

2025 年 8 月 5 日

ガソリン税暫定税率廃止の意味：データが語る地方の痛み

一般財団法人日本エネルギー経済研究所
環境ユニット 気候変動グループ 研究主幹
小川 順子ⁱ

ガソリン税（揮発油税）の暫定税率の廃止をめぐり、与野党の動きが活発化している。7 月 30 日、与野党 6 党（自民、公明、立憲民主、日本維新の会、国民民主、共産）の国会対策委員長は、暫定税率について年内に廃止するとした合意文書を交わした。また、8 月 1 日には補助金の段階的引き上げの進め方と財源、地方財政への対応などの論点について検討を行う実務者協議が開始された。さらに同日、野党 7 党（立憲民主、日本維新の会、国民民主、日本共産、参政党、日本保守、社民）は本年 11 月 1 日から暫定税率を廃止する内容の法案を提出したⁱⁱ。

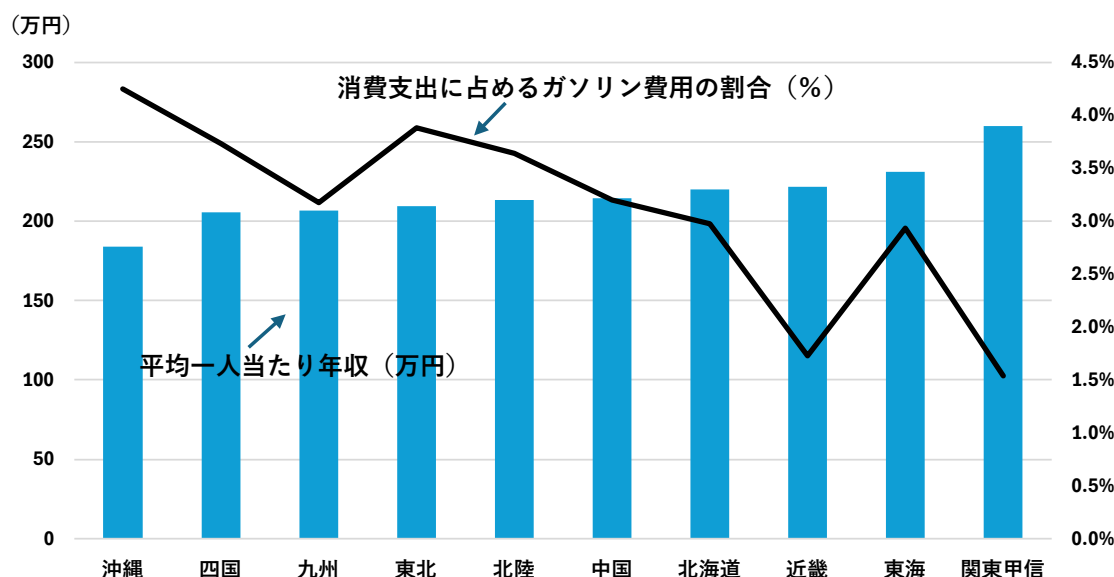
ガソリン税の暫定税率の導入経緯やこれまでの撤廃議論については、過去論考（[2024 年 12 月号](#)）や[雑誌寄稿\(2025 年 2 月\)](#)にまとめているが、1974 年に「緊急の財源措置」として追加された上乗せの暫定税率が半世紀以上継続され、2025 年時点でガソリン 1 リットルに合計 53.8 円（本則税分 28.7 円/L、暫定税分 25.1 円/L）が課税される状況にある。そこで、本稿では、一般家庭への影響を事例に用いて、ガソリン税の特性を概観し、暫定税率の廃止が意味するものを考えてみたい。

まず、地方別のガソリン支出の家計負担について概観する。図 1 は、地方別の一人あたり年間消費支出に占めるガソリン代の割合である。一人あたり年収が低い順に棒グラフを並べ、そこに一人あたり消費支出に占めるガソリン費用割合を折れ線でプロットしている。折れ線は、右肩下がりとなり、年収が上がるほど、大都市圏ほど、ガソリン負担率が低くなる様子が見て取れる。

都市部では鉄道やバスなどの公共交通網が発達しており、自動車以外の移動手段を選びやすい。これに対し、地方では自家用車が主な足となり、走行距離も長いいためガソリン消費が多くなる。さらに地方であっても、所得の高い世帯ほど燃費性能の高い車へ買い替えたり、在宅勤務を取り入れたりする余地がありⁱⁱⁱ、その分ガソリン負担を抑えられる。対照的に低所得世帯は車を買換える余裕がなく、長距離通勤等からも、ガソリン価格の高騰を回避しづらい状況にある^{iv}。

具体的な数値でみると、沖縄の一人あたり平均年収^vは 184 万円と最小であるが、一か月の家計に占めるガソリン平均支出割合は 4.2%と最大である。四国は 206 万円と 3.7%、九州は 206 万円と 3.2%、東北は 209 万円と 3.9%と続く。一方で、関東甲信、東海、関西といった大都市圏においては一人あたり平均年収が高く、とくに関東甲信では一人あたり年収は 259 万円と最も高い水準となるが、ガソ

リン負担率は 1.5%と最小となっている。ガソリン費用については、沖縄の家計は首都圏の約 2.8 倍の重さを感じているのである。ガソリン 1 リットルあたりの負担は全国一律であるが、その“重さ”は地域と懐具合で大きく異なるという実態が浮き彫りになる。



出典：総務省「家計調査」、環境省「家庭 CO2 統計」より筆者推計

注：一人あたり年収の計算は、地域別世帯あたり年収を地域別平均世帯人員数で除している。このため人員数には無職者（例えば、高齢者や子供）が含まれるため、平均年収は勤労者のみの数値よりも低い値となっている。

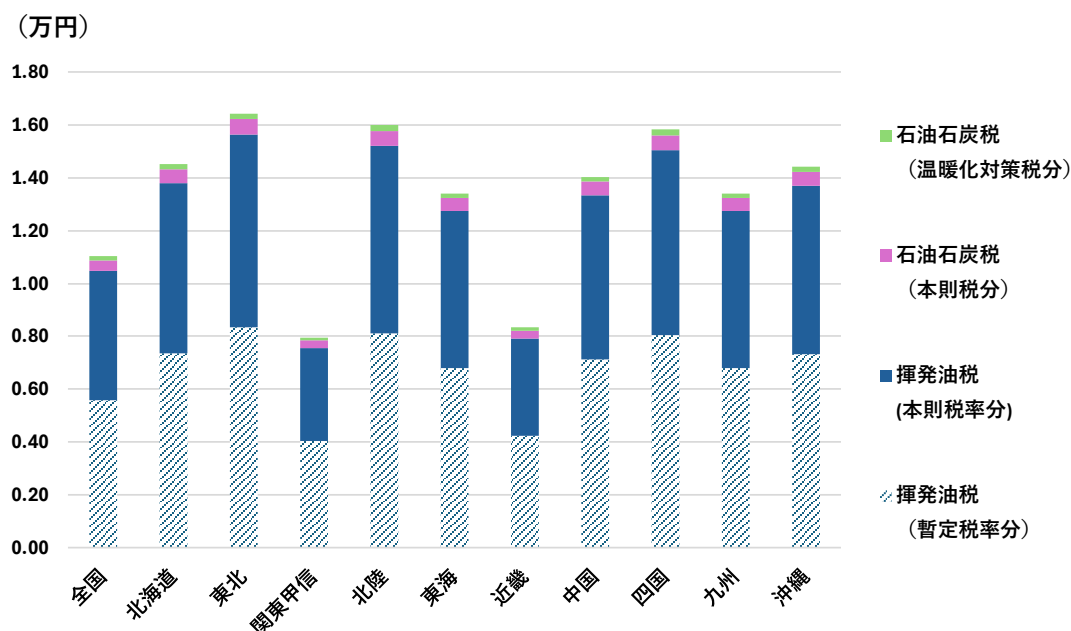
図 1 地域別の一人あたり年収と消費支出に占めるガソリン費用の割合（2022 年）

図 2 は、各地域における一人あたり年間ガソリン関連税金負担額（ガソリン税および石油石炭税）を示している。税負担が最も高い東北では年間 16500 円の税を納め、北陸と四国も 16000 円前後で続く。これは、関東甲信や近畿の 8000 円と比べるとほぼ 2 倍に相当する。税率は同じでも自動車利用頻度が異なれば納税額の差が開くのである。

これらのデータが示しているのは、ガソリン課税の実態を日本全体の「平均」で語る危うさである。平均値は、ガソリンを週一回しか給油しない都市部の会社員と、毎日片道四十キロを走る地方の会社員の負担を同じテーブルに乗せて均してしまう。一人あたり年収や公共交通網の密度、通勤・買い物圏の広がりといった生活条件は、地域により異なる。こうした分布を無視して暫定税率を残し続けられれば、逆進性を積み重ねることとなる。

暫定税率の撤廃については、財源が減るという懸念も指摘されている。暫定分の税収は年 1 兆円規模とされる。決して小さな減収ではないため、財政への影響を見極めたうえで費用対効果を精査し、

他の歳出との調整を図る必要があるだろう。しかし、地方の生活を底支えする観点からは、暫定税率廃止を検討する意義は十分にある。加えて、税率という隠れた価格要因を減じることが地方経済を巡る物流コストや観光誘致等のハードルを下げ、地方経済の活性化、ひいてはその波及効果は都市部に及ぶ可能性もある。



出典：財務省「自動車関係諸税・エネルギー関係諸税（国税）の概要」、環境省「家庭 CO2 統計」より筆者推計

注：揮発油税は地方揮発油税も含む。沖縄県では沖縄復帰特別措置法に基づいて暫定税率に対して 7000 円/KL の軽減措置が行われている。一方で、沖縄県が独自に課税する石油価格調整税として 1500 円/KL が課されている。

図2 地域別の一人あたり年間ガソリン関連税制負担 (2022 年)

図 2 によれば、暫定税率の廃止は 1 人あたり、首都圏では 4000 円の軽減となる一方で、東北・北陸・四国では年 8000 円の減税効果を楽しむことができることを示している。これは、世帯当たりでは年間 2 万～3 万円の減税となり、地方や所得が低い世帯において、暫定税率の撤廃は家計を直接かつ大きく助けるだろう。生活に必要な燃料への課税が、納税者の生活基盤そのものに大きな負荷となるようであれば、制度の見直しは遅かれ早かれ避けられない状況であった。したがって、この機会に 50 年の“仮置き”を終了することは、地方と都市部の税負担のあり方を是正し、地域間の生活コスト格差を埋める第一歩になると筆者はとらえている。

お問い合わせ: report@tky.ieej.or.jp

ⁱ 本稿は筆者の個人見解であり、必ずしも所属先の見解を示すものではない。

ⁱⁱ 租税特別措置法及び東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律案要綱

ⁱⁱⁱ 麦山亮太・小松恭子、テレワーク実施可能性における格差：新型コロナウイルス感染症流行前後の時系列比較、JILPT Discussion Paper Seires 22-SJ-01、2022 年

^{iv} 星野優子・小川順子、家計消費支出から見たエネルギー価格変化の影響、第 36 回エネルギーシステム・経済・環境コンファレンス、2020 年

^v ここでの一人当たり年収の計算には無職者も含まれるため有職者のみの平均年収よりも小さくなる。