

平成 26 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：50%]

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）

[H26 年度目標値 整備地決定 1 箇所・竣工 1 箇所、H26 年度実績 整備地決定 0 箇所・竣工 2 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）

[H26 年度目標 19 箇所、H26 年度実績 0 箇所、進捗度 0%、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)：EV 等次世代自動車の増加台数 1,000 台/年（H28 年度）

[H26 年度目標 400 台、H26 年度実績 336 台、進捗度 84%]

評価指標(3)：スマートコミュニティにおけるスマートホームの戸数

数値目標(3)：スマートホームの戸数 100 戸（H28 年度）

[H26 年度目標 10 戸、H26 年度実績 0 戸、進捗度 0%]

評価指標(4)：低炭素型パーソナルモビリティの普及台数

数値目標(4)：普及台数 50 台 (H28 年度)

《H27 年度まで定性的評価》

産学官民協同研究組織「さいたま市パーソナルモビリティ普及研究会」を平成 24 年 11 月に創設し、モビリティ普及に貢献する新技術の創出、ビジネスモデルの構築に向けた研究活動を開始した。本研究会において、モデル地区現地調査等を経て、モビリティ利活用高度化に資する技術領域を抽出し、事業化を検討する事業可能性調査を平成 25 年度に実施した。同時に、低炭素型パーソナルモビリティとして「電動二輪モビリティ」の活用を提案、試乗会、実証実験の成果をまとめ、平成 26 年度に、学会では初となる電動二輪モビリティの安全性・快適性に着目した研究発表を「交通工学研究発表会」で行った。また、「産学新技術プロジェクト」では、二輪モビリティ向けワイヤレス給電技術の開発に成功し、電動二輪モビリティへの実装に先立ち、電動アシスト自転車に応用したレンタサイクルシステム実験をさいたま市内で平成 26 年度に実施した。また、超小型電動車両について、前年度に引き続き、国土交通省事業「超小型モビリティ導入促進事業」として、社会実験を実施した。平成 26 年度の社会実験として、「市民・企業対象のモニター調査」、「中心市街地でのシェアシステム」および「交通不便地区での必要性調査」の 3 事業を実施し、超小型モビリティを普及させる上での需要や課題を検証した。

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 等の次世代自動車の普及が進むことで、平時の低炭素化に加えて、災害時に FCV・EV を「動く発電機・蓄電池」として活用できる体制が整うことで、災害時のエネルギーセキュリティの確保につながる。
- ・スマートコミュニティの整備に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と、エネルギーの地産地消（オフライン活用）することにより都市の低炭素化と、災害時のエネルギーセキュリティの確保、系統電力への付加の軽減につながる。
- ・HES は、FCV や EV などの次世代自動車の利便性向上＝次世代自動車の普及促進に重要であることは言うまでもないが、災害時においても FCV と EV を活用することで 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を可能として、災害時のエネルギーセキュリティを確保する。
- ・さらに、地域で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り電気を創り、貯めて、使うことを可能として、電動による低炭素型パーソナルモビリティを活用して、子育て世帯や高齢者の外出を支援することで、地域における移動の自由度を高めて、地域の活性化を実現する。

④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た

ものの、2箇所が竣工しており、今後も、市が積極的に規制・財政の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、市独自の補助制度の補助対象設備を拡大し、サービスステーション以外の業種であっても活用できるよう改正したが、発電・蓄電設備に対する性能制限を要件として付していたことや、公共の電気自動車用急速充電器が無料であるため、設置者に実利が見出せなかったことにより補助制度が活用されなかった。そのため、平成27年度以降は、発電・蓄電設備への性能制限の要件緩和や公共の無料急速充電器について課金制度の導入を進めることで、設置事業者の事業性の確保につなげていくこととする。
- ・区画整理事業施行中である美園地区においてスマートコミュニティを整備するため、平成25年度に不調となった整備事業者の公募について、要件を見直して、改めて再公募を行い、平成27年度内の整備に向けて協議を開始した。一方で、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、スマートホームの実証実験結果を活用して、市独自となるスマートホーム認証制度を整備する。
- ・美園地区の「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、整備するアーバンデザインセンターについて基本構想を策定した。今後、住民への魅力ある様々な生活サービスと、エネルギーマネジメントのサービスをワンストップで提供するため、多種多様な情報収集、発信を可能にし、新しいインフラとなる「共通プラットフォーム」の構築を進める。
- ・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、電動二輪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>

2 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: 0 件】
- ③ 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、引き続き、財政支援を活用して実施することが出来た。

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 26 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)」、「さいたま市低炭素まちづくり計画」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

- ・HES（水素充填機能有）については、平成 26 年度に 2 箇所が竣工した。平成 28 年度の整備箇所数 4 箇所を目指し、市が積極的に支援するとともに、事業者への働きかけを進めていく。
- ・避難所である小学校に設置された太陽光パネルと蓄電池に加え、V2H 対応 DC 普通充電器を導入し、EV と FCV からの継ぎ足し充電を可能とした。このことにより、災害時に HES で製造した電気や水素について、次世代自動車を紹介して避難所へ輸送し、電気を供給することが可能となり、地域のエネルギーセキュリティが確保された。
- ・スマートコミュニティについては、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基本構想を策定した。また、平成 27 年度の開所に向けて、核となる「共通プラットフォーム」の機能要件等の構築により、地域全体のエネルギーマネジメントの実現に向けて、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、前年度に引き続き「超小型モビリティ導入促進事業」として認知度向上等に関する事業や社会実験を行った。認知度向上等については、市職員による業務等での利用や、一般ドライバー向け試乗会を通じて市民の超小型モビリティに対する認知度の向上を図ると共に、社会実験等、事業の計画の策定や、策定に必要な調査を実施した。また、社会実験は、①市民・企業対象のモニター調査、②中心市街地でのシェアシステム、③交通不便地区での必要性調査を実施した。①については、新たなモビリティとしての価値を発信するため、市民への 1 日貸出や、観光資源と組み合わせた体験型の企画を実施した。また、市内企業や市民へ短期貸出を行い、ビジネス用途での需要や、日常生活におけるメリット・デメリットを検証した。②については、大宮駅を中心とした半径 2～3km 以内にステーションを 34 カ所設け、9 台の車両を使用してワンウェイ型カーシェアリングを実施した。③については、大学等の研究機関と協業し、市内交通不便地区で地区住民へ車両を貸出し、必要性の確認や効果検証ポイントの検証および分析を行った。

■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	整備地決定 2箇所 竣工 0箇所	整備地決定 0箇所 竣工 2箇所	
	寄与度(※):50(%)	進捗度 (%)		100%	100%	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	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継続するとともに、市独自の規制緩和(用途地域変更)、手続きの円滑化、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。					
	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。					
	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26年度は、地域協議会参加企業案件については、財政支援を決定したものの、部品調達の遅延等から年度内の竣工には至らなかった。一方、平成25年度に整備できていなかったガソリンスタンド併設型の案件については、平成27年2月に県内初の水素ステーションとして開業した。また、ごみ発電を活用した高圧水電解により水素を製造する設備を世界で初めて設置し、目標を上回る2カ所の水素ステーションが竣工した。更には、災害時にハイパーエネルギーステーションからスマートホームコミュニティにエネルギーを供給する上で必要となる設備を避難所へ設置し、平時・災害時を想定し運用を開始した。平成27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。					
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(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	0箇所	
	寄与度(※):50(%)	進捗度 (%)		0%	11%	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		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EVI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が対応することを想定 して積算している。					
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26年度は、ハイパーエネルギーステーション(HES)の整備については、市独自の補助制度の補助対象設備を拡大し、 サービスステーション以外の業種であっても活用できるよう改正したが、発電・蓄電設備に対する性能制限を要件として付し ていたことや、公共の電気自動車用急速充電器が無料であるため、設置者に実利が見出せなかったことにより補助制度が 活用されなかった。そのため、平成27年度以降は、発電・蓄電設備への性能制限の要件緩和や公共の無料急速充電器に ついて課金制度の導入を進めることで、設置事業者の事業性の確保につなげていくこととする。					
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] 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(2) EV等次世代自動車の増加台数	数値目標(2):EV等次世代自動車の増加台数1,000台/年	目標値		300台	400台	600台	1000台	
		実績値	-	283台	215台	336台		
	寄与度(※):-(%)	進捗度(%)		72%	84%			
	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、民生(家庭・業務)、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必要であることから、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		運輸部門の二酸化炭素の削減量は、次世代自動車の増加と連動することから、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数値目標として設定する。 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		平成26年度は、充電インフラの整備も一定程度進み、次世代自動車導入の補助も活用されているものの、公共需要が一巡してきていることや、従来の車両と価格の競争力といった面で本格的な需要を掘り起こせていないことから、導入台数が目標を達成することができなかった。今後、より一層、次世代自動車の啓発活動を実施することや、FCVの補助制度を創設するなど、普及促進に努めていくこととする。また、FCVやEVについては、ハイパーエネルギーステーションと連携することで、災害時の避難所等におけるエネルギーキャリアとしての活用が可能であることから、ハイパーエネルギーステーションの整備を促進するとともに、車両の付加価値についても地域に示していくこととする。					
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(3) スマートコミュニティにおけるスマートホームの戸数	数値目標(3) スマートホームコミュニティにおけるスマートホームの戸数 100戸	目標値	0戸	0戸	10戸	20戸	70戸	
		実績値	0戸	0戸	0戸			
	寄与度: -(%)	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、再生可能エネルギーやコージェネレーションシステムで発電した電力を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、整備予定地である美園地区(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や、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。					
	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		美園地区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年度に整備地決定、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。					
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26年度はスマートコミュニティを整備する事業者の再公募を行い最優秀企画提案事業者を選定し、平成27年度内の整備に向けて協議を開始した。民間事業として、事業採算性を確保することができていないことから、当初の想定よりも計画協議に時間がかかっているため、進捗が遅れることとなった。一方で、アーバンデザインセンターの整備に係る基本構想を策定するとともに、事業者と勉強会を立ち上げ、協議・検討を行った。また、まちのブランド力を高めるために、美園地区におけるまちづくりのコンセプトをとりまとめた。平成27年度以降は、関係部局との連携を強化し、スマートコミュニティの整備、アーバンデザインセンターの整備を行う。						
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] 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	
定性的評価 数値目標(4) 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	<p>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。</p> <p>研究会活動を中心とした低炭素型パーソナルモビリティ普及の取組において、電動二輪モビリティの試乗実証実験を重ね、成果として安全性・快適性に関する研究論文の学会発表を行った。また、普及技術「二輪モビリティ向けワイヤレス給電システム」を開発し、電動アシスト自転車レンタサイクルによる実証実験を実施、電動二輪モビリティ実装に向けた技術の機能実証に成功した。</p>							
評価指標(4) 低炭素型パーソナルモビリティの普及台数	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	<p>本市が目指す人によりやす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・電動二輪モビリティ)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。</p>						
数値目標(4) 50台	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	<p>スマートコミュニティにおけるカーシェアリングなど、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。</p> <p>※市内の10区役所で主に地域での移動手手段として概ね5台ずつ導入する。</p>						
	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	<p>新たなモビリティの創出となる「低炭素型パーソナルモビリティの普及」においては、モビリティ技術の創出だけでなく、モビリティ活用にかかる社会システムを構築することが重要となる。電動二輪モビリティについては、新たなモビリティとして安全性の検証に慎重に取り組んでおり、技術的な改良、支援技術の開発の推進に加え、有識者による社会システム検討の活動も開始するなど、新しいモビリティ社会を提案する総合的な取組として考えている。また、実証実験の成果を踏まえた電動二輪モビリティの走行実験にあつては、一部規制緩和を要することもあつて、実験環境の獲得に向けた課題の整理を進めると同時に、本年度、走行実験の成果に基づき、社会システム検討にフィードバックを行う予定である。また、超小型モビリティについては、前年度に引き続き「超小型モビリティ導入促進事業」として認知度向上等に関する事業や社会実験を行った。認知度向上等については、市職員による業務等での利用や、一般ドライバー向け試乗会を通じて市民の超小型モビリティに対する認知度の向上を図ると共に、社会実験等、事業の計画の策定や、策定に必要な調査を実施した。また、社会実験は、①市民・企業対象のモニター調査、②中心市街地でのシェアシステム、③交通不便地区での必要性調査を実施した。①については、新たなモビリティとしての価値を発信するため、市民への1日貸出や、観光資源と組み合わせた体験型の企画を実施した。また、市内企業や市民へ短期貸出を行い、ビジネス用途での需要や、日常生活におけるメリット・デメリットを検証した。②については、大宮駅を中心とした半径2~3km以内にステーションを34カ所設け、9台の車両を使用してワンウェイ型カーシェアリングを実施した。③については、大学等の研究機関と協業し、市内交通不便地区で地区住民へ車両を貸出し、必要性の確認や効果検証ポイントの検証および分析を行った。</p>						
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	

年 月	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)																																																														
水素スタンド設置補助	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																																																														
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
該当なし					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 <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、具体的な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> 建築基準法施行令の改正(平成26年7月1日政令第232号)及び国土交通省告示(平成26年12月26日付告示第1203号)の制定により、高圧ガス保安法に基づき安全性が確保されている圧縮水素スタンド等については、建築基準法に基づき圧縮水素等に係る貯蔵量規制を撤廃したため、規制緩和は措置済みである。
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] 委員による現地調査なし	[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	H25	H26	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)	0 (千円)	0 (千円)	平成25年度に国の補助金交付決定を得た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箇所について竣工した。平成26年度に交付決定を受けた案件については、部品調達の関係から平成27年度に繰越となった。
		国予算(a) (実績)	0 (千円)	0 (千円)	0 (千円)	190,000 (千円)	190,000 (千円)	
		自治体予算(b) (実績)	0 (千円)	0 (千円)	0 (千円)	67,500 (千円)	67,500 (千円)	
		総事業費(a+b)	0 (千円)	0 (千円)	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)	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箇所整備する計画であったが、電力事業者との協議など諸手続きに期間を要し、平成27年度に繰越となった。
		国予算(a) (実績)	0 (千円)	0 (千円)	3,620 (千円)	0 (千円)	3,620 (千円)	
		自治体予算(b) (実績)	0 (千円)	0 (千円)	2,664 (千円)	0 (千円)	2,664 (千円)	
		総事業費(a+b)	0 (千円)	0 (千円)	6,284 (千円)	0 (千円)	6,284 (千円)	
財政支援③ 「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)	財政支援要望	0 (千円)	0 (千円)	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)	0 (千円)	1,576 (千円)	4,388 (千円)	5,964 (千円)	
		自治体予算(b) (実績)	0 (千円)	0 (千円)	1,576 (千円)	4,390 (千円)	5,966 (千円)	
		総事業費(a+b)	0 (千円)	0 (千円)	3,152 (千円)	8,778 (千円)	11,930 (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	H25	H26	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	H25	H26	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)	件数	0	0	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] 委員による現地調査なし	[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 157件 金額 13,180千円	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
さいたま市ハイパーエネルギーステーションS整備事業費補助金	数値目標(1)－① (1)－②、(2)	件数 1件 金額 90,000千円	市内1箇所の案件について交付決定した。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	企業等に働きかけを行ったが、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、制度を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。	業者と勉強会
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)	件数 2,224件 金額 151,225千円	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
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(※):- (%)		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。					
評価指標(2) 運輸部門の二酸化炭素の削減量	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。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	