現在
2020年頃
2025年頃
2030年頃
2040年頃
普及目標
【普及台数】
1,600台強
4万台程度
20万台程度
80万台程度
300～600万台程度※
車両導入支援
商用車：各社第一本機
・FCフォークリフト導入開始(2016)
・FCバスの導入開始(2016)
FCバス・フォークリフト導入拡大期
燃料電池車の自立的な普及拡大（燃料電池車の価格低減）
商用車：ボトルネック分野の燃料電池車の導入
・その他領域自律(船舶・鉄道、産業用等)への展開を拡大
・スタック、高圧水素容器の高性能・低価格化
多面的な取り組み
燃料電池スタック供給による国内基盤の強化、低コスト化の加速
スタック容器高圧水素貯蔵システム
・二輪・自動車(リーチ)への導入開始
水素ステーション
・水素ステーション整備
・水素供給コスト低減
・水素利用拡大
燃料電池システム
低価格化※3
650kW
燃料電池車の価格低減に伴い段階的に導入
800 kW
＞1000 kW
スタック性能
自動車用
最大出力密度
最大出力体積密度
耐久性※1
3.0kW/L
0.6V
5千時間 走行10万km
4.0kW/L
発用車自立実験
（15年より）
5.0kW/L
発用車自立実証(15年以上)
／商用車耐久性(5年)
6.0kW/L
0.65V
8千時間 走行15万km
8.0kW/L
0.85V
1万時間 走行20万km
発用車・商用車耐久性
（15年以上）
システム化価
自動車用
スタックコスト
容積密度指標
重量密度指標
水素貯蔵システム
圧縮水素貯蔵システム
5.7wt%、走り 125L
同容積容量
自動車用 3万台/年(約5)
容積密度指標 ※2
重量密度指標 ※2
5wt% 走り 130L※
同容積容量
燃料電池車の普及に伴う段階的な導入
燃料電池車の普及に伴う段階的な導入
自動車用 4万台/年(約5)
容積密度指標 ※2
重量密度指標 ※2
5wt% 走り 130L※
同容積容量
大容量水素に向けた技術開発
水素貯蔵容器 4万台/年(約5)
容積密度指標 ※2
重量密度指標 ※2
5wt% 走り 130L※
同容積容量
大容量水素に向けた技術開発
水素貯蔵容器 4万台/年(約5)
容積密度指標 ※2
重量密度指標 ※2
5wt% 走り 130L※
同容積容量
大容量水素に向けた技術開発
コスト※
FCスタック
(80 kW)
水素貯蔵システム
(圧縮水素貯蔵システム)
1/6
1/3
1/2
1/3
1/2
1/3
1/2