

2021年10月29日 全10頁

中国の燃料電池自動車政策

地方政府主導で急成長が期待される水素・燃料電池自動車産業

経営コンサルティング第一部 シニアコンサルタント 南 玲子
経営コンサルティング第二部 シニアコンサルタント 張 暁光

[要約]

- 中国政府は 2000 年代初頭から省エネルギー・新エネルギー自動車として電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド自動車 (PHEV) とともに燃料電池自動車 (FCV) の開発と産業化を支援してきた。このうち先行したのは EV であり、今や中国は世界一の自動車大国であるとともに年間 100 万台以上を出荷する世界一の EV 大国ともなっている。一方、FCV は、出荷台数は毎年伸びているものの、大きな成長とは言えない。FCV、燃料となる水素ともに高コストであることが主な要因だと考えられる。
- 中国における FCV は大部分が商用車、特にバス、トラック等の中大型商用車であり、ユーザーの大部分が地方政府や公営事業者である。地域の新産業として水素・FCV を振興したい地方政府が、主に公共サービス用の中大型 FCV を購入、需要を作り出してきた。
- 2019 年以降、中央政府は水素・FCV 政策を転換し、脱炭素を実現する有効な方策として水素と FCV に本腰を入れ始めた。2021 年現在、水素・FCV 政策の柱は、複数地域で構成するグループをモデル事業に選定し、地方政府主導で水素・FCV の技術開発、サプライチェーン構築を図ることである。各地で地方政府をメインプレーヤーとする水素・FCV 産業圏がどのように発展するか、FCV についても世界最大の市場となる日は近いのか、関心が集まっている。

1. 中国の燃料電池自動車 (FCV) 産業概観

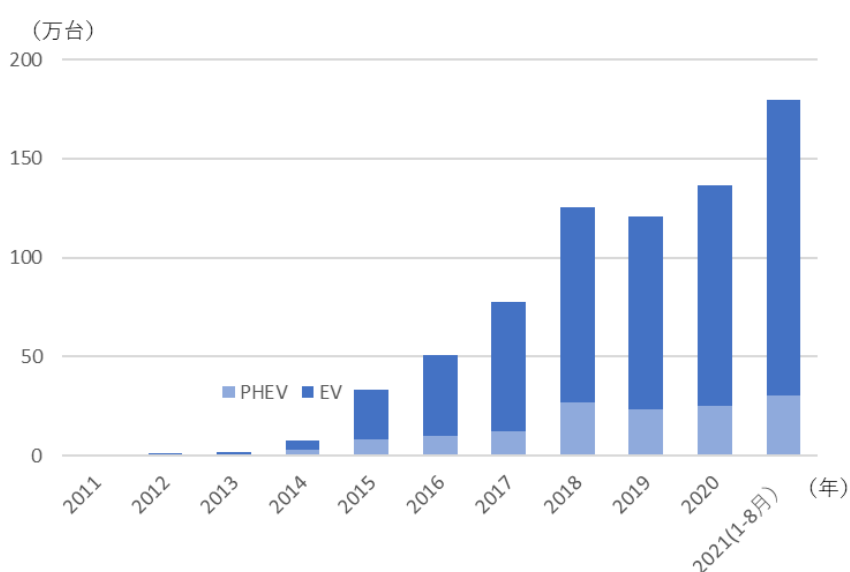
(1) FCV 産業の成り立ちと普及状況

中国・中央政府の文書に燃料電池車 (以下「FCV」) が初めて登場したのは、科学技術部が 2001 年に発表した「国家高度技術研究開発計画」だと言えるだろう。同「研究開発計画」は、自動車分野においては省エネルギー車・新エネルギー車として電気自動車 (以下「EV」)、プラグインハイブリッド自動車 (以下「PHEV」) とともに燃料電池自動車 (以下「FCV」) の 3 種類の研究開発を促進する方針を示した。2009 年には、研究開発の次の段階として省エネ車・新エネ車産業の

育成と市場への普及を狙い、財政部、工業信息化部、科学技術部及び国家発展改革委員会の4部共管による補助金制度が導入された。その後、2012年に国務院が発表した「省エネルギーと新エネルギー自動車産業発展計画（2012年～2020年）」が現行の基本政策となっている。

省エネ車・新エネ車として推進対象とされたEV、PHEV、FCVのうち、最も成功を収めているのはEVである。2009年開始の補助金制度が販売促進に効果を発揮し、充電ステーションも順調に増加したことで、2020年にはEVの年間出荷台数は111.6万台となり、乗用車出荷台数に占める比率は20%を超えて、今や中国は世界最大のEV大国である。

（図表1）中国のEV、PHEV出荷台数

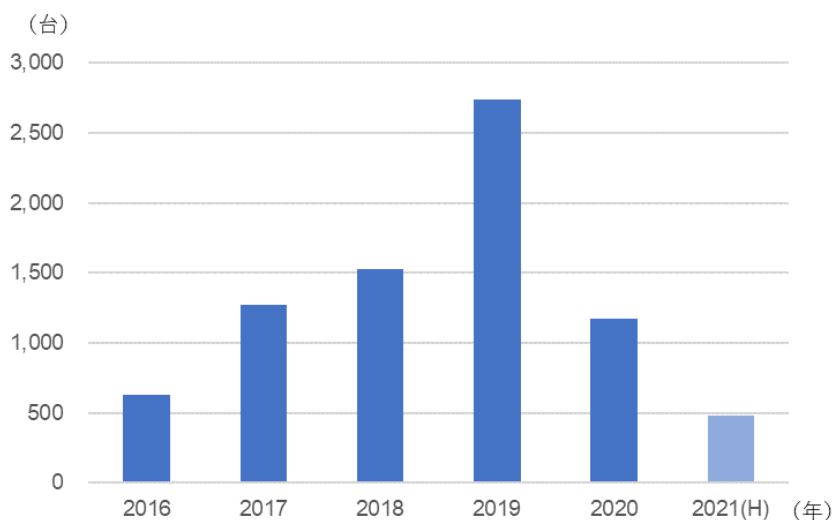


出所：中国汽車工業協会より大和総研作成

一方、FCVについては、2015年まで出荷台数はほぼゼロであったが、充填インフラである水素ステーションの整備とともに2016年以降は台数が伸び始め、2021年上半期までの累計販売台数は約7,800台となっている。中国自動車工程学会等が発表した「2016年技術ロードマップ」はFCVについて2020年に累計販売台数5,000台、2025年に同5万台、2030年に同100万台規模という目標を示しており、2020年時点の目標はクリアしたものの、2025年、2030年の目標を実現できるペースではない。なお、日本におけるFCVの累計台数は4,600台（2021年1月、経済産業省）である¹。時点が異なるため参考に留まるが、地域別の登録台数は広東省（1,676台）、上海市（858台）、江蘇省（246台）、北京市（210台）の順（2019年9月末時点）であり、沿海部の大都市で導入が先行していると考えられる。

¹ 水素・燃料電池戦略協議会が策定した「水素・燃料電池戦略ロードマップ」では、2020年度のFCV普及目標は4万台（水素・燃料電池戦略協議会「水素・燃料電池戦略ロードマップ～水素社会実現に向けた産学官のアクションプラン～」、2019年3月12日、<https://www.meti.go.jp/press/2018/03/20190312001/20190312001-1.pdf>（2021年9月24日現在））。

(図表 2) 中国の FCV 出荷台数



注：2021 年は上半期。2020 年の落ち込みは新型コロナウイルスと新政策（後述）の影響が大きいと考えられる。

出所：中国汽车工業協会より大和総研作成

中国の FCV 市場は、大部分を商用車、特にトラック、バス等の中・大型商用車が占めていることが特徴である。中央政府の省エネ車・新エネ車産業発展方針を受け、2014 年 6 月に政府部門、産業界及び大学等研究機関によって「中国電気自動車百人会」が設立されている。同「百人会」は乗用車に EV を導入し、商用車に FCV を導入との意見を表明しており、比較的早い段階で EV と FCV のすみ分けが図られた。現実的に、3 種類の省エネ車・新エネ車のうち EV の乗用車への普及が急速に進んだため、FCV は乗用車以外、すなわち商用車への搭載に向かわざるを得なかったとも言える。すみ分けは技術面からも必要があった。乗用車への FCV 採用においては、居住性を確保するため水素燃料タンクの小型化が課題の一つだが、中・大型商用車の場合は水素燃料タンクの小型化を待つ必要がなかった。地域の新産業として水素・FCV を振興したい地方政府が、主に公共サービス用のバス、トラック等として中大型 FCV を購入、需要を作り出してきた結果、FCV ユーザーの大部分が地方政府や公営事業者となっていることも特徴的だ。

(2) 水素の製造、コスト、充填インフラ

中国の 2020 年の水素生産量は 3,342 万トン²、この約 7 割が石炭、天然ガス、石油の改質によって製造されており、約 3 割が化学工業の副産物として生産される副生水素である³。「中国

² 中国水素エネルギー・燃料電池産業革新戦略連盟『中国水素エネルギー・燃料電池産業白書（2020）』による。

³ 中国電動自動車百人会『中国水素産業発展報告 2020』、2020 年 10 月、p. 14。原データは清華大学と中国標準化研究院。

水素産業発展報告 2020」によれば、水素の製造コストは、石炭由来の場合 6～12 元/kg、天然ガス由来では 7.5～24.3 元/kg、工業副生水素は 14.6～26.9 元/kg である（図表参照）。再生可能エネルギーを利用した水電解による水素製造の研究も進められているが、生産量はごくわずかである⁴。貯蔵、輸送を経て水素ステーションにおける末端価格は 30～80 元/kg⁵となる。

（図表 3）中国の水素サプライチェーンのコスト

段階	製造方法	コスト
製造	石炭由来	CCUSなし：6～12元/kg CCUS利用：25.8～32.1元/kg
	天然ガス由来	7.5～24.3元/kg（CCUSなし）
	工業副生	14.6～26.9元/kg
	水電解	アルカリ水電解：9.2～40元/kg PEM形水電解：20.5～48.5元/kg （電力価格：0.1～0.6元/kWh）
輸送	20MPa気体運送	9.3～22.4元/kg（輸送距離200～800km）
	液体水素運送	20.3～22.7元/kg（輸送距離200～1,500km）
充填	外部調達水素	約14元/kg（充填能力200kg/d）
	製造・貯蔵一体型ステーション	30元/kg（水素製造コストを含む。充填能力1,000kg/d、電力価格0.36元/kWh）

出所：中国電動自動車百人会『中国水素産業発展報告 2020』より大和総研作成。原データは中国電動自動車百人会「EV百人会シンクタンク」。

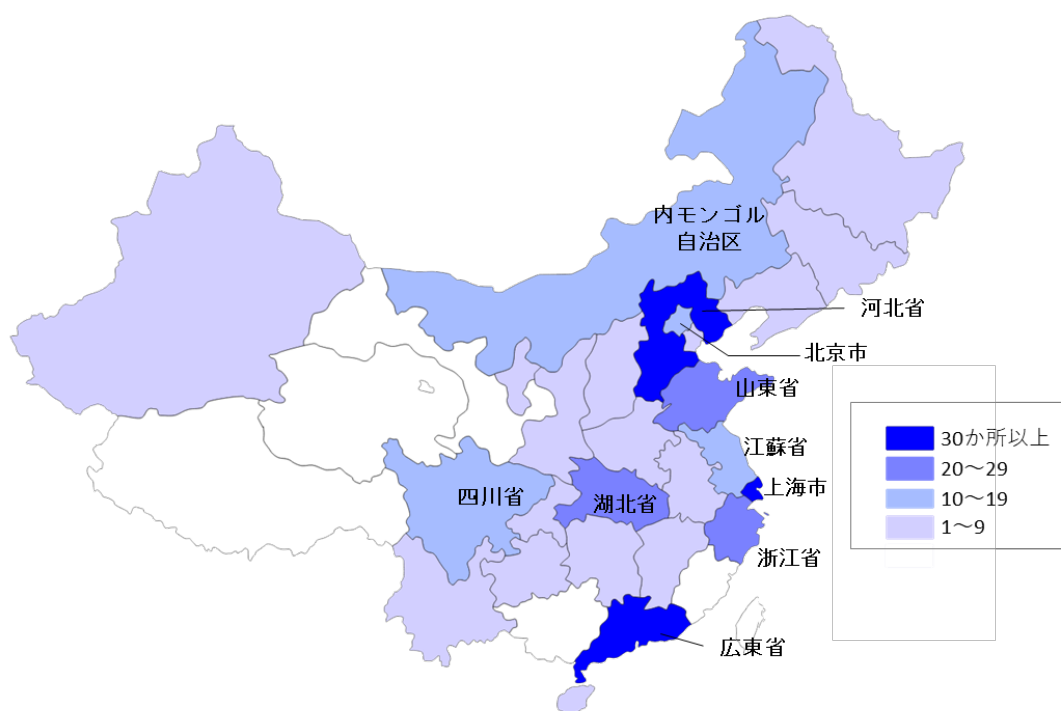
水素ステーションは、2021年3月時点で全国109か所が稼働中である⁶。この他に完工・稼働前が23か所、建設中65か所、建設予定計画が122か所ある。計画段階まで含めた計319か所の分布状況を見ると、FCVの登録台数同様、広東省、上海市、河北省等沿海部の大都市に多い。水素は主に産業用途の危険物という位置付けで、エネルギーとしての取り扱い基準は未整備であり、一般市民の抵抗も考えられるため、水素ステーションを市街地に多数設置することは困難であった。そのため、水素ステーションは多くが工業団地、郊外のターミナル、港湾等に設置されている。

⁴ 再生エネルギーの発電地点は偏在し、需要地から離れているため、現状では水素製造への利用は困難だが、潜在的なポテンシャルは大きい。

⁵ 『中国水素産業発展報告 2020』、中国電動自動車百人会、P.91。原データは「EV百人会シンクタンク（中国電動自動車百人会）。

⁶ 日本の水素ステーションの数は2021年9月時点で155か所（出所：一般社団法人次世代自動車振興センター）。

(図表 4) 水素ステーションの分布 (計画を含む、2021年3月時点)



注：稼働中、完工・稼働前、建設中及び建設予定計画段階の合計。

出所：前瞻産業研究院「前瞻経済学人」(2021年5月18日)

(<https://www.qianzhan.com/analyst/detail/220/210518-8083017a.html>、2021年10月27日アクセス)
より大和総研作成

水素充填用のタンクは圧力 35MPa (メガパスカル) のタイプが中心である。高压ガスタンクの国家規格が最大 35MPa となっているためだ。日本や欧米諸国では、水素の充填量最大化、タンクの小型化等のため、より高压の 70MPa タイプが主流だが、中国では当面 35MPa タイプが主流だとみられている。現状、稼働している FCV の多くが中・大型商用車で、かつ行政部門の所有であるため、車両に搭載するタンクの小型化はそれほど重要とされていない。ただし、中国政府としても将来は 70MPa を導入する旨を述べており、実際に複数のメーカーが 70MPa タイプの試作に取り組んでいる。

2. 中国のFCV政策の変化

(1) 2019年以前の政策と課題

中央政府は、2012年の「省エネルギーと新エネルギー自動車産業発展計画」（国務院、前出）でEV、PHEVとともにFCVについても産業化を図る方針を明示し、2016年発表の「第13次五年計画国家戦略性新興産業発展計画」において推進すべき重要分野の一つとしてFCVを挙げた。FCVの推進には多様な目的を含んでいるが、2019年までは総じて先端技術の振興、自動車産業の新分野育成が主であったと考えられる。中央政府の方針を受け、地元の新産業育成、産業基盤強化につながると見込んだ地方政府がそれぞれ振興策を導入、実施している。図表4に示した4省・直轄市を含め、少なくとも17の省・直轄市が水素・FCV振興策を発表している。

(図表5) 主な地方政府の水素・FCV関連政策・計画

省・直轄市	発表年月	政策・計画	概要
上海市	2017年9月	上海市燃料電池自動車発展計画	<ul style="list-style-type: none"> ・計画期間：2017年～2030年 ・FCVサプライチェーンの年間生産額：2020年150億元、2025年1,000億元、2030年3,000億元 ・水素ステーション：2020年5～10か所、2025年50か所 ・FCV：2020年3,000台、2025年2万台 ・FC産業パークの創設 ・研究開発、サービスプラットフォームの設立 ・FC産業基金の創設
広東省	2018年11月	仏山市水素エネルギー発展計画（2018-2030年）	<ul style="list-style-type: none"> ・水素関連産業生産額：2020年200億元、2025年500億元、2030年1,000億元 ・水素ステーション：2020年28か所、2030年57か所 ・FCV：2020年バス1,500台、物流車両4,000台 2030年バス4,000台、乗用車1万1,000台、物流車両1万台等
河北省	2019年6月	張家口水素エネルギー発展ロードマップ	<ul style="list-style-type: none"> ・水素・FC産業生産額：2025年260億元、2030年850億元、2035年1,700億元 ・水素ステーション：2020年14か所、水素生産年間2万トン ・FCV：2020年1,800台、2022年1万台
湖北省	2018年1月	武漢開発区水素燃料電池産業パーク	<ul style="list-style-type: none"> ・2020年、水素のコア技術で国際水準に達する ・2020年までに水素エネルギー産業パークを設立 ・年間生産高100億元以上 ・水素ステーション：5～20か所 ・FCV実証試験車両：2020年2,000～3,000台、2025年2万～3万台

出所：国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構「中国の水素・燃料電池産業の動向」（2020年1月）より大和総研作成

一連の水素・FCV産業振興策によって水素ステーションの設置数、FCVの台数は伸びてきたが、中央政府には、FCVの振興にはEV、PHEVとは異なる政策が必要ではないかという問題意識が生まれてきた。水素を利用するFCVはEV、PHVに比較するとサプライチェーンが「長い」。にもかかわらず、政府の支援策は購入補助金の形態で行われたため、各地方政府や参入企業の関心と投資は完成車事業に偏り、コア技術の開発モチベーションや部品の供給網発展につながらず、また、上流に当たる水素インフラの整備に対する効果は期待ほど大きくなかった。そのため、製造

段階では低コストの水素が FCV に充填する段階では高価格となり、コア技術を輸入に頼って製造された FCV の価格も高く、FCV を購入するのは需要を自ら作り出す必要がある地方政府や地元の公営事業者に限られ、実需の刺激にはほとんどつながらなかった。

(2) FCV 政策の転換

2019 年、中国の省エネ車・新エネ車関連政策は転換点を迎えた。気候変動対策としての脱炭素、化石燃料に代わるエネルギーとしての水素に対し、中国政府は急速に関心を示すようになった。2019 年 3 月の全国人民代表大会における李克強首相の「政府活動報告」には、「水素ステーションの建設推進」という文言で、初めて水素・FCV 産業の振興方針が盛り込まれた⁷。中国政府が、従来の新産業育成、産業競争力強化から、脱炭素を実現する有効な方策として水素と FCV に本腰を入れ始めたと言える。

2020 年 4 月、財政部、工業信息化部、科学技術部、国家発展改革委員会の 4 省庁が共同で発表した「新エネルギー自動車の普及・応用における財政補助金政策の改善に関する通知」は、従来の補助方式から水素・FCV のサプライチェーン構築奨励方式への転換を明確に示した。FCV 購入補助金を廃止（EV、PHEV については継続）する一方、産業基盤があり意欲と独自性を有する都市または地域を選定し、コア技術や部品供給を含めた産業化を図る取り組みに対し奨励金で支援するというものである。選定したモデル地域は、おおむね 4 年間で水素エネルギーと FCV のサプライチェーンを構築することが期待されている。

2020 年 10 月には中国自動車工程学会等が「省エネルギー・新エネルギー自動車技術ロードマップ 2.0」を発表し、自動車産業からの CO2 排出量について、2028 年をピークとして 2035 年までにピーク時比で 20%削減するとの野心的な目標を掲げた。この実現に向けて EV、PHEV、FCV へのシフトを進め、2035 年までに国内自動車販売台数の 50%以上を新エネ車に、その 95%以上を EV とし、バス、トラックを中心とする商用車は FCV への移行を目指すとした。FCV については、普及目標（2030 年～2035 年に累計販売台数 100 万台）こそ「1.0」版からの大きな修正はないものの、水素の輸送、水素ステーションの充実等水素エネルギーの供給体制整備の必要性、要素技術の研究開発と国産化の必要性をより強く指摘した。また、当初は水素の製造・産出場所を中心とする地域でバス、都市内物流トラックに FCV を導入、段階的により大きな重量、長距離走行の中大型トラック、トラクター、港湾物流車両に広げ、乗用車にも適用を拡大するという道筋を示したことは注目に値する。

⁷ 前年の 2018 年 5 月に訪日した李克強首相は、安倍晋三首相（当時）の案内でトヨタ自動車北海道の工場を視察し、EV 等とともに FCV の展示について説明を受けている。この視察が李首相による「政府活動報告」に水素・FCV が盛り込まれる後押しとなったと見る向きもある。

(図表 6) 省エネルギー・新エネルギー自動車技術ロードマップ 2.0 (概要)

	2025年	2030年	2035年
全体目標	<ul style="list-style-type: none"> 既存の運送と充填技術に基づき各都市が適宜対応 応用範囲は半径150km目安 約10万台 	<ul style="list-style-type: none"> 水素貯蔵新技術の把握、水素ステーション不足のネットワークを解消 100万台規模 	<ul style="list-style-type: none"> 水素貯蔵新技術の把握、水素ステーション不足のネットワークを解消 100万台規模
	FCシステム生産量：10,000ユニット以上/1社	FCシステム生産量：100,000ユニット以上/1社	FCシステム生産量：100,000ユニット以上/1社
技術開発目標			
性能	<ul style="list-style-type: none"> 低温起動は-40℃水準 完成車生産コストはPHEVと同程度 	<ul style="list-style-type: none"> 低温起動は-40℃水準 完成車生産コストはPHEV以下 	<ul style="list-style-type: none"> 低温起動は-40℃水準 FCV商用車の動力、生産コストは内燃機関自動車と同レベル
業務用車	<ul style="list-style-type: none"> 航続距離500km以上 FCV旅客自動車の燃費：5.5kg/100km以下 耐用基準40万km以上、総コスト100万円以下 	<ul style="list-style-type: none"> 航続距離800km以上 FCV大型トラックの燃費：10kg/100km以下 耐用基準100万km以上、総コスト50万円以下 	<ul style="list-style-type: none"> 航続距離800km以上 FCV大型トラックの燃費：10kg/100km以下 耐用基準100万km以上、総コスト50万円以下
乗用車	<ul style="list-style-type: none"> 航続距離650km以上 燃費：1.0kg/100km以下 耐用基準25万km以上、総コスト30万円以下 	<ul style="list-style-type: none"> 航続距離800km以上 燃費：0.8kg/100km以下 耐用基準30万km以上、総コスト20万円以下 	<ul style="list-style-type: none"> 航続距離800km以上 燃費：0.8kg/100km以下 耐用基準30万km以上、総コスト20万円以下

出所：各種報道より大和総研作成

(3) FCV モデル事業

2020年4月の「通知」(前出)から約半年が経過した同年9月、財務部他関係4省庁から「燃料電池自動車応用モデル事業を展開する通知」が発表された。同「通知」が現時点のFCV政策の柱だと言える。

モデル事業の申請主体は複数都市のグループであることが必要であり、単一都市・地域による申請は対象外となる。FCV100台以上、2か所以上の水素ステーションを有すること等の応募要件がある。モデル事業は、4年間で水素の末端価格を35円/kgとし、水素ステーション15か所を整備、FCV1,000台を普及させるとともに関連法制度体系を整備すること等の目標に向け活動することとなる。モデル事業に対する奨励措置は目標の達成状況に応じたポイントに基づいて決定され、4年間で最大17億円が支給される。目標を上回る実績を上げた場合は10%上乘せされる。支給された奨励金の配分方法は当該コンソーシアムの裁量で決定できるが、配分先については中核技術の技術開発、人材・組織育成等の条件があり、FCVの完成車メーカーへの分配や水素ステーション建設費用に充てることはできない。水素・FCV産業振興の主導、運営を地方政府に任せ、コア部品や技術の開発・生産を支援して技術力向上、生産基盤整備と普及を実現させることが狙いである。複数地域による共同申請を必須としたことについては、水素・FCV産業を構成する全ての要素を1地域が持つことは困難であること、地域間の過度な競争を回避すること、

モデル事業の効果が及ぶ範囲を極力広くすること、このような複数の意図があると推測される。

モデル事業の募集は2020年11月まで実施され、18のグループ（都市群）が申請した。2021年春に第一ラウンド、同年夏に第二ラウンドの選定結果が公表予定となっていたが、これまでのところ採択が判明したのは北京、天津、河北省で構成される京津冀都市群、上海を中心とする都市群、広東省佛山市を中心とする広東都市群の3グループである⁸。

3. 中国のFCV政策と今後の注目点

(1) 中国のFCV政策の特色

メインプレーヤーは地方政府：今後、中国においては水素の製造、供給とFCVの技術開発、産業基盤整備、サプライチェーン構築が地方政府主導で進むと予想される。中央政府が政策の方向性を示し、地域の資源や強みを把握する地方政府に裁量を与え、実施、運用を任せるという役割分担である。地方政府は資金供給源としての役割も果たす。これまでのところ、大手自動車メーカーのFCV本格参入は少なく、FCVの技術開発に取り組んでいるのは中堅企業が多い。スタートアップ企業や中小・中堅企業にとって資金調達は大きな課題だが、中国には地方政府が資金を出す産業ファンドが多く存在し、FCVの中堅企業に投資している。地方政府の産業ファンドには負の側面も指摘されるが、新規ビジネスに取り組む企業に資金を供給する役割があることは無視できない。地方政府は、当面は高価格とならざるを得ないFCVの主要ユーザーでもある。この点は2019年以前も同様であったが、モデル事業に選定され水素・FCV産業振興のメインプレーヤーとなった地方政府は、自ら市場を創出するため、従来以上にFCVの導入を積極化すると考えられる。

技術力不足への現実的な対応：FCVの商用車への導入は、乗用車でEVとPHEVが大きく普及したことが影響した側面もあるが、水素が製造・産出される場所を中心にまずFCVを走らせ、水素・FCV産業圏を形成する構想は一定の合理性がある。水素・FCVの技術基盤が未熟な状況下においては現実的な対応とも言える。中国政府は、将来的には乗用車にもFCVを拡大する意欲を見せているが、当面は商用車が中心で進むだろう。現状、水素・FCVには外資の参入を奨励している。将来的には国産化によってコスト低減を図ることが不可欠であるが、そのためにはまず外国から積極的に技術を吸収し、並行して水素・FCVの技術開発に取り組む企業を支援する。モデル事業は制約を少なくして地域の資源、強みを生かした多様な活動を促進する。中国の「勝利の方程式」とも言えるこれら一連のパッケージが水素・FCVにおいても成功を収めるかもしれない。

産業コンソーシアム：EV、PHEV産業の黎明期、学識経験者を中心に産学官が参加する産業連盟「中国EV」、「EV百人会」が結成された。これらの産業コンソーシアムによって、各地に分散された資源や知識が集約され、EV、PHEV産業のサプライチェーン構築に大きな役割を果たした。政策提言によって中央政府の意思決定にも影響を与えてきた。中央政府が2019年に水素・FCV政策の転換を明確に示したことを受け、「FCV百人会」、「中国水素産業連盟」等のコンソーシア

⁸ 各種報道による。

ムが形成されている。EV、PHEV 同様、こうした産業コンソーシアムから水素・FCV のサプライチェーンが生まれ、中央政府の政策や技術開発の方向性を左右する情報が発信される可能性がある⁹。

(2) 今後の注目点

中国の FCV に関する今後の注目点は、まず、水素と FCV のコストをいかに下げていくかである。低コストで製造・産出された水素であっても、FCV に充填するまでのプロセスでコスト高となっており、FCV はコア技術を輸入に頼っている。二点目は FCV 市場の拡大状況である。モデル事業に選定された地域の地方政府や公営事業者はこれまで以上に FCV を積極導入し、水素の製造・産出地点の近くに水素ステーションを設置し、それを中心とする一定の範囲で集中的に FCV を走行させ、水素ステーションの稼働率上昇を図るだろう。FCV が乗用車に拡大される時期を予想することは困難だが、商用車で成果を上げて奨励金を得たモデル事業地域が、同様に地方政府や公営事業者の公用車等に FCV 乗用車を導入していく可能性も考えられる。一方、FCV 乗用車のコストが EV、PHEV と同水準まで下がってくれば、EV、PHEV とのすみ分けが新たな課題となるかもしれない。これらに留意しつつ、まずはモデル事業の実施状況を注目したい。

今年（2021 年）、コロナ禍の中で開催された 2020 東京オリンピック・パラリンピックでは、期間中に聖火をともし燃料として初めて水素が使用され、大会用車両として FCV が走行した。2022 年 2 月から中国で開催予定の冬季オリンピック・パラリンピックは、北京市中心部（北京地区）、郊外の延慶地区、北京市に隣接する河北省張家口地区の 3 か所が会場となる。北京、天津、河北省で構成される京津冀都市群は「燃料電池自動車応用モデル事業」に選定されており、河北省張家口区には稼働中の水素ステーションがある。2022 年の北京オリンピックは水素・FCV への取り組み本格化を世界にアピールする絶好のショーケースであり、「2020 東京」以上に多くの FCV が走り回るかもしれない。

—以上—

⁹ 中国の産官学によるコンソーシアムとは性質が異なるが、トヨタ自動車は 2019 年 6 月に中国の自動車メーカー 5 社との合弁による新会社設立を発表、「6 社協議で商品企画し、中国での性能ニーズを満たす『FC スタック等のコンポーネント』、それを支える『FC システム制御』、そして『車両搭載』までの一連の技術開発を一貫通貫で行います。」と述べている（トヨタ自動車プレスリリース）

https://global.toyota.jp/newsroom/corporate/32732340.html?_ga=2.76309589.1720773925.1632446377-2023851891.1632446377（2021 年 9 月 24 日現在）。業界横断的な提携を通じた技術開発、サプライチェーン構築によって中国の FCV 市場開発に取り組むものとして注目されている。