

令和3年度東京都主税局委託調査

自動車に係る将来の行政需要及び 税収シミュレーション調査

概要

令和4年3月

MRI 三菱総合研究所

1. 調査分析の目的

本調査分析は、将来の自動車に係る行政需要及びその費用についてシミュレーションを実施し、また新たな課税方法により課税を行う場合の税収シミュレーション及び検討を行うことで、行政需要と税収の将来動向を把握し、今後の自動車関連税制を検討する際の参考に資することを目的としている。

2. 調査結果

(1) 今後の経済社会環境と自動車市場の想定

コロナ後の経済環境では、コロナ前に予測されていた水準に中長期的に追いつくことはなく、感染拡大前の2019年時点の水準に漸近していくものと想定する。新型コロナ発生前から日本経済は人口減少・高齢化により潜在成長率の低下が見込まれていたが、今後はさらに一段低い水準で推移すると予測する。（昨年度の予測における考え方を踏襲）

自動車市場については、地方の人口減少、経済成長率の低下、経済のサービス化、カーシェアの進展などにより、市場規模は今後縮小に向かうと予測する。（昨年度の予測を踏襲）

なお、2022年2月下旬にロシアがウクライナに侵攻したことにより、今後は国際政治・経済の枠組みが大きく変わる可能性も浮上してきており、短期・中期・長期のいずれにおいても不確実性は拡大している。現時点において状況は流動的であるため予測には織り込んでいない。

(2) 行政需要の見通し

行政需要については「既存の行政需要」と「新たな行政需要」の将来予測を行った。

既存の行政需要については、2つに分けて予測した。一つ目は「道路に係る行政需要」であり、道路や橋りょう、舗装等、道路インフラの更新や新規投資に関連する行政需要が該当する。二つ目は「交通安全対策に係る行政需要」であり、歩道や歩道橋、信号機、道路標識といった施設の設置費や補修費、交通安全対策に携わる人員の人件費等が該当する。

予測結果としては、道路に係る行政需要は2050年度時点で国と地方を合わせた全体で4兆3,004億円になると予測する（2020年度推定値5兆2,669億円から減少）。内訳としては、国の負担額が1兆9,460億円、都道府県が1兆2,353億円、市町村が1兆794億円、その他が396億円である。

交通安全対策に係る行政需要は、2050年度時点で都道府県が3,308億円、市町村が1,464億円、合計で4,772億円と予測する（2020年度推定値は合計で7,255億円）。

新たな行政需要は、車の電動化や自動運転の普及に伴って、今後、追加的に発生することが想定される行政需要である。これも2つに分けて検討した。一つ目は「CEV（クリーンエネルギー自動車）に係る行政需要」であり、車体への補助金と、充電器や水素ステーションへの補助金である。二つ目は「自動運転に係る行政需要」であり、増加が見込まれる行政需要の項目を検討した。

CEVに係る行政需要については、政府目標を踏まえ、2030年度まではCEV普及のために補助金の支出が継続されるが、2030年度をピークにその後は補助金支出額が低減し、2050年度には補助金支出がゼロになると想定した。CEVに係る都道府県の行政需要は2020年度

の137億円から2030年度には2,101億円まで増加し、2040年度には1,051億円になると考えた（想定により2050年度には補助金はなくなる）。このうち車体への補助金支出額は、2020年度123億円から、2030年度に1,143億円でピークとなり、2040年度には572億円になる。充電インフラへの補助金支出額は、2020年度の15億円から2030年度に958億円までピークとなり、2040年度には479億円になる。

自動運転に係る行政需要としては、今後、道路インフラと通信インフラ（ITS）の増加が見込まれる。道路インフラは道路標示、道路標識、信号機、舗装等である。ちなみに2020年度時点における都道府県のこれらの行政需要は、設置に係る費用が607億円、補修に係る費用が96億円である。

図表 行政需要の見通し

単位：10億円

項目		負担区分	2020	2030	2040	2050
既存の行政需要	道路に係る行政需要	国	2,383	2,221	2,078	1,946
		都道府県	1,513	1,410	1,319	1,235
		市町村	1,322	1,232	1,153	1,079
		その他	48	45	42	40
		小計	5,267	4,907	4,593	4,300
	交通安全対策に係る行政需要	都道府県	518	397	356	331
		市町村	208	166	154	146
		小計	726	563	510	477
計		5,992	5,471	5,102	4,778	
新たな行政需要	CEV車体に係る行政需要	都道府県	12	114	57	0
	充電インフラに係る行政需要	都道府県	1	96	48	0
	計		14	210	105	0
都道府県と市町村の負担額合計		都道府県 + 市町村	3,574	3,415	3,087	2,792

(3) 自動車関連税収の見通し

自動車関連税収のシミュレーションでは、自動車税種別割、自動車税環境性能割、自動車重量税、揮発油税、軽油引取税を対象とし、下表のパターン①～③のシナリオごとにシミュレーションを行った。

図表 シナリオ設定（パターン①、②、③）

	自動車税種別割				自動車税 環境性能割	自動車重量税	揮発油税・ 軽油引取税
	【乗用車】	【商用車（貨客兼用車・トラック）】		【商用車（その他）】			
2021年度から 2030年度の 期間	①	■CO2排出量基準	■CO2排出量基準		現行	現行	現行
	②	■総排気量基準 （種別割の税収の2分の1相当）	■最大積載量及び総排気量基準 （種別割の税収の2分の1相当）		現行	現行	現行
		■CO2排出量基準（同上）	■CO2排出量基準（同上）				
③		【乗用車】	（貨客兼用車）	（トラック）	現行	現行	現行
		■総排気量基準 （種別割の税収の2分の1相当）	■最大積載量 及び総排気量基準 （現行のまま）	■最大積載量 （現行のまま）			
2031年度から 2050年度の 期間		■内燃機関自動車 ：上記①～③を踏襲	■内燃機関自動車 ：上記①～③を踏襲	■内燃機関自動車 ：上記①～③を踏襲	現行	現行	現行
	■ZEV：重量基準	■ZEV：重量基準 （CO2排出量基準 のみ）	■ZEV：重量基準 （CO2排出量基準 のみ）				

乗用車及び商用車の貨客兼用車とトラックについては、自動車税種別割に CO2 排出量基準を導入する状況を想定した。パターン①では自動車税種別割の課税基準を CO2 排出量に変更する状況を想定した。パターン②では現行の課税基準を半分残し、残りの半分を CO2 排出量基準とする状況を想定した。パターン③は乗用車についてはパターン②と同じであり、貨客兼用車とトラックについては現行税制が継続する状況を想定した。

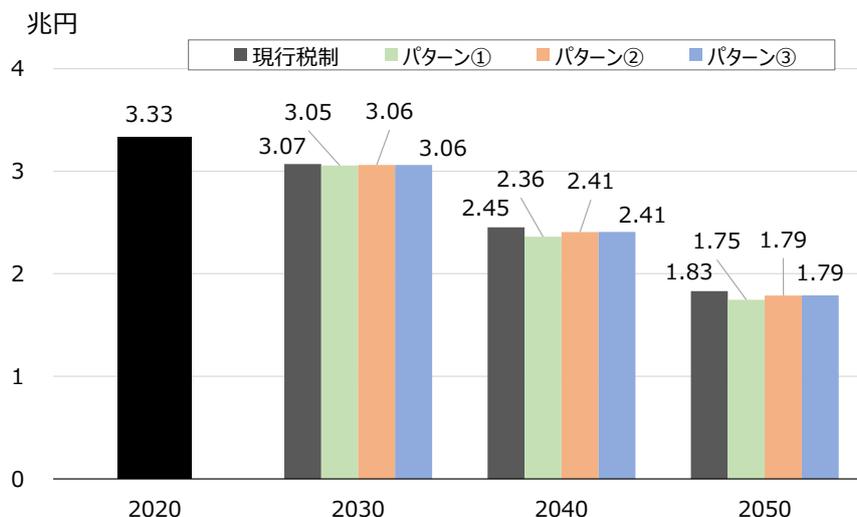
商用車のその他の車種については、自動車税種別割は現行税制が継続すると想定した。乗用車と商用車のその他の自動車関連税制（自動車税環境性能割、自動車重量税、揮発油税・軽油引取税）についても現行税制が継続すると想定した。

特に乗用車については、自動車税種別割のパターンごとに車種別の税負担額が変わることを踏まえ、それぞれのパターンでの車種別の新車販売構成と保有構成の変化（需要シフト）を織り込んで自動車税種別割及びその他の自動車関連税の税収を算出した。

また、自動車税種別割を CO2 排出量基準とする場合には、2031 年度以降、ZEV に対して現行税制が継続した場合と同程度の税収が得られるよう重量基準で税を課す状況を想定した。

以上の想定の下で税収シミュレーションを行うと、自動車関連の地方税収は 2020 年度の 3 兆 3,300 億円から 2050 年度にはパターン①で 1 兆 7,500 億円、パターン②とパターン③で 1 兆 7,900 億円まで減少する結果となった。いずれのパターンにおいても税収は現行税制が継続する場合の 1 兆 8,300 億円を下回る見通しとなる。

図表 地方税収の見通し



(4) 自動車関連行政需要及び自動車関連税収の見通し

都道府県と市町村の自動車関連の行政需要は、2020 年度の 3 兆 5,740 億円から 2050 年度に 2 兆 7,920 億円まで減少する見込みである。それに対し自動車関連の地方税収は、2020 年度の 3 兆 3,300 億円から 2050 年度には 1 兆 7,500 億円～1 兆 7,900 億円まで減少する見込みである。2020 年度において地方の自動車関連税収は自動車関連行政需要を下回っているが、長期的にその差はより拡大していくと見込まれる。