

次世代自動車・スマートエネルギー特区 [指定：平成23年12月、認定：平成24年7月]

正

準

I 目標に向けた取組の進捗に関する評価

i) + ii) の平均値 (3.6 + 3.8) / 2 = 3.7

B

i) 取組の進捗 (下記より該当するものを選択)

目標値に対する実績に基づく進捗度 (当年度実績)

進捗	番号	評価指標	進捗度
A(5点)	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	A
B(4点)	1-2	ハイパーエネルギーステーションの整備箇所数	E
C(3点)	2	運輸部門の二酸化炭素の削減量	C
D(2点)	3	スマートコミュニティの数	代替指標
E(1点)	4	スマートコミュニティ1箇所ので排出される二酸化炭素の削減量	定性評価
	5	低炭素型パーソナルモビリティの普及台数	定性評価

代替指標に基づく進捗度 (当年度実績)

進捗	番号	評価指標	進捗度
A(5点)	3	スマートホームの建設戸数	定性評価
B(4点)			
C(3点)			
D(2点)			
E(1点)			

当初目標に対する取組の定性的な事業進捗 (専門家評点)

進捗	番号	評価指標	専門家評価
A(5点)	3	スマートホームの建設戸数	B
B(4点)	4	スマートコミュニティ1箇所ので排出される二酸化炭素の削減量	B
C(3点)	5	低炭素型パーソナルモビリティの普及台数	B
D(2点)			
E(1点)			

評価指標毎の進捗の評価の平均値 (5 × 0 + 4 × 3 + 3 × 2 + 2 × 0 + 1 × 0) / 5 = 3.6 ①... 3.6

■ 地方公共団体による特記事項

※外部要因による数値への大幅な影響等があれば記載 なし

■ 専門家考慮事項 (妥当性) 目標設定の考え方、数値目標の根拠又は計画の進行管理の方法等、各事業の連携効果

(専門家所見(主なもの))
 ・「ハイパーエネルギーステーションの整備」について、意欲的な目標設定であり、地域協議会参加企業の水素ステーション整備や、規制への対応方針の検討が進められ、適切な事業の準備が行われている。
 ・「運輸部門の二酸化炭素の削減」について、次世代自動車増加目標3,000台/年と削減量の算定根拠の説明が必要。
 ・「スマートコミュニティ」については、単体のスマートホームによる実証実験から、複数のスマートホームによる実証実験に展開する計画となっており、優れている。一方で、「数値目標3」とは別に評価する必要性があるのか。
 ・エネルギーステーションなど運輸関係の事業と、スマートコミュニティ事業とのつながりを明示してほしい。
 ・「低炭素型パーソナルモビリティの普及台数」について、具体的な商品開発状況が見えない中で、この目標は評価しがたい。

考慮事項から、目標設定の考え方等が特に優れている:+1、妥当である:±0、改善の余地がある:-1とし、加点又は減点する ②... 0.0

i) の評価 ①+② 3.6

※目標値に対する実績値及び代替目標値に係る評価の例
 ・本特区の目標値(代替指標を含む)に対する各評価指標の評価を合計し、平均値を算出することにより評価とする。
 (評価指標1の評価D、2の評価D、3の評価D、4の評価Cの場合、(2+2+2+3)/4=2.25 四捨五入で「2.3」とする。)
 ・「当初目標に対する取組の定性的な事業進捗(専門家評点)」の評価については、数値目標の達成に向けた取組の状況について定性的に評価する。
 ・各評価指標に複数の数値目標がある場合、各数値目標の評価を寄与度に応じて加重平均したものとする。
 (例)評価指標1について、a、b、cという3つの数値指標があり、各数値指標の進捗度および寄与度がa:C20%、b:C10%、c:D70%の場合、3×0.2+3×0.1+2×0.7=2.3 四捨五入で「2」であるため、評価指標1の評価は「D」となる。

正：平成24年3月末までに計画が認定された地区／準：平成24年3月末時点では計画が認定されていない地区

ii) 今後の取組の方向性

方向性	番号	評価指標	専門家評価
A(5点)	1	ハイパーエネルギーステーションの整備箇所数	B
B(4点)	2	運輸部門の二酸化炭素の削減量	C
C(3点)	3	スマートホームの建設戸数	B
D(2点)	4	スマートコミュニティ1箇所です排出される二酸化炭素の削減量	B
E(1点)	5	低炭素型パーソナルモビリティの普及台数	B

(専門家所見(主なもの))

- ・「ハイパーエネルギーステーションの整備」について、竣工以降は水素ステーションに関わる環境効果、経済効果を算定することも期待される。一方、具体的な取組については補助事業の再構築など次年度に委ねられており、早急な対策構築が必要である。
- ・「運輸部門の二酸化炭素の削減」について、次世代自動車導入の進捗が遅れている要因の分析が必要(他都市と比べた評価)。
- ・「スマートコミュニティ」については、スマートホームの技術検証、地域計画の策定等適切に計画されているが、CO2削減量でいうと、太陽光の大量導入などコストのかかる部分に対する補助などの検討が必要。

ii) の評価

評価指標毎の評価の平均値

$$(5 \times 0 + 4 \times 4 + 3 \times 1 + 2 \times 0 + 1 \times 0) / 5 = 3.8$$

3.8

II 支援措置の活用と地域独自の取組の状況(A~E)

i) + ii) の平均値 $(3.4+3.8)/2=3.6$

B

i) - ① 規制の特例措置を活用した事業等の評価

[■国との協議の結果、現時点で実施可能なことが明らかになった措置]

●市街地における水素保有量の規制緩和

(概要)

- ・国との協議の結果、市街地における水素保有量の規制緩和については、現行法の枠組みで取り組むことが可能であると確認された。

(規制所管府省(国土交通省)の評価(参考意見))

- ・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。

(専門家所見(主なもの))

- ・規制の特例措置の利用はないものの、その他の手段により必要な取組は行っている状況にある。
- ・市街地における水素保有量、水素充填施設に関する規制緩和について国との協議を行っているが、十分な課題解決には至っていない。

3.5

i) - ② 財政・税制・金融支援の活用実績の評価

(専門家所見(主なもの))

- ・財政支援について、スマートコミュニティの先導的都市環境形成促進事業が活用されている。
- ・金融支援については、ハイパーステーションの事業が遅れている。今後の進展に期待する。
- ・今後具体的な実現事例と併せて効果が見えてくるものと考えられる。

3.3

i) - ① + i) - ② の平均値(注)

$(3.5+3.3)/2=3.4$

3.4

ii) 地域独自の取組の状況の評価

(専門家所見(主なもの))

- ・電気自動車普及の財政支援、スマートホームの支援と、実行計画策定での位置づけ等が行われている。
- ・エネルギービジョンや温暖化対策実行計画は他自治体でも行われているところ。

3.8

III 現地調査時の指摘事項及び対応状況

(専門家所見(主なもの))

- ・実証事業の社会展開のプロセス等が適切に対応されている。
- ・事業全体のロードマップづくりが必要。

IV 総合評価(I~III)

$(3.7+3.6)/2+0.25=3.9$

「I + IIの平均値」に「III及び地方公共団体による総合評価の状況(評価書7)」を加味して算出

(専門家所見(主なもの))

- ・規制緩和について国との協議では十分な課題解決が得られていないものの、市独自の取組により目的を達成できる部分については、積極的に推進を図っており、概ね予定通り進捗している。
- ・近年のエネルギー事情の変化、エネルギー制度の変化や社会で注目されている技術の変化に柔軟に対応して具体的な環境未来都市像を提示してから、具体的なスマートコミュニティや運輸システムの構築に進むべきであり、目標をより具体化することが望まれる。

このため、I及びIIの平均値(3.65)に上記所見を加味(+0.25)し、総合評価結果をB(3.9)とする。

B

(注) i) - ①、i) - ②のいずれかに該当がない場合は「—」とし、他の項目の点数をi)の点数とする。