

次期政権が進めるガソリン減税の問題点と求められる取り組み

— ガソリン価格抑制だけでなく、燃費向上を通じた負担軽減が重要 —

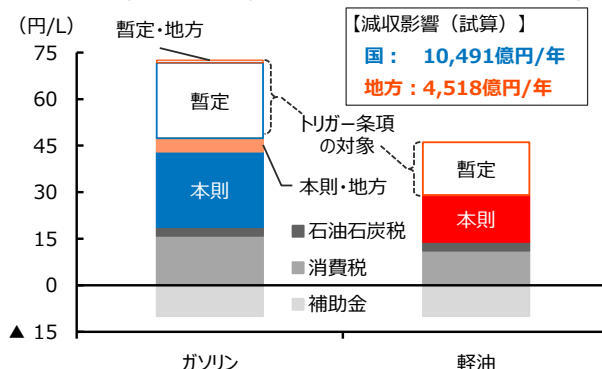
- (1) 10月4日投開票の自民党総裁選では、物価高対策として全候補者がガソリンの暫定税率廃止、一部候補者が軽油を含む暫定税率廃止を公約（以下、ガソリン減税）。暫定税率は74年に道路特定財源確保の臨時措置で導入、度々延長され、道路特定財源廃止後も一般財源化して継続。10年には油価高騰時に停止するトリガー条項が導入され、税制がさらに複雑化（図表1、2）。
- (2) もっとも、ガソリン減税は物価高対策に不向き。減税効果はガソリン購入世帯に限られ、所得差・地域差があるなど公平性に欠け、物価高に苦しむ世帯を重点支援できず。たとえば、高所得世帯は低所得世帯の2倍、鳥取市の世帯は東京都区部の世帯の5倍の効果（図表3）。物価高対策としては、低所得世帯や中小企業等への直接的な給付などがより効果的。
- (3) また、ガソリン減税の財源も不明瞭。暫定税率からの歳入は年1.5兆円に上り、5千億円は地方の財源であり、代替財源が不可欠。しかし、今回の総裁選では、財源の議論は乏しい。
- (4) ガソリン減税はわが国のGX戦略にも逆行。たとえば、高燃費車の普及策はガソリン代負担軽減とGXを両立可能。試算では、わが国全体として平均燃費を3km/L改善させれば、暫定税率廃止相当の負担軽減に（図表4）。暫定税率廃止は複雑な税制の簡素化策としては一理あり。ガソリン減税を実施する際には、赤字国債に頼らない財源を確保するとともに、GX推進等も踏まえて、中長期的な観点でのエネルギー・自動車関連税制の改革につなげていくべき。

(図表1) 暫定税率に関するこれまでの経緯

年	経緯
1974	道路特定財源確保の臨時措置として導入（その後、延長が続く）
2009	道路特定財源が廃止された後も、一般財源化して継続
2010	「当分の間税率」に名称変更（税率は不変）され、油価高騰時に適用を停止する（＝減税される）トリガー条項が創設
2011	東日本大震災の復興財源を確保するため、トリガー条項が凍結
2025	与野党が年内のできるだけ早期の廃止で合意（代替財源について、議論が継続）

(資料) 日本総研作成

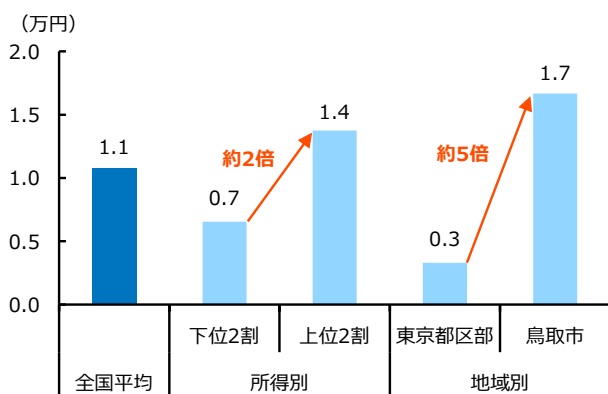
(図表2) ガソリン・軽油の税と補助金（全国平均）



(資料) 財務省、国土交通省、資源エネルギー庁を基に日本総研作成

(注) 9/29時点（輸入原油から精製される場合）。ガソリンの本則/暫定は揮発油税、地方は地方揮発油税、軽油の本則/暫定は軽油引取税（地方税）。石油石炭税は温対税含む。減収影響は24年度の消費量から試算（減税で景気が上振れた場合の税収増は加味せず）。

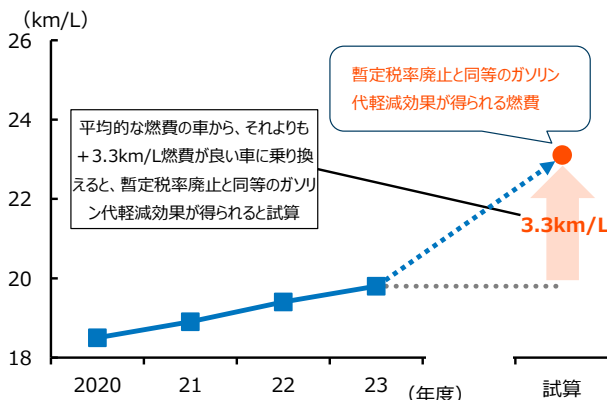
(図表3) 減税による世帯あたりの年間負担軽減額



(資料) 総務省「家計調査」を基に日本総研作成

(注) 「ガソリン」の購入数量（24年、二人以上の世帯）にガソリンの暫定税率を乗じて試算。家計調査の「ガソリン」には軽油も含まれるため、図示した値は最大値。鳥取市は購入量が最も多い県庁所在地。

(図表4) ガソリン乗用車の平均燃費



(資料) 国土交通省、資源エネルギー庁を基に日本総研作成

(注) ハイブリッド車含む。燃費は新車販売ベース（WLTCモード法で測定）。試算は、年間走行距離を1万kmと仮定。なお、24年末時点で最も燃費が良い車種の燃費は36km/L。

【ご照会先】調査部 研究員 桐野裕貴 (togano.yuki@jri.co.jp, 070-3344-2620)

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時時点で弊社が一般に信頼出来ると判断される資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがあります。本資料の情報に基づき起因してご閲覧者様及び第三者に損害が発生したとしても執筆者、執筆にあたっての取材先及び弊社は一切責任を負わないものとします。