

『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：全国の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：平成26年7月7日（月）～8月31日（日）
- ・有効回答者数：30,598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〉

●自動車には下表の通り、取得（購入）、保有、使用（走行）の段階で様々な税が課せられています。

【表1】平成26年度の自動車税制

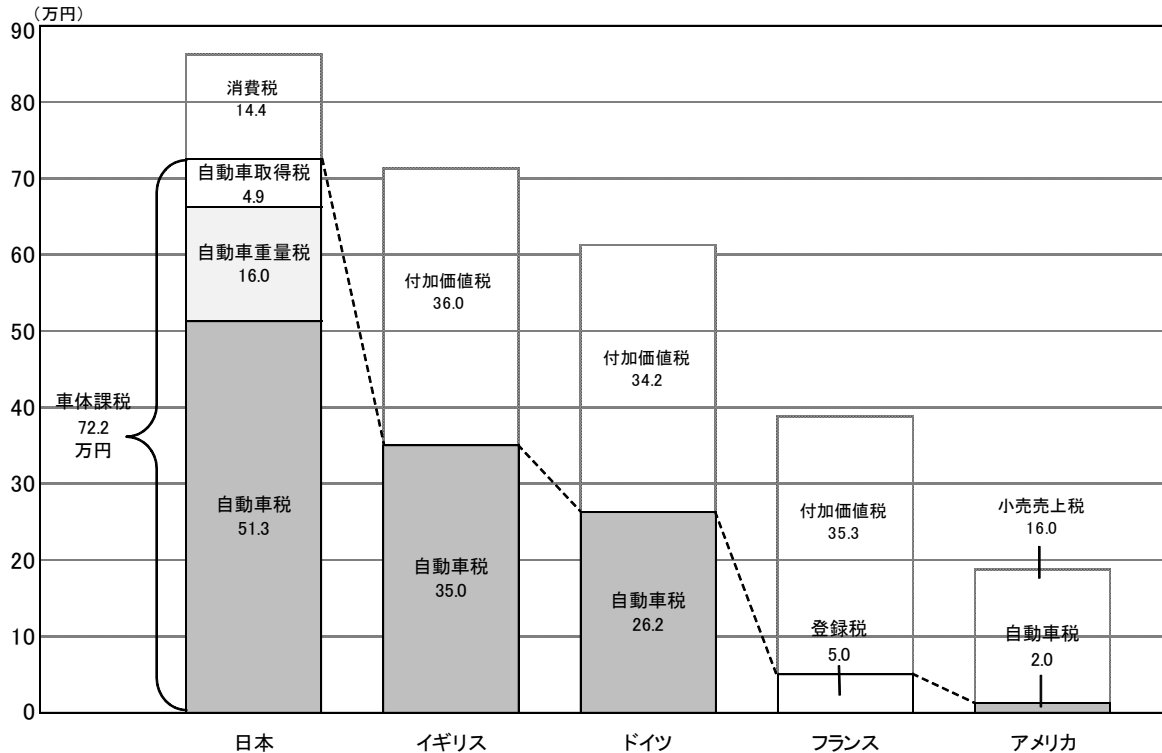
※自家用乗用車の場合（軽自動車税を除く）

| 段階 | 税目 | 国／地方税 | 税の用途 | 現行の税率 |
|-------|------------------------|--------|----------------------|--|
| 取得 | 自動車取得税 | 地方税 | 道路整備の財源だったが、一般財源化された | 3% |
| | 消費税 | 国税・地方税 | 一般財源 | 8% |
| 保有 | 自動車重量税 | 国税 | 道路整備の財源だったが、一般財源化された | ハイブリッドカーなどの次世代自動車および2015年度燃費基準達成車 2,500円/0.5t/年 |
| | | | | 車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年 |
| | | | | 車齢13年超の車両 5,400円/0.5t/年 |
| | | | | 上記以外の車両 4,100円/0.5t/年 |
| | 自動車税 | 地方税 | 一般財源 | 排気量に応じ課税 |
| 軽自動車税 | 地方税 | 一般財源 | 7,200円/年 | |
| 使用 | ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税) | 国税 | 道路整備の財源だったが、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 | 道路整備の財源だったが、一般財源化された | 17.5円/kg |
| | 消費税 | 国税・地方税 | 一般財源 | 8% |

一般財源：用途に限定がなく、国や地方自治体の裁量で自由に使える収入。

●また、日本では自動車の取得段階で消費税に加え自動車取得税が課せられ、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、その負担は欧米諸国に比べ約2～3.6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。

【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1800cc [2]車両重量1.5トン以下 [3]車体価格180万円 [4]JC08モード燃費値:15.4km/リットル(CO2排出量:151g/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136円、1ポンド163円、1ドル101円(2013年4月～2014年3月の平均)
 注:1.2014年4月時点の税体系に基づく試算。2.各国の環境対策としての税制政策(軽減措置)は加味していない。3.各国の登録手数料は除く。4.フランスは2000年をもって個人所有に対する自動車税は廃止。
 ※日本自動車工業会資料より

●自動車取得税および自動車税については、平成26年度与党税制改正大綱（平成25年12月12日）において、次のような方向性が示されています。

- (1) 自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時に廃止する。
- (2) 一方、消費税率10%段階において自動車税を見直し、取得時に環境性能に応じた課税を行う。その課税標準は取得価額を基本とし、税率は燃費基準値の達成度に応じて、0～3%の間で変動する仕組みとする（平成27年度税制改正で具体的な結論を得る）。

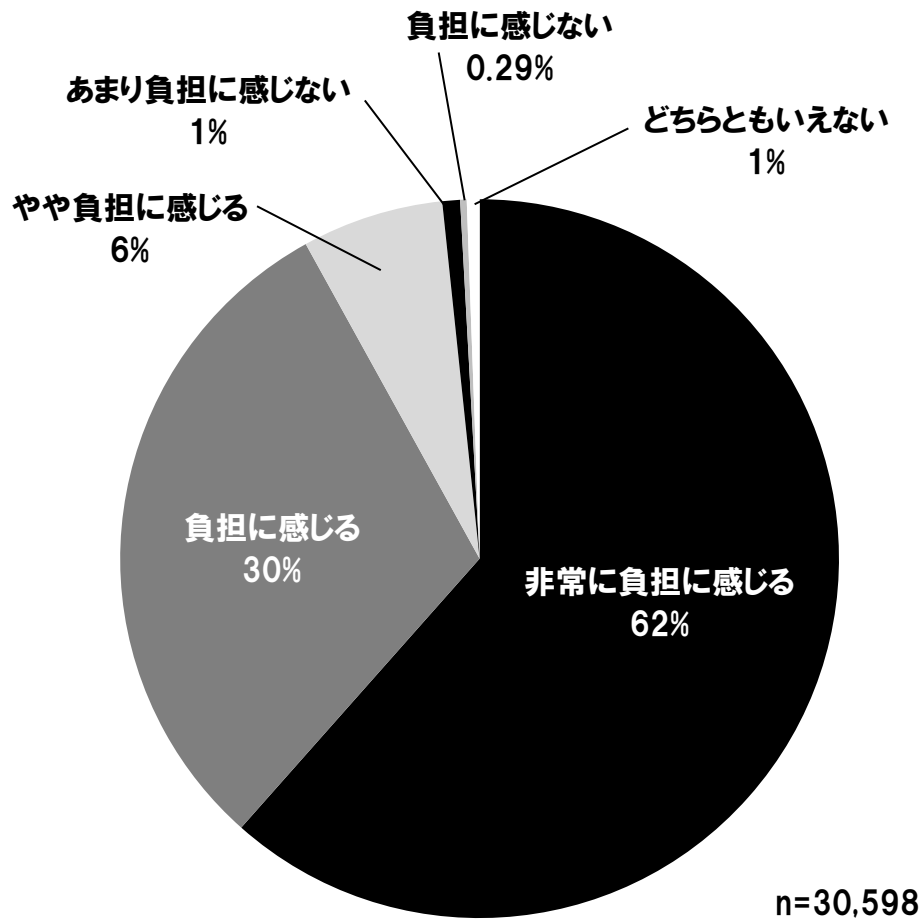
これらのことについて、自家用乗用車をお持ちの方にお伺いします。

問1：マイカーには毎年、概ね【表2】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負担に感じますか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【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 | ¥39,500 |
| | 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 | ¥12,300 |
| 合 計 | | | ¥117,900 |

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。
 (※ガソリンは消費税込み小売価格166円/リットルで換算、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。

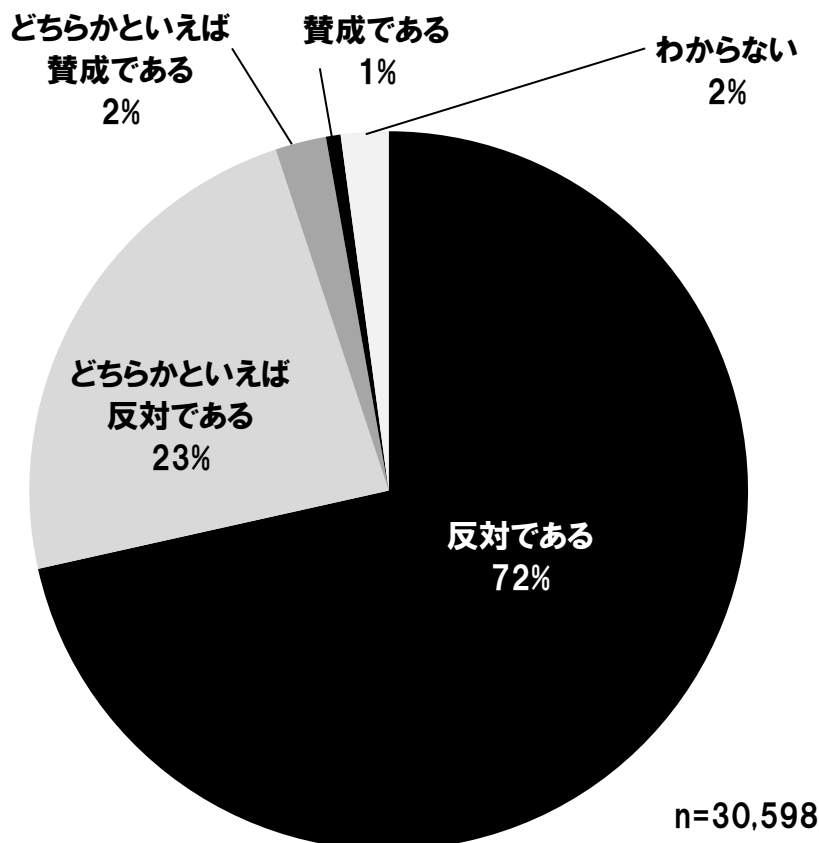


問2：自動車の税金には、【表3】の通り、国の財政が厳しいという理由から本来の税率（本則税率）を上回る税率が「当分の間の税率」（旧暫定税率）として維持されたままのものもあります。このように、上乘せされた税率が維持されていることについてどうお考えですか？ もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

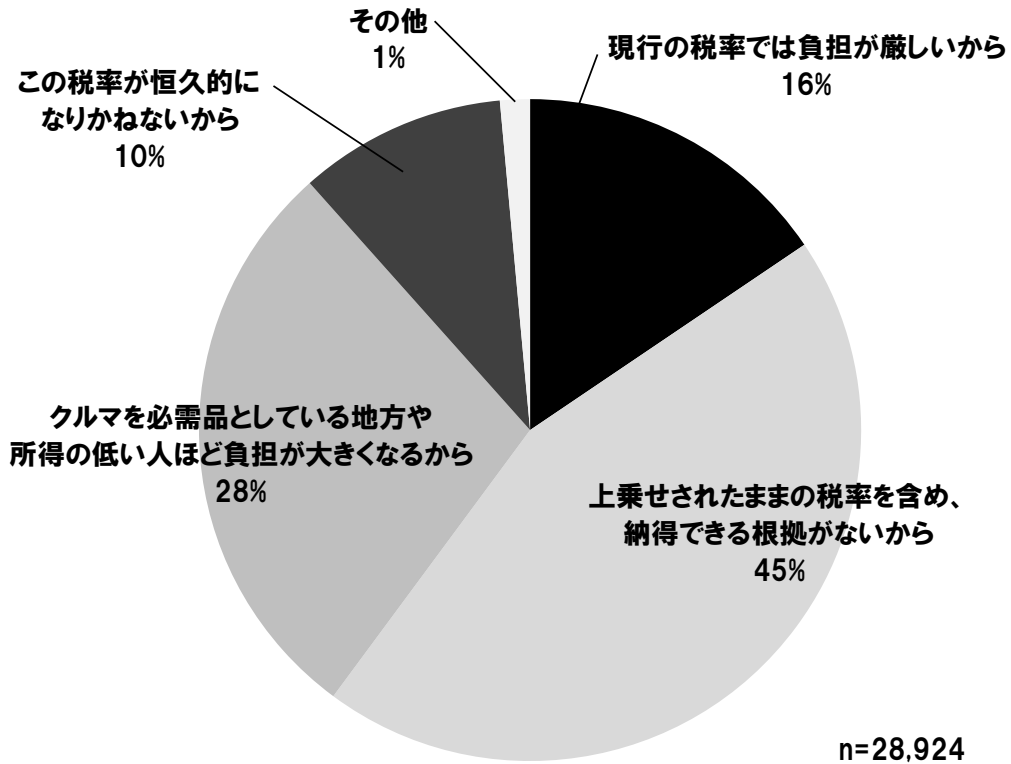
【表3】本来の税率を上回る税率が課せられている税目

※自家用乗用車の場合

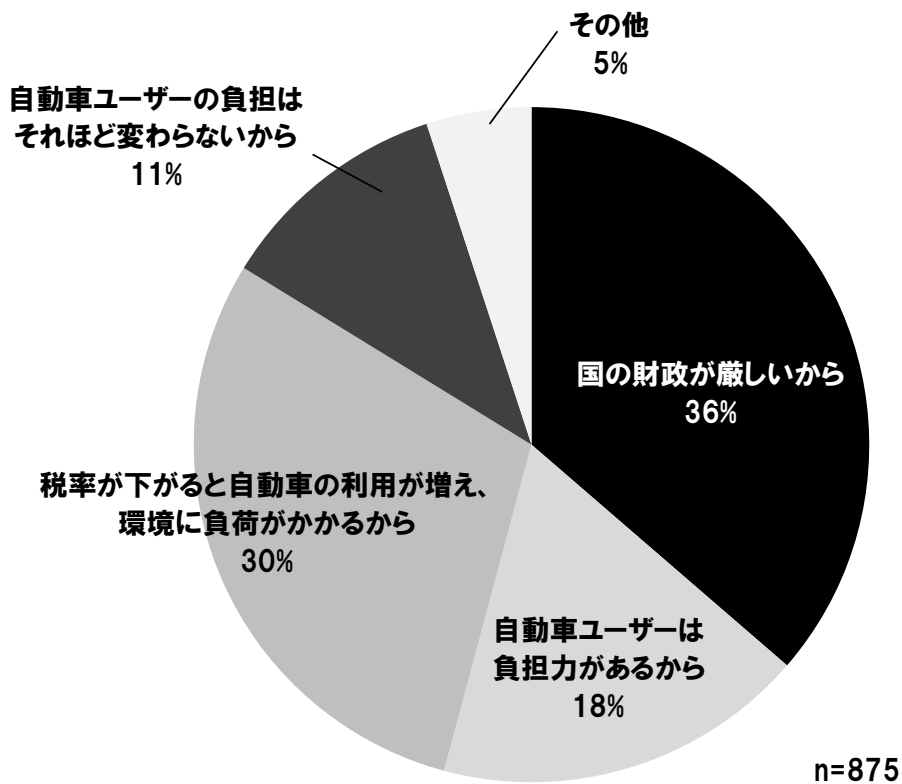
| 税目 | 本来の税率 | 現行の税率 | 本来の税率との比較 |
|------------------------|---------------|--|-----------|
| 自動車重量税 | 2,500円/0.5t/年 | ハイブリッドカーなどの次世代自動車および2015年度燃費基準達成車 2,500円/0.5t/年 | 変わらない |
| | | 車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年 | 2.5倍 |
| | | 車齢13年超の車両 5,400円/0.5t/年 | 2.2倍 |
| | | 上記以外の車両 4,100円/0.5t/年 | 1.6倍 |
| ガソリン税 (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 |



問3：問2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。反対の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

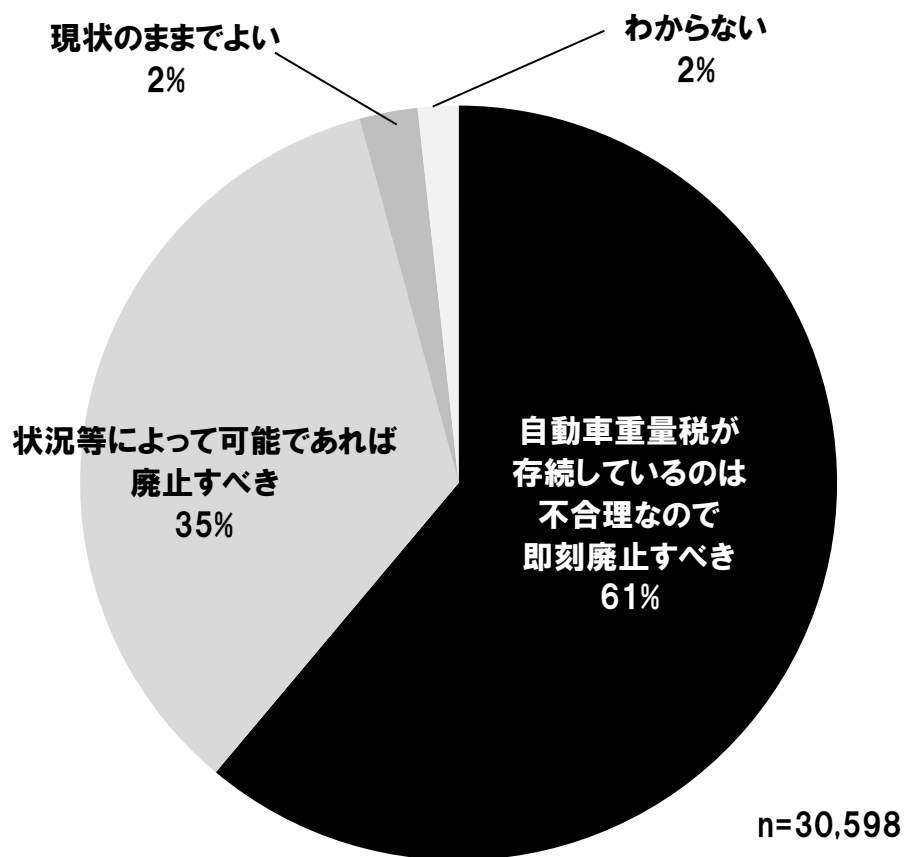


問4：問2で「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた方にお聞きします。賛成の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

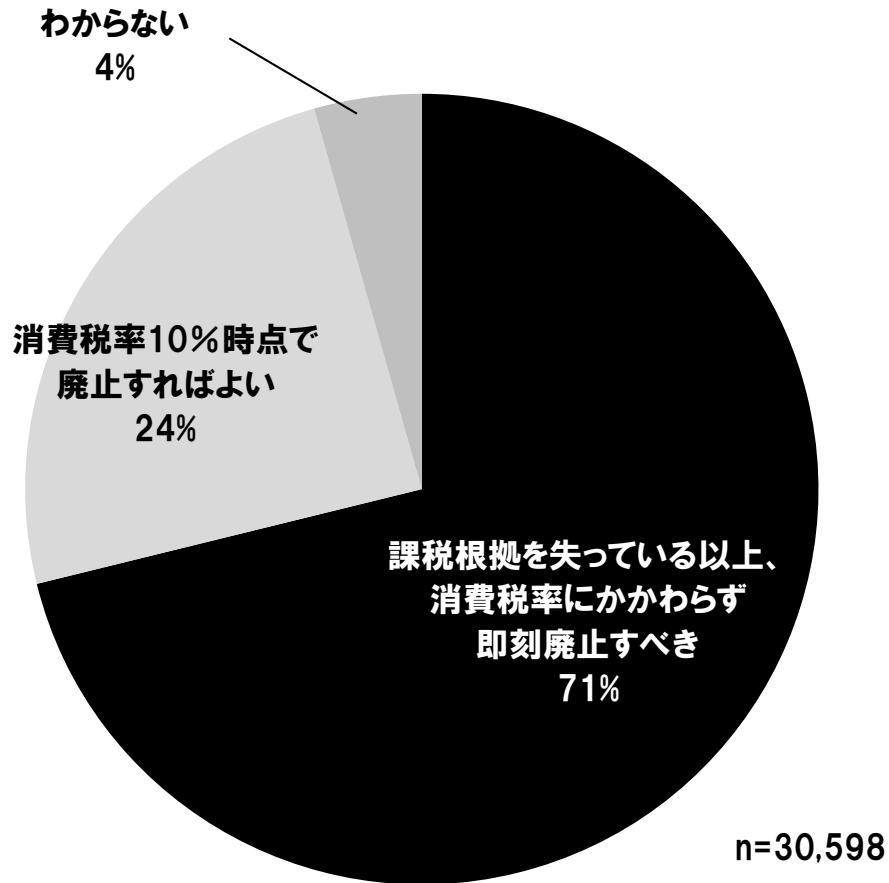


問5：自動車重量税は道路整備費の財源不足を補うため昭和46年に創設された税であり、道路がよくなればその利益をこうむるとして、その負担を自動車の使用者に課したことが始まりでした。しかし、平成21年度に用途が限定されない一般財源となったため、現在ではその課税根拠を失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。また、自動車重量税は自動車の保有にかかる税ですが、自動車税や軽自動車税も同じく自動車の保有にかかる税であり、一つのものに似かよった税が同時（二重）に課せられています。

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。

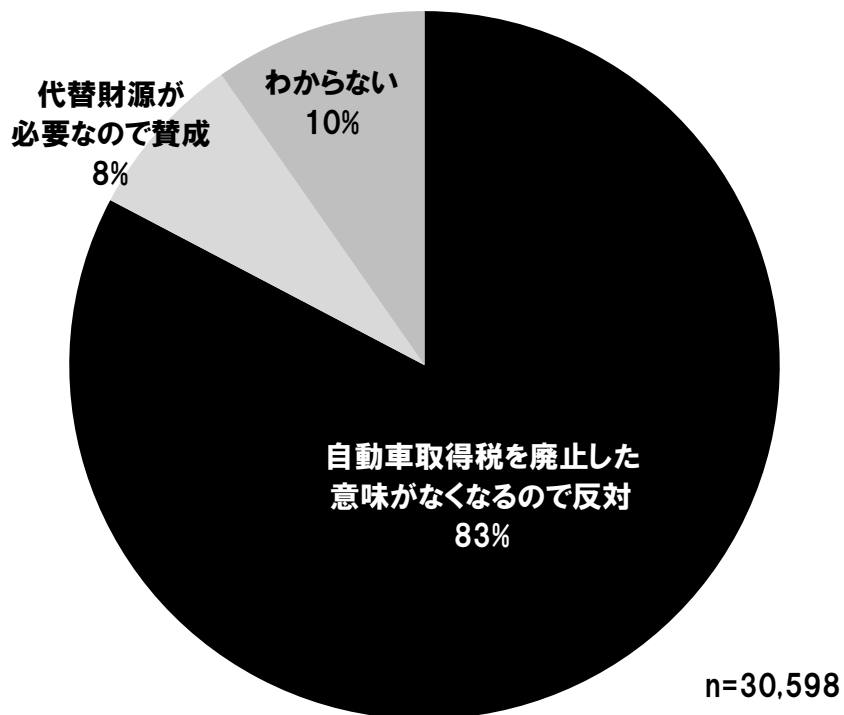
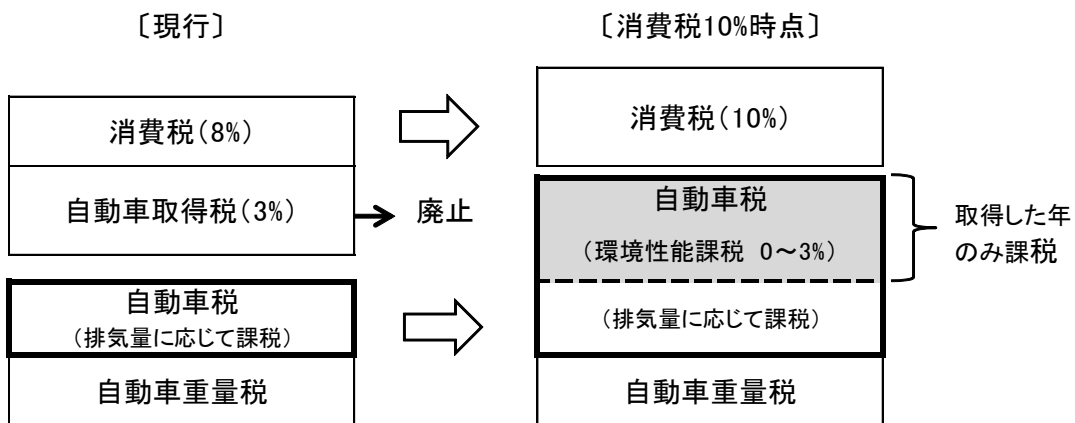


問6：自動車取得税は地方の道路財源として創設された税ですが、自動車重量税と同じく平成21年度の一般財源化によって課税根拠がなくなっています。平成26年度与党税制改正大綱によれば、消費税率が10%に引き上げられる時点で自動車取得税は廃止されることとなっていますが、このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



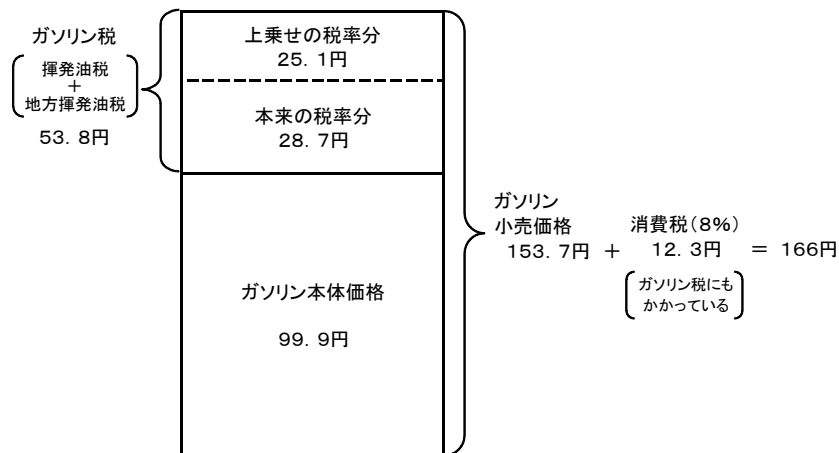
問7：平成26年度与党税制改正大綱によれば、もし、消費税率10%時点で自動車取得税が廃止されたとしても、新たに自動車税に環境性能課税が上乘せされることになっています（【図2】参照）。この環境性能課税は、取得時に自動車取得税の場合と同じく取得価額（車両価格）を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図2】環境性能課税のイメージ

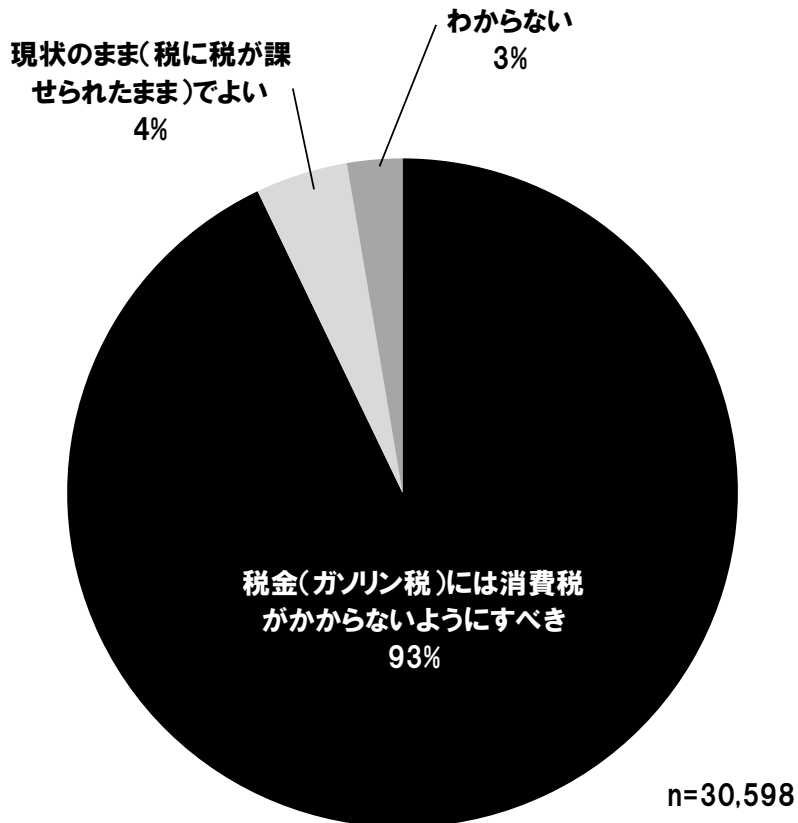


問8：ガソリンには【図3】のように、販売時にガソリン本体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税されるという（税に税が課せられる）仕組みとなっています。今年4月から消費税率が8%に引き上げられましたが、今後仮に、この状態が解消されないまま消費税がさらに増税されるとすると、この負担割合はさらに増えることとなります。このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図3】 ガソリン税にもかかる消費税 (例)消費税込み小売価格1Lあたり166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」2014年6月のデータを参考に設定した。



問9：とくに公共交通機関の整備が十分でない地方では、生活の足として自動車が必要であり、【表4】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。

このように地方ほど大きな負担を強いる現行の自動車税制を、国や地方の財政状況が厳しいという理由で維持す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。

【表4】自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別）

平成25年3月末現在

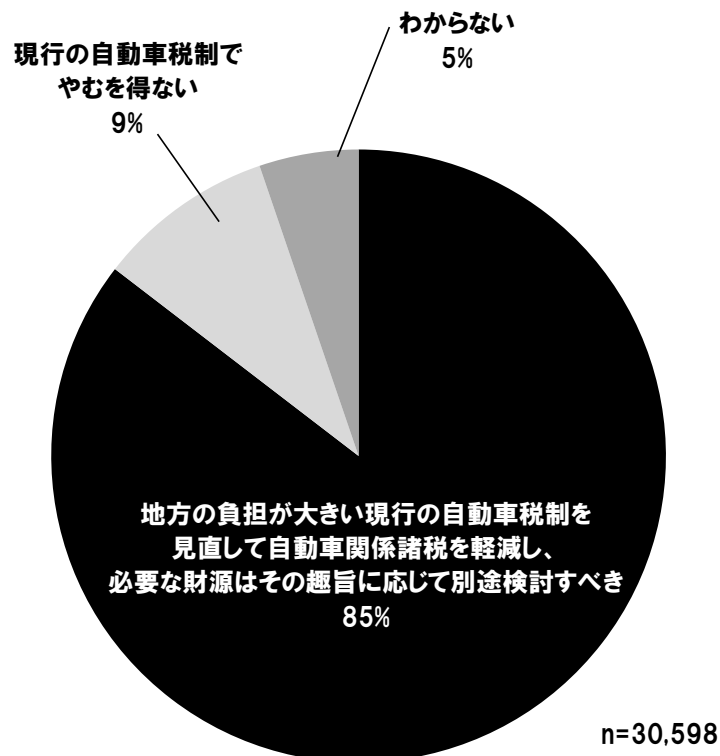
世帯当たり普及台数の多い都道府県

| 順位 | 都道府県 | 世帯当たり普及台数 |
|----|------|-----------|
| 1 | 福井県 | 1.771台 |
| 2 | 富山県 | 1.729台 |
| 3 | 群馬県 | 1.681台 |
| 4 | 山形県 | 1.676台 |
| 5 | 岐阜県 | 1.647台 |
| 6 | 栃木県 | 1.646台 |
| 7 | 茨城県 | 1.630台 |
| 8 | 長野県 | 1.594台 |
| 9 | 福島県 | 1.559台 |
| 10 | 新潟県 | 1.556台 |

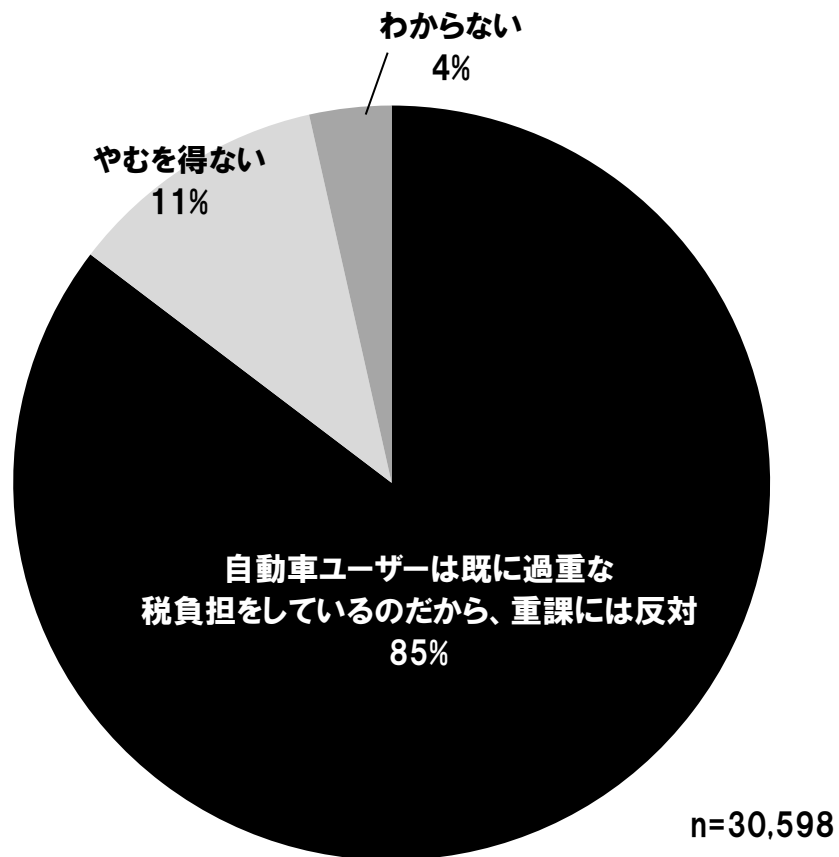
世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

| 都道府県 | 世帯当たり普及台数 |
|------|-----------|
| 兵庫県 | 0.935台 |
| 京都府 | 0.857台 |
| 神奈川県 | 0.748台 |
| 大阪府 | 0.675台 |
| 東京都 | 0.476台 |

資料：自動車検査登録情報協会



問10：平成26年度税制改正においては、新車新規登録から13年を経過した自家用乗用車について、自動車重量税および自動車税の重課（より重い税率を課す措置）が強化されました。また、軽自動車税についても平成28年度分から同様の措置が導入される予定です。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。



Q 1 1 : そのほか、自動車税制のことについてご意見があればお聞かせください。

(自由記述 : 回答数 1 4 , 6 7 7 件より一部抜粋)

- ・ 車齢が長くなったからといって突然燃費が落ちる訳でも、排ガスが汚くなる訳でもない。大事に長く乗っている物まで重課して買換えさせる事は本当にエコなのか疑問。
〔北海道 4 0 代 男性〕
- ・ 地方では収入も低いうえに車がないと生活ができない。持たざるを得ないから、税金は何とか捻出して払うしかない。そこに付け込まれているとしか思えない。
〔青森県 3 0 代 女性〕
- ・ 地方ほど、車を趣味やファッションではなく生活の足として利用してるので、買い替えのタイミングは遅く、軽自動車所有者も多い。そこに重い課税は生活に与えるダメージが大きい。
〔宮城県 5 0 代 男性〕
- ・ 道路は自動車保有者のみが利用し、その恩恵を受けているわけではない。また、自動車がなければ生活できない地域もあるの。環境の汚染についても、自動車を保有している者だけが負担するのは筋ちがい。バスも排ガスを排出する。自分で保有していなくても環境汚染をしている。だから、国民全員が平等になる税制を望んでいます。
〔新潟県 5 0 代 女性〕
- ・ 今までこのようなことを調べたことも、知ろうとしたこともなく、知らず知らずのうちに多くのお金を払っていたのだとわかりました。もっと興味を持たなければと思います。
〔群馬県 2 0 代 女性〕
- ・ 自動車諸税は本来自動車を利用する人が負担すべき利便性への対価であり、それらは当然道路の維持管理や環境負荷軽減に対し使われるのが本来の目的。高速道は有料ですすでに対価は払っており、トンネル崩落事故を見ても分かるように対価に見合うだけの税の使われ方ができていない。一般財源に流れる税金では垂れ流しでありにも理不尽で高すぎる。
〔埼玉県 6 0 代 男性〕
- ・ 車の価格・排気量以外に、年間走行距離・使用目的等によるきめ細かな差をつける仕組みになれば、より公平な税制になる。
〔東京都 5 0 代 男性〕
- ・ 車（マイカー）は、都会と違って地方では生活のための必需品であるが、税負担が重すぎる。公共交通機関を利用するには、都会に比べかなりの割高（乗車料金）になっているし、運行時間帯（間隔）も利用者にとって決して納得できる（利用しやすい）状態ではない。自動車関連税の地方軽減化を実現してほしい。
〔石川県 7 0 代 男性〕

- ・用途がはっきりしている税金については、場合によっては増税もしようがないと思いますが、取れるところから取るという手段については納得ができません。明確な理由とその内容に当てはまる用途でのみ使用するなどをはっきりさせることが必要だと思います。

〔静岡県 30代 男性〕
- ・私の地元は車は1人1台というのが当たり前です。山道ですので急な道が多いですし、曲がりくねった道も多いので、消費するガソリンの量は多くなります。車がないと生活できないのに、税金ばかりかかるのはかなり負担が大きいです。政府はいつも都会中心で物事を考えているように思えます。田舎の状況、少しでも考えていただけないでしょうか。

〔愛知県 20代 女性〕
- ・最近、車幅の広い車が多く走っており、狭路での離合が困難であるときが多くあります。また、排気量を小さくする車種が増える傾向です。従って、税制の基準を排気量でなく、車両の大きさを基準にしたら良いのではないかと思います。

〔大阪府 40代 男性〕
- ・自動車が普及し道路も良くなっている。何故いつまでも自動車だけに多くの税金を掛けるのか疑問である。政府は税金の使用について無駄がないかもっと検討する必要があるのではないかと考える。

〔奈良県 60代 男性〕
- ・地方にすんでいると公共交通機関が少なく移動手段として自家用車が必要です。このような観点から2台目、3台目と自家用車を複数台必要とする世帯には税負担軽減措置を講じてほしい。例えば、1台目はそのままの税率、2台目は1/2、3台目は1/3の税率とかになればいいですね。

〔島根県 60代 男性〕
- ・環境のことを考えてエコカーが主流になってきているのは分かりますが、経済的に買い換えが困難で仕方なく現在の自動車（ディーゼル）に乗っています。反エコカーということで年々税金が高くなって困っています。

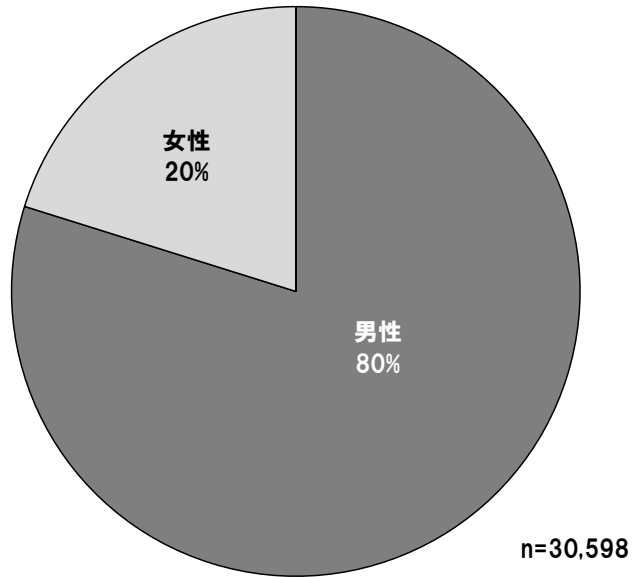
〔香川県 40代 女性〕
- ・何にどれだけ税金を無意識に払ってきたかが分かりました。これだと若者のクルマ離れは起きて当然ですよ。だってこれならタクシー使った方が安いもん。

〔福岡県 30代 女性〕
- ・沖縄は鉄軌道がなく車が不可欠です。わが家は、沖縄にきて8年になりますが、当初私は免許を持っておらずバスを利用していました。ですが、その後妊娠し3才も上の子を連れての移動は負担が大きく45才にして免許をとりました。やっと動きやすくなりましたが、やはり車2台維持にかかるお金も大変です。もっと税金の負担を少なくしてほしいです。

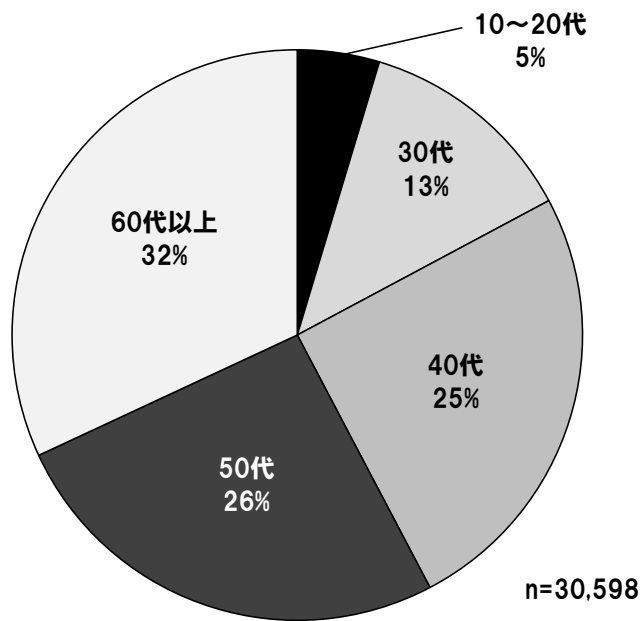
〔沖縄県 40代 女性〕

〔回答者属性〕

性別



年齢層



居住地域

