

## 2-8. 水素の利用段階 ～燃料電池自動車③(水素ステーション整備の取組)～

- 2015年の燃料電池自動車の市場投入に当たっては、燃料電池自動車自体の性能や安全性等の向上、低コスト化等に加えて、必須のインフラである水素ステーションを適時適切に整備していくことが必要。
- このため、諸外国に比べて割高と言われている水素ステーション整備費用(※欧米:1～2億円、日本:5～6億円)を低減すべく、下記の取組を進めているところ。
- それ以外にも、燃料電池自動車普及初期における厳しい事業収支や、多くの需要が見込める地域における用地確保が困難である等の課題も指摘されていることから、水素ステーションの具体的な展開方法(初期段階での需要創出(例. 行政車両、防災対応、バス、タクシー等)、設置場所、用地確保)等について、国・自治体・自動車会社・エネルギー事業者等が適切な役割分担で更なる取組を行うことが必要ではないか。

### ①整備補助

- 燃料電池自動車の市場投入に先行し、水素ステーションの整備費用の一部を補助

### ②規制見直し

- 高圧ガス保安法等の規制について、欧米でも安全性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等を見直す
- 規制改革実施計画(本年6月閣議決定)に基づき、24項目について規制見直しを加速化

### 水素ステーションの整備促進に向けた取組



### ③構成機器の低コスト化

- 水素製造装置、圧縮機、蓄圧機等の水素ステーションを構成する機器について、低コスト化すべく技術開発を実施

### ④初期需要の創出

- 初期段階においては、普及台数も少ない
- このため、自治体や民間企業と連携して、行政車両、バス・タクシーなどの業務用車両等の初期需要を創出していくことが必要