

# 平成27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26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27年度 税制改正に関する要望

昨年来、我が国の経済はアベノミクス効果で好況に転じつつあるといわれていますが、国民ひとりひとりに目を向ければ、本年4月に実施された消費増税の影響もあり、必ずしも暮らしに余裕が生まれているわけではありません。自動車の保有・使用に関しても、ガソリン価格の上昇と高止まりに加え、自動車保険料の値上げ、高速道路料金の割引見直し等、自動車ユーザーの負担はこれまで以上に重くなっています。

なかでも、自動車を取り巻く税金については、相変わらず過重で不合理な制度が放置されたままとなっており、今後消費税のさらなる引き上げも予定されている状況下、このまま自動車関係諸税の軽減が図られなければ、自動車ユーザーの負担は耐えがたいものとなります。

特に地方部においては、高齢化と人口減の進行に伴い、公共交通機関が衰退し、移動手段として、またライフラインとしてのマイカーの重要性はますます大きくなっており、過大な税負担を強いられざるを得ない状況にあります。また、都市部への一極集中が進む中で、もし車離れが加速すれば、都市部から公共交通機関が限られた地方への移動はますます阻害され、観光・レジャー等の需要はもとより、地域の存続にも重大な影響を与えかねません。

今夏JAFが実施した自動車税制に関するアンケートでは、実に30,598名もの自動車ユーザーから回答を得ましたが、そのほぼすべての回答者(98%)が自動車に係る税金を負担に感じ、その軽減を求める声は85%にも達しています。

JAFは、1,795万人の会員を擁する自動車ユーザー団体として、次の通り、ユーザーが納得できる公平・公正・簡素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課税根拠を失い、かつ類似した他の税と事実上二重課税となっている自動車取得税・自動車重量税は、消費増税の如何を問わず即刻・確実に廃止すべき。
- ・ガソリン税等に上乘せされ続けている「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追加負担を求めているものであり、直ちに廃止すべき。
- ・今後消費税のさらなる引き上げが検討されていることを踏まえ、ガソリン税に消費税が課税されるTax on Taxを早急に解消すべき。

### 2 既に過重な税負担を強いられている自動車ユーザーにさらなる負担を求めることには断固反対

- ・本来廃止されるべき自動車取得税の代替財源を確保するために、自動車税に環境性能課税を上乘せすることは、自動車ユーザーの負担軽減に逆行するものであり、断固反対。
- ・自動車税等において一定期間経過した車に一律に課される重課措置は、合理性に乏しく公平性に欠けるものであり、廃止すべき。
- ・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、国民全体で公平に負担する方法を検討すべき。

### 3 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

- ・環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、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

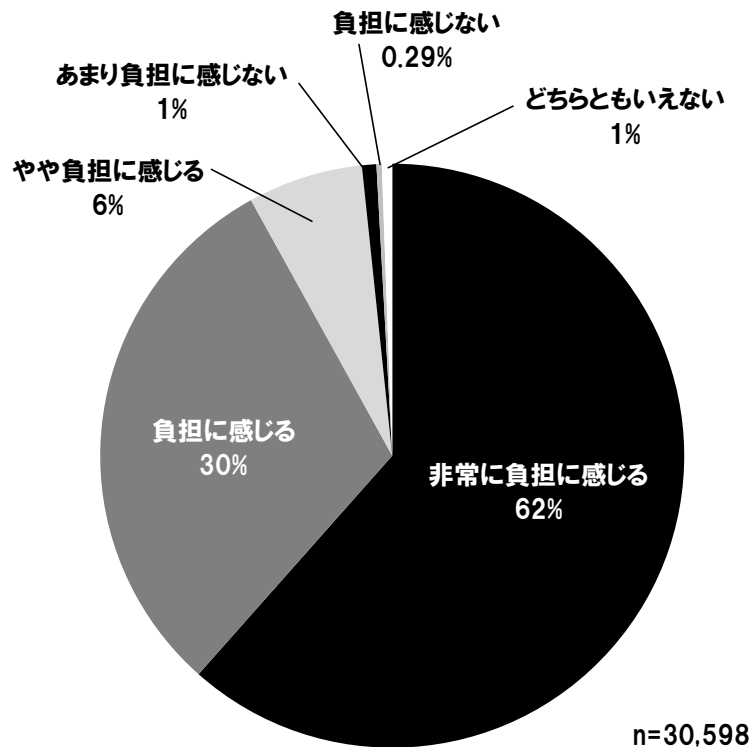
JAFの自動車税制に関するアンケート調査（以下、「アンケート調査」という。）において、ほぼすべての回答者（98%）が自動車にかかる税金を負担と感じています。

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	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。



※JAF「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、85%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）

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

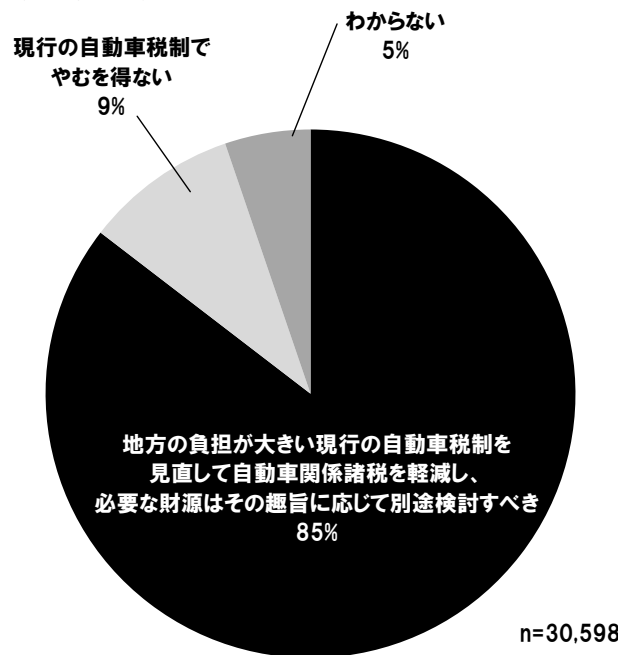
順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.771台
2	富山県	1.729台
3	群馬県	1.681台
4	山形県	1.676台
5	岐阜県	1.647台

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

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？



※ J A F 「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変わっていない

平成24年～26年のアンケート調査において、自動車にかかる税金を負担と感じる自動車ユーザーの比率は、実に98%という高率が続いており、ここ数年自動車ユーザーの重税感はまったく緩和されていません。

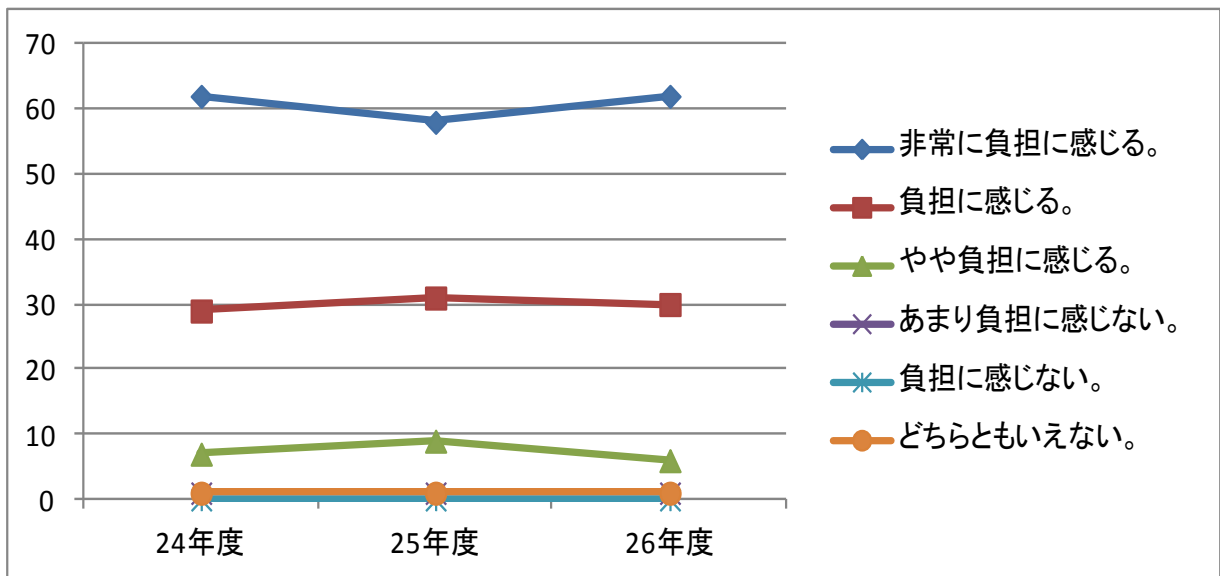
◆アンケート調査における回答比率の推移（平成24年～26年）

Q：自動車にかかる税金を負担に感じますか？

単位：%

回答	平成24年	平成25年	平成26年
非常に負担に感じる。	62	58	62
負担に感じる。	29	31	30
やや負担に感じる。	7	9	6
<b>負担に感じる＝小計</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>98</b>
あまり負担に感じない。	1	1	1
負担に感じない。	0.36	0.41	0.29
<b>負担に感じない＝小計</b>	<b>1.36</b>	<b>1.41</b>	<b>1.29</b>
どちらともいえない。	1	1	1
回答数	16,857	24,729	30,598

単位：%

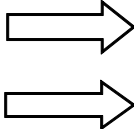
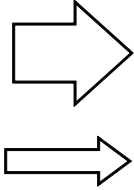
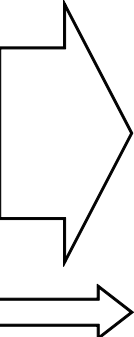


● 9種類におよぶ複雑で過重な税体系

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。

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課税根拠を失い、かつ類似した他の税と事実上二重課税となっている自動車取得税・自動車重量税は、消費増税の如何を問わず即刻・確実に廃止すべき。

### ●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。

### ◆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)

### ●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8% (今後10%まで引き上げを予定)
- ・自動車取得税……………取得価格の3% (営業用車・軽自動車は2%)

＝保有時＝

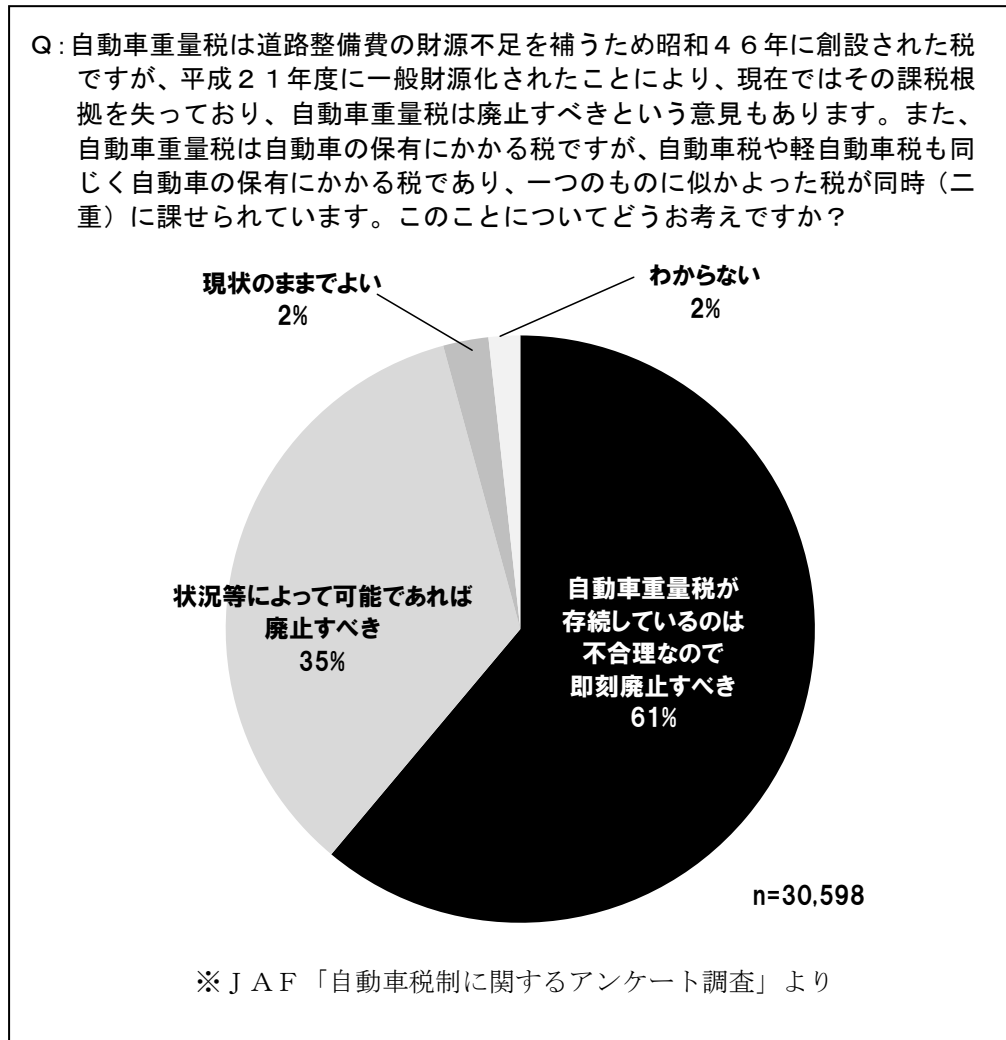
- ・自動車税(軽自動車税) ……車両排気量に応じて(軽自動車は一律)
- ・自動車重量税……………車両重量に応じて(軽自動車は一律)

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。

以上のことから、自動車取得税と自動車重量税はすみやかにかつ確実に廃止すべきです。



また、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。



○なお、自動車取得税については、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、消費税率10%への引上げ時(平成27年10月予定)に廃止する方向性が示されていますが、「そのための法律上の措置は、消費税率10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる」こととされており、現段階では具体的な決定がなされていません。

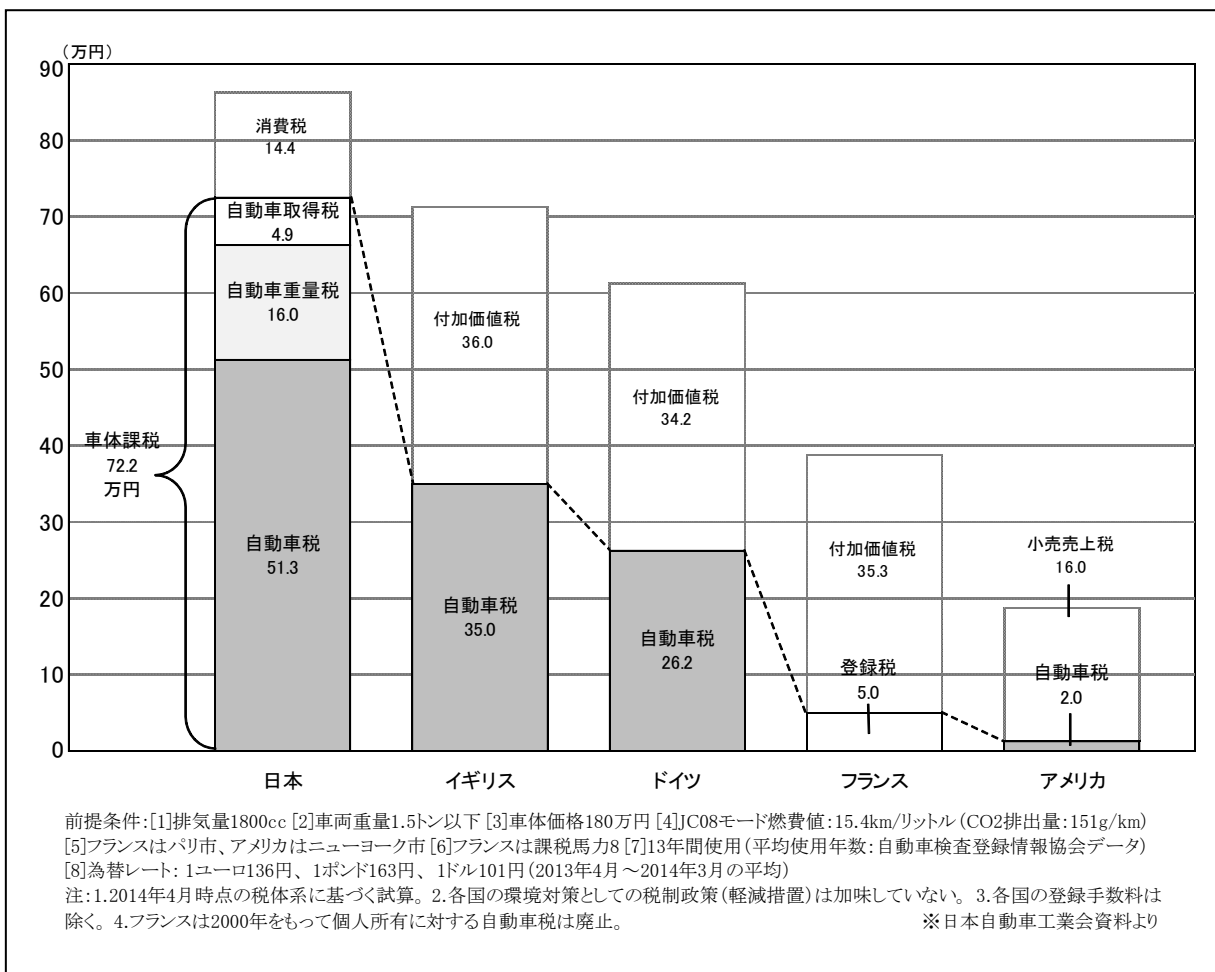
さらに、消費税率10%段階においては、「自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税」を、「自動車税の取得時の課税として」導入する旨が盛り込まれており、その課税標準は取得価額を基本とすることとされています。

●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。

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（13年間保有した場合）



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追加負担を求めているものであり、直ちに廃止すべき。

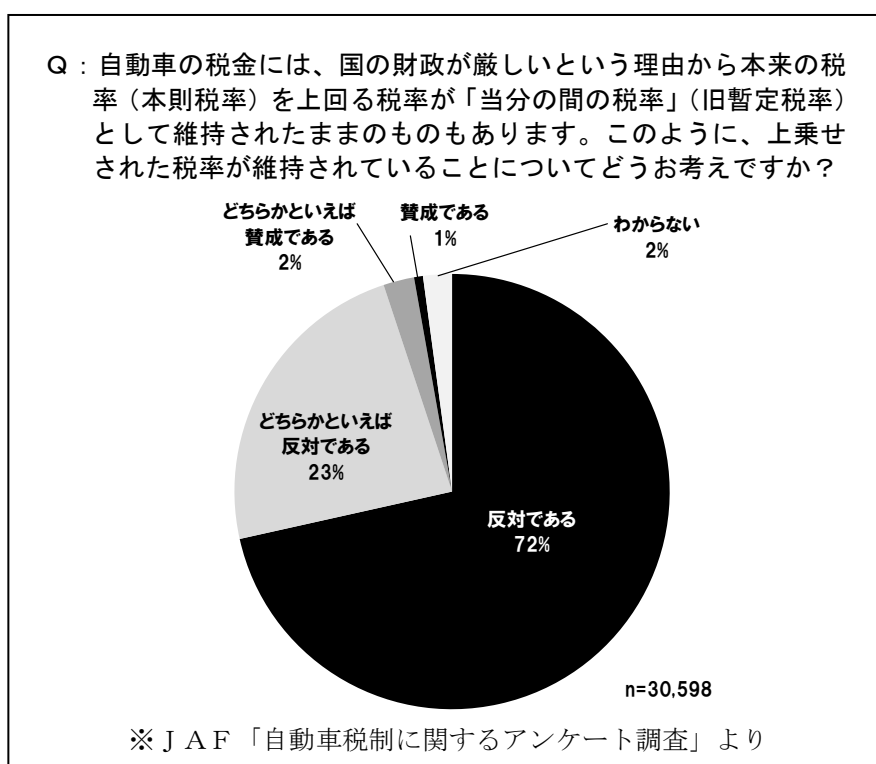
● 「当分の間」として上乗せされている税は形を変えた新税であり直ちに廃止すべき

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、自動車ユーザーはおよそ40年も負担させられ続けてきました。

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、税率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、直ちに廃止すべきです。

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。



なお、原油段階で課税される石油石炭税には現在、「地球温暖化対策のための課税」が上乗せされていますが、本年4月からその税率が引き上げられ、加えてガソリン本体価格も上昇傾向となっています。自動車ユーザーにこのような追加負担を求めるのなら、まず初めにガソリン税等の「当分の間」税率を廃止すべきです。

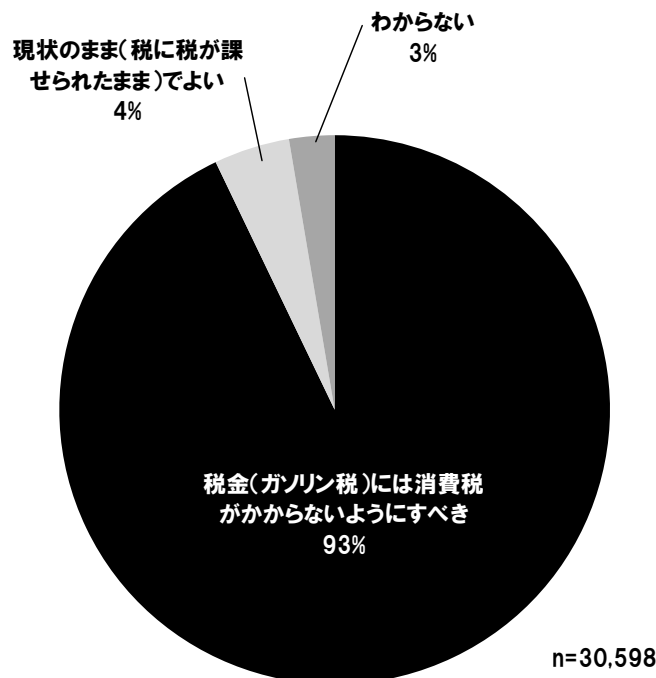
今後消費税のさらなる引き上げが検討されていることを踏まえ、ガソリン税に消費税が課税されるTax on Taxを早急に解消すべき。

### ●「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、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、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？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

## 2 既に過重な税負担を強いられている自動車ユーザーにさらなる負担を求めることには断固反対

本来廃止されるべき自動車取得税の代替財源を確保するために、自動車税に環境性能課税を上乗せすることは、自動車ユーザーの負担軽減に逆行するものであり、断固反対。

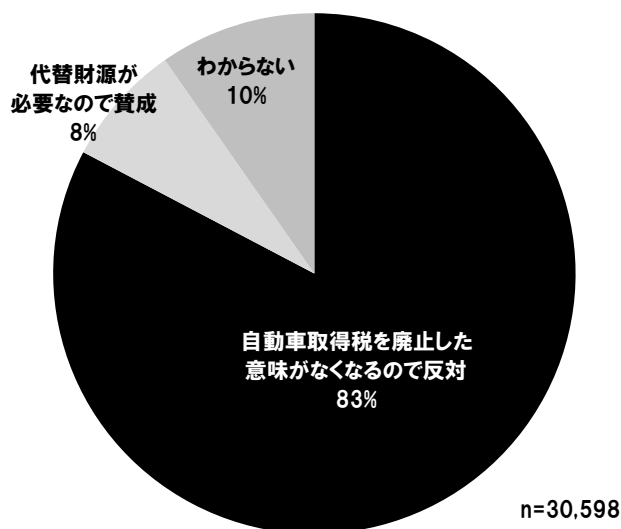
### ●自動車関係諸税の中から代替財源を確保しようとするのは筋違い

平成26年度与党税制改正大綱（平成25年12月12日）においては、自動車取得税の廃止を踏まえ、消費税10%の段階で自動車税を見直し、自動車取得時の課税として環境性能課税を実施する、との方向性が示されています。この課税は「自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する」とされていますが、自動車の取得価額に対して課税されることから、事実上自動車取得税に取って代わるものと考えざるをえません。これでは、たとえ自動車取得税が廃止されたとしても、別の形で税負担が増加することになり、結局自動車ユーザーの負担は軽減されないこととなります。

そもそも、自動車取得税は課税根拠を失った時点で廃止されるべきだったのですから、その財源が存続することを前提にすべきではありません。一つの税の廃止と引き換えに他の自動車関係諸税を増税したり、新税を創設したりすることには反対です。

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自動車税への環境性能課税について、「自動車取得税を廃止した意味がなくなるので反対」と回答しています。

Q：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乗せされることになっています。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？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

自動車税等において一定期間経過した車に一律に課される重課措置は、合理性に乏しく公平性に欠けるものであり、廃止すべき。

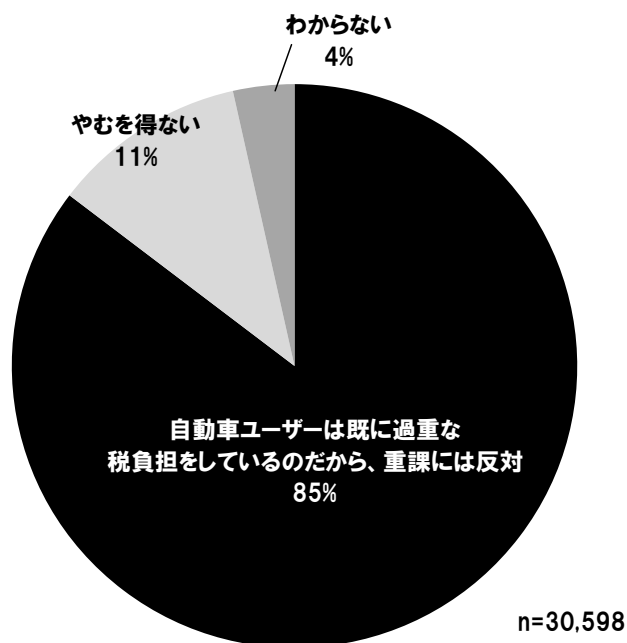
### ●使用実態を顧みない一律の重課は合理性・公平性を欠く

自動車の平均使用年数や平均車齢は年々上昇傾向にあります。これは、自動車の耐久性や品質の向上、ならびに1台の車を長く大切に使うという意識面の変化が関係していると思われていますが、一方で、新車の方が環境性能等に優れていることはわかっています。経済事情から買い替えが困難という自動車ユーザーが少なくないことも要因の一つと考えられます。

しかしながら現在、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ついて通常よりも重い税率が課されており、今後も強化される方向にあります。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。

Q：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？



※ J A F 「自動車税制に関するアンケート調査」より

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、国民全体で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

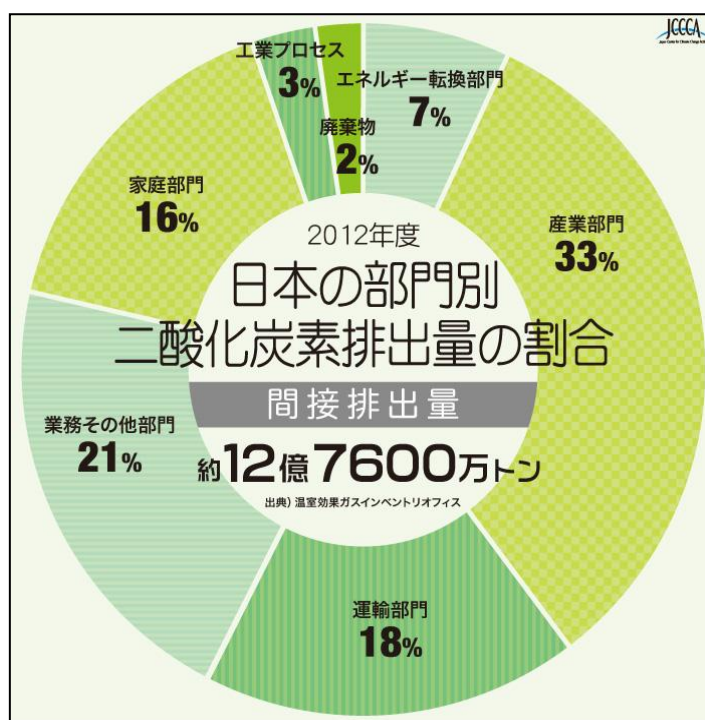
環境対策の必要性は自動車ユーザーも認識しており、多くのドライバーがエコドライブなどの環境保全活動に積極的に取り組んでいます。JAFにおいても、地球温暖化対策自体は重要なことと認識しており、すでに行っているCO<sub>2</sub>削減のための活動は、今後も積極的に推進していきます。

もし、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CO<sub>2</sub>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。CO<sub>2</sub>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(2012年度)



出典)温室効果ガスインベントリオフィス

### 3 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

環境負荷の少ない安全安心な交通社会の実現に向け、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おり、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」



## 『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

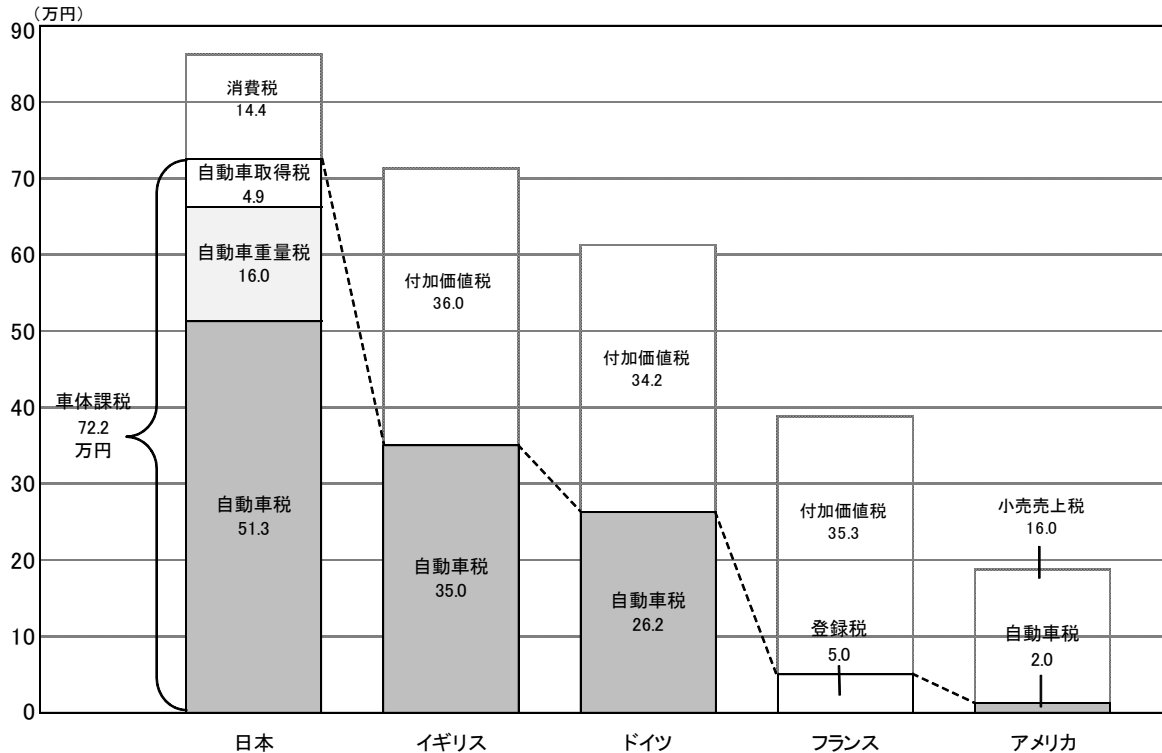
※自家用乗用車の場合（軽自動車税を除く）

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)。

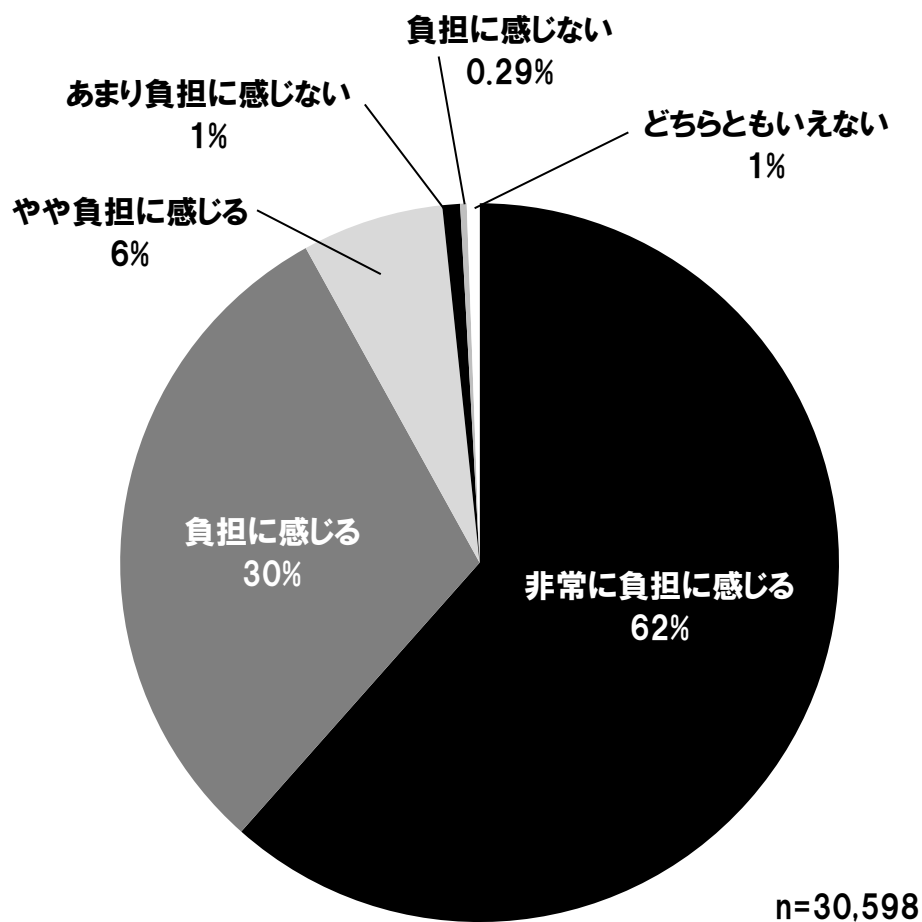
これらのことについて、自家用乗用車をお持ちの方にお伺いします。

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。

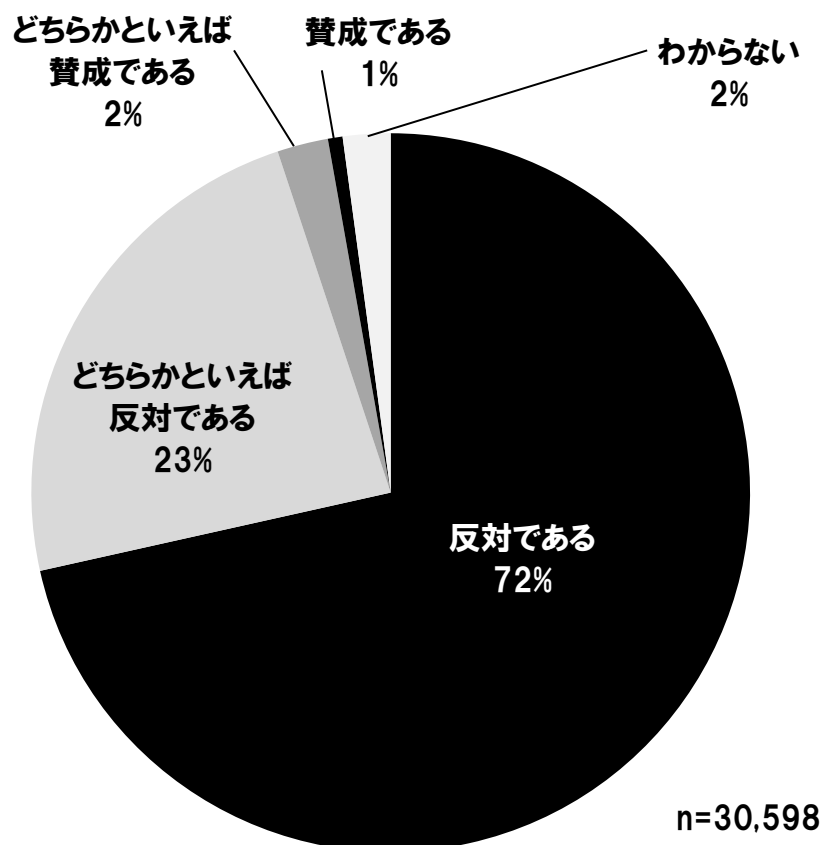


問2：自動車の税金には、【表3】の通り、国の財政が厳しいという理由から本来の税率（本則税率）を上回る税率が「当分の間の税率」（旧暫定税率）として維持されたままのものもあります。このように、上乘せされた税率が維持されていることについてどうお考えですか？ もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

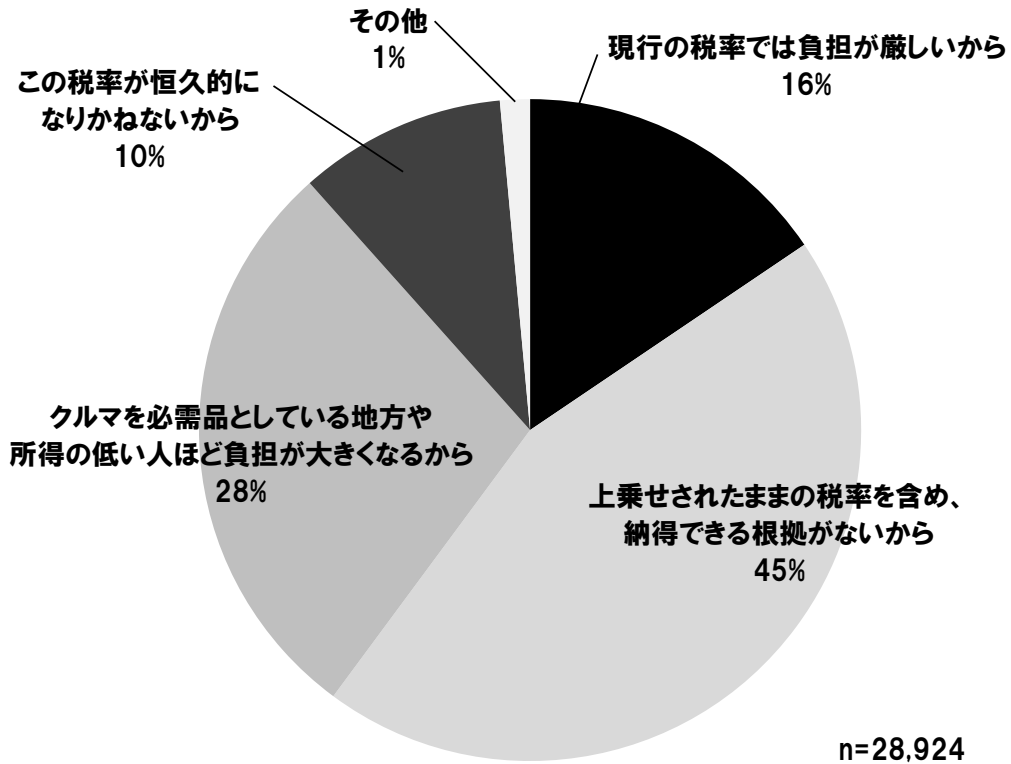
【表3】本来の税率を上回る税率が課せられている税目

※自家用乗用車の場合

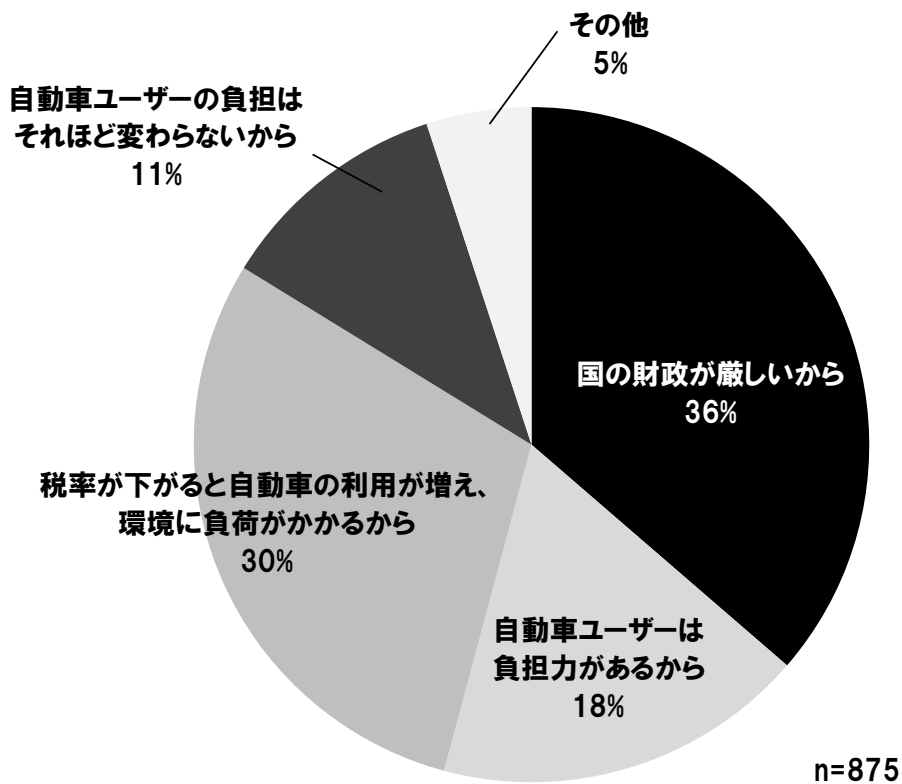
税目	本来の税率	現行の税率	本来の税率との比較
自動車重量税	2,500円/0.5t/年	ハイブリッドカーなどの次世代自動車および2015年度燃費基準達成車 2,500円/0.5t/年	変わらない
		車齢18年超の車両 6,300円/0.5t/年	2.5倍
		車齢13年超の車両 5,400円/0.5t/年	2.2倍
		上記以外の車両 4,100円/0.5t/年	1.6倍
ガソリン税 (揮発油税+地方揮発油税)	28.7円/ℓ	53.8円/ℓ	1.9倍
軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.1倍



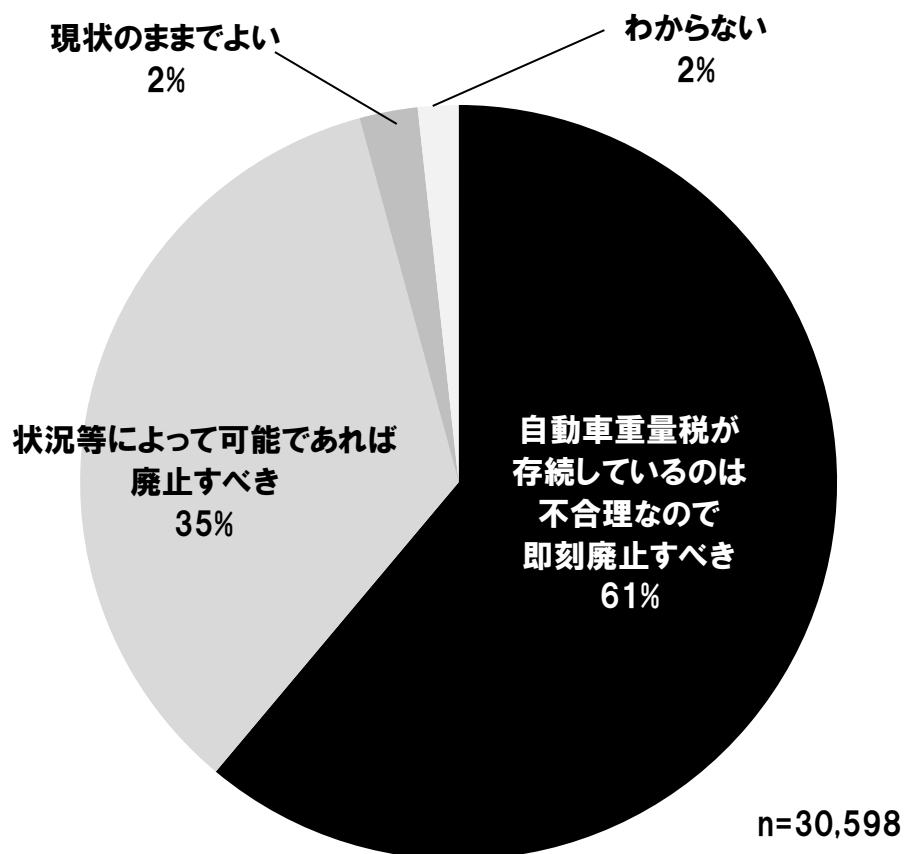
問3：問2で「反対」または「どちらかといえば反対」と答えた方にお聞きします。反対の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



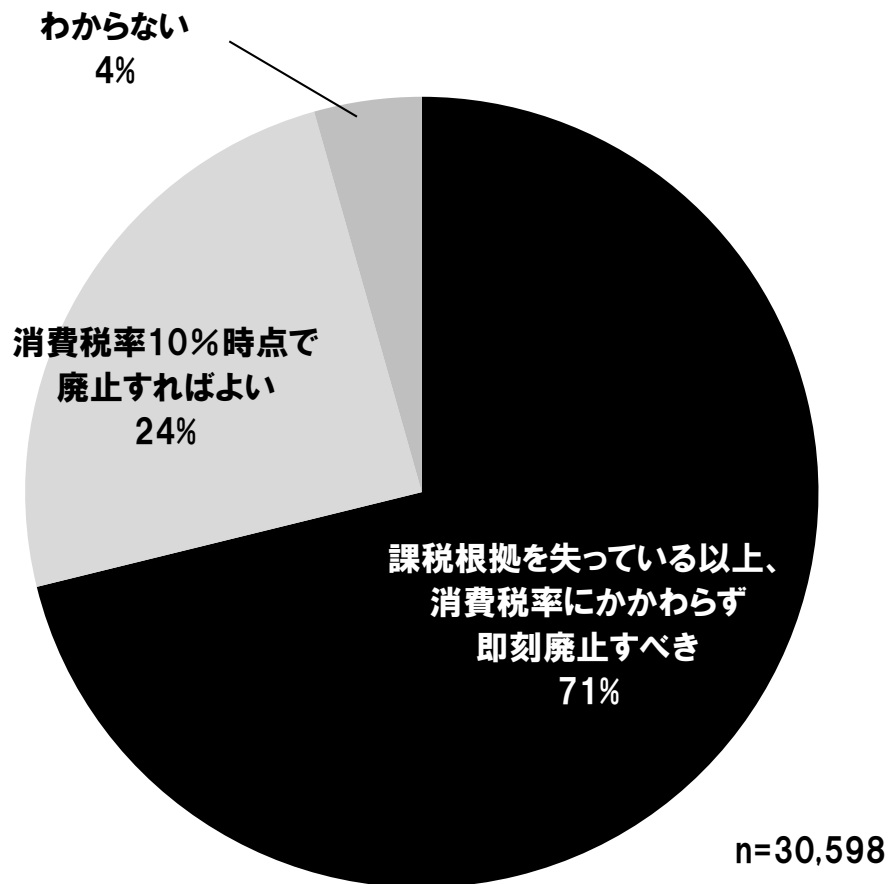
問4：問2で「賛成」または「どちらかといえば賛成」と答えた方にお聞きします。賛成の理由としてもっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



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。

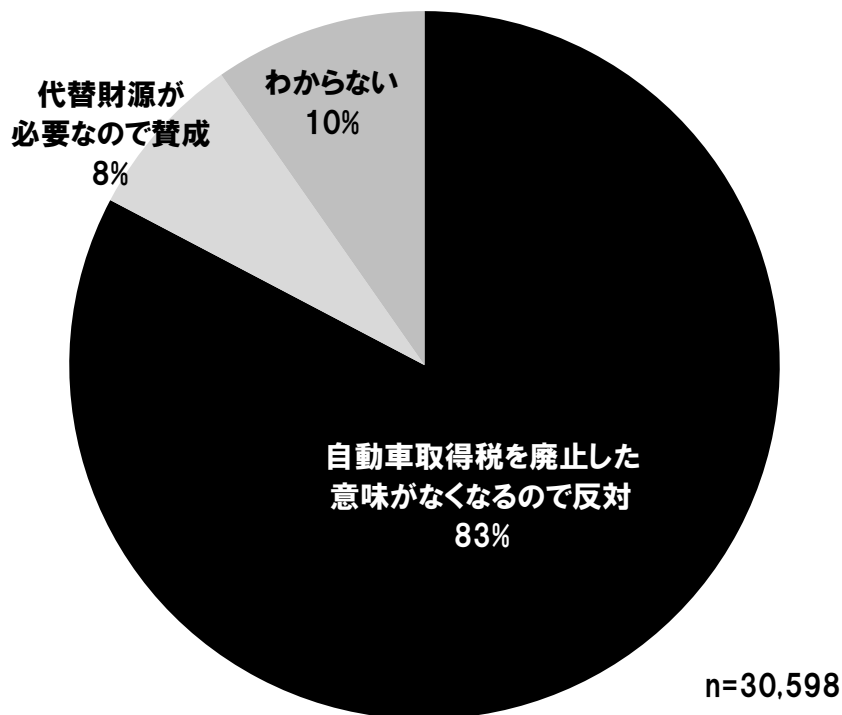
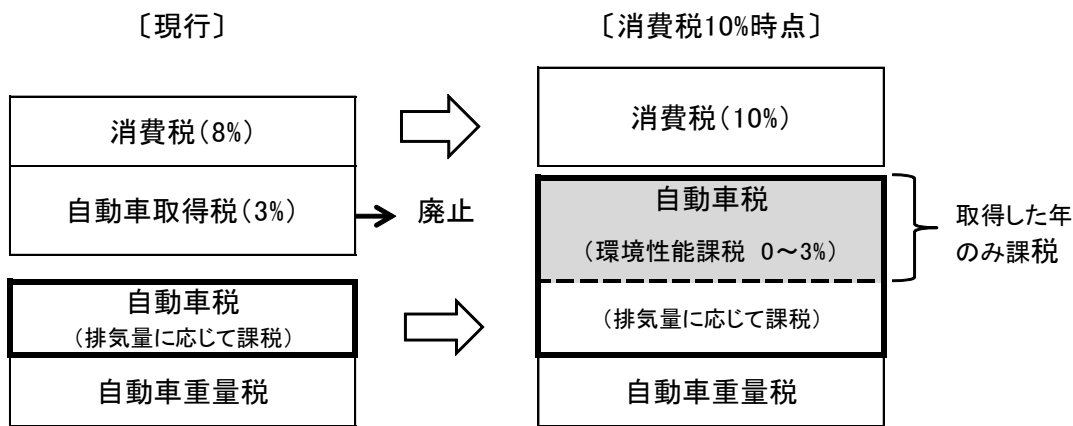


問6：自動車取得税は地方の道路財源として創設された税ですが、自動車重量税と同じく平成21年度の一般財源化によって課税根拠がなくなっています。平成26年度与党税制改正大綱によれば、消費税率が10%に引き上げられる時点で自動車取得税は廃止されることとなっていますが、このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。



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。

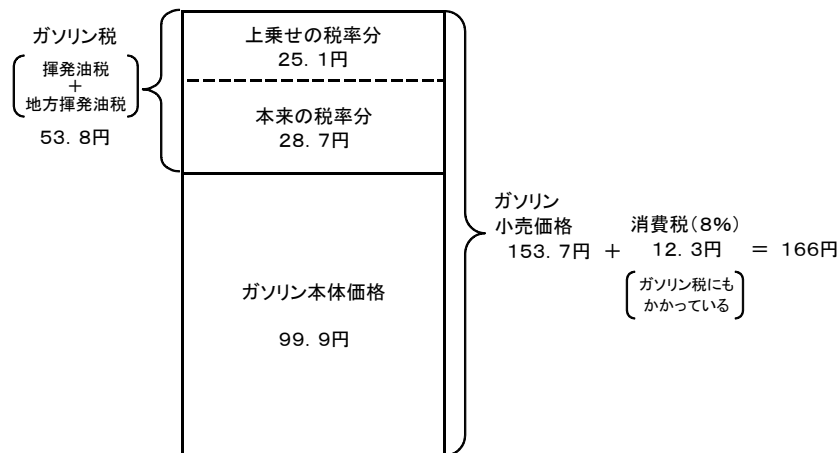
【図2】環境性能課税のイメージ



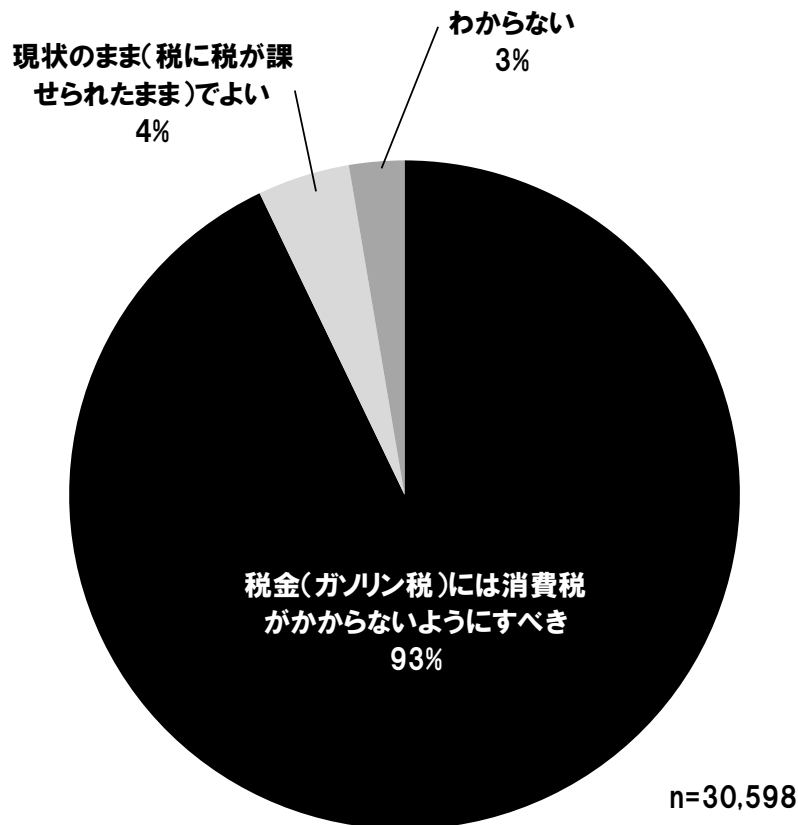


問8：ガソリンには【図3】のように、販売時にガソリン本体の価格にガソリン税が加算され、それらの合計額に、さらに消費税が課税されるという（税に税が課せられる）仕組みとなっています。今年4月から消費税率が8%に引き上げられましたが、今後仮に、この状態が解消されないまま消費税がさらに増税されるとすると、この負担割合はさらに増えることとなります。このことについてどうお考えですか？もっとも当てはまるものを1つだけお選びください。

【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

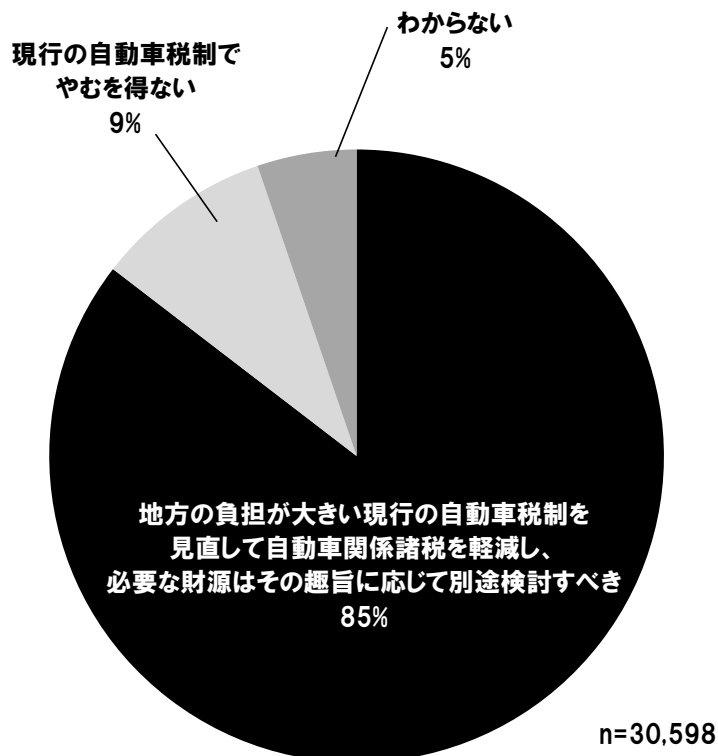
世帯当たり普及台数の多い都道府県

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

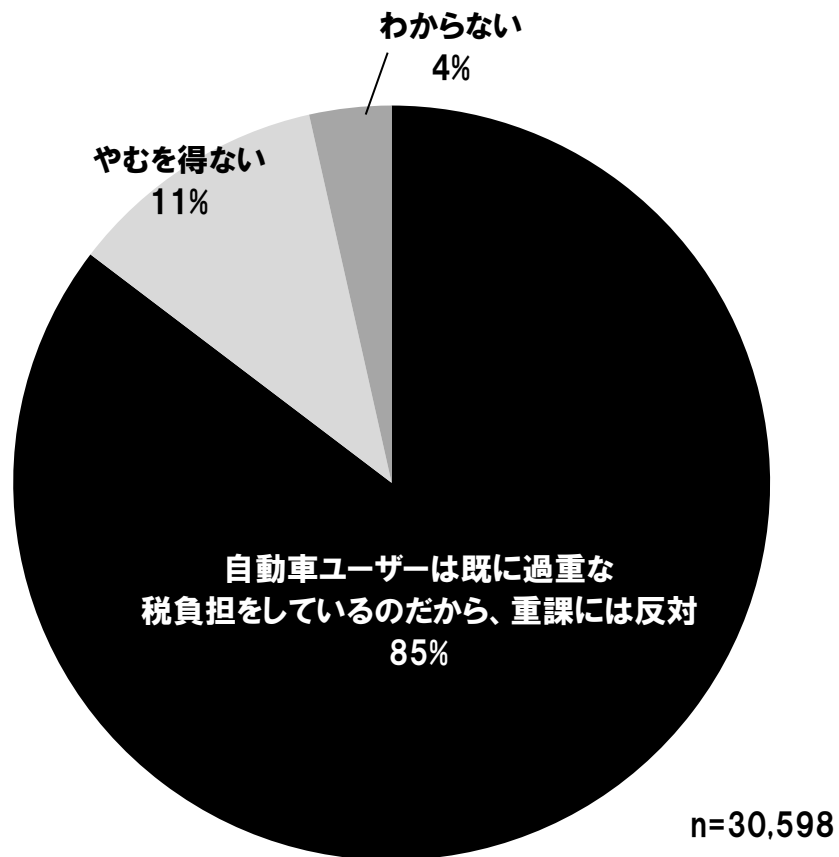
世帯当たり普及台数が1台未満の都道府県

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 14,677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 40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 30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 50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 50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 20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 60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 50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 70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。

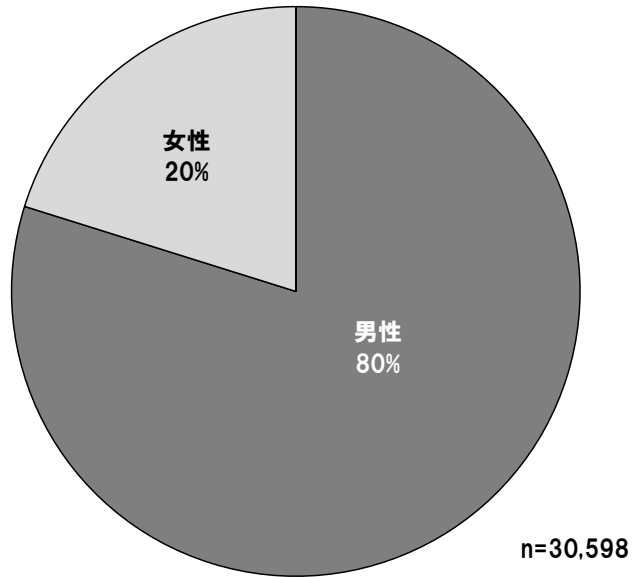
〔香川県 40代 女性〕
- ・何にどれだけ税金を無意識に払ってきたかが分かりました。これだと若者のクルマ離れは起きて当然ですよ。だってこれならタクシー使った方が安いもん。

〔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。

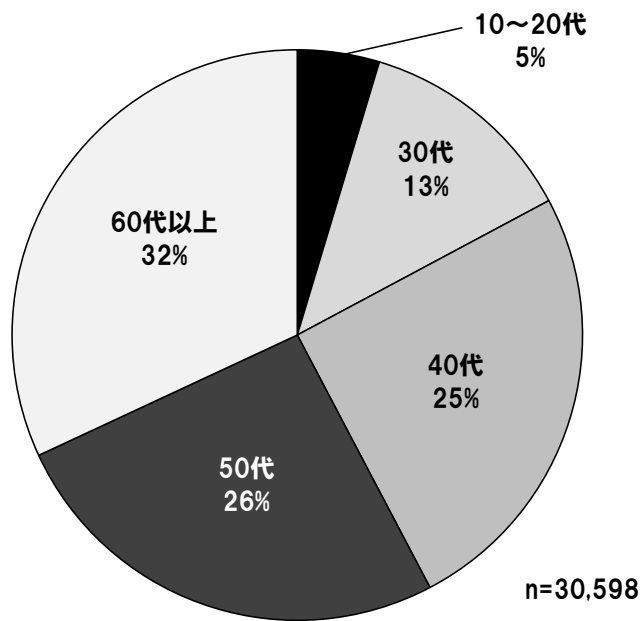
〔沖縄県 40代 女性〕

〔回答者属性〕

性別



年齢層



居住地域

