2014年６月議会　藤枝市税条例（軽自動車増税等）本会議

第６４号議案　藤枝市税条例等の一部を改正する条例案

本条例は、今年３月２０日に国会で可決成立した地方税法改正により、藤枝市税条例の自動車取得税、軽自動車税、自動二輪の標準税率など、具体的に変えていくものです。

国が制度を変えることによって、地方もそれに応じた措置をしなければならないのは承知しておりますが、にも関わらず公式の場で反対せざるを得ない理由を述べます。

まず、第１にこの改正が市民にとって与える影響が大変大きいという問題です。

原付自転車及び二輪車の標準税率は、一番所有台数が多い５０CCバイクで現行の１０００円から２倍の２０００円、引き上げ税率が一番小さい２５０CC超でも１・５倍もの値上げです。現在、藤枝市内の５０CC原付バイクは5月末現在で8667台、二輪全体では14734台もの所有者に対しての大変な数の人への大増税です。

軽自動車関係では、来年４月１日からは自家用乗用車で１・５倍もの値上げが行われ、さらに再来年４月以降については最初の新規検査から１３年を経過した車には付け加えて２０％もの課税が行われ、合計すると１・８倍、現行７２００円が１２９００円にも値上げされてしまうのです。

現在、市内で稼働している軽自動車は自家用乗用で32737台、軽四全体では42215台ものこれも大規模な増税。しかも、新税率対象外の中古車も新たに２０％の重課が適用されるため、新税率施工前に駆け込みで買い換えた場合や、買い換えずに大切に乗っていた場合でも最初の新規検査から１３年が経過下時点で一気に１・８倍になる極めて重い増税であります。

日本国内における軽自動車の普及状況は４割近いシェアを占めており、特に地方部や都市郊外といった地域で普及しており藤枝市も例外ではありません。その背景には長引く不況で普通乗用車を買いたくても買えず、税を含め負担が軽く済む軽自動車を選ばざるを得ない状況がありますが、そうした世帯にも５７００円も値上げを強いる事は困難を抱えている市民の立場から見れば理不尽極まるものであります。

　反対の第２の理由は大儲けしている自動車業界のための減税の穴埋めとして消費税増税と軽自動車税等増税の「二重負担」を市民に押し付けていることです。

　今回の増税は消費税８％増税と同時に新車取得時にかかる自動車取得税を５％から３％への引き下げ、消費税１０％実施と同時に取得税を廃止するというもので、これはかねてよりあった「自動車取得税は消費税と二重課税となる」との自動車業界の要望に政府が答えたものです。

　ところが大手の自動車業界は消費税を負担していません。税務署に納税はしますが、その分を商品に転嫁し回収できるからです。そればかりか、輸出する体力のあるトヨタをはじめ大企業は「輸出戻し税制度」によって還付を受けています。政府は「外国の消費者から日本の消費税はもらえないので輸出企業が仕入れの際に国内で払った消費税分を返すだけ」と説明しています。しかし、実際は国内の生産段階で元請けは下請けに対し「消費税くらいサービスせよ」と有利な立場を利用して仕事をさせ消費税を負担していないのに、還付を受けているのが常態化しています。２０１２年度で見るとトヨタは１８０１億円、日産は９０６億、ホンダは５６３億等の還付を受けている。この制度でトヨタに毎月１５０億円もの還付金を振り込んでいる豊田税務署はマイナス１３６５億円の日本で一番の赤字税務署です。日産の本社がある神奈川税務署も５６１億絵の赤字、消費税収がこれほどマイナスなのはこの税務署管内の消費税収より還付金が多いという結果です。

さらに昨今の円安と駆け込み需要で今年３月期の決算ではトヨタの営業利益は過去最高の２兆２９２１億円、利益余剰金も１兆４２７１億円積み増し１４兆１１６３億円に達し、日産、本田を除く大手８社のうち６社が過去最高の最高利益を更新しました。

こうした業界のための減税をし、市民には大増税をする。その根源は国にありますが、一番の犠牲者は市民であります。

住民に一番近い立場の自治体として議案質疑における答弁の「粛々とやる」「十分説明する」という立場にとどまっていては、市民と直に接することになる市の職員もその説明に追われストレスが溜まり大変になるのではないでしょうか。そしてなにより市民は国がやったことといっても、請求書は市から届くわけですから、市に対して「恨みつらみ」を抱くことになるのではないでしょうか。それは市にとって決して良いものになることとは到底思えません。

言われた通りにやらなければ地方交付税が減らされる等のペナルティを超える問題ではないでしょうか。せめて、市長会等の場で、地方公共団体が共同し住民福祉の機関としての立場で立ち向かっていくべき問題であったと思います。以上、反対討論とします。