2027 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～



2026 年 10 月

JAF

一般社団法人　日本自動車連盟

会長　坂口　正芳

2027年度税制改正に関する要望

令和8年度税制改正大綱には、「令和10年度以後における自動車税及び軽自動車税のあり方については、その課税趣旨を踏まえつつ、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和9年度税制改正において結論を得る」と記載されています。

2026年に実施した「自動車税制に関するアンケート」では、全国93,502人の自動車ユーザーからの回答のうち、96.9%のユーザーが現行の自動車関係諸税を「負担に感じる」と回答しており、自動車ユーザーはさらなる負担軽減を求めています。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、2,070万人を超える会員を擁する自動車ユーザー団体として、創立当初から論理的な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。



96.9%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・理解を得られる見直しを！

要　望　事　項

「複雑で不合理な自動車税制の簡素化と負担軽減」

① 自動車重量税の当分の間税率 いわゆる「暫定税率」の廃止

依然として適用されている「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。

② 自動車重量税の廃止

2009年に道路特定財源は一般財源化され、課税根拠を喪失しているため、廃止すべき。

③ 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、自動車ユーザーの過重な負担を考慮しても解消すべき。

④ 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ため、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。

「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（96.9%）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、次の表のような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？

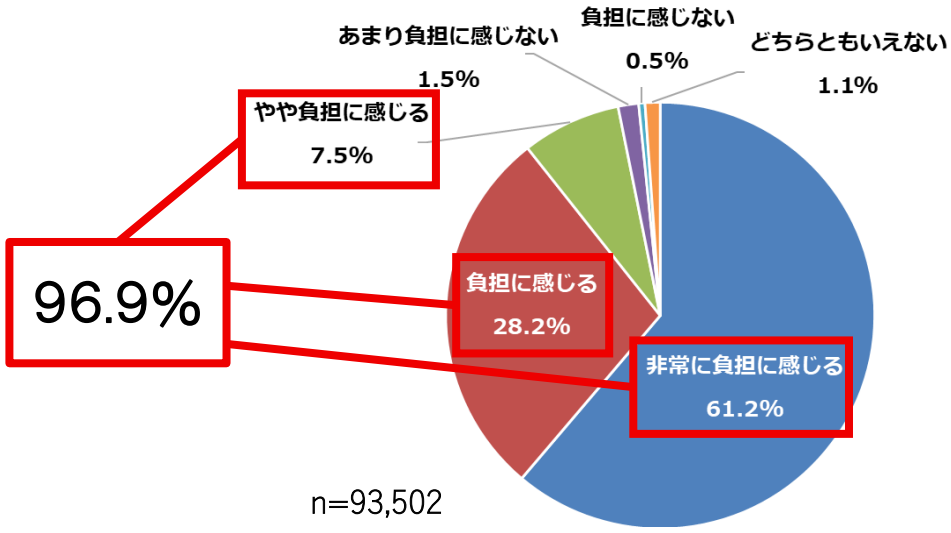
※回答群は円グラフに記載のある項目です。

自家用乗用車にかかる年間の税金

※排気量/2000cc、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

	税　目	納税時期・方法	金額
保有段階	自動車税※1	毎年納税通知書にて振り込み	¥36,000
	自動車重量税※2	新車購入時、または車検時	¥12,300
使用（走行）段階	ガソリン税※3 （揮発油税＋地方揮発油税）	ガソリン給油時	¥28,700
	（燃料）消費税	ガソリン給油時	¥15,272
合　計			¥92,272

※1　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。
※2　エコカー減税等の適用外車両。自動車重量税額は4,100円／0.5トン／年で計算。
※3　2025年12月31日にガソリン税に含まれる暫定税率（25.1円）が廃止されました。
ガソリン小売価格は消費税込み168円/リットルで換算。（2026年4月時点）
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。



2026 年　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

2024～26年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95%以上という高い水準が続いています。

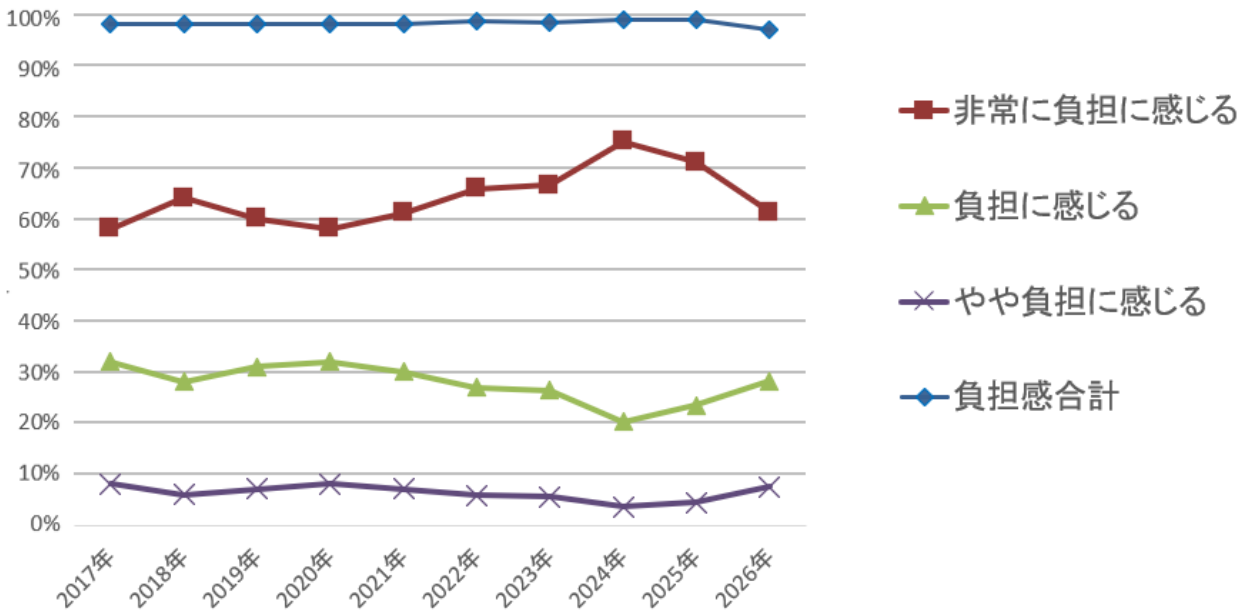
2026年のアンケート調査において、「非常に負担に感じる」と答えた割合は、ガソリン・軽油の暫定税率の廃止等もあってか、前年比約10ポイント減となりました。しかし、それでもなお61.2%にのぼります。

アンケート調査における回答比率の推移（2024年～26年）

Q：自動車に係る税金をどのように感じますか？

回答	2024年	2025年	2026年
非常に負担に感じる	75.1%	71.0%	61.2%
負担に感じる	20.2%	23.4%	28.2%
やや負担に感じる	3.6%	4.4%	7.5%
負担に感じる＝小計	98.9%	98.8%	96.9%
あまり負担に感じない	0.6%	0.6%	1.5%
負担に感じない	0.2%	0.2%	0.5%
負担に感じない＝小計	0.8%	0.8%	2.0%
どちらともいえない	0.3%	0.4%	1.1%
回答数	132,152人	154,341人	93,502人

過去10年間における負担感の推移



2026 年 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

●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）　　2026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	1.654台
2	山形県	1.611台
3	富山県	1.599台
4	群馬県	1.549台
5	栃木県	1.527台
6	長野県	1.525台
7	福島県	1.502台
8	茨城県	1.495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	0.401台
大阪府	0.605台
神奈川県	0.658台
京都府	0.778台
兵庫県	0.874台
埼玉県	0.905台
千葉県	0.912台
北海道	0.985台

資料：一般社団法人自動車検査登録情報協会







●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って、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。

ＪＡＦの考える税体系

	現行の税体系		JAFの考える案
取得段階	消費税	⇒	消費税
保有段階	自動車税 軽自動車税	⇒	自動車税・軽自動車税
	自動車重量税	⇒	［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	⇒	燃料税
	消費税	⇒	消費税







①　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。

●自動車重量税に「暫定税率」として上乗せし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「廃止すべき」ないし「税率を下げるべき」と縮小を求める回答をしています。

問：自動車の税金には、次の表の通り、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もあります。ガソリンや軽油引取税の暫定税率は廃止されましたが、自動車重量税はこのように、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？

※回答群は円グラフに記載のある項目です。

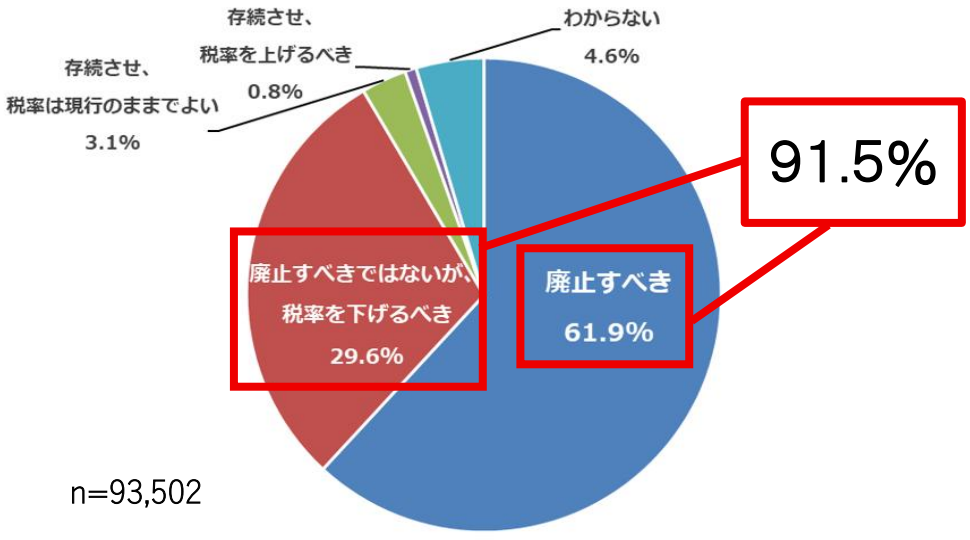
本来の税率を上回る特例税率が課せられている税目

自家用乗用車の場合

税目	本来の税率	現行の税率	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 （本則2,500円＋暫定税率1,600円）	1．6倍
		車齢13年超の車両 5，700円/0.5t/年 （本則2,500円＋暫定税率1,600円＋重課1,600円）	2．3倍
		車齢18年超の車両 6，300円/0.5t/年 （本則2,500円＋暫定税率1,600円＋重課2,200円）	2．5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、原則として本則が適用され、更にその燃費性能により25%から100%の減税がなされます。

「自動車重量税の暫定税率は、」



n=93,502



2026 年　JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

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、元々、道路特定財源として道路整備をおこな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　大蔵委員会地方行政委員会運輸委員会建設委員会連合審査会）

●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 P7 をご確認ください。





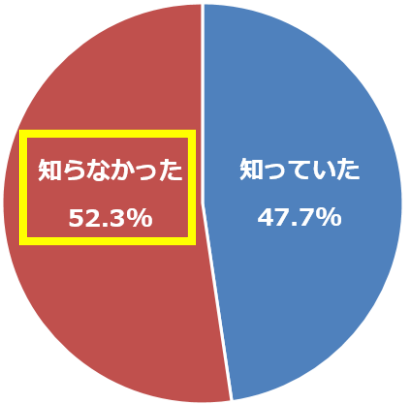
●自動車ユーザーの声

アンケート調査において、半数以上の自動車ユーザーが一般財源化を「知らなかった」と回答し、自動車重量税を複数年分納税することについては94％が「負担に感じる」と回答しています。

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、道路整備が一定の（十分な）水準に達したとのことから、その税収入が 2009 年に使途の限定されない一般財源となりました。

問：2009 年に使途の限定されない一般財源となったことを知っていましたか？

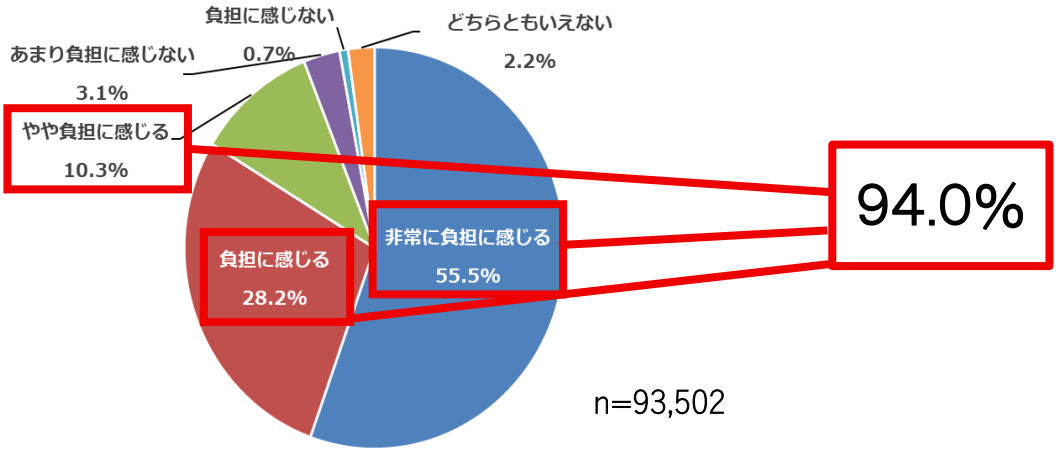
※回答群は円グラフに記載のある項目です。



n=93,502

問：新車購入時に 3 年分の納税、以降は 2 年ごとの車検時に 2 年分を納税することに負担を感じていますか。

※回答群は円グラフに記載のある項目です。



n=93,502

フリーコメント

- 現状に合っていないし、納税したものを目的外に使うくらいなら即廃止にすべきと思う。国の財政が厳しいのは国の税金の使い方が間違っている、無駄が多いのが原因でそれを納税者（特にこの場合は車所有の）に負担させるのはおかしい。
〔福岡県　60 代　女性〕

- 道路が舗装されていることはすごいことだし、新たに整備されているのを見ると税金は必要なものだと思います。一般的に納得いかないと思われるのは、財源が適正に使われているかどうかが良くわからない点につきます。みんなが意識して財源の内訳、使用状況をチェックしていくようにしていきたい。
〔大阪府　40 代　男性〕

2026 年 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

③　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」

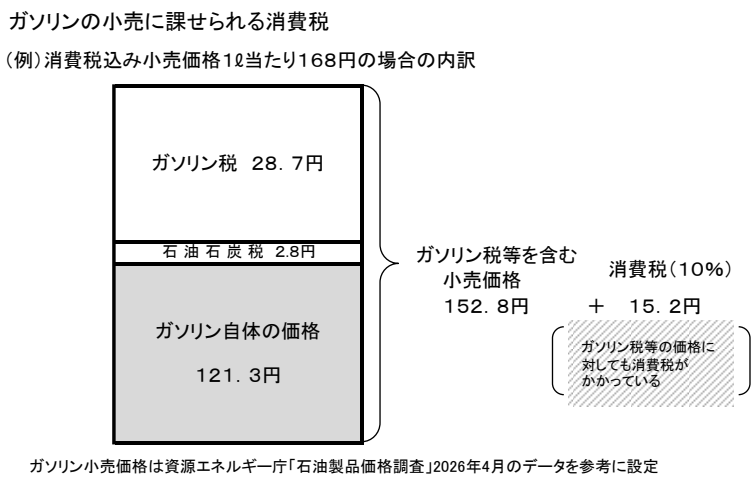
自動車燃料としてのガソリンは、製品本体の価格に揮発油税（1リットル当り24.3円）と地方揮発油税（1リットル当り4.4円）が加算され、それらの合計額に対して消費税がかけられています。すなわち「税に税がかけられる」（Tax on Tax＝タックス・オン・タックス）という、極めて不可解な形になっています。自動車ユーザーが到底理解・納得することができない課税形態を解消すべきです。アンケート調査においても、8割以上の自動車ユーザーが税に税が課せられている仕組みに納得しておらず、課税形態の是正を望んでいます。燃料価格の高騰に伴う自動車ユーザーのさらなる負担を考慮すると「Tax on Tax」を解消すべきです。

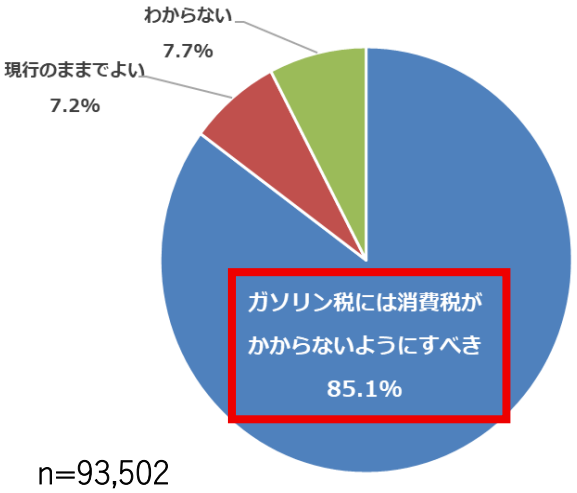
問：ガソリンには次の図のように、販売時にガソリン自体の価格にガソリン税等が加算されそれらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっているという指摘があります（税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」）。一方、国税庁は以下のような見解を示しています（一部抜粋、揮発油税はガソリン税を指す）。これは、ガソリン税は酒税やたばこ税などと同様、メーカーなどが納税義務者となって負担するものであり、販売価格の一部に含まれるため、タックス・オン・タックスではないというものです。
このことについてどうお考えですか？

※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）





n=93,502

フリーコメント

- 納税義務者が誰であれ、税の分が価格に上乗せされているため消費者の負担増であることに変わりは無く消費意欲の低下につながる可能性がある。既に税分が含まれた価格に対して税がかけられること自体にどんな理由をつけようとも二重課税の印象は払拭できず不公平感が強い。
〔北海道　30代　男性〕

- メーカー等が納税をしていると言ってるがそれが価格に転嫁されてるのだから二重課税と言われてもしかたがない。今すぐ廃止すべき。
〔兵庫県　30代　男性〕

2026年 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

④　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ため、車齢のみを基準とした重課措置は廃止すべき。

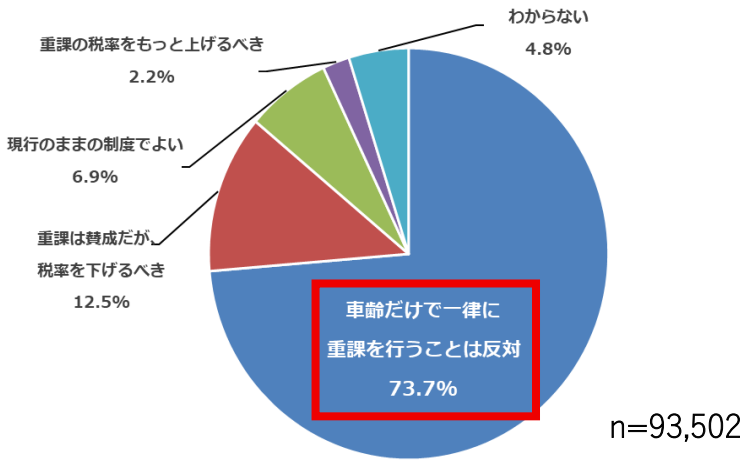
●使用実態を顧みない一律の重課は合理性・公平性を欠く

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おこなうことは、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、7割以上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車両の経過年数が長くなることで環境負荷が高いなどを理由に自動車重量税及び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）。
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？

※回答群は円グラフに記載のある項目です。



n=93,502



フリーコメント

・　諸外国では年数が経過する事に自動車税が安くなる例もあり、日本のように年数の経過で自動車税が高くなるのは理に反していると思われる。また、長く同じ車を乗り続けるのと、早いペースで乗り換えをするのでは、環境に対しての負荷という観点で見れば同じ車を乗り続けた方が負荷が少ないと思う。
〔愛知県　30 代　男性〕

・　長く使用するにはそれなりのメンテナンスもしているし、また使用時間も短いと思う。ただ登録時間が長いというだけでの税率変更は腑に落ちない。
〔山梨県　70 代　男性〕

2026 年 JAF「自動車税制に関するアンケート調査」より

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）

【要望①　自動車重量税の当分の間税率 いわゆる「暫定税率」について】

・　自動車重量税の暫定税率は、道路整備のための特例として導入された経緯がありますが、導入から長期間が経過しており、今も継続していることは利用者にとって大きな負担となっています。特例である以上、速やかに見直しを行い、暫定税率を廃止または本来の税率へ戻すべきと考えます。

〔広島県　40代　男性〕

・　暫定、当分なのだからまずは期限を切って廃止すべき。その後、必要であれば使用目的に合わせた税金を新設すれば良い。

〔千葉県　60代　男性〕

・　目的を達したのであれば暫定税率は廃止すべき。道路の補修・整備は必要なので、重量税を取るのであれば道路特定財源に戻すべき。

〔神奈川県　50代　男性〕

・　暫定税率はやめ、自動車に関する税金は、分かりやすく一本化すべき。道路特定の税金は必要。

〔石川県　60代　男性〕

【要望②　自動車重量税について】

・　道路の整備等、自動車に関して使用されているなら負担を負ってもしょうがないと思いますが、別な用途として使われているなら、自動車（関連）税として徴収するのはおかしいと思います。

〔栃木県　20代　男性〕

・　車検時の自動車重量税は、課税根拠に乏しいと思います。継続して自動車を保有するにあたっては自動車税を支払っているため、新車時の課税は理解できるものの、継続時に支払うのは理解できない。

〔広島県　40代　男性〕

・　国の財政が厳しいという点は国民全員が考えなければならないが、自動車ユーザーが納めている税金がどのように使用されているのか明確にしてほしい。

〔香川県　40代　男性〕

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）

【要望③　ガソリン税への消費税課税（Tax on Tax）について】

・　ガソリン税には、税額に消費税が上乗せされる「タックス・オン・タックス（二重課税）」の仕組みがあり、利用者にとって過大な負担となっています。 本来、課税対象は商品価格であるべきで、税にさらに税をかける方式は公平性に欠けます。 この仕組みは速やかに見直し、二重課税を廃止することを強く求めます。

〔茨城県　50代　男性〕

・　ガソリン本体価格、ガソリン税（揮発油税等）、石油石炭税が含まれた価格に対して、さらに 10%の消費税が課されています。消費者がガソリンスタンドで支払う金額には、すでにガソリン税などの税負担が含まれています。その総額に対してさらに消費税が課されている以上、国民が「税金に税金がかかっている」と感じるのは当然です。

〔岡山県　50代　女性〕

・　ガソリンは生活する上で必須なものであるため二重課税するべきでは無い。

〔愛知県　30代　男性〕

【要望④　車齢による一律の重課措置について】

・　高齢かつ田舎暮らしで車は必要だが走行距離も少なく買い替える資金もなく、車齢だけで税金が高くなるのは絶対納得できない、即廃止するべきです。

〔長野県　80代　男性〕

・　新設当初は13年超の車と新型車では環境性能にも大きな差があり仕方ないと思ったが、今現在13年前の車と新型車には、当時程の差は無いと思う。税金を課す事が、メーカー側の買い替え促進という後押しをしている様に感じる。

〔千葉県　60代　男性〕

・　日本で積み上げられた自動車文化を否定するものであり、製造に対する環境負荷まで考慮すると課税は不当と考える。

〔東京都　30代　男性〕

・　新車に買い替えるのは、非常に費用が掛かるので、何も悪くなっていないのに、税率が高くなるのは、不自然さを感じます。

〔三重県　60代　女性〕

参考資料

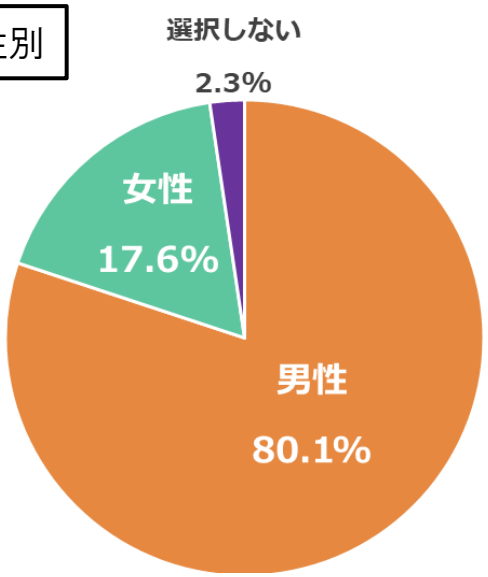
２０２６年ＪＡＦ『自動車税制に関するアンケート調査』概要

１　調査概要

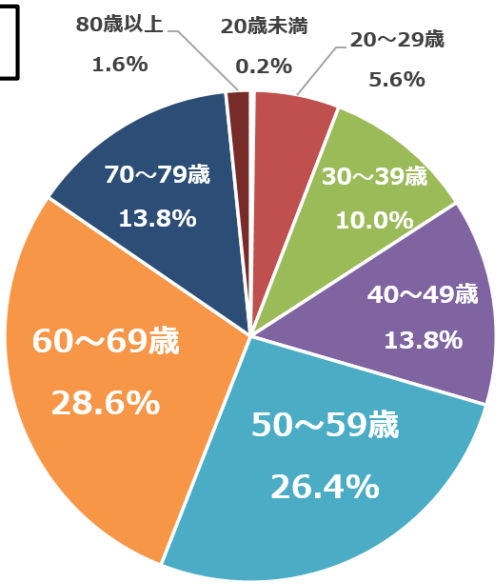
・調査対象：全国18歳以上の自家用乗用車保有者
・調査方法：インターネット調査（JAFホームページにて実施）
・調査期間：2026年6月25日（木）～2026年8月6日（木）
・有効回答者数：93,502人

２　回答者属性

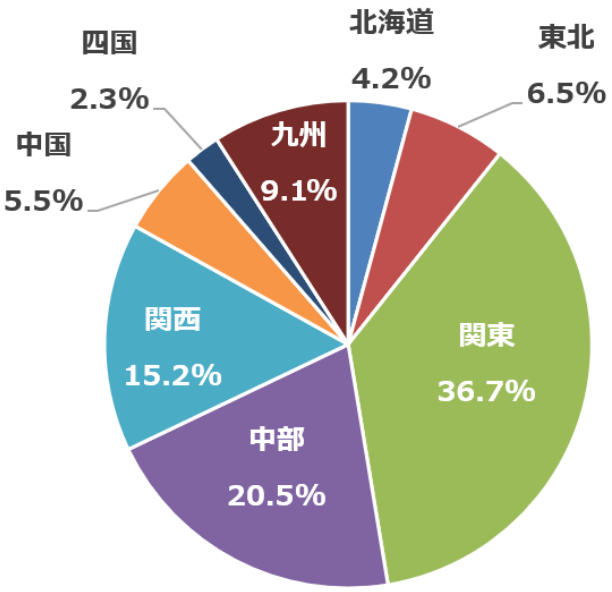
性別



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