

# 平成27～31年度石油製品需要見通し(案)

## 燃料油編

平成27年4月9日

石油製品需要想定検討会  
燃料油ワーキンググループ

## 試算の前提

○経済前提として主に内閣府発表の「平成27年度政府経済見通し（平成27年2月12日閣議決定）」、「中長期の経済財政に関する試算（平成27年2月12日財政諮問会議提出）」を採用、その他各シンクタンクの経済見通しも加味。

年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
実質成長率	1.5%	2.1%	0.8%	2.6%	2.1%

○消費増税の影響については、上記の経済見通しを踏まえ、反映。

※平成29年度に増税が実施されると想定。

○為替、原油価格についても上記の経済見通しの前提に含まれているが、今回の試算については価格要因は考慮していない。

（内閣府の想定）

※原油価格：平成27年度平均69.7ドル/バレル、その後2014年世界エネルギー見通しに基づく上昇率（年平均3.8%程度）で推移するものと想定。

※為替：平成27年度平均118円/ドル、その後実質為替レートが、短期的には内外金利差の影響を受けつつ、長期的に一定（物価上昇率格差を相殺するように変動）と想定。

○電力用C重油の需要見通しについては、「電力供給計画の概要」が発表されていないことから策定せず。

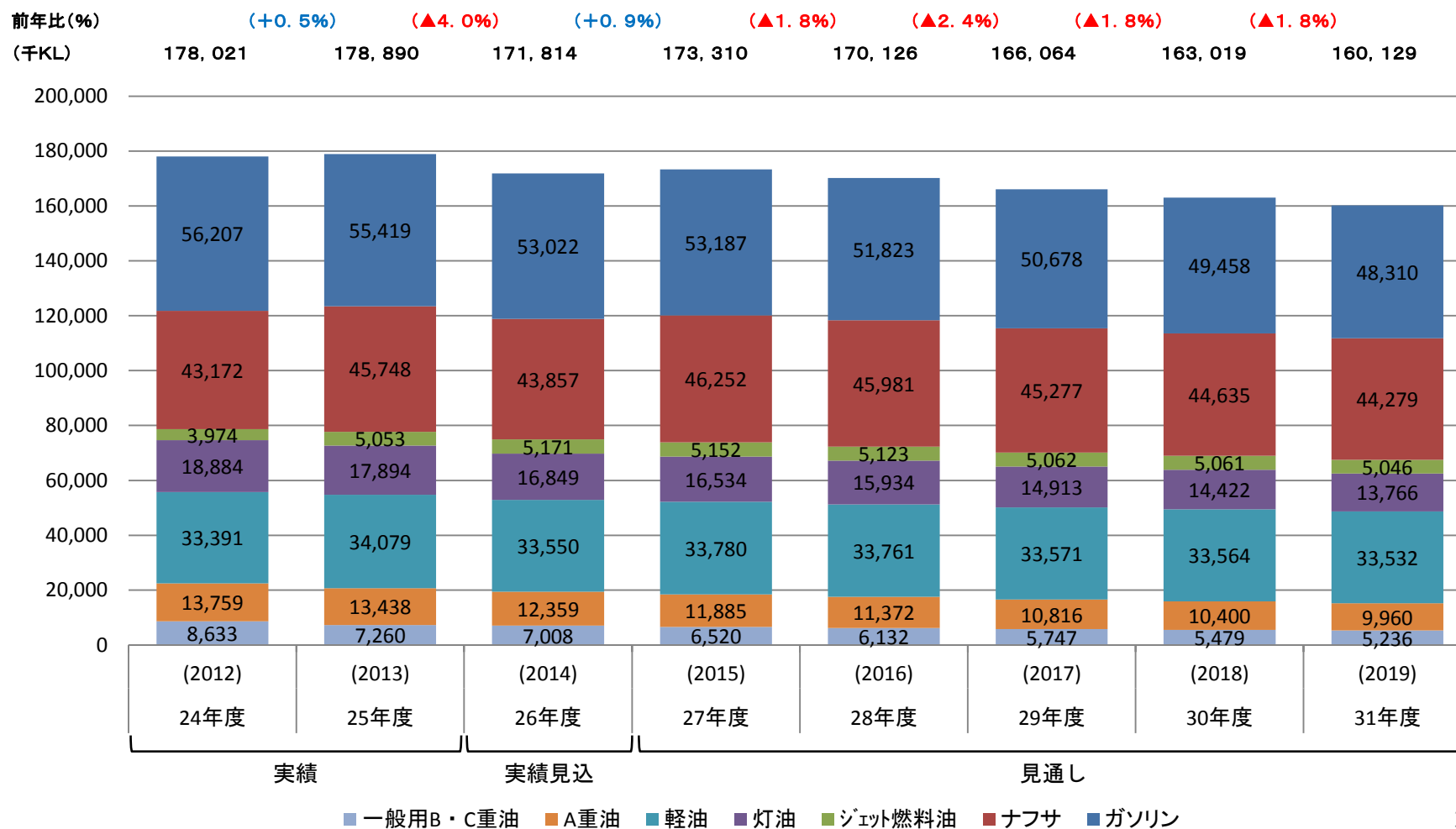
# 平成27～31年度石油製品需要見通し(総括表)

	実績		実績見込	見通し					年率	全体	構成比 (%)	
	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	H26/H31	H26/H31	26年度	31年度
	(2012)	(2013)	(2014)	(2015)	(2016)	(2017)	(2018)	(2019)			(2014)	(2019)
ガソリン	56,207	55,419 ▲1.4%	53,022 ▲4.3%	53,187 +0.3%	51,823 ▲2.6%	50,678 ▲2.2%	49,458 ▲2.4%	48,310 ▲2.3%	▲1.8%	▲8.9%	29.0	28.2
ナフサ	43,172	45,748 +6.0%	43,857 ▲4.1%	46,252 +5.5%	45,981 ▲0.6%	45,277 ▲1.5%	44,635 ▲1.4%	44,279 ▲0.8%	+0.2%	+1.0%	24.0	25.9
ジェット燃料油	3,974	5,053 +27.1%	5,171 +2.3%	5,152 ▲0.4%	5,123 ▲0.6%	5,062 ▲1.2%	5,061 ▲0.0%	5,046 ▲0.3%	▲0.5%	▲2.4%	2.8	2.9
灯油	18,884	17,894 ▲5.2%	16,849 ▲5.8%	16,534 ▲1.9%	15,934 ▲3.6%	14,913 ▲6.4%	14,422 ▲3.3%	13,766 ▲4.5%	▲4.0%	▲18.3%	9.2	8.0
軽油	33,391	34,079 +2.1%	33,550 ▲1.6%	33,780 +0.7%	33,761 ▲0.1%	33,571 ▲0.6%	33,564 ▲0.0%	33,532 ▲0.1%	▲0.0%	▲0.1%	18.4	19.6
A重油	13,759	13,438 ▲2.3%	12,359 ▲8.0%	11,885 ▲3.8%	11,372 ▲4.3%	10,816 ▲4.9%	10,400 ▲3.8%	9,960 ▲4.2%	▲4.2%	▲19.4%	6.8	5.8
一般用B・C重油	8,633	7,260 ▲15.9%	7,008 ▲3.5%	6,520 ▲7.0%	6,132 ▲6.0%	5,747 ▲6.3%	5,479 ▲4.7%	5,236 ▲4.4%	▲5.7%	▲25.3%	3.8	3.1
燃料油計 (電力用C重油除く)	178,021	178,890 +0.5%	171,814 ▲4.0%	173,310 +0.9%	170,126 ▲1.8%	166,064 ▲2.4%	163,019 ▲1.8%	160,129 ▲1.8%	▲1.4%	▲6.8%	94.0	93.6
電力用C重油(参考)	19,749	14,630	10,960	10,960	10,960	10,960	10,960	10,960	—	—	6.0	6.4
燃料油計(参考) ※上記燃料油計に電力用C重油の26 年度実績見込みを加えた数値	197,770	193,520 ▲2.1%	182,774 ▲5.6%	184,270 +0.8%	181,086 ▲1.7%	177,024 ▲2.2%	173,979 ▲1.7%	171,089 ▲1.7%	▲1.3%	▲6.4%	100	100

(注1) 上段の数字は燃料油内需量、単位：千KL (注2) 下段の数字は対前年同期比(%)  
(注2) 四捨五入等の関係により数値の合計が合わない場合がある。

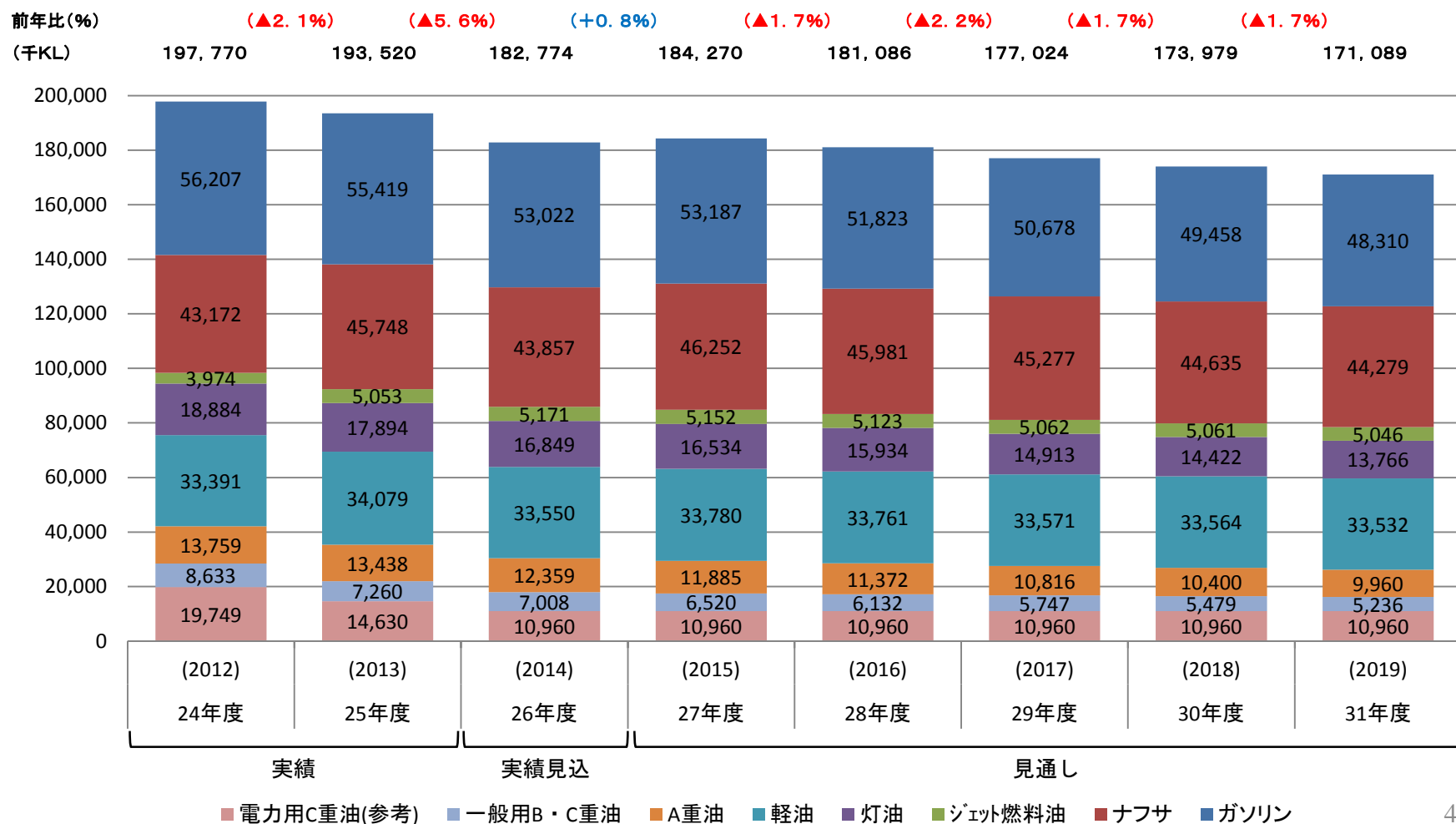
# 平成27～31年度石油製品需要見通し(燃料油全体) 【電力用C重油を除く】

平成27年度は、燃料油全体で1億7,331万KLとなり前年度比+0.9%と増加の見通し。  
平成26～31年度を総じてみれば、年平均で▲1.4%、全体で▲6.8%の減少の見通し。



(参考)平成27～31年度石油製品需要見通しに電力用C重油の  
平成26年度実績見込みを加えた数値(燃料油全体)

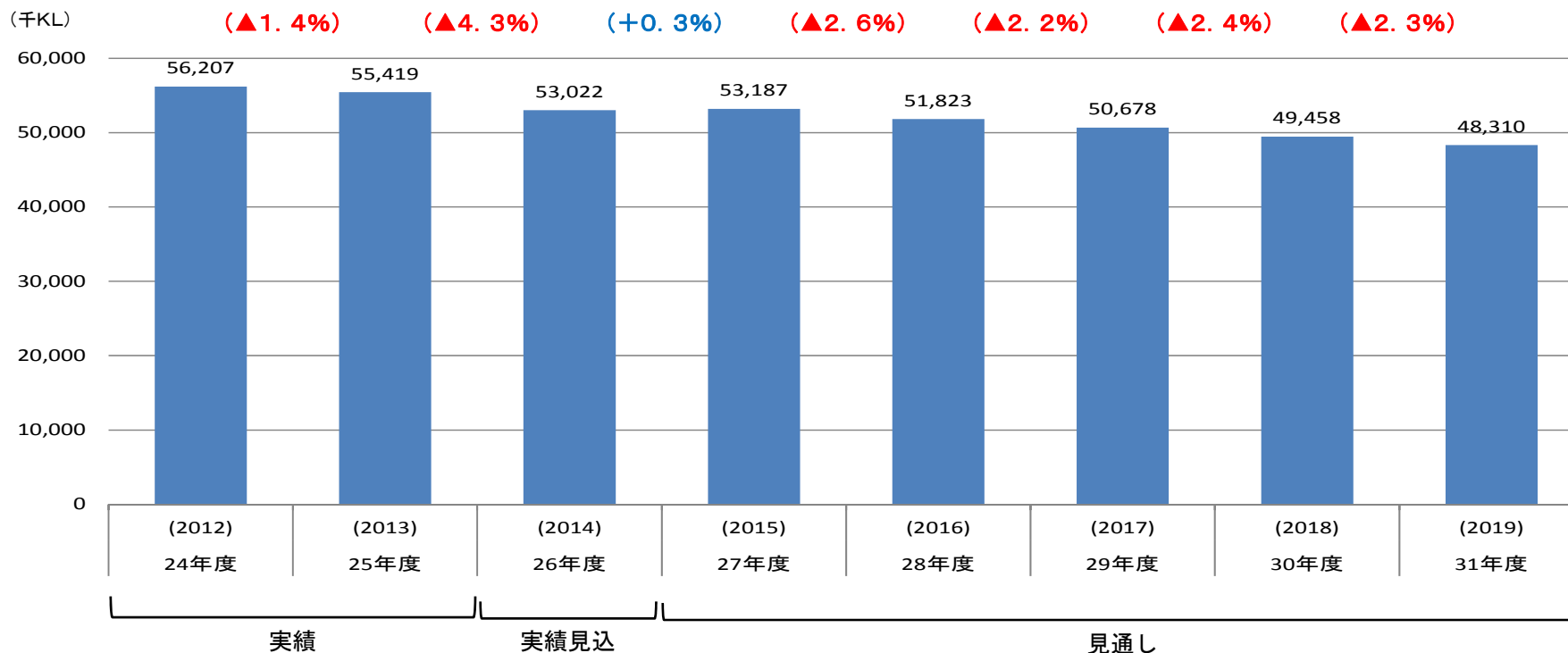
平成27年度は、燃料油全体で1億8,427万KLとなり前年度比+0.8%と増加の見通し。  
平成26～31年度を総じてみれば、年平均で▲1.3%、全体で▲6.4%の減少の見通し。



# ガソリン

## 自動車保有台数に基づく「総走行距離」÷「平均燃費」を基に想定

- 平成27年度は、5,319万KLとなり前年度比+0.3%と増加の見通し。
  - 平成26年度が消費増税の反動減、天候不順により通常より大幅に需要が減少した。27年度は燃費改善の影響はあるものの、平成26年度と比較すれば需要は微増すると予想される。
- 平成26～31年度を総じてみれば、年平均で▲1.8%、全体で▲8.9%と減少の見通し
  - 保有台数に基づく総走行距離は、ほぼ横ばいになると想定。
  - 次世代自動車導入の効果については、ハイブリッド車の燃費改善効果を各年度の登録乗用車の平均燃費改善に反映。(EV,FCVはまだ普及期であり、想定期間中においてガソリン需要に多大な影響を与えるとは見込まれない。)
  - 原油価格の変動の影響については限定的であり、引き続き燃費改善を主な要因として構造的な需要減少が継続すると予測される。



# ナフサ

## 「エチレン原料需要」+「BTX(ベンゼン、トルエン、キシレン)原料需要」を基に想定

■平成27年度は、4,625万KLとなり前年度比+5.5%と増加の見通し。

○平成26年度は海外の化学用プラント新增設や、国内の化学用プラントの定期修理などによりBTX用需要が減少したが、27年度はアジア等の旺盛な需要や国内の堅調な経済成長により需要が回復すると予測。

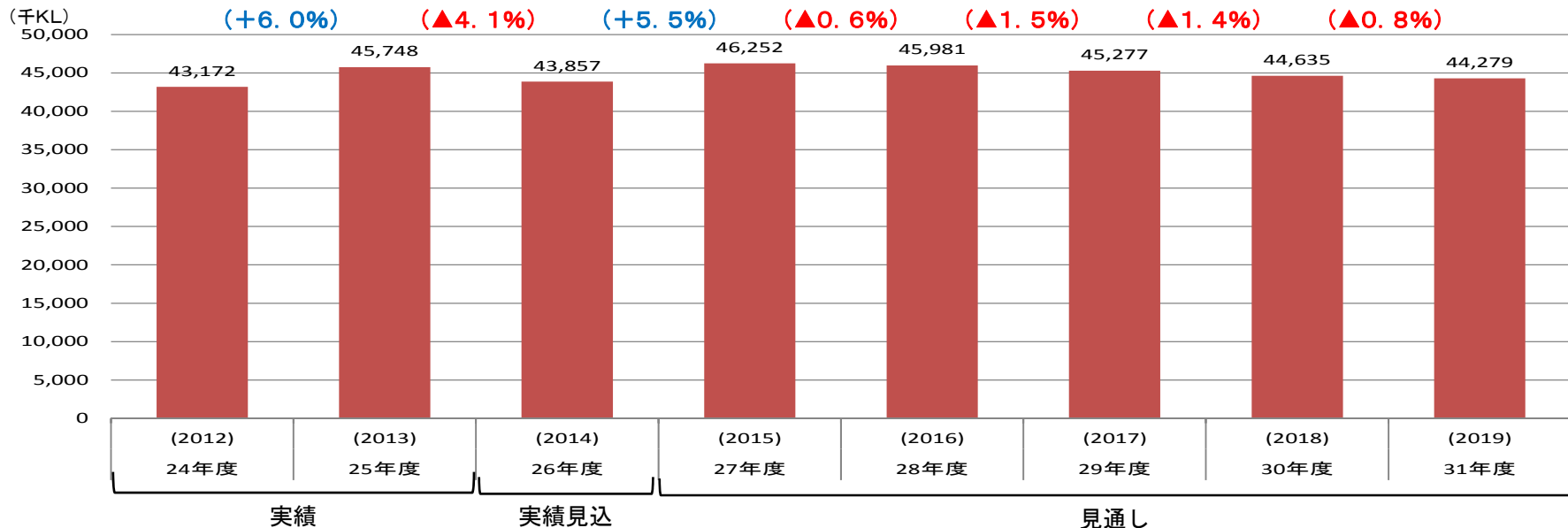
■平成26～31年度を総じてみれば、年平均+0.2%、全体+1.0%と増加の見通し。

○エチレンについて、内需はほぼ横ばいで推移すると見込まれるが、輸出は、近年の中国のプラント新設、米国シェールガスを原料とする製品のアジア市場流入により、大きく減少する見込み。また、エチレン生産におけるナフサ原料の割合は減少していく見通し。これらの要因からエチレン原料用ナフサ需要は減少。

○BTXについて、内需はほぼ横ばいで推移すると見込まれるが、輸出については海外需要増により増加傾向。これに併せてBTX原料用ナフサ需要は増加。

○ナフサ需要全体としては、26年度の需要が低調だったことから平成27年度は大幅な増加となるも、28年度以降は輸出向けエチレンの需要減が輸出向けBTXの需要増より大きいため、減少に転じる。

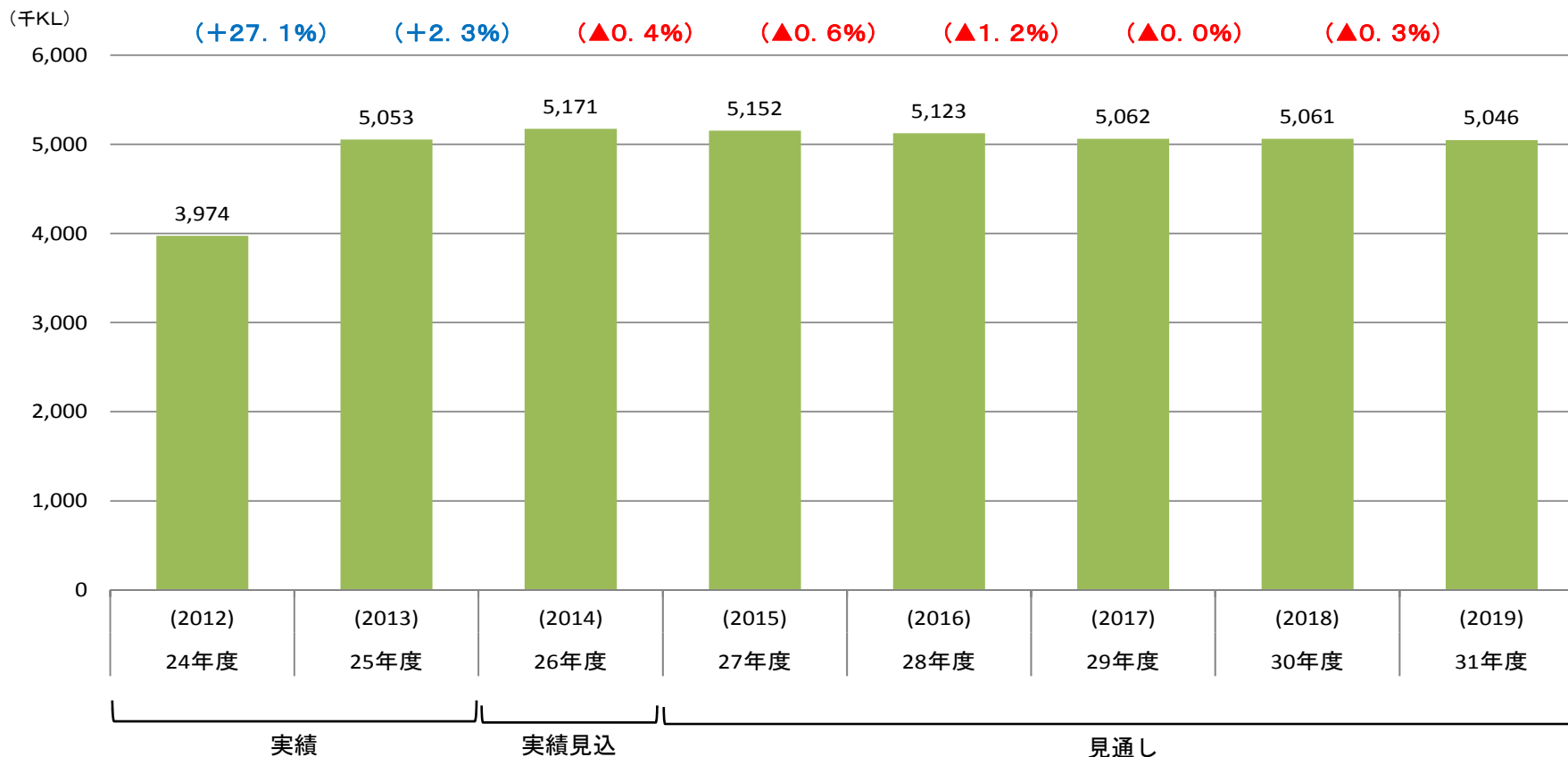
○原油価格の変動の影響は、海外向け化学製品の需要が海外製品との相対的な価格で決まることから限定的であると予測される。



# ジェット燃料油

## 経済動向、機体効率改善を加味した「民間航空需要」等を基に想定

- 平成27年度は、515万KLとなり前年度比▲0.4%と減少の見通し。  
○北陸新幹線の開通に伴う競合、機体効率の改善により微減となると予測される。
- 平成26～31年度を総じてみれば、年平均で▲0.5%、全体で▲2.4%と減少の見通し。  
○平成28年度以降は、堅調な経済成長に伴う航空需要の増加はあるものの、引き続き機材更新による省エネ化が続くと見込まれ、需要は引き続き微減となる見通し。  
○原油価格の変動については、国内線は燃料サーチャージ体系でないことから、その影響は限定的であると考えられる。





# 灯油

過去10年の気温平均をベースに、経済動向、燃転を加味した「産業用需要」+電化、ガス化を加味した「民生用需要」を基に想定

■平成27年度は、1,653万KLとなり前年度比▲1.9%と減少の見通し。

○前年度は暖かかったため、暖房需要が少なかったことや、消費増税の反動減などにより需要が低水準であったことから、前年度比で見ると減少幅が小さくなる見通し。

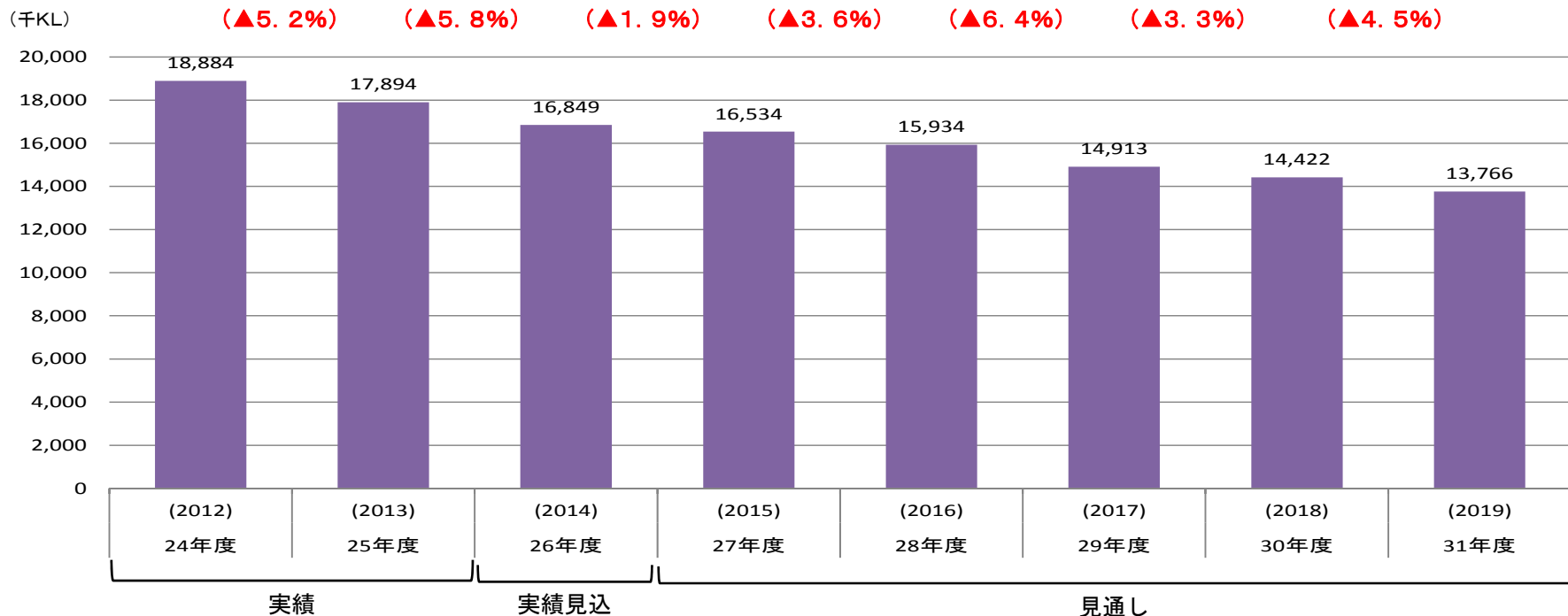
■平成26～31年度を総じてみれば、年平均▲4.0%、全体で▲18.3%と減少の見通し。

○産業用については、経済成長は堅調に推移するものの、燃料転換、効率改善が進み減少し続ける。

○民生用についても、住宅の電化及びガス化が引き続き進むことが見込まれ、寒冷地の人口減少等もあいまって灯油需要が減少し続ける見込み。

○消費増税により平成28年度は駆け込み需要が予想される一方、29年度は反動減により大幅な減少となる見通し。

○原油価格の変動による影響は、競合するLPガスや天然ガスの価格との相対的な関係により決まるが、これらも価格が下落していることから、影響は限定的であると考えられる。



# 軽油

## 「経済動向」及び「トラック等保有台数」を基に想定

■平成27年度は、3,378万KLとなり前年度比+0.7%と増加の見通し。

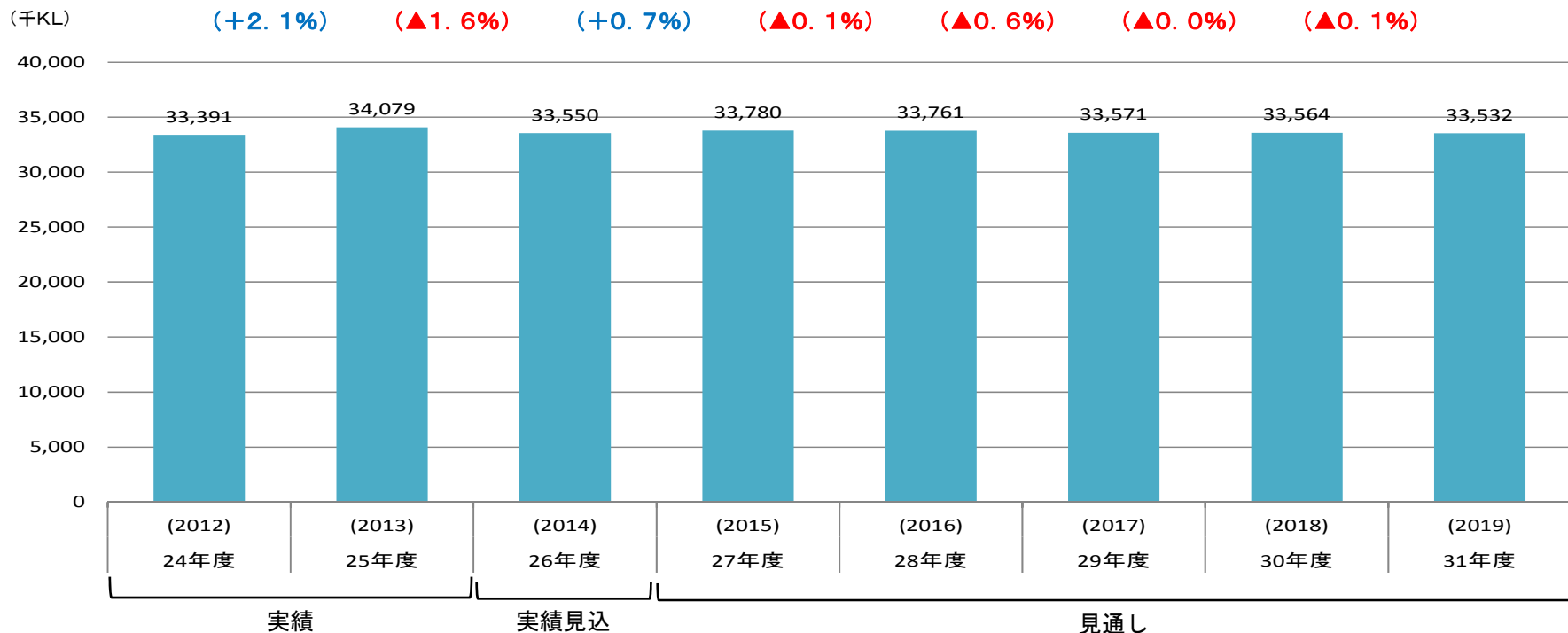
○平成26年度の消費増税による需要の反動減に対し、平成27年度は堅調な経済成長により貨物輸送需要が増加し、軽油需要は微増すると見込まれる。

■平成26～31年度を総じてみれば、年平均▲0.0%、全体で▲0.1%と減少の見通し。

○トラックの保有台数については、買い換え需要はあるものの、物流合理化により減少する見通し。一方、貨物輸送需要は堅調な経済成長により微減にとどまる。

○クリーンディーゼル車の普及により乗用車の軽油需要は微増するが、軽油需要全体に占める割合は小さい。

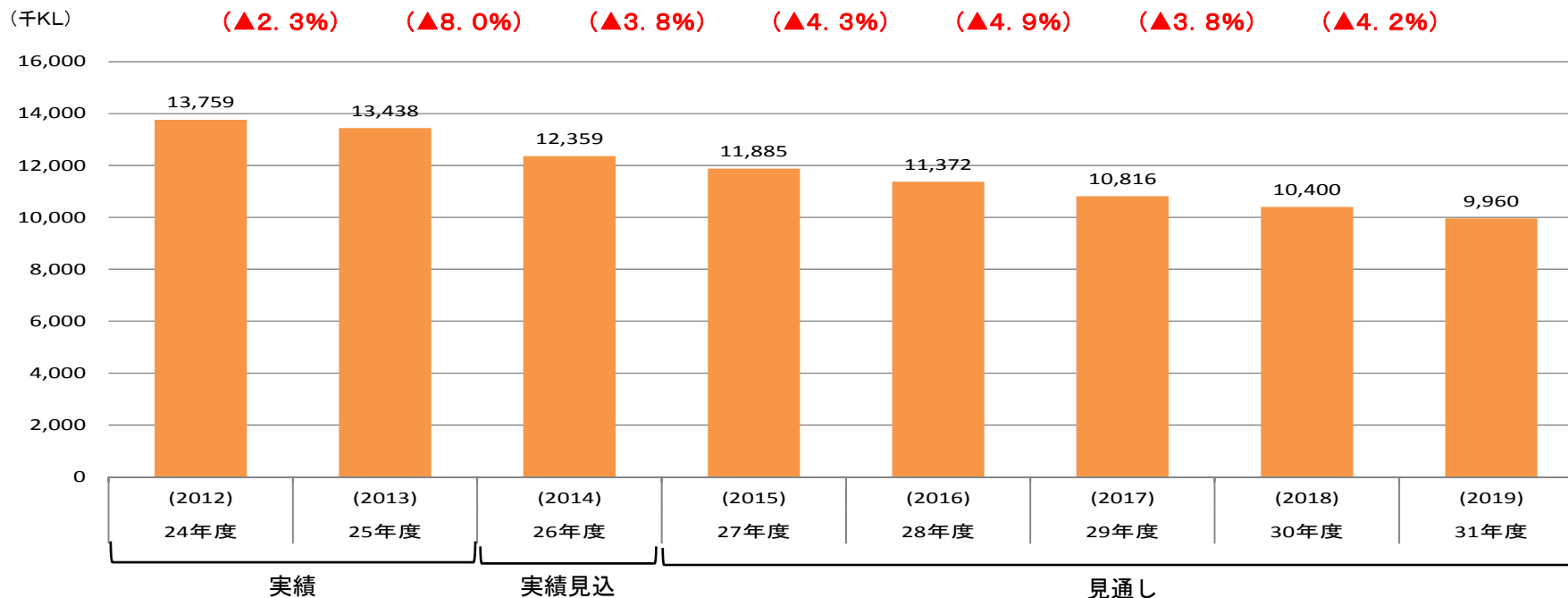
○原油価格の変動による影響は、トラックの保有台数が減少傾向にある中で稼働率の引上げには限界があることから、需要に対する影響は限定的であると考えられる。



# A重油

## 主要業種の「経済動向」及び「消費原単位」等を基に想定

- 平成27年度は、1,189万KLとなり前年度比▲3.8%と減少の見通し。
  - 経済成長は堅調に推移するものの、各産業とも燃料転換が進み、消費原単位が改善し需要減となると見込まれるほか、農林漁業においても就業者の減少等を背景に需要が減少すると見込まれる。
- 平成26～31年度を総じてみれば、年平均▲4.2%、全体で▲19.4%と減少の見通し。
  - 経済成長は堅調に推移するものの、各産業とも燃料転換が進み、消費原単位が減少、引き続き需要減少が続くと見込まれる。(主要業種は鉱業、化繊、紙パルプ、化学、窯業土石、鉄鋼、非鉄金属等)
  - 農業用A重油は、燃料転換、省エネによる農地面積当たりの需要量が減少、農地面積も減少していることから継続して減少が見込まれる。漁業用A重油は、漁業従事者の減少によって需要の減少が見込まれる。
  - 平成29年度は消費増税による反動減により減少幅は大きくなる見込み。
  - 原油価格の変動による影響は、競合するLPガスや天然ガスの価格との相対的な関係により決まるが、これらも価格が下落していることから、影響は限定的であると考えられる。



# B・C重油

## 主要業種の「経済動向」及び「消費原単位」を基に想定

- 一般用B・C重油は、平成27年度は、652万KLとなり前年度比▲7.0%と減少の見通し。
- 経済成長は堅調に推移するが、各産業で燃料転換、省エネルギーが進むとともに、水運における貨物輸送量の減少も見込まれ、輸送需要が減少することから大幅な需要減少が見込まれる。
- 一般用B・C重油は、平成26～31年度を総じてみれば、年平均▲5.7%、全体として▲25.3%と減少の見通し。
- 経済成長は堅調に推移するが、各産業とも燃料転換・省エネルギーが進み、引き続き大幅な消費原単位減少が続くと見込まれる。(主要業種は鉱業、化繊、紙パルプ、化学、窯業土石、鉄鋼、非鉄金属等)
- 平成29年度は消費増税の反動減により需要の大幅な減となるが、その後は減少幅が緩やかになる見込み。
- 原油価格の変動による影響は、競合するLPガスや天然ガスの価格との相対的な関係により決まるが、これらも価格が下落していることから、影響は限定的であると考えられる。
- 電力用C重油は、平成26年度は、1,096万KLの実績見込み。電力用C重油については、今後の見通しを立てない。

