平成 24 年度　地域活性化総合特別区域評価書【準】

作成主体の名称：　広島県

１　地域活性化総合特別区域の名称

環境観光モデル都市づくり推進特区

２　総合特区計画の状況

①総合特区計画の概要

産業部門と民生部門が連携したエネルギー高度利用システムの構築及び環境観光の振興

・　ＥＶ導入によるガソリン車依存からの脱却，再生可能エネルギーの活用促進により，環境負荷が少なく，また，災害時でも対応可能な自主的エネルギー供給システムを確立

・　当該地域に蓄積する環境関連技術などを活用した新たな観光資源を創出

②総合特区計画の目指す目標

・　地方都市に特有な工場・住宅等が近接，自動車依存といった実態を踏まえ，工場と家庭が一体となった地域完結型のエネルギーマネジメントを目指した地域を構築する。

・　特色ある環境技術を活かした産業観光やエコモビリティを活用した観光の低炭素化に取り組むことにより，環境観光をコンセプトとした新たな地域振興モデルを構築する。

③総合特区の指定時期及び総合特区計画の認定時期

平成２３年１２月２２日指定

平成２４年９月２０日認定

３　目標に向けた取組の進捗に関する評価（別紙１）

①評価指標及び留保条件

評価指標（１）：世帯あたりにおけるＣＯ２排出量

（家庭部門，運輸（旅客部門）の自家用乗用車利用による排出を含む）

数値目標（１）：世帯あたりにおけるＣＯ２排出量（年間）について，Ｈ２７年度までにＨ２１年度比で３０％削減する［Ｈ２４年度実績▲２．４％，進捗度７３％］

評価指標（２）：環境学習等を目的とした教育旅行客数

数値目標（２）：対象地区（尾道市，福山市（鞆の浦，みろくの里）における教育（修学）旅行客数をＨ２７年度までにＨ２１年度比で２倍に拡大する。［Ｈ２４年

度実績３．１万人，進捗度４６％]

②寄与度の考え方　－

③総合特区として実現しようとする目標（数値目標を含む）の達成に、特区で実施する各事業が連携することにより与える効果及び道筋

・　地域で培われた環境技術や全国第３位を誇る日射量を活用することに加え，企業城下町としての利点を活かし,「地域内の最適なエネルギーマネジメント　（太陽光発電を利用した電気自動車等の活用)」,「地域エネルギーバックアップ（船舶等の活用)」「スマートエコモビリティ導入事業」などに取り組むことにより，世帯当たりにおけるＣＯ２排出量を削減する。

・　既存の観光資源と全国的にも珍しい環境・エネルギー技術の展示及びサイクリング等の体験観光を有機的に結びつけ,「オンリーワン観光コンテンツ整備事業」,「低炭素ツーリズム推進事業」などに取り組むことにより，環境学習等を目的とした教育（修学）旅行客数の増加を図る。

・　エネルギー利用の高度化と地域経済の活性化の解決策の実施においては，同時に実施することで,大きな相乗効果が期待されるものと考えられることから,当該地域においても，再生可能エネルギーを中心としたエネルギー自給自足を目指したコミュニティ構築と，これらを既存の観光資源と有機的に結び付けた「環境観光」に取り組むことにより，地域経済の活性化を図る。

④目標達成に向けた実施スケジュール（別紙１－２）

・　エネルギーマネジメントについては，平成２５年度には，電気自動車を活用した本格的な給電実証を行い，平成２７年度末までにモデル導入世帯あたりにおけるＣＯ２排出量３０％減（平成２１年度比）を図る。

・　エネルギーバックアップについては，平成２５年度に実船を用いて避難所への給電実証実験を実施する。

・　スマートエコモビリティの導入については,平成２５年度にニーズの把握に努める。

・　環境観光については，地元自治体，民間企業等からなる実務者会議を平成 25 年 3 月に立ち上げ，引き続き環境観光コンテンツの造成に取り組むほか，福山観光キャンペーン実行委員会が新たに広島県教育旅行誘致協議会と連携して取り組む都市観光宣伝やイベントガイド，素材集等の作成に対して支援する。

・　低炭素ツーリズムについては，電気推進船の開発及び運航事業者の発掘に努める。

４　規制の特例措置を活用した事業等の実績及び自己評価（別紙２）

一般地域活性化事業：地域内の最適なエネルギーマネジメント構築事業

次の措置について，国との協議の結果，現時点で実現可能なことが明らかになったことから，電気自動車による給電実証を実施し，ＣＯ２排出量の削減に対し成果が得られた。

①住宅（社宅）における直流配線に関する基準の明確化
②改造電気自動車等のバッテリーから家庭への給電に関する基準の明確化

５　財政・税制・金融支援の活用実績及び自己評価（別紙３）

財政支援：一般地域活性化事業（地域内の最適なエネルギーマネジメント構築事業・地域エネルギーバックアップシステム構築事業）

経済産業省の次世代エネルギー技術実証事業による財政支援が得られており，数値目標（１）の達成に向け，相当程度寄与していることから，財政支援を活用することで，着実な進捗が見込まれる。

税制支援：該当なし

金融支援（利子補給金）：０件

平成 23 年度及び 24 年度は，企業からのニーズがなかったため利用がなかったが，事業の実施における負担の軽減に効果があると考えられる。

６　地域独自の取組の状況及び自己評価（別紙４）

（地域における財政・税制・金融上の支援措置、規制緩和・強化等、体制強化、関連する民間の取組等）

・　地域における財政上の支援措置

県単独でモデル実証事業に対する補助金を創設するとともに，評価分析に係る経費を措置。

・　体制強化

平成22年12月に広島県総務局に総合特区計画プロジェクト･チームを設置するなど特区計画事業の円滑な実施及び事業評価・分析など計画の推進に向け積極的に取り組んでいる。

・　関連する民間の取組

「スマートグリッド展 2012（東京都）」に出展するなど，協議会構成員の拡充に努め，新たに㈱日本政策投資銀行，㈱広島銀行，三菱自動車工業㈱の参画を得た。

協議会に参加する JTB 中国四国が団体旅行商品「地恵のたび福山」や個人向け日帰りバスツアー「大人の教育旅行　広島編」を発売した（4 日で 160 名参加）

7　総合評価

- 　評価指標（１）に掲げる「世帯当たりにおけるＣＯ2 排出量」に関連する事業に関しては，一部計画の遅延が見られたが，工程の見直しなどにより，次年度以降の事業への影響を最小限に留めることができた。来年度以降の他地域展開を見据えつつ，引き続き，規制の特例及び財政支援等を活用しながら，特区事業として着実に事業を進めていきたい。
- 　評価指標（２）に掲げる「環境学習等を目的とした教育（修学）旅行客数」に関連する事業に関しては，３団体を受け入れることができ，一定の成果が得られた。来年度は，総合特別区域内の環境・エネルギー関連企業等の協力を得ながら，環境観光コンテンツの拡充や地元自治体・関係団体と連携した誘致活動に積極的に取り組んでいくこととしている。

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

<table>
<tr><td rowspan="8">評価指標（1）
世帯あたりにおけるCO2排出量（家庭部門、運輸（旅客部門）の自家用乗用車利用による排出を含む）</td><td colspan="2"></td><td>当初（-）</td><td>平成24年度</td><td>平成25年度</td><td>平成26年度</td><td>平成27年度</td><td>平成28年度</td></tr>
<tr><td rowspan="2">数値目標（1）
世帯あたりにおけるCO2排出量（年間）について、H27年度までにH21年度比で30%削減する</td><td>目標値</td><td></td><td>▲3.3%</td><td>▲6.3%</td><td>▲18.0%</td><td>▲30.0%</td><td></td></tr>
<tr><td>実績値</td><td></td><td>▲2.4%</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>寄与度(※)：－（%）</td><td>進捗度（%）</td><td></td><td>73%</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">代替指標の考え方または定性的評価
※数値目標の実績に代えて代替指標または定性的な評価を用いる場合</td><td colspan="6"></td></tr>
<tr><td colspan="2">目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業</td><td colspan="6">我が国のエネルギー需給構造の抜本的な高度化を図るため，環境負荷が少なく，電源喪失時等への対応可能なエネルギー供給システムの確立が急務であることから，地域完結型のエネルギーマネジメントを目指した地域を構築し，モデル世帯におけるCO2排出量の30%削減を目指す。
主な取組として，中核的実施主体であるツネイシホールディングスの所在地を中心に，次の事業に取り組む。
① 太陽光によって得られた再生可能エネルギーの移動媒体として，電気自動車を活用し，電気自動車から住宅へ給電することにより，エネルギーを地域内で余剰させることなく使い切るモデルの構築に取り組む，「地域内の最適なエネルギーマネジメント構築事業（電気自動車の活用）」
② 地域の特性である船舶を非常用電源及び予備電源として活用するため，安全性等を考慮した送電技術の確立に取り組む，「地域エネルギーバックアップシステム構築事業（船舶の活用）」
③ 多様なエコモビリティを導入し，地域内でシェアリングすることによって，地域の特性である近距離移動の低炭素化に取り組む「スマートエコモビリティ導入事業」 など</td></tr>
<tr><td colspan="2">各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等
※定性的評価の場合は、数値の根拠に代えて計画の進行管理の方法等</td><td colspan="6">H27年度末，100世帯におけるモデル導入を予定していることから，H21年度の世帯当たりCO2排出量（全国平均）×100世帯に対して，各年度にモデル導入する世帯がCO2排出量を▲30%削減した場合のCO2削減量から年度別目標値を設定。
H24目標値 ｛(4,850kgCo2×▲30%×11世帯)／(4,850kgCo2×100)｝×100＝ ▲ 3.3% （EV 10台導入）
H25目標値 ｛(4,850kgCo2×▲30%×21世帯)／(4,850kgCo2×100)｝×100＝ ▲ 6.3% （EV 10台導入）
H26目標値 ｛(4,850kgCo2×▲30%×60世帯)／(4,850kgCo2×100)｝×100＝ ▲18.0% （EV 39台導入）
H27目標値 ｛(4,850kgCo2×▲30%×100世帯)／(4,850kgCo2×100)｝×100＝▲30.0% （EV40台導入）
H24実績値は，導入前の世帯当たりCO2排出量（月平均／世帯）と比較したCO2削減量（月平均／世帯）により算出（※）
改造EV【H23導入、1台】(削減量 59kgCo2／導入前排出量373kgCo2)×(1世帯／100世帯)｝×100＝▲0.16%
市販EV【H24導入、10台】(削減量122kgCo2／導入前排出量550kgCo2)×(10世帯／100世帯)｝×100＝▲2.22% 計▲2.38%
（※）実証期間の違いにより，改造EVは8か月平均，市販EVは3か月平均により算出</td></tr>
<tr><td colspan="2">進捗状況に係る自己評価（進捗が遅れている場合は要因分析）及び次年度以降の取組の方向性</td><td colspan="6">H24年度までにおけるモデル導入世帯数は，当初の予定とおり、11世帯（改造EV1台、市販EV10台）であった。
H25年1月から4月までの3ヶ月間，市販EVによる給電実証を実施し，導入前と比較して，モデル導入世帯当たりのCO2排出量が月平均約22%の削減となり着実な成果を示している。EV充電において，需要と供給のバランスが取り難く，系統からの充電量が想定以上に増えたため，目標としていた30%削減とはならなかったが，太陽光による発電量に応じて充電電流値をリアルタイムに設定し充電することで系統からの充電量を抑制する制御を搭載した充電設備を開発し，設置・運用を開始した。
今後は，地域完結型のエネルギーマネジメントやエネルギーバックアップシステムの取組について，実証を進めるとともにビジネスモデルとして他地域への普及を図っていく方向で検討を進めている。</td></tr>
<tr><td colspan="2">外部要因等特記事項</td><td colspan="6"></td></tr>
</table>

※寄与度：一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

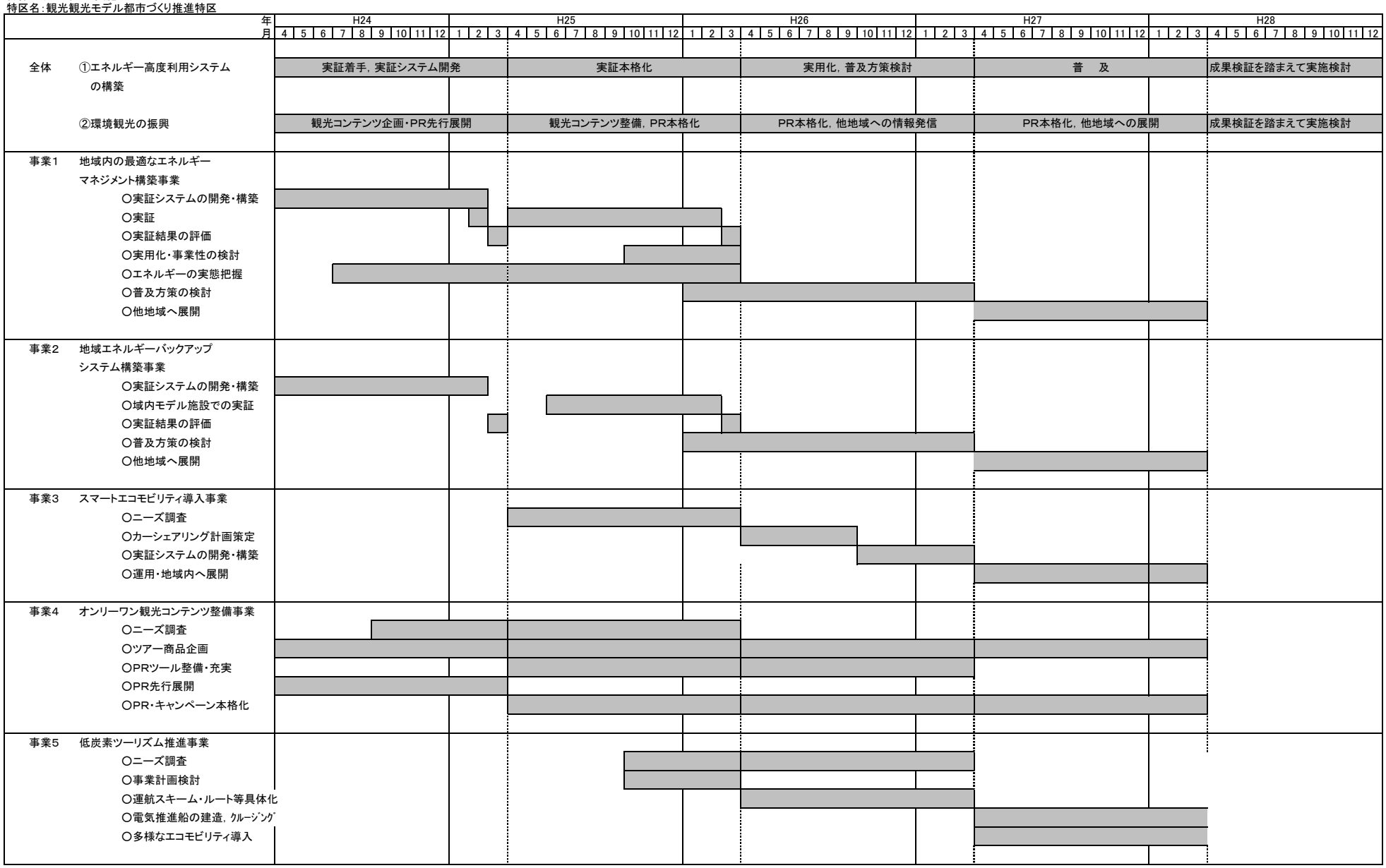
			当初（平成23年度）	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
評価指標（2） 環境学習等を目的とした教育旅行客数	数値目標（2） 対象地区（尾道市、福山市（鞆の浦、みろくの里）における教育（修学）旅行客数をH27年度までにH21年比で2倍に拡大する。	目標値		6.8万人	6.8万人	10.0万人	13.6万人	
		実績値	4.0万人	3.1万人				
	寄与度(※)：－（%）	進捗度（%）		46%				
	代替指標の考え方または定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標または定性的な評価を用いる場合							
	目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、関連事業		尾道市及び福山市を対象エリアとして，次の事業に取り組む。 ① 特色ある環境・エネルギー技術や周辺の観光資源を有機的に結びつけた観光コンテンツの整備や環境学習・企業研修の誘致，域外から誘客を行うためのツアー商品の開発などに取り組む 「オンリーワン観光コンテンツ整備事業」 ② 多様なモビリティ（電気自動車，電気推進船など）を導入した観光手段の低炭素化やサイクリングを盛り込んだ「サイクリング・ツアー」に取り組む「低炭素ツーリズム推進事業」 など					
	各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等 ※定性的評価の場合は、数値の根拠に代えて計画の進行管理の方法等		観光客数の増加を図るためには，PR活動を着実に実施し，環境観光モデル都市としての認知度の向上を図る必要があるため，事業期間の前半（平成23～25年度）はコンテンツ整備やPR活動に注力することから，基準年の実績値（平成21年度6．8万人）を据え置くこととした。 こうした取組を着実に進めることにより，事業期間後半の修学旅行客数の増加を見込んで年度別目標値を設定。					
	進捗状況に係る自己評価（進捗が遅れている場合は要因分析）及び次年度以降の取組の方向性		当該地域の教育旅行客数は映画「崖の上のポニョ」（H20公開），大河ドラマ「龍馬伝」（H22放映）の効果により，平成21年度に近年では最多となったものの，その後効果が徐々に薄れた影響で逓減傾向にある。 特区関係の取組では，地域協議会に参画するJTB中国四国が団体旅行商品「地恵のたび」に環境観光をテーマとしたツアーを企画・販売し，3団体を受入，また同社が一般客を対象に「大人の教育旅行」と名づけた日帰りのバスツアーを企画・販売し，4回の催行で160人が参加するなど，足元では成果が出て来ている状況であると認識している。なお，平成25年3月には地元市，関係団体からなる実務者会議を立ち上げ，今後の推進方策等について緊密に連携していくこととしている。 平成25年度は教育旅行生誘客のため，福山観光キャンペーン実行委員会を支援するとともに,広島県教育旅行誘致協議会と連携し，首都圏・東海圏の学校訪問に取り組む。また，引き続き環境観光コンテンツの造成に取り組む。 また，平成24年1月に経済産業省から認定された福山市次世代エネルギーパークとも連携し，環境観光ルートの整備を進めていく。					
	外部要因等特記事項							

※寄与度：一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

■現地調査時の指摘事項及びそれに対する取組状況等

［指摘事項］	［左記に対する取組状況等］
現地調査なし	

目標達成に向けた実施スケジュール
特区名：観光観光モデル都市づくり推進特区



注1）工程表の作成に当たっては、各事業主体間で十分な連携・調整を行った上で提出すること。
注2）特に翌年度の工程部分については詳細に記載すること。

■規制の特例措置を活用した事業の実績及び評価

特定国際戦略（地域活性化）事業の名称	関連する数値目標	事業の実施状況	直接効果 （できる限り数値を用いること）	自己評価	規制所管府省による評価
特になし					規制所管府省名：＿＿＿＿＿＿ ＜特記事項＞

※関連する数値目標の欄には、別紙1の評価指標と数値目標の番号を記載してください。

■国との協議の結果、全国展開された措置を活用した事業の実績及び評価

全国展開された措置の名称	関連する数値目標	事業の実施状況	直接効果 （できる限り数値を用いること）	自己評価	規制所管府省による評価
特になし					規制所管府省名：＿＿＿＿＿＿ ＜参考意見＞

■国との協議の結果、現時点で実現可能なことが明らかとなった措置による事業の実績及び評価

現時点で実現可能なことが明らかとなった措置の概要	関連する数値目標	事業の実施状況	直接効果 （できる限り数値を用いること）	自己評価	規制所管府省による評価
住宅（社宅）における直流配線に関する基準の明確化	数値目標（1）	国との協議の結果，省令に照らして十分な保安水準の確保が達成できる技術的根拠を有している場合には，直流配線設備を敷設することが可能と確認できたことから，社宅への直流配線を実証する前段階として，PVから改造EVへの直流充電の試運転をH25年1月から実施	試運転により，安定した直流充電が行えることを確認し，電池残量が比較的少ない場合には，1時間当たり80%～97%の範囲で，高い充電効率を示した。	直流充電によりPV（太陽光発電）電力の利用効率が向上することが確認された。	規制所管府省名：経済産業省 規制協議の整理番号：246 ＜参考意見＞
改造電気自動車等のバッテリーから家庭への給電に関する基準の明確化	数値目標（1）	国との協議の結果，従来から定められている蓄電池に係る技術基準が適用されることが示されたことから，H25年1月から市販EV10台を利用した給電の実証を実施	ガソリン車からEVへの代替に加え、家庭へ給電することで1世帯につき約1.25倍のCO2削減効果が有った。（EV代替のみの世帯平均139kg・CO2/月⇒EV代替＋家庭への給電174kg・CO2/月）	移動媒体としてEVを利用し、余った電力を家庭に給電することで想定通りの成果が得られた。	規制所管府省名：経済産業省 規制協議の整理番号：247 ＜参考意見＞

■上記に係る現地調査時指摘事項

［指摘事項］	［左記に対する取組状況等］
現地調査なし	

■財政・税制・金融支援の活用実績及び自己評価（国の支援措置に係るもの）

財政支援措置の状況

事業名	関連する数値目標	年度	H23	H24	累計	自己評価
地域内の最適なエネルギーマネジメント構築事業・地域エネルギーバックアップシステム構築事業	数値目標（１）	財政支援要望	12,125（千円）	39,025（千円）	51,150（千円）	総合特区指定の意義を踏まえ，経済産業省からの支援（次世代エネルギー技術実証事業）が得られており，数値目標（１）に掲げる「世帯当たりにおけるＣＯ2排出量」の達成に向け，相当程度寄与していることから，財政支援を活用することで，着実な進捗が見込まれる。
		国予算(a)（実績）	12,125（千円）	37,862（千円）	49,987（千円）	
		自治体予算(b)（実績）	0（千円）	14,334（千円）	14,334（千円）	
		総事業費(a+b)	12,125（千円）	52,196（千円）	64,321（千円）	

税制支援措置の状況

事業名	関連する数値目標	年度	H23	H24	累計	自己評価
該当なし		件数				

金融支援措置の状況

事業名	関連する数値目標	年度	H23	H24	累計	自己評価
地域内の最適なエネルギーマネジメント構築事業・地域エネルギーバックアップシステム構築事業（利子補給）	数値目標（１）	件数	0	0	0	平成23年度及び24年度は，企業からのニーズがなかったため利用がなかったが，事業の実施における負担の軽減に効果があると考えられる。

■上記に係る現地調査時指摘事項

[指摘事項]	[左記に対する取組状況等]
現地調査なし	

地域独自の取組の状況及び自己評価（地域における財政・税制・金融上の支援措置、規制緩和・強化等、体制強化、関連する民間の取組等）

■財政・税制・金融上の支援措置

財政支援措置の状況

事業名	関連する数値目標	実績	自己評価	自治体名
広島県総合特区事業費補助金	数値目標（１）	・地域内のエネルギーマネジメント構築，地域エネルギーバックアップシステム構築に要する経費を補助（H24予算額14,334千円） ・H25年1月から市販電気自動車による給電実証を実施（世帯当たりのCO2排出量が月平均約２２％の削減） ・船舶電力から電気自動車への供給について実証を実施	数値目標（１）に掲げる「世帯当たりにおけるＣＯ2排出量」の達成に向け，相当程度寄与していることから，引き続き支援を実施する。平成25年度からは，新たにエネルギーマネジメントの他地域への展開として，尾道市百島町において，太陽光パネル，電気自動車等を利用した取組を実施する。	広島県
スマートグリッド展2012（東京都）」出展等	数値目標（１）	・新たに㈱日本政策投資銀行，㈱広島銀行，三菱自動車工業㈱が協議会構成として参画	特区の取組の周知が進み，本取組に関心を持つ企業の参画を得た。	広島県

税制支援措置の状況

事業名	関連する数値目標	実績	自己評価	自治体名
特になし				

金融支援措置の状況

事業名	関連する数値目標	実績	自己評価	自治体名
特になし				

■規制緩和・強化等

規制緩和

取組	関連する数値目標	直接効果（可能であれば数値を用いること）	自己評価	自治体名
特になし				

規制強化

取組	関連する数値目標	直接効果（可能であれば数値を用いること）	自己評価	自治体名
特になし				

その他

取組	関連する数値目標	直接効果（可能であれば数値を用いること）	自己評価	自治体名
特になし				

■体制強化、関連する民間の取組等

体制強化	平成22年12月に広島県総務局に総合特区計画プロジェクト･チームを設置。また，平成23年11月に１名増員（３→４名）を図るとともに，庁内関係局との連携推進会議を設置し，特区計画事業の円滑な実施及び事業評価・分析など計画の推進に向け積極的に取り組んでいる。
民間の取組等	「スマートグリッド展2012（東京都）」に出展するなど，協議会構成員の拡充に努め，新たに㈱日本政策投資銀行，㈱広島銀行，三菱自動車工業㈱の参画を得た。 協議会に参加するJTB中国四国が団体旅行商品「地恵のたび福山」を販売するとともに，常石造船，みろくの里，JFEスチール西日本製鉄所などの協力により，個人向け日帰りバスツアー「大人の教育旅行　広島編」を発売した（4日で160名参加）

■上記に係る現地調査時指摘事項

[指摘事項]	[左記に対する取組状況等]
現地調査なし	