

## 【基幹物流モデル：概要】

# 地域の再エネを活用した水素を水素STを核として、FCFL、大型FCTラックへ供給

### 基幹物流モデル

大型トラックターミナル等の  
幹線輸送における物流拠点を中心に  
水素を利活用するモデル

- トラックやフォークリフトの脱炭素化の手段として、EVトラックや電動FLへの転換があるが、FC化して水素を活用した方が、航続距離が長い・稼働できる時間が長い、充填時間が短いといったメリットがあり、特に大型や高頻度で稼働する場合の活用が有望である。
- そこで、そのようなモビリティがある地域では水素を活用することが有利であると考え、大型FCTラックやFCFLへの供給を想定した水素利活用モデルについて検討し、取りまとめた。

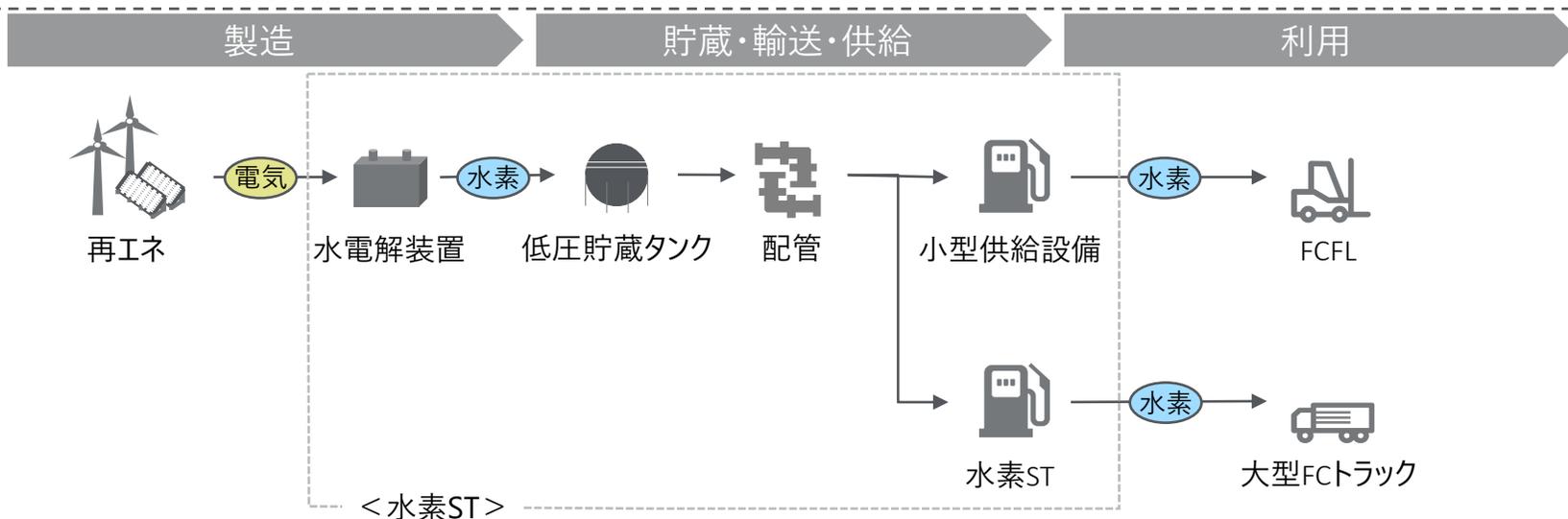
### プレイヤー例

- 製造～供給 : 再エネ発電事業者、水素ステーション事業者、ガス事業者、物流拠点又は物流拠点利用事業者
- 利用 : フォークリフトや大型トラック等を保有する物流拠点利用事業者

### 事業化に向けた課題

- 大型FCTラックの商用化
- 水素STから大型FCTラックへの充填速度の向上
- 物流拠点における多種多様な関連事業者との調整及び複数拠点での連携

事業モデルの  
絵姿



# 【基幹物流モデル：実現シナリオ】

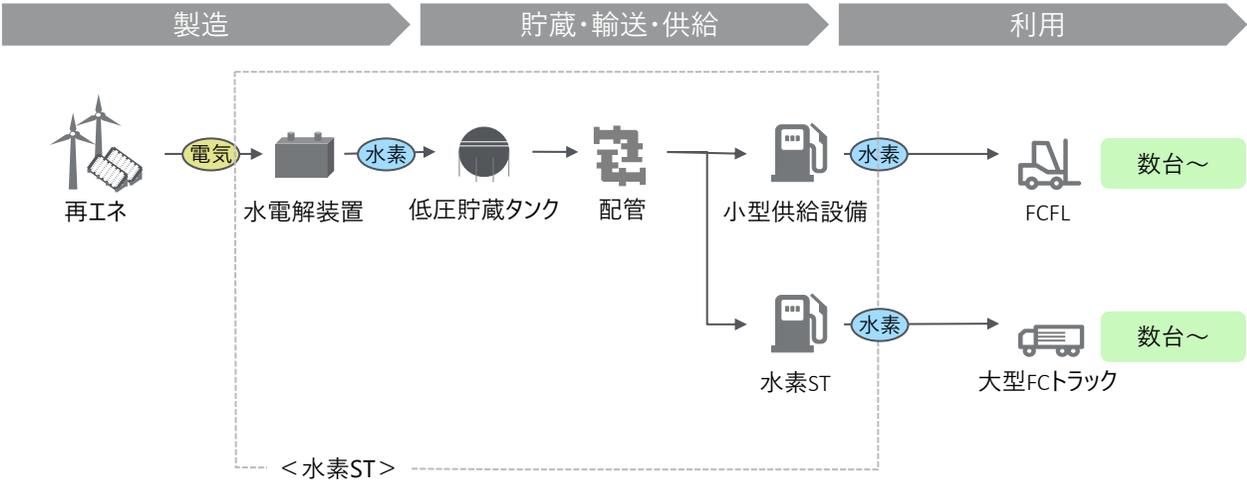
導入初期に水素ステーションから大型FCトラックへ供給するサプライチェーンの基盤を構築し、本格運用期において水素サプライチェーン全体の規模を拡大して運用

## 実現シナリオ

## 絵姿

**導入初期**  
(最初の5年間)

- 都市間の幹線輸送を担うトラックターミナル等が連携し、各物流施設内に水素ステーションを整備し、大型トラックへの供給体制を構築
- 小型供給設備も整備することで水素許容価格の高いFLへも水素を供給



**本格運用期**  
(後続の10年間)

- 再エネや水素設備のコスト低下に応じて、大型トラックのFC化の数を増やすことで需要を拡大するとともに、水素許容価格の高いFLも拡大することで事業性を向上

