

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」 全国市長会ヒアリング資料

令和7年8月27日

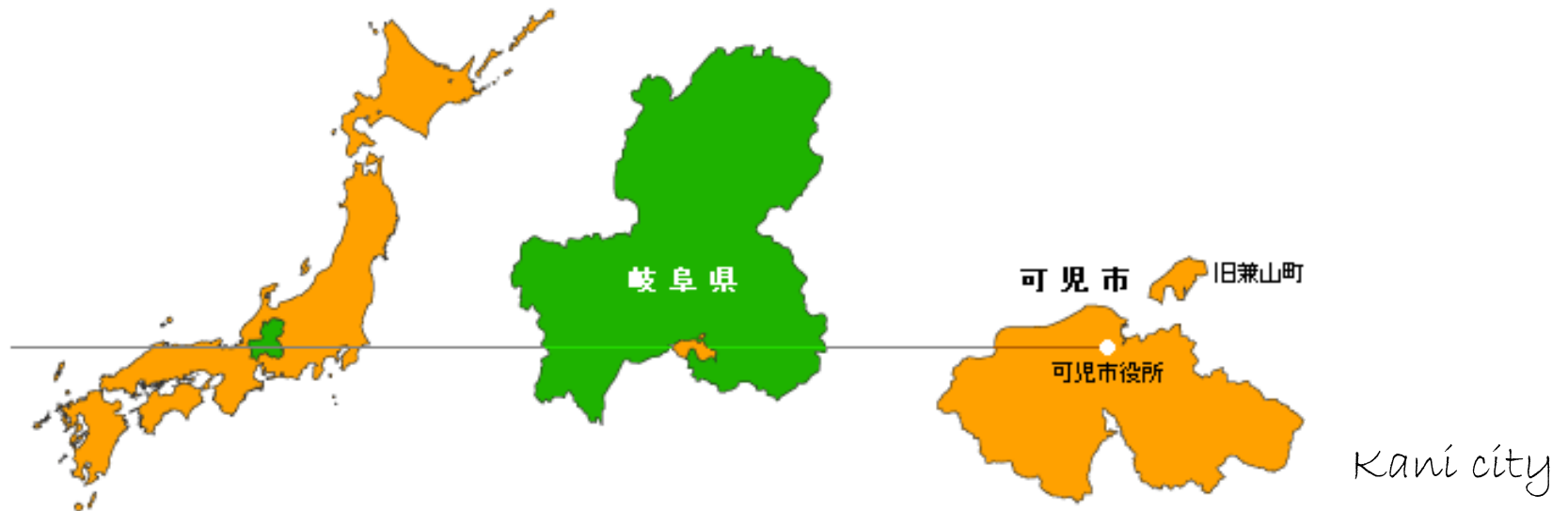
全国市長会 都市税制調査委員会 委員長
可児市長 冨田 成輝

目次

1	可児市の概況等	1
2	全国市長会の「自動車関係諸税の総合的な見直し」に関する提言	5
3	自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見	6
4	ガソリンの暫定税率の廃止について	11

1. 可児市の概況等

■可児市の位置

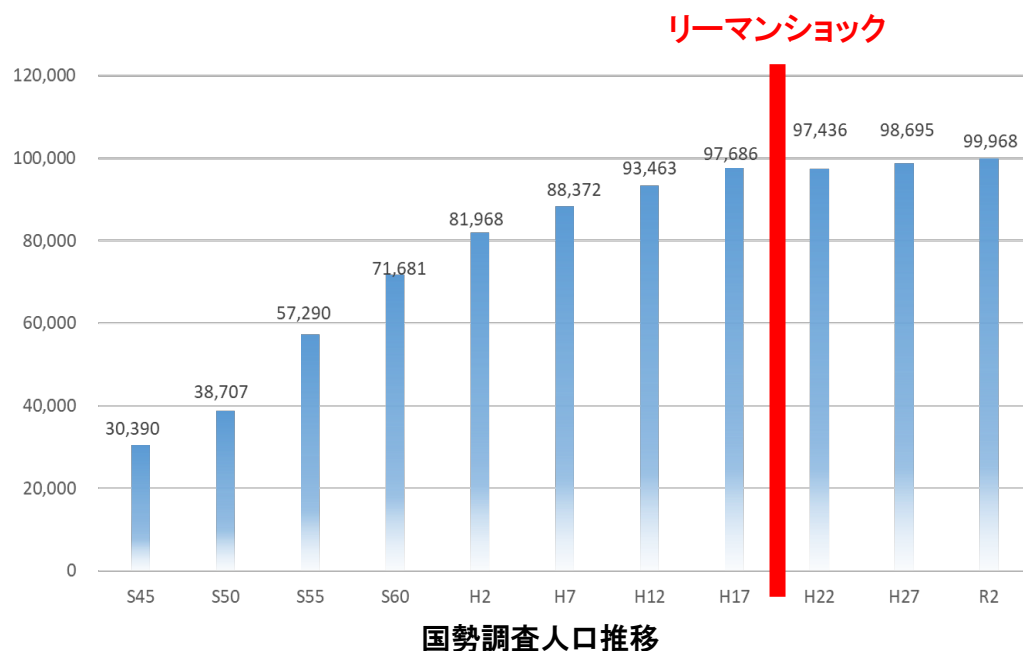


可児市の概要

岐阜県可児市は、岐阜県の南部に位置し、愛知県と県境を接する人口10万人弱の都市です。1980年代、名古屋のベッドタウンとして多くの住宅団地が開発され、交通インフラの整備と相まって人口が急増しました。

本市は県内屈指の製造業・商業の集積地であり、通勤や配送等を目的とした市外からの自動車の流入出が多く、高速道路や近隣市町村へのアクセス道路の整備が必須となります。

また、日常の移動手段の大部分が自家用車であり、生活道路の整備も欠かせないことに加え、同時期に急速に発展した住宅団地の各種インフラが老朽化しており、修繕や補修を計画的に行っている状況です。



人 口：99,360人

(令和7年4月1日現在)

面 積：87.57km²

総 予 算：38,530,000千円

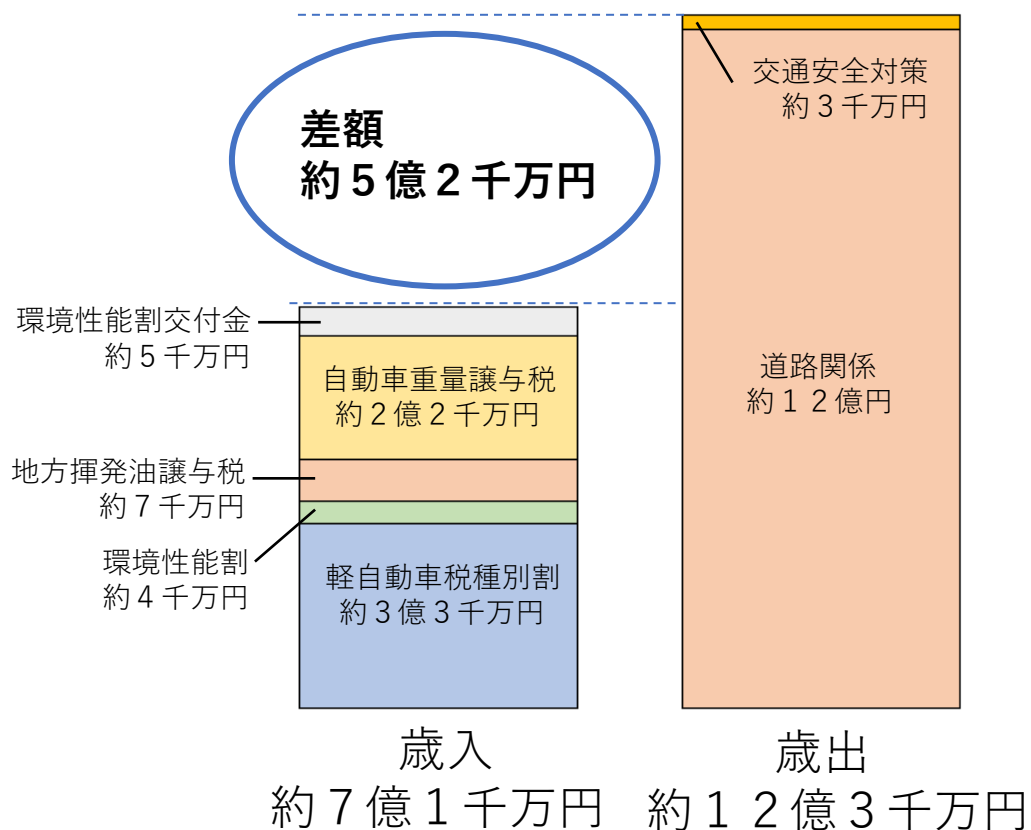
(令和7年度一般会計予算)

道路延長：約714km

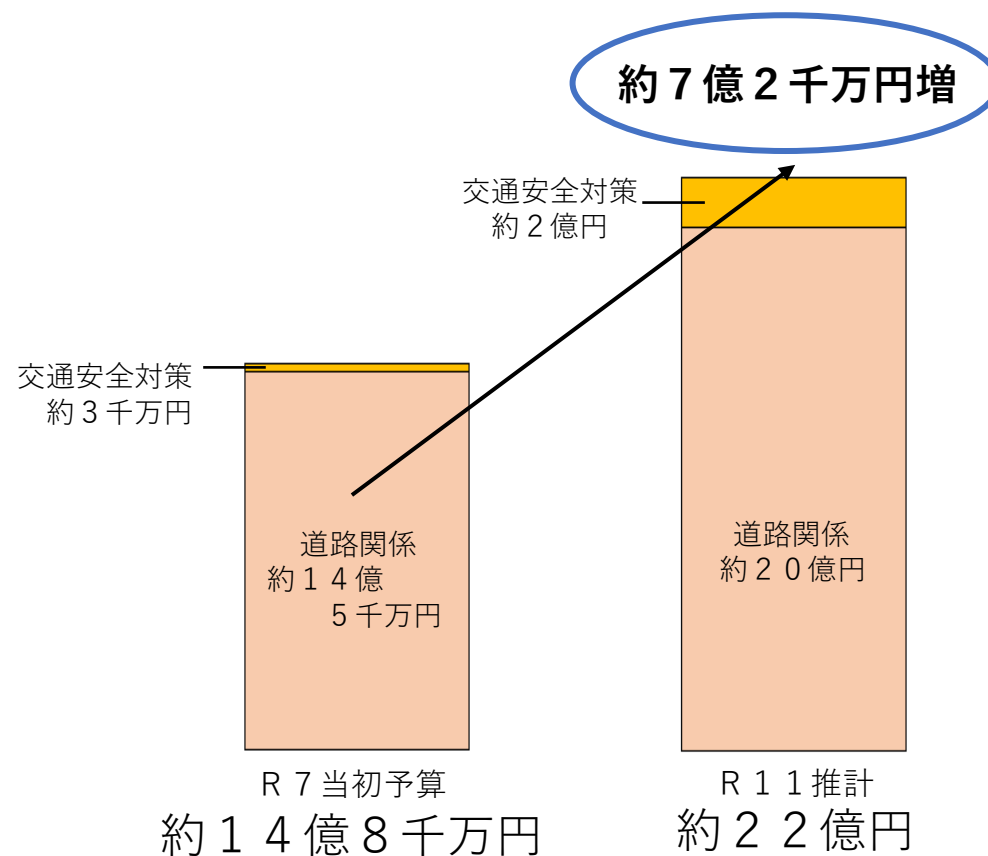
(うち令和15年までに補修が必要な道路は約46km)

可児市の自動車に関する行政サービス費用等の状況

①令和6年度決算額における自動車関係諸税の税収と自動車に関する行政サービス費用



②自動車に関する行政サービス費用の今後の見通し



※ R 8 予算編成過程における中期推計による

令和7年度当初予算における財源の内訳

令和7年度当初予算額

主な事業

・道路維持事業（約10億円）

市道の舗装工事、修繕工事等の道路維持を計画的に実施する。



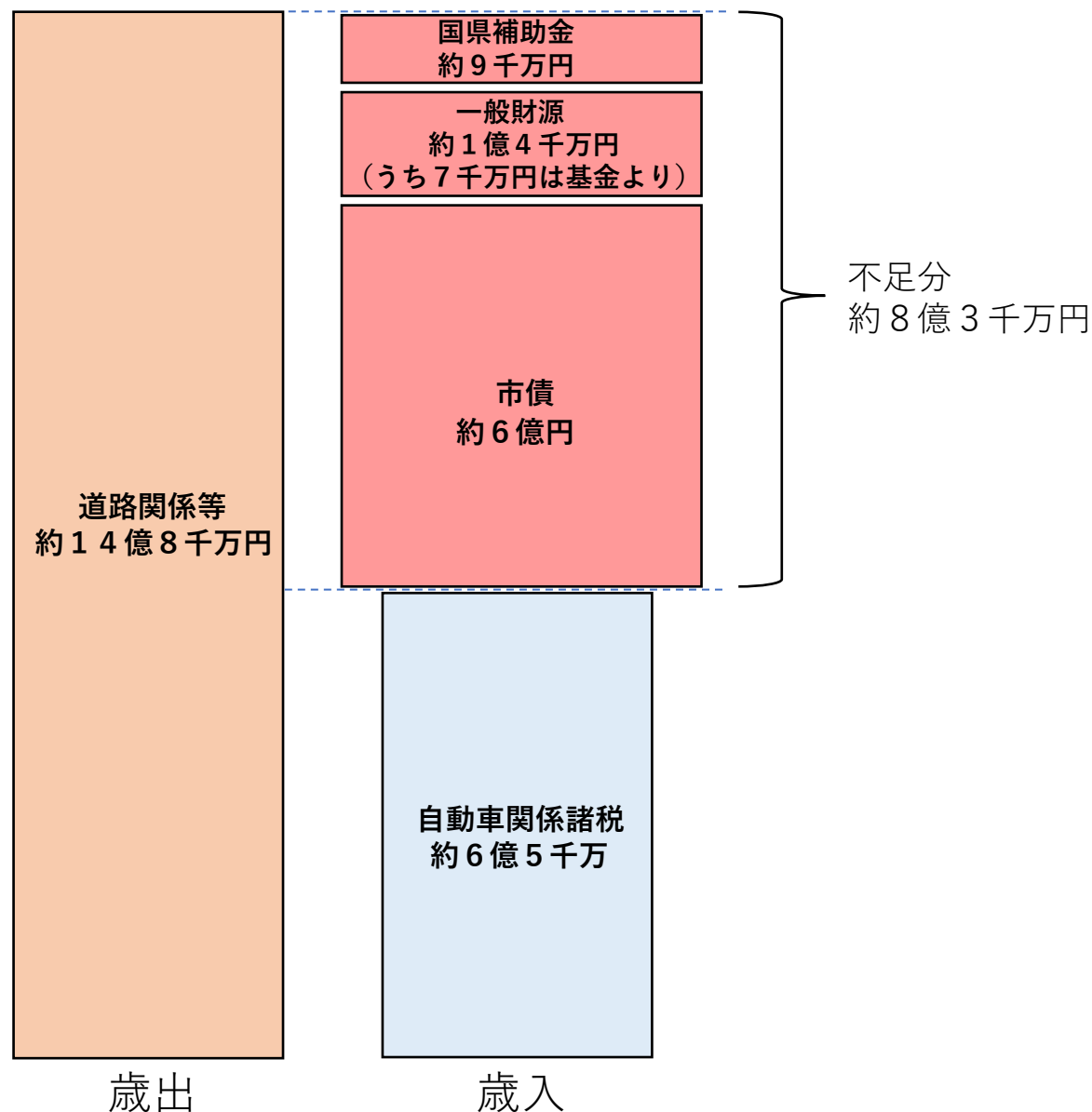
・道路改良事業（約5千万円）

基幹道路、生活道路の改良を行うことにより、安心、安全なまちづくりを目指す。



・橋りょう長寿命化事業（約1億6千万円）

橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、計画的に修繕を行う。



2. 全国市長会の「自動車関係諸税の総合的な見直し」に関する提言

「令和8年度 都市税制改正に関する意見」より

自動車関係諸税のあり方の検討に当たっての地方財政への配慮

車体課税については、令和7年度与党税制改正大綱において「カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとすべく、国・地方の税収中立の下で、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正において結論を得る。」とされている。

自動車の安全・快適な走行のためには道路・橋梁等の社会インフラは不可欠な存在であり、都市自治体はその整備・維持管理に積極的な役割を果たしている。

軽自動車税をはじめとした自動車関係諸税は、こうした都市自治体の行政サービスの貴重な財源になっており、道路・橋梁等の老朽化対策など社会インフラ財源としての需要が今後とも増嵩していくことにかんがみ、令和7年度与党税制改正大綱に基づき、取得時における負担軽減等課税のあり方の見直しを行うに当たっては、CASE（コネクテッド・自動運転・シェアリング・電動化）に代表される自動車を取り巻く大きな環境変化を踏まえたうえで、地方財政に影響を及ぼすことがないようにすること。

また、いわゆる「ガソリンの暫定税率」の廃止については、地方の意見を尊重し、地方の減収については代替の恒久財源を措置するなど、地方の財政運営に支障が生じることのないよう安定的な財源を確保すること。

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

①自動車関係税収の重要性について

- ・自動車関係税収は地方行政の運営に不可欠であり、道路整備や除排雪などの基盤的行政サービスの財源となっている。特にインフラの老朽化が進む中、更新・維持管理に必要な財源としての役割は大きい。
- ・自動車関係税収は年度ごとの税収のばらつきが少ない安定的な財源であると認識しており、行政サービスを行う上で欠かせない財源の1つである。
- ・自動車関係税収については、取得、保有、利用、走行の各段階的において、総合的な課税を行うことで、全体を通じて適正な税負担を目指すもので、道路などのインフラの整備、維持管理などに使われる貴重な一般財源である。今後においても積極的に確保していく必要がある。
- ・現在の厳しい財政状況に加え、維持補修費等の増加が見込まれることをふまえると、現行の自動車関係税収の規模を維持・拡充することが重要である。
- ・自動車重量譲与税や地方揮発油譲与税等については、コロナ禍においても大きな減少は見られず、毎年一定水準の交付を受けている。そのような状況の中、老朽化に伴う道路等の修繕に係る費用については、労務単価や資材高騰の影響により年々増加傾向にあることから、自動車関係税収は貴重な財源として捉えている。

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

②都市自治体で行っている自動車に関する行政サービスについて

- ・ 道路の整備・維持管理、除排雪、交通安全対策、橋梁・トンネルの修繕等
- ・ 無電柱化推進事業
- ・ 街路事業
- ・ 交差点等事故削減対策
- ・ 通学路安全対策
- ・ 交差点周辺の区画線等の設置・更新事業
- ・ 自転車通行空間整備事業
- ・ 交通事故データ活用事業
- ・ 次世代自動車購入費補助金

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

③その他の意見（自動車に対する税負担等）

- ・ 現行の自動車税種別割において、**電気自動車の場合**は総排気量の値がないため、出力や重量に見合わず低い税率に設定されている。多様化する交通インフラに対応できるよう、**ガソリン車やハイブリッド車との公平性を図ることが必要である。**
- ・ 自動車関係税制については、道路損傷の受益者負担であるという観点から、今後の道路維持等にかかる経費も踏まえ、長期的視野にたった税制が必要である。
- ・ 車重は電動車の方が重い場合が多く、インフラへの負荷も大きいことが考えられることから、**納税者への説明の整合性**がより求められることが予想される。
- ・ 高齢化が進む中、自動車は住民にとって生活の足となっているという社会的背景や一部の車種（電気自動車）への現行の税制優遇が適切かどうか等を総合的に考慮し、より多くの方が公平だと感じられる税制を目指す必要がある。

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

④その他の意見（環境政策・経済対策等）

- ・環境政策については、各地方自治体が推進している電気自動車等の普及促進策と齟齬しないよう、税負担のあり方の検討に当たって、地方自治体の各種支援策などの実態を十分に踏まえる必要がある。
- ・**2050年カーボンニュートラルの達成のためには、電気自動車等の普及が不可欠**だと推察するが、ガソリン車等と比較すると販売価格が割高なため、**購入意欲を刺激するための補助金等のインセンティブが必要**と考える。
- ・**経済対策等は非常に重要ではあるが、それと税制の話は別物であり、**当面の対策とは切り分けて考えなければならない。自治体によっては独自で電気自動車に対する補助金を出しているように、**税制だけでなく、補助金等の面からも検討する必要がある。**

3. 自動車関係諸税の見直しに関する都市自治体の意見

(全国市長会都市税制調査委員会委員市に意見聴取したもの)

⑤その他の意見（賦課徴収における事務負担等）

- ・ DXの推進により、賦課徴収の省力化を更に進め、事務負担の軽減についてもあわせて考えるべきである。
- ・ 今回の改正に伴い、地方自治体の税務システム改修スケジュールや税務システム標準化等について、実務への影響などを考慮し、改修等に要する期間の確保や必要経費に対する財政措置など、万全な措置を講ずるべきである。
- ・ **軽自動車税については、1件あたりの税額は比較的少額であるが、未納の際の催告などの事務負担（賦課徴収経費）が懸念材料**である。また、今後、自動車の多様化に伴い税体系が複雑化すれば、納税義務者への周知も含め、自治体にかかる負担も増大することになる。よって、納税義務者にとっても分かりやすくできる限り普遍的な税体系であることが求められる。

4. ガソリンの暫定税率の廃止について

『いわゆる「ガソリンの暫定税率」廃止に関する緊急提言（令和7年8月27日 地方六団体等）』より

（前略）いわゆる「ガソリンの暫定税率」による税収は、揮発油税、地方揮発油税のほか、軽油引取税をあわせて約1.5兆円と見込まれており、地方の道路整備や維持管理、老朽化対策等にも充てられる重要な財源となっている。また、このうち地方の財源は、軽油引取税及び地方揮発油譲与税を合わせて約5千億円と試算されており、財源の乏しい地方にとって極めて貴重なものとなっている。

地方は「地方創生2.0基本構想」に対応し、安心して生活できる持続可能な地域づくりに取り組む必要がある中、社会インフラの更新や老朽化対策、防災・減災事業などに対する財政需要は今後一層高まっていくと見込まれることを考慮すると、財政需要に対応した安定的な地方財源が確保されなければ、地方の存続そのものが危ぶまれる事態に陥る。

また、各地方自治体においては既に当該財源をもとに令和7年度予算を編成し、各種事業を実施する中、唐突な廃止は財源不足を招き、地方行政が機能不全に陥ることも懸念される。

加えて、暫定税率の廃止はガソリンの消費拡大につながりかねず、二酸化炭素の排出削減の取組が後退するなど、脱炭素化に逆行するとの指摘もある。

このようなことから、いわゆる「ガソリンの暫定税率」の廃止については、安定的な行政サービスの提供及び財政運営を担う地方への影響等を十分に考慮し、財源論なき減税が行われることがないよう、地方の減収に対しては代替となる恒久財源を措置するなど、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提に、将来世代の負担にも十分配慮の上、責任ある議論を丁寧に進めていくことを強く求める。