

令和8年5月31日～6月7日

ドイツ海外管外調査報告書



神戸市会ドイツ訪問議員団

神戸市会ドイツ訪問議員団の海外視察報告書

令和8年9月4日

神戸市会ドイツ訪問議員団団長 植中雅子

河南忠和

上畠寛弘

村上立真

(以上、自由民主党神戸市会議員団・無所属の会)

かじ幸夫

伊藤めぐみ

(以上、こうべ未来市会議員団)

山本のりかず

(以上、日本維新の会神戸市会議員団)

自由民主党神戸市会議員団・無所属の会 政務調査員一名同行

神戸市会ドイツ訪問議員団は5月31日よりドイツを訪問し、6月1日及び2日の間、キール市を訪問して露・ウクライナ紛争の陰で緊張を強いられているキール港の安全対策などにつき港湾運営企業代表と意見交換した。また、キール市内の街並み再生事業を実地視察するとともに、アウスト・キール市議会議長を表敬訪問し、キール市議会で新たに設けられた「対日議連」メンバーと今後の交流のあり方につき討議した結果を「覚書」として署名した。更に、フンボルト中等・高等学校を訪問して神戸市立高校との交流の可能性につき同校校長と意見交換したほか、港湾都市としての防災対策につきキール市当局より、後日、書面で防災対策の取り組みに関する情報を入手することとなった。

その後、6月3日よりハンブルクを訪問してハンブルク港コンテナターミナルや昨年完成したクルーズセンター等ハンブルク港での先進的な取り組みを視察するとともにハンブルクの外国人政策に関して内務省当局と意見交換を行い、更に、6月4日と5日には小松副市長一行とともに環境大臣と経済大臣を訪問し、日本発のペロブスカイト太陽電池を利用して神戸市とハンブルクとの間の環境協力を今後推進することとなった、また、神戸市での外国人子女の教育の在り方の参考とすべくハンブルク日本人学校を視察して、6月7日に帰国したところ（一行のうち河南、村上両議員は6月5日に帰国）、本訪問団の海外管外調査報告書を以下の通り提出する。

第I部

第一章 キール市訪問と視察

1、キール市議会「対日議連」との意見交換と今後の交流に関する覚書への署名

(1日11:00—12:00、2日12:00—14:30、於、市庁舎会議室)

1日11時よりキール市議会対日議連との初会合を行ない、2日には両友好議連間での協力

につき具体的な協力案件をも取り上げて意見交換し、最終的に以下の「覚書」に署名したところ、議論の概要次の通り。

(1) 第1回会合(1日11:00より)

①初めに植中団長より以下を表明した。

ムハンマド氏並びにキール市議会に設立された「対日議連」の皆様にお目にかかれ光栄。イルマッツ・キール市長とはお目にかかれず大変残念であった。キール市は神戸市と同様港町であり、自然の景観に恵まれ、海運と造船業を中心に発展した町である点で大変共通点の多い町で、親しみを感じる。また、同じように環境先進都市を目指している点など多くの共通点があり、今後協力できる分野も多いのではないかと考える。キール市を州都とするシュウレスヴィツヒ・ホルシュタイン州は兵庫県の姉妹都市であり、神戸大学経済学部はキール大学経済学部と提携し、また、世界的に著名なキール世界研究所もあり、様々な分野で日本との交流が進んでいることは喜ばしい。

私どもはハンブルクと過去10年にわたり交流を続けており、これまで神戸市とハンブルクとの間で医療、環境、航空機3分野での協力に関するMoUが締結され、また、市長、副市長レベルでの交流も行われている。今回は、チェンチャー・ハンブルク市長の要請で神戸・ハンブルク両都市間の共同プロジェクトとして日本人科学者が発明した新しい太陽電池であるペロブスカイト太陽電池を使ってドイツが進める“エネルギー転換”を更に進めてはどうかと提案する予定としております。このような分野での協力を含め忌憚のない意見交換を行いたい。

②以上に対し、ムハンマド対日議連会長より、植中団長の話をお伺いし、経済分野で双方の都市が協力できることが結構あると感じた。我々は事前に多くの関係者と神戸市とキール市との協力の可能性につき議論したところで、例えば、キール大学は神戸大学と経済分野で提携しているが他の分野での協力についても前向きな考えを表明した。その他の関係者も同じような考えであることを確認した結果、政治的なイニシアティブが必要と考えた次第である。本日からキール市の街の再開発の視察やフンボルト校への訪問などを計画しており、この結果をも踏まえ、明日、両代表団間でより具体的な議論となることを期待する。その際、神戸市とキール市間のパートナーシップについても議論したい。現在、キール市では世界最大の帆船ショーである「キール週間」の準備を行っているが、来年には、貴代表団御一行をこのキール週間にお招きできることとなっていることを期待する旨述べた。

(2) 第2回会合と覚書の署名(2日12:30-15:00)

2日午後、両議連間の意見交換会を再開し、今後の交流の具体策につき意見交換を行った。キール側より、両議連および両市間の具体的協力案として、以下の案が提示された。

- i) 双方の議連間でオンライン会議を行うこと
- ii) 行政当局間で環境問題につきいかなる協力が可能か議論すること
- iii) 港湾当局間の対話の実現

iv) 防災対策について協議することとし、行政サイドの参加を求めること

v) 海洋汚染の防止対策につき議論すること

上記提案につき双方で提案のクラリフィケーションを行った結果、行政当局間の協議や大学間の共同研究などについては代表団として合意できる範囲を超えているとの我が方主張が認められ、今後とも両議員連盟間の交流を継続するとの覚書に署名した。覚書の内容は以下の通り。



覚書に署名したムハンマド代表と植中代表団長

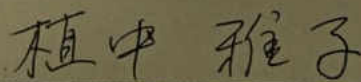
Absichtserklärung zwischen der Parlamentarischen Liga für Japanisch-Deutsche
Freundschaft der Stadt Kobe und der Deutsch-Japanischen Ratsgruppe Kiel

Die Delegation der Parlamentarischen Liga fuer Japanisch-Deutsch der Stadt Kobe und die Deutsch-Japanische Ratsgruppe Kiel (nachfolgend „Ligen“ genannt) trafen sich am 1. und 2. Juni 2026 in Kiel zu ihrem ersten Treffen, um sich über die Herausforderungen beider Städte auszutauschen. Im Ergebnis der Gespräche vereinbarten die Ligen, den Austausch zur Förderung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Städten fortzusetzen und einigte sich auf Folgendes:

1. Die Ligen werden gegenseitige Besuche durchführen, um die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Städten zu vertiefen und weiterzuentwickeln.
2. Die Ligen werden die Gespräche über die verschiedenen Themen, die die beiden Städte betreffen, darunter Bildung, Umweltfragen und die weiteren wirtschaftlichen Entwicklungen, fortsetzen, um den Austausch zwischen den beiden Städten zu intensivieren.
3. Die Ligen werden die Stadträte und Verwaltungen beider Städte über die Ergebnisse der Gespräche informieren.

Diese Absichtserklärung tritt mit dem Datum der Unterzeichnung in Kraft. Zur Bestätigung des Abschlusses dieser Vereinbarung wurden am 2. Juni 2026 zwei Ausfertigungen in japanischer und deutscher Sprache unterzeichnet. Beide sind gleichermaßen rechtsgültig. Jede Partei erhält eine Ausfertigung.

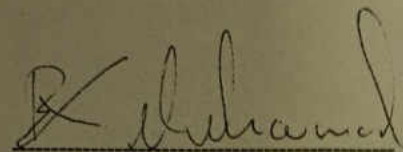
Im Namen der Parlamentarischen Liga
für die Japanisch-Deutsche Freundschaft
der Stadt Kobe



Masako Uenaka

Vorsitzende der Parlamentarischen Liga
für die Japanisch-Deutsche Freundschaft
der Stadt Kobe

Im Namen der
Deutsch-Japanischen Ratsgruppe Kiel



Raman Muhamad

Vorsitzender der Deutsch-Japanischen
Ratsgruppe Kiel

日本語の覚書は次の通り。

「日独友好神戸市会議員連盟とキール市議会日独友好議員連盟との間の覚書

日独友好神戸市会議員連盟の代表団とキール市議会日独友好議員連盟（以下、「両連盟」という）は2026年6月1日及び2日にキールで第1回目の会合を開催し、両市が直面する問題に関し意見交換した。話し合いの結果、両連盟は両市間の友好関係を促進するため交流を続けることで一致し、以下について合意する。

- 1、両連盟は、両市の友好関係を深め、更に発展させるため、相互に訪問することとする。
- 2、両連盟は、今後、両市間の交流を活発化させるため、教育や環境の問題並びに経済の一層の発展など両市が取り組んでいる諸問題につき議論を続けることとする。
- 3、両連盟は、話し合いの結果を両市の議会及び行政機関に報告する。

この覚書は署名の日から効力を生じるものとする。

この覚書の成立を証するため、2026年6月2日付で日本語とドイツ語でそれぞれ2通署名され、いずれも等しく有効であり、各自その1通を保有する。

神戸市会日独友好議員連盟を代表して

キール市議会日独友好議員連盟を代表して

署名

署名

植中雅子

ラマン・ムハンマド

日独友好神戸市会議員連盟会長

キール市議会日独友好議員連盟会長

」



覚書の署名を終えて

2、アウスト・キール市議会議員との懇談（6月1日11：30－12：00）

はじめに植中団長より、今回、キール市議会に新たに誕生した「対日議連」との交流のためにキール市を訪問。アウスト議長も対日議連のメンバーであると同っており、心強く思う。キール市それに神戸市はお互い港湾都市であり、また、環境の先進都市であり、学術都市であるという点で共通しており、お互い同じような問題や課題を抱えていると思う。このような観点から、神戸市とキール市がどのような協力が可能か忌憚のない意見交換をしたいと考えており、貴議長の力強い支援を期待する旨述べた。

これに対し、アウスト議長より、神戸市会議員団のキール市訪問を歓迎する、キール市議会議員のドイツ語の名前は「キール市プレジデント」となっており、あたかもキール市の首長のような印象を与えるが、他の市議会議員とは役割を異にしている。キール市議会議員としての自分の役割は主として2つある。一つは1か月に一回の市議会の定例会議の準備と招集である。もう一つはキール市と他都市との姉妹都市取り決めの締結であり、キール市ではいかなる都市と姉妹都市提携を結ぶかについては議長の権限となっている。

この後、質疑応答を行い、アウスト議長より、現在のキール市会議員は49名で市長同様

6年間の任期で選ばれる。約半数（25名）が直接投票により選出され、残りは政党の候補者リストより選ばれる。現在の議員は2023年に選出されたので2028年まで任期がある。最大政党は緑の党で自分（アウスト議長）も市長も緑の党出身である。キール市会議員の職は名誉職であり、議員は別の主たる職業を持っており、従って、市議会の会議は夕方開催され、議員の報酬もわずかである（1か月約15万円程度の由）との説明があった。



アウスト議長（前列左より3人目）およびキール市議会対日議連メンバーと

3、フンボルト中等・高等学校訪問（1日14：30－15：30）

（1）はじめにオッフ・フンボルト校校長より、約20年前よりフンボルト校は日本語を正式の第2外国語として採用しており、ドイツ全体でも日本語を第2外国語に取り入れている唯一のユニークな学校である。現在、第5学年から第13学年まで120名の生徒が第2外国語として日本語を学習している。また、1999年から兵庫県立国際高校（元芦屋南高校）と定期的に学生交流を行っており、来日した学生は150名、訪独した学生は134名（2025年までの累計）。コロナ禍でもZOOMなどオンラインを活用し多くの学生が交流し継続的な関係を築いている。日本語をカリキュラムに取り入れているのはできる限り生徒の国際的な交流を行う能力を涵養することにあるとの説明があった。

この後、実際に日本語授業を行っているクラスを訪問して日本語授業に参加し、生徒よりは、日本の漫画やアニメへのあこがれが日本語を学ぶきっかけとなっていることと、一部男

子生徒については柔道や空手といった日本の武道が日本語学習のきっかけとなったとの説明があった。

（２）神戸市立高校との交流の可能性

オッフ校長と訪問団の間でフンボルト校と神戸市立高校との交流の可能性に関して意見交換を行ったところ概要次の通り。

（植中団長）本日は日本語の授業を参観させていただいた。日本語を習っている生徒が１０８人もいるということに感心した。芦屋の高校と交流しているということをお伺いしたが、神戸市との交換留学についても要望したい。

（オッフ校長）外国との交流については喜ばしいと考えている。神戸市あるいは日本とキール市の親善にも貢献したい。フンボルト校は小さいながら日本語授業を行っていることで州内でも注目されている。自分としてはパートナーについても肯定的に考えている。

（上島議員）①すでに芦屋とも相互訪問を行っているとのことであるが、高校同士の相互訪問には難しい面があるところ、先生が一人という点でリソースの問題はあるが、ハードルの低いオンラインでの交流はどうか？②また、フンボルト校の生徒が芦屋を訪問する際、神戸市に来てもらい、我々の支援で神戸市特有の経験ができるといった交流、もちろん神戸市の生徒がキールを訪問した際も同様の経験をしてもらうという交流を行うということも考えられるがどうか？

（オッフ校長）①フンボルト校の生徒は外国との交流に熱心であり、オンライン交流はお互いの国を知ったりするうえで有効な方法と考える。②地域学習は重要であり、かかる交流も可能と考える。ただし、自分たちとしてはもっと広域の交流が必要と考えており、大学生間の交流、例えばキール大学と神戸大学との交流が果たす役割が重要と考えている。

（かじ議員）県立国際高校から車で２０分ぐらいのところに神戸市立葺合高等学校があり、同校では国際科があり、他国とも交流をやっているが、お近づきになれたらいいと考えているがどうか？

（オッフ校長）高校生であれば、英語で交流することは可能。その場合は日本語の先生ではなく、他の先生がもっと多くの生徒を引率するという事となるだろう。

（かじ議員）例えば、フンボルト校の生徒が芦屋を訪問した際、先程上島議員が説明したようなプログラムで神戸に来てもらい、葺合高校にも寄ってもらうということも可能と考えるがどうか？

（オッフ校長）現在、日本語の学習を始めて４から５年たった生徒１０名から１５名が芦屋を訪問しているが、英語で交流ということとなれば他の先生と他の生徒をあてがう必要があり、現在のプログラムを中止する必要がある可能性が出てくる。

（上島議員）日本の生徒は早くから英語を習得する必要があることから、例えば、フンボルト校の若年層、例えば１０歳ぐらいの生徒と日本の同学年の生徒との間での交流は可能か？

（オッフ校長）それができれば素晴らしいことではあるが、当校の１０歳の生徒は英語も

始めたばかりであり無理と考える。

（植中団長）相互留学の期間は1年間か？滞在費用はだれが負担するのか？

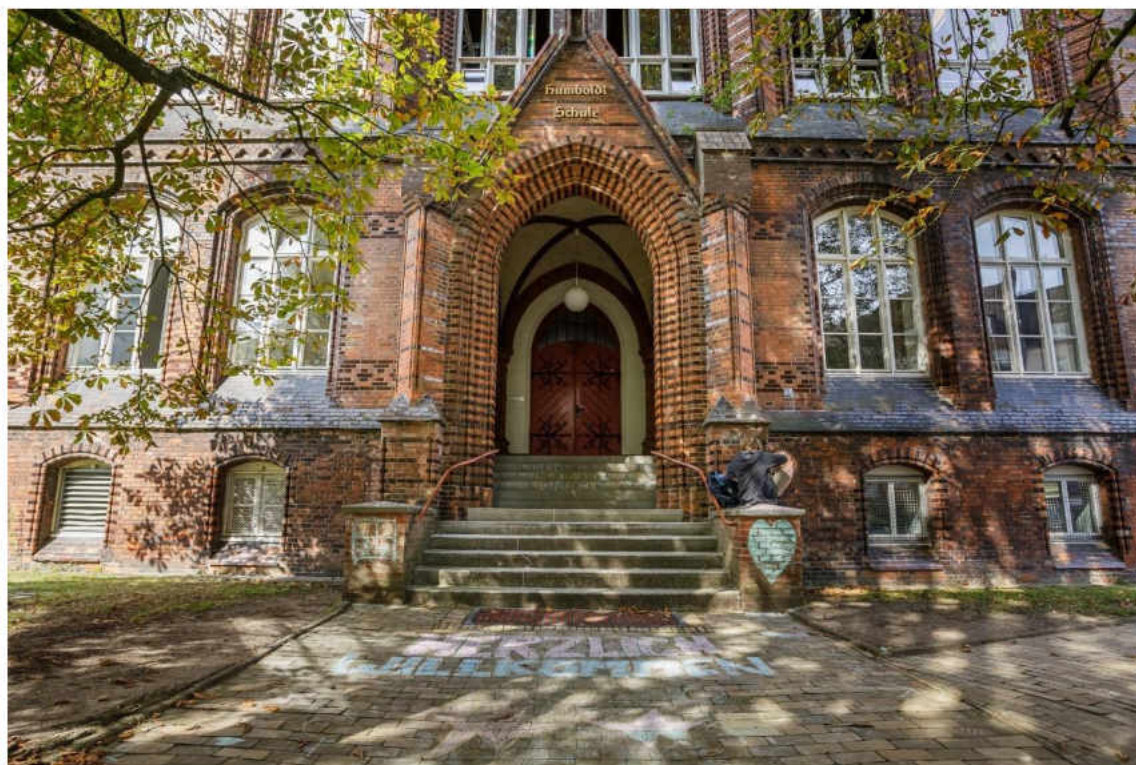
（オッフ校長）両校とも相互訪問の期間は2週間で、授業に参加したり、観光をしたり、お互いの家族のもとで暮らしたりしている。滞在費は親が負担している。何年間にもわたり学習した言葉の国に行くことは一種の報酬でもある。

（上畠議員）日本語の授業を参観した際、日本の漫画などに親しんでいるとの印象を持ったが、そもそも日本語の書籍は十分手に入るのか？

（オッフ校長）本もあるが多くはコンピューターからの情報である。

（かじ議員）いい企画ができれば提案したいので検討いただきたい。

（オッフ校長）交流を拡大することについては積極的に検討したい。他方、財政上のことや派遣できる生徒の数などの問題があることを理解願いたい。



フンボルト中等・高等学校（キール市）

4、キール市街再開発プロジェクトの視察（1日16：00－17：00）

都市開発やその調整を行っているキールマーケティング社（市とは独立のNGO）代表の案内で市内中心部2か所で進められている再開発事業を視察した後、同社が海洋学習等のために設立した施設「キーラーゼー」の活動状況についても説明を聴取したところ、概要次の通り。

（1）自分たちの役割は、i）市内の再開発に関与すること、ii）観光を振興すること、iii）市のマーケティング、特に市のイベントを開催することの三つである。キール市は市内を6区

画に分けて再開発に取り組んでいるが、自分たちはこのうち2つの小さな区画を担当している。自分たちが現在力を入れて取り組んでいる重点課題は二つ、一つは市内の空き家を短期的及び長期的に少なくすることである。空き家問題はドイツの大都市にとり最大問題と言ってよく、対策が求められる喫緊の課題である。空き家が増えている理由の一つはオンラインで不動産の取引が行われるため不動産の所有状況が把握出来なくなっていることと、商店所有者の高齢化による後継者の不足である。今一つは地域経済の活性化対策である。小さなことのように見えるかもしれないがゴミ拾いがその例の一つである。

(第一区画) この地区は75年前までは自動車道路であったが、それを車通行禁止地区に変更し、遊歩道を中心とした商店街に変更した。このような変更を行った場所としてはドイツで一番古い場所として知られている。現在、この場所をもっと賑わいと魅力のある場所に変更しようとして取り組んでおり、自分たちの役割は建物の所有者との調整を行うことである。

(第二区画、ホルツ広場、ホルツ通り) ホルツ広場はキール市の再開発のモデルとなった場所である。この場所には4つの道路があり、人混みのみならず、車やバスなどがひっきりなしに行き交い、その上に道路が石畳であったため、非常に騒音の多い場所であった。これに対し、2017年、当時の市長がこの場所の再開発を決断したのであったが、市民の反対も多く再開発が難航した。この地域の再開発が成功した理由は、再開発が進むにつれて市民の理解が進んだということもあるが、一番重要な要素は当局が様々な情報を発信して市民とのコミュニケーションを図ったことにあったと考える。中でも、当時、市長は市が1ユーロ投資すれば民間の投資が15ユーロに膨らむとの情報を発信したことが大きかった。この経験が今日の都市開発に受け継がれている一番大事な要素である。この広場については冬の寒い期間のイルミネーションを大々的に変更しようとしている。

現在、この広場続きのホルツ通りの再開発を実施しているが、再生計画に反対の者もいるところ、ホルツ広場での経験を活かして、関係者とのコミュニケーションを可及的速やかに実施した。また、幼稚園園児や小学生の社会見学として再開発工事を見学してもらうなどした。これにより関係者の理解が進んだと考えている。

- (2) (キーラーゼーの見学) その後、キールマーケティング社が海洋学習のために設けた「キーラーゼー」を訪問し、同社代表より、「キーラーゼー」は連邦政府の支援で設けられたが、現在では民間の支援により運営されている。キール大学とキール海洋リサーチセンター(GEOMA)の協力を得ている。目的は、i) 海洋災害の防止のため海の状況を把握すること、ii) 海と密接な関係のある町の中の生活の活性化、それに、iii) 子供たちの海洋理解の促進の三点である。昨年だけで5万人の訪問客があり、そのうち1.5万人が幼稚園児と小学生であった等の説明があった。



キール・ゼーでの海洋学習についての説明

5、キール港の運営と安全対策（2日11：00－12：00）

キール港の運営に当たっているゼーハーフェンキール株式会社を訪問して、同社クラウド代表よりキール港でのクルーズターミナルの運営や安全対策などにつき説明を伺うとともに質疑応答を行ったところ概要次の通り。

（1）冒頭、植中団長より、キール港といえば1914年のキール軍港でのドイツ水兵の反乱事件の連想から軍港のイメージがどうしても強くなるが、昨日のキール市庁舎から見た街の眺望からは、キール港が市街地に接し、かつ、クルーズ船専用センターやコンテナターミナルそれに軍港などがあり、キール市の活動の心臓部に当たり、まさにキール市の繁栄を支えているとの印象を持った。同じ港湾都市神戸の市会議員として港湾の運営やその発展に最大の関心を有している。最近では神戸港でもクルーズ船の寄港の増大とターミナルの改良に努めているところであり、キール港での経験と知見を神戸港の今後の運営のために活かしたい旨発言した。

（2）次に、クラウド・ゼーハーフェンキール（Seehafen Kiel）株式会社代表より以下の説明があった。

①ゼーハーフェンキール社はキール市の完全子会社であるが、キール市から独立した運営を行っている。その活動はキール港の運営のほか、不動産業とキール空港の運営それにフェリーの運営という4部門からなっており、一番重要なのは当然のことながら港湾の経営にある。当社の特徴は、民間会社と同様、得られた利益から再投資を行っていることと、港湾

の運営・管理を当社が一括して行っていることである。ハンブルク港の場合、ハンブルク港湾当局とコンテナターミナル運営会社あるいは荷役会社があるように機能が分散しているが、当社はこれらすべてを行う港全体のオペレーターである。ハンブルク港の規模はキール港の1.5倍あるが、自分たちの場合、港全体を一括して管理・運営していることから自分たちの会社がハンブルク港の運営会社より劣っているとは思っていない。

②キール港には北欧向けクルーズターミナルがあり、16年前からスウェーデンとノルウェーとを毎日結んでいる。また、それに加え通常のクルーズターミナルがあり、ここはドイツ最大のクルーズ船運営会社アイダ社の母港となっており年間200隻以上のクルーズ船が寄港し、約200万人の乗客を運んでいる。また、キール港全体で毎日のクルーズ船の乗降客は約3000人である。

③それに加え2つのコンテナターミナルがある。そのうちの一つのコンテナターミナルの仕向け地はリトアニアの港であり、30年前から1か月に3回往復しているが、露・ウクライナ紛争を背景に今やこのコンテナ航路がバルト三国の経済の命綱となっている。もう一つの重要な点は、ドイツ連邦軍兵士約5,000人がウクライナ危機を背景にリトアニアとベラルーシとの国境に駐留しており、その兵士等の輸送がこのルートで行われている。バルト三国の平和と安全にとりキール港が重要な役割を果たしていることをご理解いただけると思う。

もう一つのコンテナターミナルはキールの特産品となっている紙製品の積み出し港となっている。その金額は数十億ユーロの額となっておりキール経済を支えている。原料のパルプはスウェーデンから輸入し、アップル製品やフランスのシャネルといった有名な化粧品あるいは煙草や医薬品の包装型紙を生産して世界中に輸出している。そもそもこの型紙の生産こそが当社の祖業である。

④第3の活動領域は不動産業であるが、港の倉庫や港湾内の建物あるいはクルーズターミナルなどを所有している。また、最近ではキール近郊の鉄道施設も所有している。その理由はドイツ鉄道が地方の鉄道事業に関心を持たなくなったからである。

⑤その次にキール空港の運営がある。キール空港は小さな地方空港であるが、年間、約1.3万回から1.4万回の航空機の離着陸がある。主として傷病者の搬送とドイツ連邦軍の輸送に供しているが、この種の空港としてはドイツ最大である。傷病者の搬送についてはドイツ全土の大病院が顧客である。

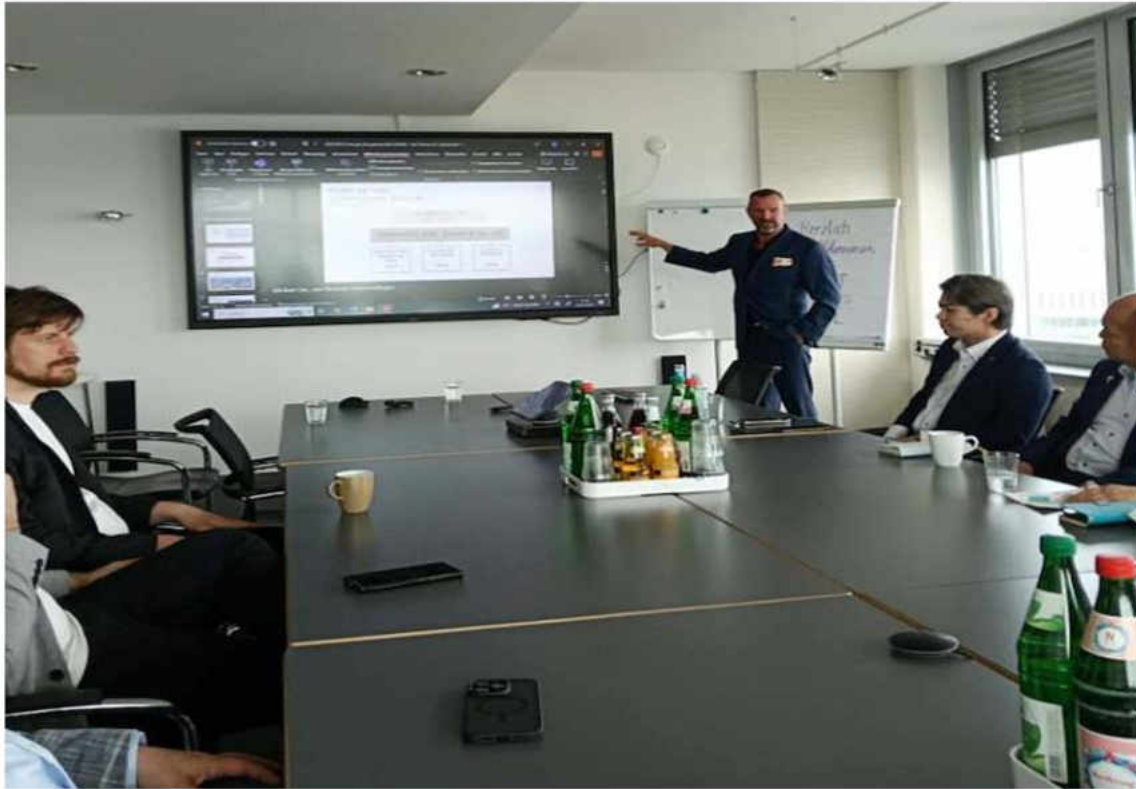
⑥キール港の最大の課題は脱炭素対策とドローン対策である。

i) キール港は2030年までにCO₂ゼロを目指している。二酸化炭素の主たる排出源は港に停泊する船舶である。そのため2018年からシュレスヴィッヒ・ホルシュタイン州で生産する再生可能エネルギーを使用して停泊船に電力を供給し始め、同時に7か所で船舶に電力を供給する施設を設置し、5億ユーロを投資した。キール港に寄港する船全体の75%に電力を供給している。キール港でのCO₂削減率は北ヨーロッパで最も進んでおり、おそらく世界でも一位ではないかと思っている。今後4年間で全船舶に電力を供給し、CO₂

ゼロを目指している。課題は電力供給の安定性を如何に維持するかということである。電力供給施設が稼働しなくなり、停電が何日も続くとCO₂ゼロが達成できない。このため停電が起きた場合、2日以内に回復できるような技術の開発を急いでいる。

ii) キール港の安全対策の対象はドローンとサイバー攻撃である。港の施設はベルリン(中央政府)の検査を受けた上で使用が認められる。キール港の施設ではサイバーアタックでベルリンの検査に合格している。港にはちょうど空港の中央管制塔のような監視施設があり、常時、24のモニターカメラを使って港内を監視している。今後の課題は自分たちでドローンを飛ばし、AIを使って自動的にドローンが撮影した映像を分析し、港全体を監視できるようにすることである。市内では1か月に約1000機のドローンが飛び交っているが、そのうち90%の国籍がわかっているものの、残り10%の国籍不明のドローンの国籍は露や中国であると推測している。現在まさにロシアとはハイブリッド戦争を戦っているという事情に加え、キール湾にはドイツ海軍のみならず NATO の潜水艦を製造している DKMF 社があることによる。これら10%の国籍不明ドローンの対策が安全保障上の課題となっている。また、バルト海を航行するドイツ船の船長は不明の電波を中央に報告する義務を負っている。

⑦我々の会社はキール港内で5Gを使ってWiFi サービスを提供しており、携帯でキール港の映像等様々なサービスを視聴できるようになっている。



クラウス代表によるキール港の説明

(3) 質疑応答

Q1) 貴社はキール市の完全子会社との説明があったが、キール市と貴社との関係について、例えば市の指導を受けているのかといったことにつき説明願いたい。(村上議員)

A1) いい質問である。現在の所、キール市との関係では相対的に自由な立場にある。ただし、市としても関心があることは事実で、例えば、キール市の規模が小さく建物を建てる土地が限られていることから土地に関心があることや、港湾の中を市の水道管が通っているので港湾の運営に関心を寄せていることは承知している。特に、キール市の発展にとり港が最も重要であることから、当然、港の管理や運用に関心を寄せていることは明らかである。

Q2) 貴社の3つのフェリー航路は北欧やリトアニアといった中距離航路に限られているが、遠洋航路に乗り出す計画はないのか？(河南議員)

A2) 遠洋航路、特にアメリカ航路には関心があるが、自分たちの会社が小さいこともあり3つの航路、特にバルト海航路に資源を集中させたいと考えている。また、遠洋航路に乗り出すためにはキール港での土地が足りないということから能力的に難しいと考える。

Q3) 貴社はキール空港を有し、その役割は病人の運搬とドイツ連邦軍の兵士等の輸送にあ

るとの説明を承ったが、そのようなキール空港の公的なインフラとしての役割を果たす中で、私企業としてどのように利益を確保しているのか？（上島議員）

A3) 空港は極めて特殊である。例えば、ドイツ連邦軍の傷病兵の輸送をした場合、これは複雑なケースであるが、自分たちはベルリン（ドイツ連邦政府）より空撮に対する対価として利益を得ている。

（国より補填してもらっているということではなく対価として利益を得ているのか？）

連邦軍との契約に基づいて対価を得ている。赤字になったのはコロナの時だけである。勿論、対価の額は多くなく、飛行機の燃料代に使っている。

Q4) ハイブリッド戦争の最中で、キール港では国籍不明のドローンによる情報の搾取が進行しているとの説明があったが、これに対し、どのように対処しているのか？（上島議員）

A4) 我々の役割は国籍不明ドローンを発見し、地方警察に知らせるだけである。地方警察がどうするかは知らない。現在のところ、ドイツ連邦軍のみがドローンを迎撃できることとなっているが、今後は、地方警察もドローンを迎撃できるようにするため協議を行っている。問題はドローンを船から迎撃できるかということであり、この任務の困難性が議論されている。ドイツ連邦軍は北ドイツではキール港をはじめ3つの港でドローン迎撃施設を持っている。

Q5) 神戸空港が国際化されれば、航空自衛隊機も利用することとなる。この関連で、キール空港発の支援機が戦闘地域に行くことが出来るのか、その場合、どのような資格を持った乗員が支援機に乗り組むのか？（山本議員）

A5) キール空港は公的なインフラであり、契約なくだれでも利用できる。他方、ドイツ連邦軍とは契約ベースで行っているが、戦闘になった場合の対応につき毎週会議を開催して協議している。まだ、理論的な段階であるが、先頭になった場合、NATO 軍が東武に出撃することとなり、その規模も100万人単位であろうと予想している。キール空港ではこのような事態には対処できず、結局、3つの役割（兵員、物資の輸送、後方支援）は船で行うということとなると見ている。

Q6) 米・イラン戦争によるホルムズ海峡の封鎖を通じ、再エネは環境上だけではなく安保上のレジリエンスを確保できるということを示したと思われるが、いかなる感触を持ったか？（上島議員）

A6) シュレスヴィッヒ・ホルシュタイン（SH）州は風力発電で州内消費電力の160%を発電しているが、問題は蓄電能力である。キール港では16メガワットの蓄電能力を持っているが、2日間しか持たない。ホルムズ海峡の封鎖で原油価格が急上昇し、ドイツのマスコミは盛んに危機をかき立てたが、SH州の再エネ価格は逆に60%低下した。再エネの威力を逆に示したと考えている。

Q7) クルーズ船の寄港を今後は増加させるとの計画を説明されたが、具体策如何？（植中団長）

A7) クルーズ船の寄港増加のためドイツのクルーズ船会社大手アイダとTUI（2社とも米

国資本傘下）と話し合いを持っているほかスイスの世界最大の船舶会社 MSC、それにイタリアおよび米国のカーニバル社などと話し合いを持っている。問題は米国カーニバル社の場合は欧州の乗客しか扱っておらず、米国の乗客の誘致が出来ないことである。10年後にはクルーズ船の寄港数を現在の200隻から300隻とし、乗客数も現在の200万人を800万人まで増やす計画である。



キール港にて

6、キール市の防災対策

当初、2日午後にキール市防災当局との意見交換を予定していたが、南ドイツでの全独防災会議出席のため責任者が不在となったため、後日、書面でキール市の防災対策に関する説明資料を送付する旨の連絡を受けた。

第二章 ハンブルク訪問（６月３日より５日まで）

1、ペロブスカイト太陽電池に関する神戸市とハンブルクとの間の協力に関する協議

４日と５日にかけて神戸市会ドイツ訪問団と小松神戸市副市長はフェーゲバンク・ハンブルク環境大臣（副市長）及びレオンハルト経済大臣（ハンブルク SPD 党首）並びにハーダース経済省国際部長を訪問して、ペロブスカイト太陽電池の協力に関し神戸市側より具体的な提案を行ったところ先方の反応等次の通り。

なお、植中団長よりはそれぞれの大臣に対し、今回、ハンブルクを訪問したのは、４年前にチェンチャー・ハンブルク市長がハンブルクを訪問した神戸市会ドイツ訪問団と今西副市長に両市間の協力に関する MoU に基づいて具体的な協力プロジェクトが実施できないか考えて欲しいとの要請があったことを踏まえ、神戸市よりペロブスカイト太陽電池に関する協力プロジェクトを提案することと、神戸大学附属病院とハンブルク大学附属病院間の提携についても提案するためである旨説明した。また、小松副市長よりは、神戸空港での実証実験の状況や今後の神戸市内でのペロブスカイト太陽電池の設置計画をペロブスカイト太陽電池の優れた特性とともに具体的に説明した。

（１）フェーゲバンク環境大臣との会談（４日 9：00－9：45）

フェーゲバンク環境大臣より、本日、専門家（リスベンス・ハンブルク再生可能エネルギークラスター（EEHH）代表）を同席させているので具体的な話し合いをしたいとして上で、ハンブルクは昨秋、脱炭素の実現年を 2045 年から 2040 年に前倒ししたところで、太陽光発電を含む再生可能エネルギーの供給を更に強化することとした。他方、神戸市の指摘の通り、太陽光発電については従来のやり方では設置場所が足りなくなっているというのは事実であり、この観点から、神戸市のペロブスカイト太陽電池に関する取り組みは非常に興味深い。太陽光発電に関してはハンブルク応用科学大学が学術上の研究を行い、ハンブルク再生可能エネルギークラスター（EEHH）が実用化という観点から相互に協力して事業を具体化することとしており、ハンブルク空港といった公企業からの協力も取り付けているところである。自分としては、どこでどのような実証実験を行うべきか専門家同士で議論してほしいと考えている。ハンブルク公企業の建物や学校の建物への太陽光電池の実装が望ましいと考えている。例えば、学校の建物に太陽光電池を徐々に設置し、最終的には学校の屋根の 80％ぐらいまで太陽光電池を設置したいと考えているので、神戸市側の情報は極めて意義深いものであると述べた。

リスベンス代表よりは、①ハンブルクでは多くの個人が屋根の上などで太陽光発電を行っているが、集合住宅については共通の理解が得られないため進んでいない、②ハンブルクの大学でも研究を進めており、そのような大学と組んでハンブルクの建物で実証実験を行うことは可能で EEHH も関心を有している、③ハンブルクのみならず企業なども太陽光

発電に積極的に取り組んでいるが、建物に強度がないため諦めている例がある、例えば、メッセ会場やハンブルク空港の建物などである、そのような建物にペロブスカイト太陽光電池が役に立つのではないかと考えている、④ハンブルク市内の建物の所有者や企業関係者に太陽光電池の設置希望に関するアンケートを実施したが、関心が極めて高いことが判明した等の説明があった。

この後、神戸市側より、神戸空港での実証実験と今後の神戸市内でのペロブスカイト太陽光電池の実装予定を説明したのに対し、リスペンズ代表より、なぜ神戸空港で実証実験を行っているのか、国内の関心はどうか、航空機への影響如何との質問があり、これに対し、神戸市側より、厳しい条件下で実証実験をすることが目的で現在のところ、良く稼働しており、発電された電力は夜間照明や管制塔などで使用されており、また、航空機が飛び立った際への影響も調査している旨説明した。

(質疑応答)

Q1) フェーゲバンク大臣より、ペロブスカイト太陽光電池の反射率如何、航空機への影響如何、神戸空港のみでかかる実証実験を行っているのか、日本国内でペロブスカイト太陽光電池を実装している例はないのかとの質問があった。

A1) 神戸市側より、ペロブスカイト太陽光電池の傾きを変えることで航空機への影響を押さえることが出来るとの説明があった。また、神戸市会訪問団団員より NTT データセンターでの実装計画を発表しているとの説明があった。

Q2) リスペンズ代表より、ハンブルク空港では安全基準が厳しい、特に反射光が問題となる、この点、神戸市側とデータセンターの共有ができればありがたい(神戸市側よりメーカーの同意が必要であるが、大丈夫と考える旨回答)、ハンブルク空港では建物に太陽光パネルを設置できないか色々と試行している、この点、ペロブスカイトは有望と考える、ペロブスカイトの規格化はどうなっているのか、商品化されているか、ペロブスカイトはまだ実証実験中で実用化されていないのか、実装されている例はないか、いずれにせよ、ペロブスカイトについては多大の関心を有していると説明。

最後に、フェーゲバンク大臣より、今回の意見交換は大変有用であった、今後の情報交換等についてはハンブルク再生エネルギークラスターを窓口として進めたい旨表明。



フェーゲバンク環境相と（ハンブルク市庁舎内）

（２）レオンハルト経済大臣との会談（５日１１：００－１１：３０）

（イ）レオンハルト大臣（チェンチャー市長代理）より、神戸とハンブルクはともに港町という点で特別な関係にあり、双方とも同じよう課題を抱えていると考えている。ハンブルクは脱炭素をハンブルク市政の第一の目標に掲げており、風力発電が主となるが、太陽光発電も同様に重視している。ハンブルクは２０４０年までにCO2ゼロ実現を目標に掲げており、これまで再生可能エネルギーに多大の資金が投下されている。これに関連して、本日の神戸市よりの説明をお伺いし、ペロブスカイト太陽電池が素晴らしいものであることを認識した。両市は同じ港湾都市であり、港では多くの建物があるが、これまでの太陽光電池では港の建物の屋根に設置することができず未利用であり、本日、お話を伺い多くの可能性があると考えた。ハンブルクには再生可能エネルギークラスターという旨表明した。また、第２の提案である神戸大付属病院とハンブルク大付属病院との連携について

ては、これまで神戸の医療クラスターと北ドイツの医療クラスターとの間で交流の実績があり、神戸市のクラスターでは認知症などの分野で成果を上げていると聞いている。両大学附属病院間の提携によりハンプルクにも裨益すること大と考える。特に、シスメックス社は北ドイツ医療クラスターでも多くの投資を行っており、シスメックスの例は両市間の覚書の具体的成果と考えると述べ、両大学病院間の提携を歓迎する旨表明した。

（ロ）三川環境局副局長より、今後のペロブスカイト設置計画を具体的に説明したところ、レオンハルト大臣より以下の反応があった。

歴史的な建造物の外観を維持する上でも使用可能な点は素晴らしい。ペロブスカイト太陽電池は神戸で生産されているのか？耐震性はどうか？（パナソニックの製品に関し）確かにファサードに設置可能と考える。港湾などでペロブスカイト太陽電池を設置することについて理解はあるか。特に企業の活動状況はどうか？ペロブスカイト太陽電池普及に向けた企業と行政との対応如何？港湾の電力を賄うに十分か？いずれにせよハンプルクと神戸市は同じ課題に直面しているので協力して行きたい。



レオンハルト経済大臣（右側手前から3人目）との協議

（3）ハーダース経済省国際部長（5日 11：30－12：30）

冒頭、植中団長よりハーダース国際部長には神戸との関係の橋渡し役を担っていただき感謝する。今回はペロブスカイト太陽電池と医療分野の関係強化について具体的な提案を持ってきた旨説明。小松副市長よりはペロブスカイト太陽電池の優れた特性（軽量、フレキシブル）に鑑みれば将来の重要なエネルギー源であり、ハンブルクのメッセ会場の屋根に設置することも可能。また、ガラスに挟んだペロブスカイト太陽電池もあり、多用途に利用可能であり、日本政府もドイツとの協力を第一に考えており、神戸市としてはメーカーとのつながりがあるのでハンブルクと是非とも協力したい旨提案するとともに水素関連施設に関する両市間の意見交換も同時に進めたい旨表明した。

これに対し、ハーダース部長よりは、日本とはいろんな分野で協力可能と考えており、再生エネルギーが一番重要である。ドイツの脱炭素化の努力の中でハンブルクは風力発電に多大の費用を投じている。その目的はドイツ国内だけの需要を賄うだけではなく、将来は、再生可能エネルギーを輸出するという戦略に基づくものである。ただし、ハンブルク周辺にはエアバスや世界最大の銅の精錬工場などがあり欧州でも有数の工業地帯となっており、ハンブルクだけの電力需要を賄うまでになってない。今回、ペロブスカイト太陽電池に関して提案をいただいたが、新技術に関してはそれをどう実現するかがカギとなる。一番いいのは実証実験であるが、他方、ハンブルクには航空や海洋といった多くのクラスターがあり、それらとの協力というのも考えられよう。また、ハンブルクにはイノベーションのまちハーフェンシティがあり、そこでペロブスカイト太陽電池を設置すればおのずとペロブスカイト太陽電池の設置が広がるのではないかと考えるとの説明があった。

この後、質疑応答を行ったところ、次の通り。

（小松副市長）ペロブスカイト太陽電池については2種類存在するが、神戸市の場合は空港でフィルム型の太陽電池で実験を行っており、海の近くでもあり厳しい条件に耐えられるかを見ている。発電された電力は中央管制塔などで使っている。神戸市としては同様のパイロットプロジェクトを是非ともハンブルクと一緒にやりたい。

（ハーダース部長）そうなることを希望する。

（植中団長）ペロブスカイト太陽電池については、学術面（東大の研究組合あ）での協力も可能。環境及び経済両大臣は空港、メッセ会場あるいは港でのペロブスカイト太陽電池の実証実験について言及されたが、具体的な構想はあるのか。

（ハーダース部長）実証実験を行うための第一ステップは当局とのコンタクトであるが、皆様は昨日、今日と決定権限を有している環境大臣と経済大臣に会って、このステップは終了したと考える。ハンブルク再生可能エネルギークラスターが知見を利用して実証実験の場所等につき大臣に助言することとなっている。次のステップは主務大臣との合意であり、主務大臣はハンブルク再生可能エネルギークラスターの助言を得てどこで実証実験を行うかを決め、実証実験に入ることとなる。実証実験の場所であるが、飛行場や港と言ったが、現実的には環境省エネルギー局の建物とか再生可能エネルギー防空壕（旧ドイツ軍の防空壕を再利用した再生可能エネルギー関連展示場）で実証実験を行えば宣伝効果がある

と思う。実証実験に至る今後の手続きについては経済省日本担当ブーハルト参事官とハンブルク再生可能エネルギークラスターとで決めることとなる。

（上島議員）ペロブスカイト太陽電池を使うことで環境と経済の両立が可能。また、現在の太陽光パネルの90%を中国が握っている現状に鑑みての日独協力という経済安全保障の実現、更には伝統的な建物にも使用可能という点からは伝統との調和を実現できるという3点でペロブスカイト太陽電池は優れていると考えるが貴見如何。

（ハーダース部長）全く同感である。地政学的観点からの自立性の確保が必要であり、そのためには日独が新技術で協力することが重要。伝統的な建物と街の景観の調和の維持という点も極めて重要と考える。

（植中団長）いずれかの大臣に実際に日本にお越しになって頂きたい。

（ハーダース部長）神戸市よりの説明を伺い、環境あるいは経済いずれかの大臣に訪日をお願いする予定であり、その結果を待って実証実験をどうするか決めたい。ハンブルクは北ドイツのみならずデンマークやオランダとも広範な経済圏を構成しており、ハンブルクと提携することはこれらの国にも影響が及ぶということを意味している。

2、ハンブルク港視察（コンテナターミナルとクルーズセンター）

（1）コンテナターミナルの視察（3日10:00－11:00）

ハンブルク港湾・ロジスティック社（HHLA）職員の案内と説明でバスの中からコンテナターミナルの施設を視察した（小松副市長訪独団一行も合流）。同職員より、最初に、コンテナターミナル内でのバスからの下車、それにコンテナターミナルの撮影と説明の録音が法律で禁止されているとの説明があった。

次に、植中団長より、ハンブルクのコンテナターミナルは世界で最も効率的かつ環境に優しいコンテナターミナルの一つとして知られており、今回は神戸市の環境対策の責任者である小松副市長も同行しており、神戸港での脱炭素の取り組みにも活かされることを期待している旨述べた。

HHLA 職員の説明内容次の通り。

- ① ハンブルク港湾・ロジスティック社（HHLA）はハンブルク経済省傘下の公営企業であるが、現在の株主構成はハンブルク市が51%の株式を所有し、スイスの世界最大の海運会社であるMSCが49%の株式を所有している。HHLA社はハンブルク港で3つのコンテナターミナルを運営しており、その中でもこのターミナルは2002年に建設され、当時は世界最先端の自動化コンテナターミナルとして各国のコンテナターミナルのモデルとなったものである。現在ではもっと自動化が進んでいるコンテナターミナルが世界に存在するが、我々はこのコンテナターミナルが世界に先駆けて自動化を達成したことで脱炭素の面で今なお世界最先端であることに誇りを持っている。

- ② ターミナルにはコンテナのチェックゲートがあり、管理棟最上階の 5 階で常時 15 人が 24 時間コンテナの動きを制御・監視している。コンテナターミナルは年間 365 日のうち 360 日間稼働している。年間の総荷役量は約 200 万 TEU である。
- ③ このターミナルの特徴は、コンテナ船が接岸するターミナルと平行にコンテナをポーランドやチェッコといった東欧諸国に運ぶ専用の貨物駅が設置されていることである。全コンテナの 95% はこの駅から自動的に東欧諸国に運ばれる。残り 5% のコンテナは国内向けで、電動トランスポーターに積まれて自動的にバックヤードに運ばれる。
- ④ コンテナクレーンにはかつては操作員が乗って下を見ながらコンテナを電動トランスポーターに積み替えていた。操作員は常に高所から下を見ながら作業していたため健康に良くないという理由で今ではほとんどのコンテナクレーンが無人化され、管理棟からの指示でコンテナの積み替えを行っている。完全に自動化しない理由は安全の確保のためである。
- ⑤ 100 台の電動トランスポーターは完全に電動化されており、地中に埋設されている電線からのシグナルで電力補給が行われる。電力が少なくなればかつてはリチウム電池を取り換えていたが、今では電動トランスポーターが自ら充電に赴く仕組みとなっている。コンテナターミナルの電力はすべて港湾に設置された風力発電で賄っている。
- ⑥ 国内貨物の運搬に当たるトラックは全てカードを有し、それをスキャンすることによりターミナルの何処に行き、何処で駐車し、何処でコンテナを受け取るか等が分かる仕組みとなっている。毎日、約 2000 台のトラックがこのターミナルで稼働し、ターミナルには 50 台の駐車場があるが、この自動化（スロットシステム）によりターミナルでの作業は 30 分から 1 時間で済み、かつての渋滞はすべて解消した。国内向けコンテナはすべて電動トランスポーターでバックヤードに運び込まれ、高さの異なる大小 2 つのガントリクレーンで集積している。トラックに積み込むときのみ自動ではなく、管理棟からコントロールする仕組みとなっている。これも安全の確保のためである。バックヤードでのコンテナの滞留期間は最高で 3 日間で、この期限を過ぎると有料となる。

（質疑応答）

Q1) 完全な自動化コンテナターミナルと聞いていたが、船からコンテナを電動トランスポーターに積み替える際は管理棟からの指示で積み込むとの説明をお伺いした。このコンテナターミナルは完全な自動化ターミナルではないということか？（上畠、村上議員）

A1) コンテナ船からのコンテナの積み替えには最大の安全性が確保されねばならず、そのため管理棟からの指示でコンテナクレーンを動かして積み荷を行っている。かかる意味で、完全な自動化コンテナターミナルとは言えないと思う。バックヤードでガントリクレーンからトラックにコンテナを積みかえる際も安全性を最優先して管理棟がコンテナを誘導し

ている。



ハンブルク・コンテナターミナル

(2) ハンブルク・クルーズセンター視察（4日10：30－12：30）

(イ) 冒頭、植中団長より、2年前にハンブルクを訪問した際、まだこのクルーズセンターは未完成で、海の上から外観のみを見させて頂いた。その時伺ったこのクルーズセンターに関する説明から次回ハンブルク訪問の際には是非ともお伺いしたいと思ったところで、今回、神戸市副市長の小松氏のグループともどもお伺いした次第。ご存じのように神戸市はハンブルク同様、港湾都市であり、最近はクルーズ船の寄港数も増加しており、クルーズ船の先進港であるハンブルクでのクルーズ船政策を勉強させて頂き、その知見をぜひとも神戸港でも活かしていきたい旨述べた（小松副市長一行同行）。

(ロ) この後、マラチ（Maraschi）クルーズゲートハンブルク社（CGH）代表とともにクルーズセンター構内とターミナルを視察したところ、同代表よりの説明次の通り。

(ア) クルーズセンターは昨年9月に完成したばかりでまだまだ改善すべき点が残されている。このセンターの管理・運営は他の3つのクルーズターミナルとともにハンブルク市の直轄企業であるクルーズゲートハンブルク社（CGH）が行っている。ハンブルク港へのクルーズ船の寄港数は昨年で360隻で、乗客数は約140万人であった。

(イ) 本センターは4階建てとなっており、最下層階がバス乗り場で、その上がタクシー乗り場となっている。最下層階には駅もあり、クルーズ客は基本的に最下層階から出入りすることとなっている。

(ウ) 第3層階ではクルーズ船の乗客とその荷物のチェックを行っている。最下層

階から乗客の荷物が3台のエレベーターで運び込まれ、この階のセンサーでチェックされる。この階には税関や出入国管理のブースが設けられている。クルーズ船の入港がない日には、この階は催物会場に利用されている。また、2028年にはバスとこの階との間に乗降階段（ゲートウェイ）を設けて、荷物の流れを良くしてクルーズ客の便宜を図ることとしている。改築の理由は、大型船の場合、クルーズ船客が一度に約5000人ほどが下船する上に荷物運搬車が行き来し、バスが混雑するからである。

- (エ) ハンブルクは港湾での脱炭素化で高い技術を持っている。具体的には、2016年以来、3つのクルーズターミナルで停泊中のクルーズ船に電力を供給してきた。また、すべての電力が再生可能エネルギーで賄われている。ハンブルクが地域の人々と共に船舶の脱炭素化について議論してきた結果である。このような事例をも踏まえ、EUは2030年までに停泊中の船舶に電力を供給することを義務付けようとしている。
- (オ) （この後、バスに降りて停泊中のクルーズ船への配電施設を視察）この給電施設はまだ完成していないが、そのメカニズムについては、丁度、電気自動車（EV）と同じように考えて頂ければよい。EVと異なるのは、2〜3週間かけて実際に船への給電実験を行い、合格した場合、市より二酸化炭素ゼロの認定証をもらうこととなっていることである。他の3つのターミナルでの給電能力はそれぞれ12MW（メガワット）、14MW、16MWある。このバスに接続してもう一つバスがあり、ここでは同時に2隻が停泊できるようになっている。
- (カ) クルーズセンターの最上階は5つ星のホテルとなる予定で、クルーズセンターの周りには大きなショッピングモールとなっており、週末には何千人もの買い物客でにぎわっている。最近、クルーズ産業がハンブルク経済に与える影響に関する研究が完成した。それによればクルーズ産業は800億ユーロの利益をハンブルクにもたらし、約8000人の雇用創出効果があるとのこと、市のみならず他の産業界も多大の関心を寄せている。このクルーズセンターにとり大きな問題は、ドイツでは法律で日曜日のレストランの営業が禁じられていることである。日曜日に多くのクルーズ客が下船するにもかかわらず対応できないのでドイツ政府に改善を申し入れているところである。



ハンブルク・クルーズセンター

3、戸田在ハンブルク日本国総領事主催昼食会

(3日12:00-14:00、在ハンブルク日本国総領事公邸にて)

3日、戸田在ハンブルク日本国総領事の好意により神戸市会ドイツ訪問団と小松副市長一行のためにハーダース・ハンブルク経済省国際部長、ハンブルク再生可能エネルギークラスター職員等ハンブルクとキール市の関係者を招いてのネットワーキングランチを開催頂いた。

(1) 最初に戸田総領事より、小松副市長のハンブルク訪問を機に MoU を基礎とした両市間の関係がますます強化されることを期待する。日独友好神戸市会議連のドイツとの積極的な交流は際立っており、今回もキール市議会「対日議連」と今後の交流に関して覚書(MoU)を締結したと聞いており、国際情勢の厳しい折、日独友好神戸市会議連の活動は貴重であり、今後の活動に期待したいとの話があった。

(2) 小松副市長よりは、これまでシビルエンジニアとして神戸市の都市計画や再生事業にかかわってきたが、ハンブルクの先進的な都市計画や都市再生の取り組みに感銘を受けた。また、これら以外にも環境先進国ドイツのハンブルクが取り組む水素活用に向けたインフ

ラ整備、再生可能エネルギーの拡大など参考にすべき点多々あると感じた。他方、神戸市からも日本発の先進技術を紹介したい。神戸市では昨年より神戸空港の制限区域でペロブスカイト太陽電池の実証実験を開始しており、その施工などでハンブルクと協力していきたいと述べた。

(3) 植中神戸市会ドイツ訪問議員団団長よりは、戸田総領事にはいつも温かくお迎えいただきお礼申し上げる。いつもネットワーキングのためのパーティを開催頂き感謝申し上げたい。今回のハンブルク訪問の目的は4年前にハンブルクを訪問した際、チェンチャー市長よりハンブルクと神戸市間の MoU の枠組みの中で共同プロジェクトが出来ないか考えて欲しい旨言われたことから、今回は日本発のペロブスカイト太陽電池での協力とハンブルク大学付属病院と神戸大学付属病院の間の医療分野での提携につき提案することとしており、日独友好神戸市会議連としては今後とも両市間の交流の促進に努める旨述べた。

(4) ハーダース・ハンブルク経済省国際部長よりは、神戸市会ドイツ訪問団と小松副市長一行がハンブルクと神戸市との交流のために訪問して頂いたことに感謝する。最近の厳しい国際情勢下においては各国の自立と連携がますます重要となっている。ハンブルクは神戸市との交流を特別なものと考えており、そのため、普通は姉妹都市間でないと結ばない協力のための覚書 (MoU) を神戸市と締結した。今回、ハンブルクとの協力に関して具体的な提案をお持ちになったと聞いているが、今後とも相互補完的な関係を築くことが出来ると信じている旨述べた。

(5) この後、表具ハンブルク日本人会副会長 (シスメックス社) が乾杯の音頭を取り、ハンブルク政府要人と神戸市会ドイツ訪問団・小松副市長一行との間で交流が行われた。



左より戸田総領事、小松副市長並びに植中神戸市会ドイツ訪問団団長

4. ハンブルク内務・スポーツ省との外国人政策に関する意見交換

(3日15:30-16:30)

(1) はじめに、植中団長より、本日は神戸市会のドイツ訪問団として外国人対策の先進国であるドイツの政策を学びに来た。日本も少子高齢化で外国人に頼る必要が高くなっている。移民や難民の教育対策、それに文化の違いなど様々な問題を乗り越えて進んでいるドイツあるいはハンブルクの外国人政策を承知したい旨述べた。

(2) これに対し、クローナ内務・スポーツ省行政・計画局長は、神戸市会代表団の来訪を歓迎する。ドイツの難民と移民の対策について承知したいとの申し入れであったので、外国

人法担当のヘニング参事官と移民担当のダウツァー参事官にドイツ及びハンブルクの事情を説明させたい。また、できれば日独両国の課題についても意見交換したい旨表明した。

- ① ヘニング参事官より、外国人に関するドイツの法律は外国からやってくる人々を2つのグループに分けて規則を制定している。第1のグループは外国での紛争や貧困あるいは追放のためやむをえず母国を離れざるを得なかった人々で、難民と呼ばれている。第2のグループは移民と呼ばれ、ドイツで職を求めている専門知識やスキルを有する人々か難民としてすでにドイツに入国している人の家族を指している。

難民対策であるが、EU加盟国は難民の受け入れについてはEUの規則に従わなければならない。ドイツ連邦政府やハンブルクが独自の決定を行うことは不可能である。ただし、来週、EUはこれまでの政策に重要な変更を行う予定となっている。難民としての第一の条件はすぐに職に就いてはならないということである。その上で、まず難民受け入れ国の環境になれるための各国のオリエンテーションコースに参加し、その後、統合プロセスに参加し、しかる後に滞在許可を得て初めて就職できることとなっている。他方、移民プロセスについてはドイツの規則に従うこととなっており、職探しであれ学校に入学するのであれ、まずはドイツの法律に従って滞在許可（ビザ）を取ることから始まる。

- ② ダウツァー参事官より、ハンブルクの統計によれば市民の6人に1人が移民の背景を持っていると言われており、そのような背景を持つ人々に対し職を提供することが重視されている。ハンブルクでも高齢化が進み、IT、エンジニア、ヘルスケア、工芸、介護等の人材を必要としており、ハンブルクではそのような専門職の方々に来てもらうため様々なインセンティブを提供してきている。この点で重要な役割を果たしているのはハンブルク市が設置した「ハンブルク・ウエルカムセンター」である。このセンターは国際的な人材のハブとして機能しており、家族を含め、滞在、就職、社会的な統合といったすべての段階で支援を提供している。このセンターはこれらの機能を果たすため、労働省や経済省などとも協力している。労働省は職業の紹介を行い、経済省は外国の資格をドイツの資格に適合させるような協力を行っている。

（3） 質疑応答

Q1) 配偶者および子弟に対する支援如何？日本の場合、外国人子弟は日本語の習得プロセスに参加することなく、公立小・中学校の授業に参加している。日本語が理解できない子弟にはアシスタントが提供されている。このような制度となっている理由は、そもそも日本の外国人政策では移民の子弟の入学は想定されていなかったためである。

（上島議員）

A1) ハンブルクでは様々な可能性がある。ドイツ語を第一言語として扱う場合とインターナショナルスクールなどの外国語学校に通わせることである。ウクライナ難民の子弟の場合は統合コースに一年間通わせ、その後、ハンブルクの学校に通わせることと

なっている。

（外国人子弟のドイツ語能力が十分でない場合どうするのか？費用負担はどうか？ドイツ全土でやられているのか？）

外国人子弟のドイツ語能力は学校が統合コースに入れるか普通のクラスに入れるか判断する。一年間は無料である。国の負担で、ドイツ全土で一律に行われている。

Q2) 統合コースに関し、1年間無料という説明があったが、ドイツ国民の理解は十分得られていると考えているか？（山本議員）

A2) ドイツへの統合の必要性が十分認識されているので理解されていると考えるが、ただし、資金の問題はセンシティブであり、すべての同意が得られているとは限らない。

（移民と難民の区別はあるのか）

移民の子弟は裕福で英語が話せる者が多いので統合コースに参加する率は低い。他方、難民の子弟はアルファベットから始める者も多く、統合コースの参加者の9割は難民の子弟である。

Q3) 統合プロセスでドイツ語を学んでいる者の出身国についてお伺いしたい。（河南議員）

A3) 圧倒的にウクライナ難民の子弟が多い。次にイランとアフガニスタンそれにシリアである。

（日本では外国人子弟のためにアシスタントをつけているが、特殊な言語については喋れる者がいないためアシスタントをつけられないケースがあるが、ハンブルクで、例えばアフガニスタン語の教師は見つけられるのか？）

ハンブルクではかかる特殊な言語でも話せる教師は結構いるので問題ない。

Q4) 移民、難民の宗教や慣習の違いにつき、ハンブルク政府は市民にどのようなアプローチを取り説明しているのか？（上島議員）

A4) 自分達は宗教問題を担当していないので正確にはお答えできないが、担当職員は難民センターなどと連携して課題を探るとともに、ドイツの民主主義への順応可能性を含めドイツで暮らして行けるかどうかという適正化チェックを行っている。

Q5) ハンブルクとして非合法的な移民、難民をどのように扱っているのか？（上島議員）

A5) かつてはEUの国境での検問が主であったが、最近はドイツ国境でも検問を行っている。ハンブルクで滞在許可を持たない難民や移民が見つかった場合でも滞在許可手続きを行うことは認められている。問題はそもそも難民や移民として認められないような者、例えば、難民の親を探しに来た場合とかそもそも滞在許可を取得する意思のない者たちの取り扱いである。そのような者たちについては母国を特定して早々に帰国させる。ただし、治安の安定した国からの者については手続きを早く進める権利がある。また、女性については、例えば、アフガニスタン難民の場合は手続きを早く進めることとなっている。

Q6) アフリカや中東からの移民。難民については政治的な理由などで区別して扱うの

か？（上畠議員）

A6) その通りであり、ドイツ外務省の政情に関する情報などを勘案しつつ、政治的に危険な境遇にあるかどうかといったことを基準に判断している。

Q7) 高齢化が進んでいることから、ヘルスケアや介護といったサービスに関してハンブルクではガイドラインや特別の手続きを制定しているのか？（山本議員）

A7) 高齢化はドイツ全土の問題であるが、ハンブルク・ウエルカムセンターでは、ヘルスケアや介護の組織と協力して人材育成のための教育を進めており、例えば、ハンブルクの特定の病院が人材を早急に必要としている事実があれば滞在許可手続きを迅速に行うようになっている。

（イニシアティブをとるのは民間側か行政側か？これらの職業の出身国を知りたい。ドイツで受け入れられる条件として英語が出来ればいいのか、あるいはドイツ語が出来なければならないのか？）

イニシアティブをとるのは民間側であり、実際に特定の職種が足りないことを証明しなければならない。出身国で一番多いのがフィリピン、次にケニアそして南米の国である。ドイツ語の素養が不可欠であり、ドイツ語 A2 の合格証明が必要である。

Q8) 難民、移民の統合に関連して、パートナーの扱いはどうなっているのか？（上畠議員）

A8) パートナーといっても結婚しているということが条件となる。統合コースに参加することを義務付けている場合が多い。ドイツ人と結婚してもドイツ語の能力に欠けている場合は統合コースに参加することが求められるケースがある。

（資産の有無も考慮されるか？）

ビザの種類により異なるが、職業を探している者や学生の場合にはある程度の資産が求められるケースがある。

（留学生の定着に関する取り組みはあるか？）

重要なテーマである。大学に相談所が設けられており、ハンブルク・ウエルカムセンターは出張をして説明会を開催している。

（ドイツには統合に反対している政党もあり、統合への取り組み如何？）

秩序のない難民を抑制しつつ、難民と仕事を求めてくる移民とを区別して取り扱うことが前提となろう。

Q9) 難民に対する住居の供与はどうなっているのか？（伊藤議員）

A9) 難民は法律により住宅と手当てを得る権利が与えられている。難民の衣食住を確保するためであるが、生活費としてクーポン券が与えられる場合もある。移民手続きが進めばグレードアップする可能性もある。ハンブルクの場合、住宅数が絶対的に不足しており、ウクライナ難民が増えた時にはテント生活も余儀なくされたが、現在はウクライナ難民が減少し、テント暮らしはなくなった。

Q10) ドイツ人でありながら職がない人にとり衣食住が保証されている難民対策は外国

人優遇ととらえられるのではないか、そういった反感は見られないか？（植中団長）

A10) 確かに、難民問題が一時ピーク時に達した時があったが、ドイツではもともとすべての人に雇用を保证すべきとの考えがある上に、ハンブルクでは職業訓練を通じて家賃を払えないような人々を支援するシステムがある。

Q11) ドイツ人には元々社会的な弱者に寄り添うような国民性があるということか？（山本議員）

A11) ドイツ人の国家観は「社会的国家」という考えに要約でき、すべての人に職を与えるという考えに基づいている。ドイツ人が弱者に寄り添うといった考えを持っていることは確かである。

Q12) ハンブルク市として移民・難民とハンブルク市民を交流させるような仕組みを設けているか？（かじ議員）

A12) ハンブルクはこれまで外国人を多く受け入れてきたという歴史的な背景があり、かつ、港町であることから国際的に開かれたまちで、外国人とのコンタクトも盛んである。ハンブルク市としてかかる場は特に設けていないが、教会などが積極的に取り組んでいる。

（このような質問をしたのは日本では災害が多く、外国人を守るためにも外国人とのコミュニケーションが欠かせないからである。）

その意味でも、ドイツで難民、移民に対し実施している統合コースこそが言葉の壁をなくす基盤になっていると考える。

4、 ハーフエンシティ視察（6月4日15：00－16：00）

最初に、キュン・ハーフエンシティ株式会社事務局長よりハーフエンシティの歩みについての説明があり、質疑応答を行った後で実地視察を行った（但し、実地視察は暴風雨のため途中で中止となった）。

（1） ハーフエンシティのあゆみ

キュン所長より、ハーフエンシティ誕生の経緯として以下の説明があった。

- ① 現在、ハーフエンシティとして知られている地域はかつて保税地域であったため、90年代までは市民にはほとんど知られていない場所であった。ところが、90年代になり指導力のある市長が現れ、市民の活動の場を広げようと、この保税地域の活用を思い立ち、市民に諮ることなく利用計画を立てた。秘密にされた理由は、計画が公表されると港湾に働く人々の反撥を招くことが必至だったからである。市長は現在のハーフエンシティ株式会社を立ち上げ、市長と国土大臣の管轄下に置き、投資家との契約を締結する権限を付与した。

港はハンブルク市の所有地であり、当然、他の企業等に割譲する権限がある。この企業

はもともと防潮工事を終えれば清算される予定であったが、清算を免れた理由はハーフェンシティでの事業の成功による。ハーフェンシティ株式会社は直接カバーしている3地域とその周辺で事業を行っている。2030年までに1.5万人の雇用の創出と8000戸の住宅を建設することを目標にしている。その基本理念は、職住近接の実現と観光客を更に呼び込むことにあり、地域生活を豊かにして住民同士のコミュニケーションを増やすことと住民や観光客に公共交通の便を提供し、更に、新しい建物の持続性（環境及びエネルギー効率）の維持と異なった人間に同じところで働いてもらうのが目的である。

- ② ハーフェンシティ株式会社設立の最大の役割の一つは高潮対策である。具体的な措置については実地視察の際に説明するが、冬の間に高潮に襲われるケースが多くなる。高潮が襲来するとハーフェンシティ建設前のレベルであればすべての土地が浸水してしまっている状態であるが、ハーフェンシティ建設に当たり盛土をして高潮にも耐える高さにした。万が一、ウォーターフロントが高潮にやられた場合でも街中には救助車などが出動でき、かつ、住民も街中を移動できるような仕組みにしている（実地視察の際、中心部のすべての建物の2階部分に通路が敷設されており、高潮の場合、住民が自由に通行できるようになっていることが紹介された）。問題は、12月から3月までの間、時に大雨が降ったりすると高潮に襲われるケースが出てくることである。そのための対策として、高潮到来2、3日前に高潮警報が出されるので、事前に高潮に2、3時間耐えうる防潮シールドを設置する仕組みとなっている。防潮シールド内に浸水してもせいぜい2、3時間で水が退いていくからである。これをコントロールされた高潮対策と呼んでいる。これまで被害が出たケースはない。
- ③ ハーフェンシティの交通政策のユニークな点は一棟の建物の中に駐車場機能やカーシェアリングあるいはEV用の電力供給機能などを集中して設置・管理していることである。このような多機能住宅については当初は何らの規制もなかったが、ハーフェンシティでは2007年になりこのような多機能住宅に関しエコ認証制度を設定し、エコ認証のない多機能住宅の建設や販売が禁止した。その後、エコ認証のある建物の数を増やしてきたが、現在では、ドイツ政府が我々の始めた多機能建造物のエコ認証制度を採用している。ドイツ政府はハーフェンシティがやってきたことをそのままドイツ全土に拡大したものである。

（2）（質疑応答）

Q1) 防潮対策に関連して、例えば飲食店が浸水して被害が生じた場合の補償は私的な保険でカバーされるのか、あるいはハーフェンシティの公的な保険でカバーされるのか？店主には情報が伝達されているので責任を負わないのか？（山本議員）

A1) 高潮が来るとの情報は2、3日前からわかるので、その前に防潮シールドが設置され、店主にも情報が伝達される。店主には外に置いてある物を片付けてドアをしっかり閉める

ことが要求されるだけであり、そうすれば被害は一切ないはずである。もちろん、ドアを閉め忘れた場合は店主の私的な責任である。ドイツ人が保険好きであることから、関心があると思うが、ハーフェンシティが2000年にこのシステムを採用して以降、いかなる被害も発生していない。

Q2) ハンブルク市が公的な投資を行ったことに対し、民間投資あるいは税収の増加が図られたとの評価かと思うが、どの程度の増加が図られたのか説明頂きたい（上畠議員）

A2) ハーフェンシティ株式会社の全投資は年間約140億ユーロあるのに対し、付加価値税を通じての税収は約20億ユーロあると見積もっている。ただし、民間会社がオーストリアであれば収入はオーストリアで計上されるので正確な数字は出せない。公的な投資が民間の投資を誘発する比率は大体1対7である、すなわち、市が1ユーロ投資すれば民間の投資額は7ユーロになると見積もっている。

5、ハンブルグ日本人学校視察（5日9：30－10：05）

（1）はじめに植中団長より、最近、日本では外国人子弟が増え、その日本語教育をはじめどのような教育を施すべきかが大きな政治課題となっている。今後、神戸市でも外国人子弟に対する教育が大きな問題になると思われるので、外国であるドイツでどのような教育をハンブルグ日本人学校が行っているのかを見せて頂き、その参考にさせて頂きたい旨説明した。

宮田校長よりは、ハンブルグ日本人学校は昭和56年4月にハンブルクで144人の日本人子弟とともに発足したが、その後、生徒数が200名を超える事態となり、校舎が手狭となったため平成6年にシュレスヴィッヒ・ホルシュタイン州の当地ハルステンベックに引っ越したものである。ハンブルグ日本人会が運営する私立学校という位置づけである。2000年代になり生徒数が急減したことから幼稚園を併設し、また、土曜日は日本語の習得を目的とした補習校も運営し、今に至っている。現在、本校は文科省の支援を受けて学習支援の発表を9月に行う予定となっている。学校の教育方針は生徒の「生きる力」をはぐくむとともに「国際感覚」を身に着けること、即ち、国際人材の育成を目標としている。カリキュラムは文科省の指導方針に沿っているが、保護者からの強い要請もあり、毎週2時間のドイツ語会話と英語会話の時間をそれぞれ行っている。現在の生徒数は50名であるとの説明があった（前田ハンブルグ日本人学校理事長同席）。

（2）（質疑応答）

Q1) 学校の教育理念として「生きる力」を育むことを重視しているとの説明があったが、具体的な教育内容如何？（山本議員）

A1) 相手に自分の力で自分の考えを伝える力を涵養することが最大目標で、生徒のアウトプットを重視する教育を行っている。具体的には、市内博物館で茶会をやったり、太鼓の実演をさせたり、あるいは市内ガイドをさせたりしている。

Q2) 日本の子はおとなしい子が多く、能動性を涵養することはいいことと思う。体育の教育は

どうなっているのか（山本議員）

A 2）当地は緯度が高く、朝や夕方はい既に暗く、かつ、北ドイツでは冬の間、芝生の上で走ることが禁じられているので、親が選ぶ体育クラブに任せているというのが実態。

Q 3）日本人子弟の減少に伴い、現地の学校に入ることが有力になると考えるが、現地校との交流如何。日本に帰国する生徒に対する教育支援如何？（上畠議員）

A 3） 当地の現地校はドイツ語であるということもあり、日本に戻った場合に日本の学校に早くなじめるように現地校ではなくインターに行かせる人が多い。インターであれば語学の伸びが期待できるが、自分（校長）としては、インターでは数学のレベルが低いとかいったこともあり、日本に帰った場合のことを考えれば個人的にはインターを推奨しない。

Q 4）生徒の在学期間如何？（上畠議員）

A 4）アジアの場合 5 年から 10 年が普通であるが、当地では 3 年から 5 年が一般的である。当地では研究者も多いことから 1 年で帰国する者もいる。（理事長）

Q 5）教員の派遣形態如何？派遣教員は任期が終わると帰国して改めに教職に就くのか？（上畠議員）

A 5）中国の日本人学校のみは日本国内の教員を採用することとなっているが、それ以外のほとんどの日本人学校では、一度在外で勤務したことのある者（シニアと呼ばれている）が校長や教頭職に就くこととなっており、帰国しても教職に就くことはない。文科省派遣の教員は 3 年のサイクルで帰国し、元の教職に就くこととなっている。