

新規補助金概要シート

(1) 補助内容

番 号	所 管 環境局環境施策部環境施策課エネルギー政策担当				
名 称	新たな脱炭素技術の実証・事業化支援事業補助金(仮)				
交付先	市域で新たな脱炭素技術の実証・事業化を行う者				
交付目的	2050年の脱炭素社会「ゼロカーボン おおさか」の実現に向けて、市域で新たな脱炭素技術の実証・事業化を行う者に対し、実証費用の一部の補助を行うことにより、社会実装を後押しすることを目的とする。				
事業の概要	開発レベルには達しているものの事業化に至っていない新たな脱炭素技術のうち、都市部で有効な脱炭素技術の実証を行う者に対し、実証経費の1/2の補助を行う(補助上限:10,000千円)。				
算定額及び積算	補助対象経費:20,000千円×補助率1/2=10,000千円(補助上限10,000万円) 補助金額:30,000千円(令和7年度算定額)				
事業開始年度	令和7年度		交付方法	通常払い(補助金額確定後)	
根拠規定等	法律 ☐	条例 ☐	規則 ☐	契約・債務負担行為等 ☐	要綱 ☒
法律・条例等の名称					
補助率等	補助基準額:一、補助率:50%(上限:10,000千円)				
財源の有無	国 ☐ ()	府 ☐ ()	その他() ☐ ()	無 ☒	
本市以外からの直接補助	国 ☐ ()	府 ☐ ()	その他() ☐ ()	無 ☒	
交付先の分類	法人				
性質別分類	その他事業補助				
終 期	令和9年度				
公 募	有(提案型) ☒		有(提案型以外) ☐	無 ☐	
市民の参画	有 ☐	無 ☒			
再補助の有無	有 ☐	無 ☒	有の場合 その理由		

(2) ガイドラインにおける基本的視点

基本的視点		説明
1	「必要性」(目的・内容に、補助を行うに足る公益性が認められる)	「ゼロカーボン おおさか」の目標達成に向けては、更なる脱炭素化に向けた取組を進める必要があり、特に、新たな脱炭素技術の開発及び社会実装が必要不可欠であるが、技術開発や実証は民間の自主的な取組に委ねるだけでは十分に進まない状況がある。 そこで、本市の地域特性に応じた新たな脱炭素技術の実証・事業化の支援を行う。 本施策を実施するにあたり、市域の脱炭素に大いに寄与することから、公益性が認められる。
2	「妥当性」(対象経費や金額、補助率が妥当かつ明確である)	補助率1/2を超えておらず、また外部有識者の審査を経て承認された事業者に対し、事業実績を確認し本事業の必要経費のみを上限の範囲内で補助することは妥当である。
3	「有効性」(補助効果があり、他の手法でなく補助によることが施策目的実現に最適である)	大阪市は屋上等への太陽光パネルを設置する場所が限られるなど大都市特有の地域特性を有しており、従来型の再生可能エネルギーの普及促進に限界があるため、新たなイノベーション技術を市域に呼び込むことを目的として、本市が実証経費の1/2を補助することは有効である。
4	「公平性」(他団体や市民との間で公平であり、交付先が適正に決定されている)	事業者を公募し、外部有識者で構成する会議において、選定基準に則った審査を行い、事業者を採択するため、公平性は確保されている。

(3) 補助効果の測定

効果測定方法	(目標値) 都市部において有効な脱炭素技術 9件事業化につなげ、2030年度までに温室効果ガス排出量50%減(2013年度比)を達成する。
--------	--

新規補助金概要シート

(1) 補助内容

番 号						所 管	環境局環境施策部環境施策課				
名 称	電気自動車用充電設備設置費補助金(仮)										
交付先	集合住宅に電気自動車用充電設備を設置しようとする者のうち、国の「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金」の交付を受けた者										
交付目的	本市世帯数の7割が居住する集合住宅において、電気自動車用充電設備の設置を促進し、電気自動車等の普及を図る										
事業の概要	集合住宅に電気自動車用充電設備を設置しようとする者のうち、国の「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金」の交付を受けた者に対し、国補助対象外部分を補助する										
算定額及び積算	設備費(1口あたり):補助対象経費100千円×補助率100%(全対象経費の50%、残り50%は国が負担) = 市負担50千円 工事費(1口あたり):国の上限超過部分(上限:200千円) 設備費+工事費 = 計250千円を補助 250千円×40口 = 10,000千円 補助金額10,000千円										
事業開始年度	令和7年度					交付方法	通常払い(補助金額確定後)				
根拠規定等	法律	☐	条例	☐	規則	☐	契約・債務負担行為等	☐	要綱	☒	
法律・条例等の名称											
補助率等	設備費:100%(全対象経費の50%、残り50%は国が負担)(上限:国と同額) 工事費:100%(国の上限超過部分)(上限:1口あたり200千円)										
財源の有無	国	☐	()	府	☐	()	その他()	☐	()	無	☒
本市以外からの直接補助	国	☒	()	府	☐	()	その他()	☐	()	無	☐
交付先の分類	法人										
性質別分類	施設整備事業補助										
終 期	令和9年度										
公 募	有(提案型)		☐	有(提案型以外)		☒	無		☐		
市民の参画	有		☐	無		☒					
再補助の有無	有		☐	無		☒	有の場合 その理由				

(2) ガイドラインにおける基本的視点

基本的視点		説明
1	「必要性」(目的・内容に、補助を行うに足る公益性が認められる)	EV等の普及には、車種の多様性等を進めるメーカー側の努力、ユーザーに対する普及啓発、充電環境の整備の3点を同時並行して高めていくことが必須。本市世帯の7割が居住する一方で充電設備の設置が進まない集合住宅を対象に補助を行うことは充電環境の整備を促進しEV等を普及させるうえで必要不可欠である。
2	「妥当性」(対象経費や金額、補助率が妥当かつ明確である)	他政令市では、国補助に加え国補助対象外部分を補助するが、全額補助ではないため設置実績は少ない。一方で全額補助する東京都は補助実績が多いことから、本市においても同様に全額補助することは効果的であり妥当である。
3	「有効性」(補助効果があり、他の手法でなく補助によることが施策目的実現に最適である)	全額補助することで東京都では多くの補助実績があり、EV等の保有率が他自治体より高いことから、本市においても同様の補助施策を行うことはEV等の普及に有効である。
4	「公平性」(他団体や市民との間で公平であり、交付先が適正に決定されている)	国の審査を経て国の交付を受けた案件を本市補助対象とするため、交付先は適正であり、公平性を確保している。

(3) 補助効果の測定

効果測定方法	市域乗用車保有台数に占めるEV等保有台数の割合 目標値:18%(令和12年度)(ただし、本事業等各種取組みを総合的に推進することによる) 測定方法:EV等保有台数等の実績から算定
--------	---