

JGSS-2005 から見た自動車の保有と使用に関する社会意識 都市と地方、保有者と非保有者の差異を中心に

孫 飛舟
大阪商業大学総合経営学部

Social Awareness about Possession and Use of the Automobile based on JGSS-2005:
Mainly on the Difference of City and County, Possessor and Non-possessor

Feizhou SUN
Faculty of Business Administration
Osaka University of Commerce

In this paper, the social awareness about possession and use of automobile were analyzed based on the data of JGSS-2005. In what purpose and how frequent do the users in the city and the country use automobile? About this question, the following results were provided. In the country, there is more frequency that the user uses automobile at the time of "own commute to work or school", "picking up/dropping off family members", "daily shopping or errands", "transportation or conveyance during work". The feeling of the burden of "the gasoline expenses", "the insurance or tax" and "repair and maintenance" is bigger in the country than a city. On the other hand, the feeling of the burden of "the rent for parking space" is bigger in the city than in the country. In addition, the negative images about the automobile that the non-possessor has are fewer than what the possessor has.

Key Words : JGSS, automobile possession, comparison analysis

本稿では、JGSS-2005 のデータに基づいて自動車の保有と使用に関する社会一般の意識について分析を行った。都会と地方とでは、自動車は主にどのような目的で、どれぐらいの頻度で使用されているのか、自動車にかかる費用負担についてユーザーはどのように感じているのかという点に関して、以下の分析結果を得た。1)「通勤・通学」、「家族の送り迎え」、「買物・用事」、「仕事中の運搬・移動」のそれぞれの使用目的において、都会より地方の方が自動車の使用頻度が高い。「レジャー」については、都会と地方における使用頻度の差がほとんど見られない。2)自動車にかかる費用は、地方では「ガソリン代」、「保険料・税金」、「修理・車検の代金」の負担感が都会より大きい。一方、都会では「駐車賃貸料」の負担感が地方より大きい。その他に、自動車の保有者に比べ、非保有者の方が自動車に対するネガティブなイメージがむしろ少ないとの分析結果も得られた。

キーワード : JGSS、自動車保有、比較分析

1. はじめに

近年、日本の自動車市場にはちょっとした異変が起きている。「登録車」と呼ばれる排気量 660cc を超えるクラスでは、毎年の新車販売（登録）台数が減少を続けている。それに対して、排気量 660cc 以下の軽自動車は好調を続けている。2006 年 1 月～5 月の国内自動車販売台数は 256 万台と、前年同期比 0.9% の微減となった。その内訳を見ると、登録車は前年同期比 3.3% の減少、軽自動車は 3.9% の増加となっており、引き続き軽自動車の好調な販売状況が映し出される結果となっている⁽¹⁾。軽自動車が増加し続けている背景には、女性ドライバーや高齢者ドライバーの比率が増えていることに加え、平成 13 年 4 月に施行された「グリーン税制」がユーザーの 6 割強に認知され、環境保護や費用負担に対する社会全体の認識が高まったなどの理由も挙げられる⁽²⁾。

また、自動車の保有と使用においても近年大きな変化が見られる⁽³⁾。まず保有に関して、ライフステージ別で見ると⁽⁴⁾、「独身期」は減少、「結晶期」は微減、「高齢期」はこれまでの漸増傾向に歯止めがかかっている。「家族形成期」～「家族成長期（前後期）」～「家族成熟期」は横ばいで推移している。そして、乗用車（前保有車が新車）の保有期間は平均で 6.8 年となり、保有の長期化傾向が見られている。保有期間が長期化する理由として「前の車の傷みが少なく、まだ十分乗れそうだった」「前の車が気に入っていた」「収入の伸びが思わしくなかった」が上位を占めている。一方、使用について、用途別では「買い物・用足し」「通勤・通学」が上位を占め、月間走行距離が「300 キロ以下」は半数以上を占める状況となっている。

以上のように、既存の調査資料からは、近年における自動車の保有と使用に関するユーザー意識の変化及びその理由について一定の示唆が得られる。しかし、その多くはただ単に調査対象となるユーザーを階層別、ライフステージ別で捉え、それに基づいた分析を行っているに過ぎない。例えば、同じ階層またはライフステージに属するユーザーでも居住する地域、自動車の使用頻度等によってその保有と使用に関する意識にかなりの差があると思われる。さらに、既存調査のほとんどが非保有者の意識に対する分析が欠落していると言わざるを得ない。それは、既存調査の実施主体の多くが自動車業界関係者であることに起因するのではないかと考えられる。自動車の世帯保有率が 8 割以上に達している現実の中で、自動車がこういった使われ方になっているのかがそれらの調査実施主体の主たる関心事項であり、なぜ買ってくれないのか、あるいはなぜ買う必要がないのかといった問題についての関心はさほど強くないと言えよう。しかし、少子高齢化の進展、若年独身者や高齢者による自動車保有の低下が進む中、自動車のマス・マーケットは徐々に崩壊し、今後、個別の市場セグメントに対応した自動車作りやマーケティングがますます重要となってくる。さらに、環境保護やカーシェアリングといった社会全体の意識変化も自動車の保有と使用に更なる影響を与えるに違いない。今後、そういった問題への取組みも重要となってくる。その意味で、自動車の保有者のみならず、非保有者を含めたより社会全体の立場に立った調査分析が不可欠となってくる。

以上の観点から、本稿における筆者の主たる関心は、1) 自動車の保有と使用に対して、都市と地方とではどのような認識上の差異が存在するのか、2) 自動車保有者と非保有者⁽⁵⁾との間には、自動車という乗り物が持つポジティブな側面とネガティブな側面に対して、どのような認識上の差異が存在するのか、の 2 点に集約される。

本稿において、JGSS-2005 のデータを用いた分析を通じて⁽⁶⁾、筆者は、まず前半部分では、自動車保有者の性別、年齢、世帯年収、家族人数などの特徴を明らかにし、そして、自動車の保有と使用において地域間にどのような認識上の差異が存在しているのかを分析する。地域間の差異については、「大都市」、「その他の市」と「町村」⁽⁷⁾の 3 つの種別を用いて、それぞれの地域において自動車は主にどのような目的で、どれぐらいの頻度で使われているのか、自動車の保有と使用に係わる諸費用の負担感にはどのような違いが存在するのかを明らかにする。次に後半部分では、自動車のもつポジティブな側面とネガティブな側面について、保有者と非保有者の間にどのような認識上の差異が見られるのかを分析する。この部分の分析を通じて、特に「自動車の非保有者がなぜ自動車を購入しないのか」という問題について、経済的な要因以外に彼らの自動車観にも何らかの要因があるのではないか

という、これまでほとんど明らかにされていない部分を探ることにする。

2. 自動車保有者の特徴

図 1 に示すように、自動車の保有者には以下のような特徴が見られる。まず、「性別」の面から見ると、男性の 88.5%、女性の 84.2% が自動車を保有しており、女性よりやや男性の方が自動車を保有する割合が高いと言える。次に、「年齢別」では、異なる年齢層には自動車保有の差がはっきりと出ている。30 代の自動車保有率は最も高く、94.2% に達している。それに続いて、50 代は 93.5%、40 代は 91.8% と、いずれも自動車保有率が 9 割を超えている。20 代と 60 代の自動車保有率は若干低く、それぞれ 88.3% と 85.8% となっている。それに対して、70 代以上の自動車保有率は 66.6% で、他の年齢層に比べるとかなり低くなっている。「世帯年収別」では、世帯年収が高ければ高いほど、自動車の保有率も高くなる結果が出ている。世帯年収 250 万円未満の層の自動車保有率は僅か 54.0% であるのに対して、世帯年収 1000 万円以上の層の自動車保有率は 96.5% となっている。そして、「家族人数」が多ければ多いほど、自動車の保有率も高くなるという結果も見られている。家族人数が 1 人の単身世帯の自動車保有率は僅か 32.7% であるのに対して、家族人数が増えるにつれ、その自動車保有率も高まっていき、家族人数が 6 人以上の場合ではその自動車保有率が 100% に達している。

全体として、女性より男性、30 代から 50 代、世帯年収が 450 万円以上、家族人数が 2 人以上の世帯では自動車の保有率が高いという特徴が見られる。

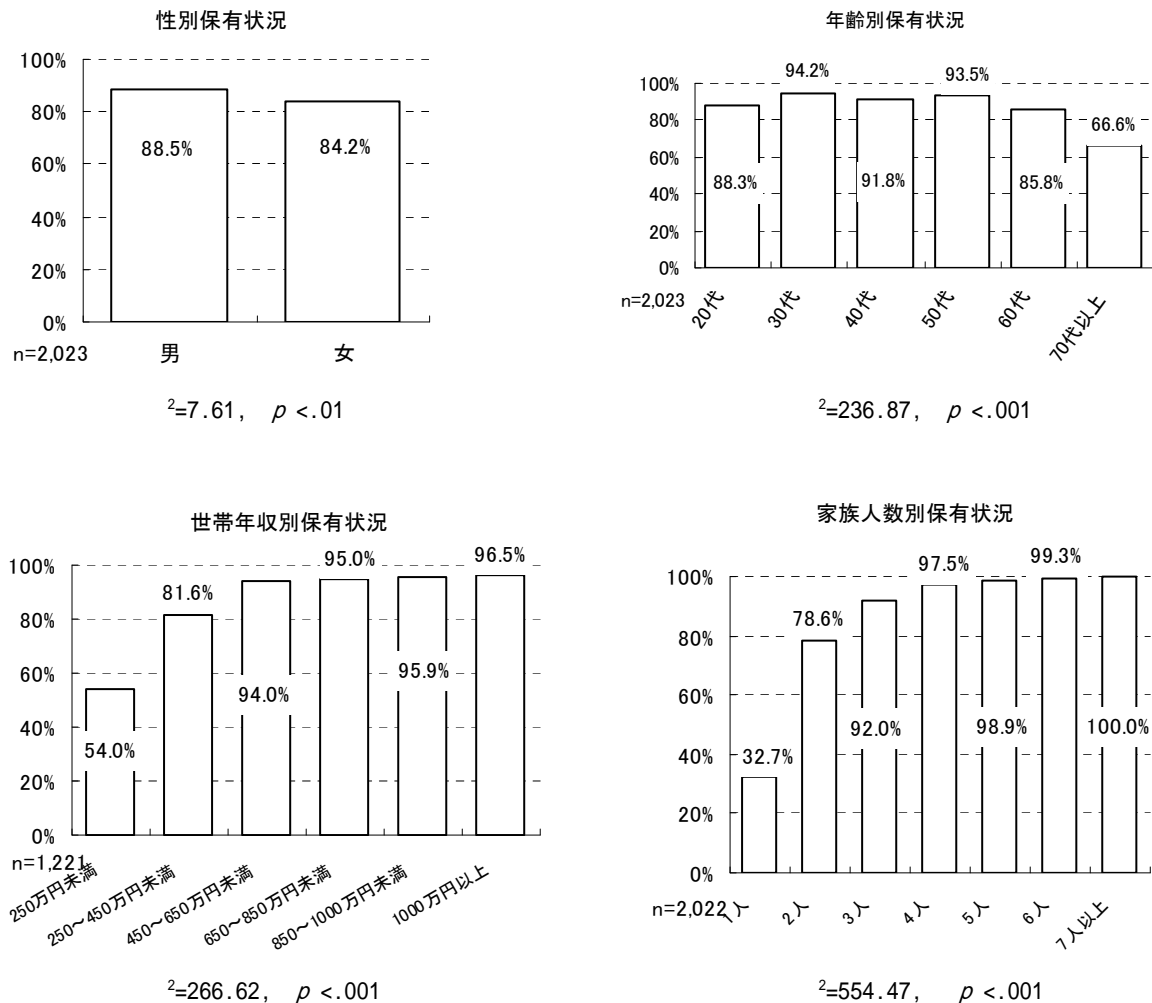


図 1 自動車保有者の特徴（性別、年齢、世帯年収、家族人数）

3. 自動車の保有と使用における地域間の差異に関する分析

JGSS-2005 のデータに基づいて、世帯あたりの自動車保有に関する設問（面接票問 31-1）への有効回答は 2,023 である。その内、「大都市」に居住する世帯の自動車保有率は 75.5%、「その他の市」に居住する世帯の自動車保有率は 87.6%、「町村」に居住する世帯の自動車保有率は 91.7%となっている（表 1）。居住する地域が地方であればあるほど自動車の保有率が高いことが分かる。それは、地方に比べて大都市では公共交通手段が発達しており、商業施設などの生活インフラが充実していることが背景にあると一般的に認識されている。その点について、以下で JGSS-2005 のデータを使用して検討してみる。

表 1 市郡規模と自動車保有の有無表

	自動車保有の有無		合計
	ある	ない	
大都市	280 75.5%	91 24.5%	371 100.0%
その他の市	1119 87.6%	158 12.4%	1277 100.0%
町村	344 91.7%	31 8.3%	375 100.0%
合計	1743 86.2%	280 13.8%	2023 100.0%

$$\chi^2 = 47.61, \quad p < .001$$

3.1 地域別自動車用途及び使用頻度

JGSS-2005 留置調査票 Q13 - 2 では自動車の使用目的（用途）別の使用頻度について質問しており、その回答と市郡規模とをクロス集計した結果を図 2 にまとめている。

まず、「自分の通勤・通学」という使用目的に対する有効回答の内、町村居住者の 58.1%が「ほぼ毎日」と答えている。それに対して、大都市居住者の僅か 20.9%が「ほぼ毎日」と答えており、その比率は町村居住者の約 3 分の 1 となっている。一方、町村居住者の 33.3%、大都市居住者の 67.9%が「その目的では運転していない」と回答している。その他の市居住者の場合、42.8%が「ほぼ毎日」、47.4%が「その目的では運転していない」と回答しており、ほぼ拮抗した結果となっている。

そして、「家族の送り迎え」の場合、大都市居住者の 3.6%、その他の市居住者の 8.9%、町村居住者の 13.0%が「ほぼ毎日」と回答している。一方、大都市居住者の 42.9%、その他の市居住者の 34.6%、町村居住者の 28.7%が「その目的では運転していない」と回答している。「日常の買物・用事」の場合、大都市居住者の 9.5%、その他の市居住者の 24.2%、町村居住者の 31.1%が「ほぼ毎日」と回答している。一方、大都市居住者の 22.9%、その他の市居住者の 11.3%、町村居住者の 4.8%が「その目的では運転していない」と回答している。「仕事中の移動・運搬」の場合でも利用頻度における地域別の差異が顕著に見られ、大都市に比べて、その他の市と町村の方が「ほぼ毎日」と答えている比率が多い。「レジャー」の場合、利用頻度における地域別の差異がほとんど見られておらず、ともに「年に数回」、「月に 1, 2 日程度」と回答した比率が多い。

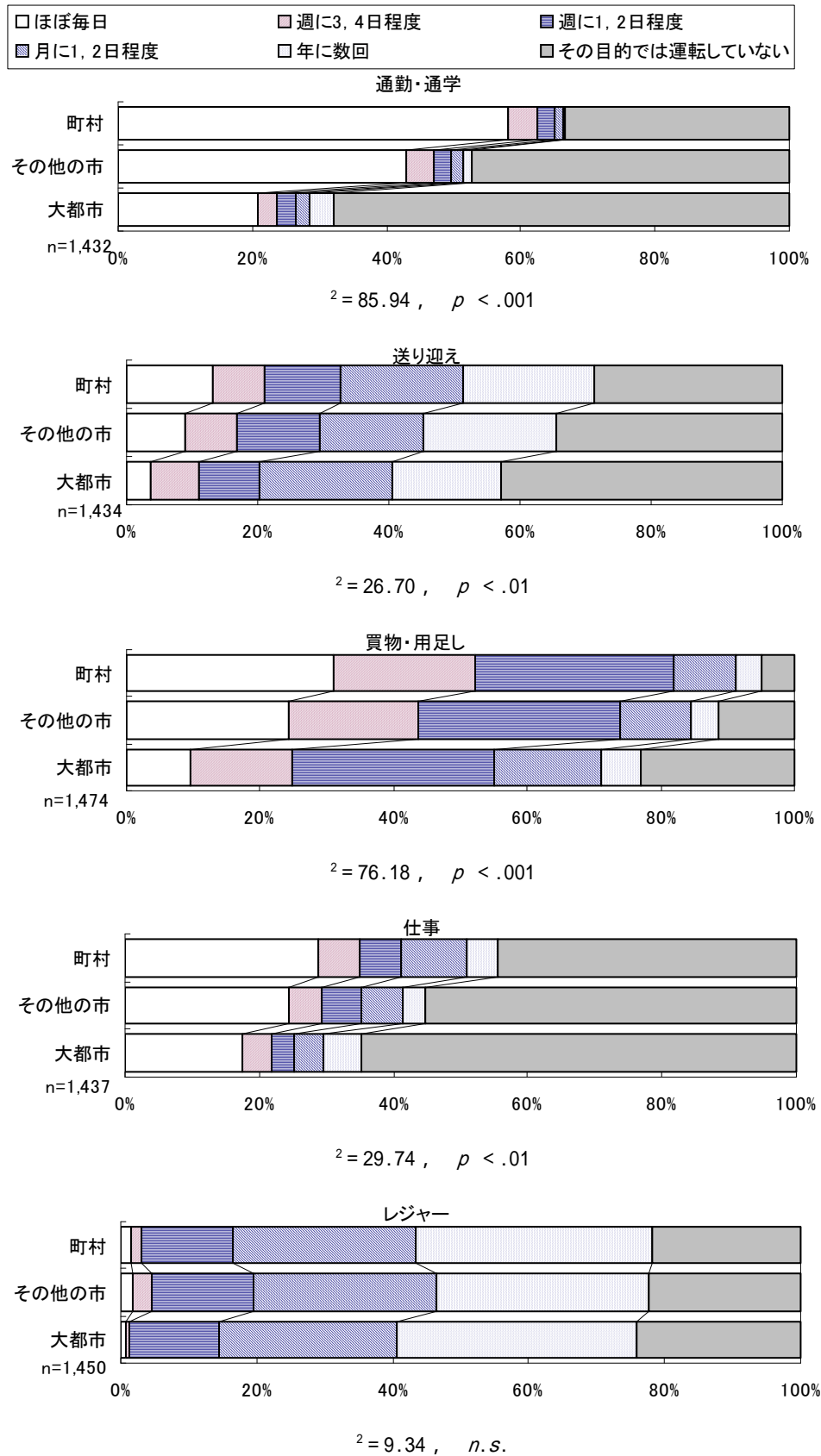


図2 市郡における自動車用途別使用頻度

以上のように、「レジャー」以外のそれぞれの利用目的において、町村居住者の使用頻度が最も高く、大都市居住者の利用頻度が最も低い結果が出ている。その他の市居住者の利用頻度は両者の中間

となっている。やはり、地方であればあるほど自動車が生計必需品であるという現実が窺える。

3.2 自動車にかかる諸費用の負担感における地域別差異

大都市よりその他の市と町村の方が自動車の利用頻度が高いという結果から、自動車の保有と使用にかかるガソリン代、保険、税金、駐車場代などの諸費用についても、地方であればあるほど負担感が大きいのではないかと考えられる。その点について、JGSS-2005 留置調査票 Q14-D では、「車にかかる費用は高すぎる」について「そう思う」～「そう思わない」の5段階評価を設定している。そして、面接調査票問 31-3 では、自動車にかかる「ガソリン代」、「保険料・税金」、「車の購入代金・ローンの返済」、「修理・車検の代金」と「駐車場の賃貸料」のそれぞれについて、「とても負担になっている」～「まったく負担になっていない」の4段階評価を設定している⁽⁸⁾。

図3は「自動車にかかる費用は高すぎる」に対する市郡別の回答結果を示している。大都市、その他の市と町村のいずれの居住者においても「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」の回答が多く、差がほとんど見られない。居住地域に関係なく、都市と地方はともに自動車にかかる費用の負担感が大きいことが窺える。

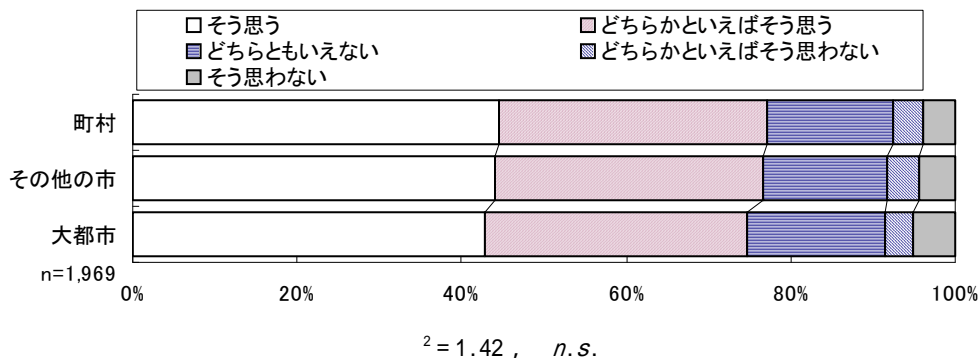


図3 「自動車にかかる費用は高すぎる」に対する市郡別回答

一方、図4に示すとおり、自動車にかかるそれぞれの費用についての回答において、大都市、その他の市と町村の間では、特定の費用に対する負担感がそれぞれ異なる結果が出ている。まず、「ガソリン代」について、町村居住者のうち「とても負担になっている」、「やや負担になっている」と回答したものは65.2%で、同様な回答をしたその他の市、大都市居住者の56.6%と50.6%を10%近く上回っている。一方、「駐車場の賃貸料」については、町村居住者の74%、その他の市居住者の60.9%が「駐車場は借りていない」と回答したのに対して、同様の回答は大都市居住者では39.0%にすぎない。ちなみに駐車場の賃貸料が「とても負担になっている」、「やや負担になっている」と回答した大都市居住者の割合は28.5%にも達し、町村居住者の4.2%とその他の市居住者の11.5%を大きく上回っている。「保険料・税金」、「修理・車検の代金」についての負担感においては、市郡別では大きな差が見られないものの、「とても負担になっている」、「やや負担になっている」と回答したものの比率が非常に高く、ともに60%を超えていることに注目したい。やはり自動車の保有と使用において、それらの部分の出費がユーザーにとって大きな負担となっていることが窺える。それらの費用と対照的に「購入代金・ローンの返済」に対して、市郡別に関係なく、ともに約6割のユーザーが「あまり負担になっていない」、「まったく負担になっていない」と回答している。この点は、筆者の当初の予想に大きく反する結果となっている。どちらかと言うと、ユーザーにとって、自動車に対する初期投資の面ではさほど大きな負担を感じていないものの、その保有と使用の際にかかる費用の方が大きな負担となっていると言える。

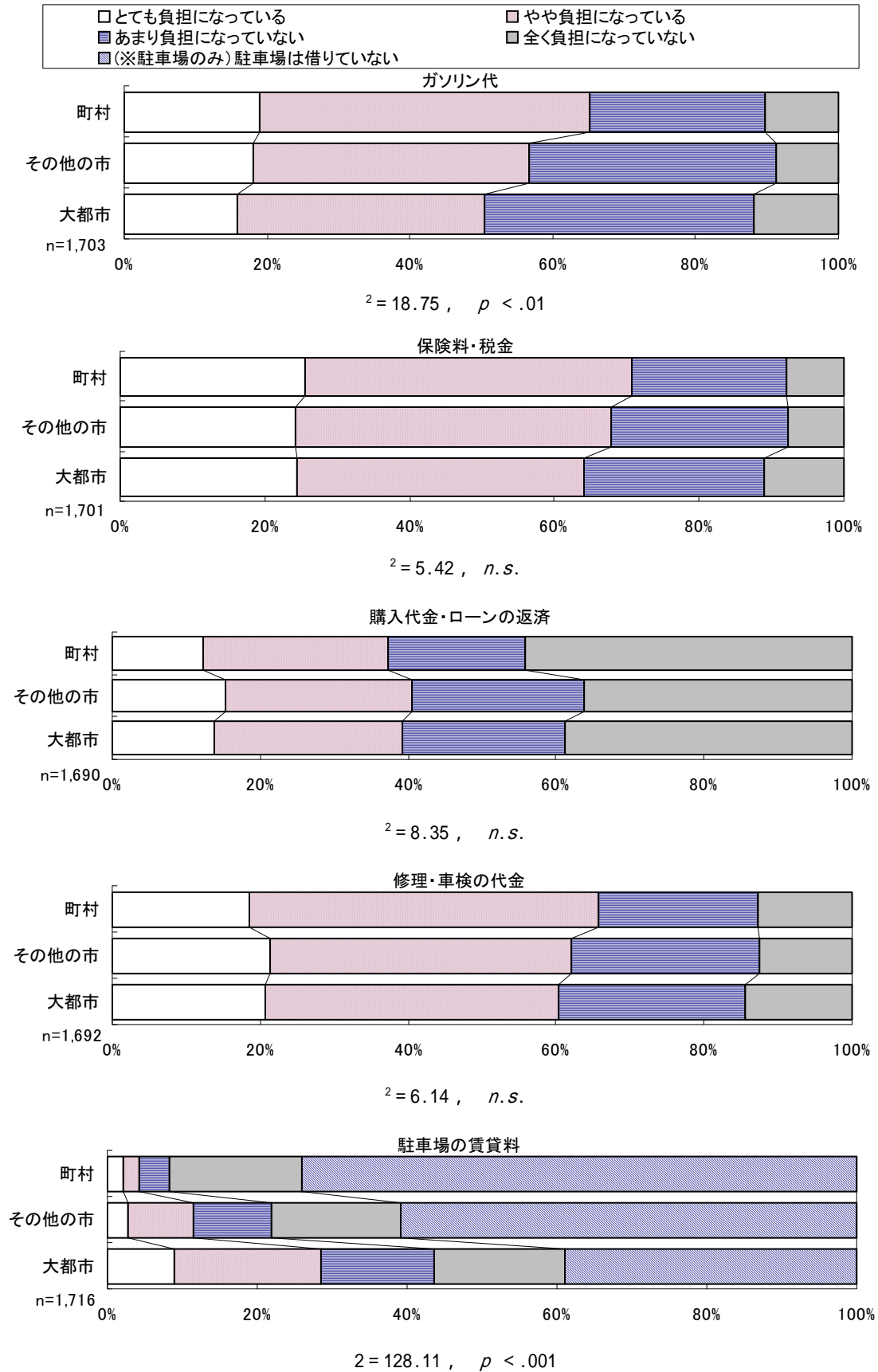


図4 自動車にかかるそれぞれの費用に対する市郡別回答

4. 自動車のもつポジティブな側面とネガティブな側面に対する保有者と非保有者の認識

自動車の保有者は自動車を購入、使用する際に自動車に対して何らかのポジティブな認識を持つのが一般的である。一方、自動車を保有していない人々がなぜ自動車を購入しないのかについて、よく経済的な理由が挙げられている。しかしながら、実際に経済的な理由の他に、自動車に対してポジティブな認識よりネガティブな認識の方が大きいから購入を躊躇ったのではないかという理由も考えられる。JGSS-2005 留置調査票 Q14 では調査対象全員に対して、一般的に言われている自動車のポジティブな側面（3項目）とネガティブな側面（3項目）について、それぞれ「そう思う」～「そう思わない」の5段階評価を設定している。ここで、その結果を踏まえて、自動車の保有者と非保有者の間にはどのような認識の違いが存在するのかを分析する。

4.1 自動車のもつポジティブな側面に対する認識

JGSS-2005 では、自動車が持つポジティブな側面について、「車がないと日常生活に支障がある」(留置票 Q14-A、以下、ないと困ると略す)「車がないと行動範囲が狭くなる」(留置票 Q14-B、以下、行動範囲が広がると略す)「車があるとドライブの楽しみが持てる」(留置票 Q14-C、以下、ドライブが楽しいと略す)の3点を挙げて、自動車保有者と非保有者の意見を聞いている。図5にその調査結果をまとめている。

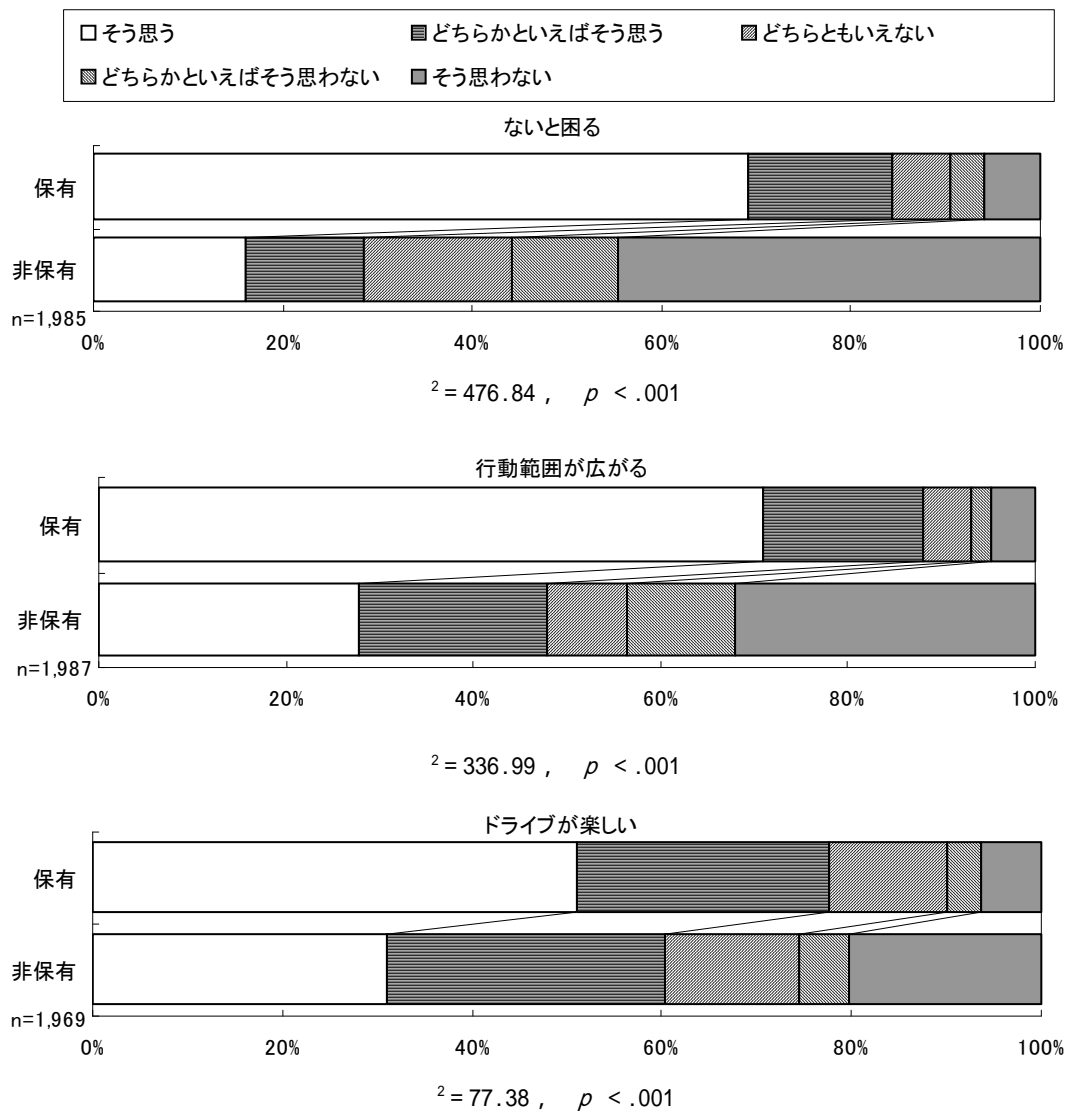


図5 自動車のポジティブな側面に対する保有者と非保有者の認識

まず、自動車が「ないと困る」ということに対して、保有者グループの69.2%が「そう思う」と答えている。「どちらかといえばそう思う」を足すと、その割合は84.5%にも達している。一方、非保有者グループの場合、「そう思わない」の比率は44.6%で、「どちらかといえばそう思わない」を足すと55.8%となり、同グループの「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計である28.5%の約2倍となっている。「行動範囲が広がる」という項目については、保有者グループの71.0%が「そう思う」、17.1%が「どちらかといえばそう思う」と回答し、約9割の人が肯定的な意見を示しているのに対して、非保有者グループの場合、同様な回答をしているものは27.9%と20.1%で、約半数近くの人が肯定的な意見を示しているものの、逆に「そう思わない」が32.0%、「どちらかといえばそう思わない」が11.5%で、否定的な意見を持つものも4割を超えている。さらに、「ドライブが楽しい」という項目では、保有者グループの「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計は77.8%であるのに対して、非保有者グループのそれは60.3%であり、両グループの間には一定の差があるものの、全体的にはどちらも肯定的な意見を持つものが多い。一方、「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」と回答している非保有者グループの人は25.4%であるのに対して、保有者グループで同様な回答をしている人の割合は僅か9.8%しかない。

総じて言えば、保有者グループの人々が自動車のもつポジティブな側面に対して概ね肯定的な意見を示しているのに対して、非保有者グループの人々は肯定的な意見よりむしろ否定的な意見を持つものがかなり多いと言える。

4.2 自動車のもつネガティブな側面に対する認識

ポジティブな側面と同様、JGSS-2005では、自動車のもつネガティブな側面についても、「車にかかる費用は高すぎる」(留置票 Q14-D、以下、費用が高いと略す)、「車は事故を起こしやすい乗り物だ」(留置票 Q14-E、以下、事故を起こしやすいと略す)、「車による環境汚染が心配だ」(留置票 Q14-F、以下、環境に悪いと略す)の3項目を設定している。それぞれの項目に対する保有者と非保有者の両グループの回答結果を図6にまとめている。

自動車にかかる「費用が高い」という項目については、保有者グループの44.4%が「そう思う」、34.3%が「どちらかといえばそう思う」と答えている。両方を合わせると、約8割の人が高いと考えていることが分かる。それに対して、非保有者グループでは、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」と回答している人の割合は61.3%、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の割合は16%である。費用が高いと思わない部分において、保有者グループの7.2%に比べて非保有者グループではその倍以上となっている。「事故を起こしやすい」という項目の場合、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」と回答している人の割合は、保有者グループと非保有者グループがともに59.0%となっている。「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の割合は、保有者グループでは15.4%、非保有者グループでは16.6%、両グループの間にほとんど差が見られない結果となっている。「環境に悪い」という項目の場合では、両グループで「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」と回答している人の割合は、それぞれ保有者グループが71.0%、非保有者グループが62.3%となっており、若干の開きが見られている。一方、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」と回答している人の割合は、保有者グループでは9.4%、非保有者グループでは17.5%となっており、保有者グループに比べて非保有者グループの方が「環境に悪い」と思わない人が多い。

以上の結果から、自動車のもつネガティブな側面に対して、非保有者グループよりむしろ保有者グループの方がよく認識していると言える。

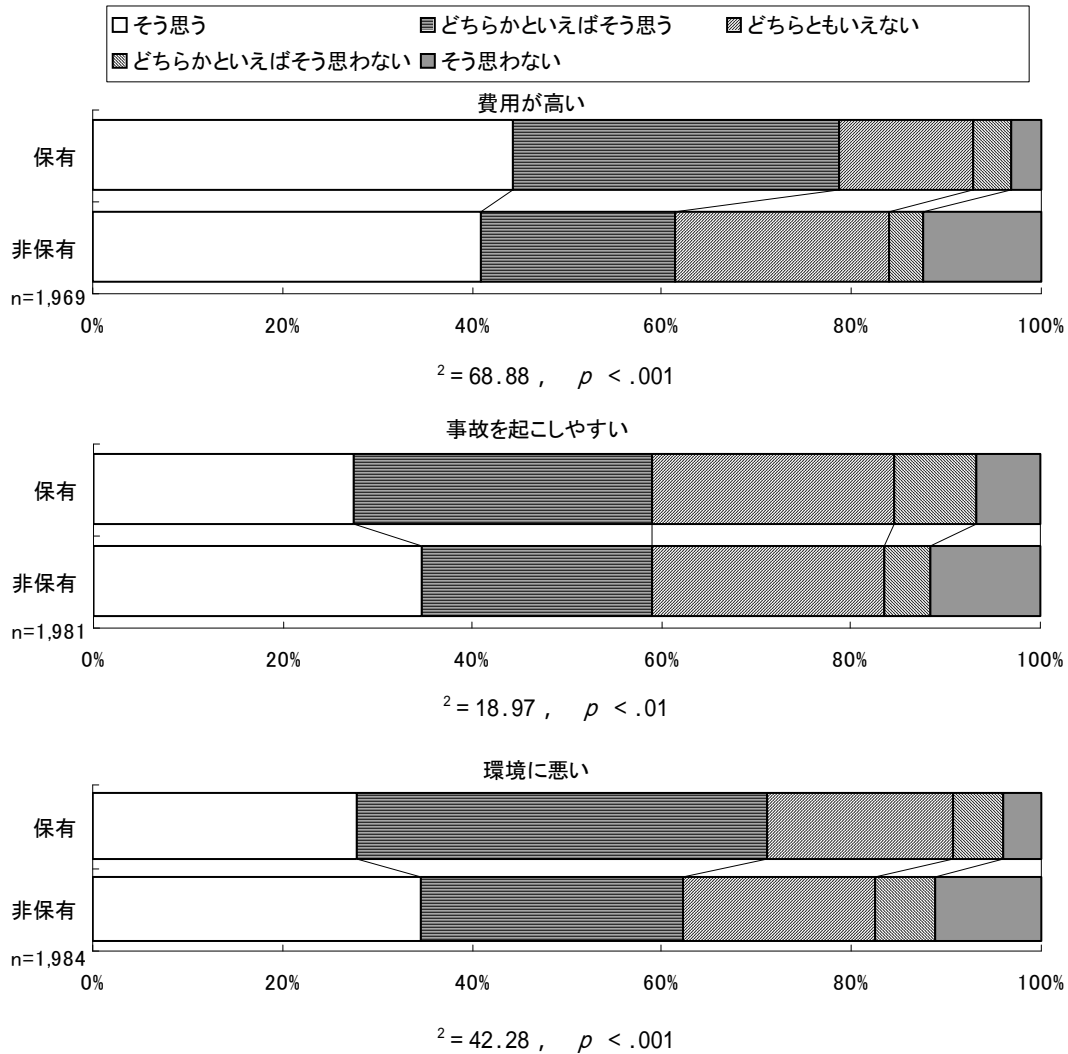


図6 自動車のネガティブな側面に対する保有者と非保有者の認識

5. まとめ

以上のように、JGSS-2005 のデータを用いて分析した結果、筆者を含めて社会一般が今まで自動車の保有と使用に対して持っていた曖昧な考えや固定観念には、データによって裏付けられた部分もある一方で、データによって覆された部分もかなりあることが分かった。例えば、自動車の保有と使用において地域間ではどのような差異が存在するかという問題について、「都会より地方の方が保有率が高い」とか、「都会より地方の方が駐車スペースはあるから、駐車料金の負担も安い」などのような話はよく耳にするけれども、今までそれを裏付ける断片的なデータや情報しかなく、より総合的なデータはなかった。それを補う意味で、今回のJGSS-2005のデータは大いに参考となった。実際、都会と地方では、駐車場料金やガソリン代の負担感においてはかなりの差異が見られており、また、保険料・税金、修理・車検の料金の面でも若干の差異が見られている。これまでに社会一般が持っていた認識はこの結果によって裏付けられたと言えよう。それに対して、「購入代金・ローンの返済」について都会と地方の両方においてさほど負担と感じていない回答が多いという点では、これまでの社会一般の認識が大きく覆されたと言える。さらに、今回は何と言っても、JGSS-2005 のデータを用いて自動車の保有者グループと非保有者グループの意識に関する比較分析ができた点はかなり意味が大きいと言える。なぜなら、これまでに自動車の非保有者グループが自動車に対してどのような認識を持っているのかについての調査データがほとんど見当たらなかったからである。その点から言えば、JGSS-2005

ではそれに関するデータがはっきりと示されているところが非常に評価できると言える。前述の部分で分析したように、自動車の保有者グループに比べてむしろ非保有者グループの方が自動車に対するネガティブなイメージが少ないという分析結果は、これまでの固定観念を大きく覆したと言えよう。

いずれにせよ、これまでの JGSS において、自動車に関する設問を取り入れたのは JGSS-2005 が初めてであり、今後、条件の許す限り、引き続き同様な設問を取り入れてもらいたい。なお、今回の分析において、筆者の力量不足により、自動車の保有と使用に関するさらに一步踏み込んだ分析ができなかった。筆者として、それを今後の研究課題に引き続きより多面的で、総合的な観点に立った分析に努めていきたい。

[Acknowledgement]

日本版 General Social Surveys (JGSS) は、大阪商業大学比較地域研究所が、文部科学省から学術フロンティア推進拠点としての指定を受けて(1999-2008 年度) 東京大学社会科学研究所と共同で実施している研究プロジェクトである(研究代表: 谷岡一郎・仁田道夫、代表幹事: 岩井紀子、幹事: 保田時男) 東京大学社会科学研究所附属日本社会研究情報センターSSJ データアーカイブがデータの作成と配布を行っている。

[注]

- (1) 『自動車販売』2006年7月号、2ページ。
- (2) 『平成17年度乗用車市場動向調査』に基づく。「グリーン税制」とは、排出ガス、燃費などの面で環境への影響が小さい車を新車購入すると自動車税及び自動車所得税の優遇が受けられる制度である。
- (3) 同上調査に基づく。
- (4) ライフステージの定義: 独身期 = 39歳以下の単身者。家族形成期 = 家計中心者の長子が未就学児の世帯、または家計中心者が39歳以下で子どものいない普通世帯。家族成長前期 = 家計中心者の長子が小・中学生の世帯。家族成長後期 = 家計中心者の長子が高校・大学生の世帯。家族成熟期 = 家計中心者の長子が学校を終えて、まだ結婚していない世帯。結晶期 = 子どもが結婚して同居している世帯、または結婚した子どもは別居しているが、他に未婚の子または就学中の子がいる世帯(子がいないか、単身で40~45歳のものを含む)。高齢期 = 子は(すべて)結婚して別居している世帯、または子どもがいないか、単身で55歳以上の世帯)。
- (5) 本稿で分析している JGSS-2005 では、回答者本人が自動車を保有しているかどうかではなく、回答者を含めた世帯において、自動車が保有されているかどうかを尋ねている。したがって本稿での「保有者」とは、回答者の所属する世帯が自動車を保有しているケースである。ちなみに、JGSS-2005 の調査結果によれば、「保有者」の度数は1,743(全体の86.2%)、「非保有者」の度数は280(全体の13.8%)となっている。
- (6) 本稿の分析で用いるデータは、主に自動車に関する JGSS-2005 面接調査票の問31及び JGSS-2005 留置調査票のQ13、Q14の設問による。
- (7) 本稿で分析している JGSS-2005 では、調査対象者を抽出する際に、6つの地域ブロック(北海道・東北、関東、中部、近畿、中国・四国、九州)と、3つの都市規模(大都市、その他の市、郡部)により層化している。本稿で「大都市」というのは、以下の15大都市である: 札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、東京都区部、横浜市、川崎市、静岡市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、北九州市、福岡市。「町村」としているのは、郡部のことである。
- (8) 「駐車場の賃貸料」について、自宅敷地に駐車スペースを有する場合を想定して、「とても負担になっている」~「まったく負担になっていない」の4段階評価に加え、「駐車場は借りていない」も選択肢の一つとして入れている。

[参考文献]

交通評論家集団, 1975, 『過剰モータリゼーションを考える クルマ社会への反省』有斐閣.

- 日本自動車研究所,1990,『21世紀クルマ社会を読む』日刊工業新聞社.
三本和彦,1997,『クルマから見る日本社会』岩波書店.
すぎもとたかよし,2000,『車社会ニッポン どこかおかしい日本のクルマたち』鳥影社.
宮本憲一,2003,『くるま社会』旬報社.
館内端・NAVI 編集部,2003,『胸をはってクルマに乗れますか』二玄社.
日本自動車販売店協会連合会『自動車販売』(月刊誌).
日本自動車工業会『自動車工業 JAMAGAZINE』(月刊誌).
日本自動車工業会『平成 17 年度乗用車市場動向調査』.
日本自動車工業会『平成 17 年度軽自動車使用実態調査』.
日刊自動車新聞社・日本自動車会議所『自動車年鑑 2005 年版』.
日本交通政策研究会『自動車交通研究 環境と政策 2006』.