



2019 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: 2019年8月9日(金)～8月25日(日)までの17日間
 - ・有効回答者数: 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 設問

〈はじめにお読みください〉

1. 自動車には次頁の表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. 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。

2019年度与党税制改正大綱によると、2019年10月に消費税率を8%から10%に引き上げる際に自動車取得税が廃止され、新たに自動車税と軽自動車税に「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、取得価額の0～3%(軽自動車は0～2%)※を課税することとなっています。また、自動車税については本年10月の消費税率引き上げ後に新車新規登録を受ける自家用乗用車(軽自動車を除く)の税負担を1,000円～4,500円引き下げることとしております。

※2019年10月1日～2020年9月30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

【表1】自動車関係諸税の一覧と10月以降の変更点

※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	10月以降の税率 ※消費税増税となった場合
取得 (購入)	自動車取得税	地方税	道路整備の特定財源※1だったが、一般財源化※2された	3%	廃止
	自動車税 (環境性能割)	地方税	一般財源		3% ※環境性能に応じて課税
	消費税	国税・地方税	一般財源	8%	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	4,100円/0.5t/年	改正なし
				車齢13年超の車両 5,700円/0.5t/年	改正なし
				車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年	改正なし
	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	【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※3 (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	改正なし
	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	改正なし
	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	改正なし
	(燃料)消費税	国税・地方税	一般財源	8%	10%

※1 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)。

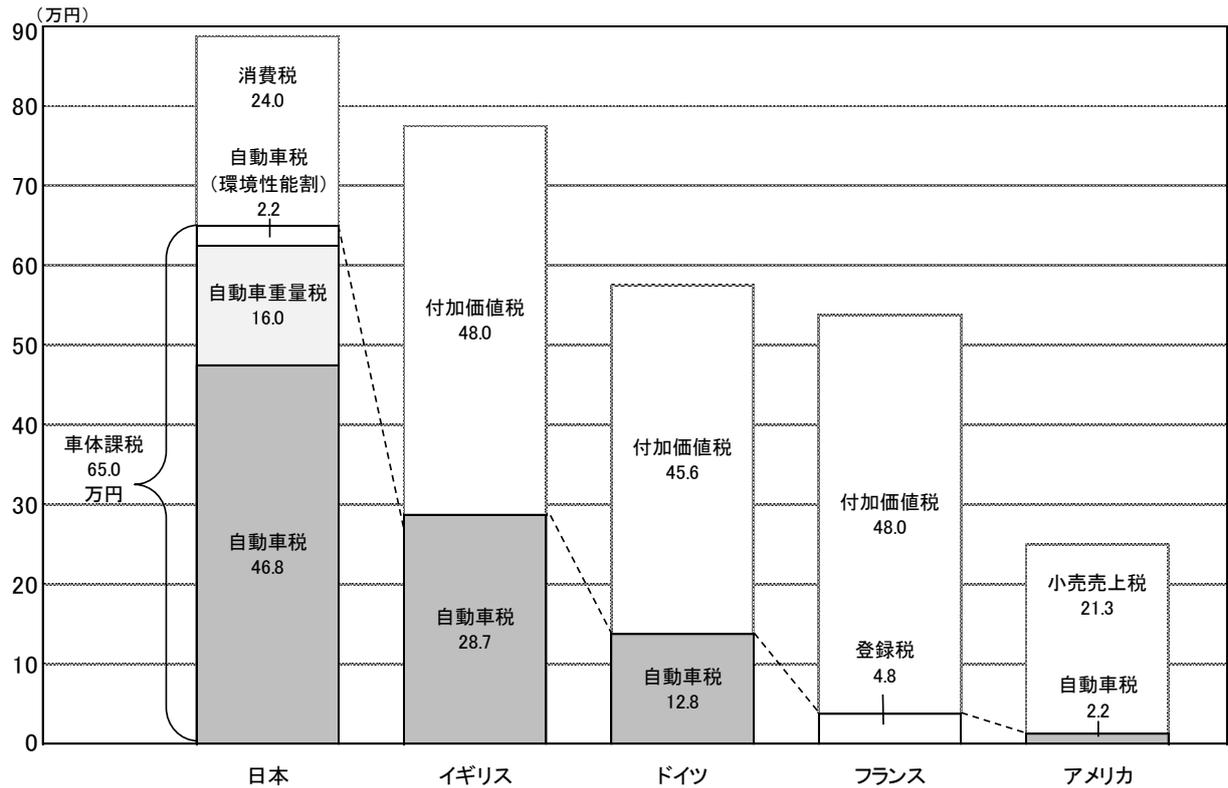
※2 一般財源：税収の用途に限定がなく、国や地方公共団体の裁量で自由に使える財源。

※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. これまで、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2.3~29.5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。

本年10月の消費税率引き上げ後は、自動車取得税が廃止されますが、これに代わり自動車税の環境性能割が課されることとなっています。

【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:20.5km/L(CO2排出量:113g/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130円、1ポンド150円、1ドル112円(2018年4月~2019年3月の平均)
 ※2019年10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

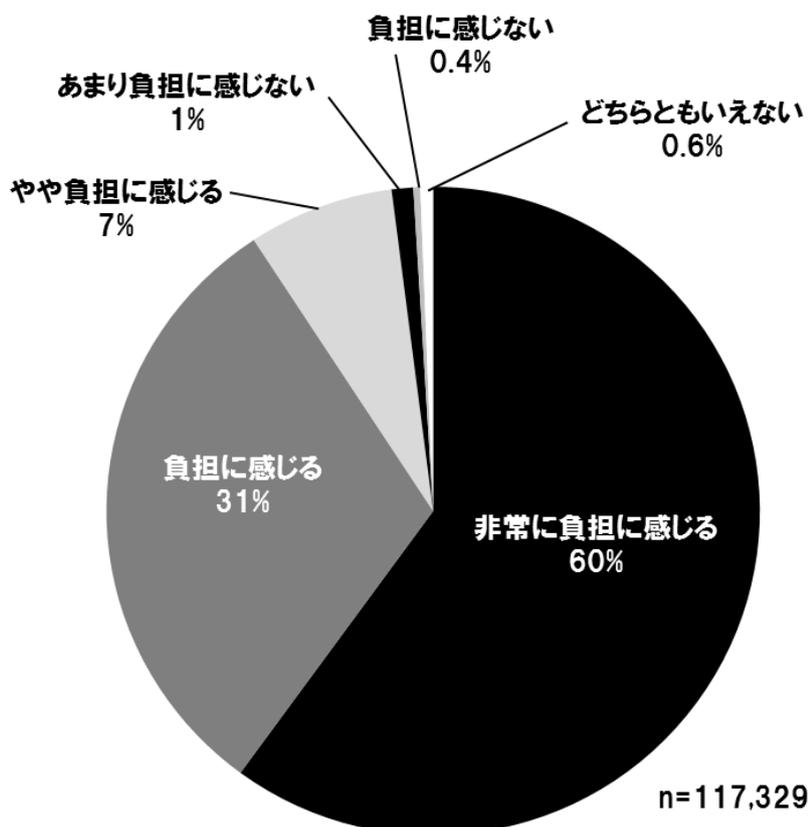
⑤負担に感じない

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	¥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	¥11,100
合 計			¥116,700

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150円/リットルで換算、2019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。



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）

2018年3月末現在

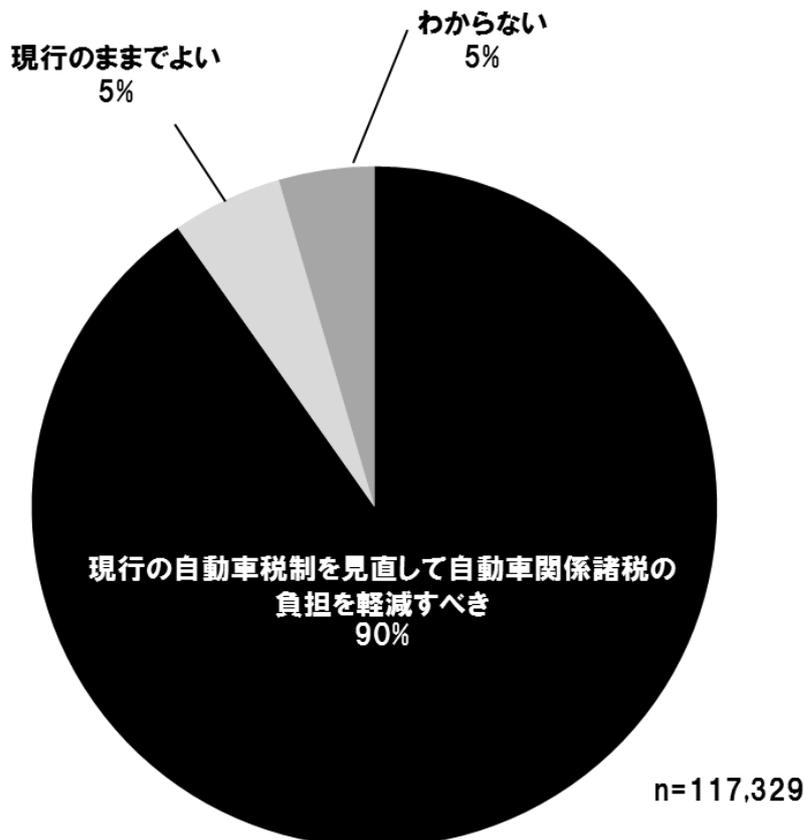
世帯当たり普及台数の多い都道府県

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.746台
2	富山県	1.694台
3	山形県	1.677台
4	群馬県	1.634台
5	栃木県	1.611台
6	茨城県	1.594台
7	岐阜県	1.588台
8	長野県	1.583台
9	福島県	1.563台
10	新潟県	1.551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	0.439台
大阪府	0.648台
神奈川県	0.714台
京都府	0.825台
兵庫県	0.915台

資料:自動車検査登録情報協会



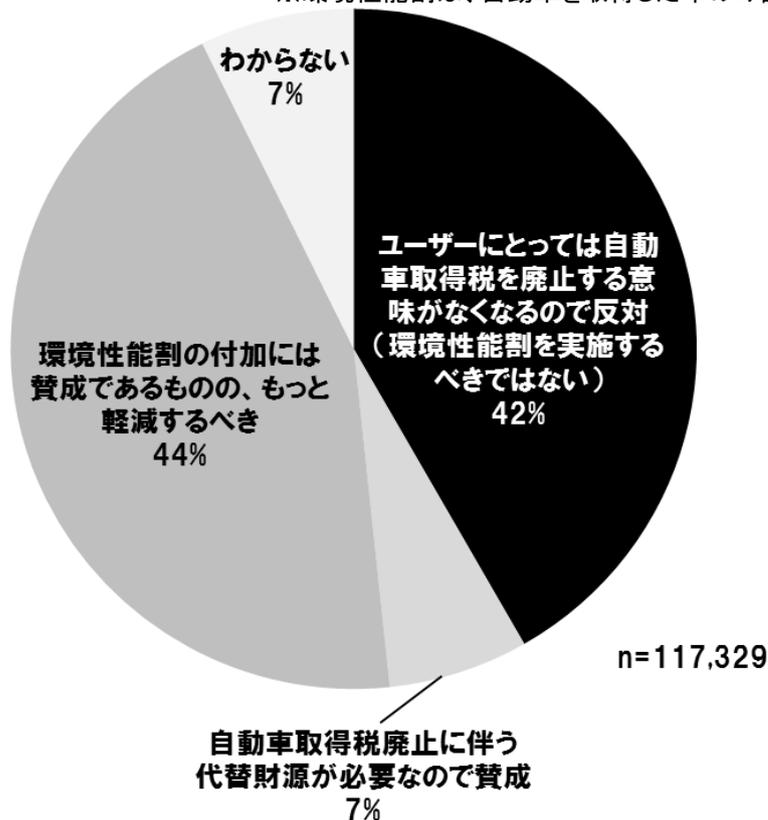
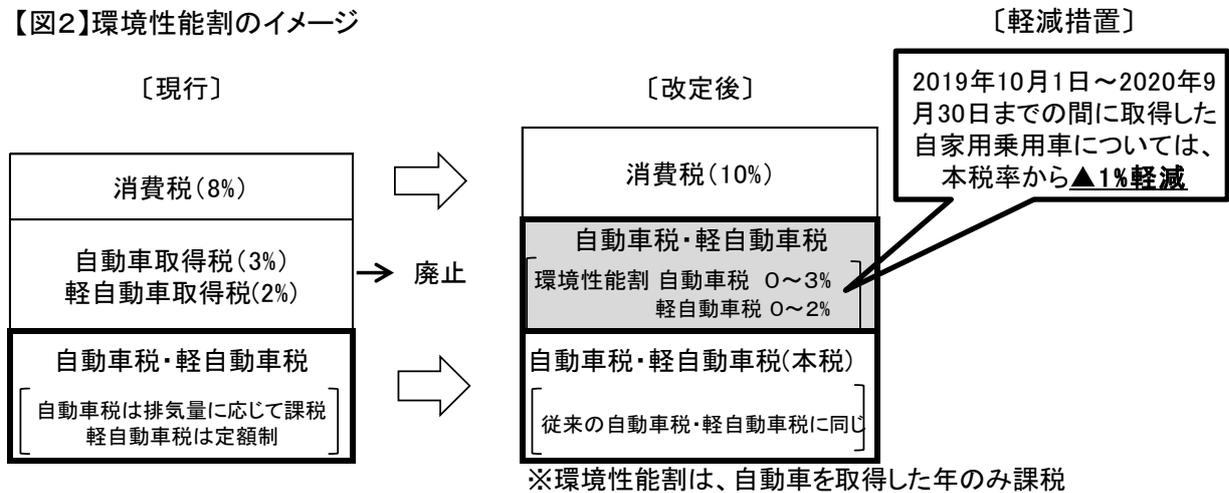
問3: アンケートの冒頭でご説明したとおり、2019年10月に自動車取得税を廃止し、一方で保有税である自動車税と軽自動車税に新たに環境性能割の課税制度を付加することとしています(【図2】参照)。

これは、自動車の取得に対する税である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。あなたはこの改定方針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ユーザーにとっては自動車取得税を廃止する意味がなくなるので反対(環境性能割を実施するべきではない)
 ②自動車取得税の廃止に伴う代替財源が必要なので賛成
 ③環境性能割の付加には賛成であるものの、もっと軽減するべき
 ④わからない

【図2】環境性能割のイメージ

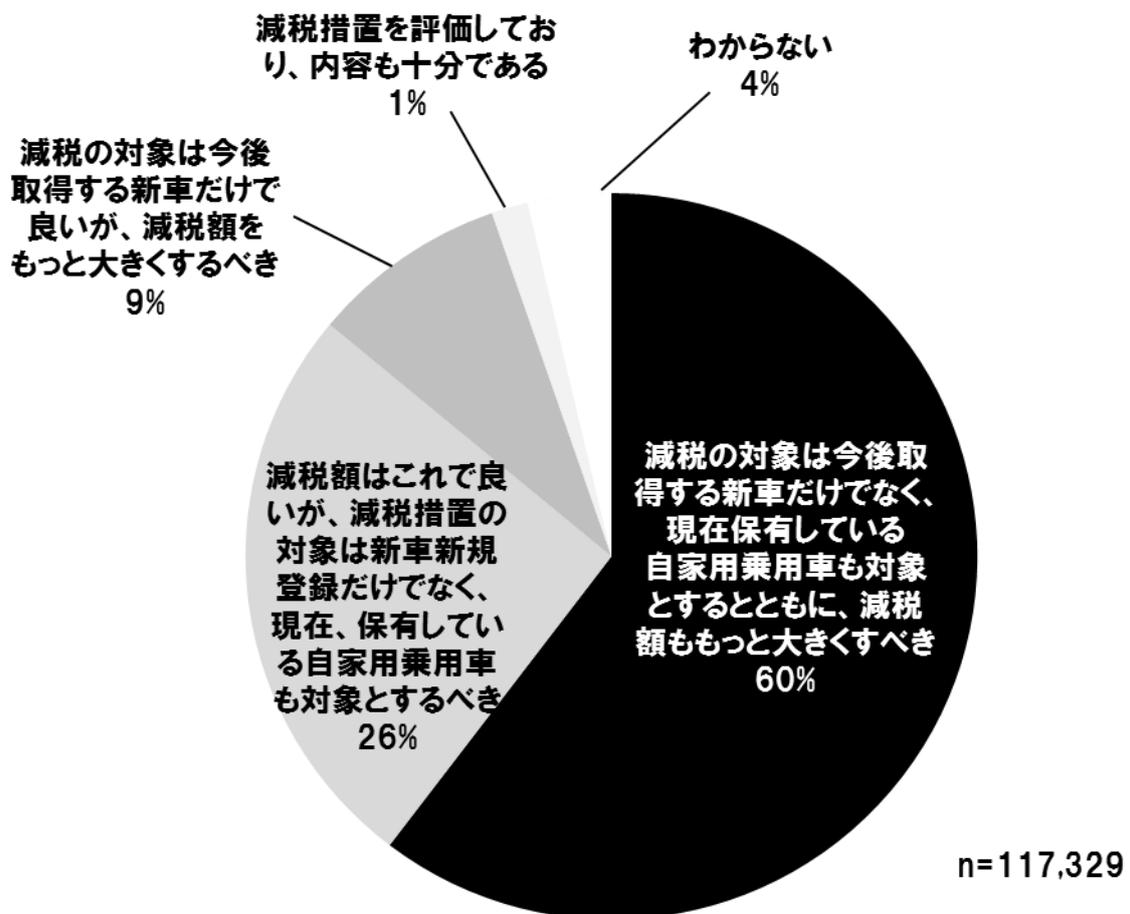


問4:2019年10月以降に取得し、新車新規登録を受ける自家用乗用車(軽自動車を除く。)を対象に、自動車税が1,000円~4,500円引き下げられることになりました。

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。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1.6~21.3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、あなたはこの度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。

- 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、減税額も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るべき
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

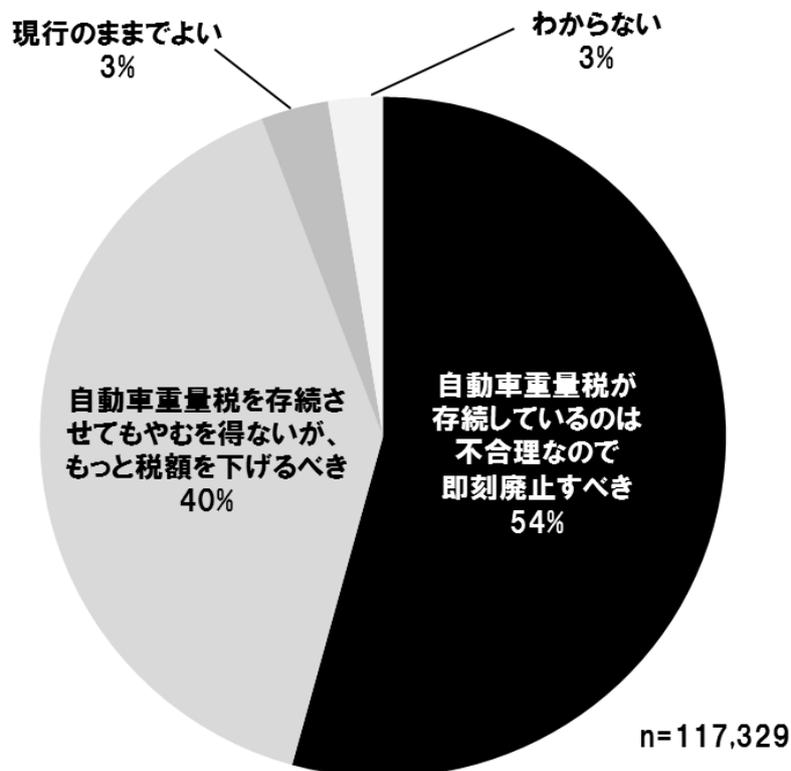


問5:自動車重量税は、1971年に、当時、国の道路整備計画の財源不足を補うために創設された税であり、道路がよくなれば自動車の使用者はその便益を受けるとして、その負担を課したことが始まりでした。

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。

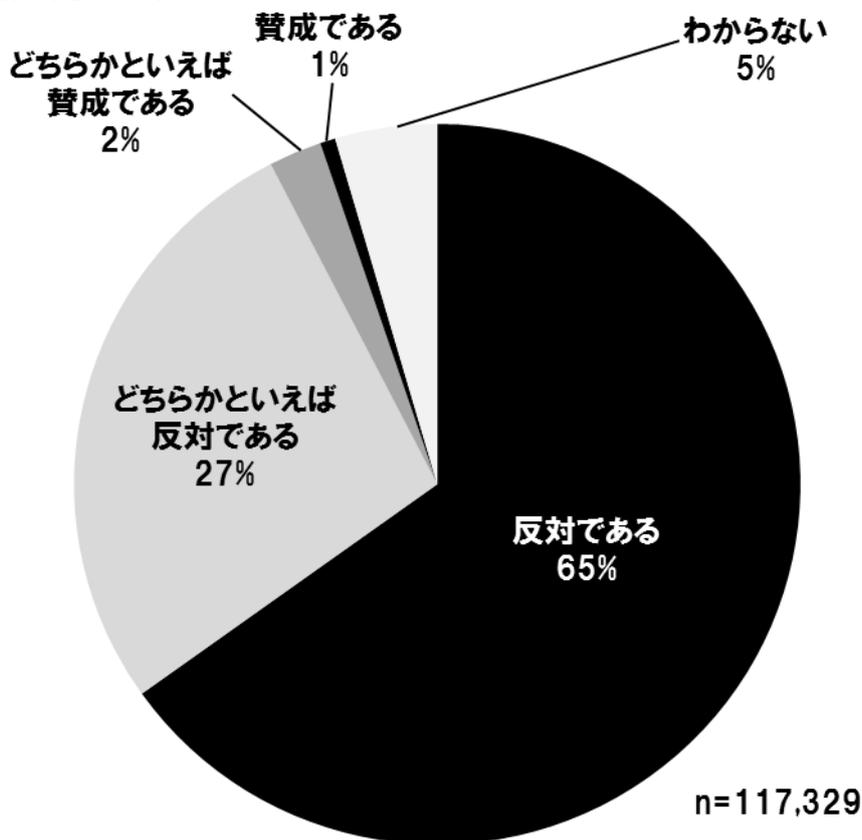
- 回答群:①反対である(問7へ)
 ②どちらかといえば反対である(問7へ)
 ③どちらかといえば賛成である(問8へ)
 ④賛成である(問8へ)
 ⑤わからない(問9へ)

【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(2019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。



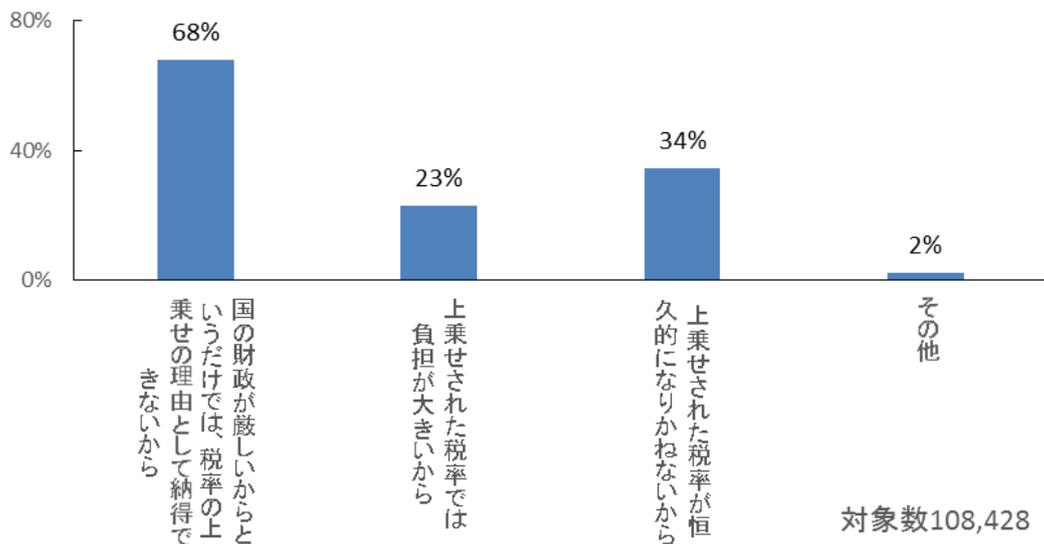
問7:問6で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きます。

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上乗せされた税率が恒久的になりかねないから
- ④その他



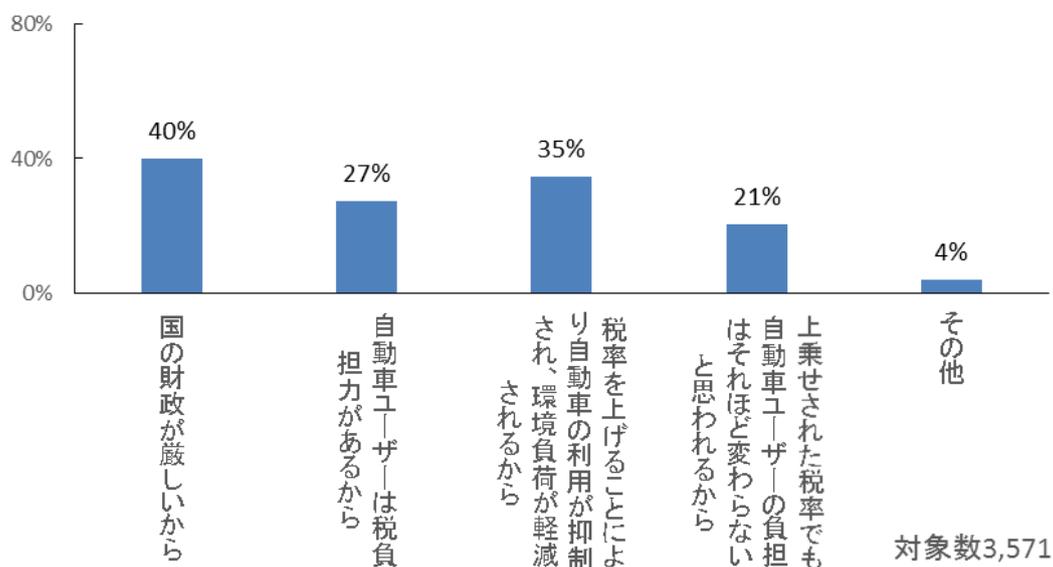
問8:問6で「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた方にお聞きます。

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



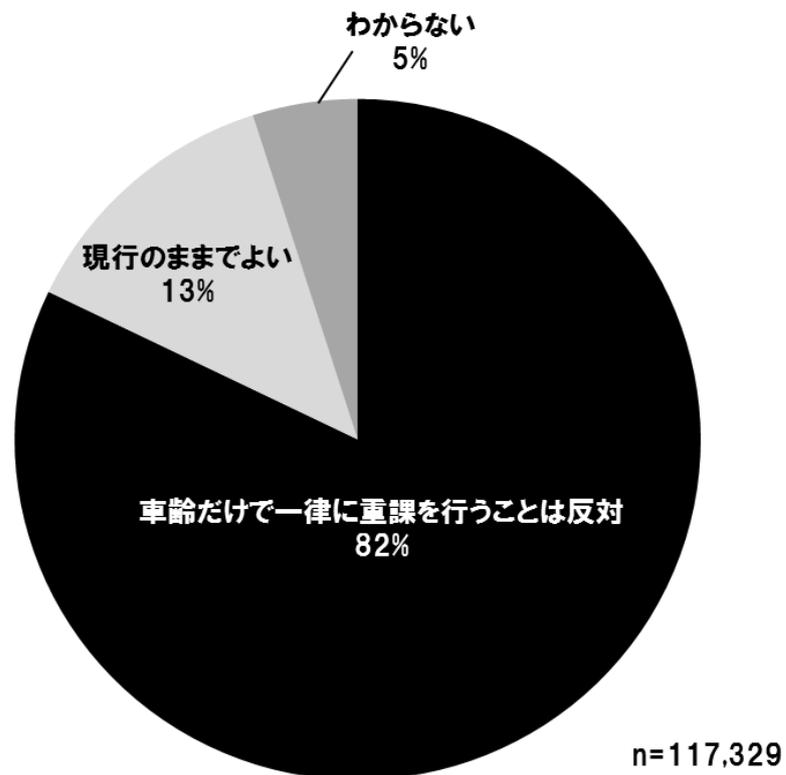
問9:新車新規登録から13年を経過した自動車に対しては、自動車重量税及び自動車税や軽自動車税において重課(より重い税率を課す措置)がなされています(なお、自動車税は、ディーゼル車については11年を経過すると重課)。あなたは個々の車の使用実態(走行距離等)や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことについてどうお考えですか？

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



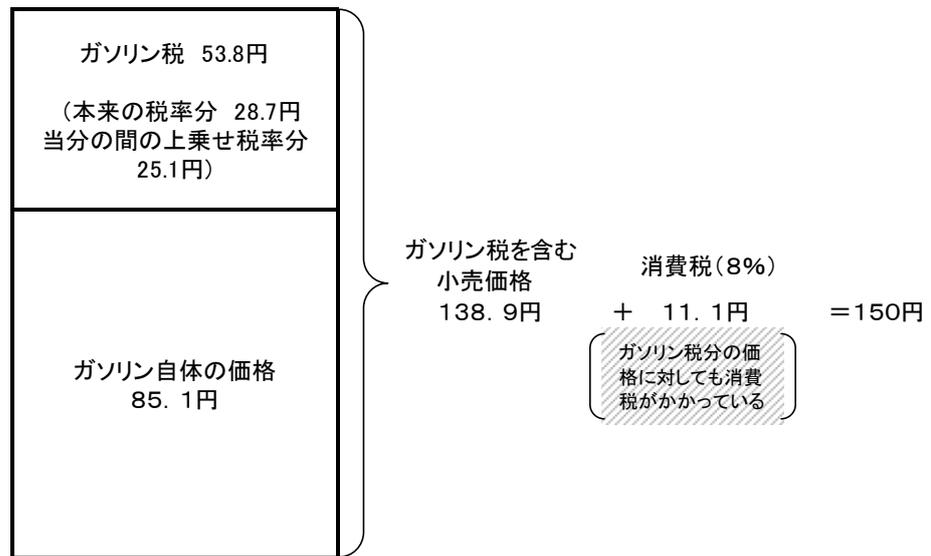
問10:ガソリンには次の【図3】のように、販売時にガソリン自体の価格にガソリン税が加算されそれらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっています(税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」)。今後仮に、この二重課税の状態が解消されな
いま消費税が10%に増税されると、負担はさらに増えることとなります。あなたはこのことについてどうお考えですか？

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。

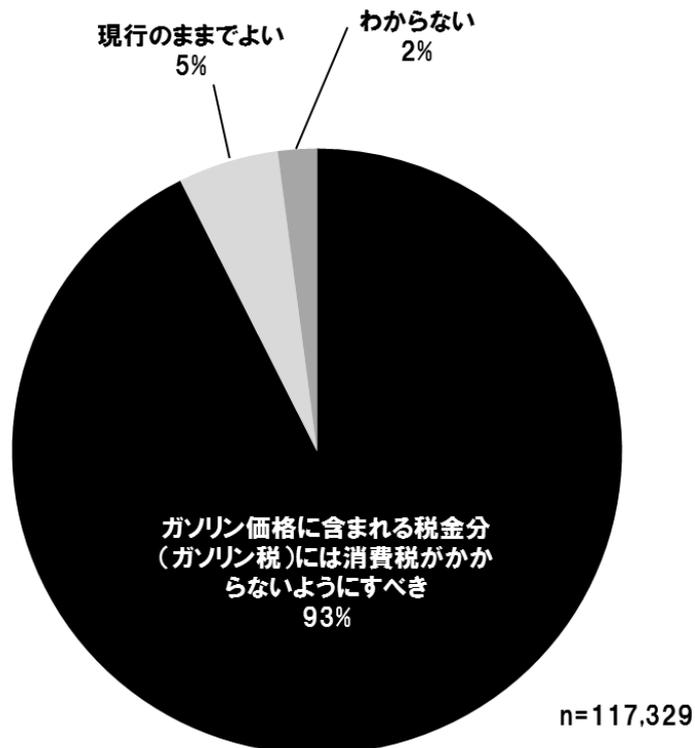
- 回答群:①ガソリン価格に含まれる税金分(ガソリン税)には消費税がかからないようにすべき
②現行のままでよい
③わからない

【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150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」2019年5月のデータを参考に設定



問11：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)として、「衝突被害軽減ブレーキ」を搭載した「サポカー」やそれに加えて「誤発進抑制制御機能」を搭載し高齢運転者に推奨する「サポカーS」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があります。

特に高齢運転者に推奨する「サポカーS」に対する優遇措置と、全年齢層を対象としたASVに対する優遇措置が考えられます。あなたはこれ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どちらかといえば、高齢運転者に推奨するサポカーSに対する優遇措置が重要である

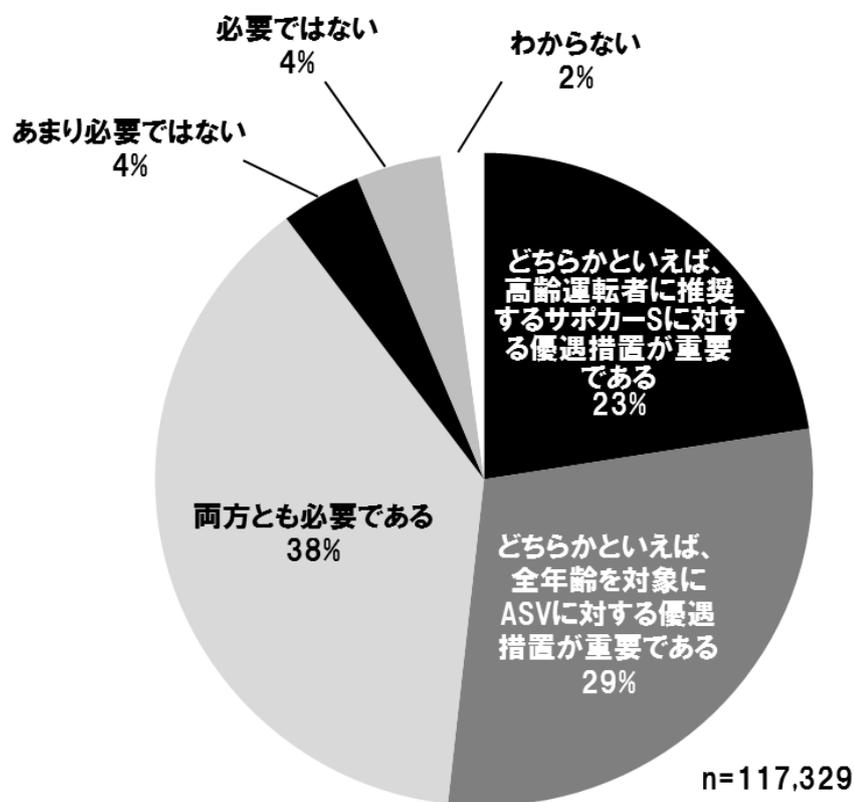
②どちらかといえば、全年齢を対象に ASV に対する優遇措置が重要である

③両方とも必要である

④あまり必要ではない

⑤必要ではない

⑥わからない



問12: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 現行の自動車税は自動車保有者にとって解りにくいです。もっとシンプルな税制にしてほしいです。

〔北海道 40代 男性〕

- 2 公共交通機関が十分に整備されていない地方では移動手段に自動車は必要不可欠であり自動車や燃料などに関する税金が負担になっています。

〔宮城県 50代 男性〕

- 3 若者の車離れが深刻といいながら、制度が変わらないのだから当然だろうと感じております。車好きにとっては、車齢よっての重課税は痛手だと思いますし、当然それによる格差は出ます。それが変わるだけでも、クラシックカーや 80、90 年代車両はまだまだ輝けるはずです。

〔新潟県 20代 男性〕

- 4 自動車税の負担が厳し過ぎる。ガソリンの 2 重課税もかなり問題。最近、幹線道路以外の道路の傷みや不整備を多く感じる。適正に税が使われているのか疑問。このままであれば自動車の保有が出来なくなる。

〔埼玉県 50代 男性〕

- 5 自動車税は新車購入の人しか軽減されないのは本当納得いかない。新車を購入できない人がたくさんいるはずです！

〔東京都 40代 女性〕

- 6 走行税導入を検討しているという話もあるようだが、車がないとゴミ捨てにも不自由な田舎の事情を考慮してほしいです。

〔山梨県 50代 女性〕

- 7 制度そのものが、誰にでも分かりやすいものになるべきだと思う。もっと簡素化出来ないものかという思いがある。

〔岐阜県 40代 女性〕

- 8 税制改正でも付け替え、名称を変更などで結局支出が増えるだけです。若者が自動車を購入し易くする減税などがあると興味も持ち、購買意欲が上がると思う。

〔愛知県 60代 男性〕

- 9 欧米と比較し日本の自動車税、ガソリン税は非常に高く車を所有する者としては費用の負担が大きい。米国並みとはいかなくても欧州(ドイツ)並みに自動車税とガソリン税を引き下げて欲しい。

〔滋賀県 70代 男性〕

- 10 高齢化が進み免許返納者が増えたとしても道路の数は減らない。その維持に使用するのであれば一人辺りの負担額が増えると思われる。そうすると自動車の購買意欲が下がり負担が増えという悪循環が生まれる。また産業界にも影響を及ぼす。その辺りも含めて今後の展望が知りたい。

〔大阪府 30代 男性〕

- 11 新車に限らず、すでに保有している方々の減税を考慮してほしいです。

〔岡山県 40代 女性〕

- 12 自動車の使用者と自動車を使用しない人と公平な税制にして欲しい。自動車税等目的税は目的以外に使用しないで欲しい。目的外に使用するなら上乗せ税を廃止して欲しい。タックス・オン・タックスは即刻やめて欲しい。

〔広島県 50代 男性〕

- 13 一家に一台と言う時代ではなくなって、一人一台になってきているので、自動車税をもっと下げるべきだと思います。軽自動車ならまだしも、ファミリーカーのような普通車になると更に高額になるのも負担が大きいと思います。

〔愛媛県 30代 女性〕

- 14 古い自動車を乗り続けることこそ、エコだと思う。ゆえに車齢によって、むしろ、税金を下げて欲しい。

〔福岡県 30代 男性〕

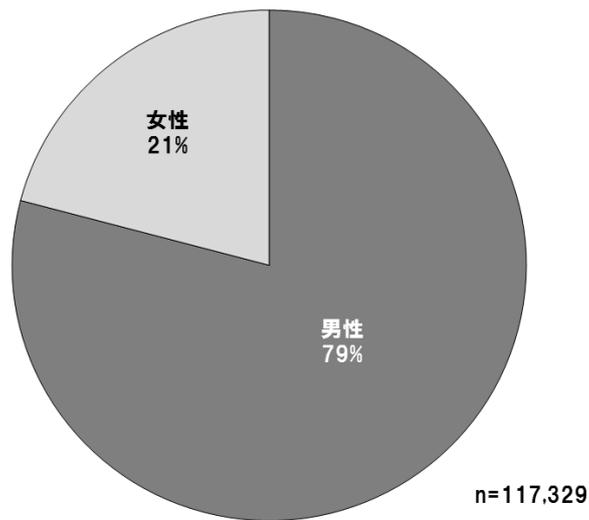
- 15 地方においては、公共交通機関の整備が不十分なため生活のために自動車保有が欠かせない。特に高齢者のいる家庭では通院や日常の買い物にも必要な物である。生活必需品と考えて、取得や保有に関する負担を少なくして欲しい。

〔熊本県 60代 男性〕

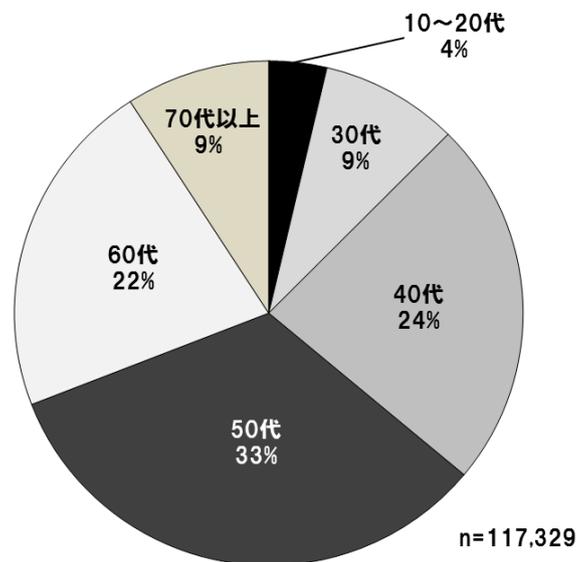
(自由記述より一部抜粋)

〔回答者属性〕

1 性別



2 年齢層



3 居住地域

