

2021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～



2020年9月



JAF

一般社団法人 日本自動車連盟

会長 藤井 一裕

2021 年度税制改正に関する要望

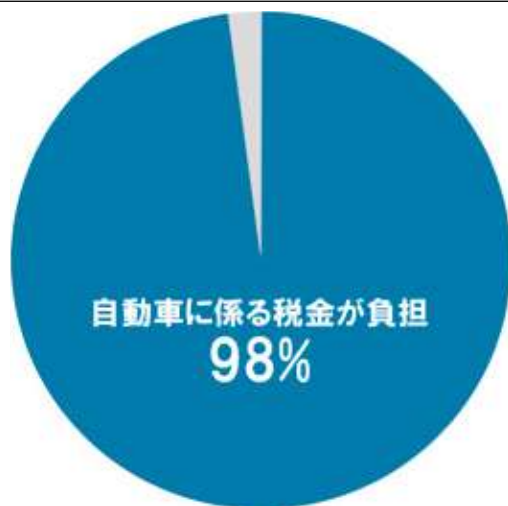
新型コロナウイルス感染拡大の影響により生活様式や働き方の見直しが求められており、その感染対策の一つの自動車を使用した移動や通勤の増加によって自動車に対する新しい利用価値やニーズが広まっています。

しかしながら、2019年10月、自動車取得税が廃止され新たに「環境性能割」の制度が付加されました。また、自動車税は恒久引き下げが実現されたものの、その対象が新車新規登録を受ける自家用乗用車(登録車)に限定されるなど、**すでに保有している車の税負担はまったく軽減されておらず、過重な負担を強いられ続けていることに変わりません**。また、自動車に係る税金は多くの自動車ユーザーにとって重い負担になっており、その声は以下のアンケート結果に表れています。

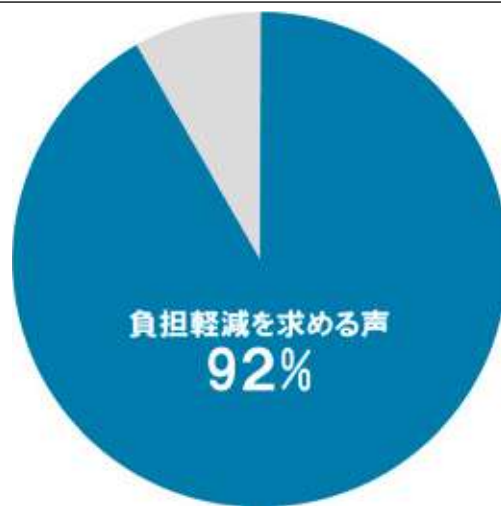
【自動車税制に関するアンケート調査】

実施期間:2020年8月18日~31日(14日間) 回答者数: **170,097 名(過去最高)**

自動車に課せられる税金を大きな負担に感じています



自動車ユーザーは負担軽減を求めています



自動車ユーザーは、自動車関係諸税に対する関心が高く、さらなる抜本的な税制改正への期待を示しています。

JAFは1,970万人の会員を擁する自動車ユーザー団体として、自動車ユーザーの切実な声を収集し、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 自動車税の恒久引き下げは、すでに保有している車も対象

2019年10月に自動車税制が改正されたものの、その負担はいまだ欧米諸国に比べて過重。自動車税の恒久引き下げは、新車だけでなく、現在保有している車も対象にし、減税額ももっと大きくすべき。

② 自動車重量税の廃止

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 「当分の間税率」の廃止

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。

④ Tax on Taxの解消

ガソリン税に消費税が課税されるというTax on Taxはまったく不可解であり、消費増税後の負担増を考慮しても、早急に解消すべき。

2 すで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

● 重課措置の廃止

自動車税等において、車の使用実態や環境負荷等を考慮することなく、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

● 先進環境対応車と先進安全自動車の税制上の優遇措置

安全安心な交通社会に向け、環境負荷の少ない先進環境対応車の税制上の優遇措置強化と交通事故削減効果が高い先進安全自動車の優遇措置を導入すべき。

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感じており、特に約6割の回答者は非常に負担に感じております。

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、これら自動車にかかる税金をどのように感じますか？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	¥36,000
	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	¥11,800
合 計			¥113,900

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130円/リットルで換算、2020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。
 ※自動車税は2019年10月1日以降に新規登録した場合を想定。

感じ方	割合
非常に負担を感じる	58%
負担を感じる	32%
やや負担を感じる	8%
あまり負担に感じない	1%
どちらともいえない	0.6%
負担に感じない	0.4%

n=170,097

2020 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

※参考 2019 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」回答者数 117,329人

2018 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」回答者数 123,608人

●自動車ユーザーの重税感が変わっていない

2018年～20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、ここ数年、自動車ユーザーの重税感はまったく緩和されていません。

アンケート調査における回答比率の推移（2018～20年）

Q:自動車に係る税金をどのように感じますか？

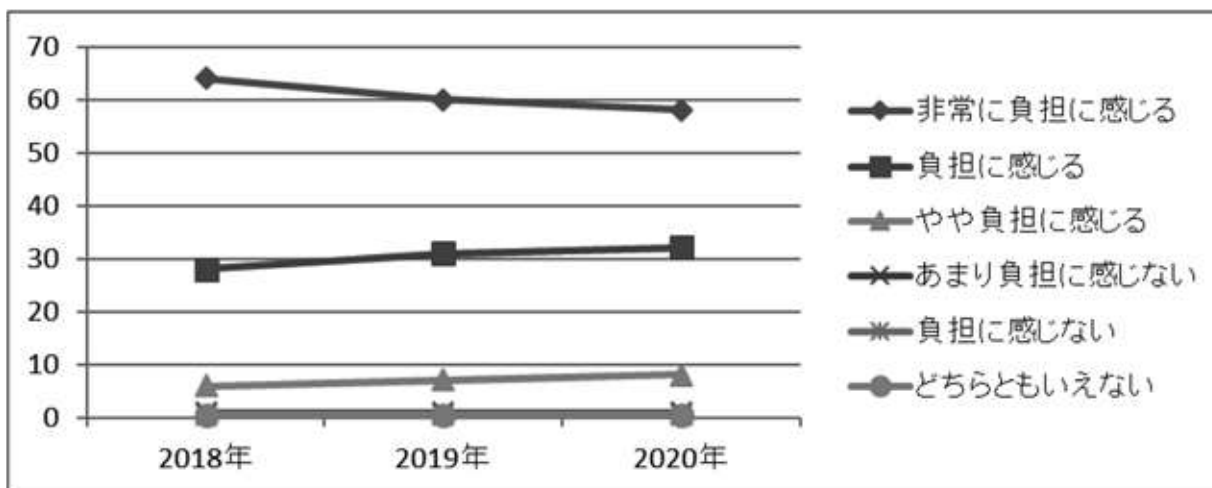
単位：%

回答	2018年	2019年	2020年
非常に負担を感じる	64	60	58
負担を感じる	28	31	32
やや負担を感じる	6	7	8
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	0.4
負担に感じない＝小計	1.4	1.4	1.4
どちらともいえない	0.6	0.6	0.6

回答数 123,608 117,329 170,097

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となっており、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方にとっては、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、地方格差の助長につながっ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）

2019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	1.736台
2	富山県	1.681台
3	山形県	1.671台
4	群馬県	1.625台
5	栃木県	1.603台

世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

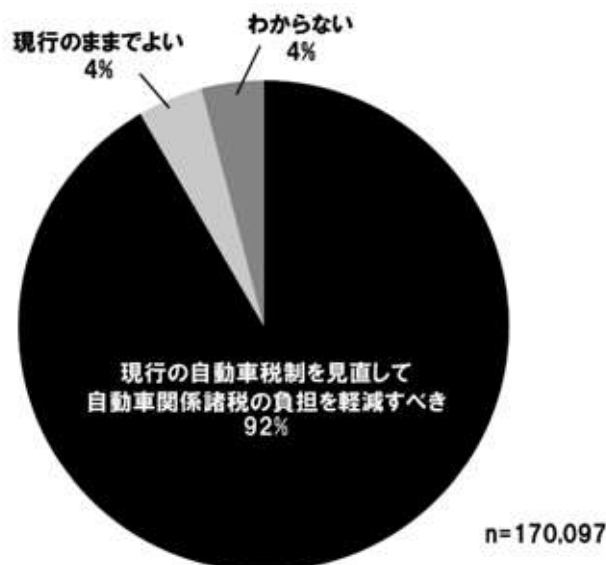
都道府県	世帯当たり普及台数
東京都	0.432台
大阪府	0.645台
神奈川県	0.705台
京都府	0.820台
兵庫県	0.909台

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。

問：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、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、あなたは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。



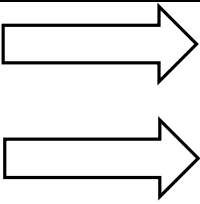
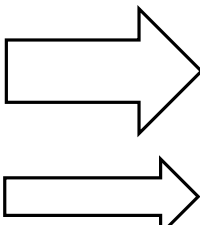
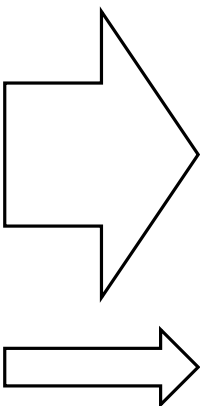
2020 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

●多くの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		J A F の考える案
取得段階	消費税 環境性能割 ※2019年9月までは 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 2019年10月に自動車税制が改正されたものの、その負担はいまだ欧米諸国に比べて過重。自動車税の恒久引き下げは、新車だけでなく、現在保有している車も対象にし、減税額ももっと大きくすべき。

●極めて負担が重い自動車税を軽減すべき

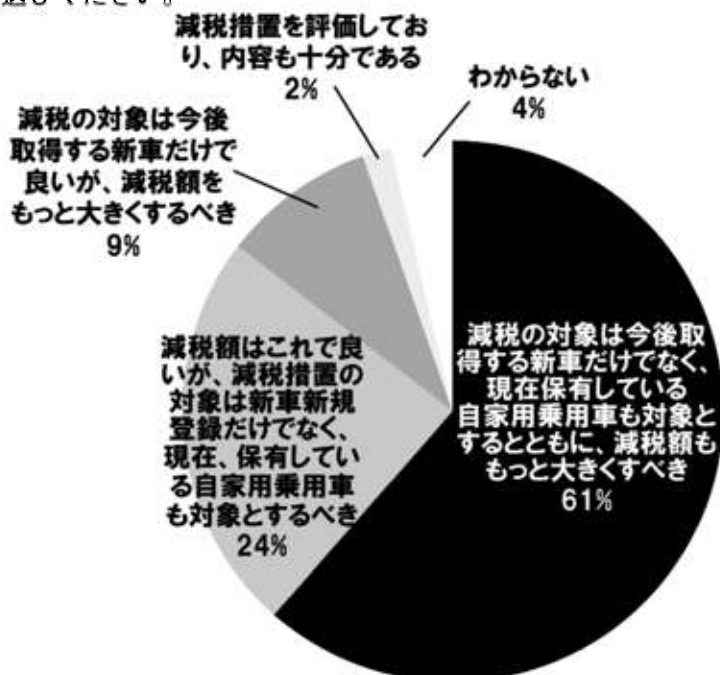
自動車税は、自動車を保有する者は一定の担税力があるので資産税の性格を有する税として導入されたとされており、自動車の所有者は、毎年、排気量に応じて決められた額を納めています。

自動車税の負担は欧米諸国と比較して極めて重い。今回、自動車税の恒久引き下げが実現されるものの、その減税の対象は新車新規登録を受ける自家用乗用車(登録車)に限られるため、現在保有している車にも税負担を軽減すべきと考えます。

アンケート調査においても、85%の自動車ユーザーが自動車税の引き下げ対象を新車だけでなく、現在保有している車にも望んでいます。

問：2019年10月以降に取得し、新車新規登録を受ける自家用乗用車(軽自動車を除く。)を対象に、自動車税が1,000円～4,500円引き下げられました。

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、これに対し、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いるので、税負担を軽減すべきとの意見が根強くあります。特に複数台所有せざるを得ない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1.7～22.3倍と過重なものになるとの指摘もあります。このことを踏まえ、あなたは2019年の減税措置をどう評価しますか?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。

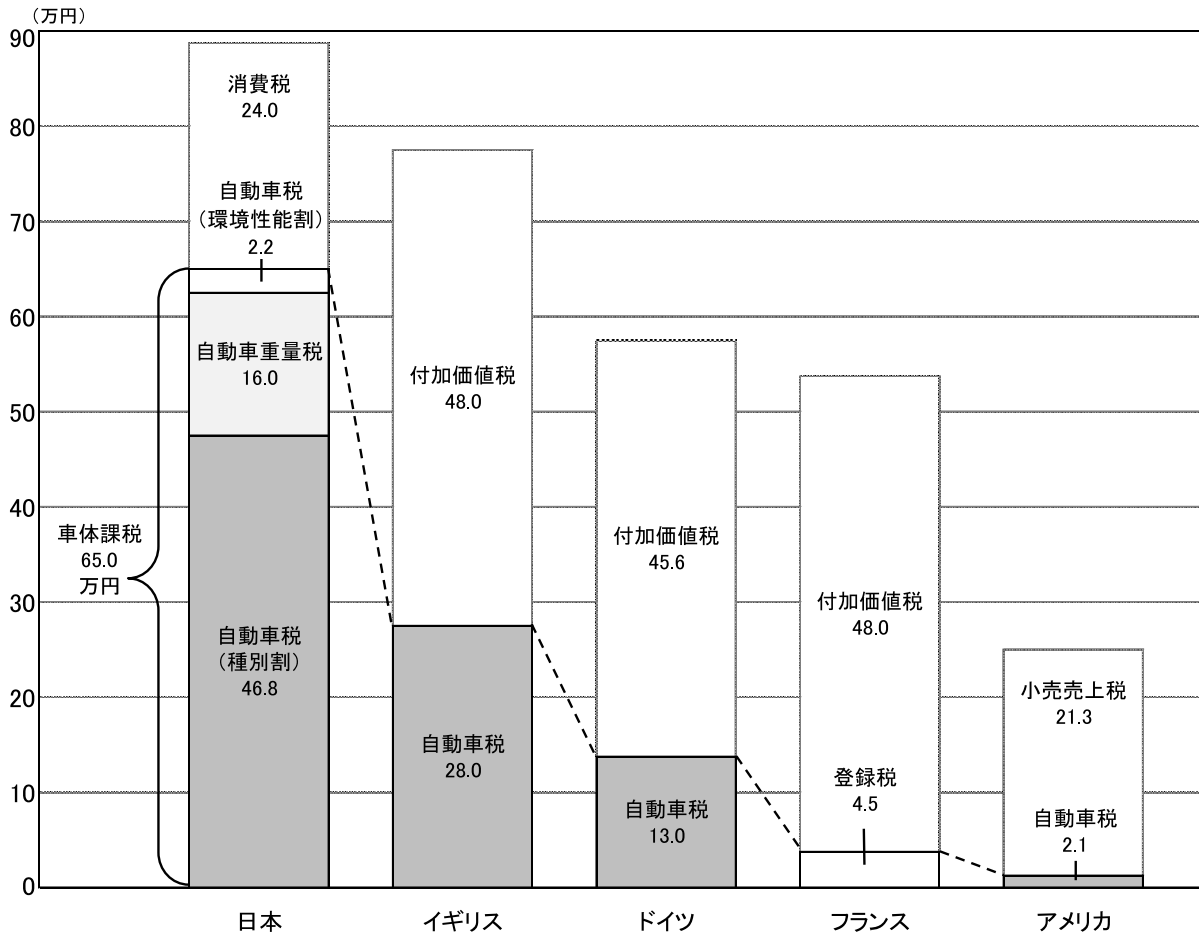


2020 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

●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環境性能割が課せられ、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2.3～31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年間使用した場合）



前提条件：[1]排気量2000cc [2]車両重量1.5t以下 [3]車体価格240万円 [4]JC08モード燃費値：20.1km/L (CO2排出量：116g/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122円、1ポンド142円、1ドル110円 (2019年4月～2020年3月の平均)
 ※2020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よりJAFが作成

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」

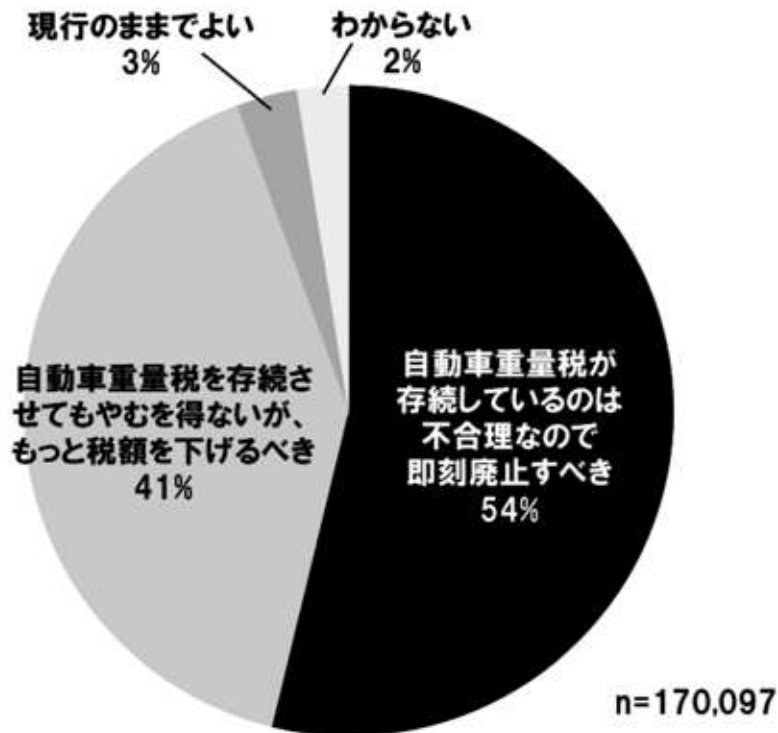
自動車重量税の税率は、道路整備の財源が不足するとして暫定的に本則の約2.5倍にまで引き上げられた特例税率が適用されておりましたが、2010年度の税制改正の際、この特例税率が特段の理由もなく「当分の間税率」として引き継がれております。

※「当分の間税率」の詳細はP11をご確認ください。

●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の形で維持されました。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りましたので、現在ではその課税根拠を全く失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。あなたは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。



2020 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。

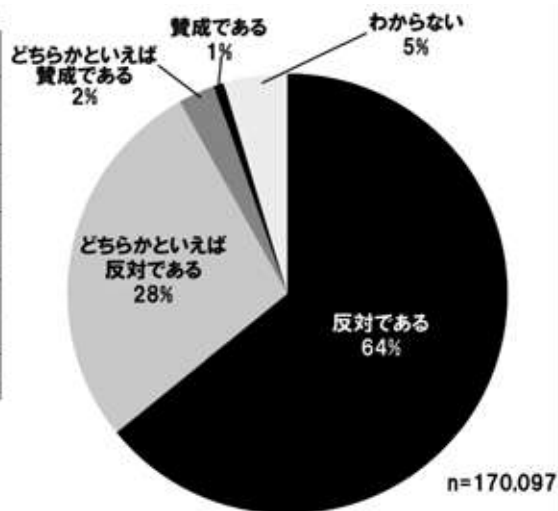
アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが上乗せされたまま税率が維持されていることには「反対」と回答しています。

問：自動車の税金には、下表のとおり、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あなたはどうかお考えですか？
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（2020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。



2020 JAF「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はまったく不可解であり、消費増税後の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」

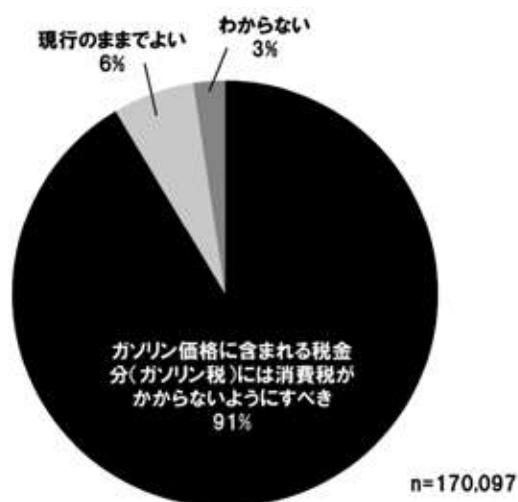
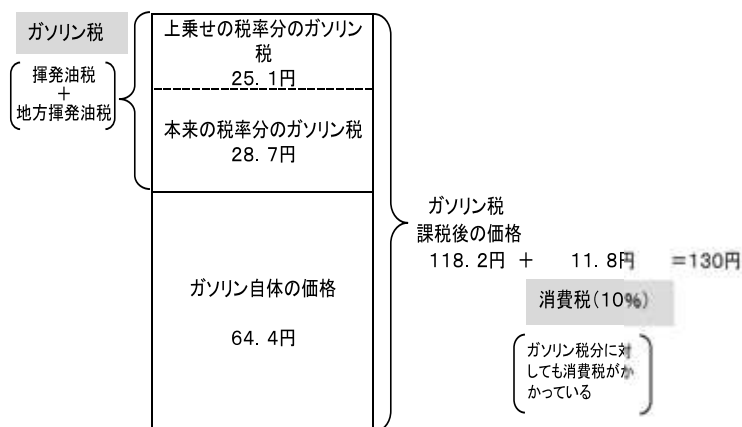
自動車燃料としてのガソリンは、製品本体の価格に揮発油税(1リットル当り48.6円)と地方揮発油税(1リットル当り5.2円)が加算され、それらの合計額に対して消費税がかけられています。すなわち「税に税がかけられる」(Tax on Tax=タックス・オン・タックス)という、極めて不可解な形になっています。自動車ユーザーが到底理解・納得することができない課税形態を早急に解消すべきです。

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」）。あなたは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1ℓ当たり130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」2020年6月のデータを参考に設定した。

2020 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

2 すで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

自動車税等において、車の使用実態や環境負荷等を考慮することなく、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。

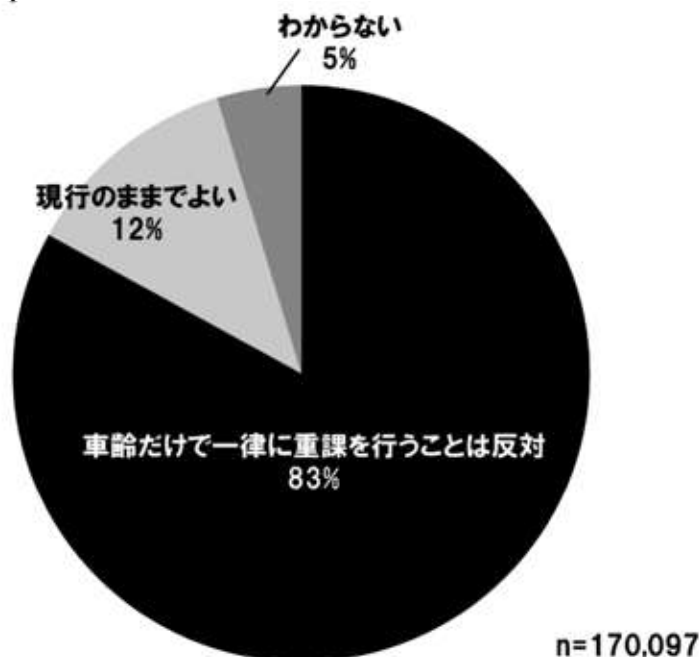
●使用実態を顧みない一律の重課は合理性・公平性を欠く

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)や環境負荷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(なお、自動車税は、ディーゼル車については11年を経過すると重課)。あなたは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。



2020JAF「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

安全安心な交通社会に向け、環境負荷の少ない先進環境対応車の税制上の優遇措置強化と交通事故削減効果が高い先進安全自動車の優遇措置を導入すべき。

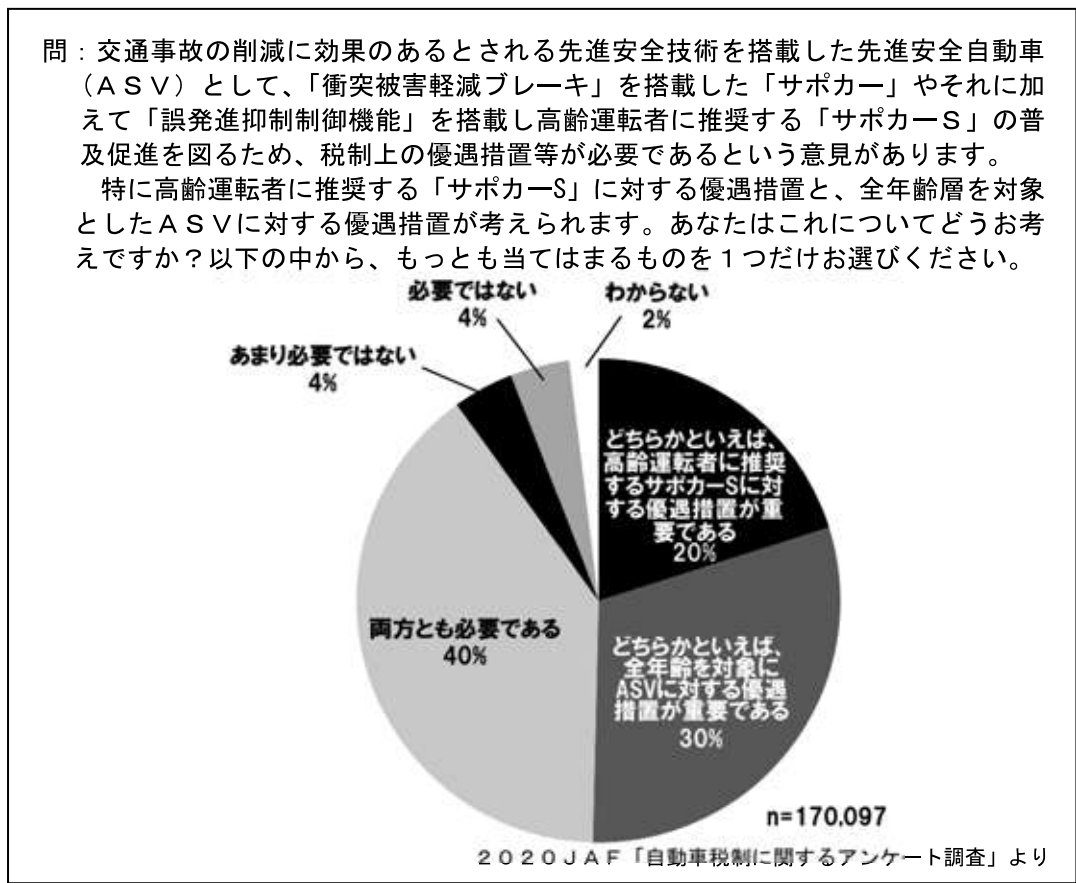
●より一層の普及促進策が必要

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」



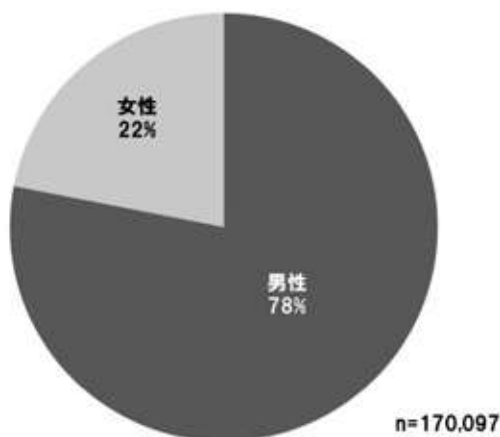
2020 JAF 『自動車税制に関するアンケート調査』概要

1 調査概要

- ・調査対象：全国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：2020年8月18日(火)～8月31日(月)までの14日間(昨年17日間)
 - ・有効回答者数：170,097人(昨年117,329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 回答者属性

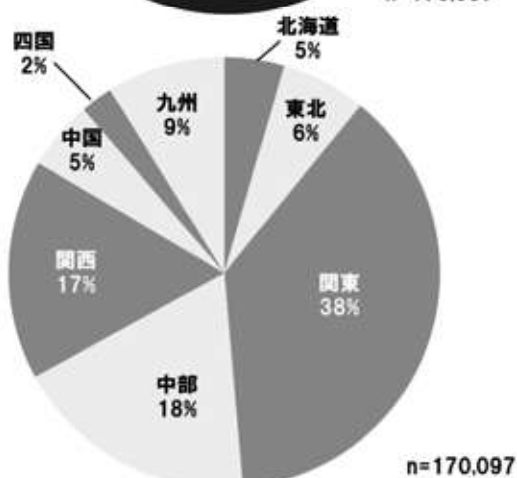
性別



年齢層



居住地域



【自動車税制に関するアンケート結果の詳細はJAFホームページからご確認ください】

<https://jaf.or.jp/common/safety-drive/library/automobile-tax>



3 自動車税制に関するご意見について（アンケートの自由記述より一部抜粋）

(1) 各種の自動車関連の税金について、一般財源化した時点で、本来の目的が失われており、税の種類や負担額について、整理や軽減が行われるべき。

〔北海道 40代 男性〕

(2) 新しい車を買える人は、税金の事を考えて買い換えできるが、買えない人にとって、車が古い年式で税金が高いのは、理に適っていない。税金が高く支払困難で苦しい。車を手放さなくてはならない。

〔福島県 50代 女性〕

(3) コロナが蔓延している中、収入も激減しているのに、自動車税の支払いは本当にキツかった。せめて、今年は支払いを見送って欲しかった。田舎暮らしなので車は必須アイテム。車がないと仕事にもならない。地方はガソリンも高いし、本当に家庭内の経済を圧迫している。

〔長野県 40代 女性〕

(4) 新車購入時にばかり優遇措置がとられ、購入後は税金漬けにされているのが実態。自動車メーカー寄りの思想ではなく、保有者(利用者)側に立った考え方にして欲しい。

〔千葉県 50代 男性〕

(5) ガソリンの税金二重取りは非常に問題。税金にさらに税金がかかるなどあり得ない。

〔東京都 60代 男性〕

(6) 道路の整備等、交通の安全のために使用されるならば納得できるが、国の財源が不足しているから本則より上乘せというのは、いろんな意味でいかなものかと考えさせられた。

〔石川県 30代 男性〕

(7) これまでもこれからも日本を大きく支えてきたクルマ産業ですが、現在は若者のクルマ離れが進んでいると言われていています。低賃金の中欲しくても車が持てない人がたくさんいるので、もっと手が出しやすいよう、沢山のの人に普及するよう車に関する税を一律安くして欲しいです。たくさんの方がクルマを持てるようになれば税収も増えると思います。

〔静岡県 20代 女性〕

(8)コロナ禍での自動車税の負担感は例年以上になっていると思われる。国や政治家の都合でこれまでの慣習を継続するのではなく、きちんと見直す必要がある。

〔愛知県 40代 男性〕

(9)複雑且つ高額な税負担を課しているのに使い道がハッキリしていないのが不満。

〔京都府 60代 男性〕

(10)新車を買える人は、税を優遇され、新車に乗り換えできずに長年使うと増税になるというのは何か弱者いじめの様な気がします。

〔大阪府 60代 男性〕

(11)自動車税種別割とか自動車税環境性能割とかしっかり課税しておいて「割」ってなんだろうと思います。

〔広島県 30代 男性〕

(12)複数車両を維持する(自動二輪を含めて)場合は税の軽減があったら助かります。都市部では物価が高いのは承知ですが、車を持たない人口も増えている事から他の財源を確保した方が良いと感じる。

〔山口県 20代 男性〕

(13)車の維持費は家計の負担である。子育てをする上では車は必要である(特に地方)。少子化対策などよく言われているが、やはり自動車税もそのような意味では、少しでも低い方が良い。

〔香川県 30代 女性〕

(14)欧米並みに自動車に係る税金を引き下げるべきで、二重課税及び一般財源に流用するなどは論外である。

〔福岡県 60代 男性〕

(15)高齢化社会の中で、年金暮らしといえども車は必需品です。政府は、サポカー買い換えを促進し車に係る税金をもっと見直して、高齢者の安全をはかってもらいたいです。

〔沖縄県 50代 女性〕