

経済産業省説明資料

令和8年 8 月 1 8 日

資源エネルギー庁

省エネルギー・新エネルギー部

戦後エネルギー政策の変遷

○ 石油の時代(~1970年代)

- ・日本は低廉な国内炭をベースにしたエネルギーシステムを60年代まで維持
- ・その後、石炭から石油の時代へ

○ エネルギー安全保障問題の顕在化(1973年~)

- ・日本はいち早く危機を脱する←石油以外のエネルギー源の確保・中東依存度の低下

○ グローバル市場の安定と規制緩和の進展(1985年~)

- ・国際市場の安定化の中、規制改革が進展

○ 気候変動問題とエネルギー政策の一体化(2000年代~)

- ・福島事故(2011年)、パリ協定(2015年)、ネットゼロ宣言(2020年)

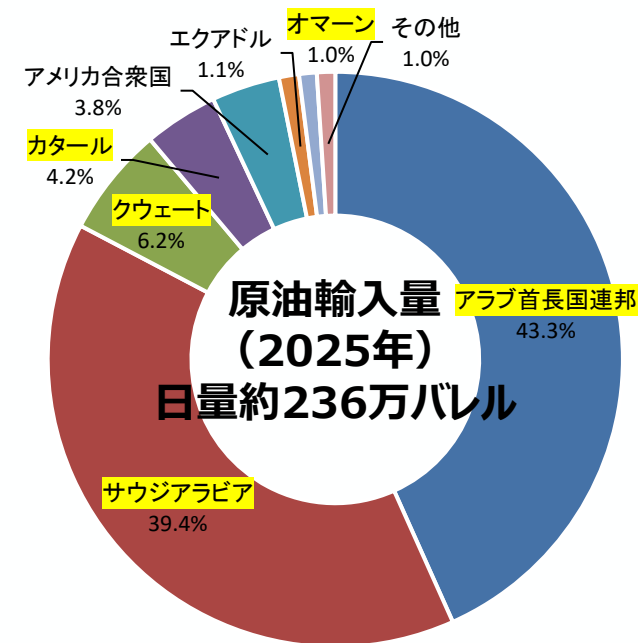
○ エネルギー安全保障の再評価(2020年代~)

- ・ウクライナ侵略、米中対立の激化 など

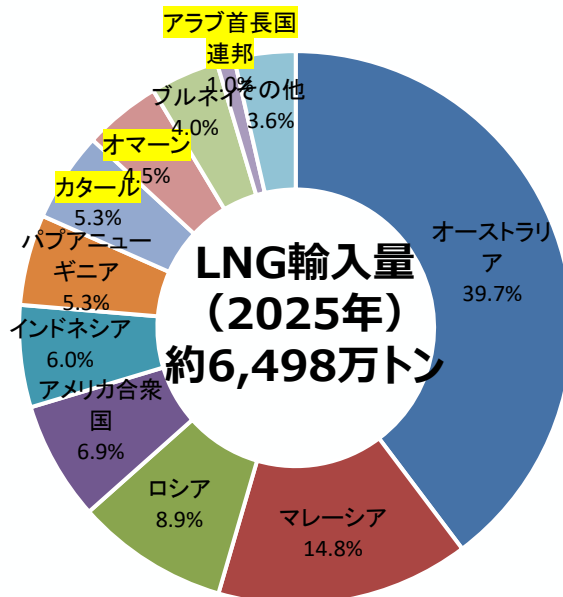
「エネルギー安全保障のカード」としてのGXの位置づけ

- 我が国は、一次エネルギー供給の8割以上を化石エネルギーに依存し、エネルギー自給率もG7諸国で最低水準。
- 調達先の集中も大きなリスクであり、原油については9割以上を中東からの輸入に依存。中東情勢の悪化は、LNG調達をふくめエネルギーの安定供給リスクに直結し、産業競争力にも大きな影響を与える可能性。
- G Xを通じた脱炭素・化石燃料輸入代替は、エネルギー安全保障、エネルギー自給率、産業競争力、危機管理投資の観点から不可欠であり、あらためてG Xの意義が再認識されている。

日本の化石燃料輸入先

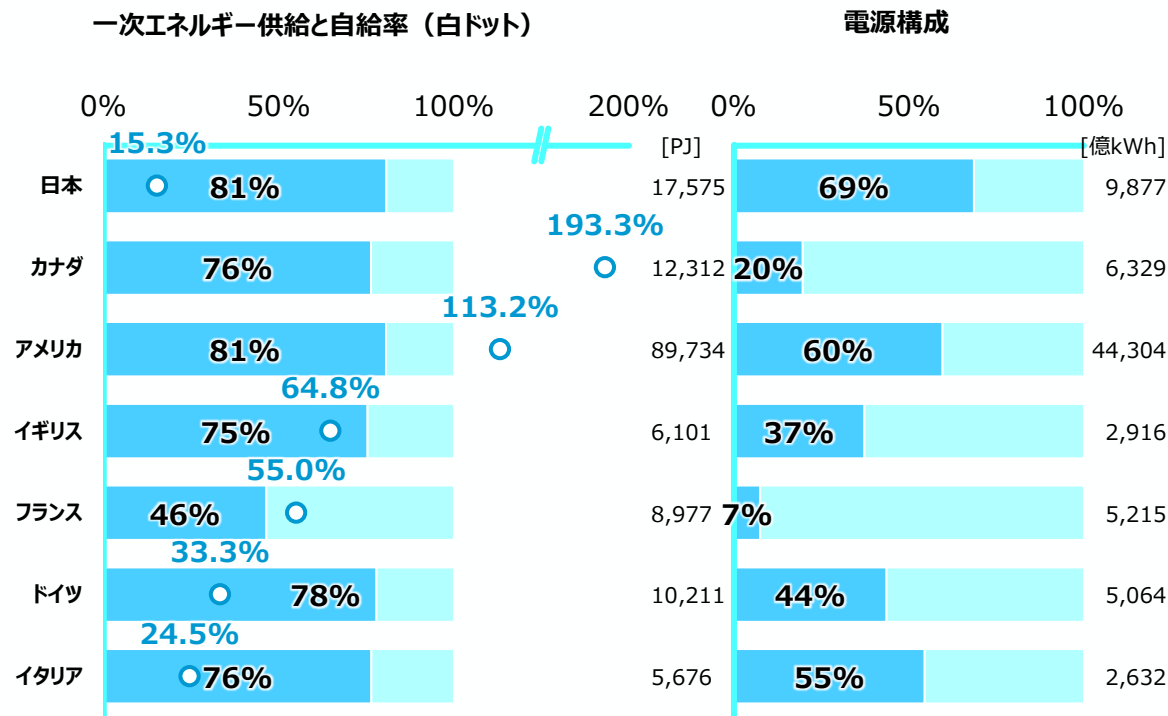


中東依存度 : 94.0%
ホルムズ依存度 : 93.0%



中東依存度 : 10.8%
ホルムズ依存度 : 6.3%

一次エネルギー供給・電源構成の化石エネルギー比率



(出所) IEA「World Energy Balances」、総合エネルギー統計に基づき作成。日本は2023年度、その他は2023年の数字

【欧州】中東危機を受け脱化石燃料の動きを志向

エネルギー安全保障上、再エネや原子力でレジリエンスを高めることを志向。

欧州主要国首脳・閣僚等の発言



フォンデアライエン
欧州委員長

- 中東情勢は、依然として化石燃料への依存度が高すぎるリスクを改めて示している。
- クリーン技術への投資をさらに誘致し、クリーンで自給自足型のエネルギーへの移行を推進しなければならない。
(26年3月5日 IEA事務局長との会見後)



スターマ英首相

- 我々に主導権を与えるのは再生可能エネルギー、つまりより安全で自立性が高く、自国で生産するエネルギーだ。
- 再生可能エネルギーへの取り組みをさらに加速させる。
(26年3月16日 記者会見)



ミリバンド英
エネルギー大臣

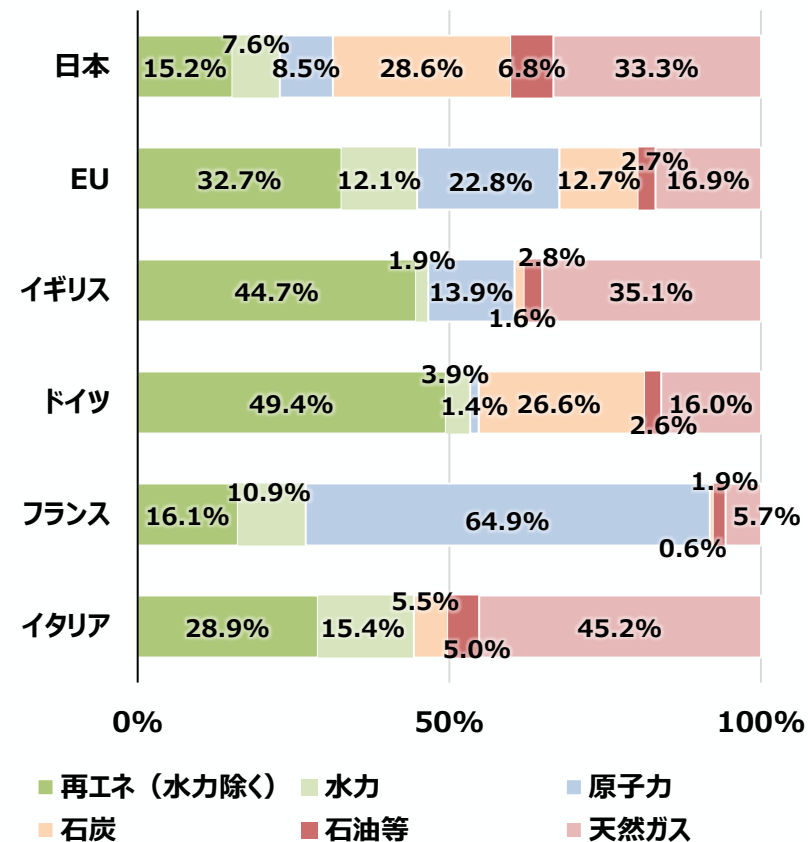
- イラン危機から長期的に正しい教訓を学ばねばならない。
- 英国にとってのエネルギー安全保障と主権の唯一の道が我々が価格をコントロールできない化石燃料市場から脱却し自国産のクリーン電力へ移行することにあるという事実を改めて示している。
(26年3月6日 下院での発言)



シュナイダー独
環境大臣

- ヨーロッパがエネルギー輸入に依存していることが地政学的リスクにさらされる要因になっている。
- 再生可能エネルギーを拡大することが大陸をより安全にし、国外の不安定性に対する脆弱性を低減する。
(26年3月10日 TVインタビュー)

(参考) 主要国の電源構成



出典：IEAデータベース、2023年度エネルギー需給実績（確報）、各国の公表資料等より資源エネルギー庁作成

「第7次エネルギー基本計画」のポイント

- S + 3 E の原則の下、安全性の確保を前提に、エネルギー安定供給を第一として、経済効率性と環境適合性の向上に向けて最大限取組を進めていくことが重要。
- DXやGXの進展による電力需要増加。脱炭素電源の確保が経済成長に直結する状況であり、再エネ、原子力はともに最大限活用。特定の電源や燃料源に過度に依存しないようバランスのとれた電源構成を目指す。

主要分野における対応

- 再エネは、主力電源化を徹底し、地域との共生と国民負担の抑制を図りながら最大限の導入。ペロブスカイト太陽電池は、2040年までに20GW導入。EEZ等での浮体式洋上風力の導入。次世代型地熱等の加速。
- 原子力は、安全性の確保を大前提とした再稼働とバックエンドを加速。「廃炉を決定した事業者が有する原発サイト内」における次世代革新炉への建て替え。フュージョンエネルギーを含めた次世代革新炉の研究開発を促進。
- 火力は、LNGの長期契約確保、水素・アンモニア・CCUS等による脱炭素化を推進。非効率な石炭火力を中心に発電量を低減しつつ、予備電源制度等を不断に検討。技術革新が進まず、NDC実現が困難なケースも想定して、LNG必要量を想定。
- 事業者の積極的な脱炭素電源投資を促進する事業環境整備、ファイナンス環境の整備。
- 省エネ・非化石転換の推進。省エネ型半導体や光電融合等の開発、データセンターへの制度的対応、省エネ設備の普及支援。脱炭素化が難しい分野における水素等やCCUSの活用。自給率向上に資する国産資源開発。
- AZECの枠組みを通じて、多様かつ現実的な道筋によるアジアの脱炭素化を進め、世界全体の脱炭素化に貢献。

「資源・エネルギー安全保障・GX」分野 ロードマップ

次世代型太陽電池

- 目標：2040年までに国内約20GWの導入
 - ・政府調達等を最大限活用しつつ、自治体を含めた公共施設・インフラ空間等に対し、2035年までに5GWを目指した積極的な導入による需要喚起
 - ・アジア等の工業団地等での実証など、海外での導入実証支援を通じた需要創出・市場開拓

洋上風力

- 目標：2040年までに30GWの海外案件に関与
 - ・海外風車メーカーとの協業や設備投資支援による、国内部品メーカーの再興と風車及び浮体のサプライチェーン構築
 - ・2040年までに国内調達比率65%(産業界目標)
 - ・AZECの枠組み等を活用した海外との連携・制度検討、海外展開支援

次世代型地熱

- 目標：2030年代早期の実用化、2050年までに国内7.7GWを導入
 - ・GI基金による国内実証を通じたオペレーターの創出、実績・ノウハウの獲得
 - ・温泉法等の現行規制上の扱いや理解醸成のために必要な技術的な検討

次世代革新炉

- 目標：国内のリプレイス需要及び海外需要を獲得するための、国内原子力サプライチェーンや原子力人材の基盤強化
 - ・サプライチェーンの製造能力強化、原子力人材育成のための産官学による司令塔機能及びロードマップの整理
 - ・JAEAの基盤強化による革新炉開発・規制基準の基盤となる技術的な検討

水素等

- 目標：ガスタービン等の関連機器で、2050年時点で年間10兆円程度の世界シェアを獲得
 - ・価格差支援・拠点整備支援や脱炭素電源オークション等の活用、重点地域へのFC商用車集中導入・インフラ整備など、水素大動脈構想の実現に向けた取組の推進
 - ・高温ガス炉、天然水素等を含む研究開発・環境整備や、国際標準化、需要国連携等を通じた関連機器の国際展開

グリーン鉄

- 目標：2030年代前半に年約300万t以上のグリーン鉄市場を国内外で獲得
 - ・大型革新電炉の設備投資や水素還元製鉄の技術開発支援
 - ・グリーン鉄の国内初期需要創出（公共工事におけるグリーン鉄の調達等）
 - ・高品位スクラップ鉄増産に向けた、リサイクル施設への設備投資支援（2030年に約200万トン/年の生産能力獲得）

GXケミカル

- 目標：2040年に3.2兆円のGXケミカル市場の獲得、GX基礎化学品の持続可能な供給基盤の構築
 - ・GX機能性化学品への成長投資支援
 - ・基礎化学品の脱炭素化/低炭素化及び安定供給体制の構築を後押しする設備投資支援

社会実装に向けた研究開発の取組（GI基金の活用）

- GI基金は、GX等に資する分野のうち、政策効果が大きく、社会実装までを見据えて長期間の取組が必要な領域について、研究開発・実証から社会実装までを継続して支援するもの。
- 導入支援、規制改革、標準化等の施策も総合的に講じることで、技術の社会実装、量産を実現し、「技術で勝って、ビジネスでも勝つ」ことを目指す。

次世代型太陽光電池

事業概要：

2030年14円/kWhを可能とする量産技術の開発、フィールド実証（海外を含む）等

予算額：上限1,051億円

進捗：2025年度、フィルム型ペロブスカイト太陽電池を生産する技術を実用化。タンデム型の量産技術実証及び公共施設・インフラ空間等での実証を行う事業者を新たに採択。

フィルム型ペロブスカイト太陽電池



（出所）積水化学工業株式会社

洋上風力

事業概要：

浮体基礎や電気システムなどの要素技術開発、過酷海象（岩地盤、大水深等）における実証等

予算額：上限2,109.7億円

進捗：大型風車を用いた領海内における実証事業（秋田県南部沖、愛知県田原市・豊橋市沖）を実施中。また、過酷海象（岩地盤、大水深等）における実証の海域公募を実施中。

秋田県南部沖



（出所）NEDO

愛知県田原市・豊橋市沖



（出所）NEDO

大規模水素サプライチェーンの構築

事業概要：

液化水素・MCH等による大規模な水素輸送・貯蔵技術の確立、輸送設備の大型化等

予算額：上限3,211.2億円

主な進捗：

- ① 2025年5月、川崎市扇島で商用規模として世界初となるLH2ターミナル建設工事を着工
- ② 2026年1月、世界最大となる4万m³型液化水素運搬船建造に着手

液化水素運搬船



（出所）川崎重工業

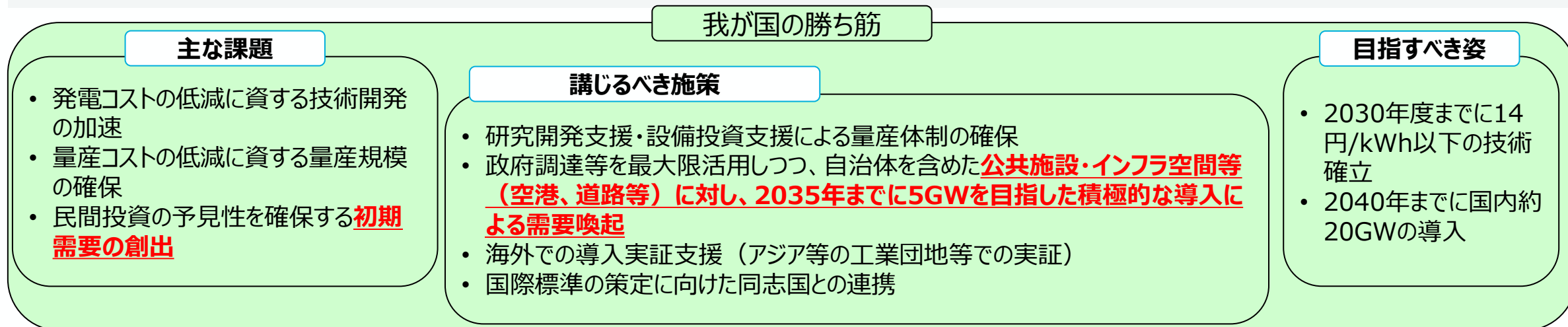
液化水素ローディングアーム



（出所）川崎重工業

ペロブスカイト太陽電池の普及意義および導入ポテンシャル

- 太陽電池は、化石燃料に依存しない国産の再生可能エネルギー源であること、また従来型のシリコン太陽電池は特定国が世界シェアの8割を占めることから、経済安全保障・エネルギー安全保障の観点で重要。
- ペロブスカイト太陽電池については、シリコン太陽電池相当の発電コストを前提として、軽量・柔軟なフィルム型は野置きのメガソーラーとは異なる建物の屋根や壁面等への導入が可能であるため、約25GWの国内需要が見込まれる他、海外には約500GWの導入ポテンシャルが存在。
- タンデム型についても、リプレイス市場を含め巨大な市場規模が見込まれ、市場獲得できれば大きな経済波及効果。



ペロブスカイト太陽電池のインフラ空間等での率先した需要創出について

- 道路・鉄道・空港・港湾等のインフラ空間においては、公共性が高い既存の建築物・構造物への設置が中心となり、膨大なポテンシャルが期待。
- インフラ空間における社会実証を一層加速させることも踏まえ、インフラ特化型ペロブスカイト太陽電池の開発・実証のため、2026年4月にGI基金を約250億増額し、今月、新たに事業者を採択したところ。
- 2035年までに5GWの導入目標に向けて、インフラ空間については個別の状況を踏まえた導入可能性の把握に加え、象徴的な導入事例を関係省庁と民間企業が一体となり創出することが重要。

※各インフラ空間においては、交通規制や終電から始発までの時間を最小限化するようなパネル設計、耐風圧性、防眩性、耐塩害など、高い安全性・耐久性を持つモジュールの開発・安定的な電力供給を行うシステム設計が重要



高速道路内の遮音壁の例（外壁）
NEXCO西日本より提供



鉄道内の駅舎・プラットホームの例
JR東日本より提供



空港内の施設の例
成田国際空港(株)より提供



港湾内の貨物施設の例
横浜市より提供

洋上風力発電 導入の意義

- 洋上風力発電は、①我が国のエネルギー安定供給、②将来的な世界市場の拡大、③経済波及効果が期待され、再エネの主力電源化に向けた重要な電源として位置付けられている。

①エネルギー安定供給

- 洋上風力は、国産の再生可能エネルギーとして、エネルギー安定供給/安全保障に貢献。
- 日本においては、開発適地が減少している陸上風力に比べ、領海・EEZは世界第6位の面積を誇ることを踏まえれば、導入拡大のポテンシャルは高い。

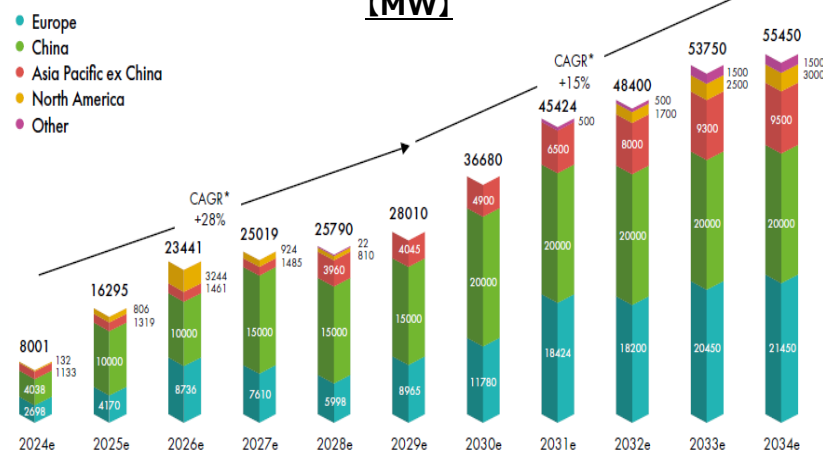
我が国の排他的経済水域（EEZ）



②世界市場の拡大

- 世界的に洋上風力市場は今後も拡大し、2040年には342～560GW※まで拡大する見込み。
※IEA「Offshore Wind Outlook2019」
- 欧州では、洋上風力発電の大量導入が先行し、域内で風車製造のサプライチェーンが形成。需要地に近い工場立地により輸送コストを抑えつつ、風車の大規模化や量産投資を行うことにより、コスト低減が進展。
- 日本と気象・海象が類似するアジア太平洋地域でも高い導入ポテンシャルが見込まれる。

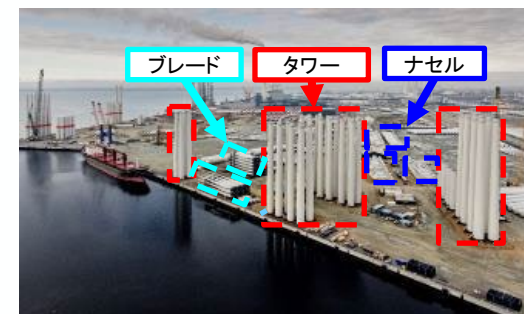
世界の洋上風力市場（今後約10年の見込み） [MW]



出所) GWEC GLOBAL OFFSHORE WIND REPORT 2025

③経済波及効果

- 洋上風力発電設備は、部品数が多く（数万点）、また、事業規模も大きいことから、関連産業への波及効果が大きく、地域活性化にも寄与。
- ・建設・運転・保守等の地域との結びつきの強い産業も多いため、地域活性化に寄与。
- ・エスビアウ港には約200の企業が集積し、洋上風力とOil & Gas産業等を合わせて約10,000人の雇用を創出。



出所) Port of Esbjerg, <https://port esbjerg.dk/en/about-us/jobs>, 閲覧日:2025/9/25, 及びPort of Esbjerg Annual Report 2018

洋上風力の導入拡大に向けた港湾整備の重要性

- 洋上風力市場の拡大には、港湾・船舶等の基盤整備及びそのための十分な予算措置、並びに最適な運用実現が重要。
- 「洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会」等の場を活用し、両省庁で連携しつつ、港湾等の基盤整備や運用の最適化・効率化を進めていくことが重要。

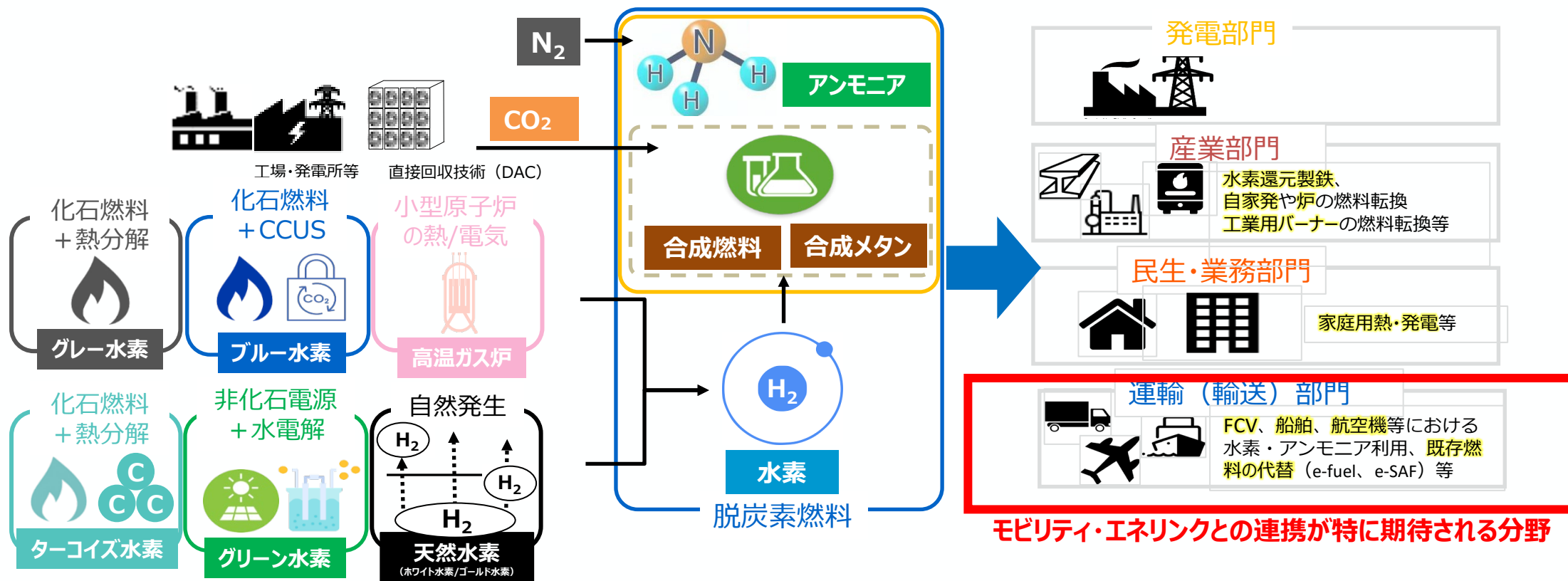
港湾整備の前提となる各種条件（※昨年度時点）

前提条件（1 海域あたり）		設定の考え方
設置水深	200m	・ 日本周辺の海域データを基に、海上施工シナリオの議論を進める上で必要な設置水深を設定。
設置場所	沖合20km程度	・ 日本周辺の海域データを基に、海上施工シナリオの議論を進める上で必要な設置場所を設定。
発電所・風車規模	1 GW、15MW及び20MW機	・ 世界の浮体式洋上風力発電での2030年以降に計画されている（構想を含む）想定規模を踏まえ、1GW規模を想定。 ・ 第3回官民フォーラムにおいて整理した前提条件や、第1回官民WGにおける議論及び世界の導入計画（構想）を踏まえ、風車サイズを設定（60基×15MW機、50基×20MW機）
浮体基礎のタイプ	セミサブ型／バージ型／スパー型	・ 第1回官民WGにおける議論を踏まえ、軸となるシナリオとしてセミサブ型を設定し、派生的なシナリオとしてバージ型、スパー型を設定。
浮体基礎の部材	鋼製／コンクリート製	・ 第1回官民WGにおける議論を踏まえ、軸となるシナリオとして鋼製を設定し、派生的なシナリオとしてコンクリート製を設定。
アンカーの形式	ストックレス（ドラッグアンカー）	・ 「官民WGの設置にあたってのアンケート」において、特に回答が多かったアンカーの形式を設定。
係留方法	カテナリー係留	・ 「官民WGの設置にあたってのアンケート」において、特に回答が多かった係留方法を設定。
係留索の素材	チェーン／ハイブリッド	・ 実証事業での施工実績があり工期が明確になっているため、軸となるシナリオとしてチェーンを設定。大水深においては繊維索とのハイブリッドが主流と想定されるため、施工上の違いを共有。
係留本数	6本	・ 第1回官民WGにおける議論を踏まえ、海上施工シナリオの議論を進めるため6本を設定。
施工期間	2年又は3年	・ 第3回官民フォーラムにおいて整理した前提条件を踏まえ、着床式における標準的な施工期間を想定し設定。また、地域の海象条件の特徴を踏まえた施工期間を想定し設定。
アセンブリ場所・方法	岸壁	・ ヒアリング結果等を踏まえ、想定されるアセンブリ場所・方法を設定。
保管水域の係留方法	港内：岸壁、棧橋、固定アンカー 港外：カテナリー	・ ヒアリング結果等を踏まえ、保管水域の係留方法を設定。

水素・アンモニアの重要性

- 水素等は、電化が困難な高温熱を使う産業分野（鉄鋼・化学等）や商用車などの輸送分野等の脱炭素化に不可欠な手段。ウクライナ侵略や中東情勢等を受けて、エネルギーの国産化やエネルギー供給源の多角化に資する点にも注目。
- また、「日本成長戦略（令和8年7月21日閣議決定）」では、経済成長のほか、経済安全保障上の自律性確保の観点からも、日本企業が水素等関連世界市場で、「2050年に年間10兆円程度の市場獲得を目指す」と明記。

水素等の供給源及び需要先



“水素大動脈構想”について

- 水素大動脈構想は、国内外の環境変化や課題も踏まえつつ、水素・アンモニア社会の実現を加速するため、産業界のコミットの下、官民一体で水素・アンモニアの社会実装を進める重点的な取組群。
- とりわけ、まずは、足元で技術が確立し需要創出が期待されるモビリティ（燃料電池自動車）分野において、重点地域（※）とそれらをつなぐ幹線道路を中心に、供給・利用の拡大とコストの低減の両面に取り組み、車両OEM、ステーション、荷主・物流事業者等の各ステークホルダーが抱える課題（“3すくみ状態”）への集中的な対応を図る。

※重点地域：福島県、東京都、神奈川県、愛知県、兵庫県、福岡県

“水素大動脈構想”実現を核とする重点取組の3つの柱

- ✓ 産業競争力強化に向けた研究開発・商用実証等
 - ・高温ガス炉・天然水素等を通じた将来的な国産化・価格低減 等
- ✓ 官民集中投資による社会実装加速
 - ・重点地域中心にFC商用車集中投入・大規模ステーション整備
 - ・水素社会推進法に基づく価格差支援・脱炭素オークション等を通じたサプライチェーン構築
 - ・海外展開も見据えた投資支援
 - ・需要創造に向けた取組（水素1%調達宣言）等
- ✓ 国際展開の推進・国際標準・国際海運
 - ・国際連携、国際標準戦略
 - ・アンモニアバンカリング実証含め船舶分野の取組 等

水素大動脈構想実現会議の開催（2026年6月）



- ✓ 産業界・政府・自治体等の関係者が一同に会し、水素大動脈構想実現に向けた具体策を議論するため、「**水素大動脈構想実現会議**」を設置し、本年6月に第1回を開催。
- ✓ 具体策の検討は、実現会議の下に分野ごとのWGを設置して議論。端緒として主に燃料電池商用車を扱う「**モビリティ分野WG**」は、今夏に議論をキックオフし、年内をめどに議論の結果を中間整理予定。

（出所）写真はNHK報道より引用

モビリティ・インフラにおける水素等の活用

- 水素等の活用は、脱炭素化やエネルギー供給の強靱化の観点から重要な手段。モビリティ・インフラに関連する水素等の活用方法としては、水素等を“はこぶ”手段としての液化水素運搬船等や、自動車燃料としての“つかう”用途などがあり、経済産業省においては、関係省庁と連携して、これらの技術開発や社会実装を支援。

モビリティ・インフラで水素等を“はこぶ”例と主な支援

海上輸送（液化水素運搬船等）



GI基金により、世界初の液化水素運搬船による日本への大規模海上輸送等の実証を支援。

鉄道輸送（液化水素コンテナ等）



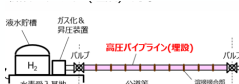
NEDO実証により、鉄道輸送用液化タンクコンテナの開発や、鉄道による水素管理システムを支援。

自動車輸送（水素トレーラー等）



NEDO実証により、水素輸送トレーラの大容量化・低コスト化に向けた技術開発等を支援。

パイプライン輸送（水素パイプライン等）



NEDO実証により、高圧水素パイプラインの普及に向けた、材料適合性の評価等を支援。

（出所）各社ホームページより作成

モビリティ・インフラで水素等を“つかう”例と主な支援

自動車動力（水素燃料電池トラック、バス、乗用車等）



環境省・国土交通省と連携して、燃料電池トラック・バス・タクシー等の商用電動車の導入を補助。また、GI基金により、大型トラックのエネルギー・マネジメント・運行管理に係る研究開発等も支援。

鉄道動力（水素燃料電池鉄道車両等）



NEDO実証により、水素燃料電池鉄道車両の技術開発と、水素供給技術の開発等を支援。

航空機動力（水素飛行機等）



GI基金により、水素航空機（水素燃焼、水素燃料電池）の技術開発を支援。

船舶燃料（アンモニア燃料船等）

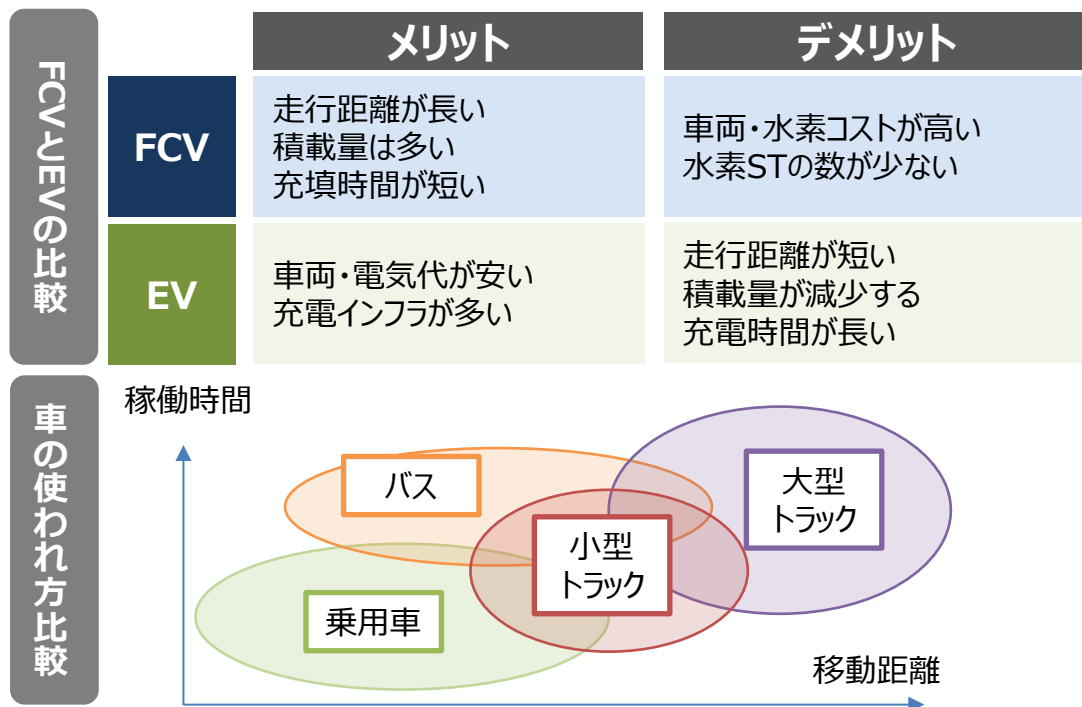


環境省・国土交通省と連携して、アンモニア燃料船等のゼロエミッション船等の導入を支援。

燃料電池車（FCV）の特性と活用の方向性

- FCVは、我が国が先行して開発を進め、技術的優位性を維持。その社会実装に向け、これまで、FC乗用車の普及、水素ステーション整備、燃料電池の性能向上等を推進。
- ①航続距離が長く、②充填時間が短い、という特徴を踏まえると、特に、走行距離の長い商用車での活用に世界的に期待がもたれている。
- 今後、市場投入も本格化する中で、商用車の社会実装に重点を置くことで、モビリティ分野での水素活用の加速化。

次世代自動車の技術マッピング



モビリティ分野での水素活用の方向性

世界に先駆けFCV開発

FCVの普及状況

- ✓ FC乗用車：9,298台^{*1}
- ✓ 水素ST：155箇所^{*2}



^{*1} 令和8年3月末時点

^{*2} 令和8年3月末時点（整備中含む）

基幹部素材

燃料電池



水素タンク



商用車により重点化

FC商用車開発状況

FC小型トラック



2023年発売

FC大型トラック



2025年発売

水素基本戦略

（再生可能エネルギー・水素等関係閣僚会議 2023年改訂）

- ✓ 商用車に支援を重点化。
ファーストムーバーへ総合的支援。

FC商用車の普及に向けた経済産業省等の取組状況（GX財源等による支援）

- トラックやバス等の燃料電池商用車（FC商用車）の普及に向け、①ディーゼル車等と比べて高い車両価格、②水素ステーションの大型化、③水素充填時間を考慮した車両の運行管理といった課題が存在。
- 諸外国でもFC商用車は社会実装に差し掛かりつつある段階であるが、日本は同様に商用車メーカーを抱える韓独より普及が遅い。今後のFC商用車両の市場投入も見据え、これまでの支援に加え、より一層の政策的対応が必要。

FC商用車の普及に向けた経済産業省等の主な取組

◆ FC商用車の導入支援（商用車等の電動化促進事業）

ディーゼル車両等との差額の3/4を起点として、安全・安心のための取組状況等を評価した結果等に応じて増減させた金額を補助（国土交通省、環境省、経済産業省の連携事業）

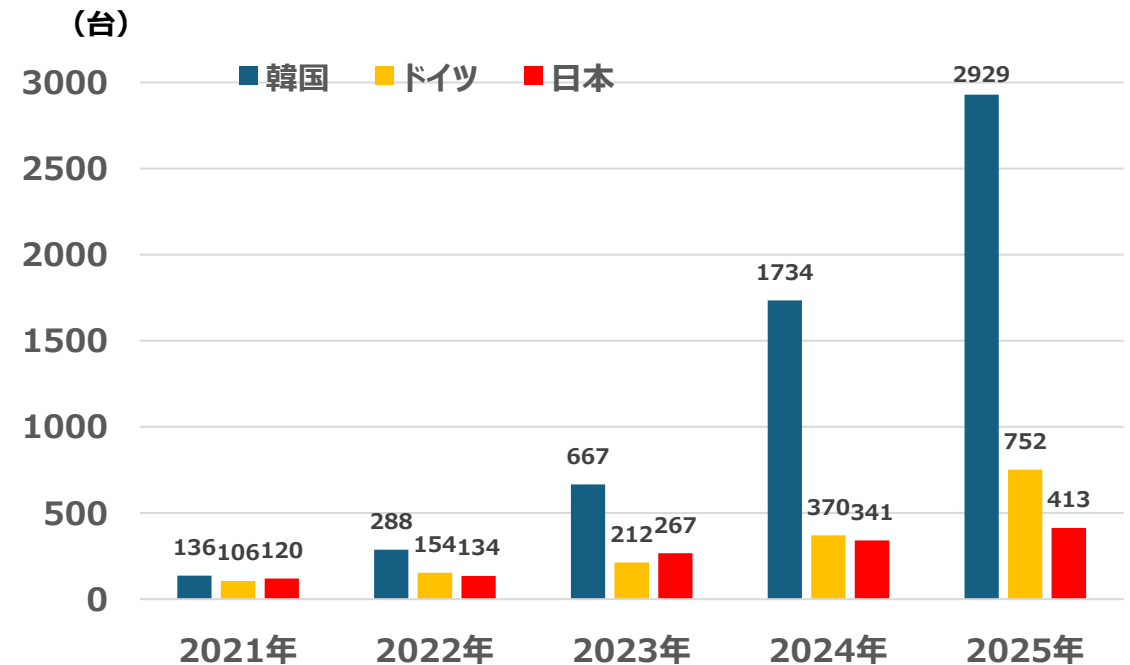
◆ 商用車向け水素ステーションへの支援（充電・充てん設備等導入促進補助金）

水素ステーションの整備費および運営費を補助。2024年度補正予算以降、重点地域における、特に大型商用車に対応可能な水素ステーションの整備や運営へ手厚く支援。

◆ 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）

2022年度～2029年度にかけ、FCトラック300台（小型250台、大型50台程度）を用いて、東京ー福島、東北ー関東ー関西（幹線輸送）で実証を行い、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を目指す。

FC商用車の累計販売・登録状況（日韓独比較）



（注）日本は当該年度末、韓独は当該年12月における累計の販売/登録台数。日韓はFCトラック、FCバス及びそれらをベースにした改造車両（清掃車）を、独はEAFOのFCEV RegistrationsのうちM2・M3バスおよびN2・N3トラックを対象に集計している。

（出所）国内事業者提供情報、韓国政府及びEUホームページ掲載情報等をもとに作成。

(参考) 海外におけるFC商用車の普及拡大策

- EU諸国や韓国など、FC商用車の社会実装が進む国・地域では、FC商用車の導入支援や商用車向け水素ステーションの整備支援に加え、排出規制やインセンティブ措置も組み合わせ、規制と支援の両輪で政策的な取組が進捗。

EUや加盟国におけるFC商用車等普及策の例

- 幹線道路ネットワーク上の水素ステーション整備支援
 - ✓ EU規則により、加盟国は2030年末までに幹線コアネットワーク上に**最大200km間隔で公的に利用可能な水素ステーション**（1日1トン以上を充てん等の要件有り）を**1か所設定**する必要。その実現に向け、2025年には73か所の**水素ステーション整備支援**を決定。
- 大型商用車のCO2排出規制
 - ✓ 2024年改正の大型商用車の新車平均CO2排出量規制では、商用車メーカーに対し、**ゼロエミッション車（EV、FC車等）等の活用**により、**2019/2020年基準比で2040年90%削減等**を求める。
- 公共調達におけるクリーン車両の最低比率設定
 - ✓ Eu指令により、バスやトラックを含め、**公共調達において、クリーン車両（FC車含む）の最低比率の設定**（例：フランスでは2026~30年にトラックで15%、バスで61%）を**加盟国**に求める。
- ゼロエミッション車への道路通行料等におけるインセンティブ措置
 - ✓ ドイツでは、4.25t超のゼロエミッション商用車についても2031年6月3日まで**道路通行料が免除**。オーストリアでは、3.5t超車両にCO₂排出クラス別の通行料を導入し、**ゼロエミッション車は最安**。

韓国におけるFC商用車等普及策の例

- FC商用車の導入支援・水素ステーション整備支援
 - ✓ 2026年に、FC車7,820台の普及に国費5,762億ウォン（約650億円）を投入予定。このうち商用車向けとして、**水素バス1,800台、貨物・清掃車20台を支援**。水素ステーション整備にも国費1,897億ウォン（約210億円）を投じ、**2030年に660基以上を目指す**
※2025年末時点で水素ST461基268か所、うち商用車向け146基65か所存在。
- 大型商用車のCO2排出規制
 - ✓ 2027年以降、総重量**15トン以上の大型貨物車等から段階的にCO2排出削減目標が義務化**。2030年までに2021~2022年平均比で**30%削減**が求められる予定（現在、改正案のパブコメ中）。
- 民間事業者による大胆な需要創造
 - ✓ 2025年1月には、韓国環境部がワンダーモビリティ、サムスン物産、現代自動車等と**通勤等のバスへのFC車導入拡大に関するMOUを締結**。ワンダーモビリティは2030年までに累計2,000台の導入を目指す。
- EV・FC車への道路通行料等におけるインセンティブ措置
 - ✓ EV・FC車の普及拡大や大気汚染対策、CO2削減等を目的として、**EV・FC車向けに50%の高速道路通行料割引**を2017年に導入。2024年12月に、実施期限を2027年末まで延長。
※割引率は2025年に40%、2026年に30%、2027年に20%へ段階的に縮小。

(参考) 省エネ法における運輸部門の非化石エネルギー転換に関する措置

「第6回モビリティ水素官民協議会
(2024年9月12日)」資料4
を基に作成

- 2023年4月に改正省エネ法が施行。省エネに加えて、非化石エネルギーへの転換を法目的に追加。
- 運輸部門については、輸送事業者及び荷主に関して、2030年度の目標目安を含む非化石エネルギーへの転換に係る判断基準を策定。また、特定輸送事業者及び特定荷主に対しては、非化石エネルギーへの転換に係る中長期計画の提出及び定期の報告の義務を設けた。

		トラック		バス	タクシー
	対象	車両総重量 8トン以下	同 8トン超	重量に依らない	
運送会社への規制	特定輸送事業者*1	2030年度におけるトラックの非化石エネルギー自動車*3の割合を5%とする。	(今後、検討) ※ 荷主による自主的な目標の検討を促す観点から、2023年度の中長期計画から報告可能。	2030年度におけるバスの非化石エネルギー自動車の割合を5%とする。 ※ バスはトラックと異なり、重量に依らず目標を設定。	2030年度におけるタクシーの非化石エネルギー自動車の割合を8%とする。
荷主への規制	特定荷主*2	2030年度における自家用及び荷主専属用輸送で使用する貨物自動車の台数に対する非化石エネルギー自動車の台数の割合を5%とする。	(今後、検討) ※ 2023年度の中長期計画から報告可能。	—	—

*1：他人又は自らの貨物を輸送している者及び旅客を輸送している者のうち、輸送区分ごとに保有する輸送能力が、一定基準以上（トラック200台、バス200台、タクシー350台等）である者

*2：自らの貨物輸送量が、3,000万トンキロ以上である者

*3：非化石エネルギー自動車とは、EV、水素自動車（FCV含む）、PHEV、専らバイオ燃料・合成燃料を使用した車。HEV（ハイブリッド自動車）は、非化石エネルギー自動車と捉えることはできないが、運輸部門の省エネルギーに極めて重要な役割を果たすことから、HEVの台数も非化石エネルギーへの転換の取組の評価を行うに当たっての参考事項として考慮する。