

平成25年度 税制改正に関する要望書

～自動車ユーザーは強く訴える～

平成24年9月



JAF

一般社団法人 **日本自動車連盟**

会 長 小栗 七生

平成25年度 税制改正に関する要望

私たちの暮らしの中で、自動車は欠くことのできない生活必需品であり、特に公共交通機関が整備されていない地方においては、ライフラインそのものです。しかし、自動車にかかる税はきわめて重く、さらに消費税増税が決定したことで、自動車ユーザーはこれまで以上に税負担が強まることに大きな危機感を抱いています。

今回実施したアンケート調査の回答者数は例年を大きく上回る16,857名に達しましたが、これは自動車ユーザーが今後の自動車税制の抜本的改正をいかに期待しているかを示すものといえます。このアンケートによれば、ほぼすべての回答者(98%)が自動車にかかる税金を負担に感じており、なかでも「非常に負担に感じる」と回答した方が62%にのぼっています。とりわけ、生活の足として自動車に頼らざるを得ない地方の負担は重く、自動車にかかる税の軽減を求める声は91%に達しています。

JAFは1,741万人の会員を擁する自動車ユーザー団体として、次のとおり、ユーザーが納得する公平、公正な税制の実現を強く求めます。

1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる自動車ユーザーの負担軽減の実現

- ・道路特定財源の一般財源化により、既に課税根拠が無くなっている自動車取得税・自動車重量税は即刻廃止すべき。
- ・さらに自動車取得税は消費税と、自動車重量税は自動車税(軽自動車税)と二重課税となっており、消費税増税実施前に廃止すべき。
- ・ガソリン税等に上乗せされ続けている「当分の間」の税率(旧暫定税率)は、理由もなく自動車ユーザーのみに新たな負担を求めているものであり、即刻廃止すべき。
- ・ガソリン税に消費税が課税されるTax on Taxを解消すべき。

2 本来廃止されるべき税の財源存続を前提とした新税の創設には反対

- ・財源確保のために、本来廃止されるべき税の財源存続を前提として新税を創設することには反対。

3 環境を名目として自動車にだけ新たに課税することには反対

- ・地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ新たに課税するのではなく、公平に負担する方法を検討すべき。

4 先進環境対応車(低燃費車等)と先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する優遇措置の強化

- ・先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、税制上の優遇措置を強化すべき。

1 過重で不合理な自動車税制の抜本的な見直しによる自動車ユーザーの負担軽減の実現

●自動車ユーザーは重い税負担に喘いでいる

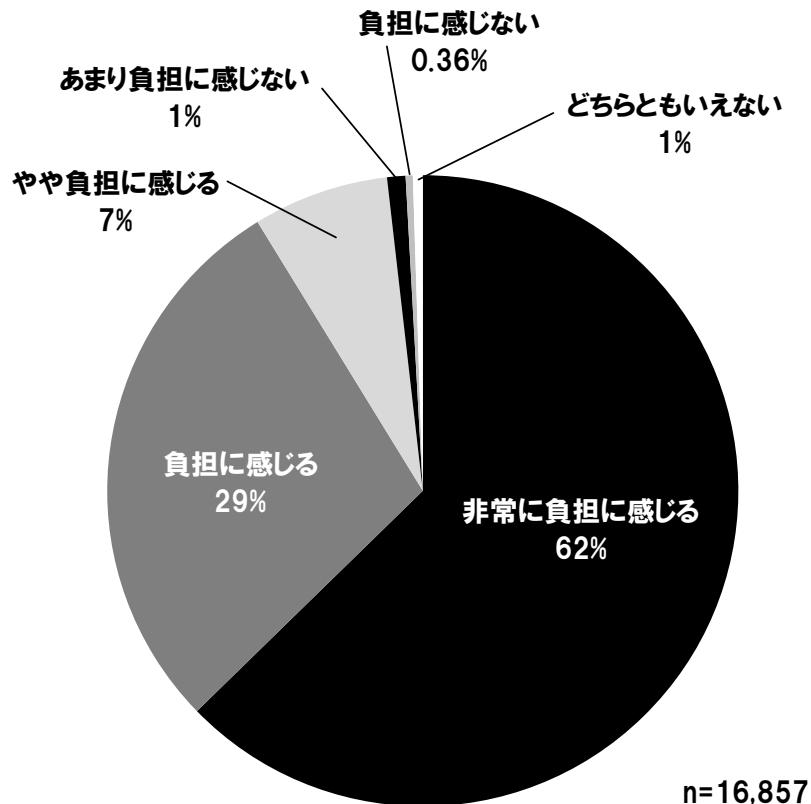
J A Fの自動車税制に関するアンケート調査（以下、「アンケート調査」という。）において、ほぼすべての回答者（98%）が自動車にかかる税金を負担と感じています。

Q：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？

【表2】自家用乗用車にかかる年間の税金

	税 目	徴収方法	金額
保有段階	自動車税	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
走行(使用)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	¥7,000
合 計			¥112,600

排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン未満の車両で、年間走行距離/10,000km(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140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2012年5月1日からの税率(4,100円/0.5トン/年)で計算。



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

●地方格差が助長される

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方においては一家に複数台を保有せざるを得ない生活の足になっており、都市部においても公共交通機関の利用や歩行などの外出行動において何らかのハンディキャップを持っている高齢者等にとっては、移動の確保になくってはならないものになっています。

現行の自動車税制は、特に自動車に頼らざるを得ない地方の人たちに大きな負担を強いており、地方格差の助長や弱い者いじめをしていることとなります。

アンケート調査においても、91%の自動車ユーザーが「自動車関係諸税を軽減し、必要な財源はその趣旨に応じて別途検討すべき」と回答しています。

◆自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別・ランク順）

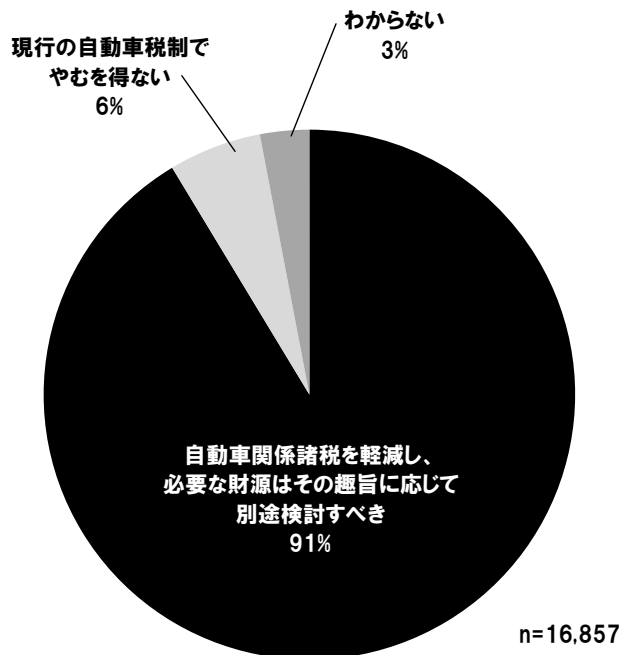
平成23年3月末現在

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.748台
2	富山県	1.715台
3	群馬県	1.667台
4	山形県	1.653台
5	岐阜県	1.647台

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
43	兵庫県	0.934台
44	京都府	0.860台
45	神奈川県	0.754台
46	大阪府	0.677台
47	東京都	0.484台

資料：自動車検査登録情報協会

Q：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需品であり、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？



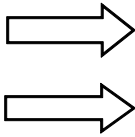
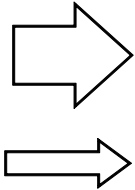
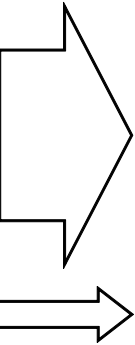
※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

● 9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。

J A F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、それぞれ一種類程度に簡素化し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		JAFの考える案
取得段階	消費税 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

道路特定財源の一般財源化により、既に課税根拠が無くなっている自動車取得税・自動車重量税は即刻廃止すべき。

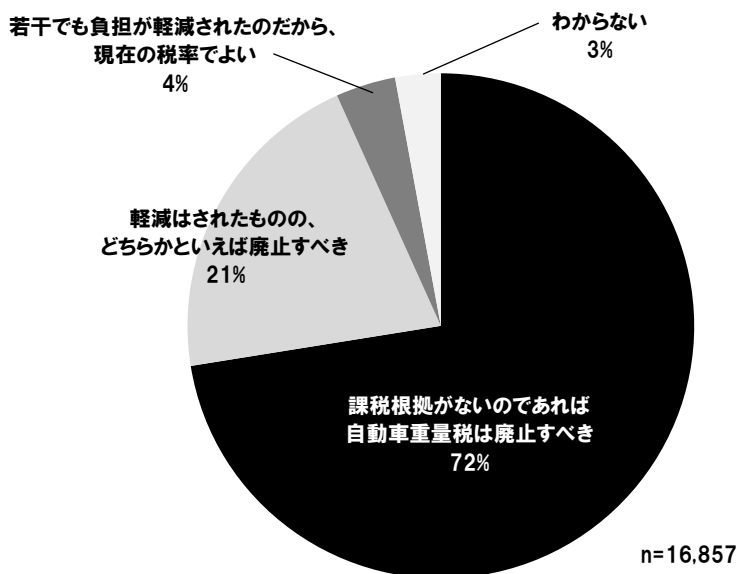
●課税根拠を喪失した自動車取得税・自動車重量税

自動車取得税及び自動車重量税は、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、平成21年度の税制改正において、道路特定財源は用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ることから、自動車取得税と自動車重量税は廃止すべきです。

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自動車重量税は「廃止すべき」と回答しています。

Q：自動車重量税は、今年の5月から若干の軽減がなされたものの、平成21年度に一般財源化され、現在ではその課税根拠を失っていることから、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？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

◆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、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。

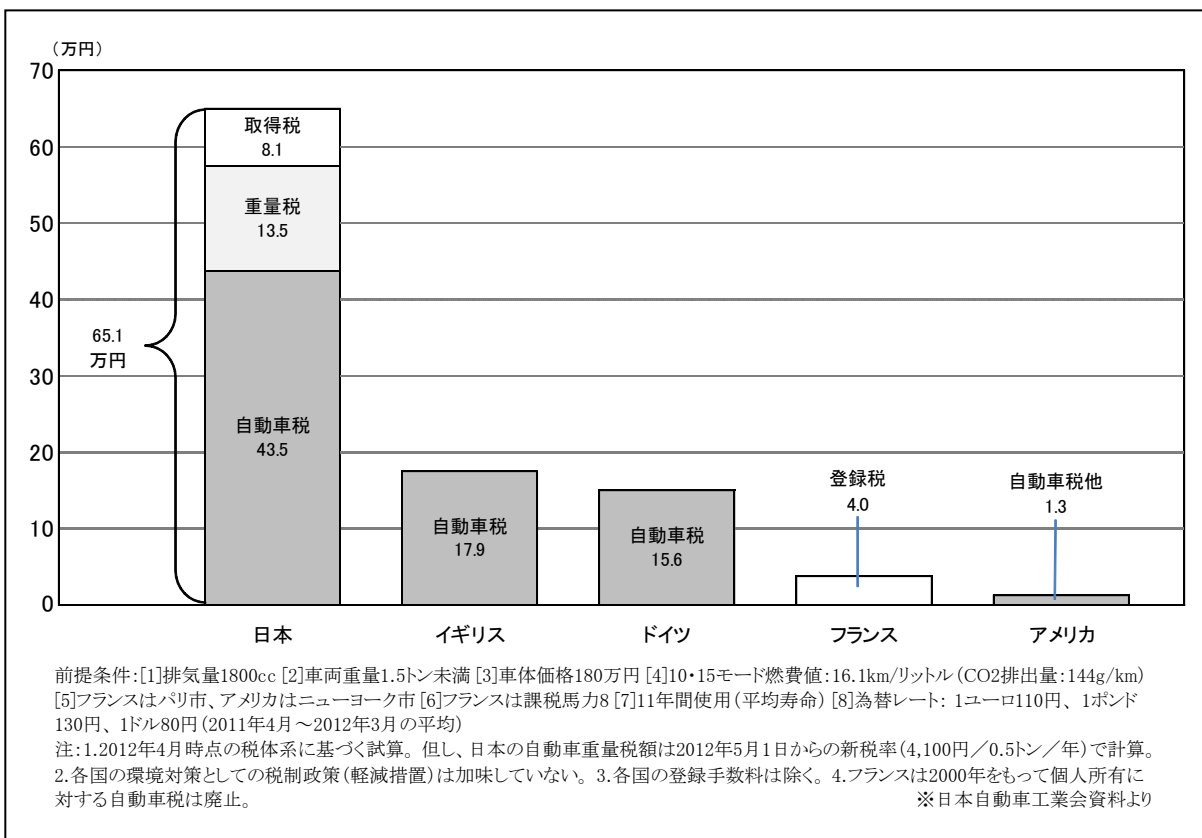
(昭和46年5月14日 衆議院連合審査会)

●例を見ない日本の取得・保有課税

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3.6～50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。

また、自動車取得税のように購入時に消費税以外の税を課している国もほとんどありません。

◆車体（取得・保有）課税の国際比較（11年間保有した場合）



◆社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法等の一部を改正する等の法律

第七条(税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策に関する措置) 抜粋

自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制の在り方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化の観点から、見直しを行う。

さらに自動車取得税は消費税と、自動車重量税は自動車税（軽自動車税）と二重課税となっており、消費税増税実施前に廃止すべき。

●不可解な課税形態

自家用乗用車の取得（購入）時と保有時には現在、以下の2種類の税が同時に課せられています。

＝取得（購入）時＝

- ・消費税……………販売価格の5%（2014年4月に8%、2015年10月に10%へ）
- ・自動車取得税……取得価格の5%（営業用車・軽自動車は3%）

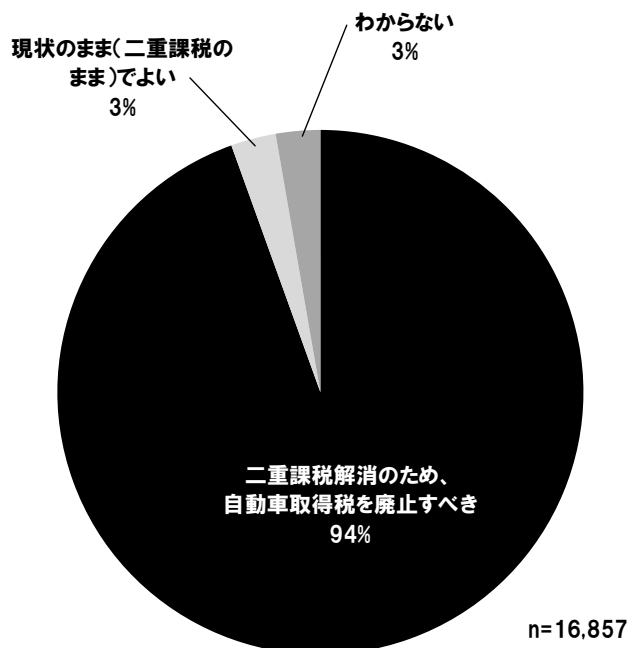
＝保有時＝

- ・自動車税（軽自動車税）…車両排気量に応じて（軽自動車は一律）
- ・自動車重量税……………車両重量に応じて（軽自動車は一律）

これは、「似かよった趣旨の税金が2種類同時にかかる」という、他に類を見ない不可解な課税形態です。さらに平成21年4月からは道路特定財源が一般財源化されたことにより、既に自動車取得税や自動車重量税に対する課税根拠もなくなっており、自動車取得税と自動車重量税は廃止すべきです。

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「二重課税の解消のため自動車取得税を廃止すべき」と回答しています。

Q：自動車購入の際には、消費税と自動車取得税（5%）という似かよった税金が同時（二重）に課せられます。今後仮に、この二重課税が解消されないまま、消費税が増税されたとすると、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？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

ガソリン税等に上乗せされ続けている「当分の間」の税率（旧暫定税率）は、理由もなく自動車ユーザーのみに新たな負担を求めているものであり、即刻廃止すべき。

●「当分の間」として上乗せされている税は形を変えた新税であり即刻廃止すべき

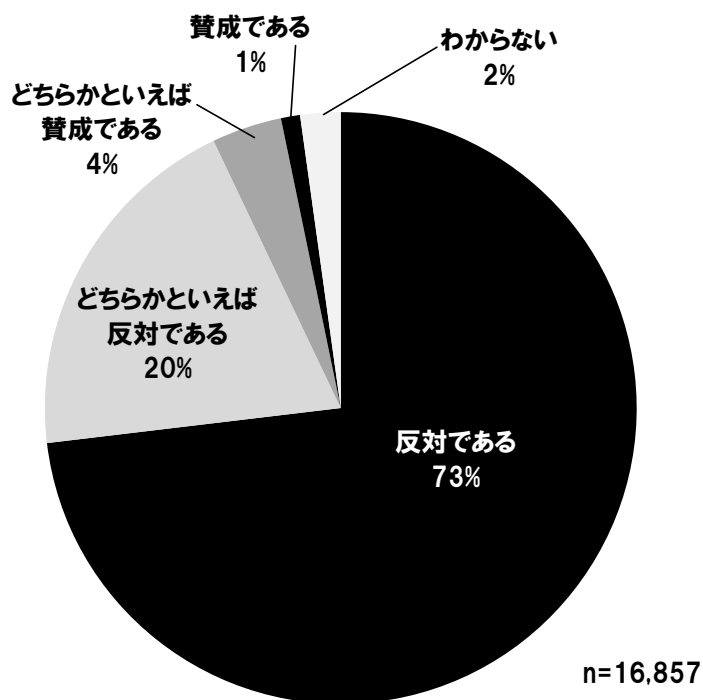
ガソリン税等の道路特定財源は、緊急の道路整備のためとして、本則を大幅に上回る「暫定税率」が課せられ、自動車ユーザーはそれを30年以上も負担し続けてきました。

この道路特定財源は、平成21年に暫定税率を含めた税率のまま一般財源化され、その後平成22年度の税制改正において暫定税率の制度そのものは廃止されましたが、税水準については一部を除き「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「暫定」が「当分の間」に形を変えただけで、理由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、自動車ユーザーに対する形を変えた新税であり、即刻廃止すべきです。

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。

Q：自動車の税金には、国の財政が厳しいという理由から本来の約2倍もの税率（旧暫定税率）が「当分の間」として維持されたままのものもあります。このように、上乗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？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

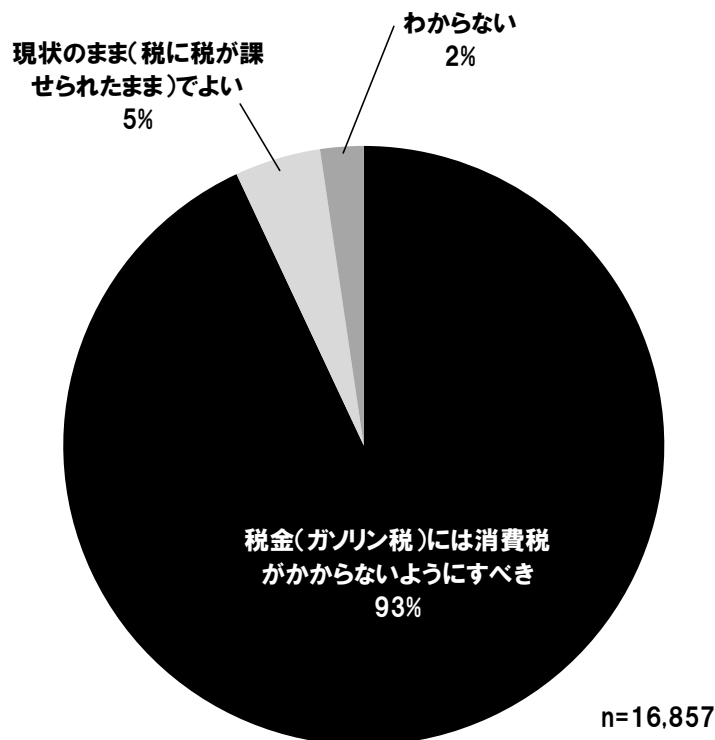
ガソリン税に消費税が課税される Tax on Tax を解消すべき。

●「ガソリン税」にもかかる「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、きわめて不可解な形になっています。自動車ユーザーが理解・納得することができない課税形態を早急に解消すべきです。

アンケート調査においても、実に9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。

Q : ガソリンには、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が、このことについてどうお考えですか？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

2 本来廃止されるべき税の財源存続を前提とした新税の創設には反対

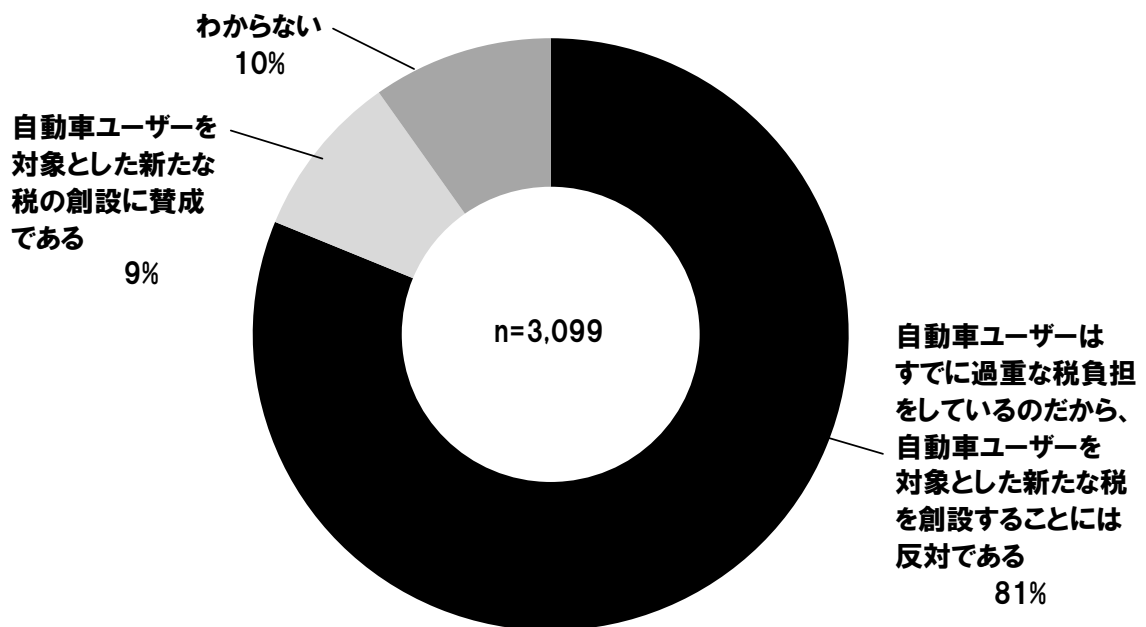
財源確保のために、本来廃止されるべき税の財源存続を前提として新税を創設することには反対。

●自動車取得税と自動車重量税は本来廃止されるべき

そもそも自動車取得税と自動車重量税は、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ため廃止されるべき税です。こうした財源確保のために、本来廃止されるべき税の財源存続を前提として新税を創設することには反対です。

JAFが別途行ったアンケート調査（追加）においても、自動車ユーザーを対象とした新たな税の創設については反対意見が8割を超えています。

Q：自動車諸税の見直し論議においては、自動車取得税や自動車重量税を廃止する代わりに、税収減を補うため新たな税（例えば、走行距離に応じた税など）を導入する可能性についても検討されていると言われてしています。このことについてどうお考えですか？



※ JAF「自動車税制に関するアンケート調査（追加）」より

3 環境を名目として自動車にだけ新たに課税することには反対

地球環境保全等にかかる税については、自動車にだけ新たに課税するのではなく、公平に負担する方法を検討すべき。

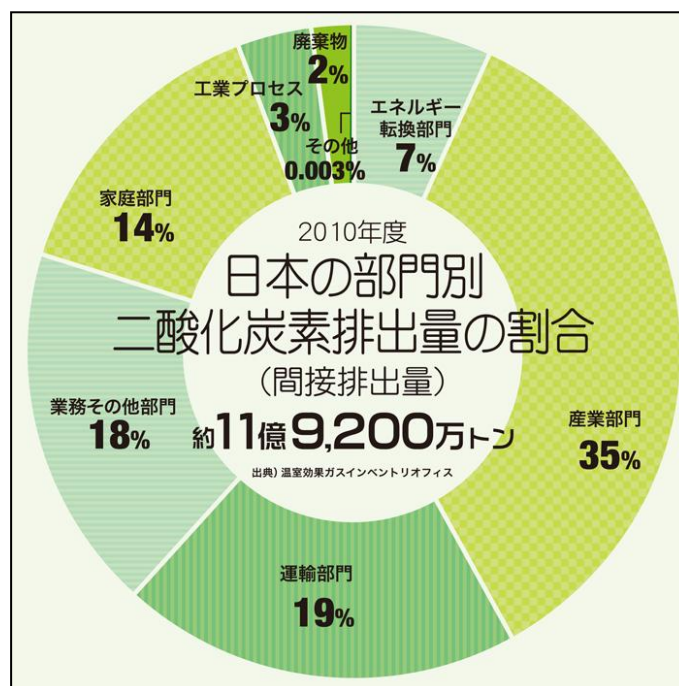
●環境対策に関する税の導入には施策の具体的内容と有効性の説明が必要

環境対策の必要性は自動車ユーザーも認識しており、多くのドライバーがエコドライブなどの環境保全活動に積極的に取り組んでいます。JAFにおいても、地球温暖化対策自体は重要なことと認識しており、すでに行っているCO₂削減のための活動は、今後も積極的に推進していきます。しかし、環境対策として自動車に課税するのであれば、まず税の用途としての事業の検討がなされ、その具体的な内容と有効性が示され、自動車ユーザーの理解を得ることが必要であり、納得できる具体的な説明もないまま自動車にだけ新たに課税することには反対です。

●自動車だけに環境対策に関する税を課すのは不公平

地球温暖化対策のためのCO₂削減の活動は国民全てが協力し進めるべきもので、その施策に係る負担も公平にすべきです。CO₂を排出するのは自動車だけではありません。自動車ユーザーにだけ環境対策に関する税を課すのは不公平です。

◆日本の部門別二酸化炭素排出量(2010年度)



出典) 温室効果ガスインベントリオフィス

4 先進環境対応車（低燃費車等）と先進安全自動車（ASV技術の導入車）に対する優遇措置の強化

先進環境対応車や先進安全自動車の普及促進を図るため、税制上の優遇措置を強化すべき。

●ユーザーは環境負荷軽減に積極的

自家用乗用車ユーザーの多くは、地球温暖化防止などの環境問題について大いに関心を持っており、エコドライブにも積極的に取り組んでいます。

いまやユーザーが車を購入する場合、安全性と並んで低燃費等であることは、車体価格や維持費等と合わせて大きな要素になっています。

●より一層の普及促進策が必要

今後、地球温暖化防止対策をより積極的かつ効果的に推進する上でも、環境性能に優れた自動車に対する税制上の優遇措置の拡充を要望します。

●ITS技術やASV車をより身近なものに

近年、関係各方面で車両や道路インフラ等にコンピュータや通信等のITを活用し、交通の安全を確保しようとする研究が進められています。その成果の一部は既に市販車に搭載され、一般ユーザーが入手可能となっています。

今後、こうした新技術の普及は交通事故死者数半減の政府目標達成等に大きく貢献することから、一層の普及を促進するためにも、ASV車等における税制上の優遇措置等を導入するよう要望します。

・ITS=Intelligent Transport Systems：「高度道路交通システム」

・ASV=Advanced Safety Vehicle：「先進安全自動車」

参考資料

『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24年7月20日（金）～8月31日（金）
- ・有効回答者数：16,857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〉

○自動車には消費税以外に、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。

これら税金の中には、かつて暫定税率としていた本来の約2倍もの税率が、「当分の間」としながらそのまま維持されているものもあります。

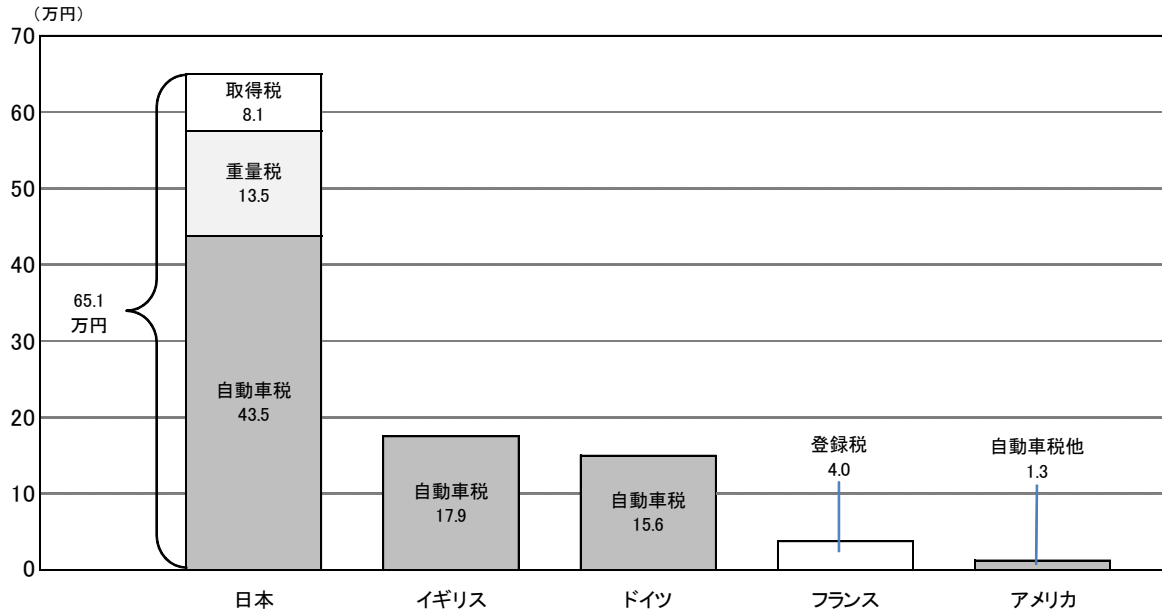
【表1】平成24年度の自動車税制

※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
自動車取得税	3%	5%	1.7倍
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 5,000円/0.5t/年	2.0倍
		上記以外の車両 4,100円/0.5t/年	1.6倍
自動車税	排気量に応じ課税	排気量に応じ課税	変わらない
軽自動車税	7,200円/年	7,200円/年	変わらない
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
石油ガス税	17.5円/kg	17.5円/kg	変わらない
消費税	5%	5%	変わらない

○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 3.6～50 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。

【グラフ1】車体（取得・保有）課税の国際比較〔11年間使用した場合〕



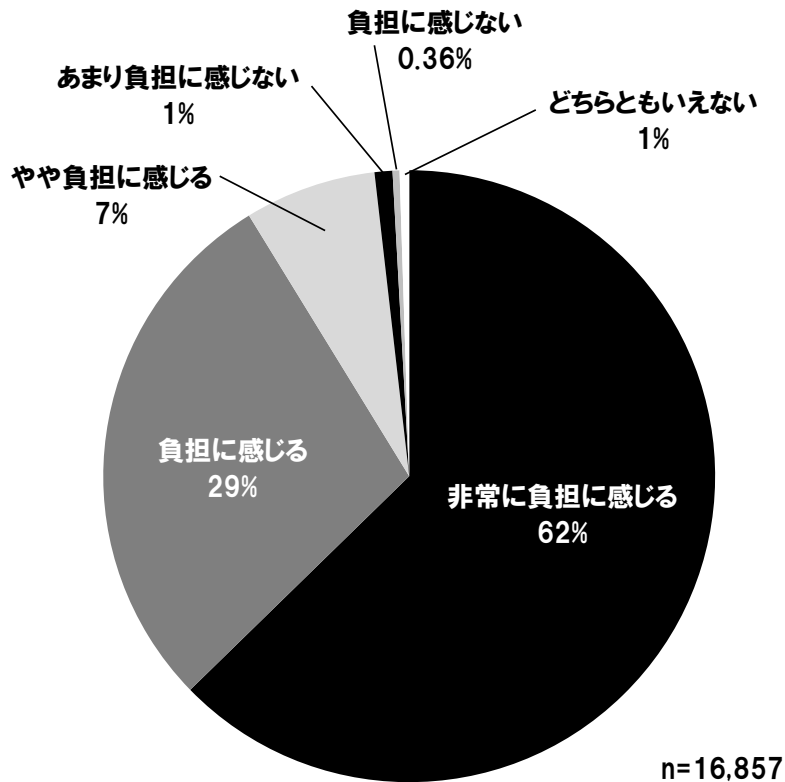
前提条件:[1]排気量1800cc [2]車両重量1.5トン未満 [3]車体価格180万円 [4]10・15モード燃費値:16.1km/リットル (CO2排出量:144g/km)
 [5]フランスはパリ市、アメリカはニューヨーク市 [6]フランスは課税馬力8 [7]11年間使用(平均寿命) [8]為替レート: 1ユーロ110円、1ポンド130円、1ドル80円(2011年4月～2012年3月の平均)
 注:1.2012年4月時点の税体系に基づく試算。但し、日本の自動車重量税額は2012年5月1日からの新税率(4,100円/0.5トン/年)で計算。
 2.各国の環境対策としての税制政策(軽減措置)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

【表2】自家用乗用車にかかる年間の税金

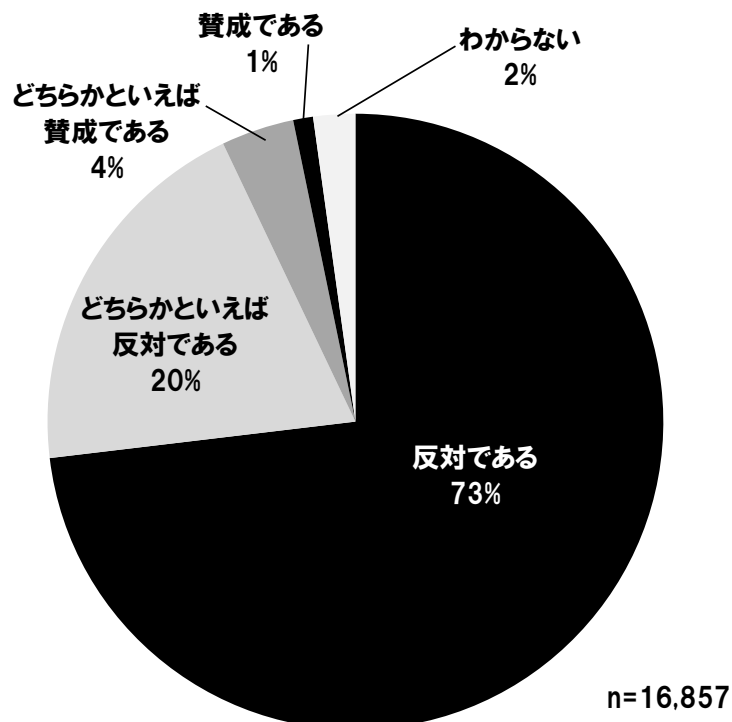
	税目	徴収方法	金額
保有段階	自動車税	納税通知書にて振り込み	¥39,500
	自動車重量税	新車購入時、または車検時	¥12,300
走行(使用)段階	ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	ガソリン給油時	¥53,800
	消費税	ガソリン給油時	¥7,000
合計			¥112,600

排気量/1,800cc、車両重量/1.5トン未満の車両で、年間走行距離/10,000km(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140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2012年5月1日からの税率(4,100円/0.5トン/年)で計算。

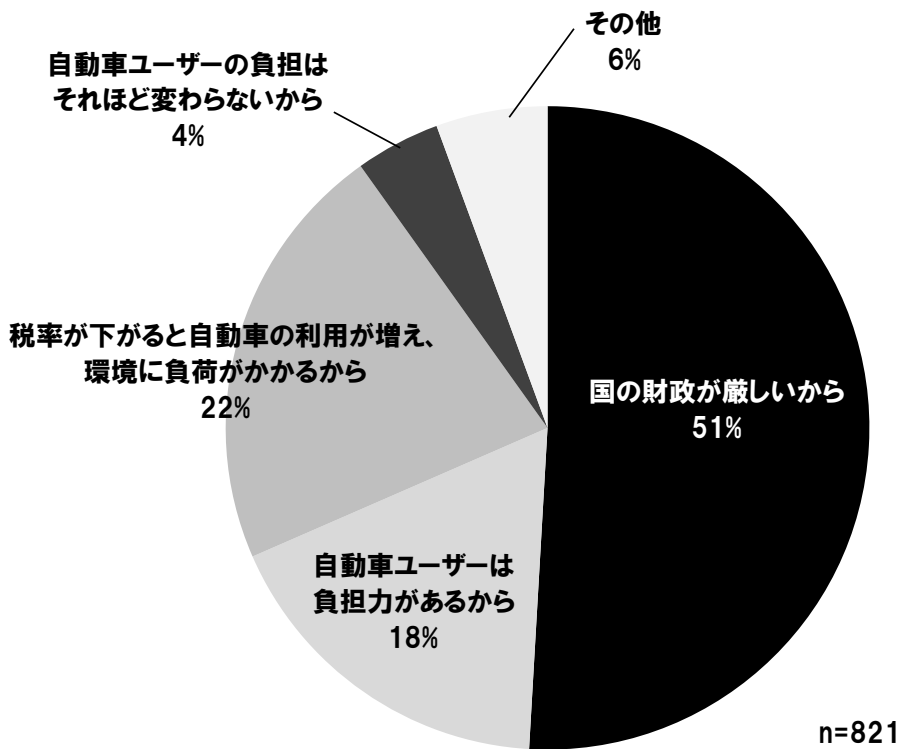
問1：マイカーには毎年、概ね【表2】の税金が課せられています。あなたはこれら自動車にかかる税金を負担に感じますか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



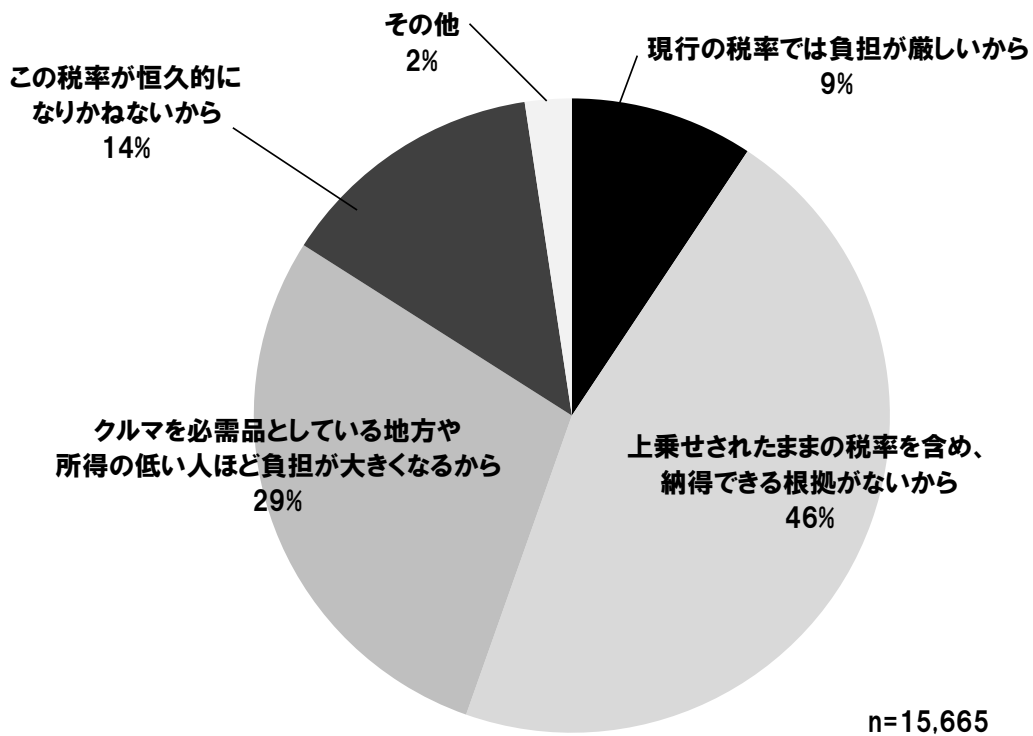
問2：自動車の税金には、【表1】の通り、国の財政が厳しいという理由から本来の約2倍もの税率（旧暫定税率）が「当分の間」として維持されたままのものもあります。このように、上乗せされた税率が維持されていることについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



問3：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。以下の中から、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4：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。以下の中から、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。

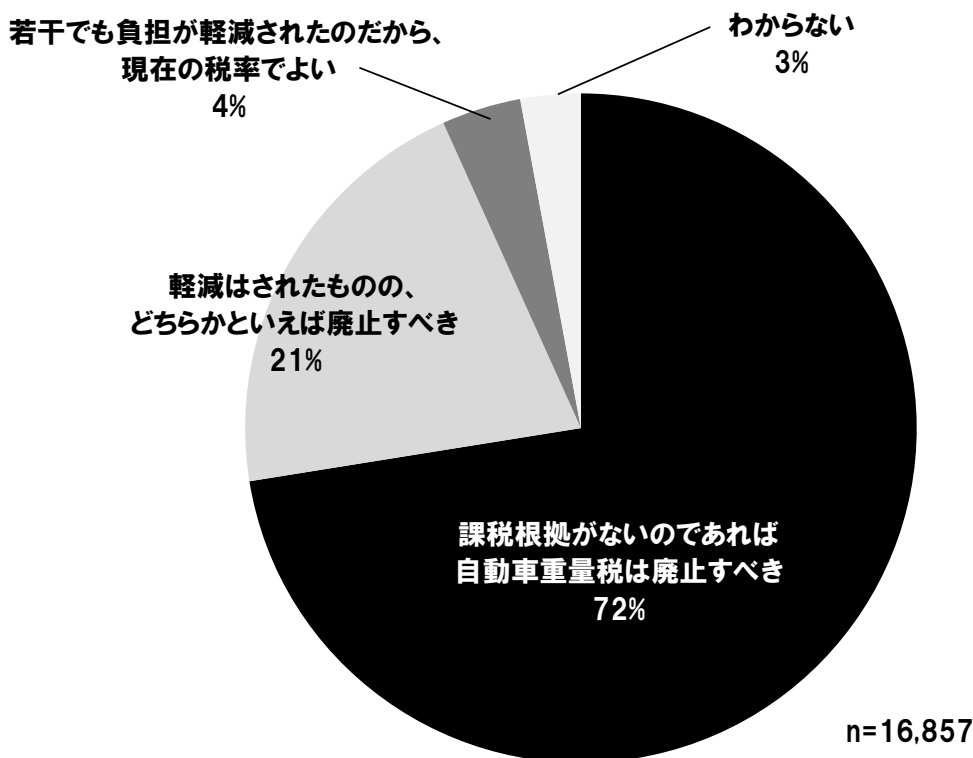


問5：自動車重量税は道路整備費の財源不足を補うため創設された税であり、道路がよくなればその利益をこうむるとして、その負担を自動車の使用者に課税したことが始まりでした。しかし、平成21年度に一般財源化されたことにより、現在では課税根拠を失っており、自動車重量税は廃止すべきという意見もあります。その税額については、今年の5月から【表3】のとおり若干の軽減がなされましたが、依然として税そのものは残されたままとなっているのが現状です。このことについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【表3】自動車重量税の新旧比較

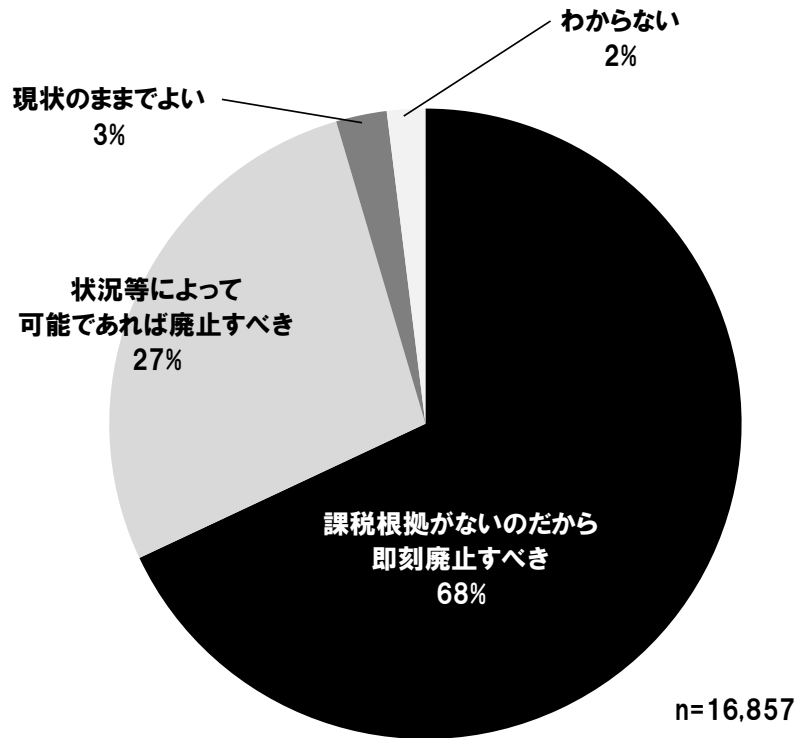
※自家用乗用車の場合

旧税率		新税率(平成24年5月1日以降)	
ハイブリッドカーなどの次世代自動車	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
車齢18年超の車両	6,300円/0.5t/年	車齢18年超の車両	6,300円/0.5t/年
上記以外の車両	5,000円/0.5t/年	車齢13年超の車両	5,000円/0.5t/年
		上記以外の車両	4,100円/0.5t/年

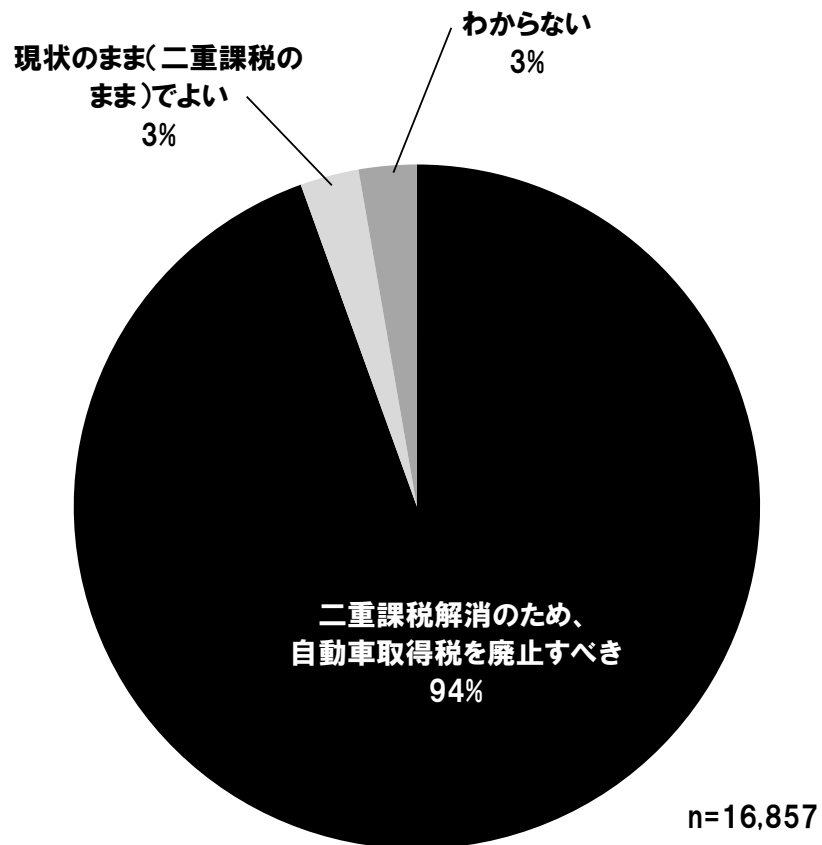


問6：自動車取得税は地方の道路財源として創設された税であり、自動車重量税と同様に、道路整備の費用負担を受益者である自動車使用者に課したことが始まりでした。しかし、これも平成21年度の一般財源化によって現在では課税根拠を失っているため、自動車取得税は廃止すべきという意見もあります。

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。

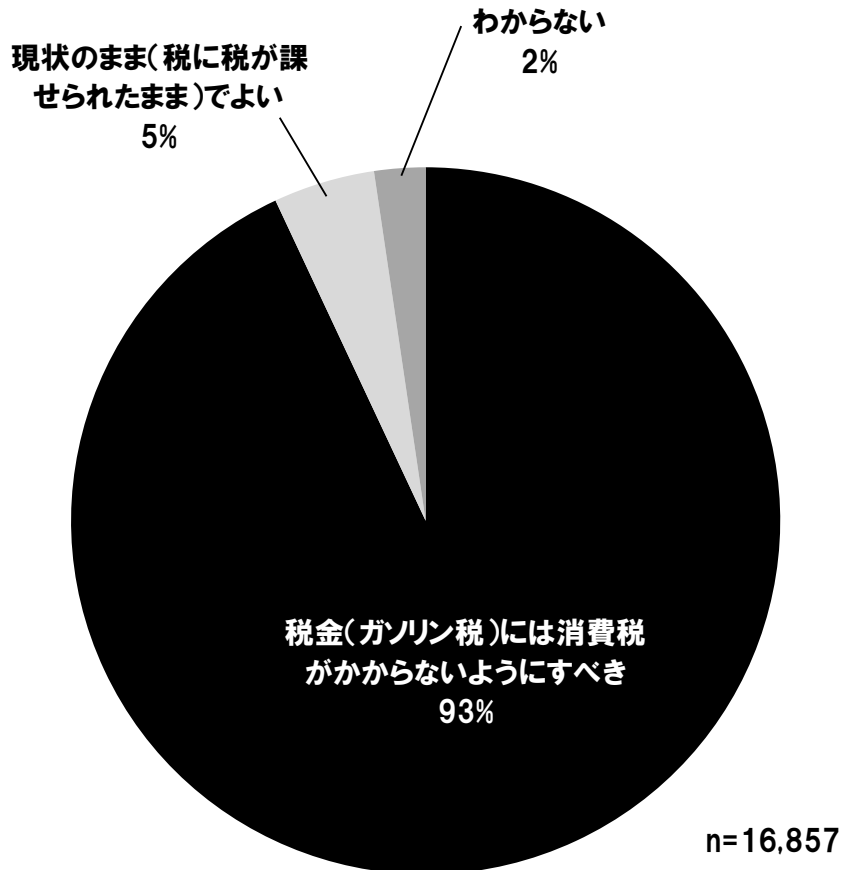
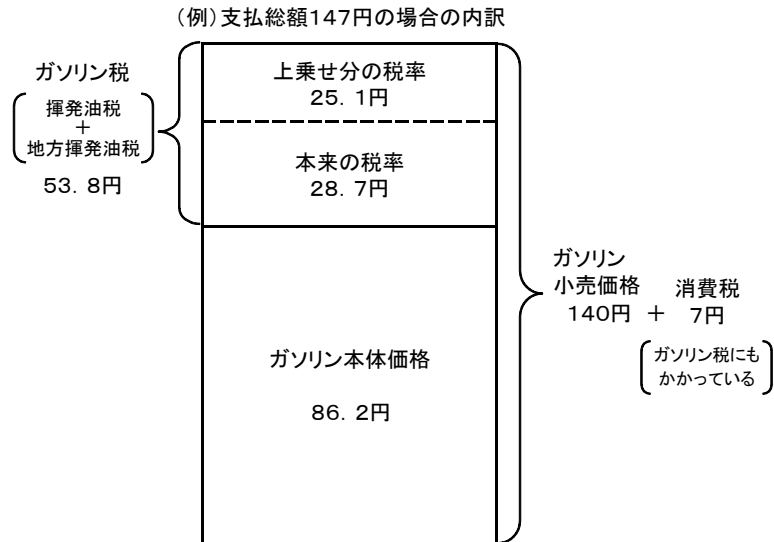


問7：自動車購入の際には、消費税と自動車取得税（5%）という似かよった税金が同時（二重）に課せられます。今後仮に、この二重課税が解消されないまま、消費税が増税されたとすると、この負担割合はさらに増えることになります。このことについてどうお考えですか？以下の中から、もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



問8：ガソリンには【表4】のように、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が、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。

【表4】ガソリン税にもかかる消費税



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需品であり、【表5】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？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。

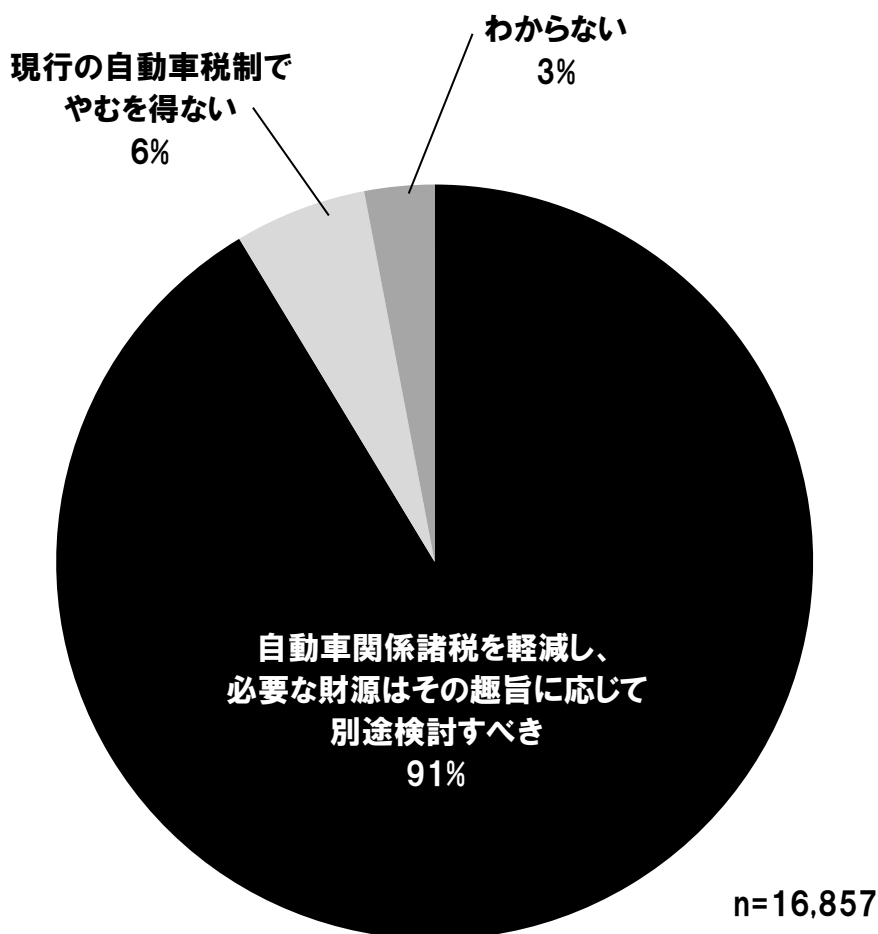
【表5】自家用乗用車の世帯当たりの普及台数（都道府県別・ランク順）

平成23年3月末現在

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.748台
2	富山県	1.715台
3	群馬県	1.667台
4	山形県	1.653台
5	岐阜県	1.647台

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
43	兵庫県	0.934台
44	京都府	0.860台
45	神奈川県	0.754台
46	大阪府	0.677台
47	東京都	0.484台

資料：自動車検査登録情報協会



Q10：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。

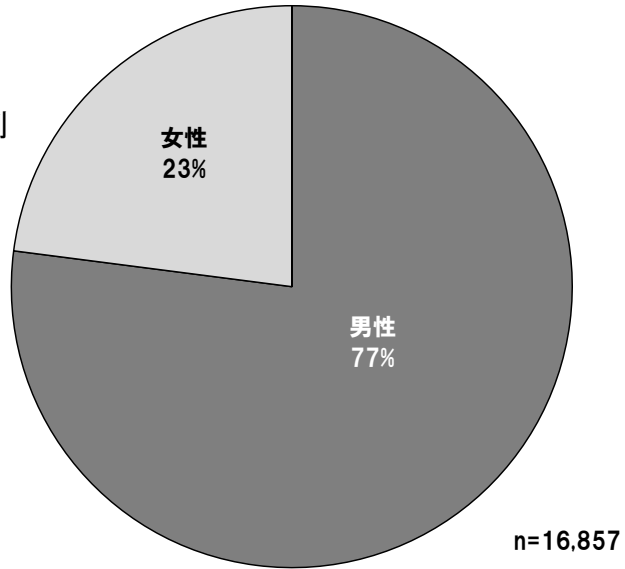
(自由記述：回答数 8,363件より一部抜粋)

- ・もはや自動車は贅沢品ではなく、主要道路も確保されている。今後は、エネルギー・環境政策や都市と地方のあり方などを鑑みながら新しい自動車税を、社会福祉及び他の税と一体で検討すべき。
〔北海道 40代 男性〕
- ・地方では自動車が生活の足となっている上、所得はあまり多くないのが実状です。そのため、自動車に掛かる税金が重い負担になっているのも事実です。
〔青森県 20代 男性〕
- ・私の家は福島市内でも山手にあつて、車は生活に必需品である。決して車は贅沢品でない。またタイヤも積雪のため、夏タイヤと冬タイヤを用意しなければならない。これに消費税が増額されると、軽自動車を保有しているにもかかわらず、年金生活者の私には税負担は大変である。ぜひ、二重課税はやめてもらいたいし、各種税も見直してほしい。
〔福島県 60代 女性〕
- ・受益者負担という言葉が巧みに使って、自動車がないと生活できない地域の人から、多額の税金を取り上げている現状は、とても納得できるものではない。車を持っていなくても、車による受益はあるのだから、今の税制は不公平であると思う。
〔栃木県 50代 男性〕
- ・どういう目的で徴収する必要があるのか、全体を整理して新たな税制を組み立てなোসないと、負担感ばかりがつのります。本当に必要な税金なんだと理解できれば、気持ちよく納税できるのに…
〔千葉県 40代 女性〕
- ・税金の種類が多すぎて十分な理解が出来ません。税体系を簡素化してユーザーの納得感を得るようにしてほしい。
〔東京都 50代 男性〕
- ・自動車を所有することによって払う税金が、道路整備や環境問題に使われるなら納得するが、課税根拠が無いままに課税されることに反対。消費税が、ガソリン税部分にも課税されている現行の制度には、以前から疑問でした。消費税増税に際し、二重課税は廃止すべき。
〔神奈川県 40代 女性〕
- ・車の有無は所得と相関関係があまりなく、とりわけ私の居住地は1人1台車がないと生活に支障をきたす環境であるため、負担が非常に重く感じられます。所得との兼ね合いで決定するようなシステムを検討して欲しいです。
〔富山県 40代 男性〕

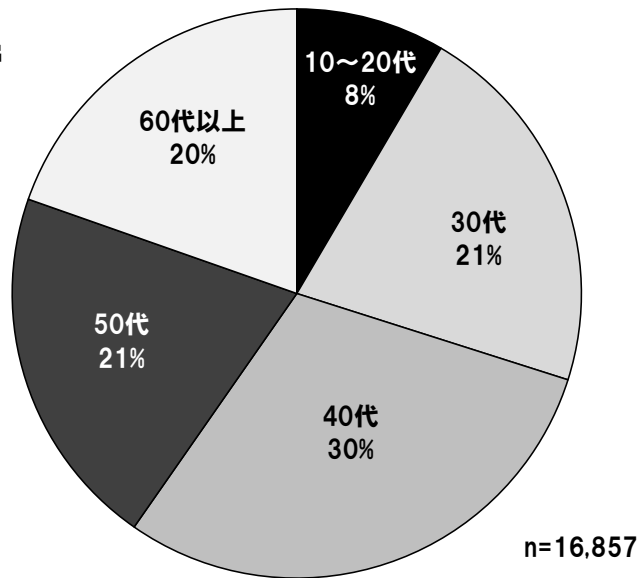
- ・取りやすいところから取るのは反対。車はもはや所有者のみが受益者ではない。税制の不公平を見逃してはならない。
〔石川県 50代 男性〕
- ・自動車は高い買い物です。購入後も結構なお金がかかります。そのために車の購入、所持を諦める方もいます。もう少し税金を下げたり、その課せられてる税金を払う意義が見出せたら購入する人も増えるのでは？
〔愛知県 20代 女性〕
- ・自動車にかかわる現行の税金は自動車を贅沢品だとしていた時代のまま残されていると思う。今や自動車は贅沢品ではなくただの道具に過ぎない。自動車を特別視するような税制は即刻改正すべきだ。
〔大阪府 40代 男性〕
- ・自動車を持つことは環境にも負荷がかかるものであり、これを抑制するために税金がかかるのはやむをえない点もある。しかし、ガソリンなどのように、二重に税金がかかることや、本当に必要な道路整備に使われているかどうかということには疑問を感じます。
〔兵庫県 30代 女性〕
- ・とにかく自動車税制のしくみを国はもっとわかりやすく説明すべきだと思います。わけのわからない課税が多く、納得できない部分が多いと思います。
〔広島県 40代 女性〕
- ・単一の物品に対して、複数の税金が課税されること自体がおかしいと思う。消費税が上がるのを機会に課税は一つにするべきである。
〔鳥取県 50代 男性〕
- ・私は派遣社員をしておりますが、任意保険と車検代が払えそうになかったので今年、軽自動車を売り、原付に替えました。雨の日はやはり車の方が便利です。外国と一概に比較はできないのですが、税金の割高感是否めません。低所得者には低い税率が適用されるような仕組みがあってもいいと思います。
〔愛媛県 20代 男性〕
- ・一般財源化した課税根拠がない税金をなぜ自動車所有者だけ取られるのかがわかりません。ガソリン税も含め納得出来ないものが多いです。頭から払わないと言ってるのではなく、明確な用途を示して欲しいです。但し、二重課税には全く同意出来ませんが。
〔熊本県 30代 男性〕
- ・他国と比較してあまりの差に愕然とした。自動車生産及び輸出大国でありながら国内で自動車が売れなくなっていく現状を改善するためには収入の少ない若い世代が自動車を所有出来るように過大な税負担を軽減しなければいけない。
〔沖縄県 40代 男性〕

〔回答者属性〕

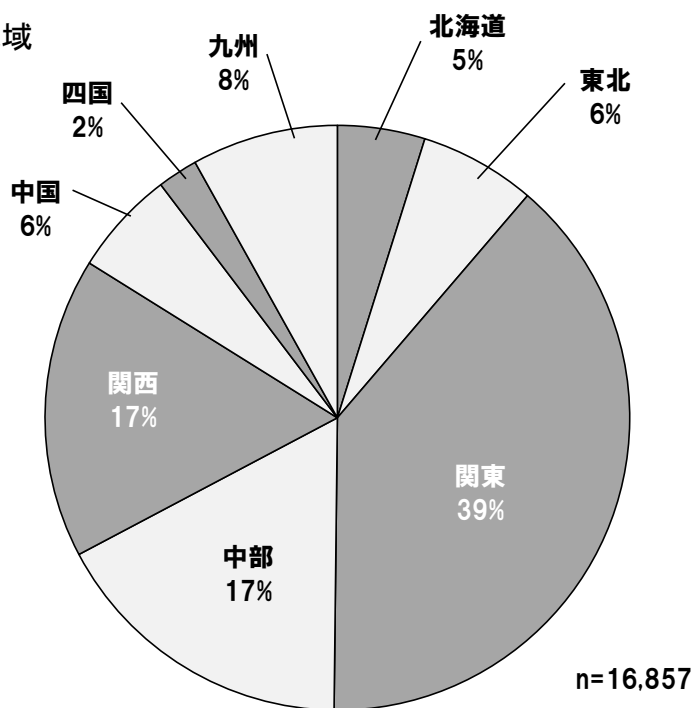
性別



年齢層



居住地域



『自動車税制に関するアンケート調査（追加）』結果

1 調査概要

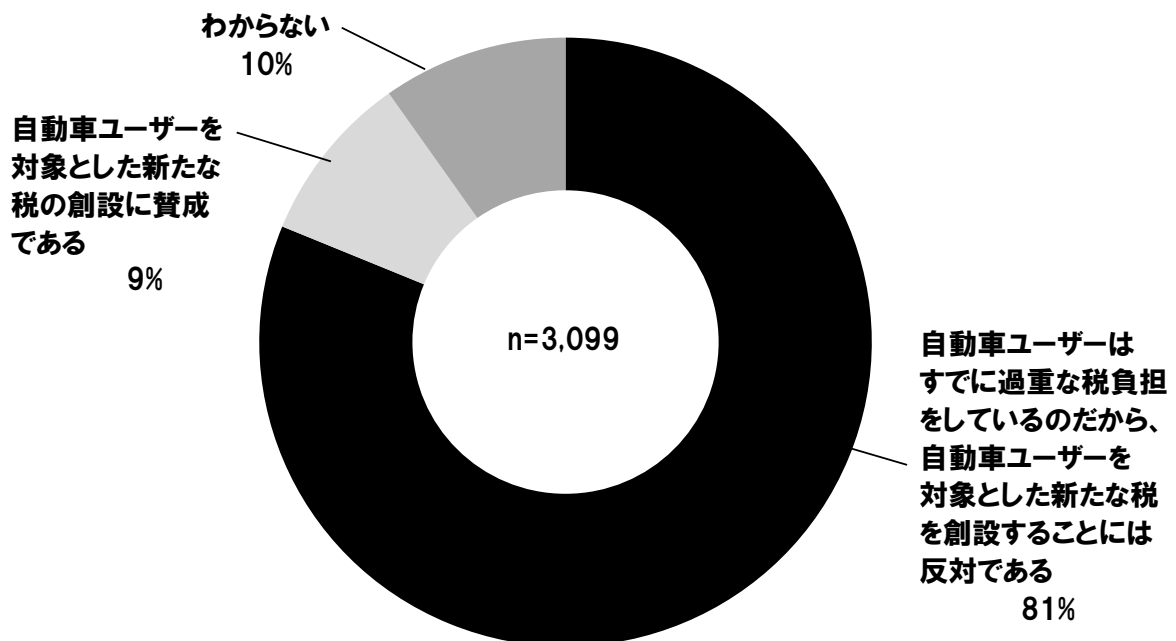
- ・調査対象：全国の18歳以上の自家用乗用車保有者
- ・調査方法：インターネット調査（リサーチ会社委託）
- ・調査期間：平成24年8月21日（火）～22日（水）
- ・有効回答者数：3,099人

※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

自動車諸税の見直し論議においては、自動車取得税や自動車重量税を廃止する代わりに、税収減を補うため新たな税（例えば、走行距離に応じた税など）を導入する可能性についても検討されていると言われてしています。このことについてどうお考えですか？

3 回答結果



〔回答者属性〕

