平成25年度　地域活性化総合特別区域評価書【正】

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、電気自動車(EV)用急速充電器、燃料電池自動車(FCV)用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（HES)」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

評価指標(1)：ハイパーエネルギーステーション（HES）の整備箇所数［進捗度：56%］

数値目標(1)-①：HES（水素充填機能有）の整備箇所数　４箇所（H28年度）

［H25年度目標値　整備地決定１箇所・竣工１箇所、H25年度実績　整備地決定２箇所・竣工０箇所、進捗度100%、寄与度50%］

数値目標(1)-②：HESの整備箇所数　96箇所（H28年度）

［H25年度目標　19箇所、H25年度実績２箇所、進捗度11%、寄与度50%］

評価指標(2)：運輸部門の二酸化炭素の削減量

数値目標(2)：平成22年度比で　10,000ｔ－CO2/年 削減（H28年度）《代替指標による評価》

代替指標(2)：EVとPHVの増加台数　1,000台（H28年度）

［H25年度目標　300台、H25年度実績　215台、進捗度　72%］

評価指標(3)：スマートコミュニティの数

数値目標(3)：スマートコミュニティの整備個所数　１箇所（H28年度）《代替指標によ

る評価》

代替指標(3)：スマートホーム 100 戸（H28 年度）

≪H25 年度まで定性的評価≫

平成 25 年度はスマートコミュニティを整備する事業者を決定するために公募を行ったが、事業者による応募が無く、事業者が決定しなかった。一方で、スマートコミュニティの整備に向けて、エネルギーマネジメントサービスの拠点となるアーバンデザインセンターの整備が決定し、エネルギーマネジメントサービス等に必要なシステムの設計が進むとともに、エコまち法に基づく「低炭素まちづくり計画」を策定するなど、地域全体のエネルギーマネジメントの推進に向けた準備が進んでいる。

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）

≪H25 年度まで定性的評価≫

「スマートホーム実証実験」において、エネルギーマネジメントにより現在の一般新築住宅に比べ、エネルギー使用量は光熱費換算で約 60%削減、二酸化炭素排出量は約 50%削減することが確認された。その結果を受け、スマートホーム実証実験において住宅間でのエネルギー融通を想定したエネルギーマネジメントの検証を進め、スマートコミュニティにおけるスマートホームのエネルギー使用量削減効果を更に高めることを目指す。また、スマートコミュニティに限らず、全市域においてスマートホームの普及を推進するための、市独自のスマートホーム認証制度の整備に着手した。

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)：普及台数　50 台（H28 年度）

≪H27 年度まで定性的評価≫

平成 24 年 11 月に創設したパーソナルモビリティ普及研究会において、一部研究支援も開始し、モデル地区での技術的課題を検討し、事業可能性調査を実施した。また、研究会において連携した産学の共同体によって、市の協力による試乗会や共同研究を行い、安全性の検証や製品の改良を行うなど、予定どおり進捗した。また、超小型電動車両について、国土交通省事業「超小型モビリティ導入促進事業」として２台の車両を使用して社会実験を開始した。初年度の社会実験としては、子育てをしている母親などを対象に、ワークショップ（実車試乗付）を開催し、日常的な使用における課題や期待される用途などを明らかにした。

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

・ハイパーエネルギーステーション（HES）（水素充填機能付・電気自動車用充電機能付）の整備によって、燃料電池自動車（FCV）・電気自動車（EV）等次世代自動車の普及が進み、HES の整備個所数に加え、運輸部門の CO2 削減が進む。

・また、HES の整備と FCV・EV 等次世代自動車の普及が進むことで、災害時などに FCV・EV を「動く発電機・蓄電池」として活用できる体制が整い、都市としての災害時のエネルギーセキュリティの確保につながる。

・スマートコミュニティの整備によって再生可能エネルギーやコジェネレーションシステ

ムの活用が進み、エネルギーの地産地消による都市の低炭素化と、災害時のエネルギーセキュリティの確保につながる。

・スマートコミュニティにおいて暮らす人々が、FCV や EV などの次世代自動車を活用するために HES は利便性の観点で重要であるだけでなく、災害時には FCV と EV を活用して HES でエネルギーを“汲んで”スマートコミュニティへとエネルギーを輸送することで災害時のエネルギーセキュリティの確保につながる。

・加えて、地域で創り、貯め、使う再生可能エネルギーやコジェネレーションシステムによる電気を活用して、主に電動による低炭素型パーソナルモビリティが地域を走り、子育て世帯や高齢者の外出を支援する。

③ 目標達成に向けた実施スケジュール（別紙１－２）

・水素充填機能付の HES については、一部で部品資材等の調達の遅れの影響を受けているが、計画を前倒しして新たに２箇所の整備地が決定していることから、引き続き、必要に応じて市独自に規制・財政両面で整備事業者を支援することで、目標年度である平成 28 年度までの速やかな目標達成を目指す。

・ハイパーエネルギーステーション（HES）の整備については、地下タンク問題などの課題から、地域 SS 事業者の総数そのものが想定を超えるスピードで減少しているうえ、経済合理性などの観点からもＳＳ事業者による HES 整備は一層困難な状況となっており、SS 事業者のみを対象として目標の達成に必要な数の HES を整備するのは困難と考えられる。一方で、既に特区内には国内の都市としてはトップクラスの約 100 か所の電気自動車用充電ステーションが整備されており、SS 事業者に限定しなければ、HES 整備の下地は一定程度あると認められる。また、国・市による補助に加え、自動車メーカーによる支援も受けられるようになったことから、店舗を有する小売業などを中心に電気自動車用充電ステーションの整備は加速すると考えられる。そこで、「平時は次世代自動車のための燃料供給機能を有し地域交通の低炭素化に貢献しつつ、災害時には地域交通のための燃料供給機能を有することでエネルギーセキュリティの確保に貢献する」というＨＥＳとしての機能を満足できる事業者として、地域 SS 事業者に加え、コンビニエンスストア、大規模商業施設、公共施設などに対しても必要な財政支援を提案するなど整備を働きかけ、既存の電気自動車用充電ステーションの機能等向上も含めて、地域において必要な HES の整備をより確実なものとする。

・スマートホーム実証実験の結果、一般の新築住宅に比べ、エネルギー使用量は光熱費換算で約 60％削減、二酸化炭素排出量は約 50％削減することが検証されたことから、検証結果を活用して、区画整理事業地である浦和美園地域においてスマートコミュニティを整備するため、平成 25 年度に決定に至らなかったスマートコミュニティの整備事業者の公募の条件等を再度調整する。同時に、整備を計画しているスマートコミュニティ以外でも広くスマートホームの普及を進めるために、実証実験の検証結果を活用して、市独自のスマートホーム認証制度を整備する。

・スマートコミュニティの整備事業者が決定しなかった要因として、①浦和美園地域の将来像が見えず、魅力を感じられないこと、②土地の価格が浦和美園のブランド力と不均衡であることとされた。それらの課題の解決策の一つとして、浦和美園地域の「都市デザインの発信拠点」「低炭素・エネルギーまちづくり拠点」「住民のコミュニティ拠点」として、（仮称）アーバンデザインセンターを整備することを決定したことから、引き続

き平成26年度から構想策定、施設の設計等を進めていく。住民への魅力あるサービスと、エネルギーマネジメントのサービスを一体的に提供するための「パッケージ型EMS（エネルギーマネジメントシステム）」の設計が進んでいることから、平成26年度の完成を目指す。これらの事業を推進するために、平成25年度は「低炭素まちづくり計画」「先導的都市環境形成計画」など、インフラ整備に係る基礎計画を策定し、平成26年度以降、それらの計画に位置付けた計画については国庫補助等を活用することで、市の財政負担を軽減していく。

・また、「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」については、引き続き、低炭素型パーソナルモビリティによる市独自の開発支援、実証実験支援と、超小型モビリティによる新たな交通システムとしての複合的な社会実験の二本立てでパーソナルモビリティの実用化に向けて事業を進める。

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ており、地域として、建築基準法の特例措置の活用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、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ていたが、平成25年度に市の権限で用途地域の変更を行い課題の解決を図った。

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、本年度、市の権限で用途地域の変更を行い課題の解決を図った。

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：

＜既存の補助制度等を活用した事業＞

４件。詳細は別紙３のとおり

① 燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業【活用実績：１件】

② 次世代自動車充電インフラ整備促進事業補助金【活用実績：１件】

③ 先導的都市環境形成促進事業【活用実績：１件】

④ 低公害車普及促進対策費補助金（超小型モビリティ導入促進事業）【活用実績：１件】

（自己評価）既存の補助制度を活用して、水素充填機能付 HES、市有施設での EV 充電機能付 HES の整備を行うことが出来た。また、スマートホーム・コミュニティ構築に向けたインフラ整備、浦和美園地域に適したエネルギーマネジメントシステム構築に向けた準備を行うことが出来た。加えて、スマートコミュニティ等での新しい移動手段となる超小型モビリティの社会実験について、財政支援を活用して開始することが出来た。

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 25 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。

・パーソナルモビリティ関連技術の製品開発においては、パーソナルモビリティ普及研究会により技術の事業可能性調査を実施し、新たな技術の実現可能性を検証し参画企業の事業化を支援している。

・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 25 年度は、本市独自の規制緩和としての用途地域変更、同じく市独自の数千万円規模の財政支援制度により水素充填機能付 HES の整備を支援したが、設備のための部品調達等の遅れから目標としていた年度内の竣工には至らなかった。一方で、公共施設へ新型の水素スタンドを併設する事業が計画され、新たに 2 カ所の整備地が決定した。

・地域 SS による EV 用充電器の設置等を想定していた HES の整備は、市独自の財政支援等を措置しても十分な数の HES を整備することはできなかった。そこで、次年度以降は、地域 SS 事業者に加え、コンビニエンスストア、大規模商業施設、公共施設などに

対しても整備を働きかけるとともに、既存の電気自動車用充電ステーションの機能等向上も含めて、地域において必要なHESの整備をより確実なものとする。

・スマートコミュニティについては、平成25年度に整備する事業者を決定する計画だったが、決定に至らず進捗の遅れが見られる。一方で、エコまち法に基づく「低炭素まちづくり計画」の策定、エネルギーマネジメントサービス等に必要なシステムの設計の推進、エネルギーマネジメントサービスの拠点となるアーバンデザインセンターの整備の決定など、地域全体のエネルギーマネジメントの推進に向けて一定の進捗が見られた。

・低炭素型パーソナルモビリティについては、研究会において、一部研究支援も開始し、平成25年度は事業可能性調査や実証実験に向けての関係企業との協議・準備等予定どおり進捗した。また、超小型電動車両について当初は事業の着手の目途が立っていなかったが、国土交通省事業「超小型モビリティ導入促進事業」として自動車メーカーや埼玉県警の協力を得ながら２台の車両を使用して社会実験を開始することができた。

■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）
ハイパーエネルギーステーションの整備箇所数</td><td colspan="2"></td><td>当初（平成23年度）</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）-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）</td><td>目標値</td><td></td><td>整備地決定　1箇所
竣工　0箇所</td><td>整備地決定　1箇所
竣工　1箇所</td><td>整備地決定　1箇所
竣工　1箇所</td><td>整備地決定　1箇所
竣工　1箇所</td><td>整備地決定　0箇所
竣工　1箇所</td></tr>
<tr><td>実績値</td><td>0箇所</td><td>整備地決定　1箇所
竣工　0箇所</td><td>整備地決定　2箇所
竣工　0箇所</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>寄与度(※):50（%）</td><td>進捗度（%）</td><td></td><td>100%</td><td>100%</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">燃料電池自動車のための水素ステーションの整備には、事業者のコスト負担の軽減や整備地の選定が重要であることから、国の制度と併用可能な市独自の水素ステーション補助制度を創設するとともに、市独自の規制緩和（用途地域変更）、役所の手続き関係の円滑化やPRなど、公共施設を含めた整備地選定の支援などにより、水素ステーションを建設しやすい環境を整える。</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">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か所の整備を目標として設定している。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年度ごとの目標として設定した。</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">平成25年度は、地域協議会参加企業が進める建設候補地について、水素保有量関係の規制に対応するために、本市が独自に用途地域を変更するとともに、数千万円規模の財政支援制度を創設して整備を支援したが、設備のための部品調達等の遅れから年度内の竣工には至らなかった。一方で、一般のガソリンスタンドへの併設の計画に加えて、公共施設へ新型の水素スタンドを併設する事業が計画され、目標を上回る2カ所の整備地が決定した。平成26年度以降は、市内に水素ステーションを整備する事業者への財政支援を継続するとともに、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。</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。

■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]
委員による現地調査なし	

■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	2箇所			
	寄与度(※):50（%）	進捗度（%）		0%	11%			
	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		ハイパーエネルギーステーション※（HES）の整備には、事業者のコスト負担の軽減や収益性の向上、災害時の運用方法等が重要であることから、国の制度と併用可能な市独自の補助制度を創設するとともに、公共施設での整備、電気自動車（EV）ユーザー等への充電サービスのビジネスモデルの検討、災害時の運用方法の整備、普及啓発などにより目標の達成を目指す。 ※平時は次世代自動車のための燃料供給機能を有し地域交通の低炭素化に貢献しつつ、災害時には地域交通のための燃料供給機能を有することでエネルギーセキュリティの確保に貢献するステーション。設備・運用体制両面で災害時にも燃料供給が可能なEV用充電ステーションや燃料電池自動車用水素ステーションのこと。					
	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		平時はEV等次世代自動車のための燃料供給機能としてユーザーの快適性・安心感の増大による次世代自動車の普及に貢献し、災害時のエネルギー供給拠点としても機能するHESは、区役所等の「防災中核拠点」（11箇所）、ライフラインである「配・浄水場」（20箇所）、被災者支援のための「拠点備蓄倉庫」（5箇所）や「物資集積地」（4箇所）を、人や物資の移動の面とEVによる電力供給の面から強化・支援することを目的に、計100箇所(HESとしての水素スタンド4箇所を含む)の整備を計画している。なお、HES100箇所は、上記各拠点40箇所に対し1箇所あたり2～3箇所のHESが支援することを想定して積算。					
	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		後継者問題・地下タンク問題から、地域SSの総数そのものが想定を超えるスピードで減少しているうえ、経済合理性などの観点からもサービスステーション（SS）事業者によるHES整備は困難な状況であることから、市独自の財政支援等を措置しても十分な数のHESを整備することはできなかった。そこで、次年度以降はHESとしての機能を満足できる事業者として、地域SS事業者に加え、コンビニエンスストア、大規模商業施設、公共施設などに対しても必要な財政支援を提案するなど整備を働きかけるとともに、既存の電気自動車用充電ステーションの機能等向上も含めて、地域において必要なHESの整備をより確実なものとする。					
	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

［指摘事項］	［左記に対する取組状況等］
委員による現地調査なし	

■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	代替指標 EV等の1年間の増加台数 数値目標（2）：10,000t－CO2/年　削減（累計）	目標値			300台	400台	600台	1000台
		実績値	－	283台	215台			
	寄与度(※)：－（%）	進捗度（%）			72%			
	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		平成24年度は本来の評価指標による評価を行ったが、実績値の算出に必要な自動車検査協会の登録データの入手が遅れていることから平成25年度評価では本来の評価指標による評価が不可能である。自動車検査協会の登録データが入手できるのは毎年6月中旬以降となり、その入手時期によっては本来の評価指標による評価が出来なくなることから代替指標を設定する。本来の評価指標である運輸部門の二酸化炭素の削減量は、次世代自動車の増加がその達成状況と連動すると考えられることから、次世代自動車の増加台数のうち速報値として早期に把握できる、電気自動車（EV）とプラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）の1年間での増加台数を代替指標として設定することは適切である。					
	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む。					
	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		本来の評価指標である運輸部門の二酸化炭素の削減量について、毎年度の削減量の目標値として2,000t-CO2を設定しているが、次世代自動車の増加によって2,000t-CO2削減するためには毎年度、前年度比で約7,000台の増加が必要である。代替指標は次世代自動車に含まれるEVとPHVの増加台数として、民間事業者の市内販売台数で進行管理を行う。目標値は、経済産業省の次世代自動車戦略2010の目標値を参考に、新車販売台数に占めるEV・PHV・FCVの割合20%（2020年：同戦略における上位シナリオ目標）に向けて、2016年（平成28年度）時点での目標値として設定した。					
	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		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。また、補助事業についても活用されているが、代替指標の実績値は目標値を下回った。これは一部のEVの生産が一時的に停止されたことによる。次年度以降も次世代自動車への支援を継続するが、インフラの整備については、ハイパーエネルギーステーション整備のために、急速充電器単体への補助制度を廃止し、太陽光パネルや蓄電池を合わせて導入するよう誘導し、次世代自動車であるEV・PHV・FCVの普及を進める。また、これら次世代自動車の普及にあたっては、ハイパーエネルギーステーションと連携して、災害時の避難所等におけるエネルギーキャリア（EVやFCVによるエネルギーの輸送）として活用するための体制と設備の整備を進める。					
	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

［指摘事項］	［左記に対する取組状況等］
委員による現地調査なし	

■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（3）
スマートコミュニティの数</td><td colspan="2"></td><td>当初（平成23年度）</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">定性的評価
数値目標（3） 0箇所→1箇所（H28）《H26からは代替指標(3)スマートホーム100戸（累計）》</td><td>目標値</td><td></td><td>0戸</td><td>0戸</td><td>10戸</td><td>20戸</td><td>70戸</td></tr>
<tr><td>実績値</td><td>0戸</td><td>0戸</td><td>0戸</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>寄与度：ー（%）</td><td>進捗度（%）</td><td></td><td>－</td><td>－</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>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="7">H28年度にスマートホーム100戸程度からなるスマートコミュニティを1箇所整備完了することを目標として設定しているが、事業の進捗を評価するために、スマートホームの建設・分譲が開始される予定のH26年度からスマートホーム建設戸数を代替指標として用いる。H24、25年度については具体的な整備が着手されないため定性的評価を行う。
平成25年度はスマートコミュニティを整備する事業者を決定するために公募を行ったが、事業者による応募が無く、事業者が決定しなかった。一方で、スマートコミュニティの整備に向けて、エネルギーマネジメントサービスの拠点となるアーバンデザインセンターの整備が決定し、エネルギーマネジメントサービス等に必要なシステムの設計が進むとともに、エコまち法に基づく「低炭素まちづくり計画」を策定するなど、地域全体のエネルギーマネジメントの推進に向けた準備が進んでいる。</td></tr>
<tr><td>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="7">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（市南東部の区画整理事業地:320ha）全体のエネルギーの在り方を検討したうえで、市独自の財政支援等誘導施策を措置することで、民間企業のノウハウ等を活用してスマートコミュニティの整備を進める。</td></tr>
<tr><td>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="7">開発が進む320haの区画整理事業地である浦和美園地域におい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に、その端緒として地域の核となるスマートコミュニティ1箇所を総合特区制度に基づく事業計画期間内に整備することを目標としている。平成24年度に実施地を、平成25年度に整備する事業者をそれぞれ決定し、平成26年度から整備を開始し、平成28年度末までに核となるスマートコミュニティ1箇所の整備を完了する。スマートコミュニティの整備を予定している土地は、区画整理事業の進捗に合わせて住宅の建設に用いる区画の整備が進むため、各区画の整備スケジュールと各区画で建設が見込まれる住宅数を基に、代替指標の目標値を年度ごとに設定している。</td></tr>
<tr><td>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="7">平成25年度はスマートコミュニティを整備する事業者を決定する計画だったが、事業実施地であり区画整理事業地である浦和美園地域そのものの魅力や、市としての支援等に対する開発事業者の評価が得られなかったために、事業者の決定に至らずその点で進捗の遅れが見られる。一方で、エコまち法に基づく「低炭素まちづくり計画」を策定し、浦和美園地域のエネルギーのあり方を定めたほか、エネルギーマネジメントサービス等に必要なシステムの設計が進んだことに加え、平成24年度まで目途が立っていなかったエネルギーマネジメントサービスの拠点となるアーバンデザインセンターの整備が決定するなど、地域全体のエネルギーマネジメントの推進に向けて一定の進捗が見られた。平成26年度以降にはこういった状況を踏まえて、条件等を再度整理したうえで、企画提案型公募を実施し、スマートコミュニティ整備事業者を決定する。</td></tr>
<tr><td></td><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。

■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］
委員による現地調査なし	

■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 数値目標(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　300t－CO2/年	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	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		平成28年度に整備が完了するスマートコミュニティにおけるCO2排出量の削減効果は、スマートコミュニティ内でスマートホームが建設される平成26年度以前まで把握できないため、平成24年度と平成25年度は定性的評価を行う。 平成25年度は、住宅メーカー、電機メーカー、自動車メーカー、大学と連携して実施している「スマートホーム実証実験」において、太陽光パネル、コージェネレーションシステム、蓄電池に加えて、電気自動車を賢く活用することにより、現在の一般新築住宅に比べ、エネルギー使用量は光熱費換算で約60%削減、二酸化炭素排出量は約50%削減することが確認された。					
	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		一般的な既存の戸建て住宅と比べ、スマートホームはCO2の削減量が見込める。取組としては、スマートホームを市内に建設・居住し、CO2削減量の確認、複数棟によるエネルギー融通の実施など実証実験を行い、その知見を持ってスマートホーム・コミュニティを整備する。					
	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		一般戸建住宅（建築済みの住宅）からのCO2排出量を約3.6t－CO2／年と想定している。スマートホーム実証実験では、太陽光発電、コジェネレーションシステム、蓄電池としてのEVなどをエネルギーマネジメントシステムにより最適に活用することで、新築の戸建て住宅と比較してCO2排出量の50%程度の削減が可能であるとの結果を得ている。一般戸建て住宅（建築済みの住宅）と新築の戸建て住宅との違いや、今後実証実験を行うエネルギー融通による効果なども加味し、一棟あたりの削減量で80%以上を目指し、約3.0t－CO2／年を一棟あたりの目標値とした。 ※実証実験Ⅰ：実際に住宅に居住して、家庭生活でのCO2低減について検証。 　実証実験Ⅱ：Ⅰに加え、住宅間でのエネルギー融通による更なる効率化について検証。					
	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25年度は、「スマートホーム実証実験」において、エネルギーマネジメントにより現在の一般新築住宅に比べ、エネルギー使用量は光熱費換算で約60%削減、二酸化炭素排出量は約50%削減することが確認された。また、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を進めた。スマートコミュニティ整備事業者が予定通りに決定しなかったが、平成26年度には再度の公募により事業者を決定するとともに、スマートホーム実証実験において住宅間でのエネルギー融通を想定してエネルギーマネジメントの検証を進め、スマートコミュニティにおけるスマートホームのエネルギー使用量削減効果を更に高める。また、市独自のスマートホーム認証制度を整備し、スマートコミュニティに限らない、全市域におけるスマートホームの普及を推進する。					
	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

委員による現地調査なし	［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（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	定性的評価 数値目標(5) 低炭素型パーソナルモビリティの普及台数　50台	目標値		研究会設立	研究支援開始	開発・実証実験支援開始	社会実験	50台
		実績値	0台					
	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		量産・市販が開始されていない低炭素型パーソナルモビリティの市場導入までの進捗度を数値で表すことは難しく、研究から開発、実証実験、検証等の各段階を定性的評価として用いた。 平成25年度は、平成24年度に創設したパーソナルモビリティ普及研究会において継続的に行われている低炭素型パーソナルモビリティをはじめとした各研究に対して市としての財政支援を開始するとともに、事業可能性調査や実証実験に向けての準備も計画通り進捗した。また、新規格の四輪の超小型電動車両についてはこれまで目途が立っていなかったが、国土交通省の認定制度（超小型モビリティ導入促進事業）を活用し社会実験が開始されるなど、予定していなかった成果が得られた。					
	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行い、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		スマートコミュニティにおけるカーシェアリング等社会システムへ実装することを目指し、平成28年度までに市の公用車として先行的に低炭素型パーソナルモビリティを50台※導入する。公用車への先行的導入に向けて、平成24年度から3年間をかけて市内企業や大学等による研究開発を行い、平成27年度に市内各所で社会実験や認知度の向上に取り組み実用化につなげる。 ※市内の10区役所で主に地域での移動手段として概ね5台ずつ導入する。					
	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11月に創設したパーソナルモビリティ普及研究会において、一部研究支援も開始し、平成25年度は事業可能性調査や実証実験に向けての関係企業との協議・準備も予定どおり進捗した。また、超小型電動車両について当初は事業の着手の目途が立っていなかったが、国土交通省事業「超小型モビリティ導入促進事業」として自動車メーカーや埼玉県警の協力を得ながら2台の車両を使用して社会実験を開始した。初年度の社会実験としては、自動車メーカーや埼玉県警とともに運行体制を整備するとともに、利用者用マニュアルを作成し、市公用車として地域での運行に大きな課題が無いことを確認した。また、子育てをしている母親などを対象に、ワークショップ（実車試乗付）を開催し、日常的な使用における課題や期待される用途などを明らかにした。次年度以降は低炭素型パーソナルモビリティの市独自の開発支援、実証実験支援と、超小型モビリティによる新たな交通システムとしての複合的な社会実験の二本立てでパーソナルモビリティの実用化に向けて事業を進める。					
	外部要因等特記事項							

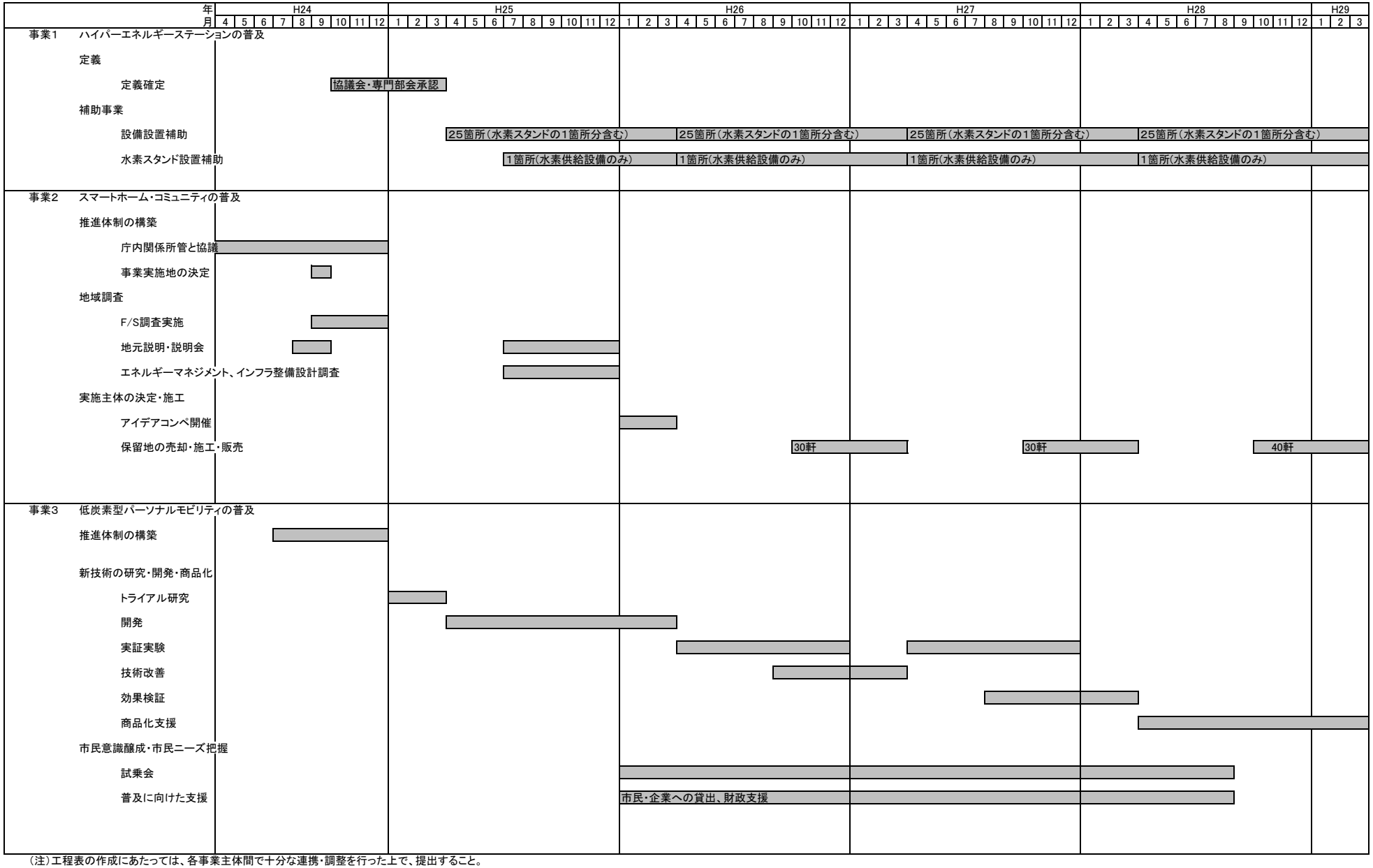
※寄与度：一つの評価指標に対して複数の数値目標がある場合、それぞれの数値目標が評価指標に与える寄与度を記入してください。

■現地調査時の指摘事項及びそれに対する取組状況等

［指摘事項］	［左記に対する取組状況等］
委員による現地調査なし	

目標達成に向けた実施スケジュール
特区名：次世代自動車・スマートエネルギー特区

別紙　１－２



（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
該当なし					規制所管府省名：＿＿＿＿＿＿ □　特例措置の効果が認められる □　特例措置の効果が認められない ⇒□要件の見直しの必要性あり □　その他 ＜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
該当なし					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
市街地における水素保有量の規制緩和	数値目標（1）－①	国土交通省が示した手法では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。	無	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＞
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	協議結果に基づき高圧ガス保安法関連法の現行の規定で取り組もうとしたところ、計画していた水素ステーションの整備は困難であることが分かった。	無	市自ら整備予定地を含む地区の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年度に課題解決の見通しが立った。しかしながら、今後水素ステーションの整備の度に該当する地区の用途変更が行えるわけではないため、今後の具体的な案件を持って、再度、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］
委員による現地調査なし	

■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	H24	H25	累計	自己評価
財政支援① 「水素供給設備整備事業費補助金」	数値目標 （１）－①、 （１）－②、 （２）	財政支援要望	0 （千円）	0 （千円）	0 （千円）	民間企業が市内にハイパーエネルギーステーション（水素充填機能有）１箇所について、国の補助金交付決定を得て、整備が決定した。 ※平成25年度実績である２箇所の整備地決定のうち、１箇所はこの補助金の対象外の案件。
		国予算(a) （実績）	0 （千円）	190,000 （千円）	190,000 （千円）	
		自治体予算(b) （実績）	0 （千円）	67,500 （千円）	67,500 （千円）	
		総事業費(a+b)	0 （千円）	430,000 （千円）	430,000 （千円）	
財政支援② 「次世代自動車充電インフラ整備促進事業補助金」	数値目標 （１）－①、 （１）－②、 （２）	財政支援要望	0 （千円）	0 （千円）	0 （千円）	市有施設に急速充電器を設置し、市内にハイパーエネルギーステーションを１箇所整備することが出来た。
		国予算(a) （実績）	0 （千円）	3,620 （千円）	3620 （千円）	
		自治体予算(b) （実績）	0 （千円）	2,664 （千円）	2664 （千円）	
		総事業費(a+b)	0 （千円）	6,284 （千円）	6284 （千円）	
財政支援③ 「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）	スマートホームコミュニティが浦和美園地区全体へ波及するために、美園地区の将来像の検討、事業用施設・戸建・集合住宅のエネルギー需要、再生可能エネルギーのポテンシャルの調査推計を行うとともに、浦和美園地区の市施工区におけるまちづくり方針の検討、区画整理事業の見直し案の作成、先導的都市環境形成計画を作成した。
		国予算(a) （実績）	1,339 （千円）	6,741 （千円）	8080 （千円）	
		自治体予算(b) （実績）	1,339 （千円）	6,741 （千円）	8080 （千円）	
		総事業費(a+b)	2,678 （千円）	13,482 （千円）	16160 （千円）	

財政支援④ 「低公害車普及促進対策費補助金（超小型モビリティ導入促進事業）」	数値目標（３）、（４）、（５）	財政支援要望	0 （千円）	0 （千円）	0 （千円）	国土交通省に認定された「超小型モビリティ導入促進事業」として、自動車メーカーとの連携により新しいタイプの超小型モビリティを活用した社会実験を実施した。社会実験では主に、地域における多様な交通手段の確保と回遊性の向上、子育て世代や高齢者の外出支援、スマートコミュニティにおける新しい交通システムの確立といった課題について検証した。
		国予算(a) （実績）	0 （千円）	1,576 （千円）	1576 （千円）	
		自治体予算(b) （実績）	0 （千円）	1,576 （千円）	1576 （千円）	
		総事業費(a+b)	0 （千円）	3,152 （千円）	3152 （千円）	

税制支援措置の状況

事業名	関連する数値目標	年度	H24	H25	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	H24	H25	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	数値目標 （１）－①、 （１）－②、 （２）、（３）、 （４）、（５）	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]
委員による現地調査なし	

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
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129件 金額　10,950千円	ＥＶ、ＰＨＶ導入補助を実施し、想定以上の申請がなされ、ハイパーエネルギーステーションの普及に寄与した。	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　1,400千円	当初想定した申請数に至らなかった。今後ハイパーエネルギーステーション整備事業費補助金と統合、再構築する。	さいたま市
さいたま市ハイパーエネルギーステーション整備事業費補助金	数値目標（１）－①（１）－②、（２）	件数1件 金額　67,500千円	補助制度を創設し、市内１箇所の案件について補助する。また、水素関連業界においてハイパーエネルギーステーション普及のＰＲにもなった。	さいたま市
さいたま市ハイパーエネルギーステーション整備事業費補助金	数値目標（１）－①（１）－②、（２）	件数0件 金額　0千円	補助制度を創設したが申請までに至らなかった。今後、制度の再構築を行うとともに、制度が活用する可能性がある業界に対してハイパーエネルギーステーションの普及も含めＰＲ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2,132件 金額　177,189千円	スマートホームに係る機器導入補助を実施し、想定以上の申請がなされ、スマートホーム・コミュニティの普及に寄与した。	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
該当なし				
該当なし				

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
該当なし				

■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
該当なし				
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
「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）	―	計画に基づき、市立学校に太陽光発電設備と蓄電池を設置し、再生可能エネルギーの導入拡大、地域のエネルギーセキュリティ確保に寄与している。	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）	―	計画に基づき、省エネ・創エネ設備の導入、環境に配慮した事業活動の支援、市民事業者の意識向上を図っている。	さいたま市
「さいたま市生活環境の保全に関する条例」の策定	数値目標（２）	―	一定規模の事業者に環境負荷低減計画書を提出させ、環境にやさしい企業活動を行うよう指導している。	さいたま市
「さいたま市低炭素まちづくり計画」の策定	数値目標（２）	―	将来的な人口減少、少子高齢化に応じた都市環境の形成、防災・減災対策の強化、環境との共生、省エネルギー化や低炭素型社会への転換するよう、当計画を策定した。	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
該当なし				

■体制強化、関連する民間の取組等

体制強化	該当なし
民間の取組等	該当なし

■上記に係る現地調査時指摘事項

［指摘事項］ 委員による現地調査なし	［左記に対する取組状況等］

■（参考）認定計画書に記載した数値目標に対する実績

			当初（平成22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	2000－CO2/年
		実績値	－	2840－CO2/年				
	寄与度(※)：－（%）	進捗度（%）		142%				
	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む。					
	各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等(※2)		本市では「次世代自動車・スマートエネルギー特区」の事業による次世代自動車の普及により、事業開始前の自動車からの「年間のCO2排出量」を、平成28年度までの5年間で特区の事業によって10,000t-CO2削減（平成22年度比）することを目指すが、そのためには毎年2,000t-CO2の削減が必要である。 【実績値の把握方法】 自動車検査協会の登録データから、市内における1年間の次世代自動車の増加台数を算出し、1台あたりの削減効果（一般車両と比べて0．71tCO2削減）を乗じてCO2の削減量を求める。但し、特区事業による効果を求めるために、次世代自動車の増加台数としては、当初からトレンドとして見込まれる年間4,000台の増加分は計上せず、4,000台を超えた増加台数について特区の事業の効果として計上する。（例：登録データにおいて6,000台増加⇒特区事業として2,000台増加とみなし、1,420t-CO2の削減につながったとする）					
	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。また、補助事業についても活用されており、削減量も目標値以上の実績値となった。次年度以降も次世代自動車への支援を継続するが、インフラの整備については、ハイパーエネルギーステーション整備のために、国や自動車メーカーの支援制度の活用、非常用電源としての太陽光パネルや蓄電池の導入支援（市独自）、市有施設の活用等を複合的に実施し、次世代自動車の普及につなげていく。					
	外部要因等特記事項							
	代替指標による評価又は定性的評価との比較分析		代替指標であるEV・PHV・FCVの導入台数は、平成２４年度に283台となっており、平成２５年度の目標値に近く、平成２４年度の次世代自動車導入台数が目標値を上回るペースであることと符合している。					

※1　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。
※2　数値目標に係る目標値について、各年度の目標設定ができない場合は、目標達成予定年度のみ数値目標及び実績値の両方を記載し、目標達成予定年度以外の年度については、当該年度の実績値のみを記載してください。
また、その場合は「各年度の目標設定の考え方や数値の根拠等」の欄に、当初設定した数値目標に係る目標設定の考え方や数値の根拠を記載してください。

■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］
委員による現地調査なし	