

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

<https://www.aba-j.or.jp>



2020 9・10 No.928

発行人 山岡 正博 編集人 田村 里志

「2021年度 税制改正に関する要望書」取りまとめる

最重点要望に「コロナ禍の経済状況を踏まえた取得時にかかる税負担の大幅な軽減」を掲げる



第1回 税制委員会開催

写真円内は関島誠一委員長

日 本自動車会議所は10月8日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第1回税制委員会（委員長＝関島誠一自販連法規・税制委員長、トヨタモビリティ東京副会長）を開催し、「2021年度 税制改正に関する要望書（案）」について審議した。要望書案は、9月28日に開催した第1回税制部会での委員団体などの要望や意見を踏まえて取りまとめたもので、審議の結果、一部修正のうえ、後日書面審議によって承認された。

委員会では、吉武一郎前委員長に代わり、新たに就任した関島委員長が審議に先立って挨拶。関島委員長は、新型コロナウイルス感染拡大による経済的打撃が自動車産業にも広範に及んでいることに触

れ、「自動車産業は日本経済のけん引役を担っているのみならず、雇用と地方経済も下支えしており、日本経済復興の原動力になるものと自負しております。コロナ禍の今は、いわば非常時下であり、自動車ユーザーの税負担軽減だけではなく、補助金による購入支援など、あらゆる手段を講じて国内市場の活性化を図っていかねばなりません」と話し、今後の委員会活動に意欲を見せた。

要望書では、新型コロナウイルス感染拡大が自動車産業全体にも大きな影を落としていることから、「コロナ禍の経済状況を踏まえた取得時にかかる税負担の大幅な軽減」を最重点要望に掲げた。

＝要望書の全文は2～5ページに掲載＝

◇◇ 主な内容 ◇◇

- 2021年度 税制改正に関する要望書…………… 2
- 自動車税制改革フォーラムが
 チラシデータを制作しSNSなどオンライン上で活用…… 6
- 第266回会員研修会開催…………… 6
- 第267回会員研修会開催…………… 6
- PM2.5は初めて全測定局で環境基準達成[東京都]…… 7

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

2021年度 税制改正に関する要望書

コロナ禍を踏まえ、 取得時の税負担の大幅な軽減を要望

- ・ 環境性能割の凍結も含めた軽減措置
- ・ エコカー減税・グリーン化特例の拡充・延長
- ・ “非常時下”の予算特別要望
(サポカーなどの補助金の拡充・延長)も求める

◇当会議所『2021年度 税制改正に関する要望書』の内容は次の通り。

はじめに

新型コロナウイルス感染拡大は、自動車産業にも大きな影を落としております。今年5月には、国内の新車販売台数が前年比45%減と未曾有の落ち込みを記録し、その後は回復しつつあるとはいえ、今年度上半期は前年比23%減と、依然厳しい状況には変わりはありません。

日本の自動車産業は、全就業人口の約1割を占め、輸出総額や製造業の製造品出荷額においても、それぞれ約2割を占めるすそ野が広い基幹産業です。少子高齢化やそれに伴う経済成長の鈍化などにより、新車販売市場はピーク時の7割以下まで縮小しておりますが、それでも国内生産1,000万台と自動車関連就業人口550万人を下支えしているのが国内市場であり、これによって地域の経済や雇用も守られています。

また、いまや国民にとってクルマは“生活の足”そのものであり、自然災害が多発するわが国においては、“ライフライン”としてのクルマの重要性がますます高まっております。しかし、クルマには9兆円もの税が複雑に課せられ、取得・保有段階のユーザーの税負担は極めて過重です。しかも、いまだに自動車ユーザーだけが、一般財源化により課税根拠を喪失している自動車重量税やガソリン税・軽油引取税の「当分の間税率」の負担や、ガソリン税・

石油ガス税等のTax on Taxを強いられるなど不合理な仕組みが続いております。

このような状況は、まさしく菅新内閣が提唱する「世の中には数多くの当たり前でないことが残っている。それを見逃さず、国民生活をさらに良くし、力強く成長させるための改革が求められている」状況そのものです。

当会議所は、納税者である7,800万ユーザーの声を代弁する形で、ユーザー負担軽減と簡素化の実現のため、長い年月にわたり要望活動を続けてまいりました。コロナ禍における喫緊の課題である市場活性化に向けては、自動車メーカー各社が魅力あるクルマづくりに切磋琢磨し消費者に提供する必要があることは言うまでもありませんが、これまでの活動を通じて、ユーザーがクルマを取得し保有しやすい環境を整えることが政府・与党には強く求められていると考えております。

日本経済を支える自動車産業が厳しい状況下に置かれていることを踏まえ、波及効果の高い自動車市場の活性化を図る観点から、是非、自動車取得時のユーザー負担の大幅な軽減をはじめ「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を実現するよう要望いたします。

自動車産業は「100年に一度の大変革期」の真ただ中にあり、いわゆる「CASE」や「MaaS」と言われる新たな潮流が産業構造を変えようとしております。そうした中、新型コロナウイルス感染拡大という災禍に世界中が見舞われ、わずか半年で社会

や生活の在りようも大きく変わりつつあります。ポスト・コロナ時代に向けて私どもは、大綱で示された中長期的な自動車関係諸税の課税のあり方の議論も視野に入れ、ユーザーと共に一層の負担軽減・簡素化の実現を目指して、引き続き一丸となった活動を続けていく所存です。

重点要望項目・要望理由

■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. コロナ禍の経済状況を踏まえた取得時にかかる税負担の大幅な軽減

新型コロナウイルス感染拡大は、自動車産業全体に大きな影を落としております。また、ポスト・コロナ時代に向けたわが国の経済復興には、波及効果の高い「自動車市場の活性化」策は不可欠です。コロナ禍の今は、いわば非常時下にあり、自動車ユーザーの税負担軽減だけではなく、補助金による購入支援など、あらゆる手段を講じて国内市場の活性化を図っていかねばなりません。そうした状況を踏まえ、次のとおり税制改正および予算について要望いたします。

①自動車税・軽自動車税の環境性能割の凍結も含めた軽減措置

自動車税・軽自動車税の環境性能割は、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策」として、税率1%分の軽減措置が2021年3月末まで延長されていますが、新型コロナウイルス感染終息の見通しがまったく見えないことから、取得時の税負担の大幅な軽減の観点からも、凍結を含めた、延長などの軽減措置を要望します。

②エコカー減税・グリーン化特例の拡充・延長

世界をリードするわが国の技術開発のさらなる促進や、環境にやさしい次世代自動車の普及促進の観点に加え、取得時の税負担の大幅な軽減の必要性からも、期限切れとなるエコカー減税・グリーン化特例については、適用対象を絞り込むことなく拡充・延長すべきです。

【予算特別要望】

安全運転サポート車（中古車を含む）・環境対応車の補助金の拡充・延長

多くの自動車ユーザーが安全・安心で持続可能なクルマ社会を求めていることから、安全運転サポート車と環境対応車を普及させ、喫緊の課題である自動車市場の活性化を図るため、両補助金の拡充・延長を次のとおり要望します。

- 安全運転サポート車の補助金：現行の年齢要件の撤廃などによる拡充・延長
- 環境対応車の補助金：現行のCEV補助金（クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金）の拡充・延長

2. 車体課税の見直し

①自動車重量税の将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

自動車重量税は、元々は道路特定財源として道路整備のために自動車ユーザーが特別に負担してきたものですが、2009年度に一般財源化されたことにより課税根拠を喪失しています。また、保有時に自動車重量税と自動車税・軽自動車税が二重に課せられており、不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべきであり、まずは本則税率に上乘せされた「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきです。

3. 燃料課税の見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乘せされたままの「当分の間税率」の廃止

道路整備に必要な財源不足を補うため、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る税率（暫定税率）が課せられてきました。しかし、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失した旧暫定税率が、「当分の間税率」と名前を変えて存続し、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられています。ガソリン税、軽油引取税に上乘せされている、不合理な「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきです。

②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消

ガソリン税や、LPG自動車等の石油ガス税等に消費税が掛けられているTax on Taxは、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxは解消すべきです。

4. 中長期的な抜本見直し

①中長期的な自動車関係諸税の検討は、ユーザーの声を尊重し、過重で複雑な課税のあり方を根本的に見直す議論をすべき

2020年度(令和2年度)税制改正大綱では、自動車関係諸税について「その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされています。自動車産業は「100年に一度の大変革期」の真ただ中にあり、いわゆる「CASE」や「MaaS」と言われる新たな潮流が産業構造を変えようとしています。また、コロナ禍により社会や生活の在りようも見直され始めており、変革の波が今後の自動車税制へ影響することは避けられない見通しです。こうした変革期こそが自動車税制のあり方を根本的に見直す好機であり、ユーザーと共に要望活動を展開してきた当会議所としては、ユーザーの声を尊重した議論をするよう要望します。

②財源確保などのための自動車関係諸税(車体・燃料課税等)の新税創設および増税には反対

■自動車関係税制に関わる要望

1. バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長 (自動車重量税・自動車税)

高齢者、障がい者を含むすべての人々が安心して暮らせるユニバーサル社会の実現や、2021年の東京オリンピック・パラリンピックの実施に向けて、移動上の利便性や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)の特例措置を拡充・延長していただきたい。

○拡充

- ・リフト付きバスの控除額引き上げ

○延長

- ・自動車重量税(2021年4月1日～2024年3月31日)
- ・自動車税環境性能割(2021年4月1日～2023年3月31日)

2. 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長(自動車重量税・自動車税)

日本の経済インフラである物流や公共交通を担うトラック・バスなどの大型車両は、交通事故発生時の被害が大きくなる恐れがあり、大事故の際の経済や社会への影響は甚大です。国土交通省ではドライバーの安全運転を支援する先進安全技術には、高い

事故防止・被害軽減効果が期待されるとして、トラック・バスに対し基準化・義務化を進めています。しかし、経営環境が厳しい事業者も多く、装置価格は高額で事業者負担が大きいことから、義務化が決定した装置(衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置)について、義務化までの間、特例措置を延長していただくとともに、特例措置の拡充もしていただきたい。

○拡充

- ・対象装置に新たに義務化が決定した側方衝突警報装置(BSIS)の追加

○延長

- ・7カ月間延長(2021年4月1日～10月31日)

3. 都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長

(自動車税環境性能割)

老朽化した乗合バス車両の新車への代替を促し、高齢者や障がい者を含めだれでも利用しやすく環境にやさしい地域公共交通を実現するため、都道府県の条例で定める生活交通路線を運行する乗合バス車両の非課税措置を延長していただきたい。

○延長

- ・2年間(2021年4月1日～2023年3月31日)

4. 営業用自動車の軽減措置の維持

(自動車税・自動車重量税)

トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は、経営基盤の脆弱な中小事業者が多く、人手不足や過当競争などにより非常に厳しい経営環境にさらされています。事業存続の危機に直面している事業者も少なくない中、営業用自動車の軽減措置を見直すべきではありません。営業用自動車は、日本経済や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担っており、ライフラインとしての機能を有することから、営業用自動車の軽減措置は維持すべきであり、財源確保や減税の代替財源として検討すること自体に強く反対します。

5. 低公害自動車の燃料供給設備に係る軽減措置の拡充・延長 (固定資産税)

次世代自動車である燃料電池自動車および天然ガス自動車の燃料供給インフラの整備を促進するため、水素充てん設備および天然ガス充てん設備に係る固定資産税の特例措置を延長・拡充していただきたい。

○拡充

- ・電気自動車の普及や災害防災の観点から、高出力型の急速充電器を新たに対象設備に追加

○延長

- ・2年間(2021年4月1日～2023年3月31日)

6. 中小企業投資促進税制の拡充・延長**(所得税・法人税・法人住民税・事業税)**

中小企業投資促進税制は、トラック(車両総重量3.5t以上)、その他機械装置等を取得した場合に、税額控除(7%)または特別償却(30%)の適用を認める措置ですが、事業者の設備投資を促進することにより、中小企業の経営基盤強化や生産性向上、経済波及効果などに資することから、対象を拡充のうえ、適用期限を延長していただきたい。

○拡充

- ・資本金3,000万円超の法人にも税額控除を適用
- ・衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置又は車線逸脱警報装置を装備したバス車両及びバリアフリー対応車(ノンステップバス、リフト付きバス等)を追加

○延長

- ・2年間(2021年4月1日～2023年3月31日)

【関連する要望事項】(順不同)**(I) 新型コロナウイルス感染症に係る税制措置**

- ・国税・地方税(法人税、消費税、自動車関係諸税等)の納付猶予の延長
- ・中小事業者等に対する固定資産税等の減免措置の延長
- ・資本金1億円超10億円以下の企業に対する欠損金の繰戻しによる法人税等の還付制度の延長

(II) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・先進環境対応車(低燃費車等)と先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する優遇措置の強化
- ・環境性能割において、被牽引車(トレーラー)の車両区分への明記と対象からの除外
- ・駅の構内における鉄道貨物利用運送事業または鉄道貨物積卸業の用に供するフォークリフト等の機械に係る軽油引取税の免税措置の延長
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税(軽自動車税)の非課税措置
- ・指定自動車教習所がリース契約による教習専用車

両を導入する時の自動車税減免措置

- ・身体障害の方のために専ら使用することを目的とした自動車のリース契約による自動車であっても減免措置の適用
- ・自家用自動車に対する車体課税の軽減
- ・経年車に対する課税重課措置の廃止

(III) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・道路運送車両法の改正に対応するための支援措置(整備要員の教育支援、地域地域で連携して自動車ユーザーを支える取り組みへの支援等税制など)の拡充
- ・自動車に係る自動車保険料は全額、所得税控除対象
- ・石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の用途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対
- ・車両を大量保有する納税者における、自動車税および軽自動車税等の納付に関わる事務処理の負担軽減

(IV) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・中小企業経営強化税制の適用期限の延長
- ・中小企業の法人税の軽減税率の延長と適用範囲の拡大
- ・所得拡大促進税制の延長
- ・商業・サービス業・農林水産業活性化税制の延長
- ・中小企業防災・減災投資促進税制の拡充・延長
- ・外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対
- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設

(V) その他

- ・研究開発促進税制の拡充・延長
- ・デジタル化促進のための税制度(DX税制)の創設
- ・トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について、固定資産税の軽減措置の適用
- ・鉄道へのモーダルシフトを推進するため、鉄道貨物利用運送事業者が導入する31フィート等の私有大型高規格コンテナに係る特例措置の創設
- ・大型高規格コンテナを運搬する鉄道コンテナ専用輸送車両に係る特例措置の創設
- ・教育資金および結婚・子育てで資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充
- ・災害時における、整備事業者などへの迅速かつ手厚い支援措置の拡充

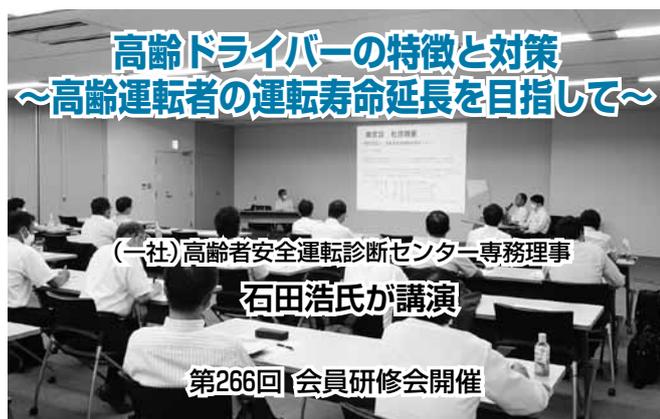
チラシデータを制作しSNSなどオンライン上で活用

自動車税制改革フォーラム

「街頭活動」などは中止／新型コロナウイルス感染リスクを回避

自動車関係21団体で構成する自動車税制改革フォーラム(事務局:日本自動車会議所)はこのほど、「クルマの税金」の負担感や不合理さを訴える活動チラシデータを制作した。フォーラムでは、ユーザーを巻き込んだ活動の一環として、毎年、駅前などでチラシを配布する「街頭活動」を全国47都道府県で展開してきたが、新型コロナウイルス感染拡大のリスクを回避するため、今年は街頭活動などを中止。このため、印刷物は作らずデータのみを制作し、インターネットやSNSなどオンライン上で活用することにした。新型コロナウイルスがフォーラム活動にも影響した格好であり、今後はツイッターを活用したアピール活動を実施する予定となっている。

チラシデータは、昨年のデザインや内容を踏襲し、「ユーザーの声を集める活動」のイメージを表面デザインに引き続き採用。今回は若いファミリー(親子3人)に加え、地方で現役の自動車ユーザーとしてクルマを運転するシニア層にもアピールするため、3世代家族をメインイメージとしている。裏面は前回のデータを更新し、いかにクルマの税制が不合理であるのかを引き続き訴えた。また、昨年10月からスタートした新たな自動車税制も紹介している。



日本自動車会議所は8月25日、東京・港区の日本自動車会館で第266回会員研修会を開催した。8月も会場では、マスクの着用やパーテーションの設置など新型コロナウイルス感染予防措置を徹底したうえ、定員も制限し約30人が参加した。今回のテーマは「高齢ドライバーの特徴と対策～高齢運転者の運転寿命延長を目指して～」。講師には一般社団法人 高齢者安全運転診断センター専務理事の石田浩氏を迎えた。



石田 浩氏

石田氏は「特に地方では買い物や通院など、高齢者にとってクルマは重要な移手段」と説明。免許をできるだけ返納せず、高齢者に長く運転を続けて

もらいたいと強調した。高齢ドライバーについては出合い頭や追突で重大事故を起こすケースが多く、適切な安全確認や運転動作が必要とも指摘。同センターの活動として、車載ドライブレコーダーの映像で「本人の癖を把握し、事故の回避につなげる運転診断サービスに取り組んでいる」ことを紹介した。



日本自動車会議所は9月29日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第267回会員研修会を開催した。今回のテーマは「SDGs(持続可能な開発目標)で自分を変える、未来が変わる」で、講師には博報堂DYホールディングス、グループ広報・IR室CSRグループ推進担当部長の川廷(か



川廷 昌弘氏

わてい) 昌弘氏を迎えた。今回も新型コロナウイルス感染予防策を徹底したうえで開催、約30人が参加した。

川廷氏は、国連が2030年までをSDGsの「行動の10年」と呼び掛けている点などを過去の経緯を交えて説明。日本の自動車業界でも脱炭素社会の実現などに向けた対応が進められており、企業が具体的な各目標を実行していくには「経営者だけではなく、管理職を含めてSDGsへの理解を深めることが必要」と強調した。

PM2.5は初めて 全測定局で環境基準達成

2019年度の東京都内大気汚染状況

東 京都はこのほど、「2019年度大気汚染状況の測定結果」をまとめた。それによると、微小粒子状物質(PM2.5)は住宅地域などに設置している一般環境大気測定局(一般局)全46局で、道路沿道に設置している自動車排出ガス測定局(自排局)全34局で大気汚染防止法の環境基準を達成した。両局すべてで環境基準を達成したのは、測定開始以来初めて。

これにより、「2024年までにPM2.5の環境基準達成率を100%に向上させる」とした東京都環境基本計画の目標をクリア。都では法規制対象外である小規模燃焼機器の排ガス対策にも取り組むなど、今後も全測定局での環境基準達成を目指すとしている。

このほか、二酸化炭素(NO₂)は14年連続して一般局すべてで環境基準を達成し、自排局でも昨年にも続き環境基準を達成した。NO₂の自排局における環境基準達成率は2004年度が47%だったが、2010年度以降は90%以上で推移し2018年度に100%となった。このほか浮遊粒子状物質(SPM)は5年連続での達成となった。

光化学オキシダント(O_x)は、長期的な変化を評価するための年間4番目に高い日最高8時間値の3年平均で見ると、増減はあるものの2002年度をピークに微減傾向がうかがわれるとしている。夏季の光化学スモッグ注意報発令日数は7日で、光化学スモッグによる被害の届け出はなかった。都は、光化学オキシダントの原因となる揮発性有機化合物(VOC)、窒素酸化物(NO_x)の排出削減対策に、国や近隣自治体と連携して取り組む方針だ。

[東京都自動車会議所]

訃 報

ヤマト運輸(現ヤマトホールディングス)元社長
(当会議所元常任理事、会員元代表者)

都築 幹彦氏

ヤマト運輸(現ヤマトホールディングス)元社長の都築幹彦氏が8月16日、逝去された。91歳だった。都築氏は1950年に同社に入社し、「宅急便の生みの親」と言われる小倉昌男元社長と二人三脚で全国ネットワークを形成。1983年専務を経て1987年社長に就任された。1991年会長を務められ、1993年取締役相談役に退かれた。社長、会長時代の1989年6月～1994年6月まで当会議所常任理事を務められた。



三菱自動車工業特別顧問・元社長
(当会議所元常任理事、評議員、会員元代表者)

益子 修氏

三菱自動車工業で社長、会長を務められた特別顧問の益子修氏が8月27日、逝去された。71歳だった。

益子氏は三菱商事出身で、三菱自動車工業の経営再建を託され2004年同社に転じ2005年1月社長に就任。「三菱自動

車再生計画」を策定・実行するなど同社立て直しに尽力された。2014年6月以降会長兼CEOなどを務められ、日産自動車・ルノーとのアライアンスを組むなど同社を牽引されてきたが、今年8月、健康上の理由から会長職を退任され特別顧問に就かれていた。

益子氏は2005年6月から当会議所常任理事を、2010年6月から逝去されるまで同評議員を務められた。



日野自動車工業(現日野自動車)元会長
(当会議所会員元代表者)

楠 兼敬氏

日野自動車工業(現日野自動車)元会長の楠兼敬氏が9月16日、逝去された。97歳だった。楠氏はトヨタ自動車出身で、同社副社長を経て1991年日野自動車工業会長に就任された。

お知らせ

11月以降に発行を予定しております『自動車会議所ニュース』は、新型コロナウイルス感染対策に伴うイベント等の縮小・延期などの影響により、『合併号』とさせていただきます。発行予定が決まり次第、当会議所ホームページにてご案内させていただきます。



Vol. 48

ジャーナリズムの本質とは？

経済ジャーナリスト 福田 俊之

「彼方^{あちら}を立てれば此方^{こちら}が立たぬ」——こんな昔のことわざもよく耳にするが、トヨタ自動車の今年の株主総会で、豊田章男

社長が質疑応答の際に“例え話”として語られた「ロバと老夫婦の話」がちよっとした話題になっている。その作者は不詳のようだが、イソップ物語をヒントに「すべての人を納得させる難しさ」を4コマ漫画で表現し、Web上に投稿したものらしい。

豊田社長がその話になぞられて説明したのには理由がある。社内報の「トヨタタイムズ」や一部の週刊誌などでも取り上げられたので詳しい内容は省略するが、先の2020年3月期決算で各社が今期の業績予想を「未定」としたのに対し、トヨタは営業利益を「5,000億円の黒字見通し」と前向きに捉えて発表。ところが、メディアの多くは「前期比8割減」とネガティブな見出しで報じた。真逆な報道に愕然とした豊田社長は、コロナ下でも「日本を少しでも元気にしたい」との想いを、株主のみなさんにも分かってもらいたかったからだろう。

それはそれとして、人間の考え方や価値観の違いから、憲法でも基本的人権として「表現の自由」が保障されている。とは言っても、新聞やテレビのワイドショーなどを視聴していると偏った伝え方が目に余る。最近は寝ても覚めても新型コロナ関連ばかりで、高齢ドライバーのペダル踏み間違い事故の話題は下火だ

が、昨年4月、東京・池袋での87歳(当時)の高齢者による重大な死傷事故発生後は、高齢ドライバー＝“暴走老人”とばかりにまるで“年寄りイジメ”のような報道が際立っていた。

警察庁の統計によると、交通事故発生件数が減少傾向を続ける中で、確かに事故全体に占める高齢運転者の割合は増加しているが、70歳以上の運転免許保有者数も30年前に比べれば10倍も増えており、単純に比較はできない。しかも、免許取得直後と思われる20歳前後の事故も相変わらず後を絶たないものの、若者の交通事故はあまりニュースにはならない。

「社会の公器」としてのメディアは時流に沿って啓蒙・啓発を促す役割もあるが、客観的に分析して公平で公正に伝えるのが本来の使命。もう40年も前の私事で恐縮だが、新聞記者から経済雑誌の編集記者に転向した時の先輩からのアドバイスが今でも忘れられない。「新聞記者は2階の部屋の“夫婦げんか”を1階から眺めて記事にすればいいが、雑誌の取材は2階に上がり込んで直接当事者から原因を聞き出し、一方的に煽り立てるのでなく仲直りさせながら真相を探ることが重要だ」と。

昨今は記者の資質を疑うような浮いた記事も目に付くが、マスコミの片隅にいるものとしては、多方面の取材により冷静に見極めながら、ジャーナリズムの本質でもある「批判的精神」を持ち続けることは言うまでもない。

日本自動車会議所会員 (2020年10月15日現在)= 団体会員89、順不同 =

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

(ほかに企業会員77、推薦会員6)