

ドライバーのエコ意識 ～ エコは意識も知識は不足-中古車のCO2排出 ～

日々高まる省エネ意識。電力不足という生活に密接な問題があるからこそ起きているものだが、長期的にはCO2排出などの環境問題も大切である。そこで今回は、ドライバー達の省エネ意識と自動車の環境問題についてまとめてみた。「中古車より新車エコ」と思われがちだが、再利用には大きな魅力が隠されていた。

●ポイント①

環境・エネルギー問題：電気・ガソリン・放射能

●ポイント②

震災前後のエコ活動(個人)：コンセント・エアコン・エコドライブ

●ポイント③

ドライバーのエコイメージ：再利用⇒エコ、中古車⇒？

●ポイント④

走行と製造のCO2排出比較：CO2排出＝製造＜走行？ 実は…

■調査概要

調査期間 2011年7月8日～2011年7月10日
調査対象 週1日以上運転する18歳～69歳男女
調査実数 1,000サンプル
調査方法 インターネットによるWebアンケート
調査企画 ガリバー自動車研究所
調査協力 株式会社マーシュ

■主な設問

- ・あなたが環境・エネルギー問題で気になることは
- ・節電や省エネなど環境に配慮した活動を実践していますか？東日本大震災の前後では？
- ・勤務先で節電や省エネなど環境に配慮した活動を実践していますか？東日本大震災の前後では？
- ・あなたの中古車に対するイメージをお答え下さい。
- ・あなたは中古車はエコだと思いますか？

■レポートに関するお問い合わせ

株式会社ガリバーインターナショナル 広報部
〒100-6425 東京都千代田区丸の内2-7-3 東京ビル25階
TEL:03-5208-5501 FAX:03-5208-5511

■レポート総合企画／制作

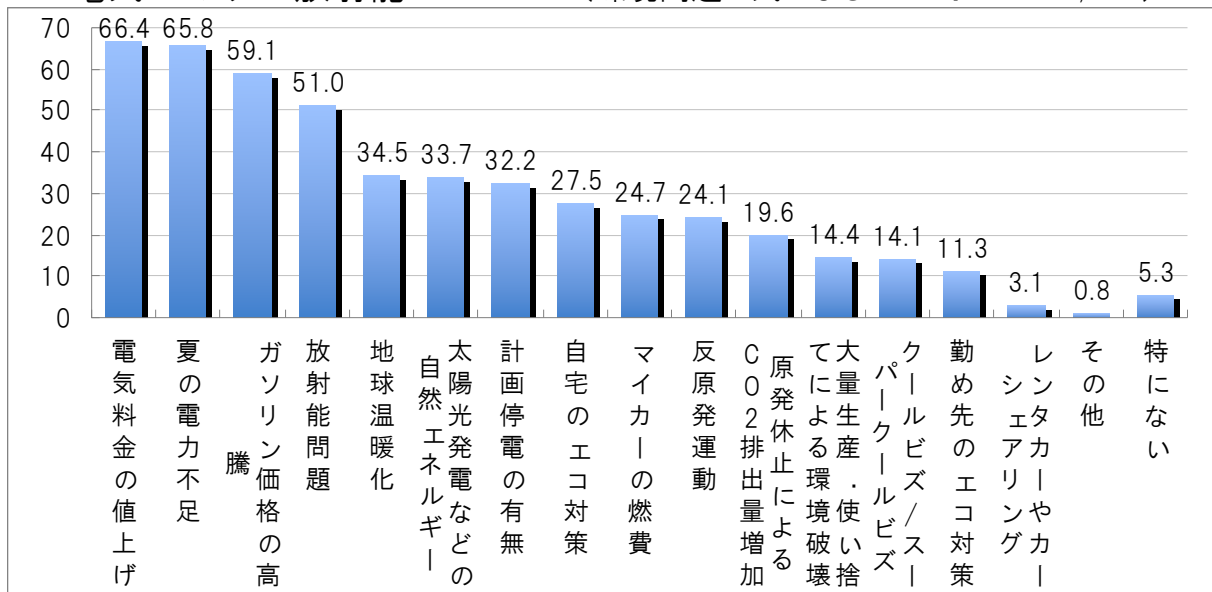
ガリバー自動車研究所 所長 鈴木 詳一
http://twitter.com/GLV_SHOCHOU

環境・エネルギー問題で気になるのは？ ～ 電気・ガソリン・放射能問題が上位に ～

ドライバーの関心は電気料金とガソリン価格。電気は震災以降、ガソリン価格は3年前の価格高騰、そしてこの春のガソリン価格上昇の影響が出ており、生活への影響度に左右される結果となった。電力不足も生活に密接である。また、放射能という目に見えない不安も注目が高い結果となった。

●電気・ガソリン・放射能

(環境問題で気になることは？MA n=1,000)



原発事故の影響で電気関連に注目

3月に発生した東日本大震災は日本全国に影響を及ぼした。特に津波は甚大な被害となり、家屋や自動車、そして尊い人命までも奪った。そしてもう一つ、津波による原子力発電所の被害は東日本全域を脅かし、電力供給・放射能飛散など世間を騒がせている。

今回の調査でも電気関連に注目が集まり、おそらくこれまで全く気にしていなかったであろう放射能問題も約半数が気にしているという結果となった。

燃料価格高騰も要注意

クルマ関連ではガソリン価格高騰の注目が59.1%と高く、やはり家計に直結する項目の関心度の高さが伺える。続くのはマイカーの燃費でこちらは24.7%と低い。

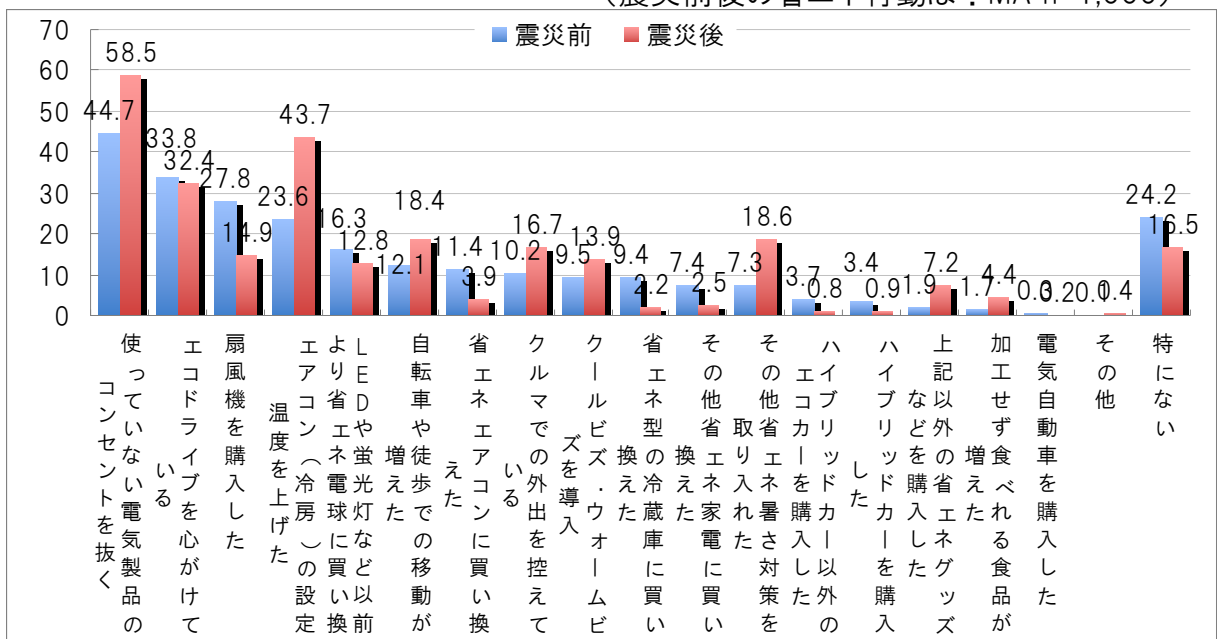
基本的にガソリン価格と燃費は密接な関係にあり、燃費が良くなればガソリン代が少なく済み、ガソリン価格が下がれば、同じ金額で長い距離が走れるようになる。燃料費を下げるには燃費の良いクルマであることも有効なポイントではあるが、ドライバーたちの目はよりダイレクトなガソリン価格高騰へと向いている。燃費は日々改善されていくが、ガソリン価格はまたいつ高騰するかわからないという不安もその背景にあるのだろう。

震災前後で行動は変わったか？ ～ エコドライブと低燃費車 ～

震災前後で生活者の省エネ行動で大きく変わったのは、使っていない電気コンセントを抜くこととエアコン温度の設定変更だった。自動車のエコドライブは震災前は2番目だったが前後で大きな変化がなく、エアコンの温度設定に抜かれた。実行の手軽さがポイントのようだ。

●積極的な節電と、変わらぬエコドライブ

(震災前後の省エネ行動は？MA n=1,000)



女性>男性=エコ活動の積極性

冒頭で電気・ガソリンの高い興味を示した回答者だが、ではそれに対する行動はどうなっているだろうか。震災前後で差が表れたのはコンセントとエアコンの設定温度だ。使っていないコンセントは普段から外している生活者が多かったが、震災後は更に上昇した。また、エアコンの設定温度を変えた生活者も倍近い伸びとなり多かった。

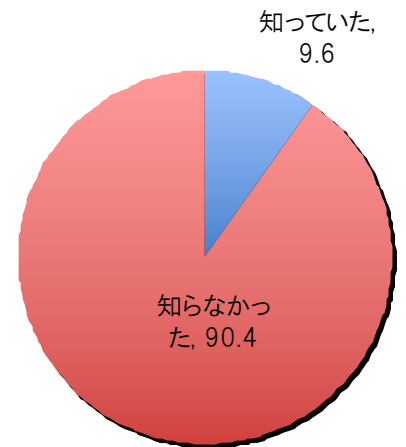
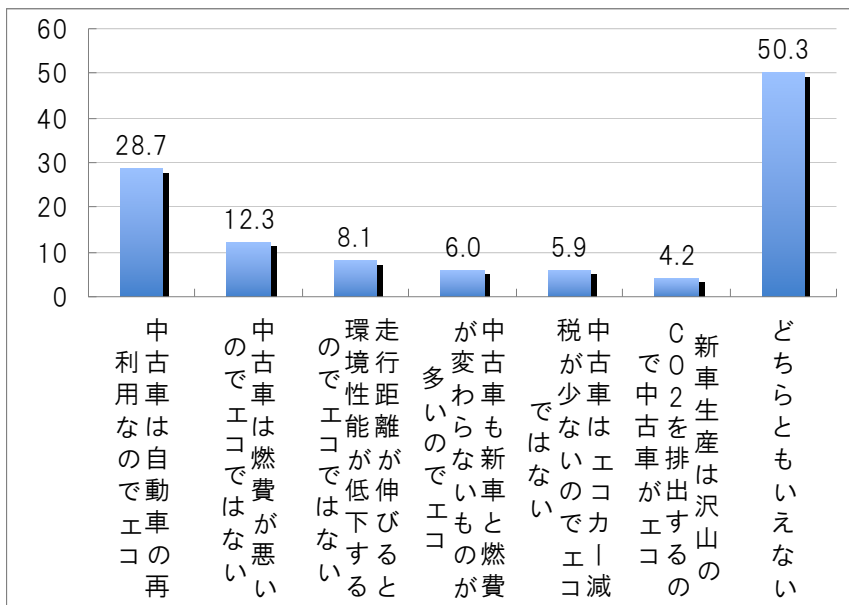
いずれも女性の活動が男性よりも10%以上多く、女性のほうがより省エネ活動に貢献していることがわかる。

クルマではエコドライブを実践するというドライバーが多く、およそ3人にひとりという結果だった。この数値が震災後に伸びていないのが意外な結果だったが、エコドライブのやり方などが一般に広まっていない、既に実践しているドライバー以外への周知活動も必要かもしれない。

ドライバーのエコイメージ、中古車は？ ～ 再利用＝エコ⇒中古車もエコ！？～

中古車はエコかどうか聞いた結果、約3割はエコと回答しているが、「違う」あるいは「どちらともいえない」という意見が多数を占めた。型遅れの古い中古車であればその差は歴然としているが、新型デミオなどごく一部の新型車を除けば生産時のCO2排出を考慮すると中古車のほうがエコといえるケースも出てくる。

●中古車はエコ？（中古車はエコだと思いますか？MA n=1,000）



（新車は生産時にCO2を約3トン～約10トン排出していることを知っていますか？SA n=1,000）

電気・ガソリンと省エネ活動に積極的なドライバー達。しかし、エコドライブの実行率は約3割と低く、クルマ系の省エネ対策には消極的ともとれる。また、新車は原材料の生産時に多量のCO2を排出することの認知は非常に少なく、約1割に留まる結果となった。

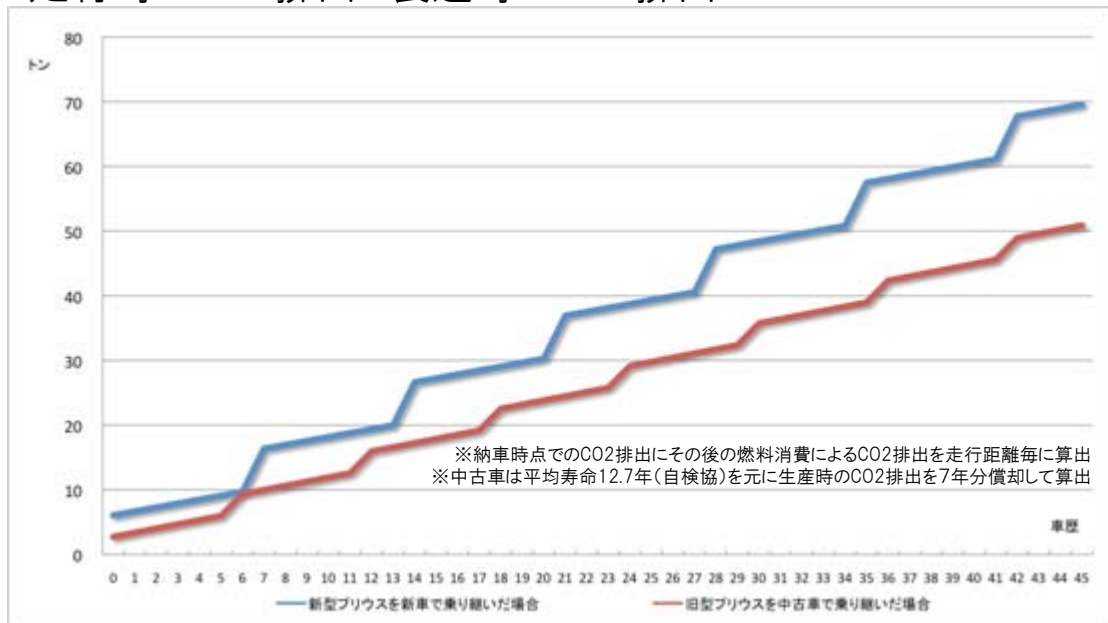
これは中古車がかどうか聞いた質問でも、3割弱のドライバーは再利用である中古車はエコだと回答しているが、基本的には中古車をエコだと思っていない。あるいはエコかどうか判断できないという回答である。確かに低燃費車が次々と発表されていく現在、型遅れとなった中古車においては燃費で差があるのは否めない事実だ。

ただし、それでも新車製造時に発生するCO2と、走行時に発生するCO2とでは、車種や走行距離にもよるが生産時のCO2発生のほうが高く（早稲田環境研究所調べ）、中古車を有効活用したほうが環境に優しいケースが多くなる。

燃料消費と自動車製造の環境への影響 ～ 燃費と部品と再利用とCO2 ～

新車と中古車のCO2排出量を比較してみると、燃費の良いはずの新車の方がCO2排出が多いことがわかった。「新車＝低燃費＝エコ」というイメージを持つユーザーは多いと思うが、燃費という指標だけではなく公表されていない生産時のCO2排出も念頭に入れるべきだ。

●走行時のCO2排出と製造時のCO2排出



このグラフは一生新車を乗り継ぐ場合と、一生中古車を乗り継ぐ場合のCO2排出をシミュレートしたものだ。今後更に燃費は改善され実際の排出量はこれより少なくなるだろうが、それは中古車も同じこと。新車が出て数年後には中古車市場の主力となるからだ。ここでひとつ見落としてはいけない点が、自動車を生産するときCO2が排出されるということだ。

プリウスの生産時のCO2排出は原料生成(早稲田環境研究所調べ)から組み立て(ガリバー自動車研究所推計:主要自動車メーカー・部品メーカー公表値より)までで合計すると約6トンだ。走行時にはガソリン1リッターあたり2.3kgのCO2を排出するため、最終的には走行時のCO2排出が多くなるが、中古車とは購入時のCO2で差が出る。

中古車のグラフは新車の平均買い替えサイクル7年分を差し引いた製造時のCO2排出からスタートし、買い替えサイクルを6年で設定しているが、中古車のほうがトータルの排出量が少なく、中古車の方がエコだ。再利用のメリットが表れた結果といえるだろう。