

ドイツ連邦共和国バーデン＝ビュルテンベルク州

神奈川県議会友好代表団 派遣報告書



神奈川県議会

令和7年11月9日～14日

神奈川県議会

目 次

I	派遣概要	1
II	訪問日程	2
III	ドイツ連邦共和国の概要	3
IV	バーデン＝ビュルテンベルク州の概要	5
V	神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州の交流	7
VI	訪問概要	
1	在フランクフルト日本国総領事訪問	8
2	BASFルートヴィヒスハーフェン本社工場視察	16
3	e-mobil BW視察	23
4	バーデン＝ビュルテンベルク州政府表敬訪問	30
5	バーデン＝ビュルテンベルク州議会表敬訪問 及び州議会主催昼食会	41
6	Bayern Innovativ視察	50
7	在ミュンヘン日本国総領事訪問	55

I 派遣概要

1 目的

ドイツ連邦共和国バーデン＝ビュルテンベルク州と本県との友好提携を記念し、議会友好代表団を派遣することにより、両県州の友好と信頼を深め、今後のより一層の交流の推進を図るとともに、同州内における先進施策等を調査する。

2 派遣先

ドイツ連邦共和国バーデン＝ビュルテンベルク州ほか

3 代表団構成

団 長	長田	進治	議長	自民党
団 員	高橋	栄一郎	議員	自民党
	原	聡祐	議員	自民党
	藤代	ゆうや	議員	自民党
	斉藤	たかみ	議員	立憲民主党・かながわクラブ
	京島	けいこ	議員	かながわ未来
	さとう	知一	議員	日本維新の会
	すとう	天信	議員	県政会・立憲神奈川ネット
随 員	山田	修	議会局副局長	
	佐藤	恭子	議会局政策調査課長	

4 派遣期間

令和7年11月9日（日）から14日（金）までの6日間

II 訪問日程

日次	月 日	現地時間	内 容
1	11月9日(日)	12:35 19:00 19:30	羽田空港発 (ルフトハンザドイツ航空 LH717便) フランクフルト空港着 (所要時間 14時間25分) ホテル (Moevenpick Hotel Frankfurt City) 着 【フランクフルト泊】
2	11月10日(月)	10:10 10:30~11:30 14:30~16:45 18:15	ホテル発 ■在フランクフルト日本国総領事訪問 ■BASFルートヴィヒスハーフェン本社工場視察 ホテル (Holiday Inn Stuttgart) 着 【シュトゥットガルト泊】
3	11月11日(火)	9:10 10:00~11:30 14:00~16:00 17:00	ホテル発 ■e-mobil BW視察 ■バーデン=ビュルテンベルク州政府表敬訪問 ホテル (Holiday Inn Stuttgart) 着 【シュトゥットガルト泊】
4	11月12日(水)	9:15 9:45~11:45 12:00~13:10 17:00~17:50 18:20	ホテル発 ■バーデン=ビュルテンベルク州議会表敬訪問 ◆バーデン=ビュルテンベルク州議会主催昼食会 ■Bayern Innovativ視察 ホテル (Maritim Hotel Munchen) 着 【ミュンヘン泊】
5	11月13日(木)	8:00 8:30~9:20 10:00 12:00 13:00 14:00	ホテル発 ■在ミュンヘン日本国総領事訪問 ミュンヘン空港着 ミュンヘン空港発 (ルフトハンザドイツ航空 LH105便) フランクフルト空港着 (所要時間 1時間) フランクフルト空港発 (ルフトハンザドイツ航空 LH716便) 【機内泊】
6	11月14日(金)	10:45	羽田空港着 (所要時間 12時間45分)

■ : 公式行事 ◆ : 公式食事会

Ⅲ ドイツ連邦共和国 (Federal Republic of Germany) の概要

1 人口

約8,482万人
(2023年6月、独連邦統計庁)

2 面積

35.7万km² (日本の約94%)

3 首都

ベルリン (人口約386万人)
(2023年、ベルリンーブランデンブルク統計庁)



4 宗教

カトリック (26.7%)、プロテスタント (24.3%)、ユダヤ教 (0.1%)

5 政体

連邦共和制 (16州：旧西独10州、旧東独5州及びベルリン州。1990年10月3日に東西両独統一)

6 元首

フランク＝ヴァルター・シュタインマイヤー大統領
(2017年3月19日就任。2022年2月再選。任期5年)

7 議会

二院制 (ただし、連邦議会と比べ、連邦参議院の権限は限られている。)

(1) 連邦議会 定数630議席 (任期4年)

小選挙区制を加味した比例代表制の直接選挙により選出

会派名	議席数
キリスト教民主同盟 (CDU) /キリスト教社会同盟 (CSU)	208
独のための選択肢 (AfD)	152
同盟90/緑の党社会民主党 (SPD)	120
同盟90/緑の党	85
左派党	64
無所属	1

(2) 連邦参議院 定数69議席

各州政府の代表（原則州首相及び州の閣僚、人口により各州3～6名）により構成

8 政府

首相：フリードリヒ・メルツ（CDU）

- 1949年の西独成立以来、一貫して連立政権。戦後は、概ねCDU／CSUとSPDの二大政党の間で小党FDPがキャスティング・ボートを握る形で連立政権を構成。1970年代末以降は、環境問題に対する関心の高まりを背景に「緑の党」が台頭し、1998年には連立政権に参加。また、統一以降は、旧東独市民の現状への不満票を吸収して旧東独政権党の流れをくむPDS（SPDから分裂した勢力等が加わり、2007年に「左派党」と改称）が議会に進出した。
- 2021年9月26日に行われた連邦議会選挙の結果、大連立政権を組んでいたSPDが第一党（25.7%、前回比+5.2%）、CDU/CSUが第二党となるも結党以来最低の得票率（24.1%、前回比-8.8%）。緑の党が+5.9%と得票率を伸ばし、第三党に。2021年12月、SPD、緑の党、FDPから成る三党連立政権が発足した。
- 2025年2月23日に行われた連邦議会選挙の結果、CDU/CSUが第一党に復帰した。同党は、第三党のSPDとの連立協議を経て合意に至り、同年5月6日、メルツCDU党首が首相に選出され、CDU/CSUとSPDによる連立政権が発足した。

9 経済

- ドイツは世界有数の先進工業国であるとともに貿易大国。GDPの規模では欧州内で第1位である。
- ドイツの主な貿易相手を地域別に見ると、輸出入ともに欧州が全体の3分の2程度を占める（輸出は欧州（68.2%）、アジア（14.6%）、カナダ・米国・メキシコ（10.8%）、輸入は欧州（67.8%）、アジア（20%）、カナダ・米国・メキシコ（7.8%）の順）。国別では以下のとおり。
輸出：米国、フランス、中国、オランダ、英国（日本は16位）
輸入：中国、オランダ、米国、フランス、ポーランド（日本は15位）
- 主要産業：自動車、機械、化学・製薬等

（出典：外務省ホームページ ドイツ連邦共和国基礎データ）

IV バーデン＝ビュルテンベルク州の概要

1 州の概要

- ・ 経済規模は、アイルランド、スウェーデン、ベルギーより大きい豊かな州
- ・ 欧州有数のハイテク産業集積地。主要産業は自動車産業、機械工業、医薬品。観光業も盛ん。優良な中小企業が多数
- ・ 研究開発に重点(特許出願件数(2024年):全独の38.7%(1位/16州)。バイオテクノロジー、IT、エネルギー・環境関連産業が重点)。2019年に実施された独エリート大学選考で11校中4校がバーデン＝ビュルテンベルク州から選出
- ・ 伝統的に保守が強く、キリスト教民主同盟(CDU)が1953年以降一貫して州政権与党であったが、福島原発事故を受けた国内原発廃止論を追い風に緑の党が2011年3月の州選挙で大躍進を遂げ、緑の党のクレッチュマン州首相を首班とする社民党(SPD)との連立政権成立。緑の党の中でも現実派とされ有識者の支持が高い同州首相の下、2016年3月の選挙では緑の党が第一党となりCDUとの連立政権成立。2021年3月の選挙後、緑の党とCDUの連立政権が継続。2026年3月に次回州議会選挙を予定
- ・ 大企業:メルセデス・ベンツ、ポルシェ、ボッシュ、SAP、ZF等



2 日本との関係

(1) 在留邦人数

6,121人(2024年10月)

(2) 日系企業拠点数

259拠点(2024年10月)

(3) 対日貿易

輸出約44億ユーロ 輸入約33億ユーロ(2024年)

(4) 姉妹都市・友好関係

13都市(特に、2024年に35周年を迎えた神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州、35年にわたる交流を続ける松山市とフライブルク市、30年以上続く熊本市とハイデルベルク市等)

(5) 政府間・議員間交流

- ・ 州政府要人の訪日
クレッチュマン首相（2013年。当時連邦参議院議長）
ホフマイスター＝クラウド経済大臣（2018年2月。インダストリー4.0に関する覚書が業界団体間で調印されたほか、内田裕久氏をバーデン＝ビュルテンベルク州駐日代表に任命）
ハウク農業大臣（2023年9月）
州議会学術・芸術委員会（2024年3月。オルショウスキ学術・教育大臣参加）
ヘルマン交通大臣（2025年3月）
- ・ 2014年、2024年、黒岩神奈川県知事が友好関係25周年、35周年の際にバーデン＝ビュルテンベルク州を訪問
- ・ 2022年、西銘復興大臣がバーデン＝ビュルテンベルク州を訪問
- ・ 2022年、武部農林水産副大臣がバーデン＝ビュルテンベルク州で開催されたG7農業大臣会合に参加
- ・ 2025年、神奈川県議会友好代表団がバーデン＝ビュルテンベルク州を訪問

3 基本的事項

(1) 人口

1,125万人（3位/16州、2024年）

(2) 面積

35,748km²（3位/16州、2023年）

(3) GDP

6,502億ユーロ（3位/16州、2024年暫定値）

(4) 成長率

-0.4%（全独-0.2%、2024年暫定値）

(5) 失業率

4.2%（全独6.0%、2024年）

(6) 州都

シュトゥットガルト（人口約61万人、2024年12月）

(7) 州首相

ヴィンフリート・クレッチュマン（緑の党）

（出典：在ミュンヘン総領事館ホームページ）

V 神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州の交流

1 交流のきっかけ

- 1982年11月、バーデン＝ビュルテンベルク州経済省日本代表事務所代表を通して、神奈川県に交流の申入れがあり、駐日西ドイツ大使（バーデン＝ビュルテンベルク州出身）が長洲知事を訪問した際に、両地域の交流促進に賛意を示した。
- これを契機に、1983年5月、バーデン＝ビュルテンベルク州経済大臣一行が来県、シュペート州首相の親書が長洲知事に届けられ、交流が始まった。
- 1984年4月、シュペート州首相の来県、1985年4月の神奈川県友好代表团（長洲知事等）のバーデン＝ビュルテンベルク州訪問、経済交流や、行政職員の研修交流等を中心に、交流が積み重ねられた。
- これらの交流を経て、1989年9月、シュペート州首相が来県した際、友好関係の公式化の申入れがあり、同年11月、神奈川県友好代表团（長洲知事等）をバーデン＝ビュルテンベルク州に派遣し、友好提携を締結した。

2 最近の主な交流事業

- 2025年3月
 ヴィンフリート・ヘルマン交通大臣を団長とする訪問団が来県し、黒岩知事を表敬訪問した。
- 2024年7月17日・18日【友好提携35周年】
 友好提携35周年記念事業等実施のため、黒岩知事を団長とする訪問団がバーデン＝ビュルテンベルク州を訪問。クレッチュマン首相との間で「さらなる友好交流の促進に関する覚書」に署名したほか、ライフサイエンスセミナーの開催、バーデン＝ビュルテンベルク連携州立大学カールスルーエ校における講演会を実施した。
- 2024年3月
 バーデン＝ビュルテンベルク州議会科学・研究・芸術委員会ネセ・エリクリ委員長を団長とする訪問団が来県し、黒岩知事及び加藤議長を表敬訪問した。
- 2023年5月
 バーデン＝ビュルテンベルク連携州立大学カールスルーエ校学長が来県し、横浜国立大学との大学間交流協定締結に向けた意見交換を行った。

（出典：神奈川県ホームページ）

VI 訪問概要

1 在フランクフルト日本国総領事訪問

【日時】

令和7年11月10日（月）10：30～11：30

【場所】

在フランクフルト日本国総領事館

【対応者】

総領事 伊藤 毅

副総領事 奥野 舞子

経済担当官 六鎗 夕貴

【概要】

在フランクフルト日本国総領事館は、ヘッセン州、ラインラント＝プファルツ州及びザールラント州を管轄している。

この3州には、約7,000人の在留邦人、200を超える日系企業が在籍している。

【長田議長あいさつ】

本日は、貴重なお時間をいただき、ありがとうございます。

このたびは、神奈川県と友好提携を結んでおりますバーデン＝ビュルテンベルク州を訪問させていただきますが、フランクフルトは、とりわけ、横浜市とは様々縁が深いというお話も伺っておるところです。

皆様には、日頃から、本県をはじめとする日独間の友好交流や日本企業への支援にお力添えをいただいておりますので、この場をお借りして、御礼申し上げます。

本県では、今回、バーデン＝ビュルテンベルク州との友好提携を記念し、今後、より一層の友好交流の促進を図るべくドイツを訪問させていただいているところですが、併せて、こちらでの領事サービス活動や、日独間の友好交流活動の状況などを、お伺いできればと考えております。

また、ご存じのとおり、2025年日本国際博覧会「大阪・関西万博」には、「サーキュラーエコノミー（循環経済）」をテーマとしたドイツパビリオンを出展いただき、国内外から多くの方が訪れ、大盛況のうちに、先月閉幕となったところです。



次は、2027年3月に横浜市で国際園芸博覧会「GREEN×EXPO 2027」（以下、「GREEN×EXPO 2027」という。）が開催されます。この博覧会は、花や緑、農などをシンボルとしたSDGsの取組を国内外にPRし、多様で持続可能な社会の恵みを次の世代へ引き継いでいく場となることと確信しております。ぜひ、こちらの博覧会も日本国際博覧会と同様にドイツを始めとして海外からも多くの方が訪れていただけるよう、お力添えいただけますと、嬉しく思うところです。

お忙しい中、ご無理をお願いして大変恐縮ですが、お時間の許す範囲で、お話をお伺いできればと思いますので、どうぞよろしくお願いたします。

【伊藤総領事説明】

- 当領事館は、このフランクフルト市のあるヘッセン州、ラインラント＝プファルツ州、ザールラント州の3つを管轄している。この中でも、最も経済的にも政治的にも重要な都市がフランクフルト市。ヘッセン州に日本人は約5,800人おり、そのうちの約4,600人がフランクフルト市とその周辺にいる。ラインラント＝プファルツ州には約1,000人、ザールラント州には約200人在籍している。
- フランクフルト市にはフランクフルト国際空港があり、97か国の直行便が飛んでいる。日本との直行便も1日に4本飛んでおり、これは皆に驚かれる。このように交通の面でも非常に便利な場所であるため、いくつかの日本企業が欧州本社や欧州中東アフリカ本社を置いている。
- 欧州中央銀行やドイツの中央銀行であるドイツ連邦銀行がフランクフルト市にあり、国際金融の中心でもある。
- 当領事館のすぐ近くにメッセという国際展示場があり、見本市を開催している。世界中からの交通の便の良さということもあり、日本の企業や自治体もよく出展している。日本の見本市は広告宣伝的な要素が強かったりするが、ドイツの見本市はその場で大きな商談が成立することも多く、経済的に大きな役割を果たしている。
- その他、ベーリンガーインゲルハイムという世界有数の製薬会社がラインラント＝プファルツ州に本社を構えるなど、バイオ関係でも強い。
- ドイツは2年連続のマイナス成長だったが、ヘッセン州はその間もずっとプラス成長を続けており、経済的にはかなりドイツを引っ張っているところかと思う。
- そういうこともあって、日本人の数もヘッセン州が他の2州と比べて多い。



- ドイツでは、日本文化は大変な人気があり、例えば、このフランクフルト市にはかなり本格的な日本式建築の弓道場があったり、ラインラント＝プファルツ州のカイザースラウテルンというところにはヨーロッパで一番大きい日本庭園があり、その中に日本式なお茶室があったりする。また、最近ではコスプレ、アニメ、漫画も非常に人気である。当領事館は、様々なところに顔を出して、日本の文化、そして日本とドイツの友好関係を盛り上げるというようなこともやっている。
- ドイツは、連邦制としてまとまって国ができたのがそんなに古いことではないということもあり、例えば、教育は州以下の自治体の権限であったり、産業もいろんな地域に散らばっていたりするなど、地域ごとにかかなり多様性がある。
- 「GREEN×EXPO 2027」に関しては、フランクフルト市長にお会いした時に話が出ており、また、フランクフルト市は横浜市の友好都市でもあるので、市長も横浜訪問を非常に積極的に考えていただいているようで、割と近いうちに横浜に行きたいということは考えていると思う。
- フランクフルト市には世界182か国出身の方が住んでおり、ヘッセン州には世界110か国出身の方が住んでいると言われている。国際金融の中心とか国際空港があるとか、そういった面もあってフランクフルトはドイツでも最も国際的な場所であると言われている。



【質疑・意見交換】

(長田議長)

横浜の国際展示場は世界の規模からすると極めて小さいが、その経済的な波及効果は計り知れないものがあるので、それなりのサイズのものをしっかりと作るべきだと我々もずいぶん運動したこともあったのだが、実際、経済効果は大きいものなのか。確か、世界の中でもこのフランクフルトの国際展示場はかなり大きな方と聞いているが。

(伊藤総領事)

サイズからするとハンブルグの国際展示場の方が大きいですが、フランクフルトも、近隣のホテルの需要が高まるなど、経済効果は非常に大きい。このフランクフルトの見本市は歴史的にはかなり古く、神聖ローマ皇帝がフランクフルトに来る商人のために通行証を出したと聞いている。今でも頻繁に見本市が開催されている。

(長田議長)

世界からフランクフルトに多くの方が見えているそうだが、今、日本国内では、

むしろ過剰なインバウンドとか外国人の受入れに対する反発が少し高まっている面がある。市長がシリア出身とのことなので、インバウンドや外国人との融和は非常に上手くやられているのかなと思うが、一方で、ドイツでは保守的な政党が過半数を占めるような状況というような話もあるので、ドイツ国内の情勢としてはどうか。

(伊藤総領事)

実は、私自身、ドイツの移民問題というのを正直実感しにくいところはある。というのは、普段過ごしているフランクフルトという場所は、ドイツの他の場所とはかなり違う部分があると思う。ドイツの国全体がマイナス成長の中、フランクフルト市、そしてヘッセン州はずっとプラス経済が続いており、世界中への交通の便の良さもあって、世界中からビジネスマンが来るし、外国人の比率も非常に高い。そのような中、フランクフルト市長はSPD（社会民主党）で労働組合などの支持も得ているし、ビジネスオーナーの方々からも非常に評判が良い。そういう方が市長だということもあって、たぶん、ドイツの中ではかなり特殊なところはあると思う。

旧西ドイツの中で、今年の選挙で、AfD（ドイツのための選択肢）が一番票を取ったところが2つだけあって、そのうちの1つがラインラント＝プファルツ州のカイザースラウテルン市なのだが、そこは、大学に行かずに専門教育をしっかり受けて手に職を持った多くの労働者が工場で働いている。一方で、かなりハイレベルな大学や研究機関もある。AfDが第一党になっていると、やはり経済的な面で、ドイツの自動車産業が今ひとつ調子が悪いという中で不満を持った人々が多く、そういうことでAfDが第一党になったということが言われていたりするが、車で群衆に突っ込むテロが何度か起きているし、印象に残ったエピソードとしては、最近、難民の方が家庭内暴力で逮捕されて裁判になった際に、ついた通訳はずっと昔にドイツに来たアラビア語地域の方で、ドイツ社会に溶け込んでいる方であったと。その方が被告の通訳をするときに、被告がとてもドイツでは受け入れられないようなことを言って、通訳がそれを非常に辛そうに通訳したということを知っていて、外国人の受入れというのはいろいろな課題があるのだろうなと思った。

ちなみに、最近ドイツでは、ドイツに来られた方に対するドイツ語の要求が結構厳しい。日本企業の派遣駐在員の配偶者にドイツ語コースを受講しろというような話があり、私から、日本企業の方々にドイツ語を要求することは、日独間の、あるいはフランクフルトへの投資、フランクフルト経済にとってもよくないので、それは免除してくれという話をして、目をつぶっていただいている。

(さとう議員)

難民も含めて外国人がかなり多い中で、小学校や中学校の教育はどうなっているのか。

(伊藤総領事)

私の実感としては、大変ドイツ語が堪能な方々が多いというところはある。

(さとう議員)

私の地元の愛川町は、4万人の人口の中の9%が外国をルーツにする方々で、しかも、特定のところから来ているわけではなく、18か国からバラバラに来ている。ある小学校は、26%、4分の1以上が外国にルーツを持つ児童で、教育に非常に苦勞されているということがあり、そういった視点から、ドイツでは、今お話のあったような、ドイツ語が喋れないといけない、みたいな空気がある中で、初等教育、中等教育などはどのような形で成り立っているのかなということが興味深かったので、お話を聞かせていただきたい。

(奥野副領事)

今、小学生や中学生の方たちは、両親が難民として来ていて自分は第2世代、第3世代の方が多く、生まれ育ちがドイツなので、もうドイツ語は堪能という方が多いかなという印象。ただ、家庭内では両親と話す時は違う言語なので、そういった面で少々苦勞することもあると聞いている。ドイツ語能力がネイティブのドイツ人に比べてちょっと劣ってしまう場合もあるかもしれないが、そこに何かしらの対策があるというような把握はしていない。

(さとう議員)

受け入れる側も、慣れているというか、そういうことはわかっているのかもしれない。

(奥野副領事)

そうかもしれない。両親世代向けのドイツ語研修はあるのだが。

(さとう議員)

愛川町でも、4分の1以上が外国籍なので、家庭向けのお知らせみたいなものを作るのでもかなり苦勞している。ただ、一方では、アプリで翻訳ができるので、そういった意味では、昔に比べたらかなりよくなっているのかもしれない。

(伊藤総領事)

そもそも、ドイツはフランスと地続きなので、ヨーロッパの長い歴史の中で、フランスでキリスト教の一派が迫害された時に、フランスからその迫害されたキリスト教の人たちが引っ越して来て、そこにフランス語のコミュニティを作っていて、例えば、その教会の言語も、今はドイツ語だが元はフランス語というような場所があったりとか、ザールラント州の州都はドイツ領とフランス領を何度も繰り返している場所だったりとか、神聖ローマ帝国時代から見本市で人が集まっているとか、ほぼキリスト教圏ではあるがいろいろな言葉が元々あったということがあると思う。それに加えて、第二次世界大戦後の時点で、既にドイツでは労働力不足が問題になり、大戦後の復興の時からかなり外国人労働者がいた。そういう歴史的な長さということがある。先進国の国際的な都市では、その国の言葉又は英語がまだできない子どもたちのためのプログラムがあると聞いている

が、ドイツがどうなっているのかということは、私自身、よくわかっていない。

(原議員)

3月に、スイスとフランスに行ってきたが、そこで聞いたのは、最低賃金が90万とか、移民の方には70万出ているとか、駐在員の方がワンルームを借りても30万といった物価の高さ。ドイツの生活感というのはどのような感じなのか。昨日、街中のラーメン屋さんを見たら値段が14ユーロだったが、駐在員の方がフランクフルトで住みやすいだとか、物価がこんなものだとか、その辺の生活指標的なものが身近にあれば教えてほしい。

(伊藤総領事)

今は、日本から来た人にとっては円安になってしまっているのが非常に辛い感じがするが、ドイツの方々是非常に元々の暮らしが質素な方が多いのかなど。特に食事関係は、基本、外食しないとか、そういうところはあると思う。

(六鎗経済担当官)

ドイツの方々には本当に質素というか節約家の方が多く、あまり普段の生活ではお金を使わず、旅行に行く時にパッと使うような感じ。

(さとう議員)

食材は高いのか。

(六鎗経済担当官)

野菜、果物、ソーセージ、乳製品などは安い。魚は高い。

(原議員)

最低賃金はどうか。

(六鎗経済担当官)

日本よりは高い。

(原議員)

ドイツ人は、家を買って住むのか、それとも賃貸か。

(六鎗経済担当官)

どちらもある。特に郊外だと一軒家の賃貸もある。家賃はピンキリ。

(さとう議員)

ドイツの方々には、外食はほとんどしなくてもビールは飲みに行くのか。ドイツだとそういうイメージがあるが。

(六鎗経済担当官)

仕事帰りに飲みに行こう、という感じではない。パブやドイツ料理屋などに、週に1回くらい、土曜日とか特別な金曜日の夜とかに行くという感じ。

(伊藤総領事)

家賃は、やはりフランクフルトは他の都市と比べると高い。ちなみに、ベルリンはドイツの中でスタートアップあるいは芸術家が結構集まっていると言われていたが、それは、ベルリンの中の旧東ドイツの地域が結構家賃が安いからだとい

うことだそうだ。

(原議員)

昨日フランクフルトに着いてこの近隣しか見ていないが、ドイツの街はこういうイメージなのか。

(伊藤総領事)

高層ビルは、ドイツではここにしかない。フランクフルトからちょっと離れると、小さい綺麗な街がたくさんある。

(斉藤議員)

領事館では、海外での事件事故等に巻き込まれた日本人の援護、平時における安全対策を行っていると同っている。ここ最近で、事件事故に巻き込まれる方が多いなどの傾向があれば伺いたい。また、平時における安全対策は具体的にどういうことをされているのか伺いたい。

(伊藤総領事)

管轄内では、事件事故というのは幸いあまりなく、一方で、ドイツ全体では、群衆に車が突っ込む、ナイフで刺す、というような事件があるので、そのようなときに、注意喚起、あるいは、具体的に何が起きているかわからないが報道でこういうことが起きているらしいのでこちら辺には近づかないで、という案内を一斉メールで送信している。

当領事館が直接関わったケースだと、ここに住んでいた日本人が別の国に行ってクレジットカードを使った時に、ドイツに戻ってきてから見覚えのない高額請求が来たとか、日本でチケットを買ってドイツに来たのだが、滞在中に予定以上にお金を使ってなくなってしまったとか、洪水被害が起きた時に、そこに住んでいる日本人に連絡を取ろうとしたら、もう転居していたのだが、我々がそれを把握していなくて苦労したとかいうケースがあった。

(高橋議員)

ドイツは、EUに入って世の中でも勝ち組だとずっと言われていたと思う。ちょっとした御縁があって、ブルガリアに行く機会が多いのだが、15年ぐらい前に行った時には、ドイツは賃金が高いので、優秀な若い人はみんなドイツに行くと。しかし、最近行った時には、ドイツに行ったはいいけれども、やはりそこでもなかなか思うように仕事ができなくて、逆にブルガリアに帰ってくる若い人が多いという話を聞いた。最近では、ドイツではなく、アメリカに行く優秀な若い人が多いというようなことを聞いている。移民みたいにEU圏外から来る人や、EU圏内の若い人のドイツへの移動とか、その辺の状況がわかれば伺いたい。

(伊藤総領事)

ここ数年でいうと、ドイツ経済はヨーロッパの他の地域に比べて悪く、工場を閉めてリストラするなど、失業が若干増えている。一方で、ドイツは労働力不足が続いている。そのため、ドイツ全体として、外国出身の方がかなり働いている。

現在は、以前ドイツがヨーロッパを引っ張っていた状況とは違う感じがする。ユーロができた時、ドイツは自国通貨がかなり安く評価されているような状況で輸出が盛んだった。さらに、中国のマーケットやロシアのエネルギーが好調だった。しかし、今では、ウクライナ侵攻とか、ロシアにエネルギーを頼るわけにいかないこととか、経済的には引き続き中国依存は強いが、中国に進出したドイツ企業が技術を吸い取られて、中国との競争が劣勢になっているとか、ドイツ全体として、厳しい状況にある。

ちなみに、私が以前ロンドンにいた時に、正式にイギリスがEUから離脱したが、それ以降、イギリスから東ヨーロッパ出身者がヨーロッパ大陸に戻って行ったというようなこともあるようで、東欧系の人たちの労働状況は厳しくなっているのかもしれない。さらに、EU離脱後、イギリスで東ヨーロッパ系の移民が減った一方で南アジア系の移民が増えているということも聞いた。

(長田議長)

様々お話を伺うことができて本当によかった。いろいろ厳しい中であるが、皆様にぜひ頑張ってもらっていて、日本とドイツの関係をより良いものにしていただきたいと思います。また、法人の様々なケアもあろうかと思うが、そのあたりのことをお願いできたらと思っている。



2 BASFルートヴィヒスハーフェン本社工場視察

【日時】

令和7年11月10日（月）14：30～16：45

【場所】

BASFルートヴィヒスハーフェン本社工場

ビジターセンター

本社工場

クリエーションセンター

【対応者】

貿易・産業政策・国際交流・政府渉外担当シニアマネージャー

(Senior Manager Trade, Industry Policy & International Networks
Communications & Government Relations BASF Group)

ヤン・フォン・ヘルフ (Jan von Herff)

クリエーションセンター長

(Senior Manager Creation Center & designfabrik)

アンドレアス・メーガーライン (Andreas Mägerlein)

ビジターセンターガイド (Guide Visitor Center)

イルカ・ハーセ (Ilka Haase)

【概要】

BASF（ビーエーエスエフ）は、ラインラント＝プファルツ州ルートヴィヒスハーフェンに本社を置く世界最大の総合化学メーカーである。多岐にわたる化学品を製造・販売しており、自動車、建設、医薬品、エレクトロニクス、農業など、ほぼ全ての産業に製品とソリューションを提供している。

(1) ビジターセンター

本社工場敷地内にあるビジターセンターで、イルカ・ハーセガイドから会社の概要、本社工場の概要及び脱炭素の取組について説明を受けた。

【ハーセガイド説明】

ア 会社の概要

- ・ BASF（ビーエーエスエフ）は、1865年創業、160年の歴史を持つ世界最大の総合化学メーカーで、ルートヴィヒスハーフェンに本社を置く。
- ・ 創業当時は染料とソーダ灰を製造する小規模な化学企業であったが、現在では基礎化学のほか、高機能プラスチック、触媒、栄養化学、農薬、エネルギー

ギーなど、幅広い事業を展開している。

- ・ 持続可能な将来のために化学でいい関係をつくることを企業目的とし、経済的な成功とともに環境保護と社会的責任を追求している。
- ・ 世界90か国以上に230を超える拠点を持つ。アジアの重要な拠点は、マレーシアと南京。香港にも拠点を開設する計画がある。



- ・ 日本との関わりも長く、1888年に進出して以降、国内に拠点を構え、自動車、建設、医薬品・医療機器、電機・電子、包装材、パーソナルケア・ホームケア、農業・食品など、ほぼ全ての産業に製品とソリューションを提供している。横浜に研究所がある。
- ・ 従業員数は全世界で約11万2,000人、2024年の年間売上高は653億ユーロである。

イ 本社工場の概要

- ・ 本社工場は、ライン川沿いにあり、約10平方キロメートル（二宮町とほぼ同じ）と世界最大の拠点である。
- ・ 最初は何もない村で土地がたくさん余っていたが、徐々に工場などが建設され、会社が大きくなるにつれ、街も大きくなった。



- ・ 敷地内には、工場のほか、物流センター、カンファレンスセンター、研究開発センター、発電所、污水处理施設、廃棄物処理施設、従業員用住宅、鉄道（原材料や製品を運んだり、従業員が移動したりするために敷設されているもの）などがある。
- ・ 原材料を製品にするまでの各プロセスの工場は、それぞれ近隣に配置されており、輸送の効率化が図られている。
- ・ 本社工場では、2024年、世界初の大規模電気加熱式スチームクラッカー（ナフサなどの炭化水素を高温で分解し、エチレンやプロピレンといった基礎化学品を製造する装置）の実証プラントを稼働させた。炭化水素の分解には多大なエネルギーを必要とし、従来は化石燃料を燃焼させることでエネルギーを得ていたが、この実証プラントでは、再生可能資源由来の電力を使用している。これにより、排出されるCO₂を少なくとも90%削減できる可能性がある。

ウ 脱炭素の取組

- ・ BASFは、2050年までにCO₂排出量実質ゼロを達成するという大きな目標を掲

げている。また、2030年までには、2018年比でCO₂排出量を25%削減することを目指している。

- そのため、製品の生産、エネルギーの調達、そして、製品を生産するまでのバリューチェーン全体において、再生可能エネルギーを使用し、CO₂排出量の削減に取り組んでいるが、風力発電や太陽光発電などの古典的な再生可能エネルギーだけで全てをカバーすることはできないため、新技術の研究開発を行っている。
- 新技術のひとつとして、製造時・利用時ともにCO₂を排出しないグリーン水素がある。本社工場では、水電解装置でこのグリーン水素を生産して工場に供給し、製品の生産過程で排出されるCO₂を削減している。



(2) 本社工場

バスに乗り、イルカ・ハーセガイドの説明を受けながら、本社工場の敷地内にある施設を見学した。

(敷地内は全面撮影不可)

【ハーセガイド説明】

- 本社工場は、第二次世界大戦の空襲で壊滅的に破壊されたが、1865年の創業時に建てられた建物も現存しており、古い建物と新しい建物が混在している。
- 敷地内には、研究開発センターもある。BASFは研究開発にも力を入れており、年間約20億ユーロを投資している。また、全世界で11万2,000人いる従業員のうち、約1万人が研究開発に従事している。
- 頭上に張り巡らされたパイプラインは、全長3,000キロメートルにもなる。
- 本社工場では、インディゴなどの染料、ミントなどの香料、食器洗い洗剤、オーガニック化粧品、マイクロチップの材料、農薬、防腐剤、肥料などを生産している。最終的な製品の原材料となる化学物質も生産している。
- ライン川の水を工業用水として利用しており、利用後は、専用の装置で冷却、浄化し、再びライン川に戻している。川を汚染しないように、厳格な環境基準を設けている。
- また、ライン川は、原材料の輸送にも使われている。特に、可燃性の化学物質は、ライン川を使ってタンカーで搬入している。
- 本社工場では、5年前からコンテナで自社物流を行っている。コンテナのメリットは、積み上げられるので土地の利用を最小化できること。コンテナはBASF

独自のもので、専用の無人自動車で敷地内に輸送している。

- ・ 敷地内には鉄道があり、従業員が乗降するための駅が3駅ある。いかに敷地が広大かということがわかると思う。鉄道は、一般の人も利用できるが、専用のパスが必要となる。
- ・ 本社工場には、消防士が24時間体制で勤務している。
- ・ 従業員の敷地内の移動手段は、鉄道、バス、そして約13,000台の自転車である。

(3) クリエーションセンター

本社工場敷地内にあるクリエーションセンターに移動し、長田議長とヤン・フォン・ヘルフシニアマネージャーのあいさつの後、アンドレアス・メーガーラインセンター長からクリエーションセンターにおける脱炭素の取組について説明を受け、質疑を行った。

【長田議長あいさつ】

本日は貴重なお時間を割いていただき、誠にありがとうございます。

神奈川県にはBASFの工場もあり、御社とは古くからの付き合いがあります。私の家のすぐ近くにも、BASFの農薬の試験栽培場がありました。

神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州は、友好提携をして35年の歴史を刻んでまいりましたので、更なる友好を進めたいと考えているところです。

今日は、脱炭素の取組について、神奈川県もいろいろ取り組んでおりますが、御社の取組について学ばせていただきたいと思って伺いました。

先日まで大阪関西万博が行われ、ドイツからもパビリオンが出展されて、とても人気がありました。そして、2023年には神奈川県で「GREEN×EXPO 2027」が開催されます。ぜひ、こちらにも多くの方においでいただければと思っておりますので、よろしく申し上げます。



【ヘルフシニアマネージャーあいさつ】

本日、皆様に来てくださったことに心から感謝いたします。

先ほど「GREEN×EXPO 2027」の話がありましたが、非常にいいテーマだと思います。今、我々の活動の中で、農業に非常に注力しています。大阪関西万博では、デジタルを使って農業の未来をどのように発展させていくかというテーマでプレゼンテーションを行いました。例えば、米作りにおいて農家の手助けとなるよう

なデジタル化の研究などです。

メーカーラインセンター長の同僚が横浜のクリエイションセンターで働いており、会社もそうですが、我々自身も、神奈川県との繋がりが非常に強いです。神奈川県は、我々にとっては、開発の心臓部に値する場所だと思っています。

日本のBASFは、従業員数約900人、4つの大きな拠点があります。四日市では化学製品を主に扱っており、北九州には車のバッテリー技術センターがあります。東京の湾岸地区にも拠点があります。

今日は、脱炭素についての我々の考え方をお伝えしたいと思います。



【メーカーラインセンター長説明】

- ・ クリエーションセンターの建物は、5年前に建てられたもので、本社工場の中では比較的新しい。
- ・ アジアには4つのクリエイションセンターがあり、その中で一番初めにできたのが横浜。横浜のクリエイションセンターは、日本でもドイツでも盛んな自動車産業を扱っており、重要な役割を担っている。
- ・ 我々は原材料しか製造しておらず、お客様がそれを使って製品を完成させている。そのため、我々は、お客様からの意見を大事にしている。
- ・ クリエーションセンターでは、お客様からのニーズに応えるため、画期的な素材やデザインなどを開発している。今、皆様がいるこの場所は、いろいろな素材を実際に見られる場所。ここで、いろいろなアイデアやインスピレーションを培っていく。
- ・ お客様は、以前は製品の見た目とか形とかそういう外見的なものに対して意見を言っていたが、最近は、見た目だけではなく、素材とか環境とかサステナビリティに関係することに対してよく意見を言うようになった。お客様の中でも意識の変化が起きている。
- ・ よく質問されるのは、その素材がサステナビリティに沿ったものであるか、リサイクルできるものなのか、ということ。そして、我々の役割は、素材から製品にする間でどのような工程を経ればこのようなお客様のニーズを満たすことができるかということである。
- ・ このアディダスのスニーカーは、体育館などインドアで使うものだが、これをリサイクル素材で作れないかというリクエストを受けた。しかも、1種類の素材で、かつ、着色料も使わないで作るという課題があったので、非常に困難を極めたが、我々はこの難題に挑戦した。その結果、このスニーカーを分解し、

再生利用して、また同じスニーカーを作ることもできる。

- ・ しかし、このスニーカーは濡れた所では滑りやすいという欠点がある。この耐水性を兼ね備えるためには、いろいろな化学物質を混ぜる必要があり、1種類の素材だけで作るのは難しい。
- ・ そのため、他のスニーカーをリサイクルして、簡単に再利用できるかと言うと、同じスニーカーを作ることはまずできない。いろいろな化学物質が混ざっているので、違うものに再利用するしかない。
- ・ 一番理想的なのは、スニーカーを回収し、それを全部ガス化して再生エネルギーにすること。それが唯一可能になるのはプラスチック。再生ガスに一番なりやすい素材である。これが今のところ我々が提供できる解決策である。
- ・ つまり、我々は、製品を循環させてCO₂を削減している。



【質疑】

(さとう議員)

工場内でもかなりサーマルリサイクル、熱を循環させる形のリサイクルがあったが、今お話のあったスニーカーのように、物から物へのリサイクルにこだわる必要がどこまであるのかということ伺いたい。

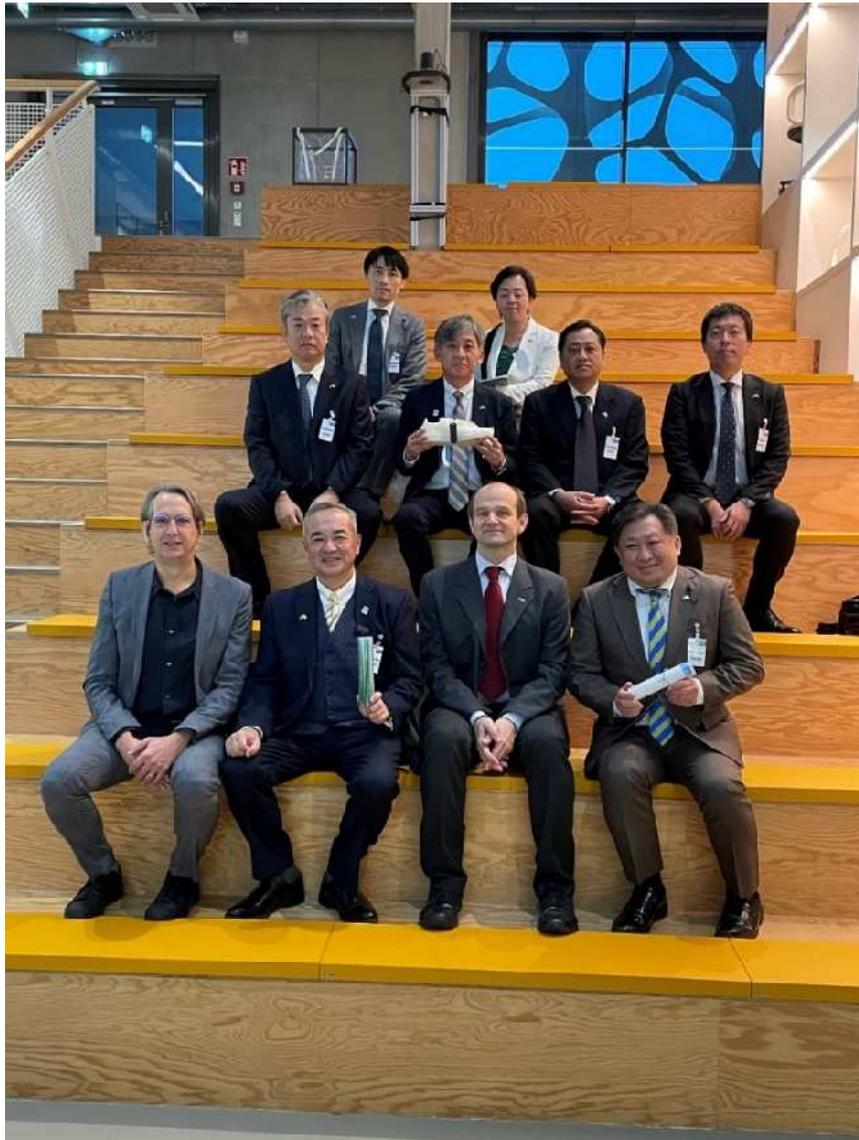
(メーガーラインセンター長)

物から物ではなく、素材になってもよい。一番大事にしているのは、最もエネルギーの排出量が抑えられる形のリサイクルを重視しているということである。

(ヘルフシニアマネージャー)

科学者は、単純に循環のことだけを考えているが、我々は、まず経済効果と費用、そして売上げも上げなければならないので、そのために、エネルギー発生装置をガス式から先ほど見ていただいた大規模電気加熱式スチームクラッカーに変えたりとか、まずコスト面を考えなければならない。その上での循環ということが、非常に難しいテーマになっている。

このようなことを実現するためには、様々なアイデアと活発な活動、そして支援が必要。今日、皆様とこのようなパートナーシップが築けたので、皆様に支えていただいて実現できたらと思っている。



3 e-mobil BW視察

【日時】

令和7年11月11日（火）10：00～11：30

【場所】

e-mobil BW 会議室

【対応者】

ナレッジマネジメント（Knowledge Management）

フィリップ・プリンツ（Philipp Prinz）

国際協力（International Cooperation）

ハイケ・パッサウアー（Heike Passauer）

【概要】

e-mobil BW（イー・モバイル・ベーバー）は、バーデン＝ビュルテンベルク州政府が2010年に設立した産業クラスターで、同州内の企業、団体、機関などが参加している。自動車産業の電動化やデジタル化に対応するため、主に中小企業に対し、情報提供やコンサルティング支援を行い、自動車産業の構造転換を支援している。

【長田議長あいさつ】

本日は、私達のために貴重なお時間を割いていただき、誠にありがとうございます。

神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州は、友好提携をして35年になりますが、更なる友好を深めたいと思い、訪問させていただいています。

今回の訪問では、環境問題について先駆的な取組をしているドイツの政策について学ばせていただきたい、特に、持続可能なモビリティソリューションの推進を担い、自動車産業の未来に向けた新しいモビリティへと転換させることを目的として、数多くの中小企業への支援を行っている御社を訪問させていただきました。

本日は、貴重なお時間をいただきましたので、御社における様々な先進的な取組についてお話をお伺いできればと思っております。

どうぞよろしく願いいたします。

**【パッサウアー氏説明】**

(1) バーデン＝ビュルテンベルク州における自動車産業

- バーデン＝ビュルテンベルク州における自動車産業の従事者数は約48万人で、10人に1人は何かしらの自動車産業に従事しているという計算になる。従事者数は2019年を機に減っており、製造業界や輸送業界に影響を与えている。
- バーデン＝ビュルテンベルク州には約1,000の自動車関連企業があり、有名企業では、ベンツ、ダイムラー、ポルシェ、ボッシュなどがこの州に拠点を構えている。



[内訳]

サプライヤー	36%
OEMを供給している企業	21%
自動車関連の貿易に関わる企業	19%
プラントエンジニアリング	6%
コンポーネント関係企業	6%
研究開発、マーケティングなど	12%

- 経済的には、ドイツ全体の自動車産業の3分の1をこの州で占めている。
- バーデン＝ビュルテンベルク州の特徴は、革新的な取組を行うことに積極的で、研究開発にも非常に注力しており、投資の約5.7%を充てている。

(2) 自動車産業の課題

- ドイツだけではなく、世界全体的に自動車産業は、今、変革の時代を迎えている。
- 自動車産業の課題は、1つ目として、生産過多（車の購入台数より生産台数が多すぎる。）となっていること。特に、日本、ドイツ、韓国、中国はこのような状況が顕著に現れている。2つ目として、EUの規制をクリアしなければならないこと。
- 加えて、ヨーロッパや北米、アジアの企業は、生産拠点を中国に置いており、そこから輸送しているが、この流れを今後どのような形で地元主体に変えていくかという課題もある。

(3) 自動車産業の最近の傾向

- 最近では、自動車のソフトウェア、AI、また、電動化が非常に進んでおり、これらの分野に関する研究開発がかなり必要とされてきている。
- 昨今の新車の登録台数を見ると、電気自動車化が進んでいる。特に、ヨーロッパの北部と西部で電気自動車化が進んでいる。充電スタンドの設置が充実していることが関係しているのではないかと思う。また、最近ではハイブリ

- ッド車の登録も増えてきた。CO₂削減の規制が強まっている影響だと思う。
- (4) ドイツの自動車生産台数
- ドイツにおける自動車の生産台数が一番多かったのは、2016年と2017年。その後減ったのは、コロナの影響があったのではないかと思う。
 - ドイツにおける電気自動車（ハイブリッド車を含まない。）の生産割合は、自動車全体の26%を占めている。
- (5) 自動車メーカーの拠点配置の傾向
- 各自動車メーカーは、価格最適化を狙って世界各地に拠点を配置している。
 - 傾向としては、スペイン、ポルトガルなどは、ハンガリーに拠点を移している。
 - 一例として、メルセデス・ベンツは、生産拠点をドイツからハンガリーに移し、それにより12億万ユーロという大幅なコスト削減に成功している。
- (6) 自動車産業において今後強化すべき分野
- 早く生産して早く市場に出すことが課題で、そのためには、研究開発のスピードを短くすること、市場の競争に勝つことが必要である。
 - ヨーロッパの中では様々な研究開発をしている企業があちらこちらにあるが、それらの企業が個々に研究開発するのではなく、共同で研究開発しようという流れになってきている。
 - 市場の競争に勝つためには、インフラの整備、優秀な従業員の確保、エネルギーコスト、輸送コストの削減が必要となる。
 - EUがひとつとなって、中国やアメリカにどのように向き合っていくか考えなければならない。
- (7) e-mobil BWの事業内容
- e-mobil BWは、バーデン＝ビュルテンベルク州の100%出資で運営されており、州政府、地域、自動車業界のみならず他業界も含めた産業界、労働組合など各分野のスペシャリストが集まったチームで構成されている。
 - 2017年に、自動車産業における戦略会議が政府によって招集され、e-mobil BWは、この会議の活動を統括している。
 - 戦略の3つの柱は、自動車産業への新技術の導入、デジタル化、充電スポットの設置といったインフラの整備。エネルギーの研究開発も含まれる。戦略には、州政府の交通局やエネルギー環境省などとの連携が必要である。
 - 年に1回会議が開催され、そこでCEOが課題を示し、下の部署に具体的な解決策、例えば、水素の充電スポットが足りないとか、燃料電池をどのように設置していくとか、そういったことを下していく。
 - 主な事業は、電気自動車と燃料電池に関する研究開発、技術支援、情報提供など。約200の会員向けに、オンラインサイトのプラットフォームで州全体の最新技術や企業に関する情報を提供している。

- ・ 会員になるためには、クラスター（e-mobil BWのこと。）の理念に合った企業や研究者であることが前提となる。ユニークなのは、州が運営しているので、会費を取っていないということ。
- ・ 会員の企業や研究者が集まる会合があり、そこで意見交換を行っている。
- ・ e-mobil BWは州の組織だが、ビジネス自体は世界をベースにしているので、世界各国に提携先がある。特に、フィンランドはデジタル化が進んでいるので、提携して事業に取り組んでいる。北米では、特にカナダが先進技術を持っているので、提携している。アジアでは、特に日本とは親密な関係にあり、それは神奈川県との提携があるからだと思う。次に韓国。ほかには、中国が電気自動車において革新的で技術が進んでいるので、拠点を置いている。
- ・ 提携している理由としては、両者の研究開発の意見交換や情報交換ができること、地域レベルでは成し得ない事業もあることが挙げられる。例えば、ワークショップをやってみたり、国際会議をやってみたり、見本市に行ったり出展したり、視察団を送り込んでその国の実際の現場を見たり、研究者と企業とのマッチングをサポートしたりしている。
- ・ 毎年、北ドイツのハノーバーで見本市が開催されており、バーデン＝ビュルテンベルク州から35社が出展した。ここで意見交換したりパートナーを見つけたりしている。「バッテリーショーヨーロッパ」という見本市は、ここシュツットガルトが開催地なので、ドイツ、イタリア、スペイン、フランスが共同で出展している。また、2年に1回、シュツットガルトのすぐ隣にあるエスリンゲンで自動車サプライヤーの見本市があり、約500企業が出展している。ミュンヘンで2027年に開催されるモーターショーには、バーデン＝ビュルテンベルク州から出展する計画を立てている。

【質疑】

（長田議長）

政府の出資額はいくらか。

（プリンツ氏）

2017年から現在までの総額で4億ユーロである。

（高橋議員）

フランクフルトからシュツットガルトに来るアウトバーンで、上にずっと架線が引いてあり、EVの充電ができる実証実験をやっていると聞いた。

私の友人が、早稲田大学で、地中に電動コイルを埋めて、その上を通ると充電できるという研究をしており、今、実証実験がやっと始まった。

アウトバーンのように一定の場所をずっと長く走るなら架線方式の方がよいのだろうが、街中でEVが増えてきたためのために、地中にコイルを埋めるというような研究をドイツではしているか。

(プリンツ氏)

こちらでも、街中で地中に1kmくらいのコイルを埋めるという計画や実験はある。

EVの充電スポットに関しては、一般車やトラックも街中で充電することができ、そのインフラを整備しているところであるが、今の課題は、多くの充電スポットで充電スピードが遅いということ。急速充電できるスーパーチャージャーのようなものがまだまだ不足している。そのため、90%の人が自宅で充電している状況である。まずは、最低でも10km圏内では充電スピードが遅くてもよいので充電スポットを設置し、20kmの圏内ではスーパーチャージャーを設置すべきと考えている。

(パッサウアー氏)

90%の人が自宅で充電しているという説明があったが、これは充電スポットではないので、目に見えない部分である。しかし、このような見えない部分にも州の支援が進んでいる。

(齊藤議員)

産業界や公的機関などしっかりと連携してモビリティにおける抜本的な改革を進めているとのことだが、大学とは連携を図っているのか、また、研究者という言葉があったが、神奈川県ではよく「産学官連携」と言うので、これは大学の研究者という位置付けなのか、伺いたい。

(プリンツ氏)

大学との提携もたくさん行っている。

研究者については、産業界の研究者が在籍している研究所と大学のチームという位置付けである。

(齊藤議員)

先ほど、ヨーロッパの北部と西部は充電スタンドが充実しているという話があった。逆を言えば、東部と南部はまだ道半ばということかと思う。その地域を整備すれば、もっとEVが増えていくのではないかと思うが、そのような流れはドイツではあるのか。

(プリンツ氏)

インフラの整備は、東部と南部に対しても行っていかなければいけないとEUでも考えており、26%の投資をしている状況。北部と西部の方が、財政が充実しているということである。

(パッサウアー氏)

先ほどフィンランドの例を紹介したが、スカンジナビアの方が、EVに関する研究開発が非常に進んでいるというお国柄もあり、そういうことで地域差が出ているのではないかと思う。

(京島議員)

まず、2019年を機に自動車産業に従事している労働者数が下がっているという説明があったが、その背景はわかっているのか。

次に、日本、ドイツ、韓国、中国は生産過多が顕著だという説明があったが、どのような背景があって、生産過多になっているのか。日本の場合だと、人口減少に歯止めがかからない、また、今は若い人たちが車の免許を取らなくなっている傾向にあるということも聞いているが、生産過多になっている背景がわかれば、伺いたい。



(プリンツ氏)

過剰生産が価格競争を生み、マージンが減る。すると、ドイツでは在庫のコストが高いので、先ほど説明したように、ハンガリーに拠点を移すなどいろいろな策を講じてはいるが、従業員数を減らさざるを得ないという状況である。

また、アメリカなど国外に拠点を移していることでドイツ自体の生産が減っているため、従業員数が減っている。

ヨーロッパの市場が成長していないので、これくらいの数が適正ではないか。高齢化も進んでいるので、10人に1人が従事しているというこの状況は、だんだん崩れていくと思う。

一番の理由は、新しいプレーヤー、つまり中国の製造業者が入ってきたということではないか。

(パッサウアー氏)

価値観の変化もあると思う。車を所有することにあまり固執せず、カーシェアリングでいいという考え方が増えてきた。

(すとう議員)

今年、神奈川県で一番大きなインパクトがあったのは、日産の工場の移転であった。先ほど、ベンツのハンガリー移転の話があったが、神奈川県でも同様のことが今大きな課題となっている。日産という巨大メーカーの下に下請け企業がたくさんぶら下がっているという産業構造になっているので、日産の撤退が県内の産業に非常に大きなインパクトを与えた。

そのときに、例えば、中小企業が1社の巨大メーカーに依存するのではなく、先ほど説明のあったクラスターに中小企業も参加して、情報開示したり様々な技術を共有したりする中で新しい技術を開発するなどして、この課題を解決できるのではないかと考えたのだが、中小企業のクラスターへの参加というのはどのような状況か。

(パッサウアー氏)

このクラスターには、ボッシュ、ベンツ、ポルシェなどの大企業も入っている

が、小企業が非常に多い。大企業も入れなくてはいけない理由は、バランスもあるし、情報提供をするのが大企業の役割ということもある。

このクラスターは、話す人は皆平等という理念があるので、大企業の幹部でも誰でも、同じ目線で話すことができる。これがこのクラスターの最大のメリットである。

(プリント氏)

このクラスターでは、小企業がプロのコンサルティングなどを受けられるシステムがある。例えば、新しい製品を生産するためにどのような機械を導入したらよいかとか、そのようなアドバイス、相談などをこのクラスターは提供している。

(長田議長)

神奈川県には日産の本社があり、現在、経営が非常に悪化している。その大きな要素は、トランプ関税などもあるが、やはりイノベーションという面で立ち遅れたことにあると思っている。

そういう観点から、今回は大きなことを2つ学ばせていただいた。ひとつは、このような課題に対して政府がしっかりと出資をして解決を図ろうという御社の取組、もうひとつは、企業の体質として、日産は子請け孫請けというようなぶら下がり形態で、クラスターという考えが成立していないということ。その点は、日本に帰って議会の場で表現していきたいと思っている。



4 バーデン＝ビュルテンベルク州政府表敬訪問

【日時】

令和7年11月11日（火）14：00～16：00

【場所】

バーデン＝ビュルテンベルク州政府交通省 会議室

【対応者】

交通大臣 (Minister of Transport)

ヴィンフリート・ヘルマン (Winfried Hermann)

持続可能モビリティ局長 (Head of Department Sustainable Mobility)

クリストフ・エルドメンガー (Christoph Erdmenger)

モビリティセンター・コネクテッド・デジタルモビリティ局長

(Head of Department Mobility Center, Connected and Digital Mobility)

フィリップ・フランケ (Philipp Franke)

国際協力・参画アドバイザー

(International Cooperation and Participation Advisor)

ナディーン・キマク (Nadine Kimak)

国際協力・参画 (International Cooperation and Participation)

ステファニー・ヘグマンズ (Stefanie Hegmanns)

国際協力・参画 (International Cooperation and Participation)

セナ・ヌル・ウグル (Sena Nur Ugur)

【概要】

バーデン＝ビュルテンベルク州は、ドイツ南西部に位置し、西はフランス、南はスイスと国境を接している。州都はシュトゥットガルト、人口は1,125万人である。主要産業は、自動車産業、機械工業、医薬品。また、研究開発に重点を置いており、特許出願件数はドイツ全体の38.7%を占めている。

2011年に州首相となったクレッチュマン氏は、緑の党に所属しており、現在3期目。緑の党とキリスト教民主同盟（CDU）との連立政権を率いている。

表敬にて面会するヘルマン交通大臣は、緑の党に所属しており、2016年から交通大臣を務めている。

【ヘルマン交通大臣あいさつ】

本日はお越しくささいましてありがとうございます。州を代表して皆様がこちらにお越しいただきましたことを感謝申し上げます。

神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州は、35年にわたる歴史がございます。

この交流に関しては、常に活発な活動が必要となります。我々は、この3月に神奈川県を訪問してまいりました。神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州は、非常に似た面があります。そして、私どもの共通点である自動車産業において、革新的な目標を掲げております。訪問時には、モビリティに関する最新のプロジェクトも拝見させていただきました。バーデン＝ビュルテンベルク州と神奈川県の更なる友好を築いてまいりたいと思います。

ようこそいらっしゃいました。もう一度心からお伝えしたいと思います。

【長田議長あいさつ】

本日はヘルマン交通大臣をはじめ、バーデン＝ビュルテンベルク州の皆様にお目にかかれたことを大変嬉しく思っております。また、大変お忙しい中、私どものために貴重なお時間を割いていただきましたこと、本当にありがとうございます。



神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州の友好関係は35年にわたりますが、この友好の推進にお力添えをいただいております、この場をお借りして、改めてお礼申し上げます。

今年、2025年日本国際博覧会「大阪関西万博」が開催され、サーキュラーエコノミーをテーマとして、ドイツ連邦共和国が出展したドイツパビリオンが人気を博すなど、大盛況のうちに閉幕したところです。改めてお礼を申し上げます。

次は、1年半後になりますが、私どもの神奈川県横浜市で「GREEN×EXPO 2027」が開催されます。この博覧会が、花や緑、農業などをシンボルとしたSDGsの取組を国内外にPRし、多様で持続可能な社会の恵みを次の世代へと引き継いでいく場となることを確信しております。ぜひ、こちらの博覧会も、大阪関西万博と同じように、ドイツからも多くの方が訪れていただきますよう、ぜひ皆様の力をいただけたらと思います。

今回は、貴州との友好提携を記念し、これまでの長きにわたって築いてきた交流の歴史を大切にし、この友好の絆をさらに確かなものとすべく、本日は皆様との活発な意見交換を行いたいと思っております。

そして、次の機会にはぜひ神奈川県にもお立ち寄りいただき、またお会いできる日が来ることを楽しみにしています。

最後になりましたが、皆様方の温かい歓迎に改めて感謝申し上げますとともに、バーデン＝ビュルテンベルク州のますますの発展と日本ドイツ両国の友好の一層の進展を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

【親書手交】

バーデン＝ビュルテンベルク州クレッチュマン首相宛ての親書を神奈川県知事黒岩祐治から直接預かってまいりましたので、お渡ししたいと思います。

黒岩知事は、神奈川県として、今後とも、貴州との交流を通じ、日本とドイツの更なる友好と発展に努めてまいりたいと申し添えておりました。

どうぞクレッチュマン首相によろしくお伝えください。



【ヘルマン交通大臣説明】

(1) バーデン＝ビュルテンベルク州の紹介

- ・ バーデン＝ビュルテンベルク州は、スイス、ベルギー、オランダと同等の大きさで、人口は約1,300万人。チュービンゲン大学、カールスルーエ工科大学、マンハイム大学など、大学が多くある。
- ・ 自動車産業が非常に盛んで、約48万人の従業員が自動車産業に従事している。
- ・ メルセデス・ベンツ、ポルシェ、ボッシュという有名な大企業が本拠地を置いており、これら3つの大企業は、電気自動車をはじめ、デジタル化に特化している。
- ・ バーデン＝ビュルテンベルク州は、周囲を「黒い森」に囲まれており、大変豊かな自然がある。

(2) バーデン＝ビュルテンベルク州政府の交通政策

- ・ バーデン＝ビュルテンベルク州は、7年前に、モビリティと経済を連携させる戦略を打ち立てた。また、経済だけではなく、ヘルスケアや医療の分野、

機械工学の分野などとも連携している。

- 環境の分野、気候変動にも積極的に取り組んでおり、EU、ドイツ全体、州が連携して、2040年までに温室効果ガス実質ゼロ、2030年までに1990年比で55%の二酸化炭素削減という目標を掲げている。
- 交通省の取組としては、まず、道路をはじめとしたインフラ整備。これについては、自然保護、自然との共存を重視して行っている。次に、公共交通機関の料金設定。鉄道が州の管轄で、バスは各地区の管轄となっている。そして、モビリティには、自転車や徒歩も含まれており、人々に優しいまちづくりとして交通渋滞を減らすための取組を行っている。
- ITを駆使してシャトルバスを造るなど、新しい分野のデジタルモビリティに関する取組にも注力している。
- 施策を推進するに当たって一番重視しているのは、サステナビリティ（持続可能性）。人と物の輸送には、必ずサステナビリティをテーマにしている。



【質疑・意見交換】

（斉藤議員）

環境政策について質問させていただきたい。

神奈川県は、温室効果ガスの削減目標を2030年度までに50%としており、ドイツの55%と似たような目標値だが、現在の進捗でいうと40%程度で、目標を達成するのは厳しい状況である。

今回、ドイツで様々な視察先を見ている中で、一人ひとりの環境に対する意識が本当に高いということを感じている。

神奈川県、そして日本において、温室効果ガス削減に時間がかかっており、目標達成がなかなかできない背景として、国民の意識が高くないことが挙げられると考えているのだが、ドイツのように、環境に対する意識を国民一人ひとりが持つにはどうすればよいか、意見があれば伺いたい。

（ヘルマン交通大臣）

我々の方こそ、日本から多くのことを学んだ。福島の子供の悲しい事故から日本がエネルギーの政策の転換を行ったことは、我々に非常に大きな影響を与えた。これは、日本から学んだことだ。

石炭やガスに依存しないエネルギーを考えなければならない。新しいエネルギー、具体的には風力発電と太陽光エネルギーに、積極的に転換すべきである。20

年前は、再生エネルギーの利用は約5%だったが、今では60%まで高まっている。これは非常に重要なことであり、交通省として大切なことと思っている。

交通省としての役割は、免許システムも含め、より効率的な交通手段を提供していくことと考えている。その点、トヨタは重要なことを示してくれた。ハイブリッド車の開発という技術革新が、ガソリンの利用の削減に成功しているということである。

しかし、ドイツはハイブリッド車ではなく電気自動車にシフトしていくことを決定した。これからも、電気自動車の製造を強化していく予定である。まだまだ電気自動車は市場では少ないが、今後、新車の電気自動車をもっと市場に出回って購入されて、ディーゼル車が減っていくことを望んでいる。

私は、日本に旅行した時に、充電スタンドが非常に少ないと感じた。日本はハイブリッド車を投入しているので、それが電気自動車導入にとってのデメリットになっているのではないか。

(京島議員)

本日、ヘルマン交通大臣が肝煎りの環境に配慮したモビリティ政策について伺えることを、大変楽しみにしていた。

ドイツに入って、電車に自転車で当たり前に乗って行く乗客がたくさん見られたことが、非常に驚きだった。

(ヘルマン交通大臣)

私は、自転車での移動を非常に大切にしている。自転車に乗ることによって、まずは健康になる。環境にも良い。そして、人の性格が優しくなる。

電車に自転車を持っていくことによって、行動範囲が広がり、人々の活動がどんどん広がっていく。これからは、自転車だけでなく、電車に車椅子やベビーカーが乗るスペースを確保していきたいと思っている。

(京島議員)

日本では、自転車で電車に乗るということはとても怖くてできない。ベビーカーで乗っても、こんな狭いところにベビーカーで来るなんて、と言う人が増えていると感じており、大変残念である。

(ヘルマン交通大臣)

このような問題は私も承知しており、特別な対応部署を設けた。

(京島議員)

日本では自転車事故が非常に多くなっている。

ドイツでは、これだけ自転車や徒歩といったいわゆるモビリティを強化している中で、逆に、自転車事故は増えていないか。また、何か対策があれば伺いたい。

(ヘルマン交通大臣)

自転車事故の一番の原因は、自転車が自動車と同じ車線を走っていることにあると思う。我々の哲学としては、自動車と自転車は別々の道路を走るべきだと考

えており、今、その取組を行っている。

【エルドメンガー局長説明】

(1) 自転車の利用促進に関する取組

- ・ 自転車に関する取組は、2012年から始まった。これは、他の地域に比べると少し遅すぎた。最初はたった5人のチームで始めたのだが、現在では約200人が自転車専用道路の建設などに従事している。
- ・ 自転車を推奨する理由は、先ほどヘルマン交通大臣が伝えたように、環境に優しいというだけではなく、健康増進、社会活動にも貢献し、コスト削減に繋がるからである。
- ・ 自転車専用道路の整備は2030年を目標に進めているところだが、道路の整備だけではなく、安全の確保や利用促進についても考えていかなければならない。将来的には、例えば、自動車でルートを検索するように、自転車でもルートを検索できるようなレベルまで持っていきたいと思っている。
- ・ このような自転車の環境整備について、一般の方々に我々のビジョンがよく伝わっていないということもあり、自転車専用道路網を可視化することにした。距離にして8,000kmになる。これが日常で使える交通網となってくればと考えている。
- ・ この交通網とは別に、自転車専用の高速道路を、今、エリアごとに集中して整備している最中である。この高速道路は、事故防止など安全を確保するための理想的な幅である4m幅で整備している。
- ・ 自転車の利用促進の取組について、州の関与は20%であり、残りは各地域の自治体に委ねている。州の主な役割は、各地域との共同事業もあるが、助成金・補助金であると考えている。



(2) 電気自動車に関する取組

- ・ バーデン=ビュルテンベルク州では、新しい交通手段として電気自動車が非常に重要となっており、他の州に比べて充電スポットが充実している。2017年の時点では、アウトバーンの周囲に多くの充電スポットが設置されていたが、我々は、どこでも安全に充電できるよう、州全体に充電スポットを設置することを考え、この2年間で、4km圏内に高速充電スポットを設置する取組を行った。この取組により、3万台の充電スポットを設置したので、現在では、一般の電気自動車は州のどこでも充電ができるようになった。
- ・ 今、問題になっているのは、トラックの充電である。最近のトラックは、

バッテリーが長持ちするように性能が進化しており、大型のトラックになると電気の使用量も多くなるので、大型充電スポットの設置が必要となる。トラックは長距離を走るため、一般道だけでなくアウトバーンにも大型充電スポットを設置する必要がある。しかし、大型充電スポットはアウトバーンには簡単に設置できず、また、設置には膨大な費用がかかるため、経済的な面が一番のネックになっている。

- そのほか、タクシー、カーシェアリング、介護施設の自動車を電気化する取組が地域ごとに行われており、各地域からゼロエミッションを作り上げている。
- 州では、これらの取組を行う各地域への経済的な支援を行うとともに、充電スポットを備えたパーキングシステムを作っている。

【質疑】

(藤代議員)

トラックの電気化は相当進んでいるのか。また、電気トラックを購入する際に、補助金等はあるのか。

(エルドメンガー局長)

残念ながら、電気トラックは約200台で、電気自動車全体の1%に過ぎない。

トラックの電気化を進めるため、州としては充電スポットの充実を図り、国としては電気トラックの高速料金を無料にするなどの取組を行っている。

電気トラック以外に水素トラックがあるが、こちらも非常に高額なので、導入台数が少ない。

(藤代議員)

水素自動車はドイツ国内のメーカーが作っているのか。

(エルドメンガー局長)

国産もあるが、外国産もある。

(藤代議員)

日本でも、水素自動車の導入が言われているものの、なかなか進んでいない状況である。

水素自動車を購入する際に、補助金等はあるのか。

(エルドメンガー局長)

電気トラックと同じように助成金があるが、利用している人は非常に少ない。なぜかと言うと、水素トラックでなければいけない理由があまりないからである。



例えば、スウェーデンに何時までに絶対走らなければならないが、電気だと充電に時間がかかるので間に合わない、というような目的がないと、水素トラックを利用する人がいないので、助成金を受ける人も少ないのではないかと思う。

(藤代議員)

次に、自転車について伺いたい。

2012年から自転車の取組を行っているということだが、自転車メーカーもドイツの産業構造の中に入っているのか。

(エルドメンガー局長)

自転車メーカーは、自動車とは違って、製造拠点がほぼ東欧や中国で販売だけがドイツとなっており、ドイツで実際に使用されている自転車は、ドイツ製ではないものが多い。

(藤代議員)

日本では、ベンツと言えはやはり世界的なシンボル企業である。日本の自動車メーカーは、狭い領土の中に相当数ある。日本もドイツも、これから夢のある自動車を作っていかなければならないと思う。

(すとう議員)

今伺ったモビリティ革命の取組について、非常に先進的で魅力的な戦略だと感じた。一方で、神奈川県に当てはめた場合、社会的な状況が違うのではないかという印象を受けた。私が特に大きな問題と考えているのは、少子高齢化の進行により、社会自体がシュリンクするという局面に私達がいるということである。こうした局面の中で、公共交通を維持することが難しくなってくるという状況で、モビリティ革命を推進しなければならないというのが私達の状況である。なので、バーデン＝ビュルテンベルク州のような思い切った改革案が打てないということが非常に大きな課題ではないかと思っている。

そこで、社会の高齢化の局面におけるモビリティ革命の推進について見識があれば、教えていただきたい。

(エルドメンガー局長)

ドイツにおいても、今、高齢化が進んでいる。その中で、年齢に応じた要望がいろいろとある。

日本人の方がおそらく健康で、平均寿命も長いと思うが、自転車は、健康促進に繋がるという意味で、老人に向いているのではないかと思う。

しかし、老人は、安全の面では非常に心配がある。老人が事故を起こすと規模がかなり大きくなってしまふということが懸念事項である。

【 فرانケ 局長説明 】

- ・ 交通省は、自動車産業の発展により社会に貢献することを任務としており、様々な社会活動を通じてプロジェクトを推進している。

- ・ 一例として、現在、1人のドライバーで稼働する自動車が試験段階にあり、ドライバーから様々な意見を収集しているところである。
- ・ 技術革新は非常に大事なことだが、我々がフォーカスしているのは、人との関わり、人との共生である。



【質疑】

(長田議長)

自動運転は、プロジェクトの中に入っているか。

(フランケ局長)

安全面から必ず1人ドライバーを乗せるというコンセプトであり、運転そのものは自動運転を進めている。

将来的には、人の監視の下で自動運転するとか、リモートコントロールで運転させるというような計画もある。自動車だけでなく他の交通手段を提供することの重要性も感じている。

(長田議長)

高齢化とモビリティの改革ということを考えると、自動運転が今後かなり大事になってくるのではないかと思ったので伺った。

特に、日本ではドライバーの人材が不足している。

(フランケ局長)

昔は自動運転というとコスト削減という意味合いで扱われていたが、ドイツでも日本と同じようにドライバーの不足が問題になっているので、そういう意味での自動運転の必要性を感じている。

(さとう議員)

バーデン＝ビュルテンベルク州には140社を超える日系企業が進出していると承知している。州として、そのような日系企業との連携をより図っていくような仕組みがあるのかどうか伺いたい。

(フランケ局長)

シュツットガルトの近くにあるエスリンゲンという都市に京セラが拠点を置いており、連携をしている。また、自動運転において、ソニーと共同で研究開発を行っている。日系企業の反応がそこまで多くないという感じである。

【フランケ局長説明】

- ・ 新しいモビリティの一番のテーマは、電気化と脱炭素化であり、そのための再生可能エネルギー利用である。
- ・ EUは、2050年に温室効果ガスの排出を実質ゼロにすることを目標にしている

が、ドイツは2045年、バーデン＝ビュルテンベルク州は2040年と、目標設定が早くなっている。この目標に向けて、州では、ガソリンなどの化石燃料に代わる再生可能エネルギーの利用についてのロードマップを作り、取組を行っている。

- 具体的な取組として、船舶の給油所でディーゼルを85%削減し、代替エネルギーとしてバッテリー式のものや再生可能エネルギーを使用することに成功した事例がある。
- カールスルーエにあるミロという製油所では、2040年までに再生可能エネルギーを利用した燃料を生産することを目標としている。現在、バーデン＝ビュルテンベルク州では、メタノールなどの燃料を輸入している状況なので、ミロの取組により、自州独自でエネルギーを作っていくことができる可能性がある。
- セメント産業においては、CO₂の排出が非常に多いことが問題になっているため、ミロが生産する新しい燃料を使用することで、削減に持っていかれたらと思っている。

【質疑】

(原議員)

皆様が本気で取り組んで様々なプロジェクトができるというのは、ドイツが憲法を改正して環境条項を盛り込んだことも関係しているのか。

(フランケ局長)

ドイツにおいては、環境保全に関する憲法の規定や政府の規制がある。

環境保全は、必ず成し遂げなければならず、CO₂の削減は避けて通れない。CO₂削減のプロジェクトに何か課題が起こったとしても、後々環境を改善するためのコストがさらにかかるということを考えると、今、ゼロエミッションなどの取組をやっていかなければならないと思う。簡単ではないが、ドイツではCO₂削減の技術を持っているので、現状を改革するポテンシャルがあると信じている。

(原議員)

日本は憲法改正を1回もやっていないが、ドイツでは60回以上も改正しているので、その恩恵があるのかなと思って伺った。

(フランケ局長)

確かにそれはあると思う。基本理念は確固たるものがあるが、法律や規制は、結構変わっている。



5 バーデン=ビュルテンベルク州議会表敬訪問及び州議会主催昼食会

【日時】

令和7年11月12日（水） 9：45～11：45（表敬訪問）

12：00～13：10（州議会主催昼食会）

【場所】

バーデン=ビュルテンベルク州議会

本会議場

会議室

プライベートダイニング「プレナム」

【対応者】

議長（President of the State Parliament of Barden-Wurttemberg）

ムフテラム・アラス（Muhterem Aras）〔緑の党〕

欧州・国際問題委員会委員長

（Chairman of the European and International Affairs Committee）

ヴィリー・シュテッヘレ（Willi Stachele）〔CDU〕

欧州・国際問題委員会委員

（Member of the European and International Affairs Committee）

ニクラス・ニュスレ（Niklas Nussle）〔緑の党〕

ザビーネ・ハートマン=ミュラー（Sabine Hartmann-Muller）〔CDU〕

ニコラス・フィンク（Nicolas Fink）〔SPD〕

ゲオルク・ハイトリンガー（Georg Heitlinger）〔FDP/DVP〕

エミール・ザンツェ（Emil Sanze）〔AfD〕

【概要】

バーデン=ビュルテンベルク州では伝統的に保守が強く、キリスト教民主同盟（CDU）による州政権与党が約50年続いていたが、東日本大震災後に実施された2011年州議会選挙で、原発に反対する緑の党が第二党に躍進し、第三党の社会民主党（SPD）と連立政権を樹立、緑の党のクレッチュマンが首相に就任した。

2016年の選挙では、緑の党がさらに議席数を伸ばして第一党となり、CDUとの連立政権が成立。この2党による連立政権は、2021年の選挙後も継続している。

議員定数は154、会派別の議員数は次のとおり。

緑の党 58

キリスト教民主同盟（CDU） 42

社会民主党（SPD） 19

自由民主党／民主人民党（FDP/DVP）18

ドイツのための選択肢（AfD）17

(1) 本会議見学

傍聴席にて、州議会本会議を傍聴した。

討議の合間に、アラス議長から友好代表団の紹介があり、州議会議員から拍手で歓迎された。

（写真はバーデン＝ビュルテンベルク州議会ホームページから引用）



(2) 欧州・国際問題委員会委員との意見交換

会議室に移動し、シュテッヘレ欧州・国際問題委員会委員長からの歓迎のあいさつ、委員の自己紹介の後、意見交換を行った。

【長田議長あいさつ】

神奈川県議会議長の長田進治と申します。神奈川県議会では、来年で20年議員をさせていただいております。

本日は、ムフテラム・アラス州議会議長をはじめ、バーデン＝ビュルテンベルク州議会の皆様にお目にかかれたことを大変嬉しく思っております。

また、議会が行われている最中の大変お忙しい中、私達神奈川県議会のためにお時間を割いていただき本当にありがとうございます。

また、バーデン＝ビュルテンベルク州と神奈川県の友好は35年の歴史を刻みますけれども、日頃からその友好交流の推進にお力添えをいただいていることに心から感謝申し上げます。

今年は、2025年日本国際博覧会「大阪関西万博」が開催され、サーキュラーエコノミーをテーマとしてドイツ連邦共和国が出展したドイツパビリオンが、大変人気でありまして、先日、盛況のうちに閉幕したところです。ありがとうございました。

次は、2027年3月に、神奈川県横浜市、私達の地元で、「GREEN×EXPO 2027」が開催されます。この博覧会が、花や緑、農業などをシンボルとしたSDGs



の取組を国内外にPRし、多様で持続可能な社会の恵みを次の世代へ引き継いでいく場となることを確信しております。ぜひ、こちらの博覧会も、日本国際博覧会と同様に、ドイツからも多くの方々が訪れていただけるよう、お力添えをいただけたら幸いです。

さて、今回は、バーデン＝ビュルテンベルク州との友好提携を記念し、これまでの長きにわたって築いてきた交流の歴史を大切にし、この友好の絆をさらに確かなものにすべく、本日は、皆様と活発な意見交換を行いたいと思っております。

昨年（令和6年）3月には、貴州議会のネセ・エリクリ委員長をはじめとする科学・研究・芸術委員会の皆様並びにペトラ・オルショウスキ科学・研究・芸術大臣が神奈川県にお越しくださり、有意義な意見交換を行うことができ、着実に友好の絆を深めていることは喜ばしいことであります。

今後も、機会がありましたら、ぜひ、皆様も神奈川県においでいただき、またお会いできる日がくることを楽しみにしております。

最後になりますが、皆様方の温かい歓迎に改めて感謝申し上げますとともに、バーデン＝ビュルテンベルク州のますますの発展と日本ドイツ両国の友好の一層の進展を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

【シュテッヘレ委員長説明】

- ・ 神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州との友好関係が35年続いていることを本当に誇りに思う。当時の大臣が、外国との強固な友好関係を築くことが大切だと考え、交流を始めた。今日においては、外国との接点を持つことは非常に重要である。我々は、この交流を大切に、より強固なものにしていかなければならない。



大変嬉しいことに、日本とドイツの友好関係は、見本とするに値する非常に素晴らしいものである。

- ・ 第二次世界大戦後、ドイツは連邦制国家となり、州制度ができた。現在、ドイツには16の州がある。
- ・ 国と州にはそれぞれの役割があり、分業化されている。州にも立法権、行政権、司法権があり、国の権限の行使は州が行うなど、州に主体性がある。
- ・ 外交は国が行っているが、州議会でもEU全体のことを視野に入れて、EUの国の代表という形で、様々な活動を行っている。

【意見交換】

(シュテッヘレ委員長)

今日は、皆様との意見交換を充実させていきたい。

まず、日本の状況について伺いたい。
少し深刻な事態が日本で起きているのではないかと危惧している。

(長田議長)

今、ドイツは州が主体になってその次に国があるという話があったが、日本は形がその逆になっている。

私達の国は島国である。そして、800年前に武士による統一国家ができた。

そのスタートは、神奈川県の鎌倉というところであった。その統一国家、つまり国がまずあって、その下に都道府県が47、そしてその下に市町村が約1,700あるという形で、日本は運営されている。

約150年前、武家政権の下、鎖国をしていた日本にアメリカをはじめとする先進国がやって来て、日本は開国した。そして、ドイツの憲法を学んで、日本は近代国家を作り上げ、現在の自治制度になった。

日本は極東にあり、中国や北朝鮮、ロシアといった国々と境を接しているので、大変難しい時代を迎えていると思っている。このような状況においては、何よりも、自由や民主主義、法の支配といった普遍的な価値観を共有できるドイツやヨーロッパ、アメリカなどとの連携が非常に大切だと思っている。

(ザンツェ委員)

日本は、自動車産業が非常に優れていることで有名であると認識している。

日本には、例えば、ITやロボットのような最新技術があるが、私達と同じように高齢化が進んでいるのではないかと思う。これについて、意見を伺いたい。

また、中国がライバルとして台頭しているが、そのことについても伺いたい。

そして、電気自動車や化石燃料の再生可能エネルギー化にどのようにシフトしていくか伺いたい。

(長田議長)

日本は、極めて高齢化が進んでおり、合わせて少子化が深刻な状況になっている。特に高齢化については、高齢者の皆様の生活を社会全体で支える仕組みとして、2000年に、介護保険制度を作った。少子化については、保育所を整備するなどして、できるだけ若い人達にたくさん子どもを産んでもらえるような政策を推し進めているところである。気がついたら、日本だけでなく、隣の中国や韓国、タイ、インドネシアなどのアジアの国々が少子化を迎えている。こうした課題を、日本が解決することによって、そのノウハウをそれらの国々にお渡しできるような国になればいいと思っている。

中国との関係については、政治体制があまりにも違うので、政治的には対立す



ることも多くある。一方で、中国の経済的な発展に関わることによって、日本の経済を守っている面もある。また、台湾との国境の問題という大変センシティブな問題を身近に抱えていることも事実である。日本、ヨーロッパ、アメリカとの協力関係を基軸にして、中国やロシアとの関係を築いていかなければならない。

エネルギーについては、日本は資源の乏しい国で、石油資源の大半を中東とアメリカに依存している。そういう点では、今日の中東におけるイスラエルとハマスの戦闘などは、日本にとって懸念するところである。また、中東からの資源は、海路で、喜望峰を通過して極東を登って日本に運ばれてくるので、シーレーンにも非常に敏感になるところである。このような状況もあり、やはり、再生可能エネルギーへの転換を極力進めていかなければならない。このことは、かなり切実な課題だと思っている。

(ザンツェ委員)

今、日本の国民は、どのような心境なのか。将来に対して不安を抱いているのか、とても満足しているのか。

また、日本の国民は、EUに対してどのように思っているか。ライバルと感じているのか、パートナーと感じているのか。

(長田議長)

EUに対しては、パートナーだと思っている。日本は、自由や民主主義、法の支配という価値観を共有できない国をすぐ近くに抱えているので、そのような意味で、EUは本当によきパートナーだと思う。

日本人の心境については、少子化が進んでいるということは、日本国民の多くが将来に対して不安を持っている証ではないかと思っている。

(斉藤議員)

日本の国民が今どういうことに不安を持っているのか、ということについて、補足したい。

今、日本の経済、そして神奈川県内の財政状況は、決して良いとは言えない。特に深刻なのは、長引く物価高の問題である。長引く物価高に賃金水準が追いついていないということを、私達は、深刻に受け止めなくてはならない。

そのため、今、国会での議論の中心は、まさに物価高対策である。減税しようという声も多く上がっている一方で、中長期的に見れば、この財政をしっかりと維持していくという視点も重要である。総理大臣をはじめ、国会議員は非常に難しい舵取りを迫られていると思うが、ここはしっかりと国民の皆様が納得できるような物価高対策を講じなければ、少子化にも拍車をかけてしまうので、私達県議会議員も、しっかりと



と物価高対策に取り組んでいかななくてはならないと思っている。

(フィンク委員)

経済成長が鈍っていることなど、私達も同じ課題に直面している。国民の不満が高まっている原因として、オールドメディアと呼ばれているテレビやラジオの影響もあるのではないかと思う。今はSNSが主流となってきているが、日本では、オールドメディアと新しいSNSなどのメディアに関して、どのような状況なのか伺いたい。

また、ドイツの若い世代は、今、アジアにとっても関心を寄せており、ちょっとしたブームになっている。K-POPなどは非常に人気があって、ドイツの若い世代にとっては、これが韓国だけではなくアジア全体を示しているようなものだと理解している。日本においては、韓国におけるK-POPのようなものはあるか。

(長田議長)

オールドメディアの問題は、おそらく日本もドイツと同じ状況だと思う。また、情報の使い方にジェネレーションギャップがあったりすることも、同じではないかと思う。

一方、インターネットを通じたソーシャルメディアネットワークの情報は、正しいものもあれば、正しくないものもあるので、メディアリテラシーは社会の大きな課題だと思っている。

アジアブームについては、ヨーロッパから多くの方が日本にお見えになる。歴史・文化もあるが、何よりも、美味しい食べ物があるので多くの人に受けているのではないかと思う。加えて、ポケットモンスター、ドラゴンボール、ワンピースなどのアニメは、ドイツでも大変人気があると聞いている。

(ハートマン＝ミュラー委員)

ドイツにおいては、専門家が不足しており、研究開発にするにしても、専門家が足りないという状況である。ドイツは、比較的研修制度が整っているが、それでもまだ足りない。

日本においても、国民の不満が、ドイツのように専門家不足ということから始まっているということは考えられるか。

(長田議長)

日本は、今回もノーベル賞を受賞した科学者がいるが、知的財産がかなりある国だと思う。問題は、その知的財産を経済に乗せて利益にしていくことがとても苦手というか、体制ができていないところがあって、これが日本の重要なテーマではないかと思っている。

神奈川県は、ヘルスケアイノベーションの分野に力を入れている。羽田空港のすぐ近くに関連企業などを集めたエリアを作り上げているので、ぜひ、一度見にお越しいただきたい。

(高橋議員)

前回ドイツに来たのは、ベルリンの壁がなくなった直後だったと思うが、その時は、東西ドイツの経済格差が大変大きく、東ドイツの方に行くと本当に昔ながらの質素な生活、そして西ドイツの方に行くと裕福な生活という印象を受けた。今では、そのような国内で地域による経済格差は小さいのかもしれないが、日本もそうであるように、同じ地域の中で経済格差が広がっていると思う。高い経済成長率だと、経済発展のスピードに追いつかないぐらい、特に高齢者で年金暮らしをしている方のように所得の低い方の生活が、大変圧迫されている。



そこで、国内又は地域における経済格差への対策はどのようなものがあるか、伺いたい。

(ハイトリンガー委員)

ドイツも、日本と同じ状況で、経済成長がなかなか思うように進まない。これまでは順調に成長していたが、ここ近年はうまく回らなくなってきている。負債を多く抱えており、この2年はマイナス成長を続けている。ロシアのウクライナ侵攻により、ドイツの経済はかなり圧迫されて、収縮してきている。

年金の問題もある。高齢化社会で、出生率がなかなか上がらない。また、年金を積み立てているが、その分配方法が、国民の満足のいくレベルに達していない。高額な年金を支払っているにも関わらず、分配される額が少なく、バランスが崩れている。

それ以外にも、健康保険の問題、介護保険の問題もある。現在、様々な局面において、緊急に対応しなければならない課題が山積みである。

(ニュスレ委員)

ドイツでは、鶏などの家畜が、飼育場の面積が足りなくて新鮮な空気を得ることができないなど、動物に負担がかかっている状況なのだが、日本におけるアニマルウェルフェアについて伺いたい。

(長田議長)

家畜の飼育環境については、日本も同じような状況である。

最近では、日本も人口が減少して、生息域を野生動物に押し戻され、クマによる人身被害が非常に発生している。ほかにも、サル、イノシシ、シカなどの野生動物が人間の生活に入ってきて、深刻な被害が発生するというようなことも起きている。

動物保護と人身の安全確保という2つの異なる考え方があるが、最近のクマによる人身被害の増加を受け、国は、緊急銃猟を認めるなど、人身の安全確保を重視する対策を講じている。



(3) バーデン=ビュルテンベルク州議会主催昼食会

プライベートダイニング「プレナム」にて、州議会主催の昼食会が開催され、アラス議長及び欧州・国際問題委員会委員と食事をともにしながら懇談した。



6 Bayern Innovativ視察

【日時】

令和7年11月12日（水）17：00～17：50

【場所】

Bayern Innovativ 会議室

【対応者】

モビリティ分野プロジェクト・マネージャー
(Innovation Network Mobility Project Manager)
マルセル・カスパー博士 (Dr.Marcel Kaspar)

【概要】

Bayern Innovativ（バイエルン・イノバティブ）は、イノベーション促進と技術・知識移転のため、バイエルン州政府が100%出資して1995年に設立した産業クラスターである。モビリティ、半導体、エネルギー、ヘルスケアなどの分野で企業や大学、機関との強力なネットワークを構築しているほか、特に中小企業の支援に注力しており、イノベーション戦略、デジタルビジネスモデル、資金調達などに関するアドバイスも提供している。

【長田議長あいさつ】

本日は、貴重なお時間を割いていただき、本当にありがとうございます。

今回の訪問では、ドイツにおける先進的な施策なども調査できればと思い、産業界、学术界などの様々な業界や技術の連携を仲介するインターフェースとしての役割を担い、イノベーションの取組に経営資源を当てるのが困難な中小企業への支援を行っている御社を訪問させていただきました。

本日は、貴重なお時間をいただきましたので、御社における様々な取組等をお伺いし、本県での産業支援の施策に役立てたいと考えております。

お時間の許す範囲でお話をお伺いできればと思います。

なお、2027年に神奈川県で開催される「GREEN × EXPO 2027」のペーパーをお持ちしましたので、御参考になさってください。

本日は、どうぞよろしくお願いたします。



【カスパー博士説明】

(1) バイエルン州における自動車産業

- ・ バイエルン州は、ドイツで一番面積の大きい州で、人口は1,344万人である。ドイツの中でもかなり経済的に発展している州で、失業率は3.4%と、ドイツ全体の6.3%よりも低い。
- ・ バイエルン州には約2,200の自動車関連企業があり、有名企業では、アウディとBMWが拠点を置いている。約2,200の企業のうち、大企業（従業員数750人以上）が占める割合は10%に過ぎない。中小企業（従業員数250人～745人）が占める割合は40%である。
- ・ バイエルン州における自動車産業の従事者数は約45万人で、そのうち、製造に従事している者が81%、サービスに従事している者が19%である。また、製造のうち3分の2がコンポーネント（部品）、20%が原材料、10%がOEMの自動車製造となっている。



(2) 自動車産業のトランスフォーメーション（変革）

- ・ 自動車産業のトランスフォーメーションとして挙げられるのは、まずサステナビリティ。2022年には、ガソリン車やディーゼル車に代わって電気自動車が31%にまで増えている。現在では、自動車関連企業のうち、既存燃料に依存しているのは131社で、600社以上が電気などの代替エネルギーやネットワーク化に取り組んでいる。今後、電気化、ネットワーク化、システムの導入、自動運転などにより、環境に優しいサステナビリティが実現できると考えている。
- ・ 次に環境に対する規制。バイエルン州の規制は、ドイツ全土とほぼ同じ。
- ・ 今はデジタル化も進んでいる。物と物とを繋ぎ合わせるコネクションにも注力している。
- ・ サプライチェーンの変化やグローバル化も進んでおり、海外の競合する他社と向き合っていかなければならない。
- ・ イノベーションの取組としては、電気自動車の充電スポット増設、カーシェアリングの充実、アプリケーションの充実を図りたい。

(3) Bayern Innovativの事業内容

- ・ Bayern Innovativでは、「クラスター・オートモーティブ」という自動車クラスターを設けており、500以上の企業、機関が参加している。
- ・ 目標は、バイエルン州の自動車産業の国際的な競争力を高めていくこと。そのために、新しいことにチャレンジする企業、特に中小企業の支援に力を入れている。

- ・ ネットワークの構築は特に重要であると考えており、企業や研究者、機関などが意見交換する会合の場を提供したり、最新の技術を伝えたりしている。
- ・ また、企業、大学、研究所とパートナーシップを結び、共同で研究開発を行っている。
- ・ その他、企業が簡単に相談できる仕組み作り、企業の強み・弱みの調査・分析、従業員の技術向上のための研修などによる人材育成を行っている。
- ・ そして、健康と安全を重要視し、新しい顧客を獲得していく。
- ・ 我々はバイエルン州で活動しているが、ドイツ全体としても同じような動きがある。ベルリンや他の地区においても、同じような活動がなされている。

(4) 自動車の理想的な未来

- ・ 自動運転化。単なる移動の時だけではなく、旅行などプライベートの移動に関しても、自動運転化をどのように導入するかを考えている。
- ・ リサイクル。リサイクルしたものからどのように次の製品を生み出すかという循環型のリサイクルを考えている。
- ・ 機械化。北アフリカでは未だに人間が手作業で自動車を組み立てているような状況があるので、機械化がとても重要である。
- ・ スマートマテリアル。例えば、電気自動車はケーブルをたくさん使うため、非常に重量が重くなってしまう。この重量をどうやって軽減していくか、また、ケーブルの数を減らせないかという課題に取り組んでいる。
- ・ 電気自動車化。これについては、充電に関する課題があり、充電スポットの増設に取り組んでいる。また、電気自動車はガソリン車に比べてエンジンの部品が少ないので、温度上昇をどのように避けるかということも課題であり、エネルギー（熱）のマネジメントにも取り組んでいる。



【質疑】

(さとう議員)

私は、先の県議会で、水素自動車の普及に向けて水素ステーションの普及を提案した。それに対する知事からの答弁が、企業に補助金を出して整備するというシステムであったが、まさにそれは、2020年にバイエルン州が御社を窓口にして企業向けに募集した仕組みと同じである。5年経って、今どのような状況なのか伺いたい。

(カスパー博士)

我々は確かに5年前から取り組み始めているが、残念ながら、水素ステーショ

ンの設置は、全然追いついていない状況である。

コストパフォーマンスの観点からは、水素自動車よりも電気自動車の方が優れている。ただ、電気自動車に関しては、ドイツは特に秋から冬にかけて霧が多く、日照時間が短いので、どうやってエネルギーを蓄積するかということが問題になっているところ。

水素自動車に関しては、重要視はしているが、化石燃料から水素を製造する過程でCO₂を排出するという問題もあり、どうやってこのような問題を解決しているかという段階である。

(藤代議員)

大学との連携について伺いたい。

この地域は、産業界と大学、そして中小企業との連携が図られているということであった。

日本は研究者が海外へ流出していると言われている。そして、特に技術系の大学が世界から遅れをとっている状況にある。

日本は、これまであらゆる技術革新を生んできた。今、世界で騒がれている半導体も、昔は「日の丸半導体」と言われて世界を席卷してきた。今、そのようなものを作るに際しては、人材育成が重要である。

そこで、御社の取組の中で、大学と中小企業と地域とがどのように連携できているのか伺いたい。

(カスパー博士)

Bayern Innovativは、1995年に設立されて約30年の歴史があり、自動車産業に特化してきた。この30年で、様々な分野と共同で人材育成をしながら新しい分野にも挑戦し、そして、経済的な面も含めて、中小企業への支援を行っている。

バイエルン州の特徴は、従業員の研修システムが非常に充実していること。3年半くらいの長期間にわたり研修を受けることができ、また、勉強しながら働くというデュアルシステムが整っている。

大学に対しては、学生の住居のサポート、研究開発に関する助成金など、様々なところで連携しながら支援を続けている。

先日、会合で大学の教授達と話をする機会があり、皆、アジアの中では日本で研究をしたいと言っていた。2番目は中国だった。日本は研究開発がとても魅力的な国だと感じているようだ。

(長田議長)

神奈川県には、日産自動車の本社がある。その日産自動車も、経営的に厳しい状態になっており、先日、約2,000億円の赤字という発表があった。そういう中で、会社の大幅なリストラクチャリングが必要となり、神奈川県内のマザー工場と言われるような大きな工場が2つ撤退するというような時代になっている。そして、工場と取引をしている中小企業約2,000社が大きな影響を受けると言われている。

我々は、この危機をむしろチャンスと捉えて、そうした中小企業が新たなチャレンジをして次のステージが作れるような手助けをしなければいけないと考えている。

日本に帰ったら、御社のクラスターの取組を伝え、参考にするよう政府に対して提言してまいりたい。



7 在ミュンヘン日本国総領事訪問

【日時】

令和7年11月13日（木） 8：30～9：20

【場所】

在ミュンヘン日本国総領事公邸

【対応者】

総領事 別所 健一

副領事 山形 実可

【概要】

在ミュンヘン日本国総領事館は、バイエルン州とバーデン＝ビュルテンベルク州を管轄している。

在留邦人数（2024年10月現在）

バイエルン州 8,759人 バーデン＝ビュルテンベルク州 6,121人

日系企業拠点数（2024年10月現在）

バイエルン州 433拠点 バーデン＝ビュルテンベルク州 259拠点

【長田議長あいさつ】

私どもの視察も今日が最終日です。

神奈川県では、日産自動車的大幅なリストラで、県内のマザー工場が撤退をするような事態になっており、関連する数百社の子会社、取引企業を含めて、これからどうするかという中で、今回、ドイツの自動車産業も含めて視察をさせていただいた次第でございます。



今日は、こちらでの領事サービス活動や、日独間の友好交流活動の状況などについて、いろいろ御説明いただけたら幸いです。

最後に、おかげさまで大阪・関西万博が無事終了し、ドイツのパビリオンが大変な人気でしたが、今度は、横浜で「GREEN × EXPO 2027」が開催されます。開幕までもう1年半を切りましたが、我々としては、これを何としても成功裏に終わらせたいという中で、ぜひ、ドイツの皆様にも関心を持っていただけるように働きかけていただけたら嬉しいなど、こんな思いも含めまして、今回、視察をさせていただいた次第でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【別所総領事説明】

- 神奈川県とバーデン＝ビュルテンベルク州は友好提携35周年を迎え、昨年は黒岩知事が来訪し、今年にはバーデン＝ビュルテンベルク州から神奈川県に訪問団を送っていて、両者の交流が強まっていることは大変嬉しく思っており、全力で応援していきたいと思っている。
- 神奈川県議会も、バーデン＝ビュルテンベルク州政府と州議会を訪問したとのことで、交流が継続してよかったと思う。
- ドイツは連邦制で、全部で16の州がある。その中には、3つの都市州という州があり、ベルリンとハンブルクとブレーメンが、都市でありながら州というステータスを持っている。
- 当領事館は南ドイツを管轄しており、バーデン＝ビュルテンベルク州とバイエルン州の2州を担当している。
- バーデン＝ビュルテンベルク州は、フランスとスイスに国境を接しており、ドイツの中でも一番南西にある。パリへは電車で行っても2時間ちょっとくらいというような位置関係にある。
- 南ドイツ全体の特徴は、特に産業が強い地域で、バイエルン州にはBMW、シーメンスという電気関係の会社、エアバスなどが、バーデン＝ビュルテンベルク州にはメルセデス・ベンツ、ボッシュ、最近ではSAPという通信の会社などがある。
- また、南ドイツは研究開発が非常に盛んな地域で、産業と研究開発が相まってドイツ経済を牽引している地域と言われている。その1つの現れが、特許出願件数がドイツで一番多いということで、全体の3分の1くらいを占めている。それを裏付けるものとして、良い大学があったり、エコシステムと言われる産官学の協力が非常に進んでいたりということが、この地域の特徴かと思う。
- ドイツには在留邦人が約4万5,000人いるが、そのうち約8,000人がバイエルン州に、約6,000人がバーデン＝ビュルテンベルク州に住んでおり、全体の約3分の1の方々が南ドイツに住んでいる。
- 日系企業でドイツに拠点があるのは約2,000社だが、そのうちの3分の1が南ドイツに集中している。特に自動車産業は、BMWやメルセデス・ベンツがあるので、従来からサプライヤーが多く進出している。最近では、新しいスタートアップなども進出してきたり、そういった分野の関心や、製薬分野、航空宇宙産業の分野についても、日系企業の関心が高まっていると感じている。
- 政治については、来年（令和8年）3月に州議会選挙が行われる予定である。バーデン＝ビュルテンベルク州では、ずっとキリスト教民主同盟（CDU）が政権



を担っていたが、2011年の州議会選挙の時に、福島原発事故の影響を受けて緑の党が大きく躍進し、それ以降、緑の党のクレッチェマン氏が首相になっている。ただ、もう高齢で、次の選挙には出ないと言っている。世論調査の結果などから見ると、緑の党は劣勢で、今、連立与党のジュニア・パートナーであるCDUの方が優勢ではないかという見方が強くなっている。連邦レベルでは、CDUと社会民主党（SPD）が連立を組んでいる。

- 新政権樹立後のドイツ全体としての課題は、第一に経済政策である。経済を重視して、ドイツをさらに強くしたいという中で、2035年までにエンジン車を撤廃するというルールをEUレベルで見直すべきだということが言われている。ドイツは特に自動車産業が強く、また、最近出た第3四半期の業績が厳しい状況で、関連産業も含めて雇用の整理をしているということもあり、そのような声が強くなっている。ほかには、全体的にコストが高いということで、法人税などの税金やエネルギーコストが高いといった問題に対処しないとイケないと言われており、それらに対処することで、ドイツの再生可能エネルギー政策にも好影響を与えたいという狙いがあるのだと思う。
- 課題の第二は、やはり移民政策が大きい。2010年代に中東の難民危機があり、その当時、ドイツは年間約100万人を受け入れていた。今も多くの人々がドイツに留まっており、最近話題になっているシリア人なども100万人近く滞在している。次に多いのがアフガニスタン人。イラク人やトルコ人なども多くなっている。加えて、2022年2月に始まったウクライナ戦争の影響で、ウクライナからも110万人くらいがドイツに避難してきていると言われている。バイエルン州が受け入れている避難民の数はフランス全体で受け入れている数よりも多いと言われているが、社会保障政策も手厚いので生活保護が出るとか、生活保護を受けている人の方が働いている人よりも収入が多いとかいうような不公平感がある中で、一部の難民・移民が罪を犯したということが大きく報道されるので、もう少し厳しく取り締まらないとイケないのではないかとというのが現政権の方針。最近も、バイエルン州では国境で検査をやったりしている。その他、特に犯罪歴のある人などを本国に送還するために、アフガニスタンのタリバン政権との間で、役所同士の実務的な話し合いをしている。
- ドイツは財政規律が非常に厳しく、債務をGDPの0.35%以下に抑えるというルールがあるが、その例外として、5,000億ユーロの特別基金を創設し、過去数十年間インフラ投資が滞ってきた状況を挽回しようとしている。
- 予算では、地政学的な状況としてロシアのウクライナ侵略があり、また、アメリカとの関係も忙しくなってきた、ドイツの防衛力を高めることが必要になってきているので、防衛費を3.5%に増額する見込みである。また、強いドイツを目指して徴兵制の復活という議論も始まっている。なかなか難しい問題だと思う。

- ・ 少子高齢化社会を迎えている中で、どうやって国を維持していくかという課題は、いろいろ地理的な環境は違うが、日本もドイツも同じ。G7のメンバーでもあり、共通の価値観・課題を持ち、ここ数年間で連携が強まってきているという状況である。首脳レベルでのやり取りも非常に盛んになってきているし、閣僚レベルでもそうだし、地方自治体も含めていろいろ連携しているので、それが両国の繋がりを強化することになっているのだと思う。
- ・ 加えて、日本が鎖国から開国して近代化する中で、日本とドイツの政治システムが似ていたこともあるのかもしれないが、産業、音楽、スポーツなど幅広い分野で、特にドイツから日本に人が来ている。また、ドイツでは、森鷗外とか滝廉太郎とか、少し後の時代になるが、斎藤茂吉が有名で、そういう過去からの繋がりがかなりあるということがベースにあるのかなと思っている。

【意見交換】

(原議員)

フランクフルトはあまりヨーロッパ感がなかったが、ミュンヘンは、街を再建したというだけあって重厚感があり、ヨーロッパに来たなという感じがした。

ドイツはGDP世界第3位で、経済が伸びているのかなという感覚だったが、やはり経済は課題なのだと認識した。

(別所総領事)

日本は過去30年間デフレだったが、ドイツはインフレ率が高い時では8%くらいあった。また、為替も5年くらい前から急激に円安、ユーロ高、ドル高が進んでいる。2020年は1ユーロ120円を切るくらいだったのが、今では170円を超えており、4割くらい為替が変わっている。ドイツのGDPが日本のGDPを抜いたと言われているが、人口でいうとドイツは日本の約3分の2で、つまり日本の1.5倍所得があるということになる。しかし、為替が4割変わっていることとか、いろいろな要素があるので、一概には比べられないと思う。ただ、日本からドイツに進出してくる企業にとっては、ドイツで投資するのはかなりのコストがかかるということはある。

ドイツは連邦制なので、外交や安全保障など、国全体として制度を作らないといけないものは連邦政府がやるが、それ以外のもの、経済、治安、文化、学術などは各州がやるので、州によって特性がある。バーデン＝ビュルテンベルク州は、今はドイツの経済を牽引しているが、元々田舎だったということもあるし、保守が強いということもあるせいか、どちらかというところちょっとゆったりしていると思う。



(京島議員)

昨夜、ミュンヘン中央駅の方へ買物に行き、帰りにホテルまで歩いたら、全く違う文化のお店や人々を見かけたので、ガイドさんに聞いたら、移民の方が電車であちらこちら移動するので、特に夜は、駅周辺の治安が悪くなっているとのことだった。

年金問題や生活保護問題を抱えている中で、ドイツは社会保険料率が14%ということで、移民を受け入れた上で制度が成り立っている。医療費は日本でも大きな問題になっているが、ドイツでは窓口負担がない。生活保護の受給も増えている中で、どのように医療の方に拡充ができていいのか伺いたい。

(別所総領事)

まず移民の話について。私は30年くらい前にミュンヘンに住んでいたが、特に、ミュンヘン中央駅の周りにはかなり雰囲気が変わった。ドイツにおける移民的背景を持っている方、すなわち、ドイツ人であっても、父母のどちらかが外国人、又は、両親とも外国人という方が増えている。ドイツで生まれればドイツ国籍を持っていたりするので、そういう中で、ミュンヘンのあたりは比較的外国人が集まる地域と言われている。なので、ミュンヘンの中でいくつか治安が比較的良くない地域はあるのだが、特に、夜のミュンヘン中央駅の南側から旧市街に向けた方面などは、比較的犯罪の発生率が高いと言われている地域である。地域によって違うという面はあるが、全体的に、駅の周辺は治安の悪い雰囲気になってきているということはある。危害を加えることはほとんどないが、窃盗などは多い。

アジアとの関係だと、最近、対日感情は良くなってきていると思う。まず、日本に行く人が以前よりも3割から4割くらい増えている。今年はEXPOがあり、非常に好評だった。また、富士山や鎌倉、横浜が良かったという声も非常に多く、そういう人たちがまた日本に行っている。競争相手という意味では、中国に対する警戒感が高まってきている。ほかには、ロシアの情報操作やサイバー攻撃などについて問題提起されている。

次に、社会保障の話について。ドイツは、社会保険料の平均賃金に対する比率が約40%と高い。消費税率も19%と高い。このような負担が大きいので、医療費の窓口負担がないということなのだと思う。ただ、今はドイツも少子高齢化社会で、いろいろ社会保障改革をしており、年金の受給年齢を徐々に67歳に引き上げるといったことをやっている。議員御指摘のことは、これからどんどん大きな課題になっていくと思う。

(さとう議員)

街中の渋滞が非常に多いが、路上駐車は減らせないのか。そもそも駐車場が足りないのと、ビルも高さ制限があるので、例えば、大きな街であれば、高層のパーキングタワーを作って路上駐車をなくすとかなり渋滞も減るのではないかと思うが、そのあたりの感覚はどうか。

(別所総領事)

4階、5階建ての駐車場もあるのだが、工事が多く、渋滞が起きる。また、全体的に自転車に乗ることを推奨しており、自転車道を作るために車線を減らすので、渋滞が起きる。全体としては、車は控えるように、なるべく公共機関を使うようにと言う政治家が特に緑の党をはじめとして多い。しかし、ドイツは日本と違い、路上駐車に寛容である。市内だとお金を払わないと駐車できないが、自分の家の近くだと、証明書があれば居住者なら誰でも路上に駐車できる。公共財である道路を私的に使用しているという感覚は、ルールをきっちり作って守るとい国民性を考えると、もっと厳しく規制していそうだがと思う。1時間に1本しか電車が来ないとか、電車が時間通り動かないとか、そういうことで、やはり車を使う方が多くなっていく。一時期、緑の党が環境のため車を使わないようにという活動をしていて、若い世代を中心にすごく盛り上がったが、経済が課題になってくると、経済優先という考え方が多くなるということだと思っている。今は、電気自動車とガソリン車の駐車を区別して、電気自動車は無料にするという議論があるが、うまく機能するかどうかは少々疑問である。

