



【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し、今後技術ローマップも策定予定

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	— (国家エネルギー基本計画は、再エネや分散型エネルギー推進への水素利活用可能性を示す)
	2030年までに -37%(BAU*1比)	—		
水素・FC政策の全体像	<ul style="list-style-type: none"> 産業通商資源部策定の「水素経済活性化ロードマップ」(2019/1)が水素・燃料電池政策の全体像を定める <ul style="list-style-type: none"> 2018年8月にAIやビッグデータとともに、水素経済が3大戦略投資分野に選定された後、ロードマップが策定 技術ロードマップは別途策定予定。また2019年中に水素経済法(仮称)を策定し、水素経済活性化のための法的基盤を策定予定 これらに基づき産業通商資源部や環境部が中心となり、関連施策を実施 			
	定量目標	FCV等の利用アプリや、水素ST*2等の導入目標を示す		施策例*3 (予算詳細)
		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	
	<ul style="list-style-type: none"> 水素コストやSC全体の定量目標も定める 			
	⇒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: BAU = Business As Usual 特段対策を行わない場合のこと *2: ST = Station *3: 2016年発表の“Policy Plan on Fuel Cell Vehicle & Market Activation”に掲載されている実証を掲載



<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)	81,000台 (内需:67,000台)	6,200,000台 (内需:2,900,000台)
乗用車	1,800台 (内需:900台)	79,000台 (内需:65,000台)	5,900,000台 (内需:2,750,000台)
バス	2台	2,000台	60,000台 (内需:40,000台)
タクシー	—	—	120,000台 (内需:80,000台)
トラック	—	10tトラック*1	120,000台 (内需:30,000台)
水素ステーション	14か所	310か所	1,200か所
水素供給量	130,000t/年	470,000t/年	5,260,000t/年
水素価格	水素価格	6,000₩/kg (約600円*2)	3,000₩/kg (約300円*2)

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 *2: 1₩ = 0.1円として計算