平成26年９月10日（毎月10日発行）

自動車会議所ニュース

発行所
一般社団法人 日本自動車会議所
Automobile Business Association of Japan
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30
日本自動車会館
電 話 03（3578）3880
FAX 03（3578）3883
URL http://www.aba-j.or.jp

2014 9 No.860

発行人 新地秀一 編集人 田村里志
購読料 １部50円（購読料は年会費に含む）

日本自動車会館交通安全キャンペーン開催

イベント日の9月25日には近隣の小学生を招待

「夢のクルマ」絵画コンクールの表彰式も実施

昨年のイベント日に行われた「クルマの死角の勉強会」

日本自動車会館の入館団体・企業で構成する「日本自動車会館運営委員会」（事務局：日本自動車会議所）は、9月21日から30日までの秋の全国交通安全運動にあわせ、「日本自動車会館交通安全キャンペーン」を開催する。このキャンペーンは、日本自動車会館の社会貢献活動の一環として実施しており、日本自動車会館が開設された2004年以来、毎年行っている。今回で11回目の開催となり、交通安全意識の高揚を目指して多彩な催しを展開する。

キャンペーン期間中は、日本自動車会館１階のエントランスホールに「交通安全ポスター原画コンテスト」の応募作品を展示し、館内関係者や来館者らによる人気投票を行う。また、イベント日の25日には、近隣の御成門小学校の児童を招待して、盲導犬が登場する交通安全教室やクルマの死角の勉強会を実施。さらに、同会館開設10周年記念事業として行った「夢のクルマ」絵画コンクールの表彰式のほか、交通安全ポスター原画コンテストの表彰式とプレゼンテーション、日本自動車研究所による交通安全講演会なども開催する予定で、会館内外の関係者や地域の方々に交通安全の大切さをアピールする。

（イベント日のプログラムは11ページに掲載）

◇◇主な内容◇◇

■関係省の平成27年度税制改正要望まとまる……2
■「交通安全。アクション2014」
アンケート調査結果……7
■平成25年度の都内大気汚染状況［東京都］……11
■「日本自動車会館交通安全キャンペーン」
イベント日（9/25）のプログラム……11

（主な記事はホームページ＝http://www.aba-j.or.jp＝にも掲載しています）

関係省の平成27年度税制改正要望まとまる

経済産業省　自動車税の環境性能課税はバッド課税の考え方で導入

国土交通省　車体課税のグリーン化を推進

環　境　省　揮発油税等の当分の間税率を維持

平成27年度予算概算要求に伴う関係3省の「平成27年度税制改正要望」が出揃った。平成27年度税制改正で大きな争点となる車体課税については、経済産業省が「消費税10%引上げ時の自動車の国内需要の落ち込み緩和、税制のグリーン化、ユーザー負担軽減等の観点から、自動車取得税を確実に廃止するとともに、その付け替えとはならない環境性能割（自動車税）の設計を大前提としつつ、車体課税の抜本的見直し」を求めた。国土交通省は「平成26年度与党税制改正大綱等に沿って、グリーン化等を進める観点から見直しを行う」、環境省は「平成26年度税制改正大綱に沿って、地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担による公害健康被害補償のための安定財源確保の観点から、一層のグリーン化を推進する」とし、車体課税に対する関係3省の基本的な考えに微妙な温度差が表れた格好だ。

平成27年度税制改正は、昨年12月に取りまとめられた「平成26年度税制改正大綱」を踏まえ、車体課税が大きな争点の一つとして取り上げられる見通しだ。中でも具体的な論点として挙げられているのが、①自動車取得税、②自動車重量税、③自動車税、④軽自動車税の取り扱い。ただ、環境省は車体課税の個別の税目には触れていない。

取得税については、経産、国交両省が「消費税10%引き上げ時点で廃止」で一致。重量税は、経産省が「当分の間税率（旧暫定税率）について廃止を前提としつつ、税制の一層のグリーン化を図る」としたものの、国交省は「当分の間税率」については触れなかった。また、導入が検討されている自動車税の環境性能課税については、経産省が「環境性能に優れた車以外に対するバッド課税との考え方で導入」する意向を示し、燃費基準達成車の自動車税を初年度ゼロとすることやコンパクトカー等の税率引き下げなどを要望、国交省は「環境面で優れた事業用自動車への軽減措置等一層のグリーン化機能が発揮される措置を講じる」方向で見直すとしている。軽自動車税については、経産省が「環境性能に優れた軽自動車に対して軽減措置の導入等を図る」、国交省が「平成28年度から行うこととされている重課に併せて、軽課を行う」としている。環境省は前述のとおり、車体課税については個別の税目には触れていないが、「揮発油税等について、グリーン化の観点から『当分の間税率』を維持し、その税収を地球温暖化対策等に優先的に充当する」ことを要望している。

なお、エコカー減税（取得税、重量税）については、経産、国交両省ともに対象車の基準切り替えとともに、重量税については恒久化も求めた。自動車税のグリーン化特例については、経産省は対象車の基準切り替えと軽減措置の拡充、国交省は環境性能課税導入時の軽課の強化をそれぞれ要望している。

このほか、経産省が「法人実効税率の引下げ」や「中小企業者等の法人税率の特例の拡充」、「償却資産課税の抜本的見直し」、「研究開発税制の強化・重点化」などを要望しアベノミクスの成長戦略を後押しすることにしているほか、国交省は「バリアフリー車両に係る特例措置の延長」や「先進安全自動車（ASV）に係る特例措置の延長・拡充」など、環境省は「低公害車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置の延長」などをそれぞれ要望した。

関係省の平成27年度税制改正要望のポイント
（関係項目の抜粋）

【経済産業省】

◎成長志向型の法人税改革

◇法人実効税率の引下げ（法人税・法人住民税）

・法人実効税率を国際的に遜色ない水準に引き下げることを目指し、成長志向に重点を置いた法人税改革に着手する。そのため、来年度から法人実効税率の引下げを開始し、数年で20%台まで引き下げる。

・財源については、骨太の方針を踏まえて具体案を得る。その際、租税特別措置を含む課税ベースについては、国際的なイコールフッティングや「真の（経済の）好循環」の実現という観点等を重視しつつ、見直しを検討する。

◎地域経済再生、中小企業・小規模事業者の活性化

◇中小企業者等の法人税率の特例の拡充（法人税・法人住民税）

・中小企業者等に係る法人税の軽減税率（年800万円以下の所得金額に適用。本則19%・租税特別措置15%）については、法人実効税率の引下げの検討状況を踏まえつつ、その引下げを目指す。＝表１参照

≪表１≫（現行制度）

対　象	本則税率		租特税率
大法人（資本金１億円超の法人）	所得区分なし	25.5%	—
中小法人（資本金１億円以下の法人）	年800万円超の所得金額	25.5%	—
	年800万円以下の所得金額	19.0%	15.0%

○中小企業者等の法人税率は、年800万円以下の所得金額について19%に軽減されている（本則）。

○当該税率は、平成27年３月31日までの時限的な措置として、更に15%に軽減されている（租特）。

◇非上場株式等についての贈与税の納税猶予制度の拡充（贈与税）

・事業承継の一層の円滑化を図るため、贈与税の納税猶予制度の適用を受けている者（２代目）が、一定の要件の下で３代目に対する株式の再贈与を行う場合に、２代目に贈与税の納税義務が生じないよう制度の拡充を図る。

◇個人事業者の事業用資産に係る事業承継時の負担軽減措置の創設等（相続税・贈与税・所得税）

・一定の要件を満たしていることについて経済産業大臣の確認を受けた個人事業者が後継者に生前贈与した事業用資産について、後継者が引き続き一定の要件を満たしていることの確認を受け続けた場合には、贈与者の死亡時に生じる相続税を軽減する。

・持続的経営や成長志向の活動を行う個人事業主を含む小規模事業者が直面する事業承継や事業主報酬などの課題を踏まえ、その振興を図る観点から、個人事業主、同族会社、給与所得者の課税のバランス等にも配慮しつつ、個人と法人に対する課税のバランスを図るための外国の制度も含め幅広い観点から検討する。

◇償却資産課税の抜本的見直し

・平成26年度税制改正大綱を踏まえ、償却資産課税の抜本的見直しを図る。

（参考）「平成26年度税制改正大綱」抜粋

「設備投資促進を目的とした固定資産税の償却資産課税に関する税制措置については、固定資産税が基礎的自治体である市町村を支える安定した基幹税であることを踏まえ、政策目的とその効果、補助金等他の政策手段との関係、新たな投資による地域経済の活性化の効果、市町村財政への配慮、実務上の問題点など幅広い観点から、引き続き検討する」

◎イノベーションの創出

◇研究開発税制の強化・重点化（法人税・所得税・法人住民税）

我が国の国際競争力を支える研究開発の維持・強化を図るため、主要国の研究開発税制とのイコールフッティングを確保しつつ、オープンイノベーションの重点的推進等を含め、効率的・効果的な民間研究開発投資を促す仕組みとする。＝図１参照

➢オープンイノベーション型の拡充を図る（恒久措置）。

・控除率の大幅引上げ（５倍程度）及び控除上限の別枠化（法人税額の10%）。

・対象研究費の範囲の拡大（中小・ベンチャー企業等への技術ライセンス料等を対象化）。

➢総額型の控除上限の引上げ措置（法人税額30%）の延長を図る。

◎車体課税の抜本的見直し

◇車体課税の抜本的見直し（自動車取得税・自動車重量税・自動車税・軽自動車税）

消費税10%引上げ時の自動車の国内需要の落ち込み緩和、税制のグリーン化、ユーザー負担軽減等の観点から、自動車取得税を確実に廃止するとともに、その付け替えとはならない環境性能割（自動車税）の設計を大前提としつつ、車体課税の抜本的見直しを行う。

≪現状≫

○自動車産業は、賃金引上げや、国内設備投資の拡大、取引先への収益の還元などを進め、アベノミクスに大きく貢献。また、自動車は国民の重要な移動手段であり、いまや国民の生活必需品。

○1997年の消費税率引上げ時に国内需要は101万台落ち込み。今般の消費税率８％への引上げでは税制措置によって、国内需要の落ち込みは一部緩和（自動車受注は、引き続き１割減で推移）。消費税10%引上げ時においても、需要を喚起する税制措置が必要。

○消費税10%時点では自動車取得税を確実に廃止するとともに、新たに導入される自動車税の環境性能割は、取得税の付け替えとならないよう、バッド課税※の考え方で導入していく必要がある。

※原則非課税とし、環境性能が一定水準に達しない車に限り課税を行う

≪要望内容≫

１．自動車取得税

○エコカー減税について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え。

○自動車取得税について消費税10%時点で廃止。

２．自動車重量税

○エコカー減税について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え、軽減措置の拡充、恒久化。

○当分の間税率（旧暫定税率）について廃止を前提としつつ、税制の一層のグリーン化を図る。

３．自動車税

○環境性能割について、環境性能に優れた車以外（2020年度燃費 基準未達成車）に対するバッド課税との考え方で導入。

○排気量割について

・初年度月割課税の廃止

・コンパクトカー等の税率引下げ

（排気量1,000cc以下の負担水準を軽自動車の２倍程度にする等）

○グリーン化特例について、対象車の基準を2020年度燃費基準へ切替え、軽減措置の拡充。

４．軽自動車税

○軽自動車税について、グリーン化を進める観点から、環境性能に優れた軽自動車に対して軽減措置の導入等を図る。

◎廃止・本則化

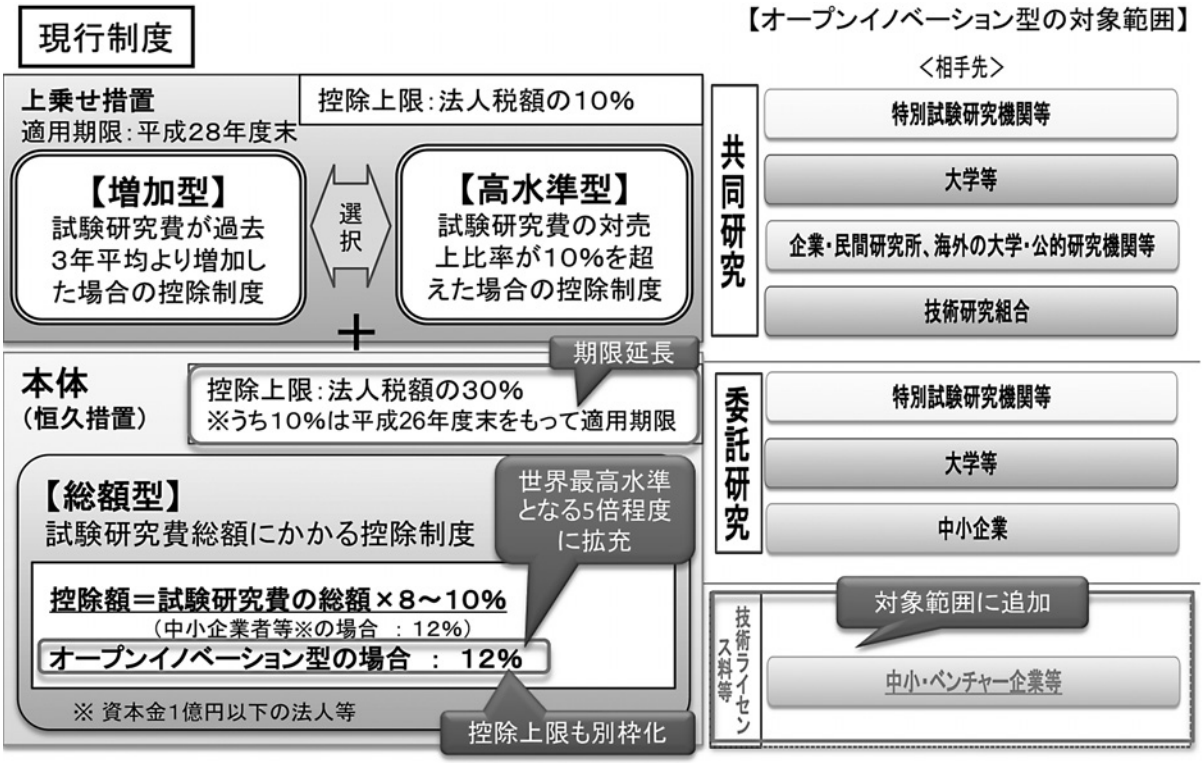
◇生産等設備投資促進税制【廃止】

◇中小企業者等の生産等設備投資促進税制【廃止】

【適用期限】　平成26年度末まで

【制度概要】　新たに国内において取得等をした機械・装置について、一定の条件（※）を満たした場合に30%の特別償却又は３％の税額控除（法人税額の20%

《図１》



を限度）。
※国内における生産等設備への年間総投資額が前事業年度と比較して10%超増加していること等

【見直し理由】　生産性向上型の支援措置に重点化。

◎延長

◇低公害車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

・低公害車の燃料供給インフラの整備を促進するため、水素充てん設備及び天然ガス充てん設備に係る固定資産税の軽減措置について、適用期限の延長（２年間）を図る。

◇コージェネレーションに係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

・エネルギーの安定供給の確保等を図るため、分散型エネルギーである熱電併給型動力発生装置（コージェネレーション）に係る固定資産税の軽減措置について、適用期限の延長（２年間）を図る。

◇中小企業等の貸倒引当金の特例の延長（法人税、法人住民税、事業税）

・相互扶助の精神に基づき協同して事業に取り組む事業協同組合等が取引先の倒産により更に弱体化することや他の組合員や債権者へ連鎖的に影響を及ぼすことを防止し、組合の健全な発展と組合員の利益保護を図るため、中小企業等の貸倒引当金の特例について、適用期限の延長（２年間）を図る。

◎共同要望（他省庁主管）

◇被災自動車の所有者等が代替自動車を取得した場合における当該自動車に係る自動車税の特例（自動車税）

・車体課税の見直しに伴い自動車税に環境性能割が導入された場合において、被災自動車の所有者等が環境性能割導入後から平成28年３月31日までに取得した代替自動車に係る自動車税（環境性能割）の非課税措置を講ずる。

【国土交通省】

◎地方創生と次世代につなげる豊かな暮らしの実現

◇バリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車重量税・自動車取得税）

・高齢者、障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）に係る特例措置（自動車重量税：初回免税、自動車取得税：取得価額から車種毎に一定額控除）を３年間延長する。＝表２参照

◎クリーンで安全・安心な社会の実現

◇車体課税の見直し（自動車重量税・自動車取得税・自動車税・軽自動車税）

車体課税については、平成26年度与党税制改正大綱等に沿って、グリーン化等を進める観点から、以下の方向で見直しを行う。

１．自動車取得税については、エコカー減税に係る基準の切替えと重点化を図るとともに、消費税率10%への引上げ時に廃止する。

２．自動車税については、消費税率10%段階において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税及びグリーン化特例に関して、幅広い関係者の意見を聴取しつつ、技術開発の動向等も踏まえて、環境面で優れた事業用自動車への軽減措置等一層のグリーン化機能が発揮される措置を講じる。なお、グリーン化特例については、環境性能課税の導入時に、軽課を強化する。

３．軽自動車税については、平成28年度から行うこととされている重課に併せて、軽課を行う。

≪表２≫

対　象	自動車重量税	自動車取得税
ノンステップバス	構造・設備基準に適合した車両の初回分を免税	構造・設備基準に適合した車両の取得価額から1,000万円を控除
リフト付きバス（乗車定員30人以上）	構造・設備基準に適合した車両の初回分を免税	構造・設備基準に適合した車両の取得価額から650万円を控除
リフト付きバス（乗車定員30人未満）	構造・設備基準に適合した車両の初回分を免税	構造・設備基準に適合した車両の取得価額から200万円を控除
ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）	バリアフリー性能に優れた車両と認定された車両の初回分を免税	バリアフリー性能に優れた車両と認定された車両の取得価額から100万円を控除

４．自動車重量税については、エコカー減税の基準の見直し等を行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。

◇先進安全自動車（ASV）に係る特例措置の延長・拡充（自動車重量税・自動車取得税）

・交通事故の防止及び被害軽減のため、先進安全自動車（ASV）技術の装置を搭載した車両に係る特例措置（自動車重量税：初回50%軽減、自動車取得税：取得価額から350万円控除）の３年間延長及び拡充（対象装置に車両安定性制御装置を、対象車両に車両総重量3.5トン超８トン以下のトラック及び５トン以下のバスを追加）する。＝表３参照

≪表３≫（特例の内容）

	自動車重量税（国税）	自動車取得税（地方税）
１装置当たり	50%軽減（初回のみ）	取得価格から350万円控除

≪表３≫（特例の対象）

対象車両	車両総重量	ASV装置	
トラック	８トン超 22トン以下 3.5トン超 ８トン以下（拡充）	衝突被害軽減ブレーキ 又は	車両安定性制御装置（拡充）
バス	５トン超 12トン以下 ５トン以下（拡充）		

◎その他

◇低公害車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

・自動車に起因する地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進するため、燃料電池自動車及び圧縮天然ガス自動車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置（最初の３年間２／３）を２年間延長する。

◇中小企業等の貸倒引当金の特例措置の延長（法人税・法人住民税・事業税）

・中小企業の事業基盤の安定化及び組合の健全な取引活動を支援するため、貸倒引当金に係る特例措置（協同組合等が法定繰入率を選択した場合に12%割増）を２年間延長する。

◇被災自動車の所有者等が代替自動車を取得した場合における当該自動車に係る特例措置（自動車税）

・車体課税の見直しに伴い自動車税に環境性能割が導入された場合において、被災自動車の所有者等が環境性能割導入後から平成28年３月31日までに取得した代替自動車に係る自動車税（環境性能割）を非課税とする。

【環境省】

◎税制全体のグリーン化の推進

持続可能な社会を構築するため、低炭素・循環型・自然共生など幅広い環境分野において税制全体のグリーン化を推進する。

（地球温暖化対策）

○平成24年10月から段階的に施行することとされている「地球温暖化対策のための税」を着実に実施し、エネルギー起源CO_2の排出抑制対策を強化する。また、揮発油税等について、グリーン化の観点から「当分の間税率」を維持し、その税収を地球温暖化対策等に優先的に充当する。

（自動車環境対策）

○平成26年度税制改正大綱（平成25年12月12日自由民主党・公明党）に沿って、地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担による公害健康被害補償のための安定財源確保の観点から、車体課税の一層のグリーン化を推進する。

◎個別のグリーン化措置

◇コージェネレーションに係る課税標準の特例措置（固定資産税）

・コージェネレーションに係る固定資産税について、課税標準を最初の３年間、５／６とする特例措置の適用期限を２年間延長する。

◇低公害車用燃料供給設備に係る課税標準の特例措置（固定資産税）

・低公害車（燃料電池自動車及び天然ガス自動車）の燃料供給設備（水素充填設備及び天然ガス充填設備）に係る固定資産税について、水素充填設備に係る最低取得価格を引き下げた上で、課税標準を最初の３年間、２／３とする特例措置の適用期限を２年間延長する。

◇試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除（法人税、所得税、法人住民税）

・試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除について、オープンイノベーション型（特別試験研究費税額控除制度）を拡充するとともに、総額型の控除上限引上げの特例措置（法人税額等の20%→30%）の適用期限を２年間延長する。

（日本自動車会議所まとめ）

「交通安全。アクション2014」アンケート調査結果

後席シートベルトの着用率は62.7％

エコドライブは高いレベルで着実に浸透

日本自動車会議所はこのほど、交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2014」で実施したアンケート調査の結果をまとめた。それによると、乗用車の後席でシートベルトを「着用している」と答えた人は62.7%で、前年に比べて7.7ポイント減少した。非着用率は8.6%となり、前年比で1.9ポイントの上昇。着用率、非着用率ともに昨年より悪化傾向にあり、後席シートベルトの着用義務化以降、着用率・非着用率は一進一退の様相を呈している。エコドライブについては、「心がけている」と答えた人が66.9%で前年より3.3ポイント上昇し、全体の3分の2が積極推進派だった。これに「時どき心がけている」の27.0%を加えると、95%近くの人が何らかのエコドライブを実践していることになり、エコドライブに対する意識が高いレベルで着実に浸透していることが、今回のアンケート調査でも見てとれた。

「交通安全。アクション2014」は４月12日、13日の両日、東京・江東区青海の複合アミューズメント施設「パレットタウン」内の「メガウェブ」で開催された。来場者を対象に毎回、アンケートを行っており、今回も後席シートベルトの着用状況と、エコドライブの実践状況の２つのテーマについて聞いた。質問項目は後席シートベルトが６項目、エコドライブが３項目の計９項目で、来場者にアンケート用紙への記入をお願いした。

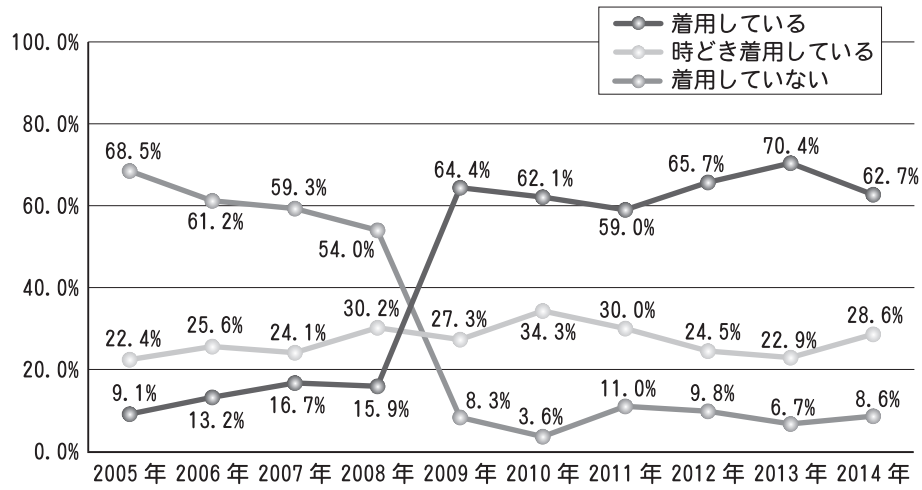
有効回答者数は186名（男性49.5%、女性50.5%）で、免許証保有比率は78.4%だった。イベントのメイン対象が子どもとその家族ということもあり、30歳代から40歳代の回答が多く、全体の約７割を占めた。回答者の世代別構成比率は、19歳以下12.0%、20歳代6.5%、30歳代42.4%、40歳代31.0%、50歳代3.3%、60歳代3.3%、70歳以上1.6%となった。

【後席シートベルトの着用状況】

2008年６月に改正道路交通法が施行され、後席シートベルトの着用が義務化されてから、後席シートベルトの着用率は大幅に向上した**＝グラフ「後席シートベルト着用率の推移」参照**。今回（**質問１**）は「着用している」（着用率）が前回と比べて7.7ポイント減の62.7%（前回70.4%）となり、着用が義務化されてから２年目の2010年の水準に戻った。また、「着用していない」（非着用率）は前年比で1.9ポイント増の8.6%（同6.7%）となり、着用率、非着用率ともに前回より悪化した。「時どき着用している」は、前年比5.7ポイント増の28.6%（同22.9%）。グラフを見ると、義務化以降、着用率・非着用率は増減を繰り返しており、安全意識が曖昧な“時どき派”も義務化前から同じような水準で推移していることが分かる。

着用率は60%台から、非着用率は７～９%の枠から、“時どき派”は20%台から抜け出せずにおり、後席シートベルトの着用状況はこれらの水準で一進一退の様相を呈し

後席シートベルト着用率の推移



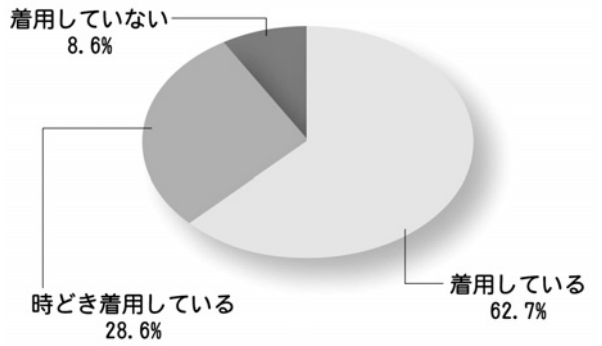
ている。義務化されて６年が経っているにもかかわらず、目を見張るような改善は見られず、着用率、非着用率ともに停滞していると見ることもできる。一部からは、安全意識の希薄化を懸念する声も聞かれる。

また、後席の着用率自体が、運転席（※98.0%）、助手席（※93.9%）の水準に比べて大きく乖離しており、後席シートベルト着用促進は警察庁をはじめとする関係機関・団体の共通の大きな課題だ。着用促進を大きく前進させるには、特に２～３割を占める“着用時どき派”に“着用積極派”へと転じてもらうのが効果的ではないか。そのためには、引き続き啓発活動に注力する必要があり、当会議所でも「交通安全。アクション」などのイベントや街頭活動で啓発活動を積極的に展開していくことにしている。

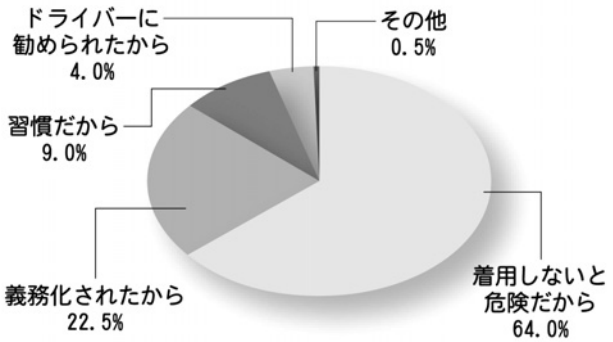
※警察庁・JAF合同調査「2013年シートベルト着用率データ」の一般道の着用率

着用している理由（**質問２**）を見ると、「着用しないと危険だから」が64.0%（前回50.2%）、「義務化されたから」が22.5%（同31.9%）で、この２つの回答で全体の約８割以上を占める。昨年までは、自発的な安全意識に基づく「着用しないと危険だから」派が約５割、受動的な動機である「義務化されたから」派が約３割という傾向が続いていたが、今回は「着用しないと危険だから」派の割合が大きく向上

【質問１】あなたは、乗用車の後部座席でシートベルトを着用していますか？



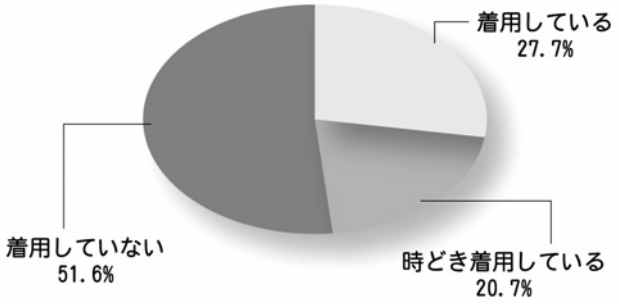
【質問２】後席シートベルトを着用する理由は次のどれですか？（複数回答可）



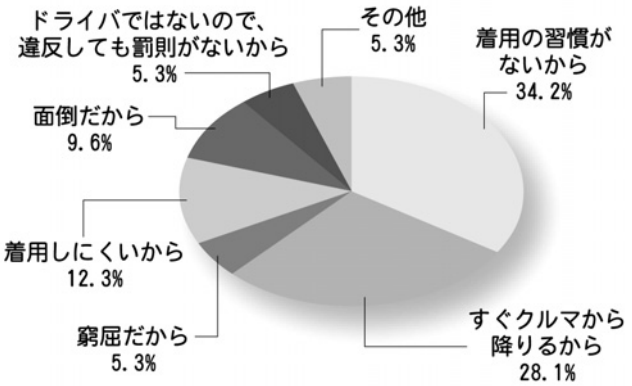
【質問３】質問１で「着用していない」と答えた方におたずねします。
後席シートベルトを着用しない理由は次のどれですか？　（複数回答可）

- すぐクルマから降りるから（０人）
- 違反しても罰則がないから（４人）
- 着用の習慣がないから（10人）
- 着用しにくいから（１人）
- 窮屈だから（０人）
- 面倒だから（３人）
- その他（１人）

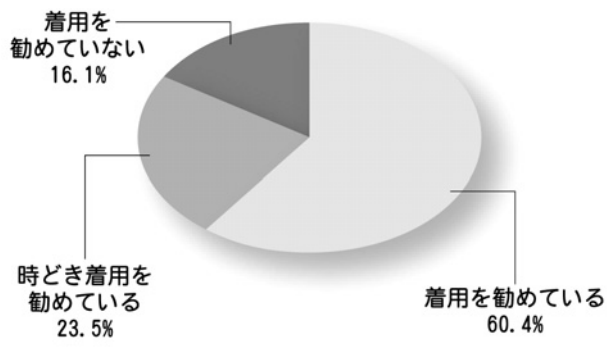
【質問４】あなたは、タクシーに乗ったときにも後席シートベルトを着用していますか？



【質問５】タクシーで、後席シートベルトを着用しない理由は次のどれですか？（複数回答可）



【質問６】クルマに人を乗せるときに
後席シートベルトの着用を勧めていますか？



しており、着用積極派の安全意識は高まっていると見ることができる。

着用しない理由（**質問３**）としては、前回同様に「着用の習慣がないから」を挙げた人が最も多かったが、それ以外は大きな特徴や傾向は見られなかった。

一方、タクシー乗車時の着用状況（**質問４**）は、「着用している」が27.7%（同32.2%）、「時どき着用している」が20.7%（同22.6%）、「着用していない」が51.6%（同45.2%）となり、2012年から着用率が下がってきている。義務化後の着用率は、2009年32.2%、2010年26.2%、2011年24.7%、2012年34.7%と３割前後で推移しており、依然、低調な状況にある。特に今回は、「着用していない」が義務化後の調査では2011年の51.2%を上回るワースト記録。ここにも安全意識の希薄化の兆候が表れているのではないか。

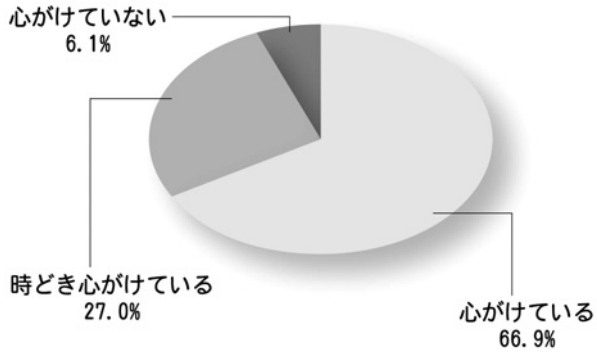
着用しない理由（**質問５**）については、構成比率を見ると、「着用の習慣がないから」が34.2%（同30.1%）、「すぐクルマから降りるから」が28.1%（同24.3%）で、この２つの理由で約６割を占める。ここ数年の結果からは、この２つが非着用理由の上位を占めている。また、「窮屈だから」、「着用しにくいから」という理由は年々減少傾向にあり、シートに潜り込んでいた留め金具を表に出したり、装着しやすく圧迫感のないシートベルトを採用した車両への移行を進めたりするなど、タクシー会社の地道な取り組みがプラスの効果となって表れてきている。

ドライバー側の意識を探ってみたのが**質問６**。後席同乗者へ「着用を勧めている」が60.4%（同63.9%）、「時どき着用を勧めている」が23.5%（同20.0%）、「着用を勧めていない」が16.1%（同16.1%）となり、「時どき」を含めるとドライバーの８割以上が後席の同乗者の安全を気にかけているという、ここ数年の調査と同じ傾向を示した。

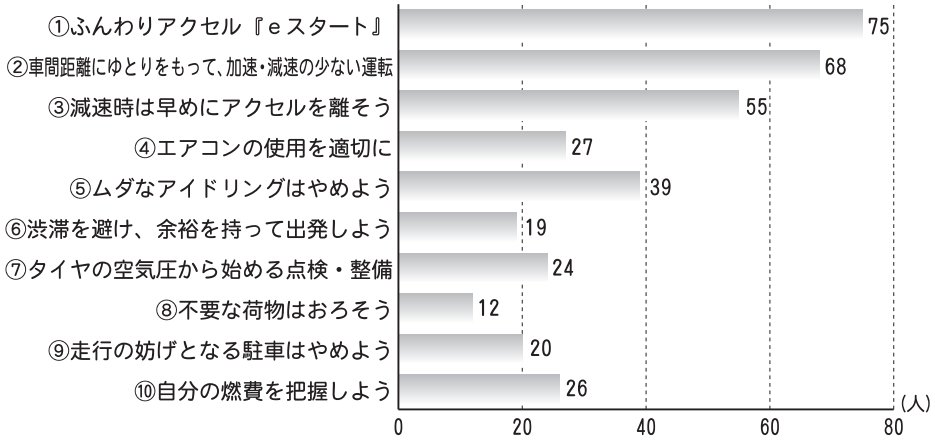
【エコドライブの意識・実践状況】

エコドライブの実践状況（**質問７**）は、「心がけている」が66.9%（同63.6%）で前年並みの結果となっており、６割を超える人が積極推進派。これに「時どき心がけている」の27.0%（同34.4%）を加えると、95%近くの人が何らかのエコドライブを実践

【質問７】あなたは、エコドライブを
心がけていますか？



【質問８】次のエコドライブのうち、
あなたが実践しているのはどれですか？（複数回答可）



「交通安全。アクション2014」の会場で熱心にアンケート用紙へ記入する来場者の皆さん

していることになり、エコドライブに対する意識は高いレベルで着実に浸透していることが分かる。ただ、「心がけていない」は6.1%（同1.9%）と低水準だったが、前回より4.2ポイント高くなっている。とはいえ、環境・エネルギー問題に対するドライバーの関心や意識は相変わらず高く、そうした中、関係省庁、自動車関連団体、自治体などが積極的にエコドライブの普及・推進活動に取り組んだ結果が、こうしたデータに表れていると見ていいのではないか。

一方、「心がけていない」と答えた人はわずか７人しかおらず、その理由として「効果がわかりにくいから」を挙げた人が３人いた。「面倒だから」、「やり方がわからないから」、「運転する楽しみが減るから」を挙げた人はそれぞれ１人ずついた。

最後に、具体的にどのようなエコドライブを実践しているのか（**質問８**）を見ると、「ふんわりアクセル『ｅスタート』」、「車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転」、「減速時は早めにアクセルを離そう」が実施されているトップ３で、クルマ運転時のアクセル操作を意識したものに集中する傾向は例年どおり。これに「ムダなアイドリングはやめよう」、「エアコンの使用は適切に」、「自分の燃費を把握しよう」が続くのも昨年と同じだ。エコドライブは環境にやさしい運転として奨励されているのに加え、交通安全とも密接に関連するため、今回のアンケート結果を参考に、当会議所としてさらなる普及・推進活動に取り組んでいきたい。

※注記：四捨五入のため、グラフのデータが100%にならない場合があります。

PM2.5濃度は環境基準を達成できず

平成25年度の大気汚染状況

東京都環境局の測定結果

東京都はこのほど、平成25年度の大気汚染状況の測定結果をまとめた。それによると、二酸化窒素濃度は環境基準をほぼ達成したものの、微小粒子状物質（PM2.5）や光化学オキシダントは環境基準をクリアできず、今後に課題を残した格好だ。このため東京都では、平成26年度で気象条件との関係、地理的特性、域外移流の影響などの詳細な解析を行うほか、工場や廃棄物焼却炉などの固定発生源対策やディーゼル車対策に引き続き取り組んでいく方針だ。

このほどまとまった項目別の環境基準の達成状況は、二酸化窒素が一般環境大気測定局（一般局）では８年連続全局で環境基準を達成した。自動車排出ガス測定局（自排局）では、35局中33局で達成し、達成率は94％となった。

浮遊粒子状物質は、一般局では47局中46局で達成し、達成率は98％。自排局では35局中33局で達成し、達成率は94％となった。また二酸化硫黄と一酸化炭素は、昭和63年度以降、平成12年度の三宅島噴火による影響を除き、全ての測定局で環境基準を達成した。

ただPM2.5については、一般局は45局中３局でしか達成できず、達成率はわずか6.7％にとどまった。自排局では全ての局で達成できなかった。ただ国の定めた注意喚起のための暫定指針値（１日平均値70マイクログラム／立方メートル）を超えた日は、１日もなかった。

さらに光化学オキシダントに至っては、全ての測定局で環境基準を達成できなかった。このため揮発性有機化合物（VOC）などの排出削減対策に引き続き取り組んでいく計画だ。

〔東京都自動車会議所〕

第11回 日本自動車会館交通安全キャンペーン

【イベント日（９／25）のプログラム】

□10：40～11：20　会場：正面玄関広場・１階エントランスホール

➢**小学生向け交通安全勉強会**

・盲導犬と一緒に学ぶ交通安全教室

・JAFによるクルマの死角の勉強会

□15：15～15：45　会場：くるまプラザ「会議室」

➢**交通安全ポスター原画コンテストの表彰式＆プレゼンテーション**

・表彰式の後、受賞者本人が作品に対する思いやコンセプトなどを説明

□15：45～16：00　会場：くるまプラザ「会議室」

➢**「夢のクルマ」絵画コンクールの表彰式**

・最優秀賞を受賞した田村徳啓さん（御成門小学校５年生）に受賞作品を３Dプリンターで造形化したフィギュアを贈呈

□16：00～16：30　会場：くるまプラザ「会議室」

➢**交通安全講演会**

・日本自動車研究所（JARI）研究主幹／渉外広報室長の桜井実氏が「JARIの交通安全研究」をテーマに講演

愛車道（あいしゃどう）㉗

ゴシック風の低床トレーラー

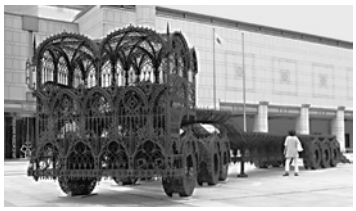
地元の横浜市で３年に一度開催される現代アートの国際展「ヨコハマトリエンナーレ2014」が市民の関心を集めているというので、足を運んだ。

すると、メイン会場の一つである横浜美術館前に不思議なトレーラーが置かれていた＜写真＞。

“ド～ン！”とインパクトのある圧倒されるほどのサイズの芸術作品である。全体が赤く錆びており、精緻に加工された部材の組み合わせによって作られている。素材は錆で錆を防ぐコールテン鋼（耐候性高張力鋼）という特殊なものであるという。もちろん、エンジンやミッションなどは搭載されていない。

作品タイトルは『低床トレーラー』。アーティストはベルギー生まれのヴィム・デルボア。オフィシャル・ガイドブックによると、『1990年に着手した「ゴシック」シリーズのうちの１作で、全長15メートル以上の大型トレーラーをゴシック建築風に表現したもの。巨大なモニュメントとしての公共性を持つかに見えるが、それはあっさりと裏切られ、むしろアンモニュメンタルな私的妄想の世界へと観客を導き入れる』とある。う～ん、現代アートは、なかなかに奥が深いのだ。

イタリアの国立近代美術館には、フランスのマルセル・デュシャン発想の「泉」というタイトルの便器がガラスケースに入って展示されている。どうも、芸術家というのは私のような凡人とは違って、何やら常識と言う空間を突き抜けた思考を持っているようだ。



ヴィム・デルボア
《低床トレーラー》2007
Installation view of Yokohama Triennale 2014

先日開催された日本自動車会館運営委員会による「夢のクルマ」絵画コンクールで、港区の御成門小学校５年生の田村徳啓さんの『水陸飛行犬型車』が最優秀作品として選ばれたが、これを見ると、◇時速300㎞で走れる◇ほとんど純金でできている◇空を飛べる◇水の中を走れる◇中は人が住めるようになっている◇フロントは犬の顔になっている――とされており、車輪と翼、スクリューなどを備えたクルマで、これも大人の概念を飛び越えた発想によるものである。

こうしてみると、ピュアな子供たちと芸術家の間には何か共通点があるのかもしれない。

固定観念に囚われない人たちが、安全基準や採算などを度外視し、柔らかい頭脳でクルマの設計をしたら、このようにユニークで楽しいものが生まれるのだろう。

因みに、「ヨコハマトリエンナーレ2014」は、11月３日まで開催されている。

（モーターコラムニスト　**牧　博明**）

日本自動車会議所会員（平成26年９月１日現在）＝順不同＝

一般社団法人 日本自動車工業会
一般社団法人 日本自動車部品工業会
一般社団法人 日本自動車車体工業会
一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
いすゞ自動車販売店協会
トヨタ自動車販売店協会
日産自動車販売協会
ＵＤトラックス販売協会
日野自動車販売店協会
三菱自動車販売協会
三菱ふそうトラック・バス販売協会
全国スバル自動車販売協会
ダイハツ自動車販売協会
全国マツダ販売店協会
全国フォード販売店協会
スズキ自動車販売店協会
ホンダ自動車販売店協会
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
日本自動車輸入組合
一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
一般社団法人 日本自動車機械工具協会
公益社団法人 全日本トラック協会
公益社団法人 全国通運連盟
公益社団法人 日本バス協会
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
一般社団法人 全国自家用自動車協会
一般社団法人 日本損害保険協会
石油連盟
一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
一般社団法人 全国自動車標板協議会
一般財団法人 自動車検査登録情報協会
一般社団法人 全国レンタカー協会
一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
一般社団法人 自動車公正取引協議会
全国自動車検査登録印紙売捌人協議会
一般財団法人 関東陸運振興センター
一般社団法人 東京都トラック協会
一般社団法人 神奈川県トラック協会
一般社団法人 日本道路建設業協会
一般社団法人 日本ゴム工業会
一般社団法人 日本塗料工業会
板硝子協会
日本自動車車体整備協同組合連合会
一般社団法人 日本交通科学学会
一般社団法人 日本陸送協会
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
一般財団法人 日本自動車研究所
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
一般財団法人 日本自動車査定協会
一般財団法人 全日本交通安全協会
公益財団法人 日本自動車教育振興財団
一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会
全日本自動車部品卸商協同組合
アイ・ティ・エスジャパン
公益社団法人 自動車技術会
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
一般社団法人 自動車再資源化協力機構
一般社団法人 日本ガス協会
一般社団法人 日本自動車運行管理協会
日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
一般社団法人 自動車用品小売業協会
一般社団法人 日本オートオークション協議会
日本中古車輸出業協同組合
全国オートバイ協同組合連合会
日中投資促進機構
一般社団法人 青森県自動車団体連合会
一般社団法人 岩手県自動車会議所
一般社団法人 宮城県自動車会議所
一般財団法人 秋田県全自動車協会
山形県自動車団体連合会
一般財団法人 福島県自動車会議所
東京都自動車会議所
一般社団法人 神奈川県自動車会議所
一般社団法人 静岡県自動車会議所
一般社団法人 愛知県自動車会議所
一般社団法人 岐阜県自動車会議所
一般社団法人 三重県自動車会議所
一般社団法人 富山県自動車会議所
一般社団法人 石川県自動車会議所
一般社団法人 福井県自動車会議所
一般社団法人 大阪自動車会議所
一般社団法人 徳島県自動車会議所
一般社団法人 香川県自動車会議所
愛媛県自動車会議所
高知県自動車会議所
一般財団法人 大分県自動車会議所

（ほかに企業会員84、推薦会員３）