

EVバス、導入相次ぐ

補助金・燃料費減が後押し

全国で電気自動車（EV）バスの導入が相次いでいる。3月には京王グループの西東京バス（東京都八王子市）や神奈川中央交通などが採用した。業界団体は2030年までに累計1万台の導入目標を掲げる。

30年までに1万台目標

「ディーゼルバスよりも音や揺れが少ないと乗客に好評だ」。EVバス3台を運行している西東京バスの担当者はこう語る。バスは中国のEV大手の比亞迪（BYD）か

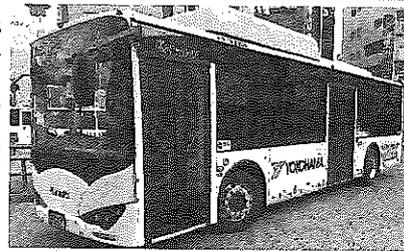
が、さらに23年4月末までの直近1年超で100台以上が納車されたようだ。3月だけで少なくとも10社が運行を開始した。

背景には脱炭素の動きを受けた政府や自治体の補助金がある。政府は22年度までEVバスの導入費用の最大3分の1を補助してきた。

一般的なディーゼルバスの価格は大型で2300万円程度なのに対し、

EVバスは4000万円台。自治体の補助金も併用すると、一般のバスよりも安く導入できるケースも想定される。補助金でコストを抑えられるほか、従来型のバスに比べてエネルギー費（燃料費）を減らせることも普及を後押ししている。

新型コロナウイルス禍からの経済再開も影響している。「人流の回復を受けてEVバスの導入を本格化した」（富士急行）



EVバスは脱炭素の効果が大きい。2台を運行する神奈川中央交通によると、一般的にEVバスは走行時に二酸化炭素（CO₂）を排出しない。EVバスの充電に使う電力を発電する際まで含めるとCO₂を排出する

ことになるが、ディーゼルバスが走行時に排出する量の半分で済む。バスを走らせる費用も安い。1回の充電に5時間ほどかかるが、EVバスの電気代は「ディーゼル燃料を使う場合の3分の2ほど」（導入した事業者）だという。追い風も吹く。政府は23年度の補助率を導入費用の最大2分の1に高めた。補助予算も前年度の約10倍にあたる100億円規模に引き上げた。日本バス協会は23年を「EVバス普及の年」と位置づけ、30年までに累計1万台の導入を目指すとし

ている。国内のバス台数の5%程度だが、導入が加速する可能性もある。今後の課題は補助金依存からの脱却だ。現在、日本向けにEVバスを大量供給できるのはBYDとEV商用車開発のEVモーターズジャパン（北九州市）の2社程度だ。乗用車のように国内外のメーカー間での価格競争はまだ起きていない。

トルコの商用車メーカーのカルサンやジェイ・バス（石川県小松市）が23～24年度に販売を開始する計画などもある。補助金が減額された場合でも、競争力のある価格を実現できるかが導入のスピードを左右する。