

2026年度税制改正に関する要望書

～地域の暮らしを守る税制へ～



2025年10月



JAF

一般社団法人 日本自動車連盟

会長 坂口 正芳

2026年度税制改正に関する要望

2025年度税制改正大綱には、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行うと記載されています。いわゆる「ガソリンの暫定税率」の廃止について真摯に協議をおこなっていくとも記載されました。

2025年に実施した「自動車税制に関するアンケート」では、全国154,341人の自動車ユーザーからの回答のうち、**98.8%**のユーザーが自動車関係諸税を「負担に感じる」と回答しており、自動車ユーザーの負担感は限界に達しています。現行税制は取得・保有・使用の各段階で複数の税が課される複雑な構造で、理解しづらく、税負担感を助長しています。地域によっては自動車が生活の基盤となっており、普及台数も多い傾向にあるため、自動車関係諸税がより大きな負担となっています。

JAFは、2,080万人を超える会員を擁する自動車ユーザー団体として、創立当初から自動車税制のあり方について要望活動をしてまいりました。引き続き、公平・公正・簡素を原則とした自動車ユーザーの視点に立脚した持続可能な税制の実現を求めてまいります。



98.8%の自動車ユーザーが負担に感じている自動車税制 自動車ユーザーの納得・理解を得られる 抜本的な見直しの実現を！

要 望 事 項

1 複雑で不合理な自動車税制の簡素化と負担軽減

① 環境性能割の廃止

自動車の取得段階で課税される「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 いわゆる「暫定税率」の廃止

ガソリン税や自動車重量税などに適用されている「暫定税率」は、1974年に時限的措置として導入されたにもかかわらず、特例として継続的に適用されている。これは論理的な説明もなく、さらなる負担を求めるものであり、廃止すべき。

④ ガソリン税への消費税課税(Tax on Tax)の解消

ガソリン税に消費税を課す「Tax on Tax」は、不合理な仕組みであり、自動車ユーザーの負担を考慮しても解消すべき。

2 自動車ユーザーの多くは税負担を感じており、 水準は限界に達している これ以上の負担増には強く反対

● 車齢による一律の重課措置の廃止

車の使用実態、環境負荷等を考慮せず、一定の年数が経過した車に対して一律に重課措置を課す仕組みは合理性に乏しく、ユーザーにとって不公平である為、車齢のみを基準とした重課措置は廃止すべき。



JAF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。

1 複雑で不合理な自動車税制の簡素化と負担軽減

●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(98.8%)が自動車に係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。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？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

自家用乗用車にかかる年間の税金

※回答群は円グラフに記載のある項目です。

	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	¥59,000
	消費税	ガソリン給油時	¥16,909
合 計			¥124,209

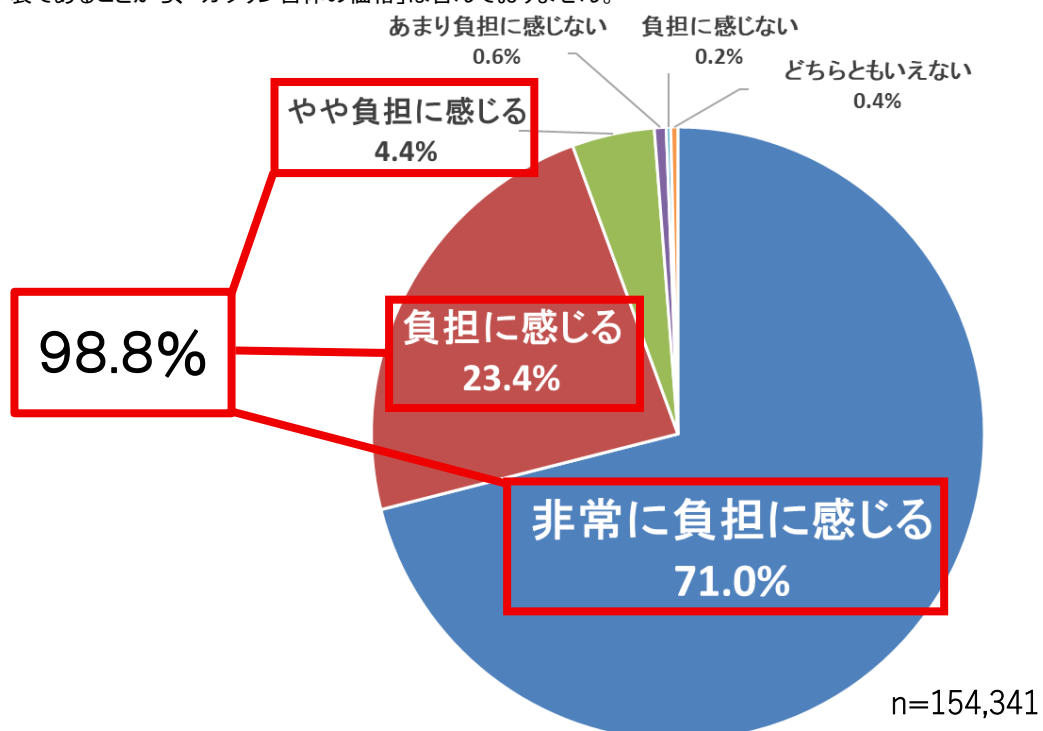
排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン以下の車両で、年間ガソリン使用量/1,000リットルの場合。

※ガソリン小売価格は消費税込み186円/リットルで換算、2025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。



2025 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

●自動車ユーザーの重税感が強い

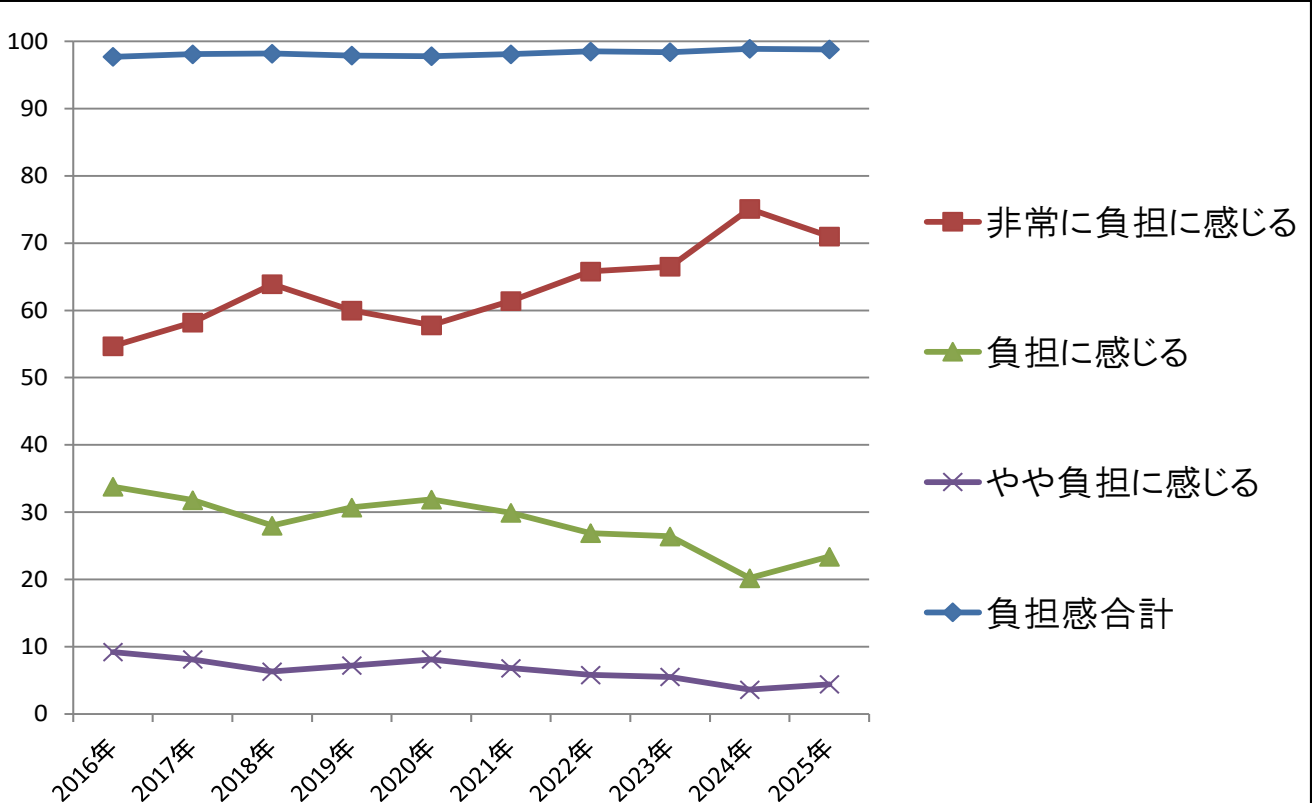
2023～25年度のアンケート調査において、自動車に係る税金を負担と感じる自動車ユーザーの割合は、実に98%という高い水準が続いています。その中でも「非常に負担に感じる」と答えた割合はこの10年で増加傾向にあり、2025年度には71.0%です(2016年度は54.7%)。

アンケート調査における回答比率の推移(2023年～25年)

Q：自動車に係る税金をどのように感じますか？

回答	2023年	2024年	2025年
非常に負担に感じる	66.5%	75.1%	71.0%
負担に感じる	26.4%	20.2%	23.4%
やや負担に感じる	5.5%	3.6%	4.4%
負担に感じる＝小計	98.4%	98.9%	98.8%
あまり負担に感じない	0.8%	0.6%	0.6%
負担に感じない	0.3%	0.2%	0.2%
負担に感じない＝小計	1.1%	0.8%	0.8%
どちらともいえない	0.5%	0.3%	0.4%
回答数	189,285名	132,152名	154,341名

過去10年間の負担感の推移



負担感の高率が続いている。

「非常に負担に感じる」と答える人が年々増加傾向にある。

●世帯当たりの普及台数に地域格差がある

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、移動の手段として必要不可欠です。

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となっています。

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

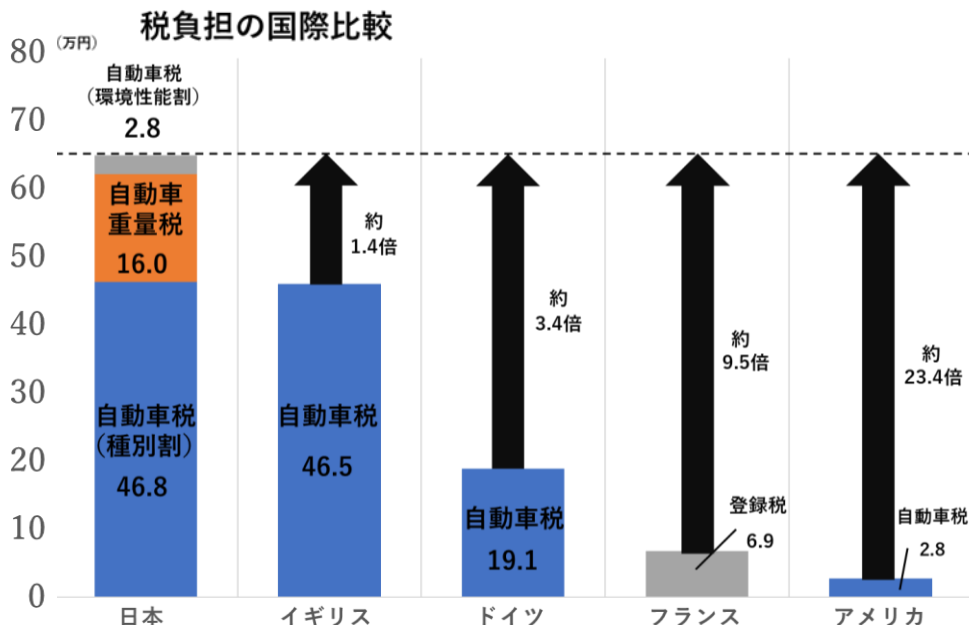
都道府県	世帯当たり普及台数
東京都	0.410台
大阪府	0.616台
神奈川県	0.670台
京都府	0.789台
兵庫県	0.885台
埼玉県	0.924台
千葉県	0.930台
北海道	0.989台

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（車体課税）

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、消費税を除く車体課税の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 1ℓ=¥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税率が変わるなど、制度が複雑で自動車ユーザーには大変分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、まず分かりやすくそれぞれ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ー① 自動車の取得段階で課税される「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。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。

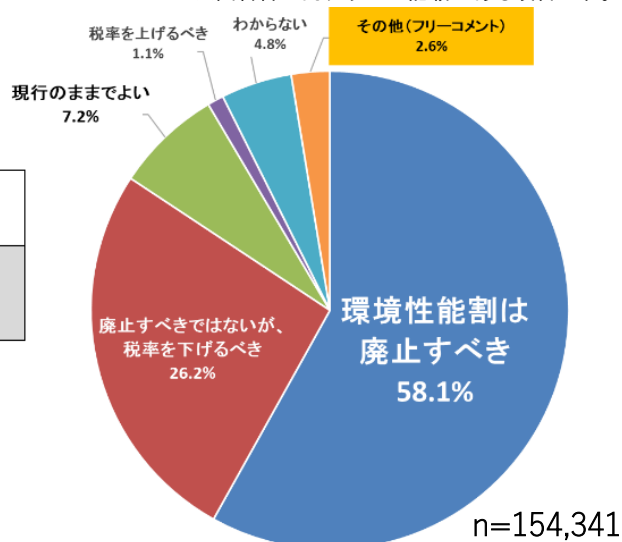
環境性能割のイメージ

〔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



その他(フリーコメント)

2025 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

- ・環境性能に応じて課税額を変える仕組み自体は良いと思うが、この環境性能割は実質的に取得税の付け替えであり増税に伴う負担減などでは全くなく、許容できない。〔京都府 20代 女性〕
- ・税をただなくすのではなく、必要な財源をどう確保するかも考えてほしい。環境性能割のように形を変えて残してしまうというの理解できるけど、もっと分かりやすくしてほしい。〔静岡県 30代 女性〕

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、7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種類同時にかけられる」という、他に類を見ない不可解な課税形態です。

●根拠のない「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根拠もなく「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P10をご確認ください。



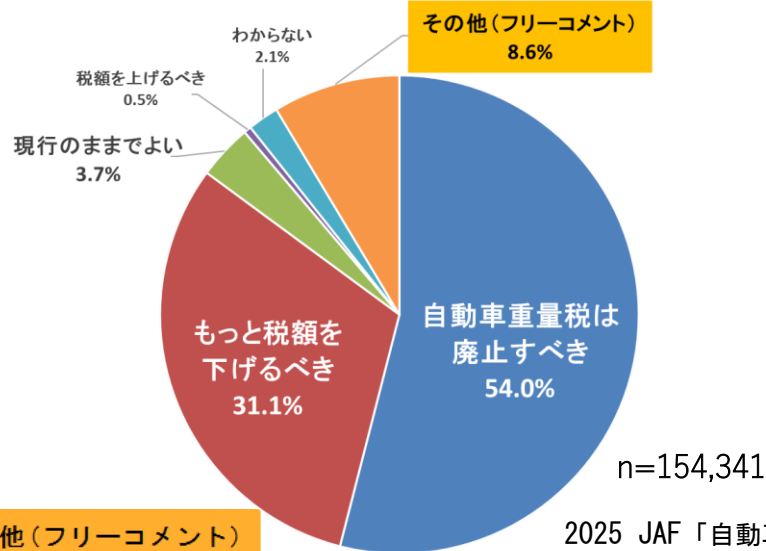
●自動車ユーザーの声

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？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。



その他(フリーコメント)

2025 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

- ・道路関係に使用する財源に当てるなら、そのままで良いと思う。〔山形県 30代 女性〕
- ・元の道路特定財源に戻すべき。八潮市の事故をみるまでもなく、道路インフラ整備のために使われるなら文句はありません。〔宮崎県 50代 女性〕
- ・当初の使い方の通り道路整備・保守保全に全額使われるのであれば税金が課されても仕方がないと思う。ただし一般財源にされるなら一刻も早く廃止すべき。〔静岡県 30代 男性〕



1-③ 暫定税率は時限的措置として導入されたにもかかわらず、継続されており、論理的な説明もなく追加負担を求めているため、廃止すべきである。

●ガソリン税や自動車重量税などに「暫定税率」として
上乗せされている特例税率は廃止すべき

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。

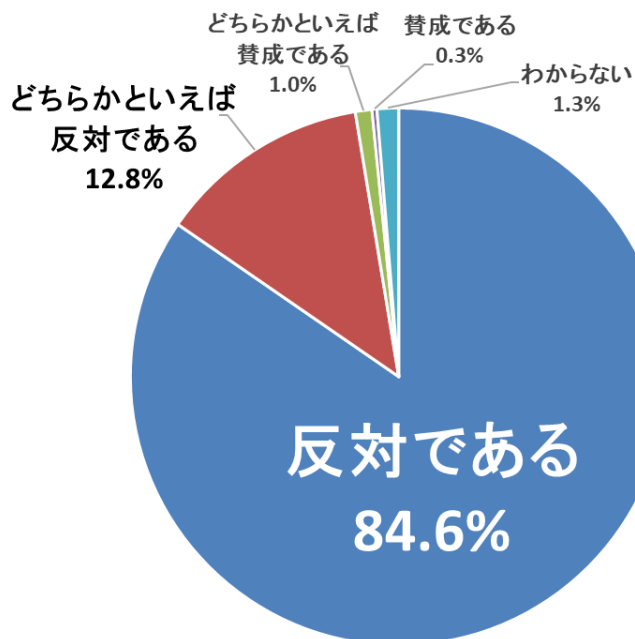
問：自動車の税金には、下表のとおり、国の財政が厳しいという理由からいわゆる「暫定税率」や「当分の間税率」といわれる本来の税率（本則税率）を上回る税率が約50年も課せられたまま維持されているものがあります。このように、税率が上乗せされたままになっていることについてどうお考えですか？

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。

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。



2025 JAF「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を課す「Tax on Tax」は、不合理な仕組みであり、自動車ユーザーの負担を考慮しても解消すべき。

●「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解消すべきです。アンケート調査においても、約9割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」の解消すべきです。

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等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。

※回答群は円グラフに記載のある項目です。

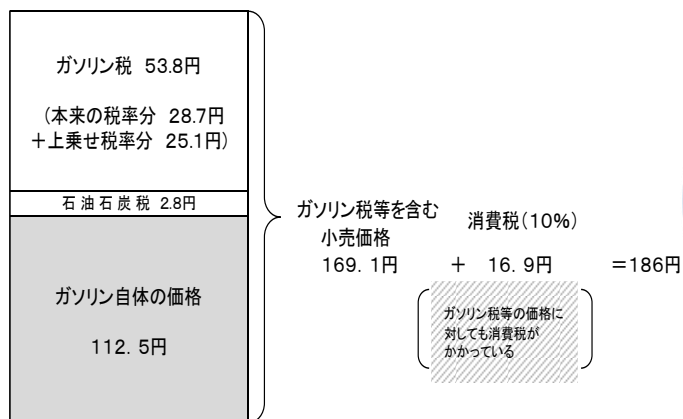
国税庁の見解

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。

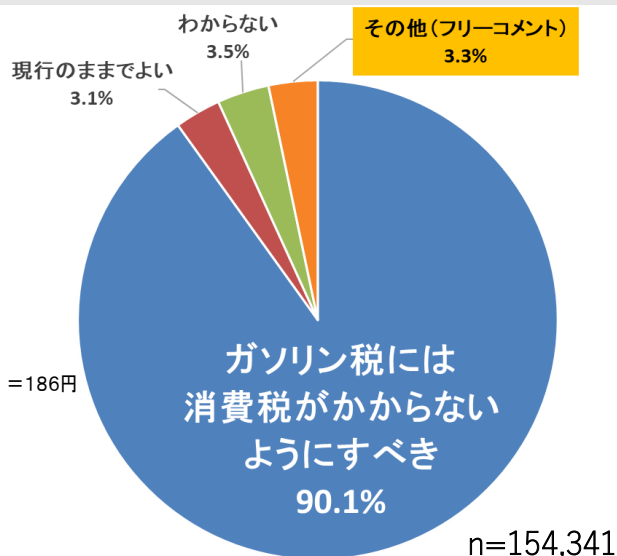
(国税庁ホームページ上のタックスアンサーNo.6313「たばこ税、酒税などの個別消費税の取扱い」より)

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1ℓ当たり186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」2025年4月のデータを参考に設定



2025 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

その他(フリーコメント)

- ・酒、タバコは嗜好品。贅沢品でもいいか。ガソリンは物流に不可欠。観光だって人が動かなきゃお金も流れない。[福島県 60代 女性]
- ・消費税を設けてもいいが、その代わりにガソリン税は無くすなどの処置が欲しい。不景気な現状で国民の負担が増えている事は明白なので、現状に合わせて軽減する対策を立てるべき[北海道 20代 女性]
- ・それを知らない消費者がほとんどだから、問題ないと言い張るなら販売価格の内いくらが税金なのかを提示するようにすべき[神奈川県 30代 女性]

2 自動車ユーザーの多くは税負担を感じており、水準は限界に達している これ以上の負担増には強く反対

一定の年数が経過した車に対して一律に重課措置を課す仕組みは合理性に乏しく、不公平である為、車齢のみを基準とした重課措置は廃止すべき。

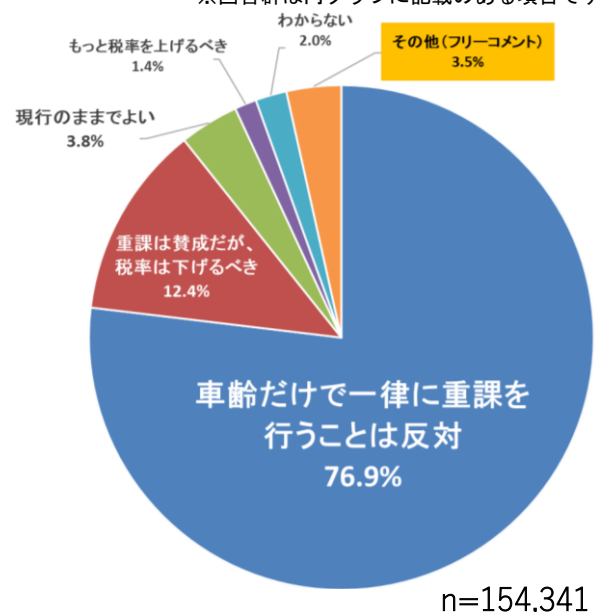
●使用実態を顧みない一律の重課は合理性・公平性を欠く

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。

問：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。

※回答群は円グラフに記載のある項目です。



その他(フリーコメント)

2025 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

- ・大事に、丁寧に乗った車を長持ちさせた(車を作るよりも環境に負荷をかけてない)のに税金が高くなるのはおかしい〔宮城県 70代 男性〕
- ・反対である。物を大切にする気持ちや丈夫なものを作り、維持していくことはむしろ環境に良いはずである。〔東京都 20代 男性〕
- ・環境負荷が、と言われるが、新車をつくり古い車を処分することにかかるエネルギーまで考慮されているのか疑問に思う。古い車でもメンテナンスしながら大事に乗ることをもっと肯定してもいいはず。〔佐賀県 40代 女性〕

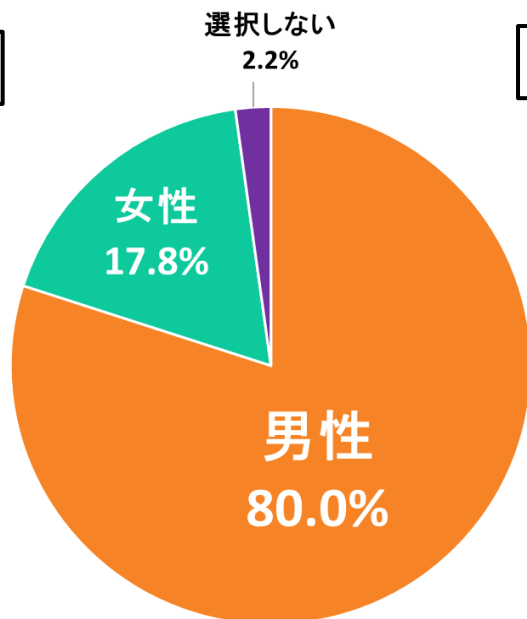
2025年JAF『自動車税制に関するアンケート調査』概要

1 調査概要

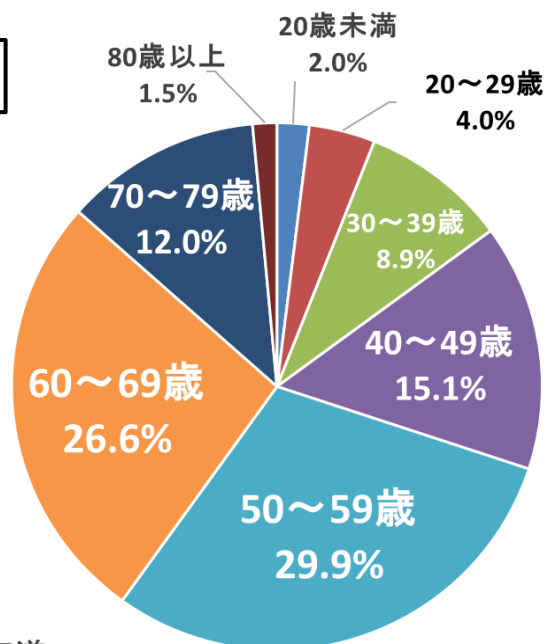
- ・調査対象：全国18歳以上の自家用乗用車保有者
- ・調査方法：インターネット調査(JAFホームページにて実施)
- ・調査期間：2025年4月24日(木)～2025年8月7日(木)まで
- ・有効回答者数：154,341人

2 回答者属性

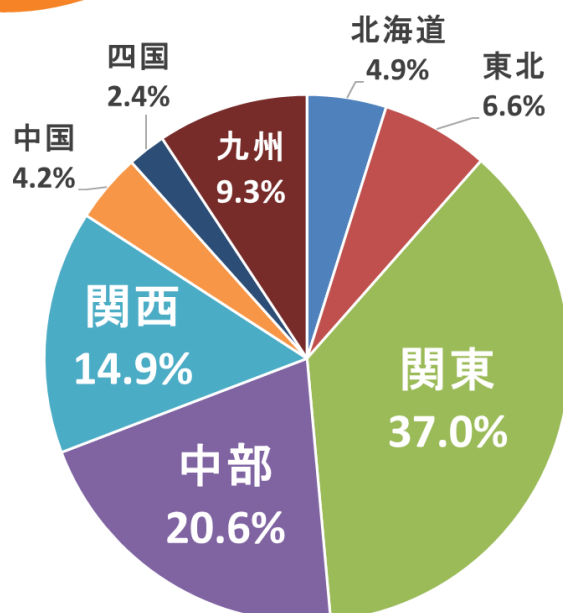
性別



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>



自動車税制に関するユーザーからのご意見 (アンケートの自由記述より一部抜粋)

- (1) 車に関してはとにかく税金を取りすぎ。当たり前、じゃなく、時代ごとに見直しも必要ははず。議論を先延ばしにせず必ず来年度中に結論を出してほしい。必要な税金だと主張するならばより丁寧な説明が必要。また税金の用途(効果)を明確に公表する事も当たり前である。
〔岩手県 30代 女性〕
- (2) ローンを組みせたいからか、消費させたいからなのか、車を長く乗り続けるだけでもお金をとるのはおかしいと感じる。
〔栃木県 20代 男性〕
- (3) 公平・中立・簡素な税負担となることを期待する。一方で、快適に道路を運行できるよう整備維持を求める以上、整備維持費を確保するためには相応の税負担が必要であることを丁寧に説明する必要がある。
〔埼玉県 50代 男性〕
- (4) やはり、高すぎると思います。車を持っているだけでこんなにも税を取られてしまうと、いつか車を持つ人はいなくなると思います。日本は素晴らしい技術を持った歴史のある自動車メーカーがいくつもあります。この状態では自動車業界も衰退しかねないと思います。自動車に対しての良くない印象をなくし、自動車に乗るユーザーを増やすためには、自動車税制の見直しは必須だと思います。
〔神奈川県 20代 女性〕
- (5) 単なる継続や廃止ではなく(個人的には廃止は難しいと思われるため)、使途を明確化し税金を支払う車ユーザーにメリットが感じられる使用をしてほしいと考えている。現行車ユーザーに関係ない税金の使用は不公平感がある。
〔東京都 50代 男性〕
- (6) 原則自動車税は道路の維持、整備や関連する分野に用いられるべきと思う。納得して納税できるような枠組みの構築、説明がなされることを期待する。
〔東京都 40代 男性〕
- (7) 維持にかかるお金が高すぎると思う。若者の車離れが進んではメーカーの元気も無くなるし、国内向けに作ってくれなくなる。整備や関連する分野に用いられるべきと思う。納得して納税できるような枠組みの構築、説明がなされることを期待する。国はメーカーも使用者のこともっと考えて欲しい。
〔長野県 20代 男性〕
- (8) 交通行政には、多くの維持管理費掛かっている。今後、今まで以上に多くの道路や橋の更新が必要。道路を損傷させる車両所有者がその一部を負担すべきであります。暫定税率の名目には違和感があり、税の項目を変え廃止ではなく、一部を継続すべきだと思う。
〔静岡県 20代 男性〕

- (9) 古い車を大切に乘っている者としては、根拠のない年数縛りで税金をあげるのは反対。今やほぼ全ての家庭で車を所有しており、生活と一体化しているのにも関わらず、税金等の維持費が高額である。若者の車離れの1つの要因でもあると思う。ぜひ、次回の税制改正にて改善される事を期待する。
〔愛知県 40代 女性〕
- (10) 環境性能の高い車両の税負担を下げることで、CO2 排出量の低減になる様な税制を期待する。
〔愛知県 60代 男性〕
- (11) 廃止されれば、負担が少なくなり嬉しい事ではあるが、その分他に税金が課せられる原因になることになりはしないかと。どこかで税金を納めることは必要なことだとは思っている。
〔岐阜県 60代 女性〕
- (12) 自動車が増産品ではなく、現在では生活において必需品であり、全ての税制を見直し廃止すべきものは廃止するなど抜本的な改正が必要な時期に来ていると思う。高齢化で免許返納するにおいても、生活圈での平等なる移動手段を構築するなども早急に検討する必要もある。
〔大阪府 70代 男性〕
- (13) 多くの人が所有しており、所有しないと生活できない地域もあるのに税金をかけているいまの現状に理解できない。私の地元は電車の最寄り駅から 1 時間以上かかるし、バスは廃止されてしまった。議員の方々は公共機関に無料で乗れるし、自分で過疎地に住んだりなど経験しないと分からないと思う。
〔徳島県 20代 女性〕
- (14) 公共交通機関が十分な地域(大都市)と不十分な地域とでは車の必要度が違ってくる。大都市では自家用車が無くても暮らしていけるが公共交通の不十分な地域では必需品となっている。それを一律に同じ税率で公平と言えるのだろうか。市内や隣接自治体に山奥の地域がある地方都市では、公共交通機関の無い地区から通勤や通学をしており、車が無ければ通勤、通学ができないところがある。そういう点なども考慮することを期待する。
〔高知県 60代 女性〕
- (15) 増税などの議論は早く、減税や廃止といった議論は遅い。スピード感が全てだと思う。廃止については、今でなければ意味が無い。
〔長崎県 60代 男性〕
- (16) ガソリンは元々税が課されているのに、消費税まで取って二重課税の状態である。都市部は車に乗らなくても生活できるからいいのかもしれないが、地方は車が生活必需品である。よって、車を動かすガソリンの二重課税問題も地方には身に染みた重要な課題である。ぜひ、都市部だけではなく、地方の差し迫った状況にも目を向けて、二重課税の問題を早く解消してほしい。
〔鹿児島県 30代 女性〕