

水素・アンモニア社会実装に向けた 当面取り組むべき課題

2026年3月27日

資源エネルギー庁

省エネルギー・新エネルギー部

水素・アンモニア課

水素等市場の成長の取り込み：官民投資ロードマップ

- 水素等の関連市場は、一部のプロジェクトにキャンセルや遅れはあるものの、世界全体で見れば、堅調に拡大。世界で、**2050年には30～40兆円規模**になるとみられる関連機器等市場の成長を取り込むため、サプライチェーン全体で**日本の製品が有する技術優位を、商用化段階での勝機につなげることが重要**。
- このため、**日本成長戦略会議の「資源・エネルギー安全保障・GX」分科会において、3つの先行分野の一つとして、水素等を設定**。技術優位を有する4つの製品・技術（**ガスタービン、水電解装置、液化水素・船舶関連、燃料電池**等）を対象に、**官民投資ロードマップの取りまとめに向けた議論を進めていく**。

つくる

はこぶ（ためる）

つかう

サプライチェーン
構築に
あたっての
主要な技術

■ 水電解装置



(例) 電解質膜



■ 液化水素関連機器

(例) 水素運搬船



(例) 水素圧縮機



■ 燃料電池（自動車など）



■ 水素・アンモニアガスタービン



1. 現状認識と目指す姿【目標】

(1) 現状

① 現状

- 水素・アンモニアは、脱炭素に加えて、国産エネルギーの活用手段として、エネルギー安全保障の観点からも関心が拡大。市場・産業全体の成長は、一時の高水準の予測からは減速しつつも、堅調に推移。
- 政府支援と組み合わせて、（脱炭素電源コストが相対的に安い）中国・欧州・インド等を中心に着実に底堅い投資が進行している状況。
- 我が国は、諸外国に先駆けて水素関連技術開発の開発・実証を推進。i)水素アンモニア混焼/専焼タービン、ii)水電解装置、iii)液化水素関連機器、iv)燃料電池をはじめ、サプライチェーン全体を通じて技術優位を有する技術・製品を保持。

② 取り巻く環境と構造変化

- 水素サプライチェーンがグローバルに拡大していく中、先行して関連機器の市場を握り、「不可欠性」を確保しておくことが「技術で勝って、ビジネスでも勝つ」ための鍵。特に、GAFAMのような先進的なグローバル企業では、脱炭素に向けた動きは依然として変わっておらず、こうしたグローバル企業のサプライチェーンから排除されてしまうリスク管理の観点からも、水素サプライチェーン市場への積極的な参入は重要。加えて、発電や多排出産業における水素等の活用は、引き続き、脱炭素化に向けた有力な選択肢。

③ 経済的・戦略的重要性

- 経済的重要性**：2050年には世界で約30～40兆円規模に拡大すると見られる水素・アンモニア関連市場において、そのサプライチェーンを構成する製品・サービスの輸出により、新設・更新・メンテナンス需要も取り込むことで、収益獲得が期待される。これらの製品・技術は高度な国内サプライチェーンに支えられており、国内産業の強化にも寄与する。
- 戦略的重要性**：水素技術を自前で確保することは、グローバルに進展するGX市場で、“買わされる側”に回らないために重要な自律性の確保につながる。また、水素等を活用した国内火力の脱炭素化は、安定供給に当面不可欠な調整力を維持しつつ、火力の活用余地を広げ、エネルギー安定供給/安全保障に貢献する。さらに、水素等は、再エネや脱炭素技術を活用したブルー/グリーン水素・アンモニアや、将来的な価格低減の潜在性をもつ高温ガス炉や天然水素等、製造手法の多様性から、従来の化石燃料よりも、供給国が多角化する可能性。特に、中東依存9割の石油代替燃料として、供給国の多様化を通じた安定供給に貢献。

(2) 目標

① 国内外で獲得を目指す市場：

- 2050年30～40兆円規模への拡大が見込まれる水素サプライチェーン全体で「技術で勝って、ビジネスでも勝つ」ことを目指す。

② 達成すべき戦略的な目標：

- 水素等の活用を通じて、我が国の自律性/不可欠性の向上、エネルギー安定供給/安全保障の確保を図る。

2. 勝ち筋の特定と官民投資の具体像、定量的インパクト【道筋】

令和8年3月10日
第3回日本成長戦略会議資料 資料2

(1)基本戦略

①勝ち筋

・水素等のサプライチェーンにおいて鍵となる以下4製品を中心として、国内サプライチェーンの構築を図り、将来の海外マーケット獲得シェア確保を官民連携で目指す。

(i)水素アンモニア混焼/専焼タービン

・我が国の水素・アンモニア（ready）ガスタービンは、産業用途向けの小規模から発電向けの大規模まで、世界に先行して商用化。市場シェアの約4割を占める我が国のポジションを最大限活用しつつ、新設需要にとどまらず、タービン交換等による転用・更新市場も視野に入れつつ、堅調に伸びる天然ガスタービン市場におけるシェア獲得からの展開を目指す。

(ii)水電解装置

・耐久性や長期的な実証経験、アルカリ型・PEM型・SOEC等の多様な方式での実証・商用化の取組等の我が国の強みを生かし、欧州はじめ世界の市場で多様化するニーズを幅広く獲得する。
・生産設備の量産投資支援により、技術力の高さを活かしつつコストダウンを進め、部素材も含めて、立ち上がり段階にある水電解市場でのシェア拡大を目指す。また、経済安保観点での日欧間の制度連携により、特定国に過度に依存せず、国際標準における耐久性に関する評価項目を整備し、差別化・競争力を活かしてシェアを拡大する。

(iii)液化水素関連機器

・我が国は、世界初の液化水素運搬船の開発・製造成功等、世界で唯一、サプライチェーン全体で液化水素関連設備の製造が可能。貯蔵タンクやローディングアーム、圧縮機等の周辺機器にも競争力を有し、GI基金事業により、いち早く商用実装を押し進める。
・日独間の協力関係を通じ、上流から需要開拓まで液化水素サプライチェーンを共同構築し、市場拡大。類似のエネルギー課題を有する東欧市場に向け、官民連携を通じ、圧縮機等既存周辺機器の市場拡大を目指す。同時に、液化水素のローディングアームや液化水素受入基地等の周辺機器の国際標準化で先行する。

(iv)燃料電池

・我が国は、燃料電池のコア技術であるセル性能の高さ、高耐久性・長寿命、量産技術に強み。さらに、小型かつ高い汎用性を持ち、様々な車両・製品への展開が見込まれ、欧州・米国・中国において市場シェア拡大を目指す。

②我が国として構築すべき機能

・黎明期市場での先行的な大規模サプライチェーン構築を通じ、日本技術を活かした製品群の最初の商用ケースを構築
・国際的な競争力強化に資する国際標準策定、対供給国の交渉力強化や差別化に資する規格・制度面での需要国連携
・製品供給能力を維持する体制構築。

(2)官民投資の具体像

①投資内容

- ・GI基金による技術確立の研究開発・実証支援を通じた民間投資を誘起
- ・水素社会推進法に基づく支援措置、量産投資支援（GXサプライチェーン補助金）等と呼び水とした民間投資
- ・脱炭素電源オークション制度と呼び水とした、サプライチェーン構築に係る民間投資

②投資額・時期

（官民投資ロードマップの取りまとめまでに提示）

(3)定量的なインパクト

- ①官民投資による経済波及効果
- ②官民投資に付随する関連投資誘発効果

（官民投資ロードマップの取りまとめまでに提示）

3. 官民投資促進に向けた課題と政策パッケージ【政策手段】

令和8年3月10日
第3回日本成長戦略会議資料 資料2

(1) 投資促進に向けた課題

サプライチェーン全体を通じた社会実装に向けた最大の課題は、需要創出と価格低減。各技術・製品の課題は下記。

i) 水素アンモニア混焼/専焼タービン

- ・供給側は、安定した需要が見込めず増投資に踏み込めない
- ・需要側は、大規模水素の輸送技術の未確立や燃料価格高騰の影響もあり、投資判断に遅れが生じている

ii) 水電解装置

- ・装置の大型化・モジュール化や要素技術の開発・実証、量産体制構築が道半ば。コスト低減が必要
- ・海外を含む市場参入に向け、商用規模のプロジェクト実績蓄積が必要

iii) 液化水素関連機器

- ・運搬技術に加え、受入インフラ（貯蔵やバンカリング）の整備が必要
- ・世界に前例のない取組であり、商用実績が乏しいことから、事業投資判断まで至らない

iv) 燃料電池

- ・①水素インフラ不足/運営費の高さ、②車両価格の高さ、③水素価格の高さの3つ巴の課題から、社会実装で、急伸する中国に遅れ
- ・量産投資による中国製の価格低減

(2) 講じるべき政策パッケージ

国内外で拡大するサプライチェーンにおける市場獲得に向けて、国内においても**需要創出と価格の低減を図るべく、幅広い産業に波及する水素社会の実現に向けた新たな実行計画を推進する**。各技術・製品に係る取組は下記。

i) 水素アンモニア混焼/専焼タービン

① 国内投資支援

- ・投資判断可能な水準まで技術を確立するためのGI基金の活用等

② 需要創出・市場確保・社会実装支援

- ・水素・アンモニア火力を段階的に導入して需要を喚起するため、水素社会推進法に基づく価格差に着目した支援や長期脱炭素電源オークション活用

ii) 水電解装置

① 国内投資支援

- ・GI基金を活用した、大型化・モジュール化や要素技術開発
- ・コストダウン・シェア拡大のため、GXサプライチェーン構築支援事業を通じた量産体制確立に向けた投資促進

② 国際連携・需要創出

- ・水素等の需要国との連携枠組みを効果的に活用した、経済安全保障の観点からの制度設計や、対供給国との交渉力強化・市場拡大のための規格作り等の推進

iii) 液化水素関連機器

① 国内投資支援

- ・投資判断可能な水準まで技術を確立するためのGI基金の活用等

② 国際連携・需要創出

- ・液化水素のローディングアームや液化水素受入基地等の国際標準化
- ・水素等の需要国との連携枠組みを効果的に活用した、経済安全保障の観点からの制度設計や、対供給国との交渉力強化、市場拡大のための規格作り等の推進

iv) 燃料電池

① 国内投資支援

- ・コストダウン・シェア拡大のため、GXサプライチェーン構築支援による、量産体制確立に向けた投資の促進

② 需要創出・市場確保・社会実装支援

- ・大規模な商用FCVの需要を創出し、水素ステーションの自立化を促すため、「燃料電池商用車を集中的に導入する重点地域」の指定（燃料費を含む集中支援によるインフラ・車両・荷主の3者の状況を踏まえた需要喚起）

【水素等】（資源・エネルギー安全保障・GX）

方向性

現状認識、日本の強み

- 水素等の関連市場は堅調に拡大しており、**2050年には30～40兆円規模になるとみられる**。また、多様な製造手法や、電力の安定供給に当面不可欠な調整力維持を通じ、エネルギー安全保障にも寄与。
- 日本は水素サプライチェーンの上流から下流まで全体で**製品（ガスタービン、水電解装置、液化水素・船舶関連、燃料電池等）に有する技術優位を、商用化段階での勝機につなげる**ことが重要。
- 経済安全保障の観点からも、グローバルに拡大するGX市場において、先行して関連機器市場を握ることにより**我が国の技術・製品の不可欠性を高める**とともに、“**買わされる**”側に回らないための**自律性を確保**することが重要。

我が国の勝ち筋

主な課題 （ボトルネック）

- ・サプライチェーン全体を通じた社会実装に向けた**需要創出と価格低減**
- ・我が国が強みを持つ製品について、**国内サプライチェーンの構築**

講じるべき施策

- ・**水素社会の実現に向けた新たな実行計画の推進**
（重点地域における商用車導入、インフラ整備等、モビリティを起点とした社会実装の推進等）
- ・G I 基金等を活用した**技術開発支援**、水素社会推進法に基づく**価格差支援・拠点整備支援**
- ・技術優位を活かす**国際標準化**、経済安保確保に資する**需要国との連携**

目指すべき姿

- ・2030年に最大300万t/年、2040年に1,200万t/年、2050年に2,000万t/年程度の水素等の導入
- ・**水素サプライチェーン製品の海外展開、市場獲得**

成長戦略（官民投資ロードマップ）の議論の方向性

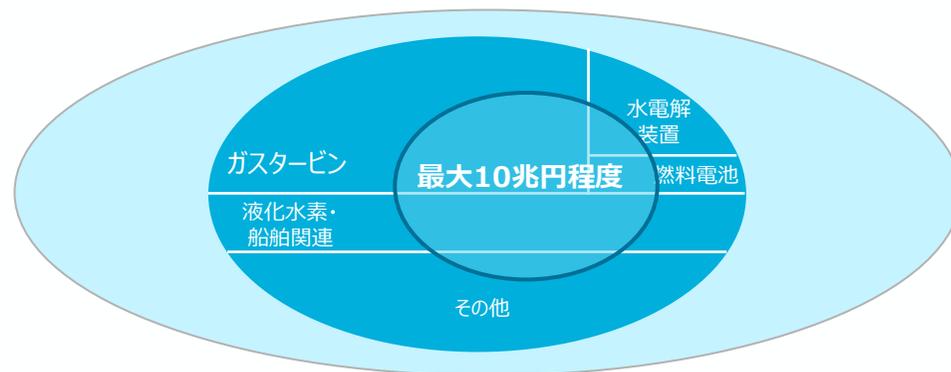
官民投資の規模・獲得を目指す市場の規模

- 官民投資ロードマップの議論では、2050年に30～40兆円規模に拡大すると見られる水素・アンモニア関連市場において、サプライチェーンを構成する製品・サービスの輸出により、収益獲得を目指すとしている。
- これらの市場獲得を見据え、ガスタービン、水電解装置、液化水素・船舶関連、燃料電池等の製品を中心に、官民の投資、獲得を目指す市場の各々の規模について、GX分野別専門家WG、戦略分科会、日本成長戦略会議等のプロセスを通じて、今後整理を進めていく。
- 官民投資額：公的な投資支援約4兆円～を呼び水・下支えとして、民間側の投資を引き出し、今後10年間で官民で7兆円～の投資を目指す（累計）。
将来獲得市場：市場規模の大きいガスタービン等を中心に日本勢で最大10兆円程度（年間）の獲得を目指す。

官民投資の規模とイメージ



獲得を目指す市場規模とイメージ



- 30～40兆円／年規模の市場（2050年）
- 日本が獲得を目指す市場～最大10兆円／年程度
- 水素ガスの販売等を含め、2050年で約98兆円／年とする試算もある(富士経済(2026))

※各領域の大きさは経済産業省試算に基づくイメージ

モビリティ分野における課題の整理

燃料電池商用車の重点地域の概要・選定結果について

- 水素社会推進法における基本方針で示した、需要が大きく、自治体の意欲的な活動という観点を踏まえて、「燃料電池商用車を集中的に導入するための重点地域」を選定し、先行需要の創出とともに、周辺需要の喚起を図る。
- 公募及び有識者委員会での審査の結果、重点地域は **6 都県を中核とする 5 地域** を選定。
- 重点地域の中核となる自治体に対して、より集中的な支援を講じている。

【2025/5/19公表】

東北重点地域（中核自治体は福島県）

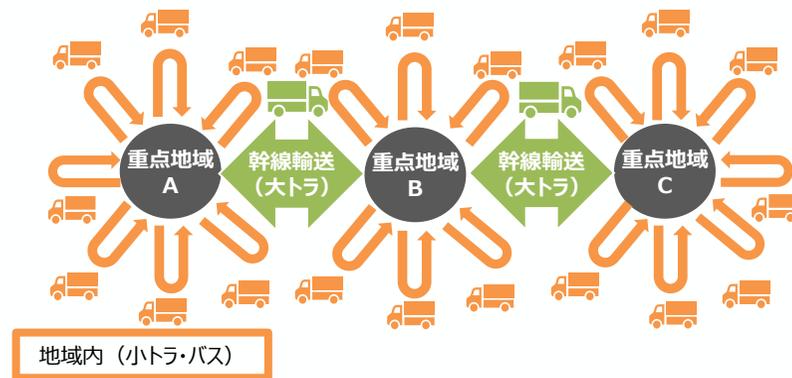
関東重点地域（中核自治体は東京都・神奈川県）

中部重点地域（中核自治体は愛知県）

近畿重点地域（中核自治体は兵庫県）

九州重点地域（中核自治体は福岡県）

重点地域のイメージ



重点地域の選定の観点

水素社会推進法における基本方針

（略）大型商用車の走行台数や車両登録数等を踏まえて相当程度の需要が見込まれる地域であり、加えて商用車の導入に向けた目標設定や財政支援等を行う地方公共団体の意欲的な活動が見られる地域を重点地域と定め（略）

商用車の潜在的需要が大きい

需要とりまとめに向けた自治体の強いコミットメント

重点地域に対する集中的な支援、需要の集中

燃料電池商用車の普及に向けた現在の取組状況

- トラックやバス等の燃料電池商用車の普及に向けては、**①高い車両価格**、**②水素ステーションの大型化**、**③水素充填を考慮した車両の運行管理**といった課題へ対応していくことが必要。
- このため、これまでに、**①FC商用車の導入への支援の拡充**、**②大型商用車に対応可能な水素ステーションへの支援の強化**、**③運行管理の高度化に向けた実証**、を総合的に実施してきた。

FC商用車の導入支援 (商用車等の電動化促進事業)

補助内容

ディーゼル車との差額の3/4相当を補助
(FCトラックの場合)

- R5 補正 **409億円**
- R6 補正 **400億円**
- R7 補正 **300億円**

+ 国庫債務負担行為 60億円

※金額にはEVトラック、EVタクシー等を含む



3省連携事業



環境省



経済産業省



国土交通省

商用車向け水素ステーションへの支援 (充電・充てん設備等導入促進補助金)

補助内容

水素ステーションの整備費および運営費を補助。特に大型商用車に対応可能な水素ステーションへ、手厚く支援。

■ 整備費

- ・4.5億円 (重点地域の大規模STの場合)
- ・1.9億円 (重点地域以外の中規模STの場合)

■ 運営費

- ・4,500万円 (24h営業の大規模STの場合)
- ・2,100万円 (中規模STの場合)
- ・重点地域のSTに対して、商用車への充てん実績に応じ、追加的支援 (水素調達費又は変動運営費)



本宮水素ST
(2024年5月開所)

運行管理の高度化に向けた実証 (グリーンイノベーション基金)

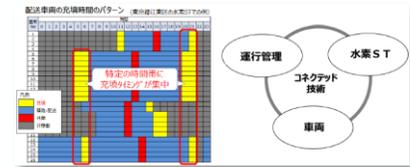
実証内容

実証車両：FCトラック 約300台
(小型250台、大型50台)

実証エリア：東京、福島、東北-関東-関西 (幹線輸送)

事業期間：2022年度～2029年度
(8年間)

事業目的：運行管理とエネルギーマネジメントの一体となったシステムの構築



商用車等の電動化促進事業における年度跨ぎ事業の追加措置

- 商用車等の電動化促進事業について、令和8年度から国庫債務負担行為分60億円を措置。これにより、申請から納車で年度を跨ぐことが可能となり、**納車時期の制約を撤廃**。**車両供給時期の平準化**を実現。

年度内に申請～納車を完了する場合のスケジュールイメージ



年度跨ぎで申請を行う場合のスケジュールイメージ

※翌年度の納車に関する申請が可能



水素ステーションに対する支援の全体像

- 整備費については、重点地域の中核となる自治体に対しては2/3、それ以外の地域では1/2の補助率。また、商用車に対応した水素ステーションの大規模化・能力増強に対する支援を実施。
- 運営費については、運営にかかる経費の2/3を各ステーションに対して補助。
- また、重点地域の中核となる自治体において、既存燃料費を踏まえた水素調達費(燃料費)又は燃料費を含む変動運営費全体に対し、商用車への充てん実績に応じた支援を実施。

	重点地域（中核となる自治体）		左記以外
整備費	補助率 1/2 ~ 2/3 補助上限：～4.5億円+3.5億円*1		補助率 1/2
商用車対応に向けた能力増強に対する支援			
固定運営費 (人件費、 電力基本料金等)	ST運営費補助 補助率 : 2/3 補助上限額：～4,500万円 (24h営業の場合) 等		ST運営費補助 補助率：2/3 (段階的に引き下げを検討)
変動運営費 (機器修繕費・ 輸送費等)	変動運営費支援 *2 既存燃料費を踏まえた補助単価 ×商用車への充てん量		補助上限額： 重点地域のST運営費補助と 同額
(変動運営費の内) 水素調達費 (燃料費)	追加的燃料費支援 *2 既存燃料費を踏まえた補助単価のうち、水素調達費相当分 × 商用車への充てん量		—
	(令和7年度補正 バス・トラックへの支援額) 714円/kg → 864円/kg にて調整中。		

※1 実質的に大型トラック受入可能な大規模設備の場合

※2 単価は年度ごとに見直し

追加的支援の対象へのFCタクシーの追加

- 2025年9月、東京都のプロジェクト「TOKYO H2」の一環として、FCタクシーの本格導入が開始。
- 今後、相当台数のFCタクシーの普及が見込まれ、商用車普及に向けた需要の塊の創出に効果があると期待されるため、既存燃料を踏まえた追加的支援の対象となる「商用車」の枠組みにFCタクシーを追加。



【FC大型トラック】

プロフィア Z FCV（日野）
初の大型トラック量産型モデル
(2025年10月発売)



【FC小型トラック】

CJPT実証車（いすゞ・トヨタ）
2023年発売。R6年度末時点で161台導入。



【FCバス】

SORA（トヨタ）
2018年発売。R6年度末時点で180台導入。



次モデル（いすゞ・トヨタ）
2026年度に生産開始。



【FCタクシー】

既存のトヨタFCクラウンをベースに開発。
(2025年9月～)

累計目標	2028年	2030年
東京都	450台	600台
愛知県		250台

重点地域の中核自治体における取組事例

- 重点地域の各中核自治体において、商用車普及に向けた需要の塊を創出するために、以下の特徴的な取組を実施中又は実施予定。

東京都：FCタクシーの本格導入 (TOKYO H2プロジェクト)

内容

全国初のFCタクシーの大量導入をきっかけに「TOKYO H2プロジェクト」を始動。商用車両を含む様々な分野で「水素を使う」アクションを官民連携で加速。



出典：東京都

愛知県：有料道路利用料補助の新設、 FCタクシーの本格導入

内容

燃料電池商用車（トラック）の使用者に対し、有料道路利用料の1/2を補助する制度を新設。

また、国内外から多くの誘客が見込まれるアジア・アジアパラ競技大会の開催を機に、新たにFCタクシー導入に係る支援メニューを創設。

（1台あたり補助上限額：350万円）

※それぞれ2026年度予算案として、県議会に上程中。

福岡県：需要の積み上げ調査、 OEMへの情報還元

内容

県から荷主・物流事業者に対して、需要の積み上げや充てんタイミングの平準化といった、ステーションの仕様・自立化検討のために必要な情報として、

・車格ごとの利用台数・走行距離
・ステーションへの訪問時間
等をヒアリング中。

併せて、荷主・物流事業者が求める車格情報を集約し、OEMに情報を還元しているところ。

重点地域で見えてきた課題

- 重点地域の選定後、各地域でFCV導入に向け具体的な検討・調整が進んできたが、車両（OEM）、インフラ（ステーション事業者）、ユーザー（荷主・物流事業者）の3者において、ユーザーの需要集めやステーションの用地選定等の取組を進めていくためには、以下の課題を解決していく必要がある。

車両（OEM）

・よりユーザーのニーズを満たす車両の供給に向けた技術の開発途上であり、需要やインフラ整備の見通しが不透明な中、量産・増産に向けた投資判断に踏み切ることが難しい。

・開発中の車両の仕様や量産台数については、個社の機微情報であるため、ユーザーや（需要の取りまとめを担う）自治体への情報提供が難しい。

インフラ（ステーション事業者）

・事業性を担保するため、ユーザーによる車両導入時期を含めた確実な需要（水素消費量）の見通しがなければ、新設・能力増強の投資決定が難しい。

・現時点では水素調達価格の低減方策が限定的な中、水素販売価格の見出しを出すことは難しい。

ユーザー（荷主・物流事業者）

・水素ステーションの立地や営業開始年度、その時点で供給される車両の詳細な情報（仕様や価格等）や、水素価格を含めたランニングコストの見通しが分からなければ、将来の車両導入に向けた投資判断に踏み切れず、水素消費量や導入台数、導入時期に対するコミットが難しい。

・ステーションへの移動を含む水素充てんに要する時間の確保や、車両1台あたりの積載量の減少等を踏まえ、事業者はこれまでの車両運用を見直す必要が生じることも車両導入判断の難しさの一因。

課題を踏まえて今後検討が必要な事項

- 先述の新たに見えてきた課題を踏まえ、①短期的な課題と取組、②中長期的な視点での検討事項、について、関係者間で認識を共有する必要がある。

①短期的な課題と取組

- 各者は、将来のリスクに対し踏み込んだ投資を行うことができず、足元では、新規の商用車向けステーション整備の目途が立っていない。23年7月の中間とりまとめP.34「FC商用車の用途別モデルケース」にて示した①幹線道路におけるFCV活用の実現に向けては、商用車向けステーションの新設・能力増強が必要。
- まずは、水素ステーション事業自立化のモデルケース確立を最優先にしつつ、車両やインフラを率先して導入する事業者に対する集中的な支援を通して、幹線輸送のFCV化のモデルケースとして早期に確立を目指す。

幹線道路のモデルケース

走行ルート
(東京↔名古屋)



出典：モビリティ水素官民協議会中間とりまとめ（令和5年7月11日）事務局資料より抜粋

②中長期的な視点での検討事項

- ドライバーの4時間毎の休憩のタイミングで充電を行うことができるような水素ステーションの配置など、燃料電池車両の特性を踏まえた幹線での活用の在り方について、引き続き検討を続ける。
- 重点地域における各中核自治体においては、主体的に地域内の周辺自治体や他の中核自治体等と連携し、荷物の出発点・中継点・終着点を整理したうえで、物流の実態に合わせた水素ステーション誘致、車両導入支援を検討。

重点地域の連携イメージ



(参考) FC商用車の用途別モデルケース

- 幹線：①東京～愛知 走行距離360km。都内で満充填、名古屋で荷下ろし後再度充填を想定。②東京～大阪 走行距離500km。都内で満充填、浜松～豊橋周辺で経路充填実施後、大阪で荷下ろし、大阪で再度充填。
- 地域内：都内のコンビニ。冷凍冷蔵のもの。大田等の倉庫から各コンビニへの配達を実施。走行距離100km程度。帰り道途中で充填。

幹線道路のモデルケース

走行ルート
(東京～名古屋)



走行ルート
(東京～大阪)



地域内でのモデルケース

走行ルート
(大田区～中央区)



今後の取組方針（官民で取り組むこと）

車両（OEM）

①需要にこたえる計画的な車両供給

- OEMは、積載量の確保や航続距離等について、顧客からのフィードバックや自治体の需要調査をもとに、多様な技術手段の可能性を踏まえつつ、次期モデルの研究開発に役立てるとともに、必要な規制の緩和等も並行して検討。
- 2026年度からの排出量取引制度の本格稼働を踏まえた電動商用車の需要増を見据え、物流事業者等のニーズを満たした車両の量産を目指す。

②将来需要への貢献

- 開発中の車両の情報提供等を通して、将来における需要の塊の創出に貢献。

インフラ（ステーション事業者）

①需要に対応した着実なステーション整備

- ステーション事業者は、FC大型トラックの集中的な導入に対応し、商用車向けステーション整備を検討。

②ステーション事業の自立化に向けたコスト低減

- 「機器の点検・修繕の自前化」
一部のステーション事業者では、点検・修繕を自社で行う取組を開始。ノウハウを習得し、外注への依存度を減らすことで、水素販売価格の低減や休業期間の短縮を目指す。
- 「運営費低減に向けた研究開発」
充てんホース等、各種機器・部素材の低コスト化や長寿命化等に関する研究開発の推進。

ユーザー（荷主・物流事業者）

①需要調査への協力と取りまとめ

- ユーザーは、自治体が実施する需要調査へ協力し、車両導入を検討。
- 自治体のユーザーへの需要調査を通じて、水素ステーションの仕様・自立化検討のために必要な情報を取りまとめ。
- 需要調査では、地域内の周辺自治体や他の中核自治体と連携して実施。

②需要の見える化

- カーボンプライシングなど水素需要拡大に資する規制・制度的措置も踏まえ、FCトラックを含む電動車の導入計画策定を進める。
- 車両OEM、ステーション事業者、荷主・物流事業者など、産業界が率先して水素を活用した需要創出を行う。

国・自治体

- 国は、商用車向けステーションに対し足元の水素価格や経営実態に即した支援を検討し、価格低減に資する技術等の展望を踏まえ、水素価格の低減に向けた見通しを提示。また、ステーション事業の採算性の検証を進める。なお、既存の乗用車向けステーションへの考慮も必要。
- 国は、荷主及び物流事業者に対し車両導入に対する予算措置を講じるとともに、FCトラックを含む電動車の導入計画策定を後押し。
- また、車両やインフラを率先して導入する事業者に対する集中的な支援の在り方も検討。
- 自治体は、補助金の予算措置に加え、ユーザーへの需要・実態調査やOEM・インフラ事業者へのフィードバック、用地取得等の地域固有の課題を踏まえたステーション誘致等、自治体間連携を含め、需要の塊を創出する取組を主導。