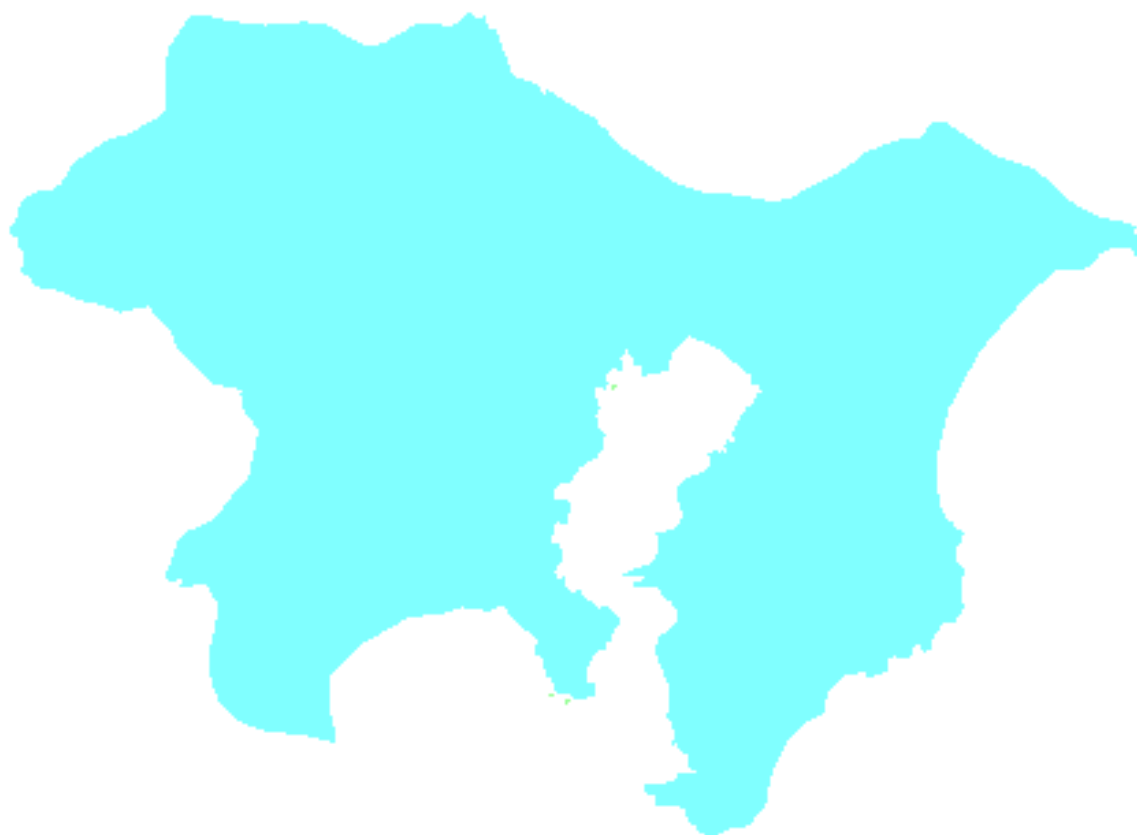


第5回首都圏連合フォーラム
報告書



九都県市首脳会議

目 次

I	プログラム	1
II	出席者	3
III	議事録	7
	1 座長あいさつ	8
	2 意見交換	9
	3 まとめ	36
IV	第5回首都圏連合フォーラム宣言	40

第5回首都圏連合フォーラムの開催趣旨

今後の首都圏における連携施策に取り組むため、九都県市の首脳と経済界の代表等民間の方たちなどによるフォーラムを設置し、行政と民間の取組状況を踏まえ、幅広く率直な意見交換等を行っております。

今回の第5回首都圏連合フォーラムは、「地球温暖化への対応 ～成長につながる首都圏のスマートシティ戦略～」について意見交換を行います。

九都県市首脳会議について

1 構成員

埼玉県知事、千葉県知事、東京都知事、神奈川県知事、横浜市長、川崎市長、千葉市長、さいたま市長、相模原市長

2 経緯

昭和54年(1979年)に六都県市首脳会議として発足し、平成4年に千葉市長、平成15年にさいたま市長、平成22年に相模原市長が加入し、現在の九都県市首脳会議となりました。

3 会議の目的

九都県市の知事及び市長が長期的展望のもとに、共有する膨大な地域活力を生かし、人間生活の総合的条件の向上を図るため共同して広域的課題に積極的に取り組むことを目的としています。

I プログラム

<日時>平成22年11月15日(月)

14時30分～16時00分

<会場>六本木ヒルズ森タワー40階

六本木アカデミーヒルズ40

1 開 会

2 あいさつ

3 意見交換

テーマ

「地球温暖化への対応

～成長につながる首都圏のスマートシティ戦略～」

4 まとめ

第5回首都圏連合フォーラム宣言

5 閉 会



Ⅱ 出席者

地域経済団体の代表

(敬称略)

まつ なが いさお
松 永 功

埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭

2010年から現職。株式会社松永建設 代表取締役会長。

社団法人さいたま観光コンベンションビューロー理事。



いし い とし あき
石 井 俊 昭

千葉県商工会議所連合会会長・千葉商工会議所会頭

2010年から現職。(社)千葉県法人会連合会会長。

千葉県警察官友の会連合会会長。千葉県経済同友会顧問。

首都圏中央連絡自動車道建設促進県民会議世話人。

千葉県経済諮問会議委員。千葉県行政改革推進委員会委員。



おか むら ただし
岡 村 正

東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭

2007年から現職。(株)東芝相談役。日本商工会議所会頭、

関東商工会議所連合会会長、日本銀行参与、

経済産業省中小企業政策審議会会長、

子育て応援とうきょう会議会長、(社福)東京都共同募金会会長。



さ さ き けん じ
佐々木 謙 二

神奈川県商工会議所連合会会頭・横浜商工会議所会頭

2007年から現職。日本発条(株)代表取締役会長。

日本商工会議所副会頭。



やま だ おさ みつ
山 田 長 満

川崎商工会議所会頭

2010年から現職。東京 J A P A N 税理士法人理事長。

川崎市地域雇用創造推進協議会代表、

川崎ものづくりブランド推進協議会会長、

かわさきイノベーション連絡協議会会長。



かわ もと よう じ
河 本 洋 次

相模原商工会議所会頭

2001年から現職。東邦電子(株)取締役会長。相模原市産業振興財団理事長、

相模原市公共交通網の整備を促進する会会長、

相模原市フィルム・コミッション協議会会長、

相模原市特別職報酬等審議会会長。



有識者

(敬称略)

かしわ き たか お
柏 木 孝 夫

国立大学法人東京工業大学 教授

東京農工大学大学院教授を経て、現在、国立大学法人東京工業大学教授。
経済産業省産業構造審議会臨時委員、産業技術分科会委員 他。専門分
野は、環境・エネルギーシステム工学、冷凍・空気調和、応用熱工学。



とり はら みつ のり
鳥 原 光 憲

東京商工会議所副会頭・環境委員会委員長、
東京ガス(株)取締役会長

2010年から現職。東京ガス(株)取締役会長。
日本商工会議所特別顧問・環境専門委員会委員長。
(社)日本ガス協会会長。厚生労働省労働政策審議会委員。



九都県市首脳

うえ だ きよ し
上田 清司 (埼玉県知事)



もり た けん さく
森田 健作 (千葉県知事)



いし はら しんたろう
石原 慎太郎 (東京都知事)



まつ ざわ しげ ふみ
松沢 成文 (神奈川県知事)



はやし ふみ こ
林 文子 (横浜市長)



あ べ たか お
阿部 孝夫 (川崎市長)



くま がい とし ひと
熊谷 俊人 (千葉市長)



しみず はや と
清水 勇人 (さいたま市長)



か やま とし お
加山 俊男 (相模原市長)



Ⅲ 議事録

1 座長あいさつ

東京都知事 石原 慎太郎

皆さん、こんにちは。

本日は、お忙しい中ありがとうございます。なかなか厄介な時代になってしまいました。この辺でやはり行政の担当者、経済の担当者の方々が知恵、率直な意見を出し合い、日本の頭脳であり心臓部である首都圏が、日本を引っ張っていかなきゃならない責任があります。

最近になって始めました、経済界の方々に加わっていただいたこの首都圏連合フォーラムは、ますます時代的に意味のあるものとなると思いますので限られた時間ではございますが、率直にご意見を賜りまして、行政の担当者も大いにそれを活用し、選ばれた者としても、国民、県民の期待にこたえていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それから、所用が重なっておりますので、中座いたしますが、かわりに猪瀬副知事が担当します。よろしくお願いいたします。



2 意見交換

○進行

それでは、今回新たにご参加くださいました方々をご紹介しますと存じます。

埼玉県商工会議所連合会の松永功会頭でいらっしゃいます。

千葉県商工会議所連合会の石井俊昭会頭でいらっしゃいます。

川崎商工会議所の山田長満会頭でいらっしゃいます。

相模原商工会議所の河本洋次会頭でいらっしゃいます。

続いて有識者として、東京工業大学の柏木孝夫教授でいらっしゃいます。

同じく東京商工会議所環境委員会委員長の鳥原光憲副会頭でいらっしゃいます。

それではまず報告事項につきまして事務局より説明事項がございます。

○事務局

事務局よりご報告します。資料「首都圏の社会資本整備に関する提言」をご覧くださいと存じます。これにつきましては、本年8月3日に提言として実施しております。我が国の国際競争力強化に向け首都圏の道路、空港、港湾の重点的整備を関係省庁に提言しております。首都圏の広域的課題に行政と民間が一体となりまして首都圏として初めて提言を取りまとめたものでございます。

提言の具体的内容については、お手元に配布しました資料をご参考にさせていただきたいと存じます。事務局からは以上です。

○進行

それでは、テーマでございます地球温暖化への対応につきまして、東京商工会議所岡村会頭に座長をお願いしたいと存じます。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

ご指名いただきました東京商工会議所の岡村でございます。どうぞよろしく願いいたします。つたない進行役ではございますが、お許しをいただきまして、活発なご意見をいただければと思います。

今回は成長につながる首都圏のスマートシティ戦略についてということで、ややまわり廻ったような話になっています



が、基本的には環境と経済の両立をどう図って、どう環境対策に臨んでいくかということがテーマでございまして、具体的には4つほど既に手元にお届けしていると思いますが、

1つは都市全体の効率的なエネルギー利用ということで、主としてエネルギー問題。

2番目には環境負荷の少ない都市構造、交通体系ということで、これはインフラ関係と。

3番目に、環境関連産業の育成・雇用創出ということで、経済の成長。

4つ目に、環境コミュニティーということで、環境問題はやはり住民や市民団体、あるいは、企業主が自主的に行うことが必要である、その観点をこれからどう捉えていくか。

4つの大きな問題を、これから議論いただくわけですが、自治体、企業、国の役割なども踏まえてご議論をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、初めに柏木先生から論点提供をしていただきたいと思います。15分ということで、短い時間で大変恐縮ですが、よろしくお願いします。

○柏木東京工業大学教授

今、世界の3つの事実というのがあります。こういう政治がらみの先生方というのは数に単純な方がよいと思っています。

まず、4分の1。世界の中で69億人いますが、世界の中で電気がない暮らしをしているのが、4分の1の16億人です。

それから3分の1というのが、チャイニーズとインディアンが世界の3分の1。だいたいチャイニーズは公称13億人、インディアン11億、12億人かもしれない、24億人でしょうね。ですから世界の中で人口が3分の1。彼らの中で4割くらいはまだ電気を使っていないかもしれない。

それから、半分というのは2分の1。4、3、2とききましたね。これは、世界で確認されている石油の確認埋蔵量です。これは富士山をカップにしたらどれくらいだと思いますか。半分しかない。

こういう事実を踏まえて、これから爆殖するであろう中国、インド、ベトナムもそうかもしれませんが、彼らが我々と同じような暮らしをしてみたら、石油埋蔵量は富士山のカップ半分ですから、化石の枯渇というのは目に見えているわけで、争奪戦に



なるわけです。そういう意味ではやはり化石から非化石への流れを加速させる。

もう1つ、今はまさに高炭素社会です。今、低炭素というキーワードでモノが語られることが多いですが、低炭素社会をやっているところはどこもない。強いて言えば、フランスぐらいでしょうか。あとは再生可能エネルギーをどう高めていくかですね。私は現政権、旧政権の双方に関与していますが、自分の主張を言っているだけです。

今、現政権の指名で固定価格買い取り制度をやっているとして、今年いっぱいにつけて法律を出すということを考えています。通るかどうかはわかりません。高いものを市場に入れていくわけですから、市場原理では入るわけがない。誰かが負担するわけです。マジックは全くありません。国民負担になるわけです。今度サーチャージが増えるとどうなるかという、こんなに増えるのだったらちょっと待てということになるかもしれません。

再生可能エネルギーの中で、我々が狙っているのは太陽光発電です。旧政権の麻生首相時代に官邸に呼ばれました。彼は20という数字が大好きで、2020年の新エネルギーの目標はいくらかと。2020年、2005年ベースの太陽電池の導入量を20倍の2,800万キロワット入れると、2,800万キロワットということは、3件から4件に、南向きの屋根に3キロワットから4キロワット太陽電池が全部入ってくるという事態です。今はまだ300万キロワットしか入っていないですからね。これをこの10年間で入れていくというのは大変なことです。そのために現政権では、国民からサーチャージをとって固定価格の買い取りをやると。

昨年家庭用の住宅、非住宅だけは、太陽光発電からの余剰電力を48円で買い取り始めた。昨年度は2ヶ月だけですからサーチャージはまだ0ですけど、来年くらいから徴収が始まります。東京電力は需要が大きいですから、あんまりサーチャージは払わないで済む。九州に行きますと1軒あたり月に5円くらい取られるんじゃないでしょうか。それが今度の制度で、再生可能エネルギーの全種、全量を固定額買い取りだとなりますと、バイオマスから地熱から中小水力から風力から全部全種、全量になります。大体2020年で1軒あたり200~300円のサーチャージが月についてくる可能性がある。それを是とするか非とするかは、これから考えていくことになると思います。

いずれにせよ、世はまさにまだ高炭素社会ですが、高炭素社会の中にこれからの経済成長はないと私は思っています。できれば化石から非化石の流れを加速させる。か

つ、それだけではだめなので、よく、それだけでいけると二者択一のようなことを言う人が多いですが、全くそうではなくて、やはり、化石燃料の高度利用と両輪で対応してこないと、本格的な経済成長は簡単には見込めないと私は思っています。この両輪をどうするか。これから 2020 年にかけてエネルギーのパラダイムのシフトが起きてくる時代です。

今申し上げた固定価格買い取りをやりますと、一挙に太陽電池等が増える。そこで問題なのは、ただ増やせばいいかというところではないのです。電力というのは、50 万ボルト、100 万ボルトから、ずっと電圧が下がってきて、一番末端が 100 ボルトです。100 ボルトのところはいつもエネルギーを消費するだけだったのが、そこに太陽電池がついてくるわけです。一番末端から今度は電力の噴き出しが出てくることになります。そうすると電力会社もたまったもんでなくて、消費してるなと思ったら、晴れてきたら電力の噴き出しが出るわけですから。そこに電信柱に ICT を入れたり、リチウムイオン系などの電池を入れたりして、もし需要と供給の関係のバランスがずれたらそこでエネルギーをしまっておく。またいろいろなところにセンサーを入れる。家の中にはスマートメーターが入り、それら全部に携帯電話と同じ機能を持たせる。この電話機能が電力計に入ってくるわけです。電力会社がそれでリモートスイッチ、リモートセンシングができる。鳥原会長のガス会社も安全の観点から既にやっていますね。こういう情報通信を使ったセンシングをやっているわけです。そのコンセプトを、アメリカのオバマさんはスマートグリッドと呼んでいます。今までの一方向だけの流れを、ICT を入れて双方向で制御をかけていこうとするものです。

太陽光発電の導入量はそういう系統対策コストも考え併せた上で、社会コストミナムとはどうあるべきかを考えるべきなのです。低炭素型に持っていくにはどうすればいいかを総合的に考える時代がやってきたわけですが、低炭素というと既に述べたように、現状レベルのエネルギーシステムの延長線上にはないわけです。非化石系を入れたりいろいろなことをやるわけですが。そうすると今まででしたら売れて売れて困る商品であればどんどん会社を大きくしていけばよかったのですが、売れない商品の中にどうやって成長戦略を見つけるんだということになり、今の政権も前の政権もそうですが、一番厳しい問題に直面しているのです。

通常は M & A になるわけです。これから 10 年間かかってエネルギー業界は M & A の非常に大きな変化が現れてくる。ですから、簡単に言えば、本州には 6 社電力会社

がありますが、電力会社がずっと6社であり続ける保証は全くないわけで、これは3つぐらいのグループになってアライアンスを組むかもしれません。その時に電力会社のような大物がM&Aを始めると、地域に根ざした小さなガス会社などを取り込むかもしれません。ガス&パワーモデルができてくるかもしれない。そこに車も入ってくる。大事なことは、こういうふらふらした不安定性の電源がたくさん入ってくるということは、間違いなく、何かその不安定性を吸収するものがなければしょうがないわけで、それが普通は電池なんですね。この携帯電話のリチウムイオン電池というのは、3ワットアワーです。100ワットの電球は2分しかつきません。軽自動車の三菱アイ・ミーブがどれくらい積んでいるかというところと5,000個分、プラグインハイブリッドのプリウスが5.2キロワットアワーですから、1,500個分くらい積んでいるわけです。ですからそういう意味では、ちょうど暮らしとエネルギーと車のイーモビリティというのは極めていいマッチングをしているということになります。これが、低炭素型社会に暮らしとエネルギーを変えていく一つの大きな機動力になってくる。

この元年はいつか。これは2012年と言われていています。今まで電気自動車、すなわちイーモビリティの商用化は、2013年、14年と迷っていましたが、早まり、もろにアメリカからの波も入ってくる、日本の中でも成長戦略がここにあるということで、2012年に日本の車のメーカーは揃ってイーモビリティを出してくる。もちろんトヨタはもうプラグインハイブリッドというのを出していますね。三菱は既に売り出している。これからは2012年を契機にダイヤモンドサイドのエネルギーシステムに車が入ってくる。

そうすると、世の中変わりますよ。屋根に太陽電池、給湯器のかわりに燃料電池、車のかわりに電気自動車、イーモビリティ、あるいはプラグインハイブリッド。ちょうど一軒家が使うエネルギー量と車が持っている蓄電している量がマッチングするところが非常によい。ですから、夜間電力を蓄電して負荷を平準化できる。そして、今度はピークル to ホーム、要するに夜間電力で充電して、昼間にピークになるエアコンをつける時は、今度はピークル to エアコンということもあるし、どこかに奥さんが買い物に行けば、ピークル to スーパーマーケットということもあるわけです。プラグイン車でポンとプリペイドカードを入れておく。スーパーマーケットがピークの時には電気を売る。今ならいくらかで買い取ってくれる。そしてある程度買い物をすれば、太陽電池からの電力をこの車が蓄電して帰ってくるができる。

すなわち車自体が電力の融通の一つの大きな移動体になってくる。ある意味では、スマートハウス、スマートコミュニティ、さらにはスマートマンションなんていうのもできてきます。スマートマンションになりますと、大体1軒に1台車があったとして、都市部以外だと1軒に1台は車があると思いますが、2台持つ必要がなくなる。カーシェアリングのシステムが入ってきて、屋根に太陽電池、その不安定性を取るために車という蓄電池がデマンドに入ってくる。これは、まさに社会コストが最も少なくスマートができてくる一つの大きな機動力になる。低炭素化というエネルギー市場が縮小してゆく中に、成長戦略を見出していくとなるとどこでやるかということ、今まで述べてきたように、スマートシティのような形でコンパクトなシティをつくり、既存のメガインフラを基盤に分散型ネットワークを入れて、かつ自然エネルギーを最大に取り込み、そしてそこに車がセットに入ってくることによって、自然エネルギーを内部に取り込んだ低炭素型のコミュニティーができてくる。今度は住宅地がこういう低炭素型コミュニティーになってきますから、今度はそこで出てくるグリーンパワー、これを都心部のほうに託送すれば、これをスマートシティと呼ぶわけです。それをどこでこれから実践していくのか。私は、財源が潤沢にある首都圏でこういうものが部分的にできてゆくのではないかと考えています。

最後に申し上げたいのは、M&Aの中に成長戦略を見出す。今の日本は財源がありませんから、一番手っ取り早いのは、スーパー特区なんです。対象領域の規制を取りはずし、真っ白にするわけです。スーパー特区にする特区構想自体は、お金をかけない成長戦略ではないかと私は思っています、そういう意味ではある地域の一部をスーパー特区構想にして、これを環境未来都市なるものに位置づけ、あるいは、スマートコミュニティのような形で位置づけをし、そしてお金をかけないでまず規制を少し取り払うことによって経済成長を成し遂げる。そこにはM&Aが入ってきます。ガス&パワー、石油と、ICT、車の産業等が入ってきて、そしてアライアンスを組む。そのアライアンスを組んだものを、そっくり例えば高炭素型社会のチャイナ、ベトナム、インドに輸出していく。ここら辺が日本がこれから成し遂げられる一つの大きな力なのではないかというように思います。

これをどこでやるかということ、結局はトップダウンでやらなければならないと私は思っています。今、スマートコミュニティ構想というのが経済産業省ベースで4つ選ばれております。横浜市は、私ども審査員をやらせていただきましたが、大変、志が

高く、ガス&パワーモデルになっているし、車もイーモビリティが入っている。そこにICTが取り込まれて、日本のスマートシティ構想のショーケースを見せようとしているわけです。

そういうモデル構想が実証されますと、それをそっくり例えば中国に移転していく。その中に日本の経済成長みたいなものが見出されるように思っています。今日この会議の中で、この構想を誰が主導するのかというのをよく考えていただきたい。このあいだ日立の中西社長と話をしている、スマートコミュニティはいい、NEDOの中にはスマートコミュニティアライアンスがあって、500社以上が参画している。ところが、誰がイニシアチブを取るかが明確になっていない。例えば日立とか東芝が出るとなると、電力会社が待てという話になるし。電力会社がイニシアチブを取るという話になると、それもちょっと待てということになる。誰かが取らないとアライアンスを組み、推進できないんです。

誰が推進するかというと、私は自治体の役目だと思っています。地産地消のシステムを推進するには、一番住民に近い、自治体がまずイニシアチブを取り、そしてそのパワーによって企業がアライアンスを組める。アライアンスを組むというのは、SPCのような形で、すなわちスペシャルパーパスカンパニーのようなものをつくって、複数の企業が出資をして、そこでのエネルギーサービスを行うサービス会社を設立する。こういうビジネスモデルにすれば、最初のステップは急速に進められるのだろうと思っています。

ですから、まずは官がオーソライズするというところから始めないと、口で言うのは簡単ですが、言葉だけで終わる可能性がある。早急に手を打たないと、2020年にはGDPが14、5番目の国になるかもしれないという危機感を持っています。トップレベルでのご判断をいただきたいと強く思います。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

柏木先生ありがとうございました。大変短いプレゼンテーションで先生も言い尽くしておられないこともございますので、ディスカッションの中でいろいろアドバイスをいただきながら議論を進めていきたいと思っております。

2年前にも地球温暖化問題について議論をさせていただきました。2年前と今を比べるとはるかに環境技術も進み、環境問題に対する意識も進んでいるということですので、ぜひ、これからの具体的な議論には、実践的なご提案をいただいてそれを今日

の一つの大きな目標にして進めていきたいと思っています。

与えられた議論の時間が 50 分ということで、お 1 人 3 分話していただくと終わってしまうという感じですので、発言は簡潔にできれば、ということで冒頭をお願いしております。

先ほどお話がございましたように、既に横浜市さんでは、スマートコミュニティのお話が始動していると伺っておりますので、まず冒頭に横浜市さんからご発言いただけたらと思いますのでよろしくをお願いいたします。

○林横浜市長

はい。ありがとうございます。それでは簡単に、お手元のスマートシティプロジェクトの資料に沿いまして、どのようなことを行っているかをお話させていただければと思います。

本市では、経済産業省のお話もありましたが、次世代エネルギー社会システム実証地域に選ばれました。これは、横浜スマートシティプロジェクトとして、本市が提案したものを選んでいただいたわけでは



具体的な実証地域でございますが、3 か所で取り組みます。先進的な都市づくりを進めているみなとみらい 21 地区で、今回の A P E C の舞台になったところです。それから、郊外の大規模団地の港北ニュータウンです。さらに、中小企業の工業団地と住宅が隣り合って立地しているという横浜南部の埋立地、ここを我々は金沢グリーンバレーと呼んでいますが、この 3 か所で実証していこうということです。

この横浜スマートシティプロジェクト、Y S C P と略しておりますが、この目的は、2014 年までに実証地域全体で、6 万 4 千トンという大胆な C O₂ の削減を実現することです。そして、この実証実験で構築した様々なシステムをパッケージとして、アジアを初め世界に展開するという事です。具体的な取組ですが、資料の右上にありますように、太陽光発電システム、住宅や業務ビル単位のエネルギー管理システムなどを導入しまして、これをネットワークでつなぐことによって、地域全体でエネルギー使用の最適化を実現する地域エネルギーマネジメントシステムの構築です。また、電気自動車を大量に導入しまして、交通システムにおけるエネルギーの有効利用を図ります。平成 26 年度までに、太陽光発電 27 メガワット、電気自動車約 2,000 台の導入を目指しています。

このプロジェクトの特色ですが、こうしたシステムを、導入しやすい新規の開発地域ではなく、市民の皆さんが実際に暮らしている既成の市街地に導入することで、汎用性の高いシステムを目指すことが挙げられます。これは横浜の今回のプロジェクトの特徴です。このプロジェクトの推進体制ですが、資料の右にYSCP運営体制とありますが、こちらに各企業の名前が出ています。東芝、日産自動車、東京ガスなど民間企業7社と横浜市が共同で推進していきまして、企業の英知を結集して、実用化まであと一步に迫った最先端技術を、横浜を舞台に実現させていきたいと考えています。

プロジェクトのもう一つの意義ですが、経済の活性化です。本市にもさまざまな技術やノウハウを持った企業が、規模の大小問わず数多くあります。そうした企業が技術革新にチャレンジしたり、新たなビジネスチャンスをつかんで成長発展していくことが、地域経済の活性化に直結しています。このため、スマートシティプロジェクトと、地元企業を結びつけるために、役所側の体制強化にも取り組んでいます。

昨日終わりましたAPECに合わせ、スマートシティプロジェクトの取組の一環を、APEC会場のみなとみらい地区の住宅展示場で、デモンストレーションを行いました。ここでは、スマートシティを構成する電気自動車や家庭のエネルギー管理システムといった要素技術を、身近な生活空間をイメージさせるモデルルームに溶け込ませて展示することで、会議に参加された方々や、メディアの皆様にはわかりやすくご説明いたしました。APECの会議参加者の要人の方々にも、ご覧いただき、参加企業の技術力を海外に発信することができたのではないかと考えています。

実は、同じみなとみらい地区を舞台に、民間参加型の総務省事業として、お話に出ました通信技術、ICTを活用したエネルギーマネジメントの実証実験も始まっています。こうしたプロジェクトを集中的に展開することによって、横浜市全体を都市環境技術のショーケースとしていきたいと思っています。

市民や企業の皆様に無理や我慢を強いる地球温暖化対策は、決して長続きしません。今後、何十年も温暖化対策を着実に進め続けていくためには、仕組みづくりが重要で、その一つが、スマートグリッドを基盤とした次世代のエネルギー社会システムだと考えています。

本市では、このスマートシティで実証した技術の海外展開を目標に据えて、積極的に取り組んでいきたいと思っています。アンケートで調査させていただいても、環境技術の開発に市内の企業も取り組んでいきたいとおっしゃっています。

先生からのお話もありましたが、行政としては、これを繋いで、リーダーシップも取りつつ推進していくことを考えています。どうもありがとうございました。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

どうもありがとうございました。

基本的な技術を集約して社会システムを構築して、それをさらに海外展開、ビジネスにしようという非常に大胆な試みだと思います。

皆様方、横浜のプロジェクトに対するご質問でも結構ですし、各地域で取り組まれている事例でも結構ですので、ご自由にご発言いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○松沢神奈川県知事

神奈川県です。今、横浜の林市長からスマートシティのご説明がありまして、神奈川県でも4年前に電気自動車の時代を予測して、おそらく全国で一番早かったと思うのですが、関連企業と県と大学で、産学官連携のプロジェクトをつくりまして、電気自動車の開発から普及につなげようというプロジェクトをつくりました。



実は、当時はまだ電気自動車といっても、今のように脚光を浴びていない時代で、随分いろいろと馬鹿にされました。まず、職員もみんな反対。自動車メーカーもようやく三菱あたりが本格的にやろうと言いだしたその前だったかな。実は、地元の日産自動車も何度も通って口説きまして、トヨタやホンダの後をハイブリッドで追いかけても勝ち目はないのだから、それはあきらめて次の技術に行った方がいい。リチウムイオン電池の自動車は可能性があるんで、これに特化してやったらどうかと。

やはりゴーンさんは頭の切りかえが早くて、そういう時代だということで、リチウムイオン電池の自動車の開発にドーンと重点を置いたんです。その時にトヨタにも行きましたが、「松沢知事、これからはハイブリッドの時代ですよ。電気自動車なんかまだまだ先の技術で、これからの自動車はみんなハイブリッドになっていくんです」とすごい自信でした。でも、今はトヨタは焦ってますね。逆に13年か14年までには、トヨタも電気自動車やらなきゃだめだという状況でした。

私が電気自動車を発想したのは、今、先生からもお話があったように、単に自動車の動力が化石燃料から変わるというだけではなくて、電気自動車には街を変える、暮

らしを変える可能性があるんだというコンセプトだったんです。先生のおっしゃるとおりです。家庭に電気自動車があり電気がたまっていけば、災害の時のバックアップ電力にもなる。また逆に言えば夜間に充電すればものすごく安い。電気自動車は排気ガスを出しません。極端なことを言うと、街を変えてしまうんです。ショッピングセンターの廊下が広ければ、障害を持っている人は、自動車でお店の前まで行けるような社会もできるわけです。

そういう街全体を変える可能性があるので、これに取り組んできて、「EVイニシアティブかながわ」を昨年からスタートしています。電気自動車を買う場合、県民であれば、補助金が国と県から出る。あと、市町村にも協力してもらっています。神奈川県では電気自動車は、自動車関係税がTAXフリーです。自動車税と自動車取得税を0にしています。急速充電器もとりあえず2014年度までに100か所。100ボルト、200ボルトコンセントは1,000か所置こうと。そして、走っている時も電気自動車によかったなということで、神奈川県の県営駐車場は電気自動車は半額です。神奈川県内で電気自動車で高速道路に乗った場合は半額です。

こういうインセンティブを全部つけて、今電気自動車をどんどん普及させようということ。日産リーフの予約状況も神奈川県が圧倒的に多いということなんですね。

今後、一般の乗用車だけでなく、どんどん動くモビリティを電氣化していこうということで、まず、取り組んでいるのはタクシープロジェクトです。神奈川県では今年と来年で、電気自動車タクシーを100台導入します。これは神奈川県が日産自動車とタクシー業界との連携を呼びかけて進めているもので、タクシー会社が電気自動車を買う時は補助も出しますし、急速充電器を入れる時も補助を出します。これに福祉を掛け合わせていまして、この電気自動車タクシーに乗った人は、障害者手帳を持っていますと、タクシー料金が2割引になるという。こういう福祉目的も絡めて電気自動車タクシーをやっていこうと。

今、力を入れているのは、次の段階に行っていまして、電気バスなんです。これはエリーカをつくった慶応大学の清水先生と神奈川県と。神奈川県内ではいすゞ自動車がバスをつくっています。東芝がこのリチウムイオン電池工場を新潟につくりましたよね。あそこでつくるリチウムイオン電池で東芝が（電気バスに）参加する。そしてJFEエンジニアリングが電気バス用の急速ターボ充電器をつくっているんです。産学公連携で、もう来年早々、電気バスの第一号車の試作ができます。これを使って

デモンストレーションをやって、できれば国のご理解をいただいて、国の環境戦略、グリーンイノベーションと成長戦略に入れていただく。リチウムイオン電池で電氣化された大型バスの一号車ができますが、できれば10台くらい試作車をつくって、これを全国のバス事業者に実証実験していただいて、それから大量生産に入っていく。そうすると、これが日本の輸出産業になっていきます。

日本は今まで新幹線やリニアモーターカーを一つの日本の技術、これは環境対応の技術でもありますが、世界の国々をまわって輸出産業にしています。一方で、世界中で路線バスも観光バスも走っているわけですね。これはみんな排気ガスをまき散らしていますから、これを全部電氣化していこうと。そのプロジェクトを神奈川からスタートしてやっていこうということで、この電氣バスプロジェクトも、いよいよ今年試作車ができますので、1月には皆さんにお披露目できます。来年から本格的な生産に向けた技術開発に入っていこうと思っています。

最後に一点だけ。このリチウムイオン電池は、自動車以外にも携帯電話やパソコンで使われるなど非常に小型化されて充電能力が高くて、今までの鉛やニッケルの電池よりも性能がいいから、ここまで電氣や電池を使った様々な汎用の可能性が出て来たわけです。それと同じように今後は、このリチウムイオン電池を使った汎用型バッテリー、今、エリーパワー社という川崎市にある企業が、ここで汎用型バッテリーをつくってしまして、これは企業のバックアップ電力、家庭のバックアップ電力になりますし、移動式ですから、キャンプファイヤーもできるし、何でもできるわけです。ですからスマートグリッドというITを使った電線網、需要供給のバランスをさせるということと、もう一つは汎用型リチウムイオン電池をそれに掛け合わせて、家庭でも工場でも、あるいはキャンプファイヤーでも、いろんな形で電氣を最適に使って、エネルギーの消費を抑えて、CO₂の少ない社会をつくっていく。

こういうことができるのではないかと思います、今環境技術を持った企業をどんどんサポートして神奈川県に誘致をしていこうとしているところでございます。以上です。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

どうもありがとうございました。はい、どうぞ。

○佐々木神奈川県商工会議所連合会会頭・横浜商工会議所会頭

先ほど、先生がおっしゃった「化石燃料を減らしながら電力を効率的に使う富士山

の半分しかない」ということは、おそらく、石油の可採年数があと 42 年であると言っている話だと思えます。それをいかに長引かせて変えていくかと。

ガソリン車が電気自動車に急に変わることはできないという理由がやはりありましてね。それは、電池の問題とインフラ整備の問題があるわけです。ですから、日本だけでも 7,000 万台ある自動車に急に電気自動車に変わることができないのです。当初、私は、スマートシティの話が中心になるのかと思ったのですが、やはり、EV がキーポイントになっていますので、この件について、少し気になった点をお話しします。



私は自動車関連産業にいますので、ガソリン車から電気自動車への動きが気になるのですが、急に変わることができないのならばどうなるかということ、例えば、ハイブリッドが、プラグインハイブリッドに変わる段階が一つあると思います。これは、1 リットルのガソリンで 60 キロくらい走るであろうと言われているものをカーメーカーは開発しているわけです。これは、明らかに化石燃料の使用量を極めて少なくできるということで、この時代がかなり続くのではないかと。その間にインフラなどのいろいろなものができていく、こういう進み方になるのではないかと私は思っているわけです。

1 リットルで 60 キロ走る車ができれば、10 リットルで東京から大阪に行ける。そういう具合に猛烈に化石燃料を効率的に使えると。その間に、EV のレベルの高いものを開発するという具合になっていくのではないかと自動車に関してはそのように思います。

それから、スマートシティ戦略ですが、2 つ問題がありまして、中小企業の立場で言いますと、こういうものに対してお金がかかると。資金援助もする必要があると。こういうことがまず第一です。

2 つ目に、中小企業にスマートグリッド産業に入ってもらって、どんどんそういう製品を作ってもらって、経済を活性化させる。

この 2 つをぜひやるように、先ほど、柏木先生がおっしゃったようにやはり地方自治体を中心になってやらなければならないですが、そういうした政策が必要なのではないかと思います。以上でございます。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

はい、ありがとうございました。続いて。

○鳥原東京商工会議所副会頭

東京商工会議所の鳥原でございます。

今、スマートシティの話が出ましたので、関連がありまして発言をさせていただきます。私からは都市全体の効率的なエネルギー利用と企業の自主的な取り組みという面で、2点お話しさせていただきたいと思っております。



まず、スマートシティなどによります都市全体の省エネ化というのを私どもも非常に重要な課題であると認識しているところです。先ほどお話がありましたように、横浜市で実証実験が始められておりますが、今後の事業化を見据えて、エネルギー効率を高めやすい、そういう集積地である首都圏にふさわしいモデルについて官民が一緒になって検討をしていくということが非常に大事だというように思っています。

このスマートシティの構築におきましては、国による支援と民間投資の促進というのが欠かすことができないと思っております。幸いにも首都圏では、人口、企業の集積を持ち、投資されやすい環境にあります。民間投資を一層誘発するために、高度な環境対策を行う建築物への容積率の緩和を初めとした規制緩和、税制優遇などのこうしたインセンティブづけですとか、国による首都圏への重点投資などを提言していくことが必要だと思っております。

次に、スマートシティに至るまでもなく足元の話に近い話ではありますが、企業の自主的な取り組みについて申し上げますと、私どもの会員企業の大半を占める中小企業では、資金面、あるいは人材面が十分とは言えずに、省エネ対策はまだ普及、啓蒙の段階にあるというように言えるかと思っております。私どもで一昨年行いましたアンケートの調査でも対策のための情報入手を課題とする企業が多くありました。要するに課題は、CO₂排出量の見える化でありまして、何をすればどれくらい削減できるかを把握することが非常に重要だと思っております。

商工会議所といたしましても、CO₂排出量を把握できるチェックシート、あるいは、中小企業の削減事例、そして、行政の補助等の施策、これらを掲載したホームページを立ち上げて、情報提供をしておりますが、更なる普及を図る上では、無料省エネ診断の拡充というのが重要ではないかと考えています。例えば、東京都の制度では

年間で原油換算 15 キロリットル以上、光熱費の目安では 100 万円程度以上の事業所がこの省エネ診断の対象となっていますが、それ以下の事業所は基本的に対象になっておりません。中小企業でも多くの企業が取り組めば、効果は相当上がりますので、省エネ診断の取り組み支援や、小規模な事業所の削減例、あるいはモデルを示すことなどを首都圏共同で行ってはどうかと考えています。また、国、自治体の助成なども支援策や排出量の計算も含めた報告書作成の手続きは自治体によって異なっており、事業所や工場が複数の都・県・市にまたがる企業にはこれが大きな負担となっているというのが現実です。そのために首都圏だけでもある程度統一されるようだと取り組み促進につながると思います。

商工会議所も引き続き鋭意取り組んでまいります。共同で効果を高めることができることはぜひ協力して取り組んでまいりたいと考えております。以上です。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

はい。ありがとうございました。

○清水さいたま市長

さいたま市の取り組みについて少しお話させていただきたいと思います。さいたま市も環境先進都市を目指そうというのが1つと、もう1つは、さいたま市なりの経済成長戦略をつくっていこうという2つの視点から、今、電気自動車の普及、促進を図っています。



1つは、環境先進都市という意味合いからCO₂の排出量で言いますと、さいたま市の場合他の政令指定都市と比べて、産業の分野が非常に低くて、どちらかというとな民生の部分、あるいは、運輸の部分の割合が高くなっています。運輸の部門で普通は20%くらいですが、本市は30%くらいありまして、特に自家用車の排出量が多いことから、電気自動車の普及促進を図りながら、低炭素社会を目指そうということで取り組ませていただいています。

その電気自動車普及政策を「E-K I Z U N Aプロジェクト」というように名づけてまして、皆さんのお手元の資料にもそのプロジェクトの内容についても書かせていただいておりますが、基本的には市民、事業者、行政が連携をして、充電セーフティネットワークを構築していこうということが1つ。

そして、もう1つが需要創出をし、また電気自動車を買うインセンティブを高めて

いこうということ。それから、地域密着型の啓発活動を行っていこうということの方針として進めています。今、さいたま市は10区ありますが、各区役所を含めまして、民間の自動車メーカー、あるいは商業施設などと連携をしまして、充電セーフティネットワークとして充電器の設置を進めています。また、需要創出につきましては、補助金を出しまして、電気自動車の促進を図っています。さいたま市でも昨年度は10台買いましたが、今年もまた12台購入させていただくということで、合計で22台になります。おそらく地方自治体では22台の電気自動車を持っているというのは、トップクラスではないかと思えます。

それから、地域密着型の啓発活動ということで、市民の皆さんに電気自動車を理解してもらおうということで、いろいろ商業施設などで、試乗会を開催させていただいたり、子供たち向けに学校へ出向き、そういった授業をさせていただいています。

また、今年の4月26日に、「第1回E-K I Z U N Aサミット・フォーラム in さいたま」というのを開催させていただきまして、埼玉県知事さん、神奈川県知事さん、川崎市長さん、相模原市長さん、横浜市さん、千葉市さんにもご参加いただきまして、また、東日本の指定都市、あるいは中核市のトップの方々にもご参加いただきまして、広域的に、電気自動車が安心して乗れるような環境をつくっていこうということで、都市間連携をしていこうということで、こうしたサミット・フォーラムを開催しております。

それからさいたま市は、環境省の事業として、今、低炭素地域づくり面的対策推進事業という少し長い名前ですが、まず、さいたま市内においては、EVのカーシェアリングを柱としました低炭素交通推進計画の検討ということで、今年の4月に低炭素交通推進協議会というのを作りまして、埼玉大学、芝浦工大、駐車場の関係で三井不動産販売、カーリースということで住友三井オートサービス、タクシー会社、バス協会、ハイタク協会などと連携をしまして、公共交通、自転車、カーシェアリング、それからEVへの代替というようなことで、多面的にCO₂の削減をしようと、そういった検討も進めさせていただいています。

また広域連携ということで、神奈川、横浜、東京、埼玉、群馬、新潟、富山というそれぞれの地域と連携しながら、広域的な充電インフラの整備計画ということで、こういった計画づくりにも取り組んでいます。

また、国土交通省の事業ということで、利用者が安心して利用できる充電施設の配

置に関する検証と駐車場への充電施設のスペースと操作性の検証というような事業を行っていきまして、ショッピングセンター、銀行、自動車販売店、首都高速道路などと連携しまして、こうした実証実験を行わせていただいています。

先般も総合特区ということで、次世代自動車特区というのを提案をいたしまして、EVに関するナンバーの創設、あるいはEV用の電力を小売りレベルで量り売りできるような仕組みの提案をさせていただいたり、2輪や3輪というような、電気自動車というよりも、2輪のちょっとした小さな移動手段、そういったものの車両についてのルール化といったものなど、また、水素のエネルギー関係の規制緩和ということなども含めて、総合特区ということで提案をさせていただいております。

先ほど来からお話に出ていますとおり、この次世代自動車、特に電気自動車の普及を通じて、これからの低炭素社会、新しい社会、地域コミュニティが変わる大きな契機となるという視点で私たちも取り組ませていただいております。特にこれらが始める中で、企業、さいたま市内にも自動車関連企業がいくつか立地をしていますが、さらにそういった自動車関係の企業がさいたま市に立地するような結果も生まれてきておりますし、いろいろな企業間の連携も進んできているというような状況もあります。今後、さらに経済面と環境面の両面あわせて推進をしていきたい、このように思っています。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

ありがとうございました。

○阿部川崎市市長

川崎市の取り組みについて説明させていただきます。川崎市では、「カーボンチャレンジかわさきエコ戦略」略して、「CCかわさき」ということで、総合的な省エネ政策を進めております。川崎市は臨海部を中心として工業都市でございまして、CO₂の排出量の8割は企業系でございます。



民生部門等では、CO₂の排出量は伸びているのですが、産業系では京都議定書の目的ははるかにクリアしております。それだけ企業の努力というのがこれまですさまじかったということですが、まさに企業の技術というのが、川崎市の取り組みの基本となります。もともと公害対策で、環境関連の技術は、臨海部を中心にして、大変発達してきておりましてそれが一つの売りでございまして。臨海

部を中心に生産活動を行いながら、通常の水準と比べてはるかに省エネ型になっていく、あるいは、廃棄物の再利用を進めていく、エココンビナート構造ということで、工場群がお互いに助け合いながらエコ工業地帯を形成するという考え方で取り組みをしております。CCかわさきとして総合的に取り組み始めたのは、平成20年の2月からでございます。

内容は3つになっておりまして、1つは、企業等の持っている開発している技術を中心として川崎市内のCO₂削減と国際貢献、国際協力ということで、CO₂の場合には、大気圏で問題を起こすわけですので、環境面から、川崎市内で減らすのではなくて、地球全体で減らすことに重点を置いております。1つはそういうことで、企業力で川崎市内と国際社会のCO₂削減を同時に省エネ技術を世界中に普及するという戦略でございます。

2番目は、そういうことから、特に企業が国際社会で伸びていくためには省エネ技術を国際社会に売っていかねばなりませんので、環境対策ということで、国際貢献をしながら企業業績を伸ばしていくというシステムを開発して、それについて力を入れて取り組んでいます。

それから3番目は、川崎市域のCO₂削減ということで、これは、事業者の生産工程はもちろんであります、日常生活の市民、あるいは事務所などでもCO₂をできるだけ減らす。あるいは、再生可能なエネルギーを導入した施設を増やしていくと。市民の日常生活で、例えば廃棄物を少なくすることに取り組むとか。そういった3本立てでやっています。技術開発を促進する、国際貢献を促進するという意味で、独自の基準をつくっております、これはCO₂削減川崎モデルということで、川崎方式をつくっています。

目玉になっているのが、低CO₂川崎パイロットブランドです。これは、技術開発から生産活動の中で、原料調達から研究開発、製品を生産して販売をするというところで、全産業活動の低炭素化、省エネ化を評価するシステムです。川崎で事業を行う企業の一つの製品のフードマイレージのようなもので、全体を評価して、国際貢献分も評価をするということです。

国際貢献を100%自分たちの功績だと言うつもりはないのですが、そのうちの一定割合ぐらいは、自分たちの功績としていく。お金をもらって、国際社会に環境関連の技術、低エネルギーの製品を販売していくわけですから、100%というわけにはいかな

いですが、CO₂削減分量にその分を若干上乘せして、企業活動全体を評価するという方式を取り入れています。そのブランドとして、今まで指定したものは、JFEの省エネ型の製鉄であったり、空調システムであったり、いろいろなものがあります。

もう既にいくつか認定してしまっていて、平成21年の2月と22年の2月と、今度23年で3回目になるのですが、川崎国際環境技術展というのをやって、認定した技術を初め、省エネ活動の技術展をやっています。特に中国あたりからお客さんが来ているのですが、実は、先ほど展示してあったイスマンジェイはそこで展示して、これは省エネとは違うのですが、いずれは省エネに貢献すると思うのですが、デンマークからも参加しまして、デンマークの風力発電の最大手の会社があのボールベアリングを購入するということで、つい最近、商取引が成立したばかりです。これが、商取引第一号となります。おそらくこれからどんどん、セラミックを追い越すことになるかはわかりませんが、かなり大きな事業になってくるのではと思っているところです。

市のこども文化センターなどで地下水をくみ上げてそれを冷暖房に使うというシステムをJFEと一緒に実験をやっております。そういった取り組みが川崎市内で20箇所くらいあります。これは民間も含めてですが。これを、国際環境技術展で来訪した人たちにフィールドとして見せるという取り組みをこれから積極的に行っていくと思っています。これはCCかわさきエネルギーパーク構想ということで取り組んでいます。川崎国際環境技術展の特徴は、臨海部を中心として企業が現に使っている技術、あるいは廃棄物を再利用している現場を実際に見せるエクスカージョンと商談会、実際にそこで交渉をして、導入したいという地域、国、会社があれば、そこで商談会を行って実際に取り引きに持っていくということをやっています。それを支援しています。ですから、企業の研究開発のインセンティブをこういう形で与えまして、それを国内で利用し、あるいは海外に売って利用する。そして、地球全体のCO₂削減に貢献するという取り組みを進めているところです。

スマート関係は、国立環境研究所、東芝さんも協力してもらい、地域単位で建物全体の省エネ化などについて、実際に実験をやっているところです。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

ありがとうございました。猪瀬さん、お願いします。

○猪瀬東京都副知事

松沢さん、日産リーフ、実際に乗ってみましたか。僕は、追浜に行きまして日産リ

ーフに乗ったんです。実際に乗ってみたら、追浜のコースって2キロしかないでしょ。直線、1キロなんです。1キロでどれくらい出るかやってみました。143キロ出たの。そんなに出しちゃいけないと言われたけどね。



問題は、これでどこまで行けるのか。軽井沢まで行けるか。軽井沢に行くまでは充電しないと無理だそうです。160キロ行けるけど、エアコンとか電気とか使うからね。そうすると途中で充電スタンドがないとダメじゃない。となると、せっかくここに皆さんがいらっしゃるから、充電スタンドをこの首都圏でどれくらいつくれるかが勝負だね。つまり、行政の側でつくれる部分はたくさんあるじゃないですか。

中国で安い電気自動車がたくさんあるじゃないかと言ったら、日産の人が言うには、あれはゴルフ場のカートに毛が生えたようなものだ。それなら、全然性能が違う。確かに電気自動車は音がないから、ミラーのところに風が当たるとものすごく音がするんです。ミラーの音だけ気になるから、ミラーの音も出ないような形をつくっている。さすが日本の自動車技術だと感心したんです。

そういうことを考えると、途中でエンコしたら終わりなんだから、この九都県市だけでも、充電用のスタンドが、日産は自分の販売店でやるでしょうが、公共的なスタンドができれば、普及が違ってくる。補助金だけじゃなくて。実際に走れなければ終わりなんだから、そこのところを共有すると大分違うんじゃないかと僕は思っています。僕は自分で運転しながらものを考えるので高速道路の改革の時もこれはおかしいなとわかるわけですから。今回も、やはりせっかくいい車をつくっても首都圏で走れないとしょうがない。そういうことを特に強く申し上げたい。

驚いたのは、満タンでいくらかと聞いたんですが、満タンでいくらだと思いますか。満タンで200円だと言うんですよ。すごいでしょ。アメリカの西海岸でスポーツカーが走っているじゃないかと言うんですが、あれは、本当はものすごく性能悪いんだと言うんです。

とにかく、我々の世界に冠たる自動車メーカーがつくっているものが、海外の市場で勝てなければ意味がないのだから、海外の市場で勝つためには、やはり首都圏で、ものすごく数が普及するという形で価格が下がってこなければ、競争力がつかないではないかと思うので、やり方はあると実際に感じました。

もう一つ、これも体験的な話で申しますが、太陽光パネルを自分でつけてみたんです。僕は港区に自分の仕事場があって、小さな3、4階のビルなんですけど、北側斜線で斜めになっているから、そこにパネルをはめてみました。

これは、大事な問題なので、ぜひ聞いてもらいたいのですが、3キロワットのパネルをつける。そうすると国の補助金は7万円×3キロワットで21万円。東京都は30万円。区市町村が20とか30とかつけるから、80万円ぐらいつくわけ。ところが、いざつけるとなったら、環境局に聞いたら、僕のところは法人登記してあるからダメですよと言われた。そんなことを言ったら、この辺の個人商店主、八百屋さんも魚屋さんも小さなお店は全部、法人登記ですよ。

ですから、そういう法人登記でもやはり補助金が出ないということが実はあったのですが、こんなはずはないだろうと。調べたら、港区で中小零細用の助成の枠が1,000万円あった。実は東京都もお金を出しているんですがね。

その第一号で僕が助成を受けたんですが、太陽光パネルが大体3キロワットで240万円くらい。工事費が60万円くらいです。零細企業用の補助金は60万円。パネル3キロワットで180万円だから、1キロワットが60万円ですね。だから240万円です。プリウス1台分です。60万円補助が出たから、180万円です。年額10万円しか電気代は浮かないから、これがグリッドパリティになるためには、180万円だと少なくとも18年かかる。18年かかったら、やはり投資しませんね。だから、大体買い取り価格の問題もありますが、グリッドパリティを目指すなら、3キロワットのパネルが100万円くらいにならないといけない。

税金でそんなに簡単にみんなお金は出さないから、今48円ですが、買い取りの政策をきちんとやって、とにかく大体10年で返すと、1キロワット30万円。

○柏木東京工業大学教授

48円で、10年でまあどうにかなる。ただ、製品の寿命が日本製だと約20年ですからね。30万円だと、大体15年もって、年間1,000時間ですから、1万5,000キロワット時で20円。家庭用電力のグリッドパリティが24円ということですから、この価格より下回っているということですね。

○猪瀬東京都副知事

皆さんに申し上げたいのが、自分のところで太陽光パネルをつけている方は、いらっしやらないですか。自分でやらなきゃダメですよ。わからないから。そうしたら、

工事屋さんがいかに大事かがわかるから。下手な人では、屋根に穴が空いちゃうんです。工事さんが今度は、その教育するためのプログラムができてきています。屋根に登るといふのには、3人ぐらい必要。それで下手な工事さんがやると穴が空いてしまって、全部屋根を引きはがしてもう一度やり直し。

今、雇用がないと言うけど、太陽光パネルの工事は雇用が足りないくらい。人が間に合わない。そこで研修をやらないと、屋根に穴が空いてしまったり大変なことになる。結局、僕は最終的にどの工事さんに決めたかというところ、穴の空き方を設計図に書いてきちんと説明できた人に頼んだ。穴が空いたら、危なくてしょうがない。そういうところに雇用機会がある。グリッドパリティというのとは様々な雇用のチャンスがあるということなんです。以上です。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

ありがとうございました。具体的なご提案で、ぜひまた、後ほどご議論いただきたいと思います。

上田知事をお願いします。

○上田埼玉県知事

経済人も含めた首都圏フォーラムの目的は、国がぐずぐずして動かない部分を早く動かす、その先駆的なモデルを早く提供するというのが一番の目的だと思っています。そこで、先進的なモデルをいくつもお紹介いただいたのですが、こういうのも自治体だからできるというのもあるんですね。では、普通の方ができるのかということも含めて言えば、これを産業化させないといけない。



猪瀬副知事が言われた部分と関連するのですが、例えば、東京都が一番補助金を出しているんですが、法人の話で初めてわかりました。実は、埼玉県のほうが補助金は少ないのですが、設置件数は埼玉県のほうが多い。そういう課題があるということがわかりました。薄型テレビも特定の人しか買えなかった200万からスタートしましたが、40万まで下がってから売れ始めました。同じように今、太陽光発電パネルは平均的な住宅であれば200万くらい。しかし、いろんな補助金があって、場合によっては100万くらい、場合によっては80万から60万くらいの世界で、必ずしもメリットがない。だから、もっと安くなればというところですから、どうすれば汎用性のある安

く大量につくることが可能になるのか。それはまた同時に世界市場を圧倒的に日本が制することになると。

今はドイツと日本が先行しているわけですが、ぐずぐずしているとドイツに取られてしまうという部分もあります。電気自動車も、いろいろお話を聞くと、通常の自動車よりも4分の1くらいの部品で済むので、またバイクの時代は400社くらいあったそうですが、今は3、4社に集約されたようです。場合によっては400社くらいの電気自動車会社がつくられる可能性もゼロではない。

そういう中で、世界市場を獲得するにはどうしたらいいのかといったことを絞り込みながら、議論を進めていって、できれば、国が実施するように押し込んでいかないと、先駆的なモデルを出すのも大事ですが、どうすれば本当に日本を動かせるのか、中央政府を動かせるのか、そして、世界市場を獲得できるのかというその部分に、ぜひ座長には絞っていただければありがたいというように議論を聞きながら感じていたところです。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

ありがとうございました。それでは森田知事どうぞ。

○森田千葉県知事

大変勉強になります。千葉県での取り組みを多少述べさせていただきます。代表的な取り組みといたしましては、東京電力が銚子沖に大型の洋上風力発電システムを設置いたしました。台風が多く通過する我が国の自然環境に適した技術の確立を目指す実証研究を実施しております。海の上は、皆さんおわかりのとおり、常に強い風が吹きます。ですから陸上に比べて、約1.5倍の施設稼働効率の向上が見込まれます。また、景観を損なわないことから、この実証研究を通じて、関連技術が確立されれば、導入が進むことが期待されています。そこで県といたしましても、この実証研究が迅速かつ円滑に進むよう情報提供や各種調整を行うなどの支援をしているところです。



また、県としてはもう一つ、下水道の終末処理場において、汚泥の固形燃料化を推進しております。有機物を含んだ下水汚泥を乾燥させた後に蒸し焼きにするといった方法でつくった固形燃料を火力発電所等で石炭のかわりに燃料として使用することができます。汚泥の有効利用が促進され、少しでもCO₂の削減に寄与することができます。

ると確信しています。また今いろんな角度から我が県でも研究しているところですので、今回の勉強会も十二分に参考にさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

○上田埼玉県知事

一つ忘れてましたので。実は特区申請で埼玉県はやっているのですが、かなりの準備範囲、エリアでやっています。例えば、水素ガスステーションなどでは、この部屋の半分の面積が安全基準で必要なのですが、アメリカあたりでは自動車ひっくり返して縦にしたくらいの大さのスタンドで十分なんです。そういう規制をかけている。

それから、例えば、太陽光発電パネルをつけたら、その面積に関しては、緑地面積の除外をしてあげるなど、そんなことも東京、川崎、神奈川などでやれば、大都市圏などでは、パネルを設置するところがたくさん出てくる。緑地面積の一部をパネルに変えるとか。結果的にはCO₂を減らすということでは同じですから。

そういう規制緩和などを首都圏フォーラムで、きちんと詰め切れれば。国に対しても、この首都圏だけ全体として規制緩和させると。そういうことも提案したら面白いのではないかとつけ加えさせていただきます。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

ありがとうございました。その他、ありませんか。

○加山相模原市長

相模原市です。今まで具体的、政策的なお話をいただいておりますが、相模原市の場合は、これからの街づくりということで今、取り組んでいますので、その事例をお話させてもらいたいと思います。

相模原というのは非常に田舎の都市ですが、ただ、人口密度はかなりありまして、本市と繋がっているところの人口が、230万～250万人います。これは名古屋市に匹敵します。ところがその規模に見合った都市整備もされていないのがこの本市です。

というのは、米軍の接收地があったということで、先ほどの日米再編計画の中でようやく一部返還が合意された。実は、相模総合補給廠というのがありまして、そこが214ヘクタール。これは、横浜市のMM21が186ヘクタールですから、それよりはるかに大きい。そこが接收地。これは、全部は返らないのですが、部分返還で、共同



使用も含めて、52ヘクタールが返ってくる。そこに今度、小田急多摩線という、猪瀬先生がよく知っているのですが、東京都心、または羽田空港につながります、川崎市さんとも繋がる構想もあるわけですが、そういった新線が入ってくる。

これは、松沢知事にもお願いしていますが、リニア新幹線の駅が本市にできるということ。そのような新しいモデルの地域ができ上がりますので、かなり環境共生型の都市、特にスマートシティ構想ですとか、また、アメリカなどで最近行われていますコンパクトシティ、いわゆる小型にされたものが集約化してくる。こういう効率のいい体制の中で環境都市形成をしていきたいと思っています。

もちろん、その中で、太陽光の問題ですとか、CO₂対策の問題といったものを取り入れて、また開発をする中では、新交通システム、または、交通需要のマネジメント、このようなものをしっかりした計画づくりを行っているところです。

日本に今までないような、まさに都市計画的、また環境共生都市に見合った都市のモデルをここでつくっていきたいと思っています。それをやるためには、民間の持っている技術、それとお話のとおり、行政側の力強いリーダーシップといいたいでしょうか、これが必要だと思います。

今、特区の申請も、環境型の特区の問題もいろいろとありますが、そういったことが可能な国の制度をぜひつくり上げていてもらいたいと思います。枝葉の問題はありますが、総体的にそういうことが、地方自治体、地域で進められるというような制度、法律をつくっていかないと、日本は再生やなんだと言っていますが、地域力、生産力が高まらないとこういうことはできませんし、環境対策も進まないと思っています。

ぜひ、せっかくですから、こういった中で、協議してもらいまして、広域的な発想の中で、国の制度の確立、また支援、または民間と行政、自治体との連携、こういうシステムの構築を、上田知事も言ってくれましたが、せっかくの機会ですから、そういう方向性を出していただきたいと思っています。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

はい、ありがとうございます。まだまだご意見もあるかと思いますが、時間が来ておりますので、今までのご発言を含めて、柏木先生にご感想があれば。

○柏木東京工業大学教授

関東地域は産業と暮らしとエネルギーと大都市圏ですから、即このモデルが中国等

に移転できる可能性を秘めていると思います。例えば川崎には工業地帯があり、産民複合型エネルギーモデルとして、まずベースに原子力があり、暮らしとエネルギーには最大限、自然のエネルギーを取り込むシステムを提示する。この点をうまく協調できればアライアンスが組める。

例えば、中国で、電気自動車を動かしても、83%が石炭火力ですから、発電所でCO₂はたくさん出している。そうすると、日本の場合にはベース電源が原子力ですから、地産地消のシステムとうまく連携させ、例えばハウジングがスマートハウス化されていけば、そこに電池を搭載した車、例えばイーモビリティですが、全てがなるとは私は全く思っていませんが、車の多様化により、蓄電システムが蓄電池に入ってくる。イーモビリティ化であり、プラグインなどがスマート化に拍車をかけると思います。

暮らしとエネルギーの中には、車載のバッテリーが一石二鳥で入ってくる。そのシステムをそっくり産民複合モデルとして中国、新興国に持って行けば、関連する国内企業のアライアンスが組めて、数少ない成長戦略を示すことができるのではないかと思います。

それには、技術の導入だけではなくて、今聞いていますと、もうそれぞれの自治体の中で、社会システムも独自に組み合わせ、コミュニティーレベルで活動しているということに、大きな感銘を受けた次第です。

あとは、国レベルでは行動が遅いかもしいないので、そういう意味では先ほど上田知事がおっしゃったように、自治体の方が早く対応できる。皆さんは直接選挙で選ばれておられるので、住民の絶対的な支持を得ているわけですから、いいことを早くできる。しかし、面的なエネルギーの有効利用、かつ低炭素という話になると、どうしても規制改革の問題が出て来て、動きが遅くなる。よって、特区構想なるものを、ある地域に限定した特区構想を入れる。安全は保ちながら、経済成長が見込めることを、いち早くできる可能性を十分に有しているのではないかという感じがしました。

イノベーションとは、我々はよく言うのですが、新しい知識や、新しい技術が牽引する社会構造システムの構造改革そのものだと定義します。最終的な目的は新しい価値の創造にありますから、その地域に最も密着した価値の創造をしていただくのが、最終的な答えになる気がして聞いておりました。

○テーマ座長（岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）

はい。どうもありがとうございました。

それでは、私からの提案ですが、今日はいろいろな事例や要望がたくさん、それぞれの都市から伺いました。今日全てを取りまとめるというのには、少しまだ議論が浅いかと思いますので、具体的な検討を、それぞれの事務方が検討委員会のようなものをつくって、そこでいち早く審議を重ねて、自ら共有できるもの、国に要求すべきもの、あるいは、この九都市県で共通して実行できるもの、そのような提案を委託をしてはというご提案でございます。

今日の話の中にも具体的なご提案として、インフラをどうしていくのかというのが九都市県共通の問題であります。それ以上の枠を広げるというのは、今ではちょっと無理かもしれません。ちょうどいいサイズではないかというような気がします。

太陽光の問題について、技術者のお話が猪瀬副知事からありましたが、このような問題も共有できないか。それから規制緩和についても、お互いに国に対して要求できるものもあるだろうと。中小企業の資金問題の話も出ておりましたので、この問題についても、どうこれから考えていくのかというのをこれから詰めていく。

だいたいおおよそ、今申し上げたような内容についての検討委員会を即座に発足させて、検討して、できるだけ早い時期に、我々ももう一度、来年、次の会議で検討するか、もしくはできればその段階で提言を国に出すか、どちらにせよ、検討委員会の方で、具体的な案を出してもらいたいということですが、皆様いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、そのような形で、事務方の方から検討委員会を作成して、検討に入らせていただきたいと思います。

つたない司会で時間もオーバーしてしまいましたが、大変貴重なご意見をありがとうございました。

それでは、猪瀬副知事に。

3 まとめ

○座長代理（猪瀬東京都副知事）

今、岡村会頭がおっしゃられたことで尽きておりますが、今日は地球温暖化への対応ということで、低炭素型社会と経済成長の両立、民間と行政が連携、協力し合っているということで、新しい形というか皆さんの力を絞って共通認識を持って進むべきというところがあります。

それでは本日の成果として、第5回首都圏連合フォーラム宣言を用意してありますので、お手元に配布していると思いますが。

○事務局

事務局から、これからお配りいたしますので少しお待ちください。

○座長代理（猪瀬東京都副知事）

では、お手元に配布している間に、先ほど柏木先生と控室で話していたのですが、とにかく海外との競争に勝たなければこれはもう話にならないと。できるだけスピードアップしながら、とにかく我々がこの首都圏で、民間の技術、ビジネスモデルをより高品質で低価格で、市場として首都圏で揃えて、海外に出て行って、ビジネスモデルを展開するという事に尽きるという話で一致しました。とにかく今の国のペースでは間に合わない。

ということで皆さんに頑張ってくださいということなのですが、今配られたと思いますので見てください。

○事務局

それでは、事務局よりただ今配布しました第5回首都圏連合フォーラム宣言案につきまして、概要を説明させていただきます。

ご覧いただきますと、まず前文では、最後のほうですが、「今後はさらに首都圏の強みである先進的な技術や連携のノウハウを活用し、低炭素社会と経済成長の両立の実現を民間と行政が一体となって取り組んで行くこと」をうたっています。

続きまして、4つの方向性を定めてございます。

まず1番。都市全体の効率的なエネルギー利用につきましては、後段のほうですが、再生可能エネルギー、未利用エネルギーの利用促進、建築物の省エネ化、高効率の省

エネ機器の普及、及びスマートグリッドの推進などの各施策において、民間と行政が取り組んでいる先進的な事例を共有し、積極的に導入を図っていくということとしています。

次に2番目、環境負荷の少ない都市構造。交通体系の構築につきましては、やはり後段ですが、民間と行政が協力して、事業所や建築物の省エネ化、また次世代自動車の普及拡大に向けた電気自動車の充電設備の適正設置等を行っていくこととしております。

次に3番、右側です。環境関連産業の創出育成につきましては、環境分野における新たな産業の創出を目指して、産官学が連携して、関連技術を研究開発していくとともに、優れた技術、製品などを生み出す中小ベンチャー企業等に対し、行政が積極的に支援し育成していくこととしています。

次に4番目です。環境コミュニティーの取り組み促進につきましては、住民、市民団体、事業者等が行う先駆的な取組への支援策を研究していくとともに、中小企業の省エネ化を推進するための取組を行うこととしています。

これらを最後に総括しまして、5番。民間と行政の共同研究の場の設置です。首都圏連合フォーラムのもとに、民間と行政の共同研究の場を設置することとしています。以上です。

○上田埼玉県知事

前振りのところに念のため、こういう文言を入れてはどうでしょうか。

「なお、国においては首都圏の取組については、規制緩和を初め、特段の配慮をすること」とか。余計な邪魔をするなど、そういう文言でも盛り込んだらどうでしょうか、念のために。どこかで目に入るのでしょうかから。

○座長代理（猪瀬東京都副知事）

東京都は一向に構いませんが。皆さんのところはいかがでしょう。賛成ですか。では、入れましょう。首都圏はエンジンですからね、エンジンに規制がかかったらダメですから。では、それを入れることにしましょう。

○石井千葉商工会議所会頭

表現の問題ですがいいですか。2のところの真ん中辺、そのためには基幹道路のネットワークの早期整備を進めるというこういう表現になっているのですが、前回のフォーラムの



時には、そこをもう少し具体的に首都圏三環状という表現をしているのですね。ですから、そういう整合性を取るという意味ではこちらも三環状というようにしたほうがいいのではないかと。どうでしょうか。

○座長代理（猪瀬東京都副知事）

それは、皆さんどうですか。これは、何かがあったからいじったのでしょうか。多分、三環状を通らないところがあるから、文句を言う人がいたのでしょうか。

○石井千葉商工会議所会頭

ですから、三環状を初めというようにすれば。

○座長代理（猪瀬東京都副知事）

その辺はそのように工夫すればよろしいかと思えます。あと、どなたかありませんか。

○林横浜市長

本日、午前中の首脳会議で、私から提案した「若年者の就労支援への取組に対する要請書」を経済団体の皆様にお届けすることが決定されました。この場をお借りして、各都県市の商工会議所の皆様にご説明させていただきたいと思えます。

今、要請書をお手元に配りましたので、ご覧ください。雇用情勢が、依然として厳しい中で、とりわけ若年層の就職が極めて困難な状態が続いています。我が国が将来にわたって元気であり続けるためには、一人一人の若者が充実した人生を送ることができて、いきいきと働ける社会の実現が欠かせないと思えます。そこで、新規学校卒業生及び未就職卒業生のための採用活動の拡大を初め、下の4点につきまして、これまでもご尽力いただいておりますが、改めてこの九都県市で皆様にご要請を申し上げたいと思えますので、何卒ご理解とご協力をお願い申し上げます。

景気が低迷する中で、企業経営も厳しい状況で本当に大変だとは思いますが、将来を担う若者たちが一人でも多く就職できて、社会においてその持てる力を思う存分に発揮できますように、ぜひ、特段のご配慮をよろしく申し上げます。以上でございます。

○岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭

こういった考えのもとに商工会議所としても、なるべく多くの雇用機会を創出できるように努力をしていきたいと思っております。いずれにしても、いつも申し上げますが、雇用の源泉は成長にあるということなものですから、まずいかにして雇用を

つくり出すかということと同時に、事業を創出するという活動もあわせてやりませんとマッチングがとれませんので、ぜひそういう意味で、我々も雇用の問題と事業の問題とを並行して力を入れて、徹底をしていきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

○座長代理（猪瀬東京都副知事）

林市長が提起しているのは、新卒プレミアムというのが問題だということを言っているわけですね。成長の問題は当然なんだけど、学校にいるときに入れないとずっと非正規になってしまうというそのシステムを日本の大手企業が何とかしてくれないかというのがここにあるんです。

○岡村東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭

2番目の3年以内の未就職者の新卒扱いというところですね。このところは徹底するように努力していきたいと思っています。

○座長代理（猪瀬東京都副知事）

あとは大体よろしいでしょうか。
では、今の修文をしたものについて事務局から。

○事務局

事務局から、ただ今いただきました意見を修文したものをご紹介します。
前文の一番最後に「なお、国においては、規制緩和など、特段の配慮をすることを求める」
2番の後段、「そのためには」の後ですが、「首都圏三環状道路など、基幹道路ネットワークの」とこういう続きでよろしいでしょうか。

（一同 了承）

事務局で、このように修文させていただきます。

○座長代理（猪瀬東京都副知事）

修文も終わりましたので、ほかにいいですね。
以上をもちまして第5回首都圏連合フォーラムを終了することにいたします。なお、次回のフォーラムにつきましては、川崎市での開催となりますので、どうぞよろしくお願い致します。

IV 第5回首都圏連合フォーラム宣言

「第5回首都圏連合フォーラム」宣言

本日、地域経済界の代表及び九都県市の首長である我々は、地球温暖化への対応として「成長につながる首都圏のスマートシティ戦略」について率直な意見交換を行い、以下の内容について認識をともにし、行動していくこととした。

現在、地球温暖化による環境制約の高まりの中で、都市の低炭素化推進が大きな課題となっている。グローバル経済化のもと、首都圏が今後も国際競争力を十分に発揮し、日本経済の牽引役として経済成長を持続させるためには、世界に先駆けて低炭素型の環境先進都市を目指すことが必要である。

首都圏では、第3回首都圏連合フォーラム（平成20年）において「首都圏連合フォーラム環境行動宣言」を行い、民間と行政が協力して地球温暖化防止についての意識啓発を実施しているほか、九都県市が連携して再生可能エネルギーの導入促進や次世代自動車の普及などの取組を進めているところである。

今後はさらに、首都圏の強みである先進的な技術力や連携のノウハウを活用することで、地球温暖化の危機を経済発展のチャンスに切り替え、低炭素社会と経済成長の両立の実現を民間と行政が一体となって取り組んでいくこととする。

なお、国においては規制緩和など特段の配慮をすることを求める。

1 都市全体の効率的なエネルギー利用

首都圏という面的広がりの中で太陽光・太陽熱・風力・波力・バイオマスなどの再生可能エネルギーの利用を大幅に拡大し、効率的なエネルギー利用を推進していくためには、首都圏にスマートグリッドを基盤にした新しいエネルギーシステムを構築することが有効である。

そのためには、再生可能エネルギー・未利用エネルギーの利用促進、建築物の省エネ化、高効率の省エネ機器の普及及びスマートグリッドの推進などの各施策において、民間と行政それぞれが取り組んでいる先進的な事例を共有し、再開発などのまちづくり手法も活用しながら積極的に導入を図っていくこととする。

2 環境負荷の少ない都市構造・交通体系の構築

都市部に集積・集中する事業所や自動車等からのCO₂排出量を削減するために、首都圏を低炭素型の都市構造・交通体系に転換していく必要がある。

そのためには、首都圏三環状道路など基幹道路ネットワークの早期整備を進めるとともに、民間と行政が協力して、事業所や建築物の省エネ対策、公共交通機関の利用促進、次世代自動車の普及拡大に向けた電気自動車の充電設備の適正配置等を行っていくこととする。

3 環境関連産業の創出・育成

環境・エネルギー分野で日本が世界に先駆けて先端技術を生み出し、経済発展につなげていくためには、首都圏に集積する優れた環境技術を結集させ、環

境関連産業を創出・育成していく必要がある。

そのためには、成長が期待される環境分野において新たな産業の創出を目指し、企業と行政、各試験研究機関及び大学等が連携して、環境関連技術を研究・開発していくとともに、環境分野において優れた技術・製品・サービスを生み出す中小・ベンチャー企業等に対し、行政が積極的に支援し、育成していくこととする。

4 環境コミュニティの取り組み促進

環境先進都市を目指すためには、住民、市民団体、事業者などが自主的に行うコミュニティレベルでの取組を促進し、地域から低炭素型のライフスタイル・ビジネススタイルへの転換を図っていくことが不可欠である。

そのためには、民間と行政における取組事例を互いに学び、住民・市民団体・事業者等が行う先駆的な取組への支援策を研究していくとともに、中小企業の省エネ化を推進するための取組を行うこととする。

5 民間と行政の共同研究の場の設置

上記を実施する際の検討等を行うため、民間と行政の共同研究の場を設けることとする。

以上、我が国の政治、経済、文化等の中核的役割を担う首都圏を構成する我々一同は、引き続き日本を牽引し、活力ある地域として発展していくため、「第5回首都圏連合フォーラム」の成果を踏まえ、首都圏の抱える課題の解決に向けて、広域連携をより一層推進することを宣言する。

平成22年11月15日

第5回首都圏連合フォーラム

座長 石原 慎太郎（東京都知事）
松永 功（埼玉県商工会議所連合会会頭・さいたま商工会議所会頭）
石井 俊昭（千葉県商工会議所連合会会長・千葉商工会議所会頭）
岡村 正（東京都商工会議所連合会会長・東京商工会議所会頭）
佐々木 謙二（神奈川県商工会議所連合会会頭・横浜商工会議所会頭）
山田 長満（川崎商工会議所会頭）
河本 洋次（相模原商工会議所会頭）
柏木 孝夫（国立大学法人東京工業大学教授）
鳥原 光憲（東京商工会議所副会頭・環境委員会委員長）
上田 清司（埼玉県知事）
森田 健作（千葉県知事）
松沢 成文（神奈川県知事）
林 文子（横浜市長）
阿部 孝夫（川崎市長）
熊谷 俊人（千葉市長）
清水 勇人（さいたま市長）
加山 俊夫（相模原市長）