

【オーストラリア（豪州）】

豪州の交通分野の脱炭素化及びエネルギー転換に関する現地調査報告（Part I） ～政府（連邦、クイーンズランド州）の脱炭素政策とエネルギー転換政策～

小御門 和馬 （一財）運輸総合研究所 研究員
岡崎 友里江 （一財）運輸総合研究所 研究員

1. はじめに

当研究所では、交通分野のカーボンニュートラルに向けた燃料転換促進策について調査研究しており、その一環として欧米等における交通脱炭素政策の動向についても調査を進めている。2024年9月に豪州首都特別地域・キャンベラ及びクイーンズランド州において現地政府機関や民間事業者等に対して豪州における交通脱炭素及びエネルギー転換に関する取組の動向についてヒアリング調査を実施し、その結果概要を2回に分けて報告する。Part I（本報告）では、交通分野の脱炭素化及びエネルギー転換に関する連邦及びクイーンズランド州政府の政策や取組の動向について報告する。次回Part IIでは、クイーンズランド州における民間事業者の交通分野の脱炭素化やエネルギー転換に関する取組の動向等について報告する。

なお、豪州では脱炭素に向けたエネルギー転換に関して、特に世界的な水素大国になることを目指して水素産業の創出を進めているという背景も踏まえて調査を行った。

2. 豪州における脱炭素とエネルギー転換政策の現状

2.1 豪州連邦政府

2.1.1 脱炭素政策

豪州の現労働党政権は、脱炭素化に向けて温室効果ガス（GHG）排出量を2030年までに2005年比で43%削減し、2050年までにネットゼロを実現することを目標として法制化している。政府はこの目標に基づき「Net Zero Plan」を策定し、特に豊富な太陽光や風力といった天然資源を活用し、化石燃料から再生可能エネルギー（再エネ）への転換を積極的に進めている。

また、「Future Made in Australia」などの政策により、グリーン水素、グリーンメタル、蓄電池、太陽光パネルの国内生産を促進するための政府の融資や投資優遇制度が整備されており、再エネ分野の産業育成が図られてい

る。

交通分野の関係では、「Future Made in Australia」計画の一環として、政府はLow Carbon Liquid Fuel（LCLF）産業への支援を迅速に進め、最初は持続可能な航空燃料（SAF）と再生可能ディーゼルに重点を置き、GHG排出量削減を支援していくこととしている。

一方で、GHGの排出量が多い事業施設に対しては、「セーフガード措置」を強化し、今後7年間で排出量を30%削減するよう求めている。また、自動車メーカーに対しては、燃料消費量が少ない新車の販売を促す「New Vehicle Efficiency Standard」を制定するなど、各種規制も強化している。

2.1.2 水素戦略と課題

豪州連邦政府は、2019年に策定した「国家水素戦略」を2024年9月に改定し、クリーン水素の供給と需要を安定化させ、さらに国内市場及び輸出市場を拡大する方針を掲げている。2030年までに水素産業の創出を目指して輸出目標を設定し、特に日本を主要な輸出相手国と想定している。他国の水素戦略が自国の低炭素化を主な目的とする中で、豪州は水素を将来の輸出産業として位置付けているのが特徴である。

しかしながら、水素は他のエネルギー源に比べてコストが高いという課題を抱えている。これに対して、連邦政府はグリーン水素の生産コストを1kgあたり2豪ドルまで引き下げることを目指す「H2 under 2」イニシアティブを設定し、水素製造施設のコスト削減に向けた取組を進めている。また、需要の見通しが不透明であり、民間企業の参入が困難であるという問題に対しては、需要と供給を同時に促進し、供給基盤と市場を安定させるための「水素ハブ」の構築を進めている。

豪州連邦科学産業研究機構（CSIRO：Commonwealth Scientific and Industrial Research Organization）には、

95 件の水素プロジェクトが登録（2024/10/11 時点）されており、そのうち 7 割近くがまだ開発初期段階にある。これらのプロジェクトの多くは、2025 年から 2030 年にかけての生産開始を目標としている。国内で稼働中のプロジェクトは 14 件であり、その多くが交通分野に関連している。水素ステーションについては 7 件が稼働しているが、その多くは政府の公用車や企業内向けといった小規模な利用者に限定されている。

コストの削減に加え、その他の課題としては、水素関連産業に必要な人材の育成、法的枠組みの整備、水素原産地保証制度の構築、水資源の確保が挙げられる。特に水資源の乏しい内陸の遠隔地における水素製造においては、原料となる水の確保が大きな課題となっている。また、国内の脱炭素化推進と新たなグリーン輸出産業としての水素輸出とのバランスをどう取るかも重要な論点である。

2.2 クイーンズランド州政府

2.2.1 エネルギー転換政策

クイーンズランド州では連邦政府の目標に上乗せして、GHG 排出量を 2035 年までに 2005 年比で 75%削減することや公共交通機関のエネルギー転換が目標として掲げられており、関連する施策が推進されている。同州政府が 2022 年 9 月に策定した「Energy and Climate Jobs Plan」は、同州のエネルギーシステムの変革に向けた包括的な計画であり、クリーンで信頼性が高く、手頃な価格の電力供給を実現するための方針を示している。

現在、州全体のエネルギー供給の 27%が再エネによるものであり、州内の 3 分の 1 の世帯が屋根に太陽光パネルを設置している。同計画では、2030 年までに再エネ比率を 50%、2032 年までに 70%、2035 年までに 80%にすることを目標としており、今後 4 年間で再エネ関連に 260 億豪ドルの投資を予定している。

信頼性が高く、リーズナブルな再エネ電力供給のため、SuperGrid と呼ばれる再エネを供給するための新世代の蓄電及び送電網を整備する SuperGrid Infrastructure Blueprint を策定し、電力システム変革に向けた最適なインフラ整備に係る道筋を示している。また、再エネの拡大を進めるための再生可能エネルギー促進区域（REZ：Renewable Energy Zones）では、インフラ整備や労働力確保を含むパートナーシップが重要としている。

クイーンズランド州は、豊富な再エネ資源、利用可能な土地、理想的な場所にある港を有する経験豊富なエネルギー輸出地域であり、十分な量の水素を生産することができ

る好立地である。このような背景を踏まえて、GHG 排出量削減目標の達成に向けて、水素エネルギーの導入が不可欠とされており、重貨物車両（Heavy duty vehicles）や製造業において水素の活用が期待されている。同州は 2019 年に「Hydrogen Industry Strategy」を策定しており、再エネ関連の雇用の創出、地域経済の支援、新たな輸出市場の開拓、外国投資の誘致などに寄与する重要な役割を果たすものと位置付けている。なお、この戦略は、今後の発展に向けて改訂が予定されている。

2.2.2 交通分野のエネルギー転換政策

自動車分野では、2022 年にゼロエミッション車両戦略 2022～2032（ZEV 戦略）と行動計画 2022～2024 を発表しており、ネットゼロ目標を達成し、排出量を削減するための主なソリューションは、すべてのモードとセクターで ZEV の割合を増やすことであるとしている。ZEV 戦略を通じて、クイーンズランド州政府は、ZEV 購入インセンティブ、ZEV 充電インフラ、ZEV 車両サポートに 5,500 万豪ドルを投資している。ZEV 戦略は、車両の種類や燃料に依存せず、水素などの新しい新興テクノロジーや再エネを考慮している。また、投資を促進し、クイーンズランド州での ZEV への移行に対する消費者の信頼感を高めるために次の目標を明確に設定している。

- 2030 年までに新規乗用車販売の 50%を ZEV にし、2036 年までに 100%を ZEV に移行。
- 2026 年までに対象となる州政府が保有する乗用車の 100%を ZEV に移行。
- 2025 年から州の南東部で、2025 年から 2030 年までの間に州地方全体で、トランスリンク（州の公共交通機関）の資金提供を受けたすべての新しいバスをゼロエミッションバスにする。

また、電気スーパーハイウェイ構想として、州の沿岸部や内陸部を結ぶよう、2025 年末までに 30 地域以上、46 か所に電気自動車（EV）の急速充電インフラの建設を目標としている。

3. 豪州連邦政府に関する現地調査

3.1 インフラ・交通・地域開発・通信省（DITRDC）

3.1.1 脱炭素化に向けたロードマップの策定

DITRDC は、2050 年までのネットゼロ達成に向けて関係省庁と連携し、2024 年 5 月に「Transport and

「Infrastructure Net Zero Consultation Roadmap」を発行するとともに、8月まで意見募集を行った。現在、提出された意見の集約を行っているところであるが、このロードマップに基づき、運輸及びインフラ分野における脱炭素化を推進していくこととなる。

3.1.2 脱炭素燃料に関する取組

交通分野における水素利用については、全ての解決策を考慮する必要があるとし、水素以外の解決策も含めて地域に適した対策を検討すべきである。また、コストによってモーダルシフトがどのように行われるか、技術の進歩によっても影響が異なる。さらに、2024-2025年予算の中で、17億豪ドルが豪州国内の先進製造業を促進するために割り当てられ、その一部には低炭素液体燃料（LCLF）の開発が含まれている。これにより、低炭素エネルギーの供給源としてのLCLFの重要性が強調されている。

持続可能な航空燃料（SAF）の確保に関しては、豪州連邦科学産業研究機構（CSIRO）がSAFのロードマップに関する報告書をまとめており、2050年までには旅客機用の原料が確保できる見通しが示されている。これにより、航空分野における脱炭素化の進展が期待されている。

豪州国内では2023年6月、DITRDCがAustralia Jet Zero Councilの設立を発表した。同協議会は、航空業界とそのサプライチェーン全体からさまざまな上級関係者を集め、豪州でNet Zero Aviationを実現するための取組を主導。また、航空業界のNet Zero Emissionsへの移行に関連する問題について政府に助言するために、業界全体で調整を行っている。

同協議会の活動は、政府から2024年8月に発行された、航空業界全体の次世代の成長と発展の基盤となるAviation White Paper（2050年に向けた政府の航空ビジョンを示したもの）を補完するものである。



豪州連邦政府 DITRDC ヒアリングの様子

3.1.3 New Vehicle Efficiency Standard

2025年1月1日から施行される「New Vehicle Efficiency Standard」により、自動車メーカーに対して

1 kmあたりの燃料消費量が少ない新車を供給することが求められている。ここで、焦点とされるのが、運輸部門の排出量の20%を占める重貨物車両（Heavy Duty Vehicle）の扱いである。小規模な個人事業者が多く、技術的な困難性もある中で、DITRDCは複数のソリューションを検討している。

3.2 気候変動・エネルギー・環境・水資源省（DCCEEW）

3.2.1 Net Zero Plan

DCCEEWは、豪州の気候変動対策を担い、2050年までのネットゼロ達成に向けて「Net Zero Plan」を策定している。この計画は、同省が中心となり、全省庁横断的に「Net Zero Plan Task Force」を設置して推進されている。

最近の統計によると、豪州では年間4億3000万トンのCO₂が排出されており、「Net Zero Plan」の下では、この排出量を運輸部門や産業部門など6つの主要産業セクターに分けて計画と目標の案を策定している。Net Zero Planには、電気自動車（EV）戦略やLCLF、水素といった脱炭素化に寄与する要素が含まれており、政府は水素及び水素燃料に関して戦略的な検討を進めている。しかし、現時点ではパイロットテストや実証に留まっているプロジェクトがほとんどである。

3.2.2 カーボンクレジット制度

DCCEEWはAustralia Carbon Credit Unit（ACCU）スキームと呼ばれるCO₂の貯留や新技術の導入を通じて排出量削減に取り組む個人や組織にインセンティブを提供する任意参加の制度を所管している。この制度に参加してCO₂排出削減を行った場合、参加者は政府や市場でクレジットを取引することが可能になる。ただし、ACCU制度の対象となる活動は、メソッドに認証される必要がある。現在、全分野を通じて約30のメソッドが認証されており、2023年7月31日時点で1億4700万ユニットが発行されている。（1ユニットは、排出削減又は吸収された二酸化炭素換算値1トン（tCO₂-e）を表す。）

運輸部門は「陸上と海運」と「航空」の2つに分かれており、「陸上と海運」については排出量が多いが、個々の車両の排出量削減は非常に限定的であるため、介入策のほとんどは排出量削減に寄与していない。一方、「航空」に関しては、豪州の航空市場は2つの航空会社による独占状態にあり、両社が既にセーフガード制度に参加しており、ACCU制度の申請対象プロジェクトに参加できな

ったため、メソッドは期待通りに機能していない。

ACCU 制度の運用は 10 年前から行われており、元々、クレジットの買い手は政府が中心であったが、別のセーフガード制度の強化によって市場の動向が変化し、最近では大きな炭素強度・排出量を持つ施設からの需要が高まっている。



豪州連邦政府 DCCEEW にて

3.3 オーストラリア貿易投資促進庁 (Austrade)

3.3.1 Austrade

Austrade は、貿易・対豪投資・留学の促進を主な業務とする豪州連邦政府機関である。外国企業が豪州の製品・サービスを輸入するためのサポート、豪州への投資促進、さらには教育に関するプロモーション活動を通じて、豪州と諸外国の経済活動の活発化に取り組んでいる。

3.3.2 Future Made in Australia

Future Made in Australia は、豪州連邦政府が推進する一連の政策やイニシアティブのパッケージを指す言葉で、豪州が将来にわたって自国の鉱物資源や再エネを活用して脱炭素分野やイノベーション分野において新しい製造業を育成・強化し、イノベーションや先端技術を活用した産業の発展を目指すというビジョンを表現している。この実現に向けて、必要な民間部門の投資を促進するために、2024-25 年度予算案において、今後 10 年間に 227 億豪ドルの予算枠が設けられている。

特に、豪州は資源大国として知られている一方で、製造業の競争力が低下しているとの指摘を受け、今後は高付加価値の製造業を強化することとしている。優先産業として、再生可能水素、重要鉱物加工、グリーンメタル、LCLF、クリーンエネルギーの 5 つの分野が特定されており、これらの分野への投資を加速する取組が進められている。

3.3.3 豪州と SAF

豪州ではまだ SAF は製造されていないものの原料となりうる資源が豊富にあるため、国内外から非常に期待されており、Austrade はバイオ燃料に関する海外からの投資の

誘致なども担当している。日本との関係では、SAF の原料となることが期待される「ポンガミア」というマメ科の非可食植物について栽培ノウハウを持つ東京農工大学が立ち上げた枠組みに複数の日系企業が参加し、同大が主導し、クイーンズランド州で近く実証実験を始めるプロジェクトがある。

3.4 オーストラリア再生可能エネルギー庁 (ARENA)

3.4.1 ARENA

再エネとそれを実現する技術の競争力向上を支援し、豪州における再エネの供給を増やし、財政支援を提供し、知識を共有してイノベーションを加速することにより、豪州の GHG 排出目標の達成を促進することを目的とする。

優先的な戦略は、再エネへの移行の最適化、再生可能水素の商業化、低炭素金属への移行の支援、運輸部門の脱炭素化。特に「再生可能水素の商業化」については、1. 再エネから生産される水素のコストの削減、2. 水素バリューチェーンの残りの部分における技術的課題に対処する技術を実証するための研究開発、3. 水素使用事例の技術的実現可能性と商業的実現可能性の証明にフォーカスしている。

ARENA による予算は 2.61 億豪ドル、取り扱うプロジェクト数は 735。(2024 年 6 月 30 日時点)

3.4.2 ARENA による資金提供プログラム

ARENA の資金提供プログラムは主に Advancing Renewables Program (ARP) と Hydrogen Headstart の 2 つがある。2023 年 5 月、新しい Hydrogen Headstart プログラム (第 2 ラウンド) に最大 20 億ドルを投資し、大規模な水素生産プロジェクトに資金を提供し、水素産業の発展を加速し、豪州が新しいグローバル水素サプライチェーンに関与して水素に関わる膨大な雇用と投資の可能性を活用できるようにすることを発表した。同助成制度は、電源の 100% を再エネで賄う電解槽を用いて水素を製造する新しい施設を対象としており、当該施設における水素を製造するコストが水素又は水素派生品の販売価格を上回る額を水素製造量 1kg 当たりで算出し、この額に当該施設の水素または水素派生品製造量 (kg) を掛け合わせた金額が、Hydrogen Production Credit として最大で 10 年間、四半期ごとに給付される仕組みである。

このほか 2027-28 年から、生産された適格水素 1 kg あたり 2 ドルの水素生産税優遇措置がある。期間限定かつ需要主導の還付可能な税額控除となっており、2030 年 6 月 30 日までに最終的な投資決定が行われるか、またはその日ま

でに水素の生産が開始されているプロジェクトの場合、2027年7月1日から2040年6月30日までの間で最長10年間、水素生産に利用できる。

また、2024-25年度予算において、政府は、ARENAが管理する予算プログラムとして71億豪ドルの資金パッケージを発表したが、これには追加で新たに設立された17億豪ドル規模の「Future Made in Australia イノベーション基金」が含まれる。同基金は、優先分野における革新的技術及び施設のイノベーション、商業化、パイロットプログラム、初期段階の開発を支援する。これには、再生可能水素、グリーンメタル、LCLF、クリーンエネルギーなどが含まれる。



ARENAによる説明の様子

4. クイーンズランド州政府に関する現地調査

4.1 運輸道路局（Department of Transport and Main Roads : TMR）

TMRは、クイーンズランド州内の交通とインフラの発展を支える重要な州政府機関であり、住民の移動の利便性、安全性、そして経済活動の効率性を向上させるために、さまざまな政策やプロジェクトを実施している。

今回の現地調査では、港湾、貨物全体の管理を担当して部署に対して、クイーンズランド州と州都であるブリスベンの交通、海運の状況に関する意見交換を行った。

ブリスベンは、豪州東海岸に位置しており、市街地はブリスベン川沿いに広がっている。温暖な亜熱帯気候に属しており、四季の変化が穏やかであるが、夏は高温多湿で、特に12月から2月にかけては熱帯のスコールや豪雨が頻繁に発生する。雨季になると洪水が発生することもあるため、そのような事態に備えて安全性を確保しつつ公共交通機関に関するインフラ整備の計画を進めている。また、地形の特徴として川に囲まれているため、川を積極的に交通手段（水路）として活用している。



フェリー及びフェリーのターミナル



川が増水した場合、高さのある支柱に沿って乗り場が浮上するように設計

クイーンズランド州では2032年ブリスベン五輪における脱炭素化に向けて、再エネ導入促進（70%）や公共交通機関のエネルギー転換など努力を行っている。

例えば、ブリスベン・メトロは、ブリスベンの交通渋滞を緩和し、都市の成長に対応するために整備中の、電動バスによる高速・高頻度な公共交通システムである。また、専用車線や地下トンネルを活用し、効率的かつ環境に優しい交通手段の提供を目的としている。このプロジェクトは、都市内外の移動をスムーズにし、経済や地域活性化にも貢献することが期待されている。



実証走行中のブリスベン・メトロ

また、Cross River Railは、ブリスベンの中心部と郊外を結ぶ新しい地下鉄路線で、都市の交通渋滞を緩和し、効率的な公共交通の提供を目的としたインフラプロジェクトである。新しいトンネルと駅、専用車両によって、都市内の鉄道輸送が大幅に改善され、通勤・通学時間の短縮、交通の効率化、環境への配慮など、多くの利点があるとされており、ブリスベン市がより住みやすく、持続可能な都市へと発展することが期待されている。



新しい駅の建設工事の様子

そのほか、今年度は、豪州国営企業 CS エナジーのプラントで生産される再生可能水素を使用して日本メーカーのヤンマーが開発する水素燃料電池船を運航するというトライアルがブリスベン川において2週間ほど行われる予定。また、グレートバリアリーフで使われる観光船(約400隻)についても、燃料転換を積極的に進めている。



運輸道路局 (TMR) ヒアリングの様子

4.2 エネルギー気候局 (Department of Energy and Climate)

エネルギー政策、気候変動対策、持続可能なエネルギーシステムの構築を担当している州政府機関である。同機関の主な役割は、エネルギーの供給と需要のバランスを取るだけでなく、気候変動への対応策を進め、エネルギーの効率化と低炭素化を推進することである。

4.2.1 Energy and Climate Jobs Plan

2022年9月に開始されたクイーンズランド州の Energy and Climate Jobs Plan は、どのように州のエネルギーシステムを変革し、クリーンで信頼性が高く手頃な価格のエネルギーを提供するかを示しており、州がエネルギー転換を進める中で、再エネの導入拡大と、低炭素技術の普及を通じて新しい雇用を創出し、経済成長の促進を目指す戦略である。これにより、州内での GHG 排出削減が進み、持続可能な経済への移行の加速が期待されている。

クイーンズランド州には、世界クラスの太陽光と風力、大規模な揚水発電に最適な地形、脱炭素化に必要な再エネ技術を作るための地下の重要な鉱物がある。

クイーンズランド州のエネルギー供給の27%は再エネによるもので、同州の世帯の3分の1が屋根の上で太陽光発電している。同計画において明確な目標を立てており、2030年までに50%、2032年までに70%、2035年までに80%の再エネ導入を目指している。次の4年間で再エネ関連に260億豪ドルの投資を行う予定。

4.2.2 その他のエネルギー転換政策

2022年9月、クイーンズランド州が再エネの大規模導入と、電力網の近代化を進めるための戦略的なインフラ計画

として、SuperGrid Infrastructure Blueprint を策定した。この計画は、クリーンエネルギーへの転換を加速し、エネルギーの安定供給、GHG 削減、地方経済の発展を目指しており、同時に同州を再エネのリーダーとして位置づけるための重要な手段となっている。

再生可能エネルギー促進区域 (REZ: Renewable Energy Zones) は、再エネの発電を大規模に展開するために、特定の地域を選定してインフラを整備し、効率的なエネルギー供給を実現するための戦略である。この取組は、州の脱炭素化目標達成を支援するとともに、新たな雇用を生み出し、経済成長を促進する重要な要素となっているが、再エネを作るためのパートナーシップが重要であるとしている。例えば、資材を運ぶために風力発電所までの道路を整備する、労働力を確保するといったことが必要となってくる。

4.2.3 水素産業の創出

目標の達成に向けては、水素エネルギー社会、水素エコシステムを作る必要があると考えており、州として新たな優先産業としてグリーン水素を特定した。重貨物車両等の商用車や製造業など水素のポテンシャルは高い。2030年までに豪州の再生可能水素の生産の最前線に立ち、確立された国内市場と輸出パートナーに安全で持続可能かつ信頼性の高い水素を供給するというビジョンを掲げている。なお、2019年に州として Hydrogen Industry Strategy を策定したが、その後の状況の変化などを踏まえ、改訂を予定している。



エネルギー気候局の説明の様子

5. おわりに

本レポートでは、豪州における運輸部門の脱炭素燃料の動向とエネルギー転換政策について、特に水素と再エネに関するヒアリング調査の結果を報告した。今回の調査により、豪州での運輸部門の脱炭素化に向けた最新の取組の状況などを把握し、豪州と日本で同じような課題を抱えていることが明らかとなった。

運輸部門の脱炭素化は水素や SAF 等のバイオ燃料のみを利用することでは達成できず、様々なソリューションの可能性を検討し、その組み合わせで脱炭素化を進めていく

必要がある。豪州においてもどのような脱炭素燃料が有効か検討している段階であり、脱炭素燃料に関する動向については今後も注目していきたい。

一方で、エネルギー転換政策については、日本と異なり、豊富な天然資源をもとに、再エネのポテンシャルが非常に高く、太陽光・風力・水力発電といった様々な再エネ電源が活用されていた。豪州政府としても 2022 年 5 月の労働党のアルバニー政権への交代を背景に、2030 年までに再エネ電力比率 82% という高い目標を掲げている。

また、再生可能水素の製造にあたっては、連邦政府及び州政府が様々な支援パッケージを策定するとともに、国家水素戦略を 2024 年 9 月に改定するなど水素産業を豪州の新たな主要産業へと強化していく意志が明確に感じられた。なお、前政権と比べて現労働党政権では、CO2 回収・貯留 (CCS) を用いた褐炭などの化石燃料由来のブルー水素よりも再エネ由来のグリーン水素に重きを置いていることは明らかである。

豪州は、水素の主要な輸出先として中国、日本、韓国を見込んでおり、今後水素の輸入量を拡大していく日本としても豪州の水素に関する動向を注視する必要があるだろう。

参考文献

- 1) Department of Infrastructure, Transport, Regional Development, Communications and the Arts
<https://www.infrastructure.gov.au/>
- 2) Transport and Infrastructure Net Zero Consultation Roadmap
<https://www.infrastructure.gov.au/department/media/publications/transport-and-infrastructure-net-zero-consultation-roadmap>
- 3) New Vehicle Efficiency Standard
<https://www.infrastructure.gov.au/infrastructure-transport-vehicles/vehicles/new-vehicle-efficiency-standard>
- 4) Department of Climate Change, Energy, the Environment and Water
<https://www.dcceew.gov.au/>
- 5) Net Zero Plan
https://www.dcceew.gov.au/climate-change/emissions-reduction/net-zero#toc_0
- 6) Australian Carbon Credit Unit (ACCU) Scheme
<https://www.dcceew.gov.au/climate-change/emissions-reduction/accu-scheme>
- 7) Safeguard Mechanism
<https://www.dcceew.gov.au/climate-change/emissions-reporting/national-greenhouse-energy-reporting-scheme/safeguard-mechanism>
- 8) National Hydrogen Strategy 2024
<https://www.dcceew.gov.au/energy/publications/australias-national-hydrogen-strategy>
- 9) CSIRO HyResource
<https://research.csiro.au/hyresource/projects/facilities/>
- 10) Australian Trade and Investment Commission (Austrade)
<https://www.austrade.gov.au/>
- 11) Australian Renewable Energy Agency (ARENA)
<https://arena.gov.au/>
- 12) Future Made in Australia
<https://futuremadeinaustralia.gov.au/>
- 13) Hydrogen Headstart Round 1
<https://arena.gov.au/funding/hydrogen-headstart/>
- 14) Hydrogen Headstart Round 2
<https://arena.gov.au/funding/hydrogen-headstart-round2/>
- 15) Queensland Government Department of Transport and Main Roads
<https://www.tmr.qld.gov.au/>
- 16) Brisbane City Council
<https://www.brisbane.qld.gov.au/>
- 17) Queensland Government Department of Energy and Climate
<https://www.energyandclimate.qld.gov.au/>
- 18) Queensland Energy and Jobs Plan
<https://www.energyandclimate.qld.gov.au/energy/energy-jobs-plan>
- 19) Queensland SuperGrid
<https://www.energyandclimate.qld.gov.au/energy/energy-jobs-plan/about-plan/queensland-supergrid>
- 20) Renewable Energy Zones (REZs)
<https://www.energyandclimate.qld.gov.au/energy/renewable-energy-zones>
- 21) Queensland Hydrogen Industry Strategy (2019-2024)
https://www.statedevelopment.qld.gov.au/data/assets/pdf_file/0018/12195/queensland-hydrogen-strategy.pdf