、様々な目標の指標が定められている。具体的には人力（徒歩、自転車）による移動、アクティブトラベルと呼んでいるが、これを 20％アップすること、公共交通の移動は 130％向上させること、また、車両による移動距離を 20％削減すること、そして教育に伴う配送では 30％の削減を掲げている。

次に、ＯＥＣＤの基準に基づく我々の政策アプローチをご紹介する。既存のシステムには自家用車の使用がロックインされていることから、これを抜本的に改革するよう要請を受けている。まず１つ目は回避、そもそも移動の必要性を削減していく。そのためには、土地利用の計画等において長期的な戦略が必要になってくる。２つ目は移行であるが、これは自家用車等の使用から人力による移動へ人々を転換していく政策である。３つ目の改善とは、新たなソリューションを導入していくことである。具体的には、新たなバイオ燃料や電気自動車である。こちらは短期的に成果が期待できる柱となっている。

先程の枠組みに、我々運輸省が具体的に実施している政策を当てはめて説明したい。まずはアイルランドの需要管理戦略、「共に動く」(moving　together)という名前が付いていて、現在これは草案段階である。転換に関しては持続可能なモビリティ政策が中心的な役割を担っており、2030 年までをカバーしているが、2025 年までの具体的な行動計画がある。改善の柱には２つの政策があり、ＥＶ充電のインフラ戦略、再生可能な交通燃料政策である。

我々のモビリティ政策においては、2025 年までの 91 項目の具体的な行動が列挙されており、それぞれ先程の３つの中の１つに属している。91 項目それぞれに責任者、action owner がおり、運輸省の他にも住宅関連の省庁などにもこ

のような責任者がいる。全体を統括しているのが、運輸省だけでなく他の省庁も含む各省庁の各リーダー、そしてアイルランドの交通当局の各リーダーである。実施に際しては、実施のチームは同じチームからより下の地位の者になるが、より現場に近い方々が担当している。91 項目に関しては、４半期毎に成果を集計の上、毎年報告を行っている。来年にはステークホルダー全体で一度意見を収集し、交通部門全体において 2026 年からの行動計画で具体的に何を盛り込んでいくかを議論する予定である。

組織について述べる。まず、一番下の層に先程の action owner がいる。彼らがリスクや問題を発見した場合には、その上のレベル２の担当者に報告し、この担当者が上層部に報告することもできる。これは４半期毎に行われている。さらに、リーダーシップはその上位である政府レベルの省庁に報告することができる。このガバナンス構造の重要な部分は、一度上層部に報告が行われた場合に、逆方向にもきちんと報告が行われることである。つまり、双方向性に重点を置いている。

最後に、需要管理戦略、moving together についてお話ししたい。持続可能なモビリティ政策と行動計画という形で現政権は具体的に戦略を立てている。肉体的な制限や障害を持った方も含め、人々が様々な面でよりアクセスを向上できるような、いわゆる交通の手段を拡大していくというよりは、逆に、交通の需要を下げていくようなアプローチを取っている。また、渋滞対策も行っており、例えば自転車の利用、子供や年配の方々がよりよく利用できることを目指しており、それは交通だけではなく、体の健康や心身の健全性といった観点からも重要と考えている。公正・公平な政策であることにも重点を置いており、小規模あるいは制度全体を包括的に変えていく。様々なステークホルダーが絡んでくるので、全体の価値としてアライメントが取れている状態を目指すことも重要である。

【土地利用と交通計画の統合】

参考資料４．National Sustainable Mobility Policy
(Integration of Land Use and Transport Planning)

○オライリー首席補佐官

続いては、我々のモビリティ政策の目標の第９番（第６章「土地利用と交通計画の統合」目標）の進捗状況についてご説明したい。

我々の目標基盤は交通指向型開発であり、コンパクトで持続可能な成長とい

うところに重点を置いている。交通指向型開発の定義は、住宅・雇用・交通サービス、そして娯楽のための空間の提供を最大化することに焦点を置いた都市開発である。交通政策は、国家レベルや地方自治体レベルなど様々なレベルでの土地利用政策とも整合性を取らなくてはならない。また、気候変動対策とも整合性を取る必要がある。2040 年までの計画には具体的に 10 項目の戦略計画がある。その中には、持続可能性、コンパクトな成長、気候変動対策が含まれている。さらに、パブリックコメントも行っており、大規模に住宅の供給を行うこと、公共交通の供給を行うことにも重点を置いている。「万人に住宅を」という我々の 2030 年までの住宅政策があるが、万人に提供することに加え、ここに交通政策も盛り込んでいくという政策になっている。

国土開発計画には、資本に関する開発計画も含まれており、交通・インフラ等に 350 億ユーロの投資を行う予定である。気候変動対策や脱炭素化に関する我々の約束・義務とも整合するような、インフラ投資計画のための枠組みも策定している。また、都市計画には、５つの主要都市において人力による移動、またはバス・鉄道の移動に関して 20 ヵ年の計画があり、６年毎にこれを見直している。これらはすべて国土開発計画の枠組みに整合しており、各地域における開発計画とも整合している。また、地域毎の交通計画においても、国家レベルとの整合性を確認しつつ、各地域が担当している。これらの統合された階層によって、土地利用計画と交通計画の間でしっかりと統合が進んできている。

主要な都市部における開発の機会を確認するために、ワーキンググループが組織されている。このワーキンググループは運輸省及び住宅省によって指揮されているが、それに加えて土地利用に関係する各当局からもメンバーが入っている。既存の非常に高性能な公共交通機関に近接する緑地やグランフィールドの位置を我々は現在確認中である。特にダブリンやコークなど東部における、高性能な公共交通機関のある場所については、一通り研究調査が済んでいる。また、リムリック、ゴールウェイ、ウォーターフォードなどに関しても、2024 年までに調査が完了する予定である。これらの土地はいずれもバス・鉄道の近くにある。

各地域においてこの戦略を実際に実施していくためには、ガバナンスあるいは財政における様々な仕組みが必要であると考えている。今後公共交通ネットワークに投資を行っていくわけであるが、このような仕組みの構築に向けて尽力している。

【公共交通機関の脱炭素化】

参考資料４．National Sustainable Mobility Policy
(Decarbonising Public Transport)

○ムーア首席補佐官

それでは、大規模な資本を含むプロジェクトの承認プロセスについて、また、目標をどう達成させていくかについてご説明したい。

承認プロセスは３段階に分かれている。まず、初期段階で事業を評価することになるが、この事業におけるエビデンスの評価には、経済的・財政的な面からの評価も含まれる。ここで運輸省から承認が下りた場合は、第２段階で規制当局の評価が行われる。この承認を通過した後はさらに計画の評価として、調達関連文書の評価が行われる。ここでも運輸省から承認が下りた場合は、具体的に調達を市場に出して開始することができる。市場に出してさらに承認を得た場合は、政府レベルでコストの評価が行われ、入札へと進むことになる。政府による承認を経て、最終的に事業は実施段階、建築段階、建造段階に進むことになる。

実は最近このプロセスにはいくつかの変更があり、具体的にはレベル０である一番最初の承認の段階が撤廃された。また、特に大規模なプロジェクトの金額が２億ユーロに引き上げられたが、これは事業の承諾承認のプロセスを早めるためである。ただし、これを超える金額のプロジェクトについては、さらに厳格な承認プロセスが必要となっている。

次に、こうした事業の具体例を取り上げる。

最初は、「バス・コネクト・ダブリン」という事業であるが、主にダブリンにおけるバスネットワークへの大規模な投資プロジェクトである。これは再設計を加えて、例えば、新チケットシステムの導入・電化、新たなバス路線の追加等が含まれる。政府における承認はまず、第１段階は 2022 年に行われた。これにより包括的な承認が行われ、全ての新たなバスの交通路が計画段階へ進むことができた。12 の交通路のうち８つの計画が承認されている。これはプログラム全体を評価するという事業承認アプローチの具体例である。

続いて、「ＤＡＲＴ」、鉄道のプログラムをご紹介したい。ＤＡＲＴというのは、ダブリン全域における電気ベースの鉄道ネットワークである。これは、収容人数を２倍、電化されたネットワークを３倍に増やす計画を含む大規模なインフラ計画である。先程のバスの計画とは異なりＤＡＲＴの方は、プログラム全体の中でも個別の要素が独立して評価の対象となっている。そのプログラム

の一環として、ＤＡＲＴプラス西部への承認が本年完了した。2021 年と 2022 年には３つの車両分の注文・発注が政府承認の第３段階をクリアしている。これらの車両分は 2026 年から稼働する予定である。既存の電線を使って、車両の一部は完全にオール電化されていたり、電池を使った方式になっている。オール電化された方は既存の電線を使い、それ以外は電池を使って稼働する。

最後に、アイルランド史上最大の交通ネットワークプロジェクトとなる「メトロリンク」をご紹介したい。アイルランド全域を含む交通システムであり、１時間に 20,000 人の旅客を各方面に運ぶキャパシティを持つ予定である。まずは、ダブリンの北部から導入し、続いてダブリンの中心街へ拡張する予定であるが、空港に加えて既存のバスや電車のネットワークとも連携を取る構えである。承認レベルの１を 2022 年にクリアしており、現在計画段階にあるプロジェクトである。大規模なプロジェクトであるため、本年７月にトンネル建造を含む様々な国際的交通プロジェクトの管理の経験がある方を、このプロジェクトの管理のために抜擢した。承認が順調に進んだ場合は、2030 年までに施工、具体的な建築建造を開始し、2030 年から 2040 年の間には稼働という見通しを立てている。

【政策推進に際してのポイント・課題】

○オキアルアン事務次官補

アイルランドでは、ここ数十年にわたって公共交通への投資が少なかったという認識があり、従来は道路の整備や自家用車を中心とした交通システムに重点が置かれていた。2020 年代の 10 年間はかつてない規模の公共交通投資の 10 年と位置付けている。10 年で 350 億ユーロの投資というものをいかにして実施、活用していくかを非常に重視している。

３つの重要なポイントがあり、１つ目は施工・実走のペース・速度である。我々の計画システムが事業の速やかな施工を妨げないようにすることが課題の１つである。他方で、我々は民主主義社会であるので、きちんと人々がこの計画のプロセスに参加できるようにすることが非常に重要である。現在、この計画プロセスの改革を進めており、公共交通プロジェクトをより迅速に実走できるように尽力している。

２つ目の重要ポイントは、プロセスである。我々は、納税者の血税の使い道に関して承認プロセスがあり、そこに透明性があって説明責任が果たされていることを重要視している。

３つ目のポイントは、公衆による需要である。これは、人々の行動をいかに変えていけるかということが重要である。具体的には、自家用車から公共交通へ行動をシフトしていただくように、呼び掛けを行っている。ということは、もちろん市民の草の根のレベルからは、我々の取組みに対する反対の声も上がっているということである。その意味で、コミュニュケーションや透明性の確保は非常に重要である。

【質疑応答】

〔小宮山議員〕

○小宮山議員

本日の機会に感謝申し上げる。ＥＵの政策ともリンクしつつ、大変興味深く聞かせていただいた。日本とアイルランドでは似ている部分もたくさんあり、島国であること、様々なところがネットワーク化されているところは同じだと思う。一方で、両国の交通の違いとしては、日本の場合、地方都市では高齢化・人口減少とともに需要が減ってきている。また、最近は地震や水害などで鉄道や道路が寸断された後、交通の需要を復活させることが非常に難しくなっている。というのは、日本の交通網の多くが民営化したが、国や地方自治体の運営でない民間企業の場合、継続が不可能になっているという点が挙げられる。

質問としてはまず、公共交通の定義についてお伺いしたい。バス、ＤＡＲＴなど何が含まれるのか。鉄道とメトロリンクの違いがよく分からなかった。おそらく公費で運営していると思うが、この定義をお聞かせ願いたい。また、土地利用と交通計画のお話が随分あったが、住宅・都市開発と公共交通との関係性について詳しくご説明をいただきたい。

○先方

まず、既存の鉄道ネットワークはすでに大きなものがあり、これを拡張していくという動きがある。メトロリンクは主に地下鉄である。これが自立した別のシステムとして導入される予定である。既存の空港やバス・鉄道・路面電車など主要な駅とメトロリンクが文字通りリンクされる形になっている。このメトロリンクという大規模な収容量の交通システムを開発しようということである。アイルランドでは人口が急激に増加していく見込みが立っており、その対応としてこのような計画がある。

○先方

土地利用と住宅に関しては先程の計画の階層に戻るが、省庁間の連携を強化しているところである。全ての空間計画、土地利用計画を含む連携を強めている。アイルランドでは日本と違って地方都市も非常に成長している。人々がより持続可能な形で移動できるように、交通指向型開発というのは、郊外に広がっていくような成長ではなくコンパクトな成長を実現するために、交通政策が重要な役割を担っている。

○先方

国家レベルの計画枠組みにおいては、計画の要件が定義されており、住宅・都市開発・交通も含まれる。包括的な要件をそこで確認した上で、例えば人口に関して言えば、ダブリンは特に増加しているので、ダブリンと地方とのバランスを取っていくための様々な取組みが行われている。このため、ダブリンと地方都市を上手くリンクさせていくことに重点が置かれている。

○小宮山議員

都市が成長していくに伴ってそれが拡大していくと、交通アクセスが非常に難しくなるエリアが増えて価値が下がるということが日本でも起きているので、この政策は今後もさらに勉強したいと思っている。環境負荷に関しての対策が入れられているという点に注目するので、私たちも環境に優しく、コンパクトにネットワークされる活動網や公共交通を参考にしたい。

〔塚田議員〕

○塚田議員

３点質問させていただきたい。

１つ目は、車から公共交通システムに移行するにあたり、現在どのくらいの人が自家用車を利用して通勤し、どのくらいの人が公共交通を利用しているのか、割合が分かれば知りたい。

２つ目は、どのように車から公共交通システムを利用するように誘導しているのか。どのようにインセンティブを作っているのか。

３つ目は、ラストワンマイルをどのように解決するのか。公共交通システムから自分の家までのお話になるが、日本の場合は通勤すると駅から家までの時間が長いので、そのような問題をどう考えているのか。

○先方

１つ目の質問について、全体のトリップ数において自家用車が占める割合は70～71％であるが、ダブリンでは公共交通網が発達しているので、少し低い割合になっており、農村ではより高くなる。全体として自家用車を中心としたシフトになっていることは否めない。

２つ目の、どうやってインセンティブを付けていくか、どうやって人々の行動を誘導するかに関しては、１つは公共交通システムの改善。より時間通りに来るような信頼性のあるシステムにしていく。もう１つが、投資や開発を増やしていくこと。特に都市部においては重要だと考えている。

アメとムチという言い回しがあるが、インセンティブを上げるのがアメだとすると、ムチの方では、道路の空間の再分配を進めている。具体的には、自家用車でそこを通ることがより難しくなる一方で、徒歩で通った方が合理的という形を作っている。また、１つのムチとしては、道路交通量の管理として、駐車料金の増額あるいは渋滞に伴う手数料を導入する。これは政治的にかなり論争を生むものではある。

ラストワンマイルと言うのは非常に興味深い質問である。これに関しては、ＯＥＣＤの報告にも書かれていることを共有したい。具体的には、共有された共通の移動手段、スクーターや自転車などがここに含まれるが、例えばダブリンにも共通・共用の自転車のステーションがある。こういう形でより安全でより手軽に誰でも手軽に利用できるようなシステムを導入していく。

〔藤丸議員〕

○藤丸議員

エレクトリックカーについて、日本では充電の力、急速の充電が少し足りない。急速充電設備に 60 キロワットくらいないと使えないので、その点は注意しておく必要がある。良い車は 60 キロワット燃料タンクの容量が必要であるが、１時間くらいかかる。アイルランドでは、急速充電設備はどのような状況か。ちなみにポルシェは 200 キロワットくらいである。

○先方

アイルランドでも似たような問題があり、ＥＵレベルの規制や要件でも 2025 年までに高速、2030 年までに超高速の充電ステーションを作るという要請がある。高速道路においては、毎時間 150 キロワットまでの充電ステーションを作るという要請もある。

○藤丸議員

運輸省の方々は自分のエレクトリックバイシクルを持っているのか。

○先方

最近であるが購入した。

○先方

電動ではないが、普通の自転車を持っている。持続可能な手段しか使用していない。

【まとめの挨拶】

○スプラット事務次官

今回持続可能なモビリティ政策に関し、運輸省までお越しいただき心から感謝申し上げたい。ここで様々な学び合いがあったことを大変喜ばしく思う。

共通の価値観に基づく両国関係は、非常に健全でこれからも益々発展していくものと考えている。特に法の支配という観点からも、共通の価値観を有している。また、経済関係、貿易・投資に関しても、双方向にとって大きな利益があると考えている。アイルランドにとって日本は、アジア太平洋で２番目に大きな取引相手国であり年間 230 億ユーロの貿易額、アイルランドの企業は日本に 200 社以上もある。日本のアイルランドに対する海外投資は、アジア地域において最大であることもよく知られている。両国間の関係を今後さらに深めていくために、丸山大使もご存知のように、最近アジア太平洋における我々の計画を改めて更新したところである。

本日午後にはキャン・コーラ（アイルランド語で「下院議長」）とお会いになる予定と聞いているが、残りの滞在中の日程も充実したものになることを祈念している。

〔運輸省〕

（５）レンスター・ハウス（議会議事堂）参観

〔日　時〕９月 11 日（水）12:45

〔場　所〕レンスター・ハウス（議会議事堂）

〔対応者〕議会事務局職員

〔レンスター・ハウス正面〕

【レンスター・ハウスの沿革】

元々レンスター・ハウスは、18 世紀半ばにキルデア伯爵ジェームズ・フィッツジェラルドにより、邸宅としてダブリン中心部に建設されたものである。建物自体は、アイルランドを代表する建築家のリチャード・キャッスルによる設計であるが、後に米国大統領のホワイトハウスのデザインに影響を与えたと言われている。

その後は政治・社会情勢の変化とともに、ダブリンに住居を保持する必要性がなくなったことで、1815 年に第３代レンスター公爵は、レンスター・ハウスを王立ダブリン協会（ＲＤＳ）に売却した。これ以後、およそ 100 年もの間レンスター・ハウスは、芸術振興の推進を目的とするＲＤＳの本拠地となり、1853 年には大産業展示会も開催されている。

下院本会議場。19 世紀に王立ダブリン協会（ＲＤＳ）が所有していた頃のオリジナルのホールからは、白い柱のみが残っている。白い柱の奥の銅像は、1916 年アイルランド共和国の成立宣言文書に署名した７人。

【アイルランド議会と 1800 年合同法】

アイルランド議会の歴史は古く、13 世紀にキルデア州で開催されたのが最初の議会とされている。以降長年にわたり、アイルランド議会はダブリン城を含む様々な場所で開催され、18 世紀中頃には議会議事堂が存在していた。その一方で当時、アイルランドを直接統治下に置きたい英国は、アイルランド議会を説得の上、1800 年に合同法を可決させることに成功した。これにより、グレートブリテン及びアイルランド連合王国が成立し、アイルランド議会は閉鎖されることとなった。議会議事堂は不要となり、アイルランド銀行に売却された。

約 300 年近くの歴史を持つ本棚。18 世紀に存在していた議会議事堂に置かれていたもので、中には 17 世紀まで遡ることのできる議事録も所蔵。

【議会の設立・招集とレンスター・ハウス】

以後、アイルランドでは議会がない状況が 100 年以上続いたが、1916 年のイースター蜂起及びアイルランド共和国の成立宣言、制圧後の反乱指導者処刑を契機として、アイルランドの世論は英国に強く反発するようになり、1918 年の総選挙ではシン・フェイン党が大勝利した。翌 1919 年にアイルランドの議員は英国議会には赴かず、ダブリンのマンションハウスにおいて議会を設立し、アイルランド共和国として独立宣言を行った。これを機に英国との間で独立戦争が起こったが、その後の解散・総選挙を経て、1921 年８月に２回目の議会がマンションハウスに招集された。同年 12 月に両国代表団の間で英愛条約（英連邦内の自治領「アイルランド自由国」となる）が調印され、独立戦争も終結した。

1916 年アイルランド共和国の成立宣言文書（メインホールに掲額）

英愛条約の締結や 1922 年６月総選挙の後に議会は、議会としてより適切な建物をどう確保していくかについて、本格的に検討するようになっていった。具体的に検討するにあたり、再び議会議事堂を使用することは当然選択肢の１つであったものの、所有者がアイルランド銀行であったことに加え、別の重要な観点として、建物がほぼ通りに面していたため、外部から何らかの攻撃があった場合の不安が指摘されていた。

こうした中でレンスター・ハウスに目をつけたのが、当時の有力な指導者であったマイケル・コリンズである。彼は、レンスター・ハウスが通りから奥まった場所に位置し、また、700 人を収容できる優れたホールもあることから、議会にとって最適な施設であると確信し、ＲＤＳからリース契約を取り付けた(1924 年に買収)。この結果、1922 年９月に招集された３回目の議会以降、レンスター・ハウスが議会議事堂の開催場所となり今日まで至っている。

※現在のアイルランドの政治体制、議会の構成、定数及び任期、選挙制度、立法過程等については、「参考資料２．アイルランドの議会概要」を参照。

下院本会議場。議員定数は 160 人で、全国 40 の選挙区を代表し、任期は５年（解散あり）。

（６）オファイール下院議長兼友好議員連盟会長主催昼食懇談会

〔日　時〕９月 11 日（水）13:15

〔場　所〕レンスター・ハウス（議会議事堂）

〔対応者〕ショーン・オファイール下院議長兼友好議員連盟会長

ポール・デイリー上院議員（友好議員連盟メンバー）

※競走馬生産、農業問題に精通

ポーリック・オサリバン下院議員（友好議員連盟メンバー）他

※医薬品開発、教育・環境問題に精通

〔概　要〕ショーン・オファイール下院議長兼友好議員連盟会長を訪問し、両国議員連盟をはじめとする議員関係者等の積極的な交流の推進に加え、両国の政治経済・国際・安全保障情勢、女性の政治進出やＳＮＳへの対応、移民問題等について、意見交換を行った。

〔オファイール下院議長（左）と山本団長〕

〈主な発言要旨〉

【冒頭発言】

○オファイール下院議長

本日のご一行のレンスター・ハウス訪問を心から歓迎申し上げる。

いよいよ来年日本で完成する「アイルランド・ハウス東京」は、過去に我が国が海外で行った最大額の事業であり、両国間の投資促進を含む関係強化に繋がることを期待している。

来月には広島市長が我が国を訪問する予定であるが、平和首長会議の署名式典が準備されている。世界各地で紛争と断絶が絶えない中、非常に有意義な式典になると考えている。

○山本団長

本日のご招待に感謝申し上げる。貴議長とは、昨年２月の衆議院議長の招聘による訪日の際、友好議員連盟として食事をしながら様々な意見交換を行った。こうして再会できたことは大変喜ばしい。

また、貴議長は初めての日本で広島訪問を選択され、帰国後の本会議では「広島の被爆の記憶を決して忘れてはならない」と発言されたと承知している。我が国へのお心遣いに感謝申し上げる。

2022 年の「日アイルランド首脳共同声明」に基づき発出された、両国外務省間の日アイルランド関係文書（Japan and Ireland Delivering Shared Ambition）にも表れているとおり、両国関係がより緊密化していることを喜ばしく思う。二国間関係を強化するべく自分も友好議連会長として尽力し、今後も両国の議員関係者等の積極的な交流を推進していきたい。

「アイルランド・ハウス東京」の建設は貴国の対日関係重視の現れとして歓迎しており、完成を楽しみにしている。来年はそのオープニングや大阪・関西万博の機会等において、二国間関係の一層の強化が見込まれる年である。ビジネスや人的・文化交流等が益々進展することを期待している。

〔山本団長〕

〔右から、デイリー上院議員、オファイール下院議長、オサリバン下院議員〕

【両国の政治情勢】

○オファイール下院議長

昨日夜は世界中が注目している米国大統領選挙の討論会を観ていたが、結果はハリス候補の完勝であった。

○山本団長

先日日本では岸田総理が退陣を表明し、今月下旬に自民党総裁選挙が行われる予定である。10 月には新しい総理が誕生し、その後は衆議院の解散・総選挙が行われるであろう。

○オファイール下院議長

アイルランドでも 11 月に総選挙があるとの見方もあるが、ハリス首相をはじめとする政府要人は、任期末となる来年の２月か３月に選挙を行う意向であると思われる。

【両国の安全保障情勢】

○オファイール下院議長

特に近年北朝鮮は核開発を含む軍拡を進めているようであるが、このような動きは日本の安全保障にとってどのような影響を及ぼしているのか。

○山本団長

日本にとって北朝鮮は常に脅威の存在となっている。日本の防衛費は従来はＧＤＰ比の１％以内であったが、最近の北朝鮮や中国の動向に加え、ウクライナ侵攻に見られるロシアの脅威により、ＮＡＴＯ基準の２％へと今後引き上げられることとなった。

北朝鮮との関係でさらに言えば、今も北朝鮮に拉致されている横田めぐみさんを一刻も早く日本に取り戻すべく、最大限努力しているところである。

○藤丸議員

日本の安全保障政策は専守防衛を基本としているが、万一攻撃を受けた場合には即座に反撃できる能力が必要である。

○小宮山議員

防衛費の増額については、野党の立場としては納得しているわけではないので付言させていただきたい。

○オファイール下院議長

中立政策を掲げるアイルランドの国防は、陸海空軍あわせて 12,000 人が定員となっているが、実際には人員の採用がなかなか進まず、軍人は合計で 8,000 人以下しかいないのが現状である。

【女性の政治進出、ＳＮＳへの対応】

○オファイール下院議長

自分は女性の政治進出を促進することは、大変重要なことと考えている。アイルランドでは下院の 26％、上院の 38％が女性議員である。しかしながら、社会において男女比が半々であることからすれば、議会での比率も半々であることが望ましい。この点、議会としても努力している最中ではあるが、残念ながらその水準には至っていない。まだまだ改善が必要であり、公党の条件として候補者の 40％以上が女性となることを義務化することが現在検討されている。

○小宮山議員

日本では国会議員の候補者数の半数を女性とする法律があるが（※）、罰則はなく努力義務にとどまっている。自民党は現職議員が多いために女性候補者を増やすのは難しい一方、野党は３割程度を女性とする方向である。年内にも行われると予想されている総選挙において、女性議員が多く誕生することを期待したいが、今のところ女性の政治進出はなかなか進んでいない。

※「政治分野における男女共同参画の推進に関する法律」第２条

○オファイール下院議長

アイルランドでは、ソーシャルメディア等での批判や攻撃が人々の政界への進出を妨げている要因の１つとなっているが、日本ではどうか。

○小宮山議員

同様の問題はやはりあると思う。個人攻撃には生産性がなく対策が必要である。そうしたハラスメントへの対策については、現在総務省でも検討しているところである。

○オファイール下院議長

アイルランドでは政治家は批判されて当然とされているが、他者を尊敬する社会風土を持つ日本においても同様のことが起きているとは驚きである。

○塚田議員

かつての日本ではそういうところもあったが、今はかなり違ってきていると思う。

○オファイール下院議長

アイルランドの場合、誹謗中傷やニセ情報に関してはＳＮＳ企業と連携しながら削除等で対応しており、安全対策面では警察と連携して対策を進めている。

○山本団長

ＳＮＳの影響力は選挙自体にも及んでいる。ケンブリッジ・アナリシス（英国）がトランプ氏やヒラリー・クリントン氏に与えた影響について分析している。アイルランドでも今後ＳＮＳは大きな問題になる可能性があろう。最近では移民が問題となっているが、移民に関するＳＮＳの約８割は米国からの発信であることが判明している。

○オファイール下院議長

女性の政治進出の話題に戻るが、意思決定の最適化には人口の半分である女性の参加が不可欠。女性参加拡大の受入れに対し、今なお抵抗する一部の人が存在する。政治には最も優れた人物が必要であり、自身のためではなく信念を持って社会のために政治を行う人物が増えていくことが必要である。男性女性の問題は関係ない。

今後アイルランド議会では男性女性に関係なく、育児中の国会議員に対しては議会での代理投票を認めるなど、実行的な対応策を進めているところである。さらに、女性の政治参加と同様に若者の政治参加も重要であろう。

○小宮山議員

素晴らしい取組みであり、評価したい。

【アイルランドの移民問題】

○塚田議員

ＥＵ加盟国の多くで移民への対応が問題になっているが、アイルランドの現状はいかがか。

○オファイール下院議長

アイルランドの人口は約 500 万人であるが、海外には 7,200 万人のアイルランド系移民がいる。先進国が経済発展を継続するためには、発展途上国からの労働者が必要である。アイルランドでは道路建設に 50,000 人の労働者が必要とされており、また、最大の問題である住宅不足解消にも多数の労働者を必要とする。そのため、発展途上国からの合法的な労働者を受け入れている一方、彼らは家族に送金して自国経済の発展に寄与している。アイルランドでは看護師の 20％がインド人とフィリピン人。また、自分の地元（キルデア県）の精肉工場では 50 ヵ国から来た 500 人の労働者が働いている。

○小宮山議員

移民の子供たちに対する教育はどうなっているのか。

○オファイール下院議長

移民を含む全ての子供はアイルランド教育システムの中にある。

【両国の農家事情】

○デイリー上院議員

アイルランドでは農業をいかに若い世代に継承していくのかが問題となっている。

○山本団長

日本の農業労働者の平均年齢は 70 歳で厳しい状況にある中、新規農業参加者に対しては国と地域が金銭的支援を行っている。しかしながら、日本における農業は家族農業が基本であり、農地を持っていることが前提とならざるを得ない。新規参入者が農地を取得することは難しいのが現状である。

（7）アイルランド国立大学（ＵＣＤ）ライオンズファーム視察、ＵＣＤ教授ブリーフィング

〔日　時〕９月 12 日（木）10:50、12:30

〔場　所〕ライオンズファーム等

〔対応者〕ケイト・マッカーシー教授

エディ・ジョーダン職員

〔概　要〕アイルランド国立大学（ＵＣＤ）が所有するライオンズファームを訪問し、農場概要、経営方針・戦略等について、マッカーシー教授等から説明聴取及び質疑応答を行った後、施設内を視察した。また、同教授からは、アイルランド農業が抱える諸課題についてもブリーフィングを受けた。

〔白い建物（右奥）は事務棟〕

〖ライオンズファーム視察〗

〈主な発言要旨〉

【説明聴取及び質疑応答】

○ジョーダン職員

当ライオンズファームはＵＣＤの所有する教育・運営施設である。245 ヘクタールの広大な敷地の中に、乳牛 180 頭、肉牛 400 頭、馬 10 頭、羊 300 匹、山羊 45 匹、豚 130 匹、鶏 20 羽を飼育している。この農場には大学教育を全面的にサポートする役割もあり、農学部の学生・院生や獣医候補も数多く来ている。人員的には、農場の日々の運営を担当する 15 人の常勤スタッフが従

事している。

繁殖に関する細胞学や生理学など様々な研究分野にも関わっている一方、環境問題に付随する課題の解決に向けても尽力している。他方で、農場経営のためには利益も必要であるため、商業活動にも携わっている。例えば、農業機械の技術革新を目指すスタートアップ企業も入っており、その中には産業分野を専門とする創造性豊かな学生もいる。

○山本団長

本日はライオンズファーム訪問の機会を設けていただき感謝申し上げる。

日本の牧場においては、乳業の場合でも食肉の場合でも狭い所で牛舎を作って育てる形態を取っている。アイルランドでは広い土地を確保しつつ、自然に牛を成育させる形態を取っており、両国の畜産農家は環境が全く異なっている。また、日本の畜産農家は非常に利益が少なく、政府の補助がなければ継続が厳しい状況である。その意味で、アイルランドでは持続可能な畜産業が成り立っていると聞いており、そのノウハウや社会が畜産農家を支える環境等についてご教示いただきたい。

○マッカーシー教授

アイルランドは大変豊かな牧草地を有しており、乳牛においても肉牛においても、牛を育てる時には 85％から 90％で牧草地が使われている。西部と東部ではそれぞれ特徴があり、例えば、畜牛全体の 25％を占める南西部のコークでは、牧草地での放牧が主流である。一方で、20～25％を占める東部や北東部の地域では、英国のように牛舎に入れて育てる方法を取っている。

土地の特徴として、北西部は湿地であることや土壌が痩せていることから、肉牛に適している。他方で、南東部は乳牛に適しており、当牧場では年間 240～250 日間の放牧を行っている。搾乳は主に５月から６月にかけて行った後、少しずつ牛乳の生産量を下げながら徐々にフェードアウトしていく。分娩については、２月半ばから３月くらいにかけて行っている。食料は牧草がメインであるが、これは安価であることが理由である。牧草地に放牧するに際しては、牧草の成長具合を考慮しており、その成長は年間の半ばを頂点として弧を描くように変化していく。牧草が弧を描くのと同じように、牛乳の生産量もこれをなぞる形になっている。

以前のアイルランドでは、生乳生産調整のための「クォータ制」（乳製品の過剰生産・在庫を抑制するため、酪農家が生産できる乳量を制限）というものが存在していたが、2015 年に撤廃されて以降は大きな変化がもたらされた。具体的には、乳牛酪農を営む家族経営の農家が飛躍的に拡大することとなり、これによって従前の土地の利用方法が変わり、多くの草地が作物の栽培から酪農のための牧草地に変わっていった。

持続可能性との関係について言及したい。最近アイルランドでは戦略的な計画、2025 年フードワイズと 2030 年フードハーベストが策定された。同計画のポイントは、研究者はステークホルダー向けにより効率を高めること、また、アイルランドの生産物の輸出や市場を拡大していくことである。当初の優先事項は生産性の拡大や輸出の方策であったが、最近２～３年は重点が持続可能性の在り方にシフトしているという大きな変化が見られる。この持続可能性の観点からは、牧草地放牧をメインとするアイルランドの酪農・畜産は非常に有利に働いている。

現在アイルランドのＧＮＰの約 25％を農業分野が占めている。農業部門の中では約 30％が酪農である。この酪農での生産額は 2023 年に 1600 万～1700 万ユーロであった。別のカテゴリーである飲食料品では、ビール、ウイスキー、シードル（りんご酒）、チーズ、スキムミルク（脱脂粉乳）、ベビーミルク等を含めて 600 万から 800 万ユーロの収入があった。過去に我々は乳製品にいかに付加価値を付けていくかに重点を置いていた。例えば、アイルランドの有名なバターであるケリーゴールド。とても美味しくスーパーでは必ず売っている。これによりアイルランドの牧草で育った牛の価値を実感していただく、というのが従来の思考であった。

しかし最近では、炭素排出量をいかに下げていくかに重点がシフトしてい

る。アイルランドでは 2050 年までの炭素削減の国家目標が掲げられている。カーボンニュートラル、実質排出量ゼロに向けた目標があり、交通・建築・産業等といった各部門に対して個別目標が課されている。農業部門では 2030 年までに 25％削減の目標が課されているが、残念ながらこの目標は軌道には乗っていない状態である。ただし、これまでに５％の炭素排出量削減に成功している。

その一方で、酪農における炭素排出量は世界との比較ではかなり低い。現在は製品１キロあたりの排出量は 1.67 キロで、次の目標は１キロ以下に抑えていくことである。そのための戦略の一端をご紹介したい。

戦略の１つ目は牛の種類や頭数の管理である。牛の成育は春頃始まるが、その前の分娩を２～３月頃に行っている。人工授精に加えて、実際にオスの牛を使う組合せにより行っている。さらに、現在は性別が決定されている精子を使うことにより、メスの牛が生まれる確率が飛躍的に上がっている。実際、乳牛の方がオスの肉牛よりも価値が高いため、オスの牛が生まれた際には若い時にＥＵに輸出することも多い。他方で、動物福祉の観点からは様々な問題も指摘されていることから、メスの牛をピンポイントで産んでもらうためにも、性別が決められた精子を使うというわけである。

我々の農場にももちろん肉牛はいるが、乳牛と肉牛が交差しているというか、性別の決められた精子を作るためのエリートのオスの牛が肉牛として育てられることもある。ちなみに現在 120 頭のオスの牛がいる。

二つ目は肥料や食料の使い方である。肥料については「保護窒素ベースの肥料」、窒素の排出量を抑えるための保護加工が施されているものを重視している。食料については代替の作物種も使っている。従来は牧草のみであったが、最近では豆類やクローバー等も導入している。クローバーには窒素を固定する機能があるため、さらに飼料としても使うことができるといった二重の用途を持っている。

【施設内視察】

○搾乳場

・２人のスタッフで１時間に 200 頭の搾乳が可能。（労働効率の向上）

・青いチューブは搾乳後に自動的に洗浄するためのもの。

・牛の耳に付いているチップにより、搾乳回毎の搾乳量を記録。

・牛のベッド清掃にも常に配慮し、乳房を清潔に維持。（牛乳の高品質化）

○牧草地

・牧草の管理面を重視しているアイルランドでは、一斉に牛を放つのではなく必要頭数のみを放牧することにより、牧草の量を調整。

○トラクター

・牛のフンを取り除く機械。（排出物は貴重な栄養源）

・土の中に尿分が入る一方で草の表面は清潔に維持。

○代替作物

・気温が低いアイルランドで育てるのが一番難しいのはタンパク質。（大豆を栽培することは不可）

・グリーンピースのような豆類の栽培がアイルランドでも可能か試行中。

〔ブリーフィング〕

マッカーシー教授からは、以下のアイルランド農業が抱える諸課題についてもブリーフィングを受けた。

・現在ＥＵから特権的に認められている牧草地の窒素排出量が、今後も継続されるかどうかの懸念

・毎日牛には大量のエサが必要な事情と食料の持続可能性との整合性

・動物福祉に対するアイルランドの方針・対応振り等