

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：さいたま市

1 地域活性化総合特別区域の名称

次世代自動車・スマートエネルギー特区

2 総合特区計画の状況

①総合特区計画の概要

- ・太陽光パネル、発電機、蓄電池、EV用急速充電器、水素充填施設を設置した、災害時にも多様なエネルギーを供給する「ハイパーエネルギーステーション」の整備
- ・太陽光発電システムや燃料電池等で発電した電力をEVなどに蓄え、街区内の住宅同士がエネルギーを共有し、エネルギーの効率的活用、災害時のエネルギーセキュリティを確保する「スマートホーム・コミュニティ」の普及
- ・子育て世代や高齢者などの移動手段ニーズ等に対応する「低炭素型パーソナルモビリティ」の普及

②総合特区計画の目指す目標

EVや、FCVなどの普及促進による、運輸部門の二酸化炭素排出量の削減や、スマートコミュニティでの再生可能エネルギーの地産地消による二酸化炭素排出量の削減とエネルギーセキュリティの確保、さらに、低炭素型パーソナルモビリティの普及による子育て世代や高齢者などの負担軽減・社会参加の促進などを実現し「暮らしやすく、活力のある都市として、継続的に成長する「環境未来都市」の実現」を目標とする。

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 7月13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)：ハイパーエネルギーステーションの整備箇所数 [進捗度：50%]

数値目標(1) - ①：ハイパーエネルギーステーション（水素充填機能有）の整備箇所数
4箇所数（H28年度）[H24年度実績：整備地決定1箇所、進捗度100%]

(1) - ②：ハイパーエネルギーステーションの整備箇所数
96箇所数（H28年度） [H24年度実績0箇所、進捗度0%]

評価指標(2)：運輸部門の二酸化炭素の削減量 [進捗度：71%]

数値目標(2)：10,000t-CO₂/年 削減（H28年度）
[H24年度実績1,420t-CO₂/年、進捗度71%]

評価指標(3)：スマートコミュニティの数

数値目標(3)：1箇所（H28年度）

代替指標(3)：スマートホーム100戸（H28年度）《定性的評価》

H26年度の施工開始に向け、実験棟での検証やインフラ整備設計に向けた準備など、予定通りに進捗している。

評価指標(4)：スマートコミュニティ1箇所で排出される二酸化炭素の削減量

数値目標(4)：300t-CO₂/年 削減(H28年度)《定性的評価》

H24年度は予定通りスマートホーム実証実験を開始した。

評価指標(5)：低炭素型パーソナルモビリティの普及台数

数値目標(5)：50台(H28年度)《定性的評価》

H24年度は予定通り研究会を設立し、トライアル研究に着手した。

②寄与度の考え方 該当なし

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

- ・安心・安全な「エネルギーセキュリティが確保された低炭素型の都市の構築」と、誰もが自由に移動できる「人にやさしく快適な低炭素型の都市の構築」を実施することで、「低炭素」に加えて、「暮らしやすさ」と「活力」の向上を同時に実現することが可能となり、さいたま市が目指す「暮らしやすく、活力のある都市として、継続的に成長する「環境未来都市」の実現」が可能となる。
- ・そのための方策として、「エネルギーセキュリティが確保された低炭素型の都市」を構築するため、「ハイパーエネルギーステーション」、「スマートホーム・コミュニティ」の普及を図り、既存のエネルギー（系統電力、都市ガス等）に加え、太陽光発電や燃料電池などの再生可能エネルギーの活用を拡大する。
- ・また、「人にやさしく快適な低炭素型の都市」を構築するため、「低炭素型パーソナルモビリティ」の普及を図り、既存の交通手段（自動車、公共交通等）に加え、小型で扱いやすく、CO₂を排出しない超小型の低炭素型パーソナルモビリティの普及を進める。

④目標達成に向けた実施スケジュール（別紙1-2）

- ・ハイパーエネルギーステーションの整備については、危険物地下貯蔵タンクへの規制強化（改正消防法）などの影響もあり、ハイパーエネルギーステーションの整備は0件であった。
- ・次年度は、市内SS事業者の状況も踏まえ、市の補助事業を再構築するなど、ニーズに合った補助事業とすることで、整備の促進を目指す。
- ・また、各数値目標の達成に向けた調査、調整、啓発などの準備段階となっている事業については、概ね順調に進捗している。
- ・次年度からは「ハイパーエネルギーステーションの整備」、「スマートホーム・コミュニティの建設に向けたアイデアコンペ形式による実施事業者の選定」及び「低炭素型パーソナルモビリティの普及に向けた実証実験・効果検証」など、目に見える形として実行段階に進め、平成28年度末までに運輸部門の二酸化炭素排出量の削減、エネルギーセキュリティの確保、低炭素型パーソナルモビリティの普及による子育て世代や高齢者など負担軽減・社会参加の促進などを実現し「暮らしやすく、活力のある都市として、継

続的に成長する環境未来都市」を実現する。

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①：ハイパーエネルギーステーションの普及事業

（建築基準法）

【市街地における水素保有量の規制緩和（No. 338）】

市街地における水素保有量の規制緩和（No. 338）については、国土交通省から現行法の枠組みで取り組むことが可能であるとの回答を得たことから、必要な情報提供等国土交通省によるバックアップを得ながら、地域として水素スタンドの建設に向けて推進することとなった。

（実績）0件

（自己評価）国から示された手法では、特定行政庁である本市で許可することが出来ないとされた。平成25年度以降に具体的な案件を持って再協議したい。

一般地域活性化事業②：ハイパーエネルギーステーションの普及事業

（一般高圧ガス保安規則）

【特定圧縮水素充填施設における輸送用容器や移動式の水素充填施設に対する水素充填規制の緩和（No. 340）】

特定圧縮水素充填施設における輸送用容器や移動式の水素充填施設に対する水素充填規制の緩和（No. 340）については、経済産業省から現行法の枠組みで取り組むことが可能であるとの回答を得たことから、地域として燃料電池自動車の燃料用容器以外の容器（カードルやタンクローリー等）への充填が可能となるような設備の具体的な仕様と、設置のために必要な規制の特例措置等について検討することとなった。

（実績）0件

（自己評価）国から示された手法では課題を解決することが出来なかったが、市自らの権限を活用し、平成25年度に課題の解決を図れる見通しとなった。

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：

① 一般地域活性化事業（（仮称）水素スタンド設置支援）

（活用実績）0件

（自己評価）平成25年度以降活用予定

② 一般地域活性化事業（先導的都市環境形成促進事業）

（活用実績）1件

（自己評価）整備するスマートコミュニティとそのビジネスモデルについて事業性を概ね明らかにすることができたため、計画通り平成25年度に建設予定地区のインフラ整備の設計に向けた準備等実施できることとなった。

税制支援：該当なし

金融支援（利子補給金）：0件

- ① 特定地域活性化事業（ハイパーエネルギーステーションの普及）
- ② 特定地域活性化事業（スマートホーム・コミュニティの普及）
- ③ 特定地域活性化事業（低炭素型パーソナルモビリティの普及）

（活用実績）0件

（自己評価）平成24年度は、事業が未実施であったため、活用されていない。今後、事業実施に向けた取組、支援内容についての啓発が必要と考える。

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）

- ・電気自動車普及促進対策補助金、電気自動車用充電施設整備補助金、さいたま市「スマートホーム推進・創って減らす」機器設置補助金の実施、国の取組に先駆けた「さいたま市エネルギー・スマート活用ビジョン ～新エネルギー政策～」、「さいたま市地球温暖化対策実行計画（区域施策編・事務事業編）」の策定、さらには、用途地域の変更によるハイパーエネルギーステーションの整備など、地域が独自で取り組める事業については積極的に進め、市の取組に対する本気度を示している。
- ・また、先進的な取組として、企業等との協働による地域で創ったエネルギーを地域で共有し、徹底した低炭素化とエネルギーの確保を実現するための実証実験など、環境未来都市の実現に向け、積極的な事業展開を進めてきていると評価する。

7 総合評価

- ・平成24年度は、総合特区計画の目標達成に向けた調査、調整、啓発が主となっており、目に見える結果として少ないと評価しているが、当初の作業工程としては概ね予定どおりに進捗している。
- ・ただし、規制緩和については進捗していない点が見受けられることから、今後、調査や実証実験を重ねていき、実証データを蓄積したうえで、省庁との協議を進め、規制緩和につなげていく必要がある。
- ・一方、規制緩和が成されていない中でも、本市独自の取組により目的を達せられる事項においては、積極的に進めてきており、評価できるものと認識している。
- ・次年度以降においても、総合特区としての取組を推進し、環境未来都市の実現に向けて全庁を挙げて取り組んでいく方針である。

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

		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(1) ハイパーエネルギー ステーションの 整備箇所数	数値目標(1)-① ハイパーエネルギー ステーション(水素充填機 能有)の整備箇所数 4 箇所(累計)	目標値	整備地決定 1箇所 竣工 0箇所	整備地決定 1箇所 竣工 1箇所	整備地決定 1箇所 竣工 1箇所	整備地決定 1箇所 竣工 1箇所	整備地決定 0箇所 竣工 1箇所
		実績値	0箇所	整備地決定 1箇所 竣工 0箇所			
	寄与度(※):50(%)	進捗度 (%)		100%			
	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		平成25年度以降に水素スタンド補助制度を創設するとともに、役所の手続き関係の円滑化やPRなど、水素スタンドを建設し やすい環境を整える。					
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		水素ステーションの整備を検討しているエネルギー事業者の試算では、1か所の水素ステーションがカバーするエリアが概 ね5~7.5kmの半径内と言われていることから、さいたま市内全域をカバーし、かつ、県域における水素インフラ整備に貢献す ることを目指して、市内で4か所の整備を計画している。計画から着工、竣工まで1年以上の期間を要することから、合計4か 所の整備に向けて、各年度1か所の整備を目指すとともに、前年度には整備地を決定することを目標として設定した。					
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		平成24年度は、本市が水素保有量関係の規制に建築基準法以外で対応することや数千万規模の財政支援を行うことによ り、地域協議会参加企業が市内に水素ステーションを整備することが決まった。平成25年度以降は、この案件に対してのた めの補助制度を創設するとともに、企業が整備地を選定する上での要望や障害について把握し、整備地として選定しやすい 環境を作る。					
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

<p>[指摘事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー事業者、業界、利用者を含む地域展開の社会システムのロードマップを検討すること。 ・実験的なステーションと限定的な利用を将来的な公共交通システムに展開するために、スマートコミュニティの整備や、パーソナルモビリティの活用を含む総合的な地域戦略を構築すること。 	<p>[左記に対する取組状況等]</p> <p>将来的に公共交通システムとして展開させるため、次年度から超小型モビリティを地域へ導入するためのカーシェアリング実証実験や、EVや超小型モビリティとICTを組み合わせた実証実験などを実施し、社会システムの構築に取り組んでいく。</p>
--	--

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

		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(1) ハイパーエネルギー ステーションの 整備箇所数	数値目標(1)ー② ハイパーエネルギー ステーションの整備箇所数 96箇所(累計)	目標値	20箇所	19箇所	19箇所	19箇所	19箇所	
		実績値	0箇所	0箇所				
	寄与度(※):50(%)	進捗度 (%)		0%				
	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		本平成25年度については、補助限度額を上げた新制度の創設を予定している。補助実施に際しては、地域活性化に繋がる 仕組みを盛り込むだけでなく、普及啓発に繋がるような仕組みも構築する。					
	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		エネルギー供給拠点は、市内「防災中核拠点」、「配・浄水場」、「拠点備蓄倉庫」、「物資集積地」の災害時のネットワークを 強化・支援することを目的に、市内で100か所(ハイパーエネルギーステーション(水素充填機能有)4箇所含む)の整備を計 画している。 地域協議会での検討結果より、各年度の目標値を設定した。					
	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		平成24年度については、危険物の規制に関する規則による危険物地下貯蔵タンクの流出防止対策の経過措置期間が平 成25年1月31日までとなっていたこともあり、流出防止対策に多額の費用負担を強いられている市内SS事業者が、新た な事業展開ができにくい状況にあったこともあり、ハイパーエネルギーステーションの整備は0件であった。このような市内S S事業者の状況も踏まえ、次年度については、市の補助事業を再構築するなど、ニーズに合った補助事業とすることで、整 備の促進を目指す。					
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

<p>[指摘事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エネルギー事業者、業界、利用者を含む地域展開の社会システムのロードマップを検討すること。 ・実験的なステーションと限定的な利用を将来的な公共交通システムに展開するために、スマートコミュニティの整備や、パーソナルモビリティの活用を含む総合的な地域戦略を構築すること。 	<p>[左記に対する取組状況等]</p> <p>将来的に公共交通システムとして展開させるため、次年度から超小型モビリティを地域へ導入するためのカーシェアリング実証実験や、EVや超小型モビリティとICTを組み合わせた実証実験などを実施し、社会システムの構築に取り組んでいく。</p>
--	--

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

		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) 運輸部門の二酸化炭素の削減量	数値目標(2) 10,000t-CO2/年 削減 (累計)	目標値	/	2000-CO2/年	2000-CO2/年	2000-CO2/年	2000-CO2/年	
		実績値	0-CO2/年	1420-CO2/年	/	/	/	
	寄与度(※):-(%)	進捗度 (%)		71%	/	/	/	
	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		本市は、運輸部門によるCO2の排出割合が高く、地球温暖化対策に向けたCO2削減には、運輸部門での削減が効果的であることから、次世代自動車の普及促進対策補助事業の実施や、インセンティブの付与、地域密着型の啓発活動、公用車への積極導入などにより、EVやFCVなどの次世代自動車の普及に取り組み、CO2排出量の削減を目指す。					
	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		次世代自動車の年間CO2排出量は、一般車両と比べて、0.71tCO2が削減すると見込めるため、施策効果による次世代自動車の増加目標を3000台として、年間のCO2削減量を2000tとした。					
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		本市は、急速充電器の整備も進んでおり、インフラの整備は満たされてきている状況にある。また、補助事業についても活用されているが、次世代自動車の増加は目標値を下回っている。そのため、補助対象にPHVを加えていくなど、利用しやすい制度に改定することで、さらに次世代自動車の普及に取り組んでいく。						
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]
--------	---------------

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

		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(3) スマートコミュニティの数	定性的評価 (参考)代替指標(3)スマートホーム100戸(累計)	目標値	0戸	0戸	10戸	20戸	70戸	
		実績値	0戸	0戸				
	寄与度(※):-(%)	進捗度(%)		—				
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	H28年度にスマートホーム・コミュニティを1箇所整備完了する目標について、経過を評価するために、H26年度以降はスマートホーム建設戸数を代替指標として用いる。H24、25年度については、定性的評価を行う。							
数値目標(3) 1箇所 代替指標(3) スマートホーム100戸	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	本市が目指すエネルギーセキュリティが確保された低炭素型の都市の構築には、太陽光発電システムや燃料電池等で発電した電力をEVなどに蓄え、街区内の住宅同士がエネルギーを共有するスマートホーム・コミュニティの普及が必要であるため、建設予定地である浦和美園地域全体のエネルギーの在り方の検討、建設予定地区のインフラ整備の設計などを実施する。 また、建設予定地は、市の保留地を活用することとし、アイデアコンペ形式により事業者を決定してスマートホーム・コミュニティを整備していく。						
	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	平成24年度に実施地を決定し、平成25年度に事業者を決定し、平成26年度から整備を開始する。平成28年度末には整備を完了するように取り組んでいく。 スマートコミュニティの整備については、浦和美園地区の区画整理事業の進捗に併せて整備を計画していることから、街区ごとの共用開始年次に併せたスマートホームの建設戸数を設定した。						
	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	平成24年度は、スマートホーム・コミュニティの実施地を浦和美園地区の市施工区に決定した。また、スマートホームの実証実験棟では、EVとの連携や電力融通などの検証を進めている。平成25年度については、浦和美園地域全体のエネルギーの在り方の検討、建設予定地区のインフラ整備の設計に向けた準備など、当初の予定通りに進捗している。						
	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

<p>[指摘事項]</p> <p>施設実験のデータを地域展開にどのように活用するかなどのプロセスを描き、社会的な連携体制を構築すること。</p>	<p>[左記に対する取組状況等]</p> <p>地域のエネルギーの在り方や地区のインフラ設計等を行う中で、実験データを活用していく。また、新規に整備するスマートホームだけではなく、既存の建築物に対するスマートホーム認証制度などを創設して、社会全体に普及するように取り組んでいく。</p>
--	---

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

		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(4) スマートコミュニティ 1箇所で排出される 二酸化炭素の削減量 数値目標(4) 300t-CO2/年 削減	定性的評価 ((参考)数値目標(4) 300t-CO2/年 削減)	目標値	実証実験Iの開始	実証実験IIの開始	30-CO2/年	90-CO2/年	300-CO2/年
		実績値	0-CO2/年	0-CO2/年			
	寄与度(※):-(%)	進捗度(%)		—			
	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		スマートホームが出来るH26年度以前は、定性的評価を行う。				
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		一般的な戸建て住宅と比べ、スマートホームはCO2の削減量が7~8割見込めるため、CO2の削減に効果的であるといえる。また、整備を予定している浦和美園地域は区画整理事業施工中の地域であることから、未利用地も多く、スマートホーム・コミュニティを整備することで、地域の先導的な取組となり、地域全体に波及することが見込める。					
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		平成25年度に事業者を決定し、平成26年度から整備を開始する。平成28年度末には整備を完了するように取り組んでいく。 100戸の戸建ての低炭素化及びエネルギー融通を行った場合の削減量となる。 実証実験Ⅰ:スマートホーム実証実験開始 実証実験Ⅱ:複数のスマートホームによるエネルギー融通の実証実験開始 (積算根拠)東京エリアにおいて1980年代に建てられた旧省エネルギー断熱基準相当の木造2階建戸建住宅(延床面積155m2)で、4人家族を想定して算出。一般的な戸建住宅のCO2排出量は約4t-CO2/年。スマート化による削減量が7~8割と見込めるため、1棟あたりの削減量を約3t-CO2/年として計算。					
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		平成24年度は、スマートホーム・コミュニティの実施地を浦和美園地区の市施工区に決定した。また、スマートホームの実証実験棟では、EVとの連携や電力融通などの検証を進めている。平成25年度については、浦和美園地域全体のエネルギーの在り方の検討、建設予定地区のインフラ整備の設計に向けた準備など、当初の予定通りに進捗している。					
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

	[左記に対する取組状況等]
--	---------------

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

		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
定性的評価 ((参考)数値目標(5) 50台)	目標値		研究会設立	研究支援開始	開発支援開始	技術改善・効果検証開始	50台
	実績値	0台	0台				
寄与度(※):-(%)	進捗度(%)		—				
評価指標(5) 低炭素型パーソナルモビリティの普及 台数 数値目標(5) 50台	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	低炭素型パーソナルモビリティ開発の進捗度を数値で表すことは難しく、研究から開発、検証の各段階を定性的評価として用いた。					
	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	本市が目指す人にやさしく快適な低炭素型の都市の実現には、都市部での慢性的な交通渋滞対策や、これまで行政として対応が困難であった交通弱者に対する移動支援、まちの回遊性の向上などが不可欠であることから、低炭素型モビリティ(超小型パーソナルモビリティ・フル電動自動車)の普及に向けたカーシェアリングなどの実証実験、スマートホームコミュニティ事業への導入検討を住民や関係する企業とともに進め、都市が抱える課題を解決する社会交通システムとして平成28年度までに実装し、新たなビジネスモデルを創出する。					
	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	社会システムへの実装に向けて、平成25年度から3か年をかけて市内各所で実証実験や認知度の向上に取り組む。また、公用車の利用実態調査等も行ったうえで、平成28年度までに公用車として低炭素型パーソナルモビリティを50台導入する。(10区役所×5台)					
	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	当該事業の研究会を平成24年11月に創設、一部研究支援事業も開始し、平成25年度からの実証実験に向けて、関係企業との協議・準備も予定どおり進捗している。次年度は、国土交通省事業としての実証実験、総務省事業としてICTを活用した実証実験、市場への導入可能性調査、認知度向上に向けた試乗会等を実施し、社会交通システムの構築に向けて取り組んでいく。					
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

<p>[指摘事項]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車並みの規制緩和を主張するだけでなくほかのモードと組み合わせ、高齢化社会、低炭素社会に不可欠な社会交通システムを提供する視点で進めること。 ・たとえばモビリティ特区を指定しての社会実験やほかの特区事業との連携など、全面的な導入以外のアプローチについても弾力的に検討すること。 	<p>[左記に対する取組状況等]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来的に社会交通システムとして展開させるため、高齢者や交通弱者などの移動支援とするため、ICTを活用したシステム構築、低炭素化に向けたスマートホーム・コミュニティ事業への導入などを実施し、社会交通システムの構築として取り組んでいく。
---	--

年	H24												H25												H26												H27												H28												H29		
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
事業1	ハイパーエネルギーステーションの普及																																																														
定義																																																															
定義確定													協議会・専門部会承認																																																		
補助事業																																																															
設備設置補助													25箇所(水素スタンドの1箇所分含む)												25箇所(水素スタンドの1箇所分含む)												25箇所(水素スタンドの1箇所分含む)												25箇所(水素スタンドの1箇所分含む)														
水素スタンド設置補助													1箇所(水素供給設備のみ)												1箇所(水素供給設備のみ)												1箇所(水素供給設備のみ)												1箇所(水素供給設備のみ)														
事業2	スマートホーム・コミュニティの普及																																																														
推進体制の構築																																																															
庁内関係所管と協議																																																															
事業実施地の決定																																																															
地域調査																																																															
F/S調査実施																																																															
地元説明・説明会																																																															
エネルギーマネジメント、インフラ整備設計調査																																																															
実施主体の決定・施工																																																															
アイデアコンペ開催																																																															
保留地の売却・施工・販売																									30軒												30軒												40軒														
事業3	低炭素型パーソナルモビリティの普及																																																														
推進体制の構築																																																															
新技術の研究・開発・商品化																																																															
トライアル研究																																																															
開発																																																															
実証実験																																																															
技術改善																																																															
効果検証																																																															
商品化支援																																																															
市民意識醸成・市民ニーズ把握																																																															
試乗会																																																															
普及に向けた支援																									市民・企業への貸出、財政支援																																						

(注) 工程表の作成にあたっては、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。

■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
					規制所管府省名: _____ <input type="checkbox"/> 特例措置の効果が認められる <input type="checkbox"/> 特例措置の効果が認められない ⇒ <input type="checkbox"/> 要件の見直しの必要性あり <input type="checkbox"/> その他 <hr/> <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
					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
市街地における水素保有量の規制緩和	数値目標(1)－①	制限を超える保有量を特例的に認める制度は存するものの、参考となる許可事例もなく、国から出された技術的助言には、水素保有量についての明確な基準が示されていない中で、責任を負う特定行政庁としては特例的に許可することはできないとされた。また、本市だけではなく全国においても同様な結論を得ていることから、技術的助言という制度では対応ができず、国が責任を持って、法改正をする必要があるという結論に達した。	無	水素保有量の妥当性を特定行政庁が判断出来ず、また全国的に事例がない状態であることから、特例的な許可が出来ない状況である。平成25年度については、市自ら用途地域を変更するといった権限を活用する形で課題に対応できる見通しとなったが、課題の解決には至っていないため、今後、ケース毎に妥当な保有量を設定するなど、具体的案件を持って規制の緩和を国へ求めていきたい。	規制所管府省名:国土交通省 規制協議の整理番号:No.338 <参考意見> 本件は、国土交通省としてさいたま市における水素スタンドの設置に際して、さいたま市からの相談に応じて、技術的助言の解釈など必要な情報提供を行うこととして総合特区における協議の中で整理されたものであるが、現時点において具体的な許可申請に係る事案の相談を受けていない。 国土交通省としては引き続き市からの相談を受ける体制を整えているため、個別許可に際して、判断し難い部分については、早急にご相談頂きたい。
特定圧縮水素充填施設における輸送用容器や移動式の水素充填施設に対する水素充填規制の緩和	数値目標(1)－①	協議の結果、経済産業省から現行法の枠組みで取り組むことが可能であるとの回答があり、地域としても燃料電池自動車の燃料用容器以外の容器(カードルやタンクローリー等)への充填が可能となるような設備の具体的仕様等について検討したが、結果として、現行法の枠組みではさいたま市で取り組むことが出来ず、現行法の枠組みを変更する必要があるという結論に至った。	無	国から示された手法では課題を解決することが出来なかったが、一部については市自ら用途地域を変更するといった権限を活用することで、平成25年度に課題に対応できる見通しとなった。しかしながら、すべての地区で用途変更が行えないため、再度、現行法の枠組みの変更について、秋以降協議を求めていきたい。	規制所管府省名:経済産業省 規制協議の整理番号:No.340 <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]
--------	---------------

■ 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
財政支援 「先導的都市環境形成促進事業」	数値目標（3）、 （4）	財政支援要望	0 (千円)	0 (千円)	0 (千円)	浦和美園地区の市施工区において整備するスマートコミュニティとそのビジネスモデルについて事業性を概ね明らかにすることができた
		国予算(a) (実績)	0 (千円)	1,339 (千円)	1339 (千円)	
		自治体予算(b) (実績)	0 (千円)	1,339 (千円)	1339 (千円)	
		総事業費(a+b)	0 (千円)	2,678 (千円)	2678 (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
ハイパーエネルギーステーションの普及、スマートホーム・コミュニティの普及、低炭素型パーソナルモビリティの普及		件数	0	0	0	融資案件が無かったため。

■ 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]
--------	---------------

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
さいたま市電気自動車普及促進対策費	数値目標(1)－① (1)－②、(2)	件数62件 金額 8,700千円	総合特区の取組が推進された	さいたま市
さいたま市電気自動車用充電施設整備補助金	数値目標(1)－① (1)－②、(2)	件数1件 金額 760千円	補助制度の再構築、啓発を要する	さいたま市
さいたま市「スマートホーム推進・創って減らす」機器設置補助金	数値目標(3)、 (4)	件数1800件 金額 180,806千円	総合特区の取組が推進された	さいたま市
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
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

■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
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
さいたま市エネルギー・スマート活用ビジョン～新エネルギー政策～の策定	数値目標(2)	—	—	さいたま市
「さいたま市地球温暖化対策実行計画（区域施策編・事務事業編）」の策定	数値目標(2)	—	—	さいたま市
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

■体制強化、関連する民間の取組等

体制強化	
民間の取組等	

■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]
--------	---------------