

# ガソリン需要は価格非弾力的

## 価格上昇による暫時の影響も下落時の薄い反応も、ほどなく均衡へ収斂

日本エネルギー経済研究所 計量分析ユニット 研究主幹 | 柳澤 明

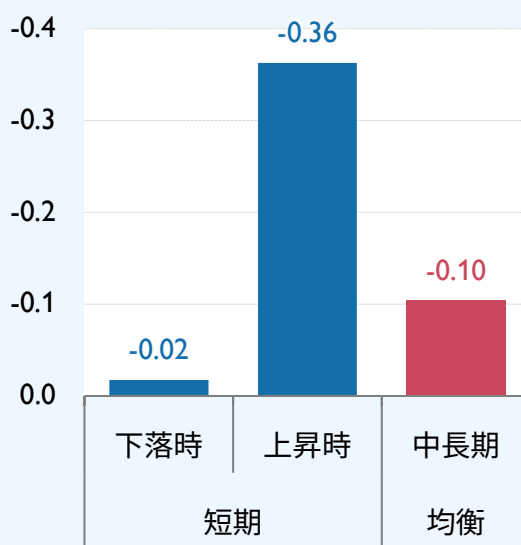
### 要旨

ガソリンの高値が続いている中、与野党6党はガソリン税の暫定税率を2025年内に廃止することで合意、議論はさらに盛んになっている。レギュラーガソリン小売価格の15%程度を占める暫定税率の廃止がもたらす影響は小さくない。

価格の変化による需要への影響は、価格弾性値——価格の1%の変化に対する需要量の変化率——を通じてしばしば考察される。エネルギーは、必需品の性格を色濃く有することから、価格に対して非弾力的で価格弾性値の絶対値は小さいとされる。オーソドックスな算定方法であるコイックラグモデルに基づいて推計されたガソリン需要の価格弾性値は、短期弾性値が $-0.08$ 、長期弾性値が $-0.10$ である。

長期では短期より価格弾力的という暗黙の制約から逃れるべく、また対象データの時系列過程としての特性を鑑み、ガソリン需要を誤差修正モデルとして定式化した。この算定方法で得た中長期均衡状態の価格弾性値は $-0.10$ であり、オーソドックスな算定方法による長期弾性値とほぼ同じである。一方、短期価格弾性値に関しては異なり、価格下落時は $-0.02$ しかない一方、価格上昇時は $-0.36$ もある(図1)。すなわち、ガソリンは廉価になっても需要の即時的な上振れはほとんど生じず、対して価格の上昇は一定程度の節約行動を誘発する。ただ、上昇・下落いずれの場合も、消費者のその短期的な行動様式が持続することはなく、それほど長くはかからず均衡状態に落ち着く。

図1 | ガソリン需要の価格弾性値



中長期均衡における価格弾性値が示すように、ガソリンの需要は価格に対し相当に非弾力的である。それでも、2022年以降、支給が続いている補助金(平均¥19.5/L)は、ガソリンの需要ひいてはその燃焼に伴う二酸化炭素排出を1.1%上振れさせたと見積もられる。この上振れ分を相殺する手立てのことを考えると、価格介入による副作用は印象よりはるかに大きい。¥25.1/Lのガソリン暫定税率の全廃となると、影響は補助金のそれを上回ることになる。目先だけでなく、その先にある大きな負物も熟考しないと、諸事いよいよ苦しくなるばかりということになりかねない。