

『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：2018年7月2日(月)～8月5日(日)まで35日間
- ・有効回答者数：123,608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〉

- 自動車には表1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。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)に上乘せされた税率が課されています(詳細は表4で示します)。

【表1】現在の自動車税制(2018年度)

※エコカー減税等適用外の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 (購入)	自動車取得税	地方税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	3%
	消費税	国税・地方税	一般財源	8%
保有	自動車重量税	国税	道路整備の特定財源だったが、一般財源化された	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	地方税	一般財源	排気量に応じ課税 29,500～111,000円/年
軽自動車税	地方税	一般財源	10,800円/年	
使用 (走行)	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	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
	消費税	国税・地方税	一般財源	8%

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)。

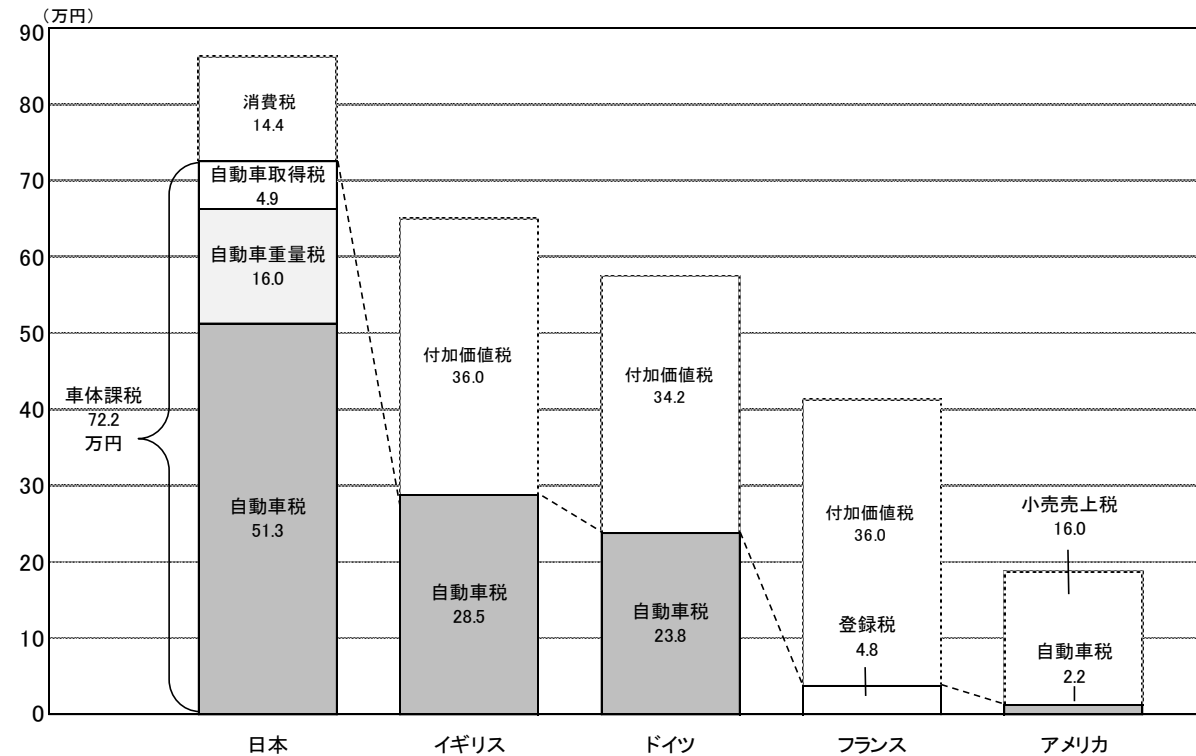
一般財源：税収の用途に限定がなく、国や地方公共団体の裁量で自由に使える財源。

地方揮発油税：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。

国税として徴収されるが全額が各地方に譲与される。

●このように、日本では自動車の取得段階で「消費税」のほか「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、消費税を除く車体課税の負担は、欧米諸国に比べ約2.5～32.8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:15.8km/リットル(CO2排出量:147g/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131円、1ポンド151円、1ドル112円(2017年4月～2018年3月の平均)
 ※2018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

※自動車税制改革フォーラム調べ

●自動車取得税等をめぐっては、現在次のような動きとなっています。

2016年度与党税制改正大綱(2015年12月15日)を踏まえて法律が改正され、消費率が8%から10%に引き上げとなる2019年10月に自動車取得税を廃止することとされています。

同時に、保有に対する税である自動車税及び軽自動車税に新たに「環境性能割」の制度を付加し、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%を課税することとなっています。

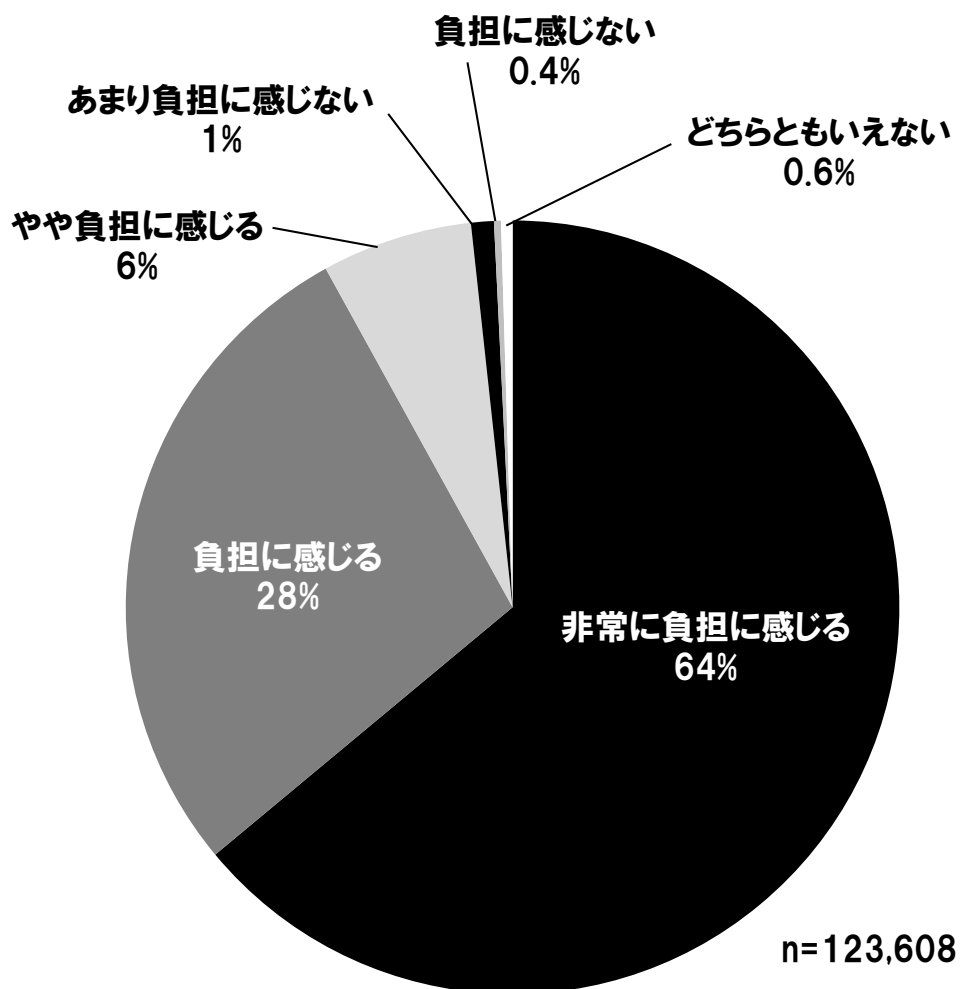
以上を踏まえ、自家用乗用車をお持ちの方にお伺いします。

問1:マイカーには、取得後毎年、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？
 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。

【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	¥11,100
合計			¥116,700

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150円/リットルで換算、2018年6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。



問2:特に公共交通機関の整備が十分でない地方では、自動車は生活の足として必需品であり、【表3】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。このような状況を踏まえ、現行の自動車税制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。

【表3】自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別）

2017年3月末現在

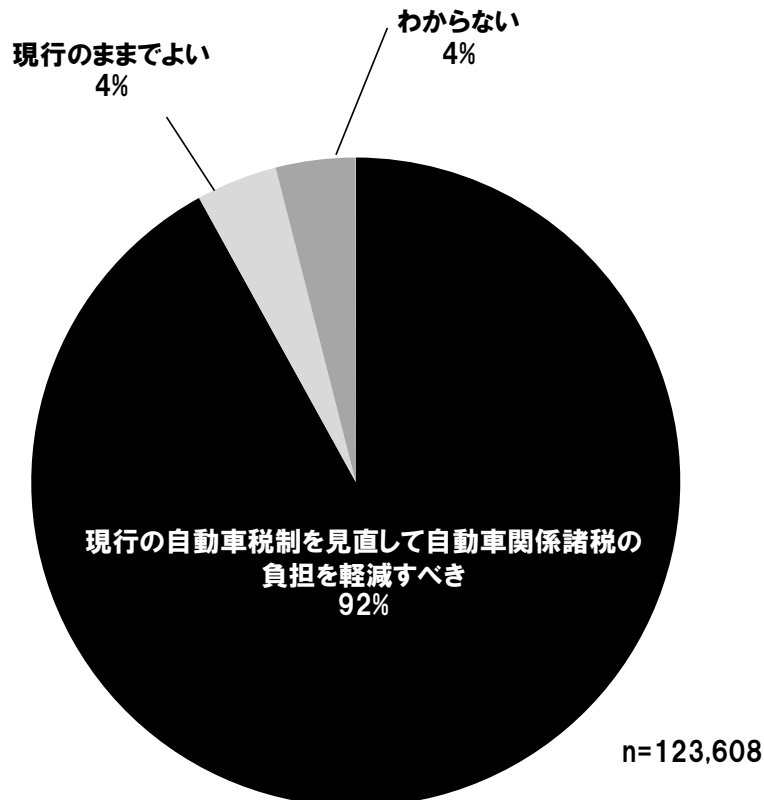
世帯当たり普及台数の多い都道府県

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.749台
2	富山県	1.702台
3	山形県	1.680台
4	群馬県	1.643台
5	栃木県	1.619台
6	茨城県	1.602台
7	岐阜県	1.594台
8	長野県	1.585台
9	福島県	1.564台
10	新潟県	1.554台

世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

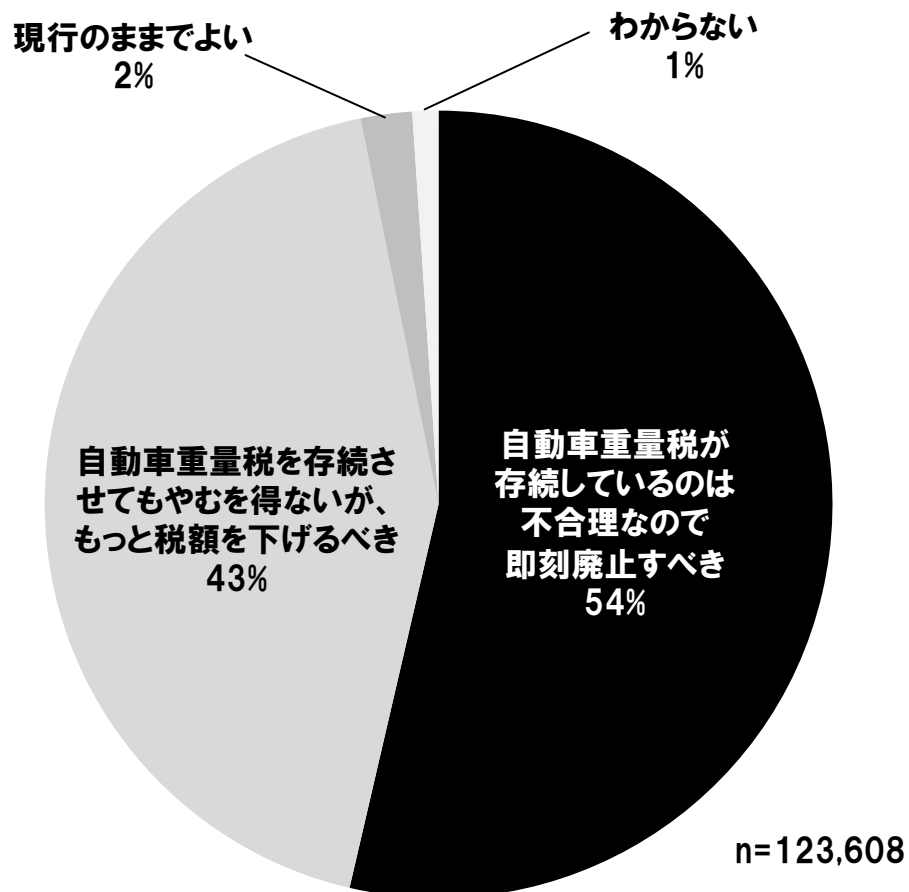
都道府県	世帯当たり普及台数
東京都	0.445台
大阪府	0.651台
神奈川県	0.720台
京都府	0.827台
兵庫県	0.916台

資料:自動車検査登録情報協会



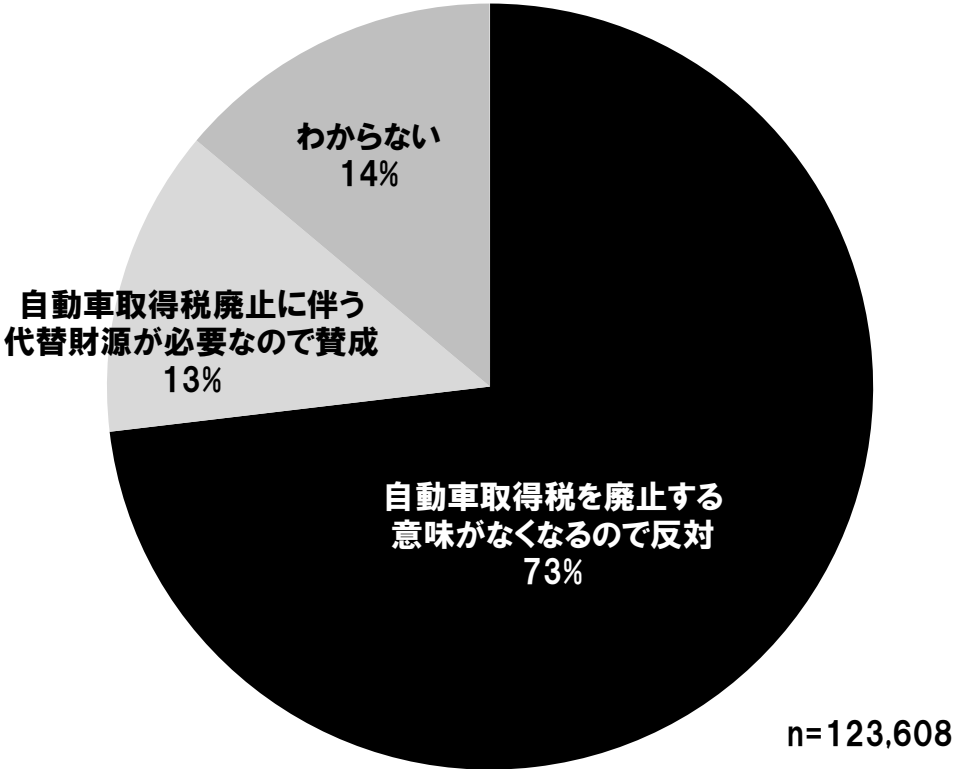
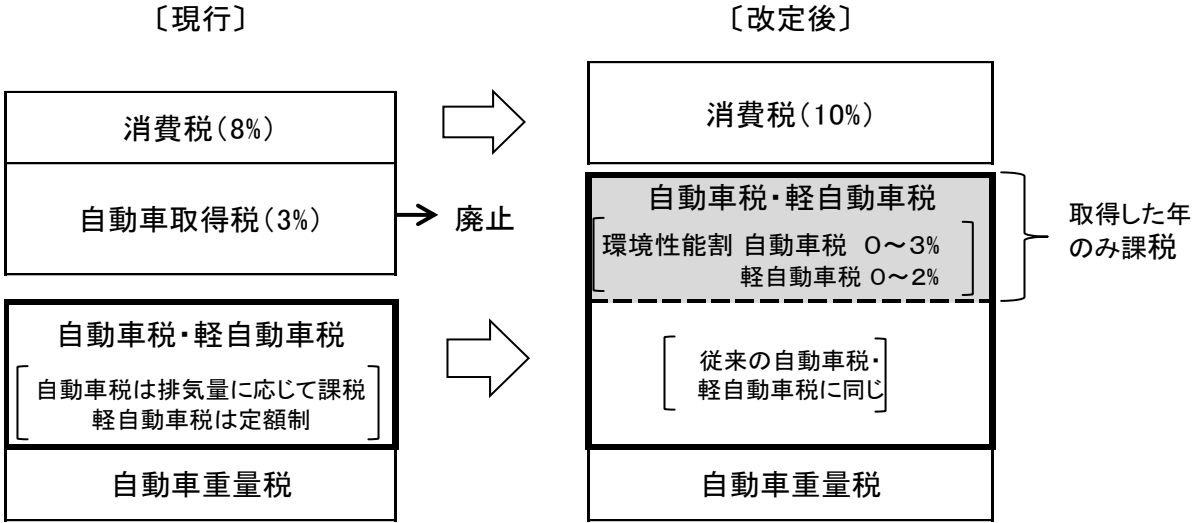
問3:自動車重量税は、1971年に、当時、国の道路整備計画の財源不足を補うために創設された税であり、道路がよくなれば自動車の使用者はその便益を受けるとして、その負担を課したことが始まりでした。しかし、その後かつてのような国の道路整備5箇年計画は策定されなくなり、道路整備の事業は、国、地方ともに縮減され道路整備に振り向ける予算が削減されてきたにもかかわらず、自動車重量税はそのまま維持されました。さらにその税収入が2009年に用途の限定されない一般財源となったため、現在ではその課税根拠を失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。このことについてどうお考えですか？

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。

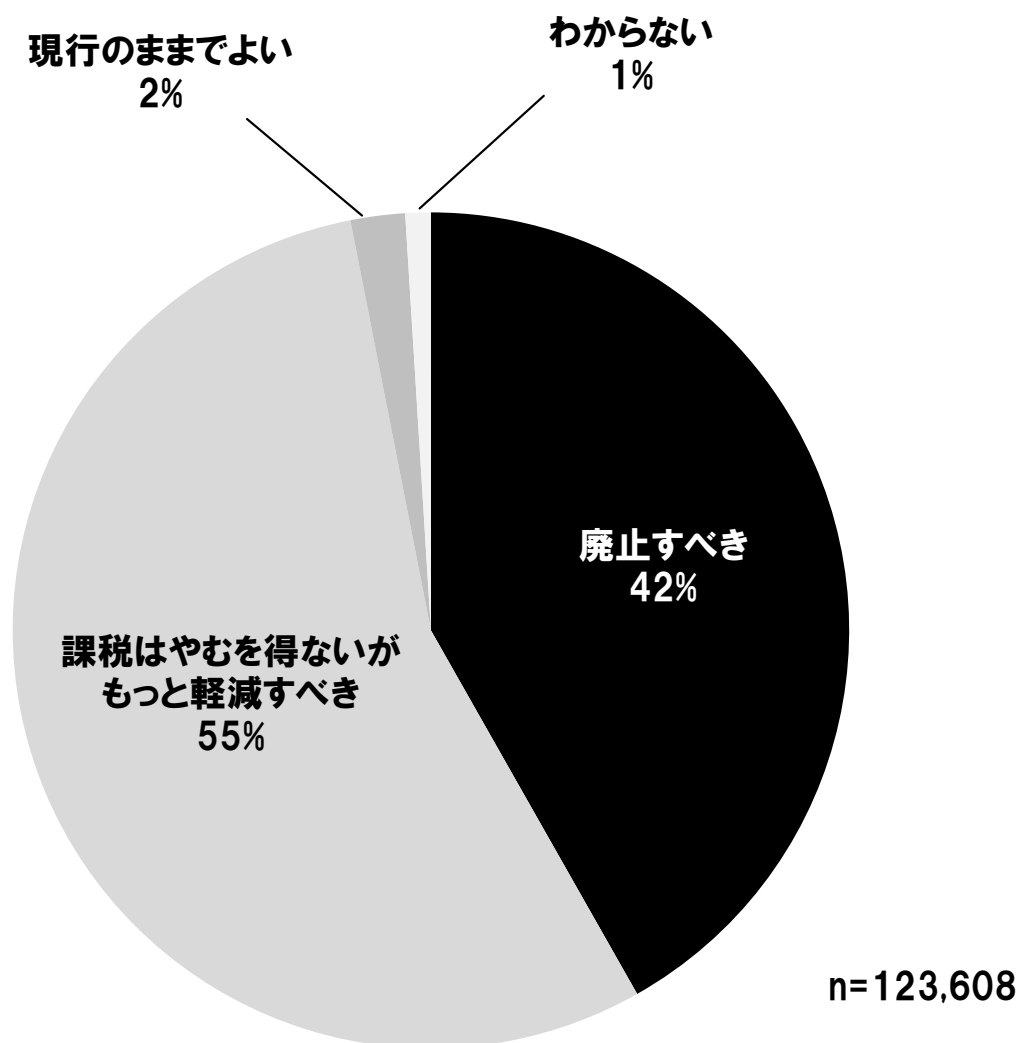


問4:アンケートの冒頭で説明したとおり、2019年10月に自動車取得税を廃止し、一方で保有税である自動車税と軽自動車税に新たに環境性能割の課税制度を付加することとしています(【図2】参照)。これは、自動車の取得時にかかる自動車取得税の場合と同じく、取得価額(車両価格)を基準として課税されることから、自動車取得税の単なる付け替えであるとの意見もあります。このことについてどうお考えですか？
 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図2】環境性能割のイメージ



問5:自動車税は1950年に、都道府県の税として創設されましたが、その課税の考え方は自動車を保有する者は一定の担税力があるので資産税の性格を有する税として導入されたとされており、しかし、自動車は今やぜいたく品ではなく日常生活の必需品となっており、時代は大きく変わったとの指摘もあります。特に複数台所有している地方の自動車所有者においては大きな負担となっており、また、自動車税だけを欧米諸国と比較しても約1.8～23.3倍と過重なものになっています。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。



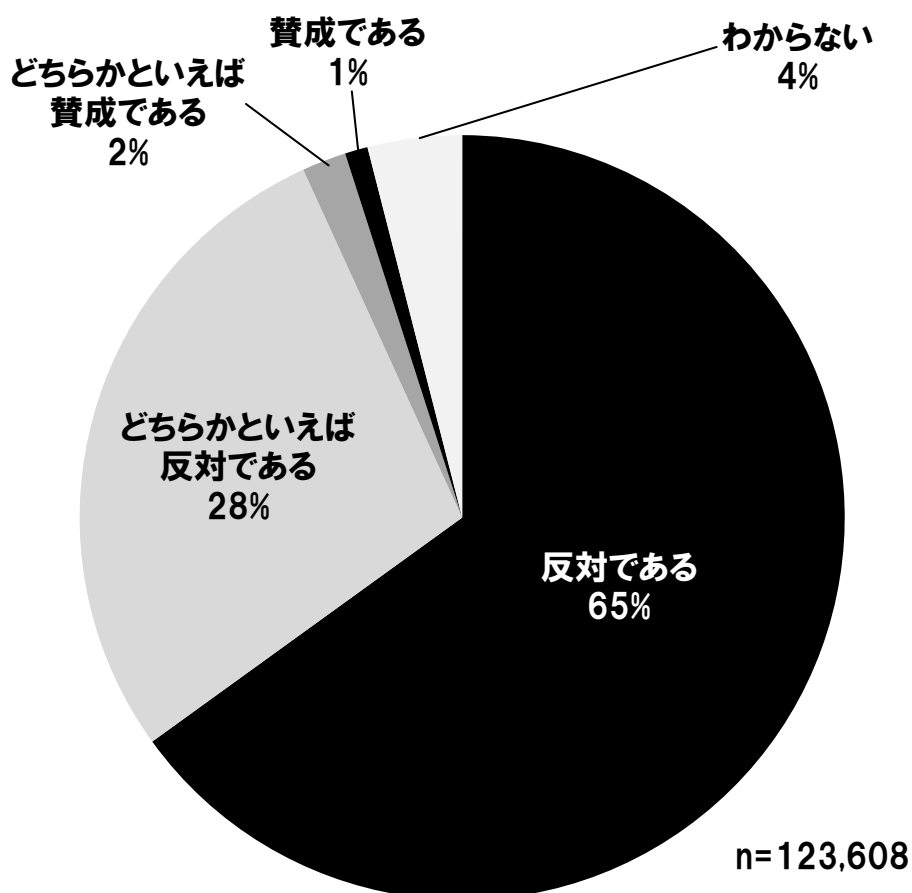
問6:自動車の税金には、【表4】の通り、国の財政が厳しいという理由から「当分の間税率」といわれる本来の税率(本則税率)を上回る特例税率が課せられたまま維持されているものもあります。このように、税率が上乘せされたままになっていることについてどうお考えですか? 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表4】本来の税率を上回る特例税率が課せられている税目(2018年5月1日現在)

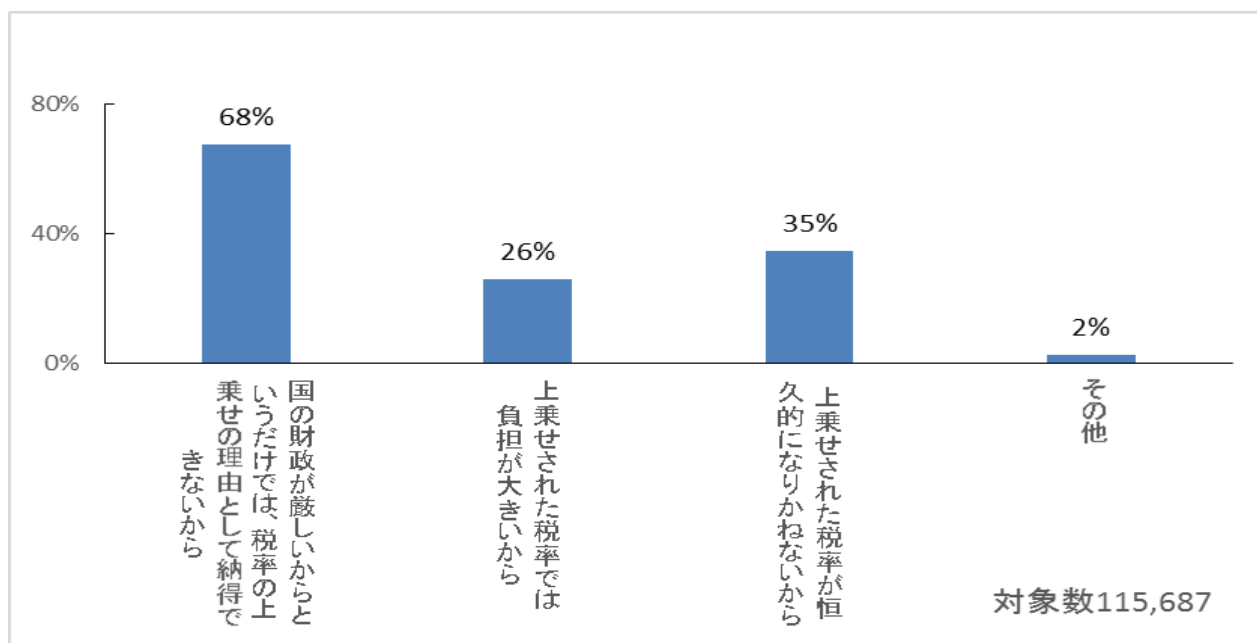
自家用乗用車の場合

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

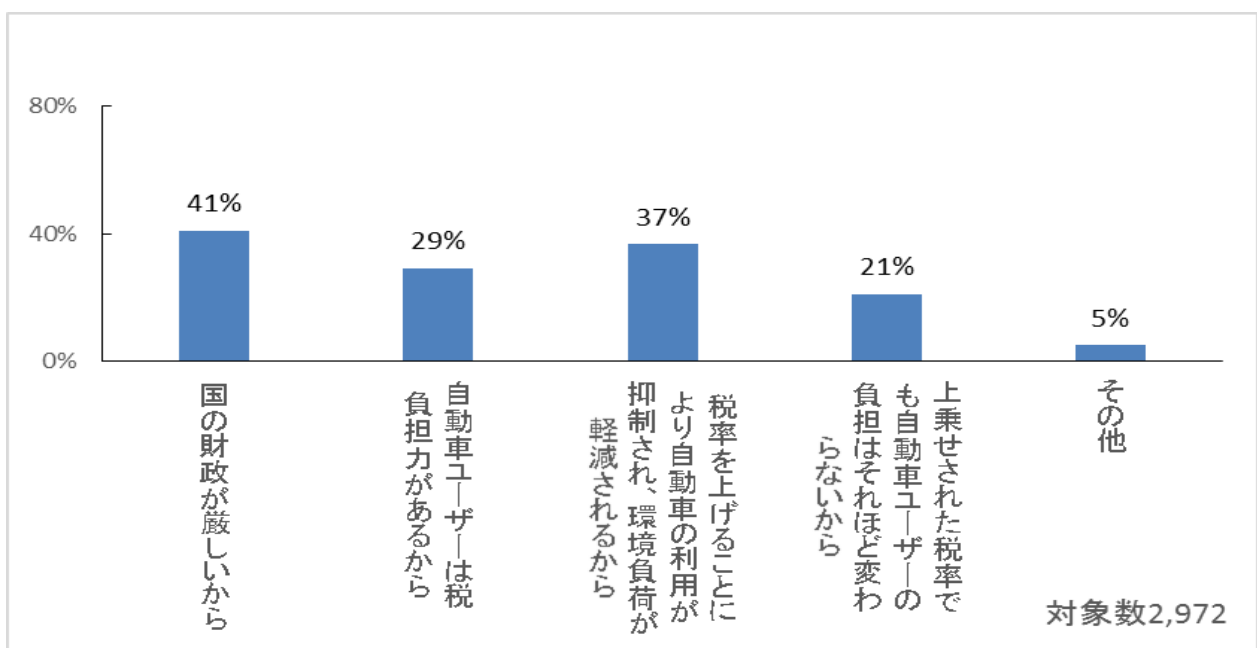
※電気自動車をはじめとしたエコカー減税等対象車等の一定の燃費性能基準を満たすものは、原則として新規登録時に限り税率の上乗せはなく「本来の税率」が適用され、更にその燃費性能により25%から100%の減税がなされます。



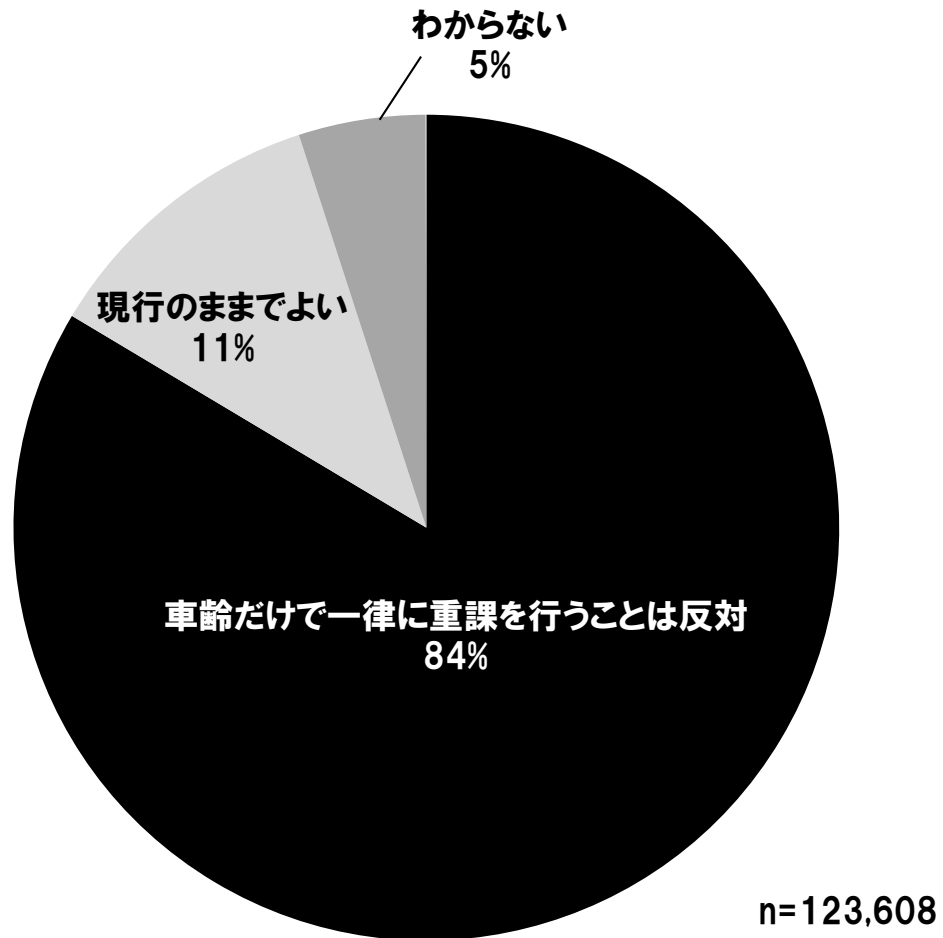
問7:問6で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きします。以下の中から、反対の理由として当てはまるものをお選びください。
(複数選択可)



問8:問6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)



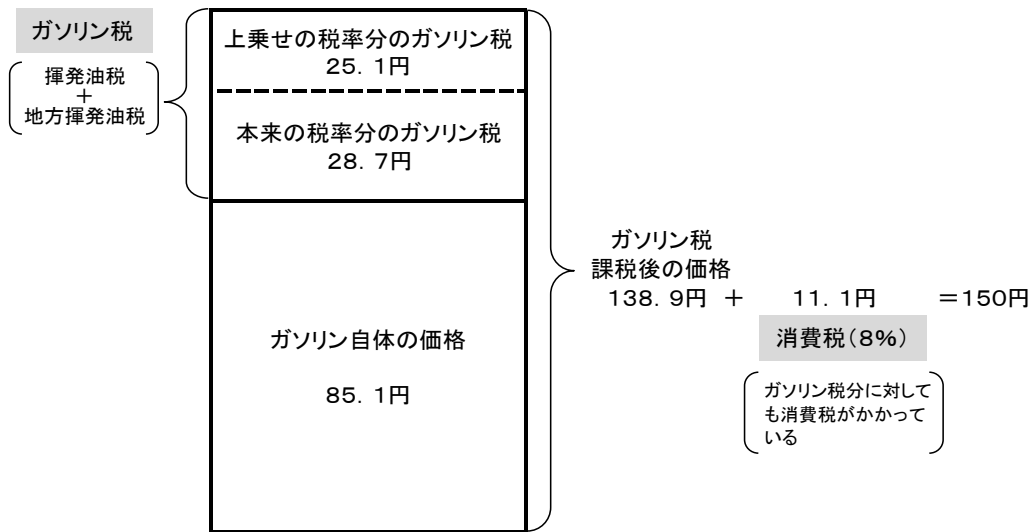
問9:新車新規登録から13年を経過した自動車に対しては、自動車重量税及び自動車税(ディーゼル車は11年)や軽自動車税において重課(より重い税率を課す措置)がなされています。個々の車の使用実態(走行距離等)や燃費性能等を考慮することなく車齢だけで一律に重課を行うことについてどうお考えですか?
以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



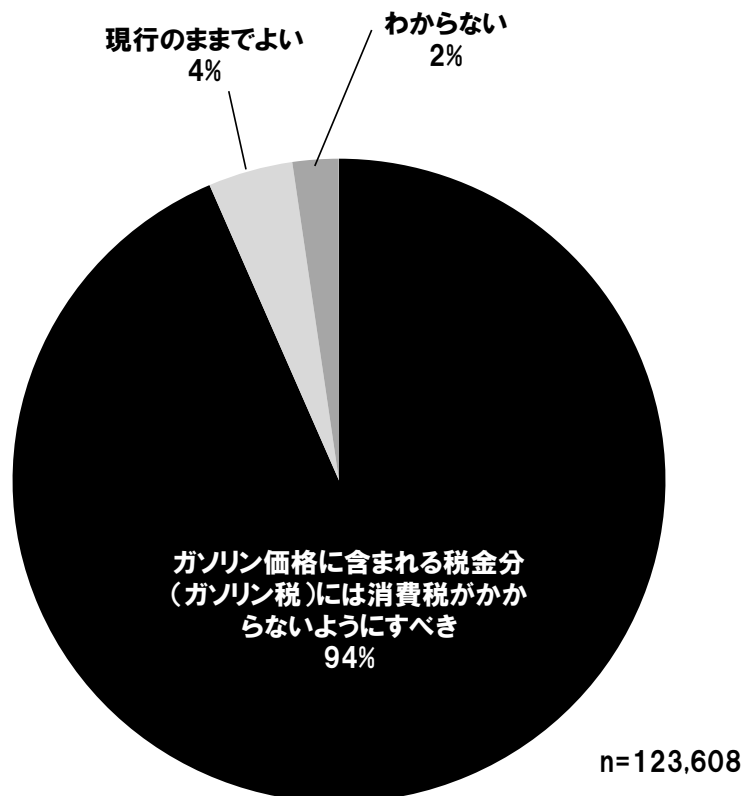
問10:ガソリンには【図3】のように、販売時にガソリン自体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税される仕組みとなっています(税に税が課せられる、いわゆる「タックス・オン・タックス」)。今後仮に、この二重課税の状態が解消されないまま消費税が10%に増税されると、この負担はさらに増えることになります。このことについてどうお考えですか？
 以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【図3】ガソリン税にもかかる消費税

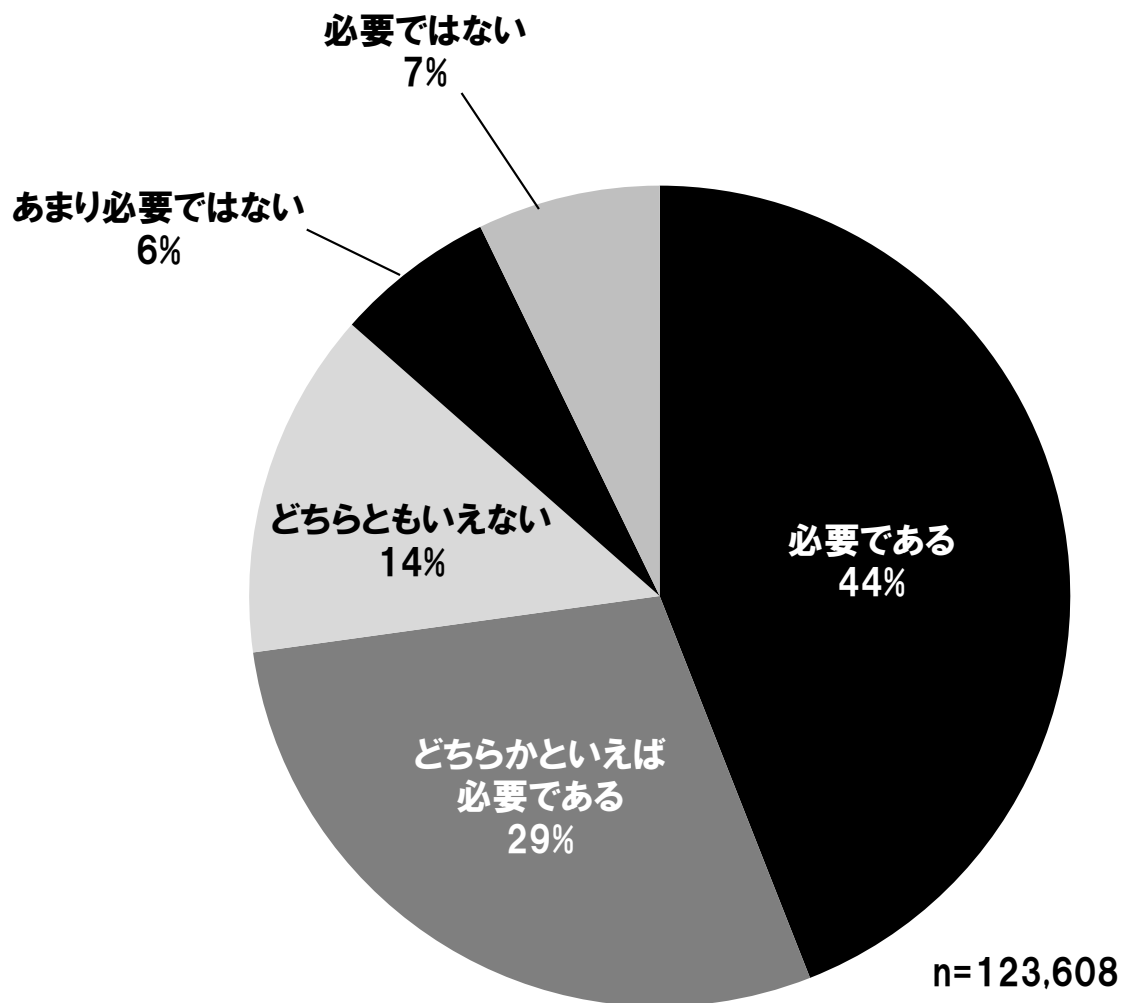
(例)消費税込み小売価格1ℓ当たり150円の場合の内訳



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」2018年6月のデータを参考に設定した。



問11:交通事故の削減(高齢者の交通事故を含む。)に効果のある「衝突被害軽減ブレーキ」や「誤発進抑制制御機能」など、先進安全技術を搭載したASV(先進安全自動車)の普及促進を図るため、税制上の優遇措置等が必要であるという意見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。



問12:その他、自動車税制のことについてご意見、ご提案があればお聞かせください。

1 新車に乗り換えたいと多くの方が考えていると思いますが、金銭面でかなわない人達又、年数経過した車に愛着を持っている人達もいることも考慮して、自動車税の上乗せは即廃止すべきだと思います。

〔北海道 70代 男性〕

2 田舎では車は必要不可欠なので、考え方を交通機関の発達した都会と一緒にして欲しくない。

〔宮城県 30代 女性〕

3 二重課税が多すぎであり、また高すぎる。若者が車に興味がなくなったのではなく、維持費が高過ぎるからである。

〔新潟県 20代 男性〕

4 高齢者が活発に生活していくためには、自動車が絶対必要である。年金のみの収入の中で現在かなり負担割合が大きい。収入に応じての自動車税の軽減も考慮してもらいたい。

〔長野県 70代 男性〕

5 自動車税制で一番の不満は13年超、18年超の自動車税と重量税の増税です。古くなって価値が無くなる動産が増税になることが全く理解できない。

〔埼玉県 60代 男性〕

6 日本は自動車に関係する税が高いということをはじめて知りました。裕福だから車を所有しているのではなく、必要だから所有しているので、今の制度は改正してほしいです。

〔東京都 40代 女性〕

7 自動車税自体が高すぎる。二重課税や一般財源にも使い、取れるところから取ろうとする魂胆が見え見え過ぎる。交通網が発達した大都市でもない限り、自動車での通勤しか移動手段がない状態であり持たざるを得ない。

〔愛知県 40代 男性〕

8 納得できる情報がほとんど示される機会がない。政府はもっと税制に関して説明責任と、用途に合った税制と税率を決めて、納得できる徴収が不可欠であり、現状で足りないことである。

〔岐阜県 50代 男性〕

9 異常に高い自動車関連の税金は、所得の少ない若者には負担が大きいです。若者の車離れがどうこう言うのなら税金をなんとかしてください。

〔石川県 20代 男性〕

10 13年超えに対しての課税をするなら、買い換え時の補助もしてほしい。交通機関が整っている地域でも、親の高齢化により車が必要な家庭も増えている。

〔大阪府 40代 女性〕

11 年間の走行距離で保険が有るように、走行の少ない車両の税率の軽減を。

〔奈良県 70代 男性〕

12 一般財源化され課税の意味を喪失した自動車重量税とガソリン税暫定税率分を、いつまでも徴収し続けるのは合理的とは言えません。

〔岡山県 40代 男性〕

13 車齢を重ねただけで税金の負担が大きくなるのは矛盾している。大切にすることこそがエコだと思うので是非見直してもらいたい。

〔山口県 50代 男性〕

14 現行の自動車税はいわゆる贅沢税であり、時代の変化とともに見直すべき。ガソリン関係の税金に至っては、二重課税が恒常化しており、Tax on Tax の現状は、早急に見直さなければならぬ。

〔福岡県 30代 男性〕

15 私の住んでいるところには、公共交通機関がほとんどありません。バスは廃線になり、日に2往復の乗合タクシーのみが交通手段になっています。自家用車が必須な地域です。生活必需品に重い税金を課せられるのは、とても納得がいくものではありません。

〔熊本県 20代 女性〕

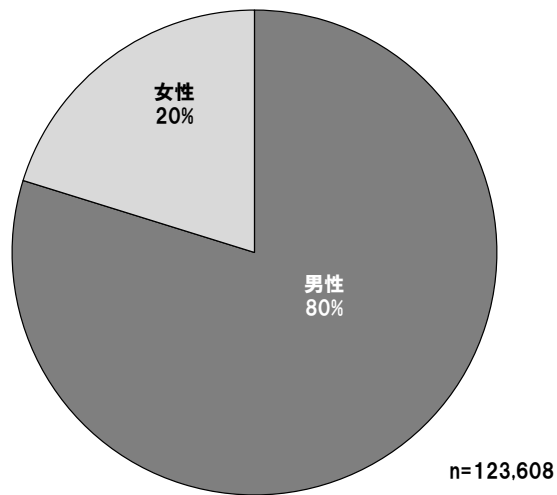
16 自動車に係る税金が一般財源化され用途が限定されないものとなったが、自動車保有者に負担を求め続けることはおかしい。一般財源であれば広く国民に負担させるべきだ。

〔沖縄県 50代 男性〕

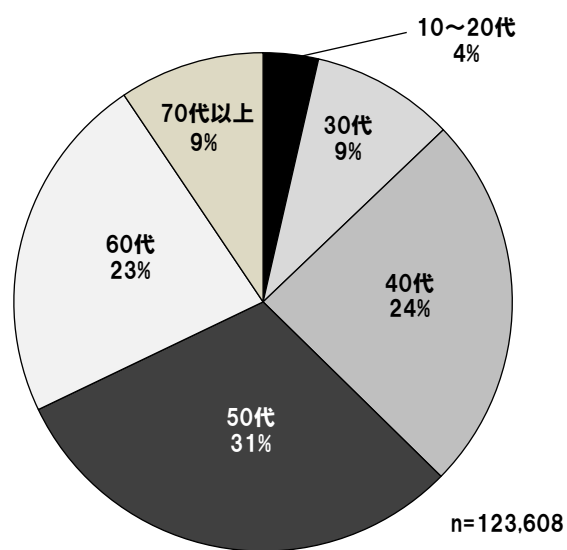
(自由記述より一部抜粋)

〔回答者属性〕

1 性別



2 年齢層



3 居住地域

