

# 基礎研 レポート

## “ガソリン補助金”について改めて考える ～メリデメは？トリガー条項との差は？

経済研究部 上席エコノミスト 上野 剛志  
(03)3512-1870 tueno@nli-research.co.jp

政府がガソリン等の燃料油<sup>1</sup>価格抑制のために実施している「燃料油価格激変緩和事業」、いわゆる「ガソリン補助金」制度は2022年1月に導入されてから拡大と延長を繰り返し、既に2年余りも継続されている。

現在の期限である4月末を控え、改めて「ガソリン補助金」制度について振り返り、今後の進むべき在り方などを考えたい。

### 1—ガソリン補助金制度について

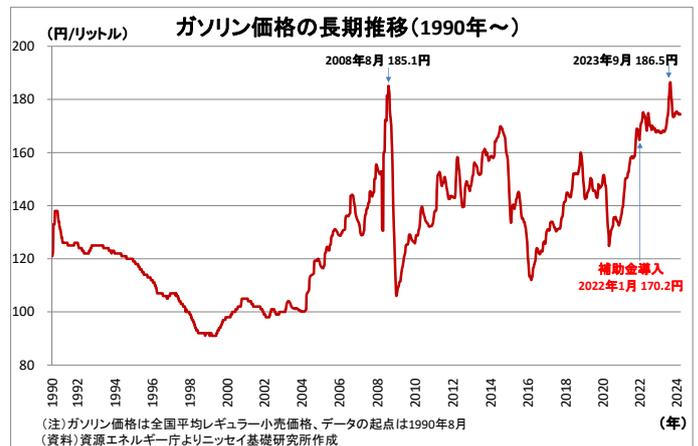
#### 1 | 導入後の経緯と仕組み

まず、これまでの経緯を確認すると、ガソリン補助金制度はガソリン価格（レギュラーガソリン小売価格の全国平均・以下同じ）が1リットル170円を超え、2008年9月以来13年ぶりの高値を付けるなか、「コロナからの経済回復の重荷になる事態を防ぐため、時限的・緊急避難的な激変緩和事業」（資源エネルギー庁資料より）として開始された（図表1）。

仕組みとしては、ガソリンの小売価格を直接抑制するのではなく、石油元売り会社に対して政府

が補助金を支給することで出荷価格の抑制に応じてもらい、小売価格の抑制へと波及させる建て付けとなっている。具体的には、直近のガソリン価格とその前週の補助額をベース<sup>2</sup>に前週の原油価格の変動を加味することで翌週のガソリン想定価格（補助金支給前・以下「補助前」）<sup>3</sup>を算出し、基準価格との差について、全額または一部を補助金として支給する（図表2）。従って、直近のガソリン価格が、

（図表1）



<sup>1</sup> 対象はガソリン、軽油、灯油、重油、航空機燃料（2022年4月～）

<sup>2</sup> 当初は制度が開始された週のガソリン価格をベースとしていたが、途中で変更された。

<sup>3</sup> 毎週、資源エネルギー庁が「補助金が無かった場合の翌週の価格」について予測し、補助金額の算定に使用。

政府が抑制目標とする価格を上回っている（下回っている）場合には補助金が増額（減額）されることで、ガソリン価格が抑制目標水準に収斂することが見込まれる。

（図表 2）

燃料油価格激変緩和事業 制度内容の変遷

支給対象期間	2022年				2023年以降			
	1月27日～3月9日	3月10日～4月27日	4月28日～9月末	～12月末	1～5月	6月～8月	9月	10月以降
補助金上限	上限5円	上限25円	上限35円 ※上限超過分は1/2を支給		上限を段階的に引き下げ	補助率を段階的に引き下げ ※25円超の部分は段階的に引き上げ	17円超部分は全額補助、17円以下は3/10を補助	17円超部分は全額補助、17円以下は3/5を補助
基準価格	170円 ※段階的に引き上げ	172円			168円		168円 (180円前後に)	168円 (175円前後に)

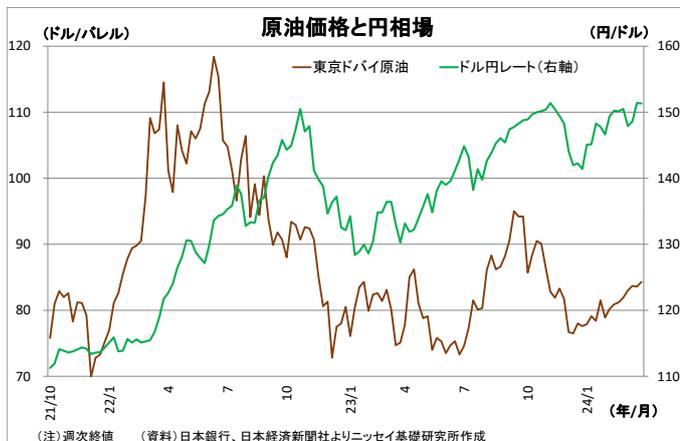
（資料）資源エネルギー庁資料よりニッセイ基礎研究所作成

（質の変化と規模の拡大を伴いつつ延長）

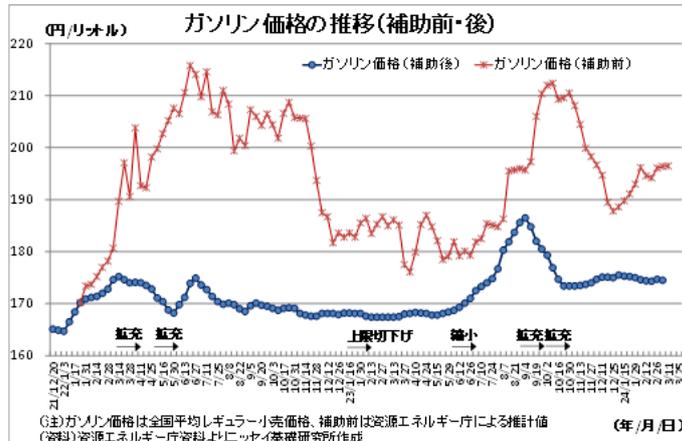
「燃料油価格激変緩和事業」という名称が示す通り、当初の仕組みはガソリン価格の急激な「変動」を抑制する形となっており、補助金額の算定基準となる基準価格は1リットル170円から段階的に引き上げられる（つまり、補助後のガソリン価格が緩やかに上昇する）予定となっていた。しかし、2022年3月からは基準価格が据え置かれる形に変更された。つまり、ガソリン価格の急激な「変動」を抑制する政策から、ガソリン価格の「水準」を押さえこむ政策へと変質したことになる。

また、補助の規模も当初大きく拡大していった。導入時には同年3月末まで1カ月余りの短期的な時限措置で1リットル当たりの補助金額も最大で5円に過ぎなかった。しかし、世界的な原油価格の上昇や円安の進行によってガソリン価格（補助金支給前）の上昇・高止まりが続いたことを受けて、その後の補助金制度は拡充（補助上限の引き上げ・基準額の引き下げ）と延長を重ねた（図表3・4）。規模が最大となった2022年4月下旬から同年末にかけては、補助の上限額が35円（さらに超過分の1/2も加算）に達し、基準価格も168円に引き下げられた。

（図表 3）



（図表 4）



（出口戦略の頓挫）

その後、2023年に入ると、ガソリン補助金制度は一旦縮小に向かった。

まず、1月から5月にかけて、補助の上限額が35円から25円に段階的に引き下げられた<sup>4</sup>。

さらに、2023年6月以降は補助率を段階的に引き下げ<sup>5</sup>、9月末で制度を収束される方針が示された。しかし、その後、原油価格の上昇と円安が同時進行したことでガソリン価格（補助後）が（おそらく政府の想定よりも）大きく上昇し、9月初旬に過去最高となる186.5円に到達したことを受け、政府は再び補助金制度を拡充することになった。実質的には「出口戦略の頓挫」にあたる。具体的には、9月はガソリン価格が180円前後に、10月以降は175円前後になるよう補助金が引き上げられた。この枠組みは現在まで続いており、昨年10月以降、ガソリン価格は175円前後で推移している。

## 2 | 長期化の背景にガソリンの特殊性

2021年以降、国内で多くのモノ・サービスの価格が上がってきたが、政府が価格抑制策に踏み切った品目は少ない。しかも、ガソリン補助金は他に先駆けて導入され、出口戦略を実質的に撤回するなど、政府として価格動向に非常に配慮している様子が見えてくる。その背景にあるのは、ガソリンの特殊性だと考えられる。

まず、ガソリンは「生活必需品である」ことだ。特に公共交通網が不十分で車が生活の足として欠かせない地方ではその色彩が強い。実際、

ガソリン代が消費額に占める割合（2023年）を計算すると、都道府県庁所在地別で最も高い鳥取市では3.1%に達しており、東京23区（0.4%）の10倍近い（図表5）。

また、ガソリンは「購入頻度も高め」だ。家計調査<sup>6</sup>によれば、全国平均のガソリンの購入頻度は1世帯当たり年間17回、約20日に1回給油していることになる。

さらに、ガソリンは小売店（ガソリンスタンド）で「店外に価格が目立つように表示されている」ため、消費者の意識が向かいやすいという点も挙げられる。

こうしたガソリンの特殊性を背景として、ガソリン価格の上昇は消費者のマインドへの悪影響が大きい。政府への不満を通じて支持率の低下に繋がりと考えられることから、政府として重視せざるを得ず、優先的に対応してきたという事情が推察される。

## 3 | 補助金制度のメリットとデメリット

次にこれまで実施されてきたガソリン補助金制度について、メリット・効果とデメリット・副作用について考察する。

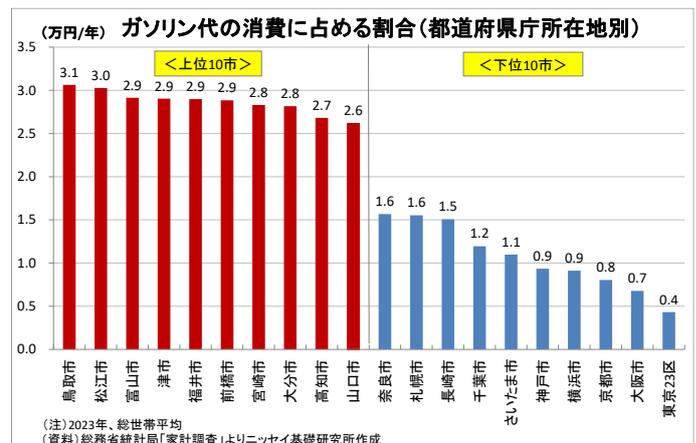
### （メリット・効果）

<sup>4</sup> 当時は一時的に原油安・円高が進んだことで、補助金額である「ガソリン価格（補助前）と基準価格との差」が縮小していたため、実際のガソリン価格への影響はなかった。

<sup>5</sup> 同時に、基準額に対して25円超の部分の補助率は拡大し、価格高騰リスクへの備えとした。

<sup>6</sup> 2023年の二人以上世帯の購入頻度は、100世帯当たり年間1698回。

（図表5）



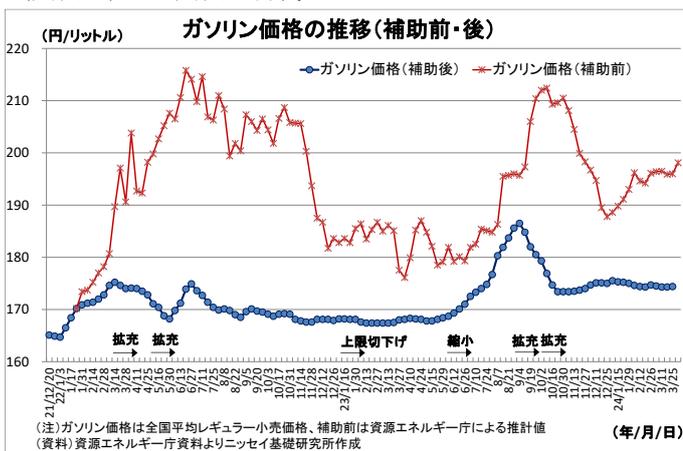
まず、効果としては、そもそもの制度の狙いである「ガソリン価格の抑制」が挙げられる。補助金制度が無かったと仮定した場合、資源エネルギー庁の推計によれば、(補助金が支給開始となった)2022年1月末から今年2月末までのガソリン価格の平均は1リットル194.3円となっていたと推定されるが、補助金の支給によって実際の平均価格は172.1円に留まり、約22円価格が抑制された(図表6)。

家計の年間ガソリン消費量は平均約430リットル<sup>7</sup>のため、補助金によって年間約9500円の負担が軽減されたことになる。同様に、企業のガソリン代負担も運送業を中心に抑制されたはずだ。補助金は家計・企業の負担軽減やマインド悪化の抑制を通じて、景気の下支えにも寄与したと考えられる。

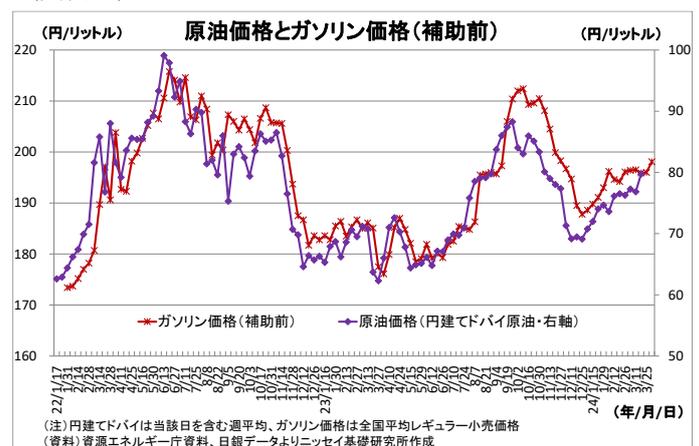
そして、ガソリン価格の抑制を補助金で行うことのメリットとしては、予算確保のみで法改正を伴わないため、①「迅速に実施できること」と、②「柔軟に制度変更を行えること」が挙げられる。

ちなみに、制度の導入時には、政府が補助金で卸売価格を抑制しても小売店が抑制分ほど小売価格を下げず(補助金が小売店のマージンに廻り)、補助金が小売価格に十分波及しない事態も一部で懸念されていた。さらに、2022年10月には財務省がそれまでのデータを基に試算し、「ガソリン価格に補助金の全額が反映されていない可能性がある」と指摘している。ただし、小売店のマージンを含んでいるガソリン価格(補助前)は原油価格(円建て)と概ね連動していることから(図表7)、補助金の大部分が小売価格へ波及したことは間違いない<sup>8</sup>。

(図表6) …図表4再掲



(図表7)



### (デメリット・副作用)

一方、現行の補助金制度のデメリットとしては、まず、①「市場の価格形成メカニズムの歪み」が挙げられる。本来、資本主義社会においては、民間企業が自社の経営判断の下で販売価格を自由に設定することで競争を通じた新陳代謝や資源の最適化が図られるはずだ。しかし、補助金制度の下で政府がガソリン小売価格を特定の水準に抑制するために卸売価格をコントロールし、消費者にも周知されていることで、卸売・小売企業が機動的な価格変更をしづらくなっているとみられる。実際、補助金導入後の小売価格は、制度の変更時を除き、ほぼ横ばい圏で推移している。

<sup>7</sup> 家計調査(二人以上の世帯)によれば、2022年が431リットル、2023年が432リットル

<sup>8</sup> ガソリン価格(補助前・想定)は、前週のガソリン価格(実績)に前々週の補助金額と原油価格(円建て)の増減額を加算したものである。従って、補助金の一部が小売店のマージンに廻って、補助金額の分だけガソリン価格(実績)が押し下げられない(転嫁が不十分な)場合には、ガソリン価格(補助前)が原油価格(円建て)より上昇し、両者に乖離が生じる。

また、これに関連するが、ガソリン補助金には②「脱炭素に逆行している」との批判も多い。仮に補助金が無ければ、ガソリン価格の上昇を通じて消費量が抑えられるほか、燃費の良いガソリン車やEV・PHVなどの新エネ車への買い替えが促され、脱炭素の追い風になるはずだが、そうした動きが補助金によって阻害されているというものだ。

さらに、③「巨額の前算を要する」点も挙げられる。補助金を支給するために、これまで補正予算や予備費等で6.2兆円の前算が投じられている。

その一方で、④「恩恵に偏り」がある。車を保有している家計にとってガソリン補助金の恩恵は大きいですが、車を保有していない家計では直接的な恩恵はない。確かに、同補助金によって企業の物流費が抑制され、商品やサービスの値上げ抑制に寄与している点は車を保有していない家計にもメリットとなるが、車を保有している家計にも同様にメリットとなるため、両者の間の恩恵の差は埋まらない。

そして、最後のデメリットに挙げられるのは、⑤「制度の出口（終了）が難しい」という点だ。

政府はこれまで、大半の期間において、ガソリン価格が特定の水準（抑制目標価格）となるように補助金を支給してきた。ガソリン価格の変動の大半は原油価格（円建て）の変動に起因するため、政府が補助金を支給しているうちに、原油価格（ドル建て）が下落するか、円高が進行することで原油価格（円建て）が下落すれば、ガソリン価格（補助金前）が政府の抑制目標を下回る。その際には補助金制度を終了してもガソリン価格は上昇せず、スムーズに制度を終了させることが可能となる。

しかし、実際には、原油価格（ドル建て）は補助金制度開始時点を大きく下回ることなく高止まりが続き、ドル円は大幅な円安が進行した（図表3）。このため、ガソリン価格（補助前）は一貫して政府の抑制目標価格を上回って推移し、補助金をやめればガソリン価格が大きく上昇してしまう状況が続いた。このため、世論の反発や支持率への悪影響などを危惧した政府は、場当たりの・なし崩し的に補助金制度の延長を繰り返さざるを得なくなったと考えられる。

現在、政府はガソリン価格が175円前後となるように補助金を支給している。（図表8）

従って、ガソリン価格の上昇を回避しつつ補助金制度を終了するためには、現在190円台後半にある補助金支給前のガソリン価格が175円以下まで下落する必要があるが、そのハードルは高い。

最近の状況を基に、原油価格（ドバイ原油・ドル建て）並びにドル円相場とガソリン価格（補助前）の関係性を筆者が試算したものが図表8だ。

レギュラーガソリン小売価格（円/ℓ）の試算

横軸：ドバイ原油価格（ドル/バレル）

	100	90	80	70	60	50	40	
縦軸：レギュラーガソリン小売価格（円/ℓ）	160	222	211	200	189	178	167	156
円相場（円/ドル）	150	215	205	195	184	174	163	153
	140	208	199	189	179	170	160	150
	130	201	192	183	174	166	157	148
	120	195	186	178	170	161	153	145
	110	188	180	172	165	157	150	142
	100	181	174	167	160	153	146	139
	90	174	168	161	155	149	143	136

(注1) 全国平均。青色部分が175円以下を示す。  
 (注2) 3/4時点のガソリン価格見込みをベースとして、原油価格・円相場・消費税の変動を反映。その他の費用・利益と消費税以外の税は不変と仮定。  
 (資料) 資源エネルギー庁のデータよりニッセイ基礎研究所が作成

足元で原油価格は1バレル84ドル台、ドル円相場は1ドル151円台にあるが、補助金支給前のガソリン価格が175円以下にまで下落するためには、①原油価格が横ばいの場合には、ドル円が1ドル109円以下に、②ドル円が横ばいの場合には、原油価格が60ドル以下に、③原油価格が70ドルまで下落

する場合には、ドル円が 130 円以下に、などとなる必要があり、それぞれ現状とかなりの乖離がある。

さらに、今後の展望についても、当面、大幅な原油価格下落や円高の進行は見込みづらい。

原油価格については、需要面では、5 月に米国が需要期にあたるドライブシーズンに入る。さらに年央からは欧米が段階的な利下げを開始すると見込まれ、利下げによる欧米経済の持ち直しが原油需要の回復に繋がるとの期待が台頭するだろう。また、供給面では、中東やウクライナでの紛争は終結が見通せず、今後も供給懸念が燦るうえ、OPEC プラスも価格下支えのために大規模減産を継続する公算が高い。このため、国際的な原油需給は緩まず、原油価格は堅調な推移が予想される。

また、ドル円相場については、今後、日銀の追加利上げや FRB の利下げ開始によって日米金利差が縮小に向かうことは円高材料になるものの、日銀は景気腰折れへの懸念から、FRB はインフレ再発への警戒から、ともに政策変更を緩やかに進めていくはずだ。また、貿易赤字やデジタル赤字など、固有の円売り材料も存在しているだけに、急速な円高進行は見込みづらい。

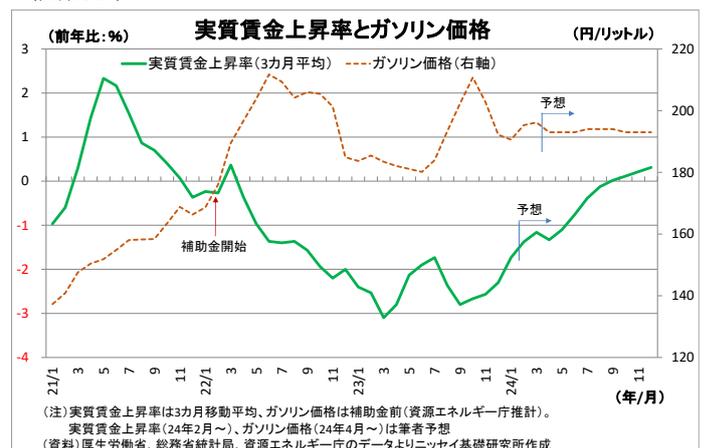
筆者の現時点での予測では、今年年末時点の原油価格（ドバイ）は 1 バレル 86 ドル、ドル円は 1 ドル 139 円で、その際のガソリン価格（補助前）は 1 リットル 194 円と見込んでいる。ガソリン価格（補助前）が下落して、ガソリン価格の上昇を回避しながら補助金制度を終了するのは困難だろう。

ちなみに、「制度の出口（終了）が難しい」というデメリットは補助金制度特有のものではなく、現在の制度が予め出口を設定していなかったことに起因している。政府としては、ガソリン価格（補助前）の下落によるスムーズな終了を期待していたのだと推測される。一方、仮に出口を設定していたとしても、ガソリン価格（補助前）の下落を条件としていた場合には、条件を満たせず、現在同様に延長を繰り返し、先々の終了も見通せない状況になっていただろう。

こうした事態に陥らないためにどうすれば良かったのか？方法としては、ガソリン価格以外の指標、例えば「実質賃金の動向」を参照する形が考えられる。

そもそも日本の家計にとっては、2022 年以降、ガソリン価格の高騰のみならず、ガソリンを含めた幅広い物価が高騰し、賃金上昇が追い付かなかった結果として、実質賃金が急落したことが負担の増大に繋がった。そこで、例えば「(一定期間で均した) 実質賃金が前年よりも〇% 下落したため、家計の負担軽減のために物価高対策の一環としてガソリン補助金制度を開始する」と開始理由を明確化したうえで、今後については「(一定期間で均した) 実質賃金が前年を上回った場合には補助金制度を終了する」、「ただし、再び実質賃金が前年よりも〇% 下落した場合には制度を再開する」などとしておけば、結果的に長期化は避けられなかったとはいえ、高い賃上げが見込まれる今年の後半には制度の終了が可能になるはずだ。ガソリン価格が高止まりする中で突如補助金が打ち切られる場合と比べて、家計の納得感も得られるのではないだろうか。

(図表 9)



## 2—トリガー条項について

### 1 | トリガー条項の仕組みと経緯

ガソリン価格高騰対策としては、「トリガー条項の発動（凍結解除）」を求める声がインターネット上などでは多い。国政政党の中でも国民民主党が同条項の発動を強く主張してきた。

トリガー条項の内容は、「ガソリン価格が1リットル160円を3カ月連続で超えた場合、ガソリン税（揮発油税及び地方揮発油税）のうち特例税率にあたる25.1円の課税を停止する」、そして、「ガソリン価格（特例税率停止後）が3カ月連続で1リットル130円を下回るようになった際には、翌月から特例税率部分の課税を再開する」<sup>9</sup>というものだ（図表10）。

同条項は2010年度の税制改正で導入されたものの、東日本大震災が発生したことを受けて、震災の復興財源を確保する目的で翌年4月に特例法で凍結されて現在に至っている。従って、同条項を発動するためには、法改正によって凍結を解除する必要がある。

### 2 | トリガー条項のメリットとデメリット

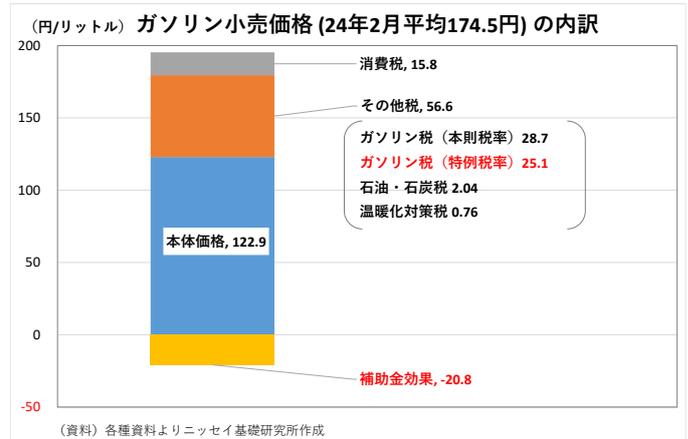
ここで、トリガー条項のメリット・効果とデメリット・副作用をまとめると、次の通りとなる。

#### （メリット・効果）

まず、効果としては、ガソリン補助金同様、「ガソリン価格の抑制」が挙げられる。既述の通り、補助金制度が無かったと仮定した場合、（補助金が支給開始となった）2022年1月末から今年2月末までのガソリン価格の平均は194.3円となっていたと推定されるが、トリガー条項が同じタイミングで発動され、特例税率削減分が小売価格に全て転嫁されたと仮定すると、同期間のガソリン価格の平均は169.2円となり、25.1円の価格抑制効果が得られたと考えられる（図表11）。あくまで全て転嫁されたと仮定した場合の話だが、価格抑制効果は現行ガソリン補助金での22.2円をやや上回る。

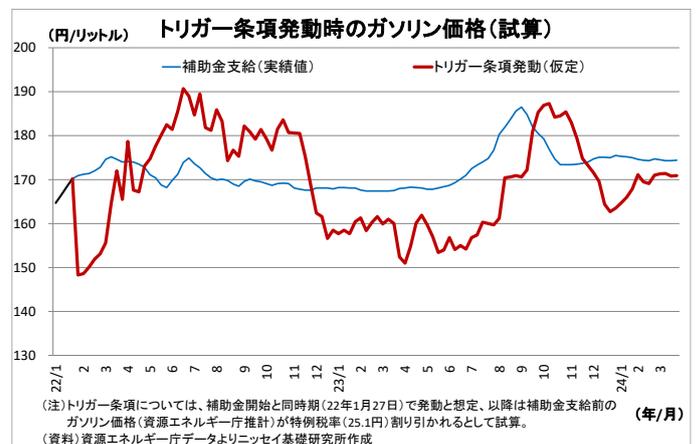
ただし、時期によっては補助金制度下でのガソリン価格を上回っていた。例えば、2022年6月にはトリガー発動後のガソリン価格が190円台まで上昇し、ガソリン補助金適用時（実績）より20円近く上振れていた計算になる。ガソリン補助金制度では、ガソリン価格（補助前）の変動に合わせて補助金額が増減するのに対し、トリガー条項での価格低減効果は、期間を通じて一定となるためだ。

（図表10）



（資料）各種資料よりニッセイ基礎研究所作成

（図表11）



（注）トリガー条項については、補助金開始と同時期（22年1月27日）で発動と想定、以降は補助金支給前のガソリン価格（資源エネルギー庁推計）が特例税率（25.1円）割引かれるとして試算。  
（資料）資源エネルギー庁データよりニッセイ基礎研究所作成

<sup>9</sup> 租税特別措置法第89条

その他のメリットとしては、法改正を伴うことによる「予見可能性の高さ」（補助金制度のように政府がコロコロと仕組みを変えにくい）、政府が特定の小売価格となるようにガソリン価格を抑制する現行の補助金制度に比べて、「価格形成メカニズムへの悪影響が小さい」点が挙げられる。

### （デメリット・副作用）

一方、トリガー条項のデメリットとして、「恩恵の偏り」、「脱炭素に逆行」、「巨額の予算を要する」点はガソリン補助金と同じだ。

そして、トリガー条項特有のデメリットとしては、「開始までに時間を要する」点が挙げられる。凍結解除には法改正を伴うため、国会での審議や手続きが必要になり、迅速性に欠ける。また、政府がよく主張するデメリットとしては、「買い控えや駆け込み需要の発生」がある。現在凍結中の仕組みの場合、発動後に価格が一気に25.1円下がるため、その前には消費者による買い控えが生じ、課税再開前には逆に駆け込み需要が発生することで、販売や流通企業に過度な負担がかかるとのことだ。また、トリガー条項発動時にはガソリン税の特例税率（地方税分）のみならず、軽油取引税も同時に停止されることで、「地方税収の減少」が起き、政府がその補填を求められるなど地方との調整も必要になる。

なお、「制度の出口（終了）が難しい」点については補助金と同様だが、事情が異なる。現行のトリガー条項の場合、法律で出口の条件が定められているため、出口は明確だ。ただし、現在の仕組みでは、出口の条件が「3カ月連続で1リットル130円を下回ること」となっている点が、ハードルを引き上げている。図表11にあるように、トリガー条項発動を仮定した場合のガソリン価格の推移（2022年～）を見ると、足元では170円程度、最も下落した時でも150円程度であり、しかも短期的であった。今後についても、既述の通り、ガソリン価格は堅調に推移し、円高も緩やかなペースに留まると考えられるため、世界経済が失速して原油価格が急落するといった極端なシナリオが実現しない限り、出口の条件達成が想定しづらい。

## 3—給付金直接支給での対応について

ガソリン高対策として、ガソリン補助金等の価格抑制策ではなく、対象を絞った直接給付金にすべきとの声もある。メリットとしては、ガソリン価格高騰の影響を強く受ける低所得世帯や運輸業などに対象を絞って直接給付することで、「財政負担を軽減できる」うえ、全消費者を対象にガソリン価格を抑えるわけではないため、「脱炭素への逆行」も抑えられる。

一方、この方式のデメリットとしては、まず、「全体への効果が限定的」である点が挙げられる。給付金の支給対象から漏れた家計や企業はガソリン価格高騰による負担増をフルに受けることになる。

さらに、「線引きの難しさ」もある。通常、政府は低所得者向けの支援において、捕捉が容易な住民税非課税世帯か否かを線引きに使うことが多い。しかし、ガソリン高対策として住民税非課税世帯に給付金を支給すると、車を保有していない非課税世帯に給付が行われる一方で、住民税非課税ではなくても、所得が低くて車を保有している世帯には給付されないといった矛盾が生まれ、不満や批判が高まりやすい。だからといって、「現在の車保有の有無」や「保有台数」、「ガソリンの消費量」まで厳密に考慮しようとする、今度は仕組みが複雑になりすぎて手続きが煩雑になる。そこで手続きを簡

略化すると、今度は不正の温床になりやすくなる。

## 4—ガソリン高対策のまとめとガソリン税制の在り方

### 1 | ガソリン高対策のまとめ

以上の通り、現行のガソリン補助金制度は長期化しているものの、補助前のガソリン価格は1リットル200円弱で高止まりしており、今後も大幅な下落は見込みづらい。従って、政府は当面、ガソリン補助金での価格抑制策を継続する可能性が高いだろう。

ガソリン価格高騰時の対策として、本来あるべき形については、状況によって異なると考えている。既述の通り、ガソリン補助金、トリガー条項発動、給付金の直接支給にはそれぞれ長所と短所があるためだ（図表12）。

ガソリン価格は上昇しているものの、全体の物価上昇はそれほどでもなく、景気も底堅い場合は、相対的に悪影響を強く受ける低所得世帯や運送業者などに対して生活保障の意味合いで行う直接給付金が望ましい。

一方で、ガソリンのみならず、物価全般が大きく上昇し、国内景気の減速懸念が高まる場合には、物価高対策の一環として、ガソリン補助金やトリガー条項発動によって幅広く対応する必要性が高い。

ただし、その際には、到達が見通せる出口を予め設定しておくことが重要になる。出口の条件として参照する指標は、海外情勢次第の面が大きいガソリン価格の水準ではなく、実質賃金の動向とするのが一案となる。

また、政府が同時並行で進めている脱炭素と逆行するとの批判を招かないように、新エネ車や省エネ車の開発・買い替えを促すインセンティブの強化も欠かせない。

そもそも、原油のほぼ全量を輸入に頼るわが国にとっては、原油高は産油国への富の流出を意味する。将来のさらなる原油価格高騰リスクに備えるという意味でも、より原油に頼らない社会に早期にシフトすることが国益に直結する。

### 2 | ガソリン税制の在り方についての議論を

なお、これまで言及してきたガソリン価格高騰対策とは別に、政府には「ガソリン税制の在り方」についての議論が求められる。

現在、ガソリン1リットル当たり53.8円課せられているガソリン税（揮発油税・地方揮発油税）の税収は、2005年のピーク時に3.2兆円あったものが、車の燃費向上や電動化の進展に伴

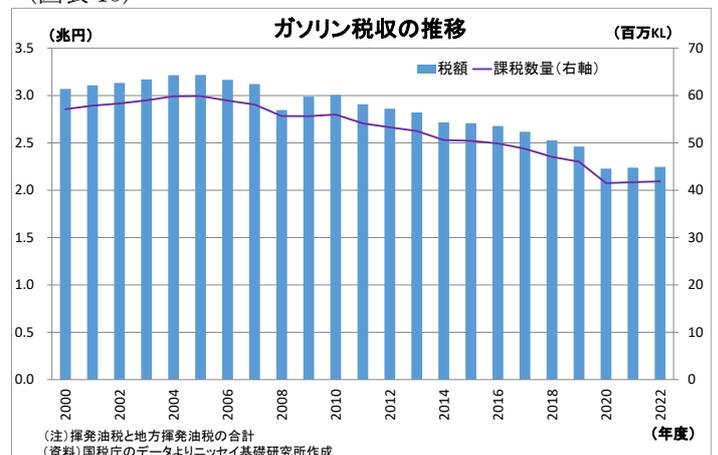
（図表12）

各ガソリン高対策の主なメリット・デメリット

項目	ガソリン補助金	トリガー条項	直接給付金
負担抑制効果	◎	◎	△
財政負担	△	△	◎
出口の容易さ	△	△	—
価格メカニズムへの悪影響	△	○	◎
柔軟性	◎	△	◎
予見可能性	△	○	○
恩恵の偏り	○	○	△
脱炭素逆行	△	△	○

（注）筆者による評価。「出口の容易さ」は現行制度に基づく。

（図表13）



って減少を続け、2022年度には2.2兆円にまで落ち込んでいる（図表13）。そして、今後も温暖化対策を進める以上、新エネ車や省エネ車の普及が進むことでガソリン消費量・税収が先細りしていくことが不可避の情勢だ。

従来、ガソリン税は道路整備に充てられる道路特定財源に位置付けられていた。受益者負担の考え方に基づいて、車の利用者（ガソリンの消費者）に道路整備費の負担が求められていたわけだ。その後2009年度に一般財源化されたため、現在はガソリン税を道路整備に直接充てる関係にはないが、政府が車の利用者から特別に税金を徴収する一方で道路整備の費用を拠出している構図に変わりはない。

既述の通り、ガソリン税は今後も先細りが確実視されるが、一方で道路の維持管理・更新費用は老朽化に伴って増加していく見通しだ（図表14）。

道路は物流インフラの根幹であり、我が国の全住民・企業があまねく便益を享受しているため、必ずしも車の利用者のみがその維持費用を負担しなければならないわけではないものの、今後も脱炭素を進めていく中で、「誰が、どのような形で、どの程度負担すべきか」について議論する必要性が高まっていると考えられる。

そもそも、ガソリン税のうちトリガー条項の対象にもなっている「特例税率」部分は、ガソリン税（本則税率）に上乗せされてきた「旧暫定税率」が2010年に廃止されるにあたって、「当分の間」旧暫定税率と同額で維持するとされたものだ。「当分の間」とされながら、議論や結論が先送りされ、既に14年が経過している。

また、筆者は、ガソリン補助金の導入以降、政府が同補助金に関する詳細な説明を積極的に行ってこなかった印象を持っている。「なぜこのタイミングで導入するのか?」、「基準価格や抑制目標価格の根拠は何なのか?」、「当初の激変緩和策を価格抑制策に切り替えた理由は何なのか?」、「延長期間・拡充の内容の根拠は何なのか?」などについて詳細な説明が為されていない。ひょっとしたら、どこかで言及されているのかもしれないが、常日頃ガソリン価格に注目している筆者が感知していないということは、積極的に発信されていないということだろう。また、その判断に至るまでにどのような議論が行われたのかも不明だ。邪推かもしれないが、まるで詳細に説明することで人々の関心が特例税率などのガソリン税制の問題に波及し、減税を求める声が広がることを危惧しているかのようだ。

本来、国内での移動や物流に欠かせないガソリンの税制や価格高騰対策の在り方は多くの国民の生活や日本経済にとって重要な問題であり、政治において透明性が担保された形で活発な議論が行われるべき事柄だ。ガソリン価格の高止まりが続き、多くの人々のガソリンに対する関心が高まっている今こそ、その好機なのではなかろうか。

(図表14)  
道路維持管理・更新費の推計

	2018年度	2023年度	2028年度	2038年度	2048年度	30年間計 (2019~ 48年度)
費用	1.9兆円	2.1~ 2.2兆円	2.5~ 2.6兆円	2.6~ 2.7兆円	2.1~ 2.2兆円	71.6~ 76.1兆円

(資料) 国土交通省「国土交通省所管分野における社会資本の将来の維持管理・更新費の推計」  
(平成30年11月30日)より抜粋

(お願い) 本誌記載のデータは各種の情報源から入手・加工したものであり、その正確性と安全性を保証するものではありません。また、本誌は情報提供が目的であり、記載の意見や予測は、いかなる契約の締結や解約を勧誘するものではありません。