

## スポーツカーにおけるカーライフの研究

日大生産工 (学部) ○佐藤公亮

日大生産工 山本壽夫

### 1.はじめに

現在、若者たちは車の免許を取得する率が少なくなっている。スポーツカーにおいてもより車離れが進行している。

そこで、私は車離れに関する問題を解決するために、スポーツカーが人々の生活に何等かの影響を与えることを目的とし、その現状を分析、課題の抽出をし、対応策の提案をし、仮設検証および考察を行うものである。結果として、現状の日本におけるスポーツカーの存在意義を表す。

### 2.先行研究

先行研究として、次の項目に関する研究を前提とする。

- (1) 四元正弘 (2012) 「若者の車離れ」に関する現状分析と打開可能性について
- (2) 藤村俊夫 (2014) 若者に「クルマづくり」の素晴らしさを伝えるについて
- (3) 野呂義久 (2014) 若者のクルマへの興味・購買意欲を高める一考察について

### 3.現状分析

若者の車離れが進行していると言われていたが、実際にどのくらい減少傾向にあることは下記のとおりである。

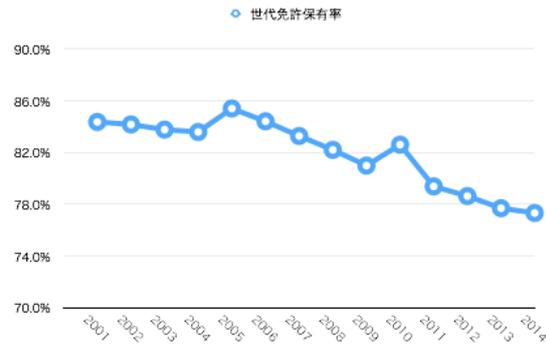


図1 20~24歳の自動車運転免許保有率の推移

(出典) 自交総連と警察庁の運転免許統計 (2015)

表1 階級別運転免許保有率の推移(全国)

| 年      | 1991 | 1996 | 2001 | 2006 | 2011 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 20歳未満  | 19.6 | 17.7 | 18.6 | 18.2 | 16.4 |
| 20~29歳 | 84.8 | 85.6 | 85.5 | 85.5 | 81.8 |
| 30~39歳 | 83.9 | 89.6 | 92.8 | 94.2 | 90.4 |
| 40~49歳 | 72.0 | 79.6 | 86.4 | 91.0 | 95.5 |
| 50~59歳 | 51.8 | 63.0 | 73.9 | 80.7 | 83.8 |
| 60~69歳 | 32.2 | 41.6 | 51.5 | 62.2 | 72.7 |
| 70歳以上  | 8.9  | 15.0 | 21.3 | 27.0 | 33.9 |

(出典) 警察庁「運転免許統計」より国土交通省作成 (2011)

表2 年齢階級別運転免許保有率の推移(東京都)

| 年      | 1991 | 1996 | 2001 | 2006 | 2011 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 20歳未満  | 11.9 | 8.7  | 8.7  | 8.0  | 7.1  |
| 20~29歳 | 74.2 | 71.6 | 67.6 | 67.7 | 63.5 |
| 30~39歳 | 74.6 | 83.5 | 89.1 | 89.3 | 82.8 |
| 40~49歳 | 61.8 | 68.7 | 76.3 | 85.5 | 89.3 |
| 50~59歳 | 47.6 | 53.5 | 63.2 | 69.8 | 76.2 |
| 60~69歳 | 31.2 | 39.0 | 46.5 | 51.9 | 60.8 |
| 70歳以上  | 9.1  | 14.5 | 18.6 | 21.9 | 24.8 |

(出典) 警察庁「運転免許統計」より国土交通省作成 (2011)

#### 4.問題点の抽出

(1)図1のグラフデータを見ると、若者の運転免許率が著しく低下していることがわかる。

「ローンが払える自信が無い」、「維持費を払える自信が無い」という理由で車から離れていく若者がいる。

(2)東京都においても、表2を見ると20代で1991年に74.2%であった免許保有率が2011年には63.5%まで減少している。特に、東京都都市部では電車やバス等の公共交通機関が充実していることから自家用車がなくても移動ができることや、自動車を保有した場合に駐車場の確保が難しい等が原因と考えられる。

#### 5.対応策

(1)都市部で、車の魅力や買い方についての講演会や質問会を開き、若者に車に対しての不安を取り除いてもらう。

(2)独り者やマニアに都心部でスポーツカーのドライブを楽しんでもらう。

(3)カーシェアリング（レンタカー）で、低価格で乗ることができ、乗り捨てできるシステムを導入する。

#### 6.検証方法

本研究では先行事例を用いてケーススタディ方式を前提として検証し、事業シミュレーションを行い、統計分析によって検証をする。

#### 7.おわりに

本研究では、スポーツカーが人々の生活にどのような影響を与えるのかを検討した。今回の最大の問題点を挙げ、対応策として

カーシェアリングで、低価格で乗ることができ、乗り捨てできるシステムを導入することを提案し、検証を行った。残された課題を用いて今後検証を進める所存である。

#### 8.参考文献

(1) 四元正弘 (2012) 「若者の車離れ」に関する現状分析と打開可能性について

<http://www.iatss.or.jp/common/pdf/publication/iatss-review/37-2-05.pdf>

(2) 藤村俊夫 (2014) 若者に「クルマづくり」の素晴らしさを伝えるについて

[http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/jamagazine\\_pdf/201403.pdf](http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/jamagazine_pdf/201403.pdf)

(3) 野呂義久 (2014) 若者のクルマへの興味・購買意欲を高める一考察について

[http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/jamagazine\\_pdf/201403.pdf](http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/jamagazine_pdf/201403.pdf)

(4)国土交通省 自動車利用の動向(2011)

<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h24/hakusho/h25/html/n1232000.html>

(5)警察庁 自動車教習所のマーケットを調べてみた(2015)

<http://blog.livedoor.jp/dogandchopsticks/archives/52757028.html>

(6)横山利夫 日本の若者の車離れについて(2009)

<http://www.iatss.or.jp/common/pdf/publication/iatss-review/34-2-rondan.pdf>

(7)佃義夫 若者の車離れ(2017)

<http://www.jada.or.jp/contents/img/ef4aad9c75fcb939ffd0ad64e716c98d.pdf>