

# 日本経済

Point of View～エコノミストの見方～

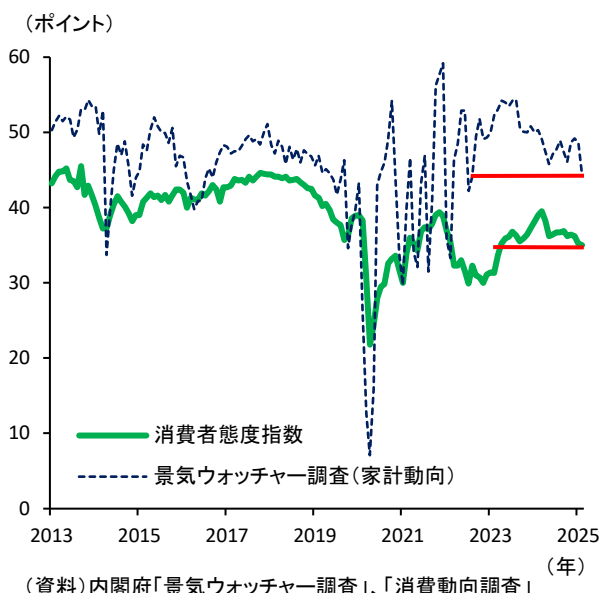
燃料費の価格高騰が地域間格差を助長か～予想インフレ率への影響～

主任研究員 飯田 馨 Tel:026-224-0508 Mail:kaoru.iida@neri.or.jp

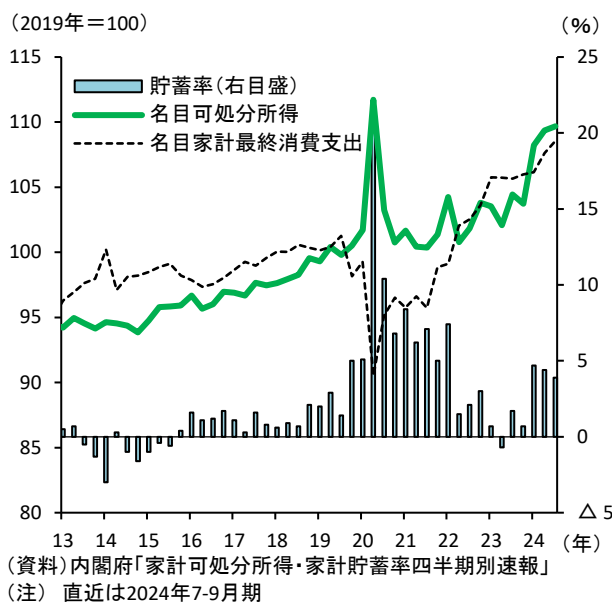
## 1. 止まらない消費マインドの悪化

■ 拙コラムでもこれまで度々触れてきたが、相変わらず消費マインドの悪化に歯止めがかからない。内閣府から発表された2月の景気ウォッチャー調査および消費者態度指数は、いずれも前月から大幅に悪化した(図表1)。消費マインドは消費性向の代理変数として知られており、消費者が稼いだ所得をどの程度消費に回しているのかを示唆している。消費マインドが悪化していることは、すなわち貯蓄率の上昇を反映しているため、いくら賃金が増加しても消費の増加幅は限定的なものに止まるということになる(図表2)。

図表1 消費マインド指標



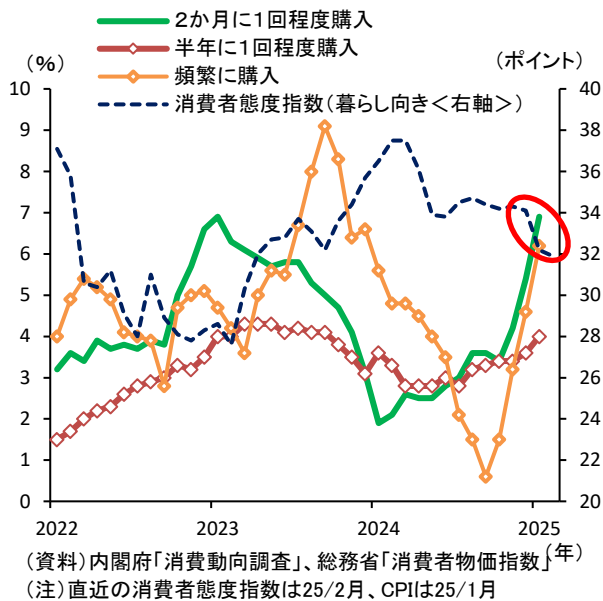
図表2 貯蓄率の推移



■ 拙コラムでは、これまでも購入頻度の高い品目やコメの価格高騰が消費マインドの悪化を惹起していると繰り返し指摘してきた。ここで、改めて図表3で購入頻度別の物価の動きをみると、コメが含まれる「2カ月に1回程度購入」や「半年に1回程度購入」品目のほか、生鮮食品などの「頻繁に購入」する品目の価格上昇が顕著である。実際、2月の景気ウォッチャー調査のコメント集をみると、引き続き食料品の値上がりなどの物価高を指摘する声がみられたほか、1月からの変化点では寒波による客数の減少を指摘する声などが目立った。

こうした中、図表4の消費活動指数をみると、食料品などが含まれる実質非耐久財指数の減少が続いており、個人消費全体の動向を示す実質消費活動指数(旅行収支調整済)も前月比▲1.3%と大幅な落ち込みとなった。2025/1-3月期の個人消費は、冴えないスタートとなっており、注意が必要である。なお、県内小売店にヒアリングする中では、2月も1月と同様に買い上げ点数の減少など引き続き停滞感がみられているとの声が聞かれており、個人消費は冴えない動きが続いている。

図表3 購入頻度別の物価と消費マインド



図表4 消費活動指数

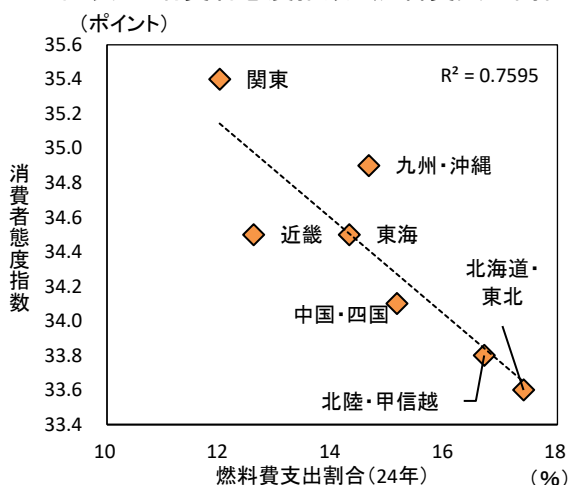


## 2. 消費マインドに地域間格差～予想インフレ率にも影響～

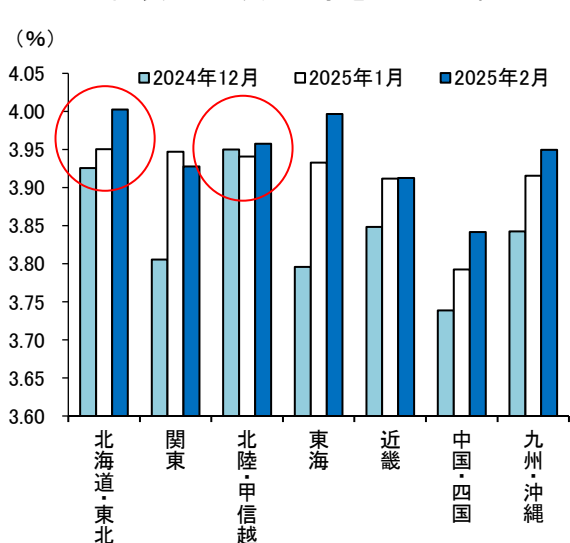
■ ここまで全国的な消費マインドの状況について述べてきたが、以下では、消費マインドの地域格差についてみていく。2月の消費者態度指数を地域別にみると、北海道・東北や北陸・甲信越といった寒冷地ほど悪化傾向<sup>1</sup>がみられており、この背景には燃料費の価格高騰が考えられる。すなわち、図表5で、家計調査における燃料費支出割合(光熱・水道費と自動車等維持を合算)と消費者態度指数の相関関係をみると、明確な逆相関となっている。ガソリンや光熱・水道費といった燃料費高騰が、消費マインドの地域間格差を生み出していることが示唆される。

また、図表6で地域別の予想インフレ率をみると、北海道・東北や北陸・甲信越といった寒冷地ほど、相対的に予想インフレ率が高止まりしていることが窺われ、燃料費の価格高騰が消費者のインフレ期待に影響を及ぼしているとみられる。予想インフレ率の上昇は、先行きの経済成長を織り込んだものであれば、必ずしも

図表5 消費者態度指数と燃料費支出割合



図表6 地域別の予想インフレ率



<sup>1</sup> なお、地域別の消費者態度指数は原数値のみの公表となっているため比較する際には留意を要するが、筆者が近年の推移をみる限り、必ずしも冬季に寒冷地の消費マインドが相対的に悪化するような傾向は認められなかった。

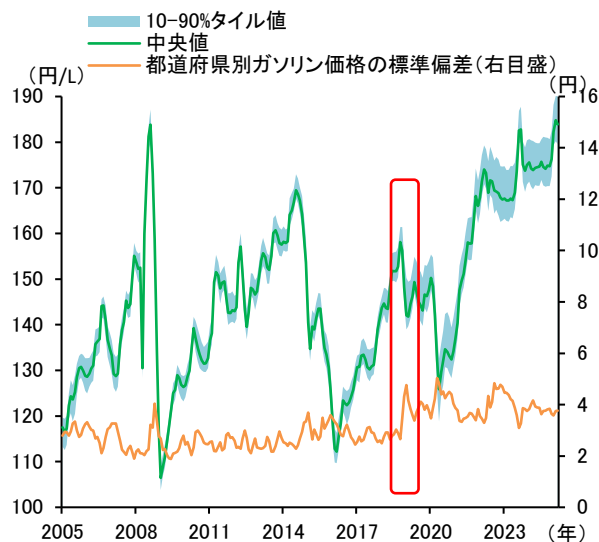
経済にとって悪いものではない。しかしながら、足もとのように食料品や燃料費といった生活必需品のコストプッシュ型インフレが背景にある場合、消費マインドの悪化を伴うため、家計にとっては暮らし向きの悪化と体感インフレ率の上昇という悪循環が強まることになる。

### 3. ガソリン価格の地域差も軽視できない問題

■ また、ガソリン価格の地域差も軽視できない問題となろう。資源エネルギー庁の石油製品価格調査を時系列分析すると、2018/11 月頃からガソリン価格の地域差が明確に広がっていることが分かる(図表7)。自動車の利用頻度が高い地域に住む消費者にとって、ガソリン価格の高騰による影響は非常に大きく、個人消費への影響も相対的に大きい。また、ガソリン価格の高騰は、自動車の購入意欲を削ぐとの分析<sup>2</sup>もあり、耐久財消費への悪影響も懸念される場所である。

この点、これまで実施されたガソリン補助金を巡っては、自動車を使う人と使わない人の間で受益と負担の関係がアンバランスであることが議論になった。筆者も、原則論としては基本的に同意するが、こうした地域間の差をどう埋めていくかという議論は、厚生経済の観点から引き続きあってしかるべきだろう<sup>3</sup>。

図表7 都道府県別のレギュラーガソリン価格の分布推移



(資料)資源エネルギー庁「石油製品価格調査」  
(注)レギュラーガソリン価格の月平均値

以上

<sup>2</sup> 「車『維持費重く手放した』3割—ガソリン高騰「持たない選択」」2025年3月12日付日経MJ

<sup>3</sup> 因みに、平成16年度年次経済財政報告には次のような指摘があることを付記しておく。「どのような政策手段によって地域経済の再生を図っていくべきかを考える際には、地域経済の厳しさが、全国的な需要ショックや供給ショックに基づくものか、あるいは地域によって異なる様々な要因に基づくものであるかを考えることが重要である。この点については、この節の考察から、地域間の格差は、長期的には、産業構造等地域固有の構造要因に基づくものであることが明らかになった。このような場合には、例えば全国一律に同じ政策を適用しても、長期的には地域間格差の解消にほとんど効果を持たないであろう。地域固有の問題の解決のためには、基本的には、その地域のイニシアティブに基づいて、それぞれが異なる処方箋で対応していく必要がある」(第2節 地域間の経済格差とその要因)。

## 【Disclaimer】

本資料は、情報提供を目的として作成したもので、投資勧誘を目的として作成されたもの又は金融商品取引法に基づく書類ではありません。当資料に基づいて取られた投資行動の結果については、当研究所は責任を負いません。当資料の内容は作成基準日現在のものであり、将来予告なく変更されることがあります。当資料は執筆者が信ずるに足ると判断した情報等に基づき作成しておりますが、その正確性・完全性を保証するものではありません。当資料にインデックス・統計資料等が記載される場合、それらの知的所有権その他の一切の権利は、その発行者および許諾者に帰属します。当資料の内容に関する一切の権利は当研究所にあります。本資料を投資の目的に使用したり、承認なく複製又は第三者への開示等を行うことを厳に禁じます。本資料で示された意見は執筆者に属し、必ずしも当研究所およびグループ会社の見解を示すものではありません。