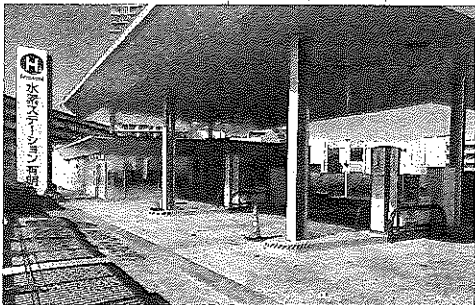


# 大型水素供給所 50カ所へ

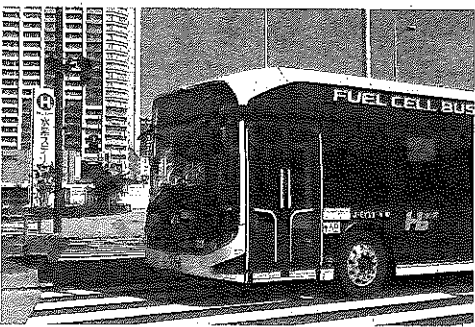
東京都は水素エネルギーの普及促進策としてトラックやバスなど商用車向けの支援に重点を置く。水素で走る燃料電池車(FCEV)が乗用車中心に広がるとの想定を一部見直した。商用FCEVに対応できる大型水素ステーション(SST)を2030年までに都内50カ所に整備する。

都のエネルギー施策の方向性を検討する「東京都エネルギー問題アドバイザリーボード」で新たな方針を示した。大型水素SSTは一般的に1時間あたりの供給能力が500立方メートル以上とされ、バスやトラックなどの大きな車体にも対応できる。現在都内にある大型水素SSTは5カ所。岩谷産業などが手掛け、江東区や品川区といった臨海部に多い。都は国の制度と

## 都、バスやトラック支援



大型水素ステーションはバスやトラックにも対応できる(11月、東京都江東区)



大型水素ステーションの近くを走行する燃料電池バス

## 普及促進策、一部見直し FCEV、商用車に重点

合わせて10億円を上限に整備費を全額助成し、運営費も手厚く助成する。最近では江東区の約1500平方メートルの都内に新たな大型水素SSTを25年度以降整備することも決めている。今後も重点エリアを決めて整備計画を進める。従来は乗用車のFCEV普及を見込み、中小規模の水素SSTを30年までに都内150カ所に網羅的に整備する方針だった。しかし22年時点の水素SSTは20カ所ほどにとどまり、150カ所という目標も宙に浮きつつあった。同計画を「撤回するわけではない」(都産業労働局)が、見直しを迫られた格好だ。

背景には環境車を巡る市場の変化がある。国内の自動車メーカーは乗用車では電気自動車(EV)の拡大を目指し、FCEVは商用車を中心とする戦略に落ち着きつつある。乗用車と比べて稼働時間が長いトラックなどにはEVよりもFCEVの方が適しているともされる。FCEVと水素SSTは「ニフトリが先か、卵が先か」の関係に例えられてきた。都は「ニフトリも、卵も」(都庁幹部)の姿勢で、供給を担う水素SSTの整備と並行して商用FCEVの普及支援にも力をいれる。

燃料電池(FCE)バスは1台あたり5000万円の上限で導入を支援するほか、助成を受ける企業が水素SSTを整備する場合には1台あたり2000万円を上乗せする。FCE小型トラックは1台あたり上限1300万円まで助成する。都によると8月末時点で都内にはFCEバスが約100台、FCEトラックが約30台導入されている。3年ごろにはバス約300台、小型トラック約3500台、大型トラック約1000台の規模になると想定する。都は

FCEゴミ収集車やFCEフォークリフトなど多様な場面への社会実装も始めている。都は運輸に限らず産官

民のあらゆる分野での水素活用を見据え、地下水管パイプライン網構築に向けた調査も23年度に着手した。大型水素SSTはパイプラインの結節点にもなり、その整備拡大は都の水素戦略の試金石となりそうだ。(久保田皓貴)