

2018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～

2017年9月



JAF

一般社団法人 **日本自動車連盟**

会 長 矢代 隆義

2018年度 税制改正に関する要望

自動車に係る税金は、消費増税の引上げが2019年10月に延期されたことで、自動車取得税の廃止も先送りされるなど、依然として十分な見直しがされないまま、自動車ユーザーにとっては過重な負担を強いられ続けていることに変わりありません。

特に地方部では、自動車は移動手段として日常生活に不可欠なものであり、一世帯で複数台所有せざるを得ない現状においては極めて重い負担となっています。

JAFが今夏に行った自動車税制に関するアンケートでは、例年を上回る88,983名もの自動車ユーザーから回答を得ましたが、98%の回答者が自動車に課せられている税金に負担に感じ、その軽減を求める声は92%にも達しています。

さらに、自動車には多くの種類の税金が存在し、かつ、その制度が複雑なことから自動車ユーザーにとってはわかりにくく見直しを求める声も多くあります。

また、税制の改正により、当該税に係る負担が軽減されたとしても、その分を形を変えて自動車ユーザーに求めたのでは、本当の軽減にはなりません。

JAFは、1,893万人の会員を擁する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。

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道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失い、道路に充当される財政支出が減少している中、自動車取得税、自動車重量税は類似の他の税と事実上二重課税のままとなっており、廃止すべき。少なくとも、自動車重量税に係る「当分の間税率」は即刻廃止すべき。
- ②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。
- ③ガソリン税等に上乘せされ続けている「当分の間税率」は、理由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、今後の消費税再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

J A F 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と感じています。

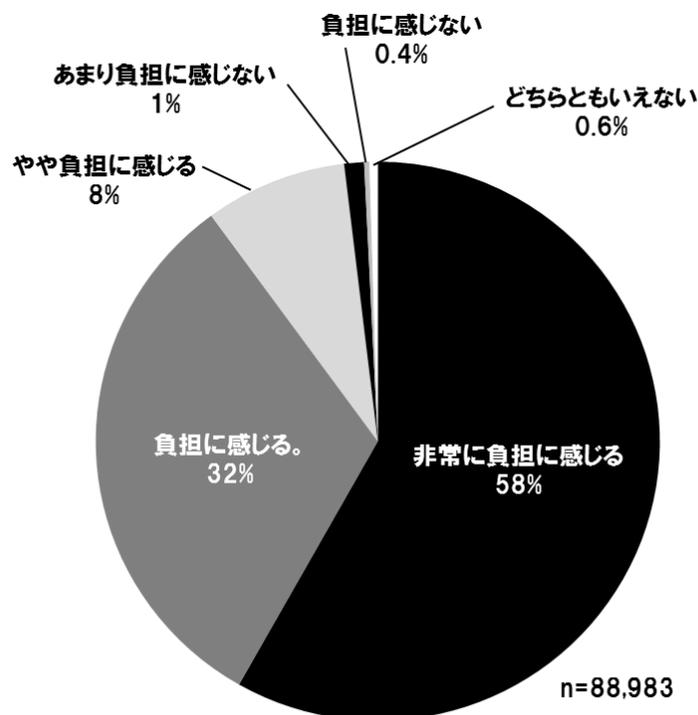
※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

Q : 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。

【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	¥9,600
合 計			¥115,200

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130円/リットルで換算、2017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。



●自動車ユーザーの重税感が変わっていない

2015年～17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。

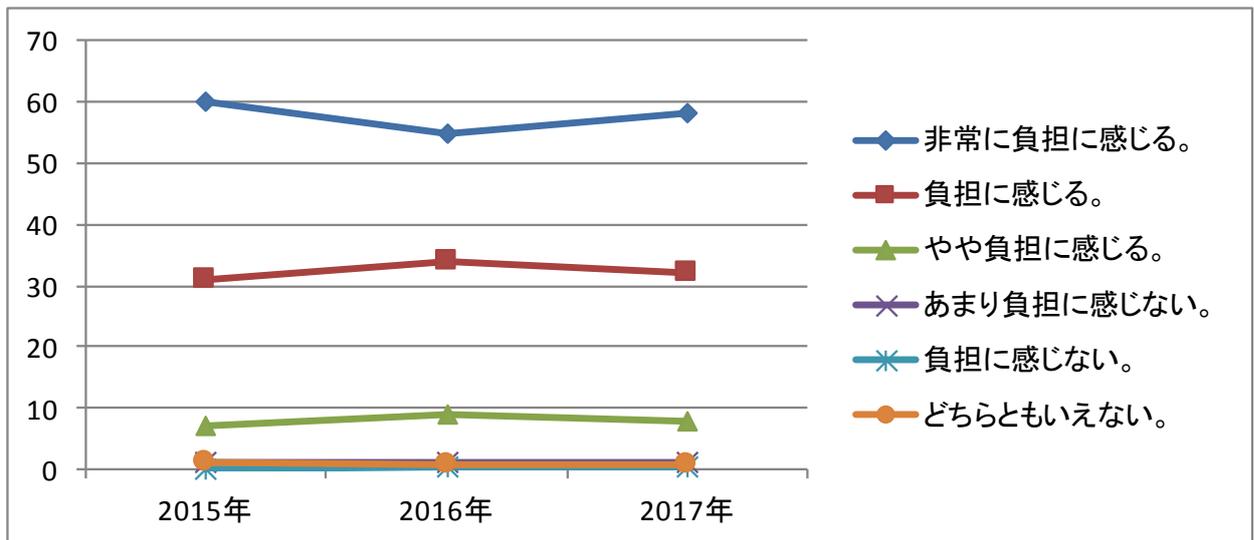
◆アンケート調査における回答比率の推移（2015～17年）

Q：自動車に係る税金を負担に感じますか？

単位：%

回答	2015年	2016年	2017年
非常に負担に感じる。	60	55	58
負担に感じる。	31	34	32
やや負担に感じる。	7	9	8
負担に感じる＝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。	0.3	0.4	0.4
負担に感じない＝小計	1.3	1.4	1.4
どちらともいえない。	0.5	0.6	0.6
回答数	24,888	62,510	88,983

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)

2016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	1.706台
3	山形県	1.679台
4	群馬県	1.648台
5	栃木県	1.623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
兵庫県	0.918台
京都府	0.831台
神奈川県	0.725台
大阪府	0.653台
東京都	0.450台

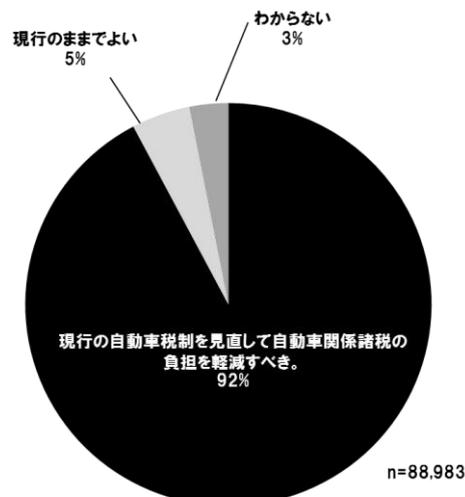
資料:自動車検査登録情報協会

●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%（昨年89%）に達しており、もはやユーザーの負担は限界に来ている。

※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

Q：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。



● 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。

J A F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	→	消費税
	自動車取得税	→	〔廃止〕
保有段階	自動車税	→	自動車税・軽自動車税
	軽自動車税	→	
	自動車重量税	→	〔廃止〕
使用（走行）段階	揮発油税	→	燃料税
	地方揮発油税		
	軽油引取税		
	石油ガス税		
	消費税	→	消費税

①道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失い、道路に充当される財政支出が減少している中、自動車取得税、自動車重量税は類似の他の税と事実上二重課税のままとなっており、廃止すべき。少なくとも、自動車重量税に係る「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取得税・自動車重量税

自動車取得税及び自動車重量税は、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、道路特定財源は使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。

◆自動車取得税創設の目的

○市町村の道路財源を拡充するため道路目的税として自動車取得税を創設(1968年)
○「道府県は、市町村に対し道路に関する費用に充てる財源を交付するため、及び道路に関する費用に充てるため、自動車取得税を課するものとする。」
(旧地方税法699条 現在は一般財源化により削除)

◆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

自家用乗用車の取得、保有に対しては、それぞれ以下の2種類の税が同時に課せられています。

＝取得(購入)時＝

- ・消費税……………販売価格の8% (2019年10月に10%に引き上げ予定)
- ・自動車取得税……取得価格の3%^注 (2019年10月に廃止予定)

注: 営業用車・軽自動車は2%

＝保有時＝

- ・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」

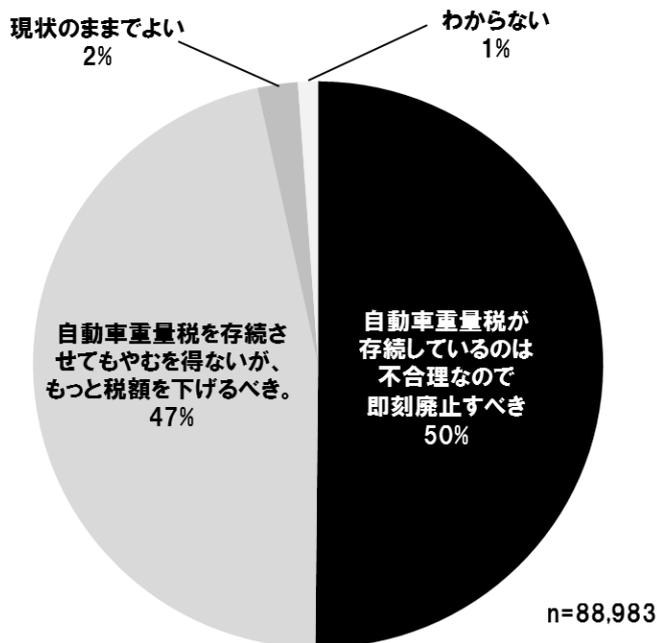
自動車重量税の税率は、道路整備の財源が不足するとして暫定的に本則の約2.5倍にまで引き上げられて適用されておりましたが、2010年度の税制改正の際、この暫定税率が特段の理由もなく「当分の間税率」として引き継がれております。

●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。

※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

Q：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。



②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。

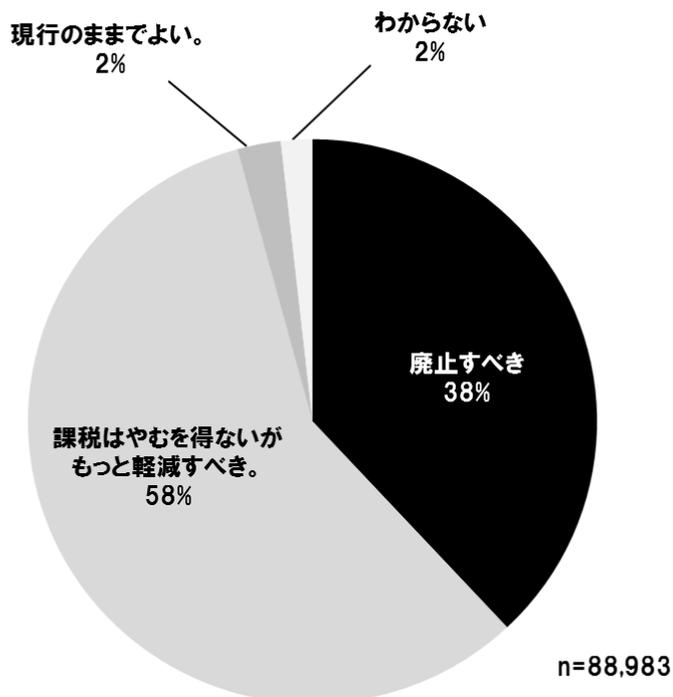
自動車税は、自動車を保有する者は一定の担税力があるので資産税の性格を有する税として導入されたとされており、自動車の所有者は、毎年、排気量に応じて決められた額を納めています。しかし、今日においては、自動車は全国平均で一世帯1台以上保有されており、特に地方においては複数台保有している地域が多く、もはや、日常生活には欠かせないものとなっています。

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。

※JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

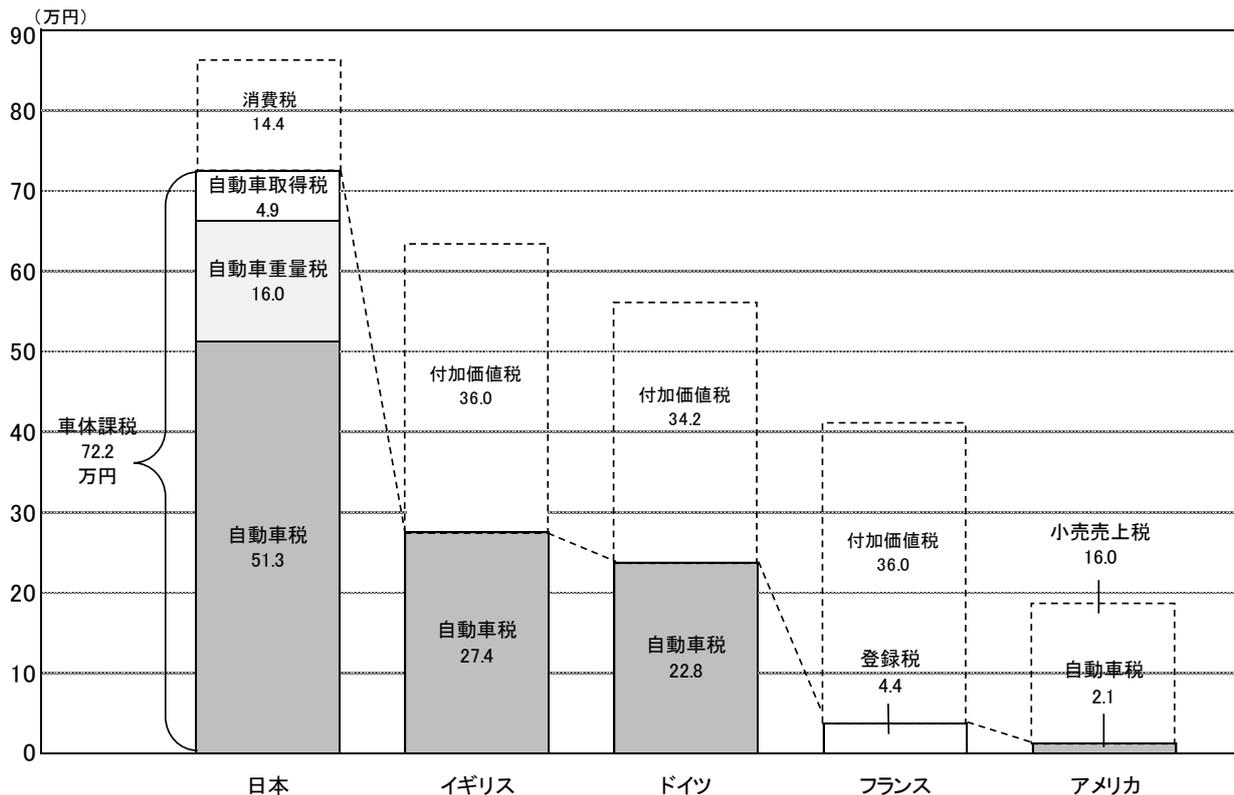
Q：自動車税は1950年に、都道府県の税として創設されましたが、その課税の考え方は自動車を保有する者は一定の担税力があるので資産税の性格を有する税として導入されたとされており、しかし、自動車は今やぜいたく品ではなく日常生活の必需品となっており、時代は大きく変わったとの指摘もあります。特に複数台所有している地方の自動車所有者においては大きな負担となっており、また、自動車税だけを欧米諸国と比較しても、約1.9～24.4倍と過重なものになっています。このことについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



●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2.6～34.4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:15.5km/リットル(CO2排出量:150g/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120円、1ポンド146円、1ドル109円(2016年4月～2017年3月の平均)

注:1.2017年4月時点の税体系に基づく試算。2.各国の環境対策としての税制政策(軽減措置等)は加味していない。3.各国の登録手数料は除く。4.フランスは2000年をもって個人所有に対する自動車税は廃止。
 <自動車税制改革フォーラム調>

③ガソリン税等に上乗せされ続けている「当分の間税率」は、理由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税は形を変えた新税であり直ちに廃止すべき

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、本則を大幅に上回る「暫定税率」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年に暫定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「暫定」が「当分の間」に形を変えただけで、理由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、自動車ユーザーに対する形を変えた新税であり、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。

※JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

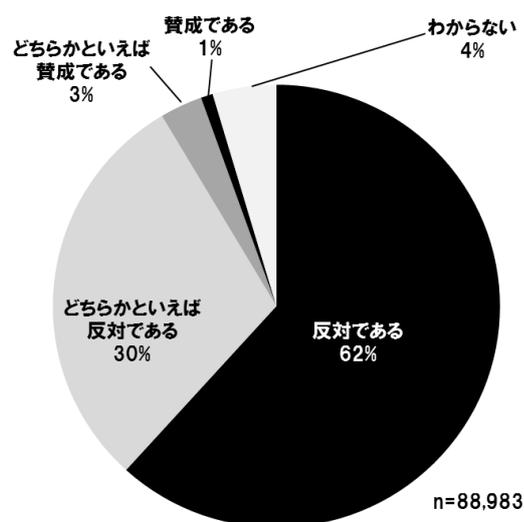
Q：自動車の税金には、【表4】の通り、国の財政が厳しいという理由から本来の税率（本則税率）を上回る税率が「当分の間の税率」（旧暫定税率）として上乗せされたまま維持されているものもあります。このように、税率が上乗せされたままになっていることについてどうお考えですか？以下のの中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表4】本来の税率を上回る税率が課せられている税目（2017年5月1日現在）

※エコカー減税等適用外の自家用乗用車の場合

税目	本来の税率	現行の税率	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対象車等の一定の燃費性能の基準を満たすものは、原則として新規登録時に限り「当分の間の税率」の上乗せはなく「本来の税率」のみが適用され、更にその燃費性能により25%から100%の減税がなされます。



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リットル当たり48.6円）と地方揮発油税（1リットル当たり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。

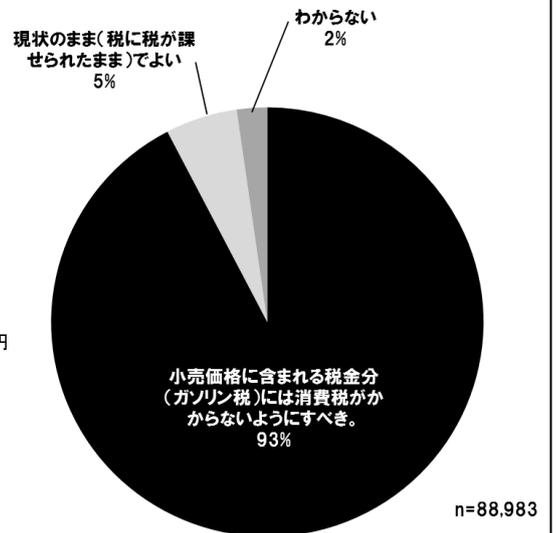
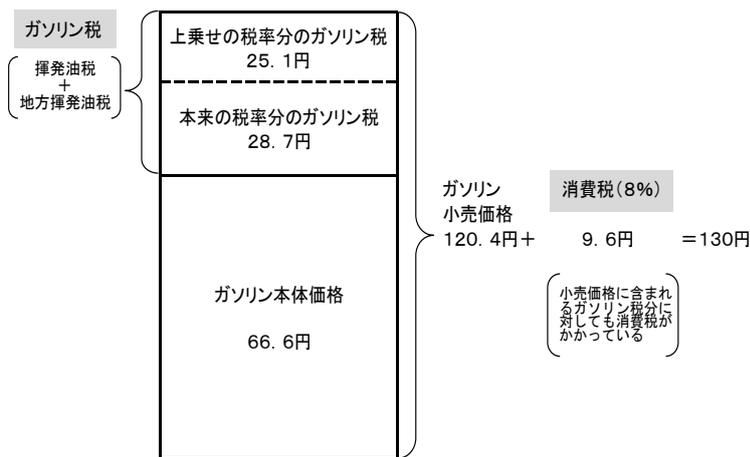
アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが税に税が課せられている仕組みに納得しておらず、課税形態の是正を望んでいます。

※JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

Q：ガソリンには【図3】のように、販売時にガソリン本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うまま消費税が10%に増税されると、この負担はさらに増えることとなります。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】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」2017年6月のデータを参考に設定した。

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

昨年改正された法律においては、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課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、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。

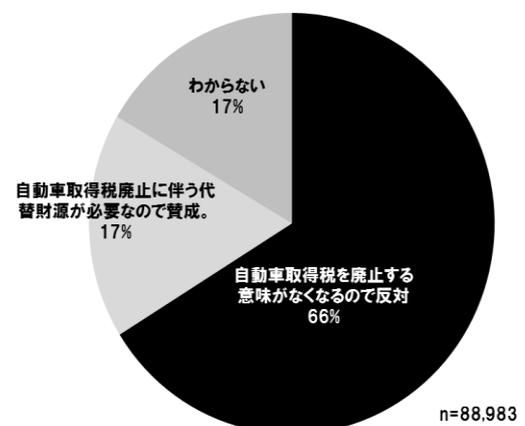
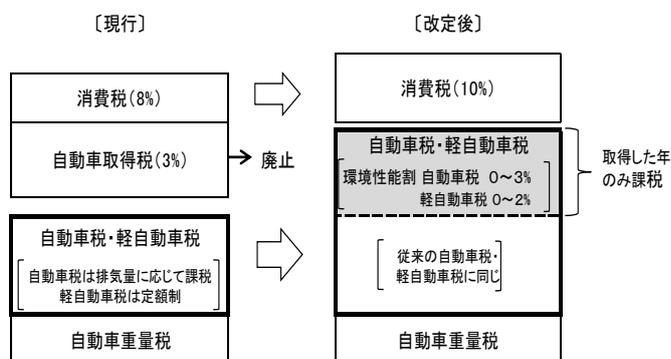
そもそも、自動車取得税は一般財源化により課税根拠を失った時点で廃止されるべきだったのですから、その財源が存続することを前提にすべきではありません。一つの税の廃止と引き換えに他の自動車関係諸税を増税したり、新税を創設したりすることには反対です。

アンケート調査においても、7割近く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課割について、「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、17%にしかすぎません。

※JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

Q：昨年改正された法律では、2019年10月1日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



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

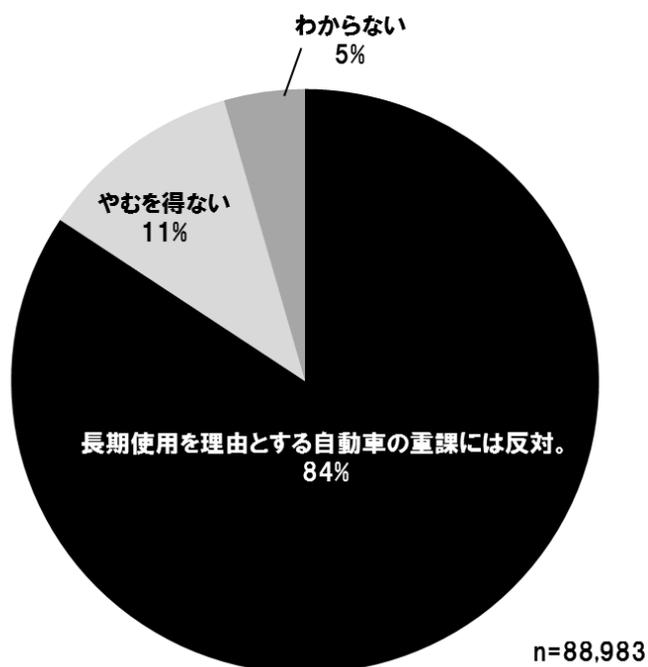
自動車の平均使用年数や平均車齢は年々長くなる傾向にあります。これは、自動車の耐久性や品質の向上、ならびに1台の車を長く大切に使うという意識面の変化が関係していると思われます。また、新車が環境性能等に優れていることはわかっていますが、経済事情から買い替えが困難という自動車ユーザーが少なくないことも要因の一つと考えられます。

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。

※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

Q：新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車に対しては、自動車重量税及び自動車税・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。個々のユーザーにおける車の使用実態（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。



3 先進環境対応車（低燃費車等）とASV（先進安全自動車）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。

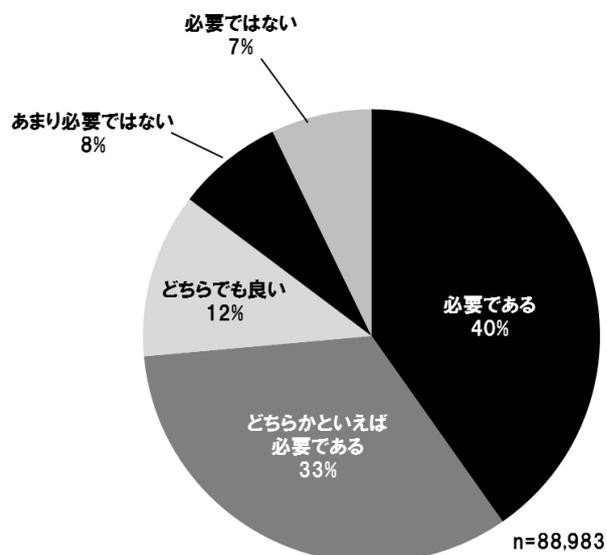
●ASVをより身近なものに

近年、車両や道路インフラ等にコンピュータや通信等の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は市場に出始めています。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」

※JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

Q：交通事故の削減（高齢者の交通事故を含む。）に効果のある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。



『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：2017年7月14日（金）～8月20日（日）
 - ・有効回答者数：88,983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〉

●自動車には下表の通り、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、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

【表1】現在の自動車税制（2017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%

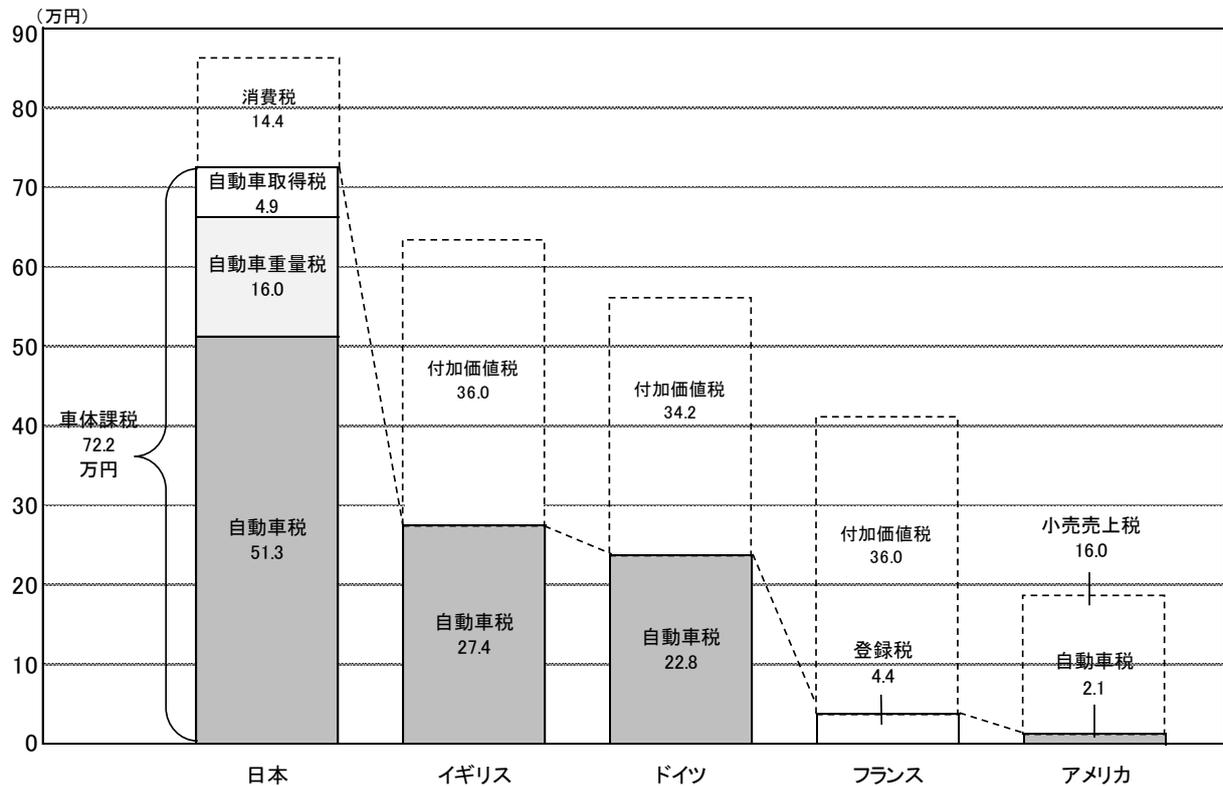
道路整備の特定財源：道路整備等の支出に充てるとされていた財源（現在は廃止）。

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：2009年以前は「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2.6～3.4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]CO2モード燃費値:15.5km/リットル(CO2排出量:150g/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120円、1ポンド146円、1ドル109円(2016年4月～2017年3月の平均)
 注:1.2017年4月時点の税体系に基づく試算。2.各国の環境対策としての税制政策(軽減措置等)は加味していない。3.各国の登録手数料は除く。4.フランスは2000年をもって個人所有に対する自動車税は廃止。
 <自動車税制改革フォーラム調>

●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1日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、取得価格の0～3%を課税することとなっています。

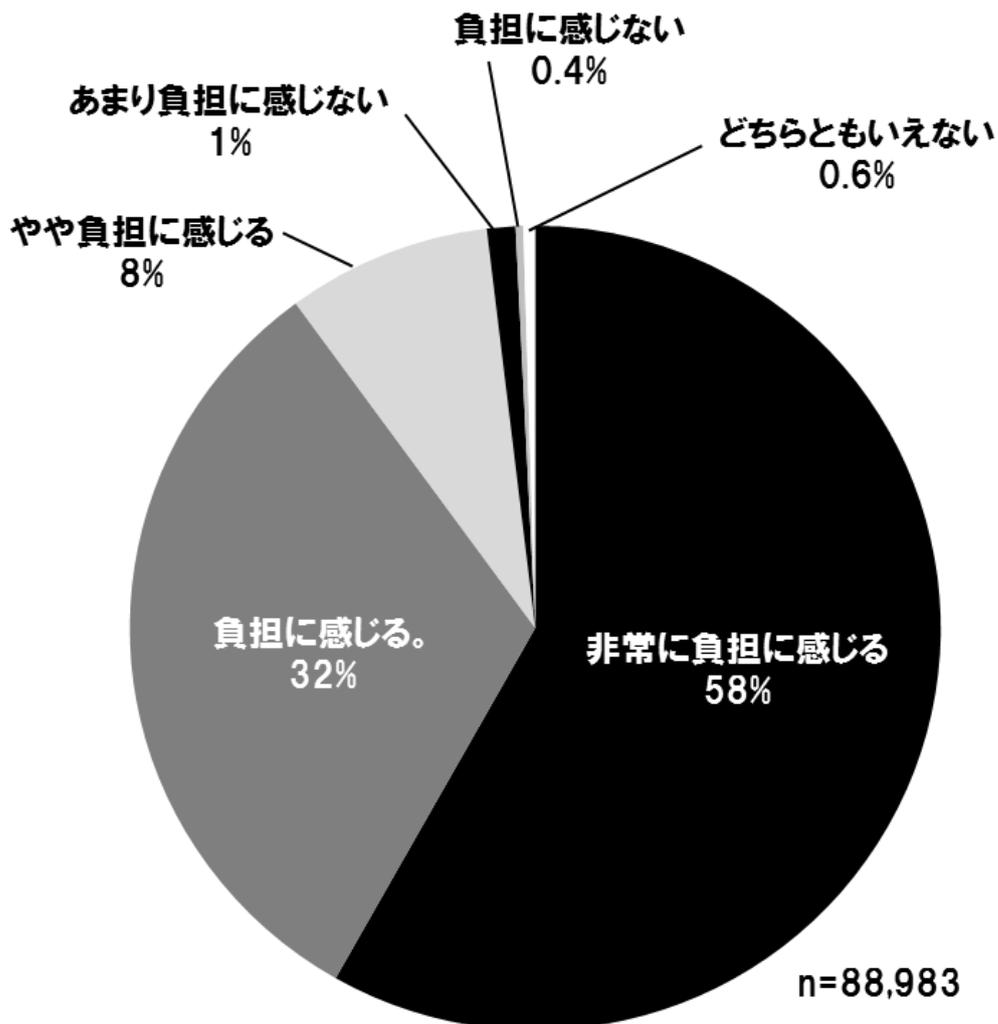
以上を踏まえ、自家用乗用車・自家用軽自動車をお持ちの方にお伺いします。

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	¥9,600
合計			¥115,200

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130円/リットルで換算、2017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。



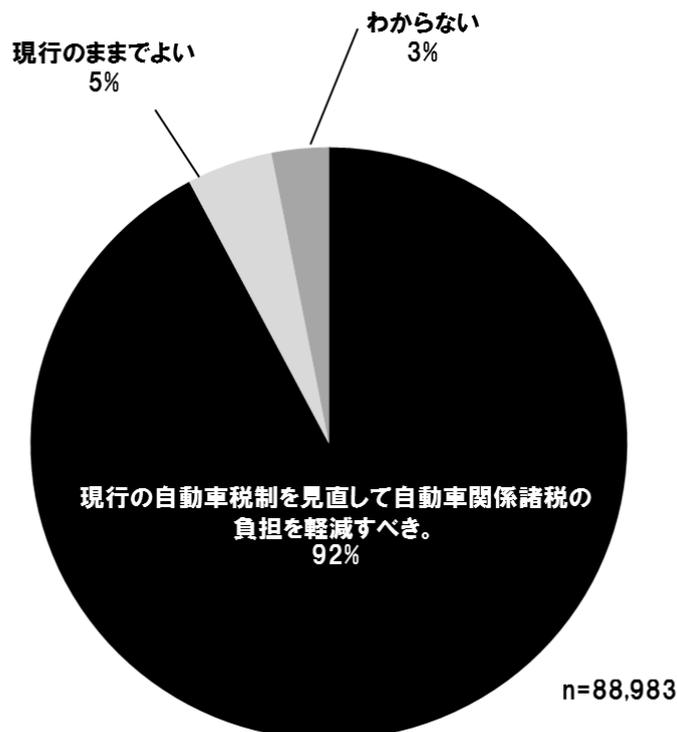
問2：特に公共交通機関の整備が十分でない地方では、自動車は生活の足として必需品であり、【表3】のように一世帯で複数台の自動車を持たざるを得ない状況です。そのため地方においては自動車に係る税金が大都市圏と比べて大きな負担となっているという指摘があります。このような状況を踏まえ、現行の自動車税制についてどうお考えですか？

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。

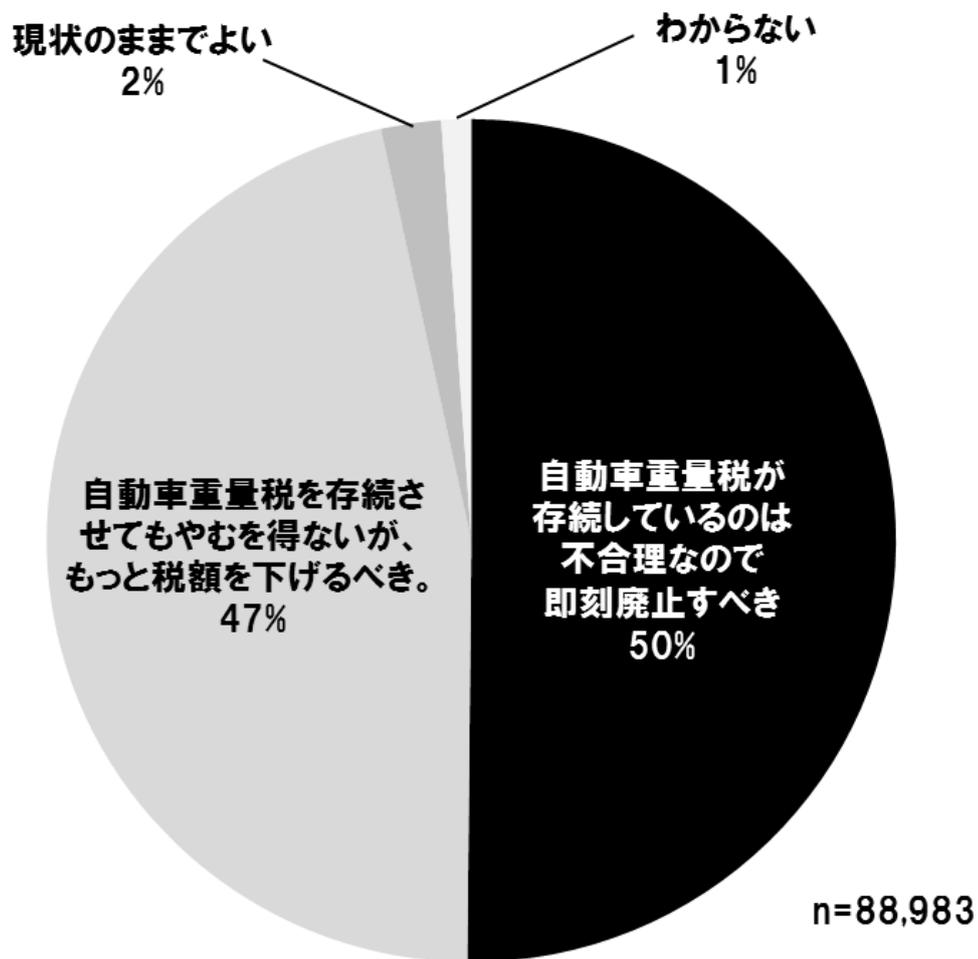
【表3】自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別・2016年3月末現在）

世帯当たり普及台数の多い都道府県			世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県	
順位	都道府県	世帯当たり普及台数	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.749台	兵庫県	0.918台
2	富山県	1.706台	京都府	0.831台
3	山形県	1.679台	神奈川県	0.725台
4	群馬県	1.648台	大阪府	0.653台
5	栃木県	1.623台	東京都	0.450台
6	茨城県	1.605台		
7	岐阜県	1.596台		
8	長野県	1.584台		
9	福島県	1.564台		
10	新潟県	1.554台		

資料：自動車検査登録情報協会



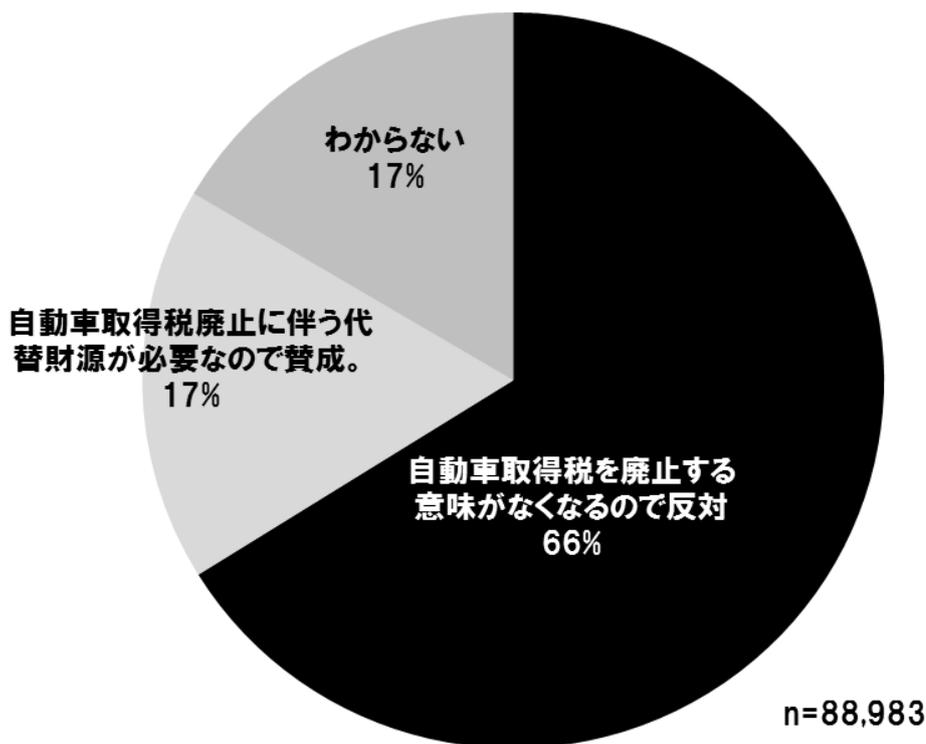
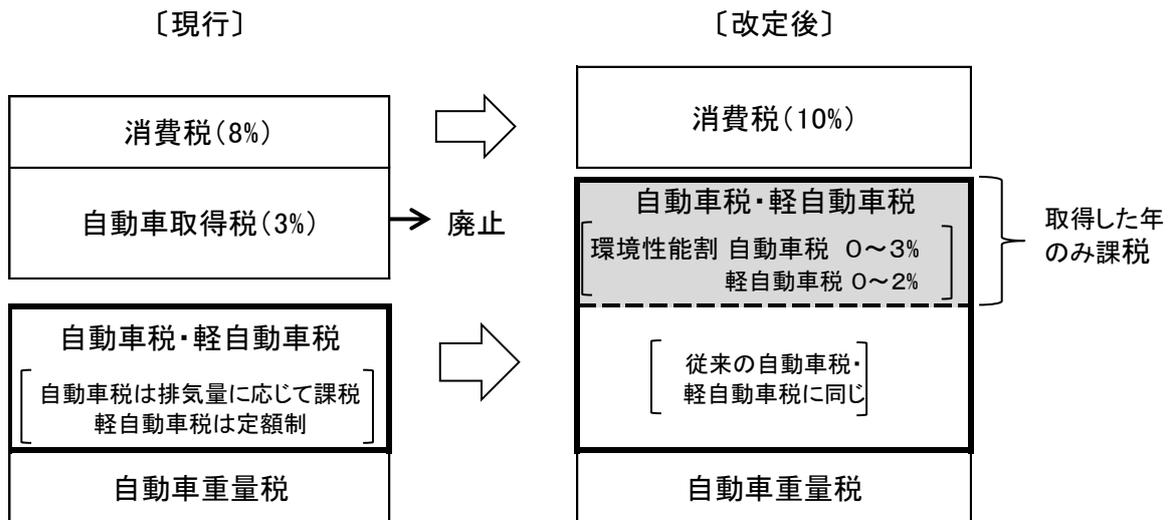
問3：自動車重量税は、1971年に、当時、国の道路整備計画の財源不足を補うために創設された税であり、道路がよくなれば自動車の使用者はその便益を受けるとして、その負担を課したことが始まりでした。しかし、その後かつてのような国の道路整備5箇年計画は策定されなくなり、道路整備の事業は、国、地方ともに縮減され道路整備に振り向ける予算が削減されてきたにもかかわらず、自動車重量税はそのまま維持されました。さらにその税収入が2009年に用途の限定されない一般財源となったため、現在ではその課税根拠を失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。このことについてどうお考えですか？
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



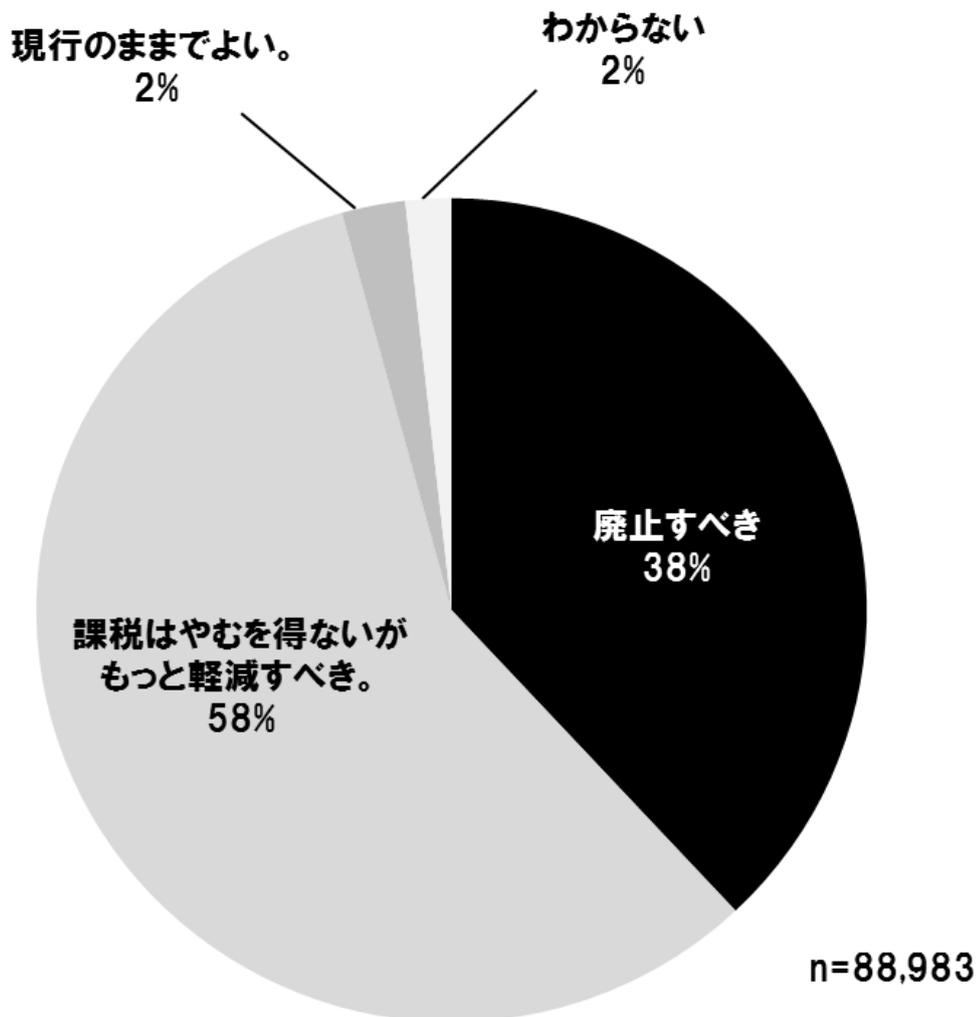
問4：アンケートの冒頭で説明したとおり、昨年改正された法律では、2019年10月1日に自動車取得税を廃止し、一方で保有税である自動車税と軽自動車税に新たに環境性能割の課税制度を付加することとしています。（【図2】参照）。これは、自動車の取得時に自動車取得税の場合と同じく取得価額（車両価格）を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？

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。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1.9～24.4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本来の税率（本則税率）を上回る税率が「当分の間の税率」（旧暫定税率）として上乘せさ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？

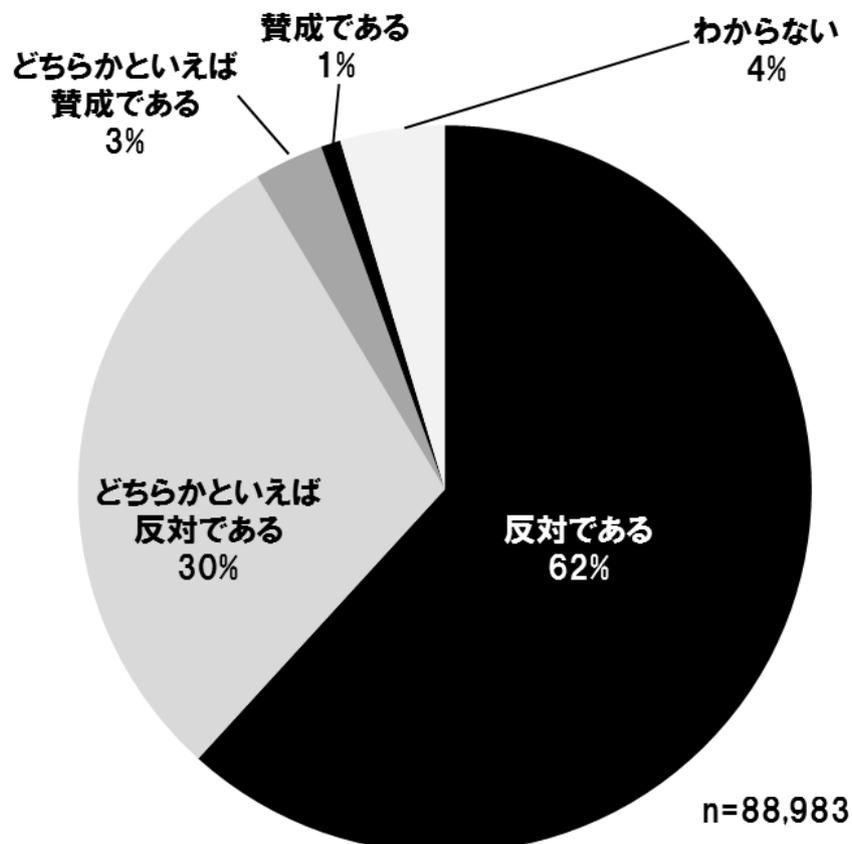
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表4】本来の税率を上回る税率が課せられている税目（2017年5月1日現在）

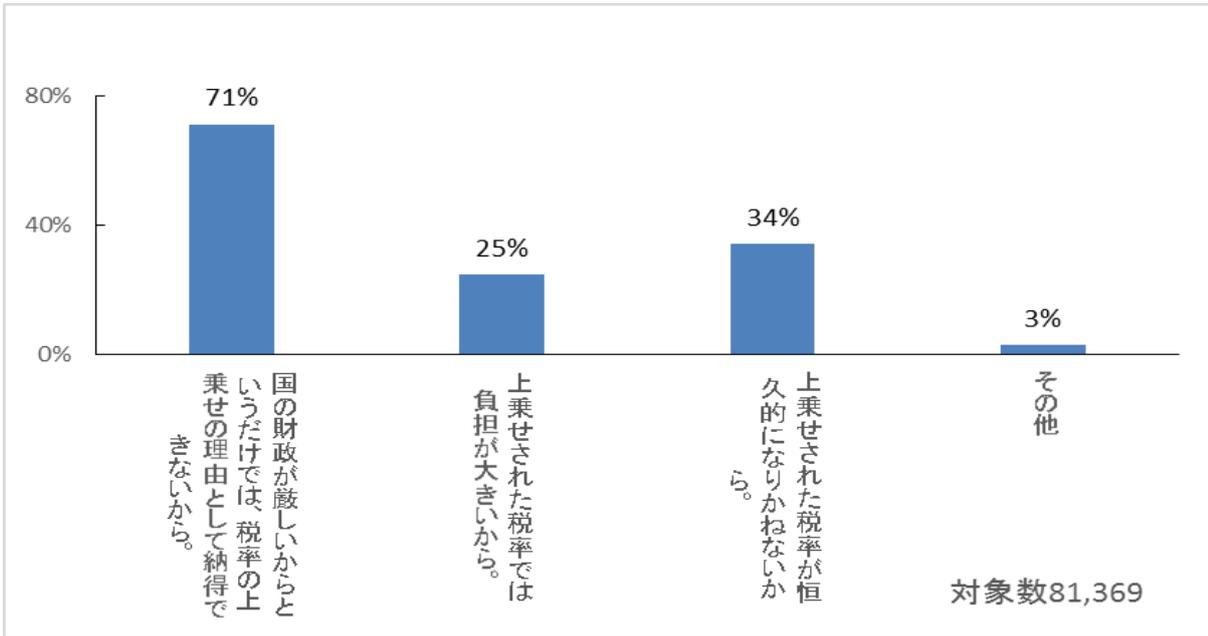
※エコカー減税等適用外の自家用乗用車の場合

税目	本来の税率	現行の税率	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

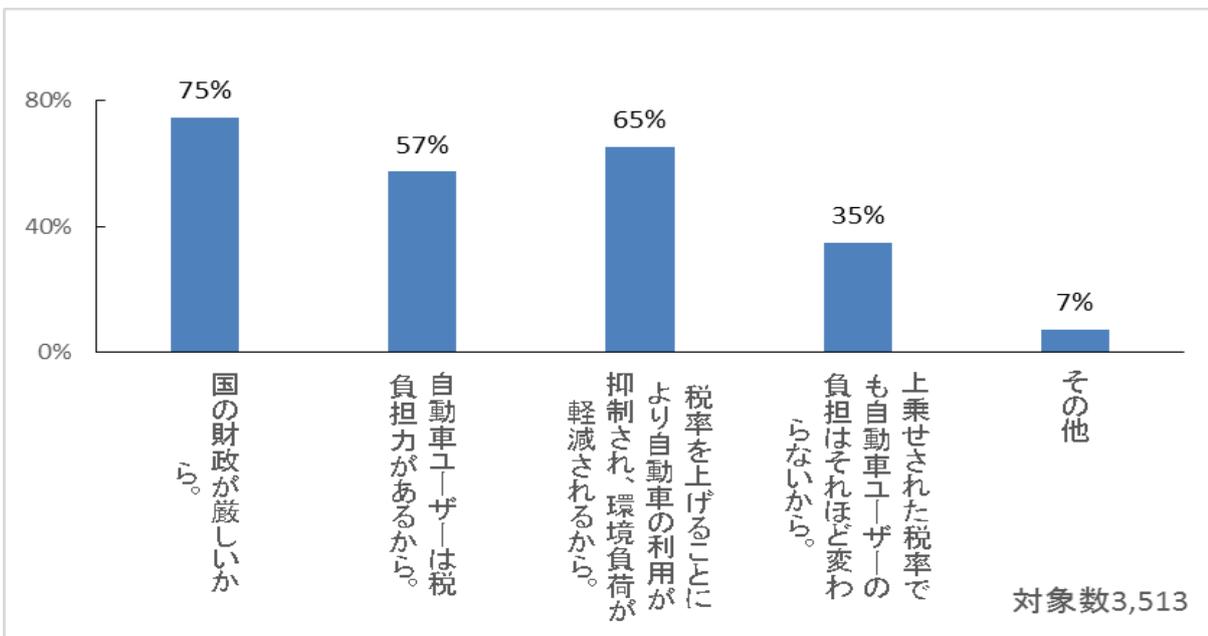
電気自動車をはじめとしたエコカー減税対象車等の一定の燃費性能の基準を満たすものは、原則として新規登録時に限り「当分の間の税率」の上乗せはなく「本来の税率」のみが適用され、更にその燃費性能により25%から100%の減税がなされます。



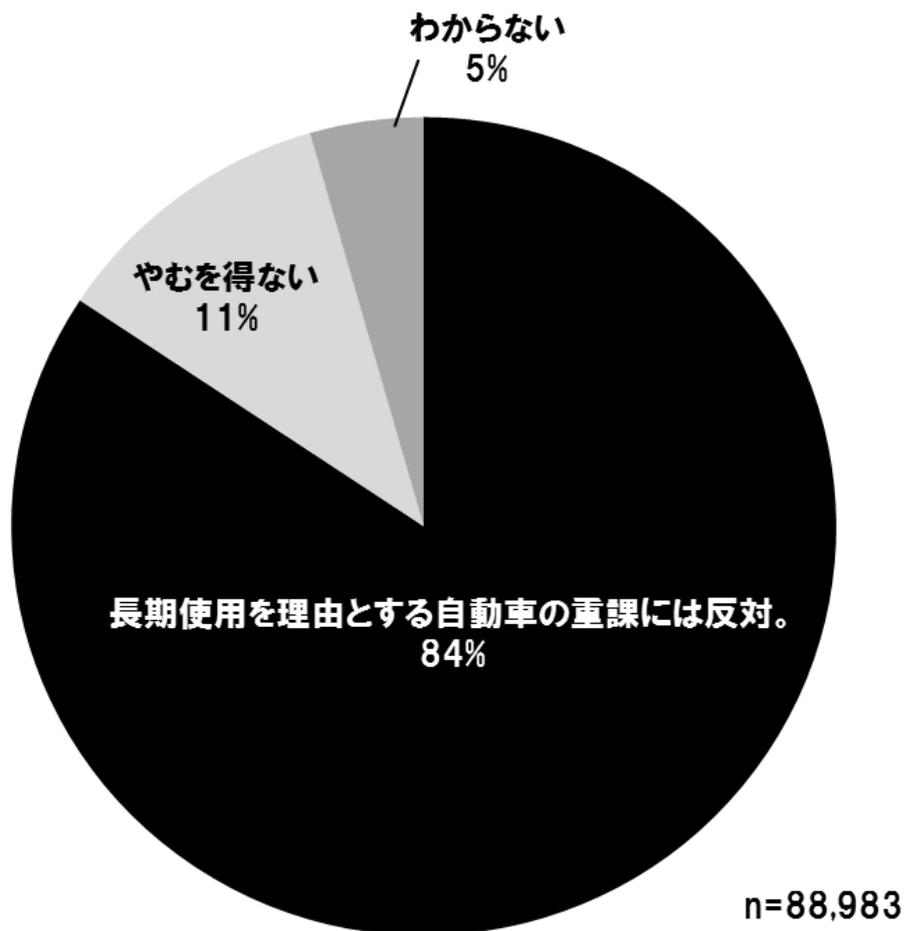
問7：問6で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きします。
 以下の中から、反対の理由として当てはまるものをお選びください。（複数選択可）



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）



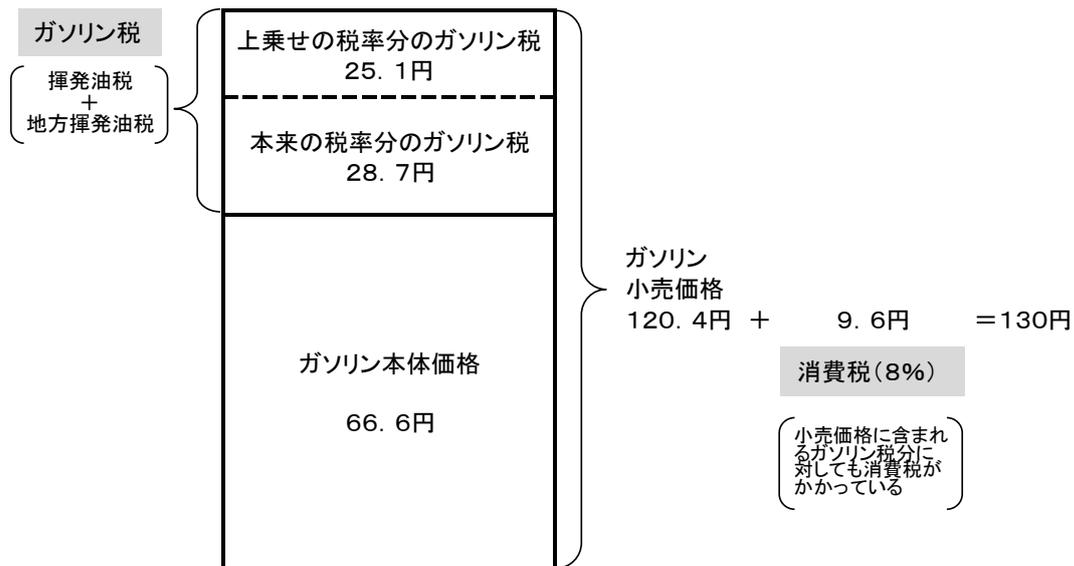
問9：新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車に対しては、自動車重量税及び自動車税・軽自動車税において重課（より重い税率を課す措置）がなされています。個々のユーザーにおける車の使用実態（走行距離等）や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことについてどうお考えですか？
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



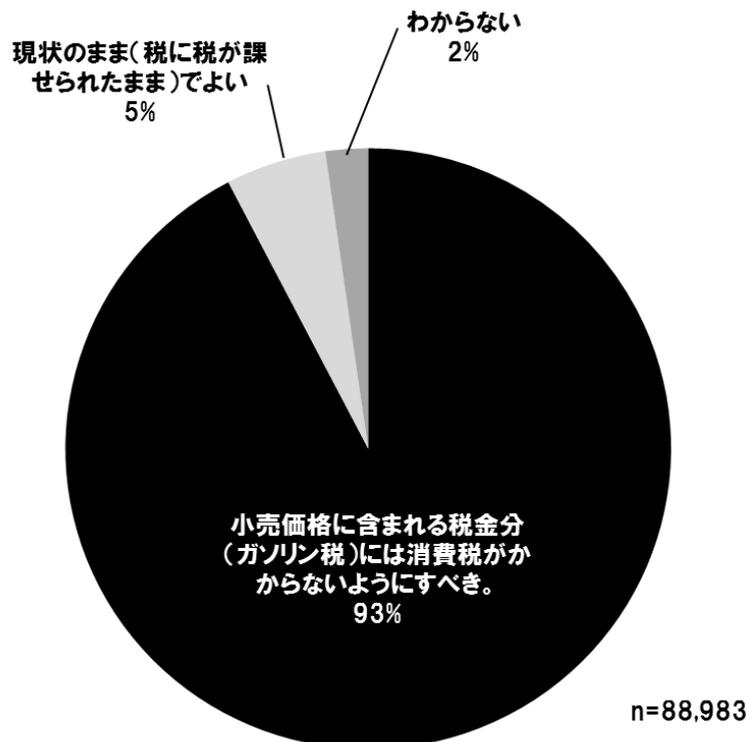
問10：ガソリンには【図3】のように、販売時にガソリン本体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっています（税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」）。今後仮に、この二重課税の状態が解消されないまま消費税が10%に増税されると、この負担はさらに増えることとなります。このことについてどうお考えですか？
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図3】支払われるガソリン税にもかかる消費税

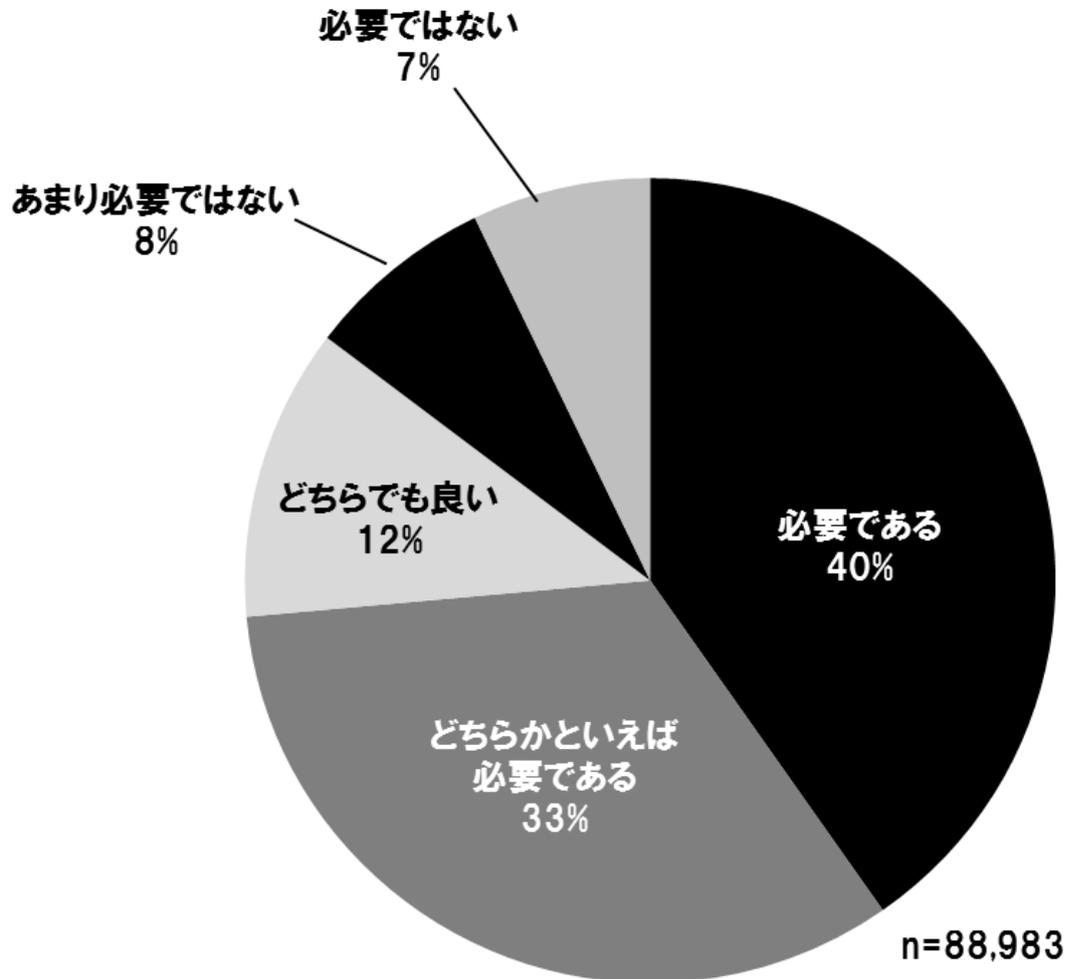
(例)消費税込み小売価格1ℓ当たり130円の場合の内訳



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」2017年6月のデータを参考に設定。



問 1 1 : 交通事故の削減（高齢者の交通事故を含む。）に効果のある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 1 2 : その他、自動車税制のことについてご意見があればお聞かせください。

1 田舎は公共交通機関が乏しいので車は必要なので税負担は軽減を考慮すべきです。車齢が古いだけで重量税、自動車税を上げる意味がわかりません。13年経過で税が上がるということは車を長く大事に乗ってることがいけない見たいなので納得いきません。このままなら道路財源に戻せ。道路が凸凹。

[北海道 50代 男性]

2 自動車が贅沢品だという観点と、高齢者の足としての自動車という論議をもう少し重ねてほしい。自動車税で高齢者を優遇してほしいという単純な問題ではなく、必要な人たちにおける自動車の役目を税金の部分と重ねて議論してほしい。

[北海道 60代 女性]

3 他国と比較して日本は税金を上乗せしすぎではないか。もちろん財政が厳しいのはわかる。それでも反対が多いのはその税金がどこに充当されているかの説明がないからだ。でなければただただ不満と反対の声が多くなるだけではないか。

[岩手県 20代 女性]

4 自動車に関する税金が多く暫定的に上乗せなどの税率がそのままになっているのは姑息なやり方だ！

[山形県 50代 男性]

5 自動車に関する課税については、道路施設の修繕費を払う意味で必要と求めてきた。しかし一般財源化されてからは、用途が不明確で自動車関連税の意義に納得いかない。また、ガソリン税への消費税の重税が許せない。

[埼玉県 40代 男性]

6 自動車関連の税金には、他の耐久消費財とは比べようのない重課税がなされていると思っています。道路整備、安全性の確保に向けた財源が必要な事は認識していますが公平性かつ納得のいくシンプルな課税体制を望みます。

[神奈川県 60代 男性]

7 自動車税制は税金関連の中でも特に複雑であると思うので、家計の負担軽減や若者にもっと車に乗ってもらうためにもシンプルかつ現代に則した税制に改めるべきと考えます。

[東京都 30代 男性]

8 事故軽減のため、安全性の高い基準の車には税の優遇をエコカー減税の時のように設けるのは急務だと思います。

[石川県 40代 女性]

9 車が必需品である地方の負担が大きい割に税金は都市部で多く使われ不公平。税金も複雑に重加税され課税のルールにも反する。もっとシンプルに理解、納得できる課税方法にすべき。13年超えの車両の加税もゴミを増やさない意味でも疑問。好きな車は長く付き合いたい。
〔岐阜県 40代 男性〕

10 なぜ大切に長く乗っている車の方が税率が高いのか、10年で買い替えを促すような税金ってわたしには理解できない。むしろ大事に大切に何年も乗っている方が大切にされるべきだと思う。

〔愛知県 30代 女性〕

11 建物等には減価償却という考えがありますが、重量税は車齢が延びるほど税率が増加するのは一般諸税の考え方とは逆だと思います。愛着あるものを大切に長く使うことは好ましいと思いますし、その様な使い方をしているユーザーを評価してあげる仕組みがあると素晴らしいと思います。

〔大阪府 50代 男性〕

12 環境負荷低減や安全性向上された車を普及させるためには、税制面での誘導的な措置は必要だと思うので、そうした車については減税をすべき。反面、車齢だけで増税対象とする点は、車を大切に維持している者にとっては、理解しにくく反対です。

〔兵庫県 40代 男性〕

13 東京から地方（鳥取）へ転居し、公共交通機関の不便さから、昨年車を購入しました。中古車にしましたが、それでも最初の色々な税金や、ガソリン代、今後の車検など、負担は大きいです。しかし地方では、車がなければ子供の遠足の集合場所にも行けません。せめて重量税くらいは廃止してほしいです。

〔鳥取県 30代 女性〕

14 生活に必須な所もあるのに、自動車をもつだけで家庭に負担がかかるというのはどうかと思う。それでも今の税制から変更がないのであれば、誰もが車を持たなくても大丈夫な社会を作ってみてほしい。セカンドカーからは贅沢になるかもしれないけど、時代が変わってるのに昔のままって言うのはおかしいことだと思う。

〔徳島県 20代 男性〕

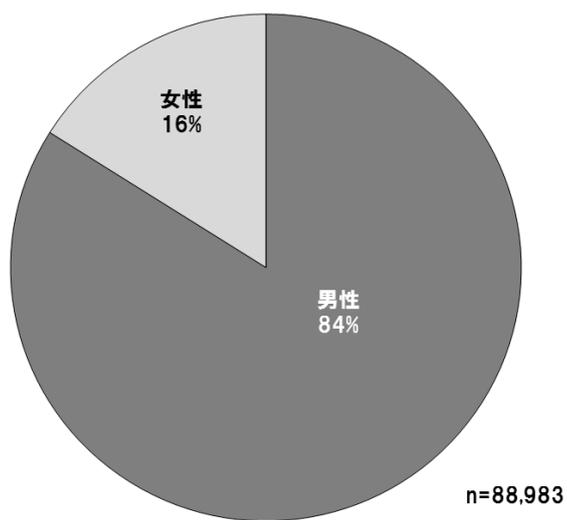
15 地方の人にとっては、1人につき1台は車を所有しており、いくら働いても、「車の税金」+「車の維持費」が高くて貯蓄が出来ません。また、普通車に乗ると色々高く払えないから軽自動車に乗っているのに、何故軽自動車の車税をあげたのか、怒りをおぼえます。なんでもかんでも、税金をあげないで頂きたい。

〔熊本県 20代 女性〕

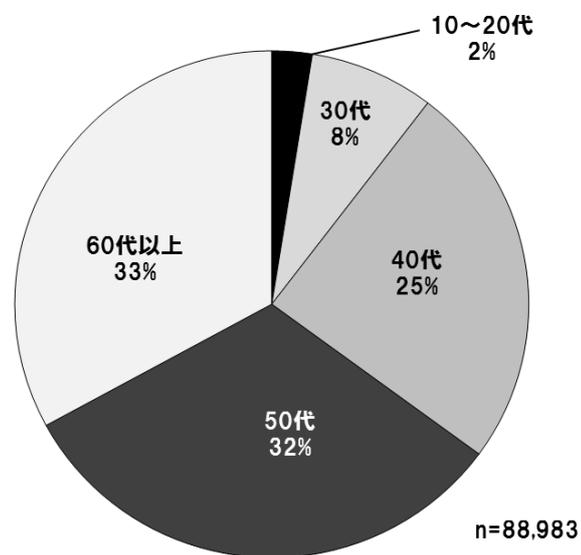
（自由記述より一部抜粋）

[回答者属性]

1 性別



2 年齢層



3 居住地

