

# 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて 2023年1月 日本の最新状況

2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、いわゆるカーボンニュートラルを目指すことを表明した。  
1月の最新報告では、電動車（xEV）や電動バイクに焦点を当て、自動車市場について考察する

GMO RESEARCH

INSIGHTXPLORER



# Executive Summary

将来の世代も安心して過ごせる持続可能な社会をつくるために、2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を実質的にゼロにするカーボンニュートラル（ゼロエミッション）を宣言した。この実現に向けて、多岐にわたる取り組みが推進されているが、再生可能エネルギー電力と電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、または燃料電池自動車（FCV）を活用したドライブ「ゼロカーボン・ドライブ」の推進も重要施策の1つとなっている

## 進まないゼロカーボン・ドライブ

- 現在の自動車保有者の8割以上は、ガソリンやディーゼルなどの化石燃料車を保有しており、ハイブリッド／プラグインハイブリッド車の保有率は16%、電気／燃料電池車の保有率は2%に過ぎない。また、将来の自動車購入で化石燃料車を想定している人はほぼ半数となっており、脱炭素化の流れは進んでいない
- バイクも自動車同様、現在、ガソリン車が主流で、自動車よりも電動車の割合が低い。また、将来の購入タイプにおいても、化石燃料車を想定している人の割合が自動車よりも高く、脱化石燃料化がより困難な状況といえる
- バイクの方が自動車よりも脱化石燃料化が困難な理由として、自動車購入者と比べてバイク購入者は、燃費や消費電力よりも外見、デザインを重視する傾向にある点が考えられる

## 電動車のメリット・デメリット

- 電動車のメリットとして、「静粛性」、「環境負荷低減」が最も多くの人に認識されていたが、「高価格」、「充電の際の利便性」がデメリットとして多く挙げられた。一方、電動バイクでは、定期メンテナンス費用が削減できる点がメリットとして最も多く挙げられた

# Executive Summary

## 電動車普及に向けて

- 電動車に求めることとして、「ガソリン代よりも安価なEVの充電費用」、「EVのコストパフォーマンスの良さ」が上位に挙げられており、現状では、本体価格や維持管理費用といった価格面が購入に対する一番大きなハードルとなっている。また、「家庭や充電スタンドでのバッテリー充電や交換の簡便性」を高めることも、電動車普及に大きく影響するポイントとなっている
- 国や自治体で、クリーンエネルギー自動車導入促進補助金制度や税優遇制度が設けられてはいるものの、購入に向けた動機付けとしては充分とはいえず、充電設備の拡充による利便性の向上を図りつつ、電動車購入時のガソリン車との車両価格差を埋め、維持管理費用の低額化をもたらす、補助金制度や優遇税制の抜本的な改革が求められているのかもしれない



# Outline



## Data Collecting

2023年1月10日～1月12日の間、オンラインチームを通じて759件のサンプルを収集。  
回答者は16～60歳の日本国民



## Data Weighting

収集したデータは、日本のネットユーザーの実際の姿に近づけるため、加重処理されている



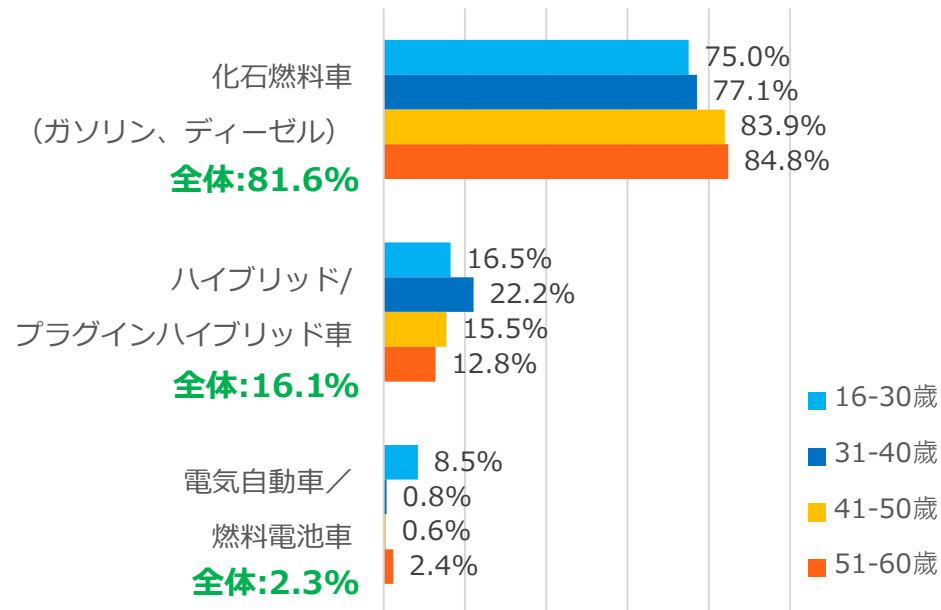
## Insight Sharing

本調査は、日本の一般消費者が「電動車（電動バイクを含む）」市場をどのように捉えているかを考察するために企図された

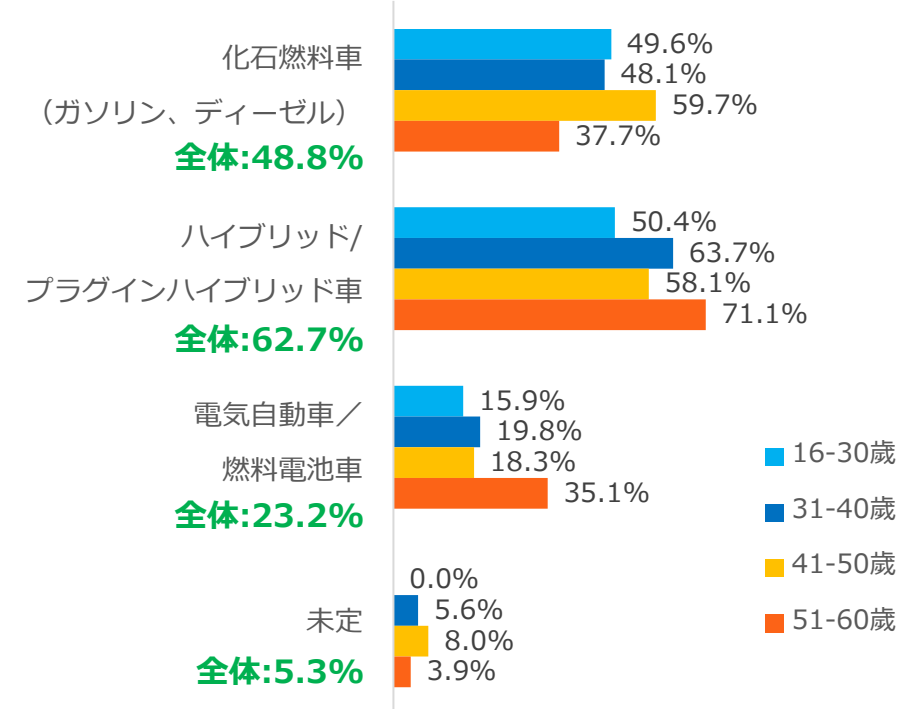
# 約半数の人が今後の自動車の購入に化石燃料車を想定しており、脱炭素化の動きは進んでいない

- 現在の自動車保有者の8割以上は、ガソリンやディーゼルなどの化石燃料車を保有しており、ハイブリッド/プラグインハイブリッド車の保有率は16%、電気/燃料電池車の保有率は2%に過ぎない
- 将来、購入を計画している車のタイプは、ハイブリッド/プラグインハイブリッド車が最も多く、車の購入予定者の63%が選択しており、電気/燃料電池車も2割を超えているものの、化石燃料車の購入を予定している人も49%と全体のほぼ半数にのぼり、脱化石燃料車の動きは鈍いといえる

現在、保有している車のタイプはどれですか  
自動車保有者 n=461 (60.7%)



購入予定の車のタイプはどれですか (いくつでも)  
自動車購入予定者 n=96 (12.6%)



Q13.現在、保有している車のタイプはどれですか？

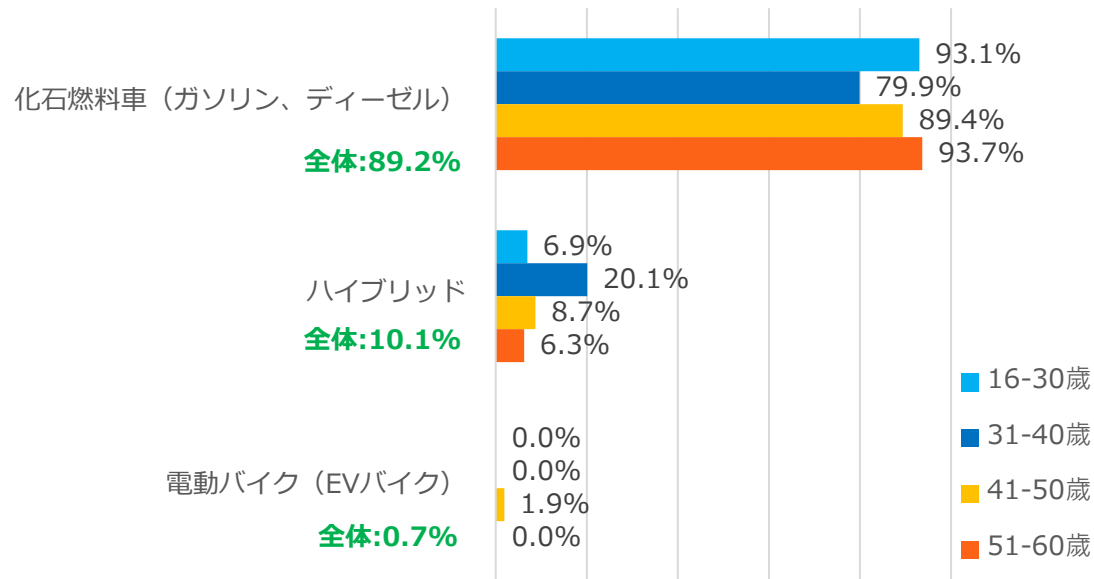
Q14.近いうちに車を購入する予定がありますか？

Q16.購入予定の車のタイプはどれですか？ (いくつでも) 購入予定の車のタイプはどれですか？ (いくつでも)

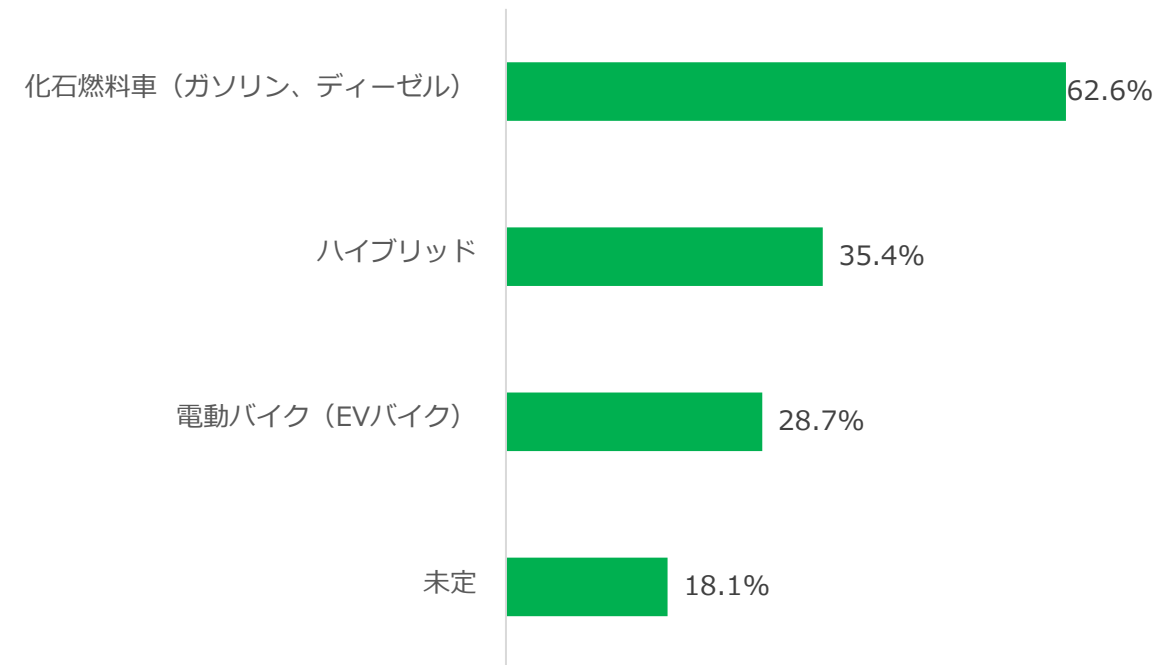
## 自動車同様、バイクの脱化石燃料化も遅れている

- 現在、走行しているバイクの主流はガソリン車で、所有者の約9割は化石燃料を使用するタイプのオートバイを保有している。また、ハイブリッド／プラグインハイブリッド車の保有率は10%、電動バイクの保有率は1%に満たない
- 将来、購入を計画しているバイクのタイプにおいても、3割前後の人はハイブリッドや電動バイクの購入予定を視野に入れているものの、依然、ガソリン車が中心となっており、6割以上が化石燃料車の購入を予定している

今保有しているバイクのタイプはどれですか？  
バイク所有者 n=141 (18.6%)



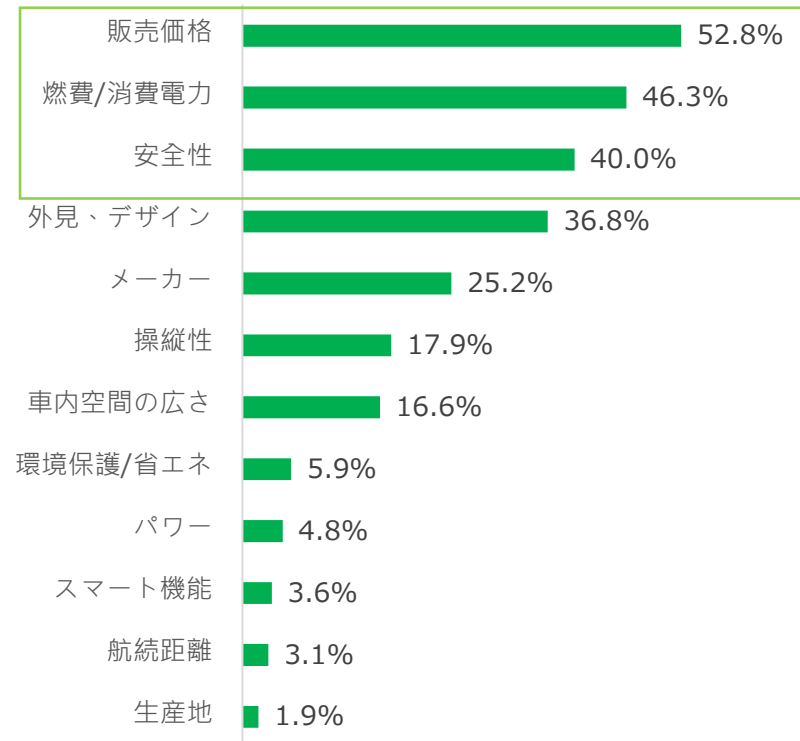
購入予定のバイクのタイプはどれですか？ (いくつでも)  
バイク購入予定者 n=16 (2.1%)



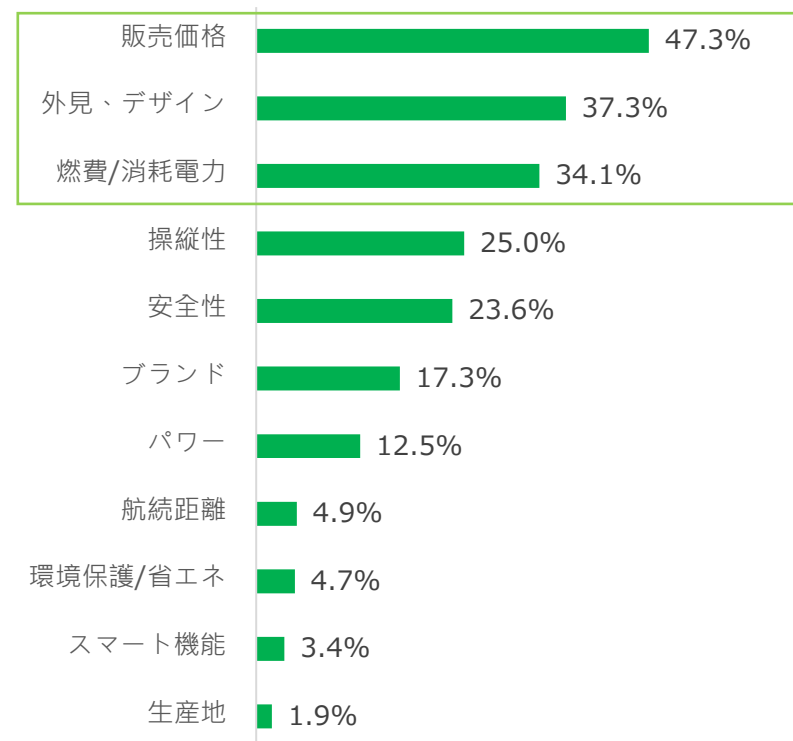
# 自動車の購入ではバイクよりも「燃費／消費電力」を、バイクの購入では自動車よりも「外見・デザイン」を重視

- 自動車の購入の際、重視するポイントとして最も多く挙げられた点は「販売価格」（52.8%）で、次いで、「燃費/消費電力」（46.3%）、「安全性」（40.0%）となった
- 一方、バイクの購入では、自動車と同様、「販売価格」（47.3%）を重視する人が最も多かったが、次いで、「外見・デザイン」（37.3%）、「燃費・消費電力」（34.1%）となった

車の購入で重視する点



バイクの購入で重視する点



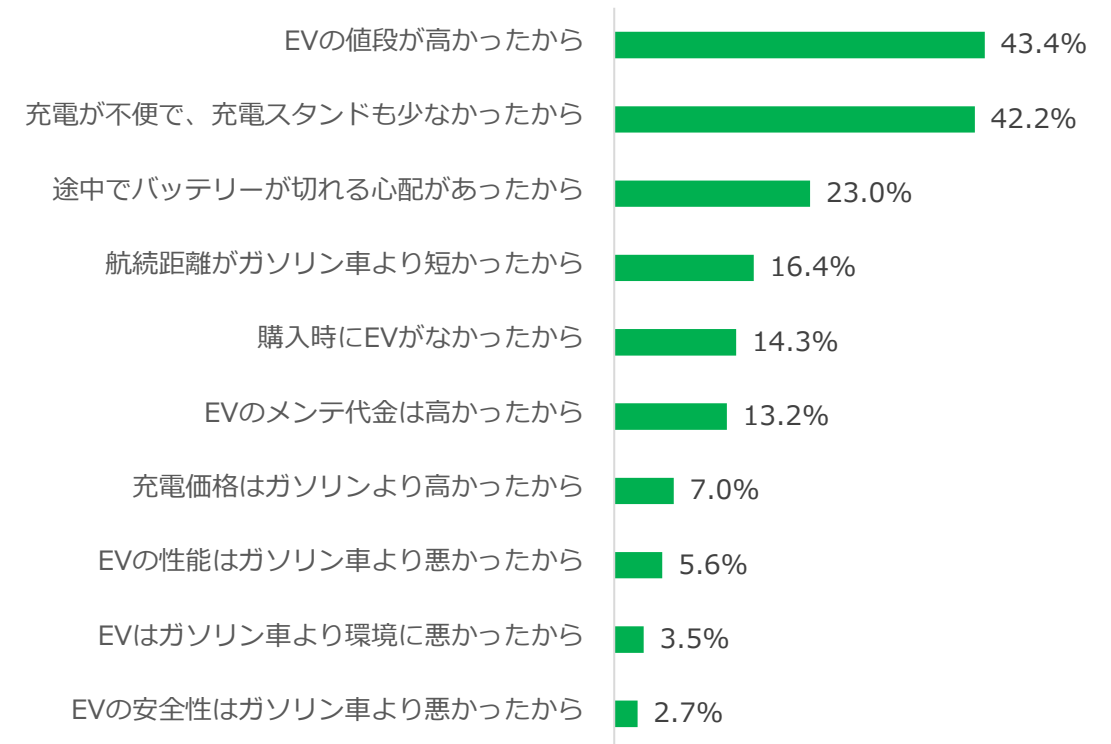
# 電動車（xEV）の主要な購入理由は、静粛性、環境負荷低減、社会の潮流

- xEVのデメリットとして最も多くの方が挙げた点は、「高価格」と「充電が不便」で、それぞれ4割以上の方がデメリットとして捉えている。次いで、「バッテリー切れや航続距離に対する不安」、「高い維持管理費用」と続いた

## 車を購入する際、電動車（xEV）を選ぶ理由



## 電動車（xEV）を購入しなかった／購入を検討しない理由



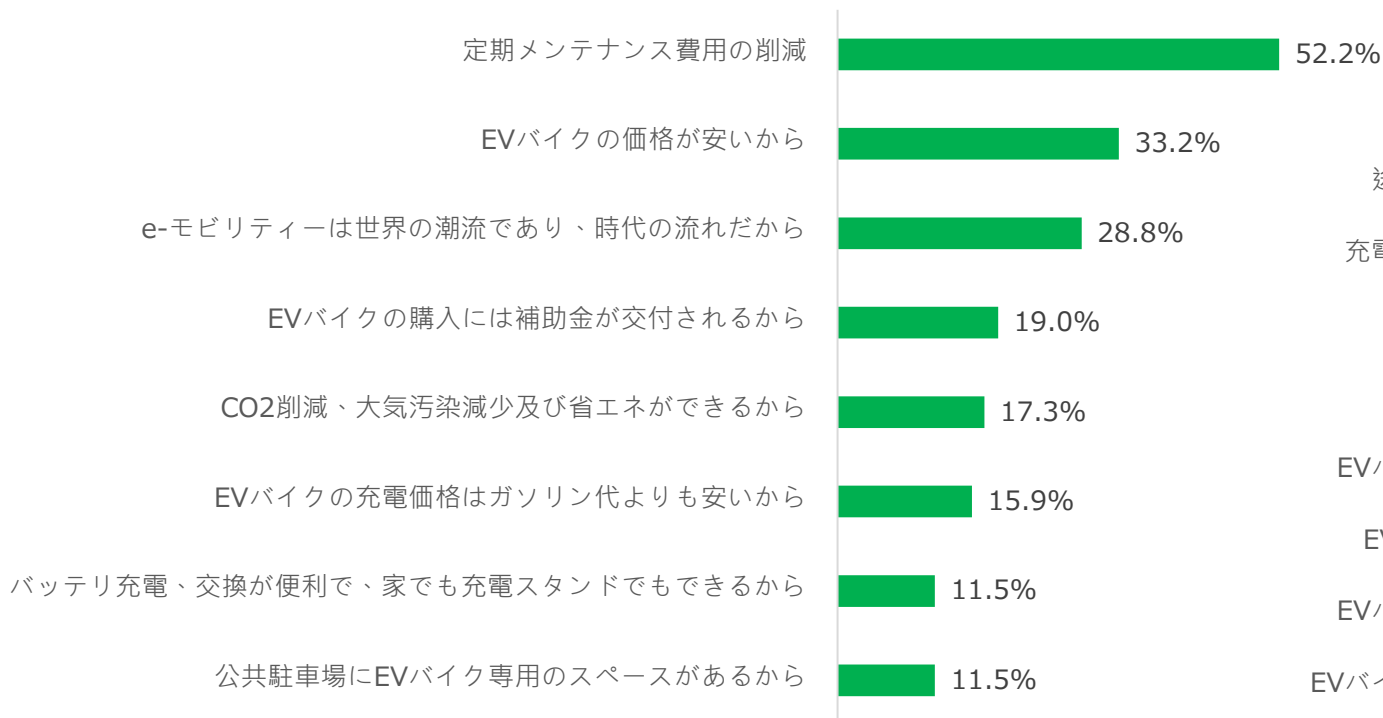
Q18.車を購入する際、電気自動車（xEV）を選ぶ理由は何ですか？最大3つまで選んでください。  
 Q19. + Q20.今保有している車を購入したとき、電気自動車（EV）を選ばなかった理由は何ですか？/車を購入する際、電気自動車（EV）の購入を検討しない理由は何ですか？最大3つまで選んでください。



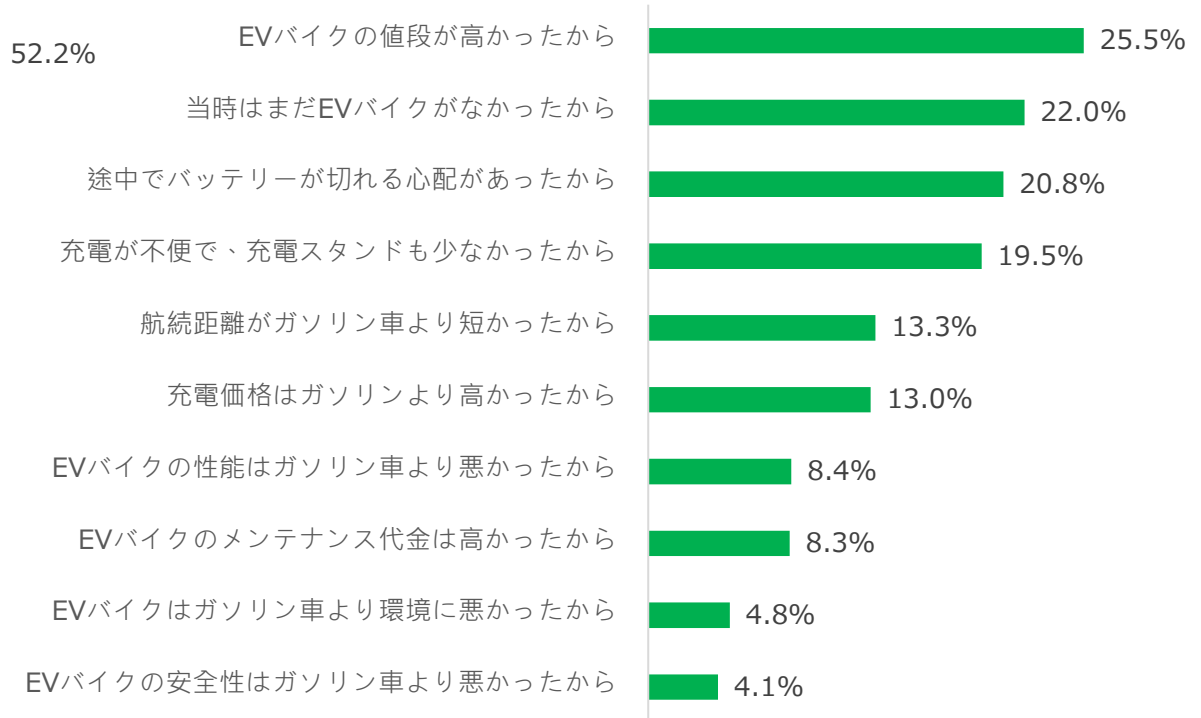
# 電動バイクのメリットは、維持管理費用の安さ、電動バイクの本体価格の低さ、社会の潮流

- 静粛性や環境負荷低減が主要な購入理由として挙げられた電動車と異なり、電動バイクでは「維持管理費用の安さ」や「電動バイク価格の低さ」など、費用面でのメリットが支持されている
- 一方、電動バイクのデメリットとして最も多くの人々が挙げた点は、「電動バイク価格の高さ」となっており、電動バイク製品そのものが比較的新しいためか、価格に対する認識に大きな開きがある。次いで、「バッテリー切れに対する不安」、「充電が不便」といった点がデメリットとして挙げられた

## バイクを購入する際、電動バイクを選ぶ理由



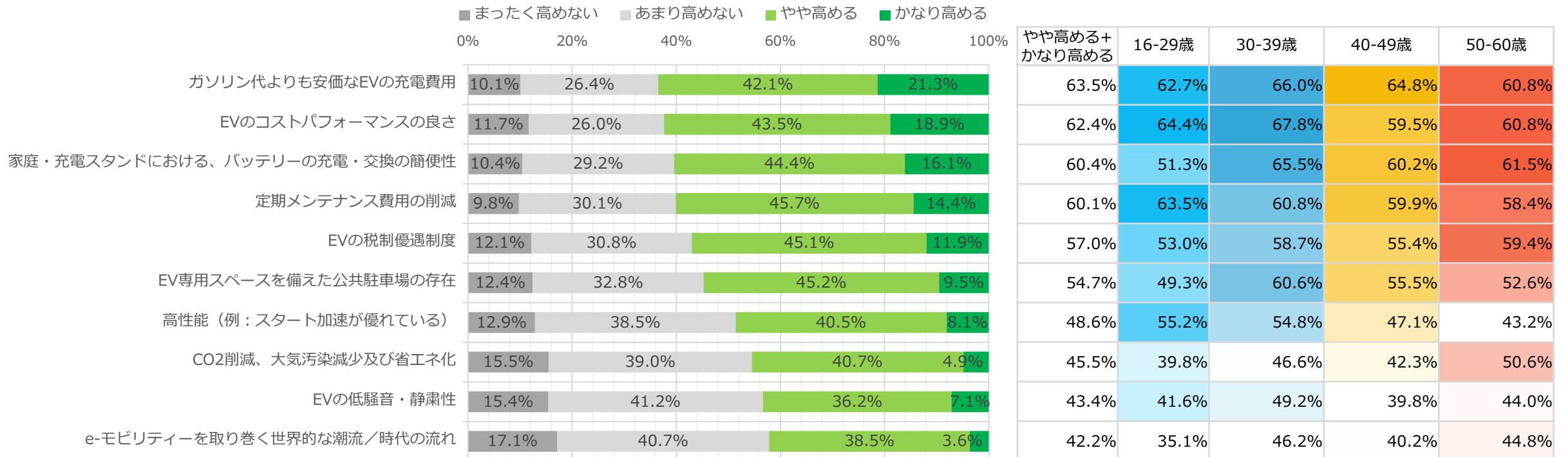
## 電動バイクを購入しなかった／購入を検討しない理由



Q28.バイクを買うとき、電動バイク（EVバイク）を選ぶ理由は何ですか？最大3つまで選んでください。  
 Q29.+ Q30.今保有しているバイクを購入したとき、電動バイク（EVバイク）を選ばなかった理由は何ですか？/バイクを購入する際、電動バイク（EVバイク）の購入を検討しない理由は何ですか？最大3つまで選んでください。

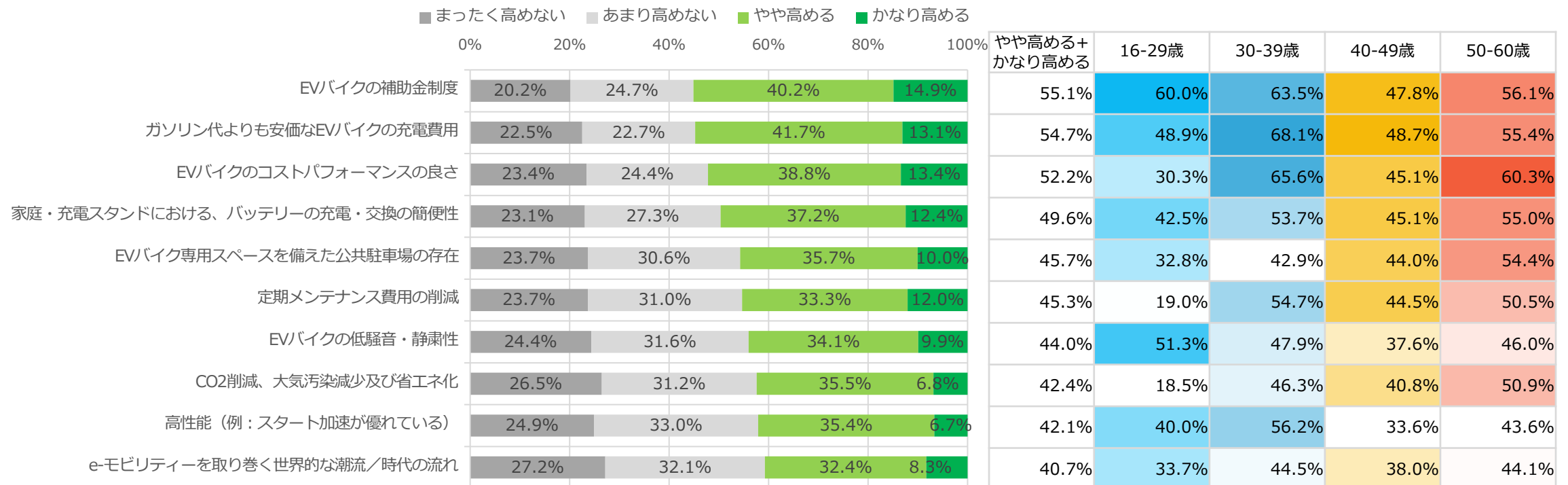
# IX<sup>®</sup> コストパフォーマンスとバッテリー充電の簡便性の向上が電動車普及のカギ

- 電動車に求めることとして、「ガソリン代よりも安価なEVの充電費用」、「EVのコストパフォーマンスの良さ」が上位に挙がっており、現状では、本体価格や維持管理費用といった価格面が購入に対する一番大きなハードルとなっている
- また、「家庭や充電スタンドでのバッテリー充電や交換の簡便性」を高めることも、電動車普及に大きく影響するポイントとなっている
- CO2の削減等、e-モビリティを取り巻く世界的な潮流については、20-30歳代よりも50歳代の方がより高い意識をもっており、若い世代は「高機能性」を求める傾向にあるものの、費用面や利便性の向上を最も求めていることに世代間の相違はみられない



# EVバイクの補助金制度等により、ガソリン車との価格差を補うことが普及への近道か

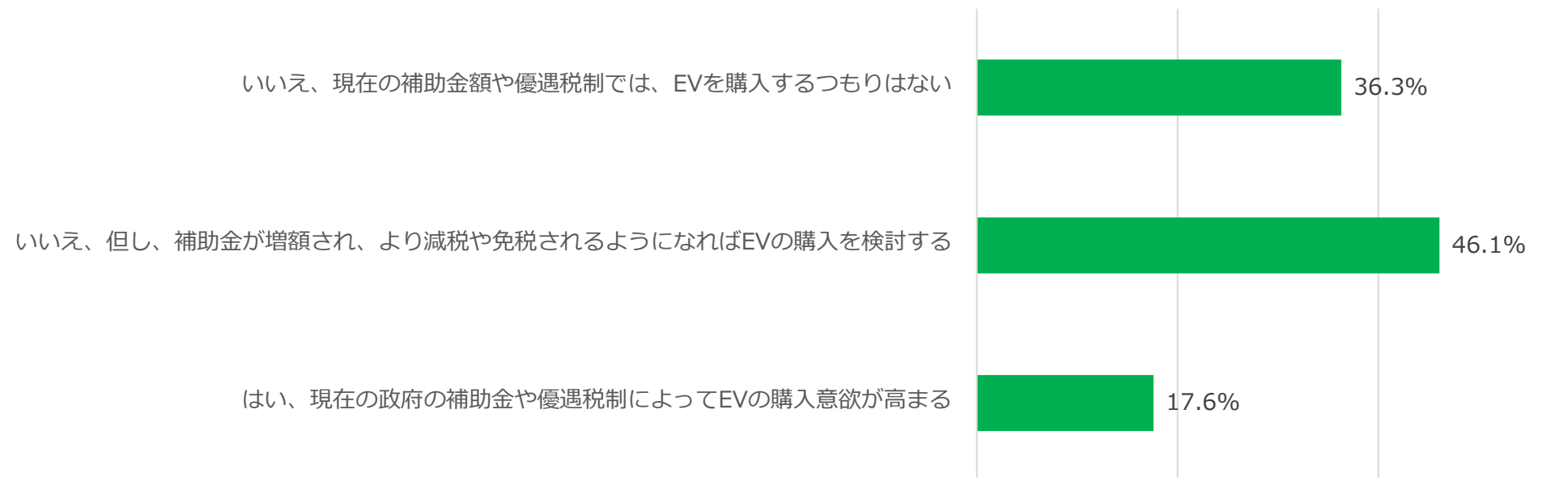
- 「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」制度の対象が、昨年より電動バイクへ拡大したものの、補助金制度の認知不足のためか、バイク購入予定者の半数以上が「EVバイクの補助金制度」の導入や拡大を求めていることがわかった
- 同様に、「EVバイクの充電費用」の低額化や「コストパフォーマンスの良さ」も半数以上のバイク購入予定者が期待する内容となっており、「価格面」での改善が最も効果のある普及策と思われる



# 現状の電動車に対する補助金や優遇税制は、購入の動機付けとしては十分とはいえない

- 充電設備の拡充による利便性の向上を図りつつ、電動車購入時のガソリン車との車両価格差を埋め、維持管理費用の低額化をもたらす、補助金制度や優遇税制の抜本的な改革が求められているといえる
- 自動車購入予定者の3人に1人は、現行の補助金制度や優遇税制制度に不満を感じているものの、半数近くの人が補助金の増額や優遇税制のさらなる拡充があれば、電動車の購入を検討したいと考えている

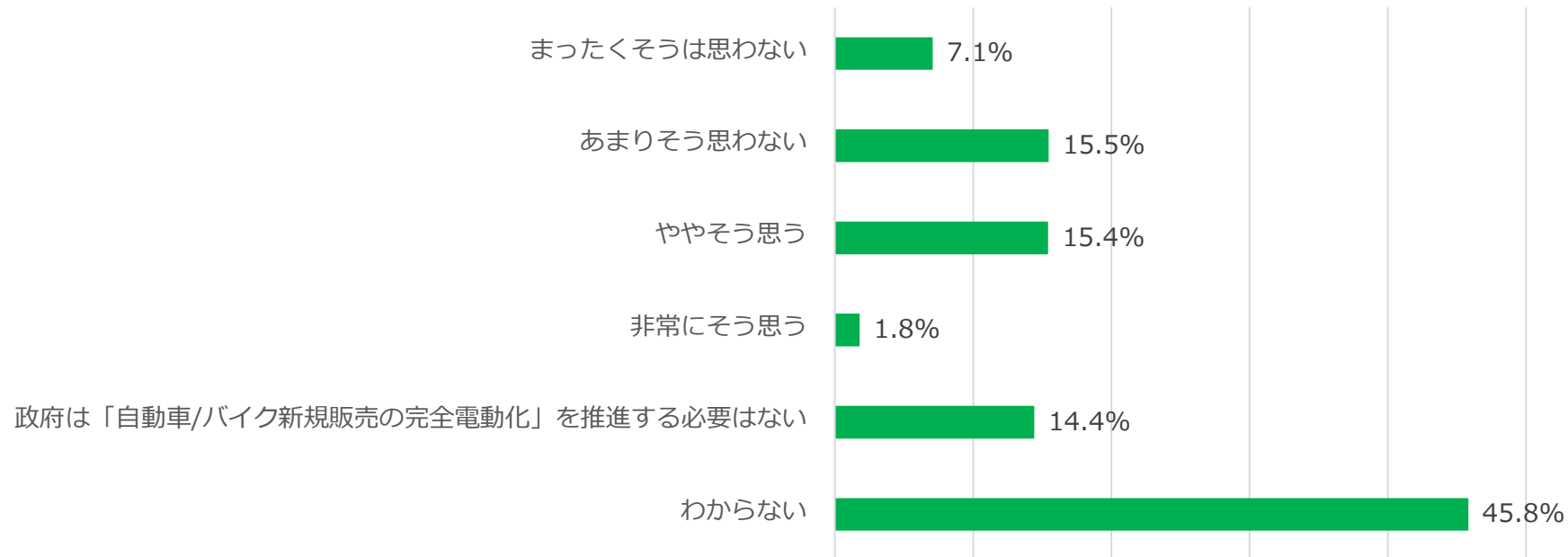
政府や自治体による、電動車（xEV）に対する現在の補助金や優遇税制は、xEVを購入する意欲を高めますか？



## IX<sup>®</sup> 政府が表明した「2050ゼロエミッション」への関心は依然、低レベル

- 2035年までにガソリン車の新車販売を停止するとした「2050ゼロエミッション」の認知が進んでいないためか、政府のこの取り組みの可否について、半数近くの人が「わからない」と回答した
- また、政府の取り組みについて、17%の人が肯定的に捉えている一方、14%の人が、「自動車/バイク新規販売の完全電動化」に反対の立場をとっている

**政府は「2050ゼロエミッション」、「新車販売で電動車（xEV）100%を実現する」に関する電動車関連政策を定め。現在、政府が推進しているこの取り組みは十分だと思いますか**



## 「Z.com Engagement Lab」提供の背景

近年、GDPR（EU一般データ保護規則）やCCPA（カリフォルニア州消費者プライバシー法）の施行など、各国・地域で個人情報保護に関する法制化が進む中、以下3つの課題を抱える企業は少なくありません。

- (1) これまでに比べ、ウェブサイトやプラットフォームから個人情報・動向データを取得することが難しくなっている。
- (2) 情報取得の方法が多様化している中、若者を中心とした生活者のブランド体験は、従来の広告やウェブサイトを通じたものよりも、SNS上のオピニオンリーダー・マイクロオピニオンリーダーへの支持を通じて行われる方に強い結びつきを感じる傾向にある。
- (3) 企業と生活者のタッチポイントは多様化したものの、GAFAに代表されるプラットフォームを介することでしか生活者とつながり、共感や支持を得る機会がなく、また利用できるデータにも限りがある。

GMOリサーチはこれらの課題を解決し、企業が生活者と深い関係性（エンゲージメント）を築く機会を創出することを目的に、アジア圏でコンサルティングサービスを提供するEK2Aと、インターネットリサーチ事業を展開するInsightXplorerとの3社共同で、「Z.com Engagement Lab」を提供しております。



## ご興味ある方のご連絡をお待ちしております

貴社の業界の動向を把握したい方

貴社のターゲットとなる消費者について把握したい方

他のアジア諸国の動向を把握したい方

当社とのパートナーシップをご希望の方

ご質問やご意見のある方

ご意見をお寄せください。連絡先を記載頂ければ、当社よりご連絡いたします

yukiya.nagata@gmo-research.jp

tatsuhiko.gomi@gmo-research.jp

tatt@ek2a.com