令和7年3月4日

神姫バス株式会社

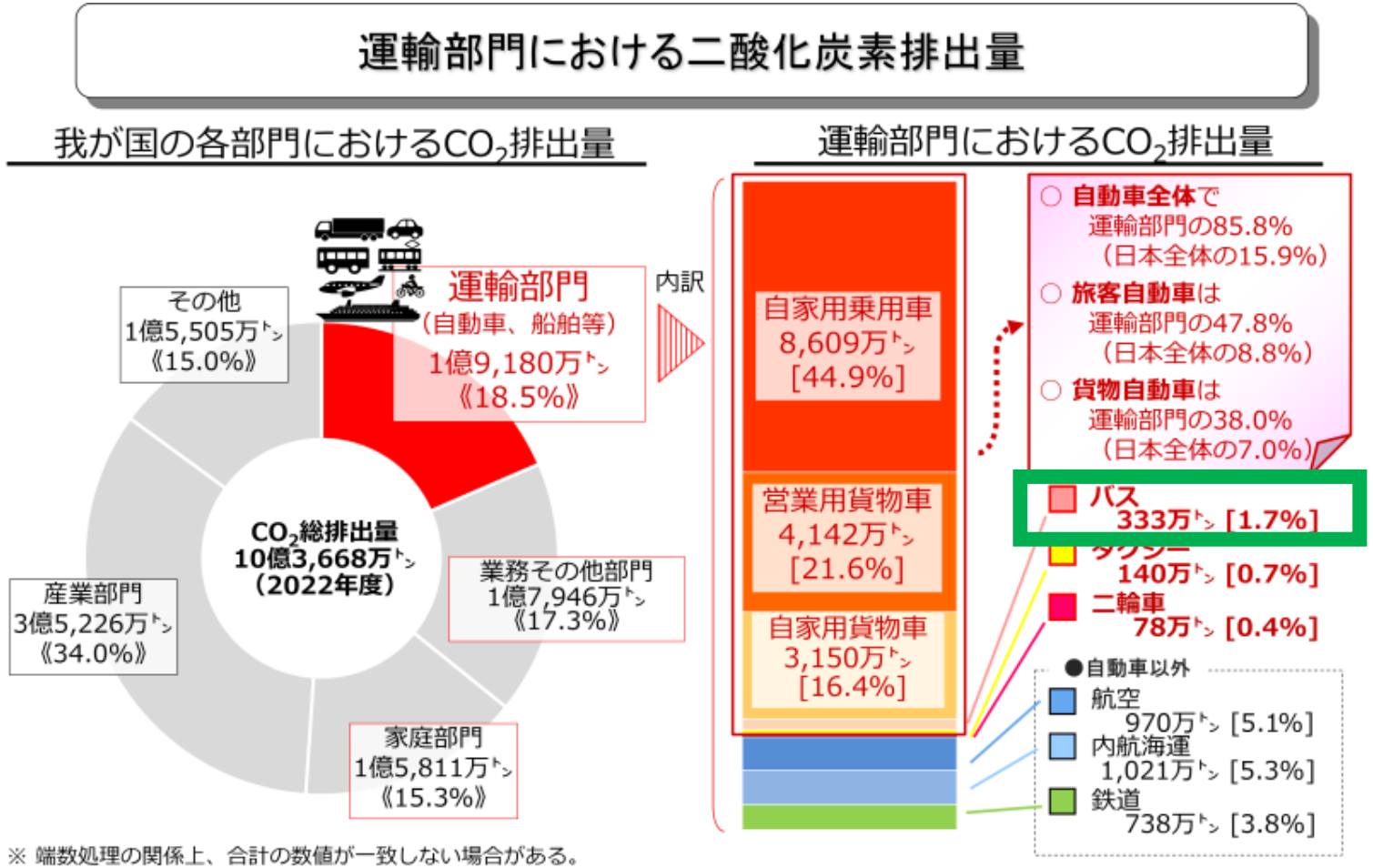
神姫バス株式会社の会社概要

企業理念「地域共栄　未来創成」

安全に関する基本理念　「安全は全てに優先する」
お客様を目的地まで「安全」且つ「快適」に
輸送することが、私たちの最大の使命です

【車　両　数】　757両（乗合・貸切・特定）
【営 業 所 数】　16営業所（出張所、受託営業所含む）
【路線認可キロ】　5,913km（運行路線キロ4,486km）
【運行系統数】　948系統
【総走行キロ】　４千万km/年間,11万km/日（乗合）
≒一日に地球2周半を超える距離

運輸部門の二酸化炭素排出量



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2022年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。
※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

国土交通省HPより引用

当社の導入状況

FCV（水素燃料電池車）

2021．2月　FCバス納車

4月　営業運行開始

EV

2022.12月　小型EV２両納車

2023．2月　大型EV１両納車

非化石エネルギー車両導入目標

『2030年までに40両の非化石エネルギー車両導入』
を目標としています。

⇩

①環境省：保有台数の５％を非化石エネルギー車両を導入
②日本バス協会：2030年度におけるCO2排出量原単位を2015年度比6％改善」

①②共に当社の台数換算すると40両の非化石エネルギー車両に代替えとなります。

導入可能な施策

①電動化（EV/FCV）
- 走行時における排出CO2はゼロ。
- LCAにおける排出・インフラ投資および電気代のコスト増などが課題
- 車両の選択が少ない。

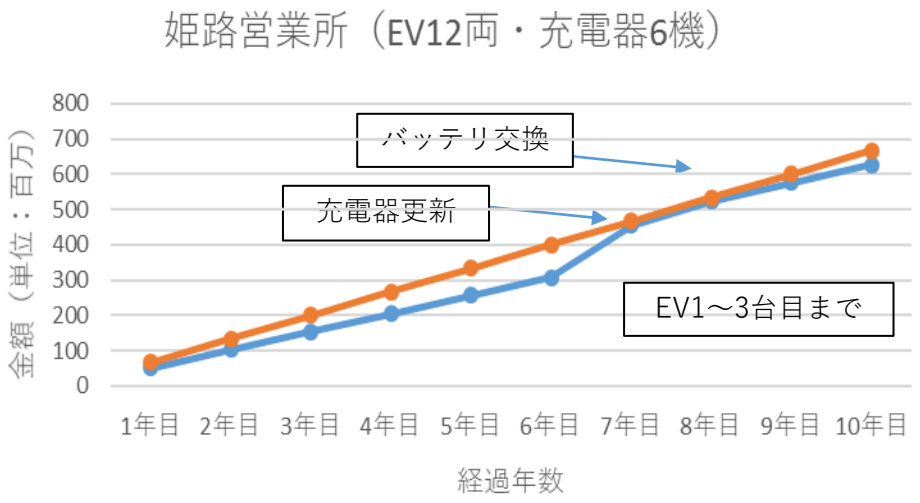
②燃料/次世代燃料（バイオディーゼル/e-fuel）
- 製造時に使うCO2と排ガス中のCO2が相殺されるためCNといえる。
- 現在の燃料（軽油）と取扱いに変更が無く使用可能。
- 製造量が限られる為、安定供給と燃料価格に課題。

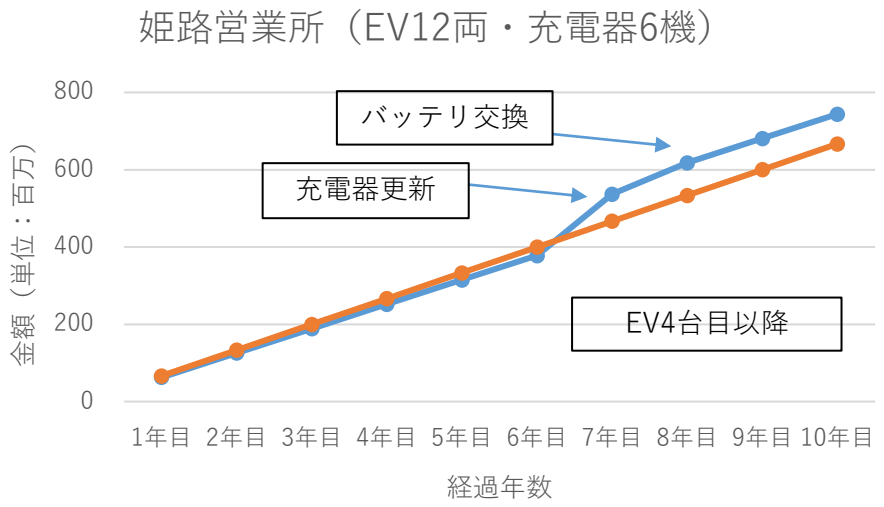
③カーボンプライシング（カーボンクレジット利用）
- 金銭にてカーボンオフセットが可能。
- 市場に出るクレジット量が少ない為、枯渇する可能性がある。

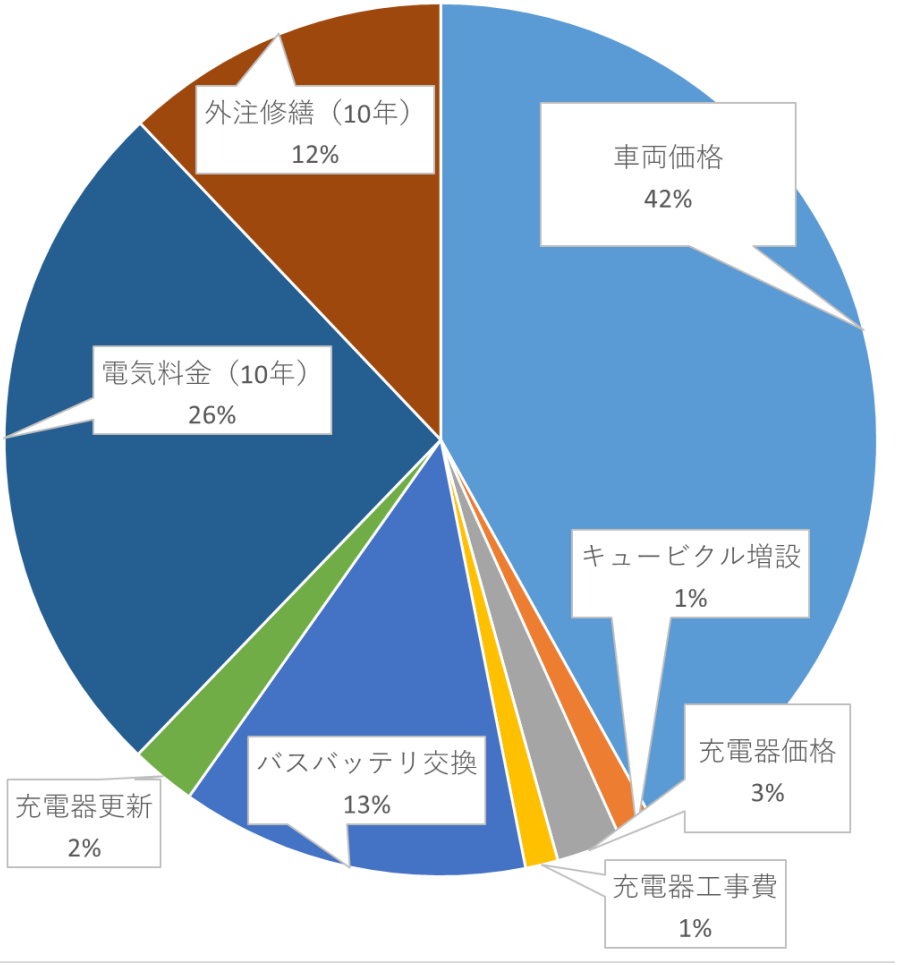
導入および運用コスト（FCV）

FCV
車両本体価格　106,400千円
水素単価：1,500円/ｋｇ
・燃費換算（ｋｍ/ｋｇ）＝14.69（ｋｍ/ｋｇ）
・距離換算（円/ｋｍ）＝76.39（円/ｋｍ）
距離換算では当社の軽油費と比べて約２倍～３倍のランニングコスト

EV10年間の総コスト（50kW充電器例）







普及への課題（FCV）

① 水素ステーション（以下SS）＝インフラの整備
現在1か所しかステーションが無い為SSの開業日での運行しかできない
⇒ GW・お盆・正月・定期点検などのSS休業日はFCバス運休

② 車両本体価格・ランニングコスト
・補助を利用しても通常のノンステップ車両より1,000万以上の価格差
・水素と軽油を比較して２倍程度高いランニングコスト

③ ６年リースでの販売のみ/高圧タンクの法規制
・6年での車両償却の為かなり割高（通常バスは１８年使用）
・現法案では高圧タンク15年までしか最長利用できない

普及への課題（EV）

① 充電器およびキュービクル設置のスペースが必要
⇒ 営業所によって導入が出来ない

② 電気代抑制のためには夜間充電が必要となるが、エネマネが必須となる。

③ 不充電/充電時間により運行ができないリスクをかかえる。
⇔ 超急速充電を行なえば電気代高騰となり背反する。

行政や企業に期待すること

① 導入補助のみだけでなく、ランニングコストへの補助

② FCVはバックアップステーションとして、地域に２か所以上のステーション整備

③ リースのみでなく、購入および高圧タンク１５年縛りの緩和

④ 電気代ではEV用の特別料金設定を検討いただきたい。

車両本体へのお客様の感想・乗務員の評判は大変良好であるので、何卒お願いいたします