

2023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～



2022年10月



JAF

一般社団法人 日本自動車連盟

会長 坂口 正芳

2023年度税制改正に関する要望

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて自動車税制のあり方の議論も活発化していくことが予想されます。JAFでは、このタイミングを自動車ユーザーが納得できる自動車税制となるように検討を求める機会として捉えています。

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、前年より約2万人多い約13万人の自動車ユーザーから回答を得ました。これは、自動車ユーザーの自動車関係諸税に対する関心が高まっていることを示すものといえます。

アンケート結果を見ると多くの自動車ユーザーが現行の自動車税制は過重な負担と感じており、その軽減を求めている声が多いことが分かります。また、昨年来からの燃料価格高騰もあり、自動車ユーザーの負担感はさらに大きくなっています。

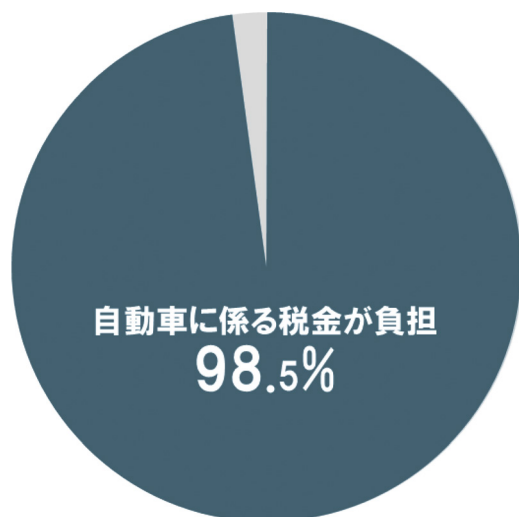
JAFは2,010万人を超える会員を擁する自動車ユーザー団体として、自動車ユーザーの切実な声を収集し、納得できる公平・公正・簡素な税制の実現を強く求めます。

【自動車税制に関するアンケート調査】

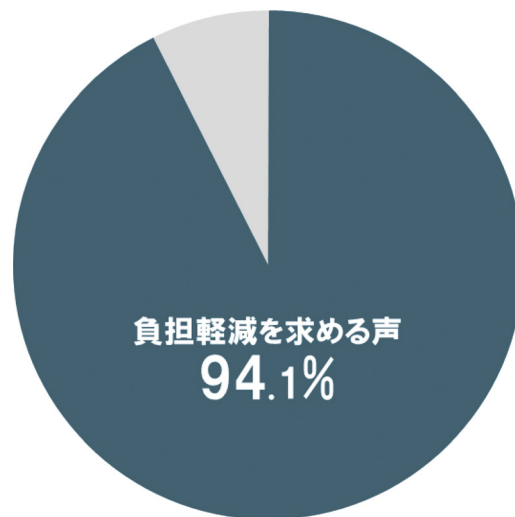
回答者数:135,282名(前年:115,813名)

実施期間:2022年7月11日～7月31日(21日間)

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



要 望 事 項

1 カーボンニュートラルに向けた議論を機会として捉え、過重で不合理な自動車税制の簡素化と、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に

自動車税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 環境性能割の廃止

自動車取得の初年度にのみ課税される「環境性能割」は自動車取得税の単なる付け替えのようなものであり、廃止すべき。

③ 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、上乗せされ続けている「当分の間税率」は即刻廃止すべき。

④ 「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。

⑤ 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、ガソリン価格高騰による負担増を考慮しても、早急に解消すべき。

⑥ カーボンニュートラルの実現に向けて納得できる自動車税制に

カーボンニュートラルを進めるにあたって、減税などの負担軽減を前提に自動車ユーザーが納得できる自動車税制のあり方の検討を求める。

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、交通事故削減効果が高い先進安全自動車の税制上の優遇措置を導入すべき。

1 カーボンニュートラルに向けた議論を機会として捉え、過重で不合理な自動車税制の簡素化と、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

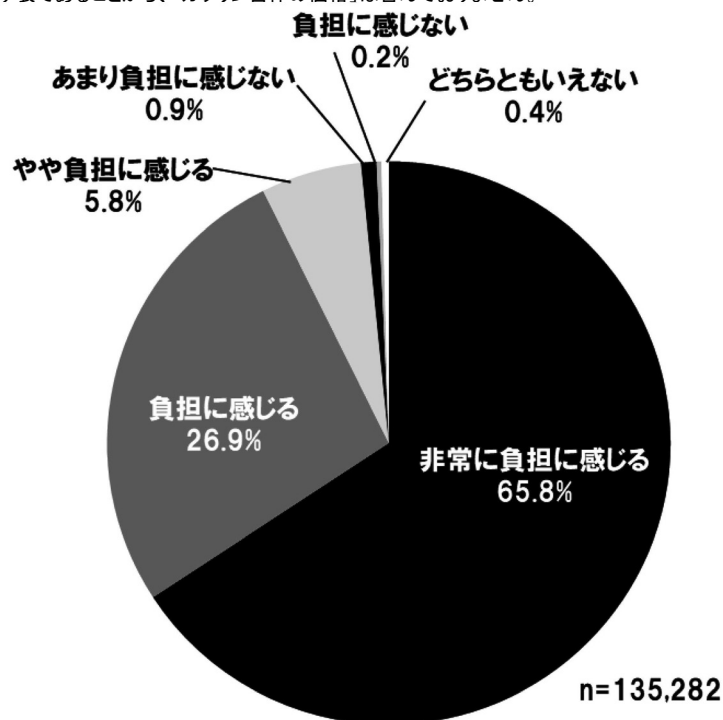
JAFの「自動車税制に関するアンケート調査」(以下、「アンケート調査」という。)において、ほぼすべての回答者(98.5%)が自動車に係る税金を負担に感じています。

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？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。
※回答群は円グラフに記載のある項目です。

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	¥15,500
合 計			¥117,600

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171円/リットルで換算、2022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。



2022 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

※参考 2021 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」回答者数 115,813人

2020 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」回答者数 170,097人

●自動車ユーザーの重税感が増加している

2020年～22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います。その中でも「非常に負担に感じる」と答えた回答者の割合は、2020年度は57.8%、2021年度は61.4%、2022年度が65.8%と自動車ユーザーの重税感が増加しています。

アンケート調査における回答比率の推移（2020～22年）

Q:自動車に係る税金をどのように感じますか？

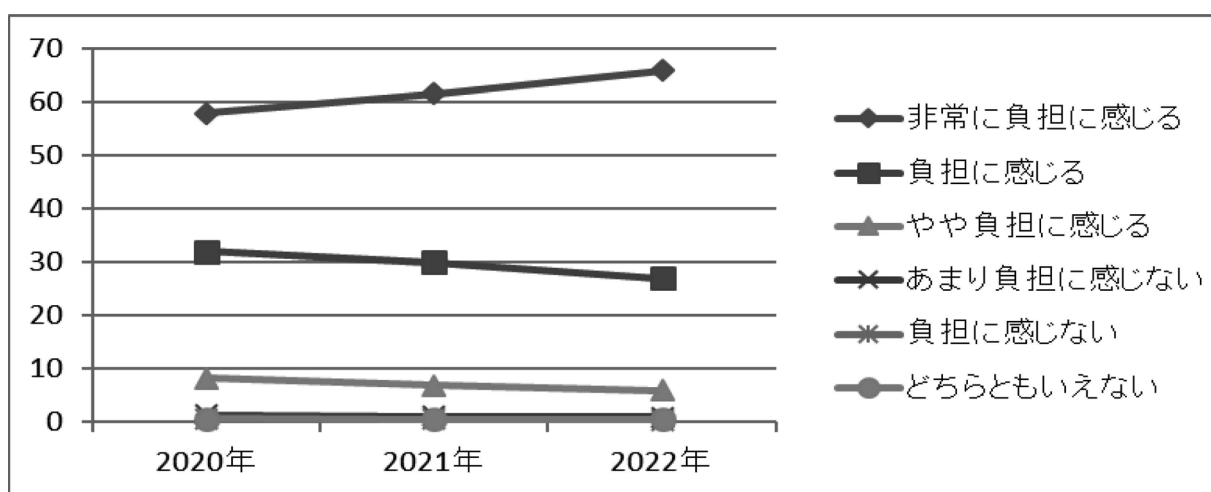
単位：%

回答	2020年	2021年	2022年
非常に負担に感じる	57.8	61.4	65.8
負担に感じる	31.9	29.9	26.9
やや負担に感じる	8.1	6.8	5.8
負担に感じる＝小計	97.8	98.1	98.5
あまり負担に感じない	1.2	1.0	0.9
負担に感じない	0.4	0.4	0.2
負担に感じない＝小計	1.6	1.4	1.1
どちらともいえない	0.6	0.5	0.4

回答数 170,097 115,813 135,282

過去3年間の推移

単位：%



●地域格差が助長される

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域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、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域の人たちに極めて大きな負担を強いており、地域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） 2021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	1.715台
2	富山県	1.660台
3	山形県	1.654台
4	群馬県	1.602台
5	栃木県	1.581台
6	長野県	1.567台
7	茨城県	1.565台
8	岐阜県	1.553台

世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

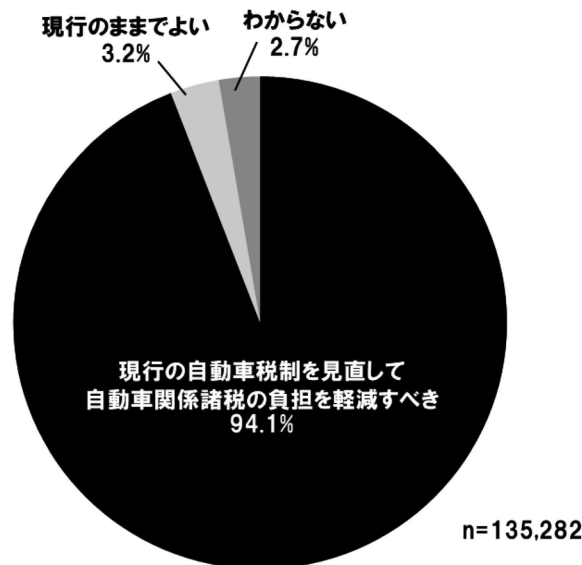
都道府県	世帯当たり普及台数
東京都	0.422台
大阪府	0.633台
神奈川県	0.689台
京都府	0.810台
兵庫県	0.899台
埼玉県	0.948台
千葉県	0.955台
北海道	0.998台

資料：自動車検査登録情報協会

●ユーザーの負担感はもはや限界

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94%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。とりわけ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ことがあります。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？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。
※回答群は円グラフに記載のある項目です。



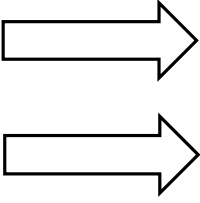
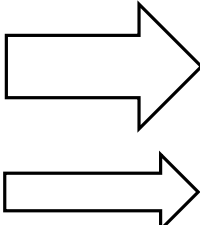
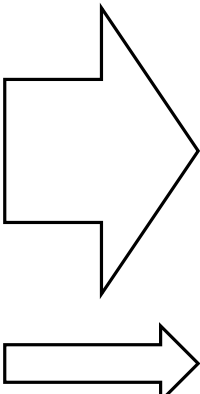
2022 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

●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 自動車税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、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ことされており、毎年、排気量に応じて決められた額を納めています。

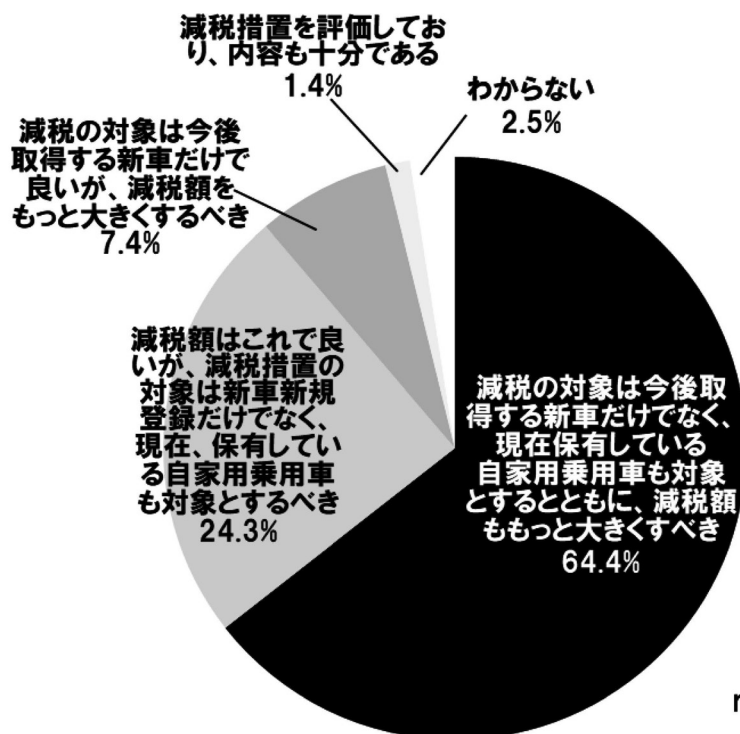
自動車税の負担は欧米諸国と比較して極めて重くなっています。自動車税の恒久引き下げが実現されたものの、その減税の対象は2019年10月以降に新車新規登録を受ける自家用乗用車(登録車)に限られるため、現在保有している車にも税負担を軽減すべきと考えます。

アンケート調査においても、ほとんどの自動車ユーザーが自動車税の引き下げ対象を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。

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～2.3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?もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

※回答群は円グラフに記載のある項目です。

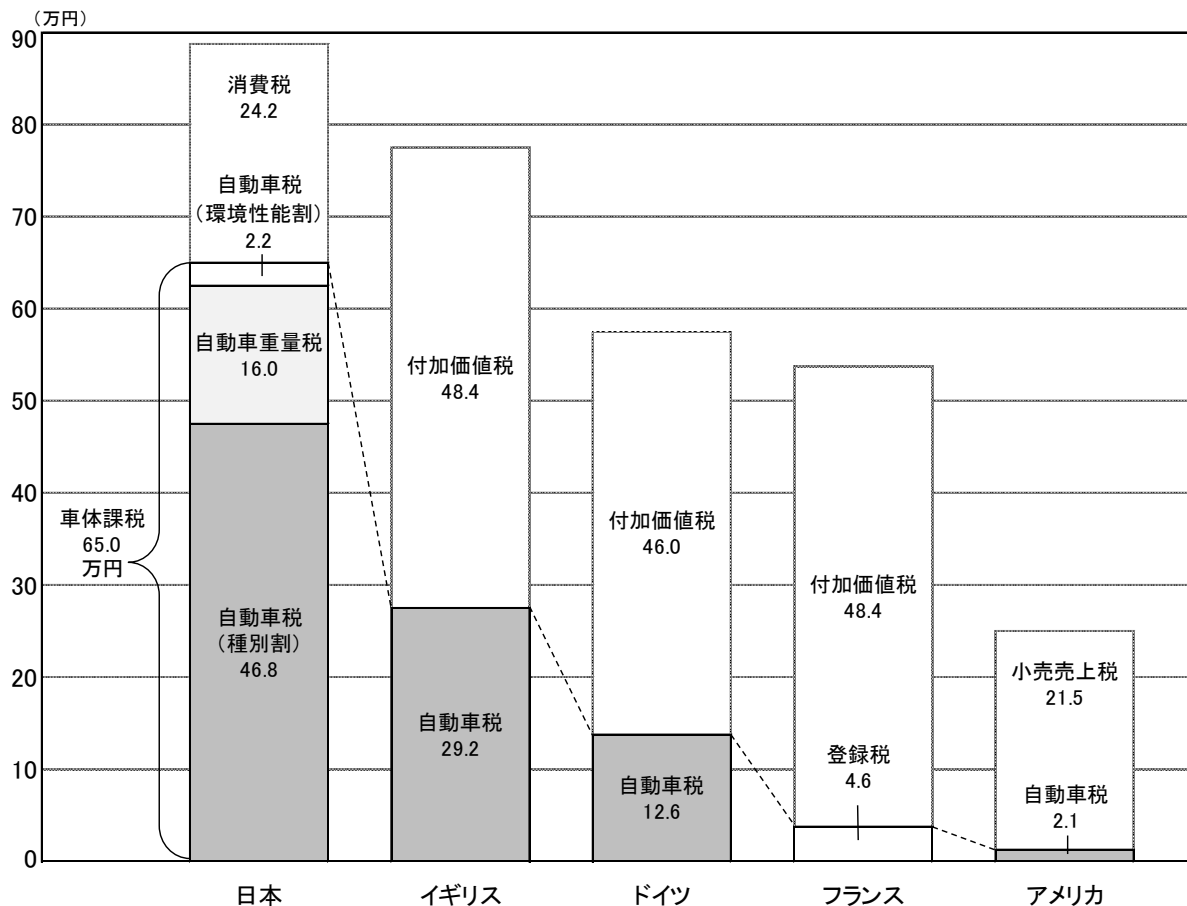


2022 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

●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2.2~31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242万円(軽は140万円) [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125円、1ポンド143円、1ドル107円(2020年4月~2021年3月の平均)

※2021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 自動車取得の初年度にのみ課税される「環境性能割」は自動車取得税の単なる付け替えのようなものであり、廃止すべき。

●課税根拠を喪失していた自動車取得税

自動車取得税は、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。このような背景からJAFは長年、自動車取得税の廃止を求めています。

その後、2019年9月の消費税引き上げにあわせて自動車取得税が廃止されました。しかしながら、自動車取得の初年度にのみ燃費の善し悪しに応じて自動車税と軽自動車税に「環境性能割」の制度が新たに追加されることとなりました。

●自動車取得税の廃止と同時に付け替えのように導入された「環境性能割」

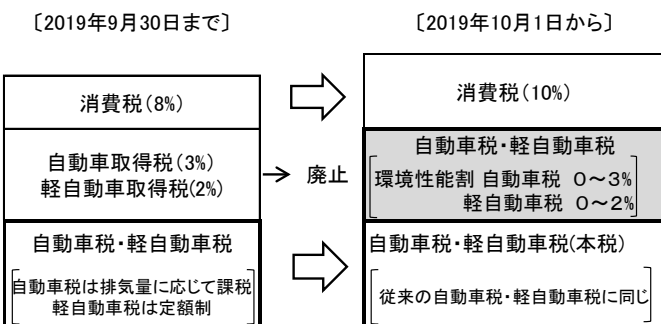
前述のとおり、「環境性能割」の制度は自動車の取得時に環境性能(燃費基準値の達成度)に応じて、取得価額の0～3%(軽自動車は0～2%)が課税されるものです。

しかし、下図のように環境性能割は取得価額(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自動車取得税と同じような制度です。これでは自動車取得税を廃止した意味がありません。

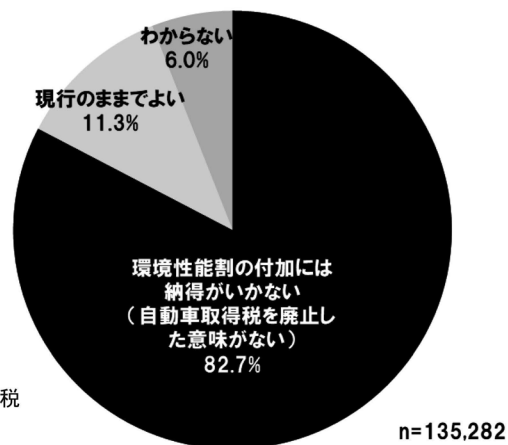
アンケート調査においても約8割の自動車ユーザーが環境性能割の付加には納得しておらず、廃止すべきと考えます。

問：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制度が付加されました(下図参照)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? もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。
※回答群は円グラフに記載のある項目です。

環境性能割のイメージ



※環境性能割は、自動車を取得した年のみ課税
2021年12月末までは本税率から1%軽減する軽減措置があった



2022 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

1-③ 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、9ページで説明した自動車取得税と同様に元々は、道路特定財源として道路整備を行うために活用されていましたが、2009年度からは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おり、自動車重量税は廃止すべきものです。

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る、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。

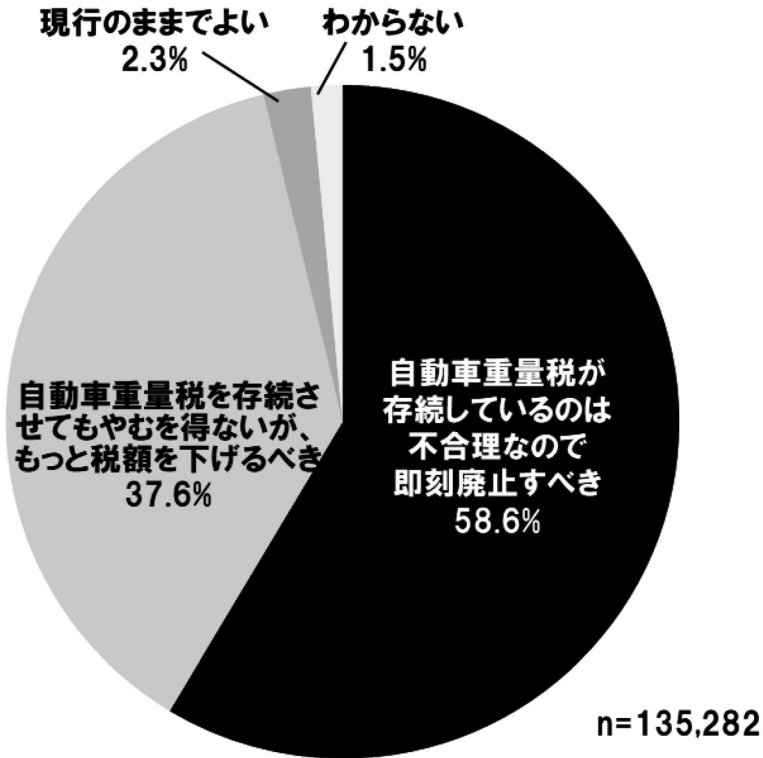
※「当分の間税率」の詳細はP12をご確認ください。

●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、その負担が課され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？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

※回答群は円グラフに記載のある項目です。



2022 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

1-④ 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50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。

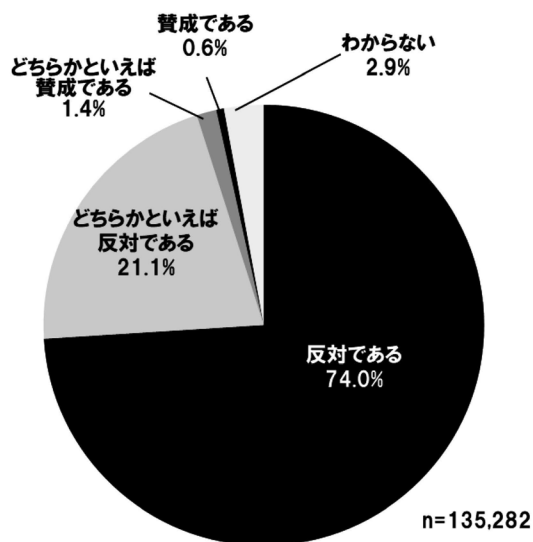
アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが上乗せされたまま税率が維持されていることには「反対」と回答しています。

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約50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、税率が上乗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？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。
※回答群は円グラフに記載のある項目です。

本来の税率を上回る特例税率が課せられている税目（2022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。



2022 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

1-⑤ 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」

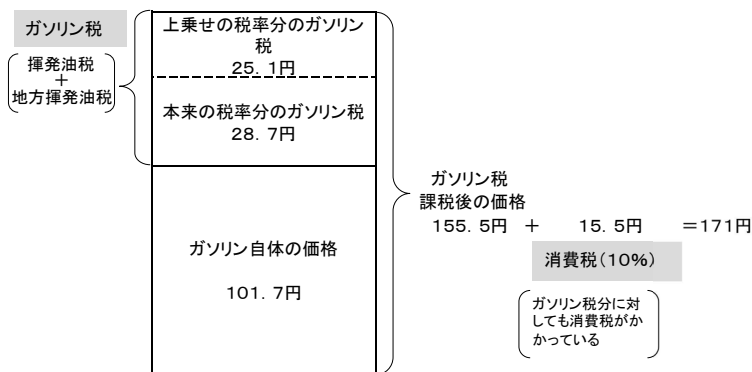
自動車燃料としてのガソリンは、製品本体の価格に揮発油税(1リットル当り48.6円)と地方揮発油税(1リットル当り5.2円)が加算され、それらの合計額に対して消費税がかけられています。すなわち「税に税がかけられる」(Tax on Tax=タックス・オン・タックス)という、極めて不可解な形になっています。自動車ユーザーが到底理解・納得することができない課税形態を早急に解消すべきです。

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。昨年来から続く燃料価格の高騰もあり、自動車ユーザーの負担感はさらに大きくなっています。

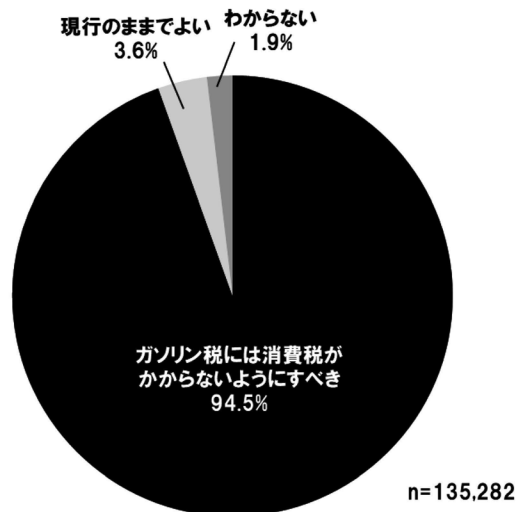
問：昨今、ガソリン価格の高騰が続いていますが、ガソリンには下図のように、販売時にガソリン自体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっています(税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」)。あなたはこのことについてどうお考えですか?もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。
※回答群は円グラフに記載のある項目です。

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171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」2022年6月のデータを参考に設定した。



2022 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

1-⑥ カーボンニュートラルを進めるにあたって、減税などの負担軽減を前提に自動車ユーザーが納得できる自動車税制のあり方の検討を求める。

● 2050年カーボンニュートラルの実現に向けての自動車税制

カーボンニュートラルの実現に向けた自動車税制のあり方について、自動車ユーザーからは「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)」という意見が5割以上ありました。

アンケート調査をふまえた上で、長年、自動車税制の抜本的改革と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訴えてきたJAFとしては、カーボンニュートラルの動きをチャンスと捉え、過重で不合理な自動車税制のあり方について検討を求めています。

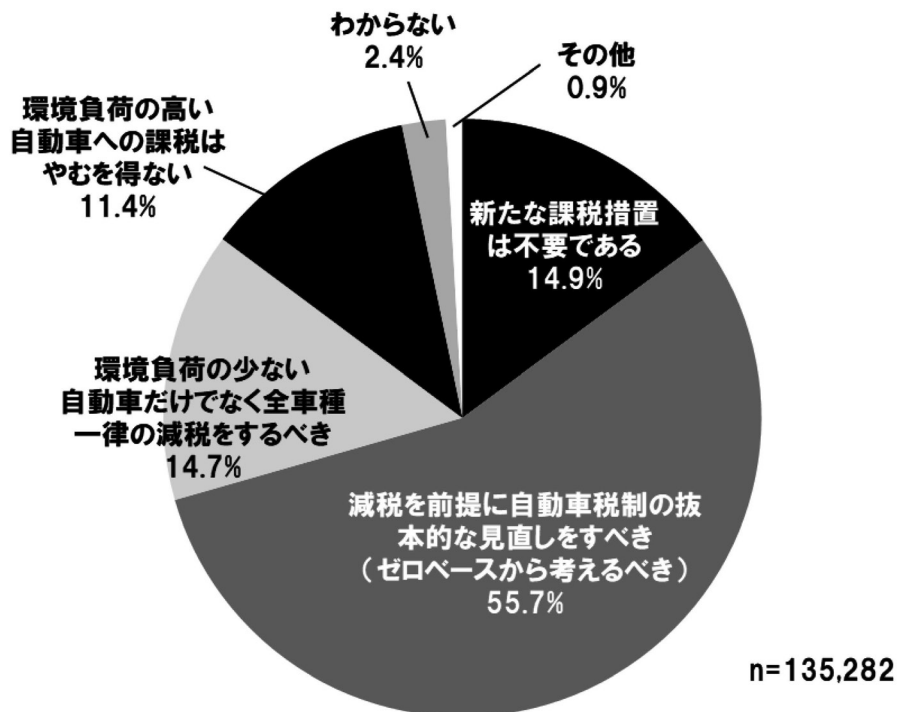
問：2035年に乗用車の新車販売をすべて電動車（電気自動車・燃料電池自動車・ハイブリッド車・プラグインハイブリッド車）とするという政府の方針もあり、「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すこと」を宣言しました。

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？

もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

※回答群は円グラフに記載のある項目です。



2022 JAF「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。

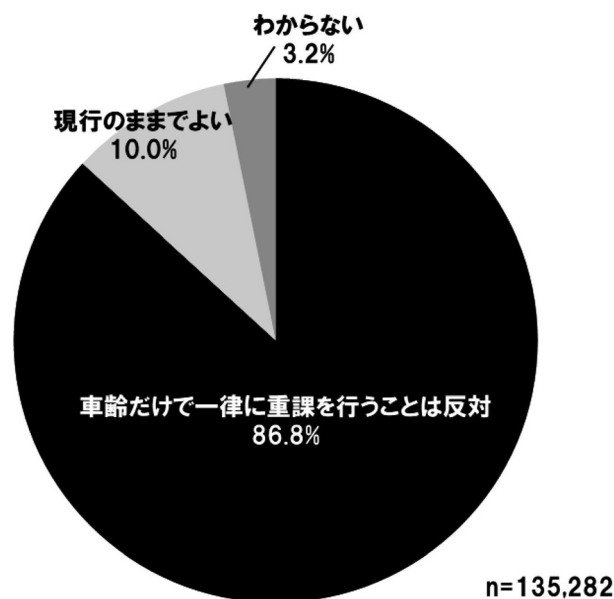
●使用実態を顧みない一律の重課は合理性・公平性を欠く

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、9割近く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。また、アンケート調査の最後に設けているフリーコメントにも重課措置について反対意見が多数寄せられています。

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?もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。
※回答群は円グラフに記載のある項目です。



2022 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

3 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、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。

●ASVをより身近なものに

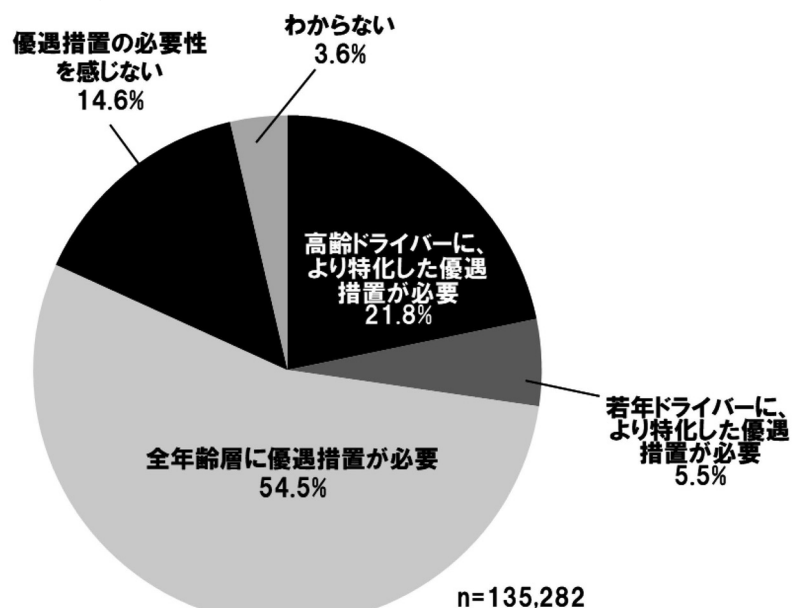
近年、特に、人に起因する事故を未然に防止するのに効果大きいASVは急速に普及してきています。JAFでは、こうしたASVの普及は、2025年までに交通事故死者数（発生後24時間以内）を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とする政府目標達成に大きく貢献することもあり、より一層の普及を促進するためにも、ASV等における税制上の優遇措置等を導入するよう2005年より要望し続けています。

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優遇措置は必要と回答しています。その中でも特定の年齢層に限らず、全年齢層に向けた優遇措置が必要との意見が多く寄せられました。

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

問：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が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。もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

※回答群は円グラフに記載のある項目です。



2022 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

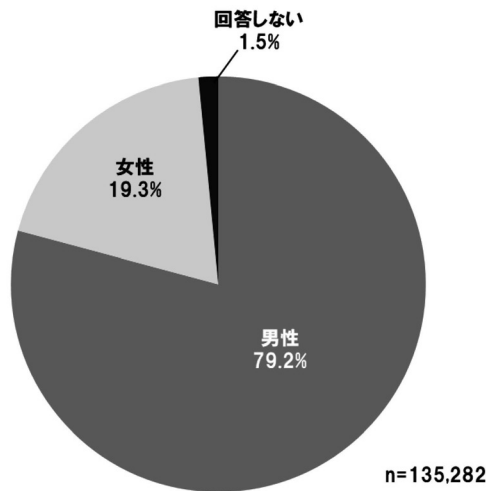
2022 JAF 『自動車税制に関するアンケート調査』概要

1 調査概要

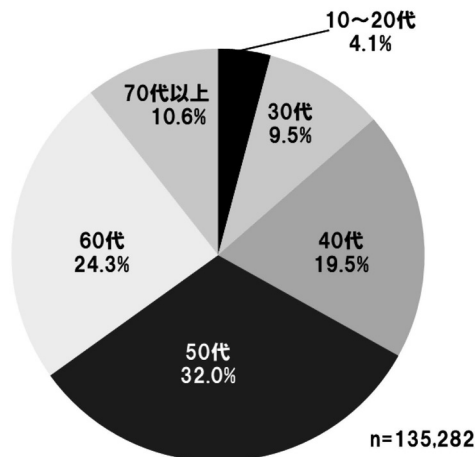
- ・調査対象: 全国18歳以上の自家用乗用車保有者
- ・調査方法: インターネット調査(JAFホームページにて実施)
- ・調査期間: 2022年7月11日(月)から7月31日(日)までの21日間
- ・有効回答者数: 135,282人

2 回答者属性

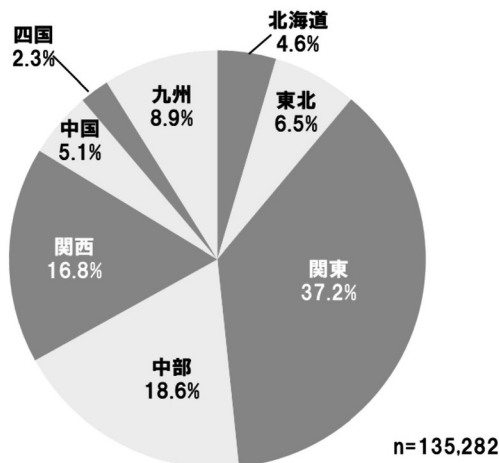
性別



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)雪国では、スタッドレスタイヤが必要であり、購入の際は家計も圧迫され厳しい時代です。減税してほしい。

〔北海道 40代 男性〕

(2)料金の負担、任意保険もある為、車が必要な地域にとってはかなり負担になっている。

〔宮城県 20代 男性〕

(3)日本の自動車税は、他国に比べて高いと思う。税負担を否定するわけではないが、もっと納得のいく抜本的な改定が必要であるとする。

〔山形県 70代 男性〕

(4)車検を通った車に対して13年を超えると税金が上がるのはちょっと納得がいかない。中々新車を買う余裕がないから。

〔東京都 50代 女性〕

(5)自動車にかかる税金は全般的に高額だと考えます。私は10代で軽自動車を所有していますが、主にガソリン、揮発油税が高すぎると感じています。

〔埼玉県 10代 男性〕

(6)ガソリン税に、消費税がかけられているのは、納得できない。廃止して欲しい。

〔神奈川県 50代 男性〕

(7)税額は少ない方がよいが、道路整備や環境への配慮なども重要なので、納得できる理由ならある程度の負担は仕方ない。

〔石川県 40代 女性〕

(8)税制のみならず、高速道路無料化などと併せて負担減になる方法が望まれる。

〔愛知県 50代 男性〕

(9)税制については色々と不満があるが、特に大事に乗っている古いクルマへの重税や、ガソリンへの二重課税は即刻廃止すべきである。

〔三重県 40代 男性〕

(10)税金が高すぎるので維持費が負担になり若者の自動車離れが進んでいる。現状、タイムズレンタカー等を頻繁に公道で見るが、車の維持費を安くしなければ若い世代は車を所有出来なくなると思う。

〔大阪府 50代 女性〕

(11)当初の目的に対して課税されているとは思えない。ゼロベースで再検討を望みます。適正であれば、税負担については理解する。

〔兵庫県 50代 男性〕

(12)古い車の税金を安くしてほしい、愛着があり長年乗っているが税金が高すぎる。

〔広島県 50代 男性〕

(13)毎年の自動車税やガソリン税など、車にかかる税金は高すぎるので、どうにか少なくなってくれたら……せめてガソリンにかかる消費税だけでもなくなってくれたらいいのと思います。

〔香川県 30代 女性〕

(14)車を持ちたくても年間の税金やガソリン代が高く維持できないのが現状これからもっと厳しくなれば手放す人が増えると思う。

〔福岡県 40代 男性〕

(15)毎年の負担は、変わらない。地方で生活しているので一人一台の生活。家族の負担も凄いのので、何か負担軽減できる税制改革をしていただきたい。

〔大分県 40代 男性〕

自動車ユーザーの生の声を集める 活動を実施しています

自動車ユーザーの生の声を集める活動とは

全国各地で実施しているイベントにご来場された方を対象にクルマの税金に関する意見や要望を広く集める活動のことで、用紙に手書きで意見や要望を記入いただき、写真を撮影するという方法で収集しています。

ねらいとしては、税制要望活動に対する世間への浸透や自動車ユーザーの意識の向上があります。また、用紙に記入いただき、顔写真で訴えるということでよりダイレクトに自動車ユーザーの意見や要望を訴求できるという効果も期待しています。

本活動は2017年度に開始をいたしました。2020年度と2021年度につきましては、新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、休止しておりましたが、2022年度より3年ぶりに活動を再開しました。これまでに6834名(2022年9月30日現在)の意見が集まっています。

活動内容

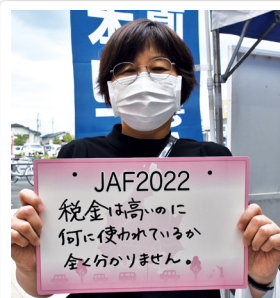
イベントにご来場された方を対象に意見や要望を集め、収集した意見は、全国の国会議員をはじめ政府、関係省庁、自治体へ要望をする際に活用しています。本要望書の表紙にも、2022年度に全国各地で「自動車ユーザーの生の声」をいただいた方々の写真を掲載しています。



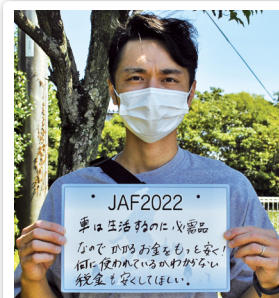
北海道



東北



関東



中部



関西



中国



四国



九州

【過去におこなった活動についてはJAFホームページに掲載しております。】
<https://jaf.or.jp/about-us/csr/jaf-demand/youbou>

