総合特別区域評価・調査検討会における評価結果［グリーン・イノベーション］　平成25年度

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

正：平成25年3月末までに計画が認定された地区／準：平成25年3月末時点では計画が認定されていない地区

Ⅰ 目標に向けた取組の進捗に関する評価

ｉ）＋ⅱ）の平均値　（3.5＋3.4）／2＝3.5　**B**

ｉ）取組の進捗（下記より該当するものを選択）

レ 目標値に対する実績に基づく進捗度（当年度実績）

進捗
A（5点）
B（4点）
C（3点）
D（2点）
E（1点）

番号	評価指標	進捗度	
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	C
1-2	ハイパーエネルギーステーションの整備箇所数	E	
2	運輸部門の二酸化炭素の削減量	代替指標	
3	スマートコミュニティの数	代替指標	
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	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	

レ 代替指標に基づく進捗度（当年度実績）

進捗
A（5点）
B（4点）
C（3点）
D（2点）
E（1点）

番号	評価指標	進捗度
2	EVとPHVの増加台数	C
3	スマートホームの建設戸数	定性評価

レ 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
A（5点）
B（4点）
C（3点）
D（2点）
E（1点）

番号	評価指標	専門家評価
3	スマートホームの建設戸数	B
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	C
5	低炭素型パーソナルモビリティの普及台数	B

評価指標毎の進捗の評価の平均値　（5×0＋4×2＋3×3＋2×0＋1×0）／5＝3.4　①…3.4

■ 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））

・水素充填機能を有するハイパーエネルギーステーションを市内に4か所設置する目標は意欲的であり、進捗を測る重要な指標であると判断できる。
・ハイパーエネルギーステーションの整備箇所数の少なさは、SSの減少という外部要因があり、やむを得ない部分がある。
・次世代自動車が増加すれば二酸化炭素は削減されるため、EV等の増加台数を代替指標とすることは概ね妥当である。
・「スマートコミュニティ」については、スマートホームの定義が明らかでない上、スマートコミュニティへの道筋がはっきりしない。また、スマートコミュニティを整備する事業者が決定しなかったことから、取り組みにやや遅れが認められる。
・「低炭素型パーソナルモビリティの普及台数」については、市の財政支援、事業可能性調査など、実証実験に向けた準備は計画どおり進捗していると認められる。しかし、2台のみでの社会実験やワークショップでH28年度の目標を達成できるか不安が大きい。

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…0.1

ｉ）の評価　①＋②　**3.5**

※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。

ⅱ）今後の取組の方向性

方向性
A（5点）
B（4点）
C（3点）
D（2点）
E（1点）

番号	評価指標	専門家評価
1	ハイパーエネルギーステーションの整備箇所数	C
2	運輸部門の二酸化炭素の削減量	B
3	スマートホームの建設戸数	C
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	C
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」については、次年度以降の取組みは妥当であると評価できるが、整備地の決定だけでなく、平成26年度には実際に整備が進むよう着実な取組みを期待したい。特に、地域SS以外のコンビニエンスストア、大規模商業施設、公共施設への整備をどの程度行うか、具体的な目標設定と進行管理が求められる。
・「EV・PHVの増加台数」については、日本中でEVの伸び悩みがある中、独自の取組みを期待したい。
・スマートコミュニティの整備等については、外生的な要因に左右される項目であるが、進捗の状況を丁寧に評価する必要がある。また、条件を再度、整理したうえで公募を実施し、事業者を決定する必要があるが、具体的な方向性が記述されていない。
・「低炭素型パーソナルモビリティ」については、社会実験の開始は評価できる。次年度以降も、二輪のフル電動アシスト自転車、超小型モビリティによる複合的な社会実験を行う方向性は適当である。

ⅱ）の評価

評価指標毎の評価の平均値　（5×0＋4×2＋3×3＋2×0＋1×0）／5＝3.4　3.4

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　　(3.2+3.8)／2＝3.5　　**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が、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。そのため、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。

（規制所管府省（国土交通省）の評価（参考意見））

・特になし

（専門家所見（主なもの））

・特に具体的な進展がなく、顕著な効果は認められないことから、規制の特例措置を活用した事業として評価するには十分とはいえない。　　2.8

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））

・多くの財政支援を活用をして取り組んでいる。　　3.5

ｉ）-① ＋ ｉ）-② の平均値（注）　(2.8＋3.5)/2＝3.2　　3.2

ⅱ） 地域独自の取組の状況の評価

（専門家所見（主なもの））

・低炭素街づくり計画の策定は評価できる。

・さいたま市電気自動車普及促進対策費、さいたま市電気自動車用充電施設整備補助金、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、さいたま市「スマートホーム促進・創って減らす」機器設置補助金の支援により特区関係事業を推進している。　　3.8

Ⅲ 現地調査時の指摘事項及び対応状況

平成25年度は委員による現地調査は行われていない。

Ⅳ 総合評価（Ⅰ～Ⅲ）　(3.5+3.5)/2+0.50＝4.0

「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））

・水素充填機能つきのHESをはじめ、意欲的な取組みを進めており、さらに進捗を期待したい。

・事業が幅広く、連携に工夫を要すると考えられることから、横断的な事業のスキームも期待したい。

・総合特区の規制緩和が直ちに認められない場合に、市独自で用途地域変更を行うなど、財政以外でも独自の取組みを行っている。

・社会実験を積極的に行うなど、適当な取組みであると認められる。

このため、Ⅰ及びⅡの平均値（3.50）に上記所見を加味（+0.50）し、総合評価結果をB（4.0）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。