

# 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 (議事概要)

---

(開催要領)

日時 平成 25 年 9 月 16 日 (月) 14:20～14:45

場所 永田町合同庁舎 7 階 特別会議室

出席

<有識者>

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 シーラカンス 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>

一般社団法人太陽経済の会

<事務局>

(提案概要)

～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～

---

(議事概要)

○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～」ということで、2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分強ということでございますので、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。

○太陽経済の会 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」というもののい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2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2つのことを1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もので、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。

それはなぜかという、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1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、左の上のほうからまいります。これは御承知のことでございます。98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わ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、1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、福祉そのほかに直結する石油依存問題を地方は抱えている。

加えて、化石燃料をつく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できて、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きております。

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、一言でい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。

なぜかといえば、日本の送電は大都市でつく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られません。

その電気料金の決め方でいいますと、例えば既存の電力会社が火力発電所や原子力をつくれば送電網も送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、そういった意味でいえば1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つくるど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、実は戦略的には余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ご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つくれ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。日本がもともと開発をして住友電工のほか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。今まではそれでよかったわけです。なぜかといえば、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ていると全く送電網がない。そのときに、全国で既に8,000キロを超えておまして、しかも国が持っていて、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つくるということも制度がつけられていない。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2つのやり方があると思います。1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いっ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、1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こともあるでしょう。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おう。

ただ、3番目の財源で一番現実的で大きいものは何かといいますと、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わかります。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。これは実はもともと特定財源で必ず受益者に還元することをつくったのですが、それを一般財源化してしまっただけで財源のもともとの特定性と受益者負担という原則は実はう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、財政が困っていた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つくって、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、それからこ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。

1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つくった電気で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1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2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いっていますが、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つくるというのが、いわば大骨格といいますか、脊髄とか大動脈に対応するものだとなれば、こちらの提案はどちらかというミクロでございまして、いやいやそんな全国的なものをつくる前に自分でつく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のではないですか。

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のではないですか。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いいますと、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いうこと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りますが、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、このごろ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、そこでできるだけの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マイクロ構造と2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。電気自動車のい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、それからマイクロでのこういった形での農業と、それからエネルギーづくり、電気づくりと食料づくりというのを地域のマイ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でやる場所とか、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ご提案ですか。

○太陽経済の会 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。

○太陽経済の会 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、ご推薦したいということをお願いしてまいりました。

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 それはわ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。

○太陽経済の会 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。

○太陽経済の会 そうですね。おそらくそこまでまだ議論がっていないので、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、多分やっつけようとするればいろいろそこからルールをつく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2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。

○太陽経済の会 その意味では、規制改革でございますね。これは事実上、い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、理屈だけいけばこうやってNEXCO西日本が書いているくらいですから、高圧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いかなかったのか。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、それでやったらだめとなった。だからできないということと、もっと別のいろいろな問題ですかね。

○太陽経済の会 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りますので、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、実は税務的にい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のです、本来であれば税理論からい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8,000億円はみなして、それだけ財源があるのですよという話をしてあげれば、初めてこれがつ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けども、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初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。

○太陽経済の会 例えば、葛巻町では、自分たちがつく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つくれるのだと。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。

○太陽経済の会 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なれば、双方にメリットが出るのではないかと。それによって電気代が非常に安いということで、例えばほか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。

○太陽経済の会 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。初めから決めた量を毎時間、毎時間売なのか。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。

○太陽経済の会 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ら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、受け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。

○太陽経済の会 そうです。やったほうが良いということです。

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2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、でき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。

○太陽経済の会 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、そして企業も何もこ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が、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。

○太陽経済の会 彼らは風力を10円くらいでつくれます。ソーラーだと40円ですけれども。

○八田座長 それで、二十何円だから産業立地でほか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いという話ですね。

○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良いということで、今みたいに電力を固定の高値で買いつ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おくらせるということだし

ようか。

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

○太陽経済の会 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低コストでつく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。どんどんつくられてくると送電網ができない。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わ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わかりませんが、地産地消はわかりますが、ペアではないかというのはちょっとよくわからない。

○太陽経済の会 なぜそうかといいますと、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ませんが。

○太陽経済の会 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いいけれども、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、もともと安いことからここにいろいろな製造業を持ってくればいいのかという話ですね。

○太陽経済の会 それもあります。

○八田座長 わかりました。ほかにございますでしょうか。

それでは、時間がなくなりましたので残念ですが、どうもありがとうございました。