

KIER DISCUSSION PAPER SERIES

KYOTO INSTITUTE OF ECONOMIC RESEARCH

Discussion Paper No. 1107

“家庭部門における
温室効果ガスの削減取組に関する検討”

一方井誠治、栗田郁真、堀勝彦

2011 年 5 月



KYOTO UNIVERSITY
KYOTO, JAPAN

京都大学経済研究所

Discussion Paper No. 1107

家庭部門における
温室効果ガスの削減取組に関する検討

一方井誠治 栗田郁真 堀勝彦

2011 年 5 月

要 旨

温室効果ガスの削減を持続可能な経済の発展につなげていくためには、長期的視点からの対策が重要であり、家庭部門においては新たな耐久消費財の購入・普及がその鍵となることが指摘されている。特に、自動車については、2009年4月から環境対応車への買い換え・購入に対する補助制度（以下、エコカー補助金）、環境対応車に対する自動車取得税・自動車重量税・自動車税の特例措置（以下、エコカー減税）が実施されてきたなかで、2009年以降、ハイブリッド車の普及が進む状況が見られる。

本稿では、環境に配慮した耐久消費財の購入を通じた家庭部門での温室効果ガスの削減取組の事例としてハイブリッド車に着目し、新車購入の意思決定に関するアンケート調査をインターネットを通じて行い、2009年4月から2010年10月までに新車を購入した約1,784人から回答を得た。

アンケート調査では、回答者総数1,784人のうち246人（13.8%）がハイブリッド車を購入したと回答し、また、ガソリン車を購入したと回答した1,531人のうち395人がハイブリッド車の購入も検討したと回答した。また、エコカー補助金の交付を受けたと回答した割合は73.8%、エコカー減税が適用されたと回答した割合は77.7%であった。

アンケート調査の回答結果について、ハイブリッド車を購入した246人とガソリン車を購入した1,531人を分類して集計を行ったところ、ハイブリッド車を購入した人ほど、普段の1週間に運転する距離が長く、ガソリン価格の変動をより意識している傾向が見られた。また、新車の購入価格については、ハイブリッド車においては「201万円～250万円」の価格帯が最も多い一方で、ガソリン車においては「101万円～150万円」の価格帯が最も多い結果となった。

地球温暖化問題に関わる情報への関心について、ハイブリッド車／ガソリン車の購入者を分類して集計を行ったところ、ハイブリッド車を購入した人ほど、地球温暖化問題に関心があり、それに関わる情報を得る頻度が高く、また自然環境の変化をより実感している傾向がある。また、地球温暖化防止政策への選好について、ハイブリッド車を購入した人ほど、炭素税や排出量取引などの政策の導入や太陽光発電などの固定価格買取制度の促進により同意する傾向が明らかとなった。

家庭部門における 温室効果ガスの削減取組に関する検討

一方井誠治

栗田郁真

堀勝彦

1. はじめに

温室効果ガスの削減を持続可能な経済の発展につなげていくためには、長期的視点からの対策が重要であり、家庭部門においては新たな耐久消費財の購入・普及がその鍵となることが指摘されている。特に、自動車については、2009年4月から環境対応車への買い換え・購入に対する補助制度（以下、エコカー補助金）、環境対応車に対する自動車取得税・自動車重量税・自動車税の特例措置（以下、エコカー減税）が実施されてきたなかで、2009年以降、ハイブリッド車の普及が進む状況が見られる。

本稿では、環境に配慮した耐久消費財の購入を通じた家庭部門での温室効果ガスの削減取組の事例としてハイブリッド車に着目し、ハイブリッド車の購入とエコカー補助金・エコカー減税との関係を検討する。第2節でエコカー補助金・エコカー減税の制度枠組みを述べる。第3節でハイブリッド車の普及状況を概観した後、それに関する先行研究を整理する。第4節でアンケート調査の概要と結果をまとめ、第5節で結論を述べる。

2. エコカー補助金・エコカー減税の制度枠組み

エコカー補助金・エコカー減税は2009年4月から環境対応車を対象として実施されてきた。エコカー補助金は環境性能の良い新車への買い換え・購入の際に補助金が交付される制度、エコカー減税は自動車取得税・自動車重量税・自動車税が減免される制度である。次ページの表に登録車に適用される枠組みをまとめる。

	燃料	排気性能・燃費性能	エコカー補助金	エコカー減税		
				取得税	重量税	自動車税
13 年以上の 自動車を 廃車のうえ 乗り換え	ハイブリッド 車	☆☆☆☆+25%	25 万円	免税	免税	50%軽減
		☆☆☆☆+20%、+15%		50%軽減	50%軽減	(25%軽減)*
		それ以外		なし	なし	なし
	ガソリン車	☆☆☆☆+25%	25 万円	75%軽減	75%軽減	50%軽減
		☆☆☆☆+20%、+15%		50%軽減	50%軽減	(25%軽減)*
		それ以外		なし	なし	なし
上記以外	ハイブリッド 車	☆☆☆☆+25%	10 万円	免税	免税	50%軽減
		☆☆☆☆+20%、+15%		50%軽減	50%軽減	(25%軽減)*
		それ以外	なし	なし	なし	なし
	ガソリン車	☆☆☆☆+25%	10 万円	75%軽減	75%軽減	50%軽減
		☆☆☆☆+20%、+15%		50%軽減	50%軽減	(25%軽減)*
		それ以外	なし	なし	なし	なし

出典：自動車整備事業研究会（2009）

注 1：表中のエコカー補助金の金額は登録車に適用されるものであり、軽自動車についてはそれぞれ半額となる。また、トラック・バス等の重量車については車両総重量に応じて金額が異なる。

注 2：網掛け部分は、該当する車種がないため、実際に適用される場合がないことを意味する。

注 3：排気性能☆☆☆☆かつ燃費基準+20%、排気性能☆☆☆☆かつ燃費基準+15%を満たす自動車
は 2009 年 4 月～3 月までは 25%軽減、2010 年 4 月以降は減税なし。

注 4：ディーゼル車は、エコカー補助金の代わりに、クリーンディーゼル車補助制度（ガソリン車とクリーンディーゼル車との価格差の半額を補助）を適用することができる。

エコカー補助金の対象車および内容は大きく 2 つに分かれる。第一に、最初の登録等から 13 年に達した古い自動車を廃車して、一定の環境性能を有する新車を購入する場合、補助金として 25 万円が交付される。その環境性能の要件は平成 22 年度燃費基準を達成していることであり、ハイブリッド車／ガソリン車の区別を問わず、現在のほぼ全ての新車はその要件を満たしている。第二に、古い自動車の廃車を伴わなくとも、環境性能の優れた新車を購入する場合、補助金として 10 万円が交付される。その環境性能の要件は、平成 17 年度基準値より排出ガスを 75%以上削減し（排気性能☆☆☆☆）、さらに省エネ法基準より燃費性能が 15%以上向上していることである。ハイブリッド車は現在の全ての車種においてその要件を満たしている一方で、ガソリン車ではその要件を満たさない車種も含まれる。

自動車関連税制について、現在、自動車の取得・保有・走行（燃料の消費）のそれぞれの段階での課税がなされている。自動車を取得した段階では、取得価額を課税ベースとする自動車取得税（自家用車は取得価額の 5%（暫定））が課される。自動車の保有に対して

は、毎年 4 月 1 日時点での所有者に対して自動車税(1.5～2.0 リットルの自家用車で 39,500 円／年)あるいは軽自動車税(7,200 円／年)が課され、また自動車の重量に応じた自動車重量税(自家用車は 6,300 円／0.5 トン・年(暫定))が課される。走行段階においては、使用燃料の種類に応じて、揮発油税(ガソリン車)・石油ガス税(LPG 車)・軽油取引税(ディーゼル車)が課されている。

それらの税制のうち、自動車取得税・自動車重量税・自動車税にエコカー減税が適用された。その減免措置の内容は、自動車取得税・自動車重量税と自動車税で大きく 2 つに分かれる。

自動車取得税・自動車重量税について、ハイブリッド車においては、平成 17 年度基準値より排出ガスを 75%以上削減し(排気性能☆☆☆☆)、さらに省エネ法基準より燃費性能を 25%以上向上した車種を購入した場合、免税される。現在の全てのハイブリッド車種がその要件を満たしているため、ハイブリッド車の購入は自動車取得税・自動車重量税の免税措置が適用されることを意味する。一方、ガソリン車においては、平成 17 年度基準値より排出ガスを 75%以上削減し(排気性能☆☆☆☆)、さらに省エネ法基準より燃費性能を 25%以上向上した車種を購入した場合に 75%減税される。あるいは、平成 17 年度基準値より排出ガスを 75%以上削減し(排気性能☆☆☆☆)、さらに省エネ法基準より燃費性能を 20%あるいは 15%以上向上した車種を購入した場合に 50%減税される。すなわち、ガソリン車においては購入する車種によって異なる減税率が適用される。

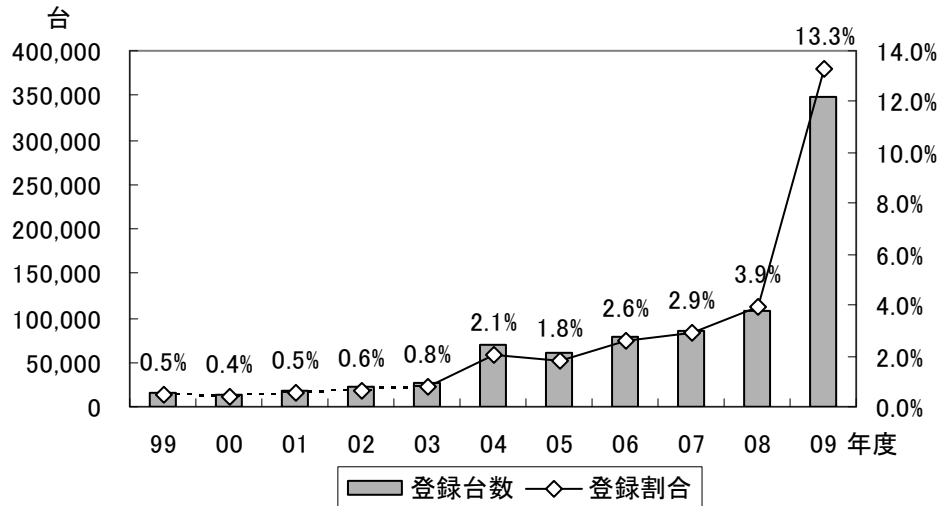
自動車税について、平成 17 年度基準値より排出ガスを 75%以上削減し(排気性能☆☆☆☆)さらに省エネ法基準より燃費性能を 25%以上向上した車種を購入した場合に 50%減税される。現在の全てのハイブリッド車種がその要件を満たしているため、ハイブリッド車の購入によって自動車税の 50%減税が適用される一方で、ガソリン車においては購入する車種によって減税措置の適用の有無が異なる。

3. ハイブリッド車の普及状況および先行研究

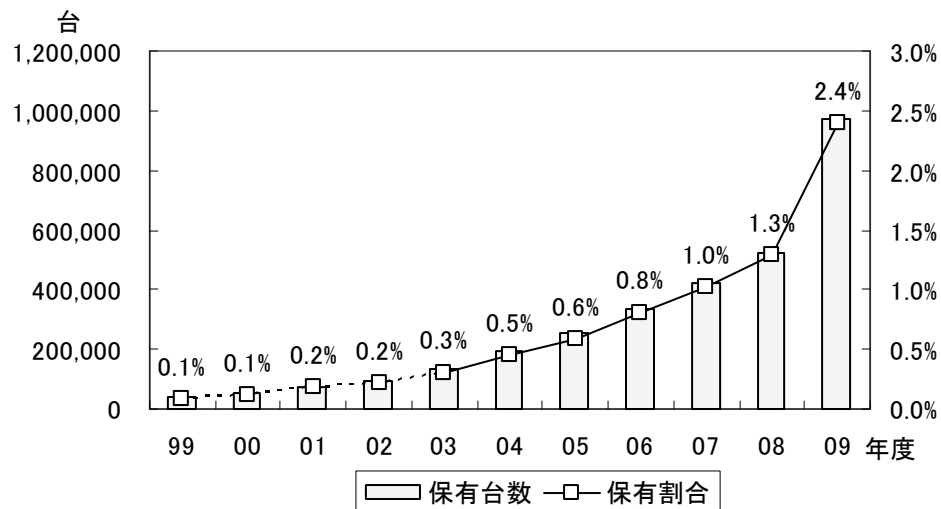
3. 1 ハイブリッド車の普及状況

次ページにハイブリッド車の登録台数および保有台数の推移を示す。台数ならびに割合の水準が異なるものの、登録ベース・保有ベースともに、2008 年度まで徐々に増加した後、2009 年度に急激に増加するという同様の状況が見られる。2009 年度は 347,864 台のハイブリッド車が新車登録され、その年度の乗用車全体(普通・小型)の 13.3%を占めている。このように、近年、ハイブリッド車においては本格的な普及段階に入りつつあると言える。

ハイブリッド車の登録台数・登録割合



ハイブリッド車の保有台数・保有割合



出典：自動車検査登録情報協会編(2000-2010)

注：平成 15 年度以降は「ハイブリッド車」、平成 14 年以前は「その他」に分類されている車種の初度登録台数を「登録台数」、登録台数合計を「保有台数」として記載。登録割合および保有割合は乗用車全体(普通・小型)に占める割合を算出した。

3. 2 普及予測に関する先行研究

2000年代から、ハイブリッド車・電気自動車・燃料電池自動車等の次世代自動車が将来どの程度普及するかについて、消費者選好モデルに基づく多くの実証分析が行われてきた。消費者選好モデルは、消費者の製品に対する選好が製品の各側面に対する選好の要素の和あるいは積として表わされると考え、各要素の係数を分析するものである。各側面に対する選好を明らかにする際には、市場における実際の行動に基づくデータである顕示選好（Revealed Preference: RP）データとともに仮想的状況における選好の意思表示である表明選好（Stated Preference: SP）データを用いることが多い。後者においては、アンケート調査によって仮想的な選択肢をいくつか提示し、回答者の選択結果から選好の傾向を分析するコンジョイント分析が適用される。近久他（2002）や長谷川他（2006）は RP データと SP データを組み合わせ選好の要素の係数を分析し次世代自動車の普及予測を行っている。さらに、松本他（2008）や大野（2010）はロジスティック曲線を用いて長期にわたる製品普及の分析を行っている。

これらの研究は、次世代自動車という普及前の製品についてより精緻な普及予測を行うことに主眼が置かれており、仮想的状況における表明選好データを得るためにコンジョイント分析を採用してきた経緯がある。ただし、現在ハイブリッド車の本格的な普及段階に入りつつあるなかで、消費者の選好の要素を明らかにする方法については、仮想的状況でのコンジョイント分析だけでなく、実際に購入した消費者に対して購入要因を直接聞き取る方法も実行可能な方法となってきた。

また、吉田他（2002）・近久他（2002）・松本他（2008）では炭素税や次世代自動車購入への補助金が設定された場合の普及についてシミュレーションを行っているものの、2009年から実施されているエコカー補助金・エコカー減税の実際の効果については分析した研究がないのが現状である。

4. アンケート調査

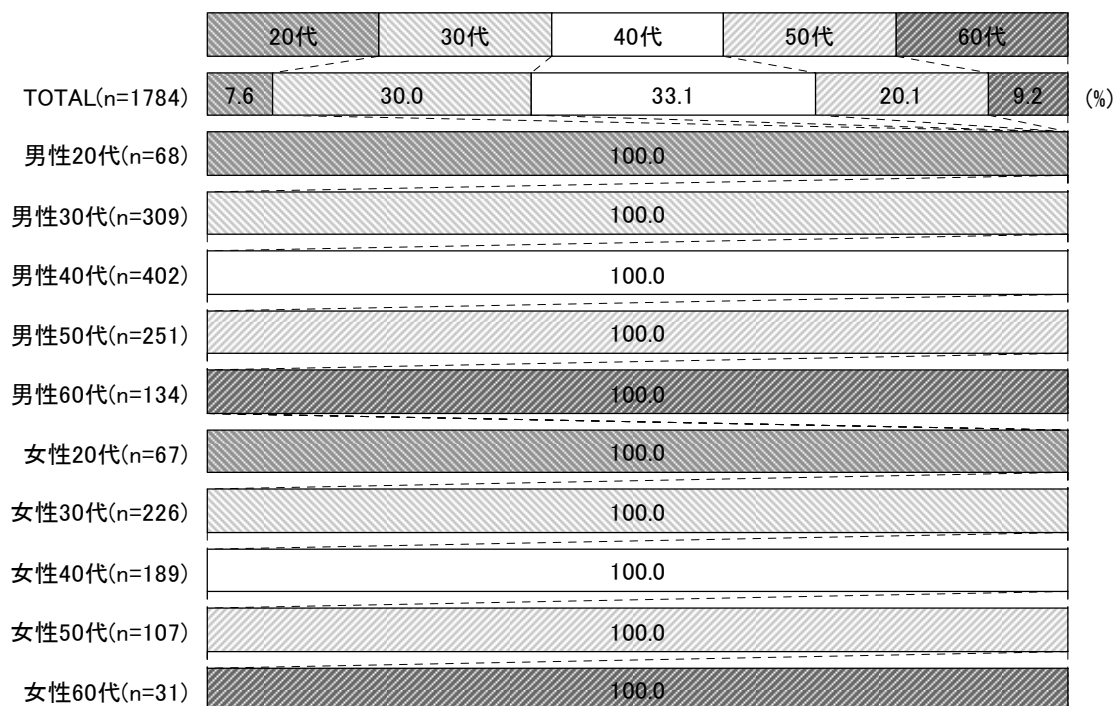
それらの先行研究の課題を踏まえアンケート調査を実施した。本調査の目的は、自動車の運転習慣、新車購入の意思決定、エコカー補助金・エコカー減税に対する認識、地球温暖化問題への関心を明らかにすることにある。調査対象はエコカー補助金・エコカー減税が開始された 2009 年 4 月以降に新車を購入した個人である。調査対象には、乗用車（普通・小型）とともに軽自動車を購入した場合も含まれる。2010 年 12 月 13 日から 15 日にかけてインターネットによる調査を行い、1,784 人（男性 1,164 人、女性 620 人）から有効回答を得た。

アンケート調査では、自動車の運転ならびに購入、地球温暖化問題への関心についてたずねた。

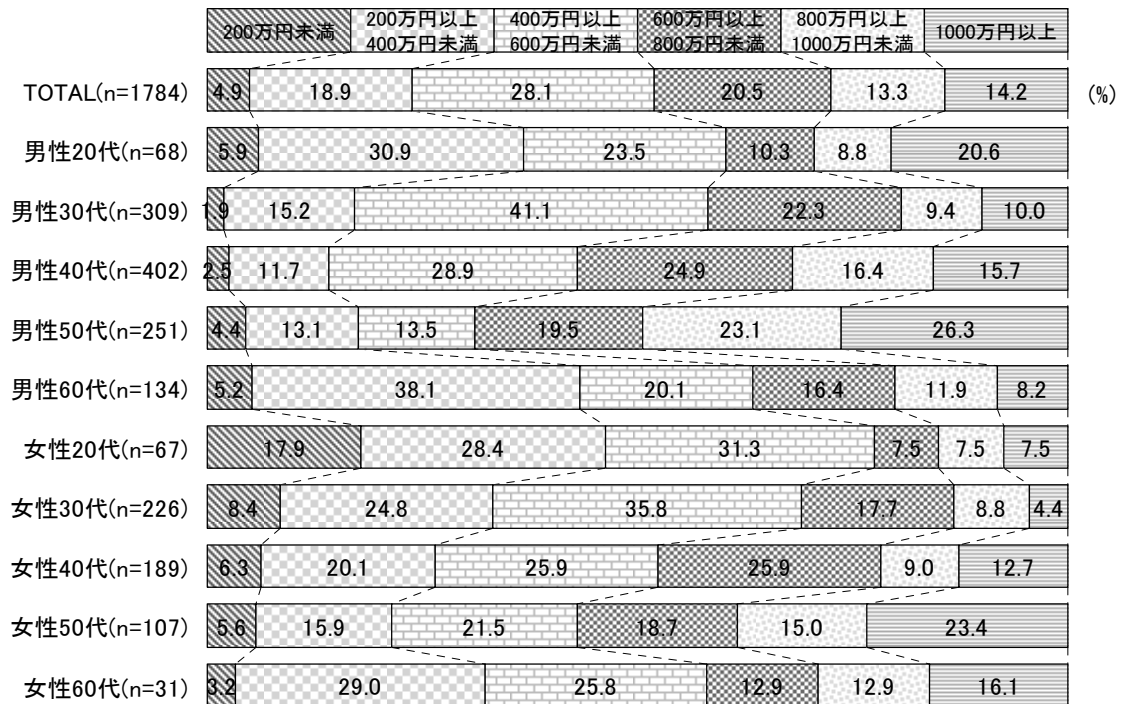
4. 1 単純集計結果（性別・年代）

0. 回答者の属性

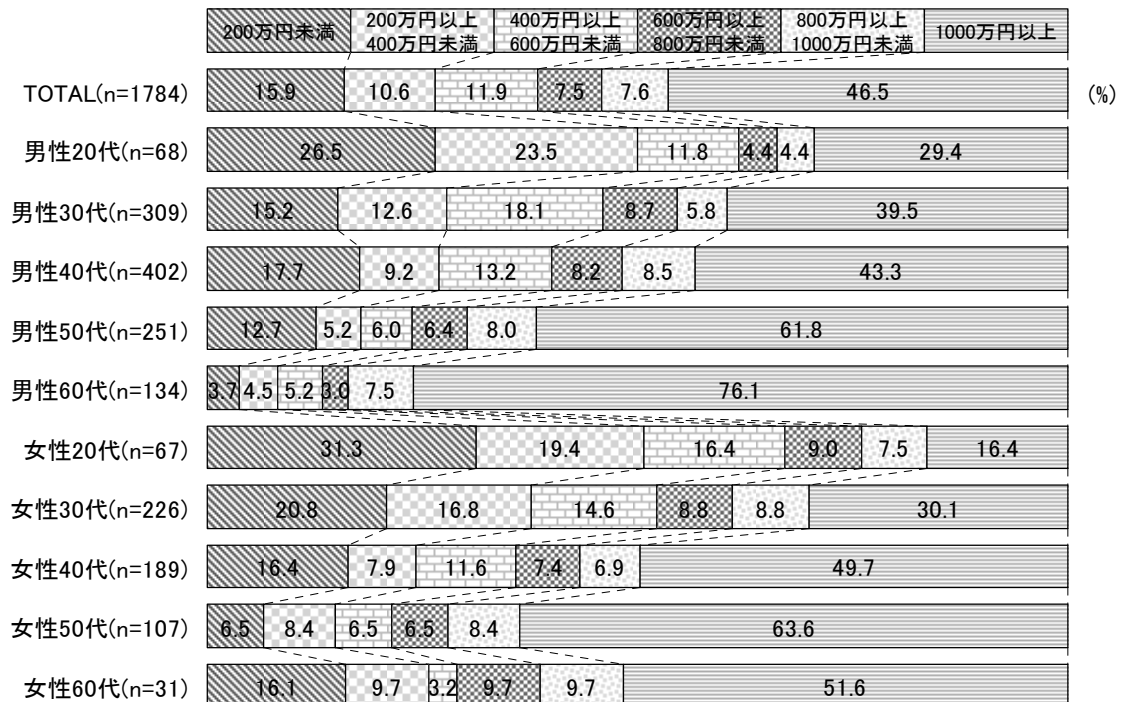
0-1. 回答者の年代



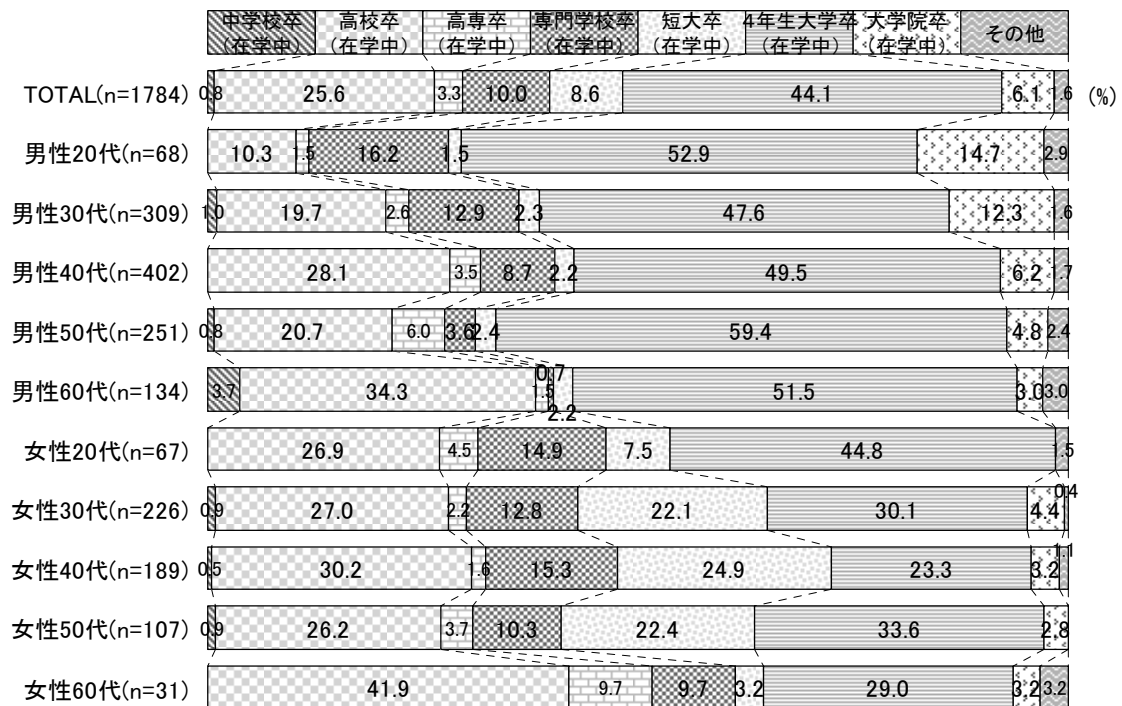
0-2. 回答者の世帯年収



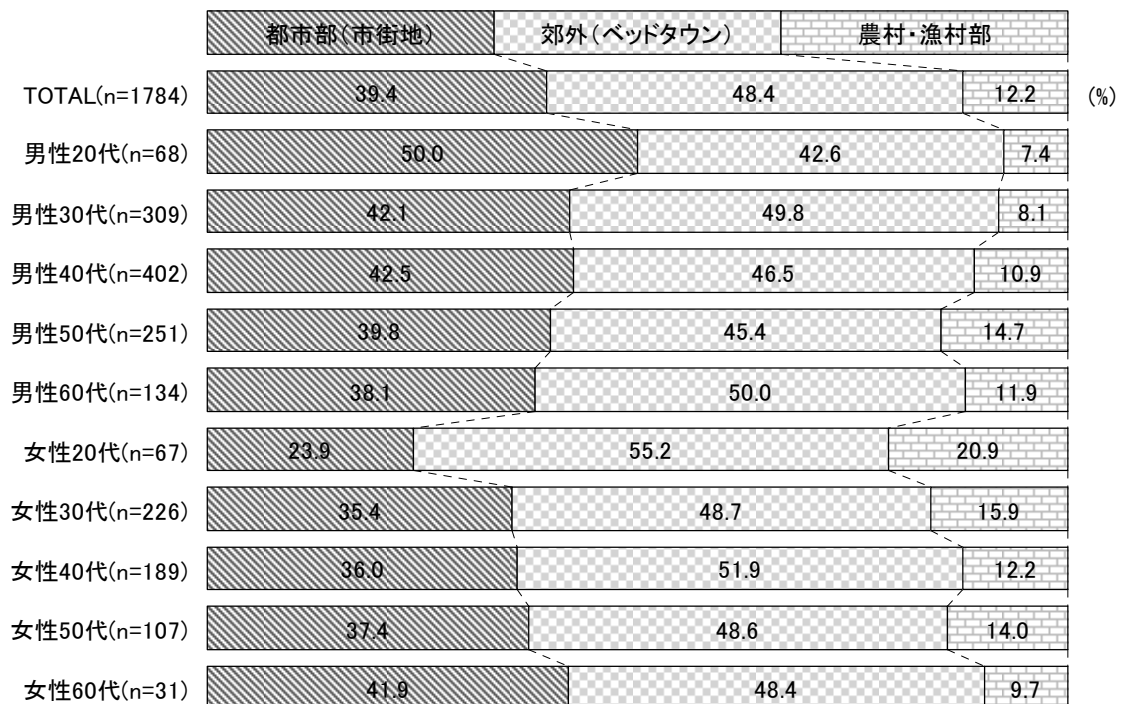
0-3. 回答者の世帯資産



0-4. 回答者の最終学歴



0-5. 回答者の居住地



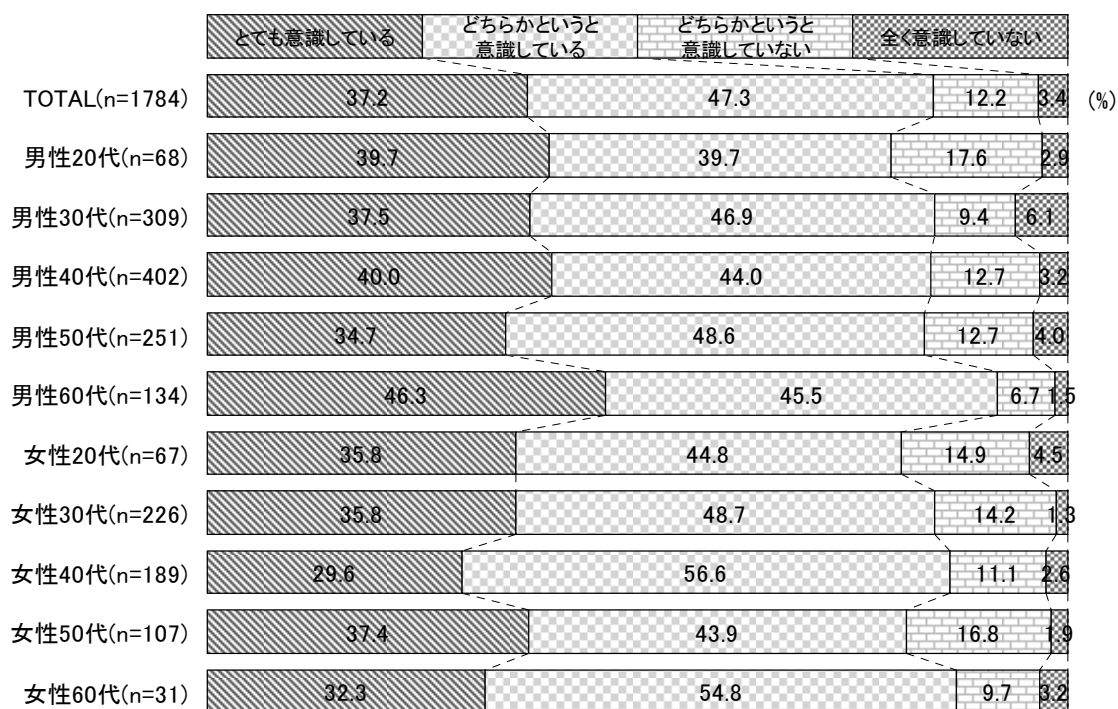
1. 自動車の運転ならびに購入について

1-1. あなたは普段、1週間にどれほどの距離を運転しますか。

	10km未満	10km～ 50km未満	50km～ 100km未満	100km～ 150km未満	150km～ 200km未満	200km以上	全く 運転していない	
TOTAL(n=1784)	9.4	30.4	24.7	12.2	9.0	14.3		(%)
男性20代(n=68)	10.3	30.9	26.5	5.9	10.3	16.2		
男性30代(n=309)	8.7	27.5	26.2	11.7	10.0	15.9		
男性40代(n=402)	6.2	28.1	24.4	12.9	8.7	19.7		
男性50代(n=251)	6.0	26.7	24.3	16.7	10.0	16.3		
男性60代(n=134)	12.7	29.1	23.9	11.2	11.2	11.9		
女性20代(n=67)	11.9	23.9	23.9	25.4	7.5	7.5		
女性30代(n=226)	10.2	37.2	25.2	10.2	8.4	8.8		
女性40代(n=189)	15.9	34.9	22.2	7.4	7.9	11.6		
女性50代(n=107)	12.1	41.1	21.5	11.2	4.7	9.3		
女性60代(n=31)	6.5	25.8	41.9	9.7	9.7	6.5		

全体では「10km～50km 未満」(30.4%) が最も多く、以下「50km～100km 未満」(24.7%)、
「200km 以上」(14.3%) の順となっている。

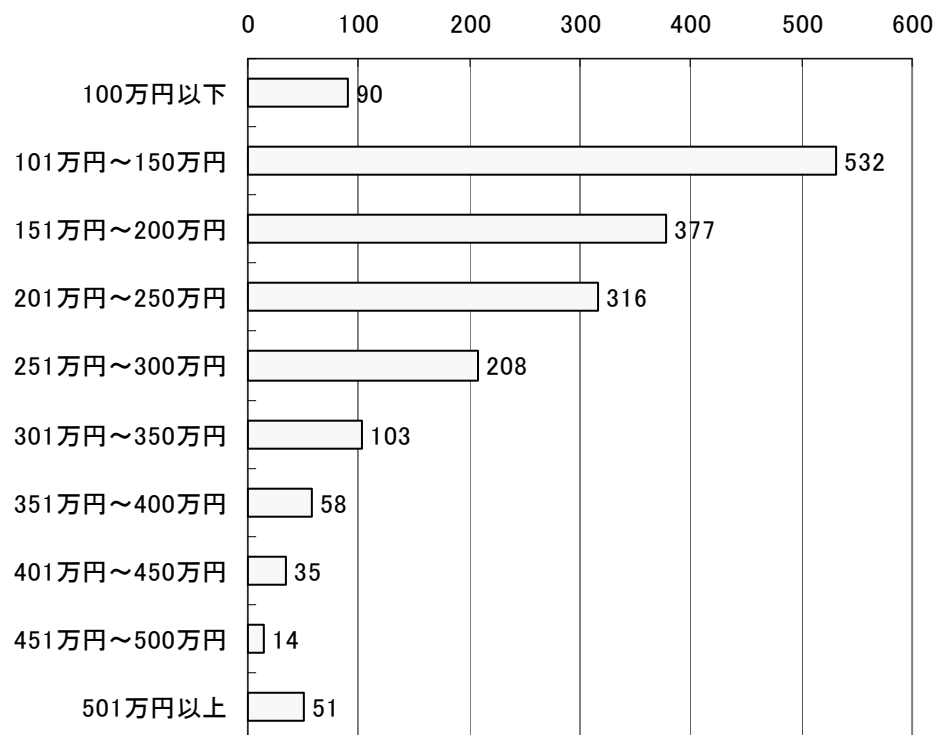
1－2. 普段ガソリン価格の変動やガソリンスタンド間の価格差について意識していますか。



全体では「どちらかという意識している」(47.3%)が最も多く、以下「とても意識している」(37.2%)、「どちらかという意識していない」(12.2%)の順となっている。

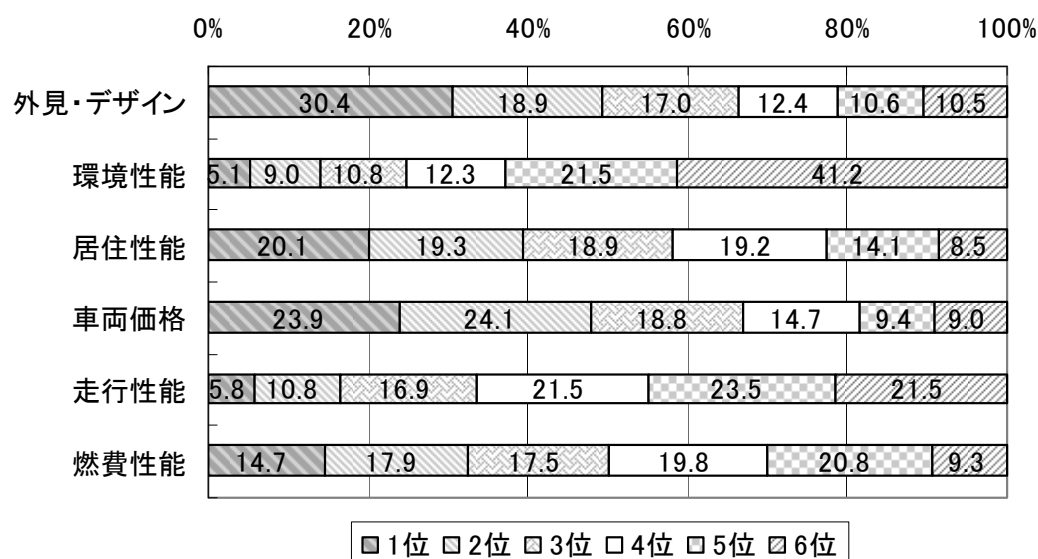
「とても意識している」「どちらかという意識している」の回答をあわせた割合は8割を上回る結果となった。

1－3．今回購入された新車の価格（カタログ等に記載されている車両本体価格（消費税込）のみ。値引き分、下取り車価格分は差し引かないでください）をご記入ください。



50 万円単位の度数分布で考察すると、全体では「101 万円～150 万円」（29.8%）で最も多く、以下「151 万円～200 万円」（21.1%）、「201 万円～250 万円」（17.7%）の順となっている。

1－4. 今回の新車の購入にあたりどの要因を重視されましたか。以下の項目の中から優先した順に1位～6位までお答えください。

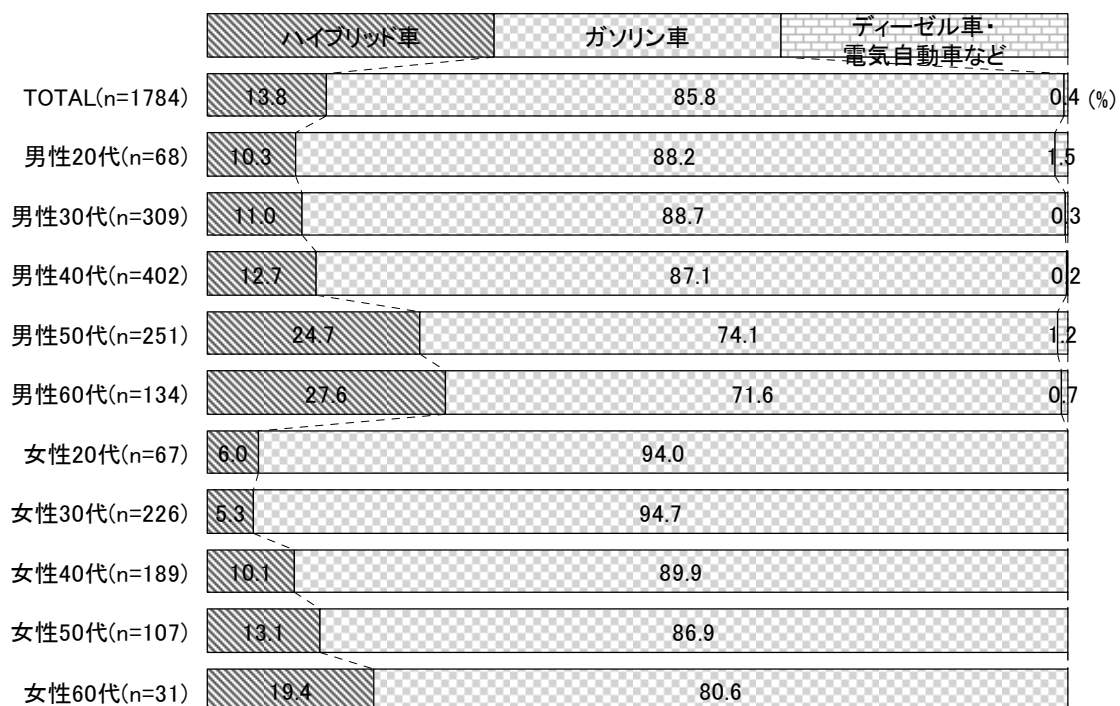


今回の新車の購入にあたり最も重視した要因について、「外見・デザイン」(30.4%)が最も多く、以下「車両価格」(23.9%)、「居住性能」(20.1%)、「燃費性能」(14.7%)、「走行性能」(5.8%)、「環境性能」(5.1%)の順となっている。

「外見・デザイン」や「車両価格」においては1番目あるいは2番目に優先する割合が5割近くにのぼる一方で、「環境性能(排ガスやCO2排出の少なさ)」においては5番目あるいは6番目に優先する割合が6割を上回るという結果となった。また、「燃費性能(走行あたりの燃料使用(ガソリン代)の少なさ)」は各順番についてほぼ同程度の割合となった。

1－5. 今回の新車の購入の際に重視した要因について、先程の質問の項目(外見・デザイン、環境性能、居住性能、車両価格、走行性能、燃費性能)のほかに重視した要因がありましたら、ご記入ください。(省略)

1－6．今回購入された新車は以下のどのタイプに分類されますか。

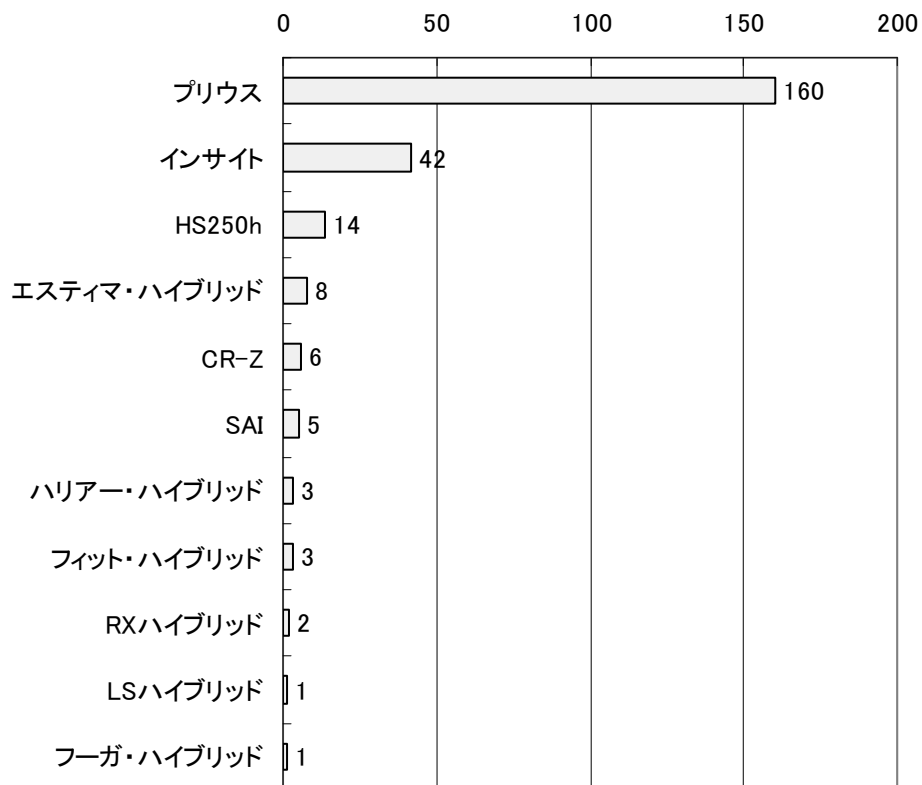


全体では「ガソリン車」(85.8%)が最も多く、以下「ハイブリッド車」(13.8%)、「ディーゼル車・電気自動車など」(0.4%)の順となっている。

「ハイブリッド車」の回答割合は、男女ともに、年代に従って高くなる傾向が見られる。

1－7. 今回購入されたハイブリッド車の車種をお選びください。

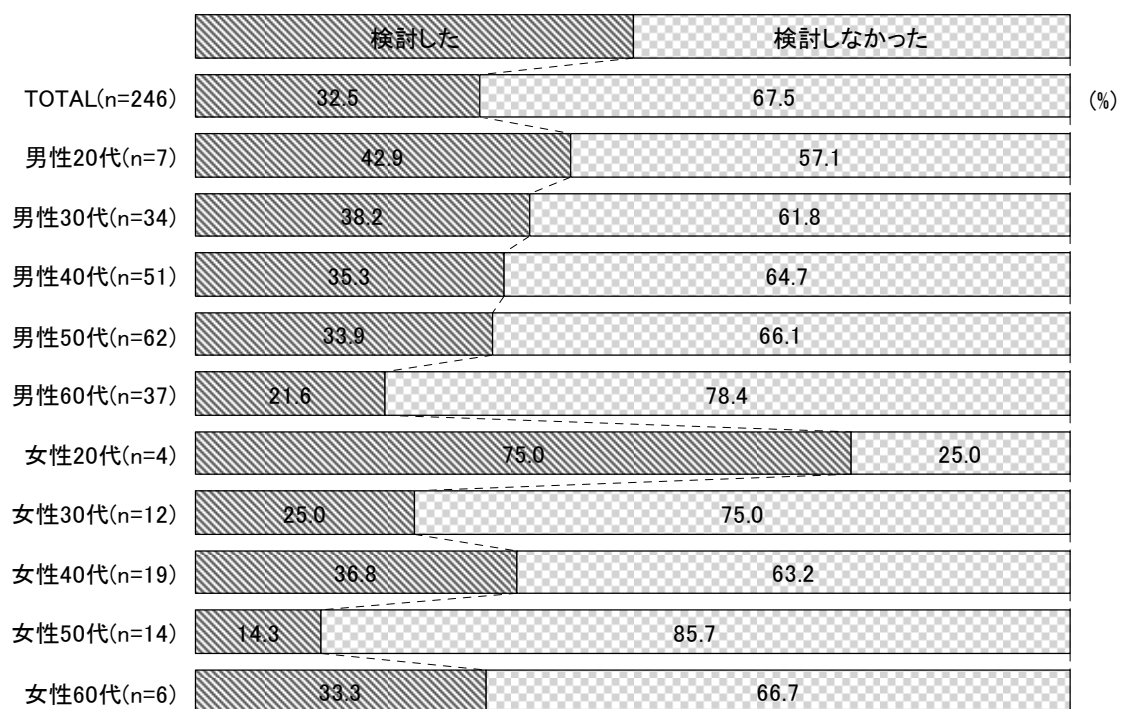
※1－6. で「ハイブリッド車」と回答した人（246 人）限定



ハイブリッド車を購入した人（246 人）に対して、今回の購入した車種をたずねたところ、「プリウス」（65.0%）が最も多く、以下「インサイト」（17.1%）、「HS250h」（5.7%）の順となっている。

1－8．今回の新車の購入の際に、ガソリン車の購入も検討されましたか。

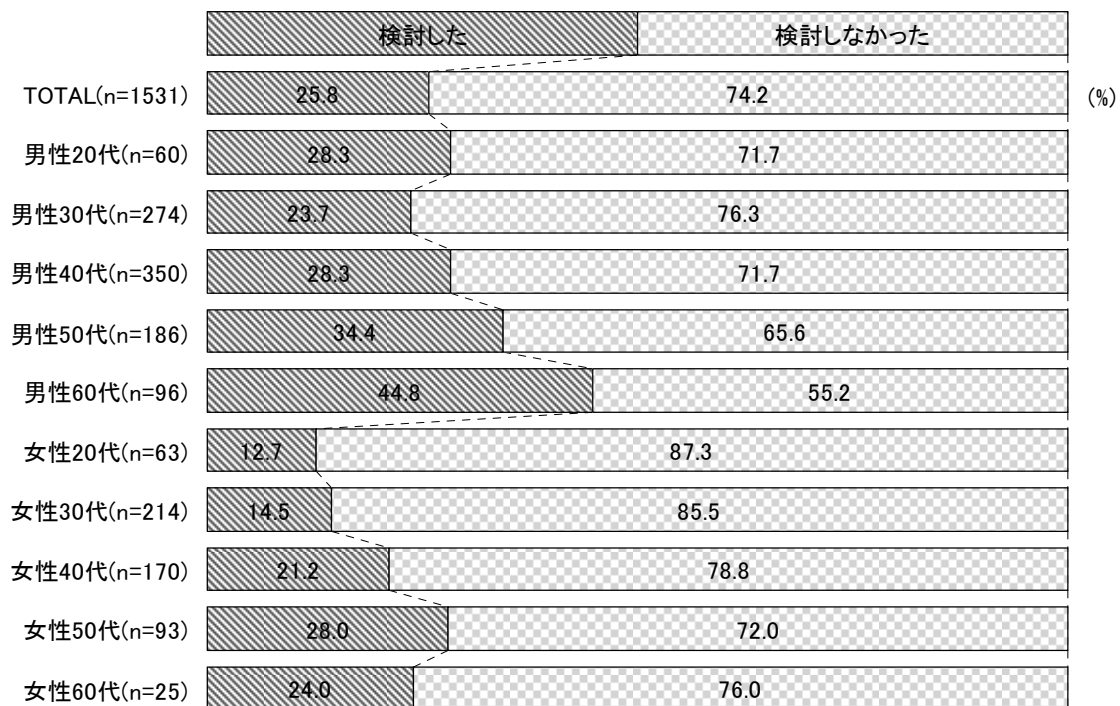
※1－6．で「ハイブリッド車」と回答した人（246人）限定



実際にはハイブリッド車を購入した人（246人）に対して、今回の購入の際にガソリン車の購入も検討したかをたずねたところ、80人（32.5%）が「検討した」と回答した。

1－9. 今回の新車の購入の際に、ハイブリッド車の購入も検討されましたか。

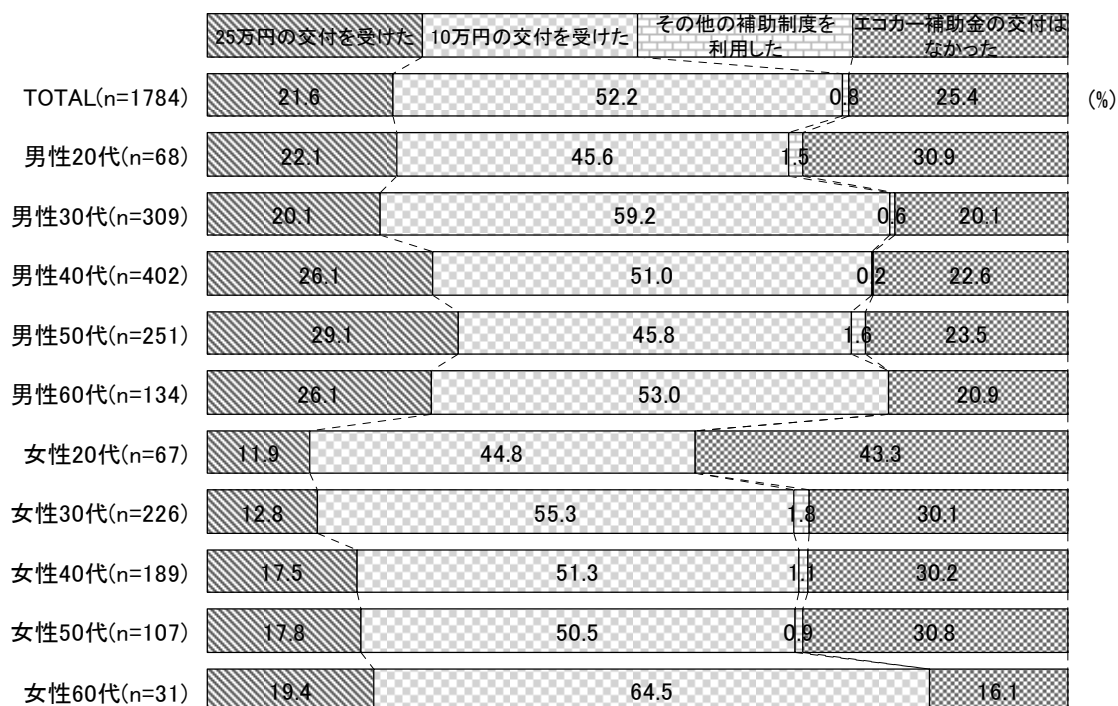
※1－6. で「ガソリン車」と回答した人（1,531人）限定



実際にはガソリン車を購入した人（1,531人）に対して、今回の購入の際にハイブリッド車の購入も検討したかをたずねたところ、395人（25.8%）が「検討した」と回答した。

「検討した」の回答割合は、男女ともに、年代に従って高くなる傾向が見られる。

1-10. 今回の新車の購入にあたりエコカー補助金の交付がありましたか。



全体では「10万円の交付を受けた」(52.2%)が最も多く、以下「エコカー補助金の交付はなかった」(25.4%)、「25万円の交付を受けた」(21.6%)の順となっている。

今回の新車の購入にあたり、エコカー補助金の交付を受けた割合は、73.8%であった。

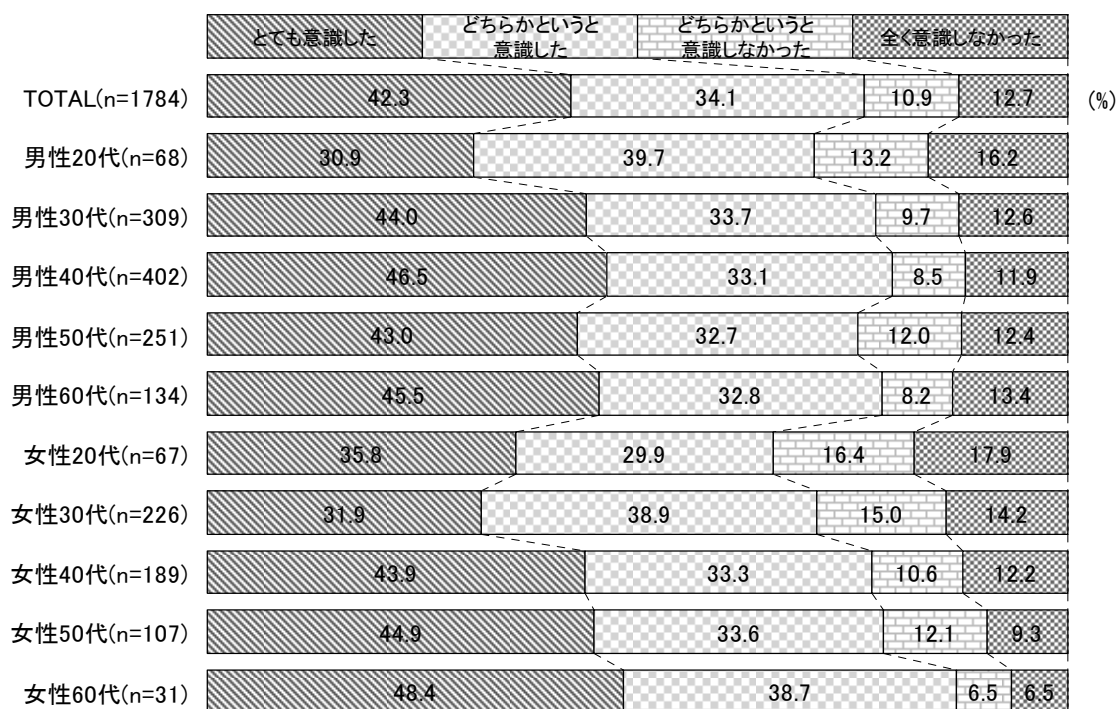
1-11. 今回の新車の購入にあたり自動車取得税・自動車重量税に対するエコカー減税が適用されましたか。

	免税(100%減税)された	75%減税された	50%減税された	いずれのエコカー減税も適用されなかった	(%)
TOTAL(n=1784)	19.6	31.1	27.1	22.3	
男性20代(n=68)	19.1	30.9	26.5	23.5	
男性30代(n=309)	15.2	42.7	22.7	19.4	
男性40代(n=402)	15.4	41.3	23.6	19.7	
男性50代(n=251)	28.7	21.9	29.9	19.5	
男性60代(n=134)	35.8	20.9	20.1	23.1	
女性20代(n=67)	13.4	20.9	26.9	38.8	
女性30代(n=226)	13.3	28.3	31.0	27.4	
女性40代(n=189)	18.5	24.3	34.4	22.8	
女性50代(n=107)	23.4	17.8	33.6	25.2	
女性60代(n=31)	29.0	29.0	29.0	12.9	

全体では「75%減税された」(31.1%)が最も多く、以下「50%減税された」(27.1%)、「いずれのエコカー減税も適用されなかった」(22.3%)、「免税(100%減税)された」(19.6%)の順となっている。

今回の新車の購入にあたり、エコカー減税が適用された割合は77.7%であった。

1-12. 今回の新車の購入にあたりエコカー補助金の交付額・エコカー減税の減税率を
 どれほど意識しましたか。



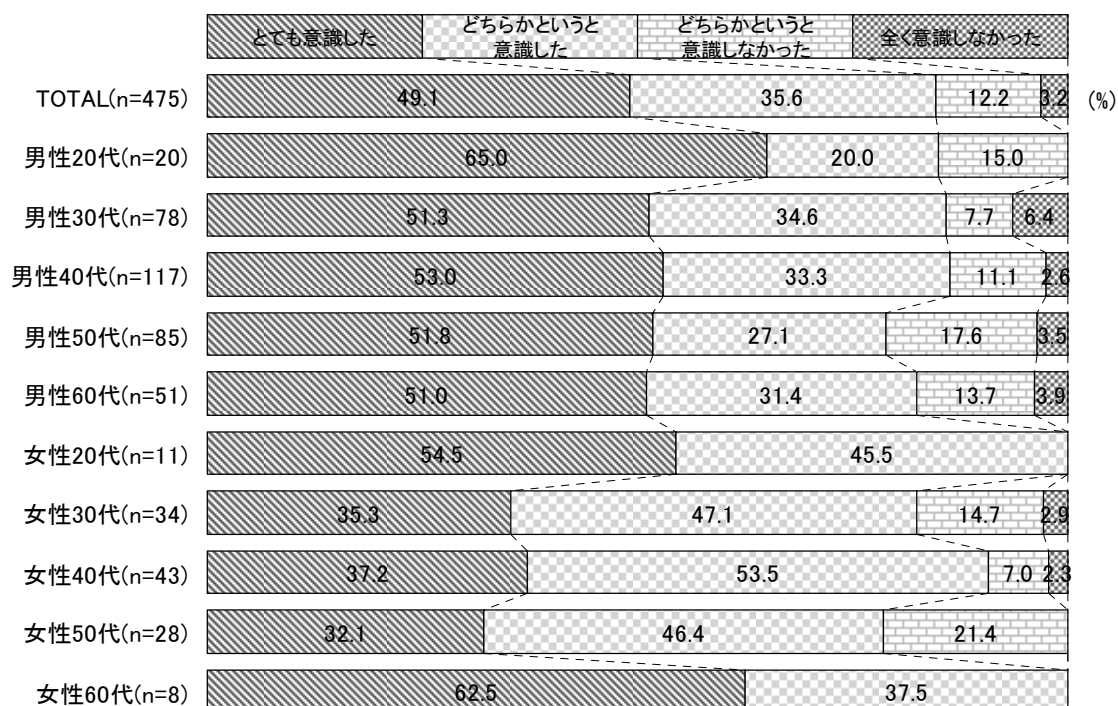
全体では「とても意識した」(42.3%)が最も多く、以下「どちらかという意識した」(34.1%)、「全く意識しなかった」(12.7%)の順となっている。

「とても意識した」「どちらかという意識した」の回答をあわせた割合は7割を上回り、女性において、年代に従って高くなる傾向が見られる。

1-13. 今回の新車購入の際のハイブリッド車とガソリン車の比較・検討にあたり、以下のちがいをどれほど意識されましたか。各項目について1)～4)のうち最も近いものをお選びください。

※1-9. あるいは1-10. で「検討した」と回答した人(475人)限定

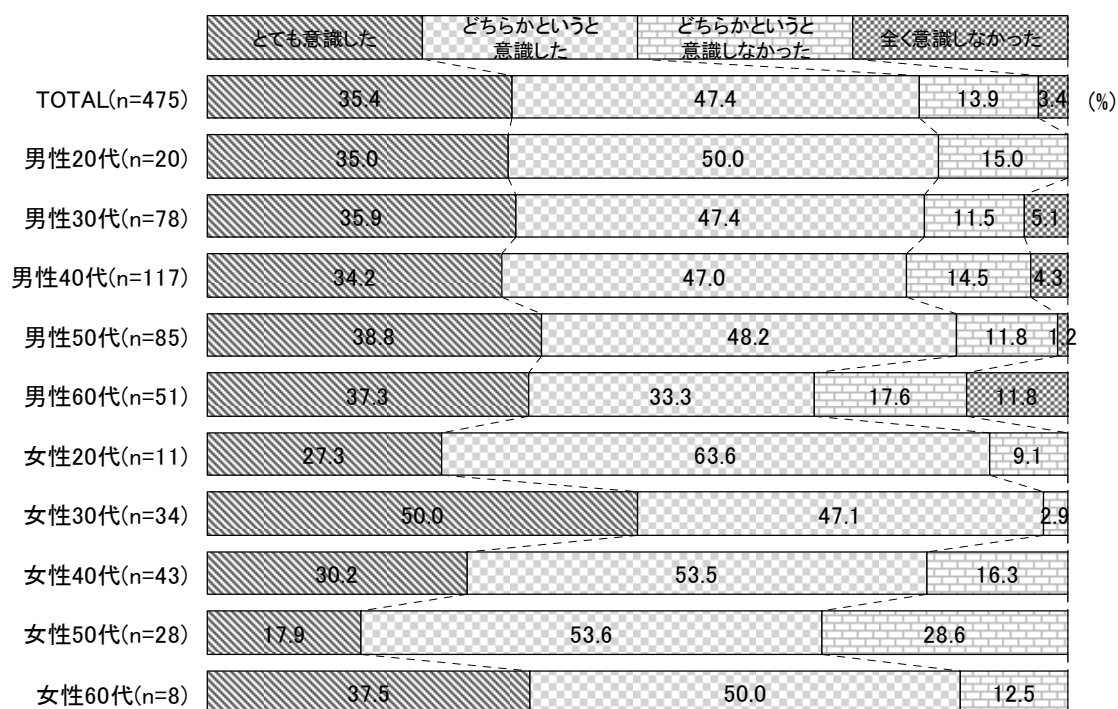
A) 車両本体価格の価格差



全体では「とても意識した」(49.1%)が最も多く、以下「どちらかという意識した」(35.6%)、「どちらかという意識しなかった」(12.2%)の順となっている。

「とても意識した」「どちらかという意識した」の回答をあわせた割合は8割を上回る結果となった。

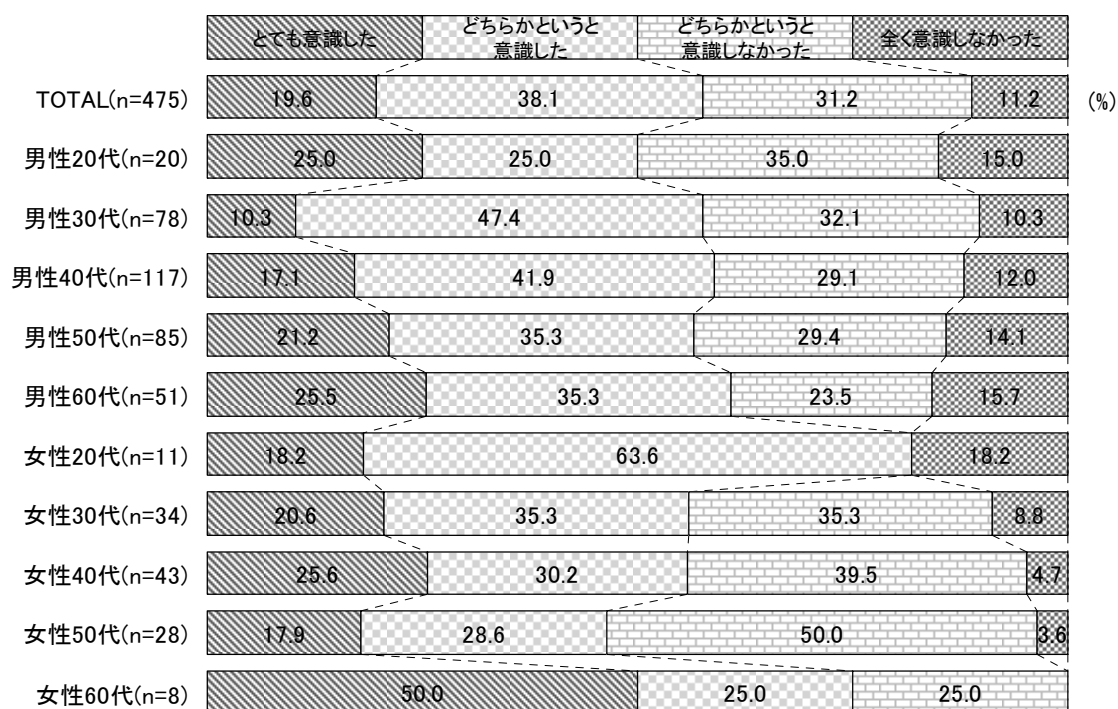
B) 燃費（今後にかかるガソリン代）の差



全体では「どちらかという意識した」(47.4%)が最も多く、以下「とても意識した」(35.4%)、「どちらかという意識しなかった」(13.9%)の順となっている。

「とても意識した」「どちらかという意識した」の回答をあわせた割合は8割を上回る結果となった。

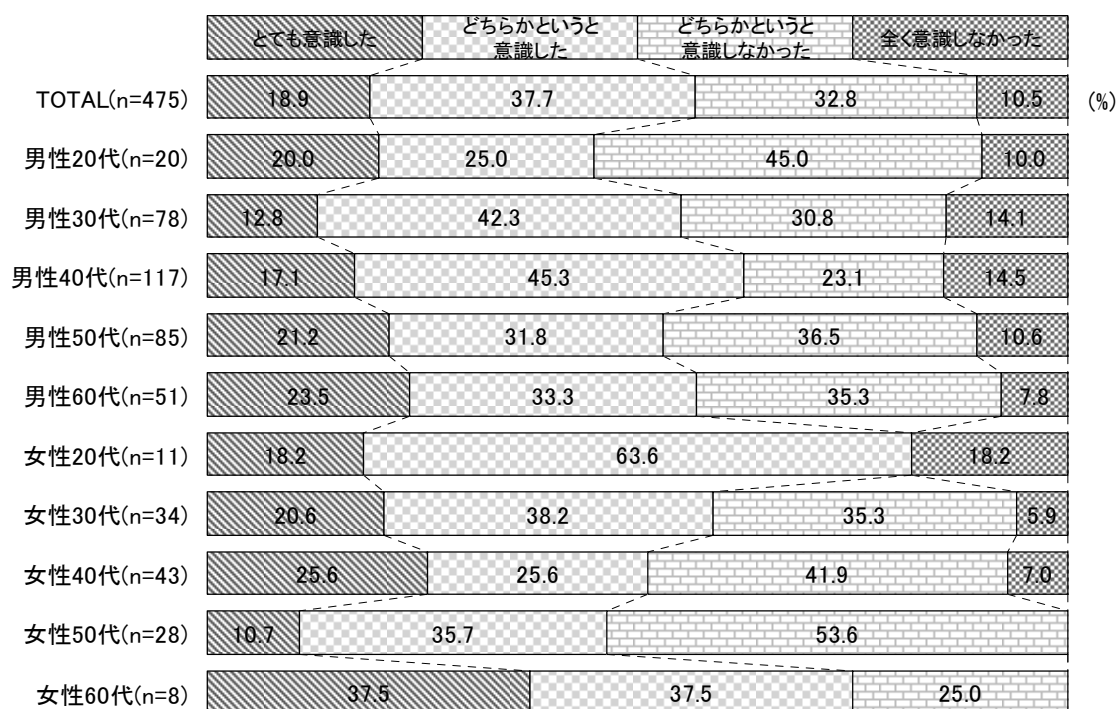
C) エコカー補助金の交付額の差



全体では「どちらかという意識した」(38.1%)が最も多く、以下「どちらかという意識しなかった」(31.2%)、「とても意識した」(19.8%)の順となっている。

「とても意識した」「どちらかという意識した」の回答をあわせた割合は6割程度にとどまっている。

D) エコカー減税の減税率の差

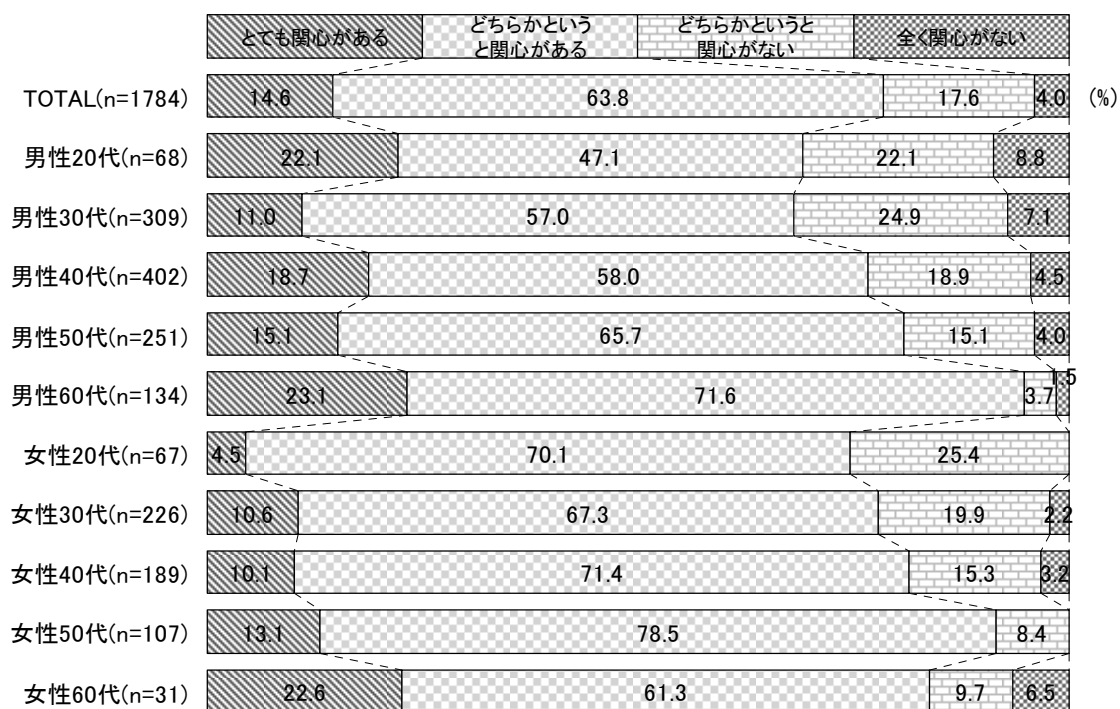


全体では「どちらかという意識した」(37.7%)が最も多く、以下「どちらかという意識しなかった」(32.8%)、「とても意識した」(18.9%)の順となっている。

「とても意識した」「どちらかという意識した」の回答をあわせた割合は6割程度にとどまっている。

2. 地球温暖化問題への関心

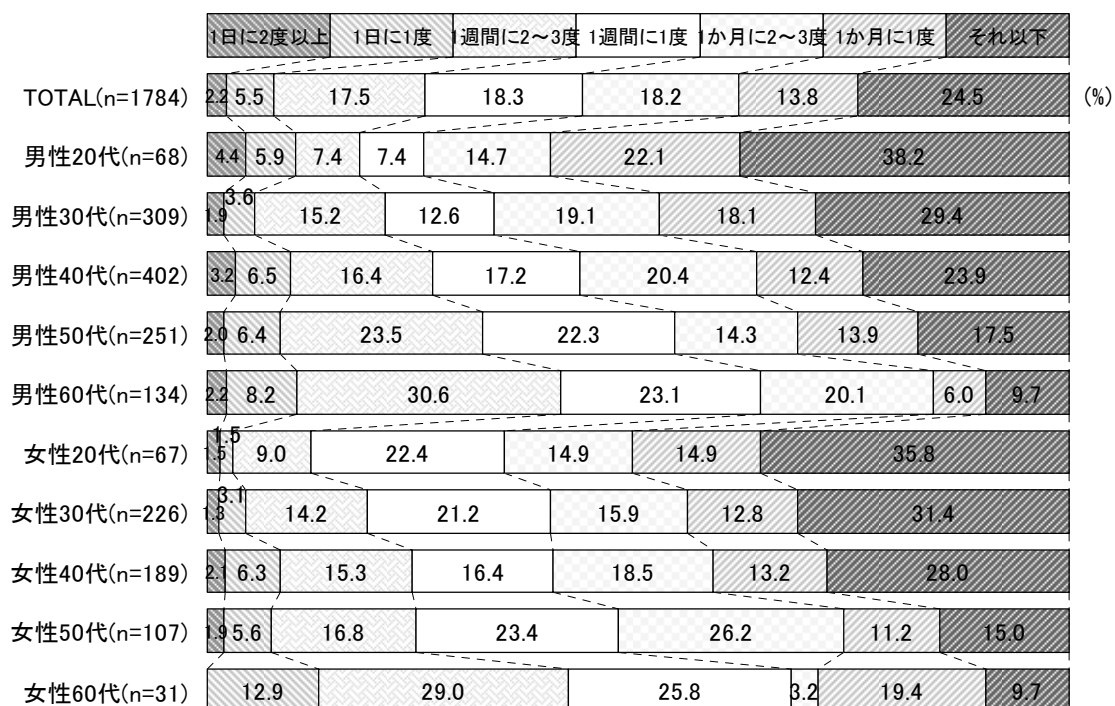
2-1. 地球温暖化問題に関心がありますか。



全体では「どちらかというに関心がある」(63.8%)が最も多く、以下「どちらかというに関心がない」(17.6%)、「とても関心がある」(14.6%)の順となっている。

「とても関心がある」「どちらかというに関心がある」の回答をあわせた割合は7割を上回る結果となった。

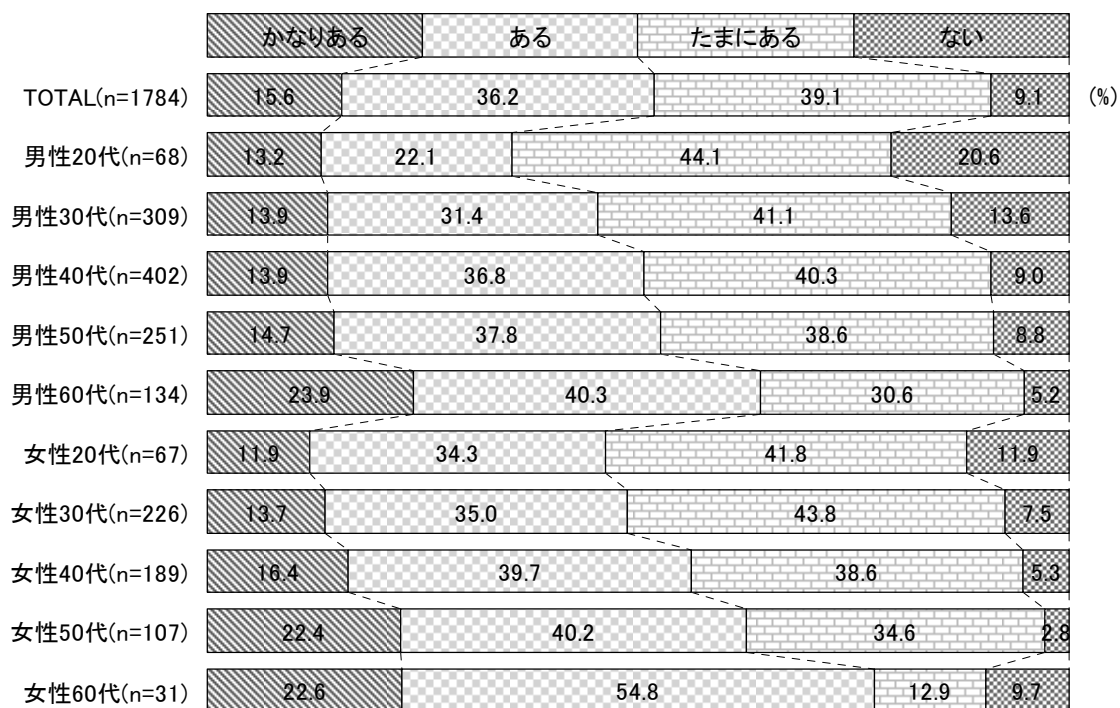
2-2. 地球温暖化に関わる情報についてどれくらいの頻度で得ていますか。



全体では「それ以下」(24.5%)が最も多く、以下「1週間に1度」(18.3%)、「1ヶ月に2～3度」(18.2%)、「1週間に2～3度」(17.5%)の順となっている。

男女ともに、地球温暖化に関わる情報を得る頻度が年代に従って高くなる傾向が見られる。

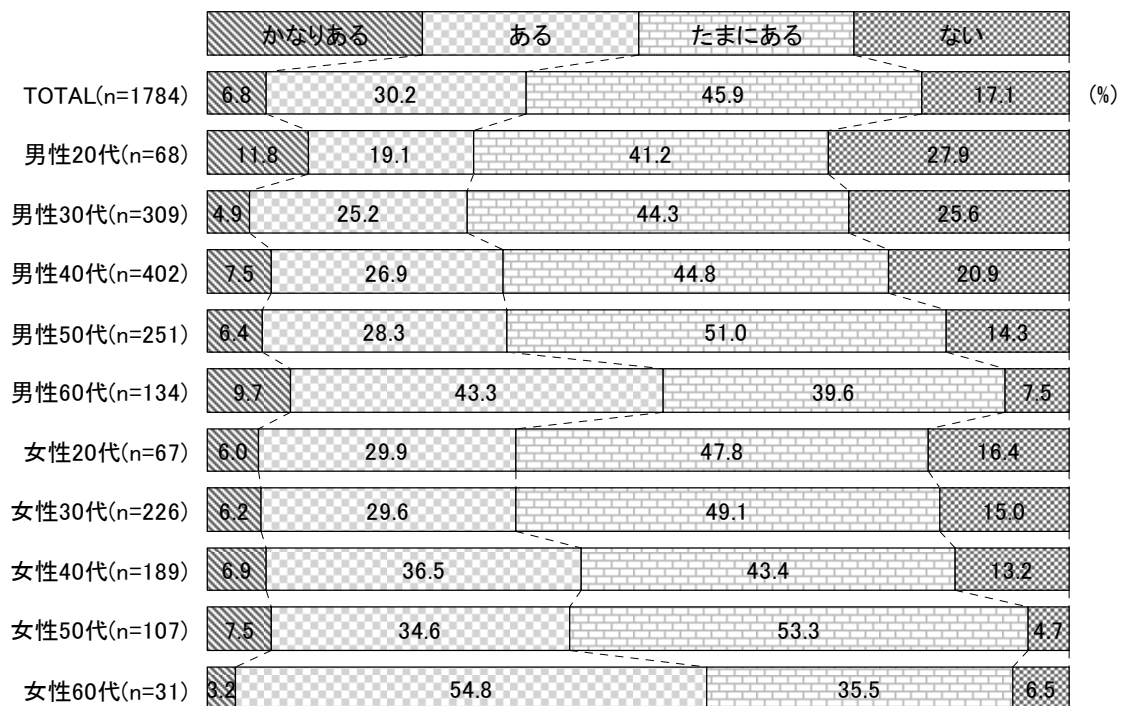
2－3．日頃の生活のなかで、以前と比べて自然環境の変化を実感することがありますか。



全体では「たまにある」(39.1%) が最も多く、以下「ある」(36.2%)、「かなりある」(15.6%)の順となっている。

男女ともに、自然環境の変化を実感する程度が年代に従って高くなる傾向が見られる。

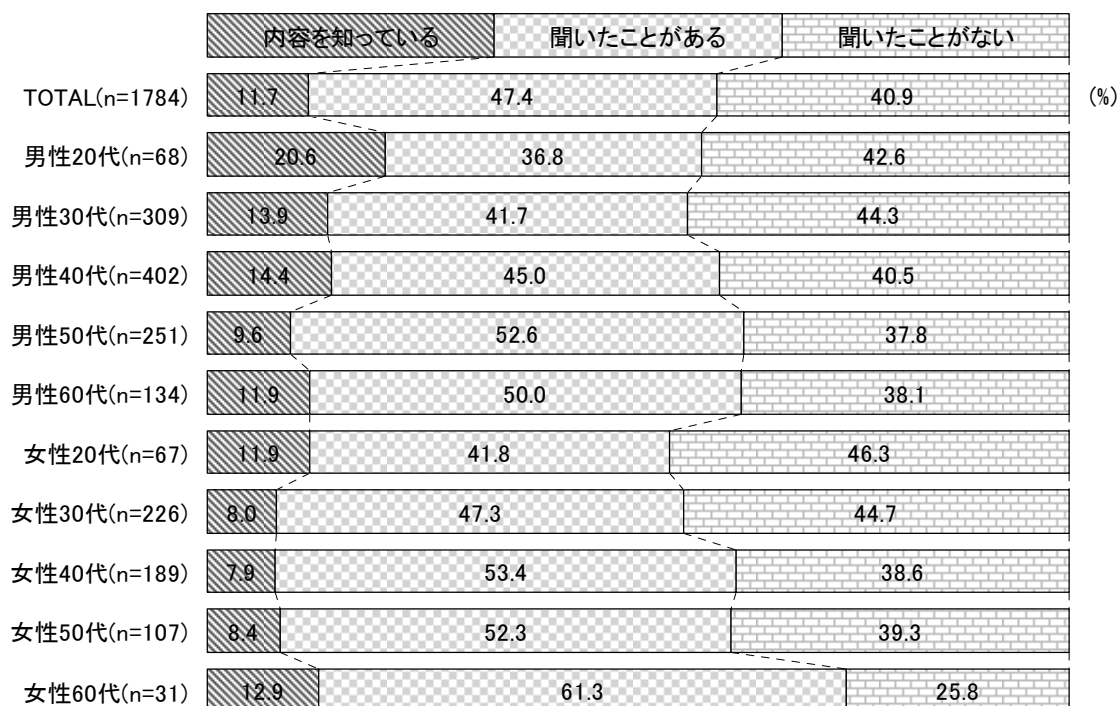
2-4. 日頃の生活のなかの製品を購入する際に環境に関わる情報（エコマーク等）に注目することはありますか。



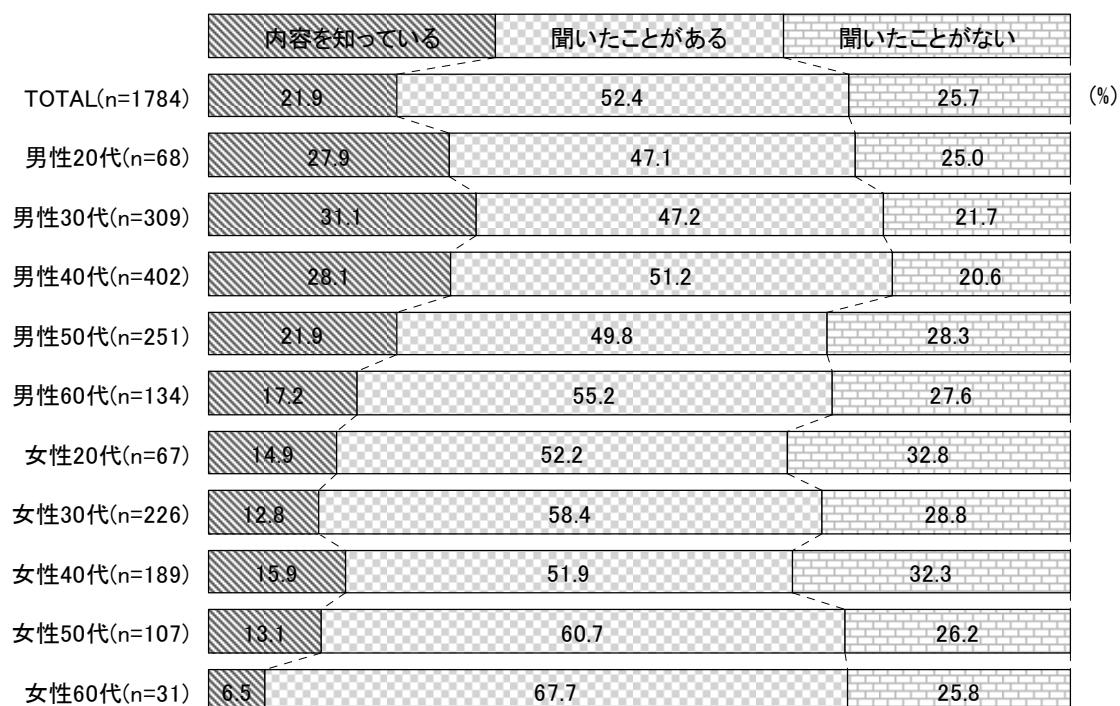
全体では「たまにある」（45.9%）が最も多く、以下「ある」（30.2%）、「ない」（17.1%）の順となっている。

2-5. 以下の地球温暖化に関する用語についての認識をお聞かせください。

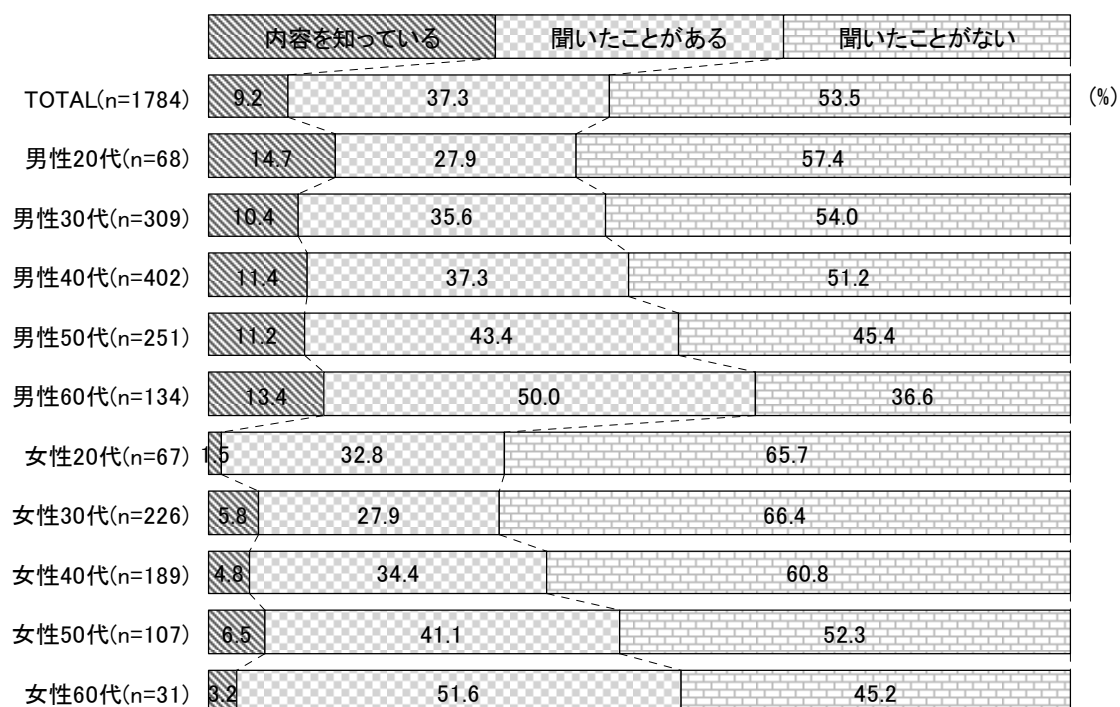
(A) (温室効果ガスの) 限界削減費用



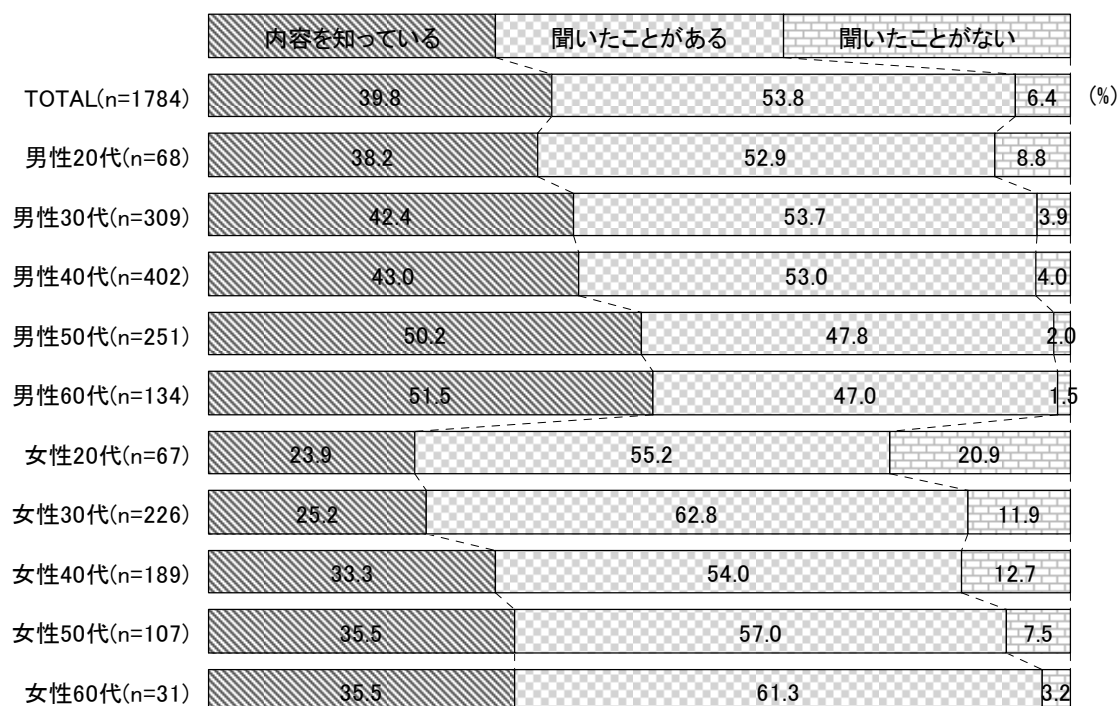
(B) カーボンオフセット



(C) 気候変動に関する政府間パネル (I P C C)



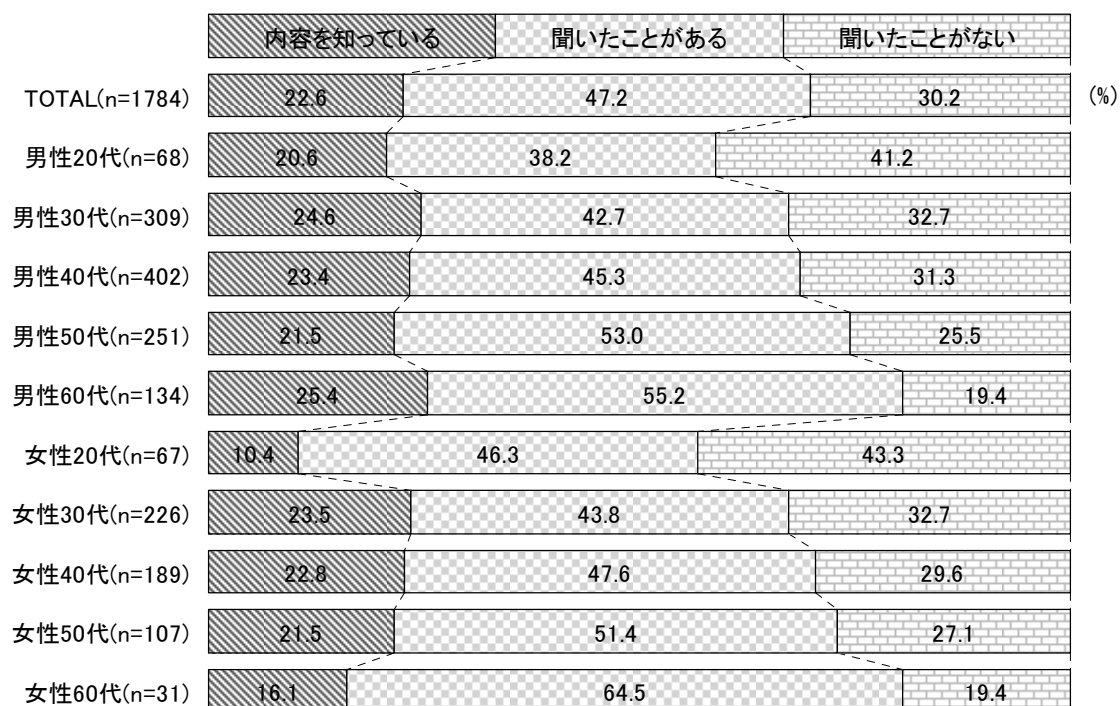
(D) 京都議定書



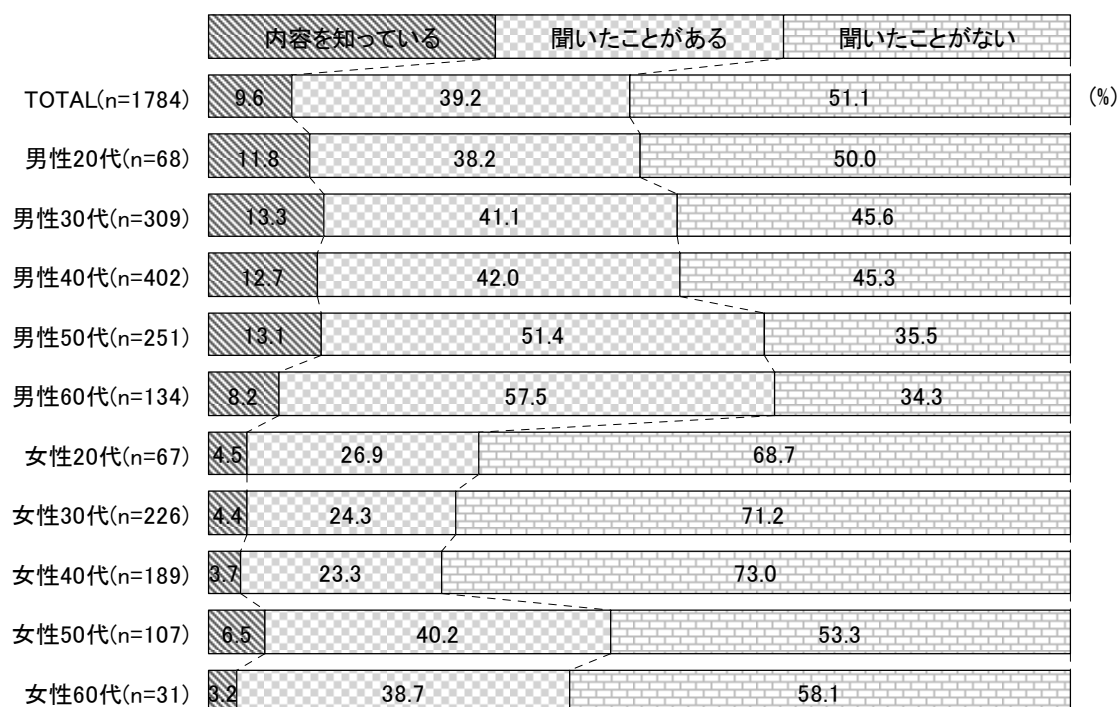
(E) スターンレビュー



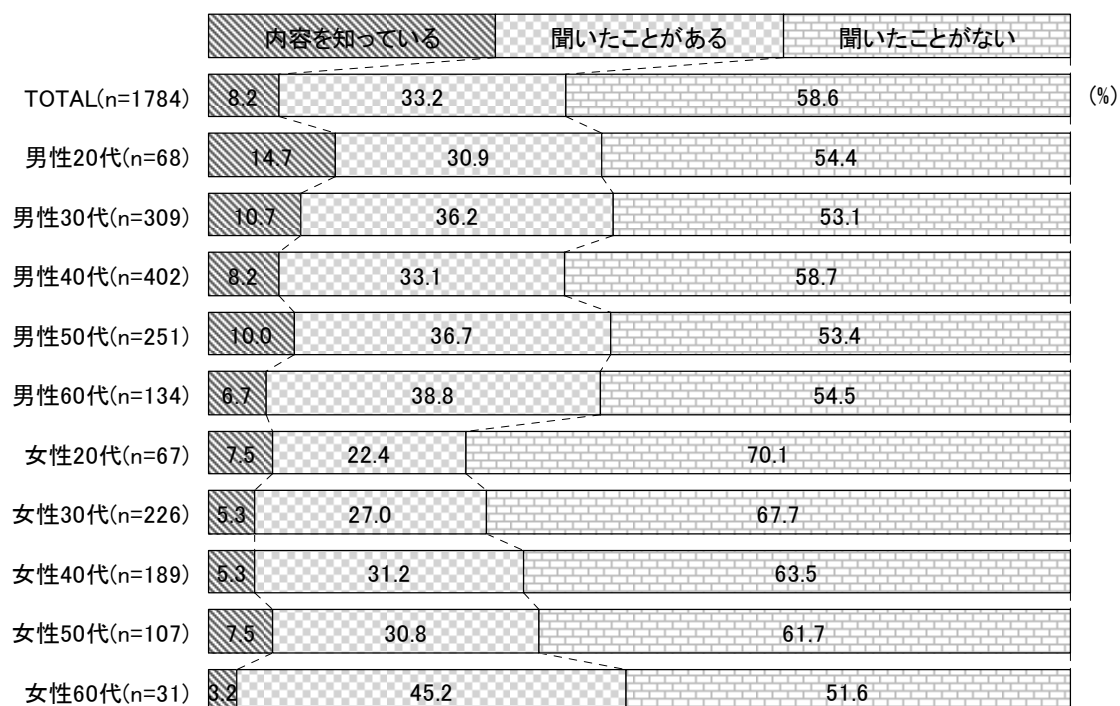
(F) (太陽光発電などの) 固定価格買取制度



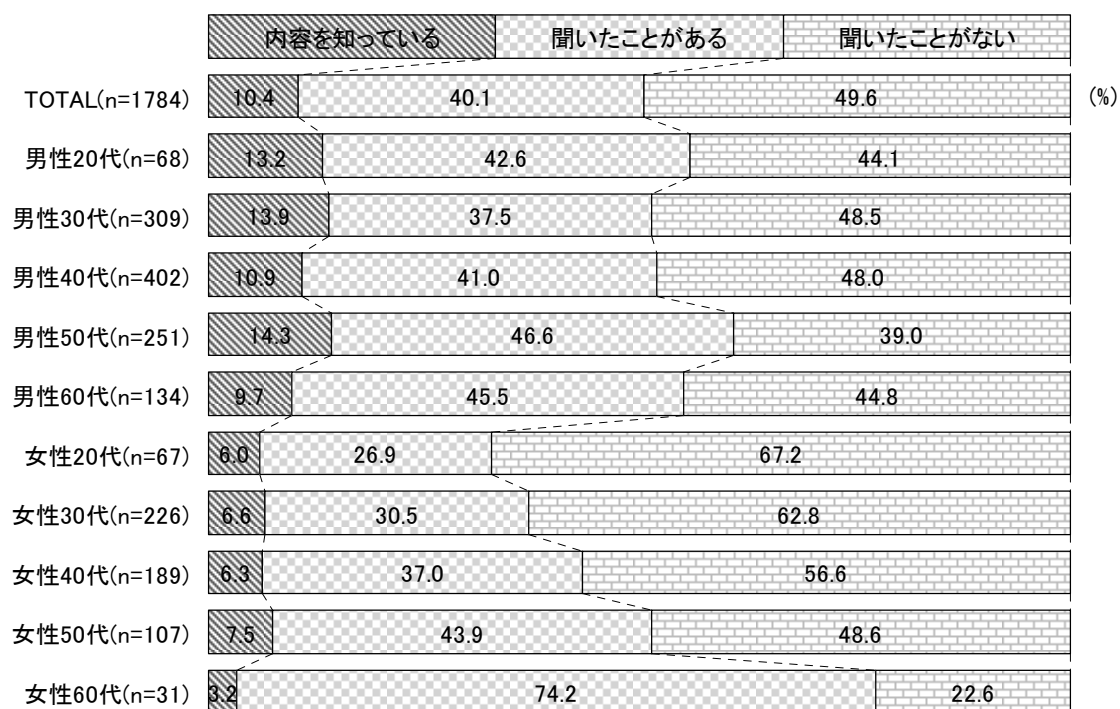
(G) 炭素税



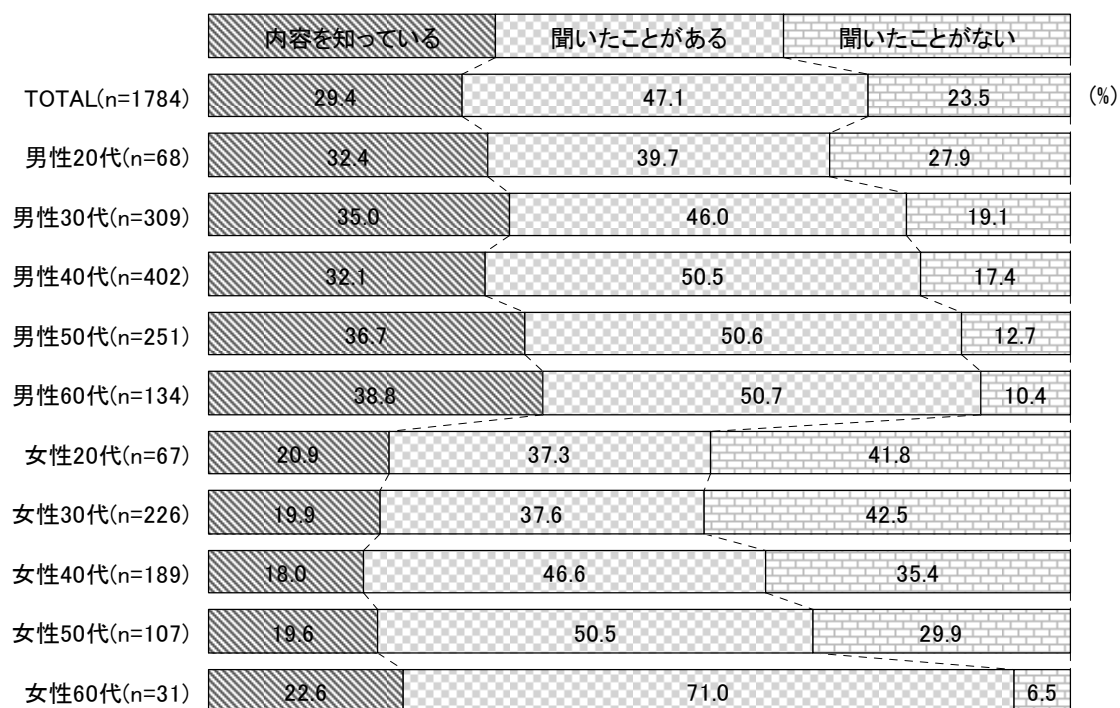
(H) 地球寒冷化論



(I) 二酸化炭素の回収・貯留 (CCS)



(J) 排出量取引

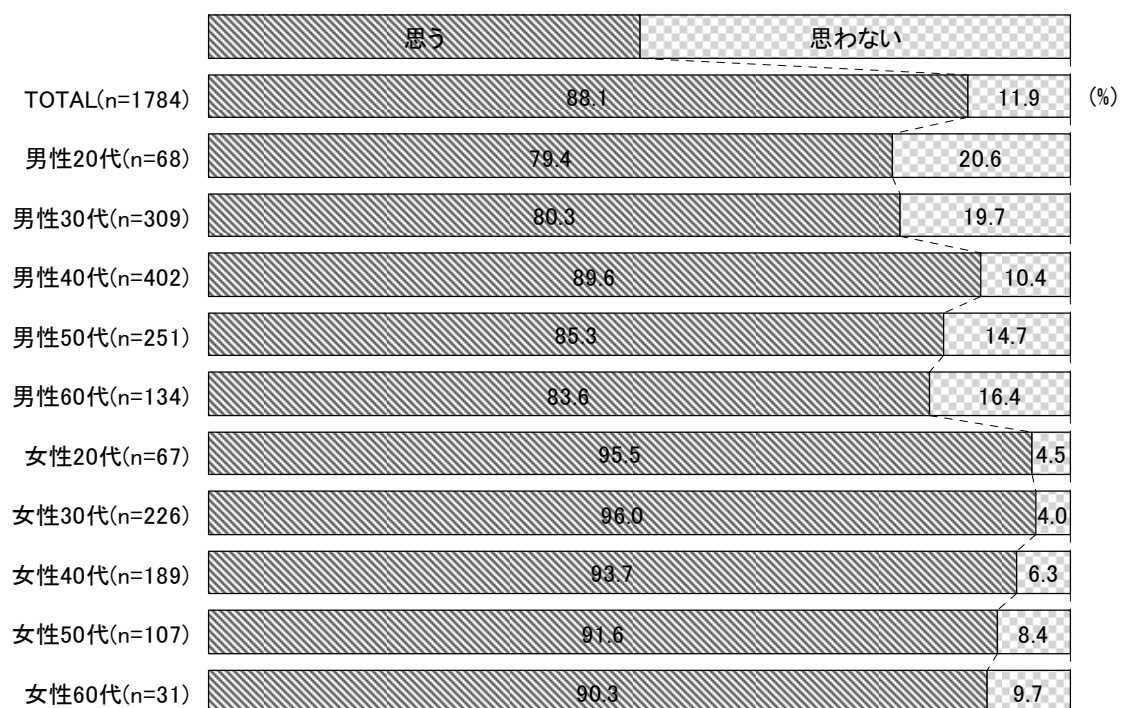


(K) 不都合な真実

	内容を知っている	聞いたことがある	聞いたことがない	(%)
TOTAL(n=1784)	13.1	30.9	56.1	
男性20代(n=68)	11.8	44.1	44.1	
男性30代(n=309)	13.9	33.3	52.8	
男性40代(n=402)	15.9	32.1	52.0	
男性50代(n=251)	14.7	33.5	51.8	
男性60代(n=134)	6.7	31.3	61.9	
女性20代(n=67)	11.9	25.4	62.7	
女性30代(n=226)	10.2	23.5	66.4	
女性40代(n=189)	12.7	27.5	59.8	
女性50代(n=107)	14.0	30.8	55.1	
女性60代(n=31)	6.5	25.8	67.7	

地球温暖化に関わる種々の用語について、「京都議定書」「排出量取引」「(太陽光発電などの) 固定価格買取制度」「カーボンオフセット」は相対的に「内容を知っている」の回答割合が高い一方で、「スターンレビュー」「地球寒冷化論」「炭素税」「気候変動に関する政府間パネル (IPCC)」は相対的に「内容を知っている」の回答割合が低い結果となった。また、それぞれの用語について「内容を知っている」と回答した割合は、男性においてより高い傾向が見られる。

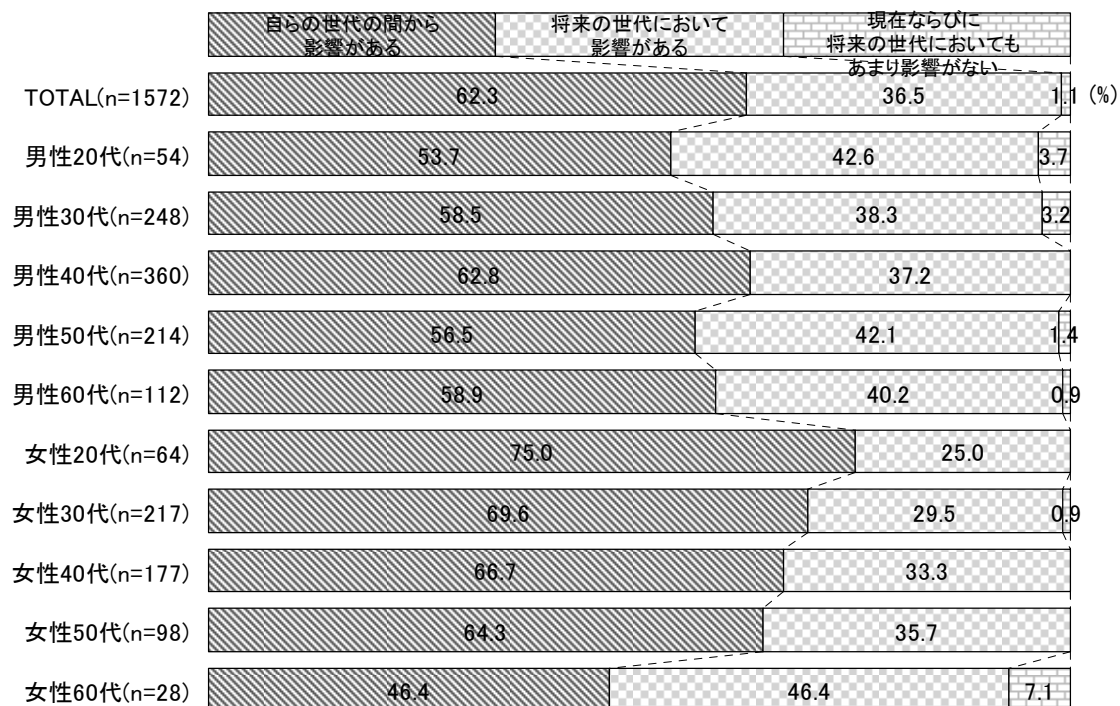
2-6. 現在あるいは将来において地球温暖化が生じている（生じる）と思いますか。



全体では、「思う」の回答割合は9割近くにのぼり、女性の回答割合が相対的に高い結果となっている。

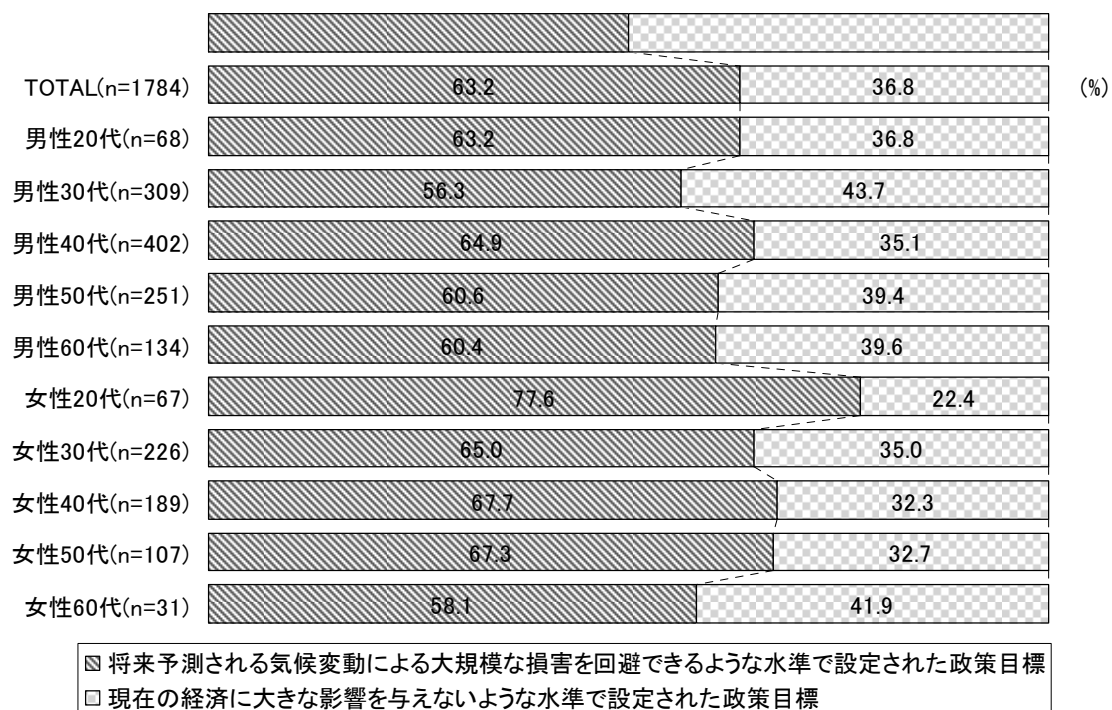
2-7. 地球温暖化が今後の私達の生活に影響を与えますか。

※2-6. で「思う」と回答した人限定



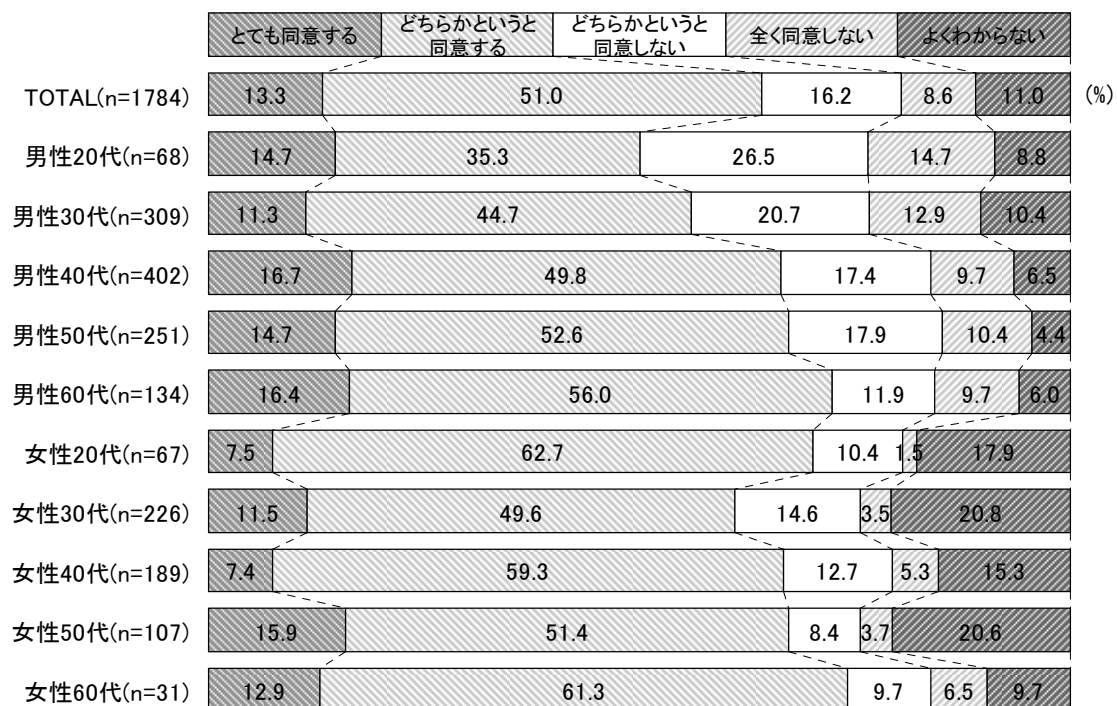
現在あるいは将来において地球温暖化が生じている（生じる）と思う人（1,572人）に対して、地球温暖化の影響についてたずねたところ、「自らの世代の間から影響がある」（62.3%）が最も多く、次に「将来の世代において影響がある」（36.5%）の順となった。

2－8．地球温暖化問題に対して、どちらの政策目標の設定がのぞましいと思いますか。



地球温暖化問題に対する政策目標のあり方について、全体では、「将来予測される気候変動による大規模な損害を回避できるような水準で設定された政策目標」の回答割合が 63.2%、「現在の経済に大きな影響を与えないような水準で設定された政策目標」が 36.8%となった。

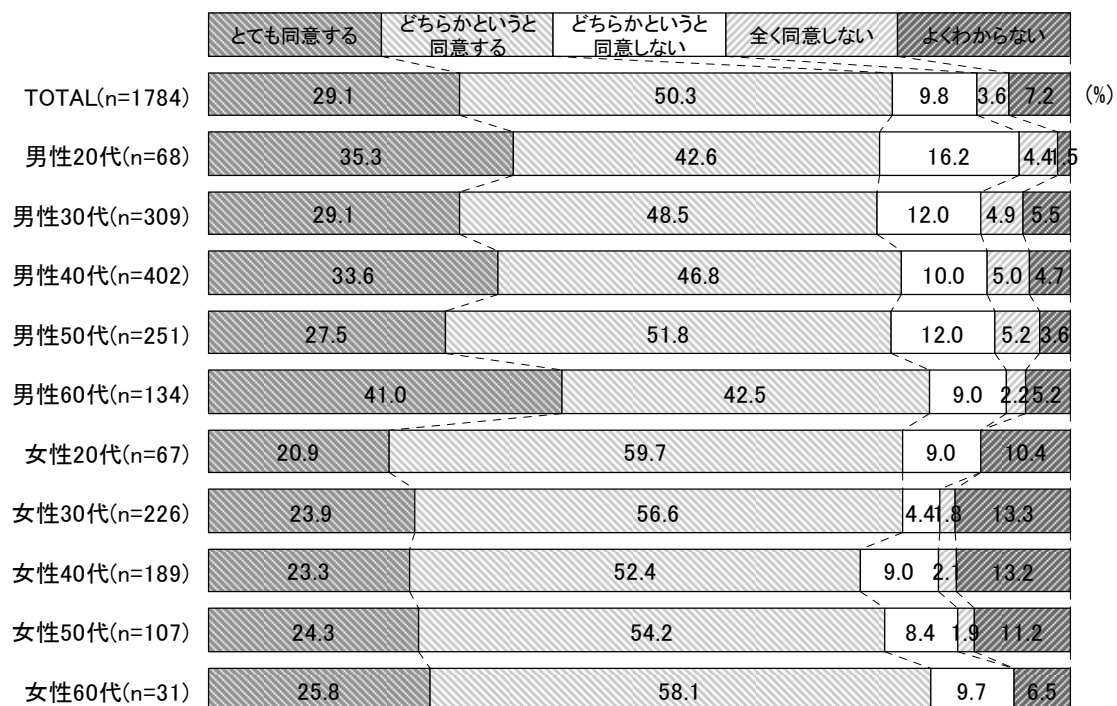
2-9. 政府は、地球温暖化を防止するために、炭素税や排出量取引などの政策を導入すべきだと思いますか。



全体では「どちらかというと同意する」(51.0%)が最も多く、以下「どちらかというと同意しない」(16.2%)、「とても同意する」(13.3%)の順となっている。

「とても同意する」「どちらかというと同意する」の回答をあわせた割合は6割を上回り、男女ともに、年代に従って高くなる傾向が見られる。

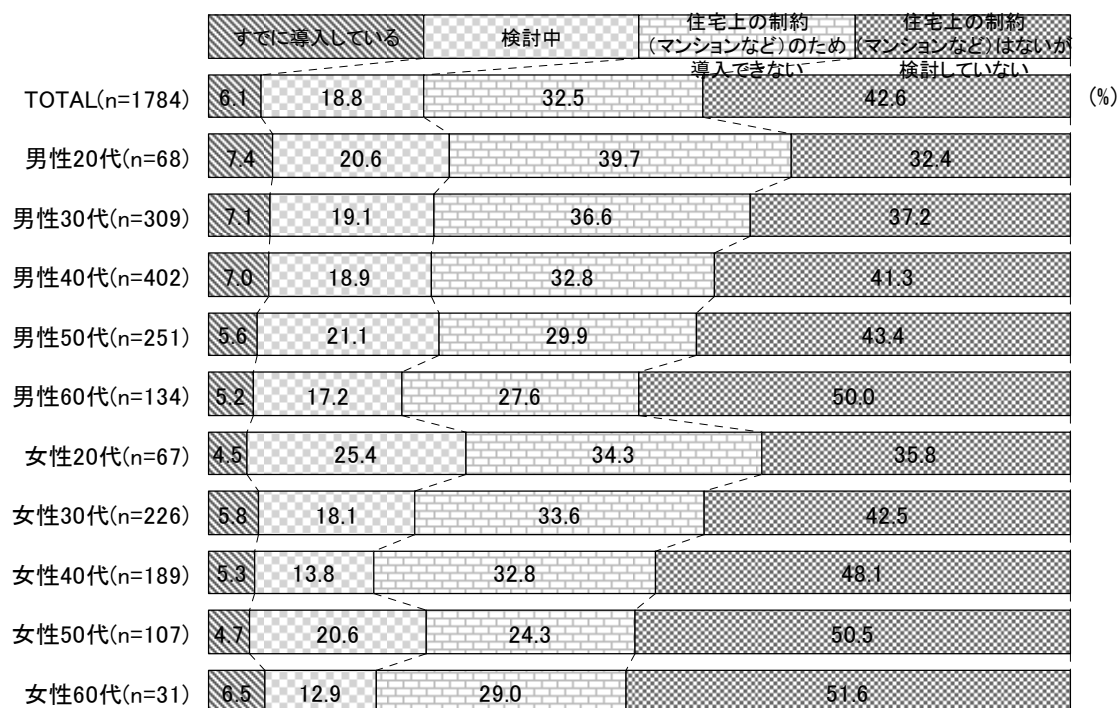
2-10. 政府は、地球温暖化を防止するために、太陽光発電などのグリーン電力の固定価格買取制度を促進すべきだと思いますか。



全体では「どちらかという同意する」(50.3%)が最も多く、以下「とても同意する」(29.1%)、「どちらかという同意しない」(9.8%)の順となっている。

「とても同意する」「どちらかという同意する」の回答をあわせた割合は8割近くにのぼる結果となった。

2-1-1. 現在、ご住宅への太陽光発電システムの導入を検討されていますか。



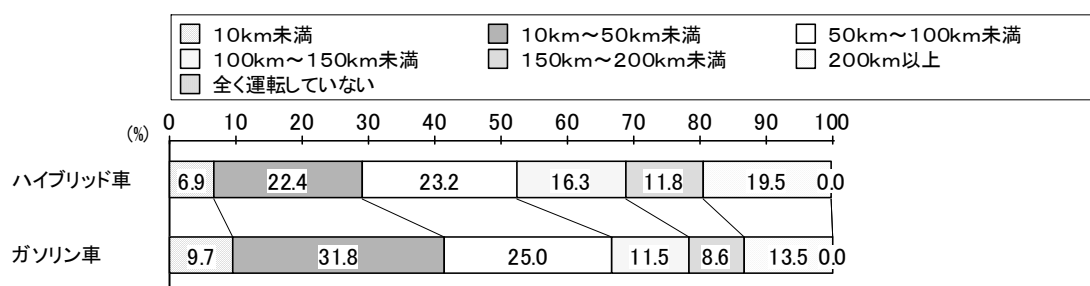
全体では「住宅上の制約（マンションなど）はないが検討していない」（42.6%）が最も多く、以下「住宅上の制約（マンションなど）のため導入できない」（32.5%）、「検討中」（18.8%）の順となっている。

4. 2 購入した新車のタイプに関するクロス集計

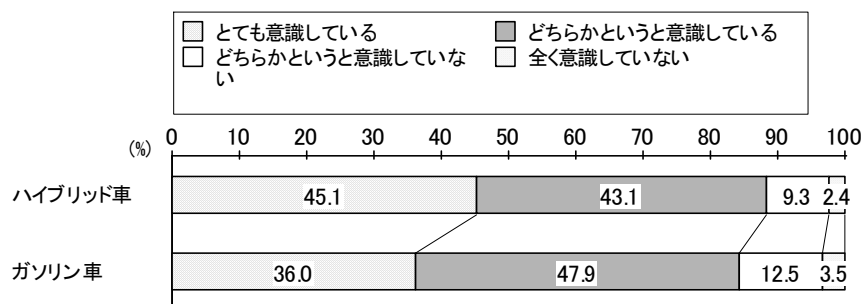
2009 年 4 月以降に新車を購入した 1,784 人のうち、ハイブリッド車を購入した 246 人の特徴を考察するため、自動車の運転習慣、新車購入の意思決定、地球温暖化問題への関心についての質問に対する回答内容を、1－6. (購入した新車のタイプ) での「ハイブリッド車」「ガソリン車」の回答結果でクロス集計を行った。以下に、集計結果を示す。

1. 自動車の運転ならびに購入について

1－1. あなたは普段、1 週間にどれほどの距離を運転しますか。

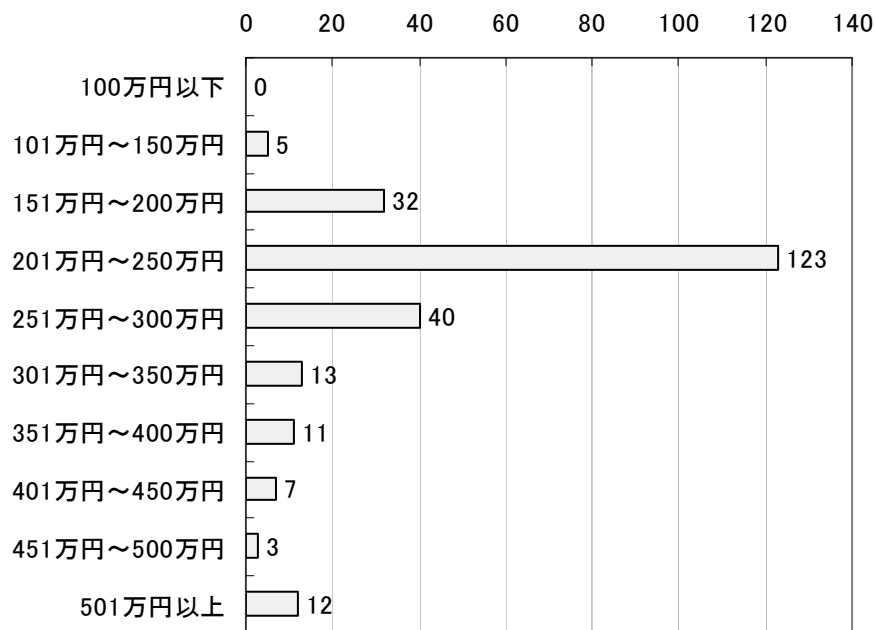


1－2. 普段ガソリン価格の変動やガソリンスタンド間の価格差について意識していますか。

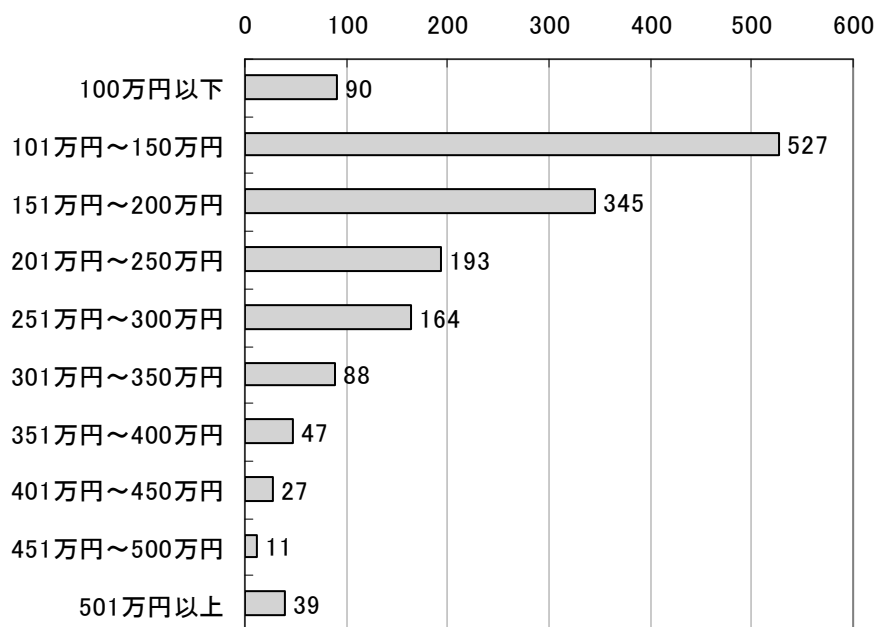


1－3．今回購入された新車の価格（カタログ等に記載されている車両本体価格（消費税込）のみ。値引き分、下取り車価格分は差し引かないでください）をご記入ください。

・ハイブリッド車の価格分布

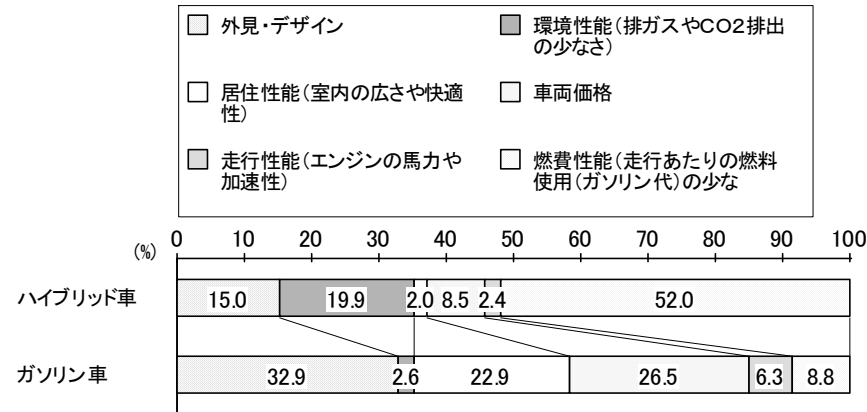


・ガソリン車の価格分布

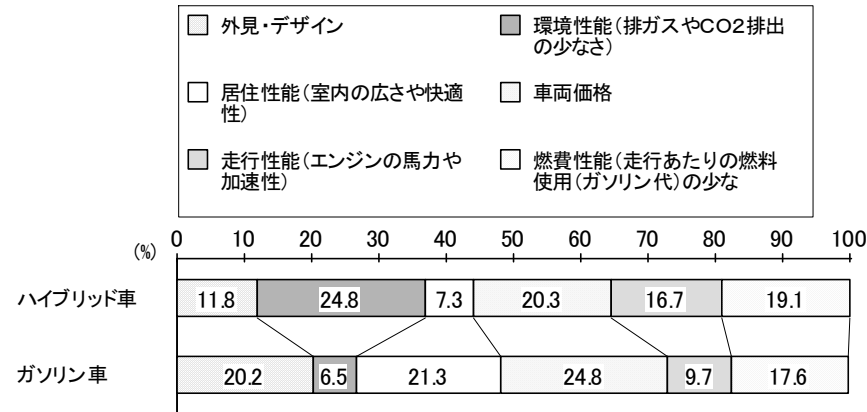


1－4. 今回の新車の購入にあたりどの要因を重視されましたか。以下の項目の中から優先した順に1位～6位までお答えください。

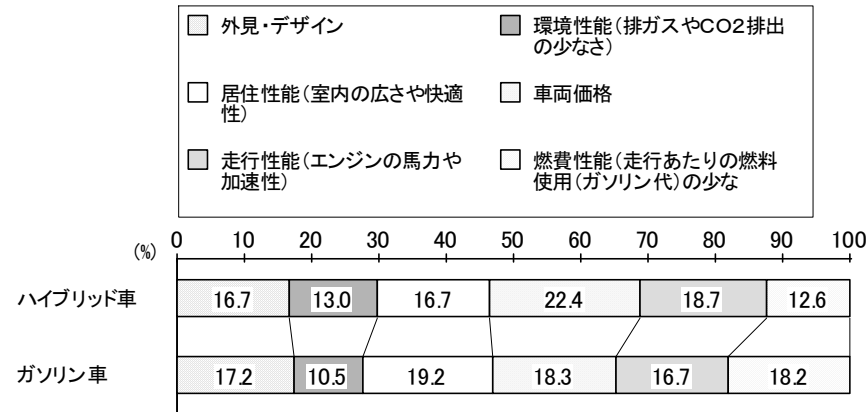
1位



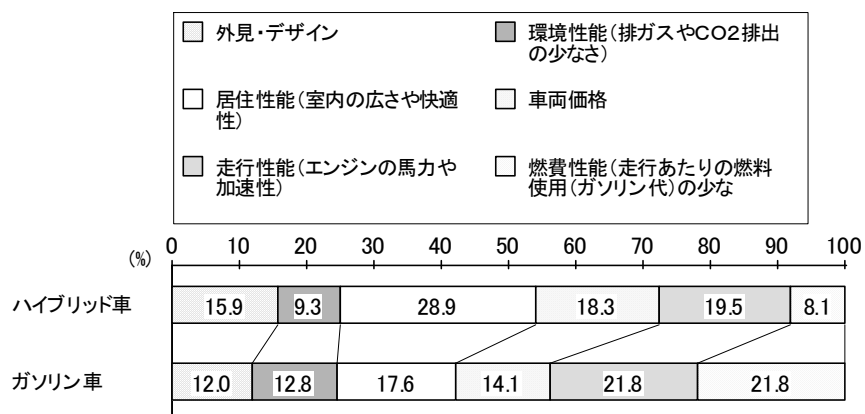
2位



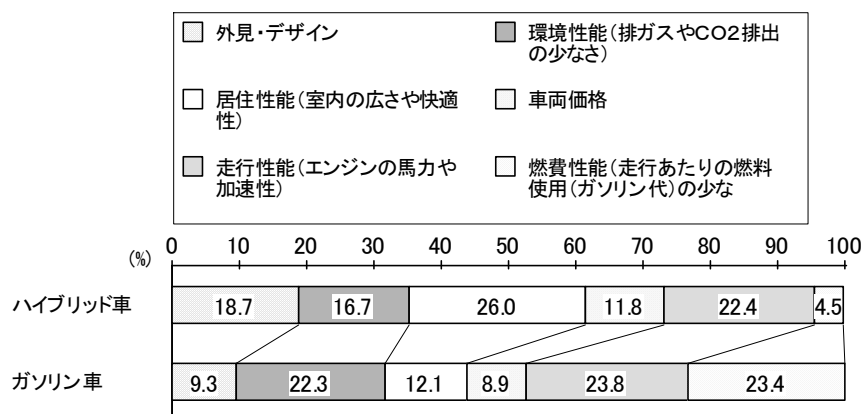
3位



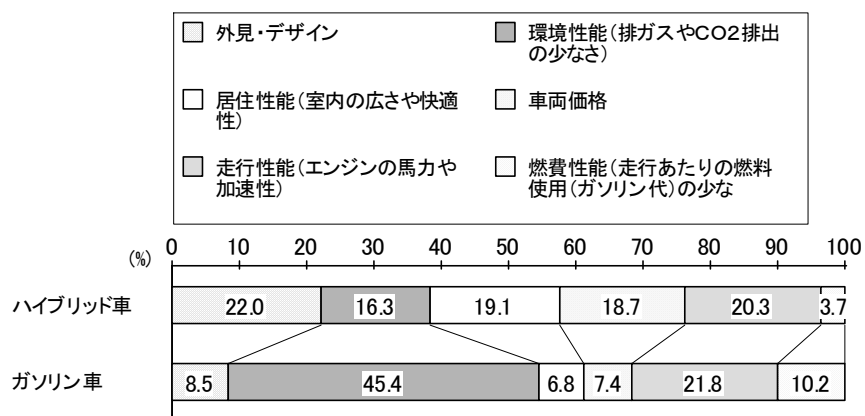
4 位



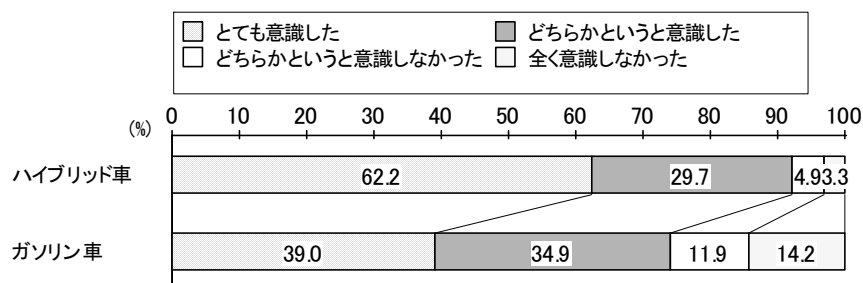
5 位



6 位



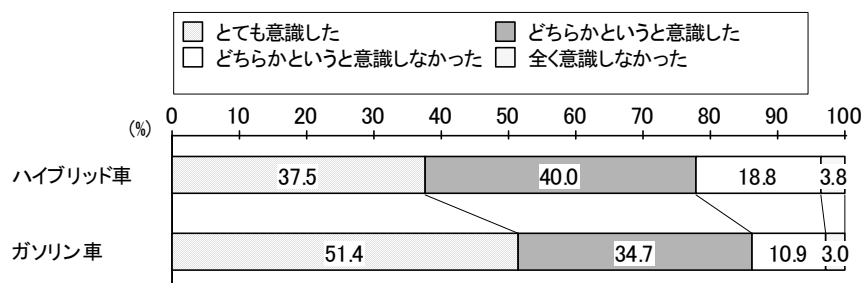
1-12. 今回の新車の購入にあたりエコカー補助金の交付額・エコカー減税の減税率を
 どれほど意識しましたか。



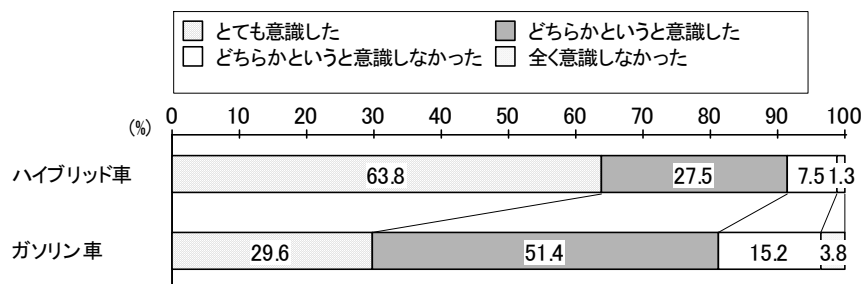
1-13. 今回の新車購入の際のハイブリッド車とガソリン車の比較・検討にあたり、以下のちがいをどれほど意識されましたか。各項目について1)～4)のうち最も近いものをお選びください。

※1-9. あるいは1-10. で「検討した」と回答した人(475人)限定

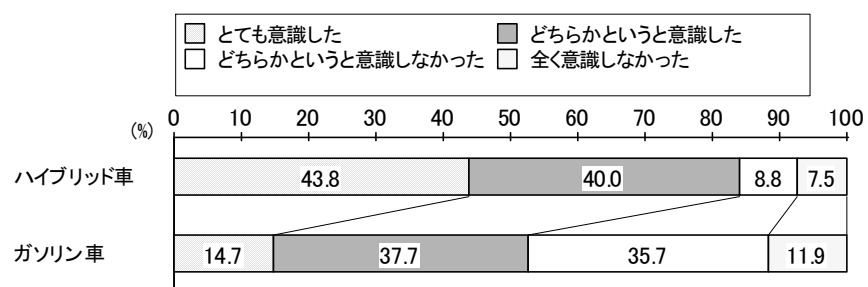
A) 車両本体価格の価格差



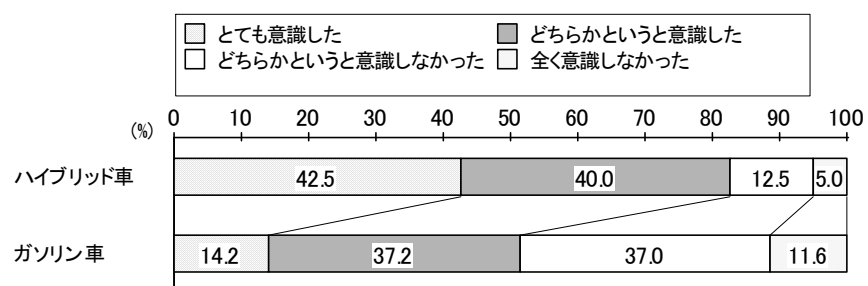
B) 燃費(今後にかかるガソリン代)の差



C) エコカー補助金の交付額の差

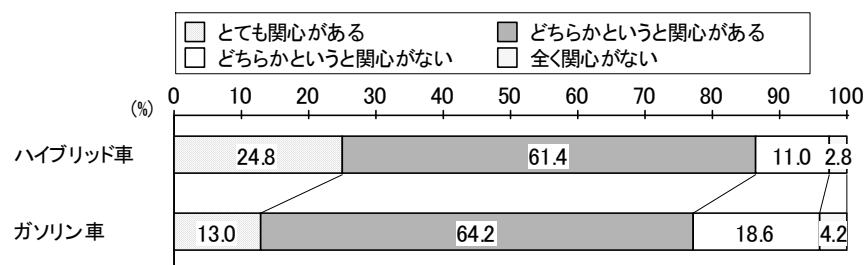


D) エコカー減税の減税率の差

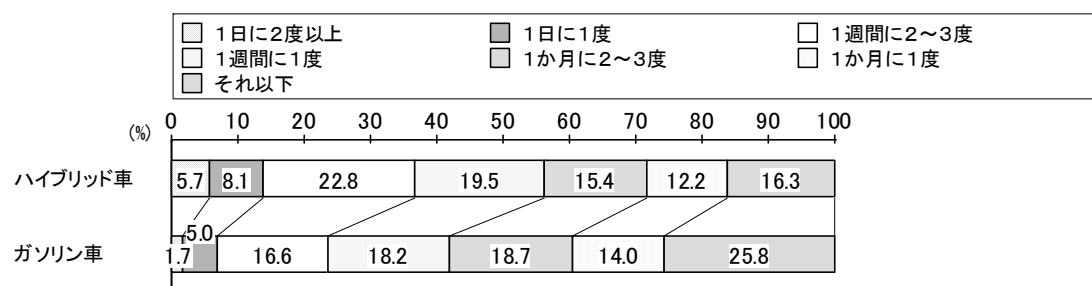


2. 地球温暖化問題への関心

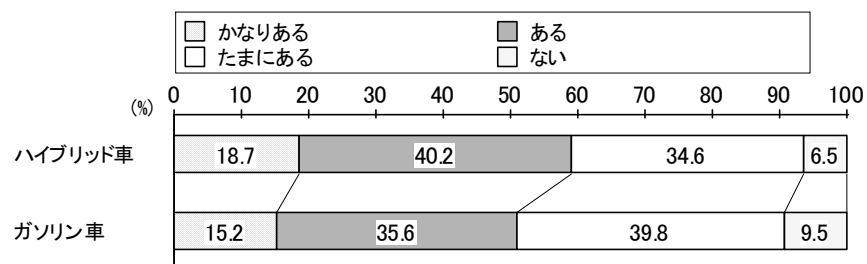
2-1. 地球温暖化問題に関心がありますか。



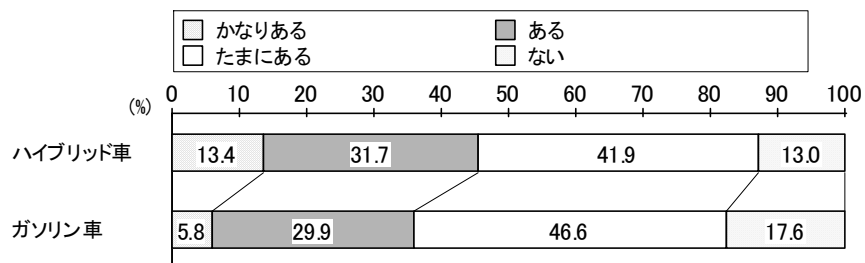
2-2. 地球温暖化に関わる情報についてどれくらいの頻度で得ていますか。



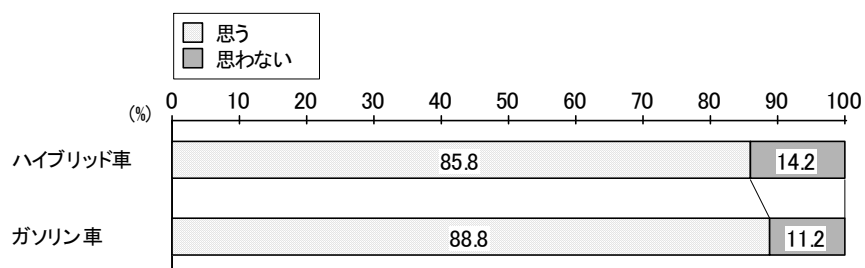
2-3. 日頃の生活のなかで、以前と比べて自然環境の変化を実感することがありますか。



２－４．日頃の生活のなかの製品を購入する際に環境に関わる情報（エコマーク等）に注目することはありますか。

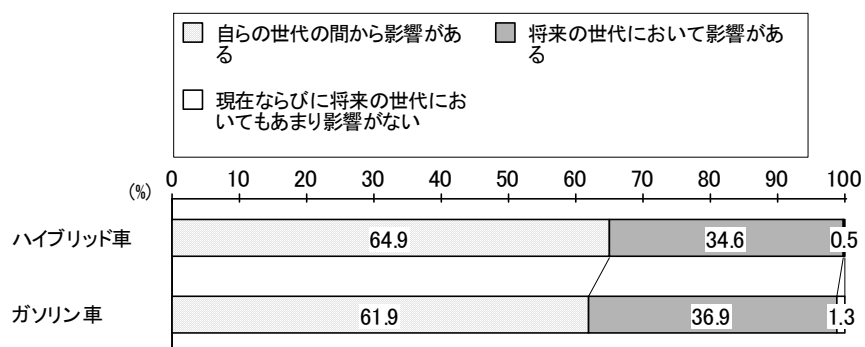


２－６．現在あるいは将来において地球温暖化が生じている（生じる）と思いますか。

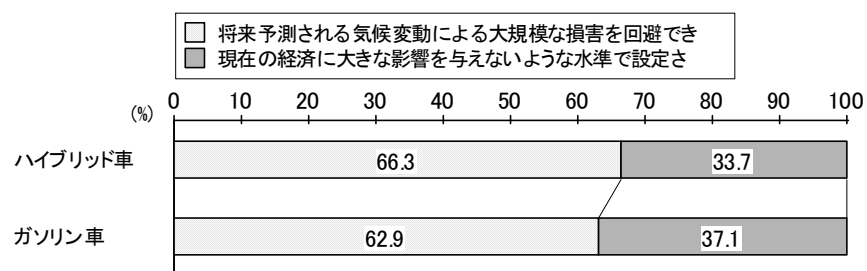


２－７．地球温暖化が今後の私達の生活に影響を与えますか。

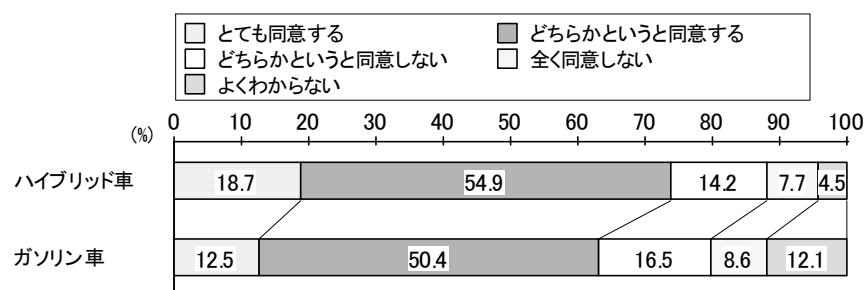
※２－６．で「思う」と回答した人限定



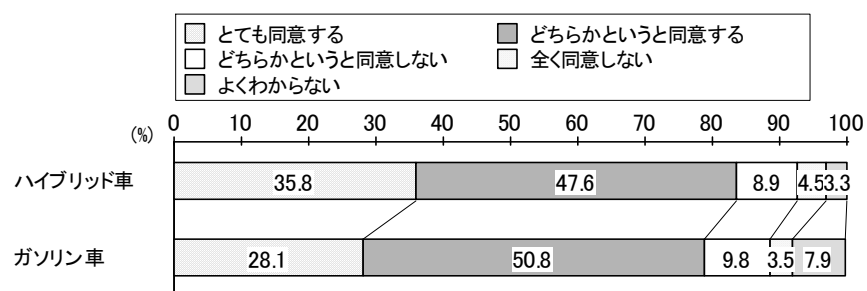
2－8．地球温暖化問題に対して、どちらの政策目標の設定がのぞましいと思いますか。



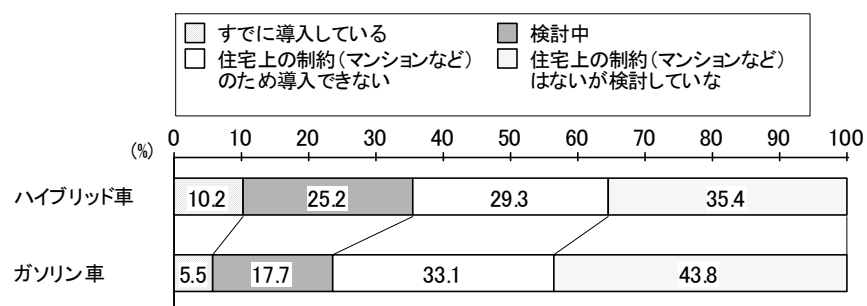
2－9．政府は、地球温暖化を防止するために、炭素税や排出量取引などの政策を導入すべきだと思いますか。



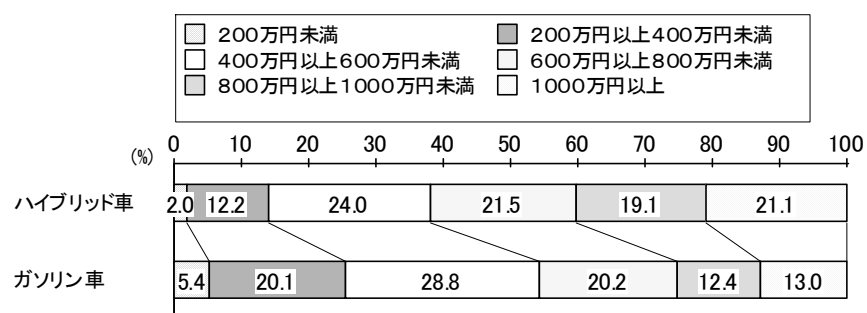
2－10．政府は、地球温暖化を防止するために、太陽光発電などのグリーン電力の固定価格買取制度を促進すべきだと思いますか。



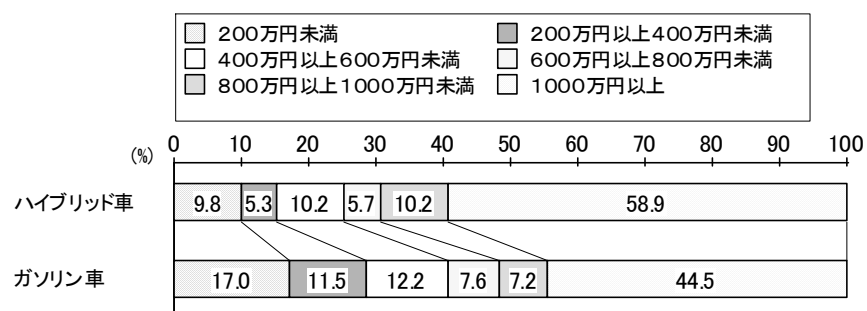
2-11. 現在、ご住宅への太陽光発電システムの導入を検討されていますか。



0-2. 回答者の世帯年収



0-3. 回答者の世帯資産



6. 結論

本稿では、新車購入の意思決定に関するアンケート調査をインターネットを通じて行い、2009年4月から2010年10月までに新車を購入した1,784人から回答を得た。その単純集計およびクロス集計の結果は、以下のように要約することができる。

- (1) 2009年4月以降に新車（普通自動車・小型自動車・軽自動車）を購入した1,784人を対象とした今回のアンケート調査では、246人（13.8%）がハイブリッド車を購入したと回答し、その回答割合は年代に従って高くなる傾向がある。
- (2) また、今回のアンケート調査でガソリン車を購入したと回答した1,531人のうち、395人がハイブリッド車の購入も検討したと回答し、その回答割合は年代に従って高くなる傾向がある。
- (3) 新車の購入にあたり最も重視した要因について、全体では、「外見・デザイン」（30.4%）が最も多く、以下「車両価格」（23.9%）、「居住性能」（20.1%）、「燃費性能」（14.7%）、「走行性能」（5.8%）、「環境性能」（5.1%）の順となった。
- (4) 新車の購入にあたり最も重視した要因について、ハイブリッド車購入者に限定すると、「燃費性能」（52.0%）が最も多く、以下「環境性能」（19.9%）、「外見・デザイン」（15.0%）、「車両価格」（8.5%）、「走行性能」（2.4%）、「居住性能」（2.0%）の順となった。
- (5) 今回のアンケート調査でエコカー補助金の交付を受けたと回答した割合は73.8%、エコカー減税が適用されたと回答した割合は77.7%であった。また、新車の購入にあたりエコカー補助金の交付額・エコカー減税の減税率への意識について「とても意識した」「どちらかという意識した」の回答をあわせた割合は76.7%であった。
- (6) 新車の購入の際のハイブリッド車とガソリン車を比較・検討した場合、車両本体価格の価格差について「とても意識した」「どちらかという意識した」の回答をあわせた割合は84.7%、燃費の差については82.8%、エコカー補助金の交付額の差については57.7%、エコカー減税の減税率の差については56.6%であった。
- (7) 今回のアンケート調査の回答結果について、ハイブリッド車を購入した246人とガソリン車を購入した1,531人を分類して集計を行ったところ、ハイブリッド車を購入した人ほど、普段の1週間に運転する距離が長く、ガソリン価格の変動をより意識している傾向が見られる。
- (8) 新車の購入価格について、ハイブリッド車／ガソリン車の購入者を分類して集計を行ったところ、ハイブリッド車においては「201万円～250万円」の価格帯が最も多い一方で、ガソリン車においては「101万円～150万円」の価格帯が最も多い結果となった。
- (9) エコカー補助金の交付額・エコカー減税の減税率への意識について、ハイブリッド車／ガソリン車の購入者を分類して集計を行ったところ、「とても意識した」「どちらかという意識した」の回答をあわせた割合は、ハイブリッド車購入者では91.9%、

ガソリン車購入者では 73.9%であった。

- (10) 地球温暖化問題に関わる情報への関心について、ハイブリッド車／ガソリン車の購入者を分類して集計を行ったところ、ハイブリッド車を購入した人ほど、地球温暖化問題に関心があり、それに関わる情報を得る頻度が高く、また自然環境の変化をより実感している傾向がある。また、日頃の生活のなかの製品を購入する際に環境に関わる情報に注目することがより多く、環境に配慮した耐久消費財の一つである太陽光発電システムを導入、あるいは導入を検討する傾向が見られる。
- (11) 地球温暖化防止政策への選好について、ハイブリッド車／ガソリン車の購入者を分類して集計を行ったところ、ハイブリッド車を購入した人ほど、炭素税や排出量取引などの政策の導入や太陽光発電などの固定価格買取制度の促進により同意する傾向が見られる。

参考文献

- ・大野宏司(2010)「市場データとシミュレーションによるエコカーの普及予測」『日本シミュレーション学会論文誌』2 巻 2 号, 83-91
- ・自動車検査登録情報協会編(2000-2010)『自検協統計 自動車保有車両数 (平成 12 年版～平成 22 年版)』, 自動車検査登録情報協会
- ・自動車整備事業研究会(2009)「平成 21 年度税制改正大綱」『自動車セミナー』48 巻 1 号, 16-32
- ・近久武美・福井博道・菱沼孝夫(2003)「消費者の車両選好特性モデルに基づく将来型自動車の普及分析」『日本機械学会論文誌 (B 編)』69 巻 677 号, 221-228
- ・長谷川貴彦・吉田好邦・松橋隆治(2006)「消費者の選好を考慮した燃料電池自動車の普及可能性評価」『エネルギー・資源』27 巻 2 号, 135-141
- ・松本光崇・近藤伸亮・藤本淳・梅田靖・槌屋治紀・増井慶次郎・李賢映(2009)「クリーンエネルギー自動車の普及評価モデルの構築」『エネルギー・資源』29 巻 3 号, 49-55
- ・吉田好邦・中塚晋一郎・松橋隆治・石谷久(2002)「車種選好モデルに基づく自動車保有税のグリーン化による CO2 排出削減の効果の分析」『電気学会論文誌』122 巻 5 号, 868-877