

国家戦略特区ワーキンググループ提案に関するヒアリング (議事録)

(開催要領)

- 1 日時 平成 25 年 9 月 16 日 (月) 14:20～14:45
- 2 場所 永田町合同庁舎 7 階特別会議室
- 3 出席

<WG 委員>

- 座長 八田 達夫 大阪大学社会経済研究所招聘教授
委員 工藤 和美 シーラカンズ K & H 株式会社代表取締役
東洋大学理工学部建築学科教授
委員 坂村 健 東京大学大学院情報学環・学際情報学府教授
委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

<提案者>

- 山崎 養世 一般社団法人太陽経済の会代表理事
勝山 猛 一般社団法人太陽経済の会事務局

<事務局>

- 川本 正一郎 内閣府地域活性化推進室長
加藤 利男 内閣府地域活性化推進室国家戦略特区総括官
富屋 誠一郎 内閣府地域活性化推進室室長代理
藤原 豊 内閣府地域活性化推進室参事官
宇野 善昌 内閣府地域活性化推進室参事官

(議事次第)

- 1 開会
- 2 議事 ～自然エネルギーの基幹送電網の整備と安心・安全な自動車社会の実現に向けて～「安心・安全な自動車社会」と「自然エネルギーの普及」を高速道路を活用して実現
自立・分散型のエネルギー拠点で実施する『エネルギーの地産地消特区』～自然エネルギーで誇りを持って自立・繁栄する地域へ～
- 3 閉会

○藤原参事官 それでは、続きまして、一般社団法人太陽経済の会「～自然エネルギーの基幹送電網の整備と安心・安全な自動車社会の実現に向けて～」、「自立・分散型のエネ

ルギー拠点で実施する『エネルギーの地産地消特区』』ということで、二つのテーマにつきましてのヒアリングをさせていただきます。

公開を御希望されておりますので、提案資料、議事録とも、そのような扱いにさせていただきます。

全体で20分強ということですので、提案者からは10分程度規制制度改革の部分を中心に御説明いただきまして、その後、質疑応答とさせていただきます。

それでは、プレゼンテーションのほうをよろしく願いいたします。

○山崎代表理事 よろしく願いいたします。

では、まず、資料のほうを簡単に御説明いたします。こちらのA4の縦のものは提出データ資料でございますので、御参考までにとお思います。

今回のテーマが、実は「田園からの産業革命」というものの言わば発展版でございます。これは2004年の3月に中央公論に出しました論文でございます。そちらは大体今日の農業改革等のことについて書いています。

今日は二つございまして、まず最初に、「自然エネルギーの基幹送電網の整備と安心・安全な自動車社会の実現に向けて」、そちらのほうから二つのことを一つの場所で実施をしていこう、特にEV化、電気自動車化、その後の衝突回避自動運転といった新しい電気自動車、IT化された社会ですね、移動がIT化されたものと、それから、自然エネルギーのネットワーク構築を同時に、コストを二重にかけないで国が保有をしている。つまり土地コストがただであって最も時間の早い高速道路というものを同時に実現してみれば、現在自然エネルギーは御承知のように送電網そのほかは著しく地理的な偏りがあるので、このままで整理できないというのと、皆さん御存じのようにこのままではなかなか日本は電気自動車社会にはハイブリッドから移行できない。

それはなぜかと言うと、結局道路サイド、あるいは市街地そのほか、基幹網としての電気が通っていない。これが一番大きな問題でして、全く未解決です。ですから、それをそれぞれでやったら、これは解決がつかないことは今から明白でして、道路がなければ自動車が走らないのと同じように、実は電気が通っている自動車道がなければ電気自動車社会は実現しない。こんな当たり前のことが今まで看過されていましたが、そういうことを実は同時実現できるというのが一つと、もう一つは、財源はそこにある。これが実現のために一番大きくて、財源のやり方と規制のあり方を変えれば、これは同時実現できるではないですかということでございます。

ですので、最初にこちらのほうの資料から説明しますが、左の上のほうから参ります。これは御承知のことでございます。1998年とか化石燃料輸入は5兆円くらいしかございませんでしたが、2008年には28兆円です。実はこれは比率で言っていて、金額ベースではないので分かりにくいのですが、実は金額ベースでは10年間で化石燃料輸入が5倍以上に増えてしまった。これが日本の貿易収支の赤字の一番大きなところになっている。実は、この化石燃料依存に最も弱いのは地方である。なぜならば、一つは、交通手段のほとんど

が自動車しかない。秋田県だと、97%ですから、東京のように40%しかないのに比べて、地方はまず自動車依存イコール石油依存、そして、交通弱者、特に高齢者はこれから運転できないと非常に今後の財政問題に直結する。つまり、福祉その他に直結する石油依存問題を地方は抱えている。

加えて、化石燃料を作るのはほとんど大都市の港湾部ですから、つまり電気という意味で見たら、これは完全な石油依存かつ大都市依存になっているということでございますから、まず、国土安全保障上大きな問題である。

片方で、昨年から再生可能エネルギー法案というのが出来て、確かにソーラー発電とか風力発電とか一部始まっているのですが、現実には完全にボトルネックに来ております。

左の下のほうの日本地図のイメージで見ていただきたいのですが、一言で言えば、再生可能エネルギーを発電できるのは過疎地、人がいない利用されていない国土がいっぱいあるという当たり前のことでして、そこには送電網がないわけです。ですから、ソーラーであれば、九州や四国とか瀬戸内地方、風力であれば、一番大きいのは北海道で、次は北東北の日本海側、そこにはほとんど送電網がない。なぜかと言えば、日本の送電は大都市で作って大都市の周りに送電するのがほとんどであった。ですから、これについての予算措置は極めてお寒いもので、2,500億円の10年間の予算措置しかされておりません。その電気料金の決め方で言いますと、例えば、既存の電力会社が火力発電所や原子力を造れば、送電網も逐電網も全部これは総括コスト原価法で電気料金を自動的に賦課できるのですが、再生可能エネルギーについては発電事業者が全部やるということで、これからも整備が進まないということです。

ですから、そういった意味で言えば、一つは、石油依存、そして、地方の大都市依存、こちらの構造がもっと今後は悪化するであろう。ということは、やはり自然エネルギーを作るところと電力消費地をつなぐ送電網を構築する必要がある。これはどなたも実は認識をしているところなのですが、では、実際にどこに引くのか。それから、どういう財源があるのかというところは、実は戦略的にはあまり考えられていない。それをちょっと全然違う発想で高速道路上に引いてみてはどうでしょうというのが今日の提案でございます。

なぜこういうことを考えたかというのは、実は次のページを見ていただきますと、これはNEXCO西日本の前社長と議論したときにもらった資料なのでございますが、NEXCO西日本などでは、実は非常に進んだ未来型の地域と高速道路網を一緒にした、こういったスマートシティ、再生可能エネルギー、急速充電ステーション、今日言いたいようなことはほとんど網羅して計画しておられるわけです。

ところが、これは全く進んでおりません。というのは、ここが一番左のあたりにちょっとあるので御覧いただきたいのですが、高圧超電導ケーブル管路というものが書いてあるのです。つまりこれが、高速道路に送電網を作ればいいではないか。高温超電導にすると、実は電磁界というものも発生しませんので、送電の長期ロスは全くありません。日本が元々開発をして、住友電工その他世界に先駆けたのに、実験はアメリカしかやっていないとい

う実は非常にお寒い、日本によくありがちな、技術だけは日本は世界一なのに実行しない。2001年からその状態ということです。

ですから、NEXCO西日本ですらここまで考えているのが、一向に国の政策にまでなっていない。今まではそれで良かったわけです。なぜかと言えば、化石燃料と原子力で実際は足りていましたから。

ところが、自然エネルギーを本気でやっつけようとする、全く送電網がない。そのときに、全国で既に8,000キロを超えておりまして、しかも国が持っている、つまり地主が1人で国がそれこそ国家戦略で決めさえすれば、高速道路にこれを実行することが完全にできるということです。

ですから、実は実行する場所がこれほど巨大にある。それから、電気自動車をやろうとするときに当然必要なのですが、その右側を見ていただくと、急速充電ステーションと書いています。電気が送ってくるからこそ、EVのためのステーションができるわけです。ですから、これは必要なものであるということの認識は国土交通省のほうはあるわけです。あるいは、NEXCOのほうはある。

しかし、現実には、高速道路に送電網を引くということは今までそもそも想定していませんので、制度上はまだ規定されています。通常の国道とか県道の下は送電網が整備されていることは多いのですが、高速道路上にこういった送電網を作るというそもそも制度が作られていない。だから、創設の必要があるということが第1点です。

また1ページに戻ります。ですので、高速道路への送電網の地中埋設をする。

2番目ですが、これは財源的に二つのやり方があると思います。一つは、既存の一般電力会社と同じように、総括コストを原価法的なやり方でフィードイン・タリフの中に反映する。これは、ある意味ではあるべき論ですね。

ただ、これの問題点は、電気代は当然上がります。ですから、高速道路に送電網を張りめぐらせて、そこに蓄電池とかも置いてしまえば、日本の高速道路はほぼネットワークが完成してしまっていて、8,000キロを超えております。そうすれば、東北であれば、東北自動車道にまず敷いてしまえば、背骨のようなものですから、そうすると、両側の秋田とか岩手とか、あるいはそれを東京まで送っていくということができていく。ですから、まず、場所の確保ができるというのが非常に大きなことです。

2番目は、では、そのコストを誰が払うのですかということで、一つは、国土強靱化のコストとして国家の財政の一部を使うというのもあるでしょう。自然エネルギーの普及に必要な分であれば、自然エネルギーのための固定価格買取制度で全国の消費者にまんべんなく負担してもらう。

ただ、3番目の財源で一番現実的で大きいものは何かと言いますと、実は高速道路ユーザーというのは料金と税金を二重に払っております。昔、私が無料化と言い出したのは、つまり料金を取るのとは分かります。しかし、高速道路のユーザーも自動車関連の税収の2割をほぼ負担しております。これは実は元々特定財源で必ず受益者に還元することで造っ

たのですが、それを一般財源化してしまって、財源の元々の特定性と受益者負担という原則は実はいやむやにされているという状態が続いております。それは、財政が困っていらしょうがないでしょう。それを借金負担に回せというのが私の高速道路無料化なのですが、そうでなくて、もう一つの方法として、まさに受益者に還元するためのあり方として送電網を作って、そこから今度はEVが動くためのステーションであるとか、それからどういった形で高速道路のユーザーにこの利益を還元するのかというのが下のところでございます。

一つは、もちろん日本の自動車産業にとってはこれから電気自動車の充電設備が充実するというのがやはり産業競争力的には全く不可欠なことなのですが、これも将来的には「非接触充電」、つまり走行しながら充電していくというところになると、そもそも充電という手間から解放されてしまうということです。ですから、一番理想的には、自然エネルギーの、例えば、秋田の強力な風力発電で作った電気でEVに充電がされてしまう。走っている間に充電されるのだったら、料金を払ってもいいではないかということになるでしょうというのが一つです。

もう一つ、自動車社会の根源的な問題が、交通事故を起こしてしまう。普通の人や殺人者になったり殺されたりするということです。ですから、その衝突回避とか自動走行技術も実現されていますから、そちらについても高速道路の上で実現をしてはどうでしょうかということです。

ですので、繰り返しになりますが、自然エネルギーには送電網がないということ。そして、電気自動車化というのは遅々として進まないということ。この二つは、財源的にも十分に実現可能です。

大体高速道路のユーザーが払っている道路特定財源は、推計ですが、8,000億円から1兆円ございます。ですから、現在国が自然エネルギー、東北・北海道地区で10年間で2,500億円というのとは全く違う規模の財源がそこに存在をしているということから、これこそ規制を変更すれば、両方が実現をしていく。それでないと、例えば、電気自動車を日産自動車が2020年までに実現すると言っていますが、とても実現しない。

そして、自然エネルギーの送電可能性は発電能力が現在の100倍以上ありますが、結局それを大都市に送ることもできない。そうすると、やはり日本は相変わらず化石燃料とか、あるいは原発が動かないといった稼働、両方のリスクを背負ってしまう。そして、高齢化によって地方においてははいよいよ困った。高齢者が動けないという事態が財政的にも非常に大きな問題になると思います。

2番目です。次は、農業等々を中心として考えております「自立・分散型のエネルギー拠点で実施する『エネルギーの地産地消特区』」というものでございます。これはどういうことかと申しますと、ある意味では、最初に申し上げた高速道路に送電網を作るというものが、言わば大骨格と言いますか、脊髄とか大動脈に対応するものだとすれば、こちらの提案はどちらかと言うと、マイクロでございまして、いやいやそんな全国的なものを作る

前に自分で作って自分で使ってしまえば、ある種の体の相当の部分が自立していけるではないですか。

さらに低コスト化が進めば、そういった形で地域の競争力にもなるではないですか。上とある意味で矛盾するようには見えるのですが、実は総体として見たときには全体としてシステムがネットワーク化することと、ミクロのレベルでは自給自足というものを高めるといった考え方でございます。

これが特に大きな効果をおそらく持つであろうというのが、私どもには特に農地、それも耕作放棄地、遊休地といったところを持っている地域、これは規制緩和の中で言いますと、現在固定価格買取制度、フィードイン・タリフというものは全て一般電気事業者、つまり電力会社に販売をするということになっておりますが、これはある意味では混合方式を認める。要するに、地域内で地産地消をしたものは、それはそれで自分で消費してしまう。余剰分にフィードイン・タリフを認めてくださいということであれば、財政的にも成立をしていくところが規制改革上の大きなポイントでございます。

そして、3番目のところでございますが、現在遊休地が30万ヘクタール等々あると言われておまして、そこで再生可能エネルギーが進むというふうに喧伝はされたのですが、実は全くこれは進んでおりません。

ですから、自然エネルギーと、それから、農業そのほか、この頃6次産業化等々と言われておりますけれども、農業そのほか食料生産と一緒にやるのであれば、もう一回切った形で土地の所有権の移転とか、耕作放棄地の集約といったことによって自然エネルギーを出し、生産し、そこでできるだけ、例えば、ハウス栽培とかに電力を供給し、余った部分は売ることによって、この自然エネルギーをフィードイン・タリフという制度によりまして、地方に大都会から電気代という形でお金がきちんと移転することが有効になるであろうということでございます。

最後になりますけれども、そういったことを地域で進めていくために市民ファンドというのが立ち上がっておりますが、こちらに対してはやはり軽減税率を適用していく。ですから、今まで田舎の土地はいくら持っていたてもただ同然、子どもは帰ってこない。お金も全然地域に返ってこない。当然今後木質バイオマス等々で雇用も増えますから、土地と人材とお金を地域循環させるというミクロ構造と二つ合わせまして、背骨構造としての送電網と、それから、電気自動車化ですね。電気自動車の言わば未来の自動車社会を日本が最初に実現していくことと、それから、ミクロでのこういった形での農業と、それから、エネルギー作り、電気作りと食料作りというのを地域のミクロレベルで促進するという政策を同時に実行することができるのではないかとというのが今日の提案でございます。

駆け足でございましたが、以上です。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、御質問をお願いします。

○坂村委員 これは、どこか具体的に今の御提案のところやる場所とか、そういうもの

があるわけではなくて、こういうことをやったらどうだろうかという御提案ですか。

○山崎代表理事 提案書の中には、こちらの高速道路の基幹送電網と、それから、自動車社会の実現につきましては、私どもで自然資源賦存量とか、高速道路の整備とか、全国でいくつか方法はあると思うのですけれども、非常に有効であろうと思っているのは盛岡広域圏というところがございます。

盛岡市そのほかの8市町村、広さでは奈良県と同じくらいありまして、この地域の、例えば、葛巻町というところは既に電気の自給率が百数十%、食料も100%を超えている。そのほか地熱については、各所でこれが非常に盛んでございますので、そこでの実施というのを一つの契機として始められればよろしいのではないかと。

○坂村委員 そういう話はそこの地域の方とできているということですね。

○山崎代表理事 岩手県の盛岡広域圏振興局、それから、7市町村に先般招かれまして、こういったことを提案し、御推薦したいということを申し上げてまいりました。

2番目のこちらにつきましては、どうしてもミクロの地域の話でございますので、特に岩手県の中で適地となるのが葛巻町というところでございます。これは風力発電等々で非常に先進的なところなのですが、そちらでのエネルギーの地産地消、それから、農地の有効活用、そのほかでは、ある大学が非常に広大な農地を保有しておられまして、こういった形など、特に耕作放棄地等の農地の有効活用ということで御提案を受けております。

○坂村委員 それは分かりましたけれども、その中で特に一番緩和してほしいという規制は何ですか。

○山崎代表理事 まず、第1のほうの高速道路の送電網の地中埋設ということにつきましては、そもそも制度的にまだ送電をする云々についての規定がされていない。

○坂村委員 それは、規制ではない。何かの法律があるからそれができないのを規制と私たちは言っているわけなので、そういう法律がないとかと言われると、それは何と云っていいか。

○八田座長 規制改革と考えれば。

○坂村委員 緩和ではなくて規制改革ですね。それならば。

○山崎代表理事 そうですね。おそらくそこまでまだ議論が行っていないので、そもそも規制もないという世界だと思うのです。

だから、規制もないが、多分やっつけいこうとすれば、色々そこからルールを作らなければいけない。それを積み上げ型で、高速道路でこうやり、積み上げ型で自然エネルギーをやっていたら到底二つは一緒になりませんから。

○坂村委員 今までの日本のやり方を見ていると、多分規制になるだろうからという予防みたいな話ですか。

○山崎代表理事 その意味では、規制改革でございますね。これは事実上、言わば民間企業ではあるので、実行するのに法的規制が現在存在しているわけではないので、理屈だけ言えば、こうやってNEXCO西日本が書いているくらいですから、高压超電導ケーブルを引こ

うと思うと引けるはずなのですが、実際には全く行われていない。

○坂村委員 行われていないというのは、やろうと思ってうまく行かなかったのか。それとも、もっと別の面というのがありますよね。資金もあってやろうと思って、それでやったらダメとなった。だからできないというのと、もっと別の色々な問題ですかね。

○山崎代表理事 これは両方の面があると思います。やったからといって、NEXCOにとって現時点ではメリットがないということが一つ大きいわけで、つまり現在は道路特定財源として結局NEXCOは料金しか取れないわけです。一方で、道路特定財源というのは国の収入に入ってきますので、そちらをこちらにくださいということは言えないわけです。

ですから、組織間をまたがった財政調整をやる必要があるというのが一番大きなポイントで、実は税務的に言えば、本当は道路特定財源というので立法の趣旨はそうになっているし、税金を8兆円とか9兆円取っているのは必ず受益者負担に還元しますと約束しているのです。高速道路を走っている人からも取っているんで、本来であれば、税理論から言えば、高速道路ユーザーに還元しなくては、ただの消費税しか取れないはずなのですが、現実にはそれが行われていない。エアポケットがあるわけなのです。

ですから、料金しか見ていないNEXCO、一方で、一般財源化してしまうからどこにお金が使われようと全くコントロールが効いていない。それを、本来の税理論である高速道路の受益者還元と考えて8,000億円は見なして、それだけ財源があるのですよという話をしてあげれば、初めてこれが付けられるということになりますので、その意味では、組織をまたいだまさに国家戦略的に税体系と、それから、この規制のあり方を変えれば、規制改革をすれば、実行は案外可能なところかと思えます。

○八田座長 道路で地代を取れるようにしようという重要な話ですね。だけど、これはかなり長期的な課題であると思えます。

それで、こちらの発電のほうですけれども、今は自然エネルギーで発電したら、その地域の電力会社にFITで買ってもらえるということになっているわけですが、これをどういうふうに制度として直そうというふうにお考えですか。

今、特定何とかという制度がいくつかありますけれども、それを利用なさるのか。それとも、地産地消で、内部で使うものは始めから数量を決めてやって、その残りを外に出すのか。あるいは、外に売る分を最初から契約で決めて、その内側は全部、中で使うのか。その辺の仕組みはどういうことをお考えですか。

○山崎代表理事 例えば、葛巻町では、自分たちが作っている電気はフィードイン・タリフの購入してもらった値段よりはるかに実は安く作れるのだと。だから、地域の中でもっと安い電力を供給してしまいたい。でも、余っている電力がある。それはちゃんとフィードイン・タリフを適用して買ってほしい。

今、この混合が認められていないわけで、どちらかしかない。特定供給者になって自分で安くやるのはいい。でも、電気が余ってしまうと、今度はそれを買ってもらえないという矛盾が存在していますから。

○八田座長 特定供給者になった上で、余った分を売りたいと。

○山崎代表理事 余剰電力はフィードイン・タリフを利用できるというふうにすれば、双方にメリットが出るのではないか。それによって、電気代が非常に安いということで、例えば、他の地域や海外から企業を誘致することもできる。

○八田座長 特定供給者になった上で外に売るというのは、普通はないわけですね。

○山崎代表理事 普通は制度として想定されていないので、どちらかしかないです。

○八田座長 そうすると、売り方に何かある種の仕組みが要りますね。始めから決めた量を毎時間、毎時間売ることか。それとも、こちらで使う分で余ったのは自動的に垂れ流すよとやるのか。その辺の仕組みはありますね。

○山崎代表理事 住宅での余剰電力とかというものは、余ったものを垂れ流していくだけでも引き受けるという枠になっているわけです。ですから、現実的には上限を決めて、その範囲内であれば引き取りをしますよという形であれば、十分に対応できると思うのです。電力会社においての問題は、受入れ上限を超えて送られると困るという問題があります。

○八田座長 これはある意味で、今の電力システム改革で解決しようとしていることはちょっと早目にやってほしいというようなことですね。

○山崎代表理事 そうです。やったほうが良いということですね。

しかし、それがミクロ的なものを積み上げて大きくなったら、実はこの岩手県の広域の8市町村はもう既に自然エネルギー発電量が多いものですから、ほぼ半分のいわゆるグリッドはもう東北電力はいっぱいで受け入れないと言われてしまっているのです。ですから、マクロの送電網問題をこちらで解決しないと、せっかく発電ができるのに、このミクロは使えない。そういう二つが連関をしていると思います。

○八田座長 では、こう考えてよろしいですか。葛巻町では、出来た自然エネルギーは電力会社を買ってもらって、そして、自分たちは普通の電力価格でもって買っている。だから、そちらのほうがかえって高くなっちゃっているということですね。

○山崎代表理事 はい。ですから、結局彼らはものすごい風力発電とかで有利で低価格でできるのに、それを産業立地として全然価格競争力として利用できない。そうすると、見学する人は多い。だけど、全然人口も増えないし、そして、企業も何も来ないというところが彼らの悩みなのです。

そこは確かに認めてあげたほうが、電力システム改革の目的が日本全国における電力価格の競争的低下だとしたら、むしろ地域別の競争がそうやって始まってくれば、確かにそれは有効なあり方だと思います。

○八田座長 ちょっとくどいようですけども、フィードイン・タリフがうんと高い40円だか何だかで、その次に東北電力から買ってくるのが20円かそのくらいの決まった電力価格ですが、本当はもっと安く発電できるということですね。

○山崎代表理事 彼らは風力を10円くらいで作れます。ソーラーだと40円ですけども。

○八田座長 それで、二十何円だから産業立地で他の会社を呼んでこられないから、元来

のえらく安い10円でもって企業を呼んできたという話ですね。

○坂村委員　そういうことを言っている人はいますよね。エネルギーの地産地消をもっと進めたほうがいいということで、今みたいに電力を固定の高値で買い付けるようになっていったら、破綻するに決まっているのだから、ヨーロッパでは皆、破綻していますね。今の制度はどこかで変えなきゃならない。

○八田座長　ドイツでは破綻しているが、これをやれば破綻を遅らせるということでしょうか。

○坂村委員　ただ、ここの特区と関係あるかどうかはよく分からないですね。そういうことは絶対やったほうが良いとは思いますが。

○山崎代表理事　これは一つの例として、おそらく全国でここだけではなくてかなり抵コストで作れるところなどでは認めていってやることは非常に意味が出てくると思います。

そうすると、今、電力会社から買うのは23～24円ですけれども、ここだと10円で作れる。非常に電気が安いのだというところが出てくるわけです。そこでやはり競争メカニズムが出てくる。どんどん作られてくると、送電網が出来ない。それだったら、早目にこれをしておいたほうが、どうせEVのための送電網というのは全国道路上、張りめぐらさなければいけないのは分かっているわけですから。

○坂村委員　道路の送電網と電力買い付け問題がリンクするかどうかは地域にもよるし分かりませんが、地産地消は分かりませんが、ペアではないかというのはちょっとよく分からない。

○山崎代表理事　なぜそうかと言いますと、現実には再生可能エネルギーは非常に発電が増えるものですから、もう既に容量不足問題が顕在化しているのがこの地域なのです。

○坂村委員　その地域では多分そうなのかもしれないですが。

○山崎代表理事　ですから、ここが一つモデルとして、横浜とかそういうところはもちろん消費は多いけれども、別に発電はないわけですね。ですから、こういう広大で8市町村だけでも奈良県と同じで、地熱もあれば風力もあればバイオマスもあれば、ものすごい発電を実はできる。しかも安いのだというところの電力が使われない。

○八田座長　これはここの葛巻も良いけれども、例えば、稚内でべらぼうに高い値段でもって北電に売って、そして、本州に売るという無駄をやるよりは、元々安いことから、そこに色々な製造業を持ってくれば良いのではないかという話ですね。

○山崎代表理事　それもあります。

○八田座長　分かりました。他にございますでしょうか。

それでは、時間がなくなったので、残念ですけれども、どうもありがとうございました。