



動物輸送に関するEUのアニマルウェルフェア規則の改正案について

調査情報部

【要約】

欧洲委員会は動物輸送に関するアニマルウェルフェア規則の改正案を発表した。同改正案で注目すべき点は、EU域外での輸送時にも一部の規則を適用しようとしている点である。しかし、生産者団体および動物保護団体からは強い不満が表明されているなど、同規則の改正案は厳しい調整が続くとみられる。日本と欧洲間での、種畜や競走馬の輸送も対象になると考えられるため、今後も審議の動向を注視する必要がある。

1 はじめに

欧洲委員会は2023年12月7日、動物輸送に関するアニマルウェルフェア（AW）規則の改正案（以下「AW改正案」という）を発表した。今後、AW改正案は欧洲議会とEU理事会の審議にかけられる。当初、同時に発表される予定とされていた農場段階、と畜段階および表示ラベルのAW改正案については、引き続き検討する必要があるとして今回提案が見送られた。

AW改正案で注目される点は、EUから域外への動物輸送や、域外からEUへの動物輸送も対象とされていることである。このため、動物輸送を依頼する者や実際に動物輸送を行う運送業者に対しても、域外での動物輸送時

にこのAW改正案の一部が適用されることになる。

EUから輸出される種畜輸送や、EUと域外との間で輸送される競走馬などにも影響する可能性があり、また、今後の日本のAWに関する議論にも影響を及ぼすことも否定できない。このため、本稿ではAW改正案について、改正の背景や具体的な内容、業界の反応について取り上げる。

なお、本稿は独立行政法人日本貿易振興機構（JETRO）から農林水産物・食品輸出支援プラットフォームの2023年度事業の成果物として提出された報告書について、許可を得て内容の一部を見直し転載した。

2 今回の改正の背景

今回のAW改正案は、持続可能な農業と食料生産のための「農場から食卓まで（Farm to Fork）」戦略の一環として位置づけられている。

欧洲委員会の資料によれば、EUの動物輸送に関する規制が大幅に見直された2004年から20年近く経過する中で、その間の科学

技術の進展や、消費者の行動や意識の変化に対応できていないとして、規則改正の必要が訴えられていた。

また、現状調査（Fitness Check）の結果、（1）輸送中の動物に対するAWは、特定の輸送条件では機能しておらず、近代的で効果的な取り締まり手段が欠如していること（2）EUレベルで共通して要求されている水準が、執行段階では必ずしも十分に達成されていないこと（3）国レベルで制定されている輸送中のAWのための国内法の違い^(注1)によって、域内各国の競争条件が不均等になっていることなど輸送中の動物に対するAW上の問題点が判明したことが、改正の必要性として挙げられている。

欧州委員会は今回のAW改正案について、輸送中の動物に対するAWの向上のために不可欠な要素として次の四つに焦点を当てている。

● 輸送時間の制限と休憩時間の増加

これまで、食肉処理場までの輸送時間には緩やかな制限（畜種により24～29時間の輸送が認められ、その後24時間の休憩の後、再び輸送させることができる）が設けられていただけであったが、制限の厳格化により動物の負担が軽減された。また、輸送時間の制限は、ドライバーの権利保護に関する法律と歩調が取られているため、より実行に移しやすいものとなっている。

● 1頭当たりのスペースの増加

畜種と生体の重量に応じて、輸送中に確

保すべき最低限のスペースが規定された。こうした基準は欧州食品安全機関（EFSA）の勧告に準じたものであり、動物が輸送中に安全に体勢を整え、休息することを可能にしている。

● 輸出時の輸送条件の改善

EU域外への輸出時にも、規則の適用が求められる要件が含まれている。これには、海路による輸送について厳格化された規則や、動物輸出に関する独立した監査・認証制度が含まれる。

● 外気温度による輸送制限と脆弱な状態にある動物の輸送制限

輸送される動物は高温や低温など、不快な外気温度から保護される。高温時には、輸送時間の制限やより大きなスペースの確保、輸送を夜間に限定するといった措置が取られる。低温時には、輸送車両などに冷風を防ぐカバーを取り付けるとともに、輸送時間が制限される。妊娠中の動物、排卵期間を終えた雌鶏（廃鶏）、離乳していない子牛など脆弱な動物の輸送に関しては、特別規定がある。

（注1）EUの法令には、主に「規則」（Regulation）、「指令」（Directive）、「決定」（Decision）があり、加盟国法に優越している。ただし、すべての加盟国で直接適用される「規則」や、対象者（特定の加盟国の政府や企業、個人）に直接拘束力を持つ「決定」と違い、現行のAWが定められている「指令」では、加盟国は基本的に「達成されるべき結果」は拘束される一方、結果を達成するための方法については、加盟国の国内法として制定し直すことから、国別の事情に即した制定が可能である一方、国別に差異が生じる。

3 生体輸送の現状と市民の関心

欧州では動物の輸送が盛んに行われている。

例えば、デンマークは豚肉の一大生産国である一方、肥育用もと豚やと場直行豚をドイツなどの周辺国に多く輸出している。また、

アイルランドは放牧酪農による自然交配が多く行われるため、生まれる子牛の半数は雄であり、これら雄子牛は肥育もと牛や子牛肉向けとしてスペインやオランダに船舶で輸送さ

れている。ルーマニアなどの東欧諸国では、トルコや中近東向けのヒツジやウシなどの生体輸出が重要な販売ルートとなる。他方でリビアなど国内の食肉生産基盤や食肉輸送インフラが未整備の国では、EUからの生体家畜の輸入が重要な食品流通ルートであり、イスラエルやイスラム諸国も生体を輸入することで、自国内でと畜時に必要な宗教上の手続きが可能となる。さらに、EUの一部の加盟国では、域外の第三国への生体家畜の輸出を禁じているが、域内の移動が可能なため、北アフリカ地域をはじめとする第三国向けの輸出ルートを持つスペインやフランスから、生体家畜の迂回輸出が行われているとされる。

一方、2019年にルーマニアからサウジアラビアに向けて食肉用のヒツジを輸送していた家畜運搬船が沈没し、ヒツジが溺死した事例や、22年のフランスからアルジェリアに

向けて出港した運搬船が衛生証明書の不備により、シップバック（積み戻し）され多数のウシが殺処分された事例、同様にスペインからトルコに向かった2隻の船が雄牛を載せたまま3ヶ月係留された後、シップバック先の港で殺処分された事例などが発生したこと、家畜輸送に対する市民の関心が高まっている。

また、AWに対する意識の高まりにより、欧州市民イニシアティブ（ECI：‘European Citizens’ Initiative）^(注2)を利用し、「ケージ時代を終わらせる」（End the Cage Age）が20年10月に欧州委員会に提出され、欧州委員会は21年6月、同イニシアティブに対応するため取るべき行動を定めた「コミュニケーション」を採択している。

（注2）加盟国7カ国から合計100万人以上の署名を集めれば、欧州委員会に対して立法を提案することができる制度。

4 AW改正案の内容

AW改正案の内容を以下に紹介する。なお、AW改正案に該当する条項を【番号】で表す。

（1）重要な語句と定義【3】

● 動物：

生きている脊椎動物、頭足類、十脚類をいう。「水生動物」は魚類、頭足類、十脚類で、「陸上動物」はウシ（子牛を含む）、ブタ、ヒツジ、飼育されているウマ、その他哺乳類、家きん類

● 出発地：

出発の1週間前から動物が収容され最初の輸送手段に積み込まれる場所、または動物が100キロメートル以内の範囲で集積される集合センター

● 集合センター：

（EU）規則2016/429に基づき公的に登録されたセンター（集積場所）であり、複数の保有地からのウシ、ヒツジ、ウマ、ブタを集めグループ別に分けるための施設

● 管理ポスト：

（EU）規則1255/97に基づき公的に登録された場所であり、ウシ、ヒツジ、ヤギ、ブタを少なくとも24時間収容するための中継地点

● 目的地：

食肉処理場または動物が輸送手段から降ろされ、その後出発するまで1週間以上収容される場所

- 旅程：
出発地での輸送手段への動物の積み込みから、目的地での動物の積み下ろしまでの一連の業務
- 長時間の旅程：
9時間を超える旅程
- 主催者：
自ら輸送を行う者、または他の輸送者に動物の輸送を委託する者
- 輸送者：
経済活動のために自己または第三者のために動物を輸送する者
- 輸送手段：
動物の輸送に使用される道路車両、鉄道車両、船舶および航空機
- 畜産用船舶：
家きん類またはウサギ以外の陸上動物の輸送のために建造・改造された外洋船。ただし、EU域内の港から10海里（18.52キロメートル）を超えない距離の輸送は対象となるない。
- 大型動物用コンテナ：
道路、鉄道またはコンテナ船による輸送手段において、家きんまたはウサギ以外の陸上動物の輸送に利用されるコンテナ

（2）地理的、輸送目的による適用範囲の違い

AW改正案の地理的な適用範囲は、EU域内に限らず、（1）第三国の出発地からEU域内の目的地まで（2）EU域内の出発地から第三国の目的地まで（3）動物がEU域内を通過する時は、EU域内に入る国境管理所からEU域内を出る国境管理所まで一とされており、第三国内の移動についても適用される【2-1】。

一方で、輸送目的によってAW改正案の適用範囲は限定され、（1）季節ごとに生産者が自ら家畜を輸送する移牧（2）畜舎から50キロメートル以内での生産者による自己の家畜の移動（移牧を除く）（3）展示会や協議会、馬術スポーツなどの活動への参加には、一般規定^(注3)のみが適用される【2-2】。

さらに、経済活動ではない動物の輸送、治療目的の輸送、ワシントン条約に基づく保護種の輸送、動物園間の輸送や、観賞魚の輸送および小売業者への直接の水産動物の輸送は、規則から適用除外されている【2-3】。

（注3）この一般規定には、「何人も、動物に過度の苦痛を与える方法で動物を輸送し、または輸送させではない」として、輸送目的別に関係者が配慮すべき注意点を掲げているが、具体的な制限内容や採るべき手段などは定められていない【4-1、4-2】。

（3）主催者および輸送者の認可

動物の輸送で重要な役割を果たすのは主催者と輸送者である。主催者および輸送者に対しては、表1のさまざまな要件が定められている。

主催者が長距離輸送を主催するためには認可を受ける必要があり、EU加盟国内での法人設立または代表者の配置が条件となる。このため、EU域内に人を配置していない会社は、長距離輸送の主催者にはなれない。一方、生産者が輸送者に対して、と畜のために域内向けに9時間以内の短時間の域内旅程を依頼するなど、長時間の旅程の依頼でない時は、主催者としての認可を受ける必要はない。

輸送者は、EU加盟国内での法人設立または代表者の配置および動物輸送のために必要十分な人員・能力を備えていることが条件となる。さらに、9時間以内の短時間の輸送を

行う者と、9時間を超える長時間の輸送を行う者では求められる条件が異なり、長時間の旅程を行う場合は、(1) トラックなどの輸送手段について認証を受けていること (2)

輸送手段の動きを追跡し記録できること(3)
運転手と速やかに連絡が取れること (4) 輸送中の緊急事態への対応計画の策定—が求められている。

表1 主催者および輸送者に求められる条件など

	主催者	輸送者	
		短時間輸送（9時間以下）	長時間輸送（9時間超）
資格	付属表V-1様式をTRACESを利用して管轄当局（加盟国政府機関等）に提出し、認可を受けた者【5】	・付属表V-2様式をTRACESを利用して管轄当局（加盟国政府機関等）に提出し、認可を受けた者【7-2】	・付属表V-3様式をTRACESを利用して管轄当局（加盟国政府機関等）に提出し、認可を受けた者【8-2】
条件	管轄当局があるEU加盟国に設立されているか、代表者が置かれていること【5-4-(a)]【7-2-(a)]。		
	—	・十分かつ適切な職員と設備を有し、動物への給水、給仕および世話、業務手順に関する手順書を備えていること【7-2-b】、【8-3-a】。	
	—	・輸送者に雇用され、または輸送者に対して業務を提供する運転手、同行者（および動物保護責任者）が訓練コースを受講し、必要な能力を備えていることなど【7-2】【8-3】。	
	—	—	長時間輸送に使用するトラックなどの運送手段に対する承認を受けていること【8-3-b】。
	—	—	車両および船舶の動きを追跡し記録できること。運転手にいつでも連絡をとれること【8-3-b】。
	—	—	輸送中に緊急事態が発生した時の緊急時対応計画を策定していること【8-3-b】。
認可	対象となる動物の種類、第三国への動物の輸送の有無が記載される。 有効期間は発効日から5年【6-2】。	対象となる動物の種類、輸送の種類、長時間／短時間の区別が記載されている。 有効期間は発効日から5年【9-2】。	
取り消し	管轄当局は主催者が条件を満たさなくなった時、認可の一時停止を命じることができ、是正されなかった場合認可の取り消しを行う。		

資料：AW改正案を基に機構作成

(4) 輸送手段について

輸送者は、当局により輸送手段の検査および認証を受けない限り、動物を陸路または鉄道で長時間輸送することが不可となる。また、家きん類およびウサギ以外の陸上動物を道路や鉄道で輸送する時に用いるコンテナも同様に認証を受ける必要がある【12】。

海路についても家畜用船舶の検査および認証を受けない限り、EU域内の港から10海里(18.52キロメートル)を超える距離の輸送が不可となる【13】。また、RORO船^(注4)についても別の要件を満たす必要がある【11】。

空路では、国際航空運送協会(IATA)の

会員のみ輸送が可能と定められており、当規則による特段の制限は列挙されていない【11-4】。

輸送者は、TRACES^(注5)により上記の輸送を申請する必要がある。輸送手段は表2の通り、附属書Iの第II章および第VI章の要件に適合している必要がある【12】。

動物の輸送手段やコンテナ(輸送手段など)には、輸送機能以外にもAWが求められる。また、輸送手段は洗浄・消毒され、輸送される動物の管理が可能となり、十分な照明や清潔な空気、餌や水の提供に加えて、排せつ物が漏れない構造の必要がある(付属表II-1.1、以下【付属表II-1.1】と表記する)。

さらに、動物が自然に立ち上がり座ったりできるよう、十分な空間を設ける必要がある【付属表Ⅱ－1.2】。

体重10キログラム未満の子豚、20キログラム未満の子羊、生後6カ月未満の子牛および生後4カ月未満の子馬には、十分な敷料を準備する【付属表Ⅱ－1.5】。

鉄道による輸送が3時間を超える場合、輸送中の傷病などにより安楽死が必要となつた動物種に適した殺傷手段を指示書とともに、係員が理解できる言語で用意する【付属表Ⅱ－2.4】。

密閉されたデッキのRORO船の場合、船長は動物の積み込み前に、強制換気システムや、故障時の警報システムと二重電源の装備

を確認する。オープンデッキの場合は、輸送される車両や動物が海水から保護されなければならない。また、積み込まれた車両は両側に少なくとも1メートルの空きスペースを確保する【付属表Ⅱ－3】。

コンテナによる輸送の場合は、生きた動物の積載が外部から分かるよう、コンテナの上部に明確に判別できる標識をつける【付属表Ⅱ－4.1】。

(注4) 貨物を積載したトラックなどの車両が自走で乗船し、その車両を運搬する貨物船。AW改正案で、RORO船による動物運搬の要件が定められている。旅客船であるフェリーに比べ規格が緩く、船員数も少ない。

(注5) EUにおいて、動物、動物製品、非動物由来の食品および飼料、植物の貿易の手続きに使用されるシステム。

表2 輸送手段の条件

	大型動物用の道路、鉄道による輸送手段およびコンテナの承認	畜産用船舶
資格	付属表V-5様式をTRACESを利用して管轄当局（加盟国政府機関等）に提出し、承認を受けた輸送手段やコンテナ【12-1】。	付属表V-6様式をTRACESを利用して管轄当局（加盟国政府機関等）に提出し、承認を受けた船舶【13-1】。
条件	— — —	申請者および船舶の詳細な書類を提出（改造実施日、ベンのレイアウト記載の平面図、照明、排水、消火、換気システムを内容に含む）【13-1-a】。 上記のシステムの稼働の仕組みに関する説明書および電源が確保されていることの証明【13-1-b】。 申請書を提出したEU加盟国から最初の航海を行うこと【13-2-a】。 他の管轄当局へ重複して申請を行ったり、他の管轄当局から却下などされていないこと【12-2-a】【13-2-b】。 輸送手段が管轄当局の検査を受け、付属書IのII章およびVI章の要件を満たしていること【12-2-b】。
	— —	船舶が管轄当局の検査を受け、付属書IのII章およびIV章の要件を満たしていること【13-2-c】。 船舶がパリ覚書（MOU）協定に従い、性能等級が白またはグレーに分類されること【13-2-d】。 承認後や更新前、最初の航海の全期間にわたって公的獣医師が船上で公的管理を実施し、船舶や設備が乗船した動物のAW上有害でないことが実証されていること【13-2-d】。 動物のAWに影響を及ぼすような改造や損傷の発生時は5日以内に管轄当局へ通知すること【12-5】【13-5】。
有効期間	発効日から5年【12-3】【13-3】。	
取り消し	管轄当局は主催者が条件を満たさなくなった時、認可の一時停止を命じることができ、是正されなかった場合認可の取り消しを行う【12-6】【13-6】。	
欧州委員会の関与	—	欧州委員会は家畜用船舶の検査記録のデータベースの構築、検査実施チームの構成、公式獣医師の立ち合いに関する詳細な細則を採択する権限を有する。

資料：AW改正案を基に機構作成

注：大型動物は、飼育されている馬および牛、子牛、豚、羊、哺乳類（ウサギや家きんを除く）。

(5) 輸送前から到着地までの関係者の義務

輸送前から到着地に至るまで、関係者には表3の義務が割り当てられている。

表3 輸送前から到着時までの関係者の義務

<p>【主催者】</p> <ul style="list-style-type: none">●出発地から目的地まで本規則を順守していることの確認【14-1】。●出発の1週間前から動物が出発地に収容されていることの証明【14-3-a】。●複数の輸送手段を利用する時、AWが損なわれないよう調整【14-3-b】。●予測気温を考慮に入れた旅程の策定【14-3-c】。●第三国向け輸送では旅程の開始前にTRACESで旅程表セクション1に記入【15-1】。●第三国向け輸送では出発予定日の2~5日前までに旅程を提出し、管轄当局の許可を得る【15-1, 2】。所要時間が21時間を超える可能性がある時、管理ポスト（家畜休憩所）の予約を行い、その予約がなされているとの証明の提出【15-3】。●重大な事象発生時、管轄当局に連絡【19-2】。●家畜輸送用船舶の船長に対し、AWに関する輸送担当者の責任を通知【21-4】。●遅延を防止するため必要な措置を実施【23-1】。●主催者は旅程ログに出発地、管理ポスト、EUからの出国地点およびEU加盟国間の国境通過地點、目的地を記入する【24-4】。また目的地到着後、到着場所や到着時刻に関するデータをTRACESに登録させる【24-5】。●到着時の動物の状態について情報を収集・分析し、要件に不適あるいは欧州委員会が定めた閾値を超過した時は、是正措置を実施【26-3】。●出発地、目的地、監理ポストなどの予測気温を考慮して、旅程を組む【31-1】。
<p>【飼育者】</p> <ul style="list-style-type: none">●動物が輸送に適していることを確認。妊娠している動物については、人工授精日または分娩予定日を記載【17-1】。●獣医師の監督を受け、輸送手段に動物を積み込む【17-2】。
<p>【集合センター】</p> <ul style="list-style-type: none">●動物の扱いは、訓練を修了した職員に限定【22-1】。●入場する職員および訪問者に対し、規則に基づく義務や罰則について定期的に通知する。また違反時の管轄当局の連絡先を常時入手するよう手配する【22-2】。●集合センター（または監理ポスト）の動物の飼育者は、動物が到着した状態をTRACESに記入し、署名する【20-2】。
<p>【輸送者】</p> <ul style="list-style-type: none">●規則に沿った輸送の実施【18-1】。●積み込みから積み下ろしまで動物の輸送に適した環境であることの責任を果たす【18-2】。●訓練を受け、証明書を持つ運転者および添乗員に輸送を委託【18-3】。運転者が添乗員の役割を果たすか、餌、水、換気が確保され、所要時間の2倍の時間をかけて動物が輸送される場合を除き、輸送者は添乗員を手配【18-4】。●添乗員や運転手による不適切な業務により輸送に適さなくなった動物に対する責任を負う【19-3】。●家畜用船舶を利用する時、能力証明書を持つAW担当者の指名【21-1】。●到着時の動物の状態について情報を収集・分析し、要件に不適あるいは欧州委員会が定めた閾値を超えた時は、是正措置を講じる【26-3】。
<p>【運転者または同行者】（道路／鉄道による輸送）</p> <ul style="list-style-type: none">●4時間30分ごとの動物の状態の確認【19-1】。●重大な事案の発生時、緊急時対応計画に規定される手順に従い、輸送者および主催者に連絡【19-2】。●ある輸送手段から別の輸送手段に動物を積み替える際の規則の順守【19-4】。●運転者または同行者および目的地の飼育者は、動物の総数、到着時の死亡数、輸送中に負傷した動物の数、ケガ以外の健康上・身体上の問題（寒暑によるストレス、飢餓や渴き）について評価【26-1】。
<p>【家畜運搬船上におけるAW担当者】</p> <ul style="list-style-type: none">●AWに関する事項について、輸送者および主催者に直接報告【21-2】。●1日2回、動物の状態を確認し、AWを維持するために適切な措置を講じる【21-3-a】。●重大な事案の発生時、緊急時対応計画に規定される手順に従い、出発時の管轄当局および主催者に連絡【21-3-b】。●苦痛を与えないために動物を殺処分する場合、規則に基づいて実施【21-3-c】。
<p>【輸送手段の測位システム】</p> <ul style="list-style-type: none">●道路運送車両は、測位システムを備える【24-1】。同システムは、目的地までの位置情報を短い間隔で記録【24-2】。●道路輸送車両から得られた記録は、欧州委員会のTRACESにアクセスが可能な情報システムに保管【24-3】。●主催者は旅程ログに出発地、管理ポスト、EUからの出国地点およびEU加盟国間の国境通過地點、目的地を記入【24-4】。旅程が終了した後到着時間を作成【24-5】。●欧州委員会は規則発効日から3年後までに情報システムおよび測位システムが通信するためのプロトコル（通信規約）などを開発【24-7, -8】。
<p>【目的地】</p> <ul style="list-style-type: none">●運転者または同行者および目的地の飼育者は、動物の到着日時およびその状態をTRACESに記録し、署名する。到着時の動物の状態について、運転者または同行者と目的地の飼育者で意見の不一致がある時や、悪い状態での到着が旅程ログに記載されている場合、その異常についてTRACESに記録【25-1】。●積み下ろしは獣医師の監督のもとに行う【25-3】。●運転者または同行者および目的地の飼育者は、動物の総数、到着時の死亡数、輸送中に負傷した動物の数、ケガ以外の健康上・身体上の問題（寒暑によるストレス、飢餓や渴き）について評価【26-1】。目的地の飼育者はその評価に関する所見をTRACESに記録【26-2】。

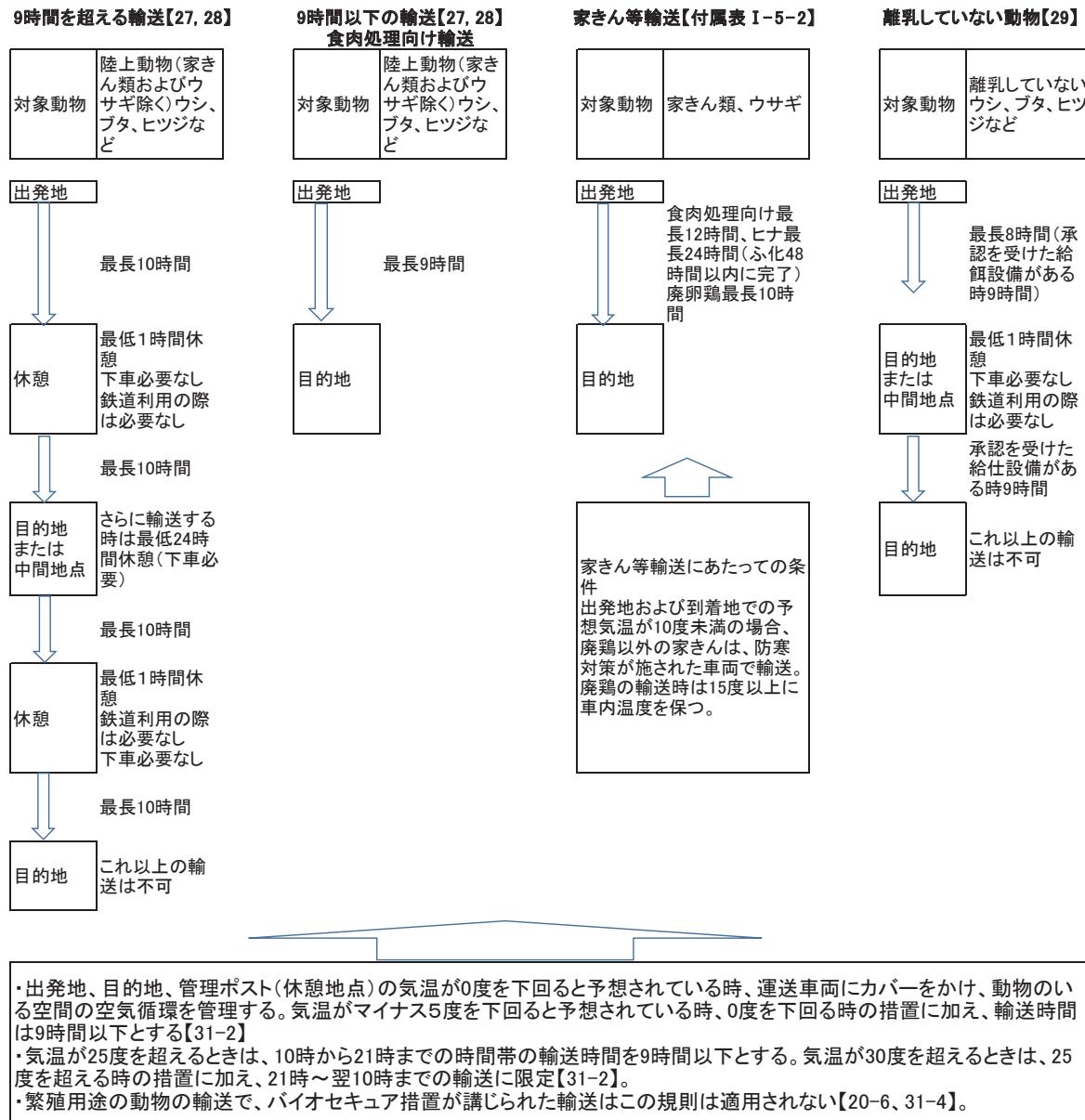
資料：AW改正案を基に機構作成

(6) 陸上動物の輸送条件

陸上動物の輸送条件は図1の通りであり、
 (1) 9時間を超える家きんなどを除く陸上

動物の輸送 (2) 9時間以内の家きんなどを除く陸上動物の輸送 (3) 家きんなどの輸送
 (4) 離乳前など脆弱な動物の輸送一によつて輸送条件が異なる。

図1 陸上動物の輸送条件



資料：AW改正案を基に機構作成

(7) 第三国との間の輸送

第三国との間の輸送には、次の追加的な義務が発生する。

ア 第三国への動物の輸送時

主催者は、短時間および長時間のどちらの旅程であっても、旅程を作成し、かつ、目的地の輸送車および飼育者が実施すべき項目の記載を確認する【32-2】。

また、旅程に家畜用船による輸送が含まれる場合、主催者は目的の管轄当局が到着証明書に記入、署名し、出発地の管轄当局に証明書が返送されたことを確認する【32-3】。動物を第三国へ輸出する時は、加盟国が指定した地点を通過する必要がある【32-4】。

さらに、主催者は第三国への目的地までの初回の旅程を評価するために、認証機関を手配しなければならない【33-1】。認証機関は、最初に行われる旅程について、表4の内容を確認する【33-2】。これらの条件を満たした時、認証機関は第三国への動物輸送について5年間有効な証明書を主催者に発行し【33-3】、主催者はその証明書を、主催者

を認可した管轄当局に送付しなければならない【33-4】。

認証機関が確認した内容が規則を満たしていないと判断された時、主催者の第三国への輸送の許可は停止される【33-6】。また、認証機関は、証明書の有効期間である5年間において、少なくとも2回の抜き打ち検査を実施する【33-7】。

第三国への管理ポストも同規則の要件を満たす必要があり、欧州委員会は管理ポストのリストを作成し、承認する【34-1～4】。認証機関または欧州委員会の監査により、基準を満たさないと判断された時は、リストから削除される。

表4 認証機関による初回旅程時の確認内容

車両や船舶が規則で定められた規格を順守しているか。
最大所要時間が守られているか。
高温／低温時の輸送条件が申告された通りに実施されているか。
1頭当たりのスペースが十分に確保されているか。
輸送の目的が申告通りか、目的地で7日以上滞在あるいはと畜されるか。
家畜運搬船で輸送された動物は良好な状態で到着港に到着したか。
動物が輸送中、規則に沿って取り扱われたか。
管理ポストを利用した時、認定を受けたポストであったか。

資料：AW改正案を基に機構作成

イ 第三国からの動物の輸送やEUを通過する輸送時

第三国からの出発地からEU域内の目的地まで、本規則と同等の条件に従った輸送であること、第三国からの出発地および出発時刻をTRACESに登録し、輸送される動物に添付する衛生証明書で、出発地の管轄当局により、本規則と同等の条件で輸送されると証明されなければならない【35】。

また、EUを通過する時には最大輸送時間に関する規定を除き、域内での輸送について、本規則を順守することが必要となる【36】。

(8) 動物の取り扱いについて

輸送中の動物に必要な1頭羽当たりの面積は、図2の方程式を用いて計算される。

図2 輸送中の動物に必要な1頭羽当たりの面積を求める方程式

$$A = kW^{(2/3)}$$

- ・Aは1頭羽当たりの必要とされる面積。単位はm²(家きんとウサギはcm²)
- ・kは畜種別に定められた係数。
(ブタ0.027、ウマ0.029、ウシ0.034、ヒツジとヤギは0.037)
- ・Wは生体重量。

資料：付属表I-7を基に機構作成

また、計算された面積の例は表5の通りである。

表5 1頭羽ごとに必要な面積

畜種	生体重 (kg)	必要とされる面積 (m ² /頭羽)
ウシ	100	0.73
	200	1.16
	300	1.52
	400	1.85
	500	2.14
	600	2.42
	700	2.68
ブタ	25	0.23
	50	0.37
	75	0.48
	100	0.58
家きん	1	0.0290
	2	0.0460
	3	0.0603

資料：付属表I-7を基に機構作成

面積に加えて高さも定められており、ウシについては図3の方程式で計算される。

またヒツジは、最も背の高い品種の頂点(体長)から天井までを、(1)機械換気を行っている場合は15センチメートル(2)行っていない場合は30センチメートル—開ける必要があり、家きんの場合は、姿勢を変えたときに、鶴冠や頭が天井に触れない高さでなければならない【付属表I-3-6】。

その他、輸送時の取り扱いとして積み込み

や、積み下ろし時の積載用スロープの角度を制限、落下を防ぐための柵、表面が滑りにくい床にするといった取り決めがされている。また、家きんの積み下ろし時には、人間が足を一度につかむことができる家きんの羽数は3羽までと決められている【付属表I-3-2.3】。

また、電気ショックが許可される動物は、体重が80キログラム以上のウシとブタ、理由なく全く動かない動物に限定され、回数は最大2回、時間は1回1秒以内で後ろ足の筋肉部に対してのみ使用できる【付属表I-3-3】。

鼻輪の装着や角や脚を縛ること、子牛に口輪をつけることは禁じられている【付属表I-3-3】。

異なる動物種、大きさや年齢が著しく異なる動物、繁殖用のブタや種馬、成熟した雄と雌、角のある動物としない動物、対立している動物、縛られている動物と縛られていない動物は、個別に取り扱う【付属表I-3-4】。また、動物種および年齢に応じ、適切な間隔で水、飼料および休憩の機会を与えなければならない【付属表I-3-5】。

図3 輸送中の動物に必要な1頭羽当たりの高さを求める方程式(ウシ)

$$H = w \times 1.17 + 20\text{cm}$$

- ・wは部屋内で最も背の高い生体の高さ。

資料：付属表I-3-6を基に機構作成

5 業界団体による反応

EU最大の農業生産者団体である欧州農業組織委員会・欧州農業協同組合委員会(Copa – Cogeca)は、2023年12月7日付のプレスリリースで、(1)輸送時間などがより厳しく制限される幼体の年齢の引き上げにより、酪農家などへ甚大な影響が生じ、一部は廃業に追い込まれる危険があること(2)輸送時間の制限により、と畜場への輸送が限定され、インフラが整備されていない地域や山岳地帯を抱える加盟国に悪影響が生じること(3)外気温による輸送制限は夏に気温が高くなる南欧諸国にとって影響が大きいだけでなく、夜間の移動は昼行性の家畜にとって負担となること(4)密度規制により一度に運べる家畜が減少し、必要なトラックが増加することで、必要な労働者のみならず温室効果ガス排出量も増加することなどを指摘し見直しを強く求めている。

同様に欧州道路運送業者機構(OTRE)^(注6)も24年3月27日付のプレスリリースで、(1)動物間の間隔が広がることにより輸送中の態勢が不安定となり、転倒などによりけがを負うリスクが高まる(2)走行状態の記録など輸送者の管理負担が増えることや、規制案で定めているTRACESシステムでカバーされていない地域での移動が多く、輸送のリアルタイムモニタリングは不可能である(3)長距離輸送後の休息義務については、

休息施設がない地域が数多く存在することや場所により衛生環境に大きな格差があるため、運送業者は給餌システムなどが装備された輸送手段を用意する必要がある—としている。

一方、動物のためのユーログループ(Eurogroup for Animals)^(注7)は、23年12月11日付のプレスリリースで同規則案を評価しつつも、(1)提案内容は水準が低く、一部内容は欧州食品安全機関(EFSA)による勧告内容から後退していること(2)と畜以外の目的であれば3日間で42時間の輸送が認められること(3)当初予定されていた他の三つの規則、特にケージ飼育の廃止に関する農場段階の規則案が提案されなかったことなどに不満を表明している。

AW改正案は、23年12月6日の発表予定から1日遅れた上、詳細な条件を定めた附属表についてはさらに数日公表が遅れるなど、直前まで調整が続いているとみられている。また、同月7日に行われた説明会では、生産者団体および動物保護団体から強い不満が表明されるなど、今後の審議過程で、厳しい調整が続くとみられる。

(注6) 生体動物輸送などを行う道路運送会社3400社以上が加盟する団体。

(注7) 欧州各地の団体100以上が会員となっている動物保護のNGO団体。

6 おわりに

今後、AW改正案は欧州議会とEU理事会の審議にかけられることになる。

日本に関して、欧州から輸入される種畜の輸送や両地域・国間での競走馬の輸送が対象になると考えられるため、今後の審議を注視する必要がある。現在、航空機による輸送には大きな制限はないが、日本に到着した後の陸上輸送において、主催者および輸送者も欧州委員会が定める研修の受講が必須とされた場合、どの程度現実的な対応が可能か見極める必要がある。また、第三国でも動物の位置情報を追跡する器具を装着し、TRACESに連携させることについて、どの程度の労力や費用が掛かるかは不明である。

さらに、主催者による最初の輸送について、認定機関が綿密な確認を行うことになるが、この段階で不適切と判定されると、欧州から日本への動物輸送について問題が発生する恐れがある。

一方、現在日本では、EU向け牛肉輸出の認定施設に搬入される牛に課せられるAW要件は、と畜について規定したEU規則(1099/2009)に基づくものであり、今回のAW改正案とは別の規則であることから、EU向け牛肉輸出への影響はないと考えられる。

(平石 康久 (JETROブリュッセル))