

# 大学生の車に対する意識について

## ～車を「趣味」とする時代から「必需品」とする現在への変遷～

清宮 大輝（文教大情報学部メディア表現学科）

### 1：序論

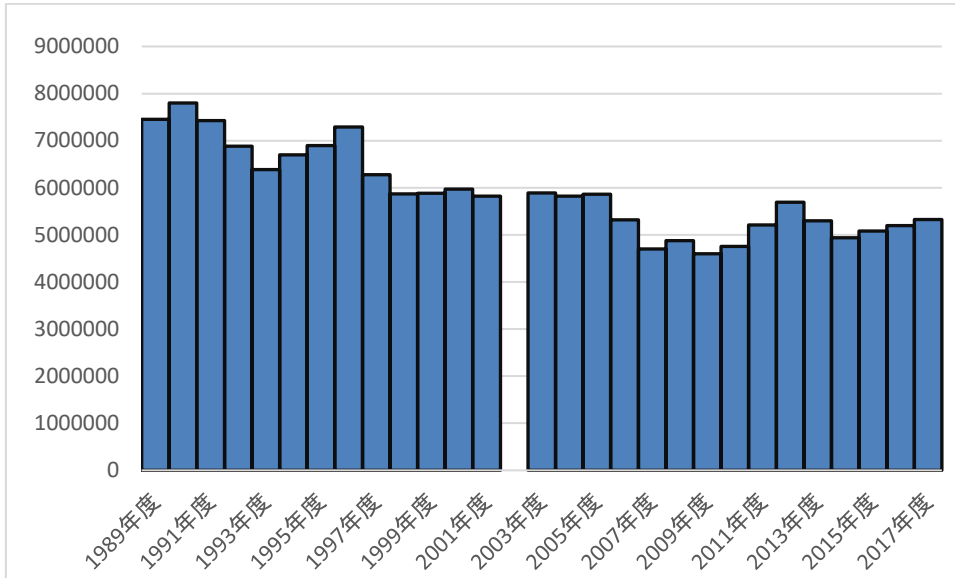
1970年代後半、1975年（昭和50年）1月に週刊少年ジャンプに連載が始まった漫画『サーキットの狼』をきっかけに当時の小学生を熱狂の渦に巻き込んだ「スーパーカーブーム」。スーパーカー消しゴムやスーパーカー下敷き、コカ・コーラやファンタの瓶の王冠の裏布タコレクションなどのグッズを子ども達がこぞって集め、テレビでも車の話題について取り上げ、車を題材にしたアニメも大流行した。その他にも、1977年ごろから全国各地で「スーパーカーショー」（展示会）などのイベントが開催されたり、日本産のスーパーカーである「童夢-零」が開発、販売。雑誌、写真集、大百科などの関連書籍も登場し、街中で実車が停まっていたらあっという間に人だかりができ写真を撮られ、排気音を収録したレコードまで発売される熱狂ぶり。遂にはスーパーカーのエンブレムを盗む事件が社会問題になったりもした。

その後1980年代末から1990年代の時代になると今度は日本のスポーツカー人気が高まった時代。若者が乗る車のほとんどがスポーツカーで、峠族やドリフト族が話題の中心となっていた「スポーツカーブーム」がやってきた。今、50歳前後の「クルマが好き」という人の多くが、学生時代当時にこのブームを体験している。

しかし、現在では「若者の車離れ」という単語を耳にして久しい。1991年3月から1993年10月までのバブル崩壊を境目に若者の心は車から離れていった・・・。

車が売れなくなった理由について「クルマはなぜ売れなくなったのか？ - ガリバー」の内容を見てみると、首都圏の転入・転出者が増加し、「自動車を買う必要性のない人口」が増えたことによる「環境的な変化」、車を単なる移動手段として割り切る、また、車を趣味・嗜好品ではなく生活必需品として捉えるような「意識の変化」。これら2つの変化を元にした「新規需要の低下」と「乗り換え需要の低下」が原因であるとの記述があった。

図1 2019/03/27 自動車需要台数の年別データ



※ (2002 年はカウント形式変更のためデータなし)

以上のデータを見て分かる通り日本国内の自動車の需要は多少の上下はあれど、緩やかに減り続けている。上述したような意識の変化に加え、「日本で車が売れない理由とは。背景や生活スタイルの変化について」に記載されているバブル崩壊による不況後の金銭状態の悪化や、それに伴う低所得低消費の生活スタイルへの変更も車離れの原因になっているのではないかと私は考えている。

さらに平成元年(1989年)に消費税の導入と共に自動車税制が改定され、いわゆる「3ナンバー」の車の維持費がよりかさむようになった。上述したバブル崩壊による不況、環境の変化に伴う意識の変化に加え、維持費の増加、平成12年(2000年)度排気ガス規制をきっかけに、スーパーカーやスポーツカーのような大排気量のハイパフォーマンスカーにとって向かい風の環境となったように感じる。

そのような環境の現在、上述したようにスーパーカーブーム、スポーツカーブームの時代と比べると、車に対する関心そのものが薄いように感じる。そこで現在の若者の車意識を調査するべく文教大学生へアンケート調査を行った。

## 2：本調査について

### 2-1：調査テーマ

大学生の車に対する意識の調査

### 2-2：調査時期

2020年12月22日～2020年12月26日

### 2-3：調査方法

「Google drive」を用いたオンライン調査

合計配布数 642 票

有効回答数 136 票 回収率 21.1%

### 2-4：調査対象

文教大学生全員からしたもの

### 2-5：主な調査項目

「回答者の属性」、「免許について」、「車の保有、購入について」、「車に対する知識」、「車種ごとの印象」

## 2-6：割り当て表

			学生数	割合	割り当て数	学生数/割り当て数の切り上げ	G列の切り下げ
湘南	情報	情報システム	1244	0.36	89.33	13.93	13
		情報社会					
		メディア表現					
	経営	経営	729	0.21	52.35		
	国際	観光	1106	0.32	79.42		
		理解					
健康栄養	管理栄養	425	0.12	30.52			
		合計	3504	0.42	251.63		
越谷	人間科学	人間科学	1715	0.35	122.46		
		心理					
		臨床心理					
	文学	英米語英米文学	1566	0.32	111.82		
		外国語					
		日本語日本語文学					
		中国語中国文学					
	教育	学校教育課程	1570	0.32	112.10		
心理教育課程							
		合計	4851		346.38		
					600		
		総合計	8355				

### 3：調査結果

#### 3-1：回答者の内訳

回答者の内訳は合計 136 人のうち男性が 49 人 (36.0%)、女性が 84 人(61.7%),無回答 2 人 (0.1%)

#### 3-2：免許の保有状況に関して

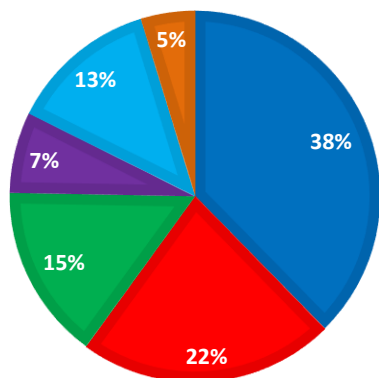
図2 免許の保有状況



免許の保有状況を回答してもらったところ、普通免許を所持していると答えた人は 40 人 (29.41%)、AT 限定免許を持っていると答えた人は 39 人 (28.68%) 原付限定の免許を持っていると答えた人は 1 人 (0.74%)、その他特殊免許を持っていると答えた人は 2 人 (1.47%)、免許を保有していないと答えた人は 47 人 (34.56%) 無回答が 7 人であった。これらのデータから分かる通り、文教大学生の半数以上が何かしらの免許を保有していることが分かった。

図3 免許を取得した理由について

- 取得が当たり前だと思っていた
- 運転がしたかった
- 運転できなければ生活に困る
- 将来使う予定がある
- 身分証明書として使う
- 身近な人に勧められた



また、免許を保有している人達へ「免許を取得した理由」についての回答の結果を見ると、有効回答数 85 人のうち「取得が当たり前だと思っていた」と答えた人が 32 人 (37.64%)、「運転がしたかった」と答えた人が 19 人 (22.35%)、「運転できなければ生活に困る」と答えた人が 13 人 (15.25%)、「将来使う予定がある」と答えた人は 6 人 (7.05%) 「身分証明書として使う」と答えた人が 11 人 (12.94%)、「身近な人に勧められた」と答えた人が 4 人 (4.70%)、図には表示されていないが「なんとなく」と答えた人が 1 人 (1.17%)。これらの結果から、免許取得には、ほぼ必ず何かしらの目的がある事が分かった。逆に言えば、理由もなく取得する事は希だという事だ。

反対に免許を持っていない人に対して「免許をこれまで保有しなかった理由」についての設問に対する回答としては、「金銭的な問題」と「機会、時間的な問題」が合計で 42 人中 20 人、「必要ないから」と答えた人が 15 人これらの結果から、免許を取得しない理由としては、そもそも取得する理由がないか、あったとしても金銭的、時間的な問題によって取得できないという問題があるという事が分かった。しかし、「今後免許を取得する予定がありますか？」という設問に対する回答では、回答数 47 人中 35 人が「取得する予定がある」と回答しているため、免許の取得に対しては前向きに考えている人が多いようだ。

図4 免許の保有状況と男女のクロス表

	普通免許を保有している	AT 限定免許を保有している	原付限定の免許	その他特殊免許を保有している	免許は保有していない
男	<b>△ 21(45.65%)</b>	10(21.73%)	0(0%)	0(0%)	15(32.64%)
女	<b>▼ 18(21.95%)</b>	29(35.26%)	1(1.21%)	2(2.43%)	32(39.02%)

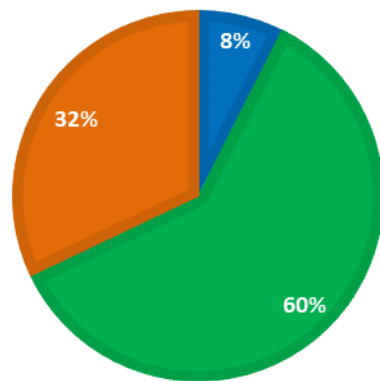
( $\chi^2=9.242$ , 自由度=4,  $p<.05$ )

男女別で免許保有状況に差がないか調べるためにクロス集計したところ、普通免許を所持している割合に有意な差が見られた。この結果から、男性は女性よりも普通免許を所有している割合が高い事が分かった。近年の自動車はAT車が圧倒的に多く、MT車は数を減らしつつあるという背景が関係しているのかもしれない。

### 3-3：車の保有に関して

図5 車の保有状況

- 車(マイカー)を保有している
- 家族と共有している(家族が保有している)
- 車は保有していない



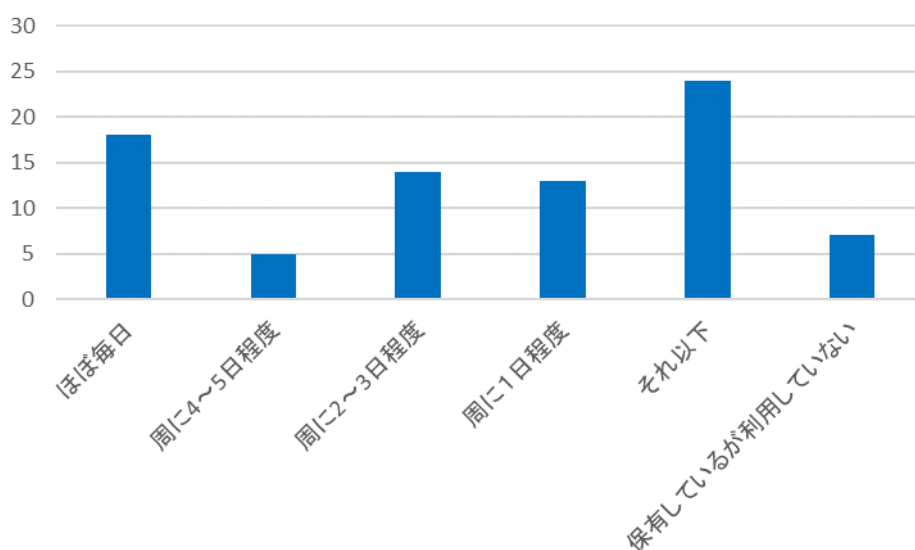
続いて文教大学生の車の保有状況について触れていく。有効回答数 136 人のうち、「車(マイカー)を保有している」と答えた人は 10 人 (7.35%)、「家族と共有している(家族が保有している)」と答えた人は 81 人 (59.55%)、「車は保有していない」と答えた人は 43 人 (31.61%)、無回答が 2 人 (1.47%) の結果となった。やはり大学在学中にマイカーを保有する割合は少なかった。家族を含めた保有率は 7 割ほど。

また、男女で保有状況に差がないかクロス集計を行ったが、有意な差は見られなかった。  
( $\chi^2=2.932$  自由度=2  $p>.05$ )

また、車を保有する上での不満点を自由回答の質問を用いた質問の回答でまとめてみると、様々な理由が見られたが、圧倒的に多かったのが、23人中12人が挙げた「金銭的な不満」だ。ガソリン代や保険料、維持費など様々なものがあったが、車を保有する上では金銭的な不満が貯まりやすい傾向があるようだ。

### 3-4：車の利用状況に関して

図7 車の利用頻度

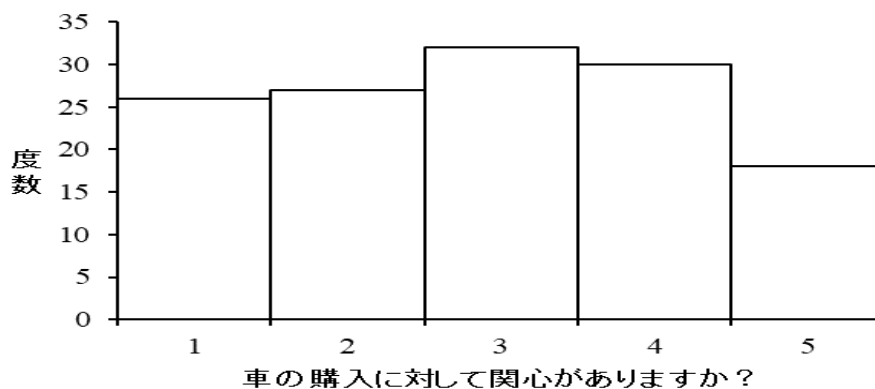


次に車を保有している人の利用状況について。有効回答数81人中「ほぼ毎日」と答えた人は18人(22.22%)、「週に4~5日」と答えた人は5人(6.17%)「週に2~3日」と答えた人は14人(17.28%)、「週に一回程度」と答えた人は13人(16.04%)、「それ以下」と答えた人は24人(29.62%)、「保有しているが利用していない」と答えた人は7人(8.64%)という結果になった。上述したとおり、免許取得には何かしらの目的があるだけに、91%もの人が頻度に違いはあれど、保有している車を利用している事が分かった。車への興味の有無はともかく、序論で述べた「車を必需品として捉える意識」が関係しているかもしれない。



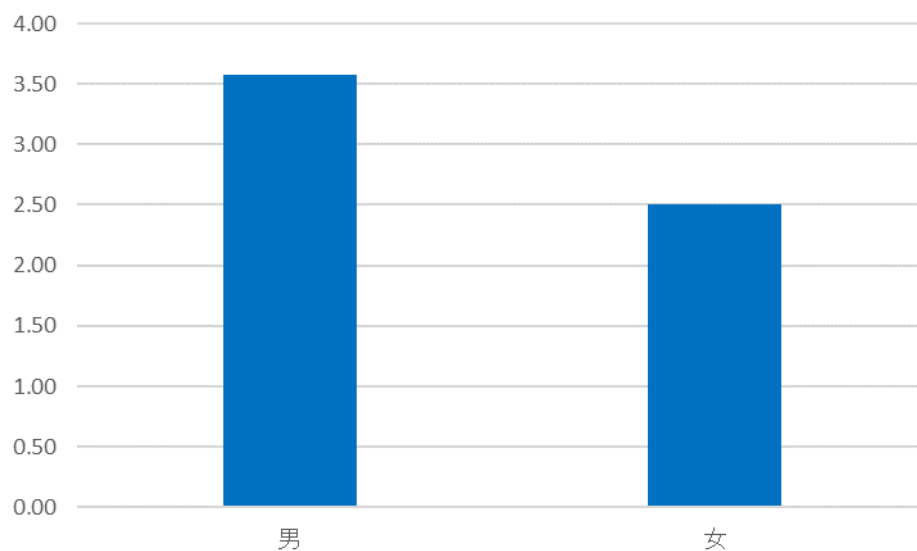
### 3-5：車の購入について

図8 車の購入に対する関心



車の購入に対して 5 段階評価（数値が大きいほど興味がある）で回答してもらったところ、有効回答数 133 人のうち、1 の回答が 26 (19.54%)、2 の回答が 27 (20.30%)、3 の回答が 32 (24.06%)、4 の回答が 30 (22.55%)、5 の回答が 18 (13.53%) で、平均値は 2.902 であった。

図9 男女間での車の購入に対する関心

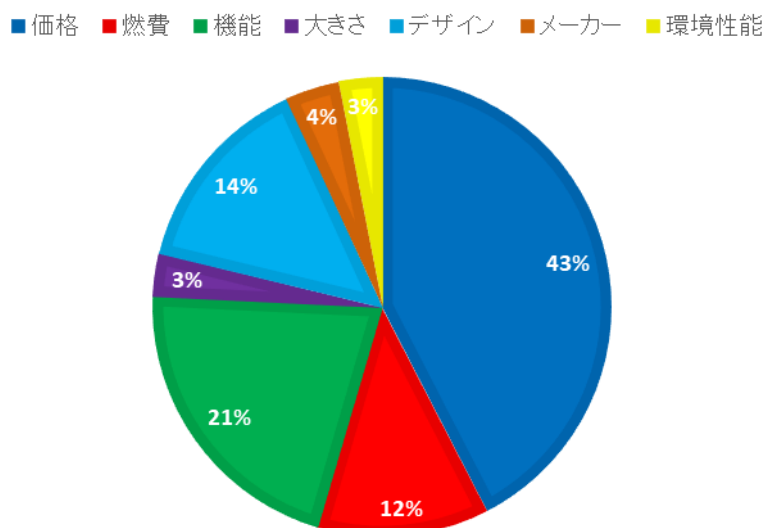


男女別で購入への関心に差がないか調べる為に図8の「車の購入に対して関心がありますか？」の数値を従属変数として男女の1要因に2水準被験者感計画の分散分析を行った。その結果、男女間での主効果が有意であった。(  $F(1,130) = 23.11, p < .001$  )

平均値をそれぞれ見てみると、男性が 3.57、女性が 2.51 と、5 段階評価の設問で男性の

平均値が女性の平均値と比べて 1 以上大きいことから、男性の方が女性よりも車の購入に対して強い関心を持っている事が分かった。

図 10 購入時に最も重要視するもの



車を購入する際に最も重要視するものを見てみると、有効回答数 132 人のうち「価格」と答えた人は 56 人 (42.42%)、「燃費」と答えた人は 16 人 (12.12%)、「機能」と答えた人は 28 人 (21.21%)、「大きさ」と答えた人は 4 人 (3.03%)、「デザイン」と答えた人は 19 人 (14.39%)、「メーカー」と答えた人は 5 人 (3.78%)、「環境性能」と答えた人は 4 人 (3.03%) であった。これらの結果を見て、価格と燃費の選択肢が半数を超えた。このことから、コストに関連する事柄が重要視される傾向にあるようだ。

### 3-5：車に関連する知識について

図 11 車に関連する知識に関連する質問の平均値

	平均値
レンタカーの料金についてどのくらい知っていますか？	2.01
車のメンテナンス方法についてどのくらい知っていますか？	1.90
車の価格相場について知っていますか？	2.17
年間あたり車にかかる費用についてどのくらい知っていますか？	1.96
モータースポーツ(車)に対してどのくらい関心がありますか？	1.60

それぞれ車に関連する知識について 5 段階評価の平均値を見てみると、どれも低水準であることが分かる。文教大学生は車に関する知識に明るい人は少ないようだ。それはすなわ

ち、「車に対する興味が薄い」と捉えることもできるだろう。興味のない事柄について詳しくないのは当然のことである。

### 3-6：車種ごとに対する印象

コンパクトカーに対するイメージ

図 13 コンパクトカーの各要素の点数

	平均値
かっこいい	2.65
乗り心地がよさそう	3.28
燃費がよさそう	4.05
よく見る、流行っていきそう	2.71
家庭的だ	2.80
値段が高そう	2.99
うるさそう	1.62
頑丈そう	2.57
乗りたい	2.66

コンパクトカーの各イメージの5段階評価の平均値を見てみると「燃費が良さそう」の数値が特に高いことが分かる。コンパクトカーはエコロジーなイメージを持たれているようだ。

スポーツカーに対するイメージ

図 14 スポーツカーに対する各要素の点数

	平均値
かっこいい	4.03
乗り心地がよさそう	2.77
燃費がよさそう	1.92
よく見る、流行っていきそう	2.56
家庭的だ	1.40
値段が高そう	4.74
うるさそう	4.18
頑丈そう	3.45
乗りたい	2.80

次にスポーツカーに対するイメージを見てみると、「かっこいい」「値段が高そう」「うるさそう」の数値が高い。逆に「燃費がよさそう」「家庭的だ」の数値が低い事が分かる。まとめると高級でかっこいいが燃費が悪く家庭的ではないというイメージを持たれているようだ。

## SUV に対するイメージ

図 15 SUV に対する各要素の点数

	平均値
かっこいい	3.99
乗り心地がよさそう	4.20
燃費がよさそう	3.56
よく見る、流行っていそう	3.74
家庭的だ	3.60
値段が高そう	4.08
うるさそう	2.50
頑丈そう	4.16
乗りたい	3.62

SUV の平均値のデータを見てみると、全体的に数値がまとまっていることが分かる。「うるさそう」の数値も低く、ほぼ全面にわたって好印象を持たれているようだ。

## ミニバンに対するイメージ

図 16 ミニバンに対する各要素の点数

	平均値
かっこいい	3.22
乗り心地がよさそう	4.30
燃費がよさそう	3.15
よく見る、流行っていそう	3.93
家庭的だ	4.52
値段が高そう	3.86
うるさそう	2.35
頑丈そう	3.98
乗りたい	3.49

ミニバンの平均値のデータで注目すべきなのは「家庭的だ」の項目だろうか。4.5 以上と、とても高い数値だ。それ以外はまとまっており、SUV と並んで好印象を持たれている車種のようなのだ。

## クーペに対するイメージ

図 17 クーペに対する各要素の点数

	平均値
かっこいい	4.05
乗り心地がよさそう	3.40
燃費がよさそう	2.89
よく見る、流行っていそう	2.85
家庭的だ	2.26
値段が高そう	4.42
うるさそう	3.19
頑丈そう	3.40
乗りたい	3.06

クーペの平均値のデータで高いものは「かっこいい」「値段が高そう」の二つで、これらのことから高級車的なイメージを持たれているようだ

## 軽自動車に対するイメージ

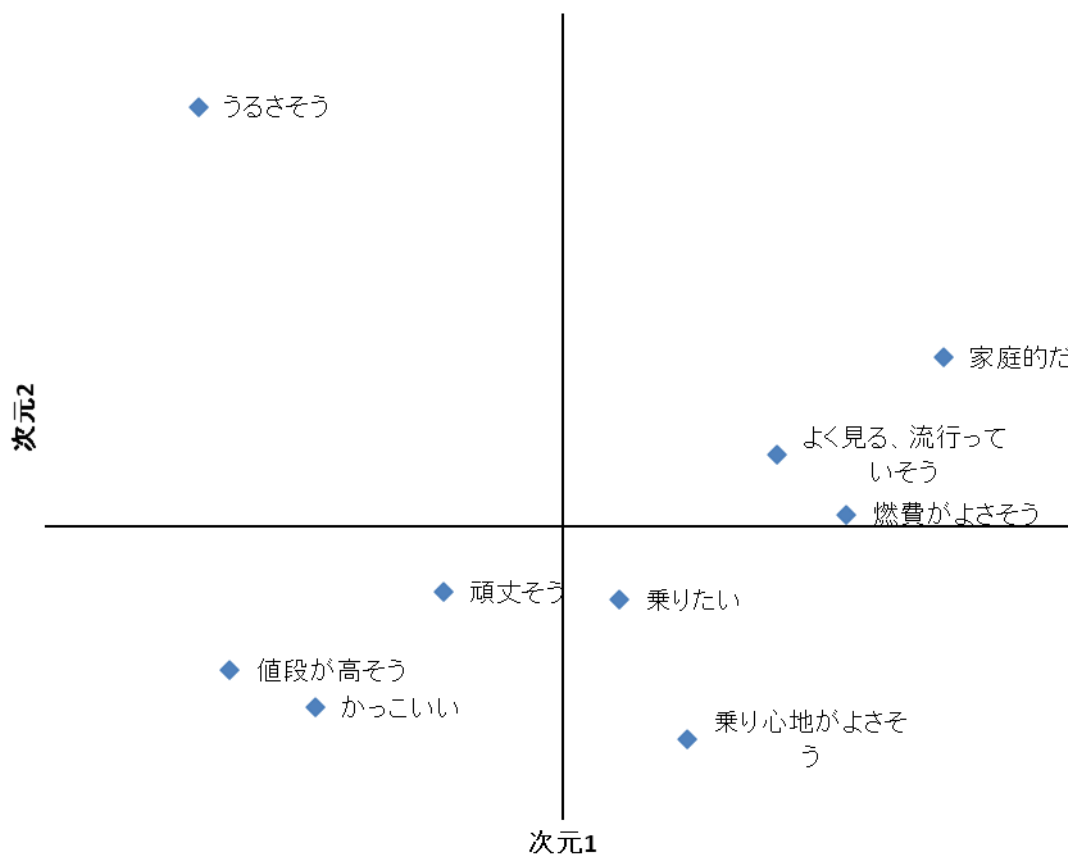
図 18 軽自動車に対する各要素の点数

	平均値
かっこいい	1.90
乗り心地がよさそう	2.93
燃費がよさそう	3.61
よく見る、流行っていそう	3.77
家庭的だ	3.92
値段が高そう	1.90
うるさそう	2.08
頑丈そう	2.16
乗りたい	2.93

軽自動車は全体的に数値が低かった。そんな中「燃費がよさそう」「家庭的」「よく見る、流行っていそう」の項目の数値が高い。コンパクトカーと同じくエコロジーなイメージとともに、家庭的なイメージももたれているようだ。

### 3-7 各要素の点数の車種ごとの比較

図 19 各要素のクラスター分析で得られた表



階層クラスター分析で変数クラスターを作成し、ウォード法を用いてデンドログラム表示した。また、多次元尺度法を用いて、変数を二次マッピング図を作成した。結果、このようなグラフが得られた。このグラフを見てみると、「燃費がよさそう」、「よく見る、流行っ  
ていそう」「家庭的だ」の三つの項目が同じ象限にある事が分かる。このことから、「燃費が  
良く、家庭的な車が流行っているように感じられている」と言えるのではないだろうか。ま  
た、「家庭的」な車は、「燃費が良い車」と認識されているとも言えるのではないだろうか？  
つまり、「燃費の良い家庭的な車」が流行っていると認識されていると言えるだろう。しか  
し、「乗りたい」の項目がやや離れている事から、流行っている種類の車＝自分が乗りたい  
種類の車ではないようだ。むしろ全ての要素の中心に位置していることから、乗りたい車は  
各要素の影響が小さい、つまり、乗りたい車は個人個人によって様々であることが分かる。  
そして「値段が高そう」「かっこいい」「頑丈そう」の項目は右上と反対の左下の象限にある  
ため、これらの要素の強い車種は流行していないイメージを持たれているようだ。

補足になるが「うるさそう」の項目だけが左上の端に位置しているのは、この項目だけ、  
数値が大きいほどマイナスイメージが強くなる項目であることが原因であると思われる。

そこで以降では、要素を各象限ごとにまとめて触れていく。

・左上の象限

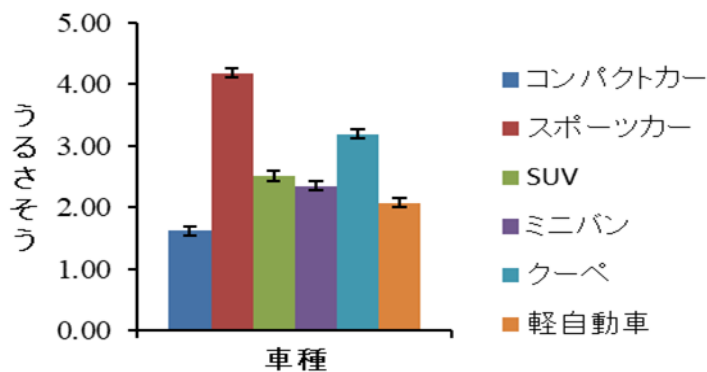
まずは左上の象限から。

・うるさそう

図 20 「うるさそう」の車種別平均値

	平均値
コンパクトカー	1.62
スポーツカー	4.18
SUV	2.50
ミニバン	2.35
クーペ	3.19
軽自動車	2.08

図 21 「うるさそう」の車種別平均値（棒グラフ）



「うるさそう」の数値を見てみると、スポーツカーが特に高く、次いでクーペがやや高かった。それ以外はあまり大差が無いように見える。上述したように、この項目だけ数値が大きくなるほどマイナスイメージが強くなるため、他の要素とかけ離れた場所に位置しているため、他の要素との関連性を見いだすのは難しそうだ。

・右上の象限

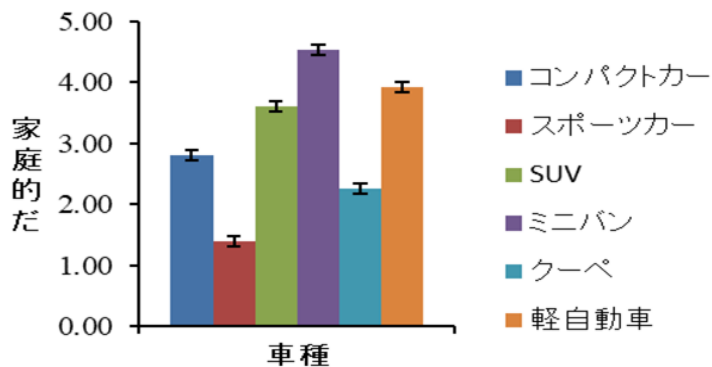
続いて右上の象限。この象限には「家庭的だ」「よく見る、流行っていきそう」「燃費がよさそう」の三つの要素が位置しており、上述したように、学生が流行していると感じている要素が集まった象限だ。

・家庭的だ

図 22 「家庭的だ」の車種別平均値

	平均値
コンパクトカー	2.80
スポーツカー	1.40
SUV	3.60
ミニバン	4.52
クーペ	2.26
軽自動車	3.92

図 23 「家庭的だ」の車種別平均値（棒グラフ）



「家庭的だ」の数値を見てみると、数値の高低がはっきりと出た形になった。コンパクトカー、SUV。軽自動車の数値が高く、スポーツカー、クーペの数値が低いという結果になった。これら2種類の車は家庭的なイメージは持たれていないようだ。

・よく見る、流行っていそう

図24 「よく見る、流行っていそう」の車種別平均値 (左)

	平均値
コンパクトカー	2.71
スポーツカー	2.56
SUV	3.74
ミニバン	3.93
クーペ	2.85
軽自動車	3.77

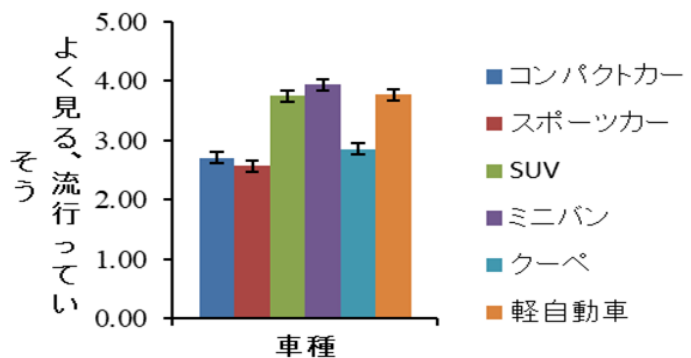


図25 「よく見る、流行っていそう」の車種別平均値(棒グラフ)(右)

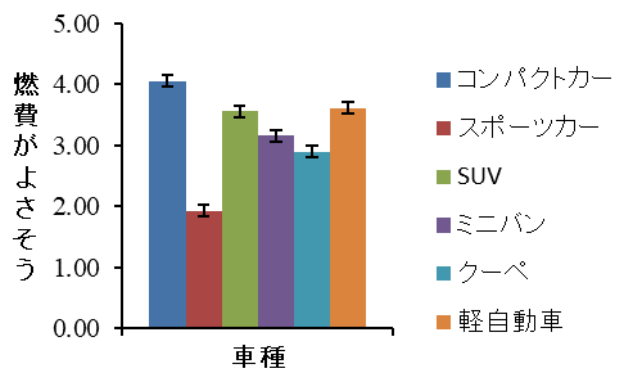
「よく見る、流行っていそう」の数値を見てみると、SUV、ミニバン、軽自動車の数値が高い。したがって、これらの車種がよく見る、流行していると感じている車種であることが分かった。

・燃費がよさそう

図26 「燃費がよさそう」の車種別平均値

	平均値
コンパクトカー	4.05
スポーツカー	1.92
SUV	3.56
ミニバン	3.15
クーペ	2.89
軽自動車	3.61

図27 「燃費がよさそう」の車種別平均値(棒グラフ)



「燃費がよさそう」の回答を見てみると、コンパクトカーと軽自動車が高い数値である他、スポーツカーが特に低い数値である事が分かる。スポーツカーは特段燃費が悪い車である



というイメージが強いようだ。

・右下の象限

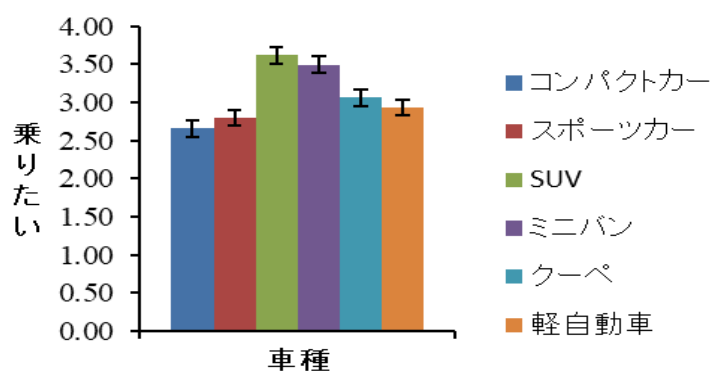
次に右下の象限について。この象限には「乗りたい」「乗り心地がよさそう」の二つの要素が位置している。

・乗りたい

図 28 「乗りたい」の車種別平均値

	平均値
コンパクトカー	2.66
スポーツカー	2.80
SUV	3.62
ミニバン	3.49
クーペ	3.06
軽自動車	2.93

図 29 「乗りたい」の車種別平均値 (棒グラフ)



「乗りたい」の数値をしてみると、SUV とミニバンが若干数値が高い以外はあまり大差がないという結果になった。

・乗り心地がよさそう

図 30 「乗り心地がよさそう」の車種別平均値 (左)

	平均値
コンパクトカー	3.28
スポーツカー	2.77
SUV	4.20
ミニバン	4.30
クーペ	3.40
軽自動車	2.93

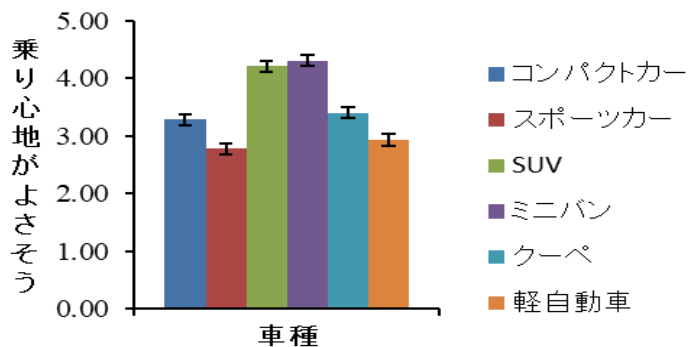


図 31 「乗り心地がよさそう」の車種別平均値 (棒グラフ) (右)

「乗り心地がよさそう」の回答を車種ごとに比較してみると、SUV とミニバンが高い平均値を出している。どちらも大柄な車種なことから、車体の大きさ≒乗り心地と認識されているのかもしれない。

・左下の象限

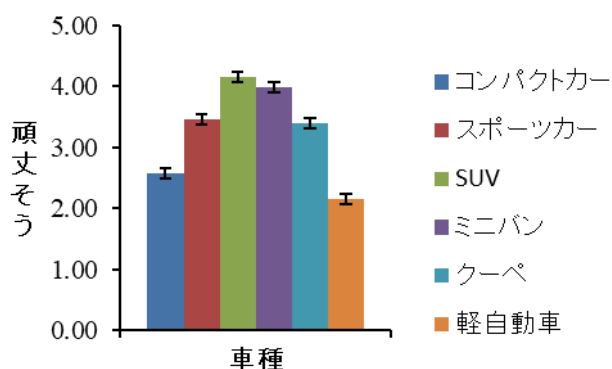
左下の象限には「頑丈そう」「カッコいい」「値段が高そう」の三つの要素が位置しており、上述したように、流行から離れていると思われる要素が集まっている。

・頑丈そう

図 32 「頑丈そう」の車種別平均値

	平均値
コンパクトカー	2.57
スポーツカー	3.45
SUV	4.16
ミニバン	3.98
クーペ	3.40
軽自動車	2.16

図 33 「頑丈そう」の車種別平均値（棒グラフ）



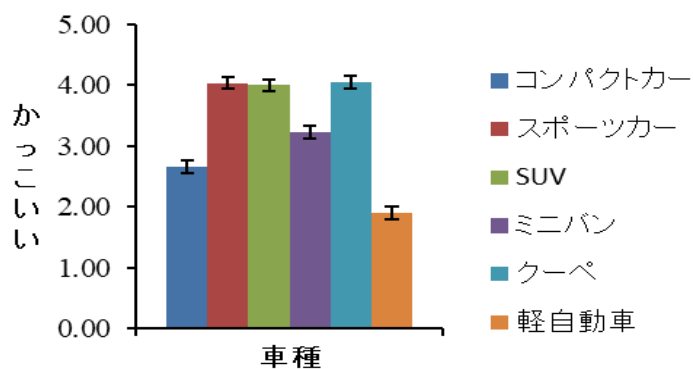
「頑丈そう」の数値を見てみると、SUV とミニバンが高く、これも比較的大柄な車種の数値が高ことが分かった。

・カッコいい

図 34 「カッコいい」の車種別平均値

	平均値
コンパクトカー	2.65
スポーツカー	4.03
SUV	3.99
ミニバン	3.22
クーペ	4.05
軽自動車	1.90

図 35 「カッコいい」の車種別平均値（棒グラフ）



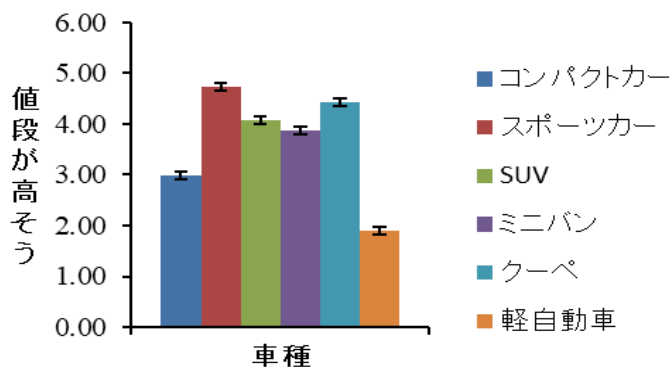
「カッコいい」の回答を車種ごとに比較してみると、スポーツカー、SUV、クーペの平均値が高い事が分かった。

・値段が高そう

図 36 「値段が高そう」の車種別平均値

	平均値
コンパクトカー	2.99
スポーツカー	4.74
SUV	4.08
ミニバン	3.86
クーペ	4.42
軽自動車	1.90

図 37 「値段が高そう」の車種別平均値（棒グラフ）



「値段が高そう」の数値を見てみると、スポーツカー、SUV、ミニバン、クーペの数値が高く、コンパクトカー、軽自動車の数値が低い。特に軽自動車は 1.90 とかなりの低水準であることから、軽自動車＝ローコストカーのイメージが強い事が分かる。

ここまでの結果を基にピックアップしたいのが「スポーツカー」だ。序論で述べたように、かつてはスポーツカーブームと呼ばれる、若者が車に熱中していた時代があっただけに、現在の若者のイメージ、意識については気になる所だ。各要素を見てみると、右上の象限の要素の点数は低く（三つの要素の平均値は 1.96）、左下の要素は点数が多い（三つの要素の平均値は 4.07）。つまり、スポーツカーは学生からあまり流行していないイメージを強く持たれている事がうかがえる。ついでにマイナスイメージである「うるさそう」の項目の数値も高く（4.18）、良い印象はないようだ。

#### 4：まとめと考察

今回の調査では、大学生の車意識に焦点を当てて調査を実施した。まず免許に関してだが、保有している割合も高く、保有していない人でも取得する予定があると答えていることから、免許取得に関する関心は高いことがうかがえる。それより気になるのが、3-2 で取り上げた「免許を取得しない理由」と「車を保有する上での不満点」、3-5 の「購入時に最も重要視するもの」の共通点だ。どれも金銭的な関心が高く、免許の保有、車の保有、車の購入の三つの項目全てに金銭的な要素が絡んでいる。これらの事から、車や免許にかかるコストが「若者車離れ」という現象の呼び水になっている可能性があるとは私は考える。それに加えて、3-7 のクラスタ分析での考察で得られた、「燃費が良く、家庭的な車が流行っているように感じられている」という結果も、この説を後押ししている。何かの趣味を持つにしても、バブル期と比べかけられるお金はどうしても少なくなる。そうともなればコストのかかる車を趣味にする人は減るだろうという予測だ。

また、3-5 の「車に関連する知識について」の結果でも触れたが、興味のない事柄について詳しくないのは当然のことであるため、今回の調査対象の文教大学生の車に対する意識はかなり薄い、興味がない事がうかがえる。

現在の若者の車に対する意識をまとめると、序論で取り上げた内容とおおよそ一致する結果となった。「車は趣味嗜好品ではなく実用品」という考え方が根底にあるように思われる。

個人的には車、ひいては車のモータースポーツが大好きであるだけに、この結果は少し寂しいものを感じる。これから日本の景気がまた良くなり、国民の懐に余裕が出来ればまた車に対する関心が高まるだろうか？

## 5：参考資料

・ガベージニュース (2019/03/27 05:15)

<http://www.garbage-news.net/archives/2031049.html>

・【疑問】なぜ昔はクルマ好きが多かったのか？ (2/2 ページ)

投稿日: 2017 年 5 月 10 日 TEXT: 山本晋也

<https://www.webcartop.jp/2017/05/113537/2/>

・スーパーカー - Wikipedia

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%B9%E3%83%BC%E3%83%91%E3%83%BC%E3%82%AB%E3%83%BC>

・自動車メーカーになった男——想像力が全ての夢を叶えてくれる。第6回

<https://www.gqjapan.jp/car/story/20190630/tomita-auto-nishikawa>

・日本で車が売れない理由とは。背景や生活スタイルの変化について

<https://cmgroup.jp/column/1697/>

・クルマはなぜ売れなくなったのか？ - ガリバー

[https://221616.com/idom/wp-content/uploads/2009/09/etc\\_006.pdf](https://221616.com/idom/wp-content/uploads/2009/09/etc_006.pdf)