

# 神奈川の政策紹介

## EV元年を拓く



## EV普及プロジェクト

EV元年ともいわれた2010年、自動車メーカー各社がEVの発売を本格化させ、メディアでも盛んに取り上げられるなど、EVが身近なものとなってきた。神奈川県では、県内のEV充電施設を充実させてきたのをはじめ、EVの購入者に対するの県独自の補助金制度、EVタクシープロジェクト、EVバイクの普及促進、EVバスの開発、箱根町における地域でのEV活用のプロジェクトなど様々な取組みが進行している。企業・産業界や大学の研究者・ユーザー等と連携して進められた政策の事例として、また、産業技術と深く関わった政策という事例として、EV普及の取組みについて取り上げる。

&

## 環境インターンシップ



神奈川県では、環境問題を解決するための人材を育成するため、企業・大学と連携することで「環境インターンシップ」を行っている。環境への取組みを積極的に行っている企業に学生をインターンシップ派遣し、学生は直接環境問題に関わる業務に携わるといものである。学生が環境問題そしてそれを実際に解決する方法等について具体的に学ぶことができるとともに、企業は環境への熱心な取組みへの理解を広げることができる。産学官連携による大学生等を対象とした環境教育の取組みとして、またインターンシップの取組み事例として取り上げる。

# E V元年を拓くE V普及プロジェクト

## ——県内3,000台のE V普及に向けて

### 産業技術センター馬飼野所長・真間副所長に聞く

神奈川県では県内産業界をはじめ様々な主体との連携により、電気自動車（E V）の普及に取り組んできた。E Vの生産や販売も軌道に乗り始めた現在から振り返れば先駆的な取組みと言えるが、4、5年前はどのような形のE Vが量産化されるか、どのように利用可能なのかなど、はっきりしない部分もあり、取組みは手探りで出発した。立ち上げ期の担当者に話を伺った。

#### 知事の試乗が発想の契機に

真間：2006年3月、松沢知事が慶應義塾大学で清水浩教授が試作された電気自動車「エリーカ」に試乗し、E Vに着目しました。それを契機に、5月から6月にかけて、知事、副知事、関係部長を交えた会議が何回か持たれました。8時から8時半くらいの早朝会議で、E Vの政策化の可能性を議論した。論点の1つとしては、どのようなスタンスで打ち出すのかという点です。E Vには環境対策と同時に新たな産業の振興といった面がある訳ですが、地球温暖化防止や大気環境改善といった問題が待ったなしの状況であったので、県民、企業等の理解と協力が得られやすい環境の視点で取り組むことになったと思います。

E V時代が現実味を帯びつつあるようですが、今から思えば、全国或いは世界に先駆けてE V普及に注力した、知事の先見の明というか、時代を読み取る力、そして実行力は凄いなと感心しています。

2006年当時、私は環境農政部の交通環境対策担当課長として、主にNO<sub>x</sub>、PM削減のためのディーゼル車規制などに取り組んでいました。E Vは、地球温暖化対策の担当課が所管すると思っ

ていたもので、当方が担当するとは意外でした。日産自動車(株)から燃料電池自動車をリースして、その普及や環境教育などの活動を行っていたので、その影響もあったのかと思います。

#### 3回目の波と後押しした背景

真間：E Vが注目されるのは今回が初めてではありません。はじめは1974年のオイルショックを契機とした波で、石油依存から少しでも脱却できないかという動機が大きかったと思います。2回目は1990年代のアメリカの排ガス規制を契機としています。1回、2回目は大きな流れにはなりませんでしたが、今回は3回目の波ということになります。その間、バッテリーも鉛電池からニッケル電池、そしてリチウムイオン電池へと進化してきました。90年代にリチウムイオン電池のE Vも販売されたのですが、走行性能が悪くて坂が上れない、2年程度で高価なバッテリーを交換しなくていけない、そしてその価格が高すぎるといったことがありました。

2006年の時点では、いくつかの追い風がありました。1つには喫緊の課題である地球温暖化対策、2つ目はリチウムイオン電池技術の進歩、具

体には軽量化、エネルギー密度の高さ、耐用性とといった面で性能が向上し、価格も下がり、実用化の見込みが出てきたということ。また、家庭用の100V・200Vコンセントでも充電可能ということも大きいと思います。3つ目は自動車・電池をはじめとする産業界での取組みが本格化してきたということです。富士重工業(株)と東京電力(株)が協力して R1e の開発実証、三菱自動車工業(株)も i-MiEV の開発を進めていました。4つ目は、経済産業省のモデルプラン、EV・pHVタウン構想など、国の取組みも出始めてきました。そのような環境に加えて、神奈川県では県内に自動車産業の開発拠点や電池メーカー、大学の研究機関の集積という神奈川のもつ強みがあったことから、EVの普及に取り組むことになったのです。

## EV普及に向けて何が必要か

真間：2006年の9月には神奈川県電気自動車普及構想を発表し、11月にはかながわ電気自動車普及推進協議会を、12月にはEV用リチウムイオン電池研究会を立ち上げました。

EV普及に取り組むことになったのは知事の政治的な判断というものが大きいのですが、旗印としては3つを掲げました。

- ①CO<sub>2</sub>削減による地球温暖化防止、
- ②多様なエネルギーからつくることのできる電気の利用による石油依存度の低減、
- ③排ガスや騒音の低減による都市環境の改善、です。

県内の普及台数目標は、EVが市販されるようになってから5年で3,000台としました。県内の乗用車台数が約300万台だったので1,000台に1台の割合、そうなるとそれ以降は爆発的に普及するだろうという目安がありました。現在、人気が高いハイブリッド車も市販後5年間で県内



産業技術センター馬飼野信一所長(右)と真間悟副所長

約3,000台に到達しました。また、当時天然ガス自動車は県内で3,000台普及していたこともあり、妥当なところではないかと考えました。

EVは軽・小型車用と想定し、EV、ガソリン車、ディーゼル車といった小型から大型の車両との棲み分けがされるのではないかと考えていました。当時、EV(R1e：軽自動車)の航続距離は1充電80km程度と発表されていたので、買物や通勤、営業車といった用途であれば、せいぜい1日の走行距離は40km以内であり、家や会社の駐車場で夜間充電すれば、十分機能を果たせることとなります。しかし、利用者の立場に立てば、運転途中での電池切れはやはり心配です。そこで、EV普及促進のため、急速充電器を県内10km四方ごとに30基設置を目指すことにしました(2009年7月に100基と改定)。

この構想では、ガソリン軽自動車の価格を約100万円、EVの価格を約300万円と想定し、その差額を国・県の補助金+5~6年の維持経費の低減等でイニシャルコストがペイすることを目指しました。つまり、初期需要を社会的・経済的インセンティブによって生み出すことが極めて重要でした。具体的には、県の公用車で100台導入、国の補助と併せ県の補助金(国の補助金額の1/2)制度の創設、自動車税と自動車取得税の90%免除(現在は100%免除)、駐車場の割引や

高速道路料金の割引などのメニューを設けることにしました。

また、県民意識の醸成も大きな課題です。フォーラムなどの開催は勿論ですが、県民や企業等に走行性能や環境性能を実際に体験してもらうために、三菱自動車工業㈱や富士重工業㈱から実証試験としてEVを無料で借りて、イベントなどさまざまな場面で活用させてもらいました。



EVシェアリングモデル事業出発式  
(三菱・i-MiEV+SUBARU・プラグインステラ)

## 「かながわ電気自動車普及推進協議会」 発足

真間：2006年9月に普及構想を緊急記者会見で発表しましたが、その際の知事と記者とのやりとりが、私にとっては今後の取組みにおけるバイブルとなりました。県政の推進には「先進力」と「協働力」という視点が重要ですので、EVの普及にあたっては同様に、車や電池のメーカー、ユーザー、電力供給者、学識者等をメンバーとして11月に「かながわ電気自動車普及推進協議会」を立ち上げ、産学公の取組みがスタートしました。

協議会の立ち上げに際しては、知事と副知事で全ての自動車メーカーにあたりましたが、それぞれ戦略や思惑もあり、なかなか関心を示して貰えませんでした。県の取組姿勢や協議会の位置づけなどを十分に説明していくなかで2社のご参加をいただきました。ちょうど、県・横浜・川崎の3首長会議が始まる前に1社から承諾の連絡をいただき、ほっとしたことを覚えています。東京電力㈱や電池メーカー、慶應義塾大学や神奈川工科大学等の教授、ユーザーとして損保会社や中小企業団体中央会、県レンタカー協会など様々な分野の方にも、協議会の趣旨に賛同しご参画をいただきました。

横浜市・川崎市にも参加していただきました。両市は、90年代に先駆けてEVハイパーミニを公用車に導入した中で、走行性能やバッテリーの問題など使い勝手が大変悪かったという苦い経験を持っていたため、当時、EVへの関心は今ひとつでしたが、協議会での取組み等を通じてEV普及に積極的になっているようです。

協議会の会長は、EV普及の旗振り役として重要なことから異例ではありましたが、松沢知事が就任しました。副会長には東京電力㈱の中村秋夫常務取締役と慶應義塾大学の清水浩教授にお願いしましたが、大変熱心に取り組みまれ、EV普及に大きな力を発揮していただきました。

私は2006年7月に東京電力の研究所でEVに試乗しましたが、走行性能はガソリン車と比較して遜色なく、加速感や静かさに優れ、実用化できる車だと実感しました。一担当者としてEV普及のための施策を進めることになりましたが、今ではいい思い出となっています。私が担当したのは2007年までの初期の段階でしたが、その後2代の課長がよりよい形で発展させてくれました。

## 神奈川R&Dネットワーク構想と リチウムイオン電池研究会

馬飼野：私は当時、商工労働部の工業技術担当課長をしておりました。2004年にスタートしたインベスト神奈川で、県内には多くの企業研究所が集積し、しかもトップレベルの企業が集まりました。それらの研究所のネットワークを構築し、中小企業を支援することができないかと考え、2005年2月、県議会定例会で「神奈川R&Dネットワーク構想」を発表しました。

7月には神奈川R&D推進協議会を立ち上げ、大企業から中小企業への技術移転、中小企業のオンリーワン技術の大企業での活用などに取り組みました。そこで、EVのための共同研究ができないかということになりましたが、当時、国が支援したリチウムイオン電池の研究は、各メーカーの思惑が優先し、企業の総力を挙げての研究に成り得ない状況になっていました。そのような状況でしたが、2006年12月に「EV用リチウムイオン電池研究会」を立ち上げました。最初は100名ほどが集まりましたが、次第に増えて現在では300名ほどにもなっています。電池メーカー、車メーカーはもちろんですが、商社、素材メーカー、測定機器メーカー、攪拌機メーカーをはじめ工業用製造機器メーカーなど各種の大企業から中小企業まで集まり、要望に即して名刺交換会も行うようにしました。研究会では展示会やフォーラムも行っていますが、参加者の主な目的はビジネスチャンスを探す場になり、商談の場になってきているのです。立ち上げた当時の思惑とは違う形になっていますが、産業技術センターが行っている中小企業支援という観点からも、よい方向で発展してきていると思っています。



県内に広がる充電ネットワーク（様々な企業等から協力を得て、急速充電器の整備も進められている）

## EVのための技術の インキュベーションとして機能

馬飼野：インベスト神奈川も2期目に入っていますが、R&Dネットワーク構想は大企業も含めて広がりをもってきています。中小企業は大きなメーカーの要望に振り回されがちですが、リチウムイオン電池研究会で中小企業がEVやリチウム電池の全体像を掴めば、それを業務にフィードバックすることができます。どのような素材や性能が必要とされるのか、今後の動向が掴めるように、実習を含めた場をセットしています。国はポスト・リチウムイオン電池についても考えていますが、まだアイデアベースではないでしょうか。次世代電池として金属空気電池などへの企業の取り組みが報じられたりもしていますが、燃料電池は10万分の1の確率の事故でも許されないことを考えると、まだ試行錯誤が続くのではないのでしょうか。リチウムイオン電池も、発火や事故の可能性が皆無ではありません。あせらず、事故防止を確実にすることが、むしろ普及の早道ではないかと考えています。

## 企業と県との役割分担をはっきりと

真間：EV技術開発の主役はあくまで企業です。県としてできることは中小企業支援やコーデ

イネートによって技術向上の一助を担う程度であります。しかし、EV普及に向けての環境整備や初期需要の創出など、初期段階の普及方策について県の役割は大いにあると思います。協議会における役割分担ははっきりしていて、メーカーは何年までにEVを開発・販売するという目標を立ててそれに向けて努力していただく。県はさまざまな関係機関と協働して、EV購入時の経済的インセンティブや充電ネットワークの構築、県民意識の醸成などの普及策を打ち出すというものです。その体制づくりが短期間でできたと思います。

鉛電池を含めるとEV車種も少なからずあるし購入者もさまざまです。県が行政として、どのEVを、誰を補助対象にするのかということは、議論が分かれるところです。厳しい県財政状況の中であって、先を見通して政策的かつ効果的に税金を使うことが必要なので、行政が支援することでEVが普及するののかという観点で見ないといけないと思います。

## EVの未来を語ること

真間：知事は、将来のEV社会について排気ガスがなく騒音もしないので、ショッピングモールや病院でベッドに横付けできる車という夢も語られていました。イノベーションには夢を語る事が大切だと思います。燃料電池自動車は走行時に水が出るのでEVと異なり屋内を走ることは難しいかもしれません。

現在は、ハイブリッド車が普及していますが、プラグインハイブリッドも魅力的です。米国GMのシボレーボルトなど充電しながら走る車も登場しています。EVはエアコン使用など快適性を高めると航続距離が短くなります。100kmまではEVで、遠出の時はガソリン車で走るという



EVバス開発の取り組みも進められている

ように棲み分けがされるのか、或いはどのような使われ方が合理的なのかは今後流れが決まってくると思います。

公共交通機関用のEVについては、協議会においてナノバスが提案されましたが、その後、バスについては、国の動きも絡めて違う形で進んできているようです。

EVの普及はまだまだ課題は多いと思いますが、単なる波に終わらせずに大きなうねり・流れとなって、新たな社会を先導していくことを期待しています。



地域におけるEV活用の取り組み(箱根町)

地域におけるEV活用の取組み(箱根町)

## EV普及をめぐる取組状況とこれまでの経緯

### 神奈川県における取組みの経緯とEVの動向

2006年3月	知事が電気自動車「エリーカ」に試乗(慶應義塾大学新川崎キャンパス)
2006年7月	東京電力と富士重工業が共同開発中の電気自動車に知事が試乗・意見交換
2006年9月	神奈川県電気自動車(EV)普及構想を記者発表
2006年11月	かながわ電気自動車普及推進協議会設立
2006年12月	EV用リチウムイオン電池研究会
2007年3月	協議会に充電インフラ整備等検討ワーキンググループを設置
2007年9月	東京電力と富士重工業が共同開発中のEV(R1e)について、県庁業務での実証試験をスタート
2008年3月	「かながわ電気自動車普及推進方策」発表
2008年4月	EVイニシアティブかながわ(EV購入時の優遇策)
2008年9月	EV充電ネットワーク構築に向けた民間駐車場等における充電設備の設置協力
2009年3月	神奈川県が「EV・pHVタウン構想」(経済産業省)の広域実施地域に
2009年5月	かながわ次世代電気バス開発・普及検討会
2009年6月	三菱自動車工業がi-MiEVの量産製造を開始
2009年7月	電動フルフラットバスに関するプ

	プロジェクト(慶應義塾大学・神奈川県等)が環境省の研究開発委託事業に
2009年7月	「EVイニシアティブかながわ」による取組みの強化
2009年9月	EVシェアリングモデル事業開始
2010年1月	EVタクシープロジェクト発表
2010年4月	箱根EV普及推進ネットワーク発表
2010年12月	日産自動車ガリーフを発売

### <現在の取組状況>

- ・平成22年度電気自動車導入補助金(620台分)(国の補助金の約半額)
- ・EVシェアリングモデル事業
- ・県内有料道路の半額程度を補助
- ・一部の県立施設駐車料金の半額程度を割引
- ・県内充電ポイント、急速充電設備70箇所、100V・200V充電設備277箇所(2011年1月末現在)
- ・急速充電設備導入補助金(補助率3分の1(上限))
- ・EV観光タクシー、EVレンタカー、EVシェアリング、EVバイクの導入・活用など、観光向け交通手段のEV化と鉄道など公共交通機関との連携、宿泊施設や観光施設等への充電インフラ整備などを進める「箱根EVタウンプロジェクト」
- ・電動フルフラットバスの開発・普及

# 環境インターンシップ

## ～大学・学生と企業を「環境」でつなぐ

神奈川県環境農政局環境部地球温暖化対策課

### ◆神奈川県環境インターンシップとは

近年、学校・企業・NPO・行政等による環境教育の取組みが活発になっており、身近な地域の特性を活かした学習や体験型学習、さらには地球規模の視野に立った学習も広がりつつあります。特に、小中学校等では、体験を重視し身近な環境や地域に目を向ける環境教育が「総合的な学習の時間」や各教科で広く行われています。一方、こうして培った環境に対する関心を、実際に企業活動や地域運動に結び付けていくためには、実践的な能力を身につけた人材を育成することも重要です。そこで、神奈川県では、大学生・大学院生を対象とした環境教育の一環として、学部や専攻を問わず環境に興味をもっている学生を企業にインターンシップ研修生として派遣し、企業の環境活動を体験してもらう「神奈川県環境インターンシップ」事業を実施しています。

### ◆事業の概要

#### <事業の趣旨>

就業体験を行うインターンシップは多くの企業で行われており、その業種や時期・期間など多岐にわたりますが、それらのほ

とんどは“就業”そのものを目的としています。こうしたインターンシップの情報は就職支援サイトでも非常に多くの情報が提供されていますが、環境教育の一環としてのインターンシップの取組みはあまり例がなく、就職支援サイトで情報を得ることも困難です。そこで、神奈川県では、本事業において環境インターンシップに意欲のある企業と大学とのコーディネートを行っています。具体的には、環境に関する取組みを積極的に行っている企業に対し県が環境インターンシップの受入れを働きかけるとともに、受入れ企業の情報を集約し、県内の大学を通じ学生の募集を行います。

#### <事業の特色>

本事業は、将来、環境問題を解決するための人材を育成することを趣旨としていることから、次のような特色を有しています。

第一に、研修先企業は環境に関する取組みを積極的に行っている企業とすること。

第二に、研修期間が短期間では、業務説明を聞くだけで終わってしまう可能性があることから、実際に業務に携わってもらうインターンシップ本来の趣旨を達成するため、原則10日程度の日数を設定すること。

第三は、企業の様々な業務の中でも、特に環境問題の解決に直接関わる業務を体験できるようにすることです。

#### <年間スケジュール>

例年、4月～5月に県内にキャンパスのあるすべての大学に研修生募集の案内を送付し、各大学で募集案内や周知を行います。その後、6月～7月に応募の受付を開始し、主に大学が夏季休暇期間中となる7月～9月頃に、学生を企業へ10日間程度派遣し、その業務を体験してもらいます。(平成23年度のスケジュールは未定です。)

#### ◆実施状況

本事業は平成16年度に、県庁内でISOの内部監査に関する業務を体験するインターンシップとして試行的にスタートしました。その後、平成17年度に県内に事業所を有する2企業において研修を実施し、翌年、問題点や課題の整理を行う意見交換会を開催するなどの取組みを経て、平成19年度から本格的に実施しました。

#### <研修の内容>

本格実施を開始した平成19年度は受入れ企業2社で、研修生は5大学7名でしたが、平成21年度は7社7大学14名、平成22年度は11社15大学29名と、企業及び大学のみなさまのご理解をいただき、徐々に拡大してきています。

研修の内容は企業によって様々で、例えば次のような研修が行われています。

- 社内の環境マネジメントシステムにつ

いて学習した後、実際に自社の各施設を見学して環境対応状況について確認し、改善策について考える。

- 他社のCSR報告書を分析して、それぞれの企業がどのような環境対策を行い、また、製品のプロモーションの際に環境をどのようにアピールしているか調査し、自社での活用方法についてプレゼンテーションを行う。
- 企業が主催する環境イベントの運営スタッフとして、協賛を集める営業や、当日の来場者対応を行う。
- オフィスの空調などの快適性を調査し、さまざまなパターンから得た結果を分析する。

このように、企業が学生に提供する課題には、学生が取り組むには厳しいと感じる課題もありますが、多くの研修生は企業の担当者から指導を受けながら熱心に課題に取り組み、成果をあげています。また、多くの企業において研修の最後に業務報告会を開催しており、学生が他の研修生や企業の関係者の前で発表を行っています。短い時間の中で成果をわかりやすく発表するために情報を整理し、必要な資料を作成することにより、学んだことを確かなものとするとともに、社会人として必要とされるプレゼンテーション能力やスキル等を学ぶ機会にもなっています。

#### <参加者の声>

本事業は、参加した学生や受入れ企業から非常に高い評価をいただいています。

まず、本事業に参加した学生からは、「企業は環境に対して非常に気を遣っており、

これからの時代は、環境を考慮せずに企業経営は行えない、ということを改めて感じた」という声や、「これまで想像していた企業は、利益や効率を求めるものであり、環境保全は二の次にされているものと思っていた。しかし、実際業務に携わってみると、自分の想像以上に企業は環境問題に対して真剣に取り組んでいることがわかった」といった、企業の環境対策についてその取り組みの熱心さに驚く声が多く寄せられています。

また、「今までは環境問題を、学生の視点でしか考えていなかったが、今回、環境マネジメントシステムや企業の具体的な環境対策を学ぶことにより、少しではあるが企業の視点から、環境問題をとらえることができるようになった」という声もあり、大学などでは学ぶことのできない、インターンシップならではの貴重な経験をもらっていることがうかがえました。

一方、企業の担当者からは、「学生に対する講師として研修に取り組む中で、自身も環境について学び直し、考え直す機会となった」という声や、「研修生からの斬新な意見や、思いも寄らぬ視点での質問を受け、大変楽しく、とても勉強になる時間が過ぎた。」など、本事業に参加することに企業としてのメリットを感じていただいています。

また、「大学とは異なり、既知の分野に関係なく常に新しいテーマを追求する企業姿勢に戸惑ったと思うが、環境事業への関心・意欲は高く、自主的に提案も行うなど活発に取り組んでいた」といった、慣れないながらも研修から何かを学び取ろうとする学生の姿を評価する声も多く寄せられて

います。

## ◆参加企業や学生の拡大に向けた取り組み

### ＜参加企業へのアピール＞

企業の社会的責任などの活動の一環として、企業では社員への環境教育や小中学校等への環境出前授業などの取り組みが広がっていますが、本事業は、企業に無償で学生の研修に約 10 日間にわたり携わってもらうものであり、学生を受入れる企業の負担は少なくありません。企業の協力を得るためには、本事業に参加することが業務の見直しやイメージアップにつながるるとともに、学生の成長にも大きく寄与し、社会貢献としても意義があることなど、企業にとってのメリットをアピールし、伝えていく必要があります。

そのためには、企業が本事業に参加することのメリットをどこに感じているかを把握し、企業・学生・県それぞれにとってより実りのある事業とする工夫も必要となります。そこで、研修終了時には受入れ企業担当者および学生の意見をいただくため、受入れ企業からは「評価書」を提出していただき、学生の「環境問題に対する意識」や「責任感」などについての評価や、本事業に関する意見・要望を記入していただいています。また、学生には「修了レポート」で「インターンシップで学んだこと」や「経験をどのように活かしていきたいか」などについて報告をお願いしています。

さらに、平成 21 年度には新たに、大学や企業の担当者及び参加学生が一堂に会する意見交換会を開催し、環境インターンシッ

ブの成果や今後に向けた課題について企業や大学の垣根を越えたディスカッションを行いました。

こうして得られた参加企業や学生の生の声をホームページで情報提供するとともに、未参加企業を訪問し、担当者に伝えるといった取組みを重ね、受入れ企業の数も年々増加してきています。

#### <学生への周知>

学生を募集するにあたっては、いかにして学生に効果的な周知を行うかがポイントになります。大学のキャリアセンターなどには、一般的なインターンシップ研修生募集の情報が数多く寄せられていますので、そうした多くの情報に本事業の案内が埋没してしまわないようにする必要があります。そこで、学生を募集するに際しては、本事業が“環境”をテーマにしたインターンシップであることを強調し、ターゲットとする環境問題に対する意識や興味のある学生に、効果的なアナウンスができるよう努めています。

その結果、単に就職に有利になりそうだからといった理由で申し込む学生は少なく、環境問題に真摯に取り組む意欲のある学生からの応募がほとんどです。それが、環境インターンシップ研修でよい結果を出すことにもつながっていると考えられます。

### ◆今後の課題

#### <取組みの拡大>

本事業の参加数は、平成 22 年度には 11 社 15 大学 29 名と、これまでで最も大きな規模となりましたが、それでもまだまだ事

業の広がりには限定的です。

今後、環境インターンシップをより広く展開していくためには、学生に実践的な環境教育の場を提供すると同時に、大学と企業をつなぐという環境インターンシップの意義をより多くの企業の方々にご理解いただくことにより、本事業における受入れ先企業を増やしていく必要があります。また、あわせて環境をテーマにしたインターンシッププログラムについて広く PR を行い、独自であるいは企業間で連携を図りながら、環境教育を積極的に推進する企業を増やす機運を高めていきたいと考えています。

#### <将来に向けて>

さらに将来的な可能性として、本事業にご協力いただいた方々の力を「神奈川力」として、広く神奈川における環境教育推進に活かしていくことが考えられます。本事業には経営にあたって環境に力を入れている企業の環境部門の担当者など、まさに現場の最前線で活躍されている方、そして、環境に関心の高い学生などに参加をいただいています。このネットワークを活用し、例えば企業に小中学校等における出前授業に出向いていただいたくこと、また、学生に地域においてボランティアで地球温暖化対策に取り組む地球温暖化防止活動推進員として活躍していただくことなども考えられます。

本事業は平成 23 年度で本格実施を開始した平成 19 年度から 5 年目を迎えることとなります。本事業の発展に向けて、大学・学生・企業のみならず皆様からのご意見・ご提案をお待ちしています。

神奈川県環境インターンシップ研修参加大学・受入れ先年度別一覧表

年度	研修生	受入先
平成 16 年度	・ 関東学院大学・湘南工科大学 (2 大学、7 名)	・ 県庁 (ISO 内部監査事務)
平成 17 年度	・ 関東学院大学 ・ フェリス女学院大学 (2 大学、6 名)	・ 東京電力(株)・(株)東芝
平成 18 年度	—	—
平成 19 年度	・ 青山学院大学・神奈川大学 ・ 関東学院大学・鶴見大学 ・ フェリス女学院大学 (5 大学 7 名)	・ (株)ディグ ・ (株)東芝 生産技術センター
平成 20 年度	・ 青山学院大学・桜美林大学 ・ 國學院大學・東洋英和女学院大学 ・ フェリス女学院大学・明治学院大学 ・ 横浜市立大学・横浜商科大学 (8 大学 10 名)	・ (株)サンオータス ・ (株)ディグ ・ (株)東芝 生産技術センター
平成 21 年度	・ 青山学院大学・桜美林大学 ・ 慶應義塾大学・東京農業大学 ・ フェリス女学院大学・明治学院大学 ・ 横浜市立大学 (7 大学 14 名)	・ カーボンフリーコンサルティング(株)・(株)ディグ ・ (株)東芝 生産技術センター・(株)東芝 京浜事業所 ・ (株)東芝 横浜事業所 ・ 横浜市資源リサイクル事業協同組合 ・ (株)リガルジョイント
平成 22 年度	・ 青山学院大学・桜美林大学 ・ 神奈川工科大学・関東学院大学 ・ 北里大学・東京工芸大学 ・ 東京都市大学・東京農業大学 ・ 日本大学・フェリス女学院大学 ・ 明治学院大学・明治大学 ・ 横浜市立大学・横浜国立大学 ・ LECリーガルマインド大学 (15 大学 29 名)	・ (株)岡村製作所・(株)ツバルの森・(株)ディグ ・ (株)テルム・(株)東芝 京浜事業所 ・ (株)東芝 生産技術センター・(株)東芝 横浜事業所 ・ 生活協同組合パルシステム神奈川ゆめコープ ・ (株)山武 ・ 横浜市資源リサイクル事業協同組合 ・ (株)リガルジョイント