

区分	取組	インセンティブと規制緩和等に関する意見	国、大阪府・大阪市等による現行制度等・検討状況	
			国、大阪府・大阪市等による現行制度等	国、大阪府・大阪市等による検討状況
ターミナル内	荷役機械の低炭素化・脱炭素化	インセンティブ	<p>○イニシャルコスト及びランニングコストが課題となるため、補助等のインセンティブが必要。</p> <p>【国】 ○環境省「2022年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(空港・港湾における脱炭素化促進事業)」 ＜2022年度＞ https://www.levo.or.jp/fukyu/butsuryu/2022/pdf/jisshiyoryo_k.pdf https://www.levo.or.jp/fukyu/butsuryu/2022/pdf/R4koboyoryo_k.pdf ⇒荷役機械等の率先導入の支援 ・接岸中の船舶へ電力を供給する再生可能エネルギー由来の電源を用いた設備等の導入 ⇒＜補助＞ 自立型電源設備(蓄電池含む)、陸上電力供給設備：原則として補助対象経費の1/3以内 (上限は1億円※)※2ヶ年事業の場合は2ヶ年の合計金額 ハイブリッド型トランスファークレーン、ハイブリッド型ストラドルキャリア：定額 (原則として従来機との差額の2/3以内) ⇒＜期間＞公募受付：2022年6月23日～7月25日</p>	—
		規制緩和等	<p>○1社のみでの取組は困難。補助金等、関連団体や企業による様々な支援が必要。</p> <p>○高圧ガスでの輸送が想定されるが、公道を走れない課題あり。</p> <p>○現在の法整備は、FCV用・水素ステーション用であるため、荷役機械に適用できる法令の整備が必要。</p> <p>○1社のみでの取組は困難。燃料供給インフラや法整備等、関連団体や企業による支援が必要。</p>	—
	低炭素化・脱炭素化 港湾の	規制緩和等	<p>○港湾の棧橋の更新、荷役作業の簡素化等、根本的な体制の刷新が必要。</p> <p>【国】 ○「港湾法の一部を改正する法律」、法第40条第1項の読替適用の規定(法第50条の5第2項)が新設 ⇒分区内の構築物規制に関し、脱炭素化推進地区内においては条例による強化又は緩和を可能とする ⇒＜期間＞2022年10月14日閣議決定 2022年12月16日に施行</p>	—

区分	取組	インセンティブと規制緩和等に関する意見	国、大阪府・大阪市等による現行制度等・検討状況		
			国、大阪府・大阪市等による現行制度等	国、大阪府・大阪市等による検討状況	
ターミナル内	水素・アンモニア等拠点形成	規制緩和等	<p>○貯蔵施設の離隔の規制緩和について検討頂きたい。</p> <p>○水素は危険物であり、特に高圧ガス保安法による規制に留意する必要がある。</p>	<p>【国】</p> <p>○「港湾法の一部を改正する法律」、法第40条第1項の読替適用の規定(法第50条の5第2項)が新設 ※再掲</p>	—
		<p>○土地利用規制の緩和や法整備についてCNP形成計画への記載が必要。</p>	—	—	
船舶車両	LNG燃料船への対応	インセンティブ	<p>○大阪みなとに入港する船舶への補助金等の支援の具体の議論が必要。</p>	<p>【国】</p> <p>○環境省、国土交通省「令和4年度社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業(うちLNG燃料システム等導入促進事業)」</p> <p>https://www.env.go.jp/earth/earth/ondanka/biz_local/r4_lng.html</p> <p>⇒LNG燃料システム及びそれと組み合わせる最新の省CO₂排出機器の導入補助</p> <p>CO₂排出削減量の拡大及び温暖化対策コストの低減を促し、LNG燃料船の社会への普及を目指す</p> <p>⇒<補助>内航中小型船:1/2、その他:1/4</p> <p>⇒<期間>応募受付:2022年11月22日~2022年12月23日</p> <p>※申請期間は終了</p> <p>【大阪市】</p> <p>○LNG燃料船の入港料を10%減額。</p> <p>⇒大阪港に入港するLNG燃料船に対してインセンティブを導入</p> <p>⇒<期間>2020年4月1日~</p>	<p>【国】</p> <p>○経産省「電力・ガス需給と燃料(LNG)調達に関する官民連絡会議」</p> <p>⇒エネルギーの安定供給確保に向けた取り組みについて意見を伺っている。</p> <p>(検討の目標年は特に定められていない)</p> <p>⇒2020年度の冬季は電力需要の逼迫を受け、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2021年度に、エネルギー供給面の対策を検討。 ・2022年度には、世界のLNG供給量・需要量、供給余力について国内外の状況を改めて確認。 <p>⇒<開催日></p> <p>第1回:2021年10月21日、第2回:2022年11月21日</p>
		規制緩和等	<p>○大阪みなとに入港する船舶のLNG化ニーズの把握が必要。安全管理等の具体の議論が必要。</p>	—	—

区分	取組	インセンティブと規制緩和等に関する意見	国、大阪府・大阪市等による現行制度等・検討状況		
			国、大阪府・大阪市等による現行制度等	国、大阪府・大阪市等による検討状況	
船舶車両	LNGバンカリング	インセンティブ	—	<p>【国】</p> <p>○国交省「港湾機能高度化施設整備事業(LNG バンカリング拠点形成支援施設)」 https://www.mlit.go.jp/report/press/port02_hh_000160.html ⇒LNGを燃料とする船舶への燃料供給の用に供する船舶、当該船舶にLNGを供給するための施設を対象として補助(1/3以内) ⇒＜期間＞ 応募受付:2021年12月21日～2022年1月21日 ※申請期間は終了</p>	<p>【国】</p> <p>○経産省「電力・ガス需給と燃料(LNG)調達に関する官民連絡会議」 ※再掲</p> <p>【大阪府・大阪市】</p> <p>○大阪港LNGバンカリング検討会 ⇒LNG燃料船の増加が予想されることから、<u>阪神港としてLNGバンカリング拠点の形成を図り、国際競争力を高める。</u> ⇒＜開催日＞ 第1回:2017年8月28日、第2回:2018年5月9日 第3回:2020年2月28日</p>
		規制緩和等	<p>○LNG船への燃料供給を行う事業の展開・拡大が必要。</p> <p>○燃料供給について、<u>バンカリング船の導入が推進しやすい。</u>(以下理由) [メリット] <u>陸上より海上の方が規制が厳しくないこと</u> [デメリット] ・燃料供給量が少ないタンクローリーでは燃料供給に時間がかかること ・岸壁にタンクを設置すると特定の燃料専用の岸壁となること 等</p>	—	
	陸上電力供給施設	インセンティブ	<p>○陸電供給対応船へのインセンティブが必要。</p> <p>○船舶への陸電設備設置の助成と電力料金の<u>見直し</u>が必要。</p>	<p>【国】</p> <p>○国交省「カーボンニュートラルポートの形成に向けた陸上電力供給設備に係る特例措置の創設(固定資産税)」＜2022年度＞ https://www.mlit.go.jp/page/content/001445195.pdf ⇒<u>国際戦略港湾等において港湾運営会社が国の補助を受けて取得した陸上電力供給設備に係る課税標準の特例措置を創設。</u> ⇒＜補助＞取得後3年間、固定資産税の課税標準額 2/3 ⇒＜期間＞2023年3月31日まで</p>	—
		規制緩和等	<p>○陸電供給網及び陸電供給システムの整備が必要。</p> <p>○陸電の電力利用制度について、<u>プラントへの電力供給と同様の制度(ピークシフトによる基本料金削減等)</u>に変更すれば、陸電が進むと考えている。</p>	—	—

区分	取組	インセンティブと規制緩和等に関する意見	国、大阪府・大阪市等による現行制度等・検討状況														
			国、大阪府・大阪市等による現行制度等		国、大阪府・大阪市等による検討状況												
船舶車両	車両の低炭素化・脱炭素化	インセンティブ	<p>○補助金やインセンティブ付与の仕組み(燃料電池車両優先レーン等)が必要。</p> <p>【国】</p> <p>○環境省「令和4年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業)」 https://www.env.go.jp/press/111178.html ⇒貨物車・バス由来のCO₂排出量を削減するため、燃費性能のよいトラック・バスの導入に要する経費の補助 ⇒<対象>環境配慮型先進トラック、環境配慮型先進バス(自家用事業者) ⇒<補助>導入に要する経費の一部 ⇒<期間>応募受付:2022年6月13日～2023年1月31日</p> <p>○国交省「自動車環境総合改善対策費補助金(地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業)」 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000003.html ⇒地域交通のグリーン化のため、事業用として使用する次世代自動車及び充電設備(充電設置工事費を含む)の導入支援。</p> <p>[事業Ⅰ] ⇒市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要な段階 ⇒<対象>燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス等、充電設備 ⇒<補助>車両・充電設備等価格の1/3 ⇒<期間>応募受付:2022年4月4～22日 ※申請期間は終了</p> <p>[事業Ⅱ] ⇒車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減される段階 ⇒<対象>電気タクシー、プラグインハイブリッドタクシー、電気トラック、充電設備 ⇒<補助>車両・充電設備等価格の1/4～1/5 ⇒<期間>応募受付:2022年9月1～16日 ※申請期間は終了</p> <p>[事業Ⅲ] ⇒通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達する段階 ⇒<対象>ハイブリッドバス・トラック、天然ガスバス・トラック ⇒<補助>通常車両との差額の1/3 ⇒<期間>応募受付:2022年9月1～16日 ※申請期間は終了</p> <p>○国交省「自動車環境総合改善対策費補助金(事業用自動車における電動車の集中的導入支援)」 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk10_000040.html ⇒事業用電気自動車の導入に要する経費の一部を補助 ⇒<期間>応募受付:2022年7月5～19日 ※申請期間は終了 (2022年度補正)応募受付:2022年12月13～27日 ※申請期間は終了</p> <table border="1"> <tr> <td>⇒<対象></td> <td>電気バス</td> <td>電気タクシー・トラック(バン)</td> <td>燃料電池トラック</td> <td>優良ハイブリッド自動車</td> <td>充電設備</td> </tr> <tr> <td><補助></td> <td>車両本体価格の1/3</td> <td>車両本体価格の1/4</td> <td>車両本体価格の2/3</td> <td>通常車両価格との差額の1/3</td> <td>導入費用の1/2</td> </tr> </table> <p>※充電設備の工事費については実額又は上限額。ただし、充電装置のみの導入の場合、1/4</p> <p>○環境省「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(脱炭素社会構築に向けた再エネ等由来水素活用推進事業)(水素社会実現に向けた産業車両等における燃料電池化促進事業)」 http://www.heco-hojo.jp/yR04/suisos/competition.html ⇒①再生エネ等から地域で水素を製造、貯蔵・運搬及び利活用することを支援。BCP活用等水素の特性を活かした事業を支援。 ②運輸部門等の脱炭素化及び水素需要の増大に向け、モビリティへの水素活用を支援。 ⇒<期間>応募受付:2022年4月25日～9月30日 ※申請期間は終了 ⇒<対象>燃料電池バス、燃料電池フォークリフト</p>			⇒<対象>	電気バス	電気タクシー・トラック(バン)	燃料電池トラック	優良ハイブリッド自動車	充電設備	<補助>	車両本体価格の1/3	車両本体価格の1/4	車両本体価格の2/3	通常車両価格との差額の1/3	導入費用の1/2
⇒<対象>	電気バス	電気タクシー・トラック(バン)	燃料電池トラック	優良ハイブリッド自動車	充電設備												
<補助>	車両本体価格の1/3	車両本体価格の1/4	車両本体価格の2/3	通常車両価格との差額の1/3	導入費用の1/2												

区分	取組	インセンティブと規制緩和等に関する意見	国、大阪府・大阪市等による現行制度等・検討状況	
			国、大阪府・大阪市等による現行制度等	国、大阪府・大阪市等による検討状況
船舶車両	車両の低炭素化・脱炭素化	規制緩和等	○車両への充電設備について、 <u>急速充電化、又は電池の取替型(例:乾電池)が必要。</u>	【国】 ○公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業界の環境ビジョン2030～2050年カーボンニュートラルに向けて～」 https://jta.or.jp/member/kankyo/vision2030.html ⇒目標年度:2030年 メイン目標「トラック運送業界全体の2030年のCO ₂ 排出原単位を2005年度比で31%削減すること」 ⇒ <u>環境性能に優れたトラックの導入、エコドライブの推進、輸送効率化の推進等に重点を置いて実践</u>
	船舶の低炭素化・脱炭素化	インセンティブ	○低環境負荷船への寄港インセンティブ(入港料の割引等)が必要。 ○船舶自体のカーボンニュートラル化は、中小船社にとって大きな負担となるため、 <u>関係者全体でのコスト負担のあり方についての議論が必要。</u>	【大阪市】 ○グリーンアワードプログラムへの参加(大阪港) ⇒ <u>海洋環境保護や船舶の安全運航を目的として設立されたグリーンアワード財団(本部＝オランダ・アムステルダム)が世界規模で取り組んでいるプログラムに参加している。</u> ⇒<期間> 2020年6月30日～
		規制緩和等	○各社の考え方やスケジュールの把握が重要。 ○新燃料船寄港に関する規制緩和が必要。 ○供給インフラ拡大に向けて需要創出が必要。 ○水素燃料船の開発及び船舶用水素ステーションの整備において、 <u>実態に即した法制度の整備や規制緩和が必要。</u> ○船舶の今後の方向性の検討のためには、 <u>研究開発や社会実装の動向だけでなく、港湾計画の見通しが立っていることが必要。</u> ○一般高圧ガス保安法第7条の3は船舶やトレーラー等には適用されないため、 <u>水素ステーションの運用管理に約3人常駐が必要等の課題がある。</u>	【大阪府・大阪市】 ○ESI(船舶環境指数)プログラムへの参加 検討中 ⇒検討中の内容 国際海事機関(IMO)が定める船舶からの排気ガスに関する規制基準よりも環境性能に優れた船舶に対して入港料減免等のインセンティブを与える環境対策促進プログラムへの参加 【大阪府】 ○グリーンアワードプログラムへの参加 検討中 (堺泉北港、阪南港等) ⇒検討中の内容 <u>海洋環境保護や船舶の安全運航を目的として設立されたグリーンアワード財団(本部＝オランダ・アムステルダム)が世界規模で取り組んでいるプログラムへの参加</u>
	規制緩和等	○新エネルギー・産業技術総合開発機構、グリーンイノベーション基金事業 https://www.nedo.go.jp/news/press/AA5_101487.html ⇒水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船のエンジン、燃料タンク・燃料供給システム等の開発・実証 ⇒<期間>2021～2030年度	【国】 ○国土交通省海事局「国際海運2050年カーボンニュートラルに向けた取組」 https://www.mlit.go.jp/common/001480247.pdf ⇒目標年度:2050年 ⇒官民で幅広い視点から総合的な情報共有と意見交換を行う場として、官民協議会を設置 ⇒幅広い取組について議論を行う ・ゼロエミッション船の開発 ・IMOにおける国際議論の主導 ・海事産業等の低・脱炭素化に向けた投資の拡大 ・LNG、水素、アンモニア等を燃料とするガス燃料船の船員の確保・育成 等	

区分	取組	インセンティブと規制緩和等に関する意見	国、大阪府・大阪市等による現行制度等・検討状況		
			国、大阪府・大阪市等による現行制度等	国、大阪府・大阪市等による検討状況	
ターミナル外	メタネーション	インセンティブ	—	<p>【国】</p> <p>○経産省「カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の創設」＜2022年度＞ 適用期限：2023年度末まで ⇒産業競争力強化法に新たな計画認定制度を創設。最大10%の税額控除又は50%の特別償却を新たに措置</p> <p>①大きな脱炭素化効果を持つ製品の生産設備 ②生産工程等の脱炭素化と付加価値向上を両立する設備の導入</p> <p>【国】</p> <p>○環境省「工場・事業場における先導的な脱炭素化取組推進事業」</p> <p>①脱炭素化促進計画策定支援（補助率：1/2、補助上限100万円） CO₂排出量50t以上3000t未満の工場・事業場を保有する中小企業等に対し、CO₂排出量削減余地診断に基づく「脱炭素化促進計画」の策定を支援</p> <p>②設備更新補助（補助率：1/3）</p> <p>A.「脱炭素化促進計画」に基づく設備更新の補助（補助上限1億円） 工場・事業場単位で15%以上削減又は主要なシステム系統で30%以上削減</p> <p>B. 主要なシステム系統で i) ii) iii) の全てを満たす「脱炭素化促進計画」に基づく設備更新の補助（補助上限5億円）</p> <p>I) 電化・燃料転換 ii) CO₂排出量4,000t-CO₂/年以上削減 ※目標CO₂削減量は基準年度に対する目標年度のCO₂削減量 iii) CO₂排出量30%以上削減 ※目標CO₂削減率は基準年度に対する目標年度のCO₂削減率</p> <p>③目標遵守状況の把握、事例分析等 ⇒＜期間＞2021年度～2025年度</p>	<p>【国】</p> <p>○経産省「メタネーション推進官民協議会」 https://www.meti.go.jp/shingikai/energy_environment/methanation_suishin/index.html</p> <p>⇒検討中の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・混合した合成メタンと天然ガスを「区別」するための認証制度 ・合成メタンの環境価値だけを切り出して移転・取引する仕組みの整備 ・先行的な事業者による大規模な生産設備への投資を実現するため、一定の投資リスクを軽減する支援制度等 <p>⇒目標年度：特に定められていない ⇒＜開催日＞第1回：2021年6月28日～ 第9回：2022年11月22日</p>
		規制緩和等	<p>○LNGを利用拡大し将来的に合成メタンへシームレスに転換する計画であり、まずLNGの導入拡大を図りたい。</p>	—	<p>【国】</p> <p>○「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」(2021年6月)</p> <p>⇒目標年度：2030年、2050年</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2030年 既存インフラに合成メタンを1%注入 その他の手段と合わせ5%のガスのCN化 ・2050年 合成メタンを90%注入 その他の手段と合わせガスのCN化 合成メタン2,500万トン供給 現在のLNG価格(40～50円/Nm³)と同水準

区分	取組	インセンティブと規制緩和等に関する意見	国、大阪府・大阪市等による現行制度等・検討状況	
			国、大阪府・大阪市等による現行制度等	国、大阪府・大阪市等による検討状況
ターミナル外	水素・燃料アンモニア等の拠点形成及び関連設備に対する取組	インセンティブ	<p>【国】</p> <p>○経産省「カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の創設」<2022年度> ※再掲</p> <p>【国】</p> <p>○環境省「工場・事業場における先導的な脱炭素化取組推進事業」 ※再掲</p>	<p>【国】</p> <p>○経産省「総合資源エネルギー調査会 第7回 省エネルギー・新エネルギー分科会 水素政策小委員会/資源・燃料分科会 アンモニア等脱炭素燃料政策小委員会 合同会議」</p> <p>https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/shoene_shinene/suiso_seisaku/007.html</p> <p>⇒<開催日>2022年12月13日</p> <p>⇒検討中の内容①</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水素・アンモニアの商用サプライチェーン支援制度 ・効率的な水素・アンモニア供給インフラの整備支援制度 ・2030年頃までに水素、アンモニアの供給を開始する予定である事業者を優先して後押しし、大規模な投資を促す。 <p><目標年>～2030年頃。</p> <p>⇒検討中の内容②</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サプライチェーン支援と拠点整備支援との連携の仕組み等 ・調達(サプライチェーン支援)から大規模利用拠点(拠点整備支援)まで支援を行い、投資の予見可能性を高める。 <p><目標年>特になし。</p> <p>【国】</p> <p>○経産省「第69回 総合資源エネルギー調査会 電力・ガス事業分科会電力・ガス基本政策小委員会 制度検討作業部会」</p> <p>https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/denryoku_gas/seido_kento/pdf/069_04_00.pdf</p> <p>⇒<開催日>2022年8月26日</p> <p>⇒検討中の内容</p> <p>新燃料は発電所の既存の化石燃料より価格が高いことから、その差額を供給する企業に補助する制度</p>
		緩和等	○水素の設備はLNGよりも離隔の確保が必要であり、広い敷地が必要。	—
	アンモニアへの転換	インセンティブ	○燃料アンモニアの供給インフラは民間では費用負担が大きく <u>公的支援が必要</u> 。	<p>【国】</p> <p>○経産省「カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の創設」<2022年度> ※再掲</p> <p>【国】</p> <p>○環境省「工場・事業場における先導的な脱炭素化取組推進事業」 ※再掲</p>
緩和等		○燃料アンモニアは高圧ガス法等規制が厳しいため <u>規制緩和が必要</u> 。	—	—

区分	取組	インセンティブと規制緩和等に関する意見	国、大阪府・大阪市等による現行制度等・検討状況	
			国、大阪府・大阪市等による現行制度等	国、大阪府・大阪市等による検討状況
その他(全般)	インセンティブ	<p>○<u>イニシャルコストに対する支援制度を</u>検討頂きたい。</p> <p>○<u>更新費用の補助が必要。</u></p> <p>○<u>イニシャルコスト、ランニングコストの低減が課題であり、普及段階では公的補助が必要。</u></p>	<p>【国】</p> <p>○経産省「カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の創設」 ＜2022年度＞ ※再掲</p> <p>【国】</p> <p>○環境省「工場・事業場における先導的な脱炭素化取組推進事業」 ※再掲</p>	—
		—	<p>【大阪府】</p> <p>○カーボンニュートラル技術開発・実証事業費補助金 公募期間：2022年5月25日～6月30日 ⇒<u>カーボンニュートラルに資する最先端技術の開発・実証にチャレンジする企業の取組みを支援</u> (分野の例：水素製造、次世代モビリティ、省エネルギー等) ⇒＜期間＞事業実施：2022年度末まで ⇒＜補助＞1件あたり上限1億円、補助率：2/3以内</p>	<p>【大阪府】</p> <p>○脱炭素化を促進する以下の事業を令和5年度予算として要求中</p> <p>・脱炭素経営宣言促進事業 【事業内容】脱炭素経営宣言登録制度を立ち上げ、関係機関と連携したセミナー開催等を通じて事業者の脱炭素化を支援</p> <p>・中小事業者の対策計画書に基づく省エネ・再エネ設備の導入支援事業 【事業内容】新たに条例に規定された中小事業者の対策計画書届出制度に基づき実施する省エネ設備更新等に対して補助を実施</p>
	規制緩和等	<p>○<u>規制緩和に向けて1社だけで制度を変えるのは難しいため、業界として要望を出すことが必要。</u></p> <p>○<u>港湾利用事業者が今後の方向性の検討を進めることが困難なため、燃料の価格と供給形態を明確にして欲しい。</u></p>	<p>【大阪府】</p> <p>○H2Osaka ビジョン2022(2022年5月策定)</p> <p>① 産学官の交流を深め、水素社会実現に向けたアイデアを創出</p> <p>② 新たなプロジェクトを創出し、技術の開発・実証や事業化に向けた取組を推進</p> <p>③ 水素の利用拡大につながる普及啓発を展開するとともに、合理的な規制緩和を提案・要望</p> <p>⇒＜目的＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>地域の特徴を活かした水素エネルギーの利活用の拡大を図る</u> ・<u>水素・燃料電池関連産業振興の機運を醸成する</u> <p>【大阪府】</p> <p>○2022年度 エネルギー産業創出促進事業補助金 ⇒<u>研究開発、試作開発等への補助</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・蓄電池、水素・燃料電池やその材料・部材、あるいは蓄電池、水素・燃料電池を活用した製品等 ・再生可能エネルギーに関する製品やその材料・部材等 <p>⇒＜期間＞公募：2022年5月31日～6月30日</p>	<p>【大阪府・大阪市・堺市その他】</p> <p>○H2Osaka(エイチツーオオサカ)ビジョン推進会議 ⇒H2Osaka ビジョン2022(2022年5月策定)の取組みを推進。 ⇒開催日：2016年度から2回/年で会議を開催 (最新：2022年10月28日)</p>

区分	取組	インセンティブと規制緩和等に関する意見	国、大阪府・大阪市等による現行制度等・検討状況	
			国、大阪府・大阪市等による現行制度等	国、大阪府・大阪市等による検討状況
その他(全般)		—	—	<p>【大阪市】</p> <p>○大阪市地域脱炭素化推進事業(2022年度～)</p> <p>⇒・2030年度までに市域に脱炭素先行地域の創出をめざす。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2022年度から、市民等への意識改革と行動変容を促進する普及啓発事業を実施する。 (脱炭素型ライフスタイルの浸透、脱炭素技術の開発・商用化が進んだ脱炭素先行地域の基盤づくりとして) <p>⇒2022年4月～候補地の検討を実施中。</p> <p>国が募集する脱炭素先行地域に応募し、脱炭素先行地域の創出に向けた取組を実施。</p>