電気自動車の充電インフラ整備と 急速充電器の適正配備に関する 調査報告《総合版》

2012年3月26日

電気自動車用充電インフラ整備検討コンソーシアム 代表幹事 特定非営利活動法人 環境の杜こうち

「電気自動車の充電インフラ整備ニーズ調査」概要と調査結果の反映

1. 調査の目的

EVの普及台数が少ないことから、仮定に基づいて高知県民ニーズを探り出し、EVの充電インフラ整備に関する適正な対応と設置場所を明らかにする。

- ① 高知県内における電気自動車普及の課題の発見
- ② 高知県内におけるEV充電インフラ整備の果たす役割
- ③ 高知県民ニーズに基づく急速充電設備の適正配置ポイント

2. 調查方法

EVの普及初期段階であることから、調査サンプルに一定の知識・情報の偏りがあることを 想定し、以下の階層に基づき広く県民ニーズを探り、調査の精度を深めるべく調査設計を行 うこととした。

- ① 県民一般アンケート調査・・・・・・・・インターネット調査
- ② 事業者アンケート調査(県民会議会員)・・・・県民会議用メールリストによる配信
- ③ 電気自動車ユーザーアンケート調査・・・・・EV販社顧客リストからのアンケート
- ④ 電気自動車ユーザグループインタビュー・・・EVユーザーから4~5名を抽出し、インタ ビューから適正な設置場所を特定する。

EV急速充電インフラ適正配置の指標としてフーキングでの討議に反映

高知県地球温暖化防止県民会議県民部会ワーキング「電気自動車急速充電器普及検討会」

日産グループ(日産自動車、日産サティオ高知、高知日産プリンス自販)、三菱自動車グループ(三菱自動車、高知 三菱自動車販売)、NEXCO西日本、四国電力、県民会議事務局(高知県新エネルギー推進課、環境の杜こうち)

「電気自動車の充電インフラ整備ニーズ調査」の全体設計

- ①EVの充電インフラ整備に関する適正配置を探るため、4つのステップからなる調査を行う。
- ②その背景は以下の通り。
 - a) EVは黎明期で明確な社会ニーズが形成されていないこと
 - b) ユーザー数が小さく結果に無視できない偏差が生じる可能性があること
 - c)調査結果を率直かつ客観的に理解・評価できる商品知識や体験が少ないこと
- ③4つの階層別調査を実施することで「一般的なドライバーの視点」「広域移動・輸送に高い知見を持つ事業者の視点」「実際のEV利用者の視点」から、県内「移動」構造を把握し、EV充電インフラの整備に対する県内の課題と適正な配置を、市場階層明らかにしていく。
- ④3つのステップで得られた適正配置仮説を、EVユーザーの生の声を基に検証する。

県民一般ドライバーアンート	EVの購入を想定した一般ドライバー対象のweb調査で、地域内移動やレジャーニーズから仮説需要を明らかにする。	・仮説回答 ・近隣移動 ・抽象的、概念的ニーズ
県民会議会員 (行政・事業者)アンケート	対象は県民会議会員を対象。広域移動・輸送の効率や経済性などに関する知見から、EVインフラの課題や実践的配置論を炙り出す。	・経験/伝聞回答 ・広域/高頻度移動 ・実務的経験的ニーズ、
EVユーザー アンケート	EVユーザーの体験を明らかにすることで普及障壁を詳らかにし、普及に欠かせないインフラ要素を具体的に明示する。	· 体験回答 · 体験的移動態度 · 満足度向上の必須要素
EVユーザー グループ・インタビュー	EVユーザー調査から示された具体 的インフラ整備策をより生の体験事 例からインフラ整備の適正配置案を 検証・裏付ける。	・体験事例の相互発信・EV課題の共有と解消策・インフラ整備と態度変容
2012/6/29		

3

「電気自動車の充電インフラ整備ニーズ調査」概要(1)

県民一般ドライバーアンケート

1.調査の目的

仮説型の調査として、県下マイカーの利用実態を通じ、

- ①電気自動車に対する期待
- ②電気自動車を利用した場合の不安
- ③EV急速充電インフラ施設に求めるサービス
- <u>④県内の急速充電インフラの配置ポイント</u>

等ニーズを明らかにしEV急速充電インフラ整備の方向性を示唆することを目指します。

2.調查項目

以下の点を主たる調査項目とする

- 1.環境への関心関与について
- 2.現在乗っているクルマの種類(省エネタイプ)
- 3.クルマの利用状況
- 4.電気自動車に対する関心・関与
- 5.電気自動車に対する不安(知識・理解)
- 6.急速充電スタンドの設置ポイントについて
- 7.急速充電サービスの提供場所について
- 8.急速充電サービスの料金について
- 9.急速充電およびその他のサービスについて

3.調査対象

県内の一般ドライバー(web+環境の社会員)

4. 調查回収目標

回収目標 100サンプル/調査時期 2012年1月 日

- 5.調査方法 WEB調査・登録者にeメールで調査票を送付・回収。回答謝礼あり。
- 6. 集計 単純集計、一部クロス集計
- 7.集計スケジュール

単純集計 1月17日(火)

8.アンケート回収数 100

県民会議県民会議会員アンケート

1.調査の目的

業務用自動車ユーザーが必要と考えるEV急速充電インフラの配置ポイントの炙り出し

2.調查項目

以下の点を主たる調査項目とする

- 1.環境への取組姿勢について
- 2.業務用車両の保有台数と種類
- 3.業務用車両の主な走行範囲
- 4.業務用車としてのEVの購入検討実績の有無
- 5.EVの導入によるCSR視点での効果
- 6.EVを業務用車両として購入する場合の不安
- 7.急速充電スタンドの設置ポイントについて
- 8.急速充電サービスの提供場所について
- 9.急速充電サービスの料金について
- 10.急速充電およびその他のサービスについて

3.調査対象

県民会議事業者部会メンバー

4.調査規模

県民会議事業者部会 所属100団体 回収率予測 30%前後/回答者予測 30社前後

5.調査時期

発 送:2011年12月20日/回 収:2012年1月6日

7.調査方法 電子メール調査

電子メールで調査票ファイルを送付し、記入後電子メールで返送してもらう。回答者への謝礼はなし。

- 8.集 計 単純集計
- 9.集計スケジュール

単純集計 1月17日(火) クロス集計 2月6日(月)

10.アンケート回収数 24件/100

「電気自動車の充電インフラ整備ニーズ調査」概要(2)

EVユーザー・アンケート

1.調査の目的

現状把握型の調査とし、県下の電気自動車(EV) ユーザーの利用実態調査を通じ

- ①EVに関するユーザーのニーズ
- ②EV急速充電インフラに求められるサービス
- ③求められるEV急速充電インフラの配置ポイント を明らかにし、県民の視点に立ったEV急速充電インフラ 整備の方向性を示唆することを目指します。

2.調查項目

以下の点を主たる調査項目とする

- ・県内EVユーザーの購入動機と満足度
- ・EV利用に伴うと課題点
- ・ 急速充電インフラの設置ニーズ
- ・急速充電スタンドの県内の設置ポイントについて
- ・急速充電サービスの提供場所(施設)について
- ・今後のEVの購入意向または推奨意向 *グループインタビューの了解もあわせて行う。

3.調查対象

高知県内のEVユーザー(日産、三菱ユーザー) 車種/「リーフ」、「i-MiEV」「ミニキャブ・ミーブ」

4.調查規模

2011年12月現在の登録ユーザ(約70名)を対象とする 回収率予測 50%前後/回答者予測 35名前後

5.調查時期

発送:2011年12月17日/回収:2011年12月27日(消印)

6.調査方法

郵送調査法・・・調査票を郵送し、回答しに記入後返送 してもらう。後日、回答者に謝礼として 500円の図書カードを郵送。

7.アンケート回答数

(2012.1.19) 33件/約70

EVユーザー・グループ・インタビュー

1.調査の目的

ユーザー予備調査において、以下の問題が発見された。

- ①EVの性能や居住性には大きな満足
- ②航続距離が短く、電欠不安のストレス。
- ③クルマの満足度に比して他者推奨意向が低い。 各問題点を深く掘り下げることで、先のアンケートにあ る高知のEV普及阻害要因と解消の具体策をあぶり出 し、最も効果的な充電インフ配置ポイントの特定を図る。

2.調查項目

以下の点を主たる調査項目とする

- ・EVの満足点と問題点
- ・EV推奨の態度変容要素
- ・EV急速充電設備の設置ポイントについて

3.調査対象

EVユーザー(日産、三菱ユーザー)調査の回答者 でグループインタビュー参加に同意した方

4.調査規模

参加回答者:4名

- ①N.T氏 (南国市在住, 58歳、営業職)
- ②T.N氏 (芸西村在住、74歳、元地方公務員)
- ③T.O氏(香南市在住、67歳、無職)
- ④H.T氏 (高知市在住、30代、会社員)

5.調査日時

2012年1月29日(土) 13:30~15:30

6.調查方法

グループインタビュー方式調査協力謝礼 5000円/人

7.会 場

高知会館 4階会議室

調査総括編

調査報告-電気自動車(EV)に関する高知県の現状と県民意識

- クルマによる広域移動範囲は個人、事業者とも「中四国圏内」が7~8割を占めている。
- EVユーザーは、市町村や公的企業が中心で、個人の所有台数はまだ低く市場黎明期にある。 *高知県のEV登録台数は108台(昨年12月末時点)。
- 県内の乗用車に占めるEVの比率は0・028%で、都道府県別では全国13位の普及率。
- EVの購入意向は、「検討している」と「いつか購入したい」が個人全体で49%、事業者では4%で、事業者は停滞、個人は関心の高まりが拡がりつつあることがうかがえる。
- 一方、EVを購入したくないと答えたのは個人51%。事業者では「購入を考えていない」が79%いる。 理由は、個人では「価格が高い」75%、「充電インフラの未整備」58%、「遠距離利用に不安」57%,「バッテリーの耐用年数が不安」50%と充電関連に集中。事業者でも「充電インフラが未整備で不安」が79%を占め、「充電インフラの未整備」が個人・事業所とも普及障壁となっていることが見てとれる。
- 一方、電気自動車に対するユーザーの満足度は非常に高い。「環境への貢献」といった理念的満足に加え、「エンジン振動のストレスがない」「燃費が大幅に改善された」「周りの人が注目」などを高く評価している。
- 反面、「短い航続距離」と「充電インフラの未整備」など強いストレスも抱えており、「自分は満足だが、友人や知人には奨めない」という、相反する意識に煩悶する様が見てとれる。
- 「あまり詳しくは知らない」とする電気自動車への認識とは裏腹に、「充電インフラの未整備」や「遠距離利用の不安」「バッテリーの耐用年数が不安」といった印象が強いのは、負の情報の流通を示している。
- 現在EVが安心走行可能なエリアは「片道30km」との回答がもっとも多く49%、最長でも「片道60km」9%。これは、途中充電なしの走行を想定した回答で、県外への走行をあきらめている様子が見て取れる。
- 充電インフラの未整備により、高知県では東西および南北への県内移動すら困難であり、まして高速道を使った県外への往復の移動は不可能に近い。この結果、「次の買い替えもEVにするか」という質問では「いいえ」12.1%、「わからない」48.5%と60.6%が再購入を拒否するなど、満足度からは想像のつかない回答と生んでおり、高知県のEV普及に無視できない負のイン
 - パクトを与えていることは想像に難くない。
- 急速充電インフラの整備に関し、事業者、EVユーザーとも「数ではなく、適切なポイントにあれば問題は解決する」と冷静に分析し、ポイントを特定して見せている。
- 特定ポイントは、「高知」「高速道の馬立・立川SA」「須崎」「室戸または安芸」「窪川」である。高知市内にはすでに三菱、日産の販社に設置されているため、4つポイントへの設置で問題解決が図れるとしている。
- グループインタビューで、「このポイントに急速充電器が設置されれば、他の人に奨められるか?]との質問に、全員が「積極的 2012/反變める」との回答が得られた。 7

高知県民ニーズ分析によるEV充電インフラの適正配置(急速充電に関して)

(1)EV急速充電インフラの配置に関する適正性

調査データは、自ら居住するエリアや仕事の拠点に、設置を希望する傾向が見て取れるものの、データ全体は、階層構造を通して必要なポイントを特定し、結果として

- ①高知中央部
- ②東部・西部の主要市、
- ③東西をつなぐ中継市域や交通結節点
- ④県境(県北部の山越え付近)のPA

に収れんされ、自ずと適正配置の答えが浮かび上がらせている。

設置ポイント特定の過程は、ある意味でEVがガソリン車並みに中四国エリアを自由に走行するためのいわば葛藤や試行 錯誤の足跡と見ることができる。こうした点から、得られた答えは「自ずと適正性や合理性を備えた結果である」と結論付け ても、調査の客観性や合理性を損なうものではないと思料する。

(2)設置を期待する施設

一般ドライバー、事業者など各階層で期待する施設として、

公的施設の駐車場、ショッピングセンター、幹線道路沿いのコンビニ、

が、高いスコアを獲得している。

しかし「事業者・行政」「EVユーザー」では、上記の施設に伍して「道の駅」や「高速道路のSA」が高いスコアを取っている。 施設はその用途から俯瞰すると、「ショッピングセンターや行政の駐車場などの着地型充電」と、「幹線道沿いのコンビニや道の駅、高速道のPAなど経路型充電」の2タイプのニーズがあると考えられる。

「道の駅」や「高速道路のSA」は、施設の性格からエリアまでも特定される。

さらに、「電欠不安」のストレスが最大化するのは、解決の選択肢が少ない経路(途中)での電欠不安で、「コンビニや道の駅、高速道のPA」における急速充電のある安心感は、不安解消にかなり大きなインパクトがあるものと推測される。 「トイレ」や「休憩」「飲み物」などのサービスニーズとも関連し、設置エリア・施設機能、サービス機能との相関性、さらに配置の適正においても「道の駅」や「高速道路のSA」は十分考慮すべき施設であると考えられる。

(3) 充電料金の設定について

一般ドライバーでは、「安いほうがいい」といった経済性志向が主流で、300円未満、500円未満が最も多い。

事業者では「ハイブリッド車との燃費比較から料金を設定する」という合理的志向が主流を占め、結果として価格合理性をハイブリッド車とガソリン車の2つのスタンダードに求めたため、500円と1000円未満という料金設定となったと、推測される。

全体の印象では、500円のラインが価格受容性の転換点ととらえることができる。ガソリンに比べ燃費が小さいため意識されず、電気料金派からは「クルマの充電だから電気代より高いのは仕方がない」という納得感がみてとれる。

但し、EVユーザーでは「価格は安いほどいい」とする傾向が強く、県内ユーザーには、会員価格の設定による割引など何ら かのインセンティブが有効であると考えられる。

高知県民ニーズ分析によるEV充電インフラの適正配置提案

県中央では高知市、県西部では旧中村市に、県東部では安芸市に、それぞれ急速充電器が設置されている。 このため県民ニーズ調査から上記地区を除いたスポットが、「電欠不安」解消の適正配置スポットとして以下のように提案する。



県内4エリア7台が現在の高知県内の急速充電インフラ。調査結果から、県内8エリア12台に整備強化を提案。「電欠」不安は大きく改善の可2能性6/29

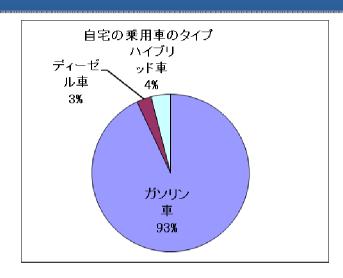


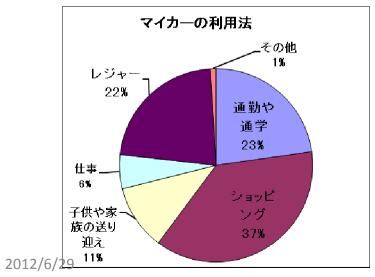


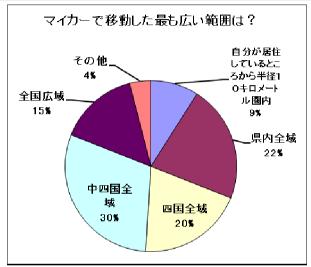
分析編

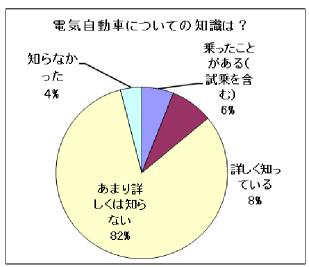
1. 一般ドライバーのマイカー利用概況

- マイカーの93%はガソリン車
- 電気自動車についての乗車体験や知識がある人は14.0%
- マイカーの利用法は通勤通学、ショッピング、レジャーが82%。ほぼ全員が毎日利用。
- マイカーの最大の移動範囲は地域内、県内、四国全域で51%。中四国まででは81%。







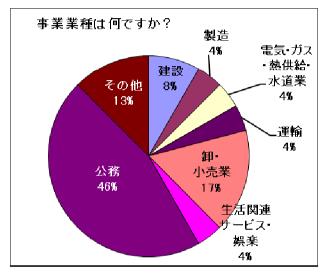


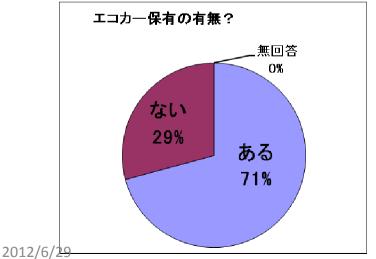
11

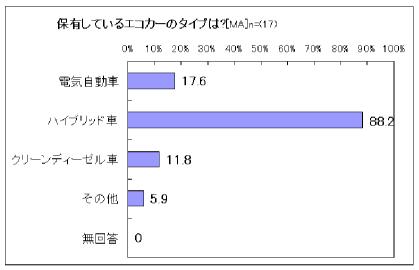
「高知県一般ドライバー電気自動車の充電インフラニーズ」WEB調査2012.1.17より

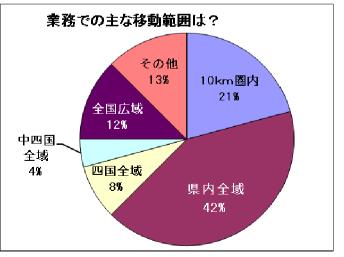
2. 県民会議会員(事業者)のクルマ利用概況

- 事業者の業種は公務が45.8%,ついで卸・小売業16.7%
- エコカー保有率は全体で71%。うちハイブリッド車は88.2%, EVは17.6%
- クルマの利用範囲は10km圏と県内全域で62%,<u>中四国全域まで入れると74%</u>
- 事業者と一般マイカーの移動範囲はほぼ同じで、高知市から直線100km~130kmの日帰り圏。





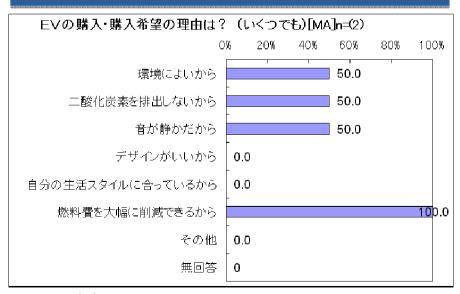


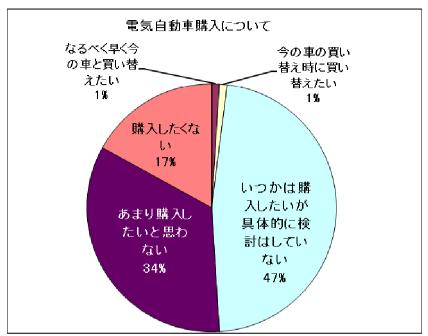


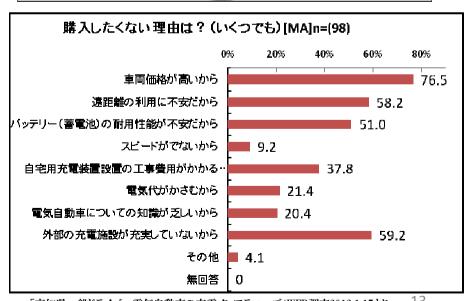
12

3. 一般ドライバーのEV購入意向

- 具体的に購入を考えている人は全体の2%。
- そのうち購入したい、と考えている人は47%で、消極的 購入意向の比率が高い。
- 「購入したくない」人は全体で17%、「あまり購入したく ない」人が34%で約半数が拒否派。しかし、「あまり購 入したくない人」の殆どが「EVのことは詳しくは知らな い」と答えており、拒否理由は曖昧な情報に影響され ていることが見て取れる。
- 購入拒否派の主な理由は、「価格が高い」75%でトッ プ。ついで「充電インフラの未整備」58%、「遠距離利 用に不安157%、「バッテリーの耐用年数が不安」 50%と、「電欠」不安が列挙されている。
- その他「スピードが出ない」「電気代がかさむ」といった 過去のEV観や誤解が30%前後も存在する。



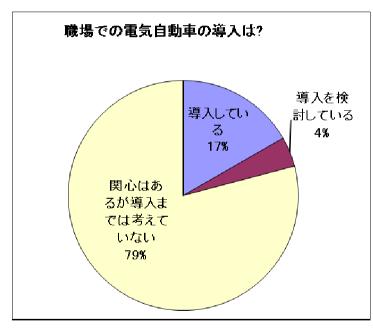


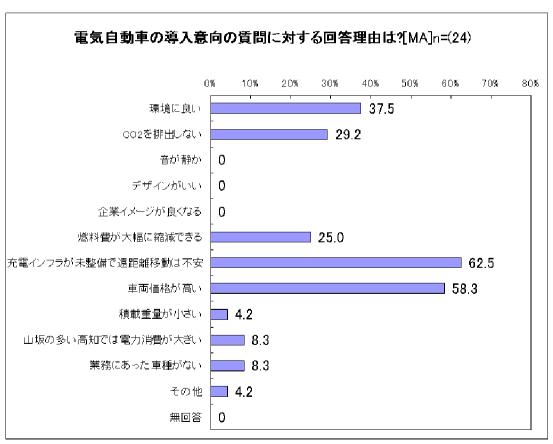


「高知県一般ドライバー電気自動車の充電インフラニーズ」WEB調査2012.1.17より

4. 県民会議会員(事業者)のEVに対する関心または購入意向

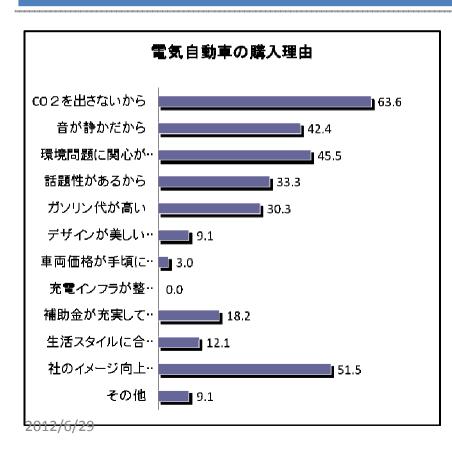
- 職場でのEV導入は「導入済み」が17%、「検討中」が4%で、「考えていない」は約80%。事業者における現時点のEVニーズは決して高くない。
- EV導入の評価ポイントは「環境によい」37.5%、「CO2を排出しない」29.2%。環境理念型の評価が 先行するなか「燃費縮減」が23.0%と、3番目の評価を獲得している。
- 「導入を考えていない」理由では「充電インフラ未整備」と「価格が高い」が60%前後で突出。
- 「コスト高」と「走行不安」が、事業者EV導入の拡大を阻む2大要因となっている。

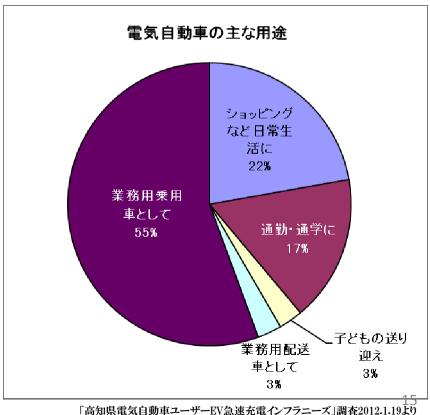




5. EVユーザーの購入理由(動機)

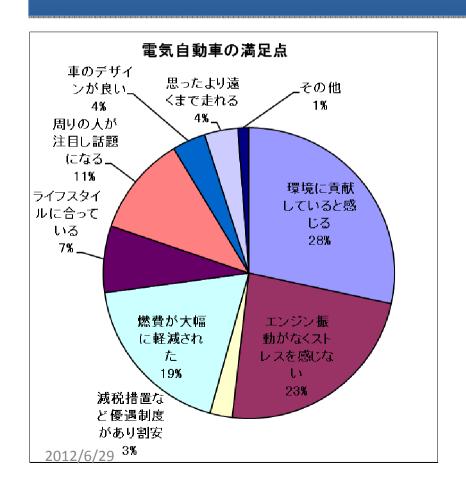
- EVの主な用途を見ると、58%が業務で、公務の割合が高いのが特徴である。
- 一方、ショッピングや通勤通学への利用も22%、17%の割合で、EVの活用が業務ニーズから家庭 ニーズに広がりつつあることをうかがわせる。
- ユーザープロフィールを前提に購入理由をみると、「co2を出さない」と「イメージ向上」が群を抜 いて多く、市町村や公的企業による環境理念型購入が主となっていることが分かる。
- 一方、ショッピングや通勤通学利用の人の購入理由では、「ガソリン代が高い」「補助金」「co2を出 さない|「生活スタイル」といった項目が浮上し、家庭ニーズでは生活実感を伴うライフスタイル型で あることがうかがわれる。

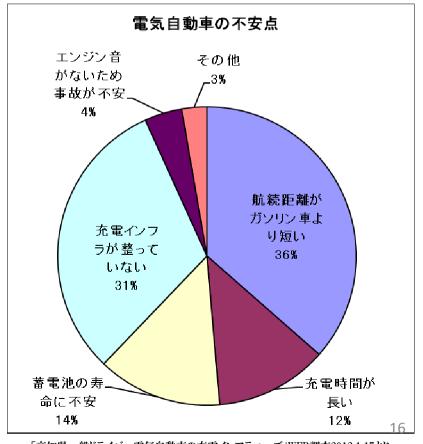




6. EVユーザーの購入後の満足·不満足(不安)

- EVの満足点では「環境貢献」28%、「エンジン振動のストレスがない」23%、「燃費が大幅に改善された」19%、「周りの人が注目」11%の順となり、<u>観念的だった購入動機から体験に基づく実感項</u>目に高いスコアが集まっており、期待以上の製品であると感じていることが分かる。
- 「不安(不満)点」では、<u>「航続距離への不安」と「充電インフラの未整備」という同根の不満が全体</u> の67%を占め、EVユーザーは大きな満足と大きな不満を同時に抱えこんでいることが伺える。
- 高い満足度と高い不満足度が同時に結果にでることは、<u>通常ではあまり見られない異常傾向であり、不</u> 満の放置は市場の可能性をも閉ざす可能性もある。

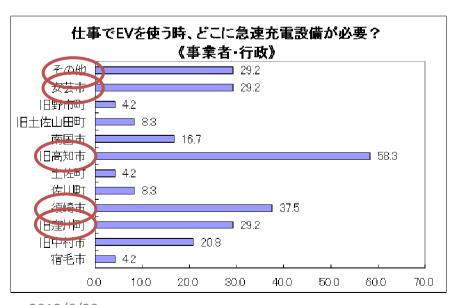




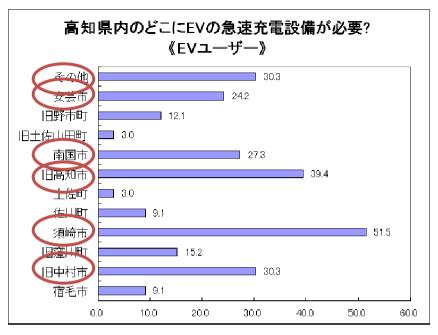
「高知県一般ドライバー電気自動車の充電インフラニーズ」WEB調査2012.1.17より

7. EV充電インフラの設置ポイント

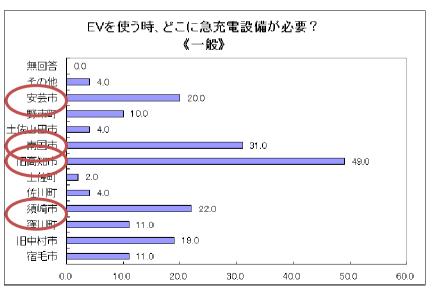
- どの階層とも上位を占めるのは、「旧高知市」「須崎 市」「安芸市」である。
- 県民会議会員および一般ドライバーでは旧高知市の スコアが高く、EVユーザーでは須崎市が高い。設置 状況は高知市内のディーラー数箇所で急速充電器 が設置されているが、須崎市では未設置である。 情報のギャップが影響したものと考えられる。
- <u>西部地区では、山間部の走行不安を解消</u>するための 設置ニーズが高い。
- 県民会議会員とEVユーザーで「その他」のスコアが 高い。この回答を詳しく見ると「室戸市」が多く、EV ユーザーでは全体の21%を占めている。
- <u>県東部では「安芸市」「室戸市」</u>、県西部では<u>旧中村</u> 市と旧窪川町があげられる。



『高知県地球温暖化防止県民会議会員「電気自動車の充電インフラニーズ」調査20121.19より



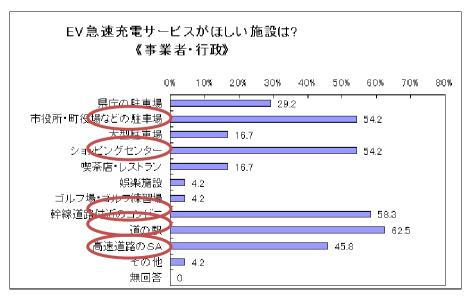
「高知県電気自動車ユーザーEV急速充電インフラニーズ」調査2012.1.19より



「高知県一般ドライバー電気自動車の充電インフラニーズ」WEB調査2012.1.17より

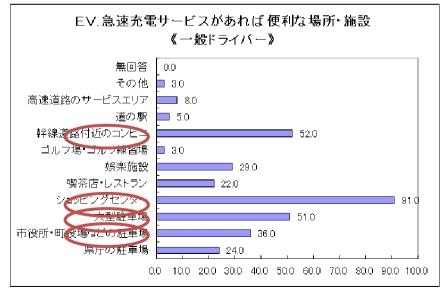
8. EV急速充電設備を設置してほしい施設について

- 急速充電設備のほしい施設は、「ショッピングセンター」 「幹線道路のコンビニ」「役所・公共の駐車場など」で、 各階層で共通する施設である。
- その一方で、「事業者・行政」では「道の駅」がトップで 62.5%、「高速道路のSA」が45.8%と高いスコアを 取っている。
- EVユーザーでは「高速道路のSA」が57.6%で「ショッピングセンター」「コンビニ」ついで高いスコアとなっているのは、体験トのニーズによるものと推測される。
- 全体を俯瞰していえることは、「ショッピングセンターや 行政の駐車場などの着地型充電」と、「幹線道沿いの コンビニや道の駅、高速道のPAなど経路型充電」の2 タイプのニーズがあるということである。
- 「電欠不安の解消」という緊急課題に対応するために は、実態把握による絞込みが必要。



FV急速充電サービスがほしい施設は? 《FV7-#-》 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 県庁舎の駐車場 212 市役所・町役場などの駐車場 大型駐車場 36.4 ショットングセンター等 喫茶・レストラン 娯楽施設 ゴルフ場またける事習場 幹線道像付近のコンルニ ガソリンスタンド 303 高速道路のSД **57.6** その他 無回答「

「高知県電気自動車ユーザーEV急速充電インフラニーズ」調査2012.1.19より



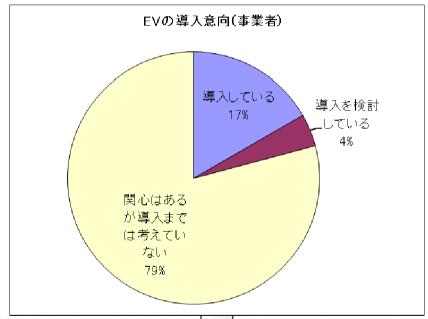
「高知県一般ドライバー電気自動車の充電インフラニーズ」WEB調査2012.1.17より

9. E Vユーザーの実態と必須設置ポイント (デプスインタビューより)

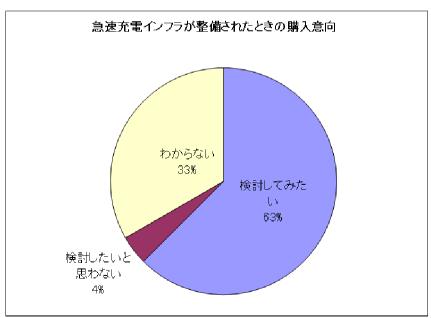
- 昨年8月に購入、翌日静岡まで行ったが困難な旅だった。ディーラーの充電スポットを探しまわった。
- 高知-大豊間は、みんな馬立が不安なはず。
- 須崎には絶対に急速充電機が必要。製造者の責任でディーラーに設置して欲しい。
- 観光面を考えても馬立には必要なので、自治体に充電ステーションの設置をして欲しい。
- 東名高速にはどこにでも充電ステーションがあり、充電のバッティングもしない
- 芸西-須崎往復(70 k m)高速道路が不安で引きかえした。
- 仁淀村-中村に充電機がないので、檮原経由しないと松山まで行けない。
- 馬立・須崎・甲浦(東洋町)室戸だと日和佐まで行けないので、やはり甲浦に必要。
- 急速充電がメインの人は、豊浜まで行くのは不安なので<u>馬立</u>に必要。
- 現在、安芸市に充電ステーションが存在するが、東方面は阿南市しかない。
- 高知から中村(四万十市)までは安心して行きたいので須崎には必要。
- 本州は充電ステーションが充実しているが、四国内は問題あり。
- 安心して徳島を往復出来ないので、途中に1つ充電ポイント必要。(貞光三菱に急速充電機あり)
- 高知-室戸は坂道が少ないので走りやすいが、坂道の多い西方面が不安。
- 須崎に普通充電機があるが、急速充電を完備して欲しい。
- 愛媛に行った時はつらかった、松山まで150km・新居浜で充電→松山で80%充電→馬立で残20%しかない →下りをダラダラ走行でなんとか帰れた。
- 四国はアップダウンが多い地形なので、急速充電ステーションを増やして欲しい。
- 室戸ジオパークに行きたいが、安芸に充電ステーションがあり距離的には可能だが、不安で行けない。
- 県北部には充電ポイントが少なく紅葉狩りへ行けない。
- 都会にたくさん充電ポイントあるが、それほど必要だろうか?高知県にまわして欲しい。
- ライトやACではさほど電気消費していないが、上り坂で電気消費が大き過ぎる
- 大豊に急速充電ステーションがほしい。
- 馬立PAに必ず急速充電ステーションを。
- 高知→中村間は(国道)須崎に急速充電ステーションがないのは困る。
- 久礼坂が不安でたまらない。
- 電欠で立ち往生するEVをメーカーの威信にかけて無くして欲しい。これはEV普及に最も悪い影響をもたらす
- ・ 馬立・須崎・甲浦の3ヶ所で急速充電できれば、有人・知人にEV購入を薦められる

10. EVの急速充電インフラが整ったら・・購入意向は? (態度変容)

- 事業者ニーズ調査でまず、現状の職場でのEV導入意向を聞いたところ、「関心はあるが考えていない」が80% もあり、購入意向が非常に低かった。
- この最大の要因は「EVの充電インフラが未整備」で「電欠不安」であった。
- アンケート調査の過程で「充電設備が必要と思われる設置エリア」や「充電設備があってほしい設置施設」など を質問おこなった後、回答した場所に充電設備が整備された場合の「購入意向」について聞くと、63%が「検 討してみたい」という回答で、購入意向に大幅な変容が見られた。
- EVの充電インフラ整備の進捗が、各地のEVの普及に大きな影響をもたらすことがよくわかる事象である。



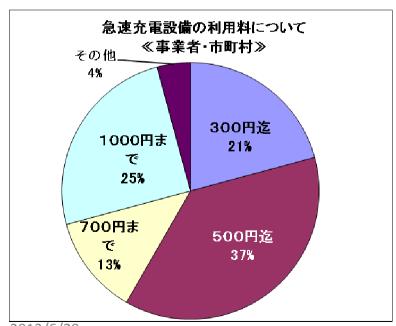
「高知県地球温暖化防止県民会議会員「電気自動車の充電インフラニーズ」調査20121.19より



「高知県地球温暖化防止県民会議会員「電気自動車の充電インフラニーズ」調査20121.19より

11. E V急速充電の料金設定に関して

- 一般ドライバーは300円迄が46%、500迄が37%と、500 円以下が83%を占めている。
- 事業者・市町村では500円までと1000円迄がそれぞれ 37%、25%を占め、2つで62%となっており、一般ドライ バーの料金設定とは傾向が異なる。
- 各階層のデータを個別にみると、一般ドライバーでは「安いほうがいい」「電気代として」と安さを目指す傾向が強く出ている。事業者では、右記の項に示すように、論理的かつ合理的に価格設定する傾向が強く表れている。
- 各階層で共通するボリュームゾーンはワンコインの500円

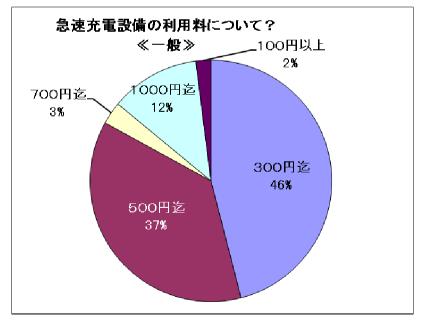


「高知県地球温暖化防止県民会議会員「電気自動車の充電インフラニーズ」調査20121.19より

「高知県地球温暖化防止県民会議会員「電気自動車の充電インフラニーズ」調査20121.19より

■ 300円以下の理由

- ・ハイブリッド車との燃費比較で算出。
- ・既存のEVの消費電力と電気代から算出
- ・その他は値頃感で。
- 500円迄の場合の理由
 - ・車両価格の差を、ガソリン代と電気代の差で埋める と考え算出
 - 値頃感
- <u>1000円迄の場合の理由</u>
 - ・ガソリン車のガソリン代を算定基準にし、走行可能 距離から換算
- 700円迄の場合
 - ・深夜電力であれば300円、昼間電力であれば700円



「高知県一般ドライバー電気自動車の充電インフラニーズ」WEB調査2012.1.17より

電気自動車用充電インフラ整備検討コンソーシアム (アイウエオ順)

株式会社日産サティオ高知 高知日産プリンス販売株式会社 高知三菱自動車販売株式会社 特定非営利活動法人 環境の杜こうち 西日本高速道路株式会社 四国支社 日産自動車株式会社 三菱自動車工業株式会社