

# 関東圏ゴルフ場に於ける乗用カート車とバッテリー事情

---

## I、調査対象ゴルフ場

	都、県	コース数
1	東京都	20
2	神奈川県	52
3	静岡県	87
4	埼玉県	85
5	千葉県	151
6	茨城県	115
7	栃木県	123
8	群馬県	72
9	新潟県	42
10	福島県	41
11	山梨県	41
12	長野県	70
	合 計	899

上記東日本エリアに於けるゴルフ場の乗用カート使用状況について、2016年5月初旬より2017年5月末までの約1年間調査し、回答を得られたコースは上記の通りである。この度の調査目的は、1990年代に入り急速に普及して来た乗用カートが、現在どのような状況にあり、そしてどのような傾向を内在しているのかを把握する為である。この調査により、現在のゴルフ場に於けるラウンドスタイルが、より明確にされるものと思われる。

調査自体は昨年5月末に終了しており、発表までに約半年の時間を経過した。この時間の経過が、当資料の価値的側面を毀損するものでは無いと考えられる為、数値化した資料を多くのゴルフ関係者にご活用頂けるものとする。

ところで神奈川県の大塚カントリー倶楽部では、東コース18ホールと西コース18ホールに於いて、カートの使用内容が異なっている。当資料ではこのような場合、2コースとカウントしている。

## II、カートの使用状況

カートは大別すると2種類と言え、乗用カートかそれ以外かに大別される。その概要は下記

の通り。

- 1、 乗用カート無 73 コース
- 2、 乗用カート使用 826 コース

約 92%のコースで乗用カートを使用している事になり、＜ゴルフ場は乗用カート＞これが当然の様になっている。1990 年代後半からゴルフを始めた方にとって、ゴルフは乗用カートでプレーするものと言うのが、今や常識になっているものと思われる。

上記資料にて乗用カート無へ分類した中には、セグウェイを使用しているゴルフ場が、2ヶ所存在した。

### Ⅲ、乗用カート無の地域分布

乗用カートを使用していないコースの地域分布は下記の通り。乗用カートを使用していないゴルフ場に於けるカートは、大きく分けて次の 3 種類である。

- 1、一人用手引きカート
- 2、電動手押しカート
- 3、無人の電磁誘導カート

	調査都県	調査対象コース	乗用カート無	カート無割合 %
1	東京都	20	6	0.300
2	神奈川県	52	8	0.153
3	静岡県	87	1	0.011
4	埼玉県	85	15	0.176
5	千葉県	151	16	0.105
6	茨城県	115	14	0.121
7	栃木県	123	4	0.032
8	群馬県	72	0	0.000
9	新潟県	42	2	0.047
10	福島県	41	0	0.000
11	山梨県	41	2	0.048
12	長野県	70	5	0.071
	合計	899	73	0.081

上記 1 の一人用手引きカートは、河川敷コースで使用されており、2 の電動手押しカートは、キャディ付きのいわゆる名門コースが主流である。3 の無人の電磁誘導カートは、キャディバッグのみを載せたカートを、キャディ及びプレーヤーによるリモコン操作で、決められたコー

ス内ルートを移動させるものである。

上記資料で即座に目に付くのは、埼玉県、千葉県、茨城県の3県で乗用カート使用コースの少なさである。全体の数から占める割合を見た場合、いわゆる首都圏と言われる東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県に使用しないゴルフ場が多く含まれている事を理解できる。

#### IV、自走式或いは電磁誘導式による乗用カート分類

乗用カートを使用している 826 コースの中で、自走式か或いは電磁誘導式かを見て行くと、結果は下記の様な内容となった。

	調査都県	調査対象コース	自走式	電磁誘導式	併用
1	東京都	14	1	12	1
2	神奈川県	44	8	35	1
3	静岡県	86	16	66	4
4	埼玉県	70	34	36	0
5	千葉県	135	59	75	1
6	茨城県	101	61	40	0
7	栃木県	119	66	52	1
8	群馬県	72	44	28	0
9	新潟県	40	19	20	1
10	福島県	41	22	19	0
11	山梨県	39	10	29	0
12	長野県	65	25	34	6
	合計	826	365	446	15

半数以上のコースで、電磁誘導式カートが採用されているものの、自走式との差は極端ではない。それではこの両者の違い、メリットとデメリットはどの様なものであろうか。

自走式は導入コストも安価で済み、プレーヤーへの集客アピールにもつながると言うメリットが有る反面、フェアウエーが傷みやすく事故の確率も高くなる。特に 2016 年に静岡県と長野県で起きた死亡事故は、未だ記憶に新しいところと言える。

電磁誘導式は自走式に比べ、誘導道路の整備など費用面でコスト高になるものの、安全面ではこれに勝るものはない。

平坦なホールの連続で山坂が無ければ、自走式カートで問題ないと思われるも、アップダウンの激しいコースでは必然的に電磁誘導式カートが求められて来る。今後プレーヤーの高齢化が更に高まって行き、自動車免許返納プレーヤーが増大していく事を考慮するならば、電磁誘導

式カートへ切り替えて行くコースが、徐々に増えて行く様に思われる。

## V、ガソリン或いはバッテリー方式の分類

乗用カートを使用している 826 コースの中で、ガソリンか或いはバッテリー仕様かを見て行くと、結果は下記の様な内容となった。

	調査都県	調査対象コース	ガソリン	バッテリー	併用
1	東京都	14	3	11	0
2	神奈川県	44	22	20	2
3	静岡県	86	41	39	6
4	埼玉県	70	35	35	0
5	千葉県	135	62	62	11
6	茨城県	101	59	30	12
7	栃木県	119	74	33	12
8	群馬県	72	39	26	7
9	新潟県	40	23	13	4
10	福島県	41	24	16	1
11	山梨県	39	22	15	2
12	長野県	65	31	29	5
	合計	826	435	329	62

上記資料で分かる様に、ガソリン仕様のカートを使用しているコースが、バッテリーよりも 100 件ほど多い。これはガソリン仕様車の方が、メンテナンス費用が安上がりだからと言える。

バッテリー仕様車の致命的な点は、ほぼ 3 年に一度行わなければ成らないバッテリーの交換である。18 ホールコースであれば、55 台から 60 台のカートを保有しており、その台数分のバッテリーを交換した場合の費用は、500 万円から 700 万円ほど見込まれる。年間の粗利から毎年 200 万円ほどを、3 年間プールしなければ成らない数字だ。

1 年間調査して来た中で、バッテリーからガソリン仕様車へ変更して行く予定との声を、管理者より聞く機会が多かったが、逆のパターンはほとんど無かったと思われる。この様な声或いは傾向は、正しくバッテリーの寿命を嫌気してのものであり、ある意味これは耐用年数が長く、総重量が軽く、そして安価なバッテリーを求められている市場の声と言えなくもない。カート問題の大きな課題は、ここが本丸になっている。

## VI、この度の調査を振り返り

この度の調査を振り返り 92%\_826 コースが、乗用カートを使用している現状に付いて認識出来た。かつて4 バッグを載せた手押しの電動カートが主流だった時代を経て、今まさしく主流は乗用カートであり、手押しから乗用カートへの傾向は、プレーヤーの高齢化が進むと共に更に加速して行く様に思える。

乗用カートを使用してのラウンドスタイルが現代ゴルフの主流である事は、感覚的に理解出来ていたものの、それを数値化して明確にした点に、今調査の意義があったと言える。更にこの調査を通じて見えて来た、カートを管理するゴルフ場側の問題点は、バッテリーにある事も明らかになった。

国内に於ける市民生活での動きは脱化石燃料であり、この問題は大きな社会テーマでもある。しかしながら一部ゴルフ場では、化石燃料を求める回帰傾向がみられる。この動きを一過性とするならば、安価で良質なバッテリーの供給が、ゴルフ業界にとって不可欠と言えるのでは無いだろうか。

この度の調査が、多くのゴルフ関係者にとって参考資料となり得るならば、これほどの幸せは無い。

2018年1月8日

タクト株式会社

大野良夫\_080-5031-5210