

FC商用車の普及に向けた 重点地域への申請について

2025年1月28日



静岡県経済産業部産業革新局エネルギー政策課

前回協議会の振り返り

- **国は重点地域において集中的にFC商用車の導入・水素ステーションの整備を図ることとしており、県としても「2050年カーボンニュートラル社会」「水素社会実現」に向け、重点地域の指定を受けることは重要**

国のFC商用車に関連する定量目標

項目	現状	2030年
水素消費量	—	8万トン/年程度
水素ステーション	155基*	1,000基程度
水素価格	100円/Nm3	30円/Nm3(CIF)

(出典：水素基本戦略(2023)等, *:2024年12月2日時点)

2030年目標達成のためのFC商用車の供給を試算	
FC小型トラック	累計1.2～2.2万台
FC大型トラック	累計5,000台

(出典：2023年7月モビリティ水素官民協議会中間とりまとめ)

本県のFC商用車のポテンシャル

- ✓ (走行量)東西軸で交通の大動脈を形成
- ✓ (輸送量)幹線道路沿線には製造業が集積
- ✓ (物流) 東名阪輸送経路の中継輸送拠点
- ✓ (水素) 先行する地域(CNP、ウーブンシティ)

- ✓ **FC商用車の普及拡大は、脱炭素化に向けた県内産業の構造転換及び運送事業者等の競争力強化に寄与**

前回協議会の振り返り

- F C商用車の導入目標や具体的支援策について検討する。
- 東部/中部/西部エリアそれぞれの地域特性を活かしながら、段階を踏んだ車両導入と水素ステーション整備計画を一体的に作成する。

1 導入目標

- ✓ 需要を踏まえ、**短期・中期の目標を設定**

2 県独自の支援等の検討 ～2030年までの中期的支援策

- ✓ 車両購入費（FCトラックに拡充）
- ✓ 燃料費（軽油価格と水素価格の差額分）
- ✓ 水素ステーション整備費（整備計画を踏まえた予算、大型ステーション対応）

3 水素ステーション整備 計画

- ✓ 車両需要を踏まえ、**短期・中期の東部、中部、西部エリア別**の整備計画を作成

4 ふじのくにFCV普及促進 協議会

- ✓ **定期的な開催**を来年度以降も継続
- ✓ 幹線物流において、**隣接県との情報交換**

需要基準

- ✓ ①輸送量：都道府県内に登録されている車両の輸送トンキロ数が50億トンキロ以上
- ✓ ②走行量：都道府県内の高速道路における大型車走行台数が10,000台/日以上

自治体基準

- ✓ ①協議会等での需給とりまとめ
自動車メーカー、運送事業者、荷主、水素ステーション事業者等の関係者が参画した協議会等において、普及に向けた議論を実施。
- ✓ ②2030年度の商用車導入目標の設定
車種別（大型トラック、小型トラック、バス）の目標台数を設定の上、その総数が都道府県内の貨物用普通車及び乗合用普通車の合計の3%以上であり、そのうち1割以上が大型トラック。
- ✓ ③地方公共団体による独自支援
燃料電池商用車導入費支援、水素ステーション整備費支援、水素ステーション運営費支援または燃料費支援の3つの支援が必須。

「需要基準」に適合、「自治体基準」に適合させて重点地域の申請を目指す。

本日の議論のポイント

- ✓ 国による重点地域の申請を見据えた**FC商用車導入目標**
- ✓ 必要となる水素ステーションの**基数と設置に向けた方向性**
- ✓ 本県の**財政的支援**
- ✓ 需要創出に向けた**機運醸成の取組** <意見交換>

- 1. 水素重点地域の選定基準への本県の取組状況**
- 2. 本県のFC商用車導入目標**
- 3. 必要な水素ステーションの整備目標**
- 4. 本県の財政的支援策**
- 5. 今後の施策の方向性**
- 6. 需要創出に向けた機運醸成の取組〈意見交換〉**

1 水素重点地域の選定基準への本県の取組状況

自治体の選定基準		静岡県の実施状況
(必須)	協議会等での需給とりまとめ	○ふじのくにFCV普及促進協議会
(加点)	需要ポテンシャルの高いエリア	○東部/中部/西部エリアに設定
	商用車の導入見込み	▲調整中
	水素ST整備計画の検討状況	○水素ST整備候補地を抽出
(必須)	2030年度の商用車導入目標の設定	○導入目標(案) 設定
(加点)	目標を対外的に公表	○県ホームページで協議会資料公表予定
	意欲的な目標設定	○「国の目標設定条件」に合わせて設定
	目標達成に必要な水素STの規模	○導入目標に合わせた水素ST基数を試算
	商用車導入、水素ST整備の中間目標	○導入目標(案) と並行して設定
	商用車の導入実績	○FCバス3台(令和6年度時点)
(必須)	自治体による独自支援 ①車両購入支援②水素ST整備費 ③運営費又は燃料費への支援	○①車両購入支援②水素ST整備支援、 ③軽油との値差支援をR7予算で検討
(加点)	各支援の内容に応じて	—

2(1) 本県のFC商用車導入目標(案)

- 重点地域の選定基準に適合する導入目標を設定

(考え方)

次期モデル発売による価格低下やFC車両導入への機運醸成を図ることにより、今後の普及が見込まれるものの、実際の需要や供給見通しが不透明なため、国の基準(※)に合わせて導入目標を設定

本県の導入目標(案)【2030年度末時点】

合計	FC大型トラック	FC小型トラック	FCバス
2,600台	260台	2,260台	80台

※国の目標設定条件：「合計が貨物用普通車及び乗合用普通車の3%以上の目標設定」
(大トラは全体の1割以上) から算定

合計	84,606台(貨物用普通車82,082台、乗合用普通車2,524台)の <u>3%以上</u> ⇒ 設定条件2,538台以上 ⇒ <u>合計2,600台と設定</u>
FC大型トラック	合計の <u>1割以上</u> ⇒ <u>260台と設定</u>
FCバス	乗合用普通車2,524台の <u>3%以上</u> ⇒ 設定条件75台以上 ⇒ <u>80台と設定</u>
FC小型トラック	合計からFC大型トラック、FCバスの台数を差し引いた数 ⇒ <u>2,260台と設定</u>

2(2) 車両導入シナリオ案（中間目標）

- 事業者が提示している**FC商用車の市場導入時期と車両供給見通しを踏まえ**、2030年の導入目標に向けた中間目標（2028年頃）を設定

～2028年頃

FCバス（26'次期モデル）



(48台)

FC小型トラック（27'次期モデル）



(800台)

FC大型トラック（26'限定モデル）



(30台)

～2030年

(累計80台)

(累計2,260台)

FC大型トラック（29'次期モデル）



(累計260台)

3(1) 必要な水素ステーションの整備目標(案)

- 導入目標や既存の水素ステーションの状況を勘案し、必要となる水素ステーション数を試算

(考え方)

既存・新規ステーションを最大限稼働させ、導入目標台数のF C商用車（バス・トラック）に毎日充填することを想定した場合の水素ステーション必要基数を試算

導入目標	合計	F C大型トラック	F C小型トラック	F Cバス
	2,600台	260台	2,260台	80台
(試算) 必要な 水素S T基数	28基	6基 (※1) (既存2基含む)	22基 (※2) (既存5基含む)	
設置場所の考え方		大型対応ステーションを 幹線道路沿いに設置	・既存の水素ステーションを最大限活用 ・新規の大規模ステーションを東部・中部・ 西部の各エリアに設置	

(※1) 大トラ対応ST : 1基で大トラ48台/日(30分ごと1台×24h)と仮定し、6基必要 (260台/48台)

(※2) 既存ST : 1基でバス8台/日(1hごと1台×8h)と仮定し、既存5基でバス40台対応可能

新規大規模ST : 1基で小トラは144台/日(30分ごと3台×24h)、バスは48台(30分ごと1台×24h)と仮定し、小トラ2,260台で16基必要(2,260台/144台)、バス40台で1基必要(40台/48台)
⇒22基必要(既存5基+16基+1基)

3(2) 水素ステーションの整備シナリオ案

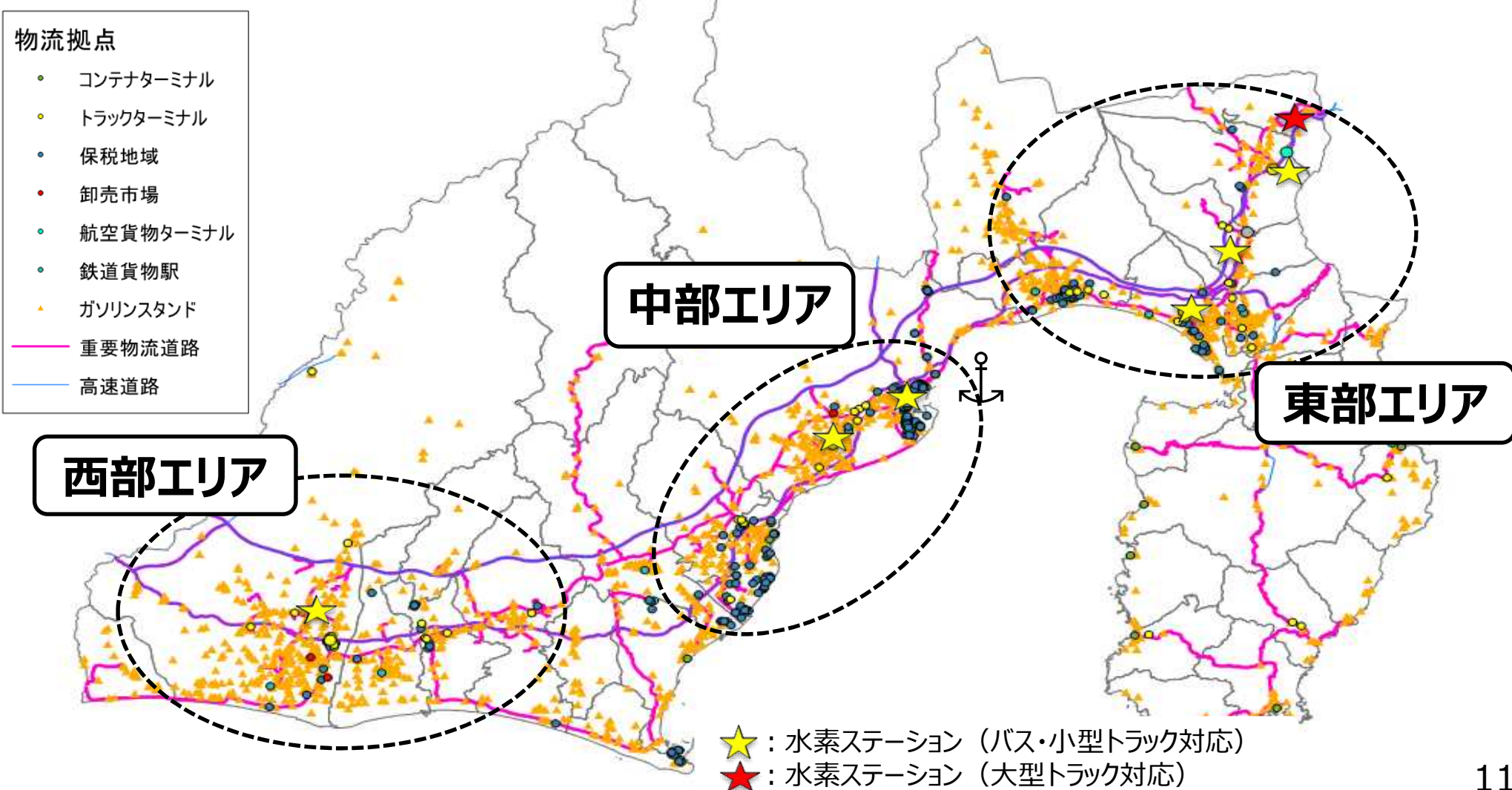
- 2030年までに、供給能力別に28基の水素ステーションの整備目標を設定
- 車両導入シナリオ（中間目標）の達成に必要な水素ステーション整備の中間目標を設定

	対応車種	現在	～2028年頃	～2030年
大規模水素ステーション (大トラ対応可)	大トラ、小トラ、 バス、乗用車	1基	3基 (1基：既存中規模の大型化 1基：新設)	6基
大規模水素ステーション	小トラ、バス、 乗用車	2基	5基 (東中西各1基新設)	19基
中規模水素ステーション	小トラ、バス、 乗用車	4基	3基 (▲1基：大型化)	3基
合計		7基	累計11基	累計28基

水素ステーションの整備を進めるにあたり、需要の塊を把握する必要がある。

3(3) 集中的に取り組むエリア

- 商用車においては特定のエリアに需要が固まると仮定
- 県内物流拠点、既存の水素ステーションの位置をマッピングすると、**3つのエリアに分類**



3(4) 水素ステーション整備の候補地(案)

- 供給能力別に水素ステーションの整備候補地を抽出し、検討を進める。

- ① 大トラ対応ステーション：交通量が多い高速IC10km圏内、導入可能な敷地面積有り

＜大トラ対応ステーション候補地（例）＞

浜松SA付近 (新東名)	袋井IC付近 (東名)	清水IC付近 (東名)	新富士IC付近 (新東名)
-----------------	----------------	----------------	------------------

- ② 大規模ステーション：物流拠点の集積エリア、車両保有数の多い市町内

＜大規模ステーション候補地（例）＞

東部エリア	・富士貨物駅付近 ・沼津貨物駅付近
中部エリア	・富士山静岡空港付近 ・御前崎港西埠頭付近
西部エリア	・浜松市中央卸売市場付近 ・西浜松貨物駅

※コンテナ・トラックターミナル、倉庫・物流センター、卸売市場、鉄道貨物駅など大規模な物流拠点の近傍へ整備

映写のみ

5 今後の施策の方向性

- 水素需要調査および各事業者への個別ヒアリング等の結果を踏まえて、FC商用車の普及に向けた**今後の施策の方向性**は以下のとおり

➤ 既存水素ステーションの周辺事業所を中心に車両導入の促進

- ①バス、小型トラックの導入見込みがある企業への個別ヒア・働きかけ
- ②各ステークホルダー(輸送・荷主事業者等)との連携による需要創出策の検討

➤ 水素ステーション整備計画を踏まえた整備候補地の探索・情報共有

- ①大型トラックの導入見込みがある企業への個別ヒア・働きかけ
- ②市町と連携した整備地の探索
- ③水素ステーション事業者、市町等との連携による整備拡大の具体策の検討

➤ 幹線物流において隣接県(愛知県、神奈川県)との連携

- ①FC大型トラック導入の進捗を相互に共有し、水素ステーション整備計画に反映

- 来年度も本協議会にて、進捗状況について、情報提供を行う。
- 事務局からヒアリングさせていただくことがあるので、協力いただきたい。

6 需要創出に向けた機運醸成の取組について

- 県内のFC商用車普及にむけて、**ソフト面での機運醸成について**の具体的な取組について御意見をいただきたい。

<意見交換>

FC商用車の普及を加速させるために、どのような取組が必要か

<例>

- ◆ 各ステークホルダーごとの意見交換
- ◆ 試乗会や実証試験の見学会（他県訪問等）
- ◆ 県トラック協会の交通環境対策会議等での説明会実施等

【参考】水素ステーション整備状況(令和6年12月時点)

番号	名称	圧縮機能力 (Nm ³ /h)	対応車種 (敷地面積)	稼働開始
①	水素ステーション静岡	中規模 100~500	小型対応 (1,215m ²)	H28
②	伊ワタニ水素ステーション御殿場インター	中規模 100~500	小型対応 (1,484m ²)	R2
③	伊ワタニ水素ステーション浜松インター	中規模 100~500	小型対応 (952m ²)	R3
④	エア・リキード沼津バイパス水素ステーション	中規模 100~500	小型対応 (2,180m ²)	R5
⑤	伊ワタニ水素ステーション足柄SA	大規模 500~	大型対応 (971m ²)	R5
⑥	(仮称) 清水水素ステーション	大規模 500~	小型対応 (2,603m ²)	整備中
⑦	(仮称) Woven City水素ステーション	大規模 500~	小型対応 (2,005m ²)	整備中

