



## 2020 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: 2020年8月18日(火)～8月31日(月)までの14日間
  - ・有効回答者数: 170,097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、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3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（2020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※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
	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%

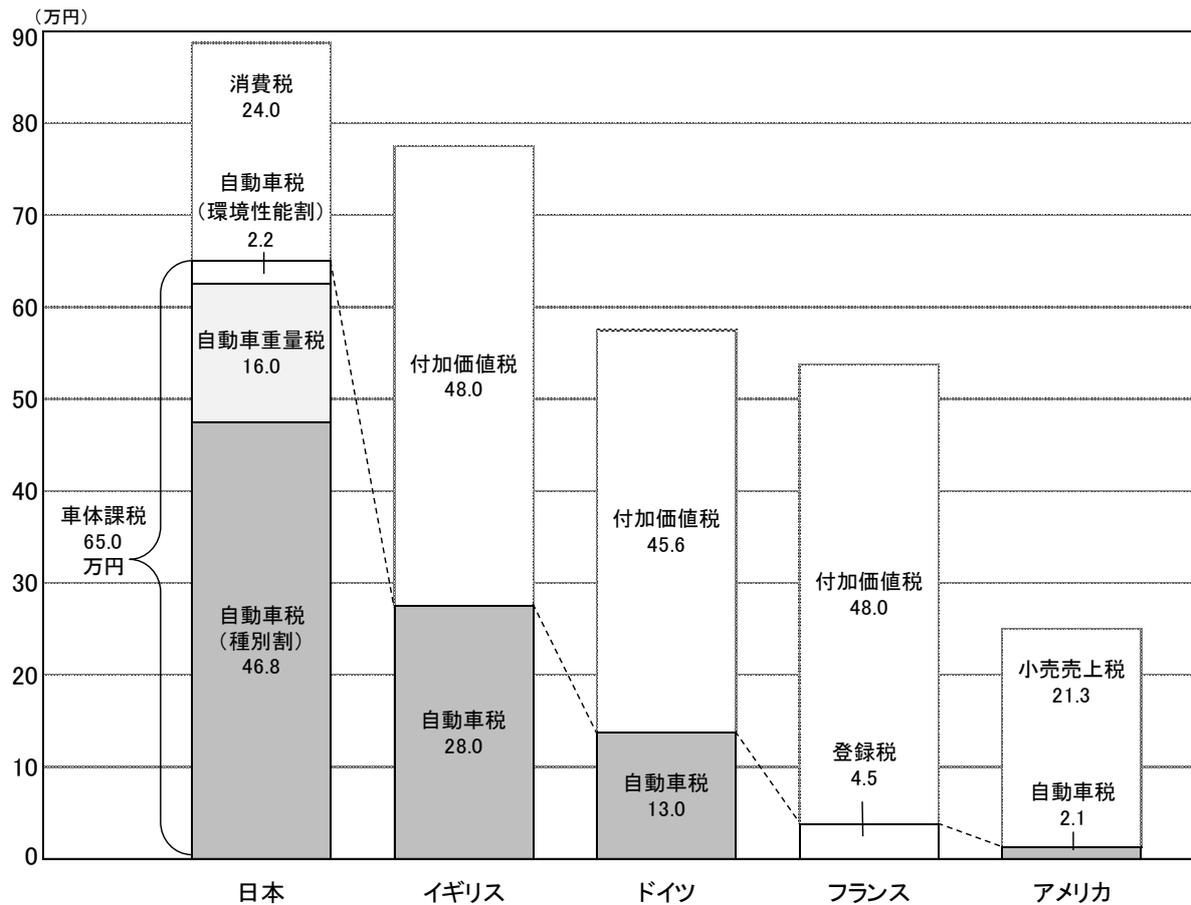
※1 一般財源：税収の用途に限定がなく、国や地方公共団体の裁量で自由に使える財源。

※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. このように、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

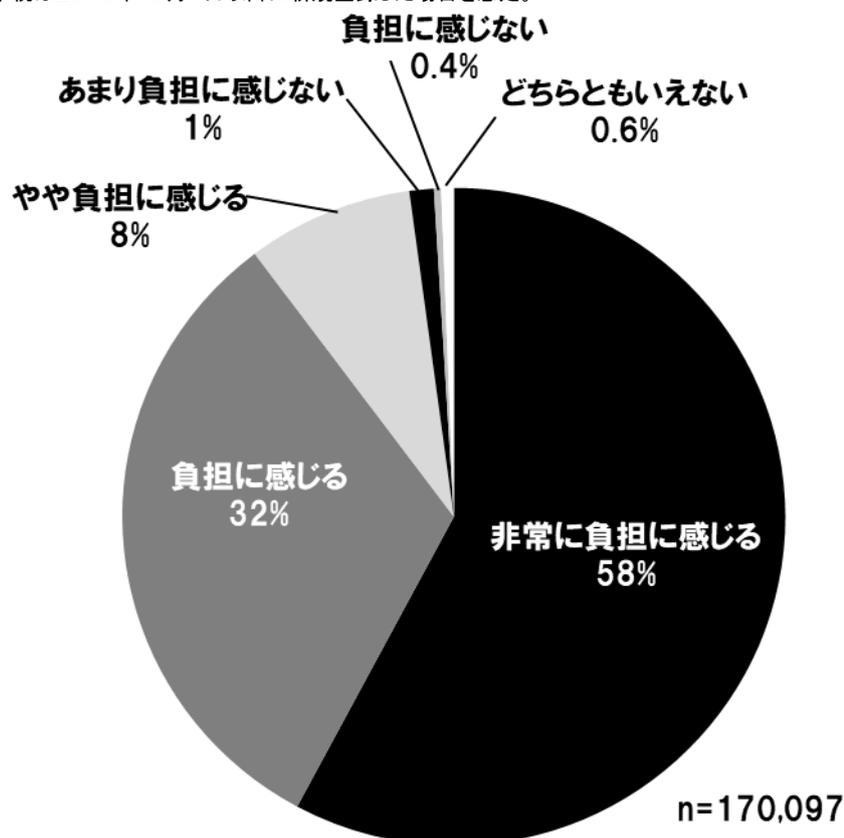
⑤負担に感じない

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	¥11,800
合計			¥113,900

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、2020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。



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）

2019年3月末現在

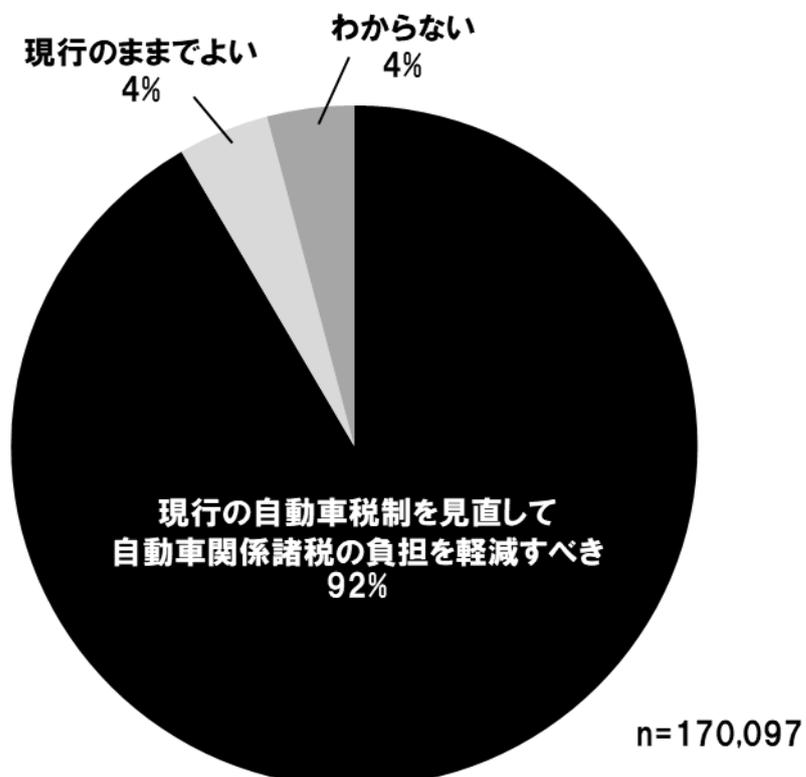
世帯当たり普及台数の多い都道府県

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.736台
2	富山県	1.681台
3	山形県	1.671台
4	群馬県	1.625台
5	栃木県	1.603台
6	茨城県	1.587台
7	長野県	1.579台
8	岐阜県	1.578台
9	福島県	1.558台
10	新潟県	1.546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	0.432台
大阪府	0.645台
神奈川県	0.705台
京都府	0.820台
兵庫県	0.909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、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。

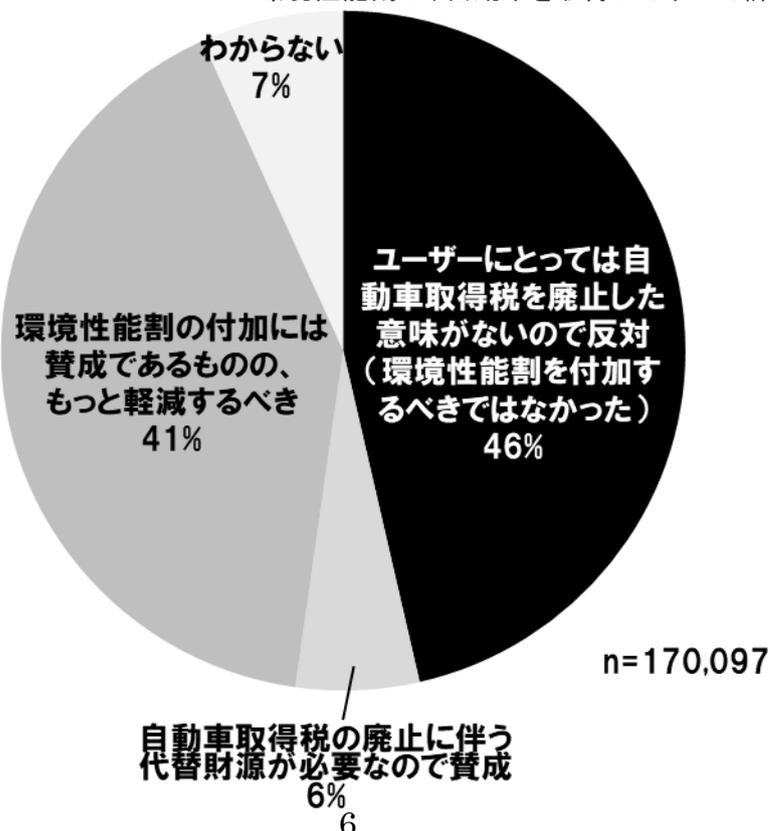
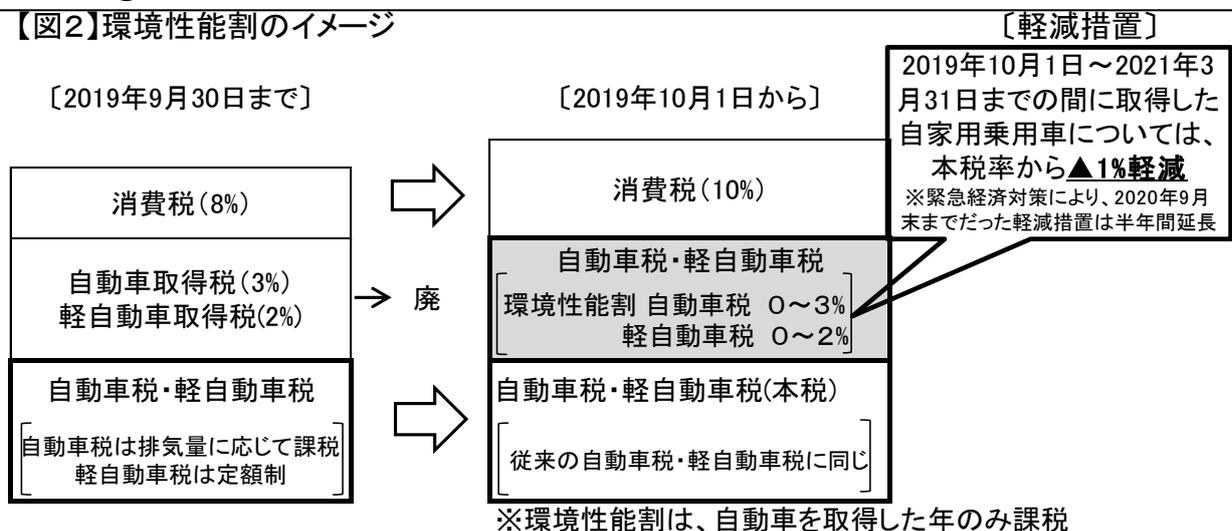
回答群:①ユーザーにとっては自動車取得税を廃止した意味がないので反対(環境性能割を付加するべきではなかった)

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

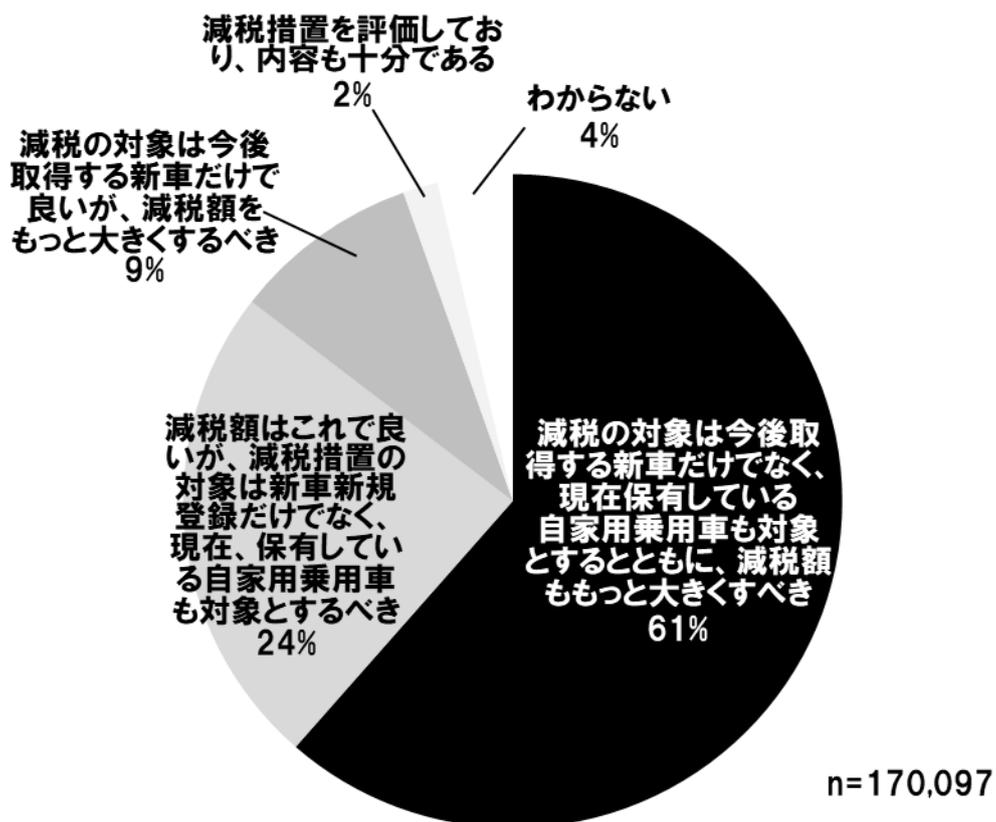


問4:2019年10月以降に取得し、新車新規登録を受ける自家用乗用車(軽自動車を除く。)を対象に、自動車税が1,000円~4,500円引き下げられました。

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。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1.7~22.3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。

- 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

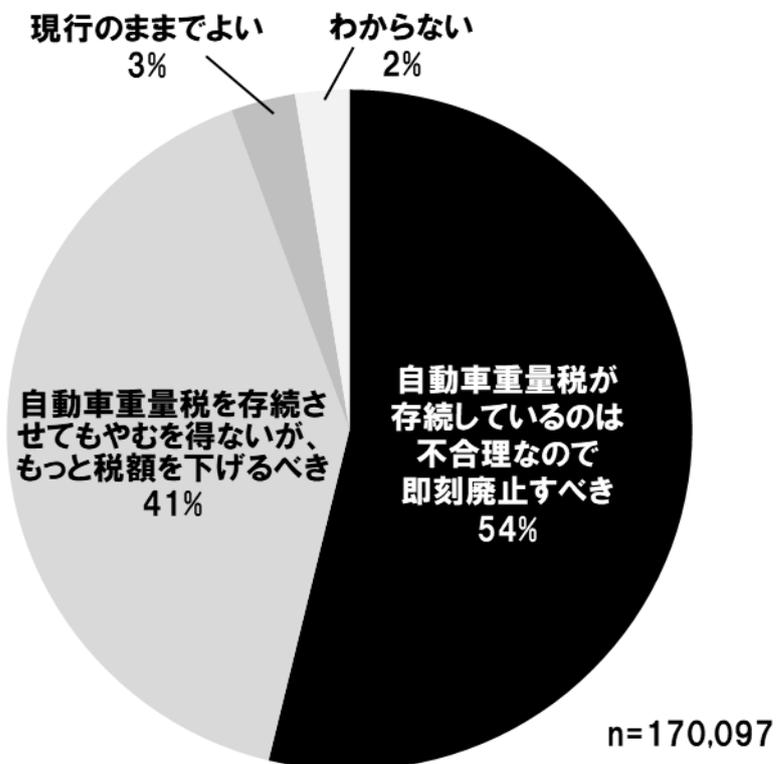


問5:自動車重量税は、1971年に、当時、国の道路整備計画の財源不足を補うために創設された税であり、道路がよくなれば自動車の使用者はその便益を受けるとして、その負担を課したことが始まりでした。

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)

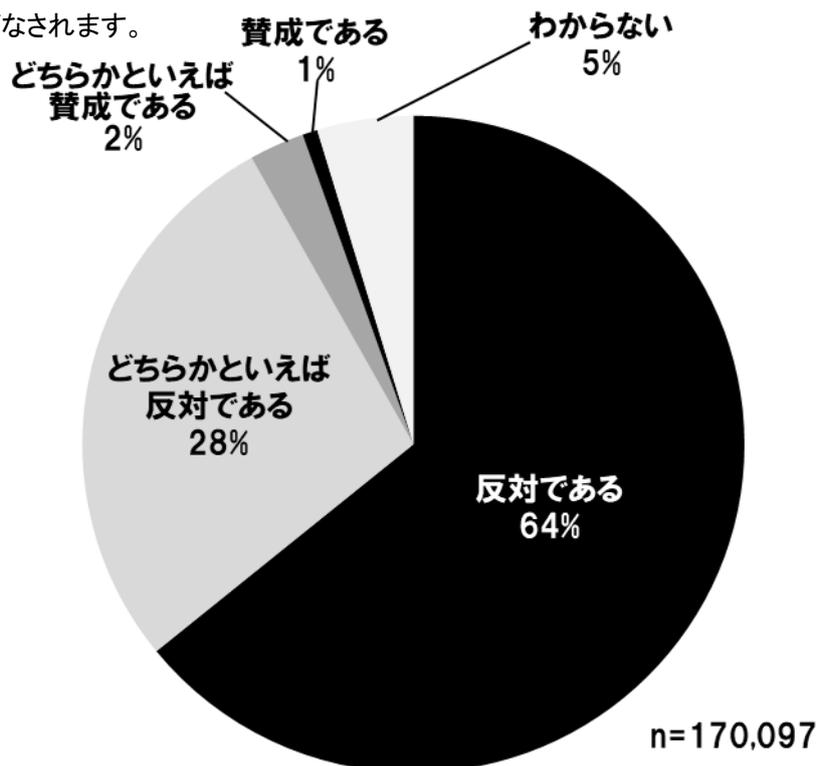
⑤わからない(問9へ)

【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。



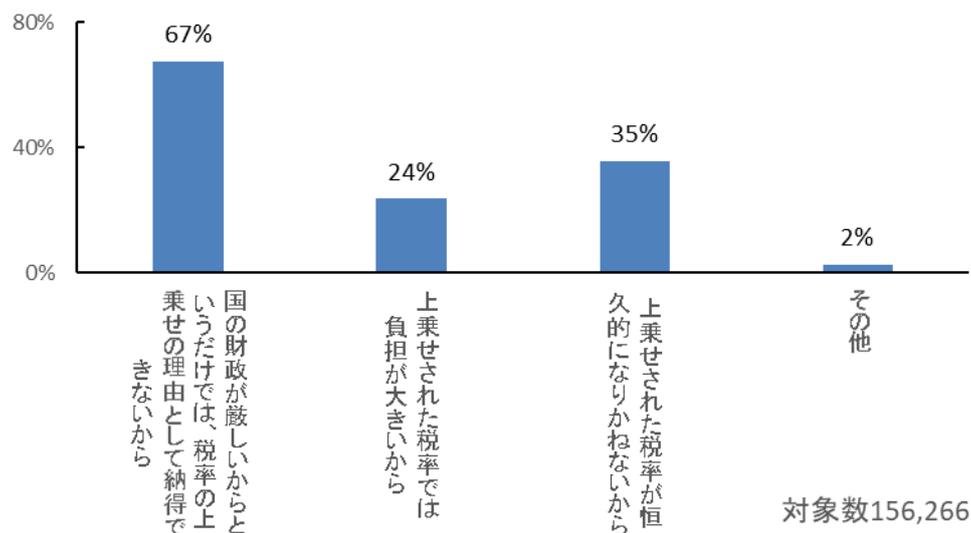
問7:問6で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きします。

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から
- 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



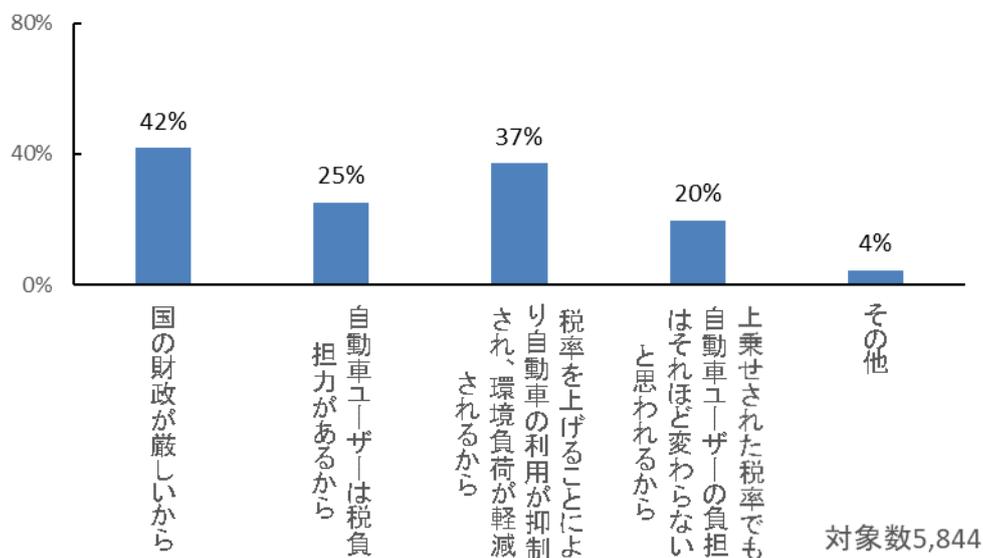
問8:問6で「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた方にお聞きします。

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



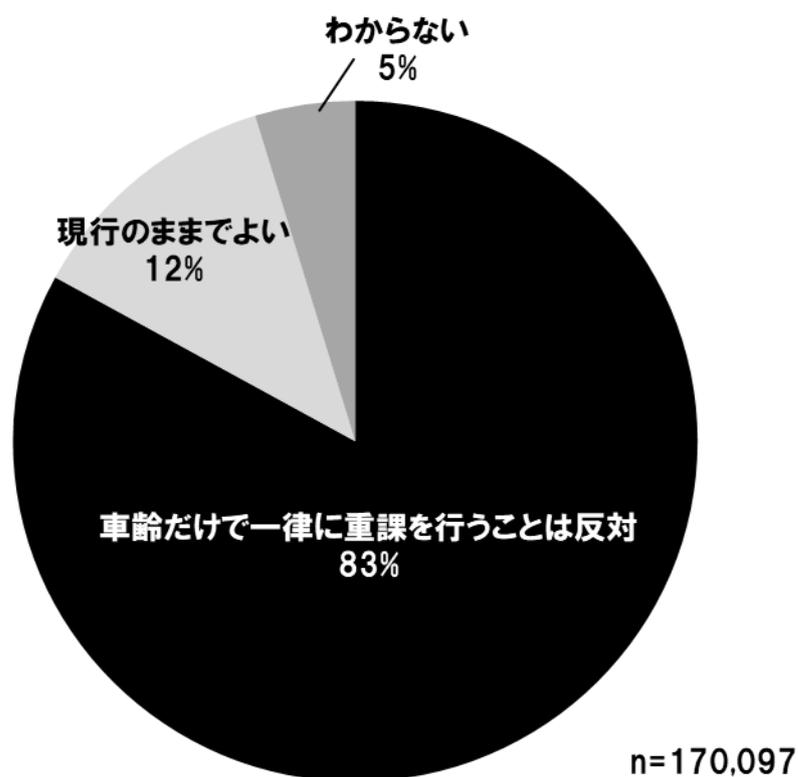
問9:新車新規登録から13年を経過した自動車に対しては、自動車重量税及び自動車税や軽自動車税において重課(より重い税率を課す措置)がなされています(なお、自動車税は、ディーゼル車については11年を経過すると重課)。あなたは個々の車の使用実態(走行距離等)や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことについてどうお考えですか？

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



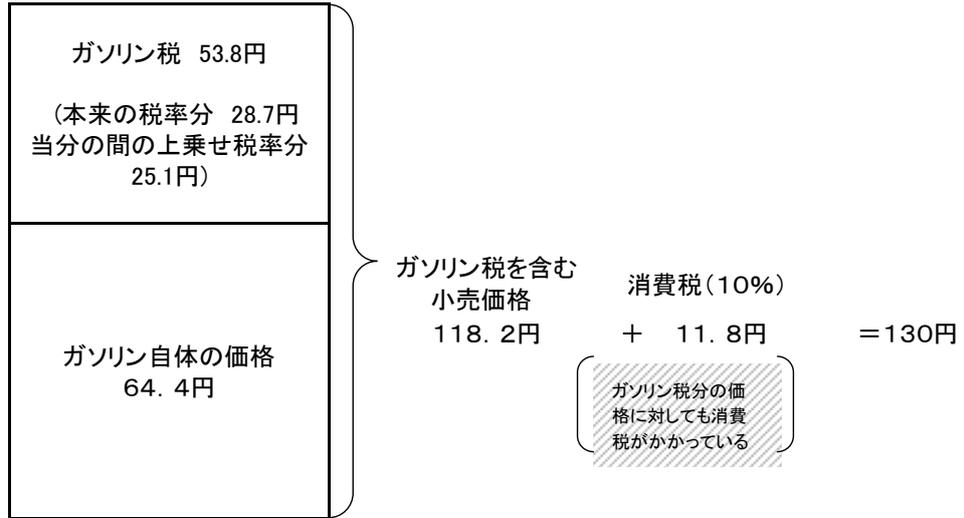
問10:ガソリンには次の【図3】のように、販売時にガソリン自体の価格にガソリン税が加算されそれらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっています(税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」)。あなたはこのことについてどうお考えですか？

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。

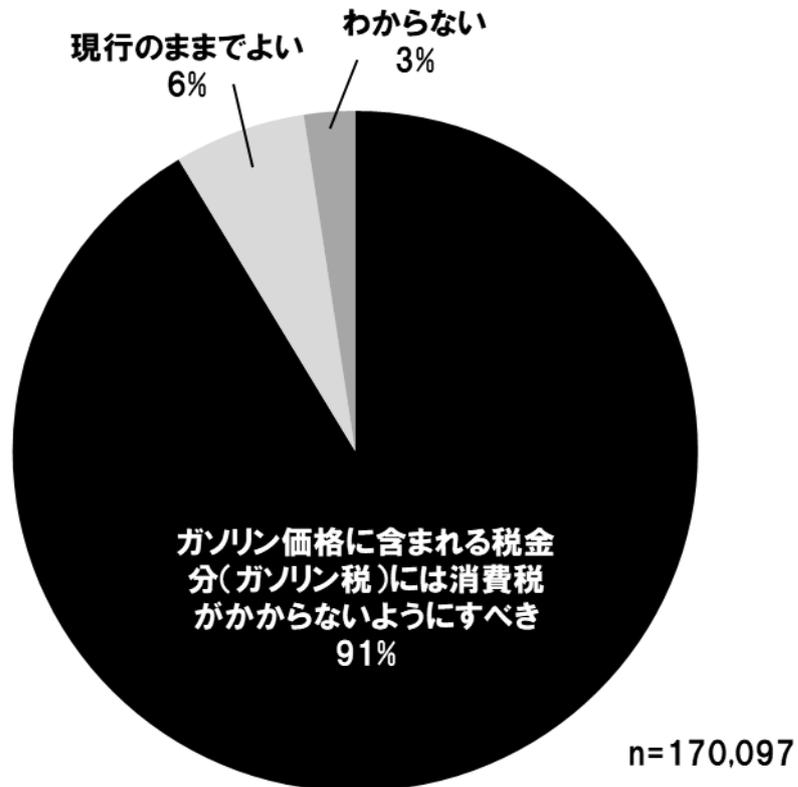
- 回答群:①ガソリン価格に含まれる税金分(ガソリン税)には消費税がかからないようにすべき  
 ②現行のままでよい  
 ③わからない

【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」2020年6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

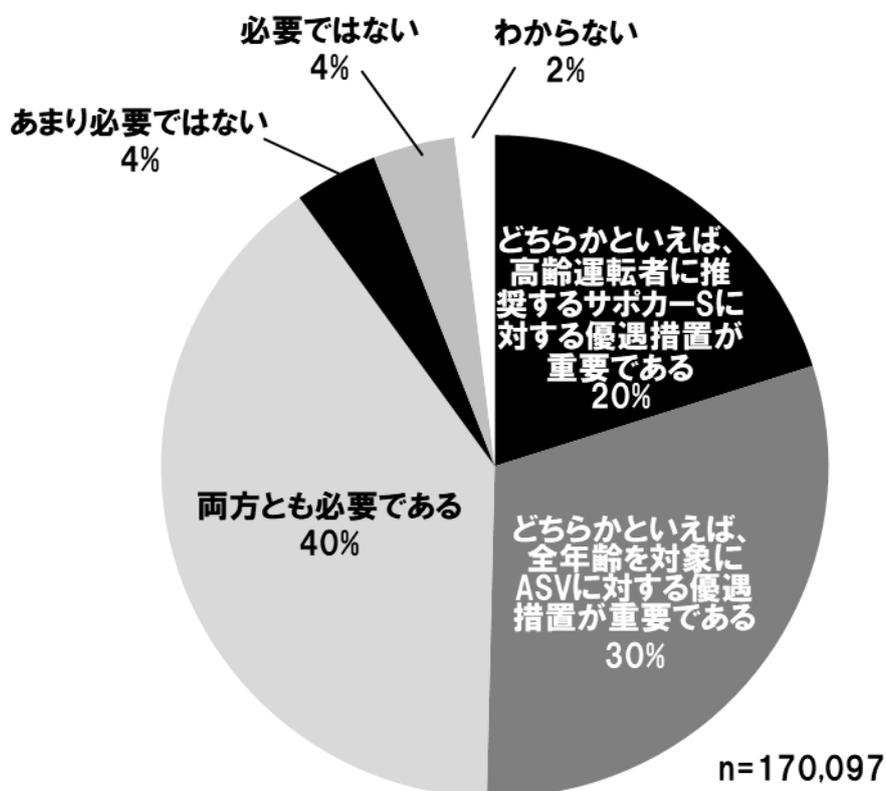
②どちらかといえば、全年齢を対象にASVに対する優遇措置が重要である

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 各種の自動車関連の税金について、一般財源化した時点で、本来の目的が失われており、税の種類や負担額について、整理や軽減が行われるべき。

〔北海道 40代 男性〕

- 2 新しい車を買える人は、税金の事を考えて買い換えできるが、買えない人にとって、車が古い年式で税金が高いのは、理に適っていない。税金が高く支払困難で苦しい。車を手放さなくてはならない。

〔福島県 50代 女性〕

- 3 コロナが蔓延している中、収入も激減しているのに、自動車税の支払いは本当にキツかった。せめて、今年は支払いを見送って欲しかった。田舎暮らしなので車は必須アイテム。車がないと仕事にもならない。地方はガソリンも高いし、本当に家庭内の経済を圧迫している。

〔長野県 40代 女性〕

- 4 新車購入時にばかり優遇措置がとられ、購入後は税金漬けにされているのが実態。自動車メーカー寄りの思想ではなく、保有者(利用者)側に立った考え方にしたい。

〔千葉県 50代 男性〕

- 5 ガソリンの税金二重取りは非常に問題。税金にさらに税金がかかるなどあり得ない。

〔東京都 60代 男性〕

- 6 道路の整備等、交通の安全のために使用されるならば納得できるが、国の財源が不足しているから本則より上乗せというのは、いろんな意味でいかなものかと考えさせられた。

〔石川県 30代 男性〕

- 7 これまでもこれからも日本を大きく支えてきたクルマ産業ですが、現在は若者のクルマ離れが進んでいると言われていています。低賃金の中欲しくても車が持てない人がたくさんいるので、もっと手が出しやすいよう、沢山のの人に普及するよう車に関する税を一律安くしてほしいです。たくさんの人がクルマを持てるようになれば税収も増えると思います。

〔静岡県 20代 女性〕

8 コロナ禍での自動車税の負担感は例年以上になっていると思われる。国や政治家の都合でこれまでの慣習を継続するのではなく、きちんと見直す必要がある。

〔愛知県 40代 男性〕

9 複雑且つ高額な税負担を課しているのに使い道がハッキリしていないのが不満。

〔京都府 60代 男性〕

10 新車を買える人は、税を優遇され、新車に乗り換えできずに長年使うと増税になるというのは何か弱者いじめの様な気がします。

〔大阪府 60代 男性〕

11 自動車税種別割とか自動車税環境性能割とかしっかり課税しておいて「割」ってなんだろうと思います。

〔広島県 30代 男性〕

12 複数車両を維持する(自動二輪を含めて)場合は税の軽減があったら助かります。都市部では物価が高いのは承知ですが、車を持たない人口も増えている事から他の財源を確保した方が良いと感じる。

〔山口県 20代 男性〕

13 車の維持費は家計の負担である。子育てをする上では車は必要である(特に地方)。少子化対策などよく言われているが、やはり自動車税もそのような意味では、少しでも低い方が良い。

〔香川県 30代 女性〕

14 欧米並みに自動車に係る税金を引き下げるべきで、二重課税及び一般財源に流用するなどは論外である。

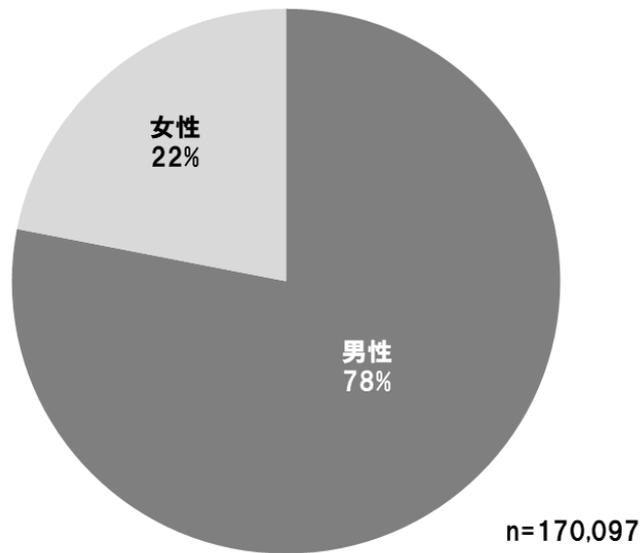
〔福岡県 60代 男性〕

15 高齢化社会の中で、年金暮らしといえども車は必需品です。政府は、サポカー買い換えを促進し車に係る税金をもっと見直して、高齢者の安全をはかってもらいたいです。

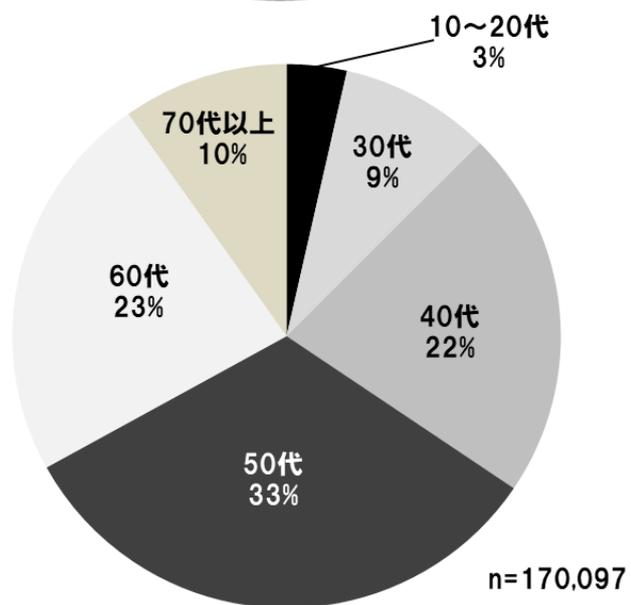
〔沖縄県 50代 女性〕  
(自由記述より一部抜粋)

〔回答者属性〕

1 性別



2 年齢層



3 居住地域

