

開 会 午後1時7分

●三神英彦委員長 ただいまから、財政市民委員会を開会いたします。

報告事項は、特にございませぬ。

皆さん、1年間よろしくお願ひします。

当たり前のことですが、自由闊達な議論と、それからスムーズな進行をよろしくお願ひいたします。副委員長の挨拶がこの後、控えていますので、笑いのほうはそちらにお任せして、よろしくお願ひいたします。

それから個人的には、財政局に対しては、国のほうが積極財政という話になっていったときに、じゃあ、地元の財政はどうなるのがいいのかという話、それから市民文化に関しては永遠の課題だと思いますけれど、本庁と各区がどういう関係であるともっとよくなるのかという部分を考えながら、1年間を過ごさせていただけたらと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。(拍手)

●三神英彦委員長 それでは、議事に入ります。

最初に、副委員長の互選を行います。

(小竹委員「委員長」と呼び、発言の許可を求む)

●小竹ともこ委員 副委員長指名推選の動議を提出いたします。

副委員長には、小口智久委員を推薦することの動議であります。

●三神英彦委員長 ただいまの動議のとおり決定することにご異議はございませぬか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

●三神英彦委員長 異議なしと認め、副委員長には小口智久委員が選任されました。

副委員長席にご移動の上、就任の挨拶をお願ひいたします。

●小口智久副委員長 ただいま選任いただきました、小口智久でございます。

様々課題がある中でございますけれども、三神英彦委員長を支え、活発な議論となるよう尽力いたしますので、どうか皆様、ご協力をよろしくお願ひいたします。(拍手)

●三神英彦委員長 次に、議案第1号 札幌市税条例等の一部を改正する条例案を議題とし、理事者から補足説明を受けます。

●柏原税政部長 私から、議案第1号 札幌市税条例等の一部を改正する条例案について、資料に沿って説明をさせていただきます。

今回の改正は、地方税法等の一部改正に伴うものでございます。

その主な内容でございますが、まず軽自動車税について、環境性能割を廃止するとともに、種別割の表記を軽自動車税に改めます。

次に、個人市民税について、令和7年度税制改正において、所得税の基礎控除額が引き上げられたことに伴い、寄附金税額控除額及び住宅借入金等特別税額控除額の減少が生じないように、算定方法に関して、所要の措置を講ずる改正を行います。

最後に、法人市民税について、法人税において税額控除規定が創設及び廃止されることに伴い、所要の措置を講ずる改正を行います。

●三神英彦委員長 それでは、質疑を行います。

質疑はございませぬか。

●小竹ともこ委員 私からは、軽自動車税の環境性能割の廃止に関連して質問をいたします。

コンパクトで経済性に優れ、小回りが利く軽自動車の人気は高まっており、全国軽自動車協会連合会の資料によりますと、国内の自動車保有台数に占める軽自動車の割合は、2001年時点では約27.7%、そして、2024年時点では約40.5%にまで上昇しているとのことで、本市においても、暮らしやビジネスにおいて、その存在感を増していると感じております。

軽自動車に対する課税には、所有者に毎年課される種別割と、取得時に課される環境性能割の、正確に言うと2種類がありました。例えば、家用乗用車の種別割であれば、年額1万800円が課税される一方で、環境性能割は取得価格の0%から2%が取得時に一度だけ課税される仕組みとなっており、燃費がよく、環境にやさしい車両に対して、低い税率が適用されてきました。

今回の条例改正は、このうち、3月31日をもって期限を迎え、廃止となった環境性能割に関わる内容であります。この税制は、令和元年の自動車取得税廃止に伴い、創設されたばかりのもので、導入から僅か数年で、もう廃止されるのかという印象を受けております。

そこで質問をいたしますが、今回環境性能割の廃止はどのような背景で行われたのかを伺います。

●**柏原税政部長** 環境性能割が廃止された背景についてお答えいたします。

環境性能割の廃止は、自動車ユーザーの取得時における負担を軽減し、国内自動車市場の活性化を速やかに図ることにより、アメリカの関税措置による我が国の自動車産業に及ぼす影響を緩和する必要があったことを背景として行われたものと承知してございます。

●**小竹ともこ委員** ただいまのご答弁によりまして、アメリカの関税措置に伴う国内自動車産業への影響緩和やユーザーの負担軽減、簡素化を目的とした、国を挙げた経済対策の一環であるという背景を理解いたしました。

日本自動車工業会の公表資料を見ますと、自動車製造業は2023年時点で全製造業の出荷額の約19.2%を占め、自動車関連就業人口は2024年時点で全就業人口の8.2%に達することから、非常に大きく、重要な産業であることには間違いがございません。

こうした状況から、社会経済情勢に鑑みた妥当な改正であったのではと考えております。

一方で、消費者、市民目線では負担軽減となり、肯定的な声が多いものと思われる今回の措置であります。一方で本市の税収への影響が気になるところであります。

そこで質問いたしますが、今回の環境性能割の廃止による札幌市の税収への影響を伺います。

●**柏原税政部長** 環境性能割の廃止によりまして、札幌市の税収への影響についてお答えいたします。

令和6年度決算におきます札幌市の軽自動車税の環境性能割の税収でございますけれども、約2億8,000万円となっております。おおむねこの額が減収となる見込みでございます。

なお、この減収分につきましては、令和8年度は地方特例交付金によりまして、国から全額補てんされることとされております。

●**小竹ともこ委員** 今回の改正によりまして、年間約3億円弱の税収減が見込まれるものの、地方特例交付金によって、その全額が補てんされることで、本市の財政運営には直接的な支障がないことを確認いたしました。

自動車に関する税制は、毎年の税制改正などにより、非常に複雑で分かりにくいものになっているかと思えます。

市民の皆様にとっては、購入時の負担がどう変わるのかといったことが、最も関心事であるとは思いますが、そのようなことも含めまして、今後も丁寧で分かりやすい情報発信に努めていただくことを求めて、質問を終わります。

●**森 基誉則委員** 私からも、軽自動車税の環境性能割の廃止に関連して、質問をさせていただきます。

このたびの税制改正では、軽自動車税と同様に、普通自動車に対して課される自動車税の環境性能割も、3月末をもって廃止となりました。

自動車税は都道府県税、つまりは北海道が徴収する税金ではあるものの、自動車税環境性能割の税収の一部は、市町村が管理する道路の延長や面

積に応じて市町村に交付されているため、廃止により、市町村にも減収の影響が出るものと認識しています。

そこで質問です。自動車税環境性能割廃止に伴う札幌市への影響額について伺います。

●**柏原税政部長** 自動車税の環境性能割の廃止に伴います札幌市への影響額につきましてお答えをいたします。

令和6年度の決算でございますけれども、北海道から札幌市が交付を受けました、自動車税環境性能割交付金額は約6億6,000万円となっております、これに相当する額が減収となる見込みでございます。

なお、軽自動車税の環境性能割の廃止に伴う減収分と同様でございますけれども、この自動車税の減収分につきましても、令和8年度は地方特例交付金によりまして、国から全額補てんされることとされております。

●**森 基誉則委員** 軽自動車税、この環境性能割の廃止によりまして2.8億円と、先ほどの答弁の中でもありましたけれども、それに加えて、この自動車税の環境性能割の廃止によって6億6,000万円と、これは合計すると決して少ない額が、札幌市にとっては減収になるという状況を確認しました。

この地方特例交付金により、減収は補てんされるということだったんですが、地方にとって貴重な税源が失われた現状の仕組みが今後も続いていくのかどうか気になるところです。

そこで質問です。軽自動車税及び自動車税の今後の見通しについて伺います。

●**柏原税政部長** 軽自動車税及び自動車税の今後の見通しにつきましてお答えいたします。

このたびの税制改正では、車両の取得段階における課税の在り方として、環境性能割を廃止するというので、整理がなされたところでございます。

一方、車両の保有段階における課税の在り方に

つきましては、総排気量を基準とした現行の取扱いを見直しまして、重量及び環境性能に応じた公平、中立、簡素な税負担の仕組み等について、令和9年度の税制改正で結論を得るべく、国において検討される見通しとなっているところでございます。

●**森 基誉則委員** 令和9年度の税制改正ということで、年内、12月頃に向けて検討がなされていく状況かなというふうに理解しているんですが、自動車検査登録情報協会の公表によりまして、2025年3月末現在の状況で、都道府県別の自家用車、これは普通車も軽自動車も含めてですけども、1世帯当たりの普及台数といたしますと、東京都が0.4台、大阪は0.6台、北海道は1台という状況で、北海道・札幌にとって、生活必需品と言えるものです。

一方で、総務省の小売物価統計調査によりまして、2020年から2023年にかけて150万円台だった軽乗用車の新車価格、これは2024年には163万円、2025年には177万円、1、2月の平均になりますけれども、2026年は181万円と、近年急速に高騰しております、生活の負担になっているという状況です。

ただ、これは単純に車両価格が高騰しているよねという話だけで終わらせることができません、安全技術等の自動車の進化はもちろんあるのですが、その先のモビリティ産業の主役が入れ替わる可能性という意味での大きな波のさなかにあると考えています。

世界のモビリティは今、100年に一度の変革期と言われるレベルで大きく変わっています。この100年に一度というのは、それこそ2010年代ぐらいから、もう10年ぐらい前から言われるようになってきた言葉ではあるんですけども、まさにその過渡期であるなというふうに私も感じておまして、電動化とか、あと自動運転、AI化、あと、さらには、先ほど取得と保有という考えの分け方がありましたけども、所有から利用になると

いうMa a Sという考え方も出てきております。

今後は、これらが融合して、統合型モビリティエコシステムを作り上げていくと私は考えておりますので、暮らしを守る観点やI o T社会、自動運転社会を見据えた自動車産業の育成などの観点など、バランスが取れた改正が行われることを期待し、質問を終わります。

●三神英彦委員長　ほかに質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

●三神英彦委員長　なければ、質疑を終了いたします。

次に、討論を行います。

討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

●三神英彦委員長　討論を終了いたします。

それでは、採決を行います。

議案第1号を可決すべきものと決定することにご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

●三神英彦委員長　異議なしと認め、議案第1号は可決すべきものと決定いたしました。

以上で、委員会を閉会いたします。

閉 会　午後1時21分