

賢者の言魂

182

民間としての
不屈の努力と活力が
復興の原動力。

瀬谷 俊雄

東邦銀行

せや・としお

昭和11(1936)年、福島県白河市で白河瀬谷銀行(東邦銀行の前身)の創業家に生まれる。福島県立白河高等学校から慶應義塾大学経済学部へ進み、昭和34(1959)年に卒業すると父と祖父から「渋沢栄一の銀行だから」と勧められ第一銀行(現・みずほ銀行)に入行。上池上支店長、神田駅前支店長、虎ノ門支店長、本店審議役などを歴任し順調に出世コースを歩んでいたが、昭和61(1986)年に内池佐太郎東邦銀行頭取からの要請を受け入れて50歳で東邦銀行常務取締役へ転じた。大正9(1920)年生まれの内池は福島県出身のバンカーで、東京帝大から日銀を経て43歳で東邦銀行取締役へ転じ、常務、副頭取を経て昭和53(1978)年から頭取を務めていた。瀬谷は昭和63(1988)年副頭取、平成2(1990)年頭取就任。平成16(2004)年には全国地方銀行協会の会長に就任。地銀協の会長に日銀・財務省出身の「天下り頭取」ではなく、生粋の民間バンカーが就くのは27年ぶりのことだった。在任中、郵政民営化に伴って誕生したゆうちょ銀行については、民衆圧迫の観点から「新規事業は認められるべきではない」とする姿勢を貫き、政府との調整に奔走した。平成19(2007)年には頭取から退き会長となるが、福島商工会議所会頭と県商工会議所連合会会長への就任を要請され2期6年務め、結果として震災・原発事故対応と復興支援事業に尽力することとなった。平成24(2012)年には政府の要請で企業再生支援機構(現・地域経済活性化支援機構)の社長に就任し約70社の企業再生を手掛けた。令和7(2025)年3月、88歳で死去。

【一覧】

日本自動車連盟、日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会、全日本トラック協会、全国自家用自動車協会、日本自動車部品工業会、日本自動車輸入組合、全国軽自動車協会連合会、日本自動車リース協会連合会、日本中古自動車販売協会連合会、日本自動車整備振興会連合会、日本バス協会、全国通運連盟、日本自動車車体工業会、全国ハイヤー・タクシー連合会、全国レンタカー協会、日本自動車タイヤ協会、日本二輪車普及安全協会、自動車用品小売業協会、全国自動車会議所連絡協議会、日本自動車会議所

24年度の与党税制改正大綱では、クルマ税制の見直しをめぐり議論のなかで、走行距離に応じた課税「走行税」の導入について触れられた。エコカーを買うとが増える自動車関連税の負担が先細りしていくことに加え、レンタカーやカーシェアで済ませる若年層が増えていることを理由に、「検

「今こそ変えよう! クルマの税金!」

自動車関連21団体が税制改正求める

「今こそ変えよう! クルマの税金!」というスローガンで、ユーザーから「生の声」を集める。JAFが7月末まで実施する「自動車税制に関するユーザーアンケート」への協力。回答も呼び掛ける。作成したチラシ(写真)では「現行の自動車税制は9種類・9兆円」にも上り、「国の税収全体の約1割を負担している」ことなどを訴えている。ガソリン税に消費税をかける不合理な「二重課税」や、暫定税率に代表される「当分の間税率」といった複雑な仕組みが続いており、ユーザーの98・9%が重い負担を感じていることも主張する。

自動車税制改革フォーラムが2024年10月にとりまとめた「25年度税制改正等に関する要望書」では、取得時課税を消費税に一本化して二重課税状態を解消し、環境性能割を廃止する

街頭活動では「今こそ変えよう!クルマの税金!」をスローガンに、ユーザーから「生の声」を集める。JAFが7月末まで実施する「自動車税制に関するユーザーアンケート」への協力。回答も呼び掛ける。作成したチラシ(写真)では「現行の自動車税制は9種類・9兆円」にも上り、「国の税収全体の約1割を負担している」ことなどを訴えている。ガソリン税に消費税をかける不合理な「二重課税」や、暫定税率に代表される「当分の間税率」といった複雑な仕組みが続いており、ユーザーの98・9%が重い負担を感じていることも主張する。

「オール納税者」での要望活動を強化

政府はトリガー条項という制度があるにもかかわらず、それを使うことをせずに、血税からリッター当たり約10円の補助金を垂れ流し続けている。かつて存在した自動車取得税は、重量税同様に課税根拠がなくなり、消費税率が10%に引き

根拠不明かつ二重課税の状態となつていてこれを批判している。ガソリン税の「暫定税率」の問題を指摘する声も根強い。もともと本則税率とは異なり、高い暫定税率で課税される状態が長年続いてきたためだ。ガソリン価格が3カ月連続で1リッター当たり160円を超えた場合に発動されるはずの「トリガー条項」も凍結されたままで、暫定税率は廃止されるところか「停止」されたことすらない。

10種類近い税金を他の維持費もかかるクルマを持ちたくなえるのも無理からぬ最近では必要とときカーやカーシェアとも増えている。といったクルマ離れ層税金が課される可能性がある

カーユーザーはクルマを維持するだけで自動車税が軽自動車重量税、環境税、利用すればかかる揮発油税などの税金を負担する。JAFによれば乗用車は毎年約12万円

続きは本紙をご覧ください。



上げられた19年10月に廃止された。しかし入れ替わるように、自動車の取得時に課される「環境性能割」が導入され、ユーザーの負担は減ったとはいえない。それどころか環境性能割はエコ性能に応じて税額が変動し、しかも

その性能基準は年々厳しくなっている。カーユーザーはクルマを維持するだけで自動車税が軽自動車重量税、環境税、利用すればかかる揮発油税などの税金を負担する。JAFによれば乗用車は毎年約12万円

討を行う」とした。25年度の与党税制改正大綱ではさらに踏み込んで結論を得る」と明記した。全国レンタカー協会によれば、国内のレンタカー台数は09年には43万台だったが、24年には110万台へ大幅に増えている。カーシェアは、02年にはわずか50人に過ぎなかった会員数が24年には470万人となり、市場規模は20年ほどで9万倍超に膨れ上がっている(公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団調べ)。走行距離に応じて税金を課す走行税は所有を伴わないレンタカーやカーシェアの利用者からの取りっぱぐれを解消する案として浮上したものと見える。しかし、実際に走行税を導入するとすれば、レンタカーやカーシェア利用者などのいわゆる非保有ユーザーだけでなく、既存のカーオーナーや企業の負担も増す。クルマが生活の足である地方在住者にとっても、多くの持主企業や物流業者への負担をどうするかという問題は避けて通れない。また課税にあたっては、車両の位置情報から行動パターンが把握される可能性があり、プライバシーの侵害も懸念される。ほかにも、平均走行距離が長い北海道では東京より重税となってしまうのか、そもそも現行の車体課税や燃料課税との「二重取り」が起きないのかなど課題は山積している。近い将来、「カーユーザーに重負担、ユーザーじゃなくても重負担」という時代がくる可能性もゼロではない。そうならないためにはカーユーザー・納税者の「生の声」を集め、政府に要望としてぶつけていく行動は不可欠だろう。