



【国・地域別サマリー 韓国】

2019年1月に水素経済活性化ロードマップを策定、普及に向けた政府動向が活発化

韓国

削減目標	中期目標(NDC)	長期戦略	水素の位置づけ 環境政策名称	<ul style="list-style-type: none"> ■ 全部門における利活用を促進 <ul style="list-style-type: none"> ➢ <u>例えばエネルギー部門では電力需給調整や水素燃料電池発電、産業部門では製鉄への活用</u>の可能性を示す 												
	2030年までに -24.4%(2017年比)	2050年までに カーボンニュートラル			環境政策名称 パリ協定に基づく長期戦略 ("2050 Carbon Neutral Strategy of the Republic of Korea towards a Sustainable and Green society")											
水素・FC政策の全体像	<ul style="list-style-type: none"> ■ 産業通商資源部が「水素経済活性化ロードマップ」(2019/1)にて水素・燃料電池政策の全体像を定める <ul style="list-style-type: none"> ➢ 2018年6月産業通商資源部が、水素燃料電池産業の創出へ2.6兆₩(2,500億円)を予算計上(2022年まで)*1 ➢ 2019年に第3次マスタープランを公表。水素をエネルギーミックスの重要な役割と位置付け。燃料電池技術へ注力 ■ 産業通商資源部が水素サプライチェーン構築に向けた「水素輸入タスクフォース」発足(2020/6)、政府が燃料電池の普及に向けた「水素経済委員会」発足(2020/7)等、2020年の政府動向が活発化 															
定量目標	<ul style="list-style-type: none"> ■ FCV等の利用アプリや、水素ST*2等の導入目標を示す <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2022</th> <th>2040</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FCV</td> <td>8.1万台</td> <td>620万台</td> </tr> <tr> <td>FCバス</td> <td>0.2万台</td> <td>6万台</td> </tr> <tr> <td>水素ST</td> <td>320か所</td> <td>1,200か所</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ■ 水素コストやSC全体の定量目標も定める 			2022	2040	FCV	8.1万台	620万台	FCバス	0.2万台	6万台	水素ST	320か所	1,200か所	施策例*3 (予算詳細)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 産業通商資源部 <ul style="list-style-type: none"> ➢ バスの耐久性向上に向けた実証 ➢ 天然ガス等との統合水素ST実証 ➢ 既存STにおける実証実施のための特例法設置 ➢ RPS制度における水素発電の位置づけ ■ 産業通商資源部、環境部 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 再エネ水素ステーション技術開発実証
	2022	2040														
FCV	8.1万台	620万台														
FCバス	0.2万台	6万台														
水素ST	320か所	1,200か所														

⇒詳細後述

⇒詳細後述

出典: UNFCCC、韓国政府、産業通商資源部(MOTIE)、環境部(MOE)、KBS

*1 国際調査機関(ifi)の調査レポートによる *2: Station *3: Policy Plan on Fuel Cell Vehicle & Market Activation(2016)



<参考： 定量目標詳細>

タクシーやトラック、水素供給量・価格等の定量目標も定める

水素経済活性化ロードマップ(抜粋)

	2018	2022	2040
水素車両	1,800台 (内需:900台)	8.1万台 (内需:6.7万台)	620万台 (内需:290万台)
乗用車	1,800台 (内需:900台)	7.9万台 (内需:6.5万台)	590万台 (内需:275万台)
バス	2台	2,000台	6万台 (内需:4万台)
タクシー	—	—	12万台 (内需:8万台)
トラック	—	10tトラック*1	12万台 (内需:3万台)
水素ステーション	14か所	310か所	1,200か所
水素供給量	13万t/年	47万t/年	526万t/年
水素価格	水素価格	6,000₩(567円)/kg	3,000₩(284円)/kg

出典：韓国政府(2019)水素経済活性化ロードマップ

*1: 10tトラックを開発、または導入する、との目標と考えられる



<参考：施策例詳細>

2022年から大規模発電事業者や電力販売事業者(韓国電力)に対して、水素で発電した電力の調達を義務付ける制度を導入

韓国のRPS制度改正動向の概要

制度改正概要

韓国の丁世均(チョン・セギョン)首相は10月15日に開催した「第2回水素経済委員会」において、水素経済の拡大を図るべく「水素発電義務化制度(HPS:Hydrogen Energy Portfolio Standard)」を2022年に導入すると発表した。同制度は、太陽光、風力などを含む既存の「再生エネルギー供給義務化制度(RPS:Renewable Energy Portfolio Standard)」から水素発電を切り離し、安定した普及体制を構築することを目指す。

現行RPS制度の概要

現行RPS制度の概要	制定時期	対象事業者	再エネ発電義務量						
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2010年制定 ■ 2020年改正 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 再エネを除外した500MW以上の発電設備を有する発電事業者(20年基準、22社) 	2012	2015	2019	2020	2021	2022	2023
			2%	3%	6%	7%	9%	10%	10%

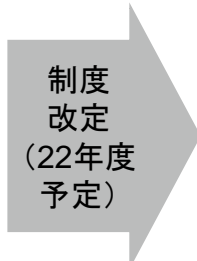
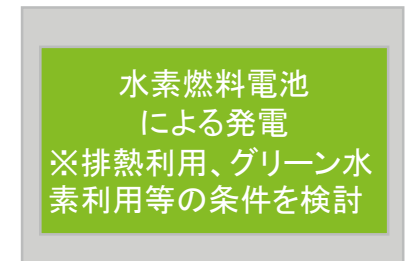
<現行RPS制度の対象>



<改正RPS制度の対象>



<(新設)HPS制度の対象>



■ 電源別義務はなく、水素発電は再エネとの競争が発生

■ 水素発電専用の制度を新設し、再エネとの競争をなくし普及促進を図る
 ■ 対象事業者は、RPS対象事業者・販売事業者(韓国電力)の内、検討中