

NMO OfficeLetter

水素ビジネス本格稼働始まる！

次世代クリーンエネルギーとして期待の高まる水素の産業用の利用活用に向けて、京都府が専門人材の育成事業に乗り出した。本格的に事業を進めるドライビングフォースになるか注目される。2050年に実質CO2排出ゼロを目指すと言明した京都府は、企業の生産活動や移動体の水素利用の用途を広げるために、まず人材育成の事業から始めることとした。現実には、掛け声倒れで日本全国期待値ほどに



は利活用が進んでいない。インフラの整備もまだまだだが、まず人材の育成から始めて、徐々に利活用の場面を拓けていく構想を考えている。

＜解説＞水素は燃焼すると水しか生成しないので、CO2削減の切り札と言われて久しいが、設備への投資が膨大で、危険な面もあり、サプライチェーンの整備という難題を抱えている。京都府内の企業関係者は、勉強会の実施や利用場所の見学などを通じ、実際の水素発生装置や水素ボイラーの稼働の現場を見学した。この現場では水素をボイラーの燃料に使用し、出た蒸気の再利用も行っている。JR西日本の担当者は、燃料電池で走る鉄道車両の研究に取り組んでいる。国際機関の研究では、2050年には2022年比較で5倍の需要が見込まれるという。先進主要国では、水素関連産業を育成する先進的な



投資事例も多い。日本政府も2023年6月に水素基本戦略を改訂し、2040年に現在の6倍に使用量を引き上げる計画を策定している。京都府では、まず燃料電池で動くフォークリフトや、走行距離の長いトラック、商用車、産業用ボイラーの分野での活用促進を考えている。そのためには、補給施設である水素ステーションや水素発生装置の整備を促進する補助制度の新設を検討している。しかし、一般企業の担当者からは、「何から始めたらいいかわからない」という声が上げられており、これらの研修会、見学会を通じて水素設備の普及を図る。脱炭素推



進課という部署も新設して、今後本気で取り組む姿勢を見せている。一時期脚光を浴びた水素だが、コロナ禍で一服した感がある。関西ではこの水素ビジネスでトップを走る企業もあり、環境は悪くない。トヨタも燃料電池車の開発に本腰を入れている。今後、社会が必要とするインフラ、移動体などにどれくらい先行投資をするのかがポイントとなる。一定程度の普及率に達すると、そこからは普及に加速度がつく。そこまでが非常にビジネスとしてみれば踊り場になる。国策として取り組む姿勢を明確に見せることができれば、あとは自動的に普及する可能性がある。