平成 28 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 6%］

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

［H28 年度目標値　整備地決定 0 箇所・竣工 1 箇所、H28 年度実績値　整備地決定 0 箇所・竣工 0 箇所、進捗度 0%、寄与度 50%］

数値目標（１）-②：HES の整備箇所数　96 箇所（H28 年度）

［H28 年度目標値　19 箇所、H28 年度実績値 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［進捗度 19%］

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）

［H28 年度目標値 1,000 台、H28 年度実績値 194 台、進捗度 19%］

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［進捗度 33%］

数値目標（３）：スマートホームの戸数　100 戸（H28 年度）

［H28 年度目標値　70 戸、H28 年度実績値 33 戸、進捗度 47%］

評価指標（４）：低炭素型パーソナルモビリティの普及台数［進捗度 60%］

数値目標（４）：普及台数　50 台（H28 年度）

［H28 年度目標値　50 台、H28 年度実績値 30 台、進捗度 60%］

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

・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、FCV・EV 等次世代自動車の普及が進み、HES の整備箇所数に加え、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、エネルギーを地産地消（オフライン活用）すること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、系統電力への負荷の軽減につながる。

・HES は、FCV や EV などの次世代自動車の利便性向上に寄与するため、次世代自動車の普及促進に重要であるが、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（電気）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が可能となり、災害時のエネルギーセキュリティの確保が実現する。

・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、使うことが可能となり、電動による多様な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、地域の低炭素化と活性化が実現する。

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 については平成 27 年度末に、目標を上回る市内 5 箇所に整備した。

・水素充填機能付でない HES については、当初の計画ではガソリンスタンドへの整備を予定していたものの、地下タンクの入れ替え義務化問題から起因して、事業者が災害時対応に予算を確保できなくなったことにより、整備方針の変更を余儀なくされた。公共施設への導入やガソリンスタンド以外の事業者についても活用しやすい補助制度に変更したが、本年度は、１か所の整備にとどまった。しかしながら、電気工事工業組合の研修所兼組合事務所である「電気会館」への整備ができたことにより、事業者への啓発などが進められるため、次の展開につながる整備ができたものと考える。今後は、公共施設への整備を進めるとともに、様々な事業者が活用しやすく、事業性の確保につながる補助・支援制度としていく。

・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同地区におけるスマートホーム・コミュニティ100戸程度に対する整備事業者を再公募し、最優秀企画提案事業者を決定するとともに基本協定と土地譲渡協定を締結した。平成28年度には、土地の整備が完了した33戸について整備を行ったが、今後、土地の使用収益が開始され次第、順次整備を行う。

・美園地区における公民＋学連携に基づく地域マネジメント体制の整備・実践及び「スマートシティさいたまモデル」の構築・発信に向け、企画・事業化を検討するコンソーシアム組織（任意団体）である「美園タウンマネジメント協会」を平成27年度に設立した。平成28年度から総合生活支援サービスを展開している。

・美園地区の住民へ魅力ある様々な総合生活支援サービスと、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の、多種多様な情報収集、発信が可能な新しいインフラとなる「共通プラットフォームさいたま版」の開発が完了した。平成28年度にモニター配信を開始し、地域ポータルサイトの構築について検討を継続する。

・「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等による市独自の開発支援、実証実験支援、導入支援と、超小型モビリティによる新たな社会交通システムとしての複合的な社会実験を中心に、今後も多様な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、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整備事業費補助金活用実績：0 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 を整備をした。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進めるとともに、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 28 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 HES 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せている。

・パーソナルモビリティ関連技術の製品開発においては、「産学新技術プロジェクト」において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た。市内中小企業者向けには、パーソナルモビリティ関連技術の研究開発・実証実験の取組を支援する補助金を用意し、これまでに 2 件の補助事業（環境技術創出支援事業、「二輪モビリティ向けワイヤレス充電装置の標準化に係る研究」「二輪モビリティ向けワイヤレス充電装置を活用したコミュニティサイクル技術実証事業」）を実施し、市内企業による技術創出に努めた。

・また、先導的な取組として、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

・水素充填機能付 HES については、平成 27 年度までに当初目標値を超える整備ができており、また、現時点における FCV の普及状況を勘案すると本市における水素ステーション（インフラ）数は FCV の普及に対しても問題はないと考えられる。今後は、FCV の普及に努めるとともに、FCV の普及状況を注視しつつ、インフラの整備支援を継続していく。

・新たな取組として、電気工事工業組合の研修所兼組合事務所である「電気会館」へハイパーエネルギーステーションを整備した。当該事業所は埼玉県内の電気工事事業者が集まることから、組合員がハイパーエネルギーステーション関連の機器、システム等を把握し、普及環境の強化に繋がった。

・平成 29 年 3 月に第 1 期スマートホーム・コミュニティ先導的モデル街区 33 戸が完成した。住宅には、過剰なスペックとならないよう地域に見合った高断熱・高気密の基準（ＨＥＡＴ20 グレード 2 さいたま市地区基準）をつくり、平時はエコで災害に強い住宅を整備した。また、住宅敷地の一部を共用化することで、地域のコミュニティを醸成するコモンスペースを創出し、その地下に電線類を地中化することで、安全で快適な通行空間の確保と良好な景観を実現した。

・公民＋学の各主体がオープンかつフラットに連携し、最先端の技術や知見を活かしながら、新たな総合生活支援サービスの創出、良好な都市環境の形成、地域ブランド力の増進等を図っていくために、「美園タウンマネジメント協会」内に「生活インフラ部会」「地域サービス部会」「将来戦略部会」「地域プロモーション部会」「個人情報管理委員会」を置き、各部会にプロジェクト等を単位とした分科会を設置した。各種総合生活支援サービスや地域プロモーションに係る事業企画立案・展開戦略の検討を行った。平成 28 年度は地域ポータルサイトモニター配信、多機能ＷＥＢロッカーの設置、マルチモビリティシェアリング[※1]等の総合生活支援サービスの一部の事業を開始した。

・低炭素型パーソナルモビリティでは、国土交通省事業「超小型モビリティ導入促進事業」（平成 25～27 年度）において、さいたま市内各地における、各シーンでの具体的な利活用方法について調査するため、各種実験を実施した。

　実験内容は、「市魅力発信レンタル事業」、「モニター事業」、「イベント試乗会」、「庁内シェアリング事業」に大別することができ、市魅力発信レンタル事業では、本市の地域資源を活用した、市民市内探検・ブルーベリー狩り・盆栽町活用・岩槻ねぎ堀り体験等を実施し、モニター事業[※2]としては、交通不便地域におけるマンション・カーシェアリングや長期市民モニター等を実施した。なお、本事業については、大学等の研究機関との協業により、効果検証ポイントの検証及び分析を行った。

　平成 28 年度は、副都心である浦和美園地区における先進的な総合生活支援サービスの一環として、用途や人数、天候、その時々の状況に応じ、超小型モビリティ、電動アシスト自転車等最適な低炭素型モビリティが選べる「マルチモビリティシェアリング」を実施した。今後も、既存の公共交通網を補完する地域交通サービスとして、通

勤・業務・余暇レジャー等に係る移動において、最適な交通手段を支援していく。

・低炭素型パーソナルモビリティの普及については、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、電動二輪モビリティの活用の提案など、さいたま市独自の新しい乗り物の社会実装を目指した取組として進めている。電動二輪モビリティの社会実装に貢献する関連技術として市内の企業、大学を中心に開発したワイヤレス給電システムは平成 28 年度末時点で市内サイクルシェアリングへ 25 台の導入が行われた。今後は、電動二輪モビリティの社会実装に貢献する関連技術として市内の大学を中心に開発に取り組み始めた転倒防止安定走行支援技術の試作開発を進め、地域企業を巻き込んだ新技術の創出により低炭素型パーソナルモビリティの普及に貢献する取組を進めていく。

※1【複合型モビリティシェアリング】

- 超小型モビリティや電動アシスト自転車など低環境負荷車両の利用促進
- 既存の公共交通網を補完する地域交通サービスとして、通勤・業務・余暇レジャー等に係る移動において、天候・人数など状況に応じた最適な交通手段を支援

※2【モニター事業概要】

① マンション・カーシェアリング

鉄道駅から離れたマンションにおいて超小型モビリティのシェアリングを実施し、日常の活動への親和性に関する検証と導入に向けた課題の抽出を行った。

② 長期市民モニター

個人の自宅に超小型モビリティを貸し出し、長期にわたり自由に超小型モビリティを使うことができる環境下での超小型モビリティの利用状況や、モニターの意識の変化を検証した。

■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（水素充填機能付）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	整備地決定　0箇所 竣工　3箇所	整備地決定　0箇所 竣工　0箇所
	寄与度(※)：50（%）	進捗度（%）		100%	100%	100%	150%	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		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箇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箇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箇所の整備に向けて、各年度1箇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27年度までに当初目標値を超える整備ができており、また、現時点におけるFCVの普及状況を勘案すると本市における水素ステーション（インフラ）数はFCVの普及に対しても問題はないと考えられる。FCVの普及予測から目標を設定しており、今年度は未整備となっているが、市内への整備は拡充方針に変更はなく、今後もFCVの普及にあわせて整備を進めていく。					
	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]
水素ステーションについては、日本全体で持ち上げながら進展してくとインフラ投資が良い循環になってくる。先導的にいろいろなところでやっていかないと進んでいかないので、全国の取組を引っ張って展開して頂きたい。	より一層、次世代自動車の啓発活動を実施することや、車両導入支援を継続し、普及啓発を行い、水素需要を高め、インフラ投資が良い循環になるよう努める。

■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）－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	2箇所	2箇所
	寄与度(※)：50（%）	進捗度（%）		0%	11%	0%	11%	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28年度については、民間主体と行政主体のHES計2か所の整備を実施した。当初の計画では民間主体であるガソリンスタンドへの整備を予定していたものの、地下タンクの入れ替え義務化問題から起因して、事業者が災害時対応に予算を確保できなくなったことにより、整備方針の変更を余儀なくされた。公共施設への導入やガソリンスタンド以外の事業者についても活用しやすい補助制度に変更したものの、本年度は、民間主体のHESについては1か所の整備にとどまった。しかしながら、電気工事工業組合の研修所兼組合事務所への整備ができたことにより、事業者への啓発などが進められるため、今後の展開につながる整備ができたものと考える。今後は、公共施設への整備を進めるとともに、様々な事業者が活用しやすく、事業性の確保につながる補助・支援制度としていく。					
	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]
取組内容自体は魅力的であり他の地域のモデルになる内容だが、もう一工夫すると内容が伝わりやすい。 HESについて様々なタイプのものがあるが、個々のHESをいくつ整備するということだけでなく、全体としてさいたま市のレジリエンスがどう高まっていくのかが分かるよう、見せ方を工夫されたい。	低炭素化に新たにレジリエンスの視点も加え、事業者への整備費補助と併せ、市有施設に継ぎ足し充電機能（VtoX）を付加する先導的モデルを計画的に整備する。

■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（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	221台	194台
	寄与度(※)：ー（%）	進捗度（%）			72%	84%	37%	19%
	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、EVとPHV、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28年度は目標値を達成することが出来なかった。これはEV・FCVの販売が想定よりも低調であったことが挙げられる。要因としては、EV、FCVに関心を持つ層への導入が一定程度進んだことが挙げられるが、今後、自動車メーカーとも連携してPRを強化し、より一層、次世代自動車の啓発活動を実施することや、車両導入支援を継続し、普及啓発に努める。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］
チャレンジングな数値目標を設定しているため、今の進捗率としてはどうしても低く出てしまう。	E-KIZUNAPROJECTといった他都市や企業との連携事業を通じて、次世代自動車の普及に努めている。

■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（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	0戸	0戸	33戸
	寄与度(※)：ー（%）	進捗度（%）		－	－	0%	0%	47%
	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28年度は、高断熱・高気密の「HEAT20グレード2さいたま市地区基準」を満たし、平時、低炭素で冬期無暖房で13℃以下にならない災害に強い住宅、住宅敷地の一部を共用化することで、地域のコミュニティを醸成するコモンスペースを創出するとともに、その地下には電線類を地中化することで、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観を実現した街区を、本市の目指す「さいたまモデル」として第1期先導的モデル街区33戸の整備を行った。また、美園タウンマネジメント協会による総合生活支援サービスについては、地域ポータルサイトモニター配信やマルチモビリティシェアリングなど一部サービスを開始した。目標である100戸の整備に向けこの取り組みを進める。					
	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］
特になし	

■目標に向けた取組の進捗に関する評価

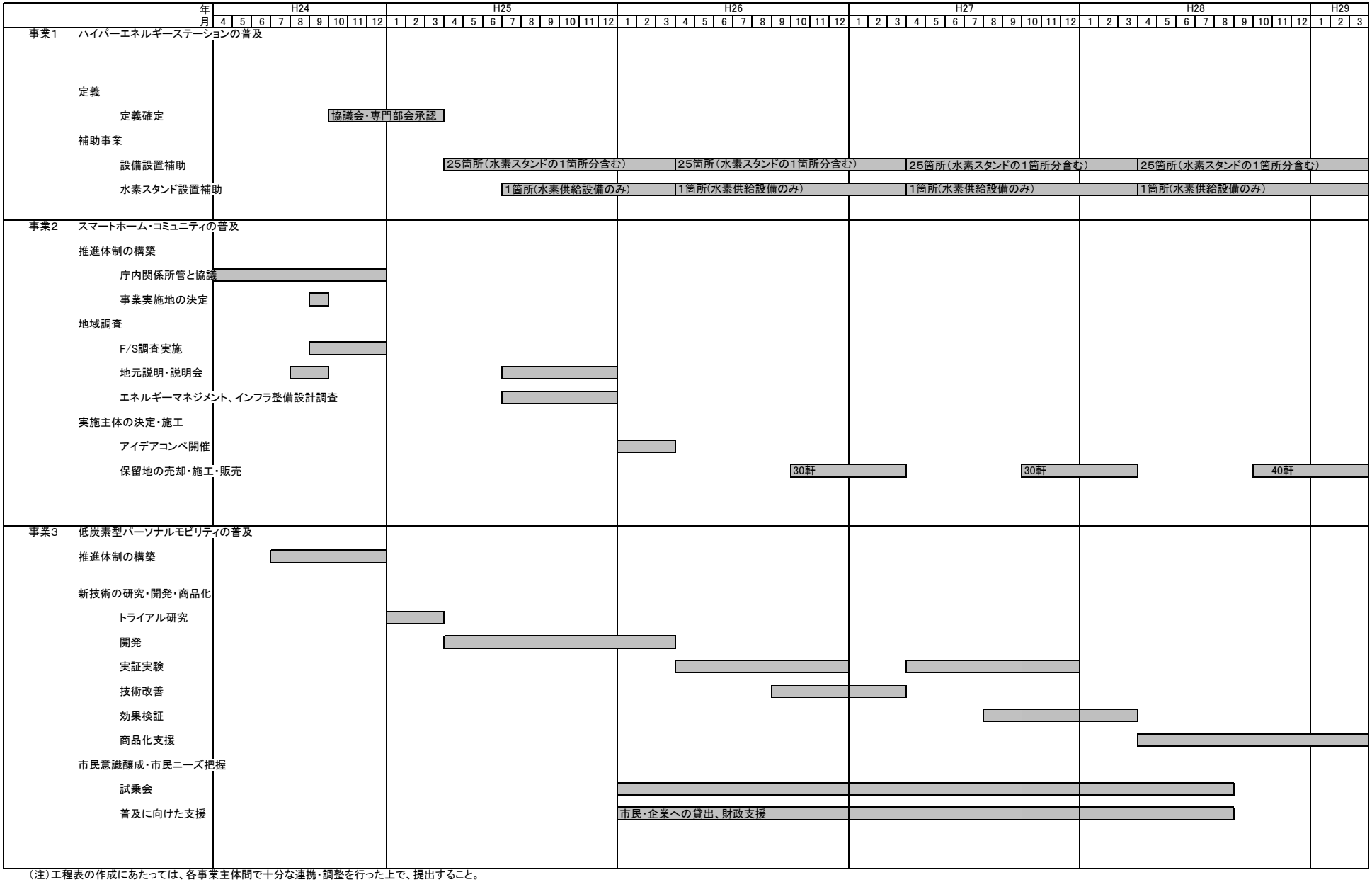
			当初（平成23年度）	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
評価指標（4） 低炭素型パーソナルモビリティの普及台数 数値目標(4) 50台	定性的評価(H23～27年度) 数値目標(4)(H28年度) 低炭素型パーソナルモビリティの普及台数　50台	目標値		研究会設立	研究支援開始	開発・実証実験支援開始	社会実験	50台
		実績値	0台					30台
	寄与度(※)：－（%）	進捗度（%）						60%
	代替指標の考え方または定性的評価 ※数値目標の実績に代えて代替指標または定性的な評価を用いる場合							
	目標達成の考え方及び目標達成に向けた主な取組、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・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、市内企業や大学等による研究開発、市内各所で社会実験や認知度の向上に取り組み、平成28年度までに市内の10区役所で主に地域での移動手段として概ね5台ずつ導入するなど、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導入する。 また、超小型モビリティについては、平成28年度から、さいたま市の副都心である美園地区において、民間力を活用した総合生活支援サービスの一環として実施している「マルチモビリティシェアリング」において、超小型モビリティを5台導入する。					
	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28年度は電動二輪モビリティ25台、超小型モビリティ5台を導入した。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取り組んでいる。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っては、一部規制緩和を要することもあって、引き続き実験環境の獲得に向けて課題の整理を行った。また、普及貢献技術「二輪モビリティ向けワイヤレス給電システム」を開発し、平成28年度末時点で市内サイクルシェアリングへ25台の導入が行われ、次年度以降は更なる導入を進める。さらに、普及貢献技術「転倒防止安定走行支援技術」の試作開発に取り組んでいるが、次年度以降は試作機の開発、さらには実証実験の取組を進めていく。 また、低炭素型パーソナルモビリティでは、「超小型モビリティ導入促進事業」（平成25～27年度）において、さいたま市内各地における、各シーンでの具体的な利活用方法について調査するため、各種実験を実施した。 実験内容は、「市魅力発信レンタル事業」、「モニター事業」、「イベント試乗会」、「庁内シェアリング事業」に大別することができ、市魅力発信レンタル事業では、本市の地域資源を活用した体験等を実施し、モニター事業としては、交通不便地域におけるマンション・カーシェアリングや長期市民モニター等を実施した。なお、本事業については、大学等の研究機関との協業により、効果検証ポイントの検証及び分析を行った。 平成28年度は、浦和美園地区における先進的な総合生活支援サービスの一環として、電動アシスト自転車、超小型モビリティを活用したマルチモビリティシェアリングを実施した。次年度以後は用途や人数、天候、その時々の状況に応じ、最適な低炭素型モビリティが選べる「マルチモビリティシェアリング」を目指し、モビリティの種類を増やしていき、既存の公共交通を補完する地域交通サービスとして進めていく。					
	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]
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



（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、特例的な許可ができない状態である。	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、具体的案件をも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］
なし	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	H23	H24	H25	H26	H27	H28	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）	0 （千円）	0 （千円）	水素ステーションは、平成27年度末に目標値を上回る5箇所整備した。
		国予算(a) （実績）	0 （千円）	0 （千円）	0 （千円）	190,000 （千円）	432,443 （千円）	0 （千円）	622,443 （千円）	
		自治体予算(b) （実績）	0 （千円）	0 （千円）	0 （千円）	67,500 （千円）	90,000 （千円）	0 （千円）	157,500 （千円）	
		総事業費(a+b)	0 （千円）	0 （千円）	0 （千円）	430,000 （千円）	831,284 （千円）	0 （千円）	1,261,284 （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）	0 （千円）	0 （千円）	市有施設に急速充電器、太陽光パネル、蓄電池を設置するハイパーエネルギーステーションを１箇所整備した。また、民間事業者においても市独自の補助を活用して１箇所整備した。
		国予算(a) （実績）	0 （千円）	0 （千円）	3,620 （千円）	0 （千円）	0 （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）	0 （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）	0 （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）	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」（平成25～27年度）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）	7,775 （千円）	0 （千円）	13,739 （千円）	
		自治体予算(b) （実績）	0 （千円）	0 （千円）	1,576 （千円）	4,390 （千円）	7,776 （千円）	0 （千円）	13,742 （千円）	
		総事業費(a+b)	0 （千円）	0 （千円）	3,152 （千円）	8,778 （千円）	15,551 （千円）	0 （千円）	27,481 （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	H27	H28	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	H27	H28	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）ー①、（１）ー②、（２）、（３）、（４）	件数	0	0	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]	[左記に対する取組状況等]
なし	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　69件 金額　7,100千円	ＥＶ、ＦＣＶ、ＰＨＶ導入補助を実施し、昨年度を下回ったものの多くの申請がなされ、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　０件 金額　０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、水素関連業界に対してハイパーエネルギーステーションＳの普及についてＰＲ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　6,741千円	市独自の補助を活用しやすいように改正を行い、今後HES整備を担う電気工事事業者の研修所兼組合事務所１箇所への整備に繋がった。	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）	件数　2,356件 金額　136,594千円	スマートホームに係る機器設置補助を実施し、昨年度同様の申請がなされ、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				
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（できる限り数値を用いること）	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転換するよう、当計画を策定した。	さいたま市

規制強化				
取組	関連する数値目標	直接効果（できる限り数値を用いること）	自己評価	自治体名
「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
その他				
取組	関連する数値目標	直接効果（できる限り数値を用いること）	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] なし	[左記に対する取組状況等] なし