

平成 26 年 8 月 26 日 (火) 14 : 00 ~ 15 : 30
産業貿易センター B 102 会議室

かながわ次世代自動車普及推進協議会

「平成 26 年度第 1 回燃料電池自動車 (F C V) 部会」

次 第

1 議題

「神奈川県における水素社会実現に向けたロードマップ」
の策定について

2 その他

平成26年度 第1回燃料電池自動車（FCV部会） 出席者名簿

	団体名等	部署・役職	氏名
自動車 メーカー	トヨタ自動車(株)	流通企画部 課長	高橋 靖夫
	日産自動車(株)	渉外部 担当部長	堀江 浩史
	富士重工業(株)	スバル技術研究所 担当部長	樋渡 穰
	本田技研工業(株)	日本本部 営業企画部 商品ブランド課	鈴木 哲也
水素・電気 供給事業者	岩谷産業(株)		ご欠席
	コスモ石油(株)		ご欠席
	J X 日鉱日石エネルギー(株)	中央技術研究所 R & D 企画グループ	斎藤 彰
	大陽日酸(株)	開発・エンジニアリング 本部 プロジェクト推進統括部水素ステーションプロジェクト	渡辺 昇
	東京ガス(株)	技術戦略部 水素ステーショングループ渉外チーム	石塚 敦之
	日本エア・リキード(株)	アドバンスト・ビジネス&テクノロジー事業部	下園 仁志
水素関連 企業	(株)鈴木商館	営業本部 総合営業部 マネージャー	加藤 伸一
	(株)タツノ	研究開発本部 研究部 エキスパートグループ 主幹	片桐 博志
	千代田化工建設(株)	水素チェーン事業推進ユニットチームリーダー	大島 泰輔
	トキコテクノ(株)	新エネルギー部長	小笠原 恒治
	那須電機鉄工(株)		ご欠席
	三菱化工機(株)	新事業本部 経営企画G HyGeiaT部長代理	谷口 浩之
その他	(株)ケイエスピー	代表取締役社長	内田 裕久
行政	経済産業省 資源エネルギー庁（オブザーバー）	省エネルギー・新エネルギー部 新エネルギー対策課燃料電池推進室 係長	藤本 隆顕
	横浜市	環境創造局交通環境対策課長	坪井 豊
	川崎市	環境局環境対策部交通環境対策課長	竹間 雅人
	相模原市	環境経済局環境共生部環境政策課 担当課長	柿山 清美
県	産業労働局産業・エネルギー部	スマートエネルギー課長	村上 剛史

座席表 (H26.8・26F C V 部会) 産業貿易センター B102号室

ホワイトボード

柱

柱

陪席者

陪席者

千代田化工

タツノ

鈴木商館

日本エア・リキ

トキコテク、
三菱化工

K S P

横浜市

川崎市

川崎市

相模原市

相模原市

東京ガス
大陽日酸

J X E

ホンダ

富士重工業

日産

トヨタ

資源エネ庁

陪席者

陪席者

陪席者

陪席者

柱

柱

スマエネ課

スマエネ課長

報道

報道

廊下側

出入口

(傍聴)

○ ○ ○
○ ○ ○
○ ○

○ ○ ○
○ ○ ○

県版ロードマップ策定に向けたスケジュール案

- 8月26日(火)(本日) 第1回FCV部会

事務局より「骨子案」の提示、意見交換

「素案」の作成(骨子案への意見照会を同時進行で実施)

- 「素案」メールによる意見照会実施

9月中旬期限

(事務局において意見集約、「成案」とりまとめ)

- 10月初旬 「第1回協議会」にて「成案」了承

- 10月10日(金) 公表

10月10日(金)

「第40回県・横浜・川崎・相模原四首長懇談会」 開催

本日（8月26日（火））FCV部会における論点

内容：県版ロードマップ（骨子案）の内容について

論点 1 本県における水素エネルギー導入の意義について

- ・骨子案の記載内容に加筆すべき視点等はないか？

論点 2 時間軸の設定の仕方

- ・他に時間軸設定の方法はないか？

論点 3 視点の設定

- ・「需要」「供給」「社会受容性」という視点の設定は適切か？

論点 4 視点ごとの項目の設定

- ・それぞれの視点に掲げた項目（例：需要であれば、燃料電池自動車（バス、タクシー、産業用車両）、定置用燃料電池、水素発電）の設定は適切か？

論点 5 数値目標の設定について

- ・FCV普及台数、水素ステーション整備数の設定は可能か？
（国ロードマップでは合意に至っていない）
- ・数値目標の設定は適切か？（考え方は別紙参照）

論点 6 その他意見（自由意見交換）

神奈川の水素社会実現ロードマップ

(骨子案)

平成 26 年 月

かながわ次世代自動車普及推進協議会

神奈川の水素社会実現ロードマップ

目次

第1章 総論

第1節 策定趣旨

- (1) 国の「水素・燃料電池戦略ロードマップ」策定
- (2) 県版ロードマップ作成の意義

第2節 取組の方向性

- (1) 基本方針
- (2) 段階的な取組

第2章 各論

第1節 水素需要

- (1) 燃料電池自動車（バス・タクシー・産業用車両含む）
- (2) 定置型燃料電池
- (3) 水素発電

第2節 水素供給

- (1) 水素ステーション
- (2) 水素サプライチェーンの構築

第3節 社会受容性の向上

第3章 ロードマップに沿った取組の推進体制及び管理

第1節 取組の推進体制

第2節 今後の管理

第1章 総論

第1節 策定趣旨

(1) 国の「水素・燃料電池戦略ロードマップ」の策定

国の「エネルギー基本計画（第4次）」に示されているとおり、水素社会の実現は、水素利用製品や関連技術・設備を製造する事業者のみならず、インフラ関係事業者、石油や都市ガス、LPガスの供給を担う事業者なども巻き込みながら、国や自治体も新たな社会の担い手として能動的に関与していくことで初めて可能となる大事業である。

このため、国は水素社会の実現に向けたロードマップを平成26年6月23日に策定し、この中で、水素社会の実現に向けた技術面の課題やコスト面、制度面、インフラ面といった課題の解決に向け、国や自治体、企業といった関係者が協力して取り組むこととしている。

(2) 県版ロードマップ策定の意義

本県におけるエネルギー施策の方向性を示した「かながわスマートエネルギー計画」では、基本政策に「分散型電源の導入拡大」を掲げ、水素エネルギーの導入拡大を図ることを明記している。

その背景として、まず本県における、自動車産業は神奈川の経済と雇用を支えている基幹産業であることから、燃料電池自動車の市場の創出は多くの関連企業に波及効果を及ぼすものであり、県内の地域経済の発展という観点から極めて重要である。

もう一つは、京浜臨海部の石油精製所等における40億Nm³程度（全国1/4）とも言われる副生水素など、本県が水素供給の高いポテンシャルを有していることに加え、県内には水素供給設備メーカーをはじめ、多くの水素関連企業が集積しているなど、水素の利活用を考える上で適した事業環境が整っている。

こうしたことから、本県において燃料電池自動車をはじめとする水素エネルギー導入の意義は極めて大きいものと考えられる。

今後、水素社会の実現に向け、多岐にわたる課題の解決を図るためには、関係者間の共通の目標を定め、それぞれの立場で協力しながら取り組むことが重要である。

そこで、本県においても、燃料電池自動車等を中心に水素エネルギーの普及促進に向け関係者で協議を行う「かながわ次世代自動車普及推進協議会」において、「神奈川の水素社会実現ロードマップ」（以下「県版ロードマップ」という。）を策定し、水素社会の実現に向け、民間関係事業者及び行政が一体となって取り組んでいくこととする。

第2節 取組の方向性

(1) 基本方針

水素社会の実現には、水素の利用用途の拡大により、安定的で大規模な「需要」を確保するとともに、需要に対応した安定性、経済性、環境性が共立する「供給」体制を構築していくことが必要である。

また、その前提として、水素が広く県民から受け入れられるためには、普及啓発活動等による「社会受容性」の向上が不可欠である。

こうしたことから、本ロードマップでは、2040年までの長期を見通しながら、「需要」「供給」「社会受容性」について段階的に取り組んでいく施策の方向性を示す。

(2) 段階的な取組

2015年～

(需要面)

2020年開催のオリンピック・パラリンピック東京大会における水素の利活用を見据え、周辺自治体と連携し、燃料電池自動車等の輸送用途を中心とした水素需要の拡大に取り組む。家庭用燃料電池については、自立的普及の開始を目指す。

(供給面)

燃料電池自動車等の導入に拡大に不可欠な水素ステーションの整備にあたり、定置式水素ステーションに加え、移動式水素ステーションの効率的な運用により初期の水素供給態勢を確保する。

(社会受容性)

燃料電池自動車や、既存の水素ステーション等を活用した普及啓発活動により、主に水素エネルギーに対する安全面での不安の払拭に取り組み、水素エネルギーが県民に受け入れられる素地を作る。

2020年～

(需要面)

燃料電池自動車は、ニーズに応じた車種や、用途の拡大により引き続き水素需要の拡大を図る。家庭用燃料電池はコスト低減努力によるさらなる普及拡大を図るとともに、業務・産業用燃料電池については市場拡大に取り組む。

(供給面)

京浜臨海部における副生水素の供給ポテンシャル等を活用するための水素供給ネットワークの構築に向けた取組を進めるとともに、2030年代における海外の未利用エネルギー由来の水素の利活用を見据え、有機ハイドライド法や、液体水素等、輸送・貯蔵の開発・実証を進める。

(社会受容性)

水素エネルギーの有用性や、利活用の可能性について積極的な普及啓発を行い、県民が水素社会実現の意義を実感できるようにする。

2030年～

(需要面)

燃料電池自動車、家庭用燃料電池、産業用・業務用燃料電池の自立的な普及拡大を図るとともに、発電事業における水素の本格利用による大規模な水素需要を喚起する。

(供給面)

需要に対応した安価で安定的な水素供給体制の確立に向け、海外での未利用エネルギーの由来水素の製造、輸送・貯蔵の本格化を図るとともに、2040年代における再生エネルギー由来の水素製造の本格化を見据えた開発・実証を進める。

(社会受容性)

県民が、水素エネルギーに対し特別なものとして意識することなく、身近な存在として生活のなかで利用する姿を目指した普及啓発活動を展開する。

2040年頃

(需要面)

家庭、産業分野等、我々の生活のありとあらゆる場面で身近に水素エネルギーが利用される社会の実現を目指す。

(供給面)

再生エネルギー由来の水素製造の本格化により安定性、経済性、環境性が同時に実現された水素供給体制の構築を図る。

第2章 各論

第1節 水素「需要」の拡大

(1) 燃料電池自動車(バス・タクシー、産業用車両を含む)

ア 目標

(目標設定の考え方)

燃料電池実用化推進協議会(FCCJ)の「FCVと水素ステーションの普及に向けたシナリオ」(2010年3月)の、2025年時点でFCV200万台程度の普及シナリオをもとに、2025年の本県における普及目標台数を100,000台と設定し、その時点に至るまでの通過点として、市販開始後5年で10,000台の普及目標を設定した。

燃料電池自動車の県内普及台数

(2020年) 10,000台

(2025年) 100,000台

イ 普及に向けた課題

車両価格の低下

購入者の負担軽減

水素供給インフラ(水素ステーション)の整備

燃料電池自動車に対する認知度や理解の向上

普及啓発のための公共交通機関への集中的導入

ニーズに応じた車種や用途の拡大

燃料電池自動車の基本性能(耐久性、燃費性能)の向上

ウ 本県の特長(強みや可能性)

・全国トップの電気自動車の導入実績があり、他地域に比し、次世代自動車への関心や、認知度が高い。

・京浜臨海部の冷凍冷蔵倉庫や、県央地域において整備が進む大型物流拠点は、FCフォークリフト等、産業用車両の導入実証フィールドとして適している。

エ 普及に向けた取組の方向性(課題に対する主な取組と役割分担)

課題 車両価格の低下

・燃料電池システム等のコスト低減による車両価格低減に向けた努力[民間]

・車両基本性能の向上に向けた技術開発[民間]

課題 購入者の負担軽減

- ・初期需要創出に向けた支援策（購入費補助、税制優遇）の検討 [国・県・政令市]

課題 水素供給インフラ（水素ステーション）の整備
次節の水素「供給」において整理

課題 燃料電池自動車に対する認知度や理解度の向上

- ・燃料電池自動車の普及啓発 [民間・県・政令市]
- ・公用車への導入と普及啓発への利活用 [県・政令市]

課題 普及啓発のための公共交通機関への集中的導入

- ・地域交通（バス・タクシー等）への導入に向けた検討、働きかけ
[民間・県・政令市]

課題 ニーズに応じた車種や用途（フォークリフト等の産業用車両）の拡大

- ・車種、用途拡大に向けた技術開発 [民間]
- ・産業用車両等への導入拡大に向けた取組の検討、働きかけ [民間・県・政令市]

課題 燃料電池自動車の基本性能（耐久性、燃費性能）等の向上

- ・車両基本性能の向上に向けた技術開発 [民間]

[参考] 国の目標（「水素・燃料電池戦略ロードマップ」）

- ・2015年までに燃料電池自動車市場投入。2016年バス市場投入。
さらにフォークリフト、船舶等への用途拡大。
- ・燃料電池自動車の車両価格 2025年頃に同車格のハイブリッド車と
同等価格の実現

(2) 定置用燃料電池

ア 目標

(目標設定の考え方)

国の普及台数目標である 2020 年 140 万台をもとに、本県世帯数を勘案して「かながわスマートエネルギー計画」で次の目標を定めている。

家庭用燃料電池の県内普及台数 (2017 年) 42,000 台

イ 普及に向けた課題

経済性の向上 (イニシャルコスト低下、ランニングコストの向上)
家庭用燃料電池の導入者の負担軽減

ウ 本県の特長 (強みや可能性)

- ・家庭用燃料電池の大手システムメーカーが県内に立地し、補機類の供給も県内企業が担っている。
- ・港湾施設等における非常用対策・BCP対策として、業務用・産業用燃料電池の導入ニーズが高まっている。

エ 普及に向けた取組の方向性 (課題に対する主な取組と役割分担)

課題 経済性の向上 (イニシャルコストの低減、ランニングコストの向上)

- ・燃料電池スタックや補機のコスト低減に向けた技術開発 [民間]
- ・メンテナンスに係るコストや期間の短縮 [民間]
- ・コスト低減を目的とする新規事業者参入促進
技術開発等に関するマッチング機会創出 [県・政令市]

課題 家庭用燃料電池の導入者の負担軽減

- ・家庭用燃料電池の導入支援 [国・県・政令市]

[参考] 国の目標 (「水素・燃料電池戦略ロードマップ」)

・家庭用燃料電池

普及台数

(2020年) 140万台 (2030年) 530万台

エンドユーザー負担額 (設置工事費込)

(2020年) 7、8年で投資回収可能な金額

(2030年) 5年で投資回収可能な金額

・業務・産業用燃料電池

2017年に発電効率が比較的高いSOFC(固体酸化物形燃料電池)型の市場投入

(3) 水素発電

ア 目標

2015年に川崎臨海部における世界で初めての商業ベースの水素発電設備の稼働

イ 普及に向けた課題

発電事業用水素発電の導入に関する具体的な検討

ウ 本県の特徴（強みや可能性）

- ・川崎臨海部における水素ネットワークの構築に向け、大量の水素を供給できる体制の整備とともに、2015年を目処に世界で初めての「水素発電所」実用化の取組みが進められている。

エ 普及に向けた取組の方向性(課題に対する主な取組と役割分担)

課題 発電事業用水素発電の導入に関する具体的な検討

- ・導入に向けた関係者間の継続的な検討 [民間・県・政令市]

[参考] 国の目標（「水素・燃料電池戦略ロードマップ」）

（2020年頃） 自家発電用水素発電の本格導入開始

（2030年頃） 発電事業用水素発電の本格導入開始

第2節 水素「供給」体制の構築

(1) 水素ステーション

ア 目標

(目標設定の考え方)

先述の燃料電池自動車の普及目標をもとに、2025年までを水素ステーションの先行整備期間と位置づけ、車両の普及初期における低稼働期間への対応として、移動式水素ステーションの効率的な運用による水素供給態勢を確保する。

2025年以降は、水素ステーション事業が成立する時期と捉え、1ステーションあたり2,000台以上の燃料電池自動車の顧客が確保されることを前提とした普及目標とした。

水素ステーション整備数	
(2015年) 定置式水素ステーション 5か所	移動式水素ステーション 5運用地
(2020年) 定置式水素ステーション 10か所	移動式水素ステーション 5運用地
(2025年) 定置式水素ステーション 50か所	

イ 普及に向けた課題

- 水素ステーションの整備、運営コストの低減
- 水素ステーションの低稼働率期間への対応
- 水素ステーションの戦略的整備
- 水素ステーション事業への新規参入の促進

ウ 本県の特長(強みや可能性)

- ・本県内に水素集中製造設備等の整備が予定されており、県内水素ステーションへの確実な水素供給体制が確保出来る。
- ・国内の主要な水素供給機器、輸送・貯蔵インフラ素材メーカー等が県内に立地しており水素供給インフラ整備や維持・管理にあたっての高い技術力の発揮が期待できる。

エ 普及に向けた取組の方向性(課題に対する主な取組と役割分担)

課題 水素ステーションの整備、運営コストの低減

- ・規制見直し等に関する国への働きかけ [県・政令市]
- ・整備、運営コスト等への支援のあり方検討 [民間・政令市]
- ・コスト低減を目的とする新規事業者参入促進
技術開発等に関するマッチング機会創出 [県・政令市]

課題 水素ステーションの低稼働率期間への対応

- ・ 移動式水素ステーションの利活用による水素供給態勢の確保 [民間]
- ・ 同上の効率的な運用に向けた支援 [県・政令市]
- ・ 地域と連携した水素サプライチェーン構築に向けた検討 [民間・県・政令市]

課題 水素ステーションの戦略的整備

- ・ 自動車メーカーとインフラ事業者との協力による水素ステーションの効果的な整備に向けた検討 [民間・県・政令市]

課題 水素ステーション事業への新規参入の促進

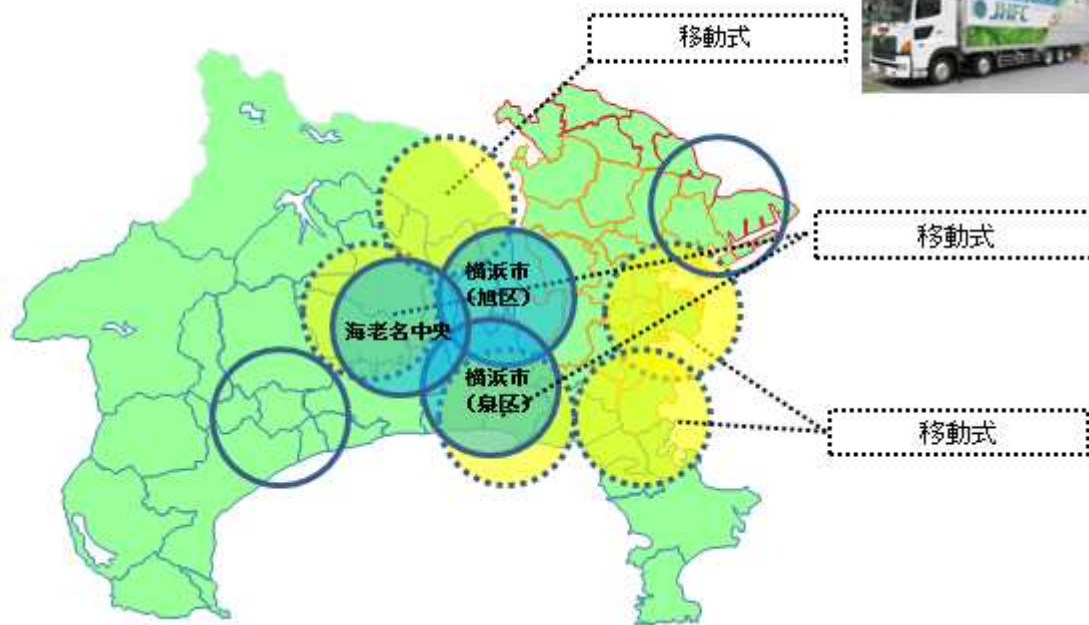
- ・ 新規参入への働きかけや、水素ステーション事業のあるべき姿に関する検討の場づくり [民間・県・政令市]

[参考] 国の目標 (「水素・燃料電池戦略ロードマップ」)

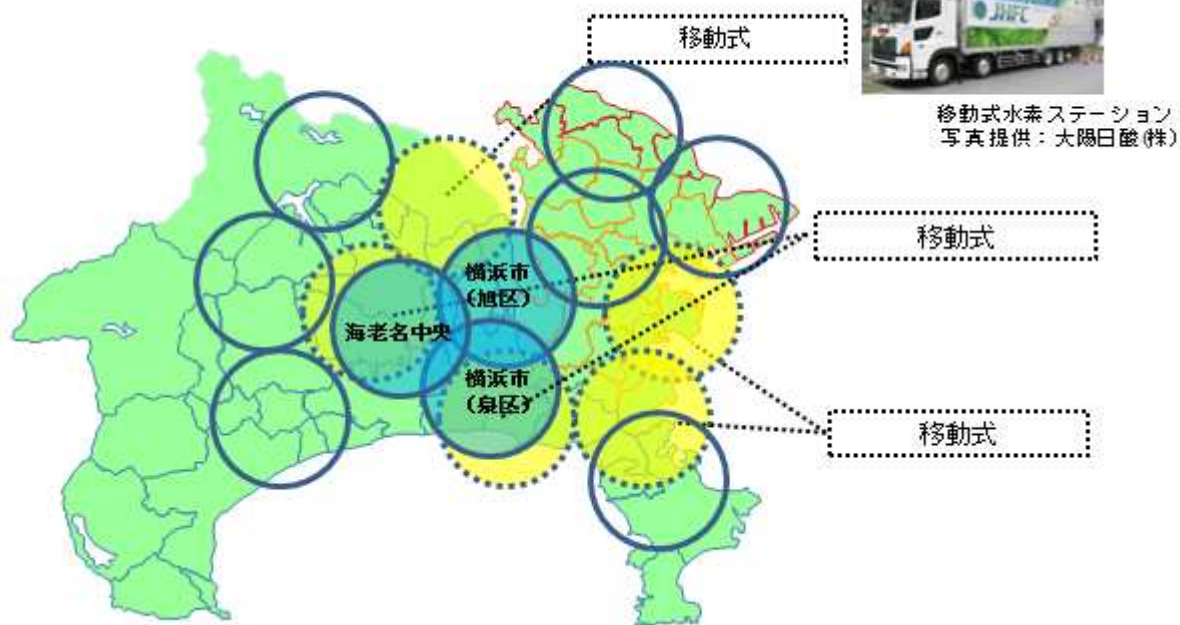
- ・ 水素ステーション整備数
(2015 年) 四大都市圏を中心に 100 箇所程度の水素供給場所の確保
- ・ 水素価格
(2015 年) ガソリン車の燃料と同等以下
(2020 年) ハイブリッド車と同等以下

(参考) 水素ステーションの整備イメージ

【2015年における水素の供給体制イメージ】



【2020年における水素の供給体制イメージ】



(2) 地域の特性を活かした水素サプライチェーンの構築

ア 目標

- 京浜臨海部等における副生水素を活用した水素の「地産地消」の実現

イ 普及に向けた課題

パイプライン等の水素供給インフラの整備

ウ 本県の強みと可能性

- ・京浜臨海部に集積する石油化学工業等の企業、工場等の持つ副生水素の供給ポテンシャルと、近隣地域における水素需要とを結びつけることで、水素の「地産地消」モデルが実現する可能性がある。

エ 普及に向けた取組の方向性

課題 パイプライン等の水素供給インフラの整備

- ・既存インフラの利活用によるエネルギー融通の取組促進 [民間]
- ・企業間連携促進や、事業の可能性検証 [民間・県・政令市]

第3節 水素に対する「社会受容性」の向上

ア 目標

- 水素社会の実現の意義に対する県民意識の醸成
- 県民が水素エネルギーを身近な存在として特別に意識することなく利用する姿

イ 普及に向けた課題

水素エネルギーの安全性等に関する不安の払拭
燃料電池自動車や水素ステーションに対する認知度や、理解の向上

ウ 本県の強みと可能性

- ・全国トップの電気自動車の導入実績があり、他地域に比し、次世代自動車への関心や、認知度が高く、次世代自動車普及の素地がある。
- ・県内大学を中心とした産学公連携による取組が進められており、大学の持つ教育機能等を活かした継続的な普及啓発活動の展開が期待される。

エ 普及に向けた取組の方向性(課題に対する主な取組と役割分担)

課題 水素エネルギーの安全性等に関する不安の払拭

- ・既存の水素ステーションを活用し、安全対策等の理解の向上に資する普及啓発活動の実施 [民間・県・政令市]
- ・水素ステーション周辺住民の理解を得るための調整機能の発揮 [県・政令市]

課題 燃料電池自動車や水素ステーションに対する認知度や、理解の向上

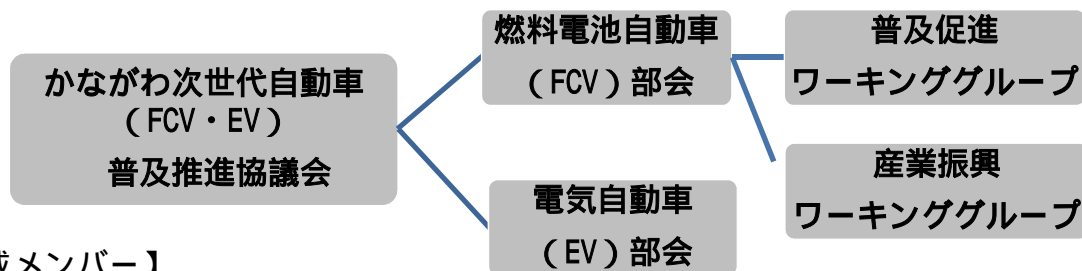
広報媒体等を活用した積極的な PR [民間・県・政令市]

- ・公用車として導入した燃料電池自動車を活用した普及啓発 [県・政令市]
- ・教育機能を活用した次世代を担う人材への積極的な普及啓発 [大学・研究機関等]

第3章 ロードマップに沿った取組の推進体制及び管理

第1節 推進体制

かながわ次世代自動車普及推進協議会 【設置日】 平成25年8月30日



【構成メンバー】

区分	会員	F C V 部会	E V 部会	備考
自動車メーカー	トヨタ自動車株式会社	○	○	
	日産自動車株式会社	○	○	
	富士重工業株式会社	○	○	
	本田技研工業株式会社	○	○	
	マツダ株式会社		○	
	三菱自動車工業株式会社		○	
電池メーカー	エリーパワー株式会社		○	
	オートモーティブエナジーサプライ株式会社		○	
水素・電気供給事業者	岩谷産業株式会社	○		
	コスモ石油株式会社	○		
	J X日鉱日石エネルギー株式会社	○		
	大陽日酸株式会社	○		
	東京ガス株式会社	○		
	東京電力株式会社		○	
	日本エア・リキード株式会社	○		
水素関連事業者	株式会社鈴木商館	○		
	株式会社タツノ	○	○	
	千代田化工建設株式会社	○		
	トキコテクノ株式会社	○	○	
	那須電機鉄工株式会社	○		
三菱化工機株式会社	○			
その他	株式会社ケイエスピー	○	○	
行政	経済産業省製造産業局自動車課	○	○	
	横浜市	○	○	
	川崎市	○	○	
	相模原市	○	○	
県	産業労働局エネルギー部スマートエネルギー課	○	○	部会長

第2節 今後のロードマップの管理

国ロードマップと同じく、県ロードマップも2040年頃を見据えた超長期の取組を描いたものであることから、社会情勢や、規制見直し、技術開発動向等を踏まえ上記協議会において検討を経て適宜内容の更新について図っていくものとする。

国の「水素・燃料電池戦略ロードマップ

県版ロードマップ策定の意義

「かながわ次世代自動車普及推進協議会」において以下「県版ロードマップ」という。)を策定し、水素社会の実現に向け、民間関係事業者及び行政が一体となって取り組んでいく

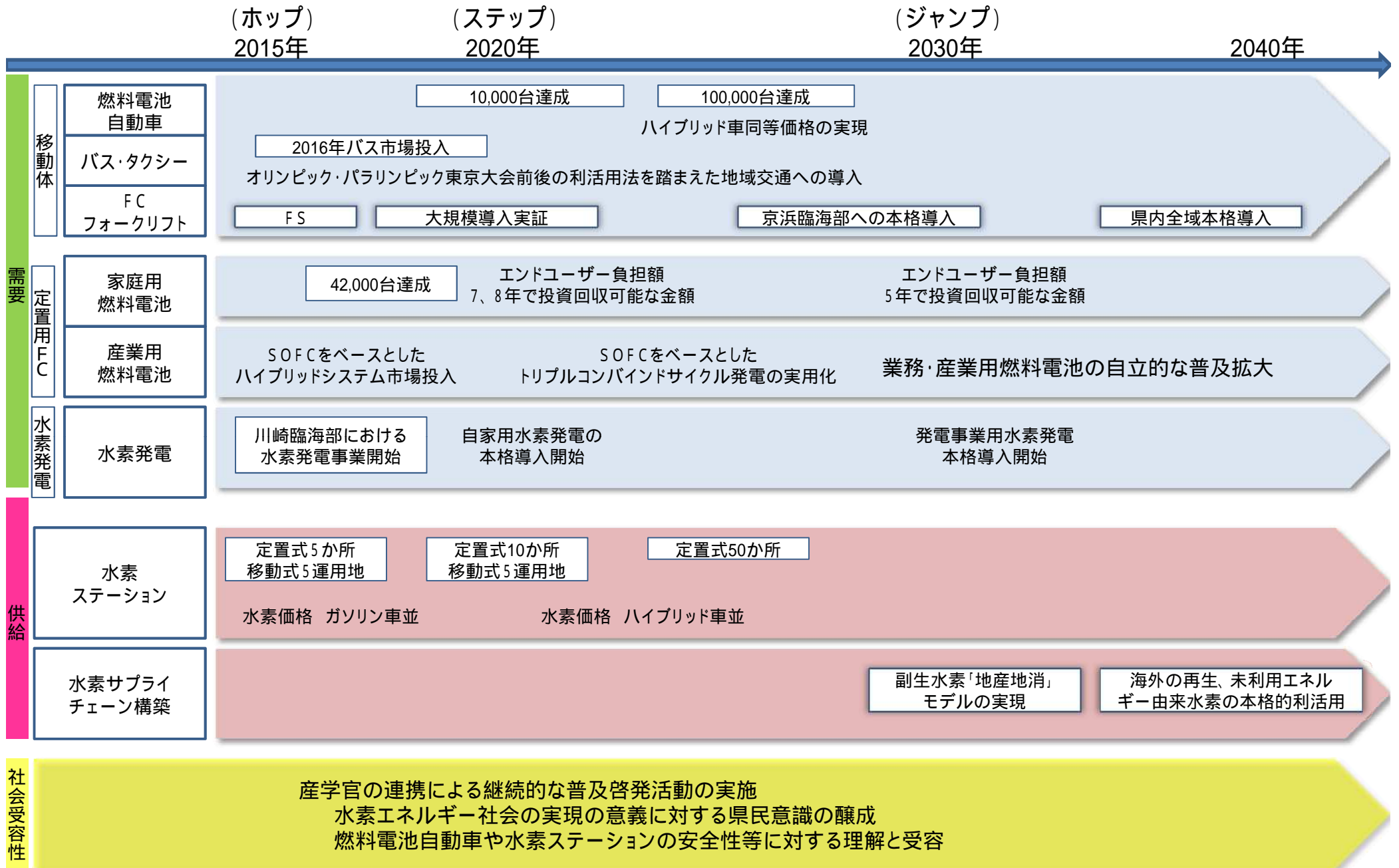
取組の方向性

段階	取組の方向性
2015年	【需要面】 【供給面】
2020年	【需要面】 【供給面】
2030年	【需要面】 【供給面】
2040年頃	【需要面】 【供給面】

段階的な取組の内容

	1 需要	2 供給	3 社会受容性
2015年	FCV等移動体関連 FCV累計10,000台普及	水素ステーション ・定置式5 移動式5	社会受容性 ・FCVや水素ステーションの安全性対策等に対する理解と受容性の向上
2020年	定置型蓄電池 ・家庭用 42,000台普及(2017年)	水素発電 ・川崎臨海部での水素発電設備整備	サプライチェーン ・海外からの安価な水素調達
(2025年)	FCV累計100,000台普及	水素ステーション ・定置式10 移動式5	社会受容性 ・水素エネルギー社会の実現の意義に対する県民意識の醸成
2030年		水素ステーション ・定置式50	社会受容性 ・副生水素利活用による「地産地消」モデルの実現
2040年			社会受容性 ・未利用エネルギー利活用本格化

神奈川県における水素社会実現に向けたロードマップ



神奈川県におけるFCV普及目標及び水素ステーション整備目標の考え方（案）

基本的考え方

○FCV普及目標については、国のFCCJシナリオの考え方をもとに、2025年時点での普及目標台数を10万台と設定し、その時点に至るまでの普及見込みを下記のとおり設定した。

○水素ステーション数については、FCV発売後概ね10年は先行整備期間とするが、2025年以降はステーションビジネスが成立（1ステーションあたり2,000台のFCV顧客）することを前提とした整備目標とする。

年次	出来事	年間販売台数	新車に占める割合	累計台数	水素ST整備目標
2015		100	0.04%	100	定置式5 移動式5
2016		200	0.07%	300	
2017	FCV 3社出揃	700	0.26%	1,000	
2018		1,250	0.46%	2,250	
2019		2,250	0.83%	4,500	
2020	東京五輪	5,500	2.04%	10,000	定置式10 移動式5
2021		10,000	3.70%	20,000	
2022		15,000	5.56%	35,000	
2023		18,000	6.67%	53,000	
2024		22,000	8.15%	75,000	
2025		25,000	9.26%	100,000	定置式50 水素ステーション事業の成立 1STあたり2,000台
2026		26,000	9.63%	126,000	FCCJシナリオ 2025年の全国普及目標200万台×自動車保有台数に占める本県の割合5%
2027		27,000	10.00%	153,000	
2028		28,000	10.37%	181,000	
2029		29,000	10.74%	210,000	
2030		30,000	11.11%	240,000	

基礎数値

【自動車保有台数】（乗用車（計自動車も含））

【全国】60,143,000台 【本県】3,037,548台 全国に占める本県の割合 約5%

一般財団法人 自動車検査登録情報協会統計 平成26年5月末時点