

2019年度税制改正に関する要望書

～自動車ユーザーは強く訴える～

2018年9月



JAF

一般社団法人 **日本自動車連盟**

会 長 矢代 隆義

2019 年度税制改正に関する要望

現在、自動車には9種類・8兆円もの税金が課せられ、欧米諸国と比較しても極めて過重で複雑な税体系となっています。これは、受益者負担のもとに各種の税目を創設し、また、暫定措置として本則を上回る税率を課してきたものが、課税根拠を失ってからも財源不足を理由に不合理や矛盾を抱えたまま維持されてきたためです。また、負担軽減を求めているのに、その代替財源を自動車関係諸税の中で賄おうとするなど、不透明なまますすめられています。

JAFが今夏に実施した自動車税制に関するアンケートでは、過去最高の12万名を超える自動車ユーザーから回答を得ましたが、これは、自動車関係諸税に対する関心の高さと抜本的な税制改正を期待していることを示すものといえます。中でも、98%の回答者が自動車に課せられている税金を大きな負担に感じており、もはや自動車ユーザーの負担は限界です。特に公共交通機関が不便な地方にとっては、一世帯で複数台所有せざるを得ない現状にあり、極めて重い負担となっています。

2,000万人に達しようというJAFの会員数に代表されるきわめて多数のユーザーの切実な声に応えることは、政治の大きな責務です。JAFは自動車ユーザー団体として、次の通り、自動車ユーザーが納得できる公平・公正・簡素な税制の実現を強く求めます。

要 望 事 項

1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる簡素化と自動車ユーザーの負担軽減の実現

- ① 自動車は、もはや贅沢品ではなく、特に公共交通機関が十分でない地方においては移動手段としての生活必需品であり、欧米諸国と比較しても過重な現行の自動車税の負担を見直すべき。
- ② 道路特定財源の一般財源化により、課税根拠を喪失している自動車重量税は廃止すべき。少なくとも、「当分の間税率」は即刻廃止すべき。
- ③ 自動車重量税と同様に、ガソリン税等に上乘せされ続けている「当分の間税率」は論理的な説明もなく追加負担を求めているものであり、直ちに廃止すべき。
- ④ ガソリン税に消費税が課税されるというTax on Taxは不可解であり、今後の消費税増税による負担増を考慮しても、早急に解消すべき。

2 既に過重な税負担を強いられている自動車ユーザーに、さらなる負担を求めることはもはや限界に来ており断固反対

- ① 自動車取得税の代替財源を確保するために、自動車税や軽自動車税に環境性能割を上乘せすることは、既に過重な負担を強いられている自動車ユーザーの負担軽減に逆行するため撤回すべき。
- ② 自動車税等において一定期間経過した車に一律に課される重課措置は合理性に乏しく公平性に欠け、廃止すべき。

3 先進環境対応車(低燃費車等)と先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する優遇措置の強化

・ 安全安心な社会の実現に向け、環境負荷の少ない先進環境対応車の税制上の優遇措置を強化するとともに、交通事故削減効果が高い先進安全自動車に対する優遇措置を早急に導入すべき。

1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる簡素化と自動車ユーザーの負担軽減の実現

●自動車ユーザーは重い税負担に喘いでいる

JAFの「自動車税制に関するアンケート調査」(以下、「アンケート調査」という。)において、ほぼすべての回答者(98%)が自動車に係る税金を負担に、2/3の回答者は非常に負担と感じております。

問：マイカーには、取得後毎年、概ね以下の税金が課せられています。あなたは、これら自動車に係る税金を負担に感じますか？ 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

自家用乗用車にかかる年間の税金

	税 目	納税時期・方法	金額
保有段階	自動車税	毎年納税通知書にて振り込み	¥39,500
	自動車重量税	新車購入時、または車検時	¥12,300
使用(走行)段階	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	ガソリン給油時	¥53,800
	消費税	ガソリン給油時	¥11,100
合 計			¥116,700

排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン以下の車両で、年間ガソリン使用量/1,000リットルの場合。
 (*ガソリン小売価格は消費税込み150円/リットルで換算、2018年6月時点。エコカー減税等の適用外車両。)
 なお、自動車重量税額は4,100円/0.5トン/年で計算。

負担感	割合
非常に負担を感じる	64%
負担を感じる	28%
やや負担を感じる	6%
あまり負担に感じない	1%
負担に感じない	0.4%
どちらともいえない	0.6%

n=123,608

2018 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

※参考 2016 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」回答者数 62,510人

2017 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」回答者数 88,983人

●自動車ユーザーの重税感が変わっていない

2016年～18年のアンケート調査において、自動車に係る税金を負担と感じる自動車ユーザーの比率は、実に98%という高率が続いており、特に2018年は「非常に負担を感じる」と回答した方の割合が64%にのぼり、自動車ユーザーの重税感が年々増してきています。

アンケート調査における回答比率の推移（2016～18年）

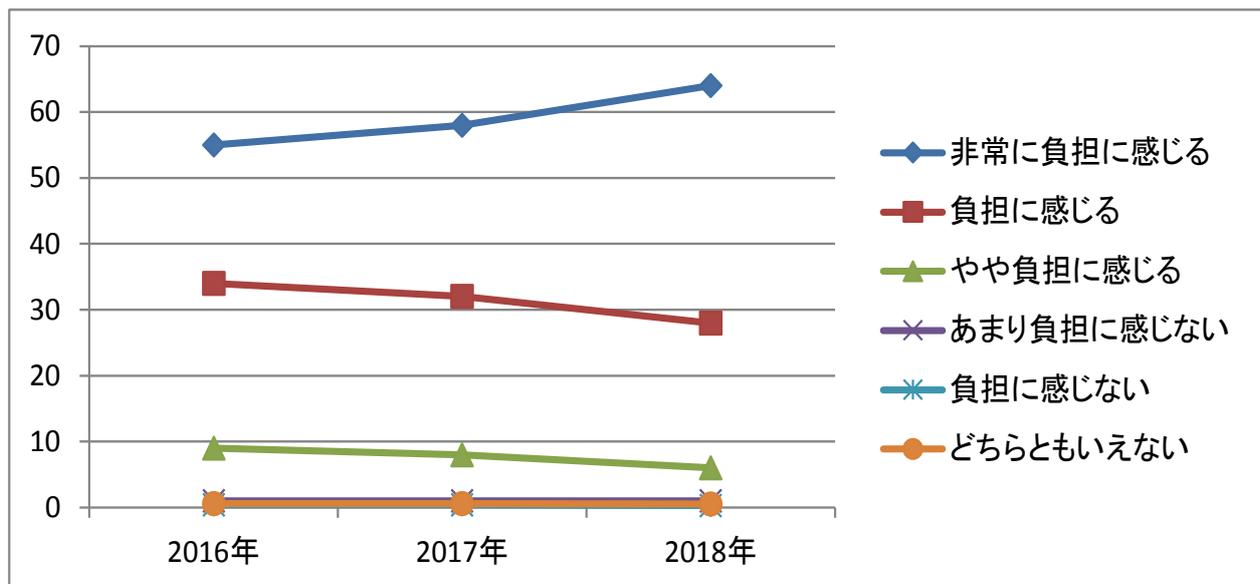
Q：自動車に係る税金を負担に感じますか？

単位：%

回答	2016年	2017年	2018年
非常に負担を感じる	55	58	64
負担を感じる	34	32	28
やや負担を感じる	9	8	6
負担を感じる＝小計	98	98	98
あまり負担に感じない	1	1	1
負担に感じない	0.4	0.4	0.3
負担に感じない＝小計	1.4	1.4	1.3
どちらともいえない	0.6	0.6	0.5
回答数	62,510	88,983	123,608

過去3年間の負担感の推移

単位：%



●地方格差が助長される

自動車はもはや贅沢品ではなく、公共交通機関が不便な地方においては一世帯に複数台を保有せざるを得ない生活の足になっており、都市部においても公共交通機関の利用や歩行などの外出行動において何らかのハンディキャップを持っている高齢者等にとっては、移動の手段としてなくてはならないものになっています。

現行の自動車税制は、特に自動車に頼らざるを得ない地方の人たちに極めて大きな負担を強いており、地方格差の助長や弱い者いじめをしていることとなります。

自家用乗用車の世帯当たりの普及台数(都道府県別)

2017年3月末現在

世帯当たり普及台数の多い都道府県

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.749台
2	富山県	1.702台
3	山形県	1.680台
4	群馬県	1.643台
5	栃木県	1.619台

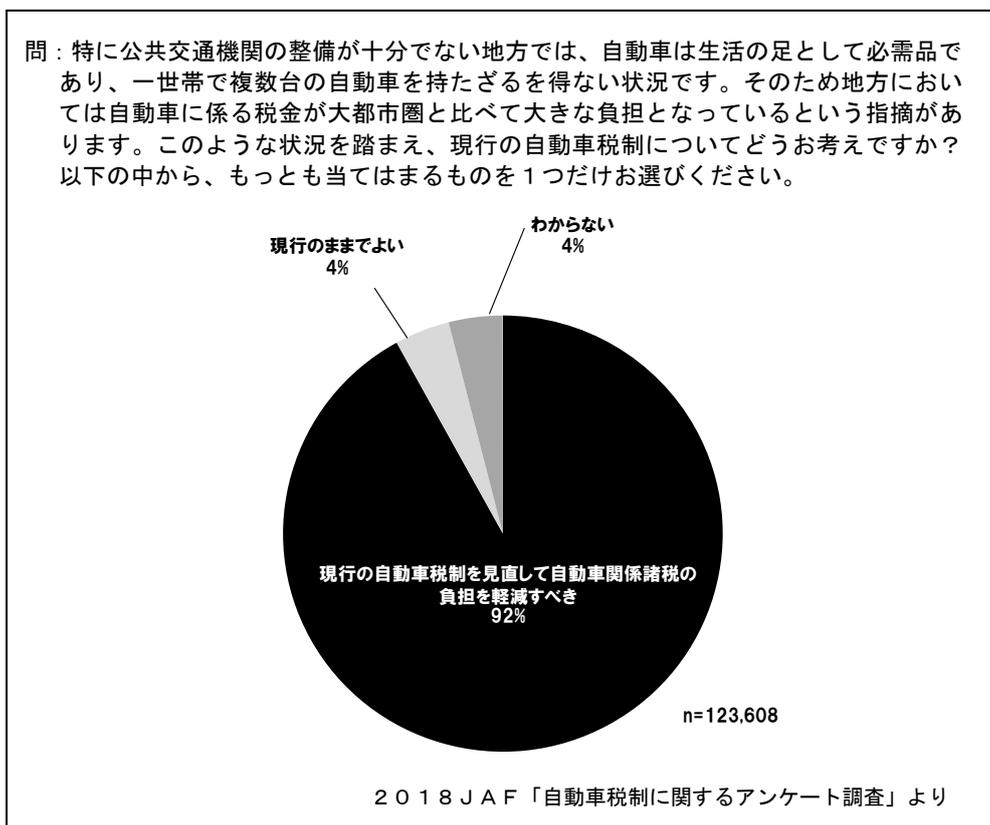
世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

都道府県	世帯当たり普及台数
東京都	0.445台
大阪府	0.651台
神奈川県	0.720台
京都府	0.827台
兵庫県	0.916台

資料：自動車検査登録情報協会

●ユーザーの負担はもはや限界

アンケート調査において「現行の自動車税制を見直して自動車関係諸税の負担を軽減すべき」と回答している自動車ユーザーが92%に達しており、もはやユーザーの負担は限界にきています。



● 9種類におよぶ複雑で過重な税体系

わが国の自動車税制は、モータリゼーションが進展する過程にあつて、取得・保有・使用(走行)の各段階に複数の種類の税金が創設されましたが、これらは極めて複雑で過重なものとなっています。さらに、自動車の燃費性能や車齢に応じて軽課、重課がされるなど、制度が複雑で自動車ユーザーには大変わかりにくくなっています。

JAFは、自動車の『取得』、『保有』、『使用(走行)』の各段階での複雑な課税体系を、それぞれ一種類程度に簡素化し負担を軽減するのが望ましいと考え、これまでの税体系を抜本的に見直すよう強く要望します。

J A F の考える税体系

	現行の税体系		JAFの考える案
取得段階	消費税 自動車取得税	⇒ ⇒	消費税 〔廃止〕
保有段階	自動車税 軽自動車税 自動車重量税	⇒ ⇒	自動車税・軽自動車税 〔廃止〕
使用(走行)段階	揮発油税 地方揮発油税 軽油引取税 石油ガス税 消費税	⇒ ⇒	燃料税 消費税

1-① 自動車は、もはや贅沢品ではなく、特に公共交通機関が十分でない地方においては移動手段としての生活必需品であり、欧米諸国と比較しても過重な現行の自動車税の負担を見直すべき。

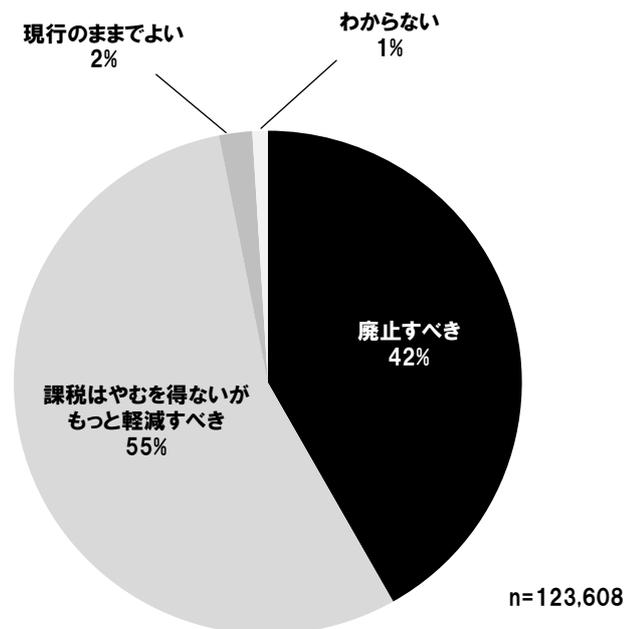
●極めて負担が重い自動車税の税率を軽減すべき

自動車税は、自動車を保有する者は一定の担税力があるので資産税の性格を有する税として導入されたとされており、自動車の所有者は、毎年、排気量に応じて決められた額を納めています。しかし、今日においては、自動車は全国平均で一世帯1台以上保有されており、特に地方においては複数台保有せざるを得ない地域が多く、もはや、日常生活には欠かせないものとなっています。

ユーザーが自由に移動できる機会が減少すれば、その分、人的交流が阻害され、経済・社会活動も減少し、地域の衰退をまねきます。また、欧米諸国と比較してもその負担は極めて重いため、自動車税を軽減すべきと考えます。

アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが自動車税の「廃止」または「軽減」を望んでいます。

問：自動車税は1950年に、都道府県の税として創設されましたが、その課税の考え方は自動車を保有する者は一定の担税力があるので資産税の性格を有する税として導入されたとされており。しかし、自動車は今やぜいたく品ではなく日常生活の必需品となっており、時代は大きく変わったとの指摘もあります。特に複数台所有している地方の自動車所有者においては大きな負担となっており、また、自動車税だけを欧米諸国と比較しても、約1.8～23.3倍と過重なものになっています。このことについてどうお考えですか？ 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

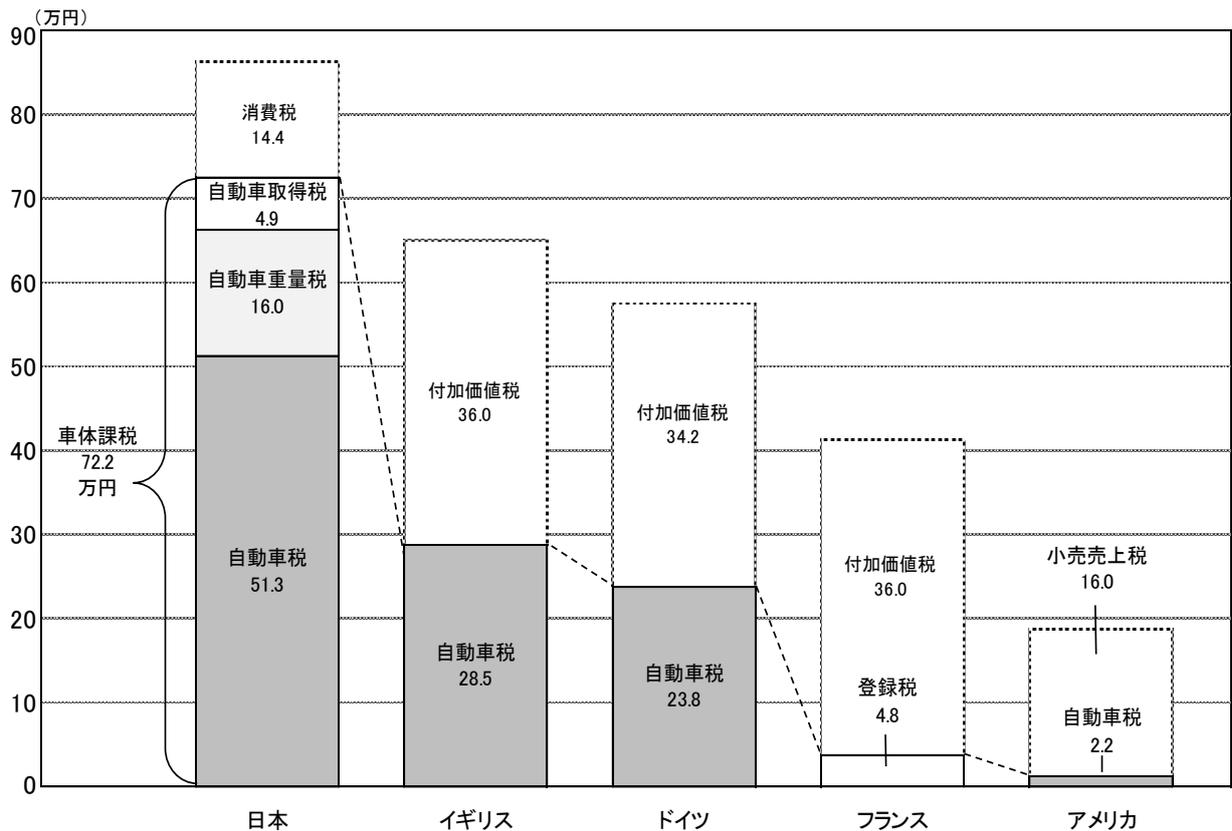


2018 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

●極めて過重な日本の取得・保有課税

日本では、自動車の取得段階で消費税のほか自動車取得税が課せられ、さらに保有段階においては、自動車税(軽自動車は軽自動車税)と自動車重量税が課税されており、消費税を除く車体課税の負担は欧米諸国に比べ約2.5～32.8倍と極めて過重なものとなっています。欧米では、自家用乗用車に自動車重量税と同種の税金を課している国はありません。

車体(取得・保有)課税の国際比較(13年間保有した場合)



前提条件:[1]排気量1800cc [2]車両重量1.5トン以下 [3]車体価格180万円 [4]JC08モード燃費値:15.8km/リットル(CO2排出量:147g/km)
 [5]フランスはパリ市、アメリカはニューヨーク市 [6]フランスは課税馬力8 [7]13年間使用(平均使用年数:自動車検査登録情報協会データ)
 [8]為替レート:1ユーロ131円、1ポンド151円、1ドル112円(2017年4月～2018年3月の平均)
 ※2018年4月時点の税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

※自動車税制改革フォーラム調べ

1-② 道路特定財源の一般財源化により、課税根拠を喪失している自動車重量税は廃止すべき。少なくとも、「当分の間税率」は即刻廃止すべき。

●課税根拠を喪失した自動車重量税

自動車重量税は、立ち遅れた我が国の道路整備を行うために、受益者負担の観点から、道路特定財源として、自動車ユーザーにその負担を求めるとした経緯を持つ税です。しかし、2009年度の税制改正において、道路特定財源は用途を限定しない一般財源とされました。この時点で道路整備に充当するためという課税根拠を喪失しています。

自動車重量税創設の理由

○福田赳夫国務大臣：いま道路の整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおくれておる。これの整備を急ぐ必要がある。そのために道路五箇年計画を立てました。ところが五箇年計画では、在来の財源をもってしては五箇年間に3,000億円の不足を生じます。(中略)道路を損壊し、また道路がよくなりますればその利益をこうむる自動車の使用者にその負担を求め、これはまず国民から御納得のいくようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。これが私の説明でございます。

(1971年5月14日 衆議院連合審査会)

●不可解な二重の課税形態

- ・自動車税又は軽自動車税…車両排気量に応じて(軽自動車は一律定額)
- ・自動車重量税……………車両重量に応じて(軽自動車は一律定額)

これは、「似かよった趣旨の税金が2種類同時にかかる」という、他に類を見ない不可解な課税形態です。

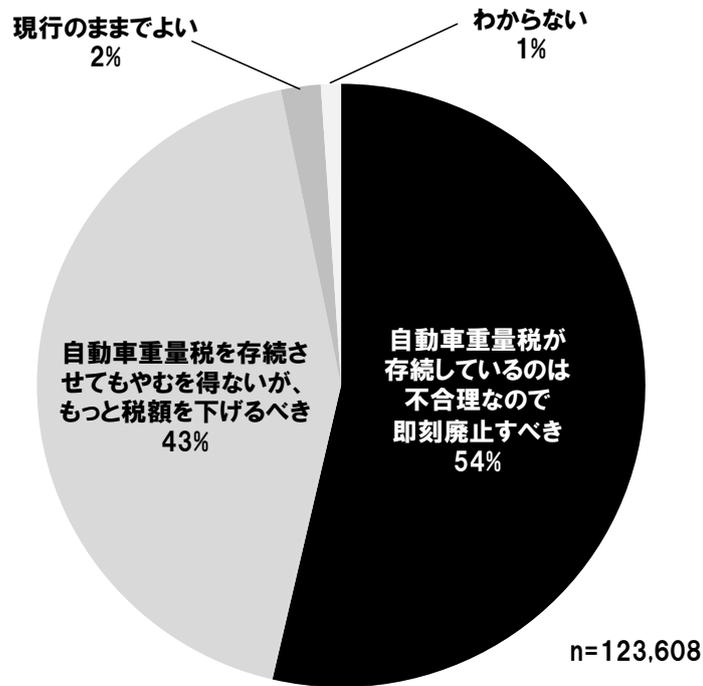
●理由のない「当分の間税率」

自動車重量税の税率は、道路整備の財源が不足するとして暫定的に本則の約2.5倍にまで引き上げられた特例税率が適用されておりましたが、2010年度の税制改正の際、この特例税率が特段の理由もなく「当分の間の税率。」として引き継がれております。

●自動車ユーザーの声

アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが自動車重量税は「廃止すべき」、又は「税額を下げるべき」と回答しています。

問：自動車重量税は、1971年に、当時、国の道路整備計画の財源不足を補うために創設された税であり、道路がよくなれば自動車の使用者はその便益を受けるとして、その負担を課したことが始まりでした。しかし、その後かつてのような国の道路整備5箇年計画は策定されなくなり、道路整備の事業は、国、地方ともに縮減され道路整備に振り向ける予算が削減されてきたにもかかわらず、自動車重量税はそのまま維持されました。さらにその税収入が2009年に用途の限定されない一般財源となったため、現在ではその課税根拠を失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。このことについてどうお考えですか？ 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



2018 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

1-③ 自動車重量税と同様に、ガソリン税等に上乗せされ続けている「当分の間税率」は、論理的な説明もなく追加負担を求めているものであり、直ちに廃止すべき。

●ガソリン税等に「当分の間」として上乗せされている特例税率は直ちに廃止すべき

ガソリン税等の道路特定財源は、緊急の道路整備のためとして、暫定的に本則を大幅に上回る「特例税率」が課せられ、自動車ユーザーはおよそ40年も負担させられ続けてきました。

この道路特定財源は、2009年に特例税率を維持したまま一般財源化され、その後2010年度の税制改正において従来の課税水準が一部を除き「当分の間」維持されることとなり、結果的に自動車ユーザーの負担はほとんど変わらないものとなっています。

これでは「当分の間」に形を変えただけで、論理的な説明もなく引き続き負担を強いられる自動車ユーザーとしては到底納得できるものではありません。このような「当分の間」の措置は直ちに廃止すべきです。

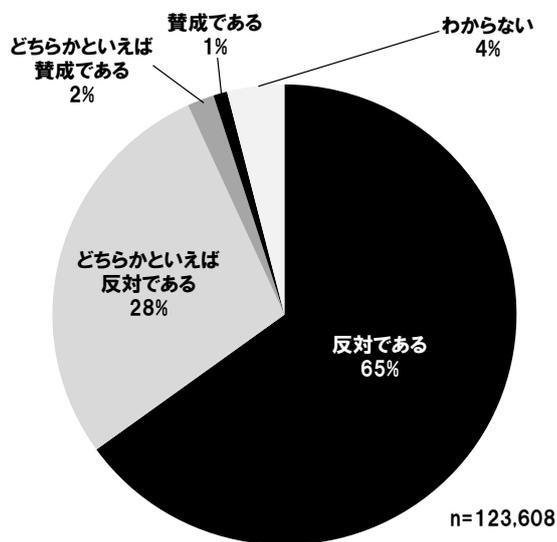
アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが上乗せされたまま税率が維持されていることには「反対」と回答しています。

問：自動車の税金には、下表の通り、国の財政が厳しいという理由から「当分の間税率」といわれる本来の税率（本則税率）を上回る特例税率が課せられたまま維持されているものもあります。このように、税率が上乗せされたままになっていることについてどうお考えですか？
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

本来の税率を上回る特例税率が課せられている税目（2018年5月1日現在）

自家用乗用車の場合			
税目	本来の税率	現行の税率(特例税率)	本来の税率との比較
自動車重量税※	2,500円/0.5t/年	4,100円/0.5t/年	1.6倍
		車齢13年超の車両 5,700円/0.5t/年	2.3倍
		車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年	2.5倍
ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	28.7円/ℓ	53.8円/ℓ	1.9倍
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍

※電気自動車をはじめとしたエコカー減税等対象車等の一定の燃費性能基準を満たすものは、原則として新規登録時に限り税率の上乗せはなく「本来の税率」が適用され、更にその燃費性能により25%から100%の減税がなされます。



2018 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

1-④ ガソリン税に消費税が課税されるというTax on Taxは不可解であり、今後の消費税増税による負担増を考慮しても、早急に解消すべき。

●「ガソリン税」にも課税される「消費税」

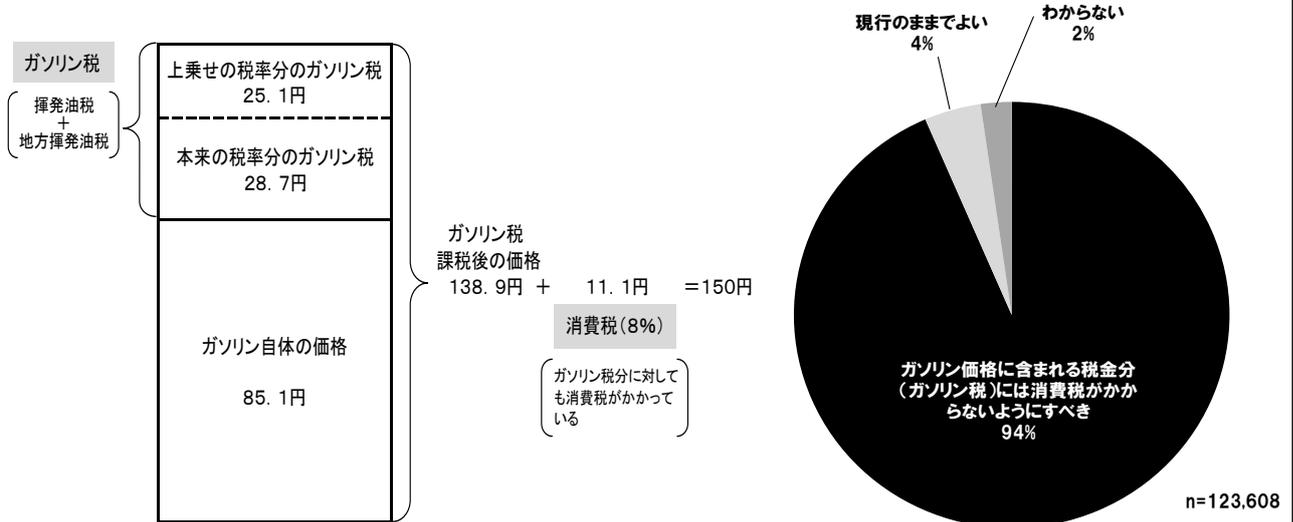
自動車燃料としてのガソリンは、製品本体の価格に揮発油税(1リットル当り48.6円)と地方揮発油税(1リットル当り5.2円)が加算され、それらの合計額に対して消費税がかけられています。すなわち「税に税がかけられる」(Tax on Tax=タックス・オン・タックス)という、極めて不可解な形になっています。自動車ユーザーが到底理解・納得することができない課税形態を早急に解消すべきです。

アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが税に税が課せられている仕組みに納得しておらず、課税形態の是正を望んでいます。

問：ガソリンには下図のように、販売時にガソリン自体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっています(税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」)。今後仮に、この二重課税の状態が解消されないまま消費税が10%に増税されると、この負担はさらに増えることになります。このことについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

支払われるガソリン税にもかかる消費税

(例)消費税込み小売価格10当たり150円の場合の内訳



ガソリン小売価格は資源エネルギー庁「石油製品価格調査」2018年6月のデータを参考に設定した。

2018 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

2 既に過重な税負担を強いられている自動車ユーザーにさらなる負担を求めることは、もはや限界に来ており断固反対

2-① 自動車取得税の代替財源を確保するために、自動車税や軽自動車税に環境性能割を上乗せすることは、既に過重な負担を強いられている自動車ユーザーの負担軽減に逆行するため撤回すべき。

●自動車関係諸税の中から代替財源を確保しようとするのは筋違い

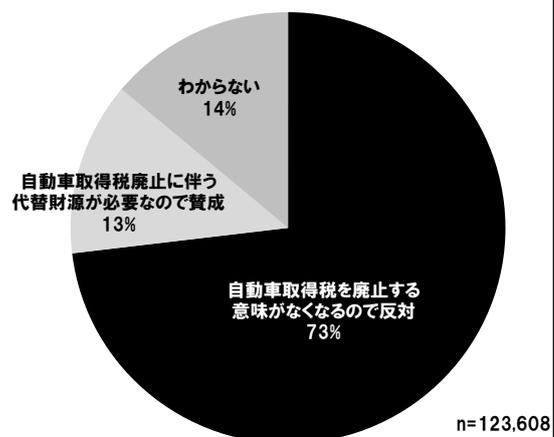
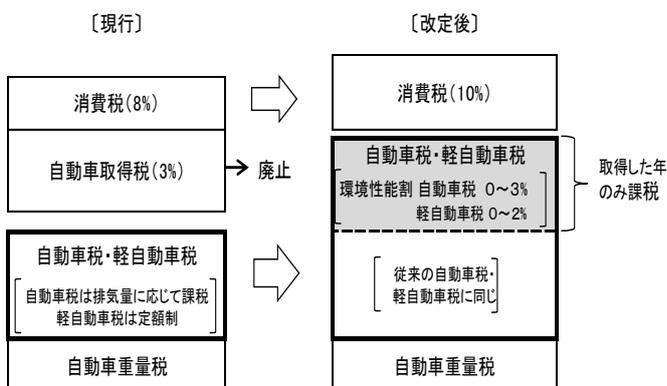
2019年10月の消費税10%への引き上げに合わせて自動車取得税を廃止し、自動車税や軽自動車税に環境性能割を付加することとしています。これでは、たとえ自動車取得税が廃止されたとしても、消費税の増税分に加え、別の形で税負担が増加することになり、結果として自動車ユーザーの負担は軽減されないことになります。

そもそも、自動車取得税は一般財源化により課税根拠を失った時点で廃止されるべきだったのですから、その財源が存続することを前提にすべきではありません。一つの税の廃止と引き換えに他の自動車関係諸税を増税したり、新税を創設したりすることには断固反対です。

アンケート調査においても、7割以上の自動車ユーザーが自動車税や軽自動車税への環境性能割について、「自動車取得税を廃止する意味がなくなるので反対」と回答しており、「代替財源が必要なので賛成」と回答しているのは、わずか、13%にしかすぎません。

問：2019年10月に自動車取得税を廃止し、一方で保有税である自動車税と軽自動車税に新たに環境性能割の課税制度を付加することとしています。これは、自動車の取得時に自動車取得税の場合と同じく取得価額（車両価格）を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

環境性能割のイメージ



2018 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

2-② 自動車税等において一定期間経過した車に一律に課される重課措置は、合理性に乏しく公平性に欠け、廃止すべき。

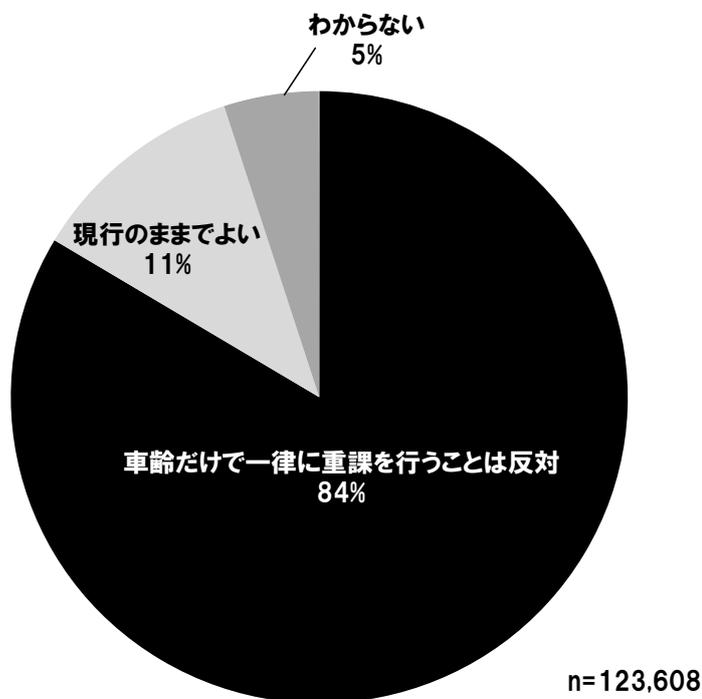
●使用実態を顧みない一律の重課は合理性・公平性を欠く

自動車の平均使用年数や平均車齢は年々長くなる傾向にあります。これは、自動車の耐久性や品質の向上、ならびに1台の車を長く大切に使うという意識面の変化が関係していると思われます。また、新車が環境性能等に優れていることはわかっていますが、経済事情から買い替えが困難という自動車ユーザーが少なくないことも要因の一つと考えられます。

しかしながら現在、新車新規登録から一定期間を経過した車に対しては、自動車税および自動車重量税において通常よりも重い税率が課されており、今後も強化される方向にあります。個々の車の使用実態(走行距離等)や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことは、合理性および公平性に欠け、いたずらに自動車ユーザーの負担を重くするものであり、廃止すべきです。

アンケート調査においても、8割以上の自動車ユーザーがこのような重課措置について「反対」と回答しています。

問：新車新規登録から13年を経過した自動車に対しては、自動車重量税及び自動車税（ディーゼル車は11年）や軽自動車税において重課（より重い税率を課す措置）がなされています。個々の車の使用実態（走行距離等）や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことについてどうお考えですか？ 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



2018 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

3 先進環境対応車（低燃費車等）と先進安全自動車（ASV技術の導入車）に対する優遇措置の強化

安全安心な社会の実現に向け、環境負荷の少ない先進環境対応車の税制上の優遇措置を強化するとともに、交通事故削減効果が高い先進安全自動車に対する優遇措置を早急に導入すべき。

●より一層の普及促進策が必要

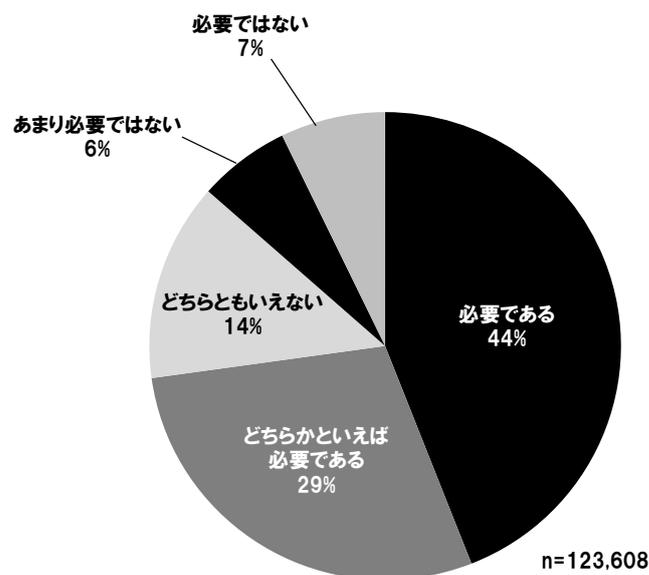
今後、地球温暖化防止対策をより積極的かつ効果的に推進する上でも、環境性能に優れた自動車に対する税制上の優遇措置の拡充を要望します。

●ASVをより身近なものに

近年、車両や道路インフラ等にITを活用し、交通の安全を確保しようとする研究が進められており、特に、人に起因する事故を未然に防止するのに効果が大きいASVは急速に普及してきています。また、2017年より高齢者をはじめとする運転者の事故を減らすため、自動ブレーキなどの運転支援機能を備えた車「安全運転サポート車」(通称:サポカー)の普及啓発に向けた取り組みも始まっています。JAFでは、こうしたASVの普及は、今後、高齢化の進展に伴い、高齢者の交通事故が増加する状況において、交通事故死者数を2020年までに2,500人以下とする政府目標達成等に大きく貢献することから、一層の普及を促進するためにも、ASV等における税制上の優遇措置等を導入するよう2005年より要望しています。

・ASV=Advanced Safety Vehicle:「先進安全自動車」

問：交通事故の削減（高齢者の交通事故を含む。）に効果のある「衝突被害軽減ブレーキ」や「誤発進抑制制御機能」など、先進安全技術を搭載したASV（先進安全自動車）の普及促進を図るため、税制上の優遇措置等が必要であるという意見についてどうお考えですか？ 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



2018 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

『自動車税制に関するアンケート調査』結果

1 調査概要

- ・調査対象：全国の18歳以上の自家用乗用車保有者
- ・調査方法：インターネット調査(JAFホームページにて実施)
- ・調査期間：2018年7月2日(月)～8月5日(日)まで35日間
- ・有効回答者数：123, 608人

※構成比を表示したグラフでは、各数値を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

2 設問

〈はじめにお読みください〉

- 自動車には表1の通り、取得(購入)、保有、使用(走行)の段階で様々な税が課せられています。また、このうち自動車重量税やガソリン税等には、「当分の間」の措置として本来の税率(本則税率)に上乘せされた税率が課されています(詳細は表4で示します)。

【表1】現在の自動車税制(2018年度)

※エコカー減税等適用外の自家用乗用車の場合
(軽自動車税を除く。)

段階	税目	国/地方税	税の用途	現行の税率
取得 (購入)	自動車取得税	地方税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	3%
	消費税	国税・地方税	一般財源	8%
保有	自動車重量税	国税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	4,100円/0.5t/年
				車齢13年超の車両 5,700円/0.5t/年
				車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年
	自動車税	地方税	一般財源	排気量に応じ課税 29,500～111,000円/年
軽自動車税	地方税	一般財源	10,800円/年	
使用 (走行)	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	国税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	53.8円/ℓ
	軽油引取税	地方税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	32.1円/ℓ
	石油ガス税	国税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	17.5円/kg
	消費税	国税・地方税	一般財源	8%

道路特定財源：道路整備等の支出に充てるとされていた財源(現在は廃止)。

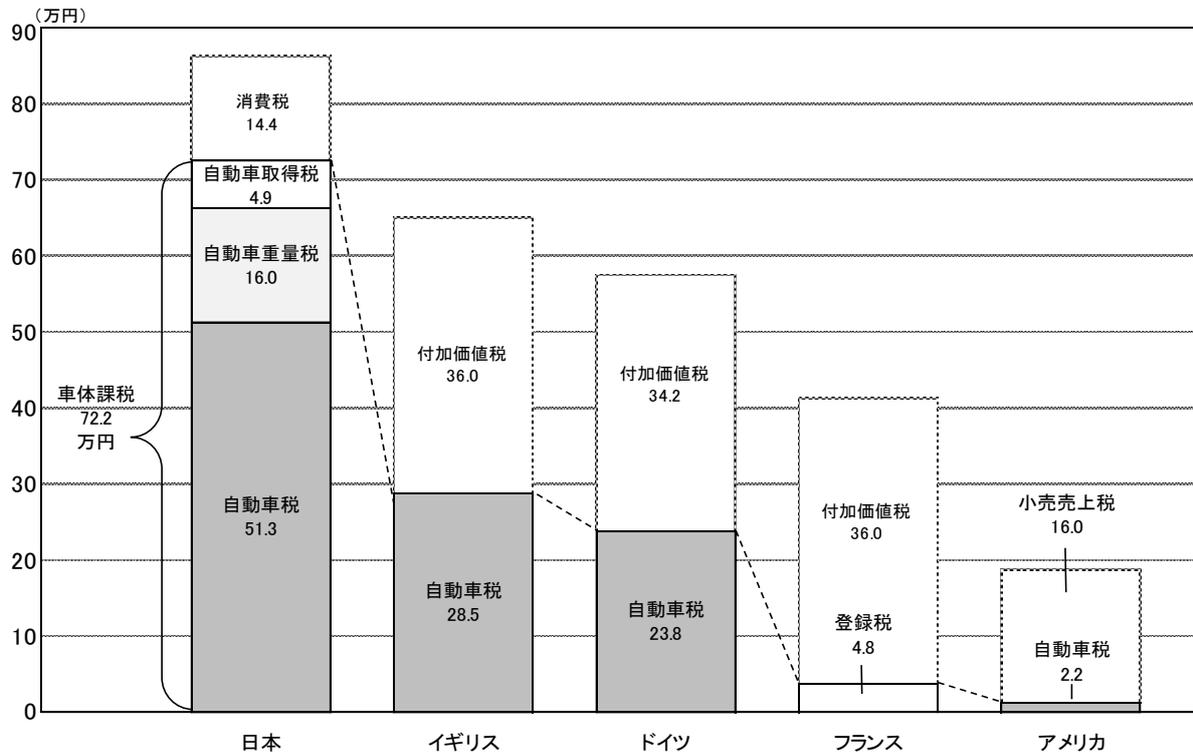
一般財源：税収の用途に限定がなく、国や地方公共団体の裁量で自由に使える財源。

地方揮発油税：以前は「地方道路税」という名称で課税されていたが、2009年に道路特定財源の一般財源化に伴い現在の名称に改称された。

国税として徴収されるが全額が各地方に譲与される。

●このように、日本では自動車の取得段階で「消費税」のほか「自動車取得税」が課せられ、さらに保有段階においては、「自動車税(軽自動車は軽自動車税)」と「自動車重量税」が、課税されており、消費税を除く車体課税の負担は、欧米諸国に比べ約2.5～32.8倍と極めて過重なものとなっています。欧米では、自家用乗用車に自動車重量税と同種の税金を課している国はありません。

【図1】車体(取得・保有)課税の国際比較〔13年間使用した場合〕



前提条件:[1]排気量1800cc [2]車両重量1.5トン以下 [3]車体価格180万円 [4]JC08モード燃費値:15.8km/リットル(CO2排出量:147g/km)
 [5]フランスはパリ市、アメリカはニューヨーク市 [6]フランスは課税馬力8 [7]13年間使用(平均使用年数:自動車検査登録情報協会データ)
 [8]為替レート:1ユーロ131円、1ポンド151円、1ドル112円(2017年4月～2018年3月の平均)
 ※2018年4月時点の税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

※自動車税制改革フォーラム調べ

●自動車取得税等をめぐっては、現在次のような動きとなっています。

2016年度与党税制改正大綱(2015年12月15日)を踏まえて法律が改正され、消費率が8%から10%に引き上げとなる2019年10月に自動車取得税を廃止することとされています。

同時に、保有に対する税である自動車税及び軽自動車税に新たに「環境性能割」の制度を付加し、自動車の取得時に環境性能(燃費基準値の達成度)に応じて、取得価額の0～3%を課税することとなっています。

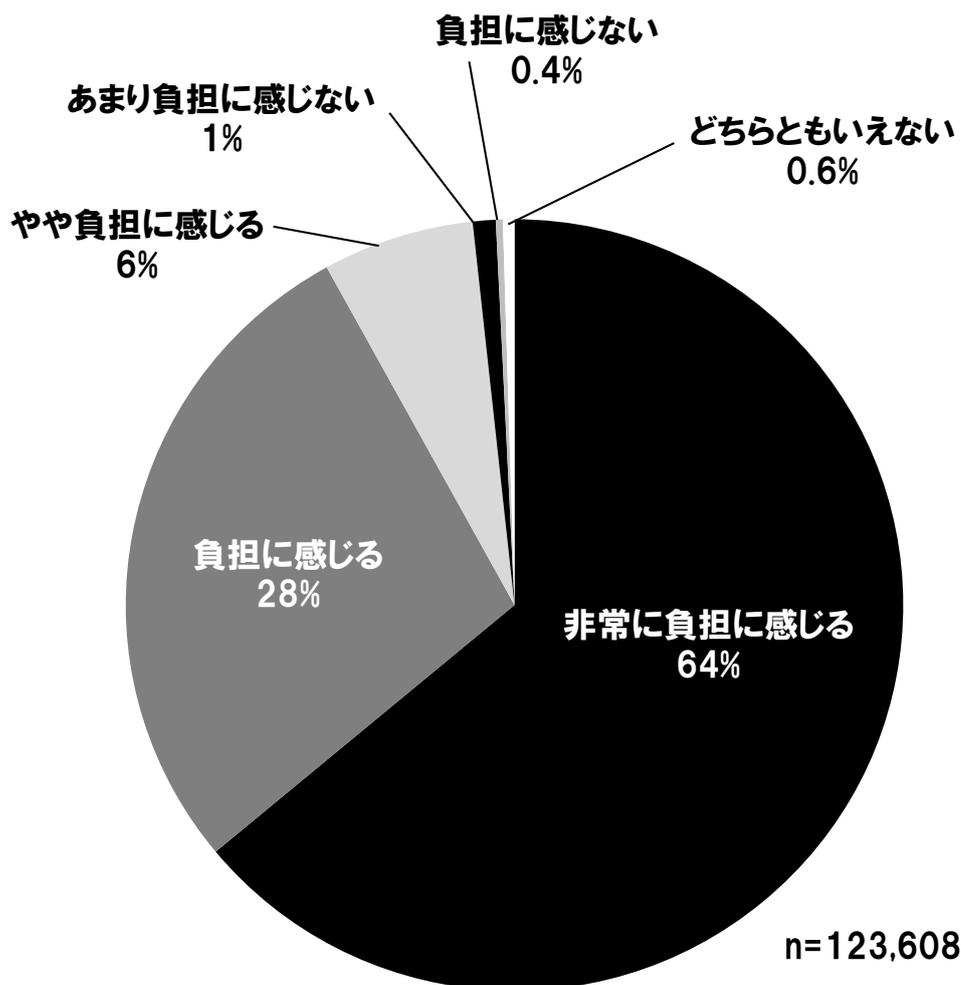
以上を踏まえ、自家用乗用車をお持ちの方にお伺いします。

問1:マイカーには、取得後毎年、概ね【表2】の税金が課せられています。あなたはこれら自動車にかかる税金を負担に感じますか？
 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表2】自家用乗用車にかかる年間の税金

	税目	納税時期・方法	金額
保有段階	自動車税	毎年納税通知書にて振り込み	¥39,500
	自動車重量税	新車購入時、または車検時	¥12,300
使用(走行)段階	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	ガソリン給油時	¥53,800
	消費税	ガソリン給油時	¥11,100
合計			¥116,700

排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン以下の車両で、年間ガソリン使用量/1,000リットルの場合。
 (※ガソリン小売価格は消費税込み150円/リットルで換算、2018年6月時点。エコカー減税等の適用外車両。)
 なお、自動車重量税額は4,100円/0.5トン/年で計算。



問2:特に公共交通機関の整備が十分でない地方では、自動車は生活の足として必需品であり、【表3】のように一世帯で複数台の自動車を持たざるを得ない状況です。そのため地方においては自動車に係る税金が大都市圏と比べて大きな負担となっているという指摘があります。このような状況を踏まえ、現行の自動車税制についてどうお考えですか？
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表3】自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別）

2017年3月末現在

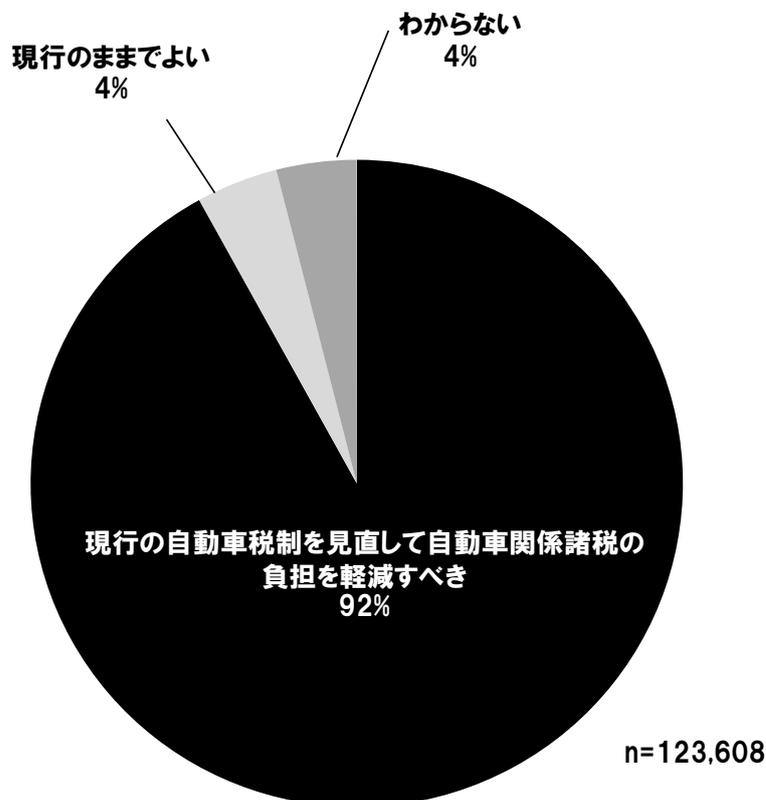
世帯当たり普及台数の多い都道府県

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.749台
2	富山県	1.702台
3	山形県	1.680台
4	群馬県	1.643台
5	栃木県	1.619台
6	茨城県	1.602台
7	岐阜県	1.594台
8	長野県	1.585台
9	福島県	1.564台
10	新潟県	1.554台

世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

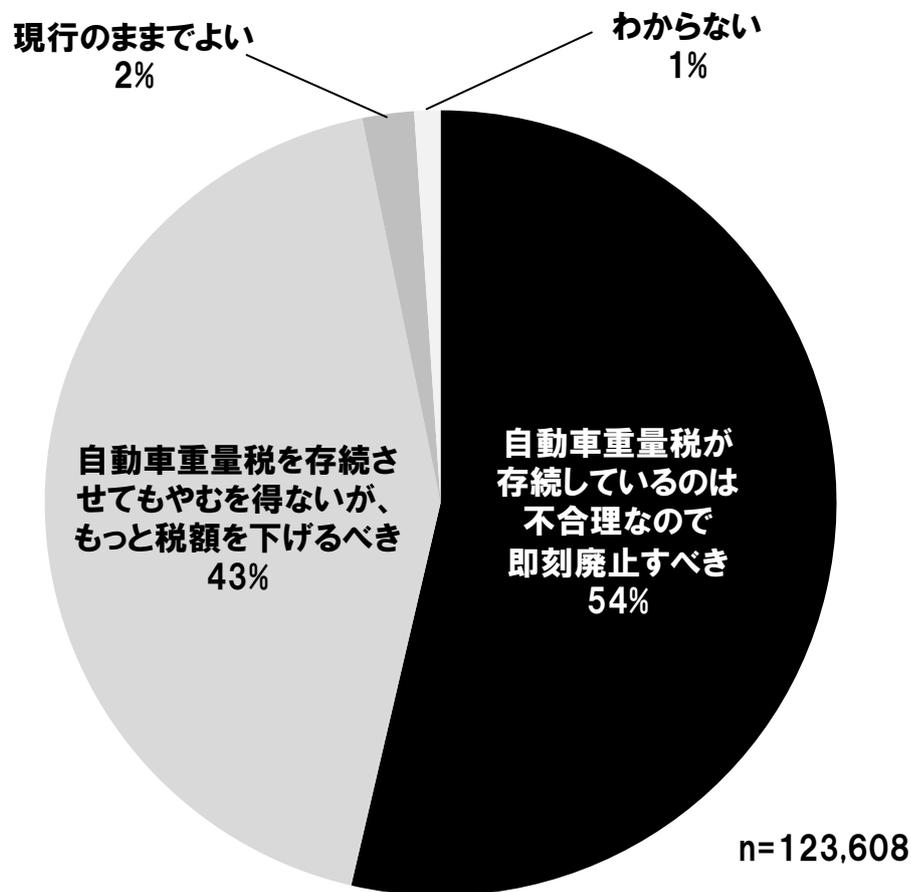
都道府県	世帯当たり普及台数
東京都	0.445台
大阪府	0.651台
神奈川県	0.720台
京都府	0.827台
兵庫県	0.916台

資料:自動車検査登録情報協会



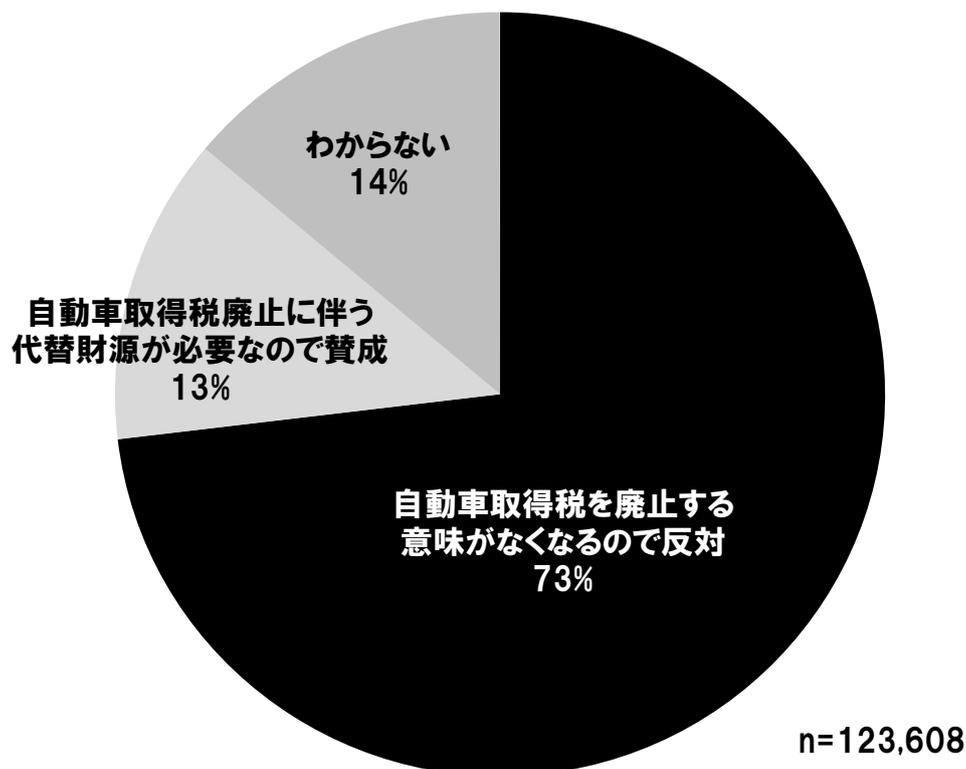
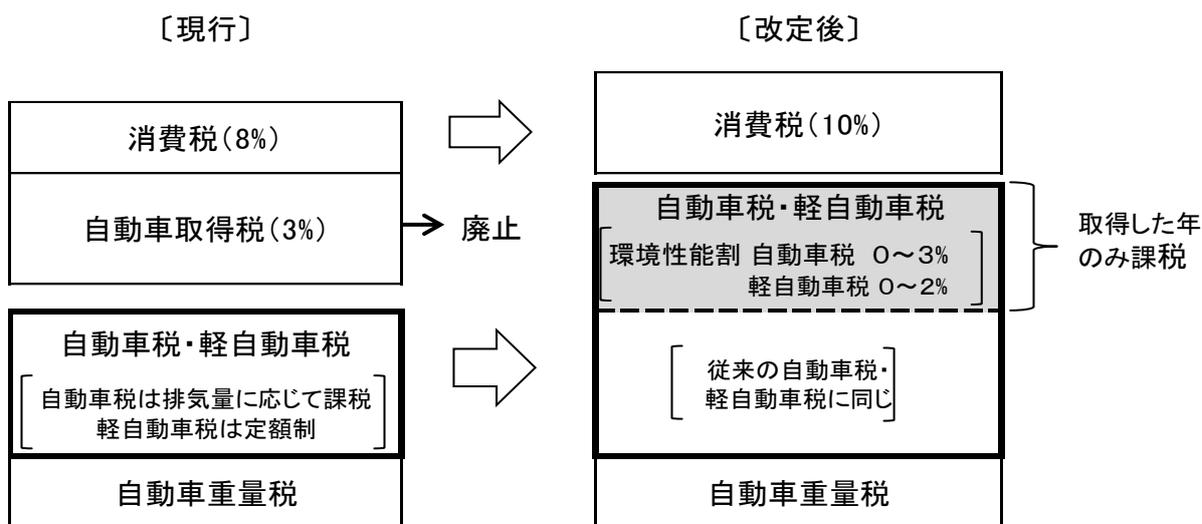
問3:自動車重量税は、1971年に、当時、国の道路整備計画の財源不足を補うために創設された税であり、道路がよくなれば自動車の使用者はその便益を受けるとして、その負担を課したことが始まりでした。しかし、その後かつてのような国の道路整備5箇年計画は策定されなくなり、道路整備の事業は、国、地方ともに縮減され道路整備に振り向ける予算が削減されてきたにもかかわらず、自動車重量税はそのまま維持されました。さらにその税収入が2009年に用途の限定されない一般財源となったため、現在ではその課税根拠を失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。このことについてどうお考えですか？

以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

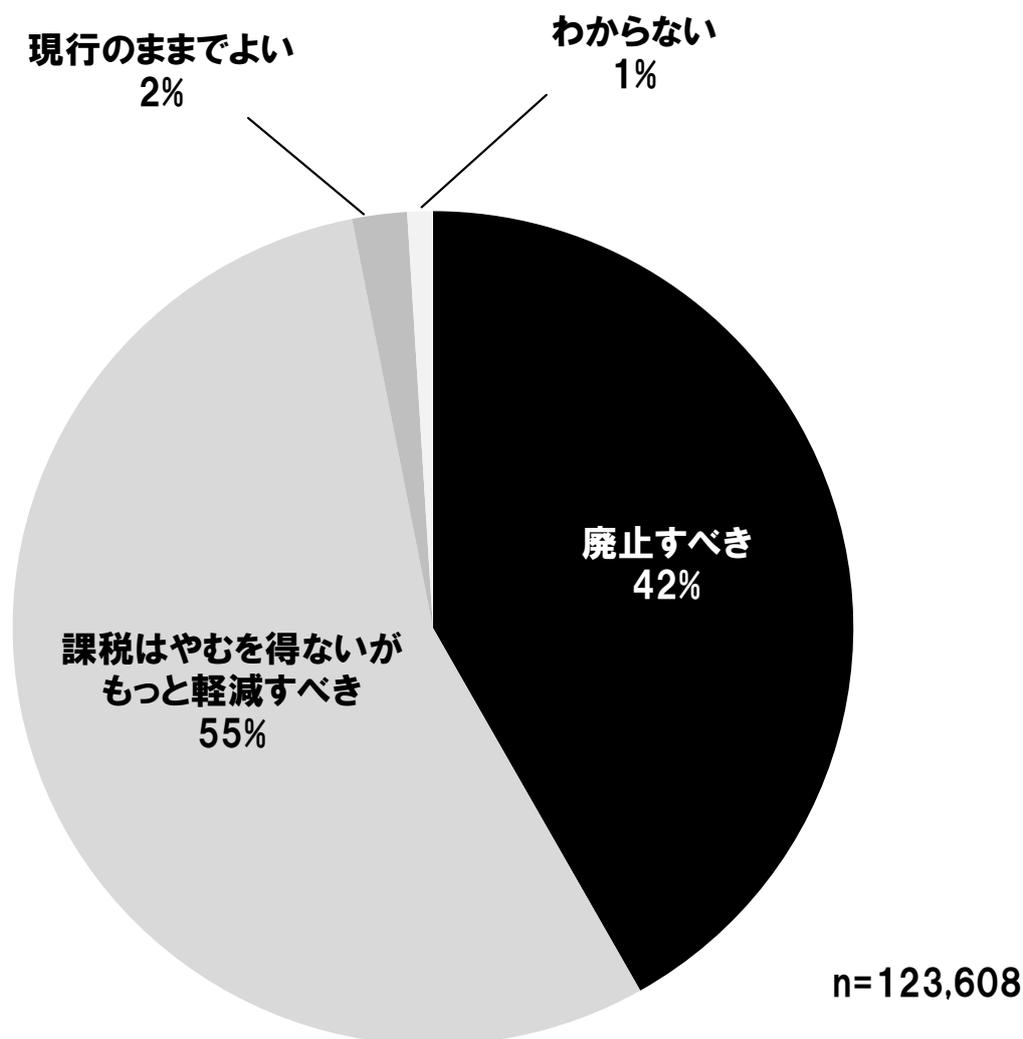


問4:アンケートの冒頭で説明したとおり、2019年10月に自動車取得税を廃止し、一方で保有税である自動車税と軽自動車税に新たに環境性能割の課税制度を付加することとしています(【図2】参照)。これは、自動車の取得時にかかる自動車取得税の場合と同じく、取得価額(車両価格)を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？
 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図2】環境性能割のイメージ



問5:自動車税は1950年に、都道府県の税として創設されましたが、その課税の考え方は自動車保有者は一定の担税力があるので資産税の性格を有する税として導入されたとされております。しかし、自動車は今やぜいたく品ではなく日常生活の必需品となっており、時代は大きく変わったとの指摘もあります。特に複数台所有している地方の自動車所有者においては大きな負担となっており、また、自動車税だけを欧米諸国と比較しても約1.8～23.3倍と過重なものになっています。このことについてどうお考えですか？
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



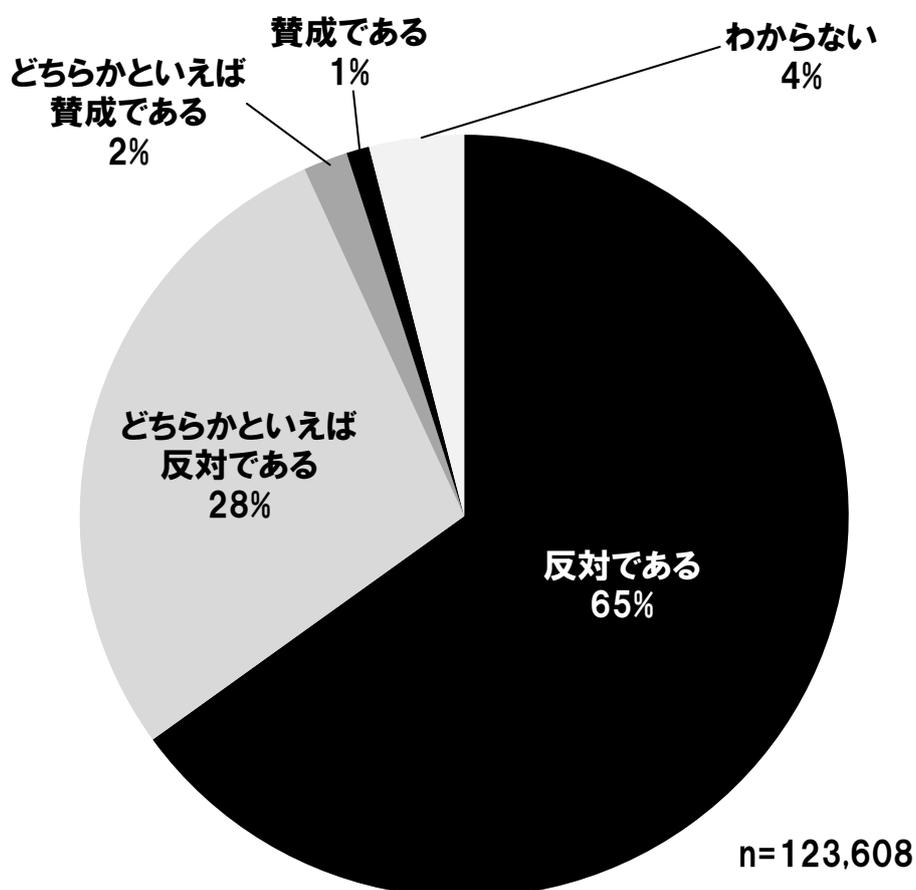
問6:自動車の税金には、【表4】の通り、国の財政が厳しいという理由から「当分の間税率」といわれる本来の税率(本則税率)を上回る特例税率が課せられたまま維持されているものもあります。このように、税率が上乘せされたままになっていることについてどうお考えですか? 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表4】本来の税率を上回る特例税率が課せられている税目(2018年5月1日現在)

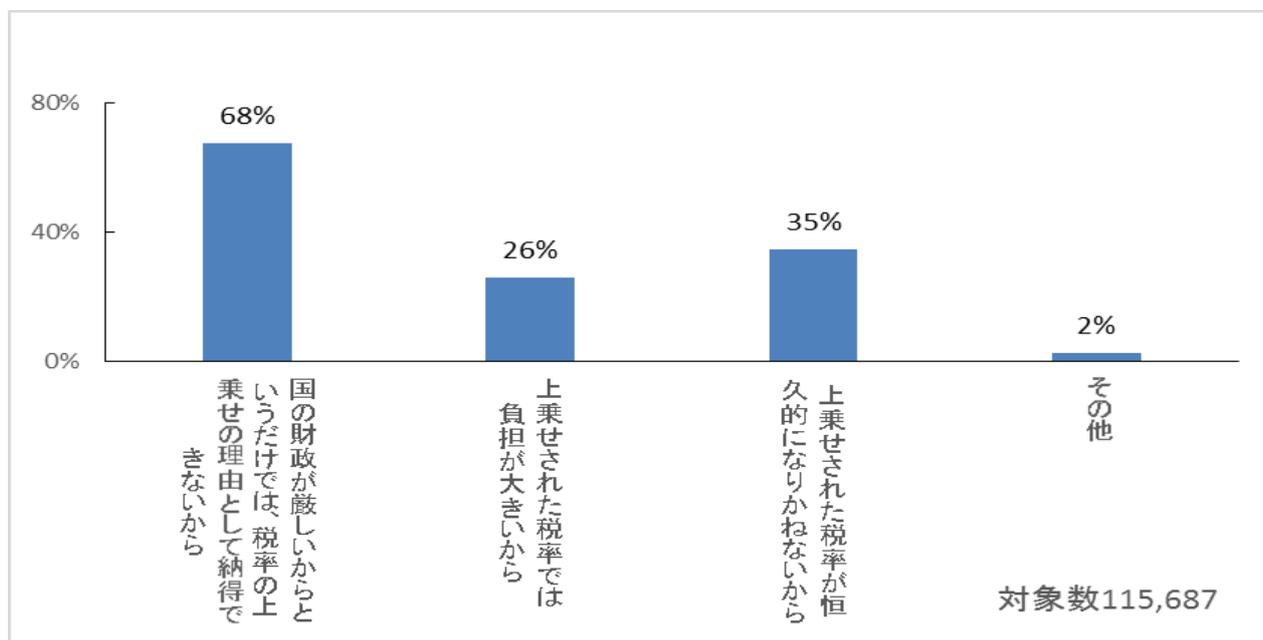
自家用乗用車の場合

税目	本来の税率	現行の税率(特例税率)	本来の税率との比較
自動車重量税※	2,500円/0.5t/年	4,100円/0.5t/年	1.6倍
		車齢13年超の車両 5,700円/0.5t/年	2.3倍
		車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年	2.5倍
ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	28.7円/ℓ	53.8円/ℓ	1.9倍
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍

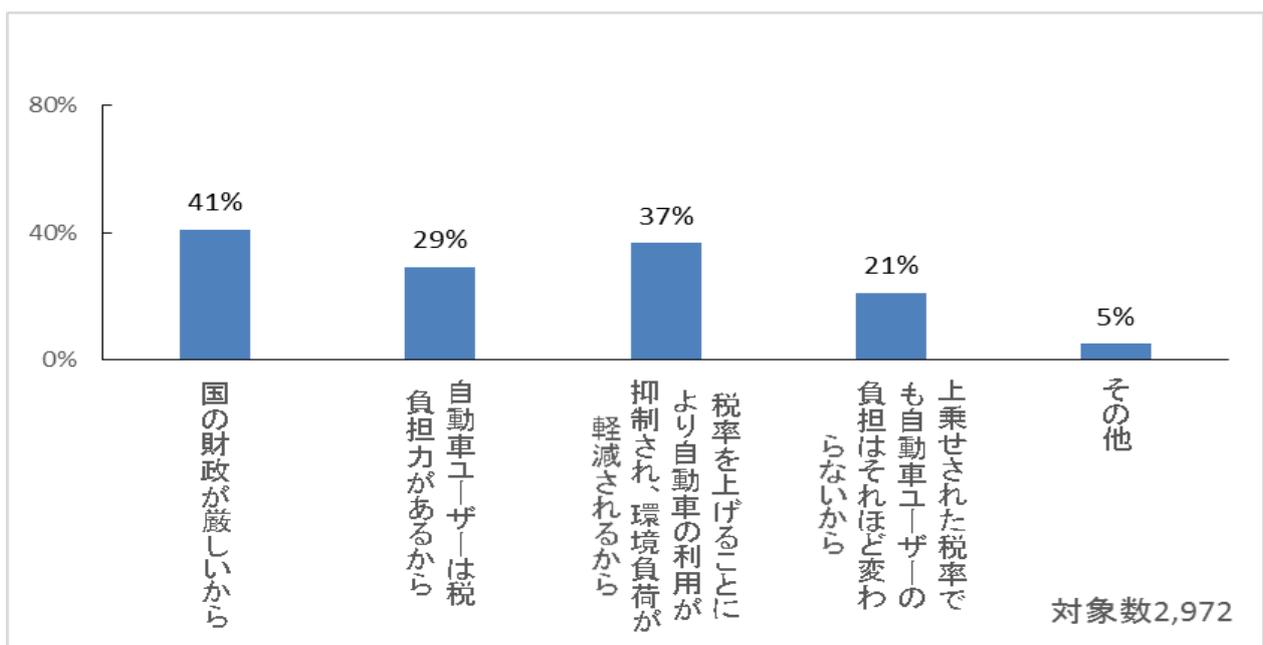
※電気自動車をはじめとしたエコカー減税等対象車等の一定の燃費性能基準を満たすものは、原則として新規登録時に限り税率の上乗せはなく「本来の税率」が適用され、更にその燃費性能により25%から100%の減税がなされます。



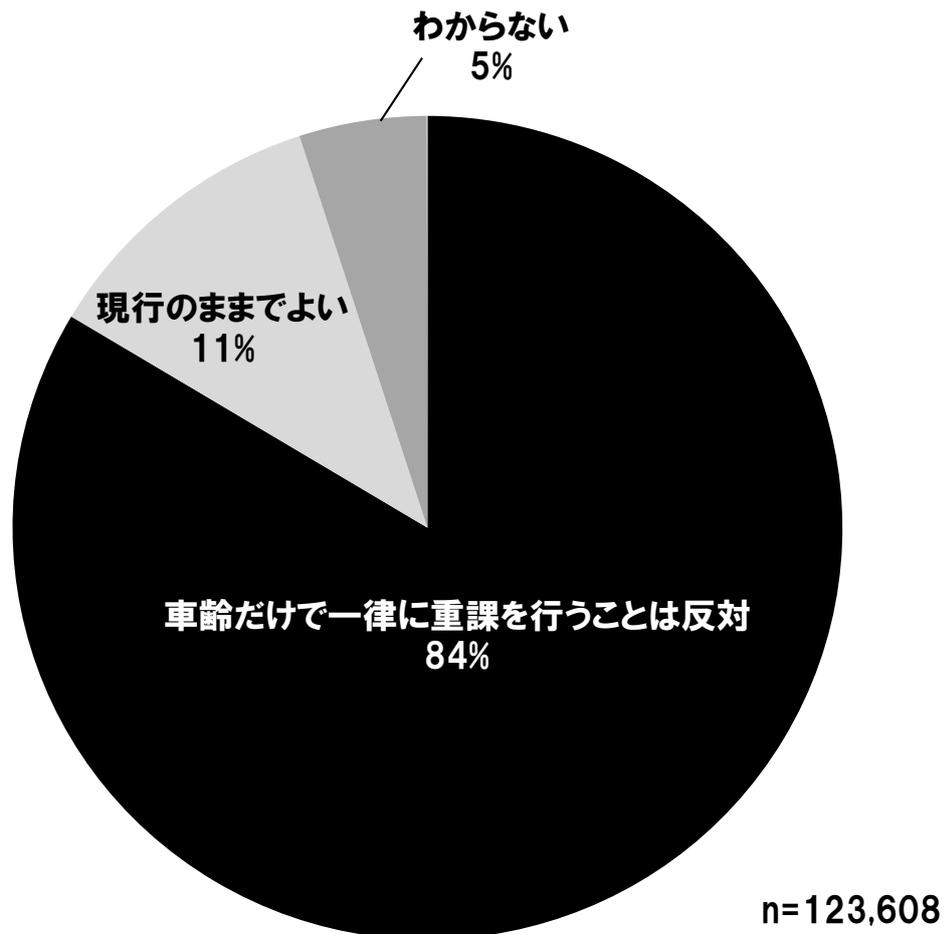
問7:問6で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きします。以下の中から、反対の理由として当てはまるものをお選びください。
(複数選択可)



問8:問6で「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた方にお聞きします。以下の中から、賛成の理由として当てはまるものをお選びください。
(複数選択可)



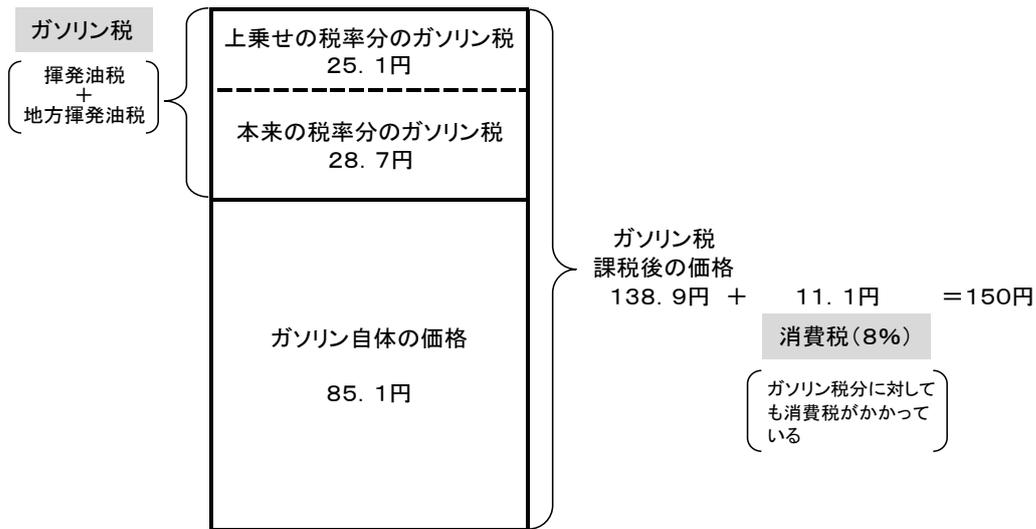
問9:新車新規登録から13年を経過した自動車に対しては、自動車重量税及び自動車税(ディーゼル車は11年)や軽自動車税において重課(より重い税率を課す措置)がなされています。個々の車の使用実態(走行距離等)や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことについてどうお考えですか?
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



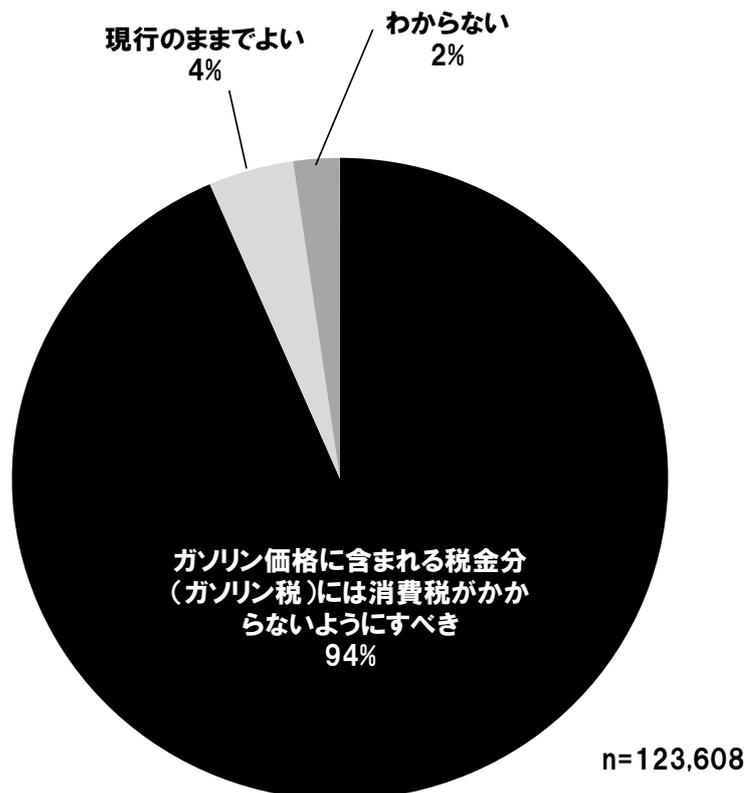
問10:ガソリンには【図3】のように、販売時にガソリン自体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっています(税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」)。今後仮に、この二重課税の状態が解消されないまま消費税が10%に増税されると、この負担はさらに増えることになります。このことについてどうお考えですか？
 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図3】ガソリン税にもかかる消費税

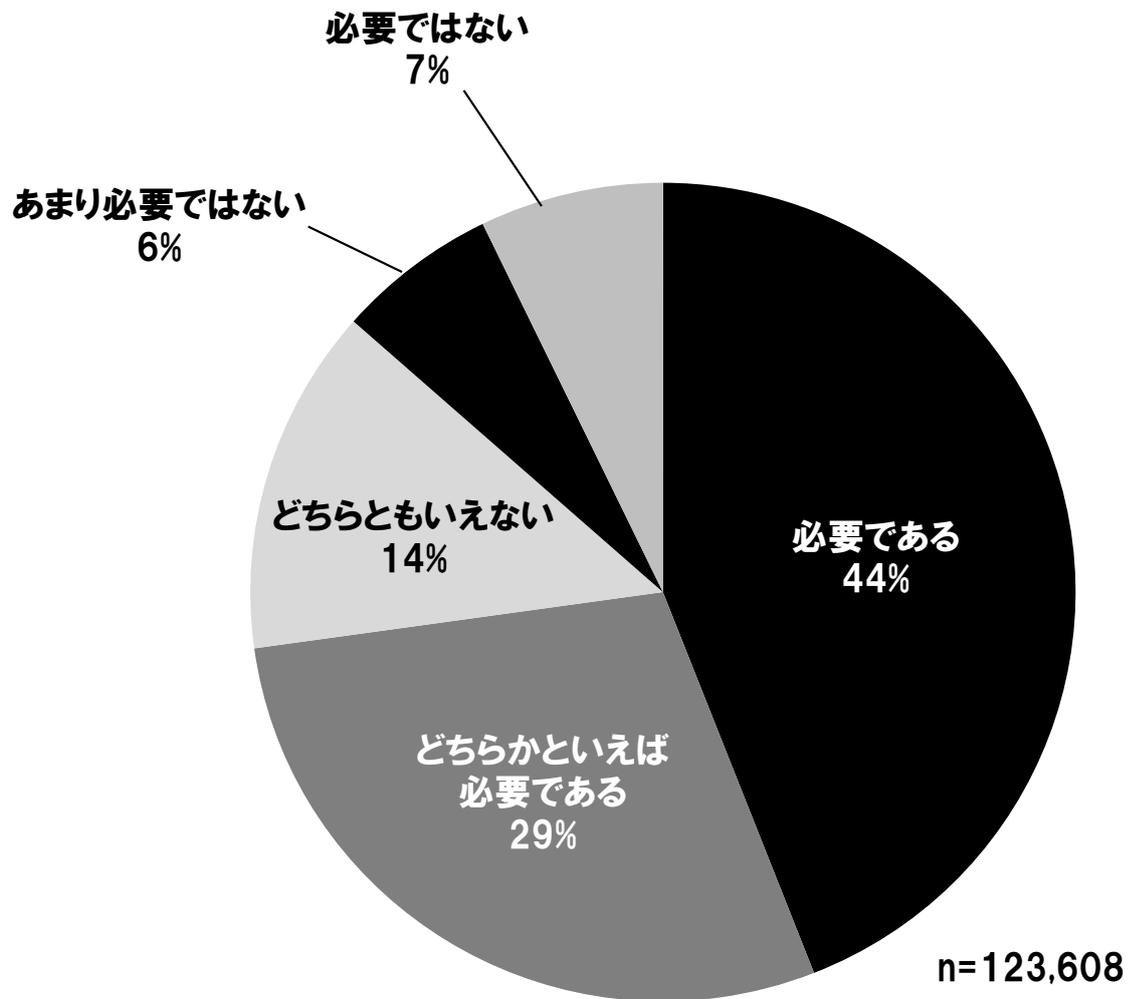
(例)消費税込み小売価格1ℓ当たり150円の場合の内訳



ガソリン小売価格は資源エネルギー庁「石油製品価格調査」2018年6月のデータを参考に設定した。



問11:交通事故の削減(高齢者の交通事故を含む。)に効果のある「衝突被害軽減ブレーキ」や「誤発進抑制制御機能」など、先進安全技術を搭載したASV(先進安全自動車)の普及促進を図るため、税制上の優遇措置等が必要であるという意見についてどうお考えですか? 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



問12:その他、自動車税制のことについてご意見、ご提案があればお聞かせください。

1 新車に乗り換えたいと多くの方が考えていると思いますが、金銭面でかなわない人達又、年数経過した車に愛着を持っている人達もいることも考慮して、自動車税の上乗せは即廃止すべきだと思います。

〔北海道 70代 男性〕

2 田舎では車は必要不可欠なので、考え方を交通機関の発達した都会と一緒にして欲しくない。

〔宮城県 30代 女性〕

3 二重課税が多すぎであり、また高すぎる。若者が車に興味がなくなったのではなく、維持費が高過ぎるからである。

〔新潟県 20代 男性〕

4 高齢者が活発に生活していくためには、自動車が絶対必要である。年金のみの収入の中で現在かなり負担割合が大きい。収入に応じての自動車税の軽減も考慮してもらいたい。

〔長野県 70代 男性〕

5 自動車税制で一番の不満は13年超、18年超の自動車税と重量税の増税です。古くなって価値が無くなる動産が増税になることが全く理解できない。

〔埼玉県 60代 男性〕

6 日本は自動車に関係する税が高いということをはじめて知りました。裕福だから車を所有しているのではなく、必要だから所有しているので、今の制度は改正してほしいです。

〔東京都 40代 女性〕

7 自動車税自体が高すぎる。二重課税や一般財源にも使い、取れるところから取ろうとする魂胆が見え見え過ぎる。交通網が発達した大都市でもない限り、自動車での通勤しか移動手段がない状態であり持たざるを得ない。

〔愛知県 40代 男性〕

8 納得できる情報がほとんど示される機会がない。政府はもっと税制に関して説明責任と、用途に合った税制と税率を決めて、納得できる徴収が不可欠であり、現状で足りないことである。

〔岐阜県 50代 男性〕

9 異常に高い自動車関連の税金は、所得の少ない若者には負担が大きいです。若者の車離れがどうこう言うのなら税金をなんとかしてください。

〔石川県 20代 男性〕

10 13年超えに対しての課税をするなら、買い換え時の補助もしてほしい。交通機関が整っている地域でも、親の高齢化により車が必要な家庭も増えている。

〔大阪府 40代 女性〕

11 年間の走行距離で保険が有るように、走行の少ない車両の税率の軽減を。

〔奈良県 70代 男性〕

12 一般財源化され課税の意味を喪失した自動車重量税とガソリン税暫定税率分を、いつまでも徴収し続けるのは合理的とは言えません。

〔岡山県 40代 男性〕

13 車齢を重ねただけで税金の負担が大きくなるのは矛盾している。大切にすることこそがエコだと思うので是非見直してもらいたい。

〔山口県 50代 男性〕

14 現行の自動車税はいわゆる贅沢税であり、時代の変化とともに見直すべき。ガソリン関係の税金に至っては、二重課税が恒常化しており、Tax on Tax の現状は、早急に見直さなければならぬ。

〔福岡県 30代 男性〕

15 私の住んでいるところには、公共交通機関がほとんどありません。バスは廃線になり、日に2往復の乗合タクシーのみが交通手段になっています。自家用車が必須な地域です。生活必需品に重い税金を課せられるのは、とても納得がいくものではありません。

〔熊本県 20代 女性〕

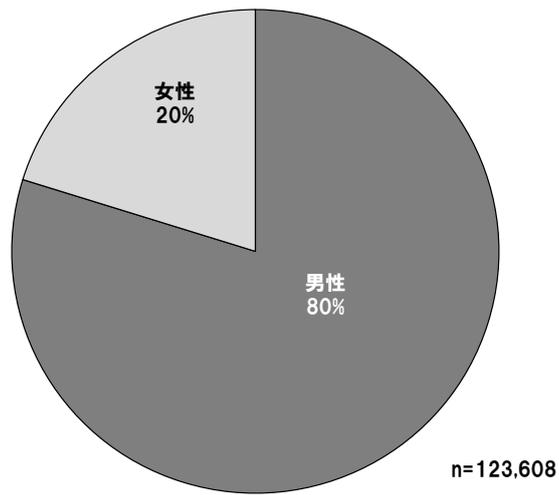
16 自動車に係る税金が一般財源化され用途が限定されないものとなったが、自動車保有者に負担を求め続けることはおかしい。一般財源であれば広く国民に負担させるべきだ。

〔沖縄県 50代 男性〕

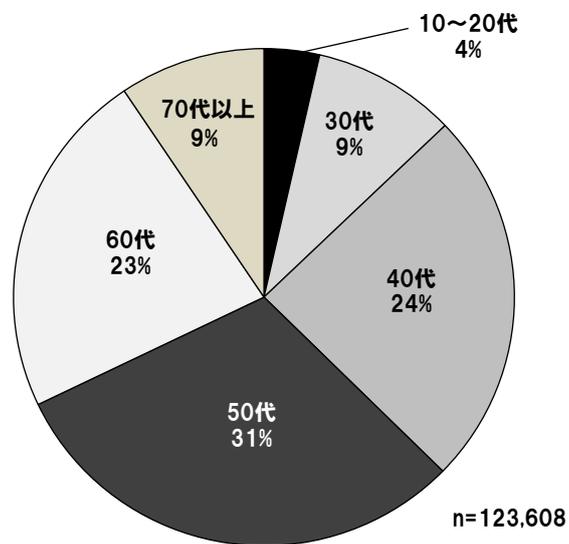
(自由記述より一部抜粋)

〔回答者属性〕

1 性別



2 年齢層



3 居住地域

