

5. 自動車関連税収の見通し

5.1 自動車関連税収算出のための前提条件

4章までで見てきた自動車市場の予測について、以下の2つの組み合わせに着目する。

- A.標準シナリオ：カーシェアの普及が現状よりも進展、2020年12月に発表された政府の電動車普及方針が実現
- B.技術進展シナリオ：自動運転技術を用いた自動送迎によりカーシェアの普及がさらに進展、バッテリー等の技術革新で電動車の普及がさらに進展

また比較対象として、以下のシナリオを参考とする。

- C.参考シナリオ：カーシェアの普及が現状から横ばい、電動車の普及がバッテリー等の技術進歩に応じて自然体

以上の3シナリオについて、シェアリングおよび電動化の各シナリオとの関係を整理すると下図のようになる。

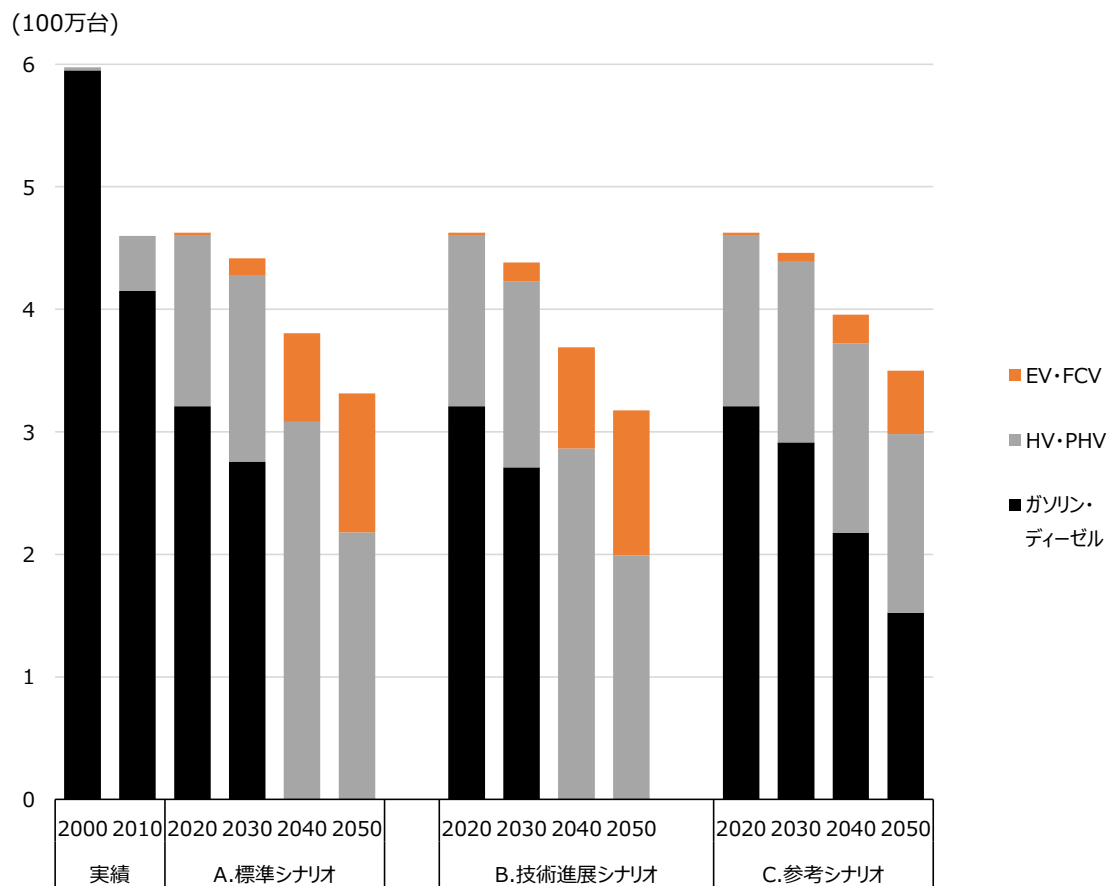
図表 5.1 自動車関連税収試算の3シナリオ

		シェアリング		
		パターン① 人口分布・所得の変化のみによる推定	パターン② シェアリング普及の影響を考慮した推定	パターン③ シェアリング普及がさらに進展したと推定
電動化	シナリオ1：ベースシナリオ 政策考慮×バッテリー技術保守的成長	—	A.標準シナリオ	—
	シナリオ2：電動化進展シナリオ 政策考慮×バッテリー技術革新的成長	—	—	B.技術進展シナリオ
	シナリオ0.1 政策非考慮×バッテリー技術保守的成長	C.参考シナリオ	—	—
	シナリオ0.2 政策非考慮×バッテリー技術革新的成長	—	—	—

(1) 新車販売台数

新車販売台数は2020年度の463万台から減少すると予測する。シナリオ別にみると2050年度にA.332万台、B.318万台、C.350万台の見通しである。

図表 5.2 新車販売台数予測



注：2020年度は2019年度までの実績を踏まえた見込み。予測の数値は71ページの図表5.8を参照。

出所：実績は日本自動車工業会および全国軽自動車協会連合会の販売台数データをもとに三菱総合研究所作成、将来値は三菱総合研究所作成

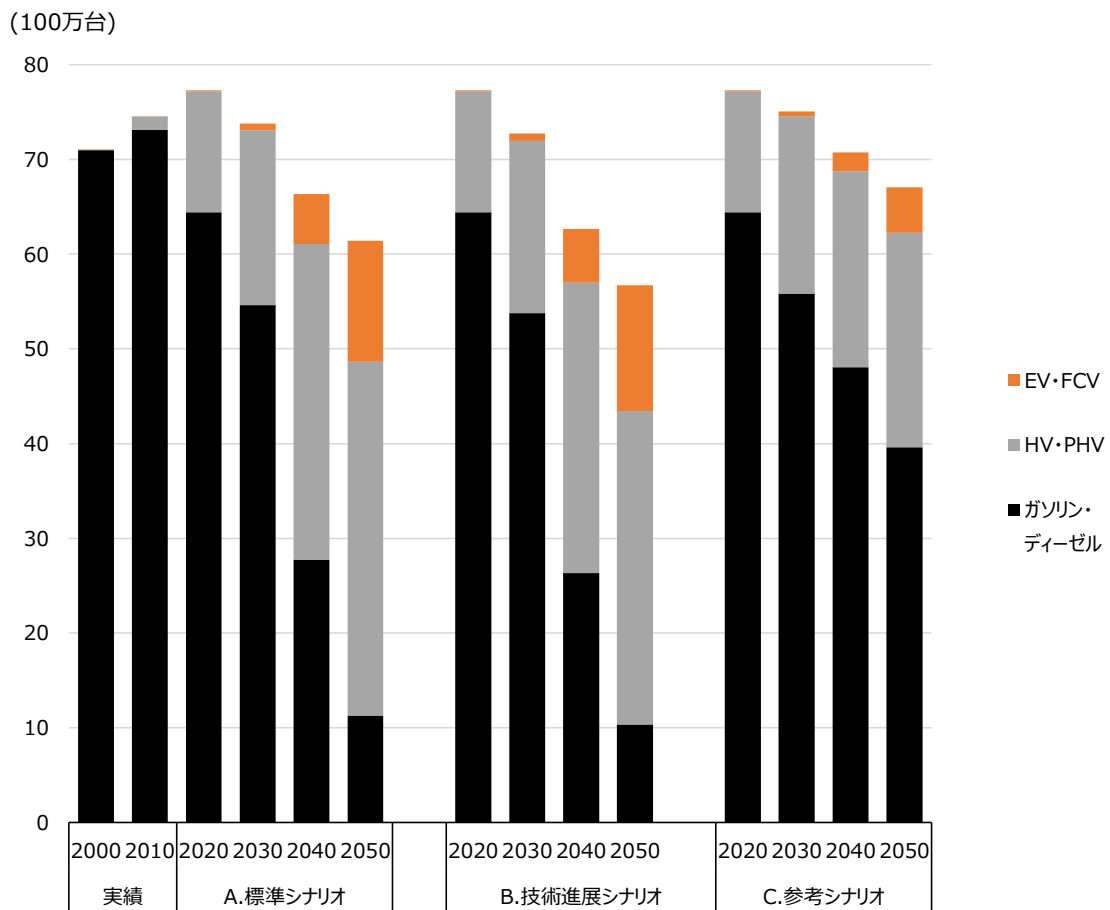
(2) 保有台数

自動車の保有台数も 2020 年度の 7,730 万台から減少する見通しである。シナリオ別に見ると 2050 年度に A.6,142 万台、B.5,668 万台、C.6,706 万台の見通し。

特に地方の人口減少、経済成長率の低下、経済のサービス化によるトラックユーザー産業の相対的縮小などにより、自動車市場規模は今後縮小に向かうと予測される。

またカーシェア 1 台の増加は個人保有を 10 台程度減少させることになるため、カーシェアの普及が大きいほど新車販売、保有を押し下げる。電動化の進展が進むほどガソリン・ディーゼル車と HV・PHV を合わせた保有は縮小する。

図表 5.3 保有台数予測（各年 3 月末）



注：2020 年度は 2019 年度までの実績を踏まえた見込み。予測の数値は 71 ページの図表 5.8 およびその注釈を参照。

出所：実績は、日本自動車工業会、全国軽自動車協会連合会、自動車検査登録情報協会の保有台数データをもとに三菱総合研究所作成、将来値は三菱総合研究所作成

5.2 走行距離・燃料消費・CO2 排出量の将来像

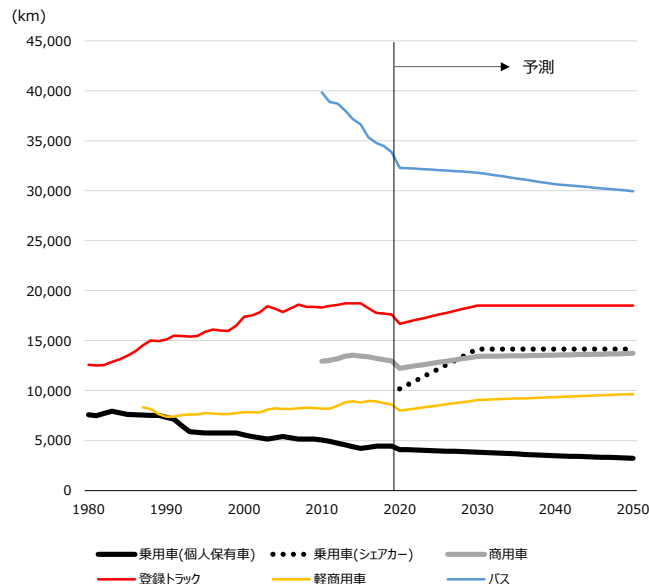
(1) 1 台あたり走行距離

自動車の1台あたり平均走行距離は、これまでの傾向をもとに下図のように想定した。

乗用車（個人保有車）は、1990年代まで仕事・商用や通勤が主な使用用途だったが、日常の買物・用足しなど走行距離の短い使用用途の割合が増え続け、現在の主な使用用途となっている。そのため1台当たりの走行距離はこれまで低下傾向をたどってきており、今後もこの傾向は続くと考えた。登録トラックは高速道路整備や輸送効率の向上により1台当たりの走行距離は伸びており、今後もトラック輸送の需要拡大は続くと考えられるが、他方でドライバー不足等による労働条件改善、労働時間短縮の動きがあることから、今後は上昇から徐々に頭打ち傾向を強めると予測する。軽商用車は、コロナ禍で建設用途などの稼働が低下し足元では走行距離は一時的に減少しているが、宅配輸送の増加が走行距離を押し上げており、長期的には上昇傾向をたどると想定する。バスは、高稼働率で1台当たりの走行距離も長かったが、ドライバー不足の深刻化による労働条件改善の動き、地方での運行縮小等により1台当たりの走行距離は低下傾向にある。引き続き今後も低下すると考えられるが、長期的には年間3万キロ程度に落ち着いていくと考えた。

乗用車のうちカーシェアで用いられるシェアカーについては、2章で分析したカーシェア普及の予測をもとに、カーシェア1台に必要な売り上げ、利用者数等をもとに1台の月間利用回数33回、1回の走行距離35kmと想定して月間1,180km、年間で14,160kmとした（1台の利用者は22.9人、平均月1.46回利用と想定）。なお2020年のカーシェア車両の走行距離はコロナ禍で一時的に縮小しており、大手カーシェア企業の月次売上から推計した。2030年度には採算性をもとに算出した上記の年間14,160kmまで回復すると想定する。

図表 5.4 1 台あたり年間走行距離の想定



注：2020年度は2021年1月までのガソリン・軽油販売量をもとに見込み値を推計。予測の数値は71ページの図表5.8を参照。

出所：実績は、乗用車は日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」、商用車は国土交通省「自動車輸送統計年報」および「自動車燃料消費量調査」をもとに作成。将来値は三菱総合研究所作成

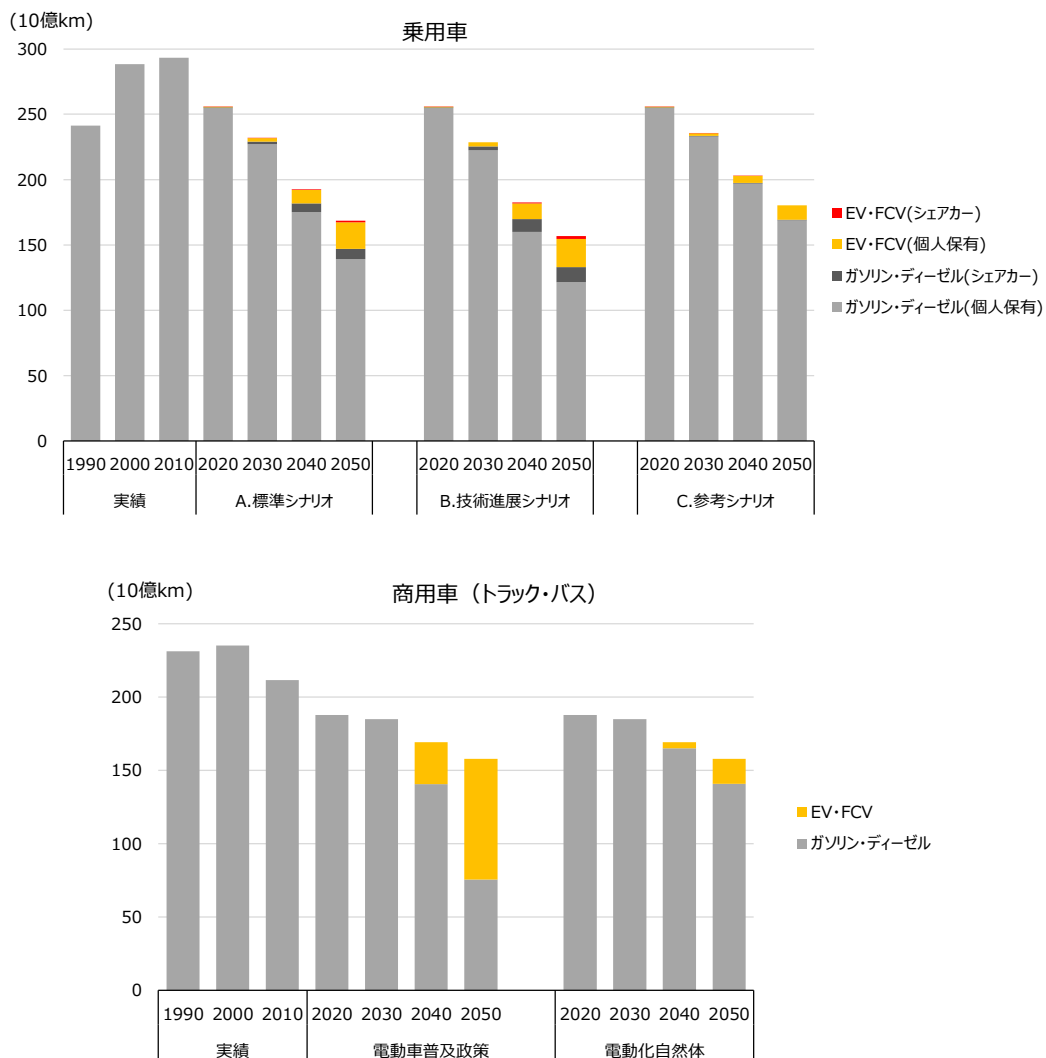
(2) 年間総走行距離

保有台数の予測および1台あたり平均走行距離の想定をもとに年間総走行距離を算出すると、乗用車については、2020年度の2,558億kmから2050年度にA.1,685億km、B.1,568億km、C.1,803億kmの見通しとなる。

カーシェアは1台あたり走行距離が個人保有車の3.2~4.4倍程度と長いものの、シェアカー1台で個人保有が約10台程度減少することから、カーシェアの普及は総走行距離を押し下げることになる。カーシェアに関する各種の研究においても、カーシェアに移行し保有車を手放したユーザーは移行することで自動車の走行距離を減らすとの調査結果を得ており、カーシェアの普及が総走行距離を押し下げるという点はこれらの研究と整合している。

商用車は2020年度1,877億kmから2050年度に1,579億kmとなる。

図表 5.5 年間総走行距離の見通し



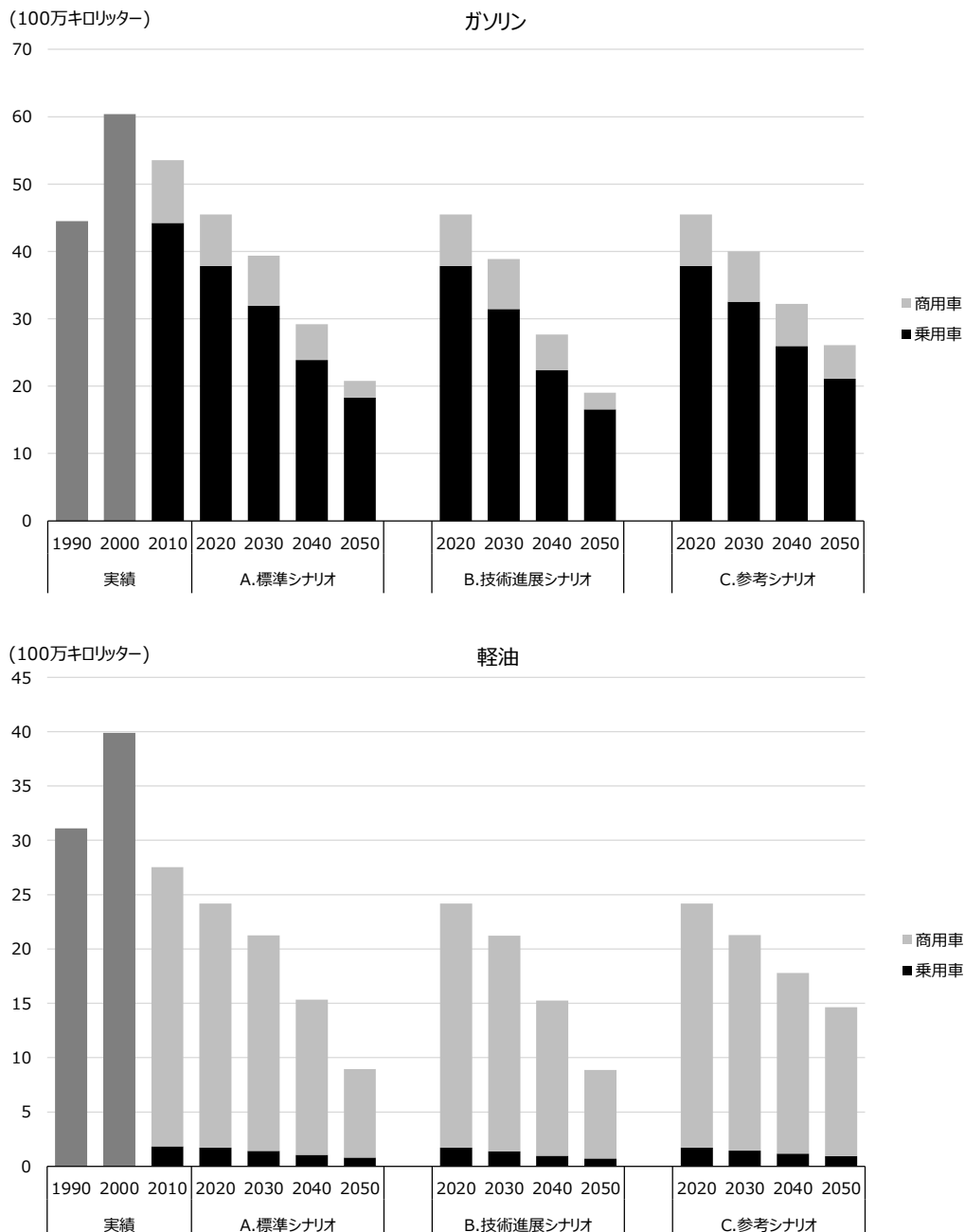
注：2020年度は2021年1月までのガソリン・軽油販売量をもとに見込み値を推計。予測の数値は71ページの図表5.8を参照。

出所：実績は、乗用車は日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」、商用車は国土交通省「自動車輸送統計年報」および「自動車燃料消費量調査」をもとに作成。将来値は三菱総合研究所作成

(3) 燃料消費量（ガソリン、軽油）

年間総走行距離の見通しをもとにガソリン、軽油の年間消費量を予測すると、下図のようになる。2020年度と比較すると、ガソリンは2050年度で半分程度、軽油は4割程度と見込まれる。（なおHV、PHV比率上昇等により保有ベースで2050年度の燃費を2020年対比で2割改善と想定している）

図表 5.6 燃料消費量の見通し



注：1990 および 2000 年度は乗用車と商用車に区分できないため合計値。2020 年度は 2021 年 1 月までのガソリン・軽油販売量をもとに見込み値を推計。予測の数値は 71 ページの図表 5.8 を参照。

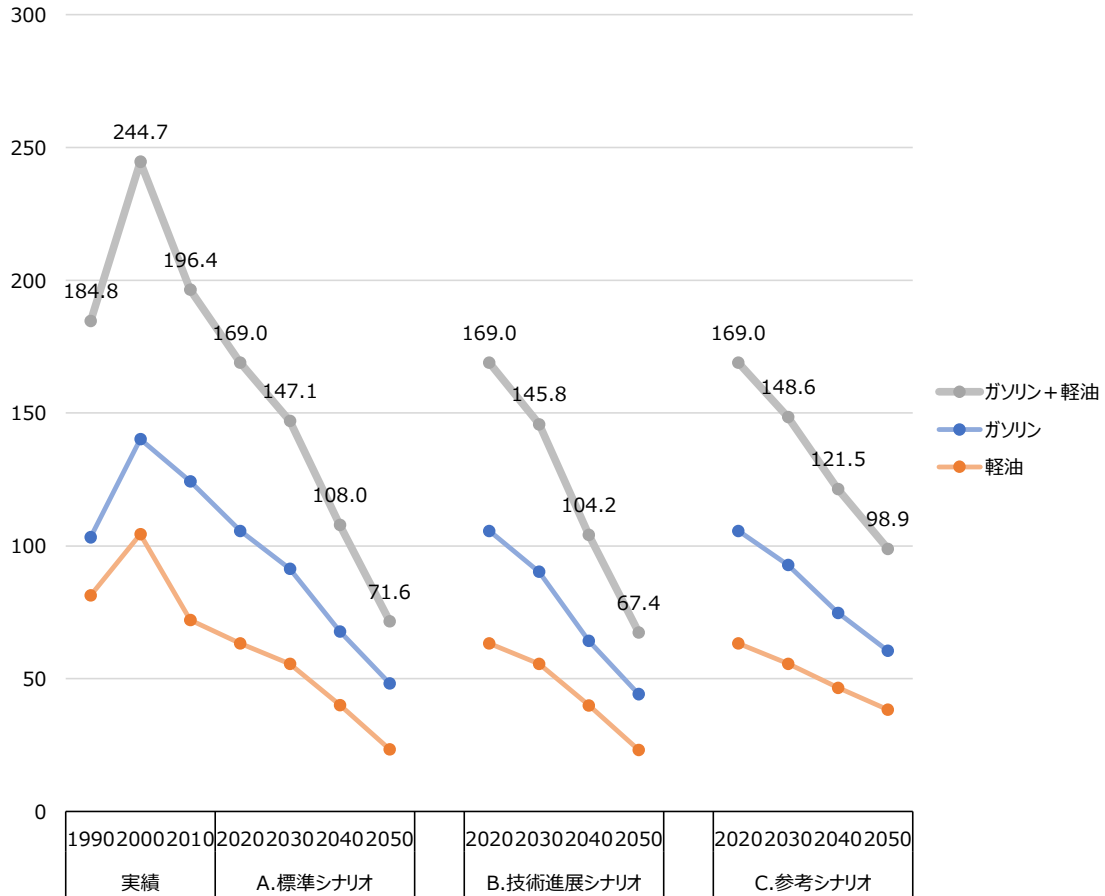
出所：実績は、2010 年度まで国土交通省「自動車輸送統計年報」と同「自動車燃料消費量調査」、2020 年度見込みは経済産業省「資源・エネルギー統計年報」により作成。将来値は三菱総合研究所作成

(4) CO2 排出量（自動車のガソリン、軽油消費による分）

ガソリン、軽油の消費量の見通しをもとに CO2 排出量を予測すると、下図のようになる。保有の減少、走行距離の減少により 2050 年度の CO2 排出量は 2020 年度水準の 4 割程度まで減少する。車両の電動化の進展により減少度合いはさらに大きくなる。

図表 5.7 自動車利用の CO2 排出量予測（自動車のガソリン、軽油消費による分）

(100万t-CO2)



注：2020 年度は 2019 年度までの実績を踏まえた見込み。EV 用の電力、FCV 用の水素の供給による CO2 排出を含まない。予測の数値は 71 ページの図表 5.8 を参照。

出所：実績は前ページのガソリン消費量と軽油消費量にそれぞれの CO2 排出係数を乗じて算出。将来値は三菱総合研究所作成

自動車の保有・新車販売、走行距離、燃料消費、および CO2 排出量の将来予測をまとめると、下表の通りである。

図表 5.8 自動車市場・走行距離・燃料消費・CO2 排出量の見通し総括

			A.標準シナリオ				B.技術進展シナリオ			C.参考シナリオ		
			2020年度	2030年度	2040年度	2050年度	2030年度	2040年度	2050年度	2030年度	2040年度	2050年度
(カーシェアリング進展の想定) (電動車普及の想定)			パターン② (カーシェア進展) シナリオ1 (電動車普及政策)				パターン③ (自動運転活用でさらに進展) シナリオ2 (技術革新でさらに進展)			パターン④ (カーシェア横ばい) シナリオ0 (電動化自然体)		
新車販売 (1000台)	乗用車	合計	3,831	3,834	3,264	2,831	3,799	3,148	2,691	3,879	3,415	3,016
		ガソリン・ディーゼル	2,414	2,174	-	-	2,127	-	-	2,332	1,835	1,395
		HV	1,382	1,442	2,584	1,712	1,436	2,373	1,547	1,429	1,305	1,003
		PHV	16	82	273	410	80	266	384	44	113	229
		EV	18	131	383	689	141	488	742	71	157	385
	FCV	1	6	24	20	14	21	18	4	5	5	
	商用車 (トラック・バス)	合計	795	583	540	484	583	540	484	583	540	484
	ガソリン・ディーゼル	795	583	-	-	583	-	-	583	342	130	
	HV	-	-	225	59	-	225	59	-	126	225	
	EV	-	-	312	414	-	312	414	-	68	123	
FCV	-	-	4	10	-	4	10	-	4	7		
保有台数 (1000台)	乗用車	合計	62,117	60,003	53,839	49,898	58,951	50,155	45,162	61,256	58,226	55,538
		ガソリン・ディーゼル	49,224	40,815	19,814	9,995	39,997	18,387	9,043	42,057	36,672	32,095
		HV	12,632	18,004	29,066	29,593	17,695	26,503	25,707	18,290	18,937	17,987
		PHV	138	481	1,924	3,923	475	1,817	3,544	378	1,021	2,097
		EV	119	675	2,852	6,119	730	3,267	6,646	506	1,543	3,292
	FCV	4	29	183	268	54	181	221	25	53	67	
	個人保有車 シェアカー	62,081	59,863	53,349	49,268	58,737	49,407	44,201	61,220	58,190	55,502	
	シェアカー	36	140	490	630	214	748	961	36	36	36	
	商用車 (トラック・バス)	合計	15,185	13,781	12,507	11,518	13,781	12,507	11,518	13,781	12,507	11,518
	ガソリン・ディーゼル	15,185	13,781	7,942	1,294	13,781	7,942	1,294	13,781	11,394	7,537	
HV	-	-	2,321	3,829	-	2,321	3,829	-	707	2,527		
EV	-	-	2,232	6,300	-	2,232	6,300	-	385	1,377		
FCV	-	-	12	94	-	12	94	-	22	77		
台あたり 年間走行距離 (km)	個人保有車 シェアカー	4,107	3,840	3,480	3,240	3,840	3,480	3,240	3,840	3,480	3,240	
	商用車 (トラック・バス)	10,168	14,160	14,160	14,160	14,160	14,160	14,160	14,160	14,160	14,160	
年間総走行 距離 (100万km)	乗用車	ガソリン等 ディーゼル等	247,373	222,215	176,246	142,533	218,726	164,846	128,955	226,497	191,481	164,310
		ガソリン・ディーゼル等計	7,964	6,923	5,491	4,440	6,814	5,136	4,017	7,056	5,965	5,119
		うち個人保有車	255,337	229,138	181,736	146,974	225,541	169,981	132,973	233,553	197,446	169,429
		うちシェアカー	254,971	227,179	175,189	139,195	222,551	160,118	121,434	233,048	196,951	168,950
		EV・FCV計	366	1,959	6,547	7,779	2,990	9,864	11,539	505	496	479
	商用車 (トラック・バス)	ガソリン等 ディーゼル等	503	2,718	10,856	21,575	3,040	12,547	23,846	2,041	5,565	10,907
	うち個人保有車	503	2,695	10,465	20,433	2,999	11,819	21,777	2,037	5,551	10,876	
	うちシェアカー	1	23	391	1,142	40	728	2,069	4	14	31	
	EV・FCV計	89,591	92,778	70,385	33,718	92,778	70,385	33,718	92,778	83,177	69,707	
	ガソリン等 ディーゼル等	98,100	92,148	70,154	41,952	92,148	70,154	41,952	92,148	81,897	71,223	
ガソリン・ディーゼル等計	187,690	184,926	140,539	75,670	184,926	140,539	75,670	184,926	165,074	140,930		
EV・FCV計	-	-	28,784	82,212	-	28,784	82,212	-	4,249	16,952		
燃料消費量 (1000kL)	乗用車	ガソリン	37,838	31,938	23,889	18,279	31,436	22,344	16,537	32,553	25,954	21,071
		軽油	1,730	1,412	1,055	807	1,389	987	730	1,439	1,146	930
	商用車 (トラック・バス)	ガソリン	7,676	7,433	5,332	2,494	7,433	5,332	2,494	7,433	6,288	5,008
		軽油	22,450	19,837	14,273	8,124	19,837	14,273	8,124	19,837	16,651	13,718
合計	ガソリン	45,514	39,371	29,221	20,773	38,869	27,675	19,031	39,986	32,242	26,079	
軽油	24,180	21,249	15,328	8,930	21,227	15,260	8,854	21,276	17,797	14,648		
CO2排出量 (1000t-CO2)	ガソリン	105,683	91,419	67,850	48,234	90,254	64,262	44,191	92,848	74,865	60,556	
	軽油	63,326	55,651	40,144	23,389	55,593	39,965	23,188	55,722	46,610	38,362	
	合計	169,009	147,069	107,994	71,623	145,847	104,227	67,378	148,569	121,475	98,919	
※EV用の電力、FCV用の水素の供給によるCO2排出を含まない (2020年比)			(1.00)	(0.87)	(0.64)	(0.42)	(0.86)	(0.62)	(0.40)	(0.88)	(0.72)	(0.59)

注：2020年度は2019年度までの実績を踏まえた見込み。なお商用車の保有台数は各年3月末で表記しており、3章及び4章の商用車保有台数は各年度末で表記しているため数値が異なる。3章の保有台数の予測（年度末ベース）を、年あたり変化幅一定として各年3月末ベースにした値が上表である。

出所：実績は、日本自動車工業会、全国軽自動車協会連合会、自動車検査登録情報協会の販売・保有データ、日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」、国土交通省「自動車輸送統計年報」「自動車燃料消費量調査」、経済産業省「資源・エネルギー統計年報」をもとに作成。将来値は三菱総合研究所作成

5.3 各シナリオでの税収予測

ここまでで算出した自動車新車販売、保有、走行距離を前提に、将来の税収額を算出した。国税については総税額、地方税については都道府県別に税額を算出しており、国税であっても地方に交付・譲与される税項目については都道府県別に算出を行っている。

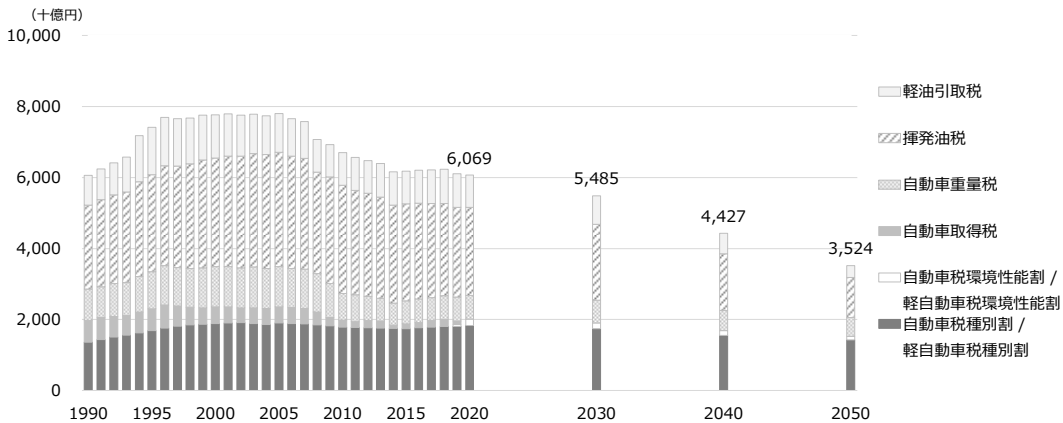
なお、以下で掲載する税収の実績値についてはいずれも決算ベースであり、出所は財務省「租税及び印紙収入決算額調」、総務省「地方税収入決算見込額」、同統計局「日本の長期統計系列」である。

(1) 標準シナリオ

標準シナリオを前提とした税収を試算。標準シナリオでは、新車販売台数は2020年度463万台から2050年度332万台に減少する。販売台数の減少とともに保有台数も減少が見込まれる。保有台数は2020年度7,730万台から2050年度6,142万台まで減少すると予測する。

この販売台数、保有台数を前提に税収を試算すると、2020年度6.1兆円の自動車関連の税収は2050年度には3.5兆円と6割弱の水準まで減少する。

図表 5.9 自動車関連税収 予測（標準シナリオ）

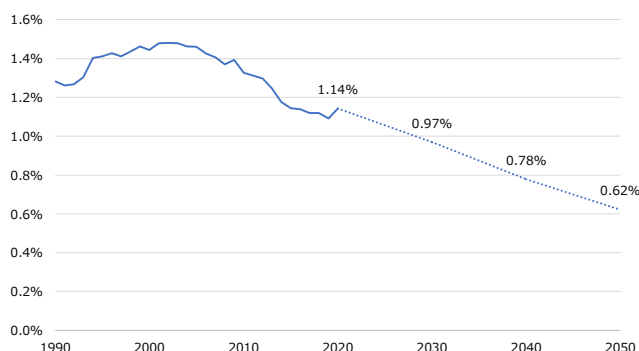


図表 5.10 自動車関連税収 予測（詳細・標準シナリオ）

				(年度)			
				2020	2030	2040	2050
自動車 関連 税 収 詳 細	地方税	自動車税種別割/ 軽自動車税種別割	(十億円)	1,834.1	1,740.0	1,557.6	1,430.1
	地方税	自動車税環境性能割/ 軽自動車税環境性能割	(十億円)	181.3	167.8	131.2	97.9
	国税+地方税	自動車重量税	(十億円)	670.1	638.1	573.8	531.2
	内、国税	自動車重量税	(十億円)	397.4	378.4	340.3	315.0
	内、地方税	自動車重量税	(十億円)	272.7	259.7	233.5	216.2
	国税+地方税	揮発油税	(十億円)	2,472.4	2,138.7	1,587.3	1,128.4
	内、国税	揮発油税	(十億円)	2,233.5	1,932.0	1,433.9	1,019.4
	内、地方税	地方揮発油税	(十億円)	239.0	206.7	153.4	109.1
	地方税	軽油引取税	(十億円)	910.7	800.3	577.3	336.3
	合計	合計	(十億円)	6,068.6	5,484.9	4,427.2	3,523.9
	内、国税	(十億円)	2,630.8	2,310.4	1,774.2	1,334.3	
	内、地方税	(十億円)	3,437.8	3,174.5	2,653.0	2,189.5	

自動車関連税収の名目 GDP に対する比率は、標準シナリオでは 2050 年度に 0.62% に下落すると試算した。

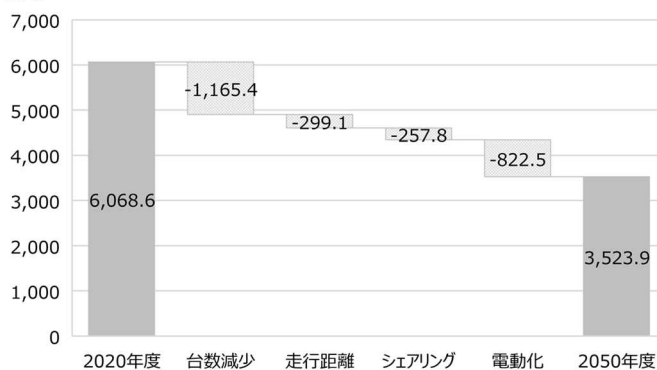
図表 5.11 自動車関連税収の対名目 GDP 比率（標準シナリオ）



標準シナリオにおける 2050 年度にかけての減収を要因分解すると下図のようになる。保有台数と販売台数が減少する「台数減少」の影響が大きく、次いで電動化の影響が大きい。

図表 5.12 自動車関連税収 減少要因分析（標準シナリオ）

(十億円)



図表 5.13 自動車関連税収 減少要因分析（詳細・標準シナリオ）

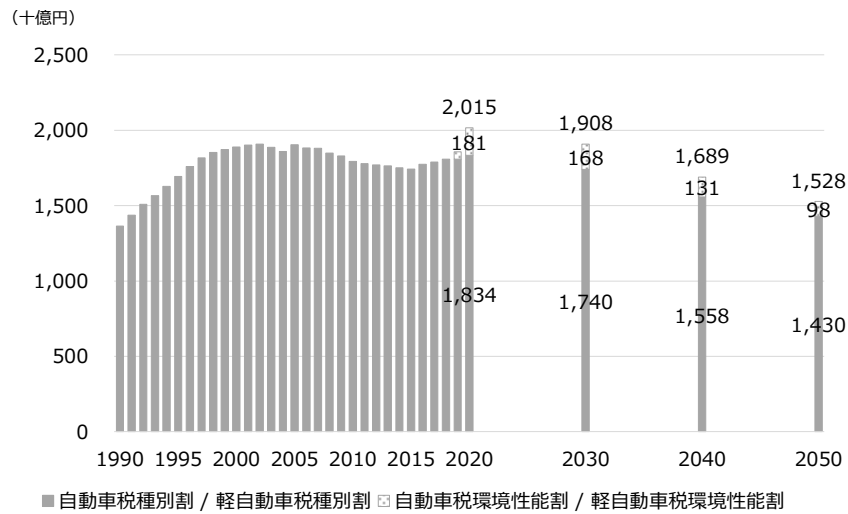
(十億円)

	2020年度	2030年度					2040年度					2050年度				
		シェア影響なし/電動化なし	差分				予測値	差分				予測値	差分			
		台数減少	走行距離	シェアリング	電動化		台数減少	走行距離	シェアリング	電動化		台数減少	走行距離	シェアリング	電動化	
自動車税種別割/軽自動車税種別割	1,834.1	-64.4	-	-28.1	-1.7	1,740.0	-168.9	-	-98.2	-9.4	1,557.6	-257.6	-	-125.8	-20.7	1,430.1
自動車税環境性能割/軽自動車税環境性能割	181.3	-6.4	-	-1.7	-5.4	167.8	-26.3	-	-5.7	-18.2	131.2	-44.1	-	-6.3	-33.0	97.9
自動車重量税	670.1	-21.2	-	-10.8	-	638.1	-58.5	-	-37.8	-	573.8	-90.3	-	-48.6	-	531.2
内、国税	397.4	-12.6	-	-6.4	-	378.4	-34.7	-	-22.4	-	340.3	-53.6	-	-28.8	-	315.0
内、地方税	272.7	-8.6	-	-4.4	-	259.7	-23.8	-	-15.4	-	233.5	-36.8	-	-19.8	-	216.2
揮発油税	2,472.4	-130.4	-84.8	-28.1	-90.4	2,138.7	-329.0	-230.2	-72.4	-253.5	1,587.3	-499.3	-304.7	-74.8	-465.2	1,128.4
内、国税	2,233.5	-117.8	-76.6	-25.3	-81.7	1,932.0	-297.2	-207.9	-65.4	-229.0	1,433.9	-451.1	-275.2	-67.6	-420.2	1,019.4
内、地方税	239.0	-12.6	-8.2	-2.7	-8.7	206.7	-31.8	-22.2	-7.0	-24.5	153.4	-48.3	-29.4	-7.2	-45.0	109.1
軽油引取税	910.7	-98.7	16.9	-0.9	-27.7	800.3	-201.1	10.1	-2.2	-140.1	577.3	-274.1	5.6	-2.2	-303.6	336.3
合計	6,068.6	-321.1	-67.9	-69.6	-125.1	5,484.9	-783.7	-220.1	-216.3	-421.3	4,427.2	-1,165.4	-299.1	-257.8	-822.5	3,523.9

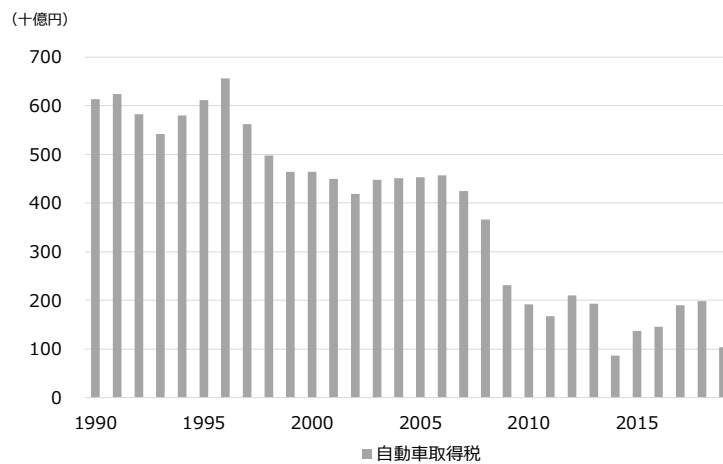
注：自動車重量税については、エコカー減税を考慮していない。カーシェアの普及による走行距離の減少は「シェアリング」に含む。今後の燃費改善による揮発油税、軽油引取税の減少については、主にハイブリッド車の普及によるものため「電動化」に含む。

標準シナリオにおける自動車税/軽自動車税、重量税の推移をみると下図のようになる。

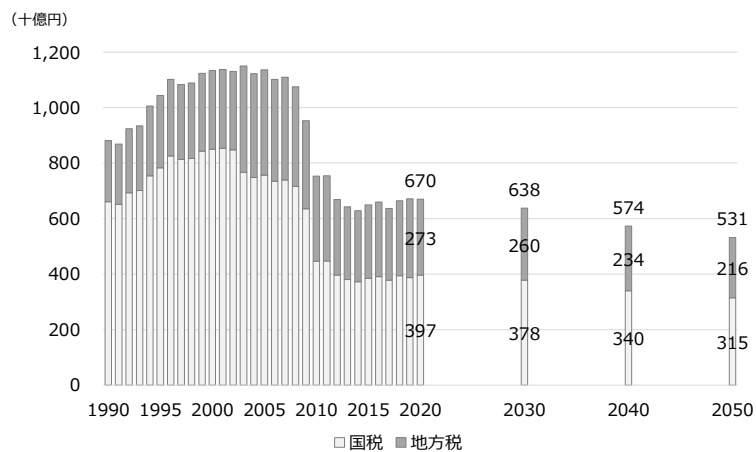
図表 5.14 自動車税/軽自動車税（種別割・環境性能割）（標準シナリオ）



図表 5.15 自動車取得税（実績のみ・参考掲載）

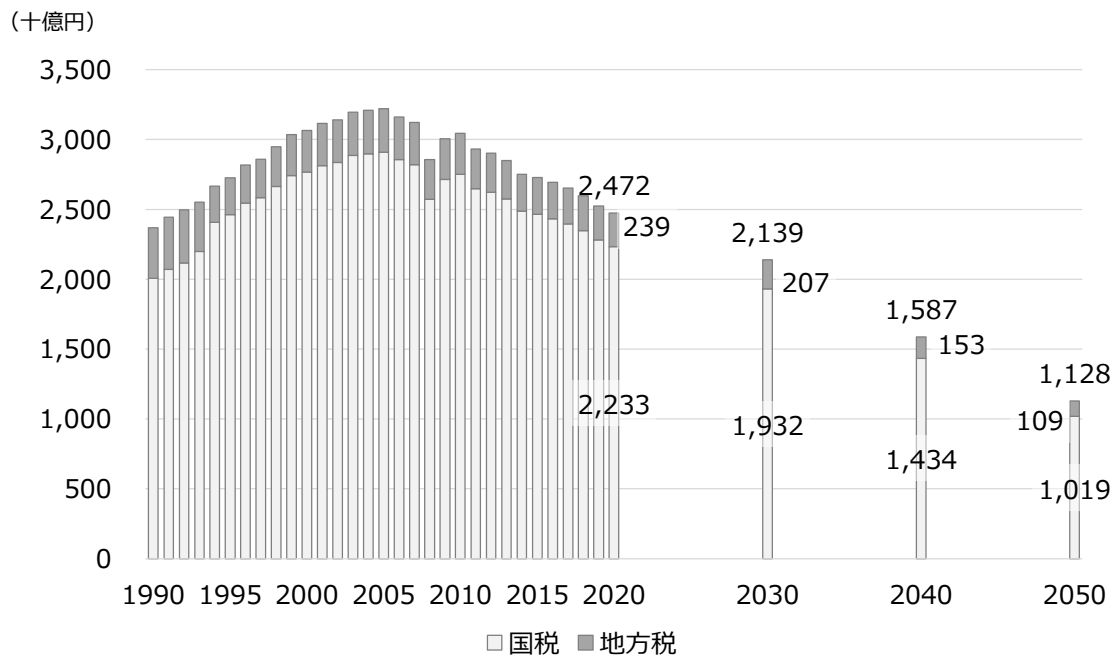


図表 5.16 自動車重量税（標準シナリオ）

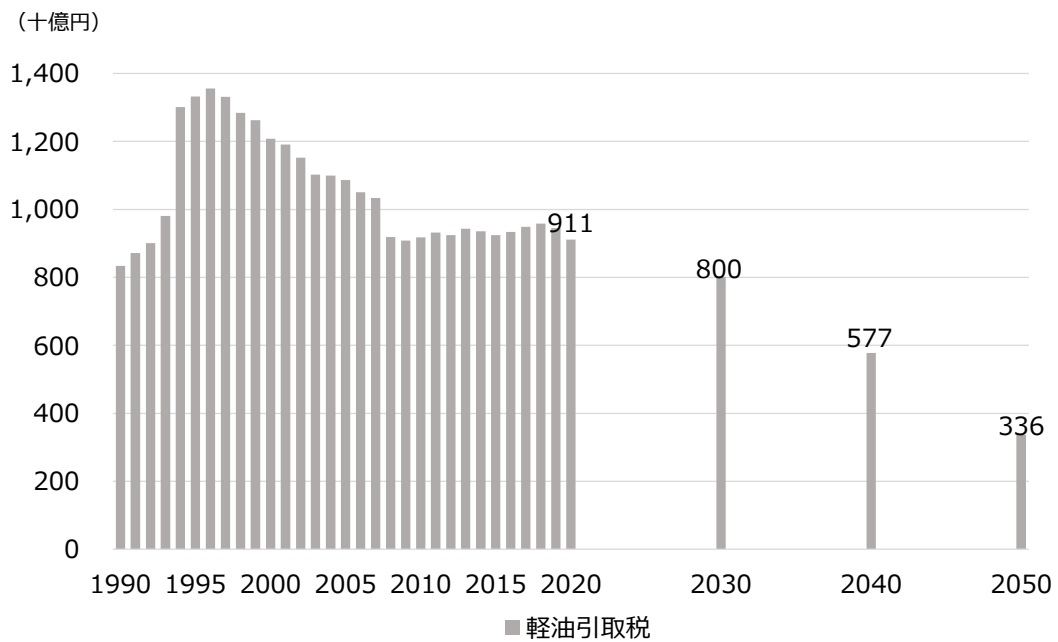


標準シナリオにおける揮発油税、軽油引取税の推移をみると下図のようになる。

図表 5.17 揮発油税（標準シナリオ）



図表 5.18 軽油引取税（標準シナリオ）

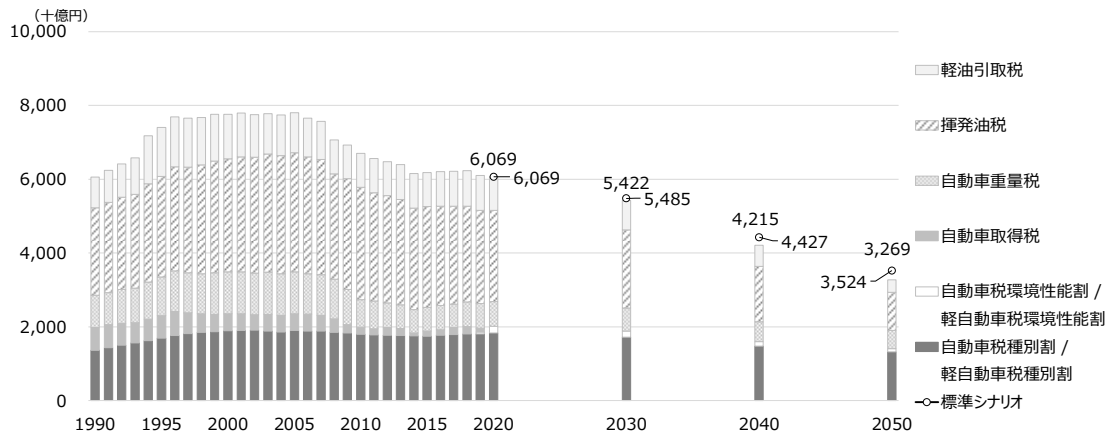


(2) 技術進展シナリオ

技術進展シナリオでは、新車販売台数は2020年度463万台から2050年度318万台に減少、保有台数は2020年度7,730万台から2050年度5,668万台まで減少する。

この販売台数、保有台数を前提に税収を試算すると、2020年度6.1兆円の自動車関連の税収は2050年度には3.3兆円と5割強の水準まで減少する。

図表 5.19 自動車関連税収 予測（技術進展シナリオ）

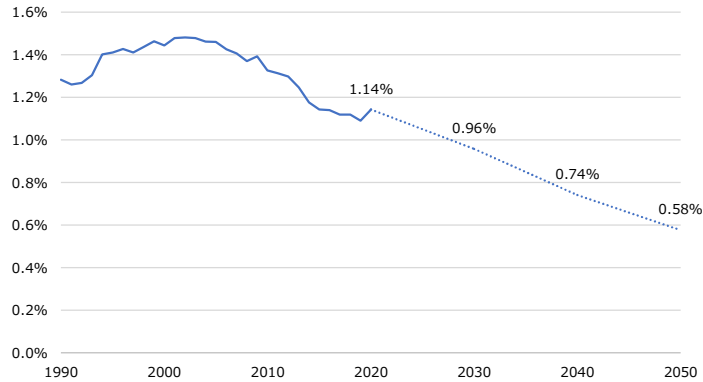


図表 5.20 自動車関連税収 予測（詳細・技術進展シナリオ）

				(年度)				
				2020	2030	2040	2050	
自動車 関連 税 収 詳 細	地方税	自動車税種別割/ 軽自動車税種別割	(十億円)	1,834.1	1,716.1	1,473.4	1,321.6	
		自動車税環境性能割/ 軽自動車税環境性能割	(十億円)	181.3	165.6	121.8	89.8	
	国税+地方税	自動車重量税	(十億円)	670.1	629.1	542.0	490.3	
		内、国税	自動車重量税	(十億円)	397.4	373.0	321.4	290.8
		内、地方税	自動車重量税	(十億円)	272.7	256.0	220.6	199.6
	国税+地方税	揮発油税	(十億円)	2,472.4	2,111.5	1,503.4	1,033.8	
		内、国税	揮発油税	(十億円)	2,233.5	1,907.4	1,358.1	933.9
		内、地方税	地方揮発油税	(十億円)	239.0	204.1	145.3	99.9
	地方税	軽油引取税	(十億円)	910.7	799.4	574.7	333.4	
	合計	合計		(十億円)	6,068.6	5,421.7	4,215.4	3,269.0
内、国税		(十億円)	2,630.8	2,280.4	1,679.5	1,224.7		
内、地方税		(十億円)	3,437.8	3,141.2	2,535.8	2,044.3		

自動車関連税収の名目 GDP に対する比率は、技術進展シナリオでは 2050 年度に 0.58% に下落すると試算した。

図表 5.21 自動車関連税収の対名目 GDP 比率（技術進展シナリオ）



技術進展シナリオにおける 2050 年度にかけての減収を要因分解すると、電動化の影響が標準シナリオよりも大きくなる。

図表 5.22 自動車関連税収 減少要因分析（技術進展シナリオ）

(十億円)



図表 5.23 自動車関連税収 減少要因分析（詳細・技術進展シナリオ）

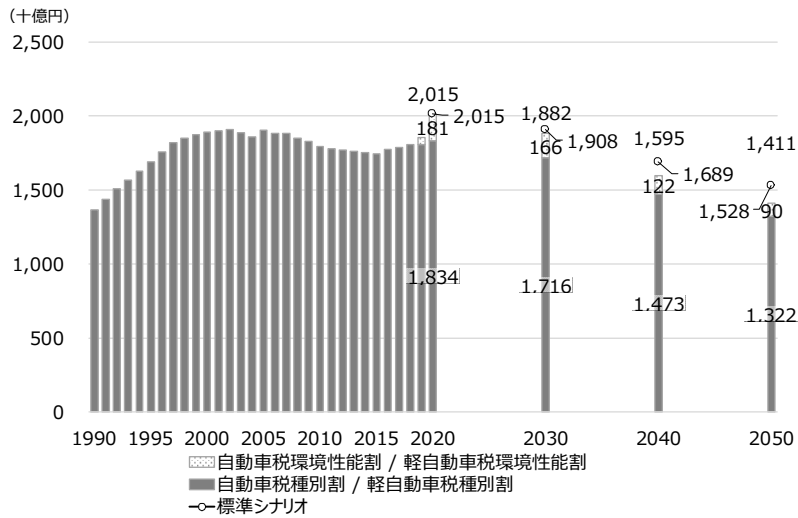
(十億円)

	2020年度	2030年度					2040年度					2050年度					
		シェア影響なし/電動化なし	差分				予測値	差分				予測値	差分				予測値
			台数減少	走行距離	シェアリング	電動化		台数減少	走行距離	シェアリング	電動化		台数減少	走行距離	シェアリング	電動化	
自動車税種別割/軽自動車税種別割	1,834.1	-64.4	-	-51.7	-2.0	1,716.1	-168.9	-	-180.4	-11.5	1,473.4	-257.6	-	-230.7	-24.3	1,321.6	
自動車税環境性能割/軽自動車税環境性能割	181.3	-6.4	-	-3.1	-6.3	165.6	-26.3	-	-9.7	-23.6	121.8	-44.1	-	-10.5	-36.9	89.8	
自動車重量税	670.1	-21.2	-	-19.9	-	629.1	-58.5	-	-69.6	-	542.0	-90.3	-	-89.5	-	490.3	
内、国税	397.4	-12.6	-	-11.8	-	373.0	-34.7	-	-41.3	-	321.4	-53.6	-	-53.1	-	290.8	
内、地方税	272.7	-8.6	-	-8.1	-	256.0	-23.8	-	-28.3	-	220.6	-36.8	-	-36.4	-	199.6	
揮発油税	2,472.4	-130.4	-84.8	-52.6	-93.1	2,111.5	-329.0	-230.2	-140.2	-269.7	1,503.4	-499.3	-304.7	-143.9	-490.7	1,033.8	
内、国税	2,233.5	-117.8	-76.6	-47.5	-84.1	1,907.4	-297.2	-207.9	-126.6	-243.6	1,358.1	-451.1	-275.2	-130.0	-443.3	933.9	
内、地方税	239.0	-12.6	-8.2	-5.1	-9.0	204.1	-31.8	-22.2	-13.5	-26.1	145.3	-48.3	-29.4	-13.9	-47.4	99.9	
軽油引取税	910.7	-98.7	16.9	-1.6	-27.8	799.4	-201.1	10.1	-4.3	-140.6	574.7	-274.1	5.6	-4.4	-304.3	333.4	
合計	6,068.6	-321.1	-67.9	-128.8	-129.2	5,421.7	-783.7	-220.1	-404.1	-445.3	4,215.4	-1,165.4	-299.1	-479.0	-856.2	3,269.0	

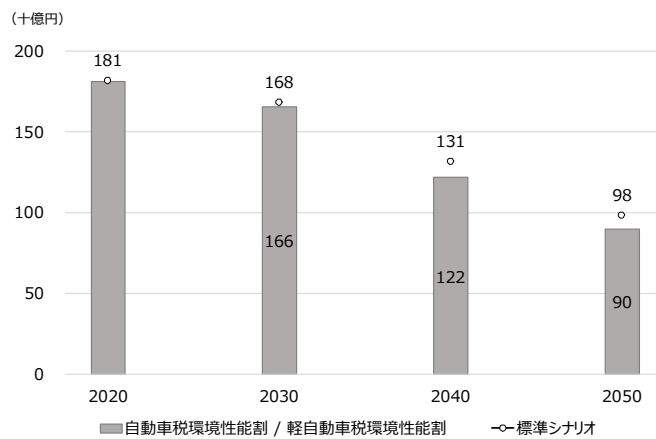
注：自動車重量税については、エコカー減税を考慮していない。カーシェアの普及による走行距離の減少は「シェアリング」に含む。今後の燃費改善による揮発油税、軽油引取税の減少については、主にハイブリッド車の普及によるものため「電動化」に含む。

技術進展シナリオの自動車税/軽自動車税、重量税の推移をみると下図のようになる。
 (比較のため標準シナリオも併せて掲載している)

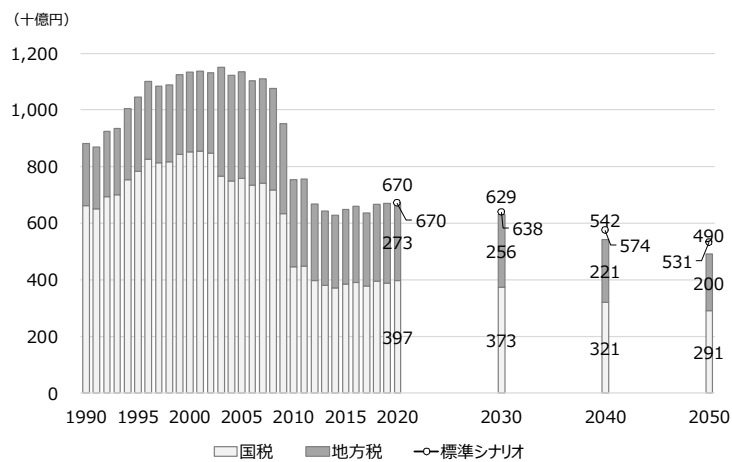
図表 5.24 自動車税/軽自動車税 (種別割・環境性能割) (技術進展シナリオ)



図表 5.25 自動車税環境性能割/軽自動車税環境性能割 (技術進展シナリオ)

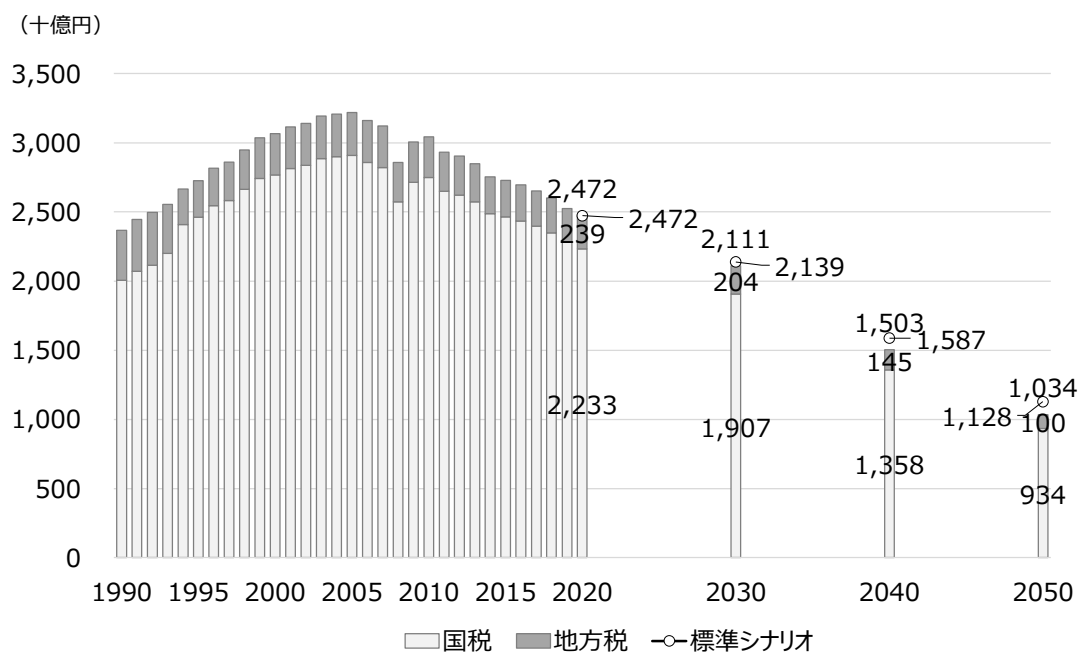


図表 5.26 自動車重量税 (技術進展シナリオ)

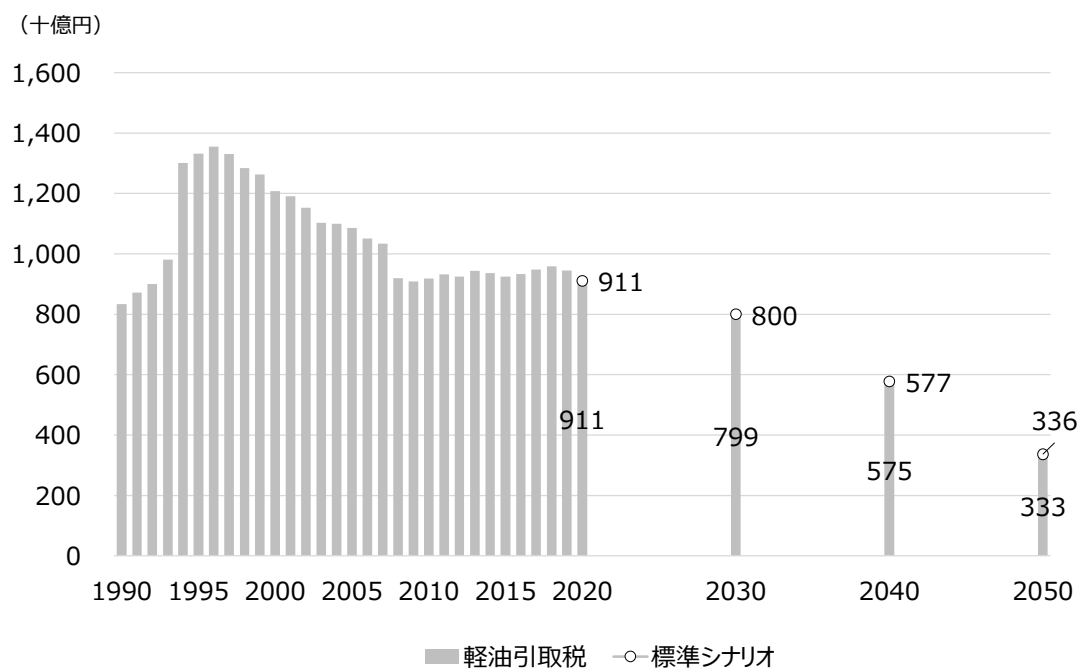


技術進展シナリオにおける揮発油税、軽油引取税の推移をみると下図のようになる。
 (比較のため標準シナリオも併せて掲載している)

図表 5.27 揮発油税 (技術進展シナリオ)



図表 5.28 軽油引取税 (技術進展シナリオ)

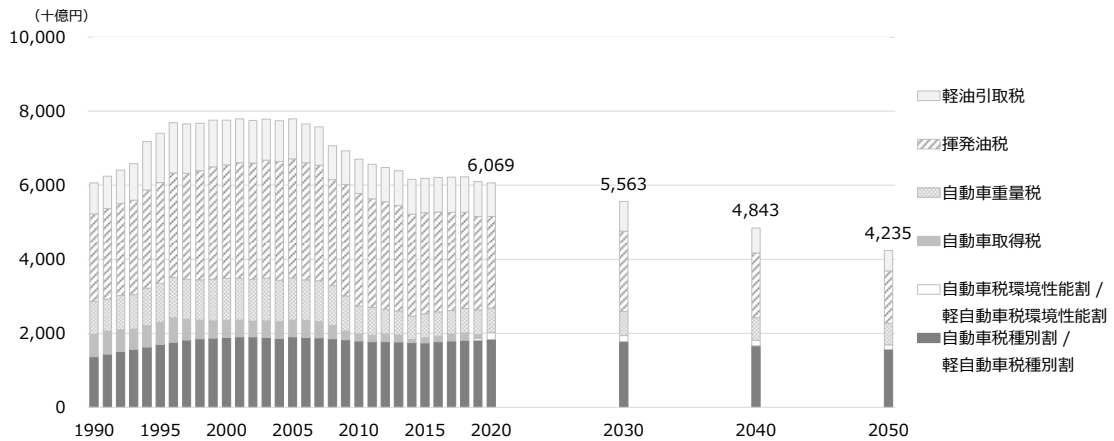


(3) 参考シナリオ

参考シナリオでは、新車販売台数は2020年度463万台から2050年度350万台に減少する。保有台数は2020年度7,730万台から2050年度6,706万台まで減少する。

この販売台数、保有台数を前提に税収を試算すると、2020年度6.1兆円の自動車関連の税収は2050年度には4.2兆円と7割程度の水準になる。

図表 5.29 自動車関連税収 予測（参考シナリオ）

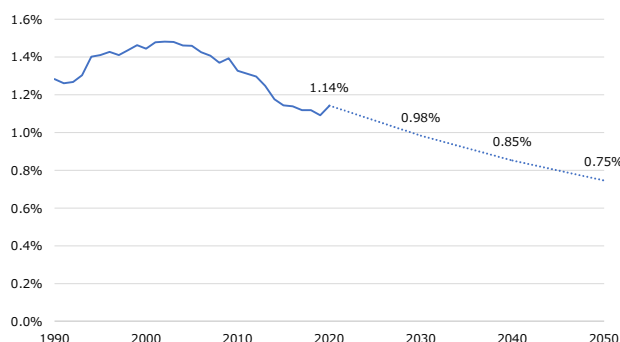


図表 5.30 自動車関連税収 予測（詳細・参考シナリオ）

				(年度)			
				2020	2030	2040	2050
自動車 関連 税	地方税	自動車税種別割/ 軽自動車税種別割	(十億円)	1,834.1	1,768.7	1,660.8	1,566.6
	地方税	自動車税環境性能割/ 軽自動車税環境性能割	(十億円)	181.3	172.4	148.4	120.1
	国税+地方税	自動車重量税	(十億円)	670.1	648.9	611.6	579.8
税収 詳細	内、国税	自動車重量税	(十億円)	397.4	384.8	362.7	343.8
	内、地方税	自動車重量税	(十億円)	272.7	264.1	248.9	236.0
	国税+地方税	揮発油税	(十億円)	2,472.4	2,172.2	1,751.5	1,416.7
	内、国税	揮発油税	(十億円)	2,233.5	1,962.2	1,582.2	1,279.8
	内、地方税	地方揮発油税	(十億円)	239.0	209.9	169.3	136.9
	地方税	軽油引取税	(十億円)	910.7	801.3	670.3	551.7
合計	合計		(十億円)	6,068.6	5,563.5	4,842.6	4,234.9
	内、国税		(十億円)	2,630.8	2,347.0	1,944.9	1,623.6
	内、地方税		(十億円)	3,437.8	3,216.5	2,897.7	2,611.3

自動車関連税収の名目 GDP に対する比率は、参考シナリオでは 2050 年度に 0.75% に下落すると試算した。

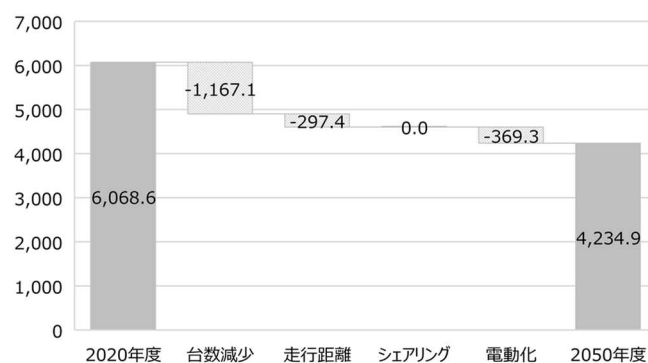
図表 5.31 自動車関連税収の対名目 GDP 比率（参考シナリオ）



参考シナリオにおける 2050 年度にかけての減収を要因分解すると、下図のようになる。このシナリオではシェアリングの普及を想定していないので、影響はゼロとなる。

図表 5.32 自動車関連税収 減少要因分析（参考シナリオ）

(十億円)



図表 5.33 自動車関連税収 減少要因分析（詳細・参考シナリオ）

(十億円)

	2020年度	2030年度					2040年度					2050年度				
		差分				予測値	差分				予測値	差分				予測値
シェア影響なし/電動化なし	台数減少	走行距離	シェアリング	電動化	台数減少		走行距離	シェアリング	電動化	台数減少		走行距離	シェアリング	電動化		
自動車税種別割/軽自動車税種別割	1,834.1	-64.4	-	-	-1.1	1,768.7	-168.9	-	-	-4.4	1,660.8	-257.6	-	-	-9.9	1,566.6
自動車税環境性能割/軽自動車税環境性能割	181.3	-6.4	-	-	-2.5	172.4	-26.3	-	-	-6.6	148.4	-44.1	-	-	-17.1	120.1
自動車重量税	670.1	-21.2	-	-	-	648.9	-58.5	-	-	-	611.6	-90.3	-	-	-	579.8
内、国税	397.4	-12.6	-	-	-	384.8	-34.7	-	-	-	362.7	-53.6	-	-	-	343.8
内、地方税	272.7	-8.6	-	-	-	264.1	-23.8	-	-	-	248.9	-36.8	-	-	-	236.0
揮発油税	2,472.4	-130.4	-84.8	-	-85.1	2,172.2	-329.0	-230.2	-	-161.8	1,751.5	-499.3	-304.7	-	-251.7	1,416.7
内、国税	2,233.5	-117.8	-76.6	-	-76.8	1,962.2	-297.2	-207.9	-	-146.1	1,582.2	-451.1	-275.2	-	-227.4	1,279.8
内、地方税	239.0	-12.6	-8.2	-	-8.2	209.9	-31.8	-22.2	-	-15.6	169.3	-48.3	-29.4	-	-24.3	136.9
軽油引取税	910.7	-105.1	23.3	-	-27.5	801.3	-204.1	13.1	-	-49.3	670.3	-275.8	7.3	-	-90.5	551.7
合計	6,068.6	-327.5	-61.5	-	-116.2	5,563.5	-786.7	-217.1	-	-222.2	4,842.6	-1,167.1	-297.4	-	-369.3	4,234.9

注：自動車重量税については、エコカー減税を考慮していない。カーシェアの普及による走行距離の減少は「シェアリング」に含む。今後の燃費改善による揮発油税、軽油引取税の減少については、主にハイブリッド車の普及によるもののため「電動化」に含む。

令和2年度東京都主税局委託調査

自動車関連税制に関する税収シミュレーション等調査

令和3年3月

株式会社三菱総合研究所

〒100-8141 東京都千代田区永田町二丁目10番3号

電話：03-5157-2111（代表）

【無断転載禁止】