

水素ステーション整備方針～水素社会の実現を目指して～

1 背景

(1) 燃料電池自動車への期待

我が国のエネルギー使用量の約2割を運輸部門が占めており、自動車分野はそのうちの9割を占め、ほぼ全てを石油製品に頼っている。運輸部門は、CO₂排出量においても、我が国の排出量の約2割を占め、その大半は自動車からの排出となっている。

化石燃料への過度な依存や地球温暖化等が大きな課題となり、将来的なエネルギーとして水素の利活用が注目される中、平成26年12月、国内自動車メーカーから燃料電池自動車（FCV）が市販された。

FCVは走行中の排出は水のみであることに加え、航続距離が500km以上と長く、燃料充填時間が3分程度と短いなど、既存のガソリン車と同程度の機能を持ち、次世代自動車として高い期待が持たれている。

また、移動手段としての役割以外にも、FCVから住宅への給電（FCV2H）による非常時や電力需給状況に応じた活用についても関心が寄せられている。

(2) FCVの普及と水素ステーションの整備促進による水素社会の実現

水素の利活用については、技術面、コスト面、制度面、インフラ面で未だに多くの課題がある。しかし、エネルギーの供給源の多様化や有効利用、環境負荷の低減、産業振興、非常時等における電源確保などの観点から、水素を日常生活や産業活動でエネルギー源として使用する水素社会の実現を目指す価値は十分に高く、技術開発等の取組が着実に進められ、実用化に至ったFCVの活用を広げていくことが期待される。

FCVの普及のためには、燃料充填に対する不安がない、快適な運転環境を確保することが不可欠である。燃料充填施設である水素ステーションについては、様々な課題を乗り越え、効果的に整備を進める必要があることから、県の「エネルギー総合戦略」の施策方針と整合を図りながら、水素ステーションの整備に向けた状況や考え方を官民で共有し、連携した取組を加速させていくことで、水素社会の実現を目指す。

2 国内におけるFCV、水素ステーションの動向

(1) 政府による計画

(エネルギー基本計画)

政府は、「エネルギー基本計画」（平成26年4月11日閣議決定）において、水素エネルギーを「将来の二次エネルギーの中心的役割を担うことが期待される」とし、「本格的な水素社会の幕開けを確実なものとするため、燃料電池自動車の導入を円滑に進める支援を積極的に行う」としている。

(水素・燃料電池戦略ロードマップ)

エネルギー基本計画において、水素社会の実現に向けては、「水素の製造から貯蔵・輸送、利用に関わる様々な要素を包含している全体を俯瞰したロードマップ」の存在

が不可欠とされ、「水素・燃料電池戦略ロードマップ」（平成26年6月24日、平成28年3月22日改訂）が取りまとめられた。ロードマップでは、FCVについて、市場投入の時期、車両価格、水素の供給に関する次のような目標が掲げられるとともに、主な課題と取組の方向性が示された。

【主な目標】

- ① 2016年中に、燃料電池バス及びフォークリフトを市場投入する。さらに、燃料電池の適用分野を船舶等に拡大する。
- ② 燃料電池自動車（ストックベース）について、2020年までに4万台程度、2025年までに20万台程度、2030年までに80万台程度の普及を目指す。
- ③ 2025年頃に、ボリュームゾーン向けの燃料電池車の投入、及び同車格のハイブリッド車同等の価格競争力を有する車両価格の実現を目指す。
- ④ 2016年度内に四大都市圏を中心に100箇所程度の水素供給場所を確保した上で、2015年度末時点の水素ステーション個所数を2020年度までに倍増（160箇所程度）、2025年度までにさらに倍増（320箇所程度）させるとともに、2020年代後半までには水素ステーションの自立化を目指す。なお、再生可能エネルギー由来の水素ステーションについては、2020年度までに100箇所程度の設置を目指す。
- ⑤ 水素価格については、現在、ハイブリッド車と同程度の価格が戦略的に設定されているが、今後、引き続きハイブリッド車の燃料代と同等以下としつつ、水素ステーションの自立化のためのコスト低減を図る。

なお、FCVは、2020年頃に第2世代モデル、2025年頃に一般ユーザーへの本格的普及を目指す第3世代モデルの市場投入が想定され、燃料電池システムコストを、第1世代から第2世代へ、第2世代から第3世代へそれぞれ半減し、価格競争力を有する車両価格の実現を目指している。また、水素ステーションの整備費、運営費について、2020年頃に導入初期との比較で半減させ、2025年頃までには、欧米のステーションと遜色ない水準まで低減させることが示されている。

【取組の方向性】

1. 燃料電池システム等の更なるコスト低減

- a) FCVの導入支援 <～2020年代頃：国が重点的に関与>
- b) 車両の低コスト化・高耐久化・燃費性能向上等の技術開発
<～2020年代頃：国が重点的に関与>

2. FCVの基本性能等の向上

- a) ボリュームゾーン向けのFCV車両の市場投入<民間主体の取組>
- b) 車両の低コスト化・高耐久化・燃費性能向上等の技術開発 <再掲>

3. FCVの海外展開

- a) FCVの世界統一基準と国内法令の調和や相互承認
<～2020年頃：国が重点的に関与>

4. FCVの認知度や理解度の向上

- a) 水素に係る安全・安心の確保に向けた取組<～2020年代頃：国が重点的に関与>

b) マスメディアを活用した広報活動 <民間主体の取組>

c) 地域と連携した水素サプライチェーン構築実証

<～2020年代頃：国が重点的に関与>

- ・一定量の水素需要が見込める地域や地域資源の周辺において、自治体、地元企業、公共交通事業者等が連携して、公用車、社用車、タクシー、バス等を集中的に導入し、効率的・効果的な水素サプライチェーンの構築と横展開等の在り方を確立

d) 東京オリンピック・パラリンピック競技大会での活用

<～2020年：国が重点的に関与>

e) F C V普及促進のための地方公共団体との連携

<～2020年：国が重点的に関与>

f) 水素ステーションの設置場所に関する情報提供等<民間主体の取組>

5. 燃料電池の適用分野の拡大

a) 新たな用途の開発

b) 燃料電池の耐久性等の性能向上

6. 従来のガソリン車等と遜色のない燃料代となる水素価格の設定

① 水素ステーションの整備・運営コストの低減

a) F C Vの普及状況に見合った仕様の確立 <当面：国が重点的に関与>

b) 水素ステーションに関する規制見直し <～2020年頃：国が重点的に関与>

② 水素ステーションの低稼働率期間への対応

a) パッケージ型や移動式水素ステーション等の活用 <当面：国が重点的に関与>

b) 需要創出活動への支援<～2020年頃：国が重点的に関与>

c) F Cバスの水素需要の活用<～2020年頃：国が重点的に関与>

d) 地域と連携した水素サプライチェーン構築実証 <再掲>

e) 次世代エネルギー供給インフラとしての魅力向上<民間主体の取組>

- ・水素ステーションにおいては、防災拠点機能の確保等の先進的な取組や工夫を施す。

③ 水素の安価で効率的な国内流通システムの確立

a) 液化水素や有機ヒドライド等の国内流通に関する開発・実証

<～2020年代頃まで：国が重点的に関与>

④ ポスト 2030 年を見据えた世界最先端の規制の整備

<時機に応じて：国が重点的に関与>

a) 市場化を先取りした規制整備の推進

b) 新たな技術革新に対応する規制の整備

7. 水素ステーションの戦略的な整備

a) 関係者間の役割分担及び整備方針の再整理 <～2020年頃：国が重点的に関与>

b) 地方公共団体との協力体制の構築<～2020年頃：国が重点的に関与>

- ・住民理解の向上のための取組や規制・制度に関する情報共有などを行うため、自治体と、国・民間事業者の協力体制を構築

c) パッケージ型や移動式水素ステーション等の活用 <再掲>

d) 水素に係る安全・安心の確保に向けた取組 <再掲>

（日本再興戦略）

「日本再興戦略」（平成 25 年 6 月 14 日）では、「次世代自動車については、2030 年までに新車販売に占める割合を 5 割から 7 割とすることを目指し」、「2015 年の燃料自動車の市場投入に向けて、燃料電池自動車や水素インフラに係る規制を見直すとともに、水素ステーションの整備を支援することにより、世界最速の普及を目指す」とし、

「日本再興戦略改訂 2014」（平成 26 年 6 月 24 日）では、「水素社会の実現に向けたロードマップに基づき」、「燃料電池自動車等の利用に至る必要な措置を着実に進めるとともに、産学官から成る協議会において進捗のフォローアップを行う」としている。

さらに、「日本再興戦略」（平成 28 年 6 月 2 日）では、「水素・燃料電池ロードマップ」に掲げられた燃料電池自動車の普及及び水素ステーションの整備目標数が記載された。

（2）民間の動向

平成 23 年 1 月、自動車メーカーと水素供給事業者の 13 社により、① F C V を 2015 年に投入すること、② 四大都市圏を中心に水素ステーションを整備することについての共同声明が発表された。

現在、民間企業等による車両の開発や水素ステーションの整備が行われており、F C V の販売については、まず先行する国内自動車メーカーにより、平成 26 年 12 月に販売が開始され、続いて、平成 28 年 3 月に他のメーカーによる販売がされたところである。なお、現在 F C V の生産・出荷台数は限られ、販売も水素ステーションが立地する四大都市圏が中心となっている。

（図表）主な都道府県別 F C V（乗用車）保有台数 [平成 28 年 3 月末現在]

	単位:台														
	首都圏				中京圏			関西圏			九州圏	静岡県	全国		
	東京都	埼玉県	神奈川県	千葉県	愛知県	岐阜県	大阪府	兵庫県	京都府	福岡県					
保有台数	254	144	44	51	15	190	181	9	54	22	19	13	44	9	630
シェア	40.3%	22.9%	7.0%	8.1%	2.4%	30.2%	28.7%	1.4%	8.6%	3.5%	3.0%	2.1%	7.0%	1.4%	—
(順位)	—	(2)	(4)	(3)	(8)	—	(1)	(13)	—	(6)	(7)	(9)	(4)	(13)	—

出典：一般財団法人自動車登録検査情報協会「低公害燃料車車種別保有台数」により作成

また、国内自動車メーカー3社は、平成28年2月に政府による水素ステーションの運営支援と協調し、水素供給ビジネスへの参入を決めたインフラ事業者に対して水素ステーションの運営に関し共同で支援することを発表し、水素ステーションの運営費支援に加え、インフラ事業者と共同でお客様サービスの向上等に向けた水素充填環境づくりに取り組んでいる。

そのほか、F C Vに限らず運輸部門における燃料電池の活用が進んでいる。

燃料電池バス（F Cバス）については、平成 29 年初めに販売が開始され、東京都交通局が運行する路線バスとして 2 台導入される予定であり、燃料電池フォークリフトについては、平成 28 年 11 月に市場投入された。

今後は燃料電池バイク、燃料電池船、燃料電池電車など、更なる運輸部門への拡大が期待され、実証研究等が進められている。

(図表) 燃料電池の用途・適用車種の拡大



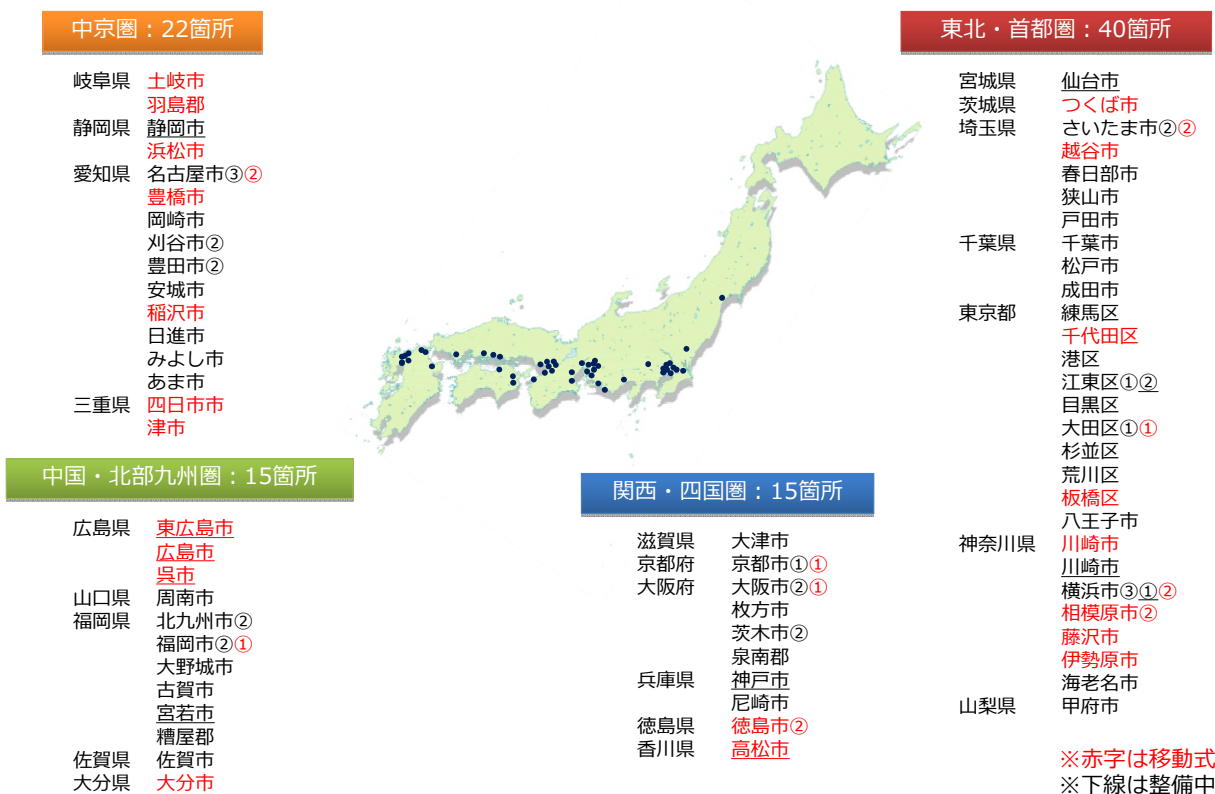
出典：水素・燃料電池ロードマップ改訂版（資源エネルギー庁）

(3) 水素ステーション整備の状況

平成 25 年度から、国において、水素ステーションの整備費に対する補助制度が設けられ、商用水素ステーションの先行整備が進められており、平成 28 年 12 月現在で整備中も含め、全国 92 ヶ所で整備されている。

(図表) 水素ステーションの整備状況

全国：92箇所（開所80箇所） ※H28年12月末現在



出典：資源エネルギー庁提供資料

静岡県内においては、平成 28 年 3 月、浜松市内に県内初となる水素ステーション(移動式)が開所した。

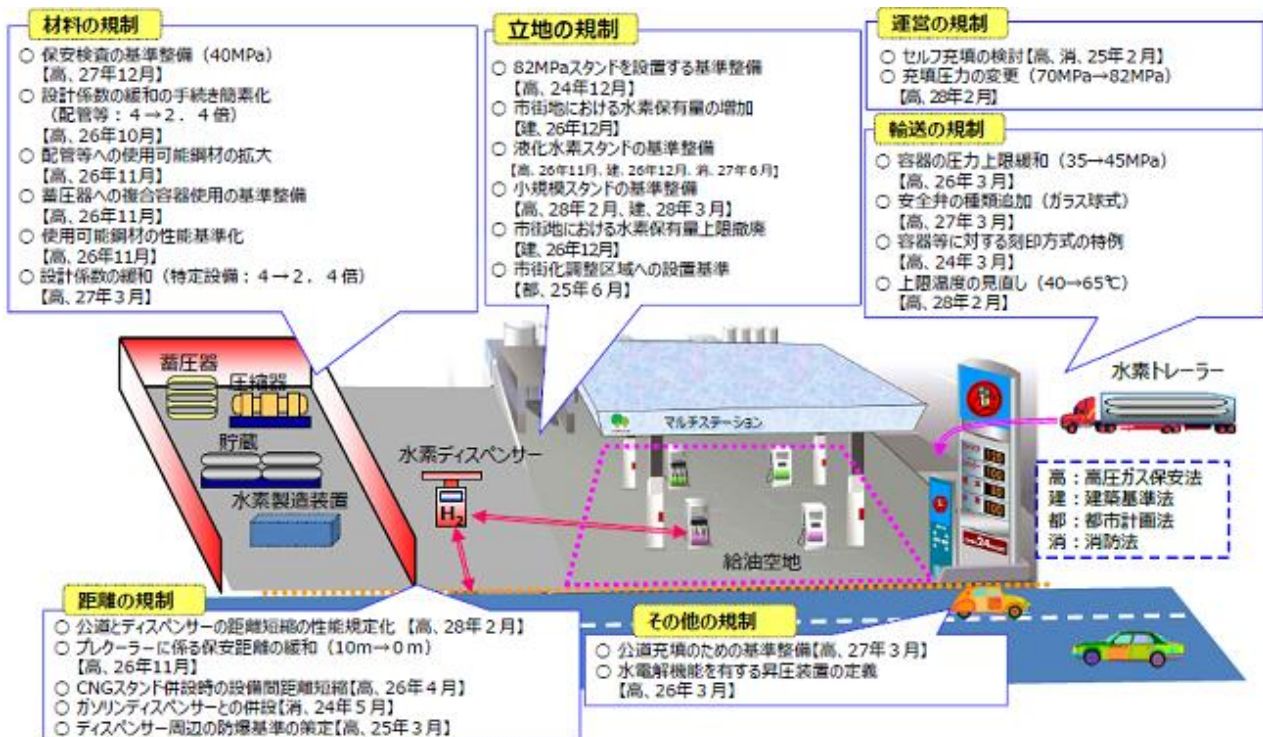
さらに平成 29 年 3 月には、静岡市内において、県内初の定置式の水素ステーションが開所する予定である。

現在、他国よりも割高な水素ステーションの整備費用を低減すべく、整備費用に対する補助のほか、規制見直しや低コスト化のための技術開発が進められている。

規制見直しについては、高圧ガス保安法等の規制について、欧米でも安全が認められている水準まで、圧力容器の設計基準、使用可能鋼材の制約などの規制を見直す必要があるとの認識の下、「規制改革実施計画」(平成 25 年 6 月 14 日閣議決定)に基づき、水素スタンドに係る規制の見直しが行われた。

さらに、新たに策定された「規制改革実施計画」(平成 27 年 6 月 30 日閣議決定)には、水素スタンドの都心部等への整備拡大及びコスト低減の推進のために必要な 18 項目が新たに盛り込まれ、引き続き検討が行われている。

(図表) 水素ステーションに係る規制見直し



【新たな規制見直し18項目】



（出典）燃料電池自動車等の普及促進に係る自治体連携会議（第3回）資料

3 静岡県内のFCV普及のポテンシャル

（1）人口・経済

静岡県の人口は約370万人と全国10位であり、県内総生産（名目）は15兆9千億円（平成25年度）で全国10位、1人当たり県民所得は333万円と全国3位である。

また、車両保有台数は、286万台（平成28年3月末）と全国9位にあり、現在、本格的普及に向けた取組が行われている電気自動車の普及台数は、4,302台と全国7位（国内普及台数の3.9%：国購入費補助件数）である。

本県の経済の規模を考えると、FCVの市場としては有望であり、国内での販売やFCVに対する認知度、FCVの利用環境の向上が進む状況に応じ、本県は、首都圏や中京圏、関西圏などに次ぐFCVの普及可能性が高い地域となることが見込まれる。

項目	データ	基準日	全国	全国比	出典
人口	370万人	H27.10.1	10位	2.9%	人口推計年報（総務省）
県内総生産（名目）	15兆8,763億円	25年度	10位	3.1%	県民経済計算（内閣府）
製造品出荷額等	16兆507億円	H26.12.31	4位	5.3%	工業統計調査（経産省）
1人当たり県民所得	332.6万円	25年度	3位	—	県民経済計算（内閣府）
自動車保有台数（乗用車のみ）	219万台	H28.3.31	9位	3.6%	自動車検査登録情報協会
免許証保有者数	2,567,815人	H28.3.31	10位	3.1%	運転免許統計（警察庁）
EV・PHV購入費補助件数	4,302台	2009～2015年度累計	7位	3.9%	次世代自動車振興センター

なお、本県の人口は、東海道沿線などの平地部に人口集中地区が連なり、県土の5.5%の面積に、県全体の60%、約220万人の人口が集中している。

県内の事業所数は、平成26年7月1日現在、181,777事業所で、これを地域別にみると、東部、中部、西部地域の各地域が約1/3の割合となっている。自動車保有台数や次世代自動車（EV、PHV、HV）保有台数、給油所数についても、同様に、東部、中部、西部の各地域がそれぞれ概ね1/3の割合となっている。

項目	西部	中部	東部	計
事業所数 (%)	(32.7%)	(32.6%)	(34.7%)	(100%)
事業所	59,505	59,273	62,999	181,777
自動車保有台数 (%)	(36.8%)	(31.7%)	(31.5%)	(100%)
台	1,155,838	996,570	990,383	3,142,791
EV・PHV・HV保有台数	(36.2%)	(33.4%)	(30.4%)	(100%)
台	68,082	62,892	57,100	188,074
給油所数 (%)	(33.3%)	(30.7%)	(36.0%)	(100%)
箇所	300	277	325	902

(出典) 事業所数：平成26年経済センサス（H26.7/1 現在：総務省）

自動車保有台数：静岡県自動車保有台数調査（県統計調査課）※大型特殊は除く

EV・PHV・HV保有台数：静岡県の自動車保有台数調査報告書（H28.4/1 現在：県統計調査課）

※軽自動車、二輪・原付、大型・小型特殊は除く

給油所数：静岡県石油業協同組合の組合員給油所数（H28.12/31 現在）

(2) 首都圏と中京圏をつなぐ交通環境と県内外から観光交流

首都圏と中京圏は、FCVの市場投入後、先行して普及が進むことが期待される地域であり、静岡県はその中間に位置し、両圏域を結ぶ東名高速道路と新東名高速道路が県土を横断する東西交通の要衝である。

東名高速道路の東京～静岡間は161km、名古屋～静岡間は163kmであり、県内の新東名高速道路の道路延長も162kmに及び、東名高速道路と新東名高速道路の1日平均交通量は、11万台に達する。こうした東西方向の交通環境に加え、県内における中部横断自動車道や三遠南信自動車道などの南北方向の高規格幹線道路の整備や、圏央道との連結などの首都圏や中京圏と本県を結ぶ広域の道路ネットワークの形成が進む。

また、本県は多くの観光資源に恵まれ、観光交流客数が全国9位と、県内外から多くの方々が訪れている。観光客の交通手段を見ると、車による移動が78.8%（自家用車等77.3%、レンタカー1.5%）と多数を占めている。

こうしたことから、首都圏や中京圏におけるFCVの普及の状況に応じ、県内を目的地あるいは経由地として走行するFCVの交通量は増加していくことが見込まれる。

あわせて、世界遺産である富士山の周辺地域や世界ジオパークの認定を目指す伊豆半島など本県の豊かな自然環境の保全を図るため、FCVの普及やその利用環境を整備することが期待される。

項目	データ	基準日	全国	出典
観光交流客数	1億4,913万人	27年度	9位※	静岡県観光交流の動向ほか
ホテル・旅館数	3,146施設	27年度末	1位	平成27年度衛生行政報告例（厚生労働省）

※観光交流客数の全国順位は平成25年全国観光入込客統計に関する共通基準（観光庁）により推計した数値

なお、観光交流客数を地域別にみると、県東部地域が半数を超えている。

地 域		観光交流客数(千人)		左の割合(%)	
東部	(伊豆)	77,383	(44,279)	51.9	(29.7)
	(富士)		(33,104)		(22.2)
中部	(駿河)	36,588	(24,464)	24.5	(16.4)
	(西駿河・奥大井)		(12,124)		(8.1)
西部	(中東遠)	34,725	(15,774)	23.3	(10.6)
	(西北遠)		(18,951)		(12.7)
全県に跨るもの		431	(431)	0.3	(0.3)
計		149,127		100	

(出典) 平成 27 年度静岡県観光交流の動向 (静岡県観光政策課)

(3) 自動車関連産業の発達

本県の製造品出荷額等(平成 26 年)は 16 兆 507 億円で、愛知県、神奈川県、大阪府に次ぐ全国 4 位である。そのうち、「輸送機械」は 4 兆 2,249 億円で本県全体の 26.3%と最も高い割合を占め、全国 2 位(全国に占める割合は 7.0%)の出荷額等を誇る。

特に、県西部地域は、国際的な車両メーカーや、多数の部品メーカーが立地するなど、輸送機械部門の開発・製造など生産活動が盛んである。

自動車産業は県内経済を支える重要な産業であり、FCVについても、本県企業が培ってきた優れた技術力を活かし、車両や部品の開発・事業化等に挑戦しやすい環境を整備する必要がある。

(4) 災害への備え

本県においては、近い将来、南海トラフを発生源とする巨大地震の発生が想定されることから、防災機能の強化・充実が求められている。

FCVには、発電した電力を外部に供給する機能があり、災害時等の電力供給や電力需給の状況に応じたピークカットなどへの可能性を有している。

外部給電機能について、活用に向けた具体的な検討や実証などが行われることが期待される。

(図表) 外部給電機能のポテンシャル

	E V	F C V	F Cバス
燃料満タンでの 体育館給電時間	5 時間 (16~24kwh)	1 日 (120kwh)	4~5 日 (460kwh)

(出典) 水素・燃料電池戦略協議会 WG 資料

4 本県における水素ステーションの整備に向けて

(1) 前提

人口・経済の規模などから、本県はFCVの普及が進む可能性を備えた地域である。

また、首都圏と中京圏の間に位置し、高規格幹線道路の整備や経済活動、観光交流が進む状況などから、FCVの市場投入に伴い、本県を目的地あるいは経由地とする

F C V車両が県内を日常的に走行するようになることも想定され、F C Vの利用に不可欠な水素ステーションの整備が求められる。

(2) F C Vの普及に向けて（目標設定）

平成 26 年 12 月に F C V が市場投入されて以降、生産・出荷台数は限られ、販売も水素ステーションが立地する四大都市圏が中心となっているが、本県においても、F C V の普及を確実に進めていくためには、普及台数の目標を設定し、官民で連携し取り組んでいく必要がある。

また平成 28 年 3 月には国の「水素・燃料電池戦略ロードマップ」も改訂され、国においても、F C V の普及目標（政府目標）が設定されたことから、本県においても F C V の普及目標を設定する。

あわせて、平成 29 年に市場投入される燃料電池バス（F C バス）についても、水素社会の需要創出期である現在においては、安定的な水素需要が期待され、CO2 の削減効果も大きい。また路線バスは、一般県民の目に触れる機会も多く、非常時では外部電源としての活用も可能であるため、水素エネルギーの理解促進、普及啓発の意味でも効果が大きい。

さらに、2020 年に開催される東京オリンピック・パラリンピックに向けて、本県においても環境に配慮した取組を加速させ、国内外に情報発信していくため、燃料電池バスの導入に向け、普及目標を設定し、具体的な検討を進めていく。

【目標値（ストックベース）】

項目	平成 32 年 (2020 年)	平成 37 年 (2025 年)	平成 42 年 (2030 年)
県内の F C V 普及台数	1,500 台	7,500 台	30,000 台
県内の F C バス普及台数	1 台	5 台	20 台

【目標設定の考え方】

- ・ F C V については、国の「水素・燃料電池戦略ロードマップ」における政府目標（ストックベースで 2020 年：4 万台程度、2025 年：20 万台程度、2030 年：80 万台程度）を基に、全国の自動車保有台数（乗用車のみ）における本県のシェアを乗じて算出した。

項目	全国(a)	静岡県(b)	本県シェア(c:b/a)	備考
自動車保有台数(乗用車)/台	60,831,892	2,188,366	3.6%	平成28年3月末現在

項目	H32(2020)	H37(2025)	H42(2030)	
政府目標/台	40,000	200,000	800,000	
政府目標に対する本県シェア	1,440	7,200	28,800	政府目標×3.6%
県内のFCV普及目標	1,500	7,500	30,000	

- ・ F C バスについては、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、まず 1 台の導入を目指し、その後は F C V と同割合にて県内への普及を目指す。

(3) 水素ステーションの整備に向けて（目標設定）

水素ステーションについては、国においても平成 28 年 3 月に改訂した「水素・燃料電池戦略ロードマップ」にて、目標を掲げたところではあるが、依然、コスト等の課題もあり、市場初期において、水素ステーションの運営を見通すことは容易ではなく、水素ステーションの整備による F C V の利用環境が向上しなければ、F C V の普及は困難であり、そのためにも着実な整備が求められているところである。

また利用者にとって、できるだけ利便性が高く、不便を感じることはないように、適切に配置されることも必要である。多くの利用者が許容できるであろう水素ステーションまでの時間・距離、県内の人口の集積や経済活動の状況、自動車交通の環境などを考慮すると、東部、中部、西部地域のそれぞれに整備され、F C V 販売初期においては、それらが、広域的、効果的に利用されることが重要となる。

よって、水素ステーションの整備に向けては、上記 F C V 等の普及目標を達成するためにも、整備目標を設定し、戦略的に配置を検討することで、水素ステーションの整備を促進させる。

【目標値】

項 目	平成 32 年度(2020 年度)	平成 37 年度(2025 年度)
県内の水素ステーション設置数	6 箇所	12 箇所

【目標設定の考え方】

- ・国の「水素・燃料電池戦略ロードマップ」における政府目標（2020 年度：160 箇所、2025 年度：320 箇所）を基に、2020 年度及び 2025 年度時点における水素ステーションの 1 箇所あたりの F C V 普及台数を算出し、その数値により本県の F C V 普及目標台数を除すことで、県内の水素ステーション設置数（必要数）を算出する。

項 目	H32(2020)年度	H37(2025)年度	備考
水素ステーション政府目標/箇所	160	320	a
FCV政府目標/台	40,000	200,000	b
1箇所あたりのFCV普及台数/台	250	625	c:b/a
県内のFCV普及目標/台	1,500	7,500	d
県内の水素ステーション整備目標	6	12	e:d/c

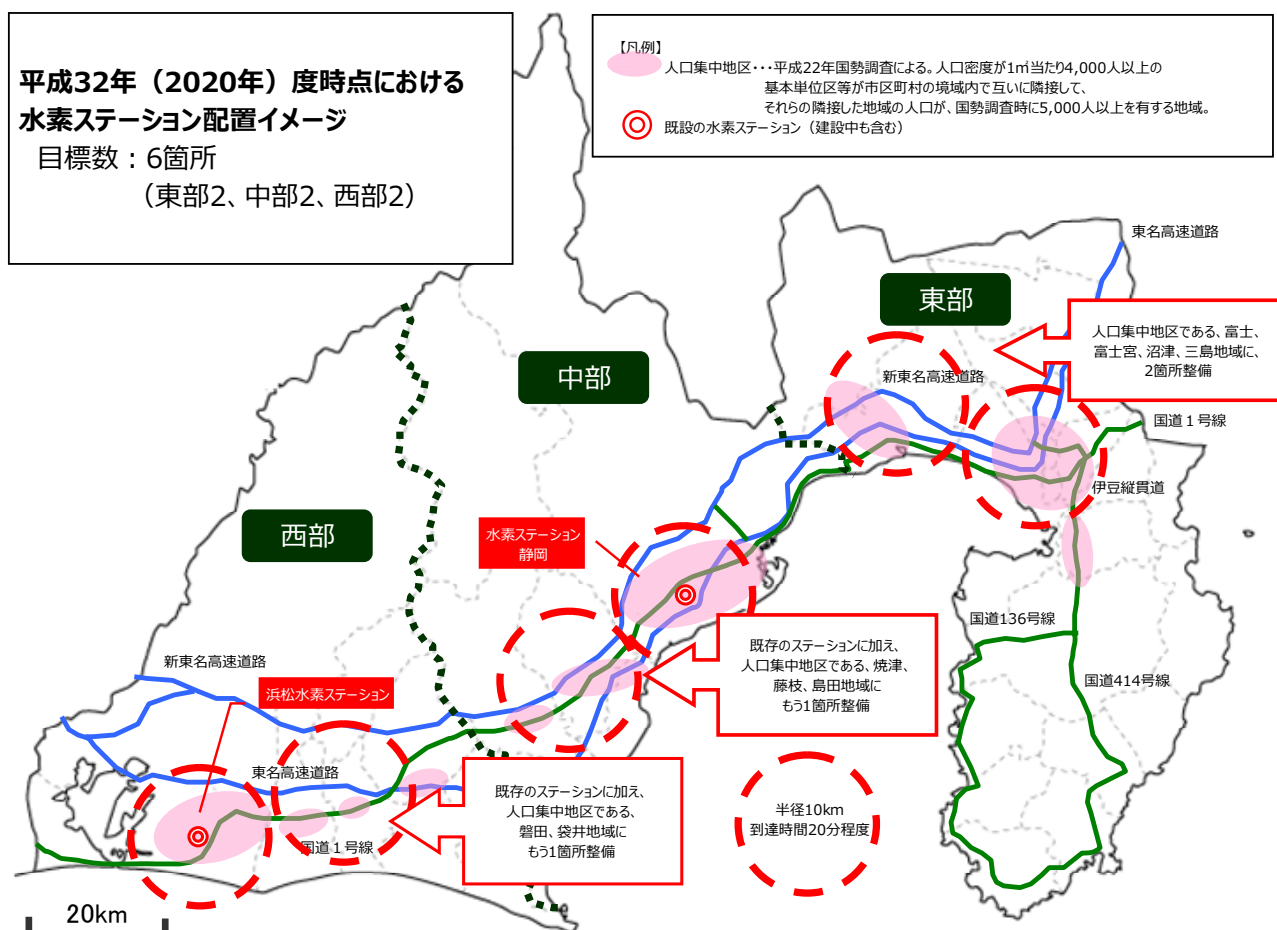
【戦略的な配置イメージ】

(平成 32 年度)

- ・現在、本県には浜松市に「浜松水素ステーション（平成 28 年 3 月開業）」が整備され、また平成 29 年 3 月には静岡市に「水素ステーション静岡」が整備される予定である。
- ・これら既存の水素ステーションが有効に機能し、また平成 32 年度における整備目標である 6 箇所を達成するためには、水素ステーションまでの時間・距離、県内の人口の集積や経済活動の状況、自動車交通の環境などを考慮すると、東

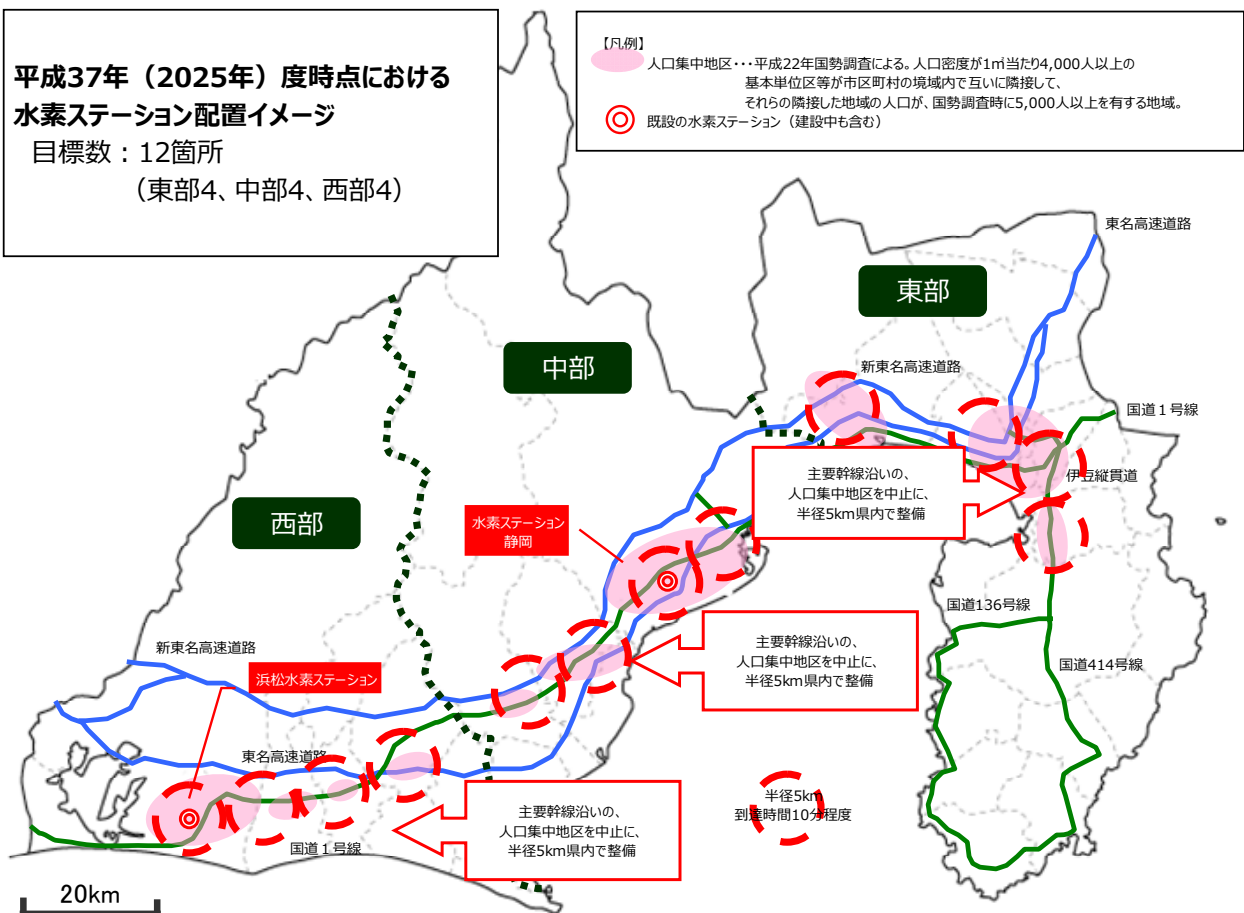
部、中部、西部地域のそれぞれに整備される必要がある。

- ・平成 32 年度時点においては、依然普及初期であることを鑑みると、最寄りのステーションまでは 20 分程度で到達できること（平均時速 30km/h で走行距離 10km 程度）を基準に配置を想定する。
- ・この想定をもとに、配置したイメージは以下のとおり。



(平成 37 年度)

- ・平成 37 年度時点においては、現状のガソリンスタンドと遜色ない利便性を確保するため、最寄りのステーションまでは 10 分程度で到達できること（平均時速 30km/h で走行距離 5km 程度）を基準に配置を想定する。
- ・この想定をもとに、配置したイメージは以下のとおり。



(4) 今後の取組

① F C V ・ F C バス等の積極的導入

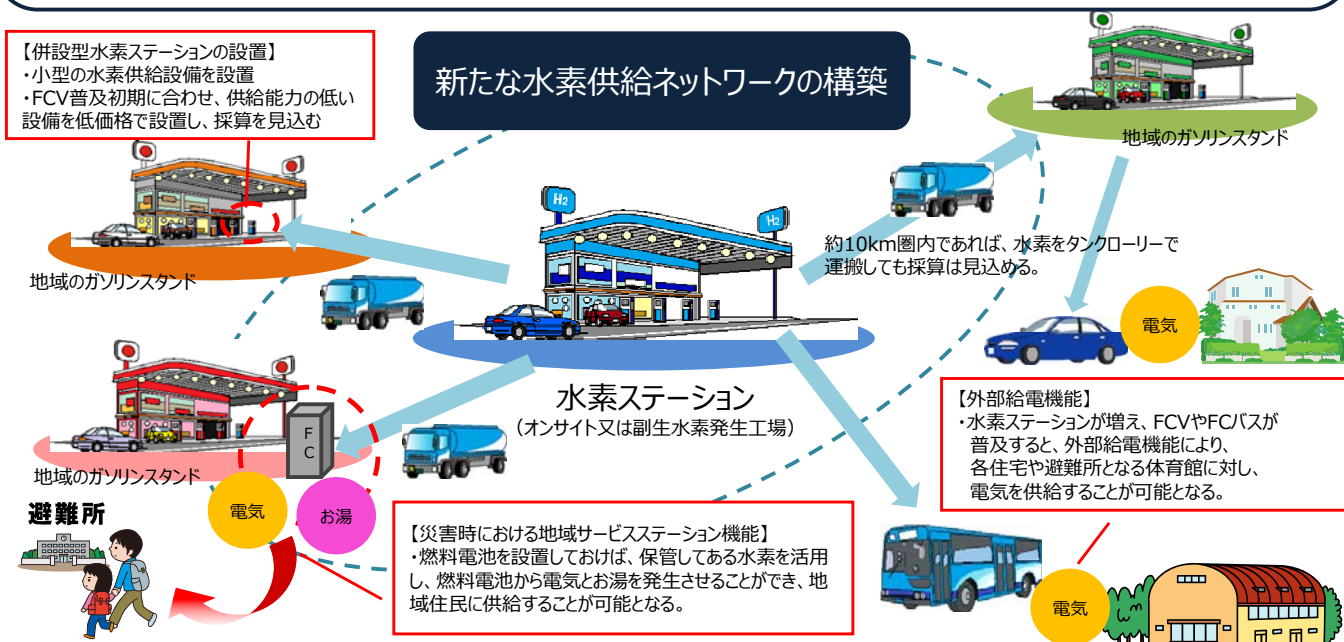
- ・ 公用車や社用車、バス・タクシーなどの営業車両において、積極的に導入を図る。
[行政・民間]
- ・ 補助制度の創設や勉強会の開催など、具体的な導入に結びつく支援・検討を行う
[行政]
- ・ 一般県民も含めた、より多くのユーザーに訴求するため、多様かつ低価格な車種を開発する。[民間]

② 水素ステーションの整備促進、効率的な運用

- ・ 水素ステーションの整備費の助成や事業者のマッチング、水素ステーションにおける部品等の勉強会等を開催することで、より多くの事業者が水素ステーション事業への参入できるよう支援を行う。[行政]
- ・ 整備や運営に係るコスト低減につながる技術開発を含め、採算が合う水素供給ビジネスモデルを開発する。[民間]
- ・ 市街地における出荷設備設置の規制緩和など、水素ステーションに関する規制見直しのため、国に対し要望を行う。[行政]
- ・ F C V への充填に限らない、都市利用（水素タウン）を担う水素ステーションを検討し、2020 年代後半における水素ステーションの自立化までに新たな水素供給ネットワークの構築を目指す。[行政・民間]

新たな水素供給ネットワークの構築 (既存GSとの連携)

- 既存のガソリンスタンド (GS) のインフラを活用し、小型の水素供給設備を設置することで、地域に安定的な水素供給体制を構築するとともに、核となる水素ステーションの稼働率を向上させ、全体として事業の採算を見込む。
- 既存のガソリンスタンドにおいては、水素を販売することで、新たな収益基盤を確保し、かつ施設内に純水素型燃料電池を設置することで、災害時には電気とお湯を地域に供給できる体制を構築し、地域の防災力向上に貢献する。



③水素エネルギーに関する普及啓発

- ・ 県民等が体験できるFCVの展示会や試乗会を、自動車メーカー等と連携し実施する。[行政・民間]
- ・ 県民に水素を正しく理解していただく機会を提供するため、水素ステーションを活用した見学会や水素エネルギーセミナーを開催する。[行政]
- ・ 各種メディアやチラシ・ホームページといった多様な広報媒体を活用し、水素エネルギーの理解促進に努める。[行政・民間]