

【課題1】 水素ステーションの整備

戦略目標

利便性を考慮しながら、燃料電池車の普及に先んじて計画的に整備

（平均速度区部15km、市町村20km、都内面積2189km²）

普及初期 : 2020年まで 35か所（水素ステーションへの到達時間15分）

普及拡大期 : 2025年まで 80か所（水素ステーションへの到達時間10分）

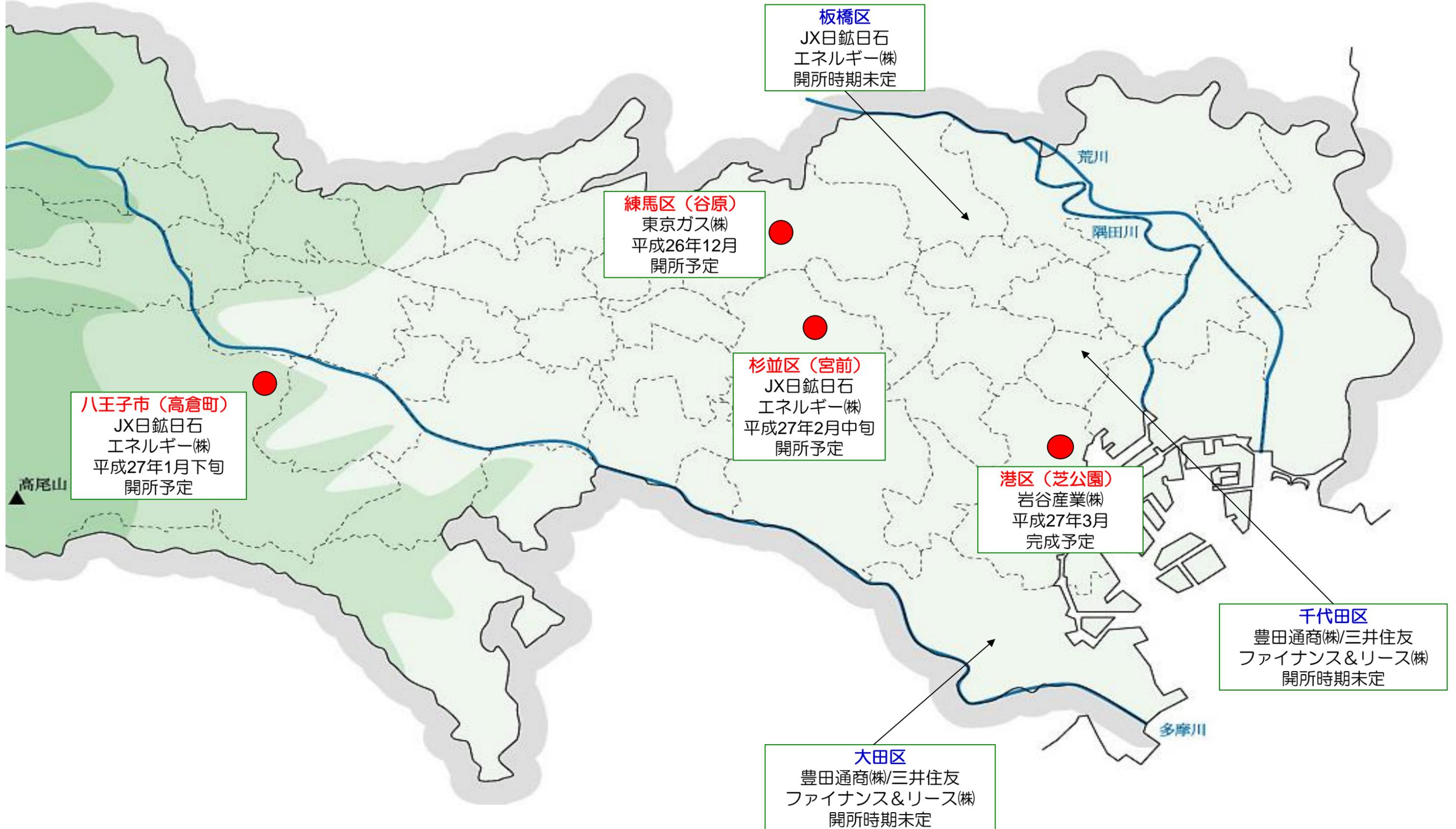
（取組の方向性と具体的取組）

- 集中的な財源投入や都関連用地の活用等により、普及を後押し
- 都心部、オリンピック・パラリンピックの競技場が集積するエリア、選手や大会関係者の輸送ルート等に重点的に整備
- 都市開発、GS併設、移動式、高架下立地、サービスエリア等地域特性に応じて整備
 - ・ 燃料電池車の普及を後押しするため、固定式水素ステーションを整備
 - ・ 設置困難な地域には移動式も活用し、初期需要を創出
 - ・ 将来の需要に応じて、固定式への設備増設を視野に入れた移動式水素ステーションの整備
 - ・ 都市開発と一体となって水素ステーションを整備
 - ・ 中小GSの水素ステーション導入に向けた後押し
 - ・ GSやLPガススタンドとの併設など既存のインフラを活用しながら、水素ステーションを整備
 - ・ 円滑な設置に向けた認可の相談体制の充実
- 水素ステーション普及に向けた国提案や区市町村との情報共有
 - ・ 安全性にも十分配慮しながら、公道との保安距離等のGS並みの規制緩和や許可基準の明確化を国に提案
 - ・ 地区計画の変更など水素ステーションの普及に向けて区市町村と情報共有

水素ステーション整備予定の状況（平成26年11月現在）

● 開設場所が確定している水素ステーション（4か所）

※ 国補助の交付決定を受けている水素ステーション



【課題2】 燃料電池車、燃料電池バスの普及

戦略目標

ハイブリッド車の普及実績や市場動向を踏まえ目標設定

燃料電池車 : 2020年までに 6千台
2025年までに 10万台

燃料電池バス : 2020年までに計画的に50台以上の導入を目指す(都バスに先導的に導入)

(取組の方向性と具体的取組)

- 集中的な財源投入により、燃料電池車・バスの普及を後押し
- 官民で燃料電池車導入による初期需要の創出
 - ・ 公用車、社用車等への導入(都、区市町村、水素関連企業での燃料電池車率先導入)
 - ・ タクシーやレンタカー業界等への燃料電池車導入を働きかけ
 - ・ 有料駐車場料金の割引など燃料電池車導入に対するインセンティブの付与
- 燃料電池バスの計画的な導入
 - ・ 2015(平成27)年度 都バスでの実証実験を目指す
 - ・ 2016(平成28)年度 燃料電池バスの市場投入
 - ・ 民間バスへの燃料電池バス導入を働きかけ
 - ・ 路線バスのルートを考慮した水素ステーションの設置
- 都が進めるBRTの計画において、燃料電池バスを積極的に導入
- 燃料電池車・バスの災害時の活用の仕組みの構築
 - ・ 集中的な財源投入により、外部給電装置の普及を後押し

(参考) 都内保有台数の全国比 5%(平成25年3月末現在)

【課題3】 家庭用燃料電池や業務・産業用燃料電池の普及

戦略目標

コストダウンやダウンサイジングを通じて、自立的な普及を目指す

【家庭用燃料電池】

2020年 : 15万台（最大出力10万kWに相当）新築集合住宅、既存戸建住宅を中心とした普及拡大

2030年 : 100万台（最大出力70万kWに相当）コストダウン、ダウンサイジングにより集合住宅への普及を加速

【業務・産業用燃料電池】 2017年高効率モデルの市場投入、2020年以降本格普及

（取組の方向性と具体的取組）

【家庭用燃料電池】

- 新築集合住宅への普及拡大とリフォームの機会を捉えた既存戸建住宅への導入促進
 - ・ 一般家庭や中小工務店を対象としたセミナーの開催
- LPガス用燃料電池の導入促進による普及地域の拡大
- 燃料電池を活用した地産地消の分散型モデルを構築
 - ・ 電力自由化を見据え、エリアの各戸に家庭用燃料電池を導入し、電力の一括受電と組み合わせるなど
エリア全体で電力融通や熱融通
- 大規模都市開発に水素ステーションを組込む等その周辺でのパイプラインを活用した純水素型燃料電池の導入

【業務・産業用燃料電池】

- 経済性、耐久性など既存のコージェネレーションと同様に活用できる環境を整備し、made in Japanの技術力を世界に発信
- 次世代型燃料電池によって、電気・熱に加え水素を供給するマルチエネルギーステーションの実用化
- 負荷追従性に優れた純水素型燃料電池の導入

【課題4】 安定的な燃料供給

戦略目標

大消費地での需要創出により安定的な供給体制を構築

将来的な水素価格の低下と燃料電池車等の他の水素利活用分野へ波及

【燃料電池車・バス向け】

2020年 : ハイブリッド車の燃料代と同等以下の水素価格の実現

【水素発電向け】

2020年代後半 : 海外からの水素価格(プラント引渡価格)30円/Nm³を実現

(取組の方向性と具体的取組)

○ 安定したサプライチェーンの構築に向けた官民での需要創出

- ・ 水素発電での電力を都内で先導的に利用
- ・ 羽田空港での水素エネルギーの利活用を検討
- ・ 燃料電池フォークリフトなど様々な用途に活用を拡大

○ 地産地消等の低炭素な水素の先導的な導入による水素供給の多様化

- ・ 事業所への再生可能エネルギー由来水素活用設備の導入促進
- ・ 東北等の再エネ余剰電力を活用した水素供給システムの検討

○ 水素発電の普及に向けて国と連携

- ・ 「水素発電に関する検討会(資源エネルギー庁)」への参加により必要な取組について検討

【課題5】 社会的受容性の向上

戦略目標

水素エネルギーの正しい理解に基づく、水素エネルギーの導入と安全・安心な社会の実現

水素の安全性やリスクに関する情報を提供する環境の整備

水素エネルギーの認知度の向上

（取組の方向性と具体的取組）

○ 水素の安全性やリスクを正確に情報提供するとともに、安全対策の確実な実施

- 普及啓発活動、ワンストップ専用ポータルサイトの開設、セミナーやシンポジウムの開催
- 九都県市首脳会議における普及啓発パンフレットの作成
- 「水素関連情報のワンストップポータル検討会（NEDO・HySUT）」へのオブザーバー参加による検討

○ 水素エネルギーの認知度の向上

- ALL JAPANとして招致した世界水素技術会議2019東京開催に向けた普及啓発

○ 安全性に関する普及啓発や安全・安心に向けた許可基準の明確化を国へ提案（再掲）