

## 電気自動車等の次世代自動車の普及に関する インターネットアンケート調査結果（平成22年度実施）

### 1. 調査の目的

最近、実用的な電気自動車やハイブリッド自動車が市販されはじめ、環境性能に優れた次世代自動車が注目を集めています。

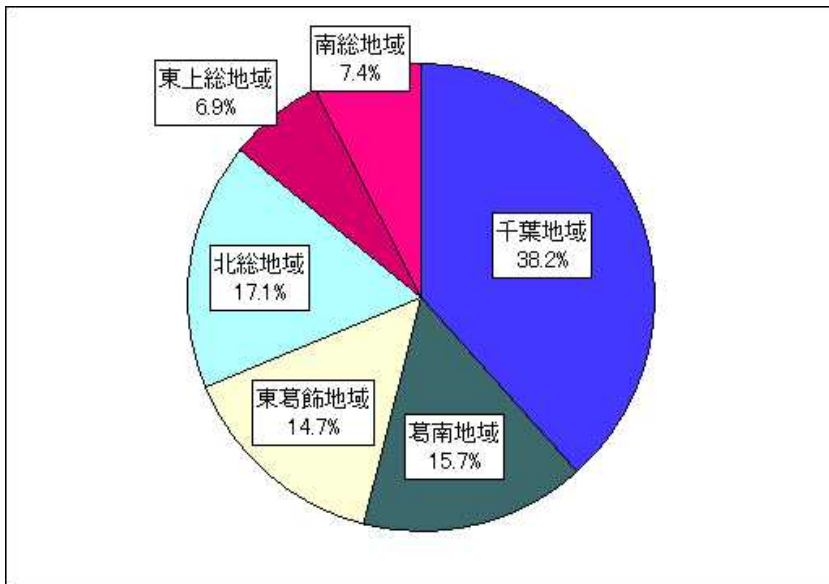
このため、県では電気自動車などの次世代自動車に対する皆様の意識を調査し、今後の普及政策を検討することを目的として、皆様のご意見やご提案を伺いました。

### 2. 調査の実施状況等

- (1) 調査対象・・・アンケート調査協力員 1 2 7 6 人
- (2) 調査時期・・・平成 2 2 年 5 月～6 月
- (3) 調査方法・・・インターネットアンケート専用フォームへの入力による回答
- (4) 回答状況・・・アンケート調査協力員 1 2 7 6 人のうち 2 1 0 人が回答  
(回答率 1 7 . 0 %)

### 3. 回答者の構成

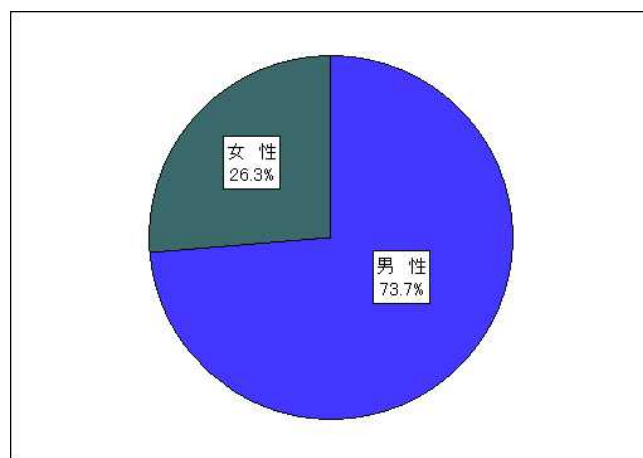
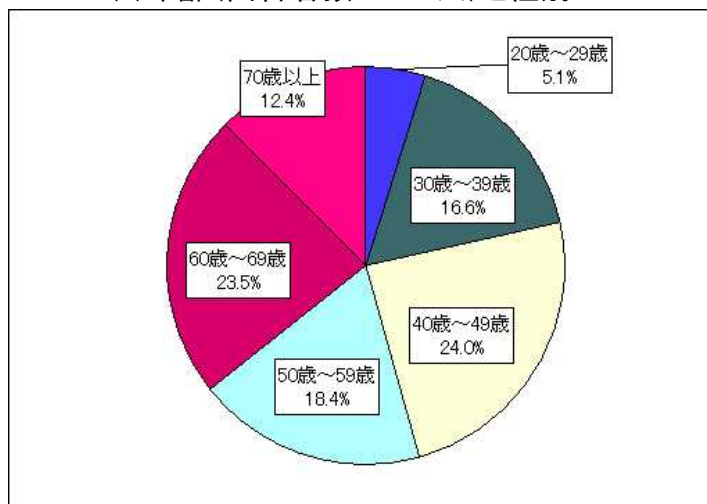
#### (1) 居住地域(回答者数:217人)



#### ※参考

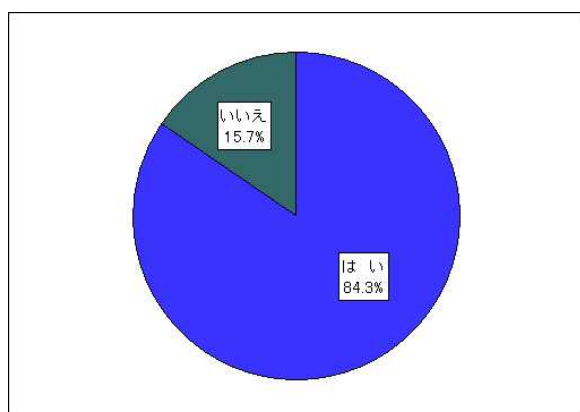
千葉地域（千葉市，市原市）  
 葛南地域（市川市，船橋市，習志野市，八千代市，浦安市）  
 東葛飾地域（松戸市，野田市，柏市，流山市，我孫子市，鎌ヶ谷市）  
 北総地域（銚子市，成田市，佐倉市，旭市，四街道市，八街市，印西市，白井市，富里市，匝瑳市，香取市，酒々井町，栄町，神崎町，多古町，東庄町）  
 東上総地域（茂原市，東金市，勝浦市，山武市，いすみ市，大網白里町，九十九里町，芝山町，横芝光町，一宮町，睦沢町，長生村，白子町，長柄町，長南町，大多喜町，御宿町）  
 南房総地域（館山市，木更津市，鴨川市，君津市，富津市，袖ヶ浦市，南房総市，鋸南町）

(2)年齢(回答者数:217人)と性別



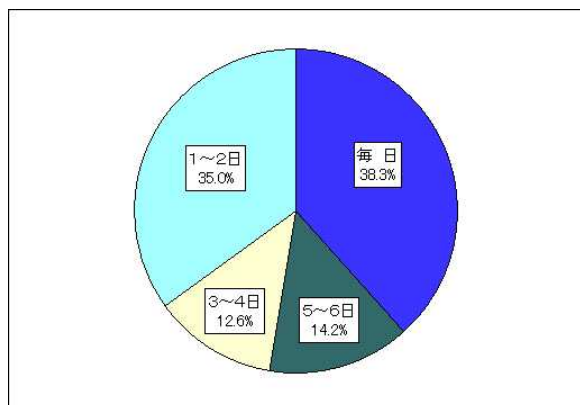
4. 調査結果

問1. あなたは、ご自分で車を運転しますか。(ひとつ選択)(回答者数:217人)



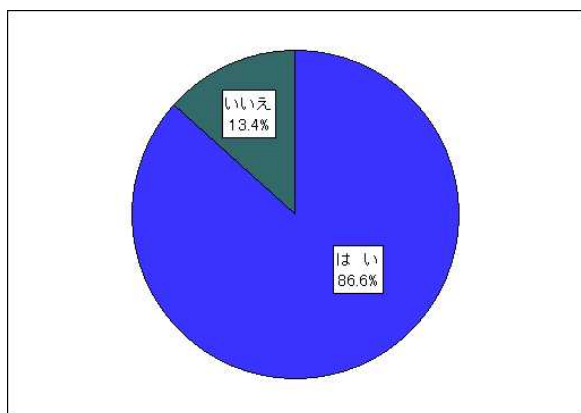
ご自分で車を運転するかについてたずねたところ、『はい』が84.3%で、『いいえ』が15.7%でした。

問1-1. 問1で『はい』と答えた方にお聞きします。1週間でどのくらい運転しますか？(ひとつ選択)(回答者数:183人)



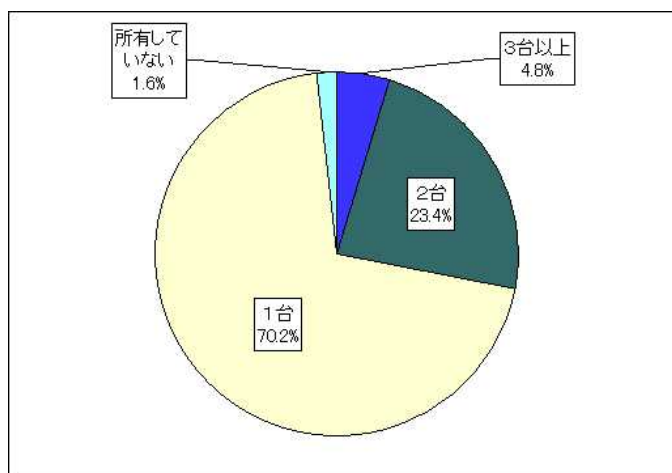
問1で車を運転していると答えた方183人に、1週間での運転日数をたずねたところ、『毎日』が38.3%、『1～2日』が35.0%、『5～6日』が14.2%、『3～4日』が12.6%でした。

問2. あなたは、ご自宅に車をお持ちですか？(ご家族の方が運転する車を含む)  
(ひとつ選択)(回答者数:217人)



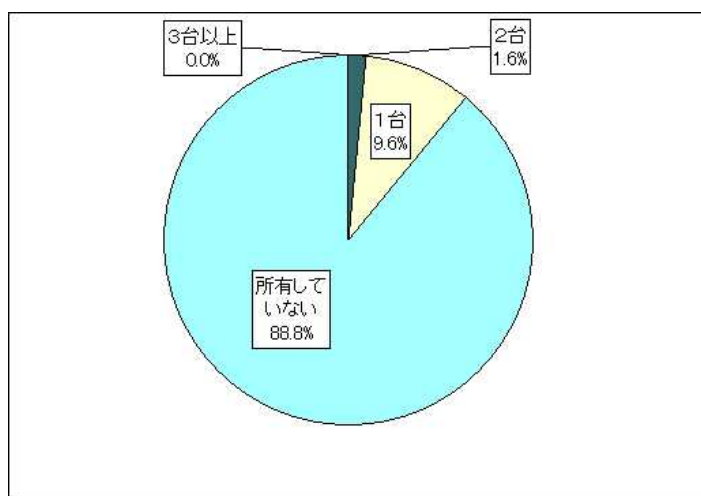
ご自宅に車をお持ちかどうかについてたずねたところ、「はい」が86.6%で、「いいえ」が13.4%でした。

問2-1. 問2で『はい』と答えた方にお聞きします。どのような車を何台お持ちですか？  
問2-1-1. 乗用車(ひとつ選択)(回答者数:188人)



問2でご自宅に車を持っていると答えた方188人に、乗用車の所有台数をたずねたところ、『1台』が70.2%、『2台』が23.4%、『3台以上』が4.8%、『所有していない』が1.6%でした。

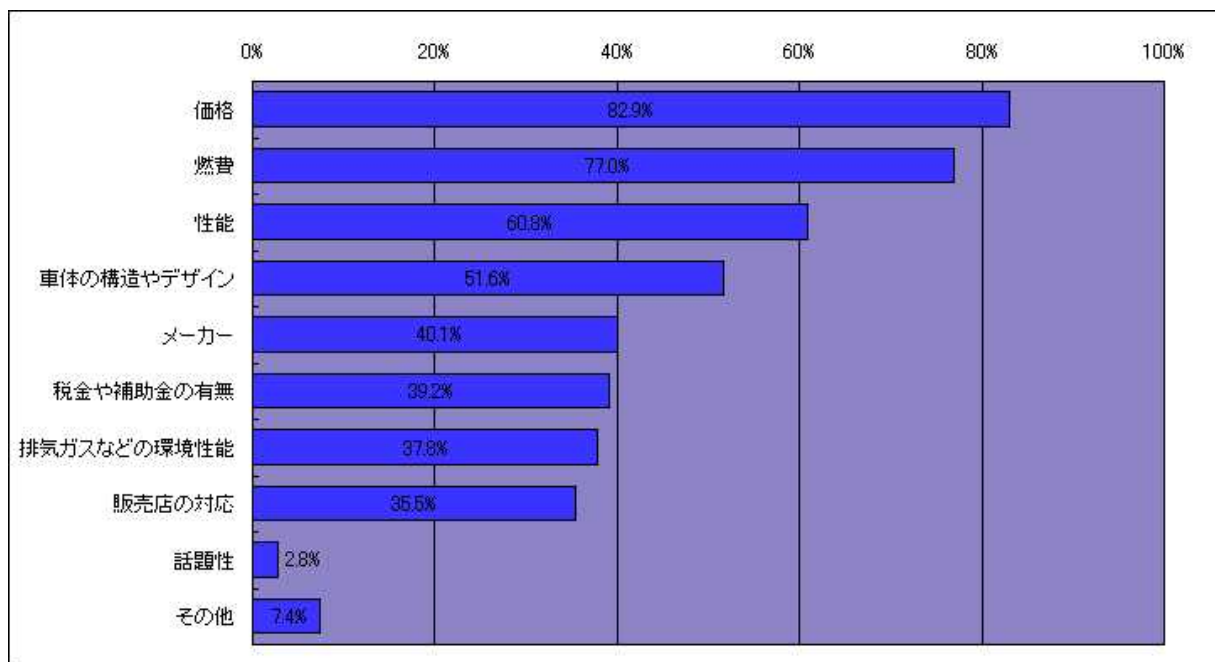
問2-1-2. 業務用車両(バン・トラックなど)(ひとつ選択)(回答者数:188人)



問2でご自宅に車を持っていると答えた方188人に、業務用車両の所有台数をたずねたところ、『所有していない』が88.8%、『1台』が9.6%、『2台』が1.6%、『3台以上』が0%でした。

問3. あなたが、車を購入するときに、どのようなことを重視しますか。(いくつでも)

(回答者数:217人)



車を購入するときに、重視することをたずねたところ、『価格』が82.9%で最も多く、次いで『燃費』77.0%となっており、経費に係る項目が上位になりました。続いて『性能』60.8%、『車体の構造やデザイン』51.6%、『メーカー』40.1%、『税金や補助金の有無』39.2%、『排気ガスなどの環境性能』37.8%、『販売店の対応』35.5%、『話題性』2.8%の順となり、『その他』7.4%になっています。

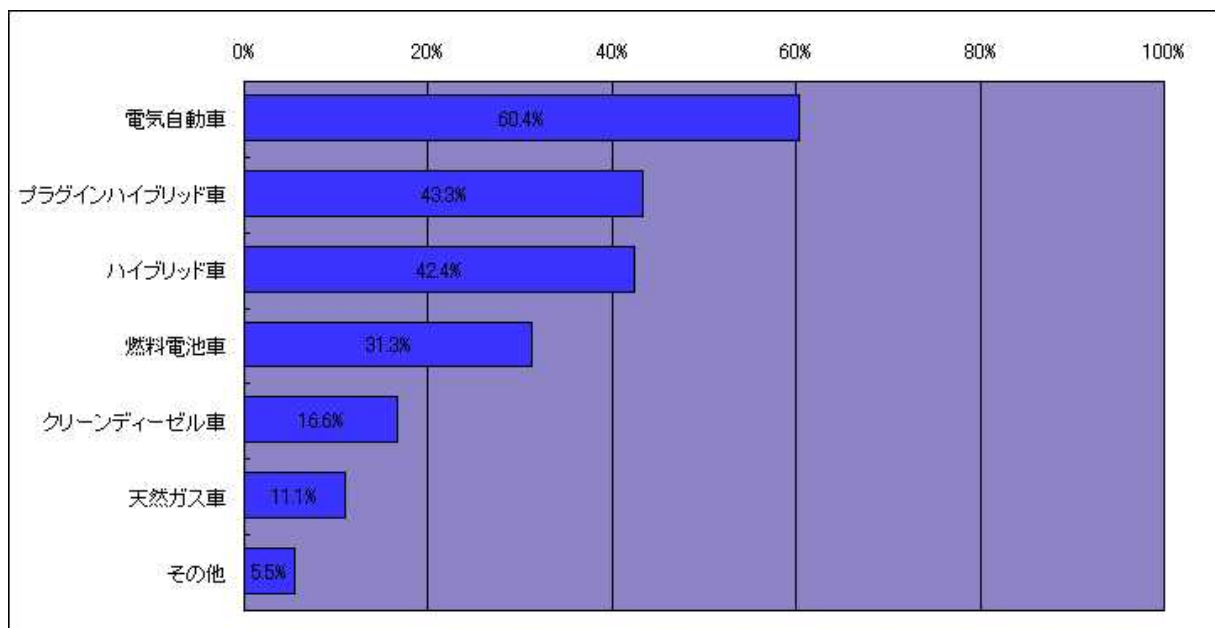
なお、『その他』には、次のような意見がありました。

- 現在の車を使いきり、今後購入予定無し。
- 柏市では、地球温暖化対策の一環としてエコドライブを推奨しており、かしわ環境ステーション、柏商工会議所などと連携して、啓発活動やエコドライブ教習会などを随時開催している。
- 乗車人数。
- 安全性、耐久性等。
- 割りに合わないので今後多分マイカーを購入することは無いと思う。
- 操作性と用途にあった機能。
- 車高。自宅車庫の天井が低く、今では軽自動車も入らず探すのが大変です。
- 安全性、安全装備。
- 会社の品位、営業マンの人柄を重視する。
- 旧車が好きなので見かけない旧車を選んでいる。走る喜びは旧車の方が大きいから。
- 全幅。
- 一昨年に新車に変えた。今後は買わないと思うが、買うときには多少高価でも電気自動車又は完全エコカー。
- 車の維持費が自分の収入でカバー出来るか。車のサイズが車庫や日常の使い方に合っているか。その車を所有する事に満足、楽しさを与えてくれるか。
- 安全性。これからの可能性として自動停止装置に注目している。
- 乗り心地。カーシェアリングもありだと思ふ。

問4. 国は「低炭素社会づくり行動計画」の中で、自動車からのCO2排出量の削減のため、次世代自動車の普及(2020年までに新車のうち、次世代自動車を2台に1台の割合とする)を進めることとしています。

あなたは、どの次世代自動車(今後販売予定を含む)を普及させたいと思いますか。  
(いくつでも)

問4-1-1. 乗用車(回答者数:217人)

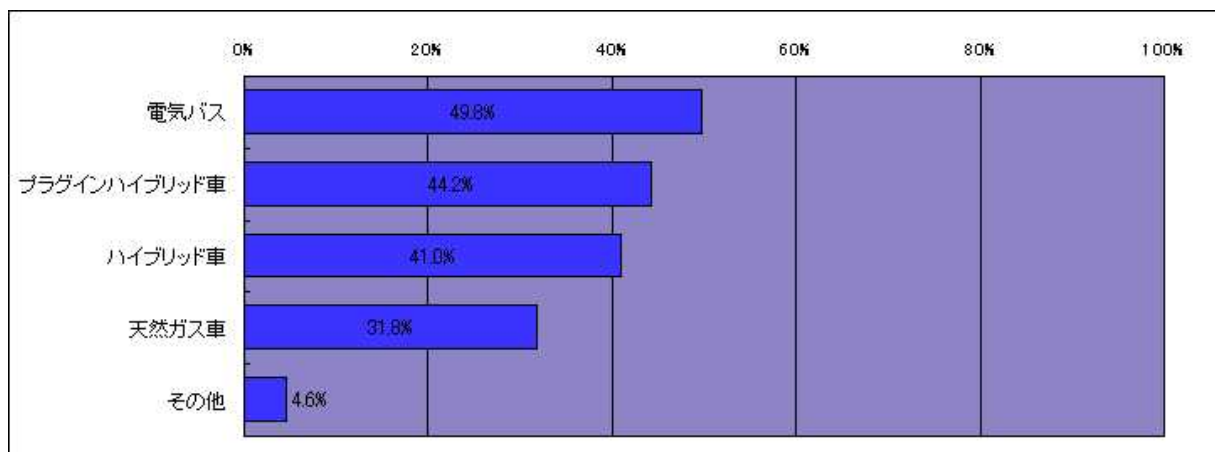


乗用車について、どの次世代自動車を普及させたいかをたずねたところ、『電気自動車』が60.4%で最も多く、次いで、『プラグインハイブリッド車』43.3%、『ハイブリッド車』42.4%、『燃料電池車』31.3%、『クリーンディーゼル車』16.6%、『天然ガス車』11.1%の順となり、『その他』5.5%になっています。

なお、『その他』としては、次のような意見がありました。

- ソーラーカー。
- 維持費が安価な車。
- LPG車。
- 個人で車を持つことが、環境にいいとは思わない。
- プラグインハイブリッド車+太陽光発電。
- ハイブリッド車のエンジンを徐々に小さくして、電気自動車に移行するスタンスで！方向を明確にする。供給施設も同様。
- クリーンディーゼルエンジンと電気モータ補助（発進時のみ）の組み合わせ。
- CO2削減効果だけでなく、ガソリンと同じように補給できる利便性と経済性の違いがわからないので選べません。
- 軽さを優先した軽3輪？のような電気自動車（家庭用電源で予備電池を充電して人力で交換可能なもの）。
- 水素燃料車。
- 鉄道を含む公共交通機関の普及に力を注ぐべき。
- 車は持たない方がよい。バスや電車を利用する。

問4-1-2. 業務用車両(トラック・バスなど)(回答者数:217人)



業務用車両について、どの次世代自動車を普及させたいかをたずねたところ、『電気バス』が49.8%で最も多く、次いで、『プラグインハイブリッド車』は44.2%、『ハイブリッド車』41.0%、『天然ガス車』31.8%の順となり、『その他』4.6%になっています。

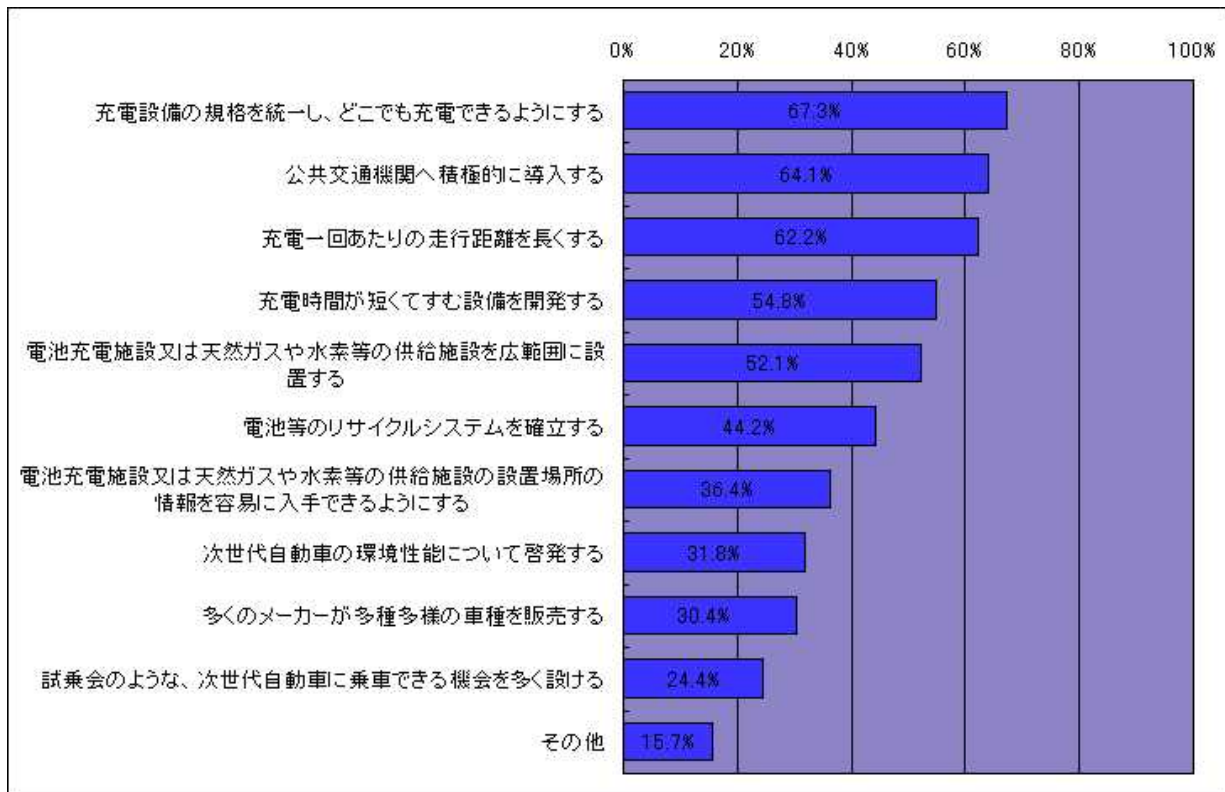
なお、『その他』としては、次のような意見がありました。

- ソーラーカー。
- LPG車。
- DMV (デュエル・モード・ビーグル)。(道路と鉄道のレールを走行することのできる車両)
- ガスは有限だし、電気は原発だし。個人車に反対しているんだから公共交通機関は必要だし。
- CO2削減効果だけでなく、ガソリンと同じように補給できる利便性と経済性の違いがわからないので選ばせません。
- 過去に存在したトロリー式バスを現在の技術で見直す。
- 原子力。
- 水素ガスエンジン車。
- 生産から使用に至るまでCO2排出の少ない車。

問5. あなたは、次世代自動車の普及には、どのような取り組みが必要だと考えますか。

(いくつでも)(回答者数:217人)

次世代自動車の普及に必要な取り組みをたずねたところ、『充電設備の規格を統一し、どこでも充電できるようにする』が67.3%と最も多く、次いで『公共交通機関へ積極的に導入する』が64.1%、『充電一回あたりの走行距離を長くする』が62.2%となり、充電施設の規格や充電一回あたりの走行距離といった不安点の解消や公共交通機関への積極的な導入の項目が上位となりました。続いて、『充電時間が短くてすむ設備を開発する』54.8%、『電池充電施設又は天然ガスや水素等の供給施設を広範囲に設置する』52.1%、『電池等のリサイクルシステムを確立する』44.2%、『電池充電施設又は天然ガスや水素等の供給施設の設置場所の情報を容易に入手できるようにする』36.4%、『次世代自動車の環境性能について啓発する』31.8%、『多くのメーカーが多種多様の車種を販売する』30.4%、『試乗会のような、次世代自動車に乗車できる機会を多く設ける』24.4%の順となり、『その他』15.7%になっています。



なお、『その他』としては、次のような意見がありました。

#### <価格・税制・補助金>

- 大々的な導入のための機関を国が設定し、その期間中に、国が補助金を出すなどの施策によって、積極的に消費者が次世代自動車を購入してくれるよう促す。
- 税制によってインセンティブを効かせる。次世代自動車を低税率に、旧世代自動車を高税率に。普及啓発等に大規模な公費を投入するのは無駄遣い。
- ファミリーでも乗れる車を作る。ガソリン車を変わない価格にする。
- 高性能車の税金を上げる。
- 補助金や減税などの措置により次世代車を買いやすいようにする・次世代車を使用したカーシェアリングを推進する・交通体系そのものを根本的に見直し公共交通主体の交通体系に転換することで従来車の割合を減らす。
- 値段を下げる。
- 買いやすい価格。
- 車を安くする（高すぎて元を取るのが大変）、車税を燃費ごとの税とか、車検時に総走行キロによる税とかに変える。エコカー補助金制度を燃費ごとに変えもっと永く続ける、借金でなく無駄を省いたお金で行う。
- 車両の低価格化。
- 電気自動車の維持費を下げる（電池の改良）。走行しながら集電出来るシステムを開発・普及させる。ノンカーボン燃焼機関を開発普及させ、選択肢を広げる。
- 次世代車の価格と、既存の車の差を大きくつける。
- 価格が安い事。税制面での優遇。補助金制度。
- 個人自動車の税制を見直し、排気量に比例した課税を行なう。

- 低価格で次世代自動車を販売する。
- 価格を 100 万円台にすれば必ず普及するのでは。

#### <性能・技術>

- 蓄電池の性能向上と長寿命化。
- 運転しやすさ。
- 携帯電話など、充電式って電池が切れるのが早くなりますよね？車も同じだとかなり不安です。
- ハイブリッドや電気自動車は音が静かで、後ろから来た時驚く場合があります。年寄りや目の不自由な人、耳の悪い人達にも優しい車の普及を・・・。
- 新技術に過度に依存せず、確立している既存技術の導入と促進。
- 小型原子炉動力車。
- 技術力。

#### <積極的導入>

- 公用車両は全て次世代自動車にする。
- 普及には特に公的機関等（自治体や公共交通機関等）が積極的に採用していくことが重要だと思う。また、環境性能だけでなく、デザイン性といった面の強化も必要。

#### <環境面>

- 環境を考えるのなら、自動車普及数を減らすのが、一番の近道。次世代自動車は、廃車するときどれくらい環境負荷が有るのか、ガソリン自動車と併にデータをメーカーは出すべき。
- 社会インフラとしての必要性をしっかりと議論すべき。都市部と山岳部、農村部では自動車は排気ガス排出、燃料消費率で違いがある。都市部の環境影響を重視して、政策を考えるべき。

#### <その他>

- インフラは当然充実する必要があるが、得点を設けると良いのでは、例えば、公共機関設備等の利用を減額する 環境対応車両のみが通れる道 都市の駐車場は環境対応車両のみ出来る 等。
- 日常の走行距離が短めの都市部居住者は電気自動車、長い郊外居住者はクリーンディーゼルというように、何が最適なのかを判断できる正確な情報が必要だと思います。今も色濃く残るディーゼル悪玉論は少し是正した方が良いと思います。
- 電池性能や信頼性等個人では判断できないので、公共機関が検証・テスト等して客観性あるデータの公表が必要ではないか。メーカーを一方的には信じられない。
- 次世代自動車の普及も重要であるが、現在の自動車の運転方法、いわゆるエコドライブの講習（運転実施講習）をもっと積極的に展開すべきである。まず、体験することが重要である。単なる知識の啓蒙ではなく。
- あらゆる要素を考慮した総合的な施策を期待します。なお、問1-1の回答は、月1回（目標）です。ペーパードライバーの運転技術安全維持のための運転頻度の考え方も広報して欲しい。
- 政官財の利益追求の具になる政策は断じて、環境保全と国民生活に資する政策が基本です。嘘とまやかしの、見切り発車は許さない。
- マイカーはもう要らない。駅レンタカーやカーシェアなどに活用して比較的近距離の交通手段として利用したら良い。
- 車社会からの脱却、鉄道をもっと利用する。
- ハイブリッドについて易しい科学的な説明を送ってください。