



第99回

ガソリン暫定税率廃止の議論

※2025年5月の毎日新聞記事を元にした文章です。

校閲し、直すべきところを指摘してください。

ガソリン税の上乗せ分である「暫定税率」の廃止に向けた与野党間の議論が佳境を迎えている。

「暫定」の税率はいつからあって、すぐに廃止できるものなのか。廃止に向けたハードルなどを探った。

ガソリンの購入には10%の消費税などのほかに、1㍑当たり53・8円のガソリン税がかかる。ガソリン税は、国の財源となる「揮発油税」と、地方の財源として国から渡すことになっているの「地方揮発油税」からなる。

ガソリン税の本来の税率は28・7円で、残りの25・1円が「暫定税率」と呼ばれる上乗せ分だ。かつて「仮の取り決め」（暫定措置）として導入されたことからこう呼ばれている。軽油にかかる地方税

「軽油引取税」にも同じような暫定税率があり、本来の税率である1㍑当たり15円と上乗せ分17・1円の計32・1円がかかる。

ガソリンや軽油などを対象にした税制の「仮の取り決め」が始まったのは、今から四半世紀前の1974年だ。戦後まもなく創設されたガソリン税は当時、道路整備のための特定財源として使われていた。ところが財源不足や環境保全が問題となり、2年間の暫定措置して5・8円引き上げた。これが暫定税率の始まりだ。税率はその後2度引き上げられ、79年に現在の水準になった。

ガソリン税は2009年に用途を限定しない一般財源化されたが、暫定税率は旧民主党政権下の10年

に「当分の間税率」と名前を変えてその後も続くことになった。旧民主党は暫定税率廃止を公約に掲げて09年8月の衆院選で大勝し政権交代を果たしたものの、財政事情の厳しさから実施的な存続に転じた。名前が変わっても税率は変わらないことから、今でも慣習的に暫定税率と呼ばれている。

当分の税率と同じタイミングで生まれたのが「トリガー条項」だ。ガソリンの全国平均価格が3カ月間連続して1㊦当たり160円を超えた場合に、上乗せ分の25・1円の課税を停止する。逆に、3カ月連続で130円を下回ると25・1円分を課税する仕組みで、ガソリン価格の大きな変動の影響を抑える目的がある。

ところが、トリガー上皇は翌年に発生した東日本大震災の復興財源を確保するために「凍結」。解除されないまま、ガソリン代に25・1円が上乗せされた状態が続いている。

昨年の衆院選で「手取りを増や

す」をスローガンに掲げ躍進した。野党・国民民主党は昨年12月、与党の自民、公明両党と暫定税率の廃止について合意。ただ、廃止の前に検討が必要な課題も多いことも、自公は急速な廃止に対して慎重な構えを崩していない。

ガソリン税による税収は国と地方を合わせて年1・5兆円に上る。このうち、軽油取引税の上乗せ分と地方揮発油税の上乗せ分（1㊦当たり0・8円）を合わせた年約5000億円が財源になっている。地方への影響は大きい。国が23年度の税収実績に基づいて暫定税率の廃止に伴う減収額を試算したところ、物流の拠点となっている愛知県（330億円）、北海道（318億円）、埼玉県（287億円）などで大きかった。

地方揮発油税も一般財源化されているものの、道路の延長や面積に応じて国が地方に分配するため、インフラ整備の財源としての意味合いが濃いのが実情だ。道路の老朽化などは社会問題化しており、

全国知事会の村井喜浩会長（宮城県知事）は3月、「財源の乏しい地方部ほど貴重な財源となっている」として減収分は代替の恒久財源を措置するよう自民党に求めた。

地球温暖化対策に逆光するとの指摘もある。日本はガソリンに関する税負担額がドイツなど欧米主要国や韓国と比べて低く、ガソリン価格も安い方だ。22年から続くガソリン代補助を含めて「化石燃料の負担軽減策は諸外国はやっておらず、国際的には説明がつかない」（経産省幹部）とする声もある。

製油所などからの出荷時に課税されるというガソリン税の特性上、暫定税率を廃止する時には、ガソリンスタンドなどに残っている既に課税済みの在庫への対応が必要になる。ガソリンスタンドが税金の還付を受けるためには、追加の事務負担が生じる。

廃止時期など具体策を巡る自公と国民民主の協議は進んでいない。日本維新の会は今夏までの廃止を

求め、減収分は税収の下振れ分などで賄うことを主張する。

政府・与党は年末の税制改正議論で26年度からの廃止の結論を得ることを描く。一方、野党は7月の参院選を見据えて改めて早期の廃止を強く訴えており、立場の隔たりは大きいまだ。