

# 2024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～



2023年10月



# JAF

一般社団法人 日本自動車連盟

会長 坂口 正芳

# 2024年度税制改正に関する要望

2023年度税制改正大綱には課税のあり方について中長期的な視点に立って検討を行うとしつつも、抜本的な見直しに向けた第一歩を踏み出す必要があるとも記載がありました。JAFはこの機会に、改めて自動車ユーザーが納得できる自動車税制となることを強く要望します。

JAFが今年実施した自動車税制に関するアンケート調査では、過去最高の189,285名(前年:135,282名)の自動車ユーザーからの回答を得ました。結果として98.4%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います。

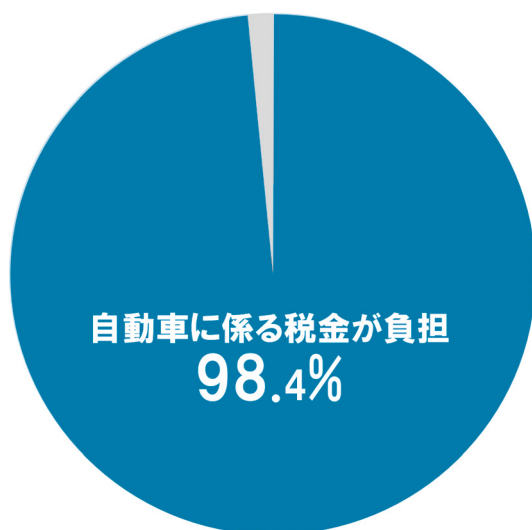
また、走行距離や出力に応じた課税といった新たな税の議論がなされていますが、前述のように自動車ユーザーの負担は限界に達しており、これ以上負担が増加するような税制度は到底受け入れることはできません。

JAFは2,030万人を超える会員を擁する自動車ユーザー団体として、公平・公正・簡素な税制の実現を強く求めます。

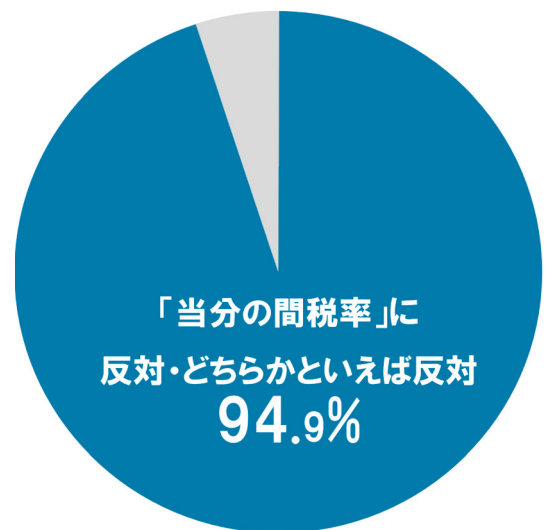
## 【自動車税制に関するアンケート調査】

回答者数:189,285名**過去最高**(前年:135,282名)

自動車に課せられる税金を大きな負担に感じています



ガソリン税等に課せられている「当分の間税率」について多くのユーザーが反対しています



# 中長期的な自動車税制のあり方

## 電動車の普及などカーボンニュートラルに向けた動きを念頭に置いた自動車関係諸税の抜本的な見直しの実現

電動車(特にEV、FCV)の普及に関わる走行距離や出力に応じた課税の議論について、財源確保を前提とした論拠のない新しい税制度の導入や増税による負担増となることは受け入れられない。そのため、これらの議論を呼び水として、自動車関係諸税を抜本的に見直すべき。

## 要 望 事 項

### 1 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 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。

#### 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。

#### 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、ガソリン価格高騰による自動車ユーザーのさらなる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。

# 1 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

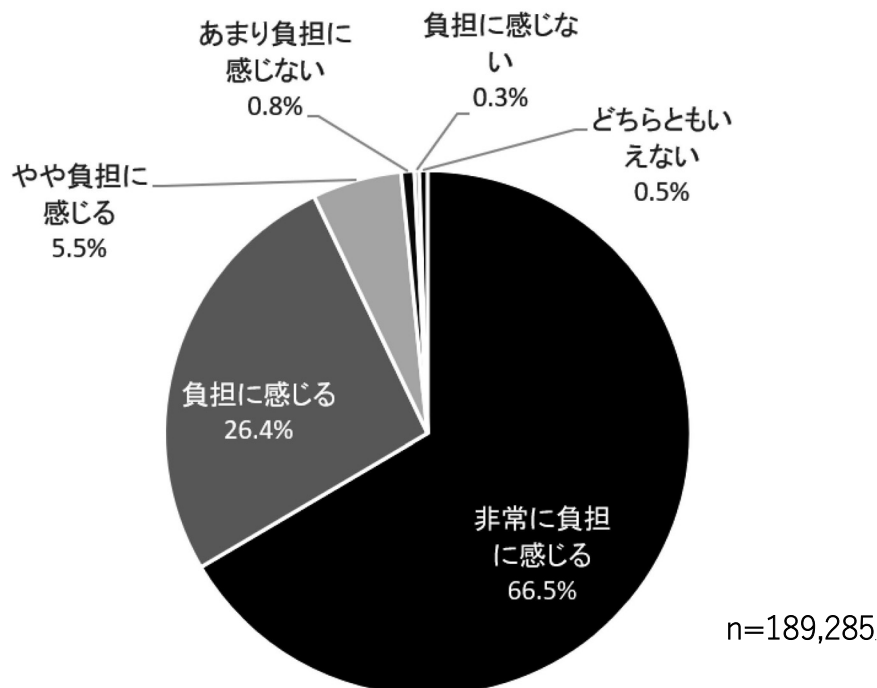
JAFの「自動車税制に関するアンケート調査」(以下、「アンケート調査」という。)において、ほぼすべての回答者(98.4%)が自動車に係る税金を負担に感じています。

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	¥15,300
合 計			¥117,400

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168円/リットルで換算、2023年5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。



2023 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

※参考 2022 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」回答者数 135,282人  
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



## ●自動車ユーザーの重税感が増加している

2021年～23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、2021年度は61.4%、2022年度は65.8%、2023年度が66.5%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（2021～23年）

Q:自動車に係る税金をどのように感じますか？

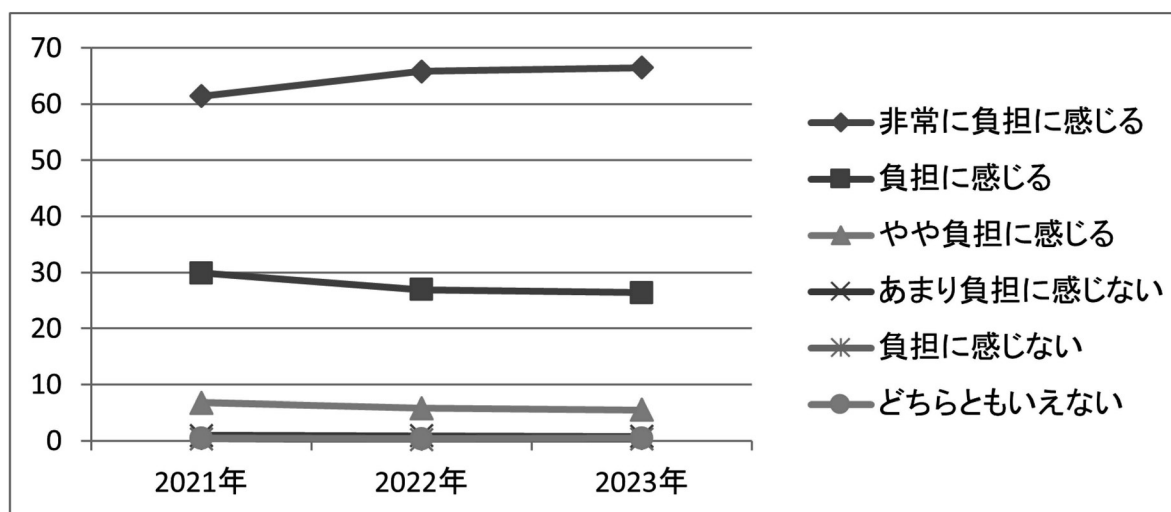
単位:%

回答	2021年	2022年	2023年
非常に負担に感じる	61.4	65.8	66.5
負担に感じる	29.9	26.9	26.4
やや負担に感じる	6.8	5.8	5.5
<b>負担に感じる＝小計</b>	<b>98.1</b>	<b>98.5</b>	<b>98.4</b>
あまり負担に感じない	1.0	0.9	0.8
負担に感じない	0.9	0.2	0.3
<b>負担に感じない＝小計</b>	<b>1.9</b>	<b>1.1</b>	<b>1.1</b>
どちらともいえない	0.2	0.4	0.5

回答数 115,813 135,282 189,285

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） 2023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	1.698台
2	富山県	1.640台
3	山形県	1.635台
4	群馬県	1.585台
5	栃木県	1.563台
6	長野県	1.549台
7	茨城県	1.536台
8	岐阜県	1.530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	0.416台
大阪府	0.623台
神奈川県	0.678台
京都府	0.796台
兵庫県	0.890台
埼玉県	0.933台
千葉県	0.940台
北海道	0.993台

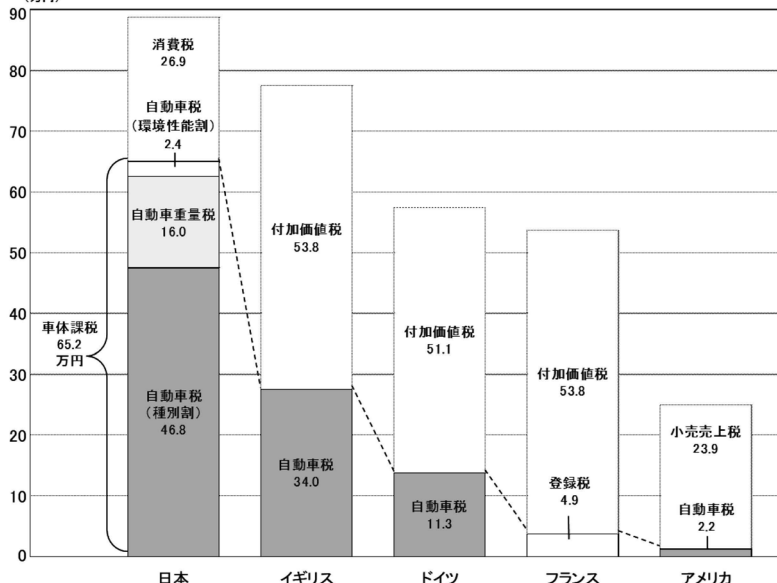
資料:自動車検査登録情報協会

## ●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1.9～29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〕  
(万円)



前提条件: [1]排気量2,000cc(軽は660cc) [2]車両重量1.5t(軽は0.86t) [3]JC08モード燃費値21.4km/L、CO<sub>2</sub>排出量108g/km [4]車体価格269万円(軽は142万円)  
 [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より)  
 [8]為替レート:1ユーロ132円、1ポンド158円、1ドル113円(2021年4月～2022年3月の平均)  
 ※2022年4月時点での税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減税等による特例措置は含まず

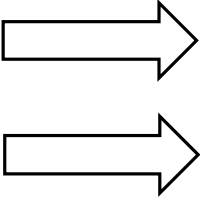
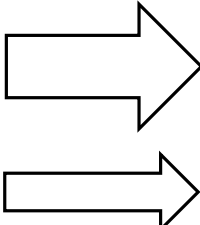
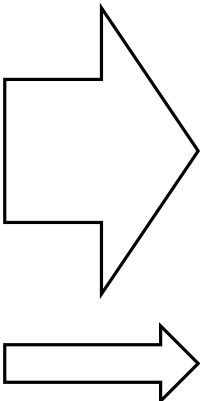
※自動車税制改革フォーラム調べよりJAFが作成

## ●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たうえで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。

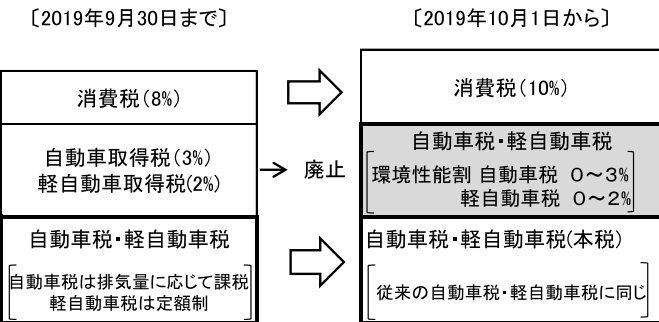
その後、2019年9月の消費税引き上げにあわせて自動車取得税が廃止されました。しかしながら、自動車取得の初年度にのみ燃費の善し悪しに応じて自動車税と軽自動車税に「環境性能割」の制度が新たに追加されることとなりました。

●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」

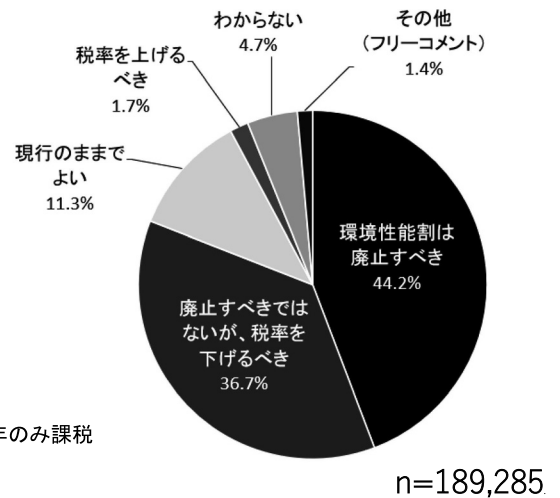
下図のように環境性能割への意見としては「廃止すべきではないが、税率を下げるべき」という意見も多くあるものの、最も多く寄せられたのは「環境性能割は廃止すべき」という意見でした。環境性能割は名称が異なるものの、自動車取得税とほぼ同じ制度です。これでは自動車取得税を廃止した意味がなく、そのため、多くの自動車ユーザーが「環境性能割」の制度の見直しを求めています。

問：2019年10月から消費税増税と同時に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



2023 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より



**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。**

**●課税根拠を喪失した自動車重量税**

自動車重量税は、7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。

**●論拠のない「当分の間税率」**

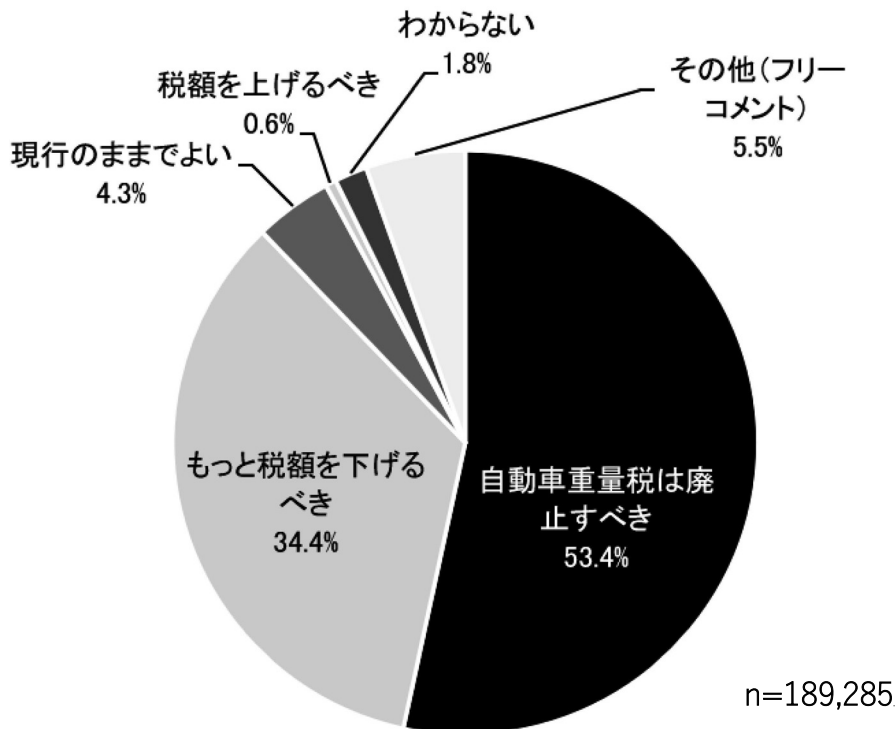
自動車重量税の税率は、道路整備の財源が不足するとして暫定的に本則の約2.5倍にまで引き上げられた特例税率が適用されておりましたが、2010年度の税制改正の際、この特例税率が特段の論拠もなく「当分の間税率」として引き継がれております。

※「当分の間税率」の詳細はP10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割近い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す。しかし、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。あなたはこの税についてどうお考えですか？  
※回答群は円グラフに記載のある項目です。



2023 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。

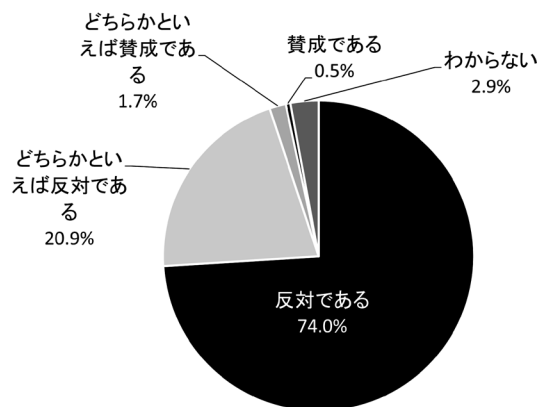
問：自動車の税金には、下表のとおり、国の財政が厳しいという理由から「当分の間税率」といわれる本来の税率（本則税率）を上回る特例税率が約50年も課せられたまま維持されているものもあります。このように、税率が上乗せされたままになっていることについてあなたはどのようにお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

※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（2023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。



n=189,285

2023 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はまったく不可解であり、ガソリン価格高騰による自動車ユーザーのさらな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、約9割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。昨年より続く、燃料価格の高騰に伴う自動車ユーザーのさらなる負担を考慮すると「Tax on Tax」や1-③で触れた「当分の間税率」については早急の是正を求めます。

問：ガソリンには次の【図2】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るという指摘があります。(税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」)。一方、国税庁は以下のような見解を示しています(一部抜粋、揮発油税はガソリン税を指す)。これは、ガソリン税は酒税やたばこ税などと同様、メーカーなどが納税義務者となって負担するものであり、販売価格の一部に含まれるため、タックス・オン・タックスではないというものです。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。

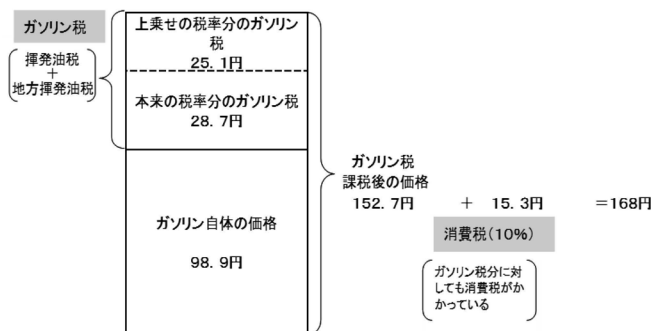
※回答群は円グラフに記載のある項目です。

### 国税庁の見解

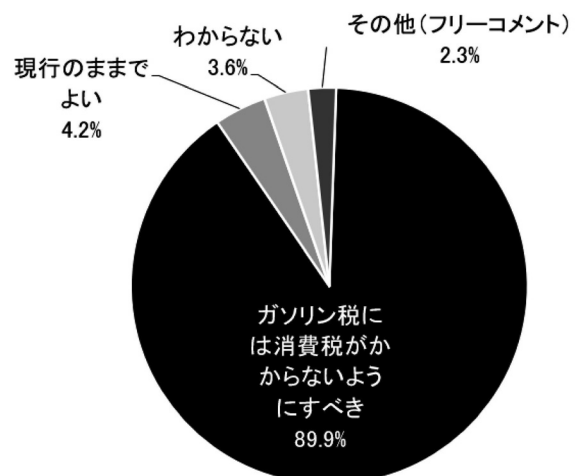
消費税の課税標準である課税資産の譲渡等の対価の額には、酒税、たばこ税、揮発油税、石油石炭税、石油ガス税などが含まれます。これは、酒税やたばこ税などの個別消費税は、メーカーなどが納税義務者となって負担する税金であり、その販売価額の一部を構成しているので、課税標準に含まれるとされているものです。(国税庁ホームページ上のタックスアンサーNo.6313「たばこ税、酒税などの個別消費税の取扱い」より)

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168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」2023年5月のデータを参考に設定した。



ガソリン小売価格はアンケート調査開始時(5月)には168円だったが、要望書作成時(9月)では184円まで上昇している。

n=189,285

2023 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

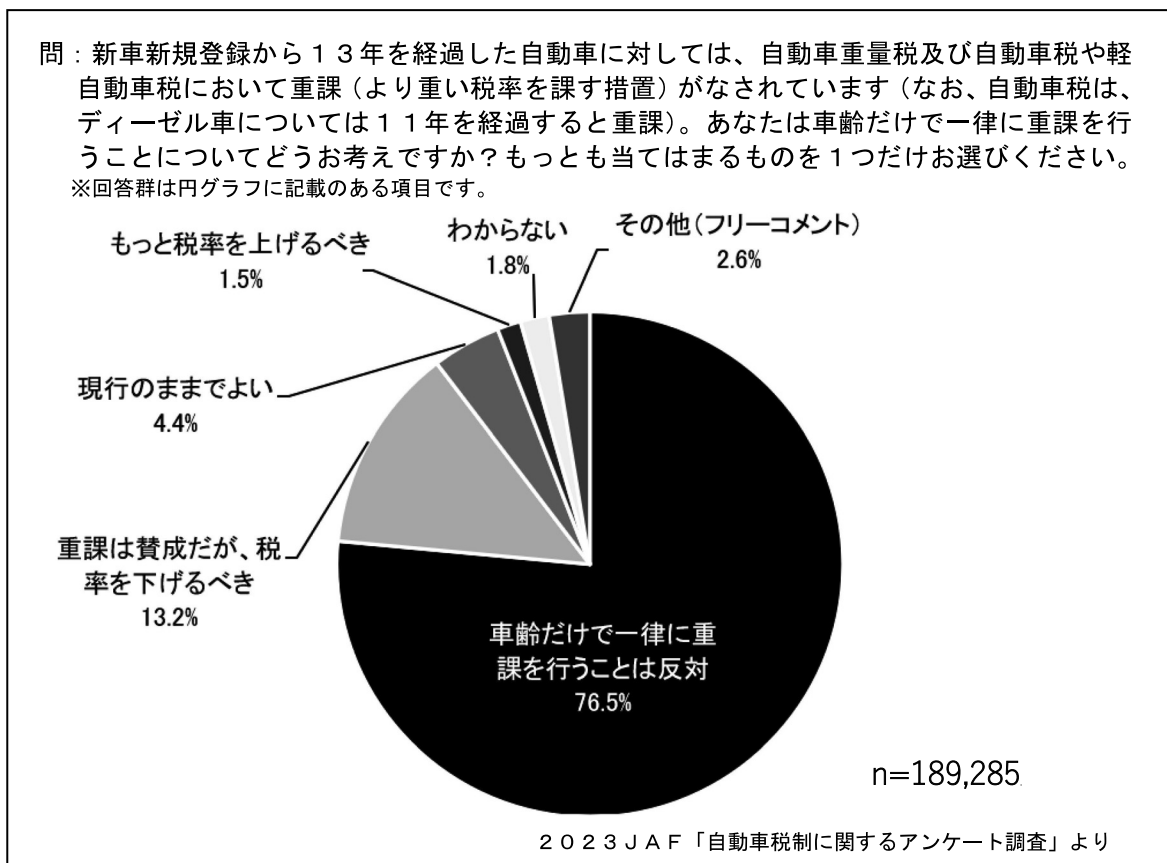
自動車税等において、車の使用実態や環境負荷等を考慮することなく、一定期間経過した車に一律に課される重課措置は、合理性に乏しく公平性に欠け廃止すべき。

### ●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。

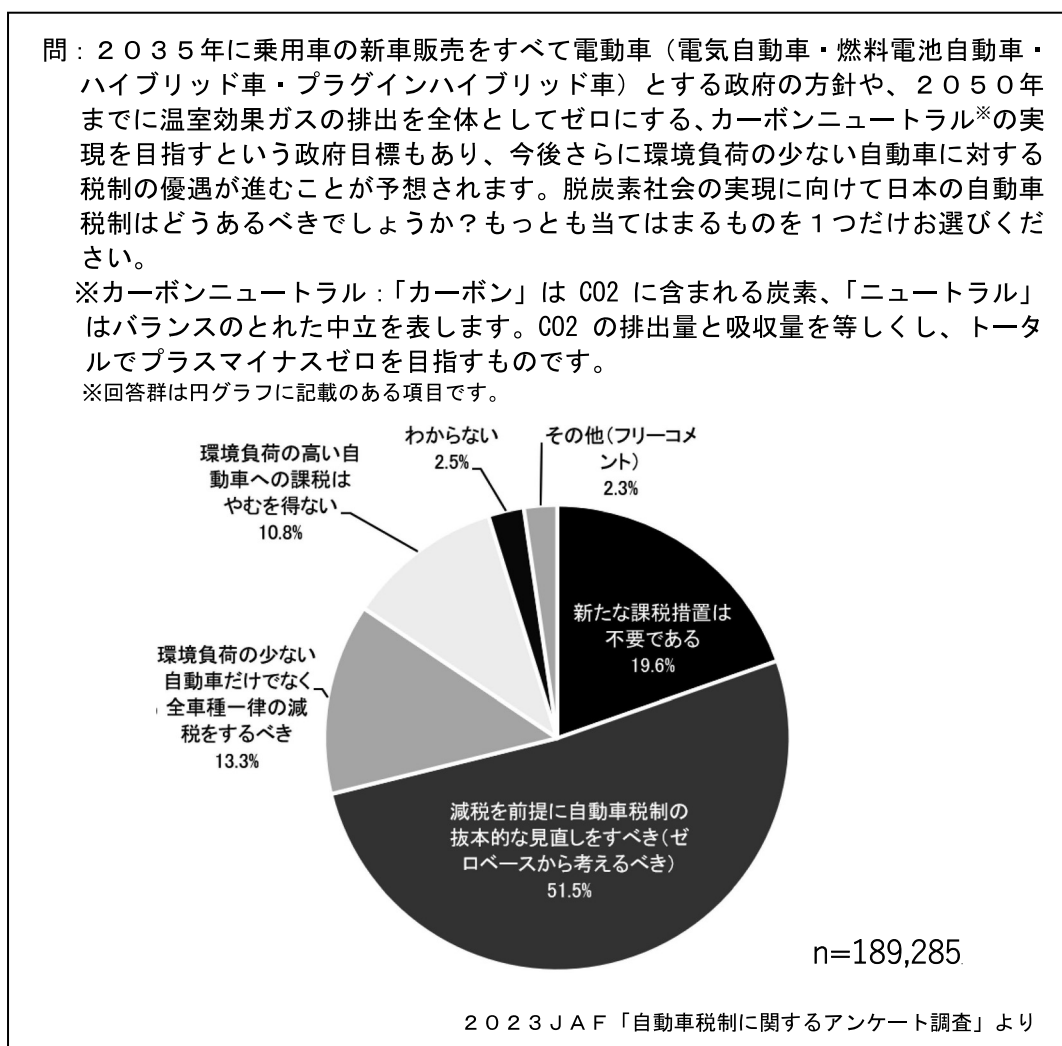


## 中長期的な自動車税制のあり方

### 電動車の普及などカーボンニュートラルに向けた動きを念頭に置いた自動車関係諸税の見直し

#### ●カーボンニュートラルの実現に向けた日本の自動車税制のあり方

アンケート調査では、5割以上の自動車ユーザーから「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）」という回答がありました。自動車ユーザーが現行の自動車税制に問題を感じていることが分かる結果となりました。



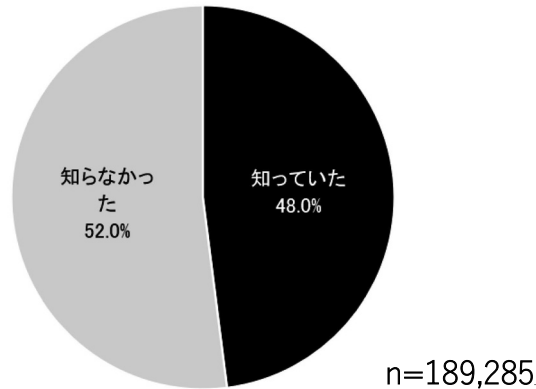
#### ●走行距離や出力に応じた課税など新しい税制度に対する議論

「走行距離や出力に応じた課税といった新たな税制度について議論がなされていることを知っていたか」という問では「知らなかった」との回答が約半数あり、自動車ユーザーに開かれたかたちで議論を進める必要があると考えます。

また、「そのような制度についてどのように思いますか」という問では「これ以上、負担が増えないようにすべき」という意見が多かったものの、自動車ユーザーからはさまざまな意見が上がりました。(アンケート調査結果は14ページ)

問：今後の日本の自動車税制度について、走行距離や出力に応じた課税といった新たな税制度を模索する議論がなされています。背景の1つとして、EV（電気自動車）を中心とした電動車の普及があります。例えば、EVの場合は、排気量の概念がなく、ガソリンも使用しないため、今後さらに普及すると既存の自動車税制では公平に課税できない部分があり、税収の安定性が損なわれる懸念があります。一方、走行距離が相対的に大きい地方や特定の業種（物流業やバスやタクシーといった公共交通事業など）は負担増になる可能性が高いとの指摘もあります。あなたはこれらの新しい税制度について議論がなされていることを知っていましたか？

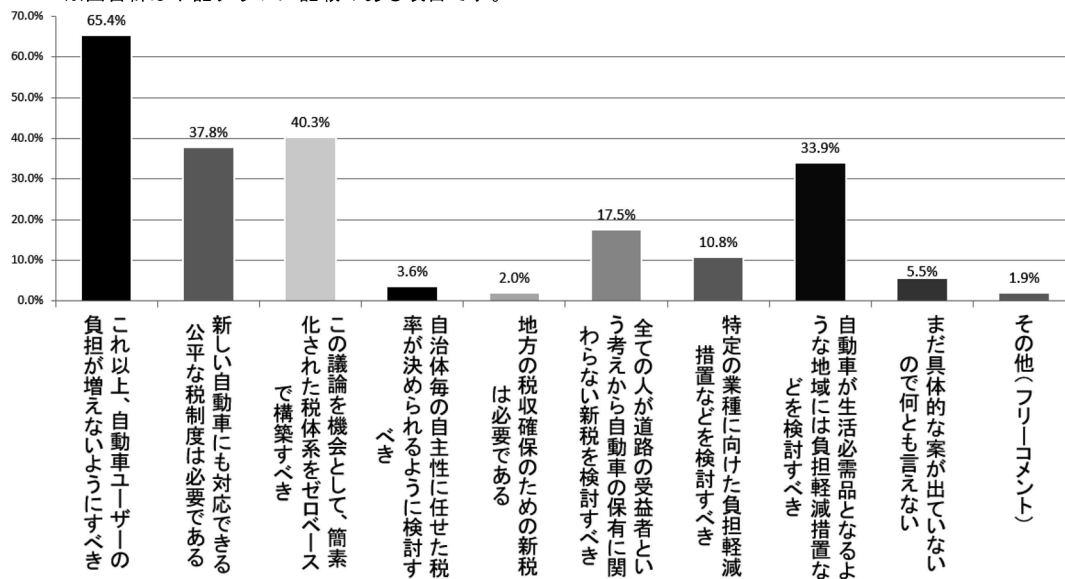
※回答群は円グラフに記載のある項目です。



問：前記、問の制度（走行距離や出力に応じた課税）についてどのように思いますか？  
あなたの意見に近いものを3つまで選択してください。

※複数選択可のため、合計が100%を超えています。

※回答群は下記グラフに記載のある項目です。



2023 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

### ●中長期的な日本の自動車税制について

上記、アンケート調査結果を踏まえると今後の自動車税制を議論していくうえで、財源確保を前提とした論拠のない新しい税制度の導入や増税による負担増となることは到底受け入れられません。J A Fとしてはカーボンニュートラルの実現や新しい税制度の議論を呼び水として自動車税関係諸税を抜本的に見直すべきと考えます。

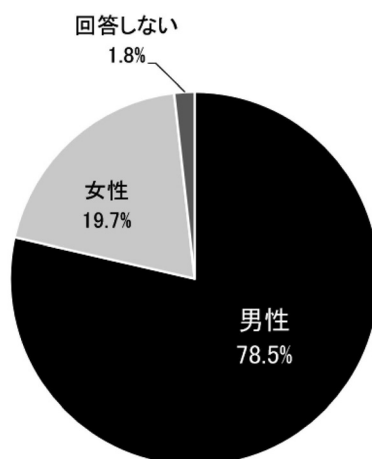
## 2023 JAF 『自動車税制に関するアンケート調査』概要

### 1 調査概要

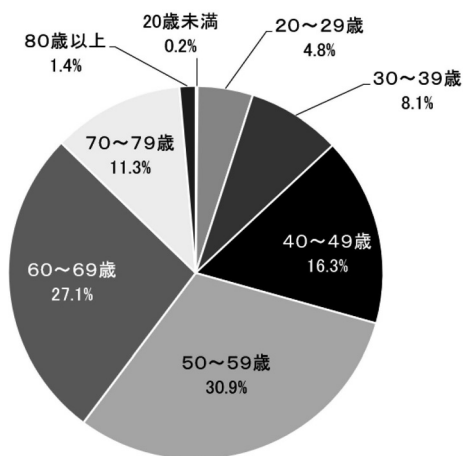
- ・調査対象: 全国18歳以上の自家用乗用車保有者
- ・調査方法: インターネット調査(JAFホームページにて実施)
- ・調査期間: 2023年5月29日(月)から8月20日(日)まで
- ・有効回答者数: 189, 285人

### 2 回答者属性

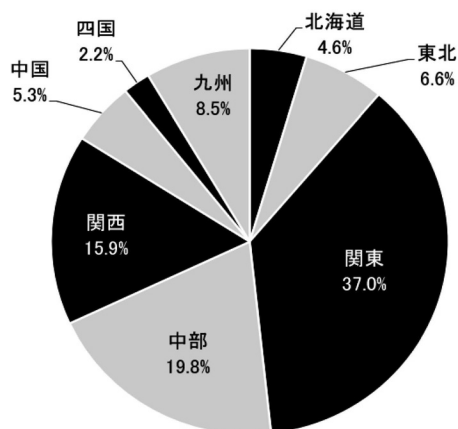
#### 性別



#### 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) 地方の人は車がなければ生活が成り立ちません。また、地方は首都圏と比べて収入が少なく新車を購入する余裕がある家庭は多くはないです。このような状況で新しい車だけが減税される現在の税体制は現実的ではないと考えます。

〔北海道 20代 男性〕

(2) 自動車は地方では生活必需品。それに様々な税を課すのでとても大変。雪国だとスタッドレスタイヤも買わなければならないので苦しい生活です。

〔青森県 40代 男性〕

(3) 古い慣習にとらわれず、現代社会に沿った制度に一から見直したほうが良いと思います。

〔宮城県 40代 男性〕

(4) 自動車が若者に売れなくなっていると言われているが、税金負担が多いため更に自動車離れが進んでいるように感じる。私の回りでも自動車を買いたいと考える人もいるが、金銭面から諦めている人も多くいる。

〔東京都 20代 女性〕

(5) 負担が多すぎる。子育て世代だが、移動に車は必需品。少子化対策としても、車があれば、子育ての一助になる。手当などだけではなく、こういったところにも視点を当てるべき。

〔神奈川県 30代 男性〕

(6) 生活する上でいろいろな物に税金が掛かるのは正直しょうがないとは思う。しかし車に対しては購入してからもことあるたびに税金がかかりすぎと思います。地方では1人一台ないと生活もままならない状況なのでもう少し見直しをしていただきたい。ガソリン代も大分値上がりしているいろいろ大変です。

〔長野県 50代 男性〕

(7) 自動車は生活に不可欠なもので、自家用車を持っていない人は関係ないとは言えない。車所有者にばかり負担が大きいのは納得がいかない。物流に車が関わっている以上一般の人ともカーボンニュートラルにかかるコストを分散するような税制を考えてほしい。

〔愛知県 60代 女性〕

(8) 登録から13年経過した車の税金が上がるのはやめてほしい。

〔岐阜県 30代 男性〕

(9)若者の車離れなどが近年議論になるが、これらの税金などにより、若者が車を保持できない状況となっている。私もまだ学生であり日々のアルバイトでなんとかギリギリの生活を送っている。税金などを見直し、誰もが車を取得、また維持しやすい環境を作してほしい。

〔静岡県 10代 男性〕

(10)税金の使途が不明なまま支払い続けるのはおかしい。環境の変化、ライフスタイルの変化、経済動向を見ながら3年に一度は廃止や減税見直しをしてほしいと思う

〔大阪府 40代 女性〕

(11)課税に対して、絶対的に反対ではありません。もっと、課税が必要な説明を車の所有者に対し、理解できる説明が必要だと考えます。納得できる理由があれば所有者は検討するのではないのでしょうか。課税側と納税側との距離がかけ離れ過ぎてると思います。

〔広島県 70代 男性〕

(12)自動車がないと不便な地域に住んでいます。一人一台、計3台持ちの我が家ではとても負担が大きいのでこれ以上増やさないで欲しいです。

〔山口県 50代 女性〕

(13)最近ではガソリン代が著しく値上がりしてる部分がかかり目につきます。毎日通勤で使わないといけな地域なので、ほんときついです。

〔香川県 20代 男性〕

(14)ホントに負担です。これでは乗り換えを考えても、毎年掛かる税金に躊躇し思い留まりません。13年越しの車に乗っています。大事に乗りたいです。でも、車は大好きだし、色んな車に乗って、車業界が頑張ってきた技術の進歩も実感したいです。もっとみんなが車を手にしやすい税金の仕組みにするか、無くすかして欲しいものです

〔福岡県 40代 女性〕

(15)自動車が贅沢品である都市部に比べて、地方では唯一の移動手段である地域もあり、実質必需品となっている。必需品であるのに毎年の自動車税やガソリン代など負担が大きいと感じている。生活必需品と考えられる地域では軽減税率など柔軟な税設定をしてほしい。

〔鹿児島県 30代 男性〕