

2025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～



2024年10月



JAF

一般社団法人 日本自動車連盟

会長 坂口 正芳

2025年度税制改正に関する要望

2024年度税制改正大綱には、次のエコカー減税の期限到来時(2026年4月30日)までに具体的な制度の検討を進めると記載されています。これにより、最も早ければ、2026年度に大きく税制度が変わる可能性もあります。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の実現を強く要望するとともに、自動車関連団体等との連携をさらに強化し、要望活動を実施していきます。

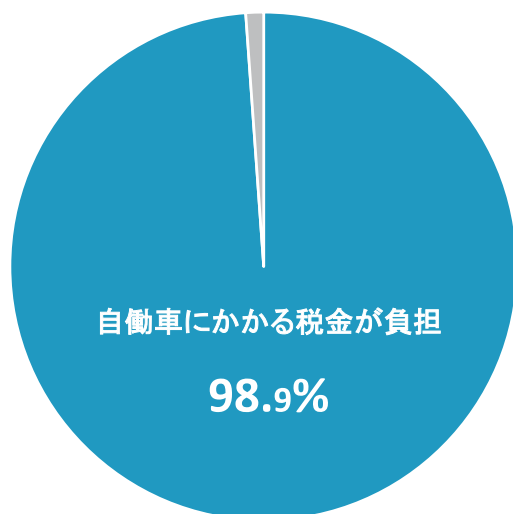
JAFが今年実施した自動車税制に関するアンケート調査では、10万名を超える、132,152名の自動車ユーザーからの回答を得ました。その結果、98.9%の回答者が自動車に課せられている税金を大きな負担に感じています。したがって、財源確保を前提とした新しい税制度の導入や増税によるこれ以上の負担増は到底、受け入れることはできません。

JAFは2,050万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。

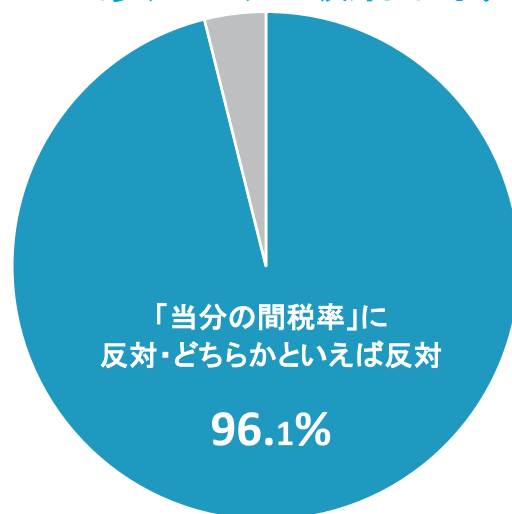
【自動車税制に関するアンケート調査】

回答者数：132,152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

受益と負担の関係の見直しも含めた自動車関係諸税の抜本的な見直しの実現

電動化の進展により、従来の課税についての合理性が失われつつある。また、各種モビリティの受益の拡大など自動車税体系が構築された際と状況が大きく変わっている。これらも考慮した上で自動車ユーザーが納得できるように自動車関係諸税の抜本的な見直しをすべき。

要 望 事 項

1 不合理で過重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。

J A F は、自動車ユーザー団体として、自動車ユーザーの声を反映したアンケート結果に基づき、自動車税制改革の要望活動を実施しております。

○自動車ユーザーの声を聞いてください！

” 増える税負担感と、
自動車ユーザーが納得できる自動車税制改革の必要性 ”

<自動車ユーザーの負担増加に関する現状> . . . P4・5

ほぼすべての回答者(98.9%)が自動車にかかる税金を負担に感じています。その中でも「非常に負担に感じる」と答える人が年々増加しており、自動車ユーザーの負担感が深刻化しています。

Q:自動車にかかる税金をどのように感じますか？

単位：%

回答	2022年	2023年	2024年
非常に負担に感じる	65.8	66.5	75.1
負担に感じる	26.9	26.4	20.2
やや負担に感じる	5.8	5.5	3.6
負担に感じる＝小計	98.5	98.4	98.9
あまり負担に感じない	0.9	0.8	0.6
負担に感じない	0.2	0.3	0.2
負担に感じない＝小計	1.1	1.1	0.8
どちらともいえない	0.4	0.5	0.3
回答数	135,282	189,285	132,152

<ユーザーへの周知と透明性ある議論を求む！> . . . P15

新たな税制度である『走行距離や出力に応じた課税の議論』について、約7割が「知らなかった」と回答。自動車ユーザーに対する情報提供と十分な議論が求められています。

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

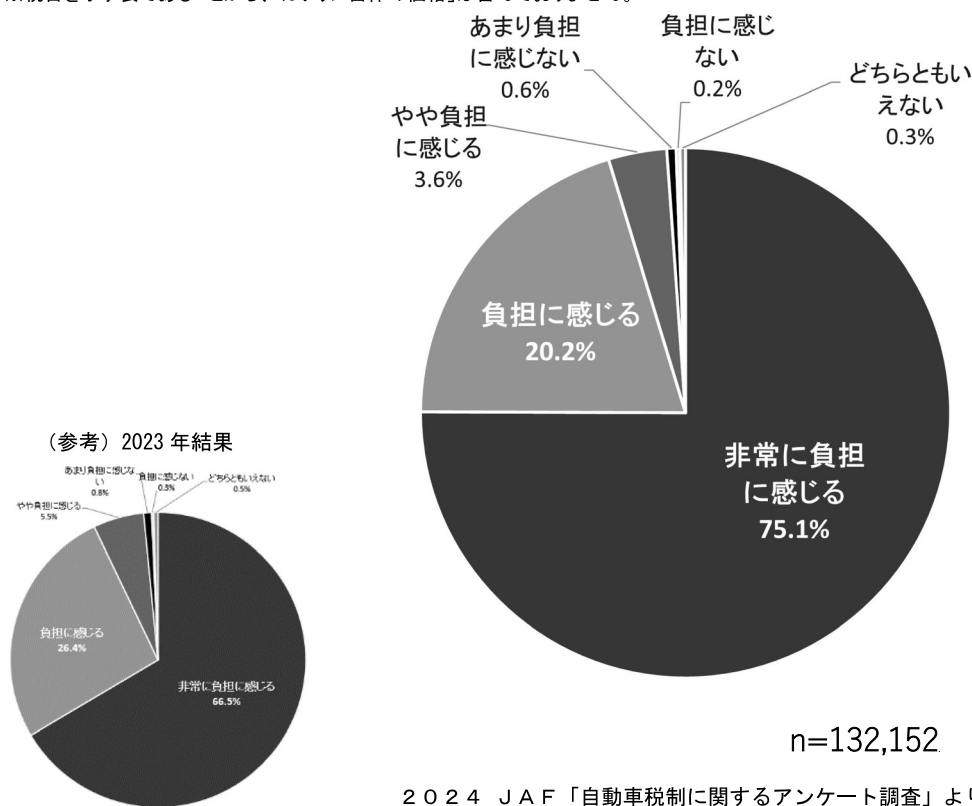
JAFの「自動車税制に関するアンケート調査」(以下、「アンケート調査」という。)において、ほぼすべての回答者(98.9%)が自動車にかかる税金を負担に感じています。

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。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	¥15,900
合計			¥118,000

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175円/リットルで換算、2024年4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。



●自動車ユーザーの重税感が増加している

2022年～24年のアンケート調査において、自動車にかか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、2022年度は65.8%、2023年度は66.5%そして2024年度が75.1%と自動車ユーザーの重税感が増加し続けています。

アンケート調査における回答比率の推移（2022～24年）

Q:自動車にかかる税金をどのように感じますか？

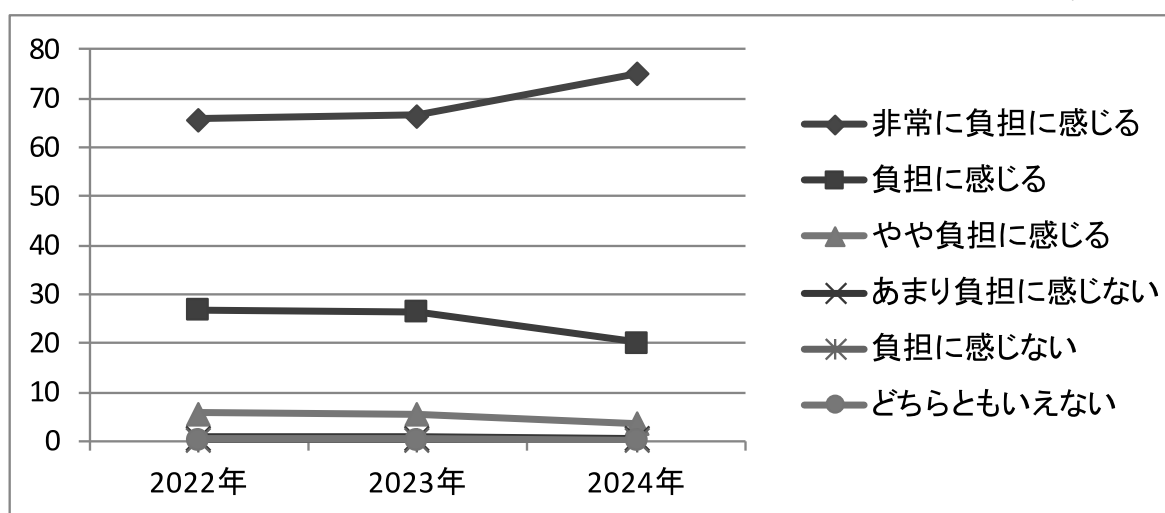
単位：%

回答	2022年	2023年	2024年
非常に負担に感じる	65.8	66.5	75.1
負担に感じる	26.9	26.4	20.2
やや負担に感じる	5.8	5.5	3.6
負担に感じる＝小計	98.5	98.4	98.9
あまり負担に感じない	0.9	0.8	0.6
負担に感じない	0.2	0.3	0.2
負担に感じない＝小計	1.1	1.1	0.8
どちらともいえない	0.4	0.5	0.3

回答数 135,282 189,285 132,152

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） 2024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	1.685台
2	富山県	1.629台
3	山形県	1.624台
4	群馬県	1.573台
5	栃木県	1.550台
6	長野県	1.541台
7	福島県	1.521台
8	茨城県	1.520台

世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

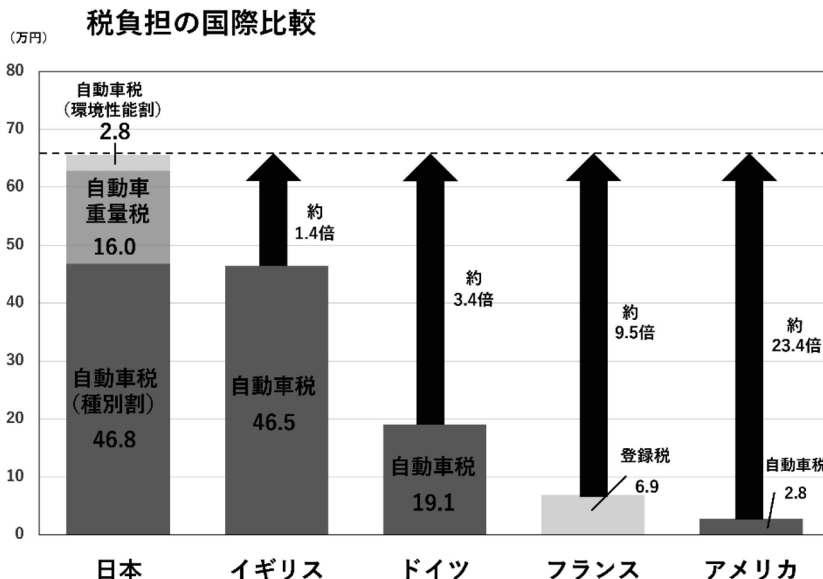
都道府県	世帯当たり普及台数
東京都	0.410台
大阪府	0.616台
神奈川県	0.670台
京都府	0.789台
兵庫県	0.885台
埼玉県	0.924台
千葉県	0.930台
北海道	0.989台

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、消費税を除く税負担は欧米諸国に比べ約1.4～23.4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。



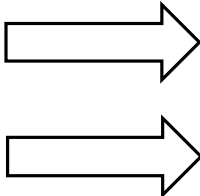
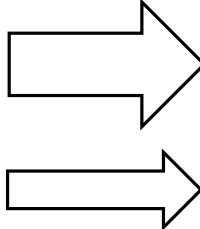
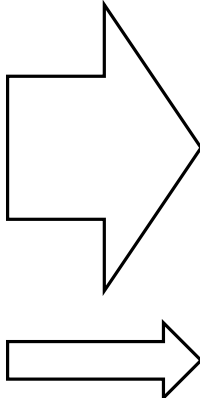
前提条件：①排気量 2000cc②車両重量 1.5t 以下③WLTC モード燃費値 19.4km/ℓ (CO2 排出量 119g/km)
 ④車体価格 308 万円⑤フランスはパリ、アメリカはニューヨーク市⑥13 年間使用(平均使用年数：自検協データより)⑦為替レートは 1€=¥158, 1£=¥146, 1\$=¥146 (2023/4~2024/3 の平均)
 ※2024 年 4 月時点の税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず
 ※自動車固有の税金に加え、以下のとおり付加価値税等も課税される。(日本の場合は消費税、アメリカ・ニューヨーク市の場合は小売売上税)
 →日本(登録車)30.8 万円、イギリス 61.6 万円、ドイツ 58.5 万円、フランス 61.6 万円、アメリカ 27.3 万円
 ※日本自動車工業会調より 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、まずは分かりやすく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」

環境性能割への自動車ユーザーの意見としては「廃止すべきではないが、税率を下げるべき」という意見が3割近くあるものの、過半数は「環境性能割は廃止すべき」という回答でした。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ありません。そのようなこともあり、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月から消費税増税に伴い、自動車取得税が廃止されましたが、新たに環境性能割が新設されました。これは、自動車取得税の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。

※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

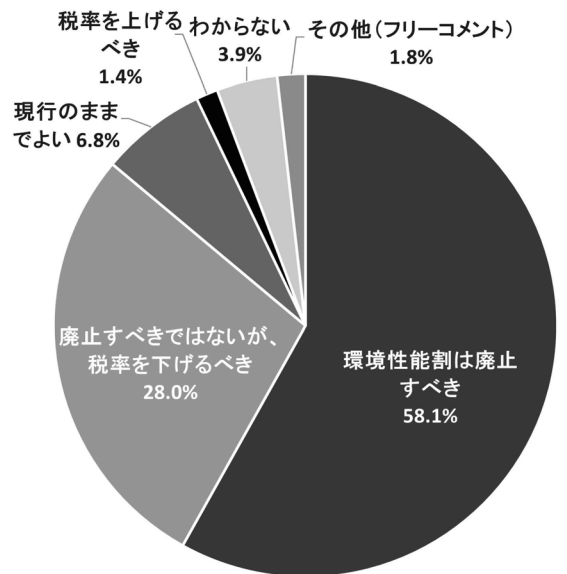
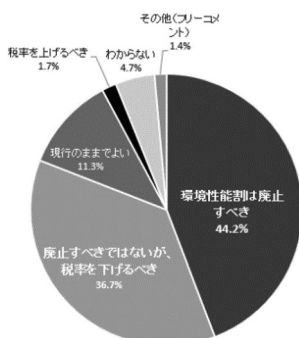
【2019年9月30日 廃止】

【2019年10月1日 新設】

消費税(8%)		消費税(10%)
自動車取得税(3%) 軽自動車取得税(2%)		環境性能割 自動車税 0~3% 軽自動車税 0~2%

(軽)自動車取得税と環境性能割は、①自動車取得の初年度にのみかかる
②取得価格を基準に課税するといった似た性質を持つ税

(参考) 2023年結果



n=132,152

2024 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、8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種類同時にかえられる」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」

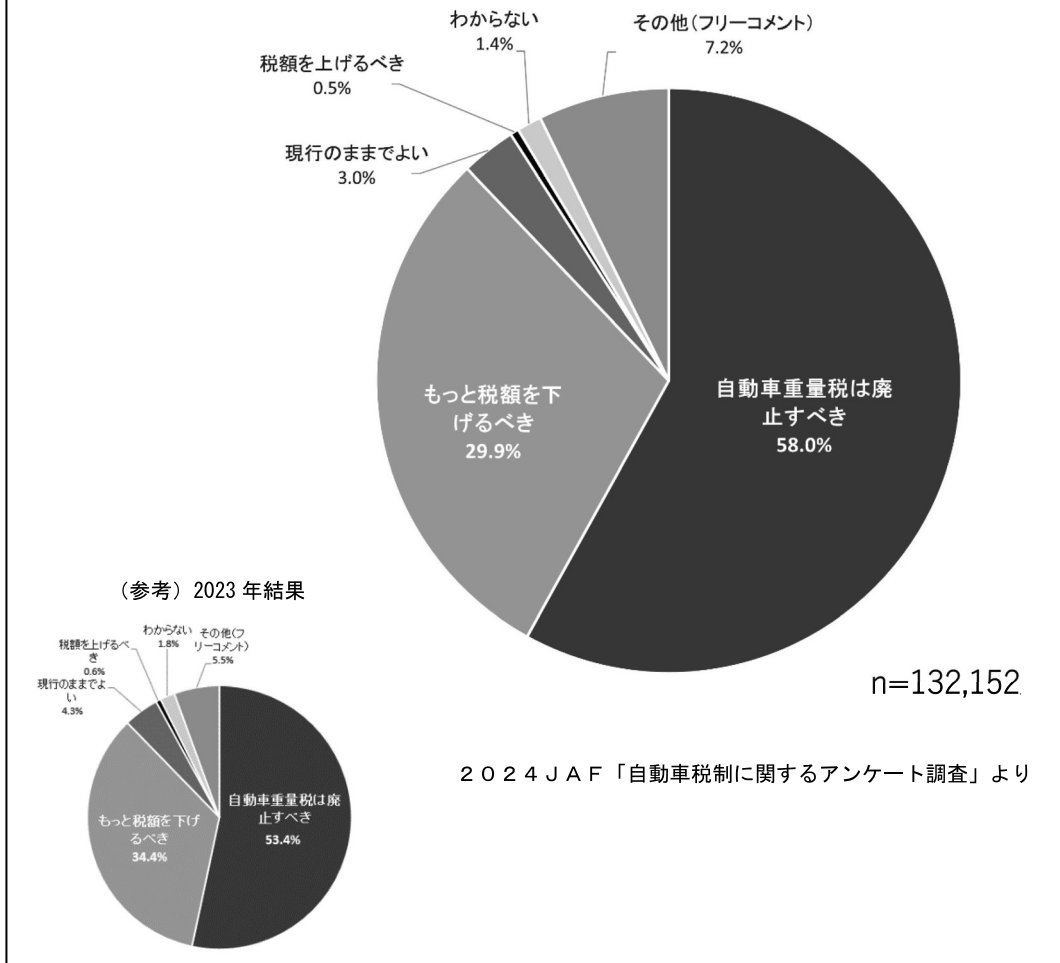
自動車重量税の税率は、道路整備の財源が不足するとして暫定的に本則の約2.5倍にまで引き上げられた特例税率が適用されておりましたが、2010年度の税制改正の際、この特例税率が特段の論拠もなく「当分の間税率」として引き継がれております。

※「当分の間税率」の詳細は11ページをご確認ください。

●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。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。



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。

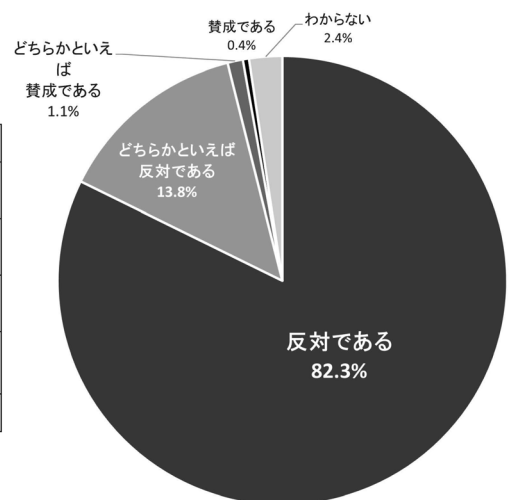
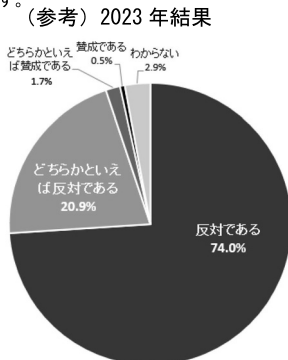
アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが上乗せされたまま税率が維持されていることには「反対」と回答しています。

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。

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。



n=132,152

2024 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、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。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：ガソリンには以下の図のように、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。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。

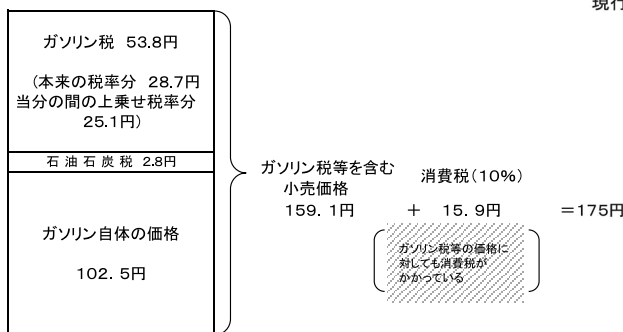
※回答群は円グラフに記載のある項目です。

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)

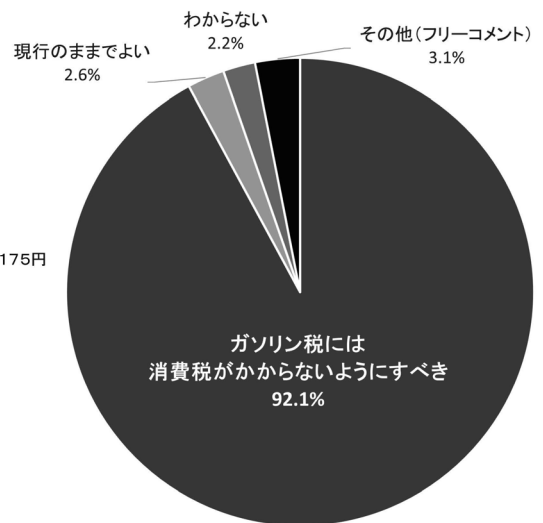
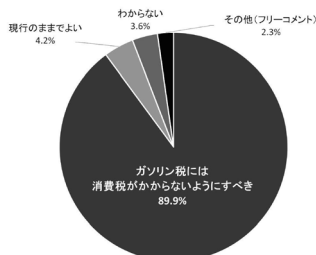
ガソリンの小売に課せられる消費税

(例)消費税込み小売価格10当たり175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」2024年4月のデータを参考に設定

(参考) 2023年結果



n=132,152

2024 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

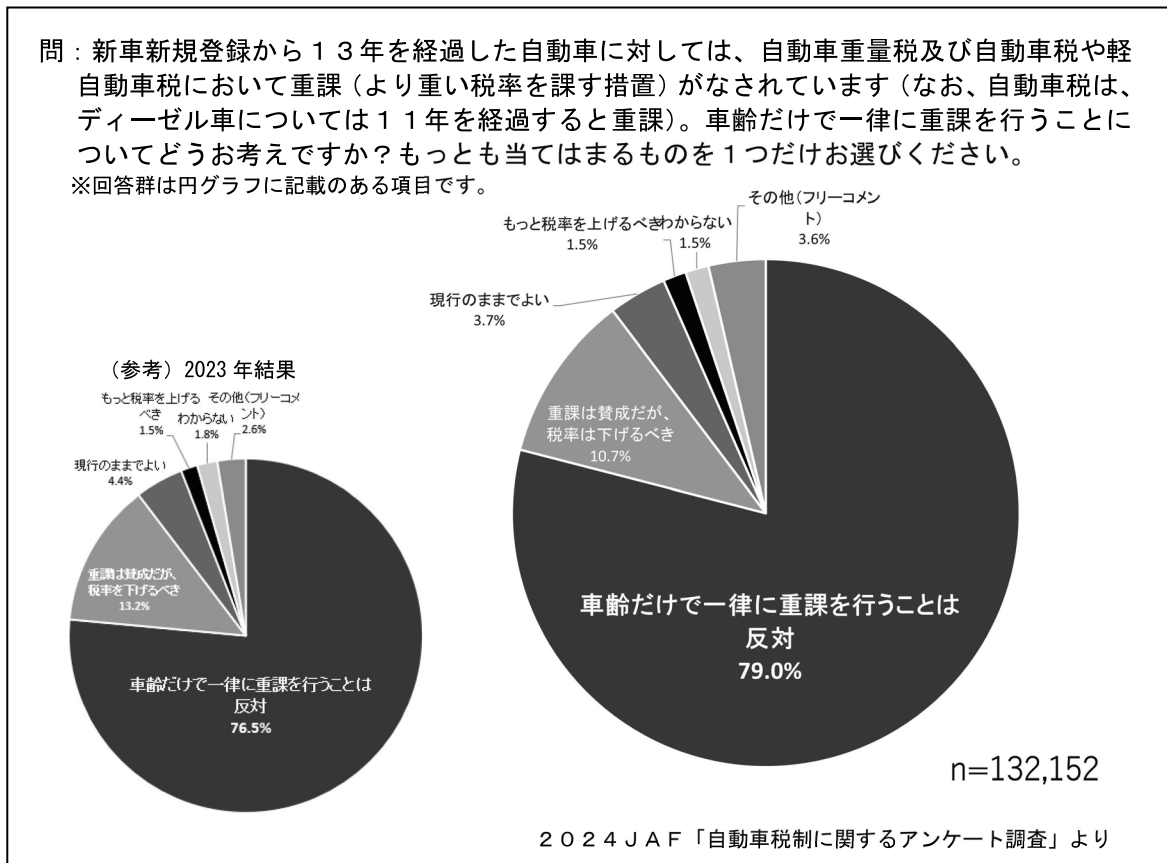
自動車税等において、車の使用実態や環境負荷等を考慮することなく、一定期間経過した車に一律に課される重課措置は、合理性に乏しく公平性に欠け廃止すべき。

●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います。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。

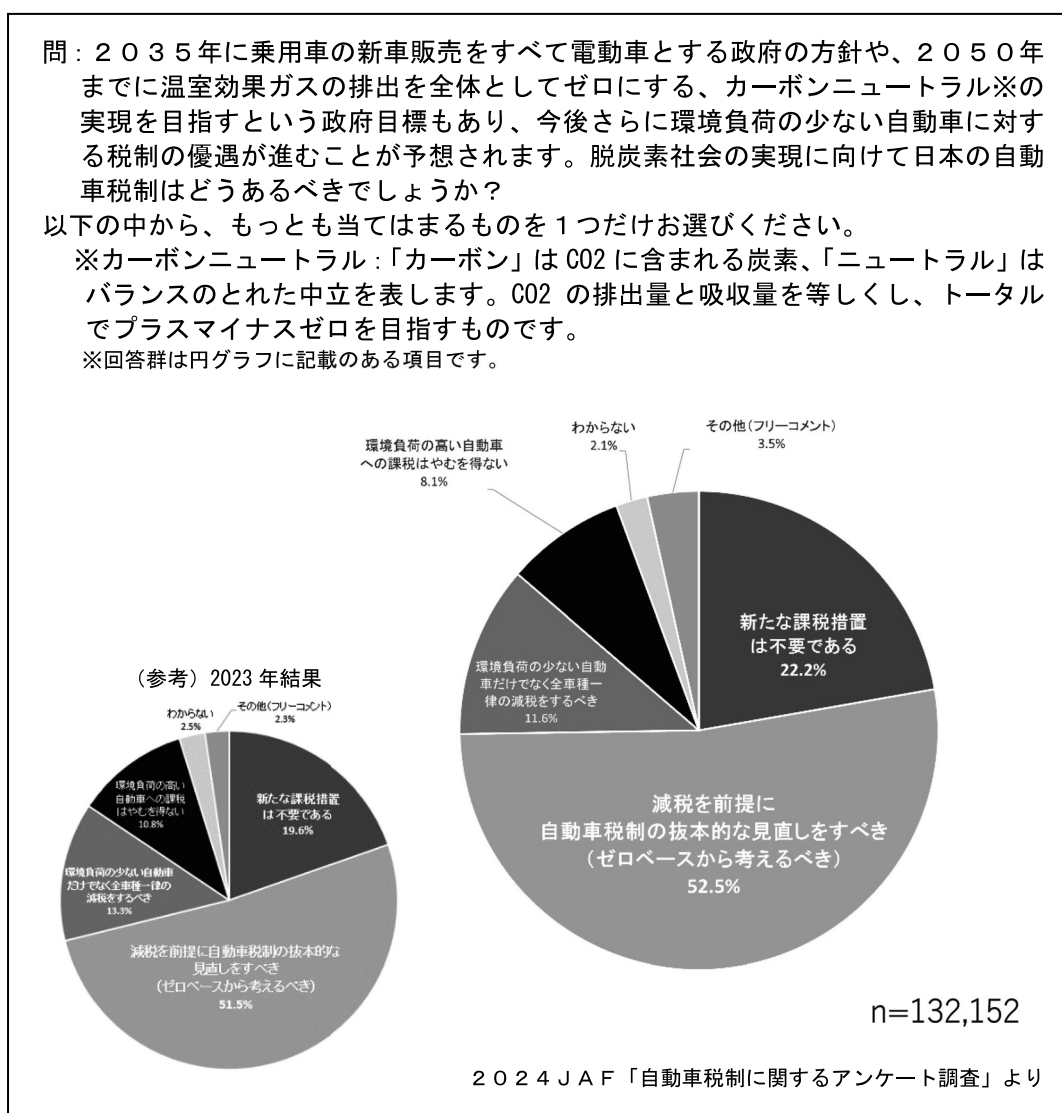


中長期的な自動車税制のあり方

受益と負担の関係の見直しも含めた自動車関係諸税の抜本的な見直しの実現

●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。



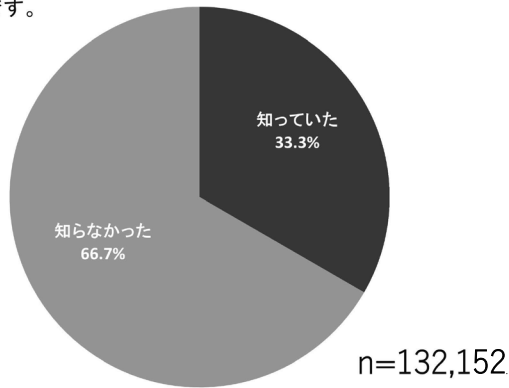
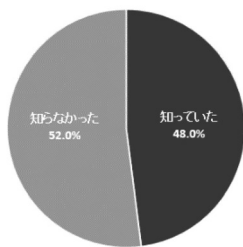
●まずは自動車ユーザーに周知した上で透明性のある議論を

「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」という問には「知らなかった」と回答が7割近くありました。次のエコカー減税到来時(2026年4月30日)までに具体的な検討を進めるといっていますが、その際には自動車ユーザーに対してしっかり周知し、透明性のある形で議論を進めるべきです。

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。

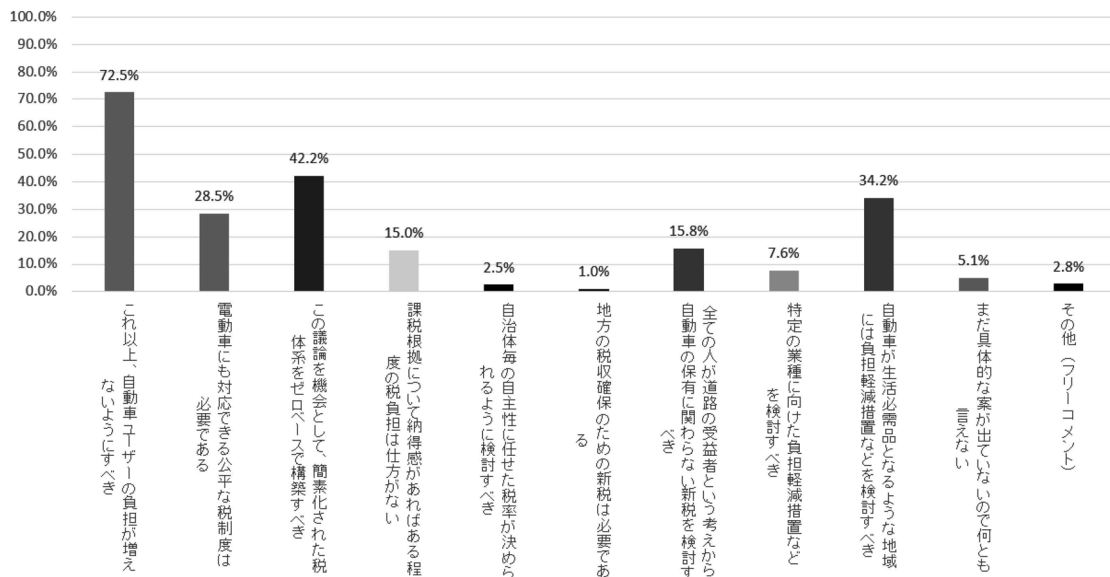
問：今後の日本の自動車税制度について、走行距離や出力に応じた課税といった新たな税制度を模索する議論がなされています。政府・与党が発表した税制大綱には次のエコカー減税の期限到来時(2026年4月30日)までに具体的な制度の検討を進めると記載があり、2027年度以降、大きく税制度が変わる可能性もあります。これらの新しい税制度について議論がなされていることを知っていましたか？
※回答群は円グラフに記載のある項目です。

(参考) 2023年結果



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。



2024 J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

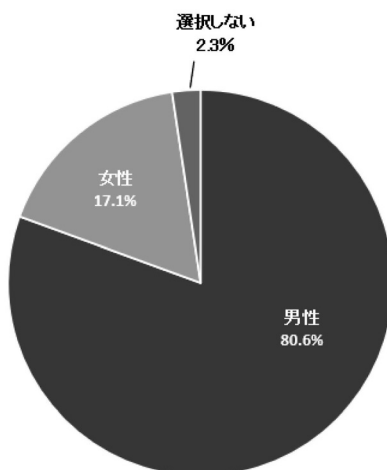
2024年JAF『自動車税制に関するアンケート調査』概要

1 調査概要

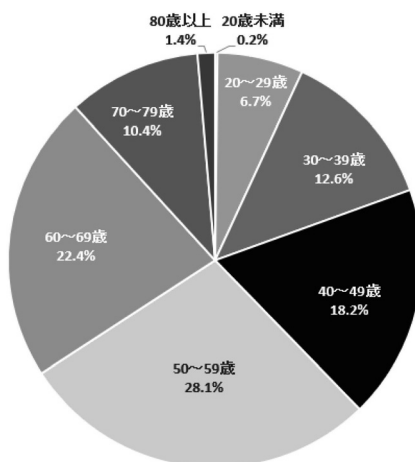
- ・調査対象: 全国18歳以上の自家用乗用車保有者
- ・調査方法: インターネット調査(JAFホームページにて実施)
- ・調査期間: 2024年5月1日(水)から8月19日(月)まで
- ・有効回答者数: 132,152人

2 回答者属性

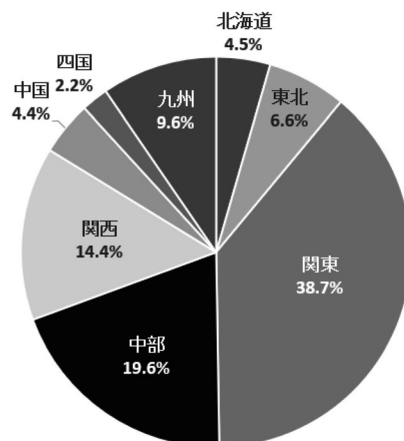
性別



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)50年前とは車を取り巻く環境は全く違うため、ゼロベースで税制を変更するべきと思います。

〔北海道 50代 男性〕

(2)百歩譲って道路の維持だけに使われるのならば納得出来なくもないとは思いますがね。

〔北海道 40代 男性〕

(3)地方では車が必須であり、一人一台はないと買い物も仕事も子育ても出来ない。車関係の税金が×人数分必要になり、負担が大きい。更に子育て世代なので、子供にもお金はかかる。しかし、子育てするにも車は無いと移動出来ない。税金ばかりとられて生活が苦しいので、車関係の税金は見直しや減税をして欲しい。

〔栃木県 30代 女性〕

(4)自動車の取得、維持、使用全てに税金が重くのしかかっているため、誰かが声を上げないといけなと考えられます。特にガソリンのタックスオンタックスには納得できませんし、なぜこのようなことが放置されているのか理解ができません。

〔千葉県 50代 男性〕

(5)車離れと嘆かれているが、所有したくても維持費問題で所有を敬遠されていると思う。もっと気軽に車を購入できる税体系にするべき。

〔埼玉県 30代 男性〕

(6)税金が必要なのであれば国民全体で負担すべき。全ての人は自動車の恩恵を受けているのだから。

〔東京都 20代 男性〕

(7)ある程度の税制はしかたないと思いますが、もう自動車は贅沢品ではない。ゼロから税制の見直しが必要だと感じます。

〔東京都 80代以上 男性〕

(8)電気自動車等内燃機関以外の自動車にも対応した税制をゼロベースで変更して欲しい。

〔岐阜県 60代 男性〕

(9)「車を持つ」選択肢をとるだけですごくお金がかかる。でも生活必需品の街に住んでいる。この先子供たちが車に乗ると言う選択肢を持たせてあげたいので何とかしてほしい。

〔愛知県 30代 女性〕

(10)交通の便が良くない地域は、一家に一台ではなく、1人に一台。負担が軽減されるのを願っています。

〔島根県 40代 女性〕

(11)自動車税制がそもそも時代背景と違うので見直すべきである。また複雑にするより、よりわかりやすく簡素にするべきだと思います。

〔岡山県 20代 男性〕

(12)とにかく税金が高過ぎる。できれば車を所有したくないと常々思ってしまうが、生活のためには使わざるを得ず不満である。

〔広島県 30代 女性〕

(13)国は排気量や重量、車齢による区分けの根拠。課税割合の根拠などを具体的に示してほしい。納得感のある課税であれば反対はしない。

〔山口県 40代 男性〕

(14)田舎と都会を一緒くたにするのはやめて欲しいですし、自動車関連で取った税金なら自動車関連だけに使って欲しい。

〔大分県 30代 女性〕

(15)ガソリン税に消費税を上乗せしたり、本来の税率に臨時で上乗せした分が何十年も続いたり、ただ古いというだけで増税したり、自動車に掛かる税金は、今や減茶苦茶になっている。一旦、すべてゼロベースにして、現在の状況に合わせた税率や税の種類にすべきであると考えている。

〔佐賀県 50代 男性〕