



2024年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: 2024年5月1日(水)～8月19日(月)
- ・有効回答者数: 132, 152人

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3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ましたが、新たに自動車税と軽自動車税に「環境性能割[※]」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%)が課税されません。

3. 表1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1.9～29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。

【表1】現在の自動車税制（2024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

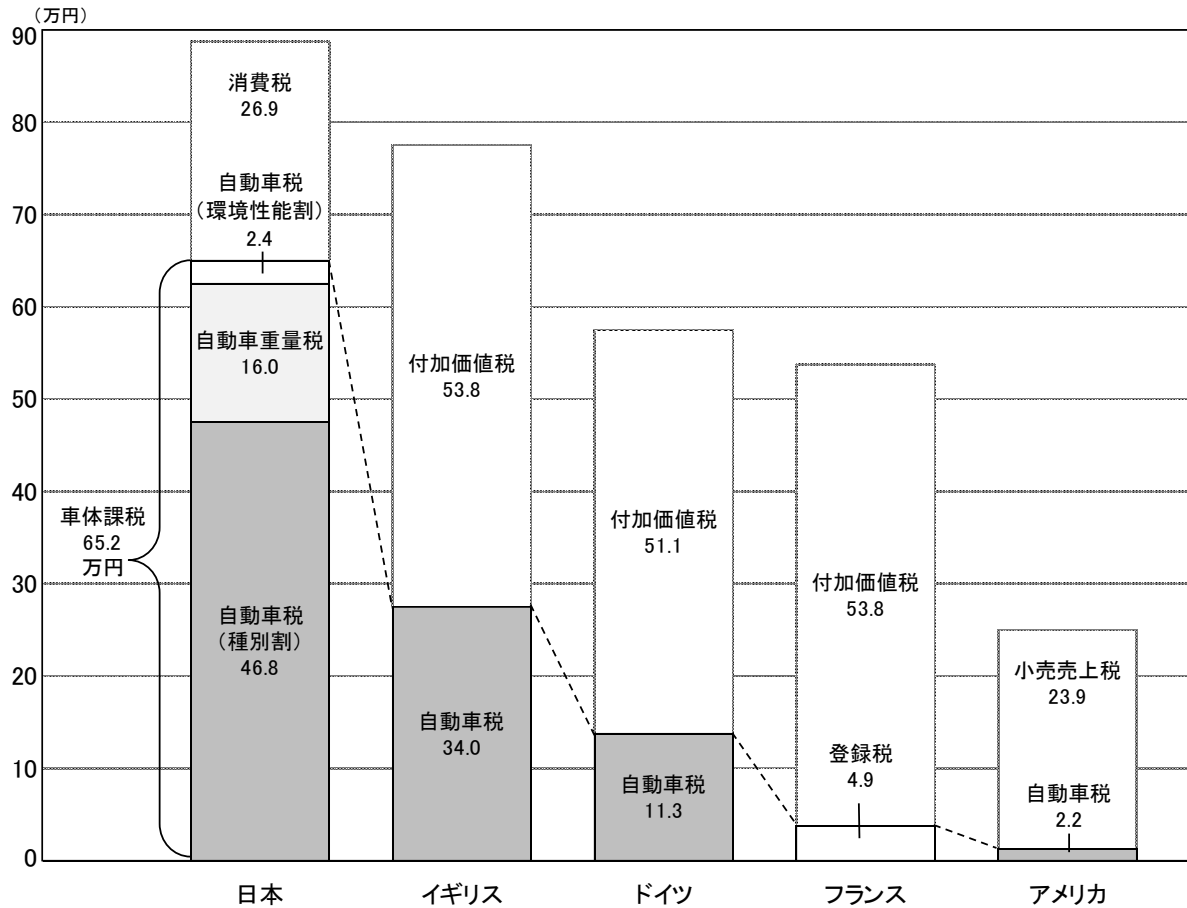
段階	税目	国/地方税	税の用途	現行の税率
取得 (購入)	自動車税 (環境性能割)	地方税	一般財源※1	3% (環境性能に応じて課税)
	消費税	国税・地方税	一般財源	10%
保有	自動車重量税	国税	道路整備の特定財源だったが、 一般財源化された※2	4,100円/0.5t/年
				車齢13年超の車両 5,700円/0.5t/年
				車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年
	自動車税 (種別割)	地方税	一般財源	【2019年10月以降に新車新規登録した場合】 排気量に応じ課税 25,000～110,000円/年 【既に保有等、上記以外の場合】 排気量に応じ課税 29,500～111,000円/年
使用 (走行)	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税 ※3)	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。

【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、CO₂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き試算 ※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よりJAFが作成

《ここからが質問です》

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。

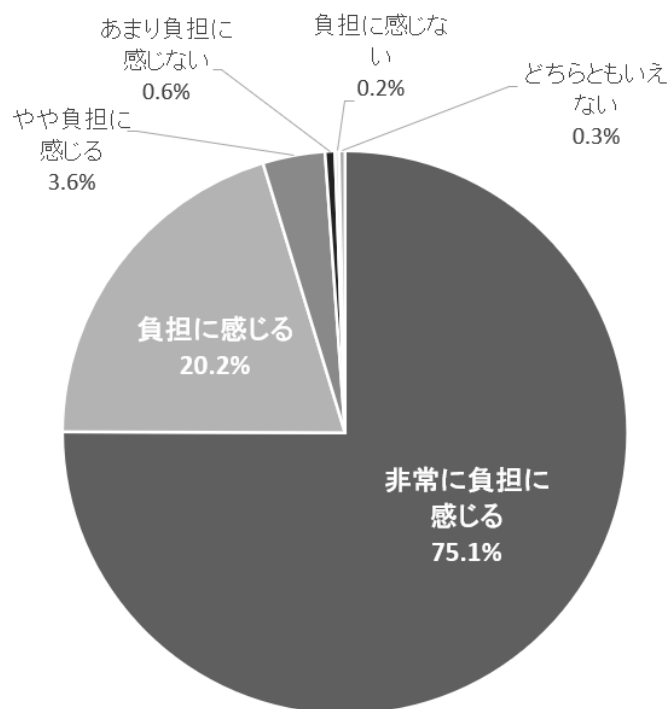
- 回答群：① 非常に負担に感じる
 ② 負担に感じる
 ③ やや負担に感じる
 ④ あまり負担に感じない
 ⑤ 負担に感じない
 ⑥ どちらともいえない

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。

【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	¥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。



n=132,152

問2: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。

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。

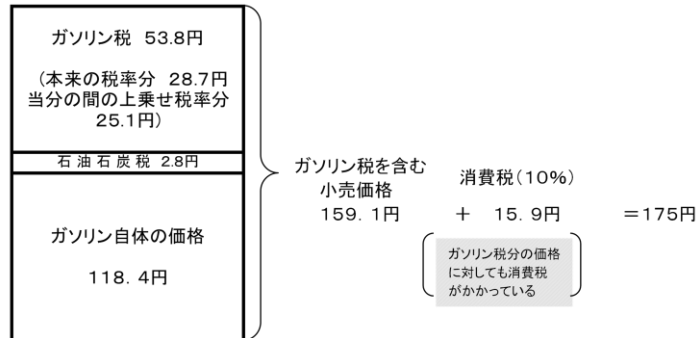
- 回答群:① ガソリン税には消費税がかからないようにすべき
 ② 現行のままでよい
 ③ わからない
 ④ その他(フリーコメント)

国税庁の見解

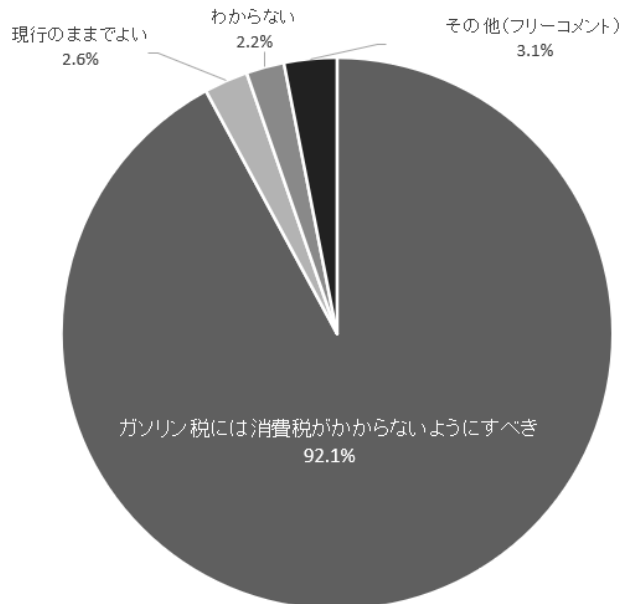
消費税の課税標準である課税資産の譲渡等の対価の額には、酒税、たばこ税、揮発油税、石油石炭税、石油ガス税などが含まれます。これは、酒税やたばこ税などの個別消費税は、メーカーなどが納税義務者となって負担する税金であり、その販売価額の一部を構成しているため、課税標準に含まれるとされているものです。(国税庁ホームページ上のタックスアンサーNo.6313「たばこ税、酒税などの個別消費税の取扱い」より)

【図2】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



n=132,152

問3:2019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:① 環境性能割は廃止すべき
 ② 現行のままでよい
 ③ 廃止すべきではないが、税率を下げるべき
 ④ 税率を上げるべき
 ⑤ わからない
 ⑥ その他(フリーコメント)

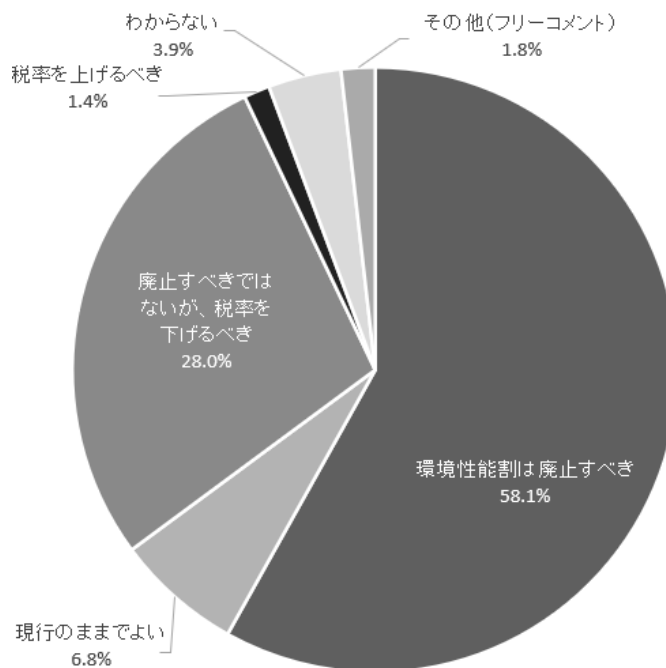
【図3】環境性能割のイメージ

〔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

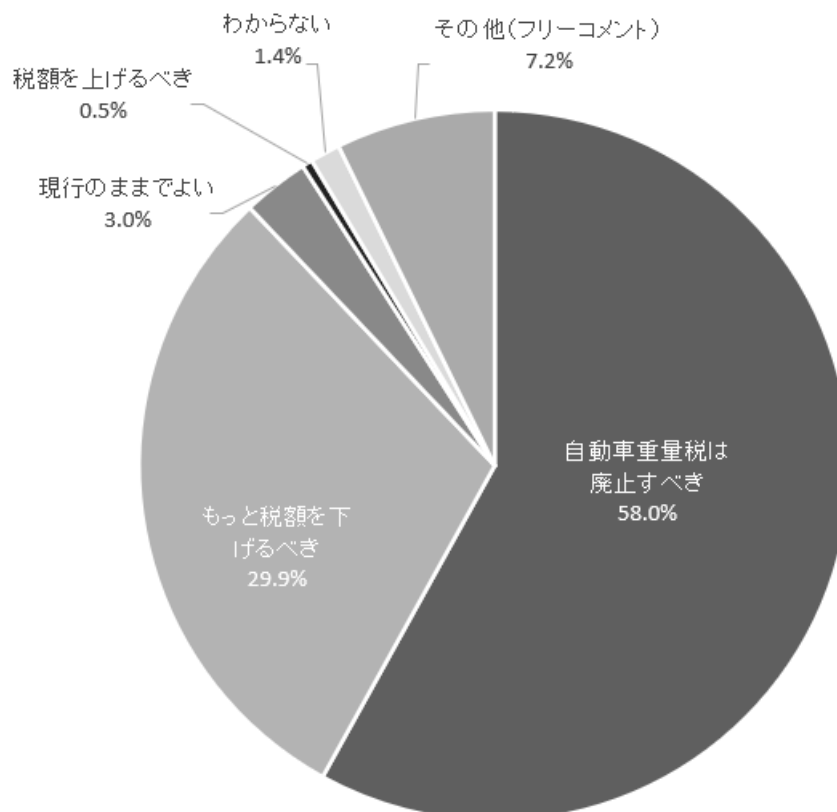


n=132,152

問4: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？

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 自動車重量税は廃止すべき
② もっと税額を下げるべき
③ 現行のままでよい
④ 税額を上げるべき
⑤ わからない
⑥ その他(フリーコメント)



n=132,152

問5:自動車の税金には、次の【表3】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？

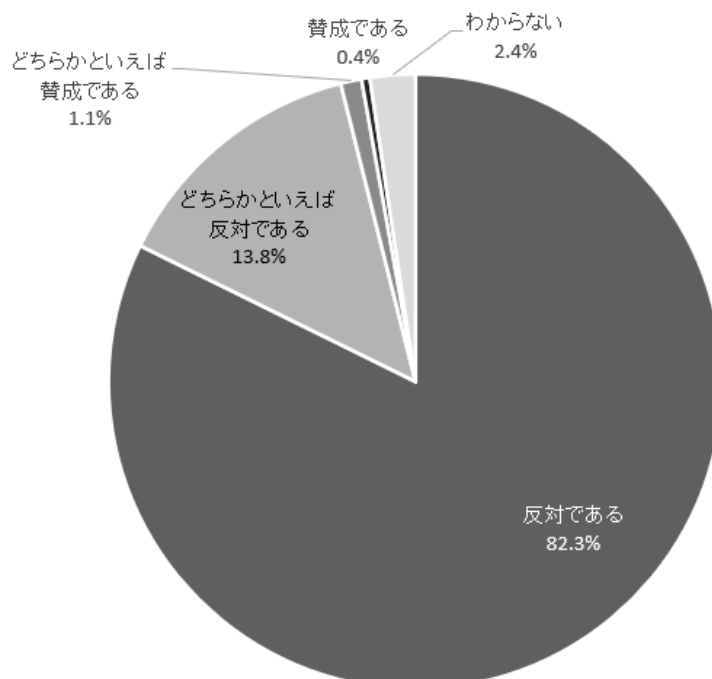
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

- 回答群:① 反対である(問6へ)
 ② どちらかといえば反対である(問6へ)
 ③ どちらかといえば賛成である(問7へ)
 ④ 賛成である(問7へ)
 ⑤ わからない(問8へ)

【表3】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

問6:問5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

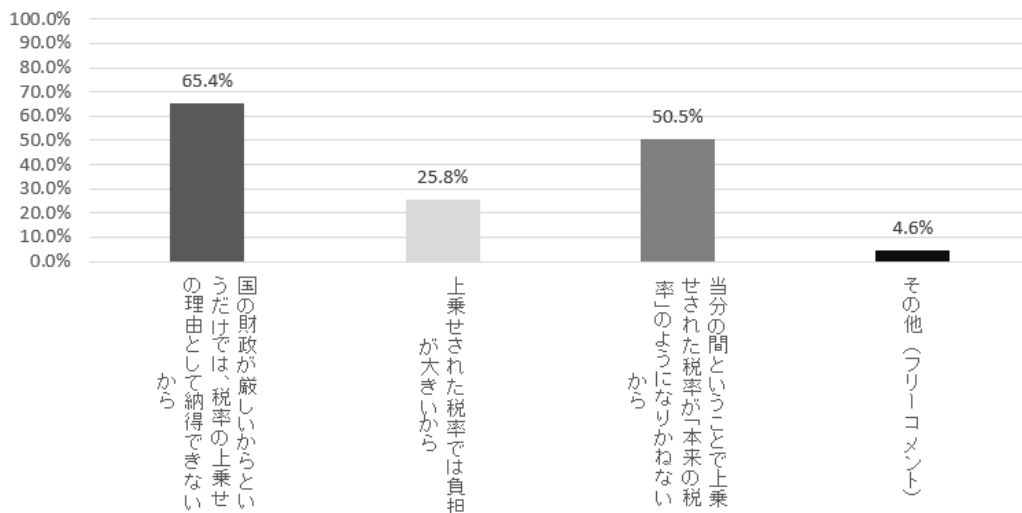
(複数選択可)

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 当分の間ということの上乗せされた税率が「本来の税率」のようになりかねないから

④ その他(フリーコメント)



n=126,972

問7:問5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)

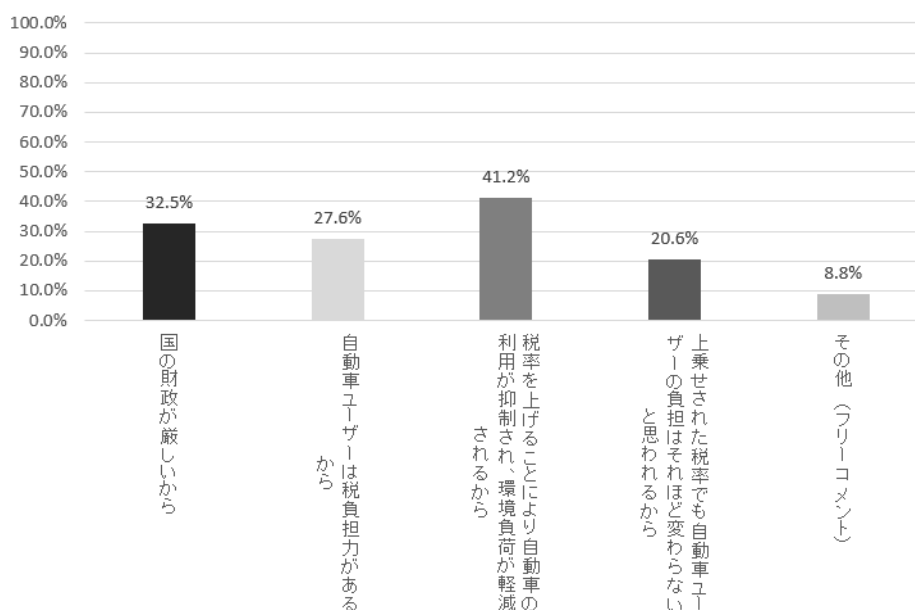
回答群:① 国の財政が厳しいから

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(フリーコメント)



n=2,037

問8: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

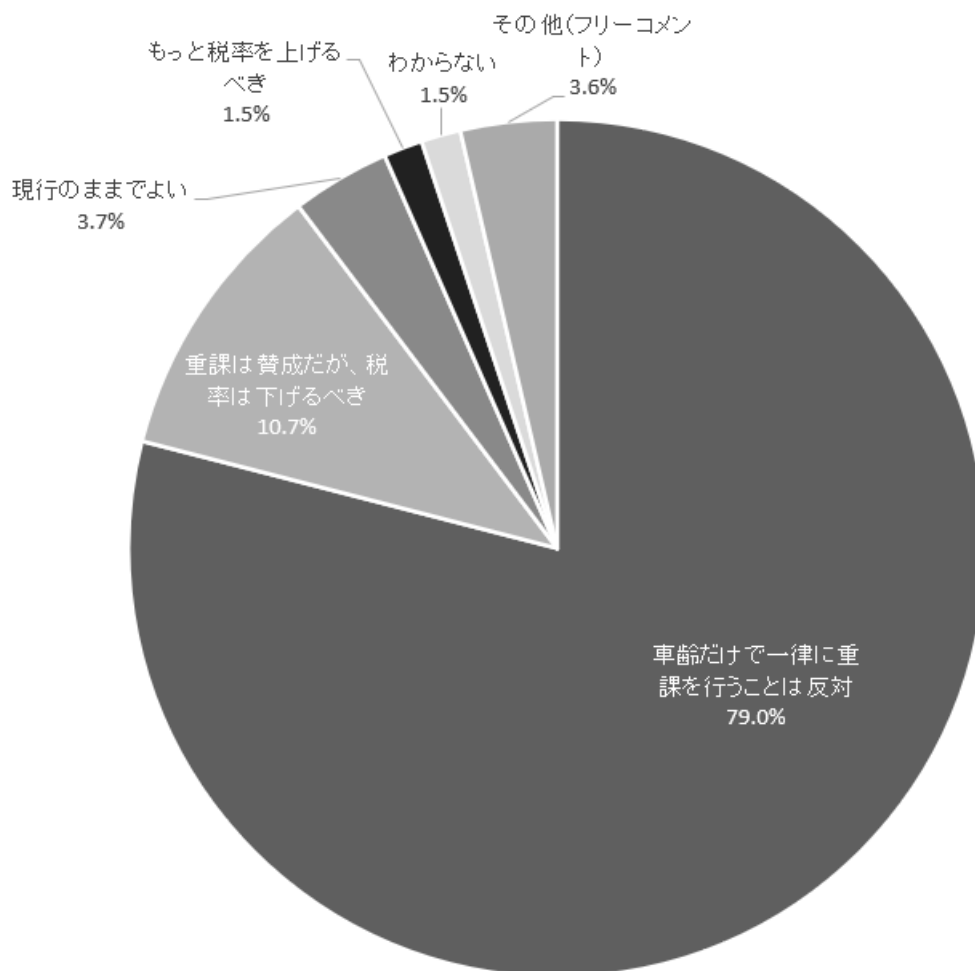
② 重課は賛成だが、税率を下げるべき

③ 現行のままでよい

④ もっと税率を上げるべき

⑤ わからない

⑥ その他(フリーコメント)



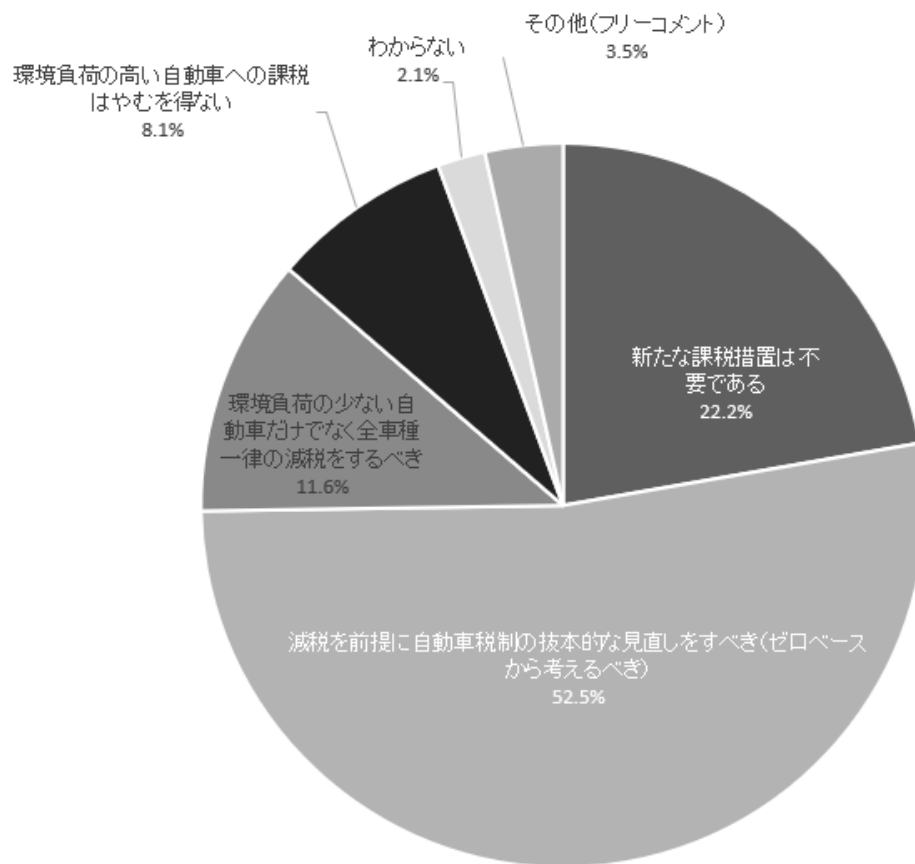
n=132,152

問9：2035年に乗用車の新車販売をすべて電動車（電気自動車・燃料電池自動車・ハイブリッド車・プラグインハイブリッド車）とする政府の方針や、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラル[※]の実現を目指すという政府目標もあり、今後さらに環境負荷の少ない自動車に対する税制の優遇が進むことが予想されます。脱炭素社会の実現に向けて日本の自動車税制はどうあるべきでしょうか？

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。

※カーボンニュートラル：「カーボン」はCO₂に含まれる炭素、「ニュートラル」はバランスのとれた中立を表します。CO₂の排出量と吸収量を等しくし、トータルでプラスマイナスゼロを目指すものです。

- 回答群：① 新たな課税措置は不要である
 ② 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）
 ③ 環境負荷の少ない自動車だけでなく全車種一律の減税をするべき
 ④ 環境負荷の高い自動車への課税はやむを得ない
 ⑤ わからない
 ⑥ その他（フリーコメント）



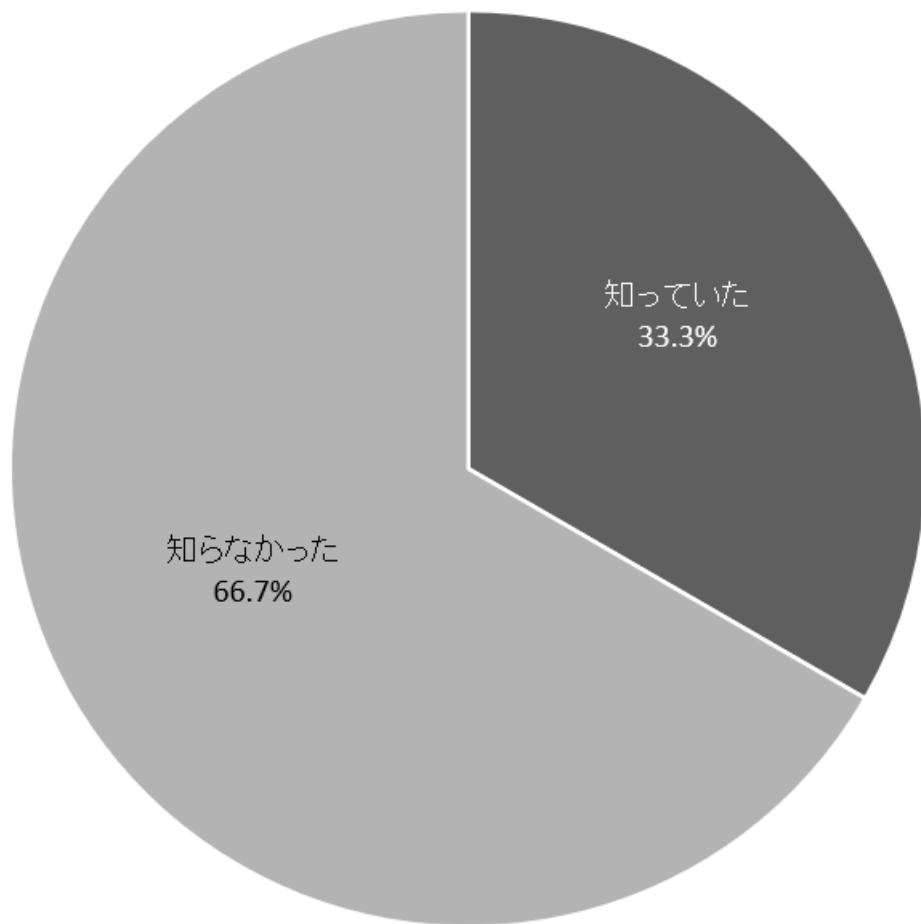
n=132,152

問10-1:

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:① 知っていた
② 知らなかった

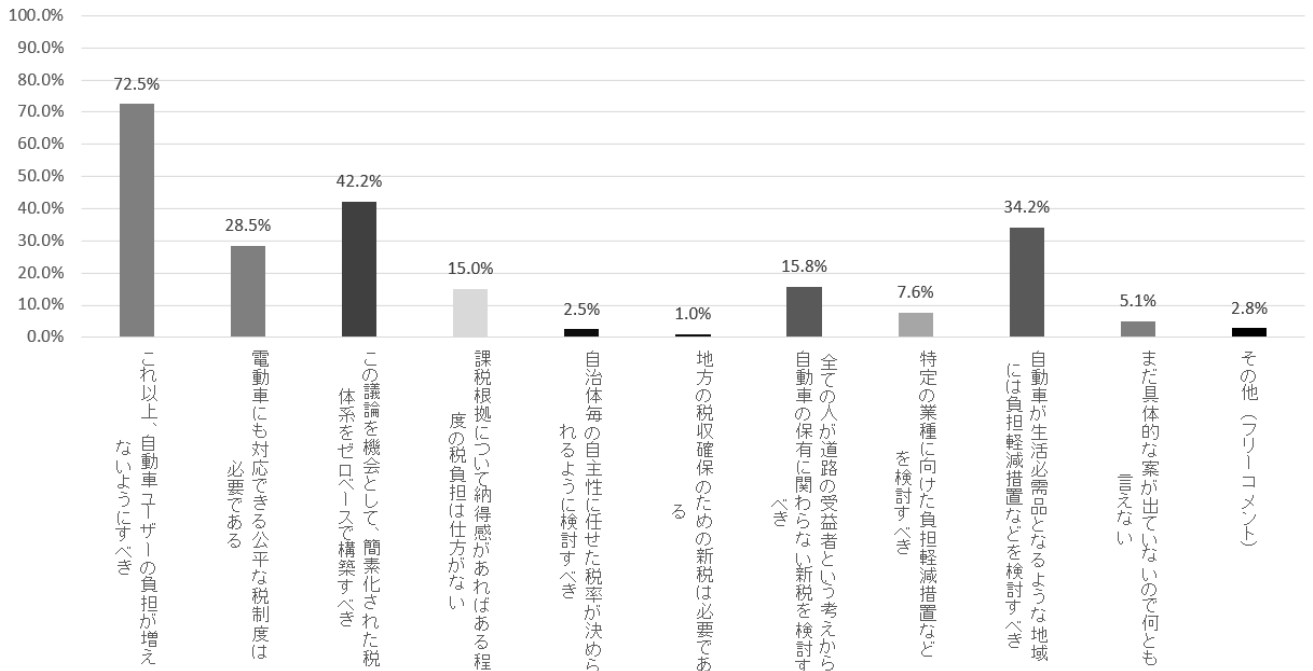


n=132,152

問10-2:

前記、問10-1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。

- 回答群:① これ以上、自動車ユーザーの負担が増えないようにすべき
 ② 電動車にも対応できる公平な税制度は必要である
 ③ この議論を機会として、簡素化された税体系をゼロベースで構築すべき
 ④ 課税根拠について納得感があればある程度の税負担は仕方がない
 ⑤ 自治体毎の自主性に任せた税率が決められるように検討すべき
 ⑥ 全ての人が道路の受益者という考えから自動車の保有に関わらない新税を検討すべき
 ⑦ 特定の業種に向けた負担軽減措置などを検討すべき
 ⑧ 自動車が生活必需品となるような地域には負担軽減措置などを検討すべき
 ⑨ まだ具体的な案が出ていないので何とも言えない
 ⑩ その他(フリーコメント)



n=132,152

問11：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)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いと考えられます。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現在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すぐお金がかかる。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欲しい。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。

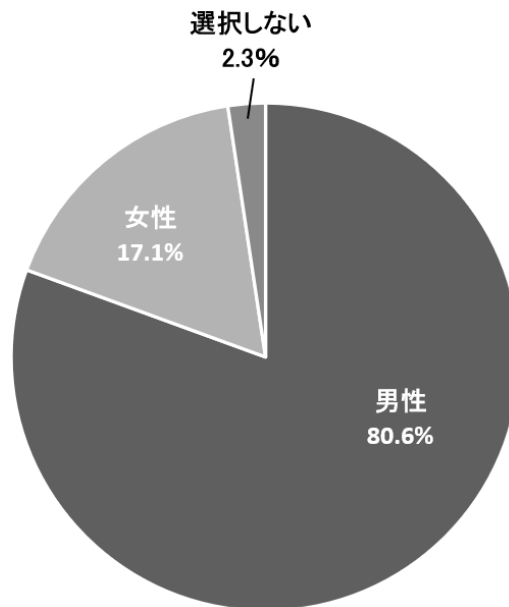
〔大分県 30代 女性〕

(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ます。

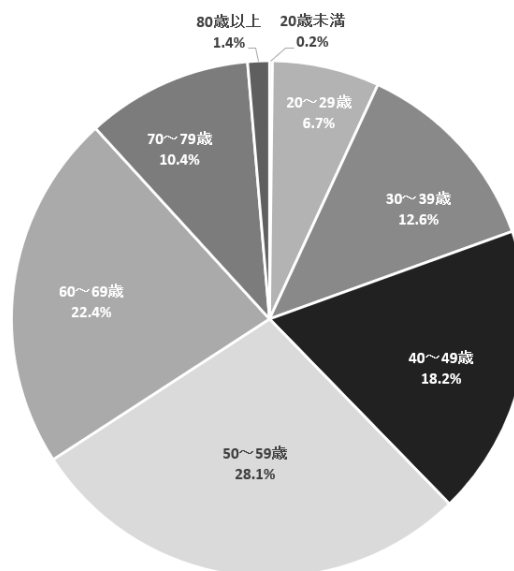
〔佐賀県 50代 男性〕

〔回答者属性〕

1 性別



2 年齢層



3 居住地域

