



105

常にエコ最先端をいく  
北九州市のEV戦略

北九州市では、もう30年以上前にだが、産廃対策を預かる課長として2年間を過ごした。そして、その後の環境対策の進捗ぶりを、定点観測させていただいてもいる。今回は、同市におけるPVパネルとEV（電気自動車）の大量普及、EVストックを活用する戦略を報告したい。

北九州市のCO<sub>2</sub>排出量は、2012年にピークを打って、直近の18年ではピーク比約21%減の約150万トン-CO<sub>2</sub>となっている。排出量の最大シェアは、言わずと知れた鉄鋼業を擁する製造部門であって、その削減期待量も最も大きい。そして、その次に大きな削減が期待されているのが運輸部門であって、基準年（13年）比で5.4万トン減らすことを見込んでいる。その大半は車の代替で実現するが、とっておきのソリューションもある。これを先日同地で聞かせていただいた。

それは、北九州市役所だけでも約800台所有している公用車を、リースEVに急速に置き換え、EVの台数も運行もAI化して極小化していく一方、ここに蓄える電力を、PVパネルからのものにすることによって、急速にCO<sub>2</sub>排出量を減らす作戦である。PVパネルは公共施設の屋根や屋上に貼る。市有施設は約2000施設を数えるが、そのうち、5kW以上の発電に適している約290施設に、これまた第三者所有でPVパネルを、やはり急速に貼り、30年度までには最大16MWの発電能力を備える計画を描いている。PVパネルの発電能力の方が公用車の消費電力量を上回るが、貯めきれない電力は、PVパネルを貼れなかった他の市施設に託送して無駄なく使う。さらにPVパネルの発電能力を最大限に引き出すため、EVと託送に加えて、空調機器をも上げ下げ調節の対象として動員する考えである。蓄電池からの直接の託送まではしないので夜間の再エネ電力利用は限られるとはいえ、立派なものである。

市のEV大量導入戦略は、企業にも好影響を与えている。我が国は三菱のi-MiEVや日産のリーフによってEV実用化の先陣を担ったが、昨今は、中国や米国のメーカーの後塵を拝している。PVパネルの例では生産競争に参加できなくなったが、EVでは、企業のふんばりはまだ可能だ。頑張る企業を支えるのは、需要の先行き見込みであるので、脱炭素先行地域に選定された北九州市の明快なEV戦略はメーカーにとって頼りがいのあるメッセージになっているようだ。来年春には、同市若松区にEVバスの専業メーカーの組み立て工場が竣工するのである。



小林 光

東京大学教養教育高度化機構客員教授  
工学博士・元環境事務次官



今回お話を聞いた(株)EVモーターズ・ジャパン社がその会社。同社は、日本製鉄に永年勤めたインバータ技術者のいわばスピンアウトで、日本で市場未開拓のバスを年間100台生産することから始めて台数を急速に拡大すべく、同市若松区に約6haの土地を得て最初からフルスペックの生産ラインを建設中である。北九州に本拠を構えたのは、市役所に対する安心感に加え、信頼できる関連企業や技術者のネットワークが得られやすいことがあったという。土地や生産ラインだけで

も40億円を超える大きな投資であるが、来年の100台規模の生産でも単年度黒字、そして再来年度以降は安定した黒字を出す事業計画である。狙いは、中国製などの電動バスが、なかなかユーザー側の使い勝手を高める要請に答えてくれないことを踏まえ、国産組み立てゆえのユーザーオリエンティッドなメーカーということで販売を伸ばすことにある（写真は6.99mのコミュニティバス）。同社はEVを世間に供給することでSCOPE 3の排出削減をするだけでなく、製造に係わるSCOPE 1, 2の排出量もゼロにするゼロエミッション工場を目指している。さらにゆくゆくは、自動運転への対応、EVバスの蓄電池の上げ下げ充放電を使ったVPP実装にも参画していく予定と聞く。頼もしい限りである。

大量のEV車をVPPに組み込む形の再エネ優先のスマートグリッドは世界中で期待されているが、日本では実装された例はないので、その可能性を実証してくれるよう北九州市には大いに期待する。石橋を叩いてなお渡らない上に、最近、橋をめったに叩きもしない日本を北九州市から変えていって欲しい。