



大澤賢悟です。

人にはまったくお勧めしませんが、今年も雪山歩きを楽しんでいます。

冬の平日の雪山は人が少なく、バリエーションルートに入ると、誰にも会わないこともあります。雄大な自然を独り占めしているようで、とても贅沢な時間です。

特に雪山は、雪の白と空の青のコントラストが圧倒的に美しく、山頂でぼーっと眺めているだけで満たされます。スマホが寒さで落ちるほどの気温でも、装備をしっかりと整えていれば、天候次第ではそれほど寒さを感じません。(マイナス10度、風速10mぐらいまでなら結構平気です)

広がる景色に加えて、樹氷や雪庇といった雪山ならではの造形も見応えがあります。

ただし、危険で体力的にもかなりきついの、やはり人にはお勧めしません。

消費税、免税事業者のままで大丈夫？

インボイス制度の経過措置として認められている、免税事業者からの仕入れに対する80%控除は、令和8年9月で終了します。本来は50%に下がる予定でしたが、法改正により一時的に70%控除が2年間続く見込みです。ただし、これはあくまで“延命措置”。最終的には控除はゼロになります。

では何が起こるか。シンプルです。元請け側の負担が増えるため、「免税事業者との取引はコストが高い」と判断されやすくなります。結果として、価格交渉や取引見直し、場合によっては取引停止という流れが強まっています。

もちろん、高齢でお小遣い程度に続けている場合であれば、無理に制度対応せず、できる範囲で続けるという選択もあります。一方で、事業として継続・成長を目指すのであれば、課税事業者への転換は避けて通れません。70%控除の間は何とかなるかもしれませんが、数年後には同じ問題に直面します。

「免税だから成り立つビジネス」から、「価値で選ばれるビジネス」へ。今回の制度変更は、その転換がすすむと捉えるべきでしょう。

鈴木農林水産大臣、頑張ってください！！

鈴木農林水産大臣が3月5日、Xに次の投稿をしました。

花粉がキツイこの頃。私も花粉症……涙。

農林水産省では、まずは、花粉が多くなる20年生以上のスギ人工林を431万haから2割減少させます。年間伐採面積を5万haから2033年度までに7万haまで増やし、花粉の出ない杉を植える等の対策を講じます。地道な取組ですが、少しでも進むよう努力します。

米とか農業政策とかの応援ではなくて何なんです、スギ花粉症、本当にきついの、ぜひともどンドン切っ欲しいです。少しずつ地道な努力を行っていただくことが、結局、一番早い解決方法かもしれません。

2026年度税制改正関連法成立、国民の暮らしはどう変わる？

2026年度の税制改正関連法が、3月31日に参議院本会議で可決・成立しました。

今回の改正では、所得税が課税され始めるいわゆる「課税最低限」が、従来の160万円から178万円へ引き上げられました。これは、基礎控除と給与所得控除の合計額に基づくものです。さらに、この金額については、今後は2年に1度、直近2年間の消費者物価指数（CPI）の上昇率に連動して見直される仕組みが導入されています。

一方で、社会保険の適用基準となる収入水準や、住民税における控除額については、今回の改正では変更がありません。このため、所得税の負担は軽減されるものの、いわゆる「年収の壁」による就業調整の問題が大きく改善されるとは言い難く、労働時間の増加などには必ずしも直結しない可能性があります。

また、少額投資非課税制度（NISA）については、18歳未満を対象とした新たな制度が創設されました。年間投資上限額は60万円、非課税保有限度額は総額600万円とされています。積立資産の引き出しは原則として子どもが12歳以上となってから可能であり、かつ本人の同意が必要です。なお、この未成年向けNISA口座は、18歳到達時に自動的に成人のNISA口座へ移行する仕組みとなっています。

本制度は、かつて存在し廃止された未成年NISAの実質的な復活と位置付けられます。NISAの活用により、資産形成の支援のみならず、相続対策や金融教育の観点からも一定の効果が期待されるため、制度の趣旨を踏まえた適切な活用が重要といえるでしょう。

4月1日より自転車にも反則切符

4月1日から、自転車の交通違反に対して「青切符（交通反則切符）」を交付する制度が始まります。走行中の携帯電話使用、いわゆる「ながら運転」や、危険な歩道走行など、安全面に問題がある行為に対して反則金が科される仕組みです。対象は16歳以上で、違反行為は113項目、反則金は3,000円から1万2,000円とされています。期限内に納付すれば刑事罰は問われませんが、酒酔い運転など悪質なものは従来どおり赤切符の対象となります。

もっとも、違反が確認されたからといってすぐに反則金という運用ではなく、基本は指導・警告が中心とされています。制度の目的が交通ルールの浸透にあるためです。指導に従わない場合や、周囲に危険を及ぼす行為については厳格に適用されることとなります。例えば、ながら運転や遮断踏切への立ち入り、ブレーキ不良の自転車の運転などは、その対象になり得ます。

歩道走行については関心が高いところですが、原則は車道走行とされつつも、車道が危険な場合には例外的に認められています。その場合でも徐行し、歩行者への配慮が前提です。歩行者に危険を及ぼすような走行でなければ、直ちに取り締まりの対象になるわけではありません。なお、ヘルメットについては引き続き努力義務にとどまっており、未着用だけで取り締まりの対象になるわけではありません。

一方で、私自身はこの運用が不透明に感じられたため、自転車を買うのを見合わせてしまいました。強制的に車道を走らなければならない場面はどうしても危険に感じますし、安全に配慮して運転していたとしても警察から何か指摘されるのではないかと不安があり、どうも積極的に乗る気になれなかったためです。そもそも道路環境の整備が十分とは言えない中で、罰則だけが先行しているようにも感じてしまいます。

近年、自転車の違反摘発件数は増加しています。ルールの明確化と安全確保という方向性自体は理解できますが、実際の運用が利用者にとって納得感のある形で浸透していくかが今後のポイントになるのではないかと思います。

