

十字路口

2022年秋以降、1円160円台後半で安定していたガソリンの全国平均価格が今年6月以降急騰し、8月末には185円を超え15年ぶりの高値となった。商売や通勤でガソリンを必要とする人々には痛手だろう。

ただ周知の通り、価格が170円前後になるよう22年1月からは国が6兆円あまりの資金を投入してきた。一時は40円前後も抑制され、補助金がなければ優に200円を超えていたはずの時期もあった。23年になってからは補助金が段階的に引き下げられてお

ガソリン高抑制 経済に最善か

り、円安も加わって価格が跳ね上がった。補助金は9月末が期限だったが、政府は5回目の延長を決めた。

円安で値段が上がっている商品は他にも多数ある中、ことさらにガソリン価格を操作し続けるのは望ましいだろうか。一般に価格が上昇すれば、価格を引き下げる技術革新やその財やサービスが要らない社会の到来を促す。かつて70年代のオイルショックが契機となって日本は省エネ大国になった。脱炭素社会を目指すなら、ガソリンの値段を少なくとも市場価格以下にすべきではないはずだ。

日本はガソリンの末端価格が低い部類である。国際エネルギー機関（IEA）による

と、ドイツ・フランス・英国は日本の1・5～1・7倍だ（23年7月時点のドル建て価格）。また20年春ごろ以降の約2年間について各国の自国通貨ベースの価格推移をみると、各国とも価格高騰対策を打ったとはいえ、米国は2・7倍、ドイツ・フランス・英国は1・7～1・8倍の上昇を経験している。その後は下落したが高止まりの状況だ。

翻って日本は同じ期間に1・4倍程度には上昇したが、それ以上にならないよう人為的に抑えている。それを続ければ本当に経済が支えられ生活が守られるのか、よくよく考えるべきではないか。

（大和総研執行役員
鈴木 準）