

- 各施策については、現在実施可能な取組を記載しているものであり、技術発展や社会変化等をとらえながら柔軟に見直し、必要に応じて新たな取組を追加していくこととします。

第6章 部門別の緩和策

- 家庭部門
- 業務部門
- 運輸部門
- 産業部門
- 廃棄物
- メタン、N₂O、代替フロン類
- 森林等による吸収
- 人材育成・観光
- 分野横断施策
- 関連計画

49

家庭部門・業務部門(取組の方向性)

取組の方向性

家庭部門や業務部門から排出される二酸化炭素のうち、電力の利用によるものがそれぞれ約8割、約7割(2022年度実績)を占めています。そのため、エネルギーの省力化、使用する電力の再エネ化を進めます。

具体的には、日々の暮らしの中で温室効果ガス排出量を減らす生活様式「環境配慮型ライフスタイル」への転換に向けて市民の行動変容を促すとともに、住宅・建築物の省エネルギー性能の向上(ZEH・ZEB)や、オフィス等で使用される機器のエネルギー効率向上に向けた省エネ機器の普及、太陽光発電設備の導入拡大などに取り組めます。



電化 + 電源の脱炭素化

脱炭素型ライフスタイルへの転換

省エネ(LED、高効率空調など)

住宅・建築物(ZEH・ZEB)

50

家庭部門

施策	取り組み概要
省エネ・再エネの取り組み方法・効果や補助制度の情報発信	市の取り組みやゼロカーボンアクション等の脱炭素関連情報を発信するポータルサイトやHPを活用して、脱炭素ライフスタイルへの転換に向けた普及啓発を実施します。
プラスチックごみの削減	プラスチックごみの削減のため、リサイクルや適正な分別、充電式電池などの不適物の適正処理について啓発し、プラスチックごみの減量化・資源化を推進します。
食品ロスの削減	食べものの「残しま宣言」運動の展開や、小売事業者・外食事業者・フードバンク・教育機関などと連携した食品ロス削減対策に取り組みます。
環境活動促進のための啓発・交流	市民環境力の向上を目指し、北九州エコライフステージ事業などを通じて、環境活動の情報発信・啓発・交流を行い、市民・NPO・学校・企業などによる環境活動の実践を促します。
住宅の脱炭素化に向けた普及啓発(kitaQ ZEH)	2050年のゼロカーボンシティの実現に向け、「健康・コスパ・脱炭素」の3つのメリットを効果的に享受できる、ZEHを超える北九州市健康省エネ住宅(kitaQ ZEH)を市民や事業者に対して周知し、意識向上を図ります。
環境配慮型ライフスタイルへの転換に向けた広報啓発	市民の自発的な環境配慮行動の実践や環境配慮型ライフスタイルへの行動変容を促進するための広報啓発を行います。

51

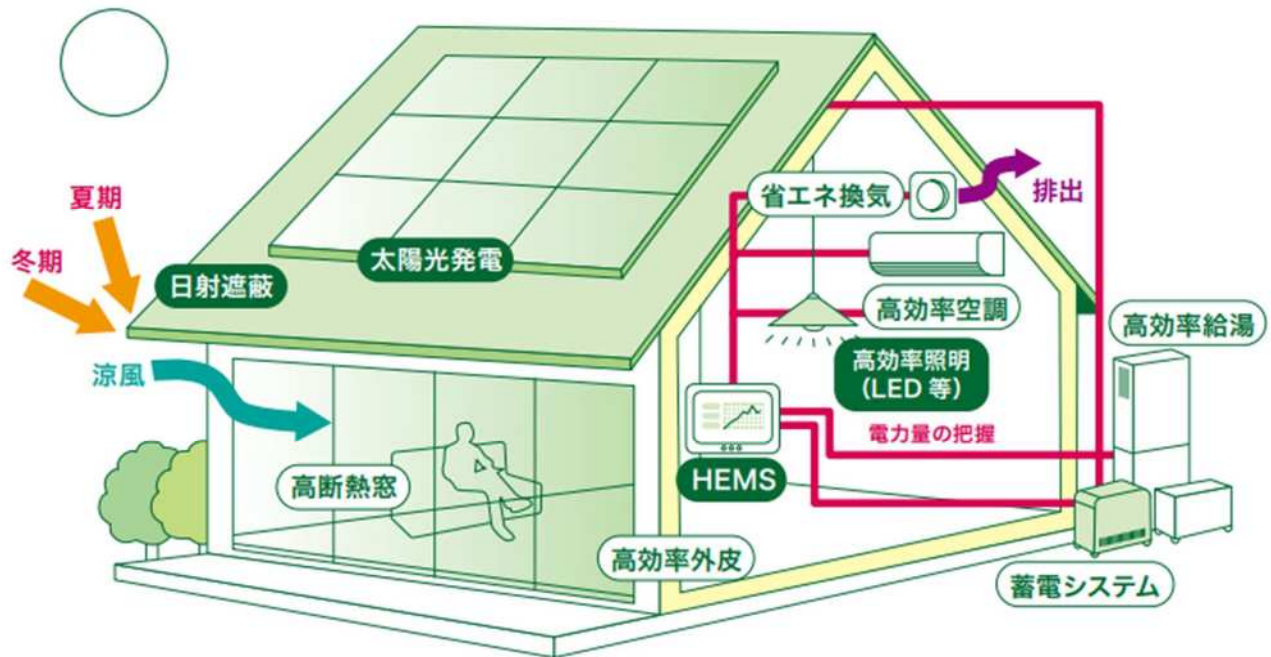
業務部門

施策	取り組み概要
省エネ・再エネの取り組み方法・効果や補助制度の情報発信【再掲】	市の取り組みやゼロカーボンアクション等の脱炭素関連情報を発信するポータルサイトやHPを活用して、脱炭素ライフスタイルへの転換に向けた普及啓発を実施します。
省エネ設備等の導入補助	市内企業の再エネ導入、省エネを促進するため、太陽光発電設備や高効率省エネ設備などの導入費用の一部助成を行います。
第三者所有方式を活用した太陽光発電設備等の導入補助	第三者所有方式を活用した太陽光発電設備等の導入を行う事業者に対し、導入費用の一部補助を行います。
次世代スマートビル建設の促進	デジタル技術の活用(通信環境の充実)、ゼロカーボン(再生可能エネルギーの活用)などの仕様を備えた新規賃貸用オフィスの整備に係る建設費を補助し、賃貸用オフィスの新規供給を促します。
環境配慮型建築物の整備促進	建築物の新築等における環境性能を自己評価し、市への届出を行う北九州市建築物総合環境性能評価制度の普及を通して、環境配慮型建築物の整備促進を図ります。
建築物の脱炭素化の普及促進	建築物の脱炭素化に対する建築主や設計者の関心を高めるため、ZEB技術力向上セミナーの開催や、北九州市建築物総合環境性能評価制度における「ZEB等評価ツール」の活用を行います。
中小企業におけるDXの推進	市内中小企業におけるロボット導入やDX推進による経営課題解決に向けて、ロボット・DX推進センター及びDX推進プラットフォームを中心とした切れ目のない伴走支援を実施することで、中小企業の事業変革やそれに伴う生産性向上を支援します。

52

ZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)

建物の断熱性能を高めて、高効率な設備を導入することによって消費するエネルギーを少なくすることで「省エネ」を実現するとともに、太陽光発電などの再生可能エネルギーを創り出す「創エネ」によって、エネルギー収支が正味ゼロになることを目指した住宅のことをいいます。



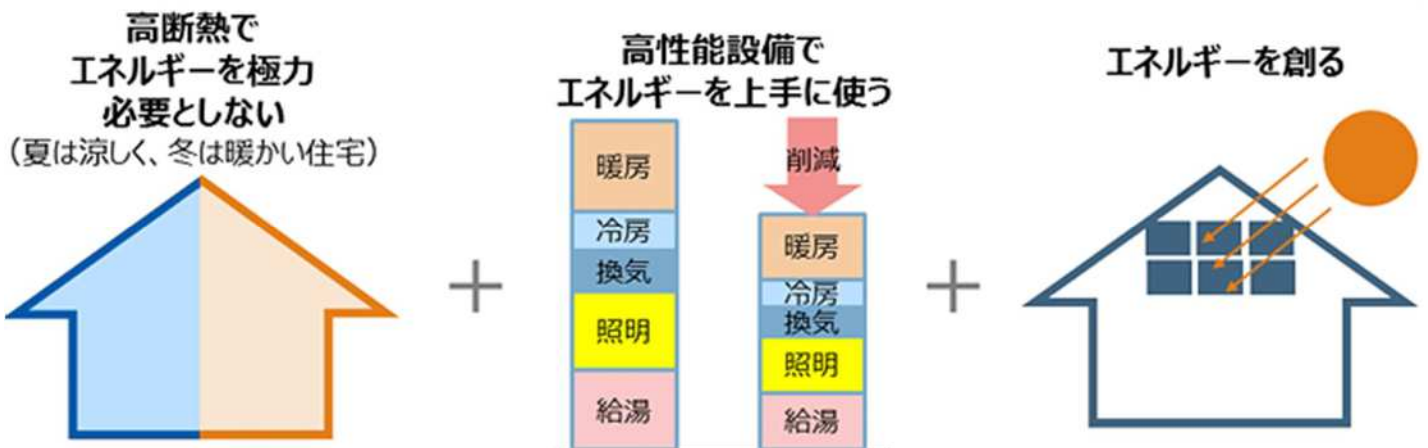
出典:日本のエネルギー 2025年度版(2026年2月/資源エネルギー庁)

53

ZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)

20%以上の省エネルギーを図った上で、再生可能エネルギー等の導入により、エネルギー消費量をさらに削減した住宅について、その削減量に応じて、以下のように定義されています。

- ①ZEH :100%以上削減(省エネ+創エネ)
- ②Nearly ZEH :75%以上100%未満削減(省エネ+創エネ)
- ③ZEH Oriented:20%以上削減(創エネ不要)

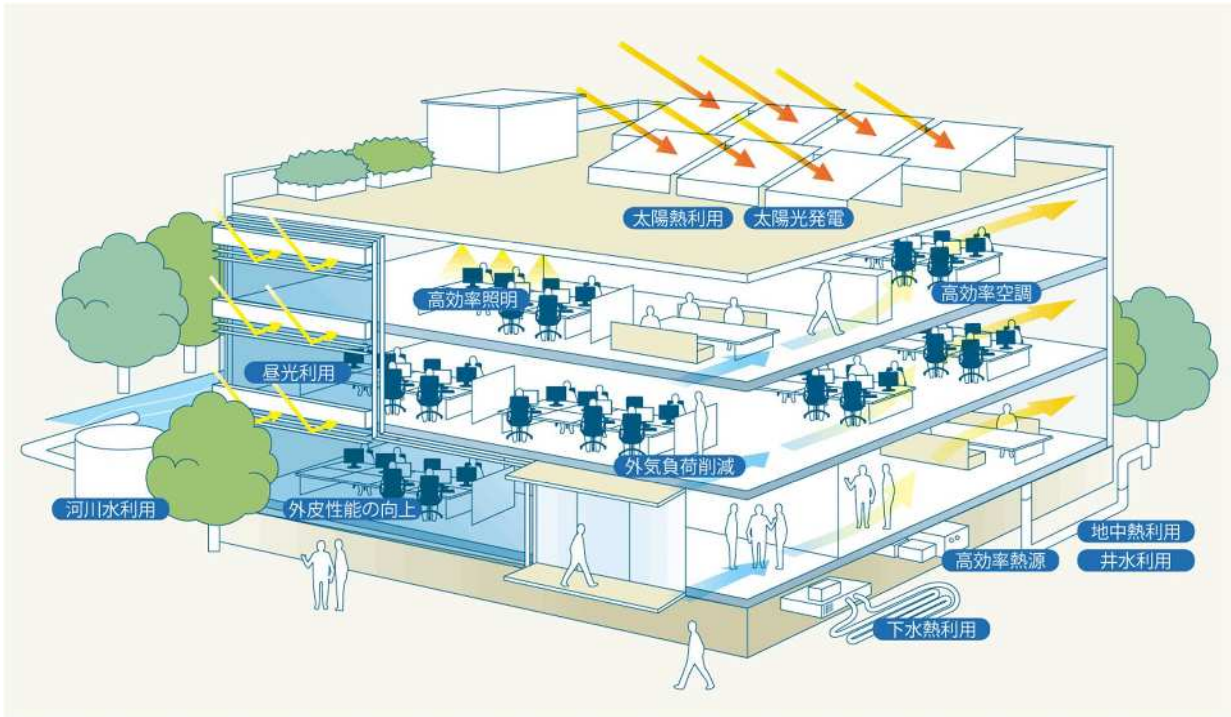


出典:(経済産業省)省エネポータルサイトHPより

54

ZEB(ネット・ゼロ・エネルギー・ビル)

建築計画の工夫による日射遮蔽・自然エネルギーの利用、高断熱化、高効率化によって大幅な省エネルギーを実現した上で、太陽光発電等によってエネルギーを創り、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることを旨とした建物のことをいいます。



出典：(経済産業省)省エネポータルサイトHPより

ZEB(ネット・ゼロ・エネルギー・ビル)

建物のエネルギー消費量をゼロにするには、大幅な省エネルギーと大量の創エネルギーが必要です。そこで、ゼロエネルギーの達成状況に応じて、4段階のZEBシリーズが定義されています。



- 『ZEB』(ネット・ゼロ・エネルギー・ビル(ゼブ))
省エネ(50%以上)+創エネで100%以上の一次エネルギー消費量の削減を実現している建物
- Nearly ZEB(ニアリー・ネット・ゼロ・エネルギー・ビル(ニアリーゼブ))
省エネ(50%以上)+創エネで75%以上の一次エネルギー消費量の削減を実現している建物
- ZEB Ready(ネット・ゼロ・エネルギー・ビル・レディ(ゼブレディ))
省エネで基準一次エネルギー消費量から50%以上の一次エネルギー消費量の削減を実現している建物

- ZEB Oriented(ネット・ゼロ・エネルギー・ビル・オリエンテッド)
延べ面積10000㎡以上で用途ごとに規定した一次エネルギー消費量の削減*を実現し更なる省エネに向けた未評価技術(WEBPROにおいて現時点で評価されていない技術)を導入している建物
- *1建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律に基づくエネルギー消費性能基準
- *2未評価技術は公益社団法人空気調和・衛生工学会において省エネルギー効果が高いと見込まれ、公表されたものを対象とする。
- *事務所等・学校等・工場等：40%、ホテル等・病院等・百貨店等・飲食店等・集会所等：30%

出典：(環境省)ZEB PORTAL(ゼブ・ポータル)HPより

運輸部門(取組の方向性)

取組の方向性

運輸部門から排出される二酸化炭素のうち、自動車の利用によるものが約7割(2022年度実績)を占めています。

このため、EVをはじめとする次世代自動車の普及拡大や、環境負荷の小さい公共交通や自転車の利用促進などに取り組み、自動車から排出されるCO₂を削減します。



電動化(次世代自動車)

充電インフラ整備

公共交通の利用促進

57

運輸部門

施策	取組概要
次世代自動車の導入補助	自動車の電動化を進めるため、電動車(EV、PHV)及びV2H充放電器等の導入費用の一部助成を行います。
公共交通の利用促進	「北九州市環境首都総合交通戦略」に基づき、過度なマイカー利用から地球環境にやさしい公共交通への利用転換を図るため、鉄道やバスなどの異なる交通事業者間の連携強化や、おでかけ交通への支援などを行います。
自転車の利用促進	「北九州市自転車活用推進計画」に基づき、地球環境にやさしい自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、自転車通行空間や駐輪施設の整備などを実施します。
エコドライブ・ノーマイカーの推進	事業者のエコドライブ・ノーマイカー活動の支援や市民への普及啓発を図ります。また、「ノーマイカーデー(毎週水・金曜日)」、「ノーマイカーデー強化月間(10月・11月)」の取組みを実施し、企業・市民への定着を図ります。
燃料電池自動車、電気自動車を活用した災害時の非常用電源確保	事業者との連携協定等に基づき、電気自動車を活用した災害時の非常用電源を確保します。

58

次世代自動車の種類

自動車から排出されるCO₂を削減するためには、エネルギー効率に優れる次世代自動車(EV、FCV、PHV、ハイブリッド自動車(HV)等)の普及拡大を推進する必要があります。

		■ 動力 ■ バッテリーへの給電(充電) ■ モーターへの給電				
		①電気自動車 (EV)	②燃料電池自動車 (FCV)	③プラグイン・ハイブリッド自動車 (PHV)	ハイブリッド自動車(HV)	
					④トヨタ型(プリウス等)	⑤日産型(e-Power)
構造						
長所		<ul style="list-style-type: none"> 走行時にCO₂が排出されない 	<ul style="list-style-type: none"> 走行時にCO₂が排出されない 航続距離が長い 充電時間が短い 	<ul style="list-style-type: none"> 電動モード時は走行時にCO₂が排出されない 電欠してもエンジンで走行が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 従来のガソリン車に比べて燃費が優れている 	
短所		<ul style="list-style-type: none"> コストが高い 航続距離が短い 充電時間が長い 電池製造時にCO₂が排出される 	<ul style="list-style-type: none"> EV以上にコストが高い 充電インフラコストが高い 	<ul style="list-style-type: none"> エンジンモード時は走行時にCO₂が排出される コストがまだ高い 	<ul style="list-style-type: none"> 従来のガソリン車ほどではないが、走行時にCO₂が排出される 	

出典:経済産業省ホームページより
 (エネこれ>記事一覧>自動車の“脱炭素化”のいま(後編)~購入補助も増額!サポート拡充で電動車普及へ)