

大阪でのFC商用車の導入拡大・水素ステーション整備促進に向けた 令和7年度の取組と今後の取組方針

大阪府 商工労働部 成長産業振興室 産業創造課

1. これまでの経過

- ・ 第1回重点地域の申請と結果
- ・ 国の動向

2. 今年度の取組

- ・ 全国・大阪の物流実態の整理
- ・ 需要とりまとめの状況（有望エリアの絞り込み）
- ・ 広域連携の状況

3. 今後の取組方針

- ・ 令和8年度以降の関連予算
- ・ 今後の取組方針と進め方

1. これまでの経過

- ・ 第1回重点地域の申請と結果
- ・ 国の動向

2. 今年度の取組

- ・ 全国・大阪の物流実態の整理
- ・ 需要とりまとめの状況（有望エリアの絞り込み）
- ・ 広域連携の状況

3. 今後の取組方針

- ・ 令和8年度以降の関連予算
- ・ 今後の取組方針と進め方

1. これまでの経過 第1回重点地域の選定結果

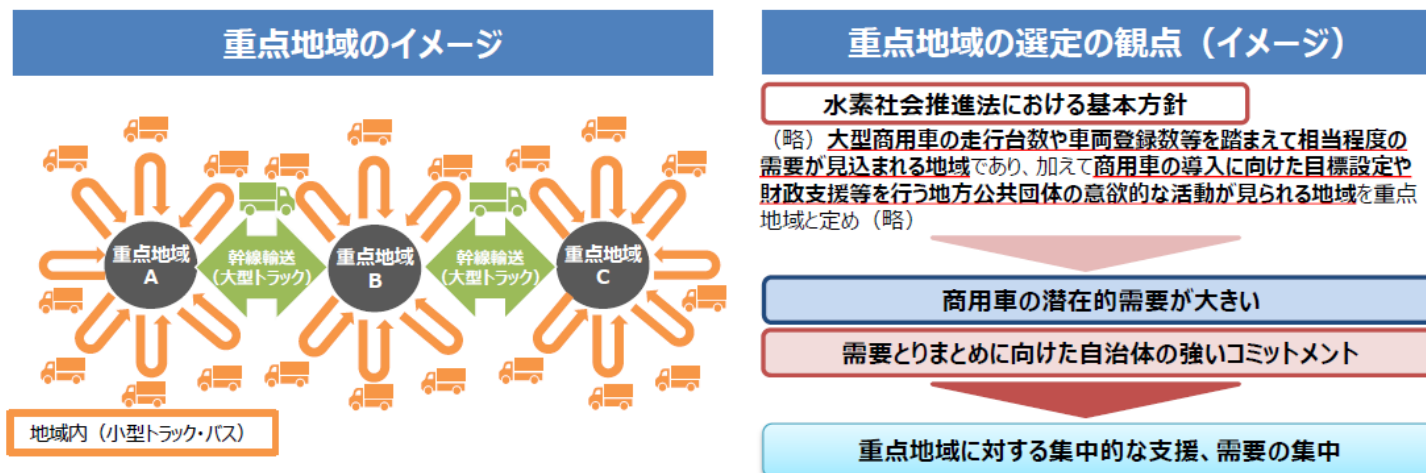
- 国は、令和7年5月19日に第1回重点地域の選定結果を公表。福島県・東京都・愛知県・兵庫県・福島県の6都県が中核となる全国5地域が選定。
- 大阪府は、第1回重点地域の公募に申請したが、中核地方公共団体には不選定。

燃料電池商用車の重点地域における集中的な導入と水素ステーションの整備

- 水素社会推進法における基本方針で示した、需要が大きく、自治体の意欲的な活動という観点を踏まえて、「燃料電池商用車を集中的に導入する重点地域」を選定し、先行需要の創出とともに、周辺需要の喚起を図るべく、重点地域の中核となる自治体に対して、より集中的な支援を講じていく。
- 公募及び有識者委員会での審査の結果、重点地域は6都県を中核とする5地域となった。

【5/19公表】

東北重点地域（中核自治体は福島県）、関東重点地域（中核自治体は東京都・神奈川県）、
中部重点地域（中核自治体は愛知県）、近畿重点地域（中核自治体は兵庫県）、
九州重点地域（中核自治体は福岡県）



1. これまでの経過 国の動向

○ 国は、水素需要の創出が期待されるタクシーについても商用車の枠組みに追加する方針

「商用車」としてのタクシーへの支援の追加

- 2025年9月、東京都のプロジェクト「TOKYO H2」の一環として、FCタクシーの本格導入が開始。
- 今後、相当台数のFCタクシーの普及が見込まれ、**商用車普及に向けた需要の塊の創出に効果があると期待されるため、既存燃料を踏まえた追加的な支援の対象となる「商用車」の枠組みにFCタクシーを追加。**



【FC大型トラック】

現行車両：プロフィア Z FCV（日野）
初の大型トラック量産型モデル
（2025年10月発売）



【FC小型トラック】

現行車両：エルフFCV（いすゞ・トヨタ）
2023年発売。R6年度末時点で、161台導入。



【FCバス】

現行車両：SORA（トヨタ）
2018年発売。R6年度末時点で180台導入。



【FCタクシー】

既存のトヨタFCクラウンをベースに開発。
（2025.9～）

目標	2028年	2030年
東京都	450台	600台
愛知県		250台

出典：総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会
水素・アンモニア政策小委員会（第15回）（経済産業省 2026年2月18日）

1. これまでの経過

- ・ 第1回重点地域の申請と結果
- ・ 国の動向

2. 今年度の取組

- ・ 全国・大阪の物流実態の整理
- ・ 需要とりまとめの状況（ポテンシャルが高いエリアの絞り込み）
- ・ 広域連携の状況

3. 今後の取組方針

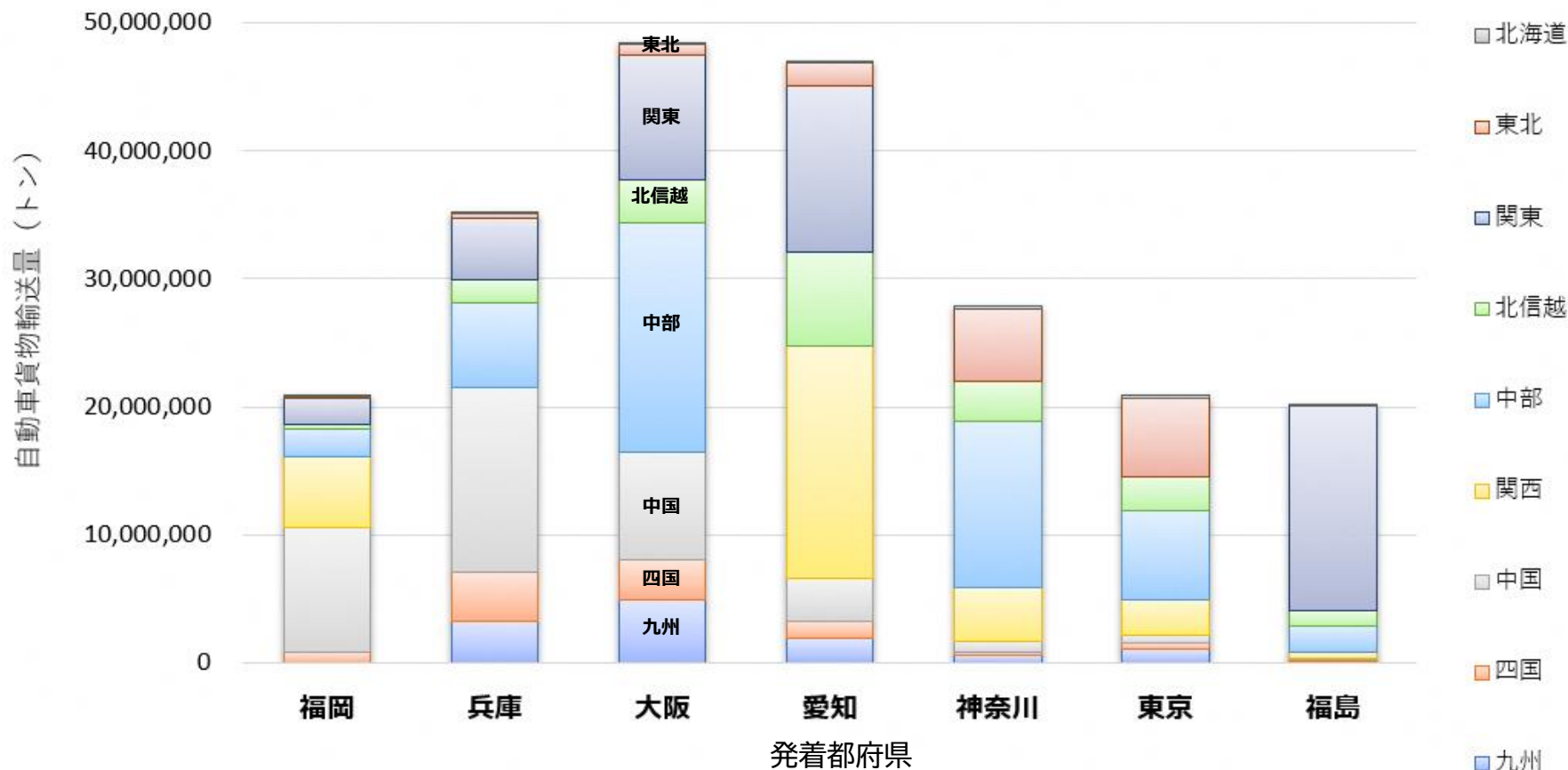
- ・ 令和8年度以降の関連予算
- ・ 今後の取組方針と進め方

2. 今年度の取組 全国・大阪の物流実態の整理

- 貨物輸送の地域間輸送量（輸送トン数）は大阪が全国トップ。
- そのほかの貨物輸送データでも、大阪が全国有数の物流量を誇る。
 - ✓ 府内登録車両の貨物の輸送量（輸送トンキロ）：全国1位
 - ✓ 発着府県別にみた輸送量（単位面積あたりの輸送トン数）：全国1位
 - ✓ 輸送トン数：全国3位 ✓ 自動車燃料の軽油消費量：全国2位 ✓ 物流倉庫の延床面積：全国3位

大阪府及び中核地方公共団体と他地域間の自動車貨物輸送量

※各府県と他地域（例：大阪⇔関東など）間の輸送トン数



出典：2022年度 貨物地域流動調査より大阪府作成

2. 今年度の取組 全国・大阪の物流実態の整理

- 全国の地域間貨物輸送において、大阪－愛知－東京間のルートを利用する輸送が上位を占める。
- その中でも大阪発着の貨物輸送が多い。

府県間の自動車貨物輸送量（輸送トン数）【1～50位まで】

※地域内（関西、関東等9地域）の府県間及び、地域をまたぐ場合でも隣接する府県間は除く（例：神奈川（関東）－静岡（中部）は除く）

※東名阪ルートを経由する発着を黄色で着色

	発	着	輸送トン数		発	着	輸送トン数
1	大阪	愛知	4,266,298	26	埼玉	宮城	1,242,855
2	愛知	大阪	3,291,249	27	大阪	静岡	1,227,301
3	滋賀	愛知	2,742,955	28	新潟	埼玉	1,217,693
4	三重	大阪	2,658,769	29	神奈川	愛知	1,213,519
5	愛知	滋賀	2,360,476	30	千葉	福島	1,190,980
6	兵庫	広島	2,214,630	31	埼玉	福島	1,143,062
7	大阪	三重	1,999,648	32	千葉	大阪	1,142,731
8	静岡	埼玉	1,990,436	33	福岡	大阪	1,117,868
9	大阪	岡山	1,926,891	34	茨城	宮城	1,108,235
10	静岡	大阪	1,915,449	35	大阪	広島	1,067,234
11	静岡	東京	1,889,747	36	福岡	広島	1,060,590
12	埼玉	静岡	1,829,439	37	神奈川	長野	1,058,004
13	東京	静岡	1,810,386	38	広島	大阪	1,034,408
14	広島	兵庫	1,777,071	39	千葉	静岡	1,017,769
15	大阪	福岡	1,637,398	40	福島	神奈川	1,009,711
16	岡山	大阪	1,605,272	41	神奈川	大阪	1,008,286
17	愛知	東京	1,595,722	42	東京	愛知	986,251
18	福島	埼玉	1,586,502	43	大阪	神奈川	980,865
19	千葉	愛知	1,522,524	44	愛知	千葉	973,105
20	愛知	埼玉	1,512,912	45	鳥取	大阪	965,965
21	愛知	神奈川	1,507,881	46	福島	千葉	938,691
22	兵庫	愛知	1,446,611	47	滋賀	静岡	935,277
23	愛知	兵庫	1,419,661	48	東京	福島	924,954
24	宮城	埼玉	1,358,440	49	埼玉	新潟	913,595
25	静岡	千葉	1,325,008	50	大阪	東京	908,806

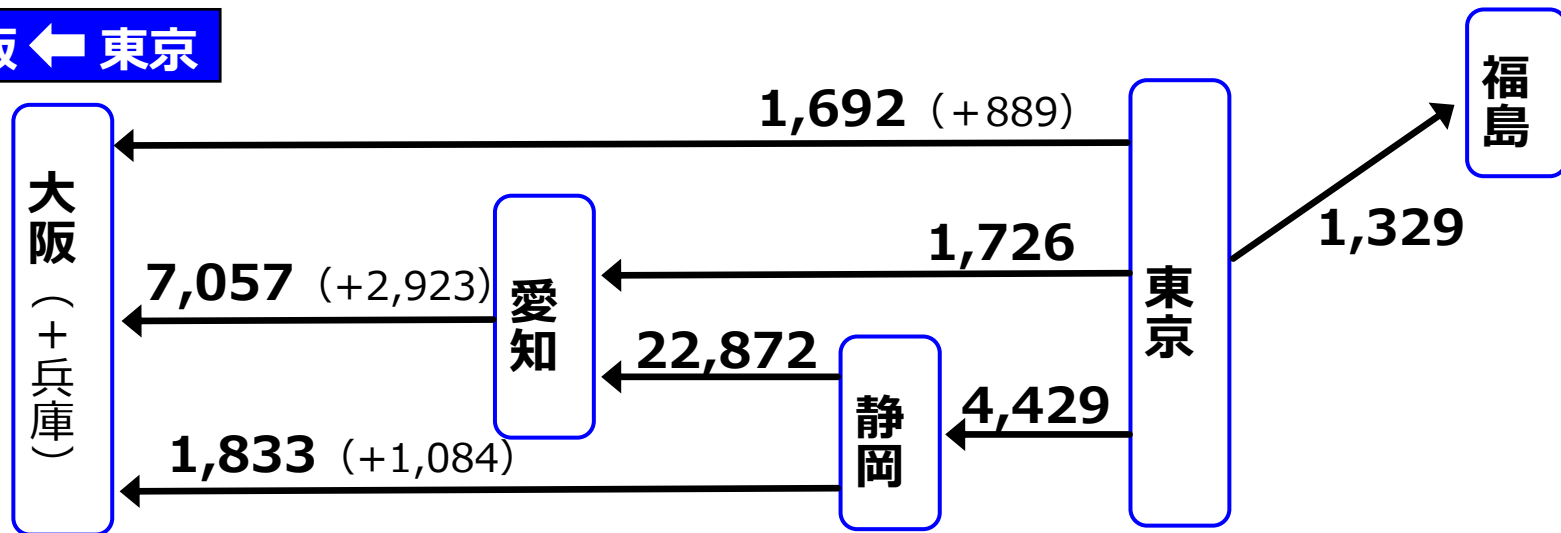
大阪と都府県の距離 (km)	
東京	470
静岡	340
豊橋	240
名古屋	172
津	150
岡山	180
広島	310
福岡	600

2. 今年度の取組 全国・大阪の物流実態の整理

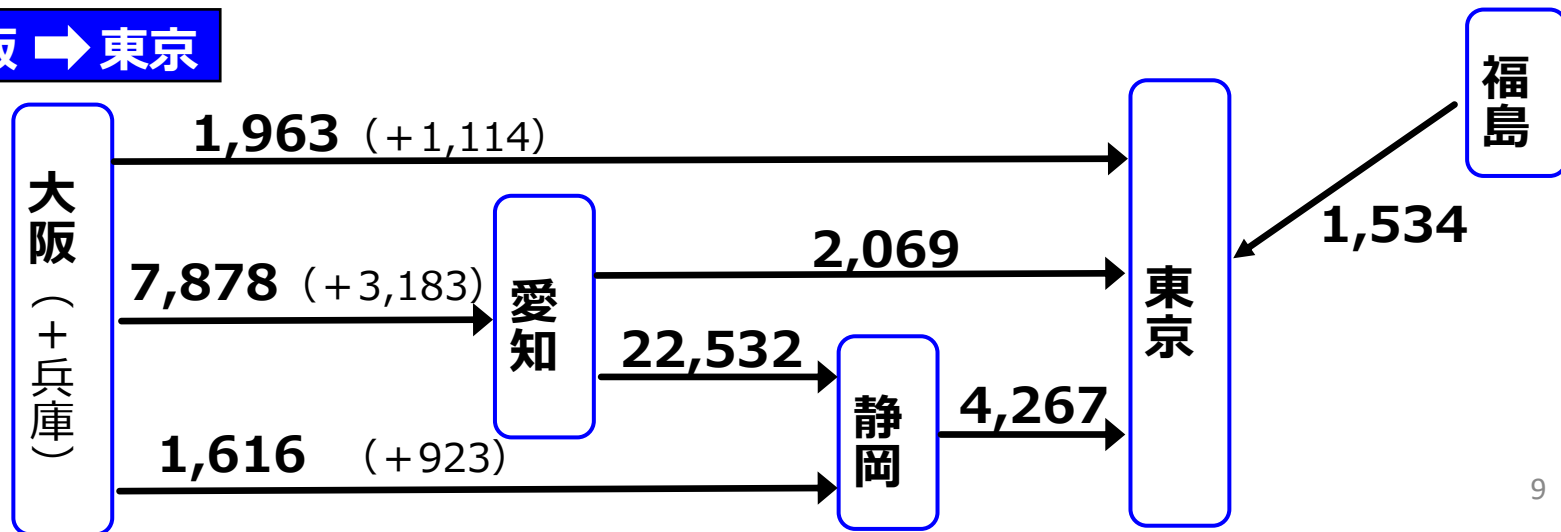
○ 都道府県間の貨物車両のトリップ数(往来数)についても、大阪-愛知-東京のルート利用数が多い。

都府県間の貨物車トリップ数 (2021年度全国道路・街路交通情勢調査より作成) (トリップ数)

大阪 ← 東京

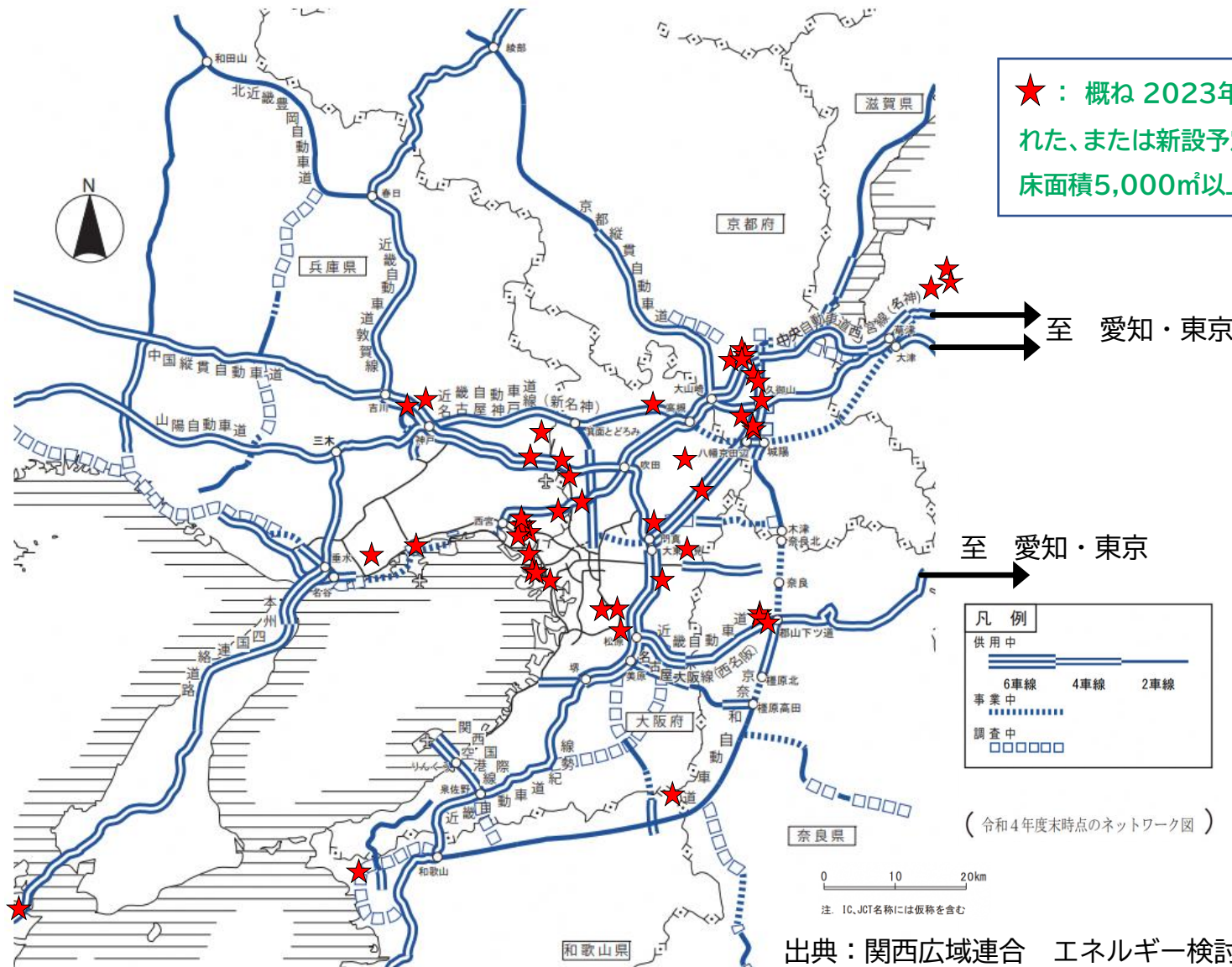


大阪 → 東京



2. 今年度の取組 全国・大阪の物流実態の整理

- 大阪府は、国土軸となる東西方向の高速道路に加え、各要所に南北を結ぶ高速道路が整備されており、道路ネットワークが非常に発達している。
- 物流拠点は特に東名阪ルート上や港湾エリアに集積がみられ、高規格道路周辺での新設も多い。



2. 今年度の取組

- 物流需要が全国トップクラスの大阪において、FC商用車の導入拡大と水素ステーション整備の促進を図ることにより、FC商用車による幹線輸送の実現及び運輸部門における水素需要の創出に貢献することができると考えている。
- このため、大阪府が、国による追加的支援の適用エリアとなるために、以下の対応を行った。

最優先で水素ステーションを整備すべき
エリア（有望エリア）の絞り込み

「地方公共団体による支援」の拡充
(府事業予算の拡充、庁内関係部局・大阪市と連携)

2. 今年度の取組 需要とりまとめの状況（有望エリアの絞り込み）

- 第2回本協議会において、商用車需要が高いエリアとして6エリアを選定。
- この6エリアのうち、大型車交通量やIC乗降台数を改めて精査しつつ、利便性の高い場所に立地する大型トラック用軽油SS（フリートSS）の立地も考慮し、優先的に水素ステーションの整備を促進する「有望エリア」の絞り込みについて検討。

<第2回 おおさか水素ステーション整備促進協議会資料 抜粋>

2. 国の公募内容を踏まえた大阪府のFC商用車の導入拡大方針について

2-(2) 地方公共団体基準への対応

① 需要ポテンシャルの高いエリアの検討

前回の協議会において、下記データの重ね合わせ等から、商用車が集中するエリアを仮定した。

- 市区町村別の車両登録台数
- 大型車両の交通量情報
- 高速道路ICにおける乗降台数
- 営業倉庫の所在地
- バス車庫の位置

茨木、摂津、東大阪、南港北・舞洲、南港南・住之江、堺泉北の6エリアを選定（前回の協議会で議論）

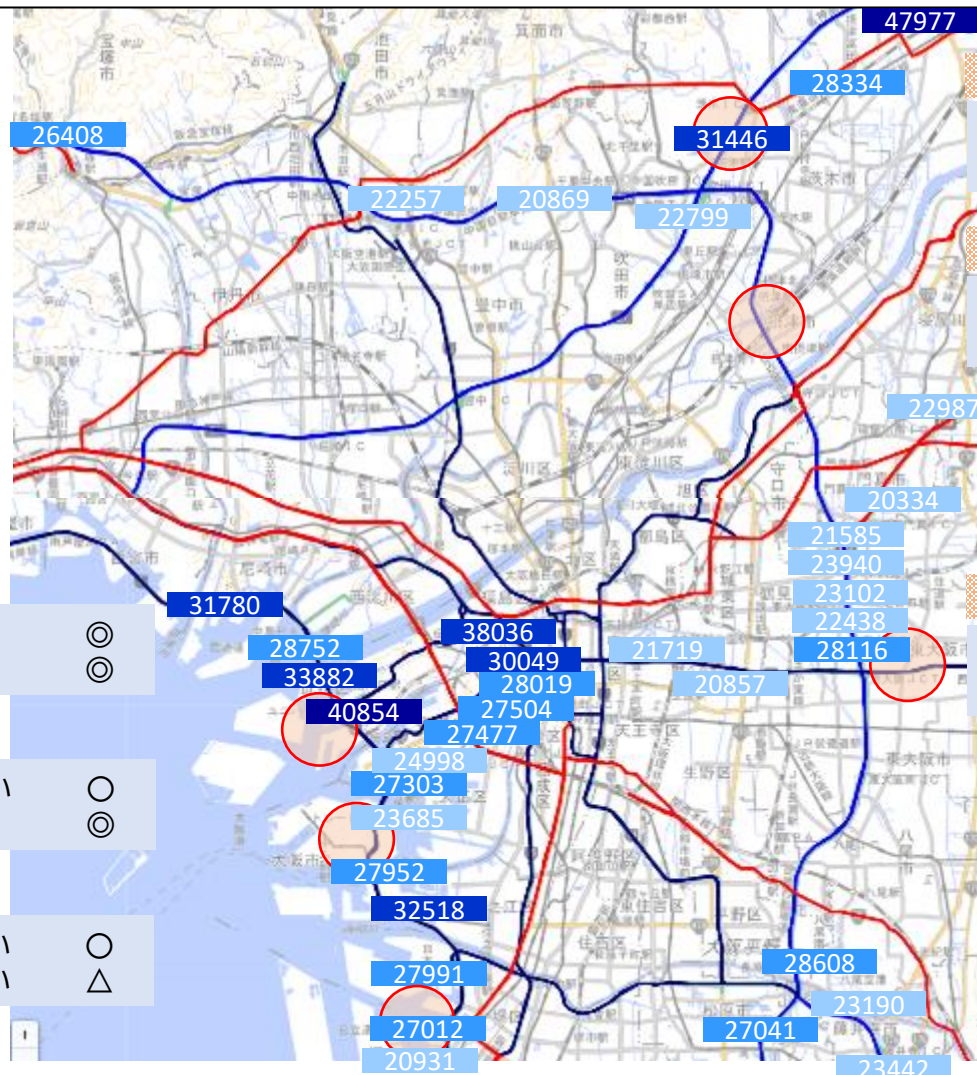
大型車交通量、IC乗降台数、フリートSSの立地等を整理し、優先的に整備を促進する「有望エリア」を2か所程度に絞り込み



2. 今年度の取組 需要とりまとめの状況（有望エリアの絞り込み）

<大型車交通量の整理結果>

- 茨木エリア、南港北エリア、南港南エリアが周辺/隣接地交通量ともに多い。
- 摂津エリアは他エリアに交通量が劣後
- 東大阪エリアは東向き、堺泉北エリアは南向きの、交通量が少ない



茨木エリア

- ・周辺の交通量は多い ◎
- ・隣接地交通量は以前より減少 ○

摂津エリア

- ・周辺の交通量は少ない ×
- ・隣接地交通量も少ない ×

南港北・舞洲エリア

- ・周辺の交通量は多い ◎
- ・隣接地交通量も多い ◎

南港南・住之江エリア

- ・周辺の交通量はやや多い ○
- ・隣接地交通量も多い ◎

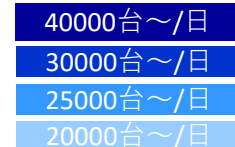
堺泉北エリア

- ・周辺の交通量はやや多い ○
- ・南向きの交通量は少ない △

東大阪エリア

- ・周辺の交通量はやや多い ○
- ・東向きの交通量は少ない △

(幹線交通量凡例)



2. 今年度の取組 需要とりまとめの状況（有望エリアの絞り込み）

<フリートSS（大型トラック用軽油SS）の立地>

- 大阪府内にフリートSSは13か所立地。
- うち2か所は名神高速吹田SA上下線に立地。
- 一般国道のフリートSSは11か所中、茨木2、南港2、門真1、東大阪1、堺1、泉南地域4



2. 今年度の取組 需要とりまとめの状況（有望エリアの絞り込み）

<エリア絞り込みの結果まとめ>

- 大型車交通量、IC乗降台数、ならびにフリートSSの立地状況等から、茨木エリアおよび南港エリアが相対的に他エリアより優位。
- 茨木エリアについては、IC乗降台数を踏まえ、茨木市域の局所的な範囲に限定せず、吹田・高槻を含むエリアに対象範囲を拡大することも有効。
- 南港エリアについては、北・南エリアいずれも需要水準が同程度であることから、両エリアを一体として捉え、対象エリアを拡大することも有効。

エリア名	大型車交通量		高速道路 IC乗降台数		フリートSS立地		総合評価
茨木	◎ ○	周辺交通量多い 隣接地交通量は減少	◎	名神吹田、近畿道吹田、高槻が多い	◎	茨木に2か所立地	◎ いずれの視点でも優位 吹田・高槻に拡大すれば 幹線交通量はさらに増加
摂津	× ×	周辺交通量少ない 隣接地交通量少ない	△	吹田・門真から遠い 守口は多いがやや離れている	△	茨木の1か所は摂津エリアに近い	× 幹線交通量が少なくいずれのICからも遠い
東大阪	○ △	周辺交通量やや多い 東向き交通量少ない	△	第二京阪門真、近畿道門真が多い	○	門真に1か所、東大阪に1か所立地	○ IC乗降台数の多い門真から近いが幹線交通量がやや劣後
南港北・舞洲	◎ ◎	周辺交通量多い 隣接地交通量多い	◎	6エリアの中では最も多い	△	南港南エリアの2か所には近い	◎ 2つのエリアを合わせて南港エリアとすれば幹線交通量もIC乗降台数も多くSS立地にも向いている
南港南・住之江	○ ◎	周辺交通量やや多い 隣接地交通量多い	○	隣接部も含めるとやや多い	◎	南港南に2か所立地	
堺泉北	○ △	周辺交通量やや多い 南向き交通量少ない	○	隣接部も含めるとやや多い	△	堺に1か所あるが臨海部ではない	△ 幹線交通量がやや劣後

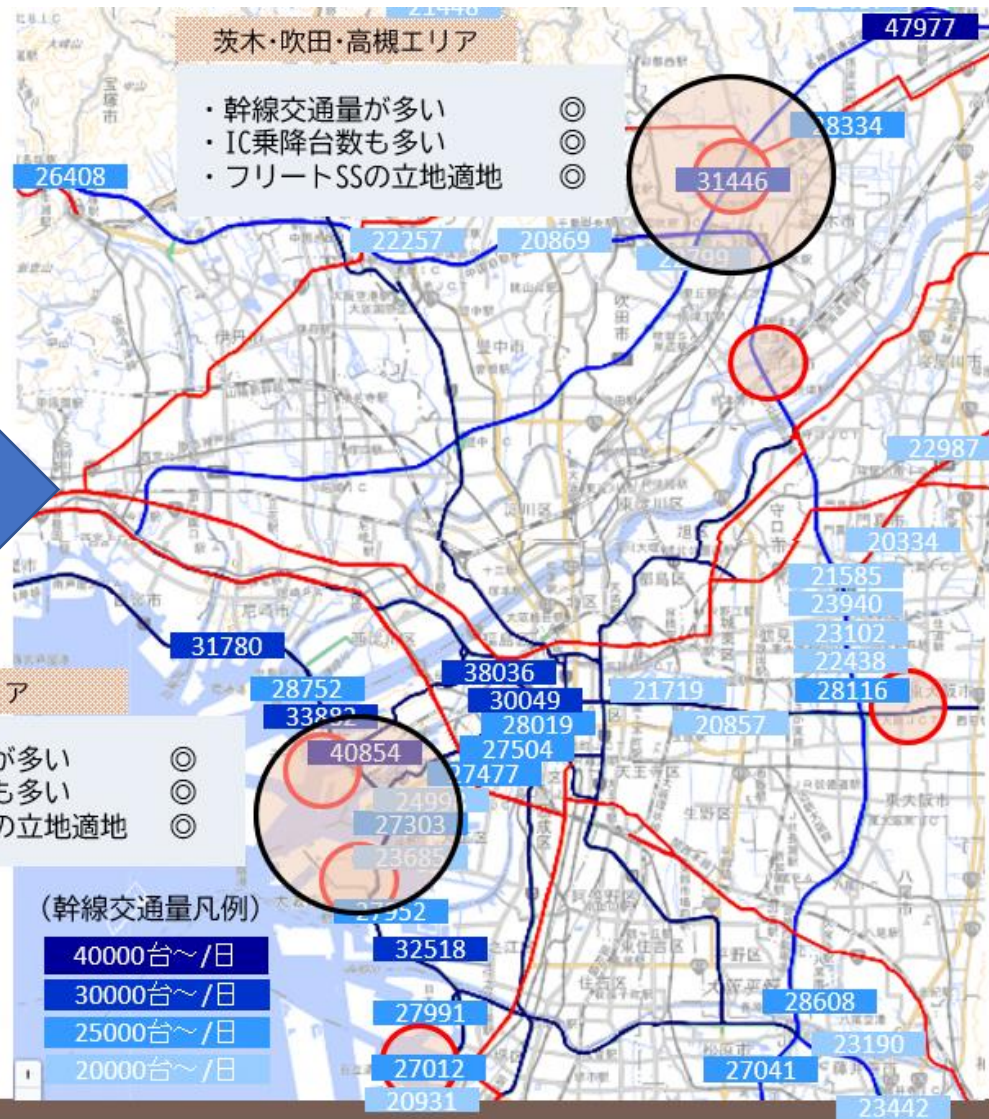
2. 今年度の取組 需要とりまとめの状況（有望エリアの絞り込み）

- 優先的にFC商用車の導入拡大と水素ステーション整備を促進する有望エリアとして、「南港エリア」と「茨木・吹田・高槻エリア」を設定することを提案。



第2回 おおさか水素ステーション整備促進協議会資料

優先順位
付けの結果



2. 今年度の取組 需要とりまとめの状況（有望エリアの絞り込み）

- 2つの有望エリアに拠点を有する運送事業者等に、有望エリアに対するご意向・ご意見や、水素ステーションの利用条件、ご要望に関してヒアリングを実施

<ヒアリングの内容>

（1）商用大型水素STの整備を促進する2つの有望エリアに関するご意向・ご意見

- ① 有望エリア（南港エリアと茨木・吹田・高槻エリア）の設定の妥当性（運送事業者様へのご質問）
- ② 有望2エリアにおけるFC商用車の導入可能性（運送事業者様へのご質問）
（幹線輸送/域内輸送の可能性、行き先、導入台数、導入時期）

（2）府内での商用大型水素STの必要性と利用又は整備にあたっての条件

- ① 府内での整備の重要性について（運送事業者様へのご質問）
- ② 拠点から水素STまでの距離、移動・充填にかかる許容時間（運送事業者様へのご質問）
- ③ 水素STの整備にあたっての条件（水素ST事業者様へのご質問）

（3）商用大型水素STの整備促進・FC商用車の導入促進に当たってのご要望

- ① 国や自治体等への支援策等に関するご要望
- ② FC商用車メーカー様、水素ST整備事業者様、荷主（物流事業者）様へのご要望
- ③ 他の自治体との連携、重点地域との連携に関するご要望

2. 今年度の取組 広域連携の状況

- 大阪府は、関西圏や愛知県など関係自治体とのFC商用車関連の連携を強化しており、また、国や関係事業者等とのコミュニケーションを積極的に図っている。
- こうした取組みを通じて、FC商用車の導入拡大、水素ステーション整備の促進に取り組んでいる。

■大阪府と愛知県との連携・協力に関する協定

- 2025年6月、大阪府と愛知県は、『脱炭素社会の実現』を含む幅広い分野で連携・協力を深めることを目的とする協定を締結。
- 『脱炭素社会の実現』の分野において、FC商用車関連の連携強化を図ることで一致済み。



大阪府知事・愛知県知事による連携協定式の様子

■関西圏での連携

- 関西広域連合において、大阪府は水素エネルギーの普及に関する事務局として活動。
- R7年度は、モビリティ分野での水素の普及に向けた取組の情報共有や、普及に向けた課題・今後の展望等について意見交換を行う公開型セミナー・ダイアログを開催。

<R7年度 関西広域連合 水素セミナー・ダイアログの概要>

◆水素セミナー

- モビリティ分野における水素の普及に向けた今後の政策の方向性について
(経済産業省 資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 水素・アンモニア課)
- グリーンイノベーション基金事業 スマートモビリティ社会の構築に向けた取組
(国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構 (NEDO) 自動車・蓄電池部)
- 商用FCEV普及に向けたCJPTの取組
(Commercial Japan Partnership Technologies株式会社)

◆ダイアログ ～関西圏における水素モビリティと水素ステーションの普及～

- 関西圏における水素モビリティの普及ポテンシャルについて (関西広域連合 エネルギー検討会 (大阪府))
- 兵庫県における水素モビリティの普及促進 ～関西初を兵庫から～ (兵庫県 環境部 水大気課)
- 水素ステーション整備に向けた取組と課題 (岩谷産業株式会社)



セミナーの様子

1. これまでの経過

- ・ 第1回重点地域の申請と結果
- ・ 国の動向

2. 今年度の取組

- ・ 全国・大阪の物流実態の整理
- ・ 需要とりまとめの状況（ポテンシャルが高いエリアの絞り込み）
- ・ 広域連携の状況

3. 今後の取組方針

- ・ 令和8年度以降の関連予算
- ・ 今後の取組方針　まとめ

3. 今後の取組方針 まとめ

<まとめ>

- 国の追加的支援の大阪府域への適用をめざし、需要のとりまとめ（有望エリアの絞り込み）と次年度以降の予算措置について対応
- 大阪には全国有数の物流需要の塊が存在。需要が集中する「南港エリア」と「茨木・吹田・高槻エリア」を水素ステーションを最優先に整備を促進する有望エリアとして、整備を促進していきたい
- 運送事業者等から、幹線輸送ルートや拠点の集積を踏まえると、大阪－愛知－東京間での活用を望む声大きい。その実現には大阪に大型水素STの整備が必要との声があり
- 水素ステーションの整備には、需要の確保が最も重要との声があり
- 国が、FCタクシーをFC商用車に位置付ける方針



<今後の取組方針>

- **大阪府域が国の追加的支援の適用エリアとなり、府域での水素ST整備と、全国のFC商用車による幹線輸送のより一層の促進をめざしていく。**
- **東京都及び愛知県との連携を強化し、需要の掘り起こしなどに取組み、大阪－愛知－東京間のFC商用車の運行の実現をめざしていく。**
- **FCタクシーがFC商用車に分類されたことを受け、タクシー業界にも働きかけを進める。**