

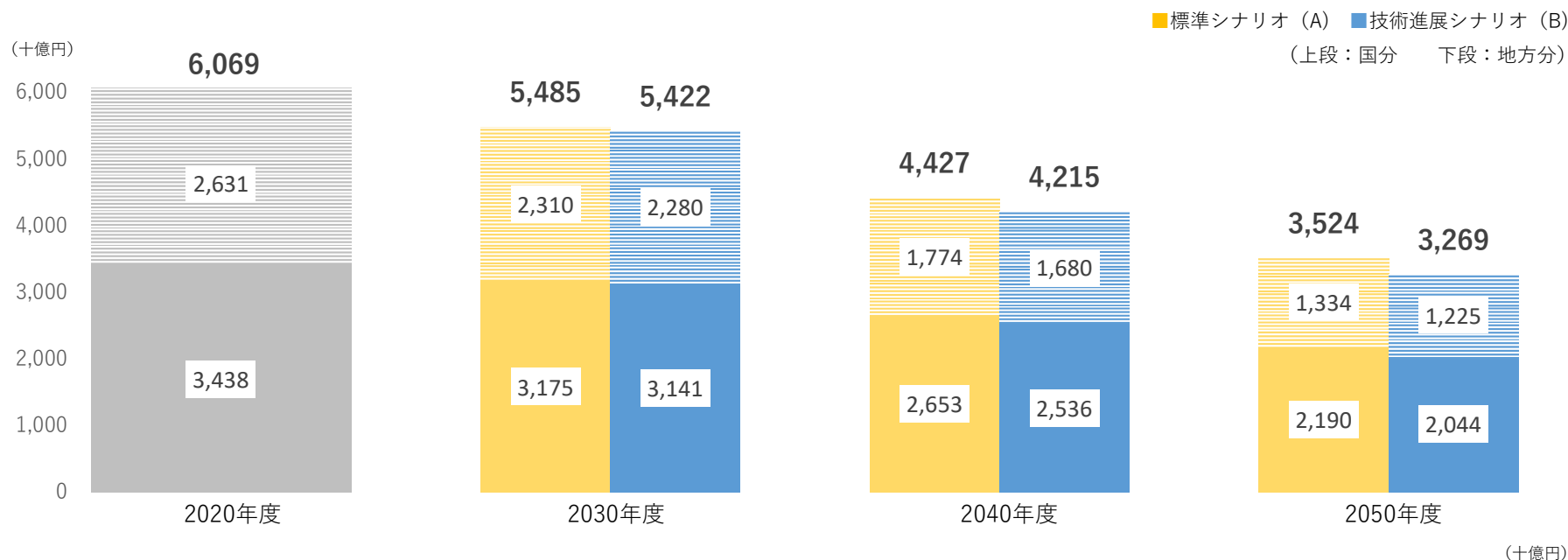
自動車関連税制に関する税収シミュレーション概要

令和2年度主税局委託調査

令和3年3月

1 税収シミュレーション結果

2020年度から2050年度までの税収予測

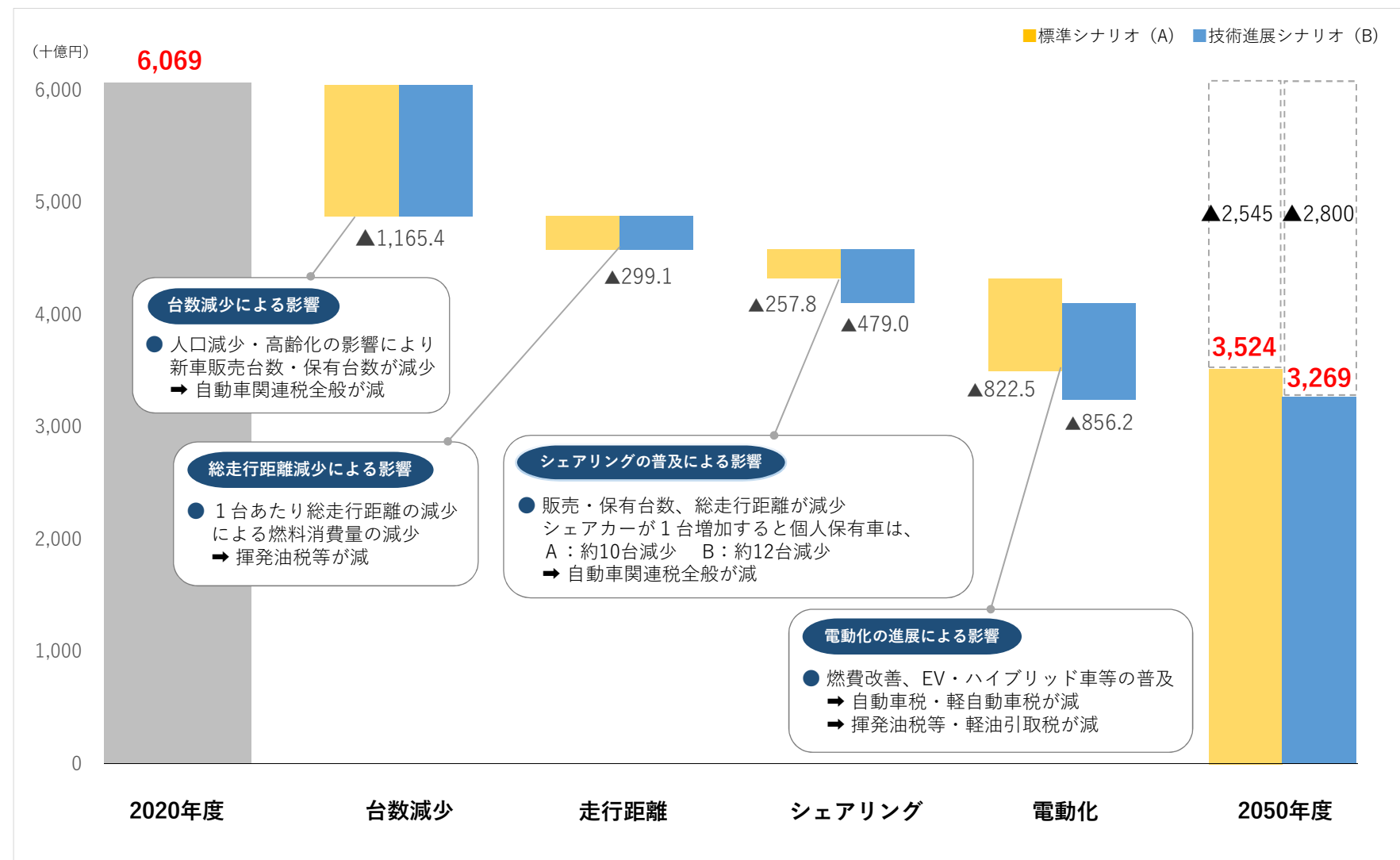


種別割	2020	2030		2040		2050	
		A	B	A	B	A	B
種別割	1,834.1	1,740.0	1,716.1	1,557.6	1,473.4	1,430.1	1,321.6
環境性能割	181.3	167.8	165.6	131.2	121.8	97.9	89.8
自動車重量税	670.1	638.1	629.1	573.8	542.0	531.2	490.3
国分	397.4	378.4	373.0	340.3	321.4	315.0	290.8
地方分	272.7	259.7	256.0	233.5	220.6	216.2	199.6
揮発油税	2,233.5	1,932.0	1,907.4	1,433.9	1,358.1	1,019.4	933.9
地方揮発油税	239.0	206.7	204.1	153.4	145.3	109.1	99.9
軽油引取税	910.7	800.3	799.4	577.3	574.7	336.3	333.4
合計	6,068.6	5,484.9	5,421.7	4,427.2	4,215.4	3,523.9	3,269.0
国分	2,630.8	2,310.4	2,280.4	1,774.2	1,679.5	1,334.3	1,224.7
地方分	3,437.8	3,174.5	3,141.2	2,653.0	2,535.8	2,189.5	2,044.3

※端数処理の関係で合計と内訳が一致しない場合がある。種別割・環境性能割は自動車税と軽自動車税の合計

2 税収減の要因分析

2020年度と2050年度の比較（国・地方合計）



※端数処理の関係で合計と内訳が一致しない場合がある。

※カーシェアの普及による走行距離減少の影響を受ける税収減は、「シェアリング」に含む。

燃費改善による税収減については、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。

参考1-1 税収予測のシナリオ（設定）

自動車関連税の税収シミュレーションにあたっては、人口減少等、カーシェアリングサービスの普及、車両電動化の進展の影響を加味し、以下の3つのシナリオを設定した。

		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	—	—	—

※シェアリングのパターン③では、低速自動運転による配車サービスの実現によりさらにシェアリングが進展すると仮定。

※電動化シナリオには、以下の政策を考慮している。

国：2035年にガソリン・ディーゼル車の販売をゼロ

都：2030年までに都内におけるガソリン・ディーゼル車の販売をゼロ、2050年に都内におけるHV車の割合をゼロ

【参考】人口・世帯・所得の変化による推定（シェアリング・電動化の影響を考慮しない）

【乗用車市場】 分析対象：個人保有の自家用車（登録乗用車・軽乗用車）

販売台数 2020年：383.1万台 ⇒ 2050年：301.6万台（▲21.3%）
保有台数 2020年：6,212万台 ⇒ 2050年：5,554万台（▲10.6%）

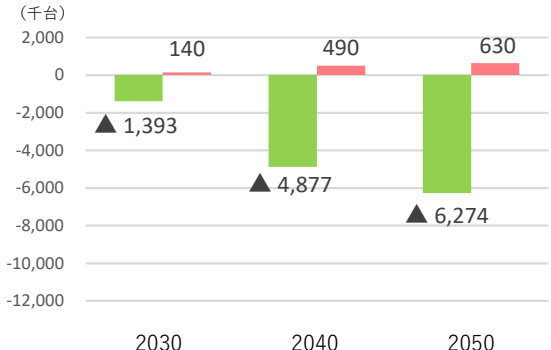
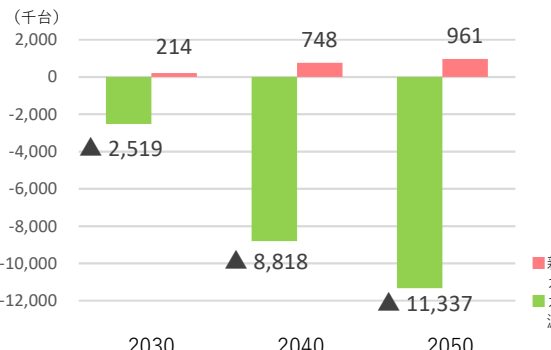
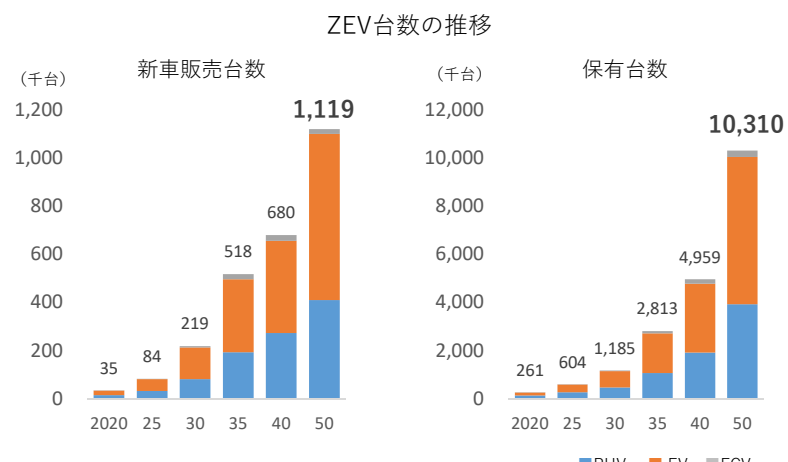
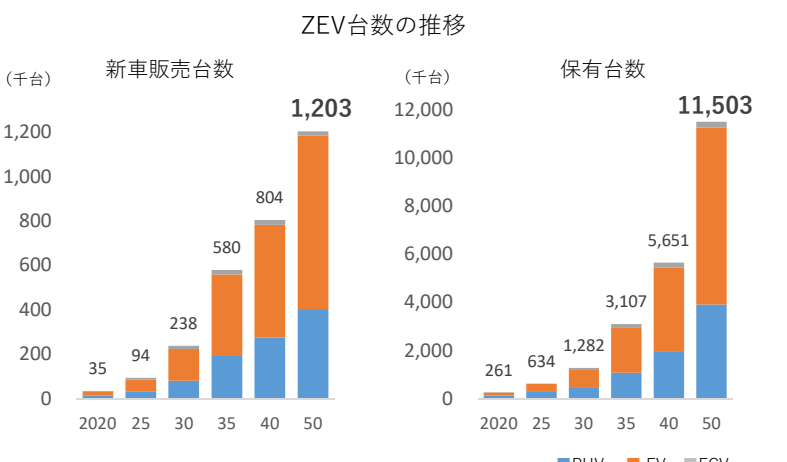
- 人口・世帯・所得がいずれも減少し、自動車市場規模は縮小
- 地方から都市への人口流出により、総体として自動車保有の必要性低下
- また、都市部の世帯数は増加するが、単身世帯の増加が多いため、自動車保有率は相対的に低くなる。

【商用車市場】 分析対象：登録トラック・軽商用車・バス

販売台数 2020年：79.5万台 ⇒ 2050年：48.4万台（▲39.2%）
保有台数 2020年：1,518万台 ⇒ 2050年：1,142万台（▲24.8%）

- 産業構成におけるサービス化の進展等により、商用車の主なユーザー産業がマイナス成長となり、販売・保有台数が減少する。（建設業、運輸業、製造業、農業、卸売業、小売業）

参考 1 - 2 税収予測のシナリオ（詳細）

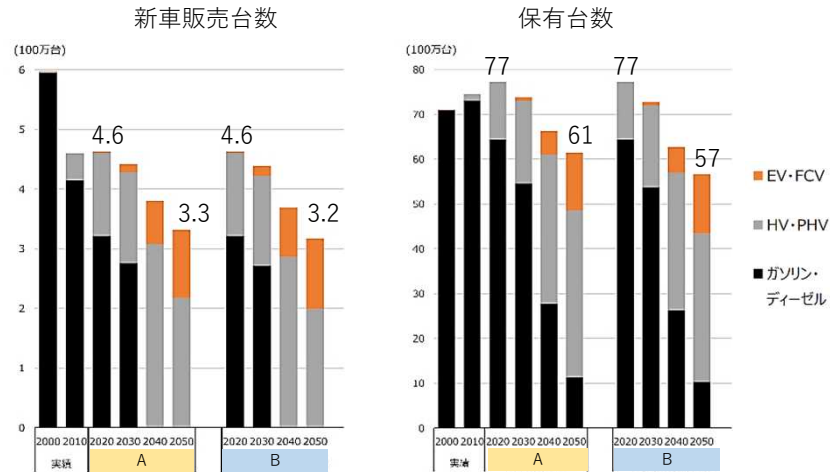
	標準シナリオ	技術進展シナリオ
シェアリング	予測に従ってシェアリングが進展	シェアリングがさらに進展
	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者の採算性の観点から、カーステーションの商圈内に利用者が多く存在する、ある程度人口密度が高い地域でサービスが普及 ● 2050年時点でシェアリングカーが63万増加し、個人保有台数が627.4万台減少する。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 低速自動運転による配車サービスの実現により、人口密度が低く自動車保有台数が多い地域においてもサービスが普及 ● 標準シナリオで普及した、人口密度が高い地域でさらに普及 ● 2050年時点でシェアリングカーが96.1万台増加し、個人保有台数が、1,133.7万台減少する。 
電動化	政府目標を実現・バッテリー技術が保守的成長	政府目標を実現・バッテリー技術が革新的成長
	<ul style="list-style-type: none"> ● 2050年時点における乗用車市場でのZEV割合を、新車販売台数：39.5% 保有台数：20.7% と予測 <p style="text-align: center;">ZEV台数の推移</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2050年時点における乗用車市場でのZEV割合を、新車販売台数：42.6% 保有台数：23% と予測 <p style="text-align: center;">ZEV台数の推移</p> 

参考2 販売・保有台数、走行距離、燃料消費量、CO2排出量の見通し

■標準シナリオ (A) ■技術進展シナリオ (B)

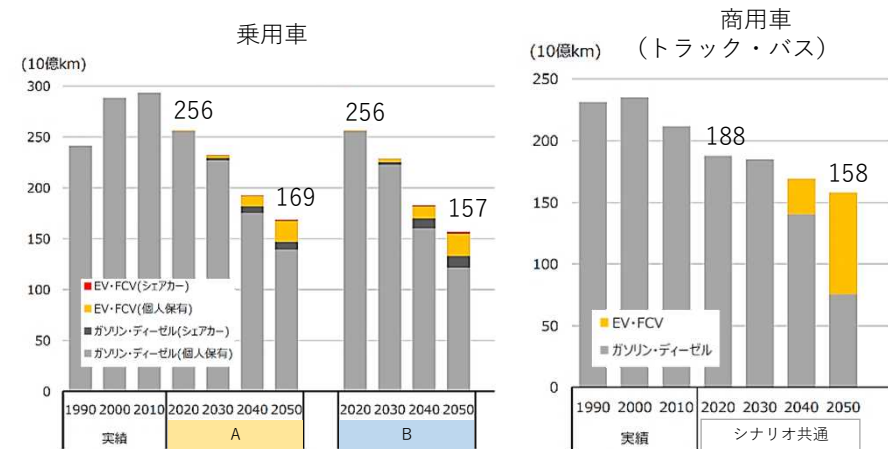
台数推移 (乗用車・商用車合計)

- 2020年度→2050年度で、【新車販売台数】 A：▲28% B：▲31%
【保有台数】 A：▲21% B：▲26%



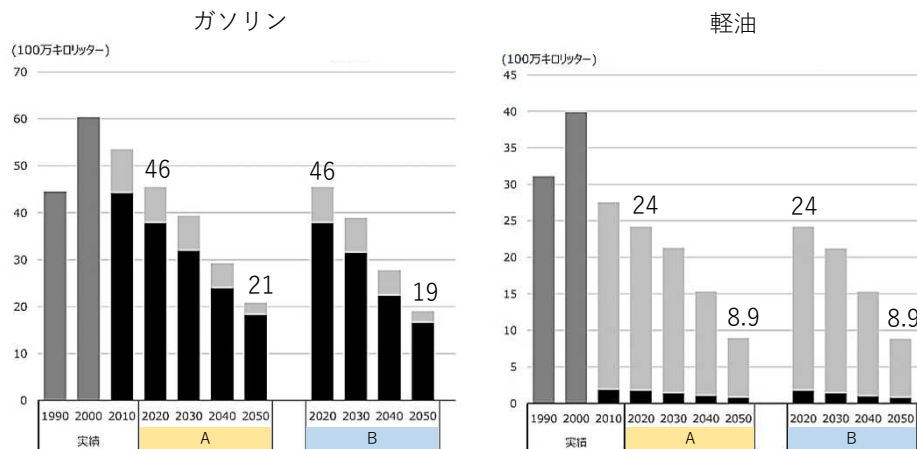
年間総走行距離 (乗用車・商用車合計)

- 1台あたり総走行距離の減少により、年間走行距離が減少する。
- 2020年度→2050年度で、【乗用車】 A：▲34% B：▲39%
【商用車】 シナリオ共通 ▲16%



燃料消費量

- 2020年度→2050年度で、シナリオA・Bともにガソリン消費量は半分程度、軽油消費量は6割程度減少する。



CO2排出量

- 2020年度→2050年度で、シナリオA・BともにCO2排出量は6割程度減少する (ガソリン・軽油の合計)。

