



将来における関西圏の水素サプライチェーンに関する検討状況について

平成 31 年 3 月 22 日
エネルギー検討会

1. 関西水素サプライチェーン構想の作成について（地方創生交付金事業）

＜平成 29 年度＞

関西圏域における水素に関連する様々な取組の把握と将来における水素利活用機器の普及可能性等の検討を行い、水素ポテンシャルマップとしてとりまとめ

＜平成 30～31 年度＞

平成 29 年度に作成した水素ポテンシャルマップをふまえ、関西における 2030 年頃の水素の製造や輸入、輸送から利活用までのサプライチェーン構想を策定

2. 将来における関西圏の水素サプライチェーンに関する検討状況（平成 30 年度）

関西圏の地域特性を踏まえ、4 種類のモデルエリアを設定し、将来における水素の製造や輸入・輸送・利活用について検討、それをつなぐサプライチェーンを想定した。併せて、経済性や CO2 削減効果を試算した。

その結果をふまえ、関西圏で実現が望まれるサプライチェーンを選定するとともに、その実現に向けた技術面等の課題や自治体の役割を整理。

将来における関西圏の水素サプライチェーン（案）

○海外からの輸入水素の荷揚げ地を関西圏の大規模港湾に設け、

- ・近傍の発電所、工業地帯へ、パイプラインにより圧縮水素で輸送し、水素発電等で利用。

（裏面 a. 参照）

- ・関西圏の工業団地・物流拠点には定置用燃料電池や燃料電池フォークリフトなど、観光地やスマートコミュニティ等の新規開発エリアには FCV や FC バス、定置用燃料電池などの水素利活用機器を積極的に導入。液化水素や有機ハイドライド等のエネルギーキャリアにて車両輸送し、水素ステーションから水素を供給（裏面 b. c. d. 参照）

経済性の試算結果からは、将来、FCV、FC フォークリフトなどは従来の燃料との一定の価格競争力が期待できるが、水素発電などは 2030 年頃の時点ではコスト面が課題。

○国内の再生可能エネルギー由来の水素の活用は、地域のエネルギー自給率の向上・環境配慮イメージ向上・災害時対応の強化等を図る上で貢献が期待できるが、経済性の試算結果からコスト面が課題。

3. 今後の予定

本年秋頃まで ・関西圏における水素サプライチェーン構想実現に向けたロードマップについて検討し、平成 30 年度の水素サプライチェーン検討結果（事務局素案）と併せ、構想案として作成。その構想案について、有識者・関連事業者等との意見交換会等を実施し、中間案としてとりまとめ。

本年秋頃 ・広域連合委員会で中間案報告

平成 31 年度中 ・水素サプライチェーン構想策定

(参考) 将来における関西圏の水素サプライチェーンに関する検討調査ワーキンググループ委員名簿

氏名	所属・職名
秋元 圭吾	公益財団法人 地球環境産業技術研究機構 システム研究グループ グループリーダー・主席研究員
横本 克巳	国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構 次世代電池・水素部 燃料電池・水素グループ 主任研究員
野島 学	公益社団法人 関西経済連合会 産業部長
大塚 公彦	近畿経済産業局 総務企画部 参事官 (エネルギー・環境ビジネス担当)

将来における関西圏に適した水素サプライチェーン

a. 海外輸入水素の荷役施設近隣の工業地帯への水素供給 (水素発電等)



b. 工業団地・物流拠点への水素供給



c. 観光地等への水素供給



d. スマートコミュニティなどの新規開発エリアへの水素供給



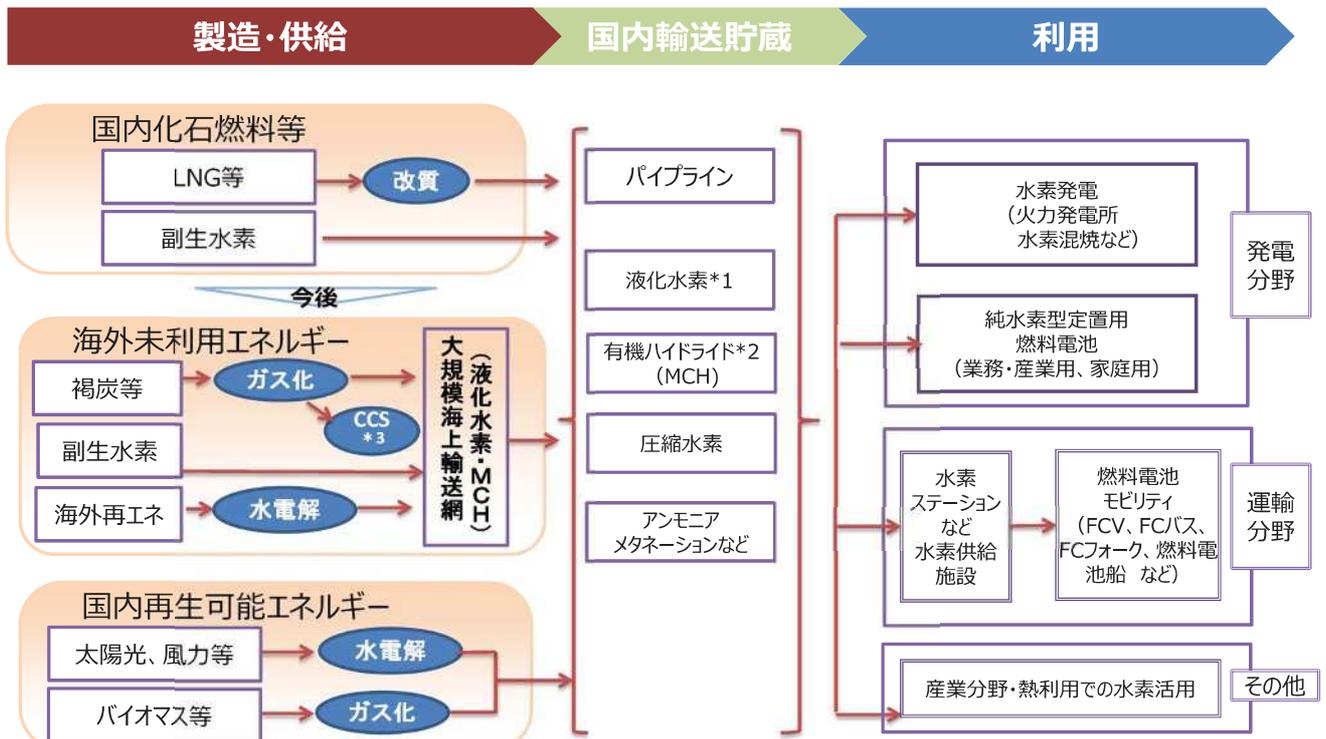
将来における関西圏の水素サプライチェーンに関する検討概要 (平成30年度)



関西広域連合 エネルギー検討会

- 1 水素の製造・輸送（貯蔵）・利用について
- 2 関西圏の水素のポテンシャル
- 3 将来における関西圏の水素サプライチェーン
 - (1) 将来における水素サプライチェーンの検討について
 - (2) 関西圏に適した水素サプライチェーン
 - (3) 水素サプライチェーンの経済性評価結果のまとめ
 - (4) 水素サプライチェーン実現に向けた課題
 - (5) 中小企業等の新規参入に向けた技術開発課題
 - (6) 水素サプライチェーン構築に向けた自治体等の役割

1. 水素の製造・輸送（貯蔵）・利用について



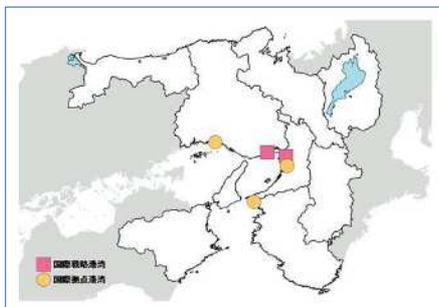
- * 1 液化水素：水素ガスを -253°C に冷却することで液体状態にして輸送・貯蔵する方式
- * 2 有機ハイドライド (MCH)：水素をトルエン等と反応させMCH等の有機化合物として化学的に吸着させ、輸送貯蔵する方式
- * 3 CCS：ガス化設備等から排出される二酸化炭素を大気放散する前に回収し、地下へ貯留する技術

2

2. 関西圏の水素のポテンシャル

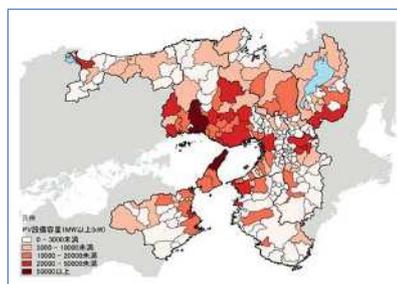
(1) 水素の供給面

■ 港湾（海外からの輸入水素の荷揚）
 圏域内は国際戦略港湾2港、国際拠点港湾3港が立地し、海外輸入水素の荷揚拠点の立地が期待される。

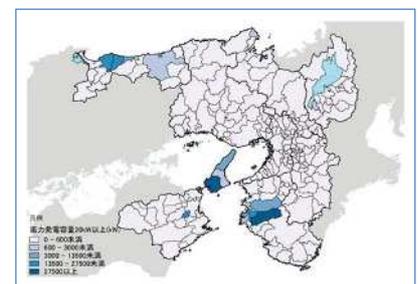


■ 水素の供給源となりうる地域資源

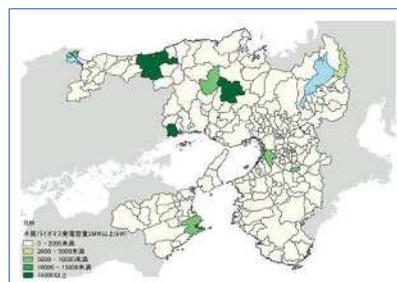
圏域内では、現在、太陽光、風力、木質バイオマス、下水汚泥等、様々な地域資源をエネルギーとして活用。再エネ電気の水素変換技術、下水汚泥消化ガスからの水素生成等の活用が期待される。



〔太陽光発電（1 MW以上）導入状況〕



〔風力発電（20kW以上）導入状況〕



〔木質バイオマス発電（2 MW以上）導入状況〕



〔汚泥消化設備を設置する下水処理場〕

3

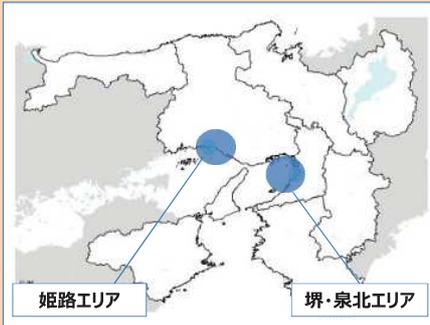
2. 関西圏の水素のポテンシャル

(2) 水素の利用面

発電

■ 水素発電

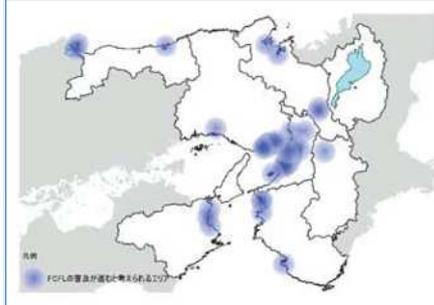
圏域内には、水素混焼の導入可能性が高い天然ガスを燃料とするガスタービン発電所が立地。2030年頃から、それらを活用した輸入水素による水素発電の商用化の開始が期待される。



アプリケーション

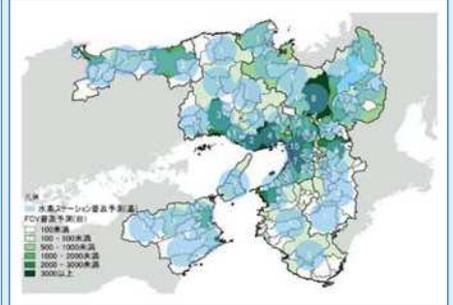
■ F C フォークリフト

2030年頃には、多くのフォークリフトが稼動する卸売市場、貨物取扱空港、港湾倉庫等を中心に普及が進むものと期待。



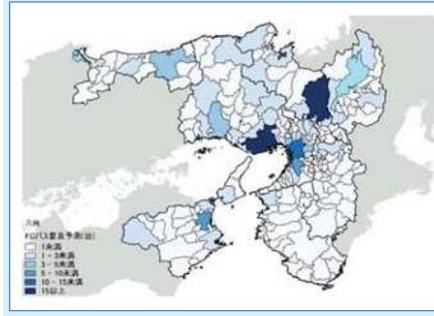
■ F C V ・水素ステーション

2030年には、圏域内で F C V 11万台程度の普及と水素ステーション120箇所程度の整備が見込まれる。



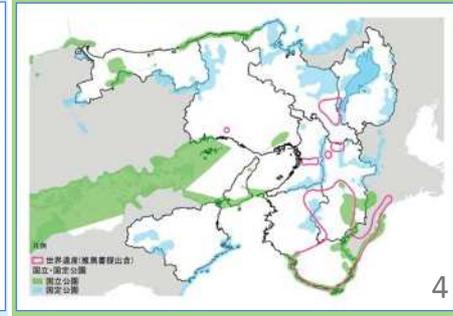
■ F C バス

路線バスを中心に導入が期待され、観光地や環境保全を図るべき地域において、巡回バス等としての活用も考えられる。



■ 観光資源

圏域内には、世界遺産や国立公園など、観光資源が多い。観光客の交通手段として、F C バスや F C 船など、F C モビリティの導入が期待。



その他

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(1) 将来における水素サプライチェーンの検討にあたっての基本的な考え方

<将来（2030年頃）における水素サプライチェーンの検討の前提>

国の水素基本戦略及び水素・燃料電池戦略ロードマップを踏まえ、

- ・海外からの未利用エネルギー由来の水素の供給システムの本格導入、
- ・安価で安定的に環境負荷の少ない形で製造された水素による発電事業用の水素発電の開始を前提として、圏域内の水素の供給、利活用の拡大を想定。

<関西圏のポテンシャル等を踏まえた水素サプライチェーン構築のシナリオ>

圏域内には、海外輸入水素の荷揚拠点の立地が期待される大規模港湾や水素製造への活用が期待される再生可能エネルギー等の供給面、水素混焼発電が期待される天然ガスを燃料とするガスタービン発電所や観光資源等の利用面の両面のポテンシャルが高く、それらを活かした次のような水素サプライチェーンが考えられる。

- 海外輸入水素の荷役施設近傍の工業地帯への水素供給（水素発電等）
- 工業団地・物流拠点への水素供給
- 観光地等への水素供給（再生可能エネルギー水素の活用含む）
- スマートコミュニティなどの新規開発エリアへの水素供給

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

<水素サプライチェーンの経済性評価>

a)～d)の水素サプライチェーンの実現可能性を検討するうえで、コスト面での評価を行った。

- 水素単価[円/Nm³] = 供給拠点における水素単価*¹ [円/Nm³]
 - + 国内輸送に係る年間コスト[円/年] *² /水素需要量[Nm³/年]
 - + 受入施設に係る年間コスト[円/年] *² /水素需要量[Nm³/年]
 - * 1 海外輸入水素荷揚供給拠点施設（液化水素、MCH）の場合
プラント引渡しコスト（水素基本戦略における2030年頃の目標値）を含む
 - * 2 コストには設備等建設・導入コスト、燃料等の費用、人件費を考慮

従来の燃料コストとの比較において、水素利用機器と従来機器との導入等費用の差は考慮していない

（算定に使用した将来のコスト等の目標）

項目	現況値	目標
海外輸入水素プラント引渡しコスト	参考：～100円/Nm ³ （ステーション水素価格）	30円/Nm ³
水素ステーション建設コスト	4～5億円（2014年）	2億円
再生による水素製造時の 水電解装置建設コスト 電解効率	100万円/Nm ³ /h 5.0kWh/Nm ³ （2017年）	26万円/Nm ³ /h 3.9kWh/Nm ³
再生発電コスト ・太陽光 ・風力	17.7円/kWh 15.8円/kWh（2017年実績）	7円/kWh 8～9円/kWh

6

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

<水素サプライチェーンのCO₂削減効果>

a)～d)の水素サプライチェーン構築によるCO₂削減効果を試算した。

- 水素利活用におけるCO₂排出量
= 供給拠点、国内輸送、利用の各工程での年間エネルギー及び燃料使用量 × CO₂排出係数

*水素基本戦略では、水素コスト低減に向けた方策として、海外の安価な未利用エネルギーと、CCS（二酸化炭素回収貯留）との組み合わせ、または、安価な再生可能エネルギーから水素を大量に調達するアプローチを基本とするとしている。

このことから、将来の海外輸入水素については「CO₂フリー水素」と仮定して、その水素を用い日本に海上輸送することとし、荷揚げ以降をCO₂排出量の算出対象とした。

- CO₂削減量 [ton-CO₂/年] = 従来機器のCO₂排出量*¹
- 水素利活用におけるCO₂排出量

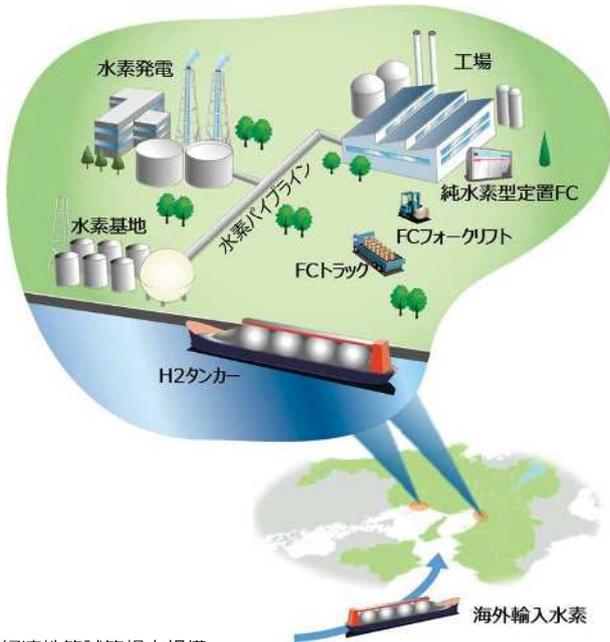
* 1 従来機器のCO₂排出量
= 従来機器の年間エネルギーあるいは燃料使用量 × CO₂排出係数

7

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(2) 関西圏に適した水素サプライチェーン

a. 海外輸入水素の荷役施設近傍の工業地帯への水素供給（水素発電等）



経済性等試算想定規模

<発電所、工場> ※輸送距離10km
 発電機出力：370万kW 体積水素混焼率：30%
 工場 純水素型FC：1MW 6台、FCFL：54台
 水素取扱量：12.4万t/年（FCV約144万台分）

(考え方)

- ・海外からのCO₂フリー水素が圏域内港湾の基地に荷揚
- ・基地から商用発電所へパイプラインで水素を輸送し、水素混焼発電に利用
- ・商用発電所近隣の工場において、純水素型定置用FCによる自家発電及びFCFL等で水素を利用

(経済性、CO₂削減効果試算)

- ・水素単価試算結果
31円/Nm³
(現在の水素ST販売単価の約1/3)
- ・CO₂削減効果
640~850千t-CO₂/年
(従来のCO₂排出量の8~11%相当)

(従来の燃料コストとの比較)

- ・水素発電…LNG火力発電よりも割高であり、CO₂削減価値の付加、さらなるコスト削減が必要
- ・純水素型定置用FC…ガスエンジンよりも高価であるが、電気を系統電力、熱をA重油で供給するよりは安価
- ・FCFL…電動FLよりもやや割安、軽油FL及びガソリンFLよりも安価

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(2) 関西圏に適した水素サプライチェーン

b. 工業団地・物流拠点への水素供給



経済性等試算想定規模

<工業団地> ※輸送距離150km
 工場数：8（1工場あたり 純水素型FC：1MW、FCFL：9台）
 水素取扱量：2,720t/年（FCV約3.2万台分）
 <物流拠点> ※輸送距離150km
 FCFL：75台、FCトラック：80台
 水素取扱量：76t/年（FCV約880台分）

(考え方)

- ・海外からのCO₂フリー水素が圏域内港湾の基地に荷揚
- ・基地から内陸部の工業団地や物流拠点（中央卸売市場など）へ液化水素・MCHでの車両輸送または圧縮水素トレーラーで水素を輸送
- ・工場の純水素型定置用FCによる自家発電及びFCFL等、または物流拠点のFCFLとFCトラックで水素を利用

(経済性、CO₂削減効果試算)

- <工業団地>（液化水素・MCH輸送）
- ・水素単価試算結果
39~42円/Nm³
(現在の水素ST販売単価の約4割)
- ・CO₂削減効果
16~21千t-CO₂/年
(従来のCO₂排出量の75~98%相当)
- <物流拠点>（圧縮水素輸送）
- ・水素単価試算結果
82~84円/Nm³
(現在の水素ST販売単価の約8割並)
- ・CO₂削減効果
0.3~0.4千t-CO₂/年
(従来のCO₂排出量の65~94%相当)

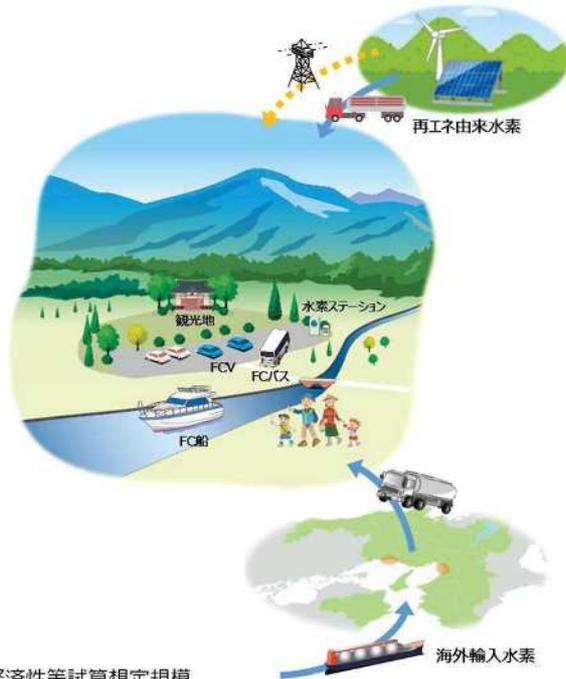
(従来の燃料コストとの比較)

- <工業団地>
- ・純水素型定置用FC…ガスエンジンよりも高価であるが、電気を系統電力、熱をA重油で供給する場合と同程度
- ・FCFL…電動FLと同程度、軽油FL及びガソリンFLよりも安価
- <物流拠点>
- ・FCFL…電動FLよりも割高、軽油FL及びガソリンFLよりも安価
- ・FCトラック…軽油トラック(低燃費車)よりも高価

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(2) 関西圏に適した水素サプライチェーン

c. 観光地等への水素供給 (再生可能エネルギー水素の活用含む)



経済性等試算想定規模
 <大規模観光エリア> ※輸送距離150km
 FC路線バス：32台、FC観光バス：14台、
 FCVタクシー：130台
 水素取扱量：255t/年 (FCV約0.3万台分)

(考え方)

- ・海外からのCO₂フリー水素を圏域内港湾の基地に荷揚し、観光施設へ液化水素・MCHで車両輸送
- ・または、再生可能エネルギー由来電力を託送して、観光施設付近で水電解して水素製造
- ・大規模観光エリアの路線バス、FCVタクシー等で水素を利用

(経済性、CO₂削減効果試算)

<海外輸入水素> (液化水素・MCH輸送)

- ・水素単価試算結果 51~60円/Nm³
 (現在の水素ST販売単価の約6割)
- ・CO₂削減効果 1.0~1.5千t-CO₂/年
 (従来のCO₂排出量の67~97%相当)

<再生可能エネルギー由来水素> (電力託送)

- ・水素単価試算結果 63円/Nm³
 (現在の水素ST販売単価の約2/3)
- ・CO₂削減効果 1.5千t-CO₂/年
 (従来のCO₂排出量の100%相当)

再生可能エネルギー由来水素は海外輸入水素に比べ割高

(従来の燃料コストとの比較)

- ・FCバス…軽油バス(低燃費車)よりも高価
- ・FCV…海外輸入水素を液化水素・MCHで車両輸送した場合はガソリン車(ハイブリッド車)と同程度、再生可能エネルギー由来水素の場合は高価

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(2) 関西圏に適した水素サプライチェーン

d. スマートコミュニティなどの新規開発エリアへの水素供給



経済性等試算想定規模
 <新規開発エリア> ※輸送距離150km
 純水素型定置用FC
 業務・産業用(ショッピングセンター、病院、ホテル)：計450kW
 家庭用(集合住宅30基、戸建住宅30基)：計42kW
 水素ステーション：1箇所 (FCV：889台、FCバス：1.3台)
 水素取扱量：270t/年 (FCV約0.3万台分)

(考え方)

- ・海外からのCO₂フリー水素を圏域内港湾の基地に荷揚し、水素スマートタウン等の新規開発エリアへ液化水素・MCHで車両輸送
- ・または、再生可能エネルギー由来電力を活用して水電解して水素製造し、近距離の新規開発エリアへ圧縮水素トレーラーで輸送
- ・エリア内のショッピングセンター、病院、ホテル、住宅等の純水素型定置用FC、FC路線バス、FCV等で水素を利用
- ・2025年に開催される大阪・関西万博での先導的水素技術導入も期待

(経済性、CO₂削減効果試算)

<海外輸入水素> (液化水素・MCH輸送)

- ・水素単価試算結果 50~56円/Nm³
 (現在の水素ST販売単価の約5、6割)
- ・CO₂削減効果 1.9~2.4t-CO₂/年
 (従来のCO₂排出量の78~98%相当)

<再生可能エネルギー由来水素> (圧縮水素輸送)

- ・水素単価試算結果 71円/Nm³
 (現在の水素ST販売単価の約7割)
- ・CO₂削減効果 2.3~2.5t-CO₂/年
 (従来のCO₂排出量の91~100%相当)

再生可能エネルギー由来水素は海外輸入水素に比べ割高

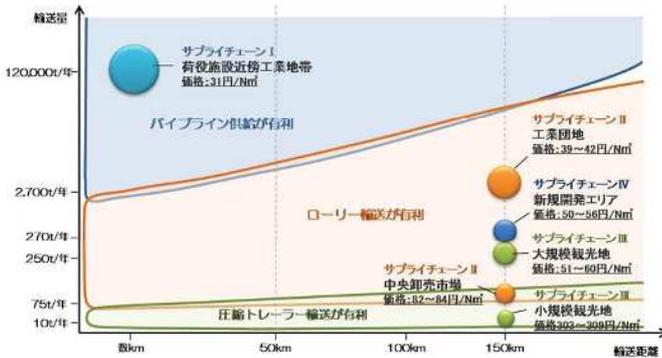
(従来の燃料コストとの比較)

- ・純水素型定置用FC…海外輸入水素は業務用では系統電力+都市ガスよりも高価だが、住宅用とは同程度、再生可能エネルギー由来水素は高価
- ・FCバス…軽油バス(低燃費車)よりも高価
- ・FCV…海外輸入水素はガソリン車(ハイブリッド車)よりも割高、再生可能エネルギー由来水素の場合は高価

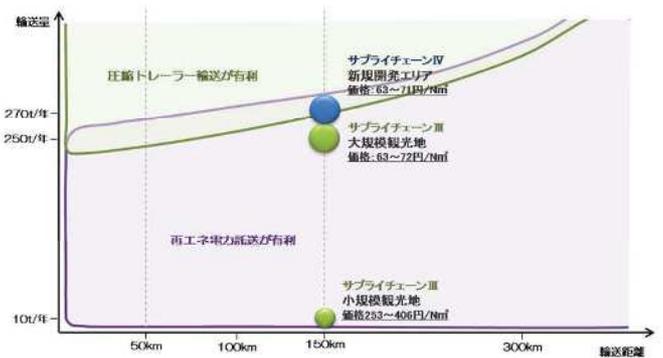
3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(3) 水素サプライチェーンの経済性評価結果のまとめ

海外輸入水素で31円/Nm³~84円/Nm³となっており、水素需要量が多いほど安価になる。
 再エネ水素は海外輸入水素に比べ割高となった。
 モビリティ用途については、従来燃料と比較しても、一定程度の価格競争を有すると期待される。
 発電所や工場用途に対しては、CO2フリー水素の付加価値や制度的な優遇措置等のインセンティブ・
 その他導入支援が今後重要である。



〔海外輸入水素サプライチェーンの最適化イメージ〕



〔再エネ由来水素の最適化イメージ〕

※円の大きさは輸送量を示す

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(4) 水素サプライチェーン実現に向けた課題

分類	項目	課題
供給	海外輸入水素	・海外からの安定的なCO ₂ フリー水素の供給
	再エネ由来水素	・水素製造装置の設備利用率・効率の向上、設備費の削減などによる水素製造コスト低減に係る取組
	下水由来水素	
輸送 (貯蔵)	パイプライン	・大規模な初期投資 ・敷設場所の確保
	圧縮水素	・一定距離以上の輸送の際、コストで他キャリアに劣後
	液化水素	・海上輸送、荷役・貯蔵に関する新規インフラの整備が必要で、技術開発を要する ・ボイルオフガス対策
	MCH	・水素化・脱水素化にかかる設備が必要で、技術開発を要する ・水素ステーションでの脱水素のための小型化・低コスト化・技術基準の整備と必要な安全対策検討
	吸蔵合金	・合金自体の重量が重く、重量あたりの吸蔵量が小さい ・脱水素の効率化
需要	共通	・事業者、住民の水素利用の意義等に関する認識向上、安全性やリスクに関する理解など社会受容性の向上
	水素発電	・既設火力発電設備の水素混焼に関する技術検討が必要 ・燃料コストなど発電コストの低廉化
	FCモビリティ 純水素燃料電池 産業プロセス	・技術開発等によるFCモビリティ、純水素燃料電池等機器の低廉化 ・従来品と遜色のない燃料代となる水素価格の設定 ・水素供給インフラの整備
	水素ステーション	・技術開発、合理的な規制緩和等による整備、コストの低廉化 ・適切なロケーションへの配置、設置箇所の確保

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(5) 中小企業等の新規参入に向けた技術開発課題

分類	主要機器	補機類	課題
純水素型定置用燃料電池 (家庭・業務・産業用)	・燃料電池スタック / 電解質膜 / セパレータ / ガスカート など ・制御部 ・インバータ ・貯湯槽 など	・回転機 (ポンプ・ブロウ) ・センサー (圧力、流量、温度等) ・弁類 (電磁弁、リリーフ弁など) ・タンク類 ・熱交換器 ・配管類 ・その他	・15年耐久性を見通せる電解質材料 ・触媒・担体の高耐久化と高電流密度化 ・高温・低加湿作動セルの開発 ・貴金属使用量大幅低減技術開発 ・負荷変動対応耐久性技術開発 ・補機類・周辺機器の低コスト化、高耐久化 など
FCV・その他移動体	・燃料電池スタック ・水素貯蔵タンク ・補助バッテリー、コントロールユニットなど	・加湿器・水素センサー ・コンプレッサ等の機器を含む配管系部品等	・純水素燃料電池と同様の課題
水素ステーション	・水素製造設備・圧縮機・弁・継手類・センサー ・ディスペンサー/プレクーラー関係 ・高度溶接技術 ・その他		・低コスト機器の開発 (例：圧縮機、プレクーラ、蓄圧器) ・汎用部品の共用化 ・パッケージ化、省スペース化
水素発電	・水素混焼ガスタービン		・水素混焼ドライ型燃焼器の実証 (中小型) ・水素混焼低NOx燃焼器の開発・実証 (大型) ・普及拡大に向けた高効率化・低コスト化
	・水素専焼ガスタービン		・低NOx・逆火リスク低減を両立したドライ型燃焼器の開発・実証 (中小型) ・普及拡大に向けた高効率化・低コスト化 ・ドライ型低NOx燃焼器の大型化および燃焼振動対策、冷却技術の開発・実証 (大型)
	・水素ガスエンジン		・高効率、低NOxの水素専焼可能な直噴型エンジンの開発・商用化 ・普及拡大に向けた高効率化・低コスト化

14

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(5) 中小企業等の新規参入に向けた技術開発課題

分類	主要機器	補機類	課題
Power to Gas	・電解槽 / イオン交換膜 + 電極 / セパレータ / ガスカート など ・制御部 ・インバータ など	・整流器 ・水素気液分離器 ・除湿装置 ・酸素気液分離器 ・純水製造装置 ・純水貯水タンク ・冷却塔 など ⁹⁾	・電解装置単体だけでなく、周辺機器も含めた低コスト化 ・電解装置の効率、耐久性の向上 ・起動停止時の劣化抑制 (アルカリ形)
CCS/CCUS	・分離・回収/輸送/利用/貯留		・分離・回収/輸送/利用/貯留における技術開発及び低コスト化
輸送・貯蔵	・液体水素		・ボイルオフガスの低減・回収・利用 ・冷熱の有効利用 ・液化水素の大量貯蔵・輸送を目的とした関連機器 (計測機器含む) の開発・低コスト化
	・MCH		・水素化装置の低コスト化 ・脱水素化 (精製含む) 装置の小型化・低コスト化
エネルギーマネジメント	・エネルギーマネジメントシステム など		・再生可能エネルギーによる発電電力を有効利用するためのエネルギーマネジメントシステム活用 (発電量、電力利用、蓄電、水素製造・貯蔵・利用を最適制御) ・発電の出力変動吸収や、需要予測にそった燃料電池と蓄電池の制御 ・水素ST利用状況の情報提供 (充填待ち行列の解消と水素STの利用率向上)

15

3. 将来における関西圏の水素サプライチェーン

(6) 水素サプライチェーン構築に向けた自治体等の役割

圏域内において水素サプライチェーンを構築していくにあたり、自治体としてそれぞれの地域の特性を踏まえて、次のような役割が考えられる。また、水素の製造・輸入、輸送、利用までのサプライチェーンが広域となることが想定されることから、関西広域連合は、構成府県市と連携・役割分担のもと、情報共有を行うとともに、取組・プロジェクト等の検討実施を行う。

項目	内容
水素利用機器、関連施設の導入促進	<ul style="list-style-type: none">燃料電池自動車、純水素燃料電池等の水素利用機器の導入支援、率先導入水素ステーション、輸入水素荷上施設等の水素関連施設の整備支援、誘致水素関連施設の整備用地情報の提供水素利用機器、関連施設の導入促進に向けた取組の国への提案
水素関連技術の社会実装に向けたプロジェクトの創出	<ul style="list-style-type: none">関連企業、大学等との連携による実証事業等のプロジェクトの検討、推進関連企業、大学等の実証事業等のプロジェクトに対する支援水素関連の実証事業等のプロジェクト創出に向けた取組の国への提案2025年大阪・関西万博を水素社会構築に向けたショーケースとして水素関連プロジェクト等を関連企業等と連携して創出
水素利活用の拡大に向けた技術開発の促進	<ul style="list-style-type: none">産業支援機関、公設試験研究機関等と連携した関連企業の誘致、研究開発に係る相談対応・支援水素・燃料電池関連の技術開発ニーズに関する事業者間のマッチング支援大学等の技術開発シーズに関する事業者とのマッチング支援水素利活用に向けた技術開発に関する取組の国への提案
住民・事業者の理解促進	<ul style="list-style-type: none">住民・事業者を対象に水素エネルギーの有用性や安全性、燃料電池自動車などの水素利用機器、水素ステーションの設置場所等に関する情報提供、見学・体験イベント等の実施<ul style="list-style-type: none">ホームページ、リーフレット等の広報媒体を活用した周知イベント等での水素・燃料電池に関する展示、F C Vの試乗等水素・燃料電池に関するシンポジウム等の開催その他、住民・事業者の理解促進に向けた取組住民・事業者の理解促進に向けた取組の国への提案