

自家用車の利用実態とCO₂削減に向けた今後の展望

—福井県内における調査事例—

The Actual State of Car Use and Prospects for The Future of Approach toward Reducing CO₂: Case Study of The Survey in Fukui prefecture

吉村朋矩
(福井工業大学工学部)

1. はじめに

日本の総人口は総務省および国立社会保障・人口問題所の報告によると、2008年の1億2808万人をピークに人口減少に転じている。さらに、現代社会が排出する温室効果ガスの増加により気候変動が顕著となり大災害等の猛威をふるいはじめている。一方で、2015年の国連サミットにおいて「SDGs（持続可能な開発目標）」が採択され、日本では2017年に「SDGsアクションプラン2018」を公表している。これらには、持続可能で強靱な国土と質の高いインフラ整備の必要性について示されている。福井県においては1世帯当たりの自家用車保有台数が1位であり、県民1人当たりの自家用車保有台数は7位であり、自動車に依存している地域であるといえる。福井県温暖化防止活動推進センターが平成25年度から平成28年度に実施したCO₂排出実態調査の結果から、ガソリン使用によるCO₂排出の割合が高いことが分かっている。

そこで本研究では、エネルギー消費に伴うCO₂排出量の削減、交通渋滞の緩和の観点から自動車利用から公共交通機関や自転車等といった環境にやさしい交通手段への転換の可能性について明らかにしていく。具体的には、①自家用車等の利用実態、②公共交通や自転車等への転換の可能性について把握し、自動車利用の軽減、自動車以外の交通手段への転換の可能性などを探る。以上より、温暖化対策や地方都市の活力向上につなげたい。

2. 調査概要

調査実施期間は、2017年8月から12月までとし、福井県内の公民館や各種施設、イベント等への来訪者を対象とした。調査対象年齢は、18歳以上として実施した。調査の内容は、①個人属性、②CO₂排出削減等に関する意識、③公共交通等への転換可能性などである。有効回収数は284票、有効回収率88.5%であった。

3. 調査結果

(1) 調査対象者の年代

アンケート回答者の年代構成について、表1に示す。

40代が26.4%と最も高く、次いで30代が22.2%、50代および65歳～74歳が13.4%、20代が10.9%と続いている。非高齢者（65歳未満）と高齢者の割合は、非高齢者が77.8%であり、高齢者が22.2%であった。

(2) 福井県の自動車保有ランキングの認知度

福井県が1世帯当たりの自家用車の保有台数が1位、および県民1人当たりの自家用車の保有台数が7位であることを認知している割合（以下、認知率という。）について図1に示す。全ての年代における認知率の平均は36.6%であり、60歳以上の認知率は46.2%から47.8%と他の年代に比べ高いことが分かる。また、40代の認知率は39.7%、50代は34.2%であり平均と同程度であることが分かった。20代の認知率は16.7%と、他の年代に比べ低い傾向にあることが明らかとなった。

表1 調査対象者の年代

年代	度数	割合
10代	1	0.3%
20代	31	10.9%
30代	63	22.2%
40代	75	26.4%
50代	38	13.4%
60～64歳	13	4.6%
65～74歳	38	13.4%
75歳以上	25	8.8%
合計	284	100%

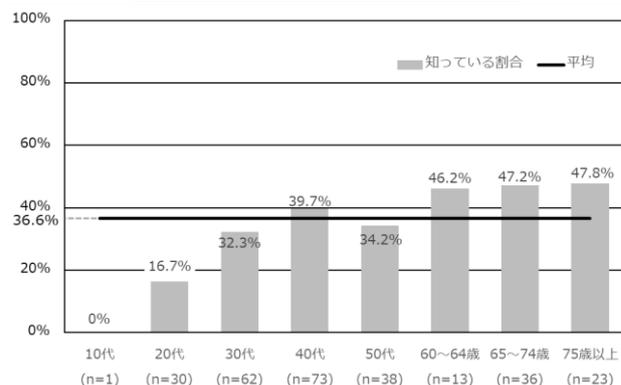


図1 福井県の自動車保有ランキングの認知率

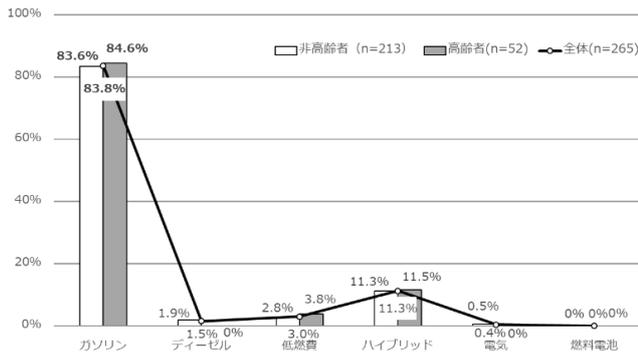


図2 種類別にみた自家用車の所有率

表2 ガソリン車所有者のCO₂排出削減に向けた取り組み意向

取り組み	度数	割合	n値
自動車利用を控える (徒歩・自転車圏内)	114	51.4%	222
公共交通を利用	74	33.3%	
エコドライブの実践	69	31.1%	
低燃費車・ハイブリッド車に乗り換える	69	31.1%	
電気自動車・燃料電池車に乗り換える	29	13.1%	
その他	3	1.4%	

(3) 種類別にみた自家用車の所有率

主に利用する自家用車の種類別にみた所有率について図2に示す。非高齢者、高齢者ともに同様の傾向を示しており、ガソリン車の所有率は非高齢者が83.6%、高齢者が84.6%と、他の種類の自動車所有率に比べ最も高いことが明らかとなった。次いで、ハイブリッド車の所有率が非高齢者11.3%、高齢者が11.5%と続いている。ディーゼル車や電気自動車、水素自動車等の燃料電池車については非常に低い所有率であった。

(4) CO₂排出削減に向けた取り組み意向

図2に示したように、ガソリン車所有率が全体で83.8%であったため、ガソリン車所有者のCO₂排出削減に向けた取り組み意向について着目し、その結果について表2に示した。徒歩・自転車圏内であれば、自動車利用を控える割合がその他の項目に比べ20%以上高い51.4%であることが明らかとなった。

(5) 環境・交通問題に関する意識

図3にアンケート調査票の設問項目を示し、図4にはそれらの結果を示す。①から⑩の番号は、図3および図4で対応している。「とても思う」と「ある程度思う」の割合に着目すると、④「交通問題は個人の選択だけではなく、社会全体で取り組むべき問題である。」が94.8%と最も高く、①「自動車利用によるCO₂排出は、地球温暖化問題にとって重大である。」が93.7%と高いという知見を得た。また、⑥「バス優先ルート・専用車線が有効に利用されるなら、車通勤者は我慢すべき。」は55.3%、⑧「CO₂排出を抑制するためなら、利便性よりも環境を重視した交通手段を選びたい。」は62.2%と他の項目に比べると低い割合であることが分かった。

(質問内容)
交通問題に関する自身の考えを下記の4段階のうち1つそれぞれの項目で選択してください。
1 とても思う 2 まあまあ思う 3 あまり思わない 4 全く思わない

- ① 自動車利用によるCO₂排出は、地球温暖化問題にとって重大である。
- ② 将来の世代や地球環境を重視するならば、緊急な対策が必要である。
- ③ 全国有数の車社会である福井県の特徴をふまえ、積極的な対策を講じるべき。
- ④ 交通問題は個人の選択だけではなく、社会全体で取り組むべき問題である。
- ⑤ 公共交通への補助金や建設・維持管理費への援助は、社会的に妥当な施策である。
- ⑥ バス優先ルート・専用車線が有効に利用されるなら、車通勤者は我慢すべき。
- ⑦ 健康向上と医療費削減のためにも、自転車や徒歩へ転換することはよいことだ。
- ⑧ CO₂排出を抑制するためなら、利便性よりも環境を重視した交通手段を選びたい。
- ⑨ 公共交通の利便性が向上すれば、積極的に公共交通を利用したい。
- ⑩ 自転車利用の環境が改善されれば、積極的に自転車を利用したい。

図3 環境・交通問題に関する意識 (アンケート調査票・設問)

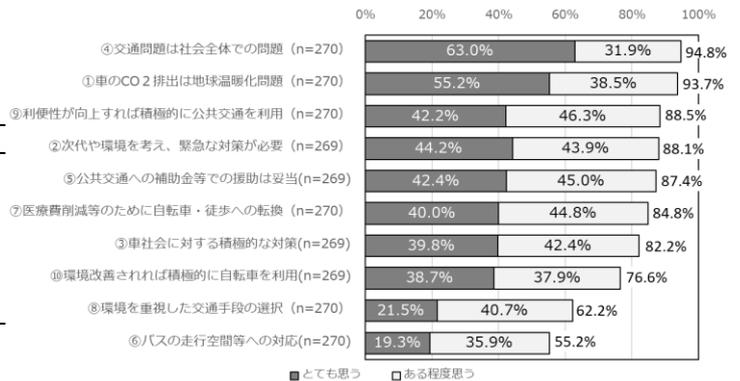


図4 環境・交通問題への意識

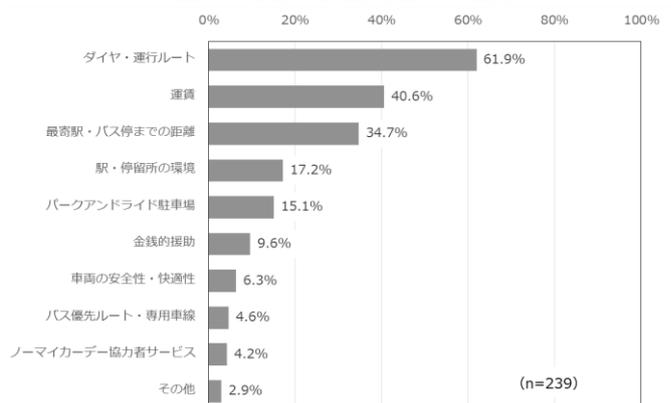


図5 公共交通への転換可能性を誘発させる施策

(6) 公共交通への転換可能性を誘発させる施策

図5に自動車から公共交通への利用転換を誘発させる可能性がある施策について示す。ダイヤや運行ルートが61.9%と最も高いことから、転換を促すために有効であることがうかがえる。さらには、運賃や鉄道駅・バス停までの距離についても転換を促すために重要な施策であることが分かった。

4. おわりに

福井県民は利便性の観点から自動車での移動を重視している一方、環境問題やローカルレベルの交通問題への問題意識を強く持っていることが明らかとなった。

<謝辞>

本研究は、福井県地球温暖化防止活動推進センターからの受託研究費を受けて実施しました。ここに記して謝意を表します。