



## 2021年JAF『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: 2021年8月24日(火)～9月12日(日)の20日間
- ・有効回答者数: 115, 813人

### 2 設問

〈はじめにお読みください〉

1. 自動車には表1の通り、取得(購入)、保有、使用(走行)の各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)に上乗せされた税率が課されています(詳細は表4で示します)。

2. 2019年10月の消費税率引き上げにあわせて自動車取得税は廃止されましたが、新たに自動車税と軽自動車税に「環境性能割<sup>※</sup>」の制度が付加されました。また、自動車税については新車新規登録を受ける自家用乗用車(軽自動車を除く)の税負担が1,000円～4,500円引き下げられました。

※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%(軽自動車は0～2%)が課税されます。ただし、2019年10月1日～2021年12月31日までの間に取得した自家用乗用車は、環境性能割の税率から1%分軽減されます。

【表1】現在の自動車税制（2021年度）

※エコカー減税等適用外の自家用乗用車  
（普通車又は小型車）の場合

段階	税目	国／地方税	税の用途	現行の税率
取得 （購入）	自動車税 （環境性能割）	地方税	一般財源※1	3% （環境性能に応じて課税）
	消費税	国税・地方税	一般財源	10%
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※2	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 （種別割）	地方税	一般財源	【2019年10月以降に新車新規登録した場合】 排気量に応じ課税 25,000～110,000円/年 【既に保有等、上記以外の場合】 排気量に応じ課税 29,500～111,000円/年
使用 （走行）	ガソリン税 （揮発油税＋地方揮発油税 ※3）	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
	（燃料）消費税	国税・地方税	一般財源	10%

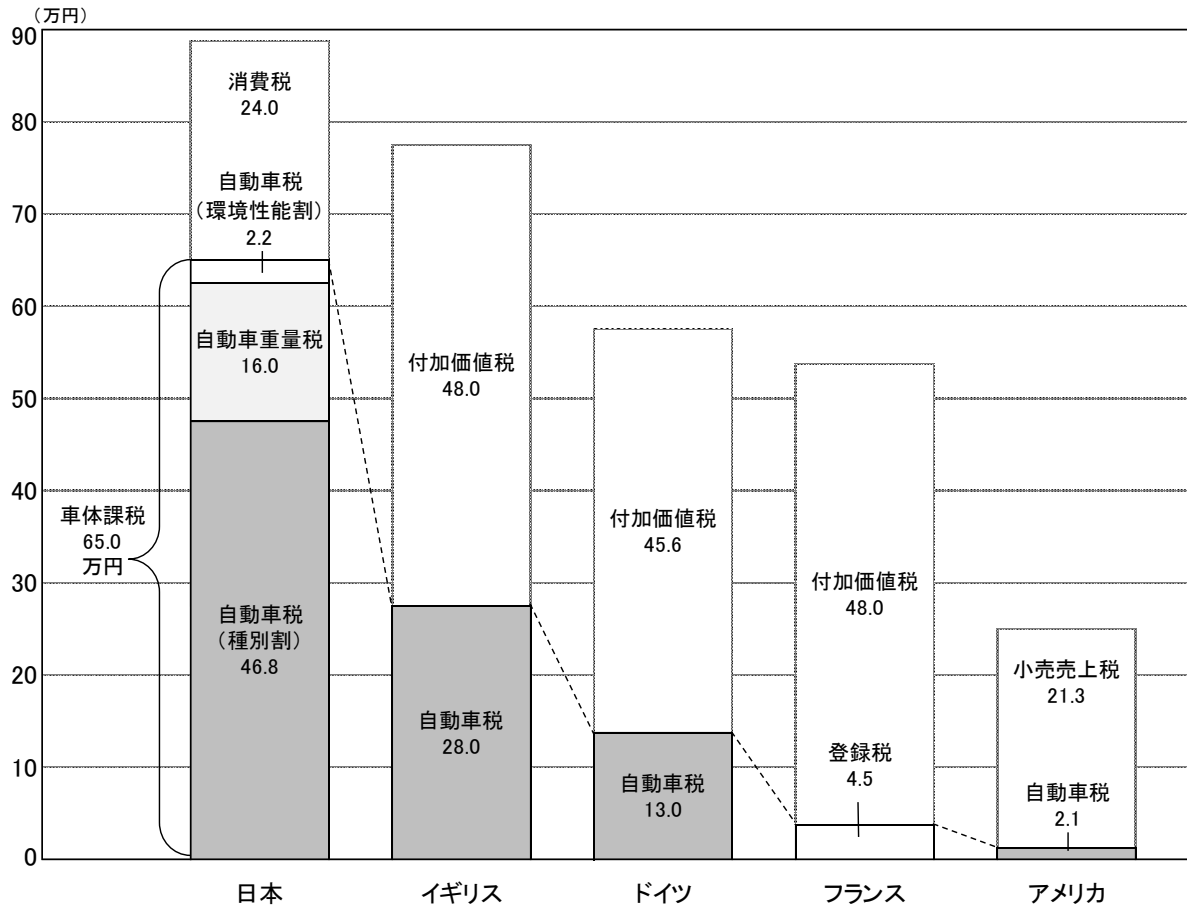
※1 一般財源：税収の用途に限定がなく、国や地方公共団体の裁量で自由に使える財源。

※2 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）。

※3 地方揮発油税：国税として徴収されるが全額が各地方に譲与される。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。

3. 表1のように、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おります。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

《ここからが質問です》

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、次の【表2】のような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。

回答群：①非常に負担に感じる

②負担に感じる

③やや負担に感じる

④あまり負担に感じない

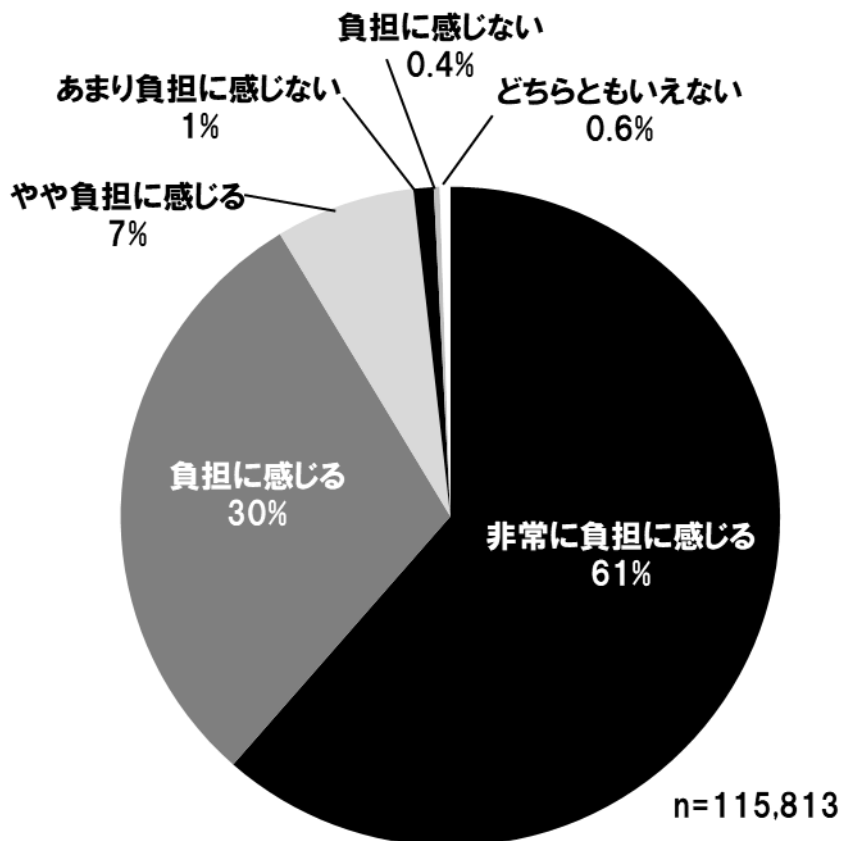
⑤負担に感じない

⑥どちらともいえない

【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	¥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	¥14,100
合 計			¥116,200

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155円/リットルで換算、2021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。  
※税目を示す表であることから、「ガソリン自体の価格」は含んでおりません。



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、次の【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、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。

- 回答群:①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  
 ②現行のままでよい  
 ③わからない

【表3】自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別）

2020年3月末現在

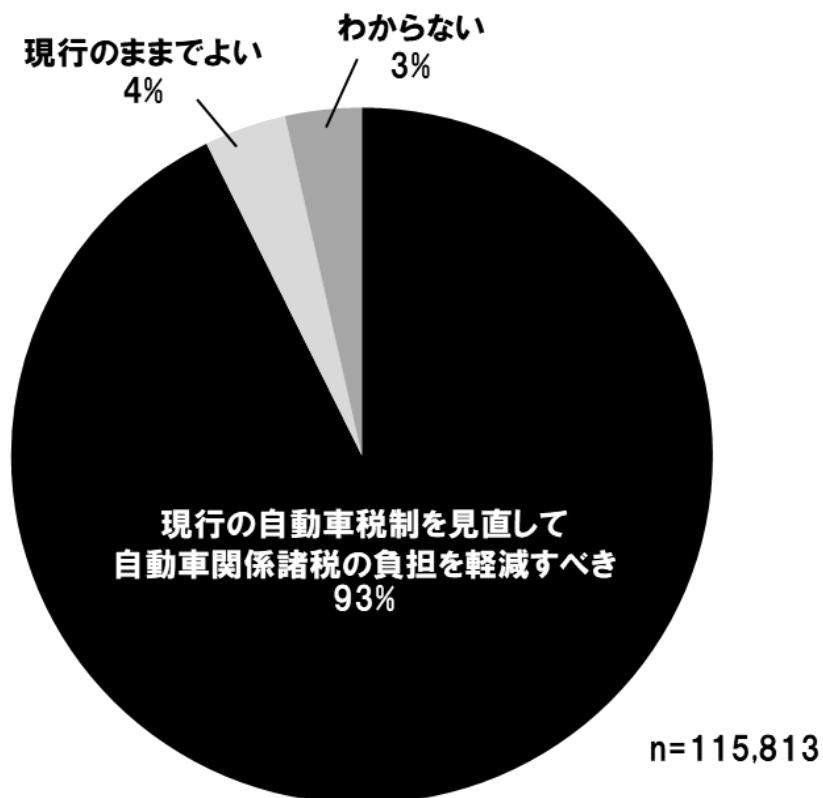
世帯当たり普及台数の多い都道府県

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.727台
2	富山県	1.670台
3	山形県	1.660台
4	群馬県	1.614台
5	栃木県	1.593台
6	茨城県	1.577台
7	長野県	1.571台
8	岐阜県	1.562台
9	福島県	1.548台
10	新潟県	1.538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	0.424台
大阪府	0.637台
神奈川県	0.694台
京都府	0.813台
兵庫県	0.903台
埼玉県	0.957台
千葉県	0.962台

資料:自動車検査登録情報協会



問3:アンケートの冒頭でご説明したとおり、2019年10月に自動車取得税は廃止されましたが、新たに自動車税と軽自動車税に燃費の善し悪しに応じて課税される環境性能割の課税制度が付加されました(【図2】参照)。

これは、自動車の取得に対する税であった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、自動車取得の初年度にのみ課税されるものであるため、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。あなたはこのことについてどうお考えですか？

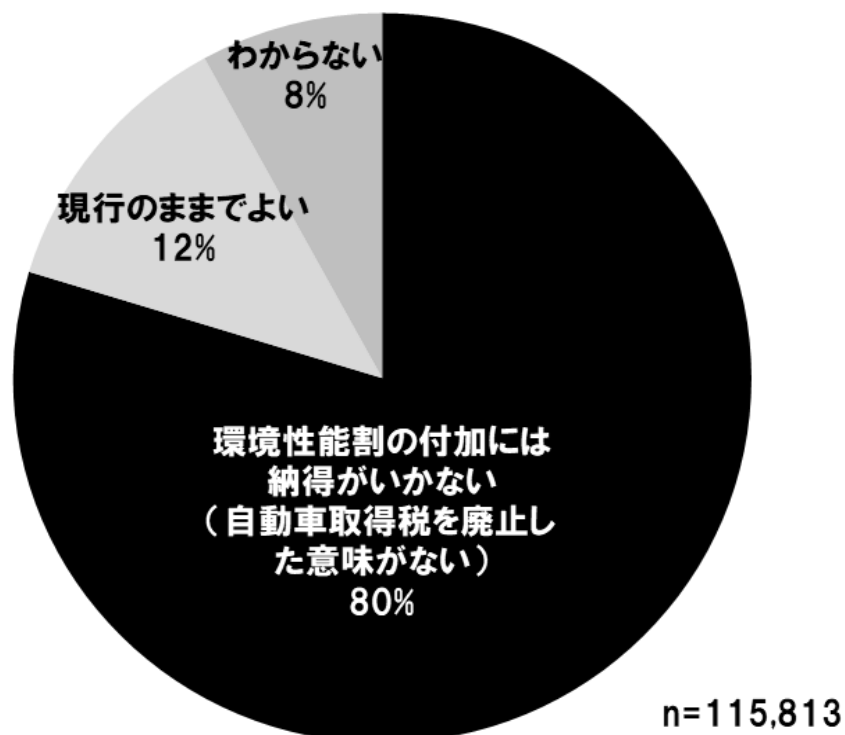
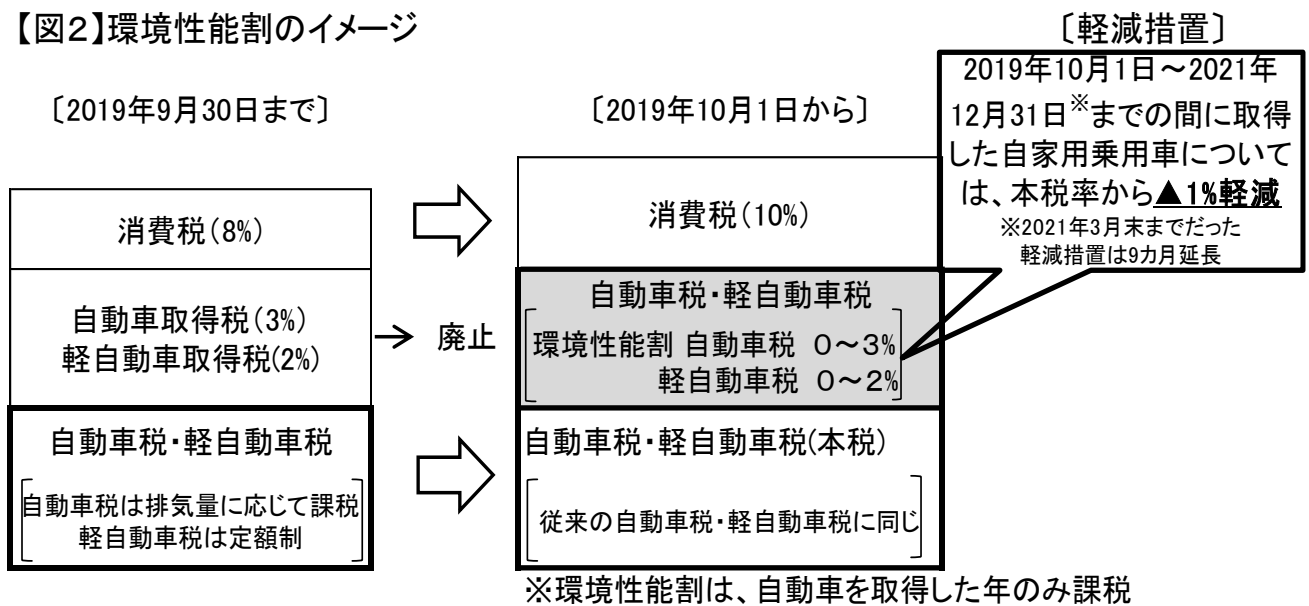
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

回答群:①環境性能割の付加には納得がいかない(自動車取得税を廃止した意味がない)

②現行のままでよい

③わからない

### 【図2】環境性能割のイメージ



問4:2019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<sup>※</sup>が1,000円~4,500円引き下げられました。

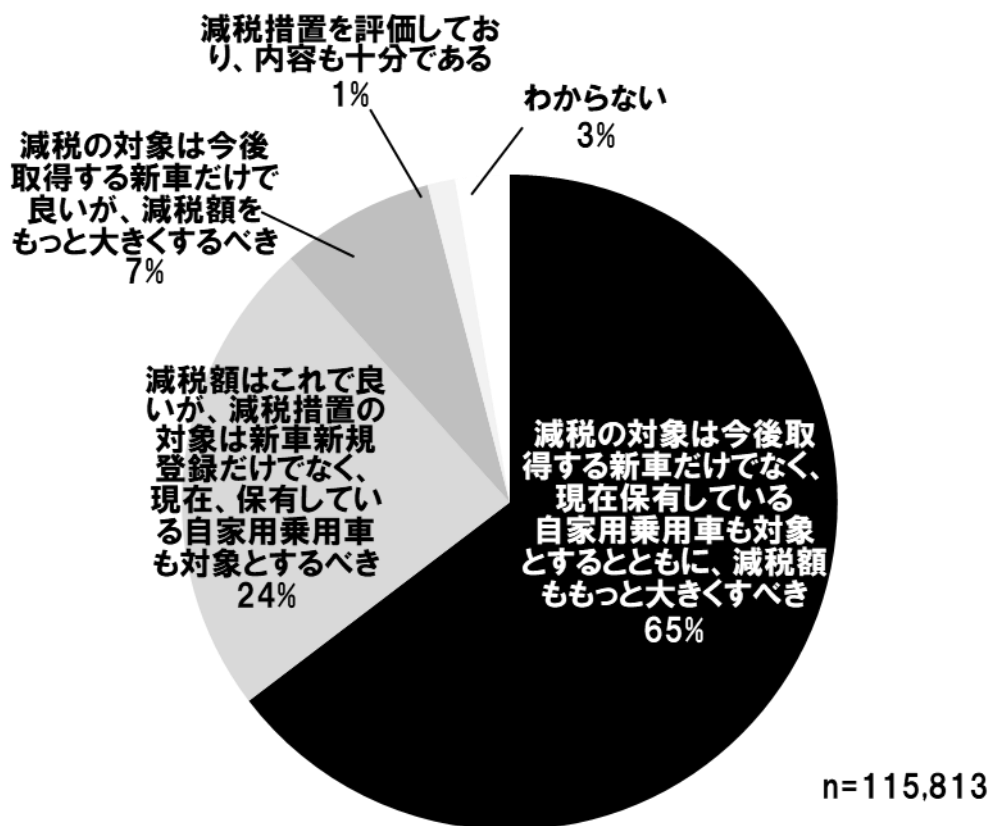
しかし、生活するうえで依然として複数台所有せざるを得ない、特に地方の自動車所有者においては大きな負担となっており、自動車重量税を除く自動車税だけを欧米諸国と比較しても約1.7倍~22.3倍と過重なものになっているとの指摘もあります。このことを踏まえ、あなたは2019年の減税措置をどう評価しますか？

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。

※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ます。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。

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。

- 回答群:①減税の対象は今後取得する新車だけでなく、現在保有している自家用乗用車も対象とするとともに、減税額をもっと大きくすべき  
②減税額はこれで良いが、減税措置の対象は新車新規登録だけでなく、現在、保有している自家用乗用車も対象とすべき  
③減税の対象は今後取得する新車だけで良いが、減税額をもっと大きくすべき  
④減税措置を評価しており、内容も十分である  
⑤わからない

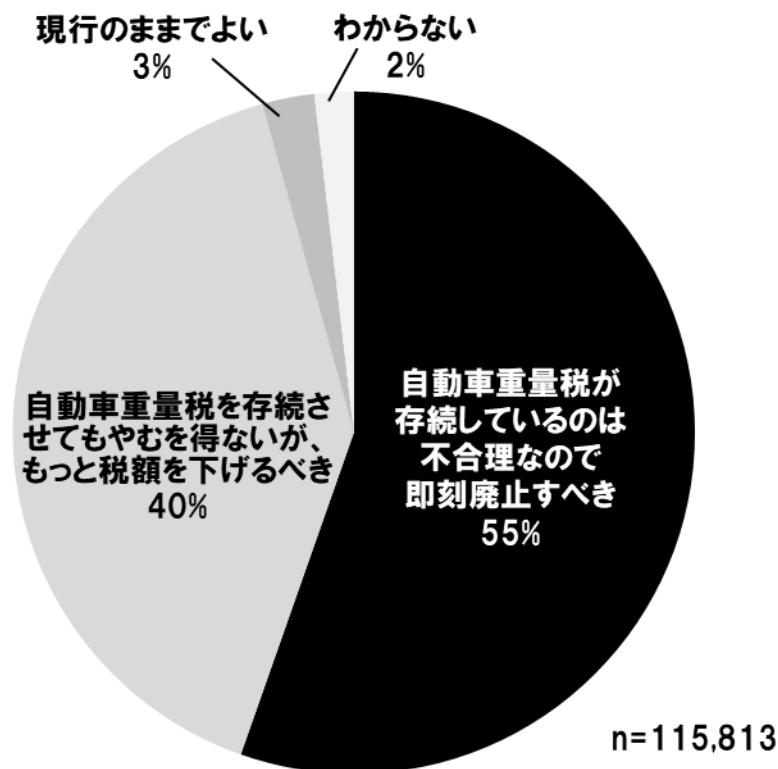


問5:自動車重量税は、1971年に、当時、国の道路整備計画の財源不足を補うために創設された税であり、道路がよくなれば自動車の使用者はその便益を受けるとして、その負担を課したことが始まりでした。

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。

- 回答群:①自動車重量税が存続しているのは不合理なので即刻廃止すべき  
②自動車重量税を存続させてもやむを得ないが、もっと税額を下げるべき  
③現行のままでよい  
④わからない





問6:自動車の税金には、次の【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何十年も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あなたはどのようにお考えですか？

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。

回答群:①反対である(問7へ)

②どちらかといえば反対である(問7へ)

③どちらかといえば賛成である(問8へ)

④賛成である(問8へ)

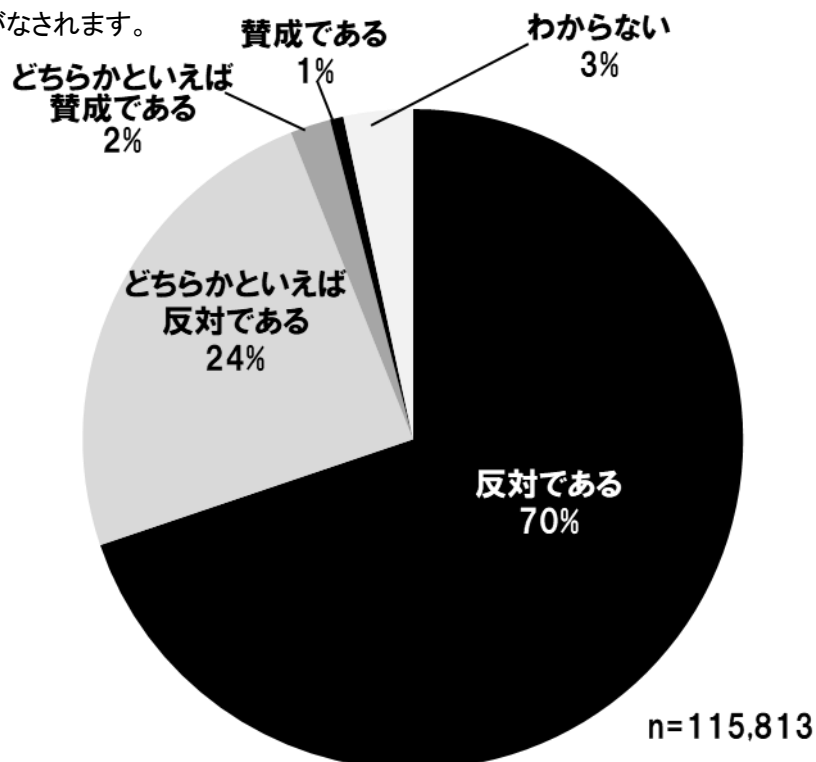
⑤わからない(問9へ)

【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

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

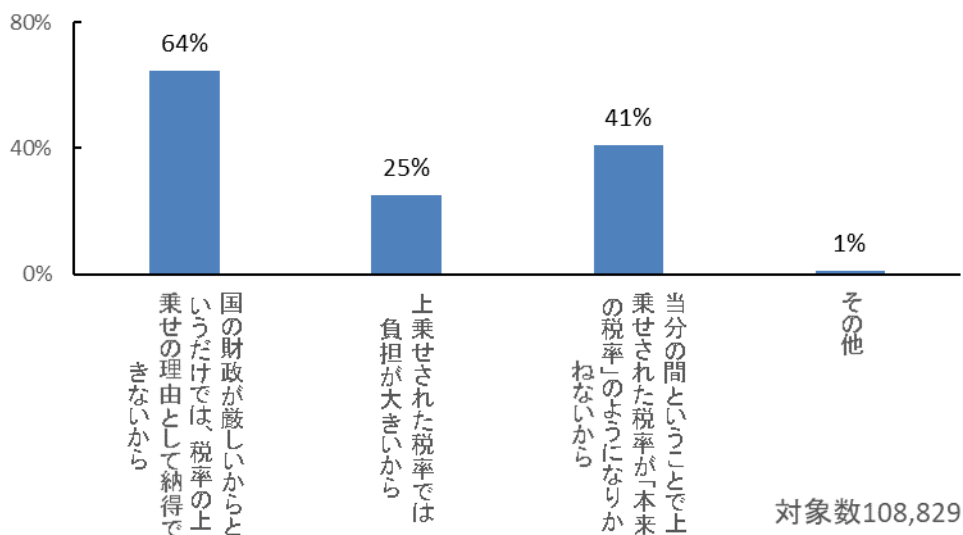
(複数選択可)

回答群:①国の財政が厳しいからというだけでは、税率の上乗せの理由として納得できないから

②上乗せされた税率では負担が大きいため

③当分の間ということで上乗せされた税率が「本来の税率」のようになりかねないから

④その他



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)

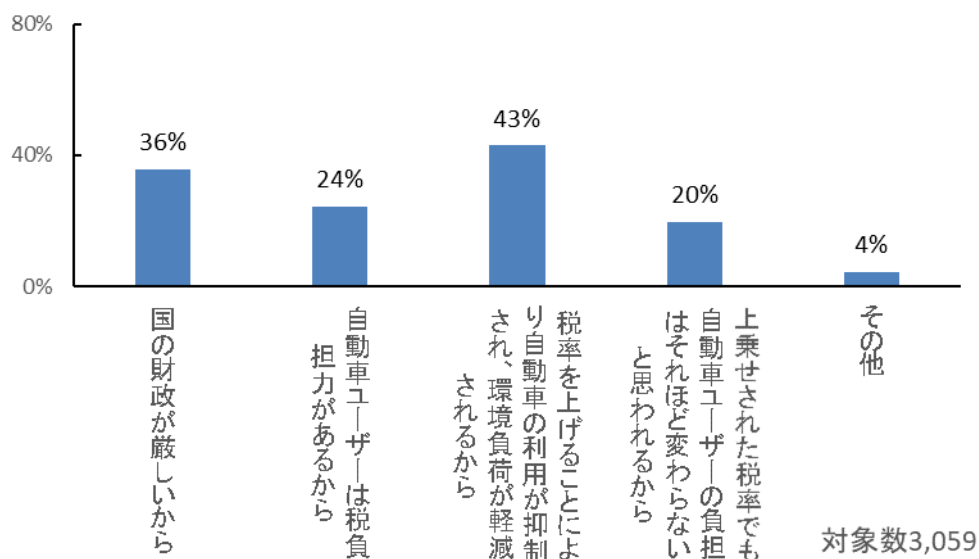
回答群:①国の財政が厳しいから

②自動車ユーザーは税負担力があるから

③税率を上げることにより自動車の利用が抑制され、環境負荷が軽減されるから

④上乗せされた税率でも自動車ユーザーの負担はそれほど変わらないと思われるから

⑤その他



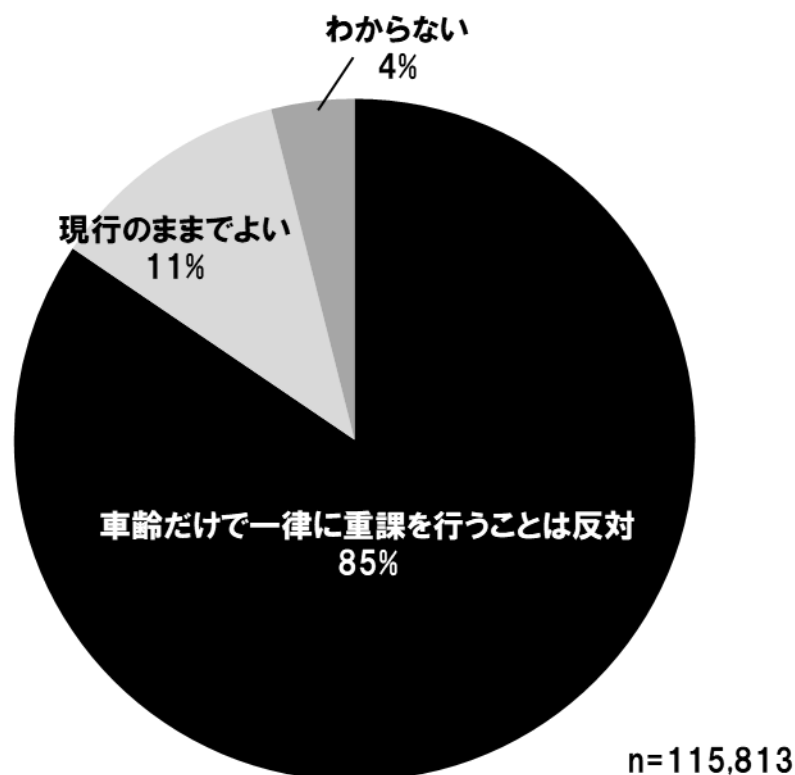
問9:新車新規登録から13年を経過した自動車に対しては、自動車重量税及び自動車税や軽自動車税において重課(より重い税率を課す措置)がなされています(なお、自動車税は、ディーゼル車については11年を経過すると重課)。あなたは個々の車の使用実態(走行距離等)や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことについてどうお考えですか？

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。

回答群:①車齢だけで一律に重課を行うことは反対

②現行のままでよい

③わからない



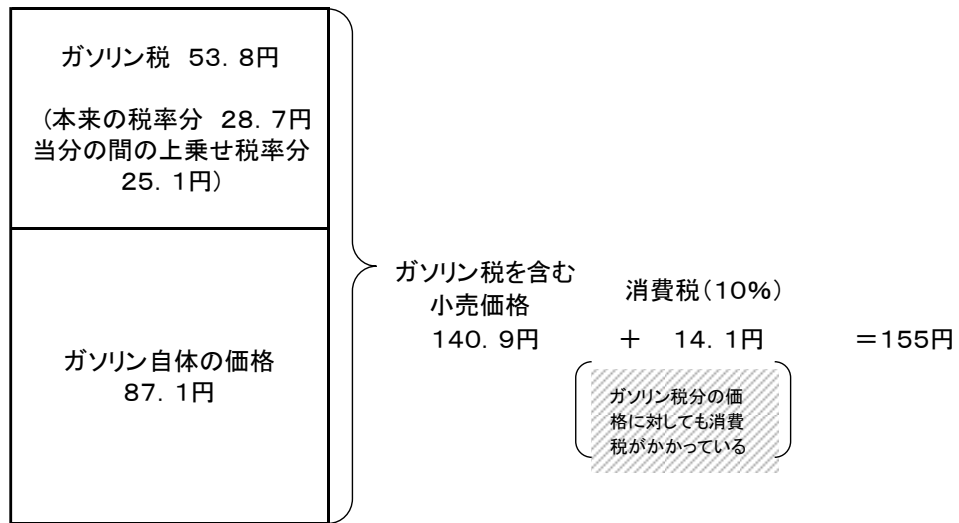
問10:ガソリンには次の【図3】のように、販売時にガソリン自体の価格にガソリン税が加算されそれらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっています(税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」)。あなたはこのことについてどうお考えですか？

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。

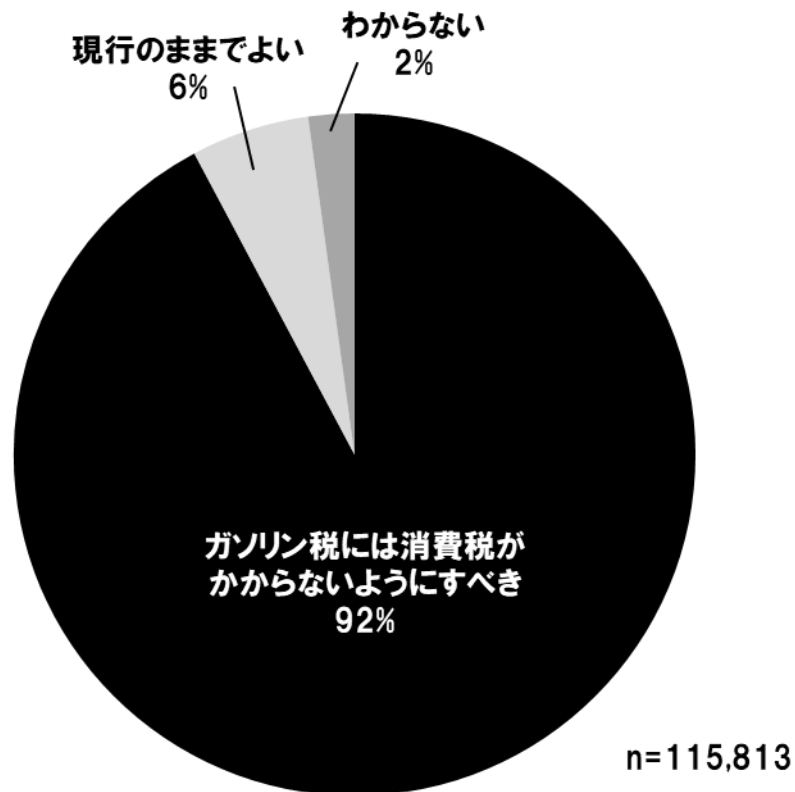
- 回答群:①ガソリン税には消費税がかからないようにすべき  
 ②現行のままでよい  
 ③わからない

【図3】ガソリンの小売に課せられる消費税

(例)消費税込み小売価格1ℓ当たり155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」2021年6月のデータを参考に設定

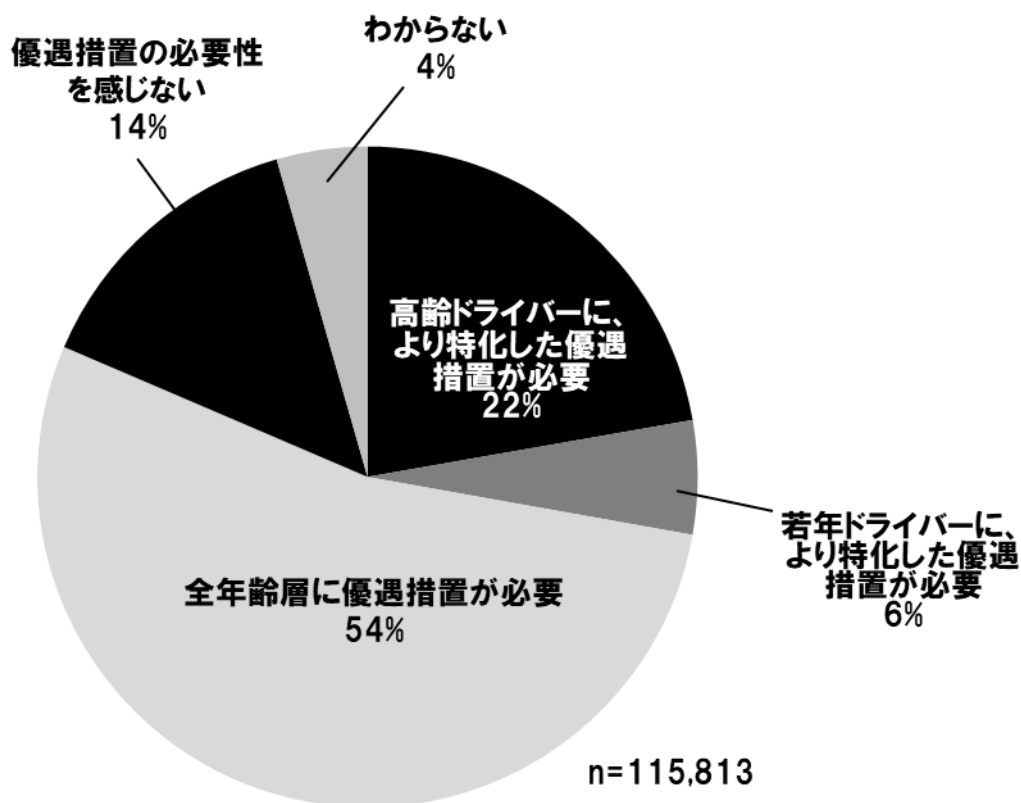


問11:2021年3月29日、政府は第11次交通安全基本計画を決定し、年間の交通事故死者数(発生後24時間以内)を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とする目標が盛り込まれました。このような背景もあり、交通事故の削減に効果のあるとされる先進安全技術を搭載した先進安全自動車(ASV)に対する、税制上の優遇措置等が必要であるという意見があります。あなたはこのことについてどうお考えですか？

例えば、交通事故死者数に占める割合が大きい高齢ドライバーや、交通事故件数(免許保有者当たり件数)に占める割合が大きい若年ドライバーに対する優遇措置などが考えられます。

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。

- 回答群:①高齢ドライバーに、より特化した優遇措置が必要  
②若年ドライバーに、より特化した優遇措置が必要  
③全年齢層に優遇措置が必要  
④優遇措置の必要性を感じない  
⑤わからない



問12:2035年に乗用車の新車販売をすべて電動車(電気自動車・燃料電池自動車・ハイブリッド車・プラグインハイブリッド車)とするという政府の方針もあり、「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル<sup>\*</sup>、脱炭素社会の実現を目指すこと」を宣言しました。

今後さらに環境負荷の少ない自動車に対する税制の優遇が進む可能性があります。脱炭素社会の実現に向けて日本の自動車税制はどうあるべきでしょうか？

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。

※カーボンニュートラル:「カーボン」はCO<sub>2</sub>に含まれる炭素、「ニュートラル」はバランスのとれた中立を表します。CO<sub>2</sub>の排出量と吸収量を等しくし、トータルでプラスマイナスゼロを目指すものです。

回答群:①新たな課税措置は不要である

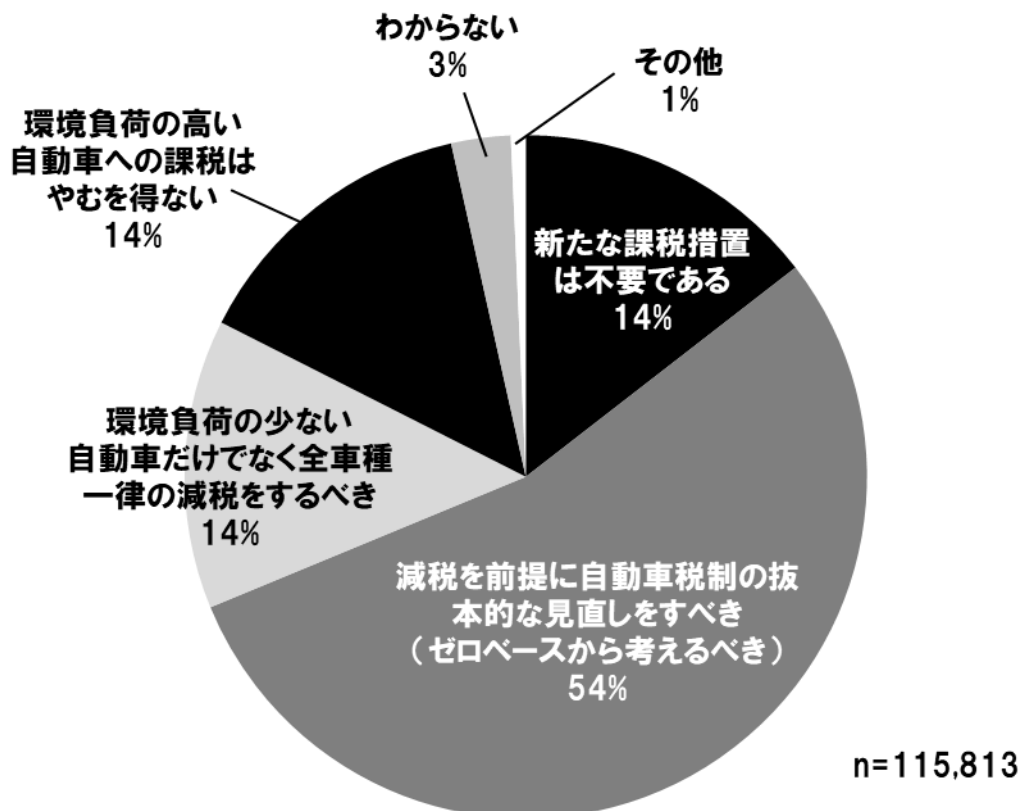
②減税を前提に自動車税制の抜本的な見直しをすべき(ゼロベースから考えるべき)

③環境負荷の少ない自動車だけでなく全車種一律の減税をするべき

④環境負荷の高い自動車への課税はやむを得ない

⑤わからない

⑥その他



その他で挙げたご意見(一部抜粋)

- ・理由根拠のある、正しい使い道の為の税金制度に見直し使用されるべき。
- ・製造過程で出る温室効果ガスも含めて議論されるべき。
- ・電動車の減税費用捻出のために、ガソリン車へ課税するようなことが有れば本末転倒だと考えます。代替したくてもできない人の方が多数だと思います。

問13:その他に自動車税制についてご意見があればお聞かせください。

- 1 13年経過すると自動車税が割増になるのはおかしいと思います。メンテナンスをして大事に乗っていたのに、年数が経過したと言うだけで増税されるのは納得できません。

〔北海道 50代 女性〕

- 2 地方の人間にとって、自動車は生活必需品です。世帯当たり複数所有は、当たり前です。そのような中、地方生活者にとって現状の自動車税制は負担が大きすぎます。

〔宮城県 50代 男性〕

- 3 車を保有している人は、車を保有していない人に比べ道路を使用している以上ある程度の負担は仕方がないと思っています。

〔東京都 60代 男性〕

- 4 長く車両を使用することも環境負荷低減になるはず。単純な環境性能だけでなく、ライフサイクルコストもちゃんと税率に反映させて欲しい。

〔神奈川県 50代 男性〕

- 5 私は19歳で車が大好きなのですが、今の日本の税制には怒りしか感じません。重税を払っているのに全く還元されていません。

〔埼玉県 10代 男性〕

- 6 地方住まい、降雪もある地域なので、雪に強い車のハイブリッドは高価であり維持費も掛かる。自動車税、車検、任意保険、日々のガソリンとお金が必要な地方住まいを考えて欲しい。

〔福井県 40代 女性〕

- 7 長年大切に乘っているのに税金が上がっていくのは納得いきません。(どんどん車を買って替えていけということでしょうか？最近の車は高過ぎて買い替えられません。)

〔愛知県 50代 女性〕

8 用途を特定して課税されていたものが、そのまま一般財源化されてしまうことは理解に苦しむ。必要がなくなったので有れば廃止がまたは税率引き下げののち、必要であれば新しい税制構築を行うべきであると考え。自動車所有に伴う課税は仕方ないにしても、受益者負担の考え方を逸脱したものについては見直しを強く望む。

〔静岡県 30代 男性〕

9 少しでも負担が軽減される様になればとは思いますが。せめてコロナ禍の間に特別措置があればいいと思う。

〔大阪府 50代 男性〕

10 諸外国に倣った税制に改善すべき。また、資源保護の観点からも、長く乗り続ける自動車ユーザーを優遇すべきだと思う。

〔奈良県 60代 男性〕

11 地方に住んでおり車は生活必需品。でも最低賃金は低く、収入は少ない。少ない収入から車にかかる税金を費やすのは非常に負担が大きい。

〔島根県 20代 女性〕

12 現行の状態に加えて更に新しい税金を増やすというのは理解しがたい。少なくともガソリン代はすでに二重課税の問題を抱えており、それを解決して欲しい。

〔愛媛県 40代 男性〕

13 ガソリン代、自動車税含め全てが高すぎると感じる。私の周りでも維持費で車の購入を断念する者が多い。消費を促す意味でも抜本的な改革が必要なのは。

〔福岡県 20代 男性〕

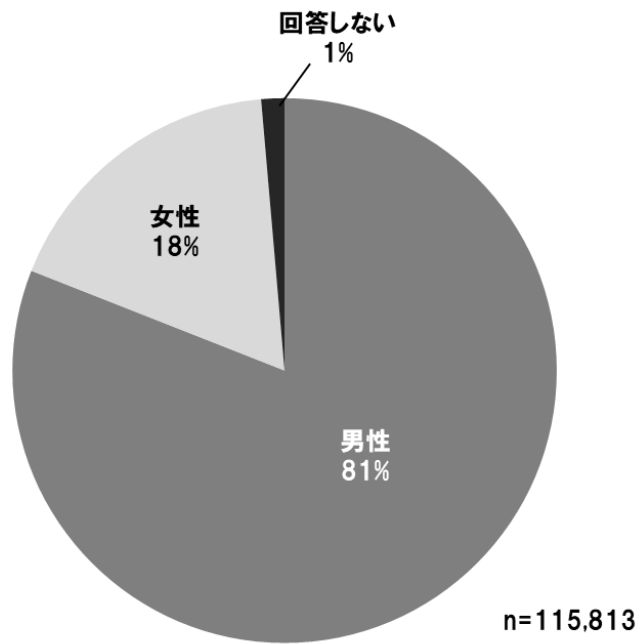
14 日々道路が新しく造られ、整備されて使いやすくなっているのは分かるので税金を無くせとは言わないがもっと健全で分かりやすい自動車税制にしてほしい。

〔大分県 30代 男性〕  
(自由記述より一部抜粋)

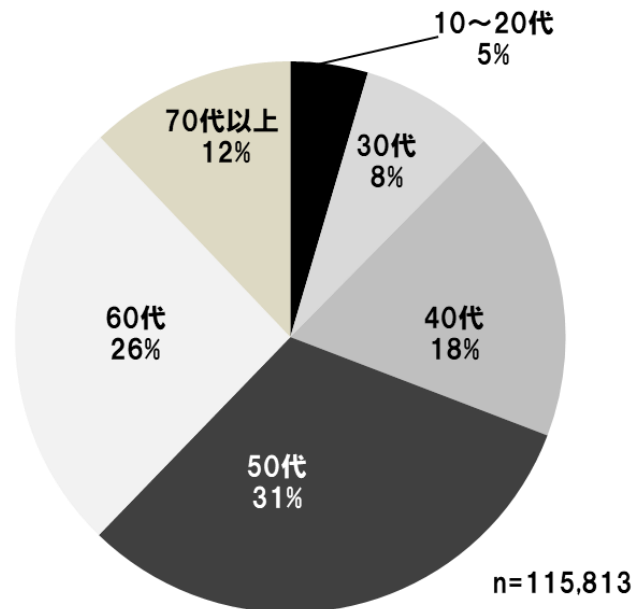


〔回答者属性〕

1 性別



2 年齢層



3 居住地域

