

## 地方大学生における自動車の保有と意義

Car ownership and its significance among local university students

羽田 司・大町隼豊・小林海翔・杉山 翼

### I. はじめに

本研究では、山口県周南市にある四年制大学で実施した自動車の利用に関するアンケート調査を分析する。その結果から、地方大学に通学する若者における自動車保有の実態や、自動車を保有することへの意義を考察することを目的とする。

自動車の保有に関する研究は、1970年代から1980年代にかけて多くの蓄積がなされた。そのなかで、自動車の保有と地域の特性、あるいは、個人や世帯の属性との関係の分析が進められてきた（芦沢，1979；鹿島ほか，1980）。また、自動車の複数保有に関しても検討されている（森地ほか，1984）。自動車が日本社会に急速に普及した時代であり、こうした社会的背景が自動車の保有に関する研究を促した。

その後、2000年代になると若年層、特に大学生を被調査者とした自動車の保有や、自動車に対する意識調査が増加する。この頃になると、「若年層のクルマ離れ」が社会的な問題とされはじめる。

松木・室町（2013）は、大学生の過去の交通手段利用履歴が、将来の自動車購入に対する意識に影響することを明らかにしている。そのなかで、中学時や高校時において自転車を通学手段としていた学生では自動車の購入意識が高く、鉄道を利用していた学生では意識が低いことを指摘している。

また、鈴木・榎原（2014）は、自動車を運転できる環境にあるがあえて利用しない積極的自動車非利用者と、自動車を利用したいが利用できない状況にある消極的自動車非利用者がいると仮定した。そのうえで、消極的な自動車非利用者の集団として地方大学に通学する学生を取り上げて検証を進めている。その結果、留意は必要なものの消極的自動車非利用者は自動車利用者と比較して

地域愛着、主観的幸福感、地域の地理認知の水準がいずれも低いことを明らかにした。

松木・室町（2013）のように、大学生における自動車の保有に関する直接的な研究がある一方、鈴木・榊原（2014）のような、地方大学生の自動車保有の有無と地域愛着に関する研究など、地方が抱える若年層流出問題といった他の社会問題も射程に入れた研究もおこなわれている。

他方、環境問題も重要課題となる近年では、過度な自動車の普及を抑制し、環境への負荷の少ない移動手段として自転車への注目が高まっている。こうした、自転車と自動車との関係について検討した竹腰ほか（2002）は、自転車から自動車へ利用の転換に係る要因を分析し、距離や地形などの「移動制約」、自動車に対する費用負担に関わる「財政面」、生まれ育った都市の交通環境により形成される「習慣性」や「嗜好性」があるとした。

上述のように、2000年代以降、大学生を対象とした自動車の保有に係る研究は、自動車の保有に関する直接的な研究はもとより、地方が抱える若者に関連する他の問題や、代替交通も視野に入れた研究が行われ、その研究の幅は広がりを見せる。しかし、大学生を対象とした自動車の保有実態や自動車に対する認識や意義について検討した研究の蓄積は十分とは言えない。芦沢（1979）で指摘されたように、自動車の保有には都市構造や地域の特徴が影響することから多くの事例を積み重ねることが必要である。

そこで、以下の章では後述の手順に従って分析を進め、大学生における自動車の保有に関する研究の蓄積に努めたい。IIでは、警察庁交通局運転免許課がまとめる運転免許統計および国勢調査から、運転免許保有の推移や世代による運転免許の保有状況について検討し、大学生世代の運転免許の保有の特徴を述べる。IIIでは、アンケート調査の結果をもとに、地方大学に通う大学生の運転免許や自動車の保有実態、自動車の価値や嗜好についてまとめる。IVは、これまでの結果を踏まえ、地方大学生における自動車の保有状況や自動車を保有することの意義を考察し、地方大学生に自動車の保有を促すうえで考慮すべき点について若干の提言を述べる。

なお、被調査者である学生が通学する大学は、山口県周南市に立地する。人口約14万人の当該市は、瀬戸内海に面しており、臨海部には周南コンビナートが広がる。一方、周南市は広い中山間地域も有している。中心市街地は、周南コンビナートの広がる臨海部の扇状地に位置する。山陽新幹線や山陽本線が停車する徳山駅が中心市街地に立地している。しかし、ロードサイド型店舗が国道2号線を中心に展開しており、駅前商店街ではデパートの撤退や空き店舗が散見される。被調査者の通学する大学は、山地を整地して作られた住宅街の一角にあり、中心市街地からは外れている。このように、周南市の大学に通学する学生は通学や日常生活を送る上でも自動車を保有することに優位性があると言える。

## II. 大学生世代の運転免許保有者の実状

### 1. 運転免許保有者の推移

日本の高度経済成長とともに、1960年代になると自動車が全国的に普及した。それとともに、運転免許の保有者数も増加していくこととなった。

1970年の運転免許保有者は2,645万人っており、総人口に占めるその割合は25.3%であった(図1)。1990年には、6,091万人、総人口に占める運転免許保有者割合は49.3%に達し、日本国民の2人に1人が運転免許を保有するようになった。2005年まで運転免許保有者および、総人口に占める運転免許保有者割合の増大は顕著であった。しかし、2010年以降の運転免許保有者数は8,100~8,200万人程度、総人口に占める運転免許保有者割合は63~65%程度で推移している。2020年は、8,199万人、65.0%となっている。

なお、運転免許の保有が可能となる16歳以上の2020年における人口は1.1億人である。この数値から、運転免許保有が可能な人口に占める運転免許保有者割合を算出すると74.5%となった。

### 2. 大学生世代の運転免許保有者

年齢区分および男女別に運転免許の保有に関して検討するため、図2を作成した。すべての年齢区分において、男性の方が女性に比べて運転免許保有数が

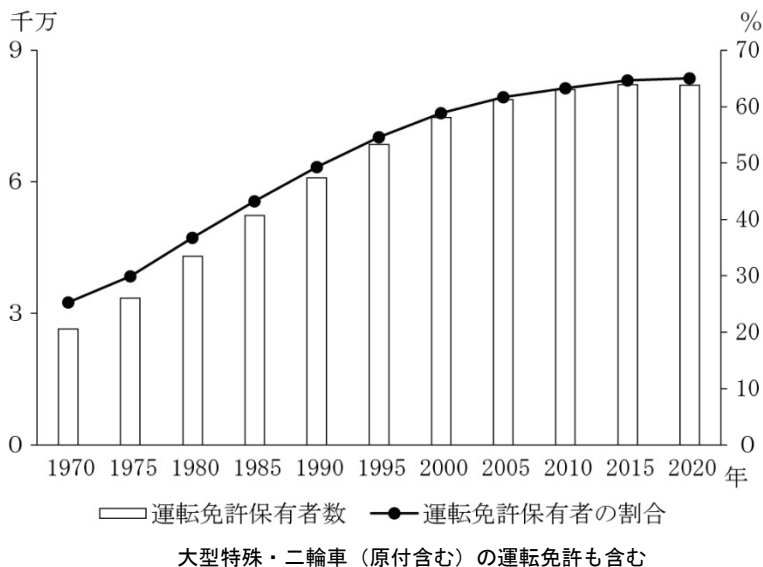


図1 運転免許保有者数および総人口に占める運転免許保有者割合  
(1970～2020年)  
(運転免許統計および国勢調査により作成)

多くなっている。最も運転免許の保有者数が多いのは、男女ともに45～49歳であった。当該年齢区分における男性の運転免許保有者数は479.8万人、女性のそれは443.6万人となる。

大学生世代を含む16～19歳および20～24歳の年齢区分では、後者の年齢区分になると大幅に運転免許保有者数が増加する。16～19歳が49.6万人なのに対し、20～24歳では252.7万人となる。

各年齢区分人口における運転免許保有者割合では、男性は25～29歳から70～74歳にかけて90%以上の値を示す。50～54歳で最大値となり、99.1%が運転免許を保有する。一方、女性は男性に比べて運転免許保有者割合は小さい。45～49歳が最大となり92.7%となっている。また、70歳代の男性と女性では、運転免許保有者割合に大幅な差異がみられるのも特徴的である。

大学生世代を含む16～19歳および20～24歳の年齢区分について検討してみる。男性の方が女性に比べて運転免許保有者割合が大きいのは、他の年齢区分と同様である。また、16～19歳に比して20～24歳になると運転免許保有者割合が大幅に大きくなっている。男性における16～19歳では21.26%であるのが、20～24歳になると83.7%となる。女性における16～19歳では16.2%であるのが、20～24歳になると73.3%となっている。

16～19歳について各年齢における運転免許保有者数を示すと、16歳が16,036人、17歳が38,328人、18歳が185,940人、19歳が613,825人となる。18歳になると、原動機付自転車の運転免許だけでなく自動車運転免許の保有が可能

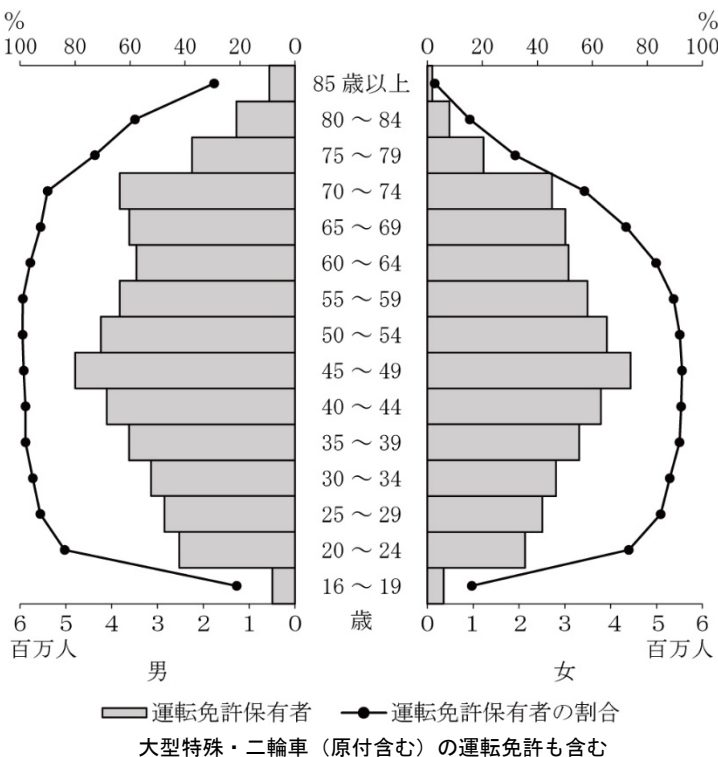


図2 年齢区分別の運転免許保有者数およびその割合（2020年）  
（運転免許統計および国勢調査により作成）

となる。また、高校を卒業し、社会人あるいは高等教育機関へ進学する19歳になると運転免許の保有者数が大幅に増加している。

### Ⅲ. 地方大学生の自動車の保有状況と認識

#### 1. アンケート調査の概要および運転免許保有の状況

アンケート調査は2021年5月13日～5月25日にかけて実施した。調査した大学の総学生数は986人であり、そのうち242人から有効な回答を得ることができた。総学生数に占める有効回答率は24.5%となる。

学年別および男女別の回答状況は、1年生が34人（男性29人：女性5人）、2年生が87人（男性58人：女性28人：無回答1人）、3年生が75人（男性50人：女性24人：無回答1人）、4年生が46人（男性29人：女性17人）である。2年生による回答が最多となり、3年生、4年生、1年生と回答数が少なくなった。男性による回答が全学年で多くなっている。アンケートを実施した大学における学生の男女比は7：3であることを考慮すると、妥当な回答状況といえる。

図3には学年別にみた運転免許の保有状況を示した。上級学年ほど運転免許を保有する割合が大きくなる。1年生では38.2%なのに対し、2年生は56.3%、3年生は74.7%、4年生は76.1%であった。これに2021年度中に運転免許を取得予定と回答した割合を加えると、1年生では58.8%なのに対し、2年生は69.0%、3年生は85.3%、4年生は84.8%となる。

男女別で検討すると、男性は64.5%が運転免許を保有している。2021年度中に運転免許を取得予定と回答した人数を合わせると79.5%となった。一方、女性は60.8%が運転免許を保有し、2021年度中に運転免許を取得予定と回答した人数を加えると67.6%となった。当該大学においても、男性の方が女性に比べて運転免許の保有割合が大きくなる結果となった。

#### 2. 自動車保有の状況

当該大学に通学する学生における自動車の保有状況を図4に示した。1年生

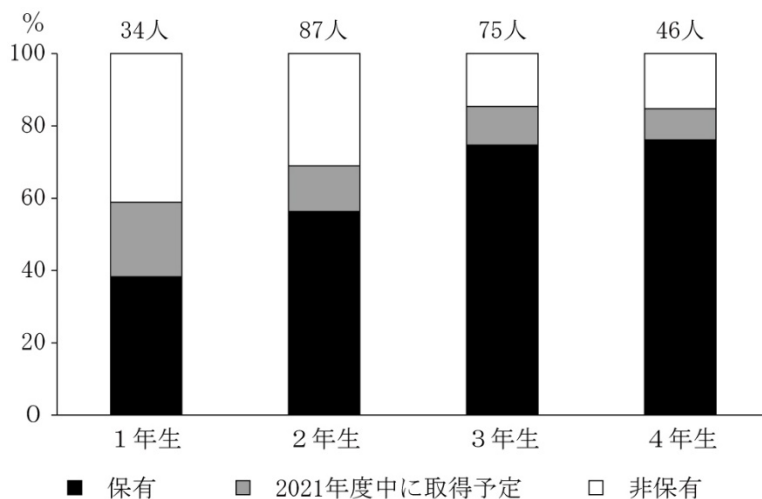


図3 学年別の運転免許保有（2021年）

（アンケート調査により作成）

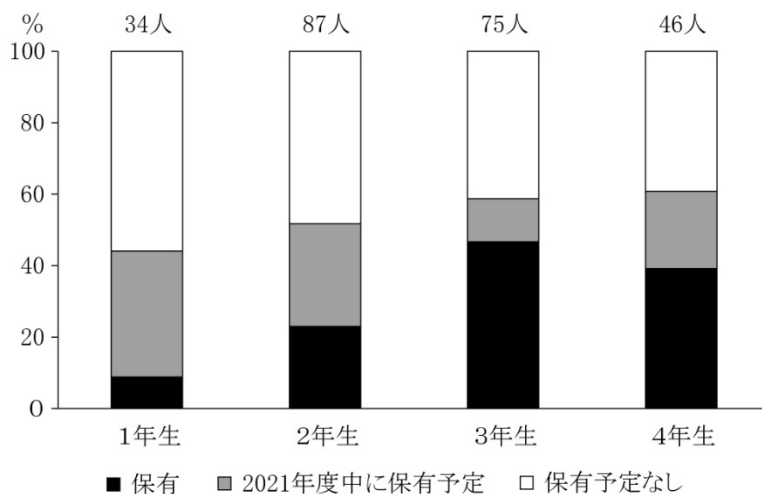


図4 学年別の自動車保有（2021年）

（アンケート調査により作成）

の8.8%、2年生の23.0%、3年生の46.7%、4年生の39.1%が自動車を保有している。アンケートの回答者全体では31.4%が自動車を保有していた。2021年度中に自動車を保有する予定と回答した学生まで合わせると54.5%に達する。

一方、学生のうちは自動車を保有する予定がないと回答した割合は、1年生で55.9%、2年生で48.3%、3年生で41.3%、4年生で39.1%となる。上級学年になるにつれてその割合は小さくなっている。

図3および図4より、すべての学年において運転免許の保有者割合に対して自動車の保有者割合が小さい。そこで、自動車の保有を阻害する最大の要因について検討した(図5)。購入資金を阻害要因として挙げる学生が最多となり、その割合は29.3%となった。また、維持費を阻害要因として挙げる学生が14.0%おり、経済的な要因を理由に自動車の保有に至っていない学生が43.3%であった。

他方、既に自動車を保有していたり、自由に使用できる自動車があったりする学生が21.9%と大きい。加えて、原動機付自転車やバイクを保有している割合が7.0%であり、自動車または代替の移手段が確保されている学生も多い。

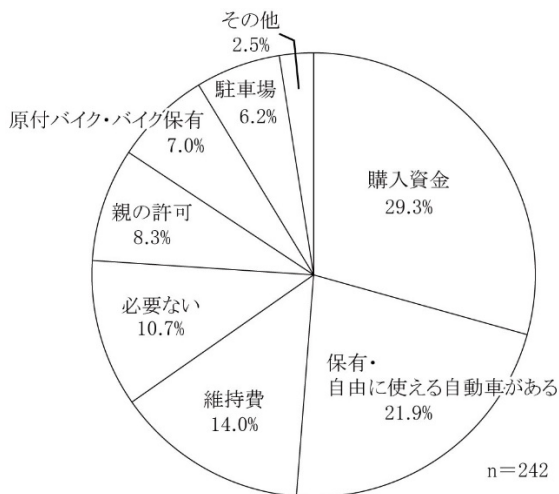


図5 自動車の保有を阻害する要因(2021年)

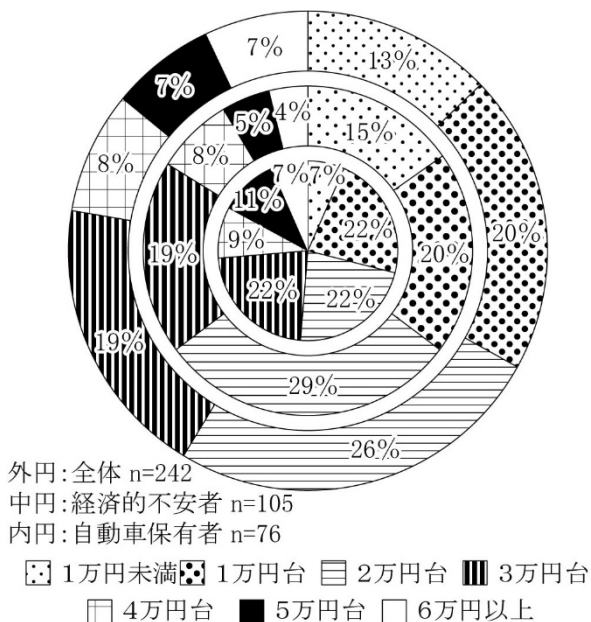
(アンケート調査により作成)



なお、そもそも自動車の必要性を感じていない学生が10.7%、親の許可が取れないことを理由にする学生が8.3%、駐車場を確保できない学生が6.2%であった。その他では、自動車学校に通う時間や費用がないことや、自動車を運転することに自信がないことなどを要因として挙げる学生がみられた。

自動車を保有する最大の阻害要因として経済面が挙げられたことから、学生の経済状況について検討する（図6）。大学生が自由に使える月額として2万円台が最多となった。全体の26%の学生が該当する。続いて、1万円台が20%、3万円台が19%となり、1～3万円台で65%を占めた。

自動車の保有を阻害する要因として、購入資金または維持費と回答した学生を経済的不安者としてまとめ、その集団が自由に使える月額についても検討を



生活を維持するうえで必要な経費を除いた金額。ただし、自動車に関わる経費がある場合は自由に使える月額に含める。

図6 大学生が自由に使える月額（2021年）  
（アンケート調査により作成）

加えた。全体に比べ、1万円未満と回答した学生の割合（15%）が大きくなり、5万円台（5%）や6万円以上（4%）と回答した学生の割合が小さくなった。1～3万円台と回答した割合は68%となっており、全体の傾向と同様にこの金額帯が大勢を占めた。

一方、自動車を保有する学生が自由に使える月額をみると、1万円未満と回答した学生の割合（7%）が小さくなり、5万円台（11%）や6万円以上（7%）と回答した学生の割合が大きくなる。しかし、1～3万円台と回答する学生の割合が66%となっており、全体や経済的不安者と同様にこの金額帯が大勢を占めることとなった。

### 3. 自動車に対する認識

地方の大学に通う大学生にとっての自動車の価値や、どのような自動車を嗜好しているのかを分析するため図7を作成した。全体としては、自動車に対する価値は単なる移動手段と考えている学生が多く、軽自動車を嗜好する学生が最多となっている。単なる移動手段と回答した学生は124人、軽自動車を嗜好する学生は95人となった。自動車に対する価値としては、日常品（65人）、趣味（25人）、贅沢品（21人）、社会的地位の象徴（7人）と続く。自動車に対する嗜好では、5人乗り（63人）、価格を重視する（55人）、保有しない（19人）、6人乗り以上（7人）、スポーツカー（2人）、2人乗り（1人）と続いた。

単なる移動手段と回答した学生は、価格重視や保有しない、2人乗り、軽自動車と回答した学生が比較的多くみられ、自動車へのこだわりは強くない傾向にある。一方、普通自動車にしては乗車人数の多い6人乗り以上を嗜好する学生や、スポーツカーを嗜好する学生では、自動車を趣味として考える学生の割合が高く、自動車へのこだわりが強い傾向にある。

他方、山口県内を観光するとした場合に利用する交通手段に関して回答を得ている（図8）。128人が自動車を利用すると回答しており、全体の52.9%となった。続いて多いのが公共交通機関であり73人（30.2%）である。自動車と公共交通機関の間には大差があり、山口県内を観光するうえで自動車が欠かせな

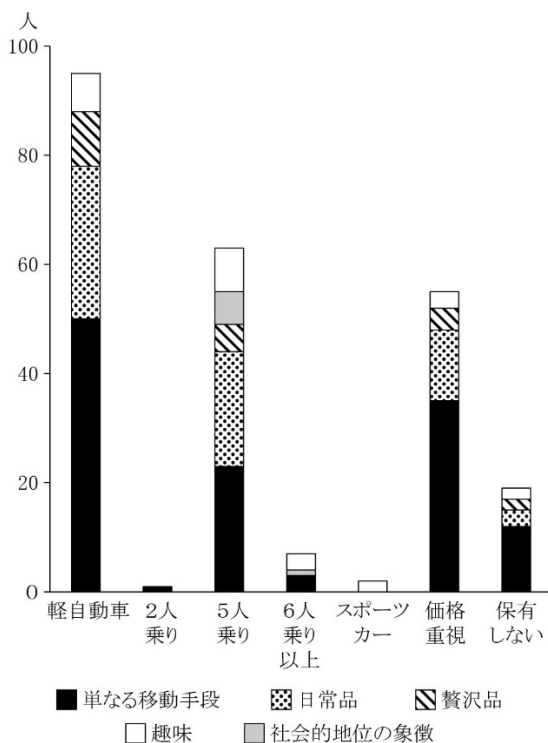


図7 大学生による自動車に対する嗜好と価値（2021年）  
（アンケート調査により作成）

い交通手段となっている。

運転免許の保有状況と当該項目について関係をみると、運転免許を保有する学生ほど自動車を利用すると回答した割合が大きく、運転免許を保有しない学生ほど公共交通機関を利用すると回答した割合が大きくなった。ただし、運転免許を保有しないと回答した学生でも、28.8%の学生は自動車を利用すると回答していることは看過できない。こうした運転免許を保有しない学生は友人や家族などが運転する自動車を利用して観光している。

本アンケートでは、観光時の自動車利用の実態と合わせて、観光時に自動車

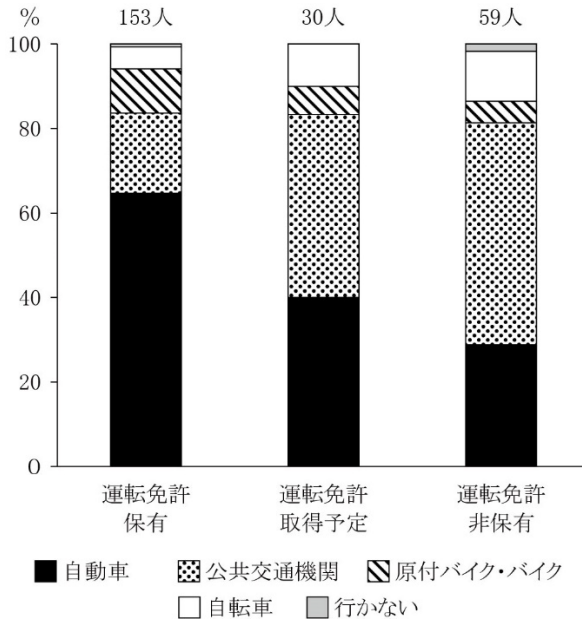


図8 山口県の観光時に利用する交通手段（2021年）  
（アンケート調査により作成）

を利用に対する認識について検討するため、「自動車を利用して観光することに魅力を感じるか」の質問項目も設けた。当該項目への回答では、自動車を利用して観光することに魅力を感じる学生は、242人中210人おり、全体の86.8%となっていた。観光時における自動車の利用実態よりも、自動車を利用して観光することに魅力を感じている学生が多い結果となった。

#### IV. 地方大学生における自動車の保有と意義～おわりにかえて～

本研究では、地方大学生における自動車の保有実態や、自動車を保有することへの意義を考察することを目的に、山口県周南市にある四年制大学の学生に実施したアンケート調査を中心に検討してきた。

日本では、社会人や高等教育機関で就学する者が増える19歳になると、大幅に運転免許の保有者が増加する。20歳代前半では、男性で8割以上、女性で7割以上が運転免許を保有するようになっている。他の世代では9割を超えることを考慮すると高い保有率とは言えない。しかし、若者に自動車を運転できない者が多いかと言われるれば些か違うであろう。

一方、自動車の保有に関しては、都会に比べれば交通の利便性の劣る地方の大学生であっても3割程度の保有に過ぎなかった。保有するうえで最大の障壁となっているのは、経済面を理由としている学生が多かった。1980年代末～1990年代初頭には、多くの大学生が自動車を保有することを趣味や社会的地位の象徴とした。しかし、現代の大学生における自動車の価値は、単なる移動手段や日用品となっている。したがって、現代の大学生は経済的に逼迫するなか、自動車を保有する意義はないようである。

他方、自動車を保有する学生と自動車を保有することに経済的に不安を持つ学生との自由に使える月額を検討すると、どちらの集団も1万円台から3万円台と回答する学生が多い結果となった。この結果から、必ずしも自動車を保有する学生は、経済的に余裕があるわけではないことが分かった。しかし、今回のアンケートの分析では、同様の経済状況にあっても自動車を保有する学生と保有しない学生に分かれる要因に関しては検討がおよばなかった。これに関しては今後の課題としたい。

アンケート調査を実施した山口県では観光地が点在しており、観光をするうえで交通手段として自動車は有用な手段となっている。これは、運転免許の保有の有無に関係なく大学生の大多数が感じていた。山口県に限ったことではなく、都会に比べれば交通の利便性が劣る地方ならば、大学生の多くは観光における交通手段としての自動車の有用性は認識しているだろう。

今後、大学生世代に自動車の保有を促していくためには、日常的に利用する交通手段として、公共交通機関にはない自動車の魅力を伝えていくことが求められる。また、地方での観光における自動車の有用性への認識は高い状況にあることも加味するべきであろう。近年では、大学生を対象にした低廉な長期レ

ンタカーサービスなどもみられるようになっている。大学生たちには、こうしたサービスを利用しながら、移動や時間の制約から解放され自由に多様な体験をしてもらいたい。そうした体験を経たうえで、自分だけの自動車を保有する意義について導き出してほしい。

#### 【謝辞】

本稿は、徳山大学経済学部で2021年度に開講された専門ゼミⅠ（羽田ゼミ）によって収集したデータに基づいている。データの整理においても専門ゼミⅠ（羽田ゼミ）のゼミ生の協力を得た。なお、専門ゼミⅠ（羽田ゼミ）では、ホンダカーズ光東さまのご協力をいただきながらデータの収集を行った。末筆ながら以上を記して感謝申し上げます。

#### 【参考資料】

- ・ 芦沢哲蔵（1979）「自動車保有率と都市構造との関係についての研究」『第14回日本都市計画学会学術研究論文集』14巻，公益社団法人日本都市計画学会，pp.205-210.
- ・ 鹿島 茂・本多 均・森 浩（1980）「乗用車保有構造の分析」『第15回日本都市計画学会学術研究論文集』15巻，公益社団法人日本都市計画学会，pp.403-408.
- ・ 警察庁交通局運転免許課「運転免許統計 令和2年版」,警察庁ウェブサイト, <https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html> (2022年3月31日閲覧).
- ・ 鈴木春菜・榊原弘之（2014）「地方郊外型キャンパスにおける大学生の移動格差の諸影響についての考察」『都市計画論文集』49巻1号，公益社団法人日本都市計画学会，pp.53-58.
- ・ 総務省統計局「国勢調査」, e-Stat 政府統計の総合窓口, <https://www.e-stat.go.jp/> (2022年3月31日閲覧).
- ・ 竹腰祥紀・古池弘隆・森本章倫（2002）「自転車から自動車への利用転換期における移行要因に関する研究」『土木計画学研究・論文集』19巻3号，土木計画学研究委員会，pp.415-421.
- ・ 松木智洋・室町泰徳（2013）「交通手段利用履歴が大学生の将来の車購入に対する意識に与える影響に関する研究」『都市計画論文集』48巻3号，公益社団法人日本都市計画学会，pp.441-446.
- ・ 森地 茂・田村 亨・屋井鉄雄・金 利昭（1984）「乗用車の保有及び利用構造分析」『第19回日本都市計画学会学術研究論文集』19巻，公益社団法人日本都市計画学会，pp.49-54.