

2025～2029年度石油製品需要見通し

燃料油編

令和7年4月25日

石油製品需要想定検討会

2025～2029年度 石油製品需要見通し(燃料油総括表)

	実績	実績見込	見通し					年率	全体	構成比	
	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2024 /2029	2024 /2029	2024年度	2029年度
ガソリン	44,505	43,552 ▲ 2.1	42,404 ▲ 2.6	41,384 ▲ 2.4	40,510 ▲ 2.1	39,480 ▲ 2.5	38,591 ▲ 2.3	▲ 2.4	▲ 11.4	31.9	31.6
ナフサ	36,160	34,236 ▲ 5.3	33,954 ▲ 0.8	32,791 ▲ 3.4	31,961 ▲ 2.5	30,877 ▲ 3.4	30,047 ▲ 2.7	▲ 2.6	▲ 12.2	25.1	24.6
ジェット燃料油	4,381	4,283 ▲ 2.2	4,317 +0.8	4,325 +0.2	4,336 +0.3	4,325 ▲ 0.3	4,322 ▲ 0.1	+0.2	+0.9	3.1	3.5
灯油	11,798	10,865 ▲ 7.9	10,910 +0.4	10,343 ▲ 5.2	10,015 ▲ 3.2	9,675 ▲ 3.4	9,379 ▲ 3.1	▲ 2.9	▲ 13.7	8.0	7.7
軽油	31,225	30,711 ▲ 1.6	30,353 ▲ 1.2	30,014 ▲ 1.1	29,794 ▲ 0.7	29,451 ▲ 1.2	29,167 ▲ 1.0	▲ 1.0	▲ 5.0	22.5	23.9
A重油	9,842	9,673 ▲ 1.7	9,331 ▲ 3.5	8,954 ▲ 4.0	8,601 ▲ 3.9	8,252 ▲ 4.1	7,948 ▲ 3.7	▲ 3.9	▲ 17.8	7.1	6.5
一般用B・C重油	4,112	3,224 ▲ 21.6	3,164 ▲ 1.9	3,055 ▲ 3.4	2,937 ▲ 3.9	2,832 ▲ 3.6	2,748 ▲ 3.0	▲ 3.1	▲ 14.8	2.4	2.2
燃料油計 (電力用C重油を除く)	142,023	136,543 ▲ 3.9	134,433 ▲ 1.5	130,866 ▲ 2.7	128,154 ▲ 2.1	124,892 ▲ 2.5	122,202 ▲ 2.2	▲ 2.2	▲ 10.5	100.0	100.0
電力用C重油	2,548	1,529 ▲ 40.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B・C重油	6,660	4,753 ▲ 28.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
燃料油計(参考) * 上記燃料油計に電力用C重油(参考)を加えた数値	144,571	138,073 ▲ 4.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(注1) 上段の数字は燃料油内需量(千L)、下段の数字は対前年比(%)

(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。

2025～2029年度 石油製品需要見通し(液化石油ガス総括表)

年度 部門	実績		実績見込	見通し				
	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
家庭業務用	5,932	5,718	5,639	5,560	5,462	5,347	5,294	5,193
		▲3.6%	▲1.4%	▲1.4%	▲1.8%	▲2.1%	▲1.0%	▲1.9%
工業用	2,639	2,752	2,719	2,675	2,662	2,648	2,633	2,616
		+4.3%	▲1.2%	▲1.6%	▲0.5%	▲0.5%	▲0.6%	▲0.6%
都市ガス用	1,599	1,504	1,359	1,377	1,395	1,413	1,430	1,448
		▲5.9%	▲9.6%	+1.3%	+1.3%	+1.3%	+1.2%	+1.3%
自動車用	538	509	486	466	448	433	414	398
		▲5.4%	▲4.5%	▲4.1%	▲3.9%	▲3.3%	▲4.4%	▲3.9%
化学原料用	2,020	1,919	1,789	1,813	1,797	1,783	1,732	1,744
		▲5.0%	▲6.8%	+1.3%	▲0.9%	▲0.8%	▲2.9%	+0.7%
需要合計	12,728	12,402	11,992	11,891	11,764	11,624	11,503	11,399
		▲2.6%	▲3.3%	▲0.8%	▲1.1%	▲1.2%	▲1.0%	▲0.9%

年率	全体	構成比	
2024/ 2029	2024/ 2029	2024年度	2029年度
▲1.6%	▲7.9%	47.0%	45.6%
▲0.8%	▲3.8%	22.7%	22.9%
+1.3%	+6.5%	11.3%	12.7%
▲3.9%	▲18.1%	4.1%	3.5%
▲0.5%	▲2.5%	14.9%	15.3%
▲1.0%	▲4.9%	100.0%	100.0%

(注1) 上段の数字は液化石油ガス内需量(千トン)、下段の数字は対前年比(%)

(注2) 構成比は、小数点以下第2位を四捨五入しているため、各部門を合計しても必ずしも100%とはならない。

1. 燃料油編

2. 液化石油ガス編

試算の前提

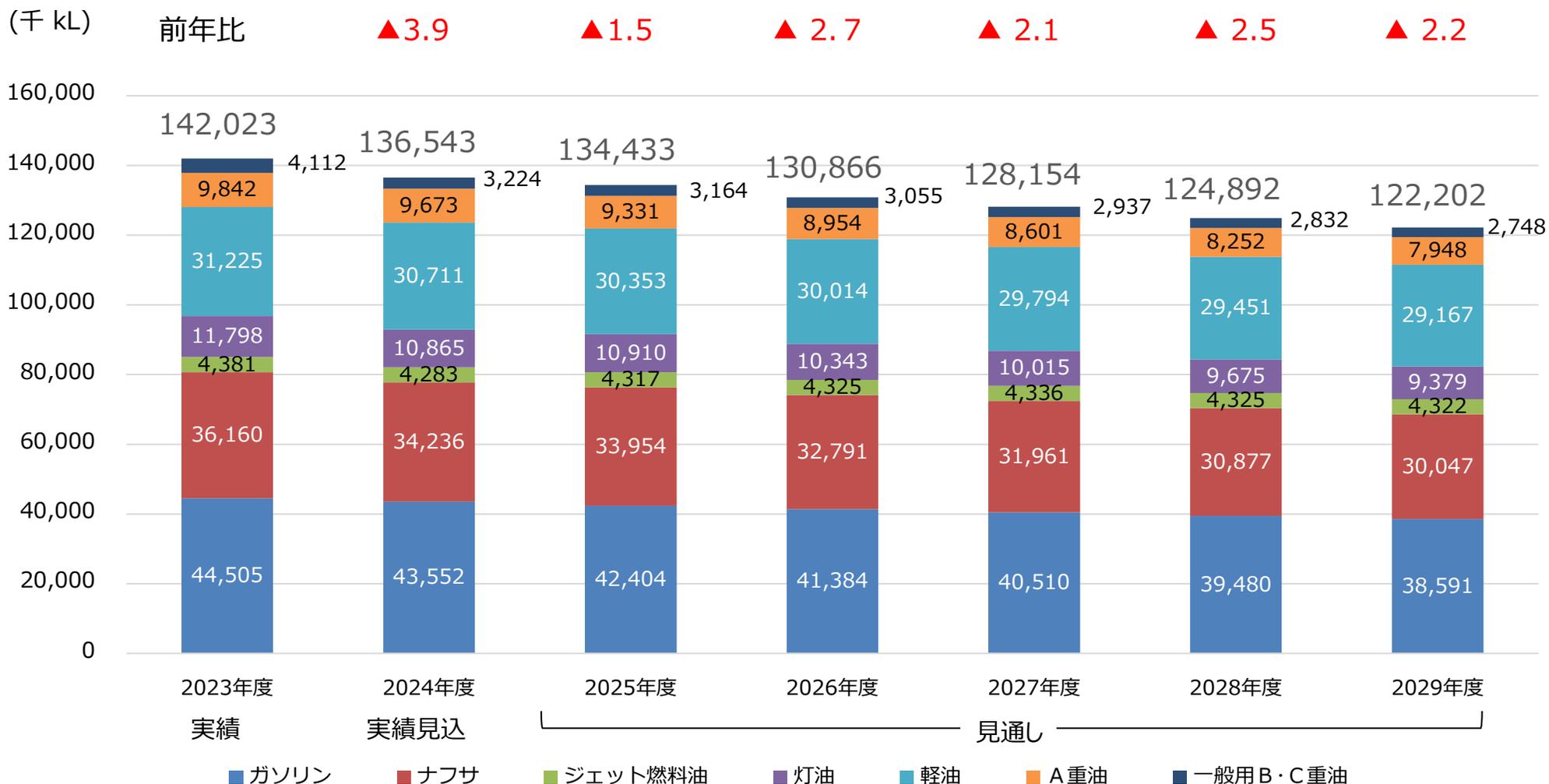
- 経済前提として主に内閣府発表の「令和7年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度（令和7年1月24日閣議決定）」、「中長期の経済財政に関する試算（2025年1月17日 経済財政諮問会議提出）」（内閣府）における過去投影ケースを採用し、その他各シナリオの経済見通しも加味する。

年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
実質GDP成長率	1.2%	0.6%	0.6%	0.6%	0.5%

- 為替、原油価格等の価格要因については上記の経済見通しの前提に含まれており、今回見通しにおいて追加的に価格要因の考慮はしない。
- カーボンニュートラルに向けた動きについては、各分野で脱炭素化の動きが進むことによる影響を油種ごとに考慮する。
- 電力用C重油の需要見通しについては、一部電源の供給が見通せないことから策定しない。

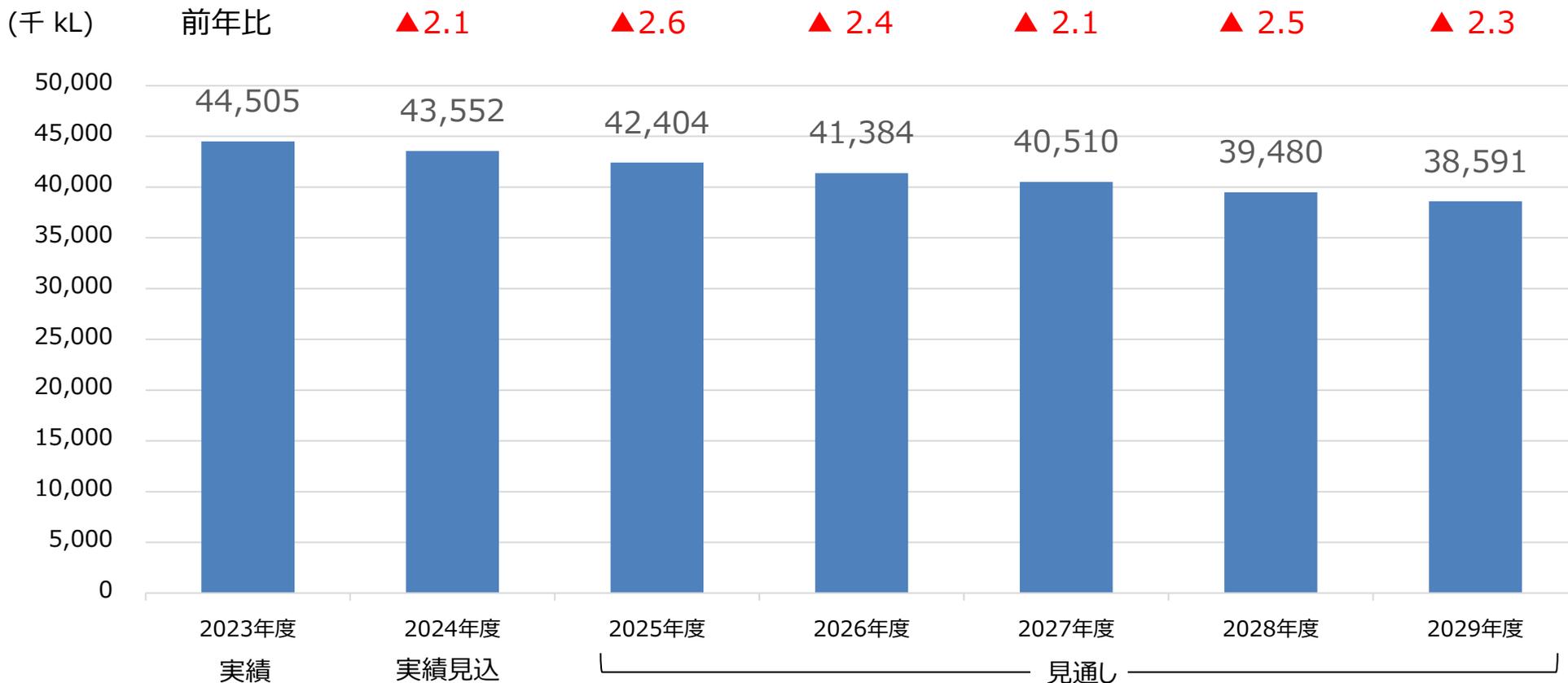
2025～2029年度石油製品需要見通し（燃料油全体）【電力用C重油を除く】

- 2025年度は、燃料油全体で1億3,443万kLとなり前年比▲1.5%の見通し。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均で▲2.2%、全体で▲10.5%の減少の見通し。



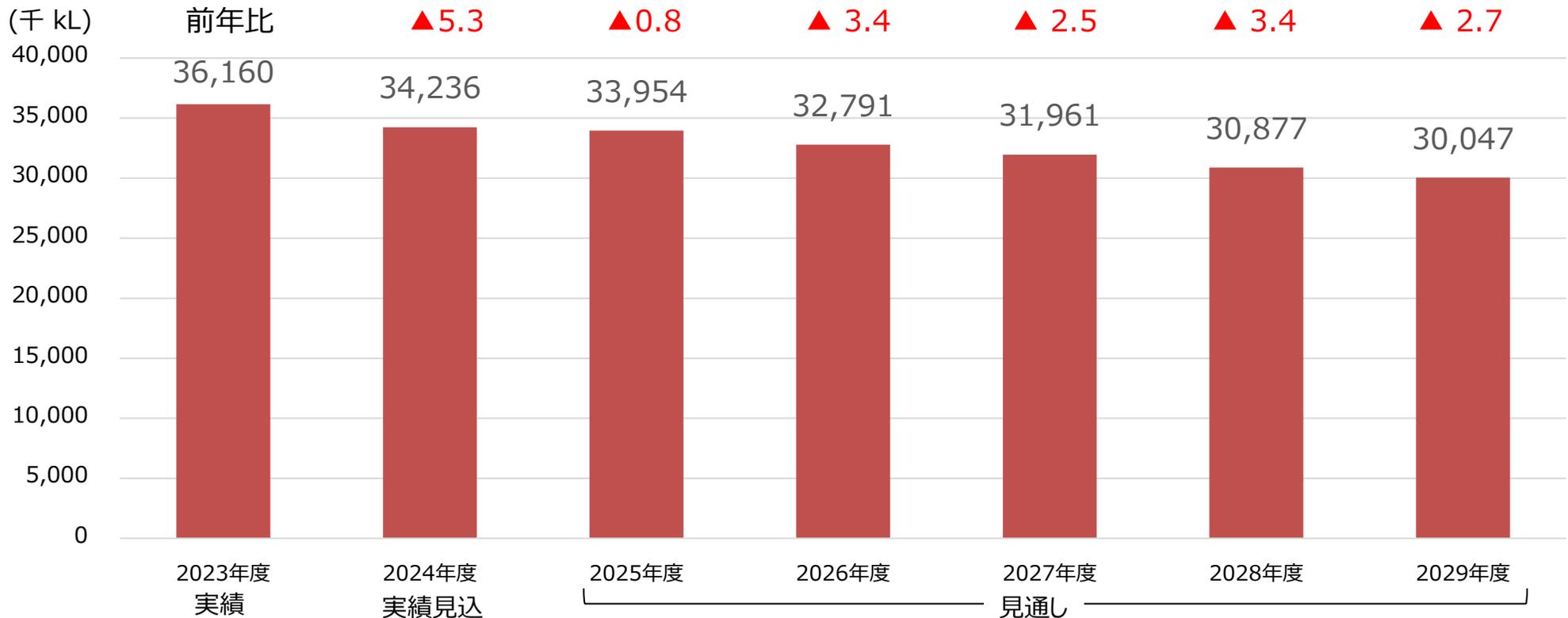
ガソリン 自動車保有台数に基づく「総走行距離」÷「平均燃費」を基に想定

- 2025年度は、4,240万kLとなり前年度比 **▲2.6%**と減少の見通し。
 - 2024年度上期に猛暑による燃費悪化で需要が高めに推移したことの反動、ガソリン乗用車保有台数の減少や燃費改善といった構造的要因と合わさって減少の見込み。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均▲2.4%、全体で▲11.4%と減少の見通し。
 - HV等の次世代乗用車保有台数の増加に伴うガソリン乗用車保有台数の減少や、燃費の良い車への乗り換えによる乗用車燃費の着実な改善等により、需要は年平均▲2.4%で推移する見通し。
 - 次世代乗用車については、『第7次エネルギー基本計画』等を基に販売台数を想定し、減少要因として考慮した。



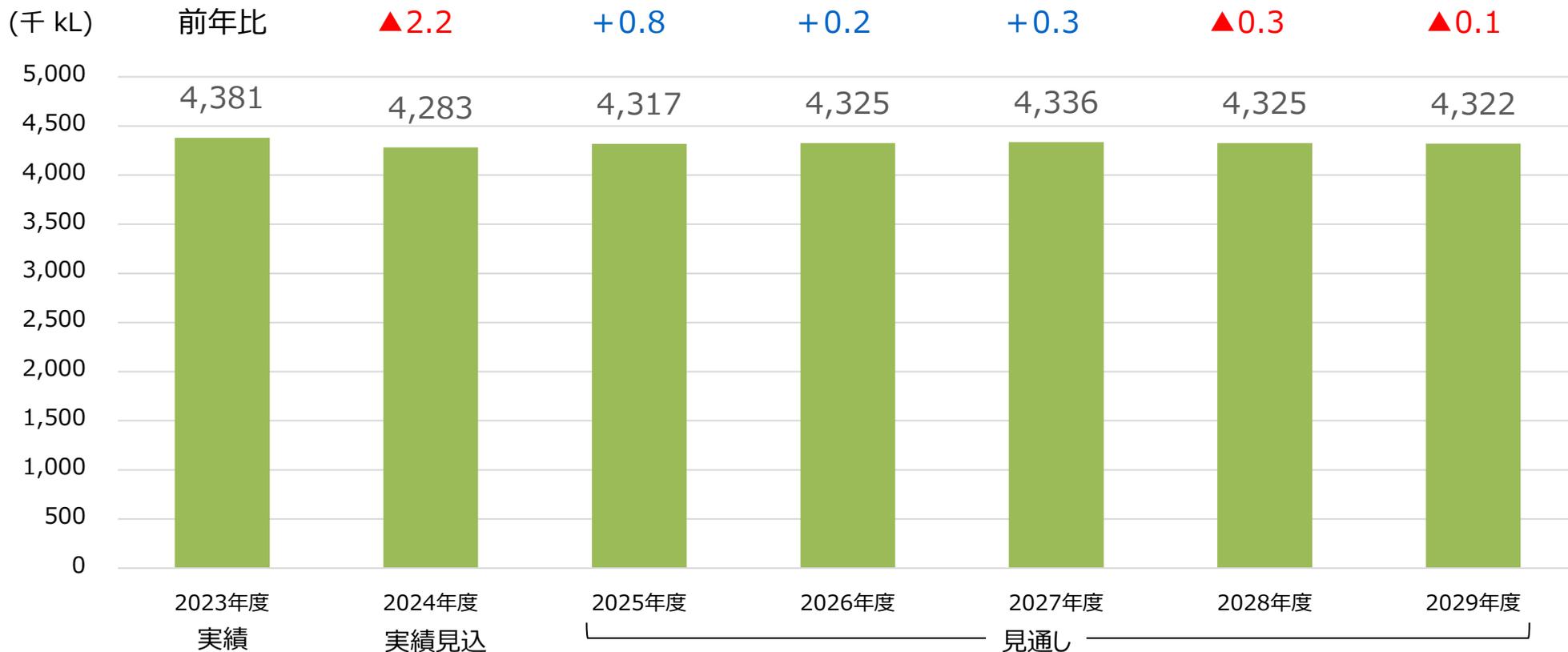
ナフサ 「エチレン原料需要」+「BTX(ベンゼン、トルエン、キシレン)原料需要」を基に想定

- 2025年度は、3,395万kLとなり前年度比▲0.8%と減少の見通し。
 - エチレンは、内需は経済成長等により増加するものの、輸出が中国での大型プラント稼働の影響により減少し、生産は横ばいとなる見込み。
 - BTXは、生産は内需減少の影響により減少の見込み。また、輸出は中国での大型プラントの稼働影響等によって減少の見込み。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均▲2.6%、全体で▲12.2%と減少の見通し。
 - エチレンについて、内需は人口減少や最終製品の需要減などの構造的要因もあり減少する見通し。中国の内製化進展や国内プラントの停止等の影響から輸出が減少し、生産は減少する見通し。
 - BTXについて、内需は減少で推移する見通し。輸出も世界的な需要増は見込まれるものの海外でのプラント新增設により減少し、生産は減少で推移する見通し。



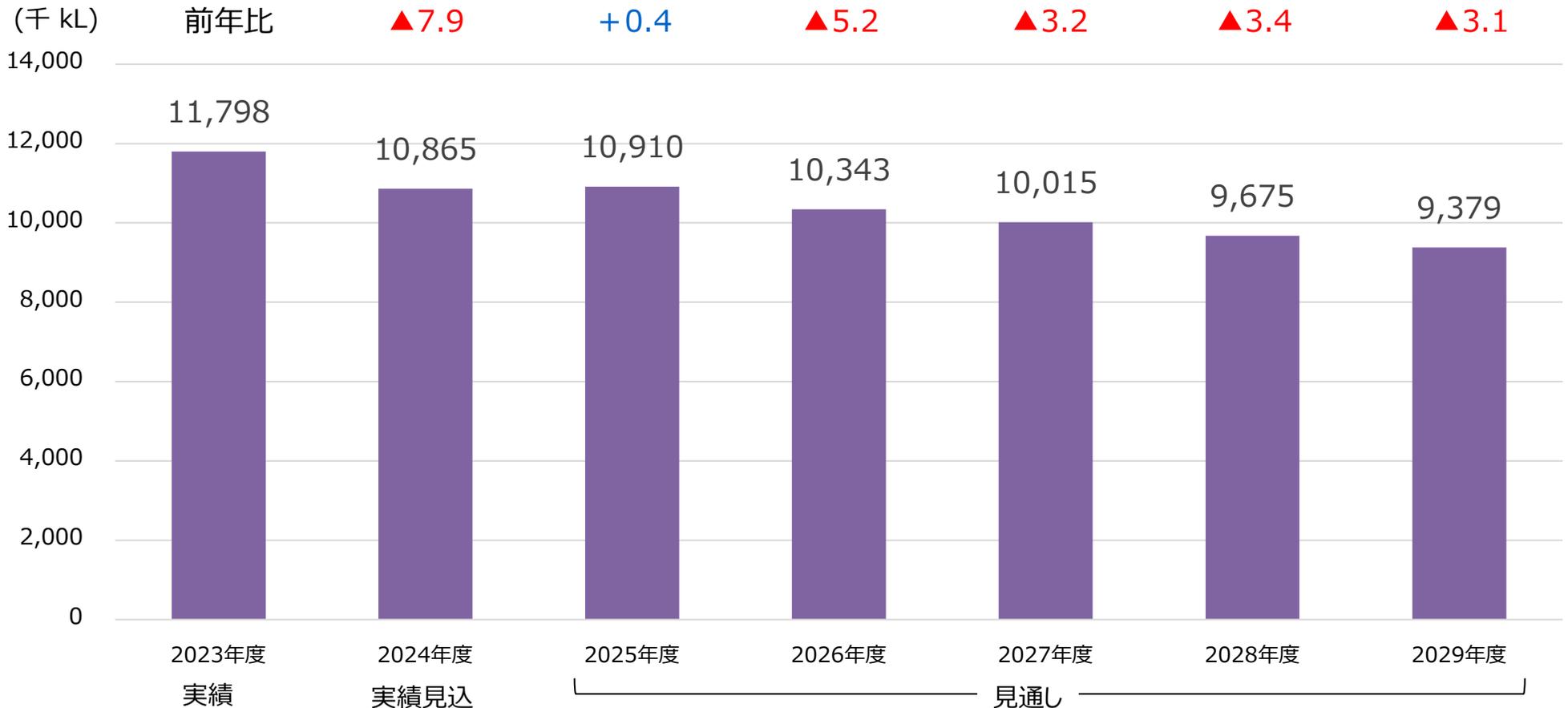
ジェット燃料油 経済動向、機体効率改善を加味した「民間航空需要」等を基に想定※内需のみ想定対象

- 2025年度は、432万kLとなり前年比+0.8%と微増の見通し。
 - 座席キロは、コロナ禍前の水準には至らないものの経済成長に伴い増加する見込み、また、民航空消費量は、座席キロの伸長に伴い微増となる見込み。
- 2024～2029年度を総じてみれば年平均+0.2%、全体で+0.9%の微増の見通し。
 - 座席キロは、経済成長により堅調に推移することが見込まれるものの、機材小型化の進展により伸び率は鈍化傾向。他方で、民航空消費量は、燃費改善の進展等もあり微増から横ばいの推移となる見込み。



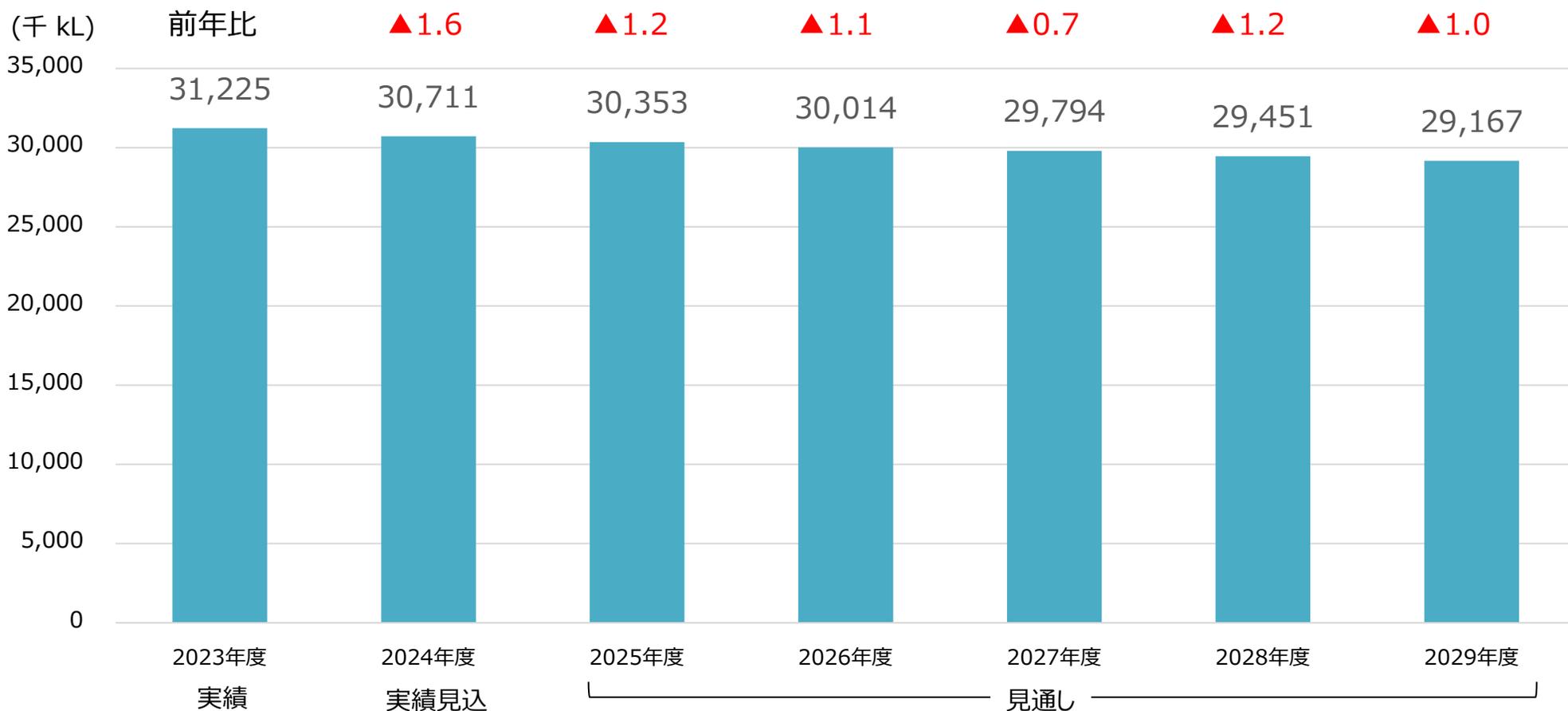
灯油 過去5年気温移動平均、経済動向、燃転を加味した「産業用需要」+ 電化、ガス化を加味した「民生用需要」を基に想定

- 2025年度は、1,091万kLとなり前年比+0.4%と微増の見通し。
 - 気温の平年並み推移と鉱工業生産が回復することで増加する見通し。
- 2024～2029年度を総じてみれば年平均▲2.9%、全体で▲13.7%と減少の見通し。
 - 生産活動は緩やかに回復が見込まれるものの、燃料転換や効率改善に加え温暖化の進展から減少の見通し。
 - 家庭用を中心とした暖房・給湯エネルギー源の転換の継続に加え、気温は緩やかな上昇傾向をたどると見込まれ減少の見通し。



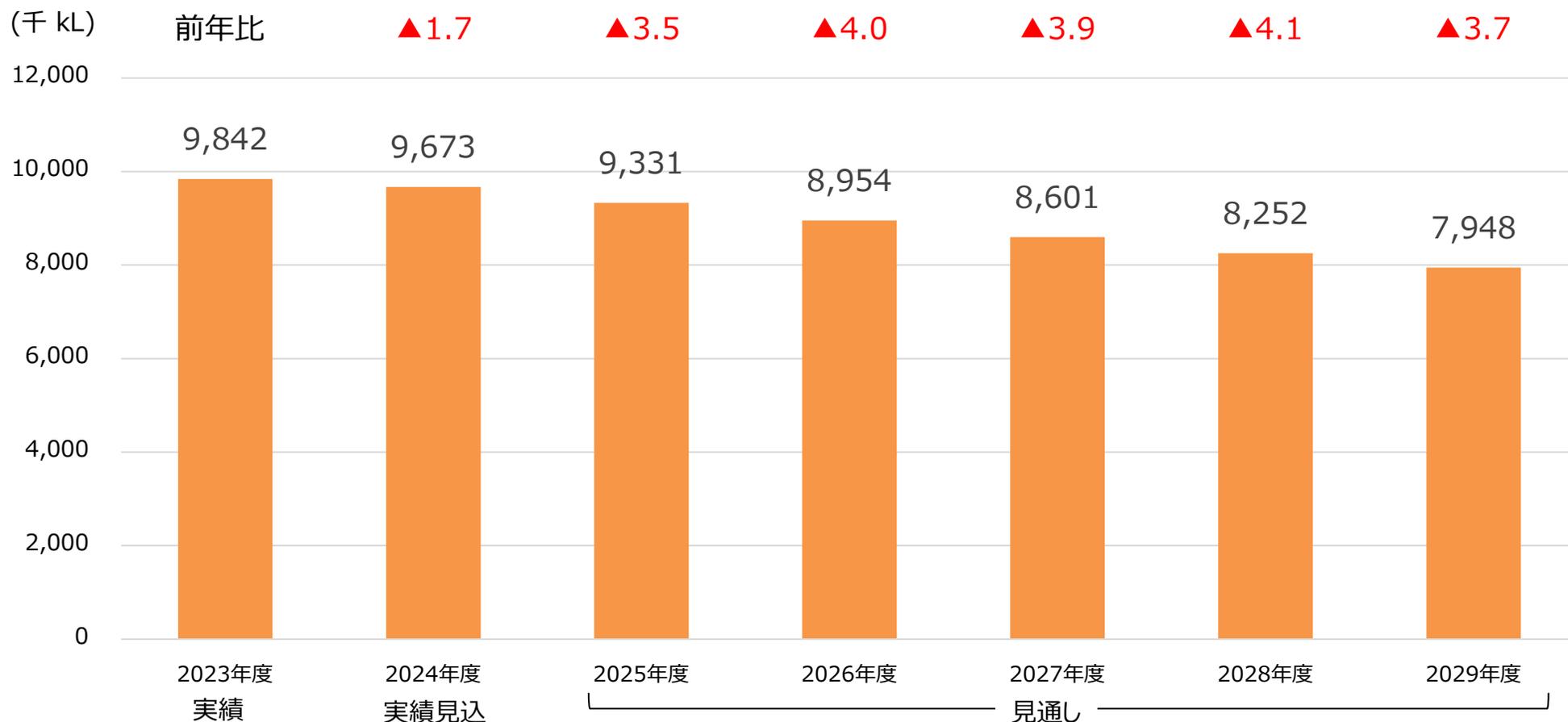
軽油 「経済動向」及び「トラック等保有台数」を基に想定

- 2025年度は、3,035万kLとなり前年比▲1.2%と減少の見通し。
 - － トラック輸送の効率化、トラックの燃費改善や貨物輸送量の減少により、減少の見通し。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均▲1.0%、全体で▲5.0%の減少の見通し。
 - － 堅調な経済成長に下支えされるものの、経済のサービス化・高付加価値化に伴い貨物輸送量は減少傾向での推移が見込まれ、またトラック輸送の効率化、トラックの燃費改善より、減少の見通し。



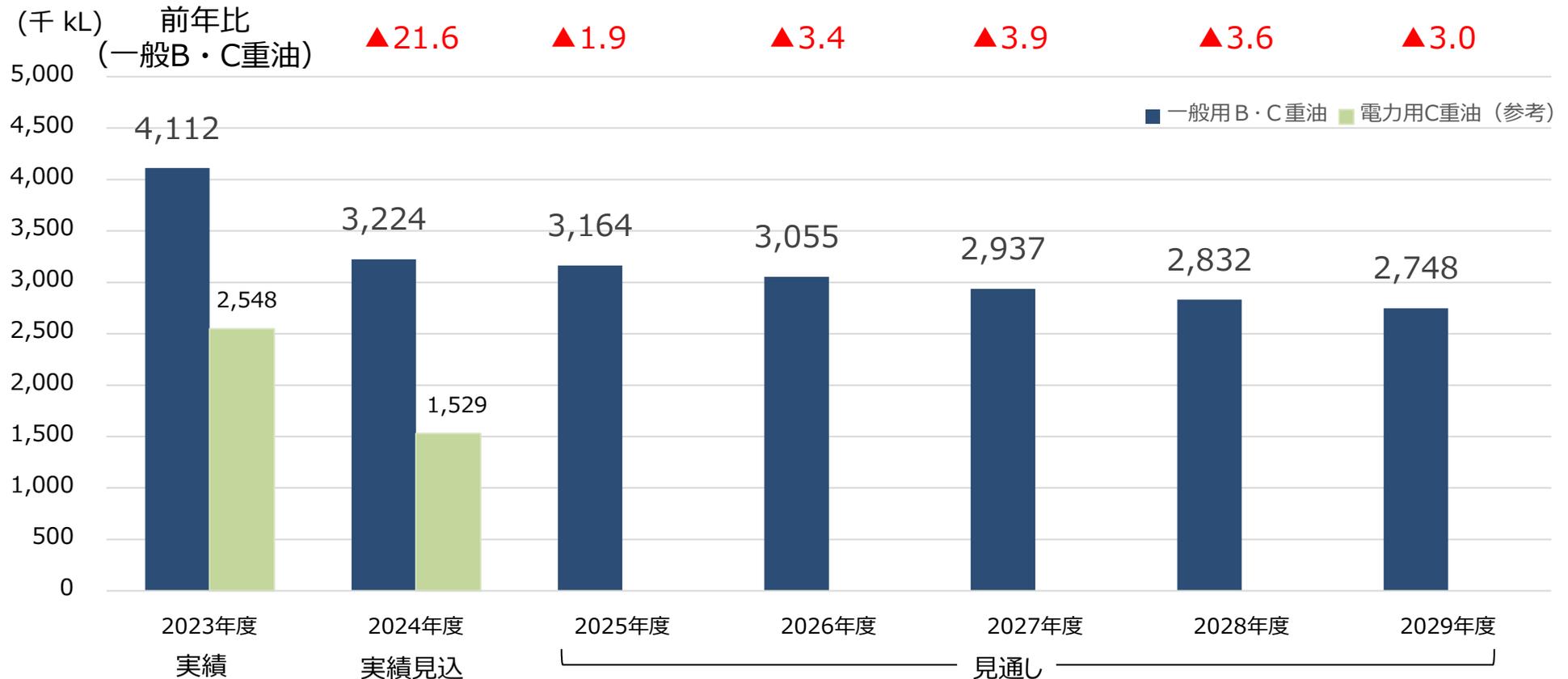
A 重油 主要業種の「経済動向」及び「消費原単位」等を基に想定

- 2025年度は、933万kLとなり前年度比▲3.5%と減少の見通し。
 - 鋳工業全体において、燃料転換が進行し、農業・漁業においては、就労人口減少等を背景に作付・耕地面積の減少や出漁機会の減少によって需要が減少する見込み。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均▲3.9%、全体で▲17.8%と減少の見通し。
 - 鋳工業における燃料転換の進展、農林水産における就業人口の減少に伴う生産活動の低下などにより、減少の見込み。



B・C重油 主要業種の「経済動向」及び「消費原単位」等を基に想定

- 一般用B・C重油については、2025年度は、316万kLとなり前年度比▲1.9%と減少の見通し。
 - 鋳工業では、ガス、廃棄物、バイオマス等への燃料転換の動きが継続。水運では、C重油からA重油への緩やかな燃転が継続する見通し。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均▲3.1%、全体として▲14.8%と減少の見通し。
 - 鋳工業における燃料転換の進展によって需要の減少が継続。水運では、内航貨物輸送量・船舶数が減少。
- 電力用C重油については、2024年度は153万kLの実績見込み。その後の見通しについては、策定しない。



【参考】前回想定（2024～2028年度）との比較

		実績見込 (昨年度は見通し)	見通し				
		2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
ガソリン	本年度需要見通し	43,552	42,404	41,384	40,510	39,480	38,591
	昨年度需要見通し	43,116	42,127	41,068	40,156	39,065	
	【本年度】 - 【昨年度】	+436	+277	+316	+354	+415	
ナフサ	本年度需要見通し	34,236	33,954	32,791	31,961	30,877	30,047
	昨年度需要見通し	37,631	37,229	36,439	36,357	35,869	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 3,395	▲ 3,275	▲ 3,648	▲ 4,396	▲ 4,992	
ジェット燃料油	本年度需要見通し	4,283	4,317	4,325	4,336	4,325	4,322
	昨年度需要見通し	4,367	4,379	4,373	4,365	4,330	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 84	▲ 62	▲ 48	▲ 29	▲ 5	
灯油	本年度需要見通し	10,865	10,910	10,343	10,015	9,675	9,379
	昨年度需要見通し	12,206	11,741	11,346	10,899	10,506	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 1,341	▲ 831	▲ 1,003	▲ 884	▲ 831	
軽油	本年度需要見通し	30,711	30,353	30,014	29,794	29,451	29,167
	昨年度需要見通し	30,991	30,810	30,589	30,420	30,107	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 280	▲ 457	▲ 575	▲ 626	▲ 656	
A重油	本年度需要見通し	9,673	9,331	8,954	8,601	8,252	7,948
	昨年度需要見通し	9,613	9,255	8,894	8,556	8,205	
	【本年度】 - 【昨年度】	+60	+76	+60	+45	+47	
一般用B・C重油	本年度需要見通し	3,224	3,164	3,055	2,937	2,832	2,748
	昨年度需要見通し	4,378	4,200	4,003	3,844	3,671	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 1,154	▲ 1,036	▲ 948	▲ 907	▲ 839	
燃料油計 (電力用C重油を除く)	本年度需要見通し	136,543	134,433	130,866	128,154	124,892	122,202
	昨年度需要見通し	142,302	139,741	136,712	134,597	131,753	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 5,759	▲ 5,308	▲ 5,846	▲ 6,443	▲ 6,861	

(注1) 上段の数字は燃料油内需量（千kL）、下段の数字は対前回差。

(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。

【参考】中長期の需給動向に影響しうる事項

● カーボンニュートラルに向けた動向

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、各分野で電化や脱炭素化が進展する見通し。
- 電動車の普及については、2021年6月に策定された2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略では、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる。商用車については、8トン以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車20～30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。」とされている。
- 水素やアンモニア等の新燃料についても、自動車、製鉄、電力業界等での活用がさらに推進される見通し。

● IMO（国際海事機関）による船舶燃料規制の影響

- 国際海事機関（IMO）で決定され、2020年1月以降に適用された船舶燃料の硫黄分濃度規制の影響について、本規制に直接起因するC重油からA重油への燃料転換のペースは概ね落ち着いたと見られる。
- 水素やアンモニアなどの代替燃料についても、将来的な対応を見据えて、燃料転換の動きも見られ始めている。今後の動向は要注視。

● 物流構造の変化（物流合理化・モーダルシフト 等）

- 貨物輸送需要は微減傾向で推移、物流合理化の進展が継続。
- 鉄道・航空輸送への転換を指すモーダルシフトについては、今後の動向は要注視。（現時点の輸送量全体に占める鉄道・航空輸送の分担率は合計約1%）

● 脱プラスチックの動向

- マイクロプラスチックによる海洋汚染問題等を背景に、外食産業等を中心に、プラスチック製品を廃止するなどの「脱プラスチック」に向けた動きが見られるも、現状ではプラスチック製品全体に占める割合は少なく、ナフサ需要への影響は限定的。将来的な広がり方や影響度については、今後とも要注視。

● 乗用車、航空機等の燃費改善効果

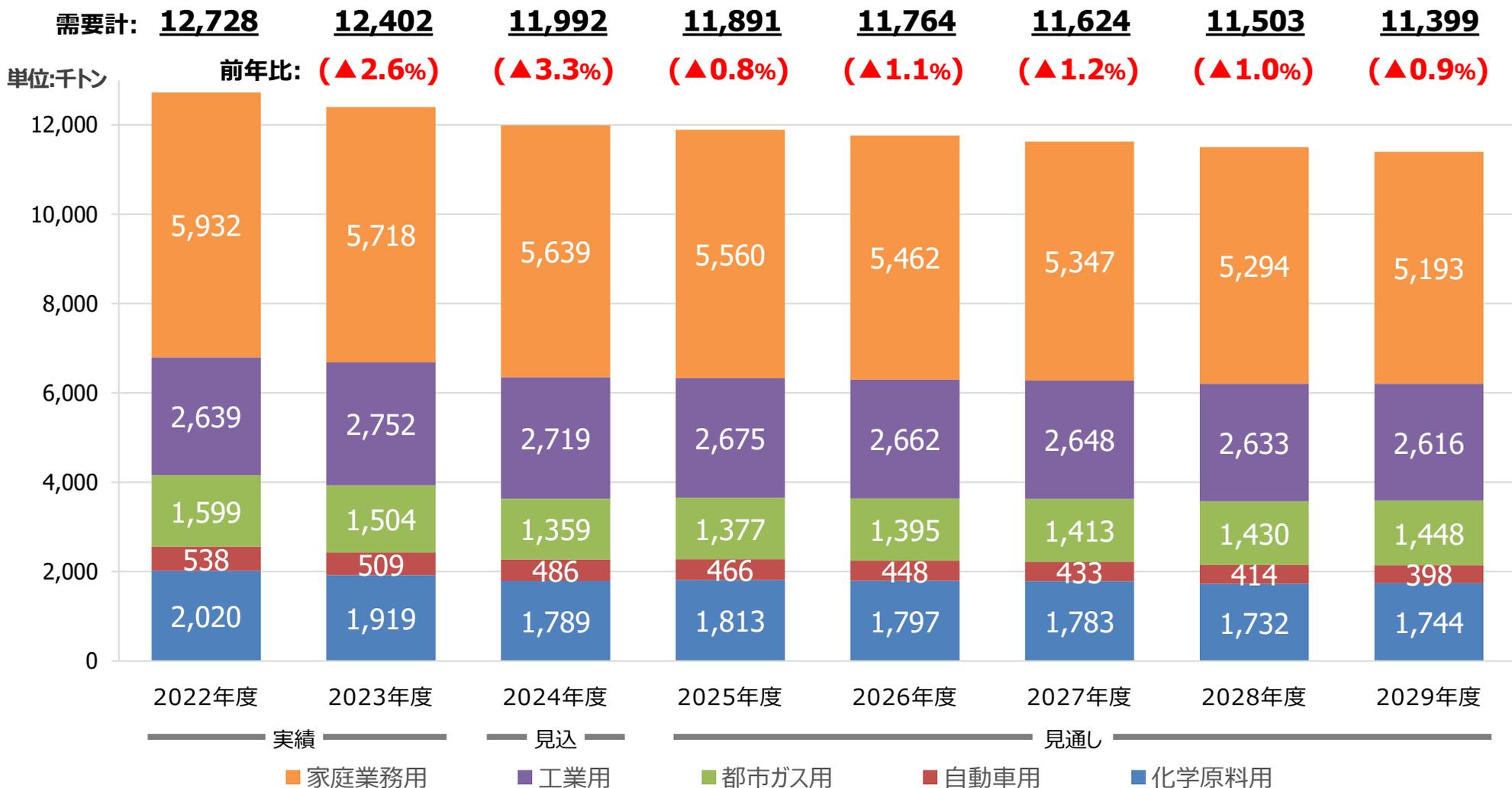
- 乗用車燃費については、燃費のよい車への乗り換え等により、保有台数に占めるエコカーの比率が高まり、保有台数ベースの平均実燃費の向上が継続すると見込まれる。
- 民間航空会社はコロナ禍以前から需要見合いで大型機数の圧縮と機材の小型化を進めており、経済性を重視し大型機の比率を低下させている。加えて、省燃費機材への更新も進めており、航空機の燃費改善効果が見込まれている。

1. 燃料油編

2. 液化石油ガス編

2025～2029年度石油製品需要見通し(液化石油ガス全体)

- 2025年度は、液化石油ガス全体で約1,189万トンとなり、前年度比▲0.8%の減少の見通し。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均で▲1.0%、全体で▲4.9%と減少の見通し。



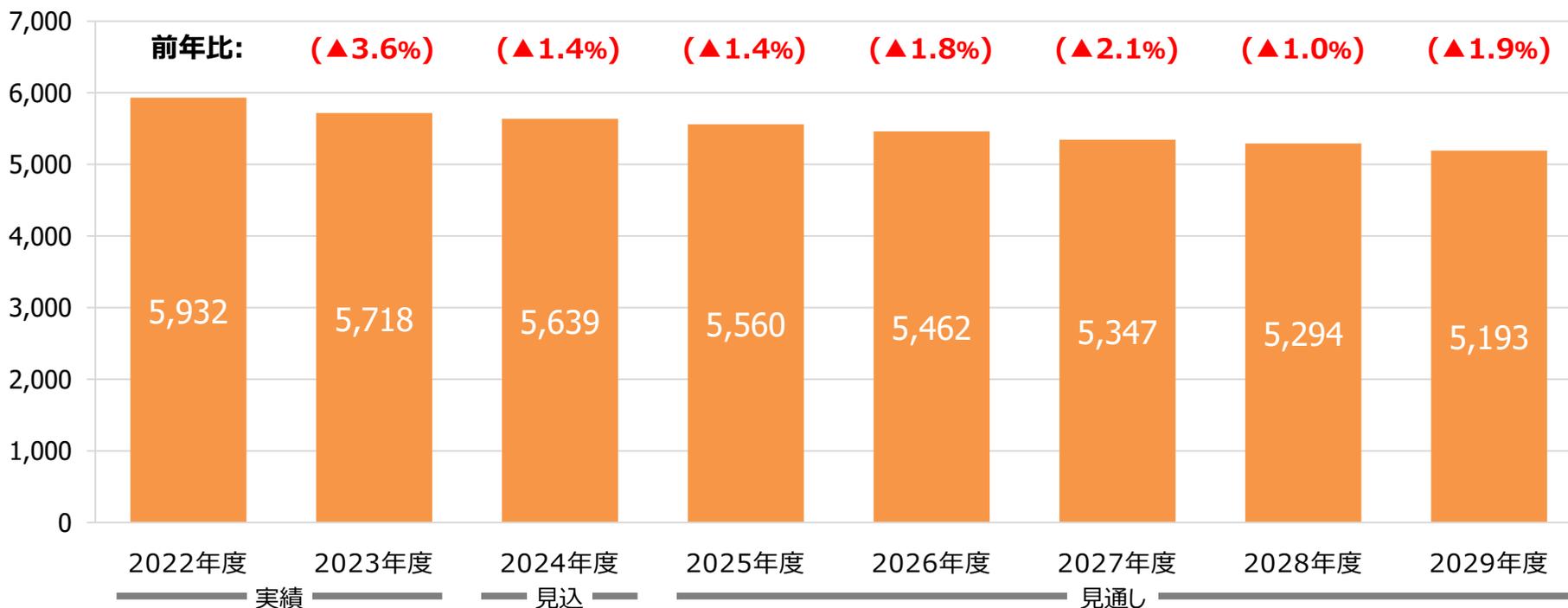
家庭業務用

- ① LPガス器具普及率等を加味した「LPガス世帯 家庭用需要」+
- ② 出荷台数や馬力数等から算出した「GHP(ガスヒートポンプ)需要」+
- ③ 外食産業を中心とした「業務用需要」に基づき想定



- 2025年度は年度は556万トンとなり、前年度比▲1.4%と減少の見通し。なお当該部門は、気温・水温も需要の増減に影響を与えるが、2024年度以降は平年並みで推移するものとして想定を行った。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均で▲1.6%、全体で▲7.9%と減少の見通し。
 - 主要となる家庭部門では、継続的なLPガスの世帯数減少の影響に加え、風呂釜・給湯器等各種機器の高効率化が進展すること等を背景として、需要は減少する見込み。
 - GHP部門は、機器の高効率化が進展するも、学校体育館等の避難所となる拠点へのレジリエンス対策の進展等を背景として、実稼働する台数が増加することを想定し、需要は増加する見込み。
 - 業務用部門は、外食産業の店舗数減少や伸び率予測等から、需要は減少する見込み。

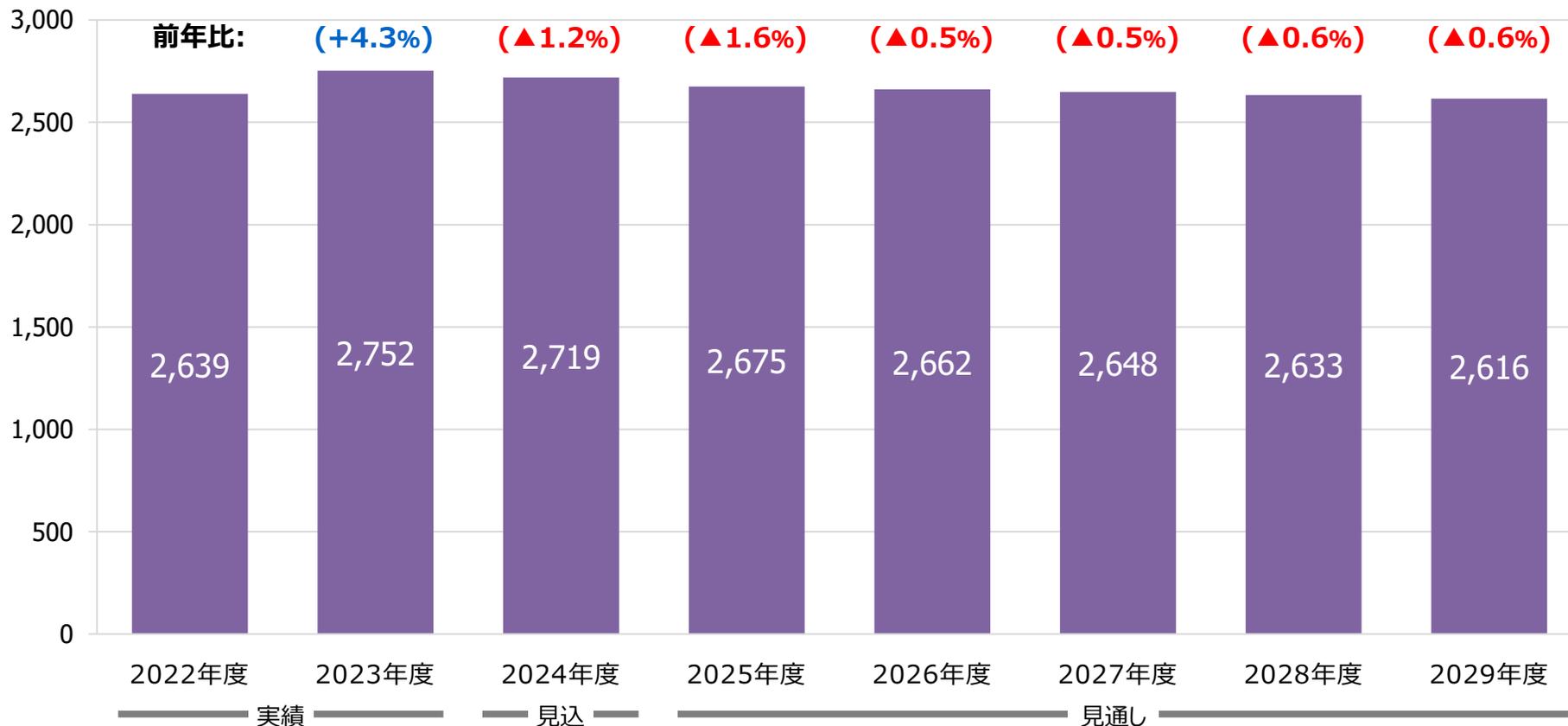
単位:千トン





- 2025年度は年度は268万トンとなり、前年度比▲1.6%と減少の見通し。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均で▲0.8%、全体で▲3.8%と減少の見通し。
 - 一般工業用については、鉱工業生産指数をベースに業種毎のLPガス使用割合で調整し、直近の実績を踏まえた補正も加味。加えてA重油からの燃転による増加分も勘案して想定。全体として需要は緩やかな減少傾向で推移する見込み。
 - 大口鉄鋼用については、製鉄過程での補助的な用途で用いられ、需要は減少する見込み。

単位:千トン



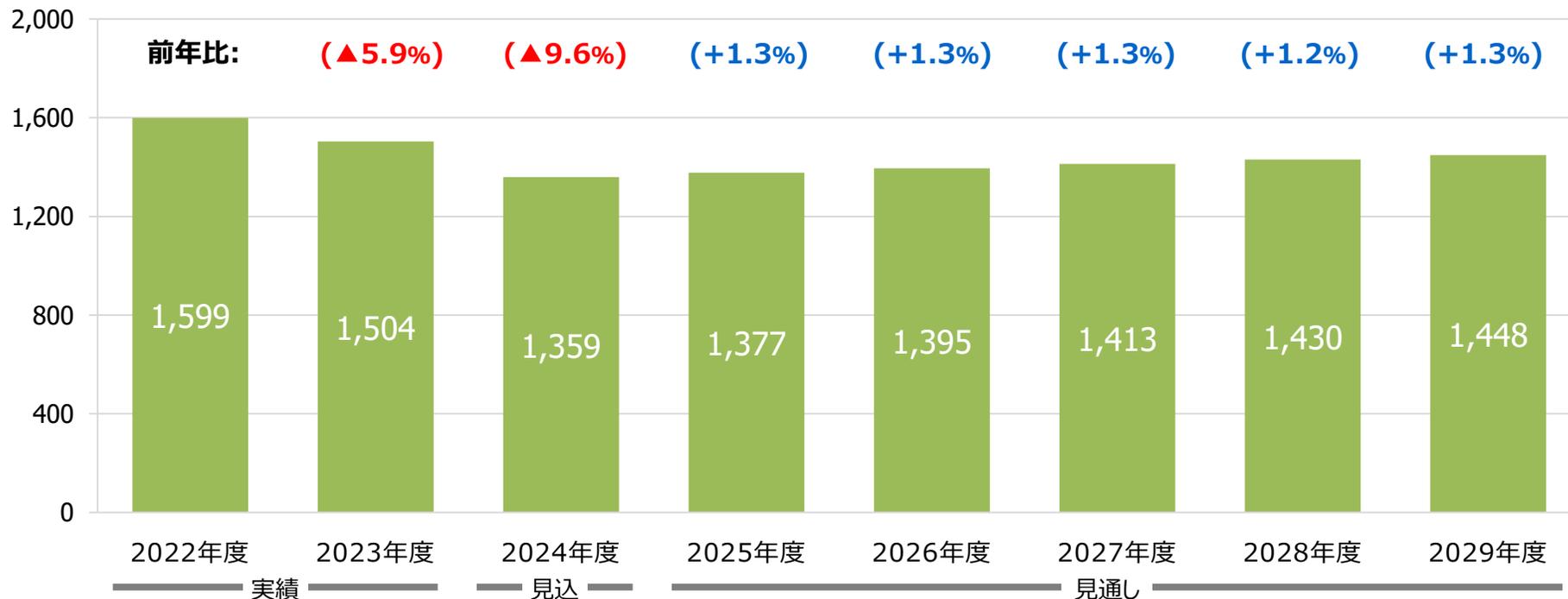
都市ガス用

「ガス事業生産動態統計調査」等を踏まえ、都市ガスの熱量規格用を満たすため、LNGに一定割合混合される増熱用LPガスの需要量を想定



- 2025年度は年度は138万トンとなり、前年度比 +1.3%と増加の見通し。
 - 2024～2029年度を総じてみれば、年平均で +1.3%、全体で +6.5%と増加の見通し。
 - 都市ガス事業そのものが堅調であり、加えて低熱量LNG輸入量の増加※1により、都市ガス製造におけるLPガス需要の増加を見込む。増熱用需要は、現状の都市ガスの熱量規格を基準に計算。また二重導管規制※2の緩和による未熱調ガス供給増に伴う需要減も加味。
 - 2022年度に関しては、LNGスポット価格高騰を受け、LPガスが積極的に調達・使用された動きに伴う特需があった。
- ※1 今後米国のシェール由来LNGの輸入量が拡大する見込み。これらは成分のほとんどを低熱量のメタン・エタン留分で組成されており、増熱用LPガスの需要が増加する見込み。
- ※2 既設のガス導管がある場合に、後からのガス導管敷設を規制。

単位:千トン

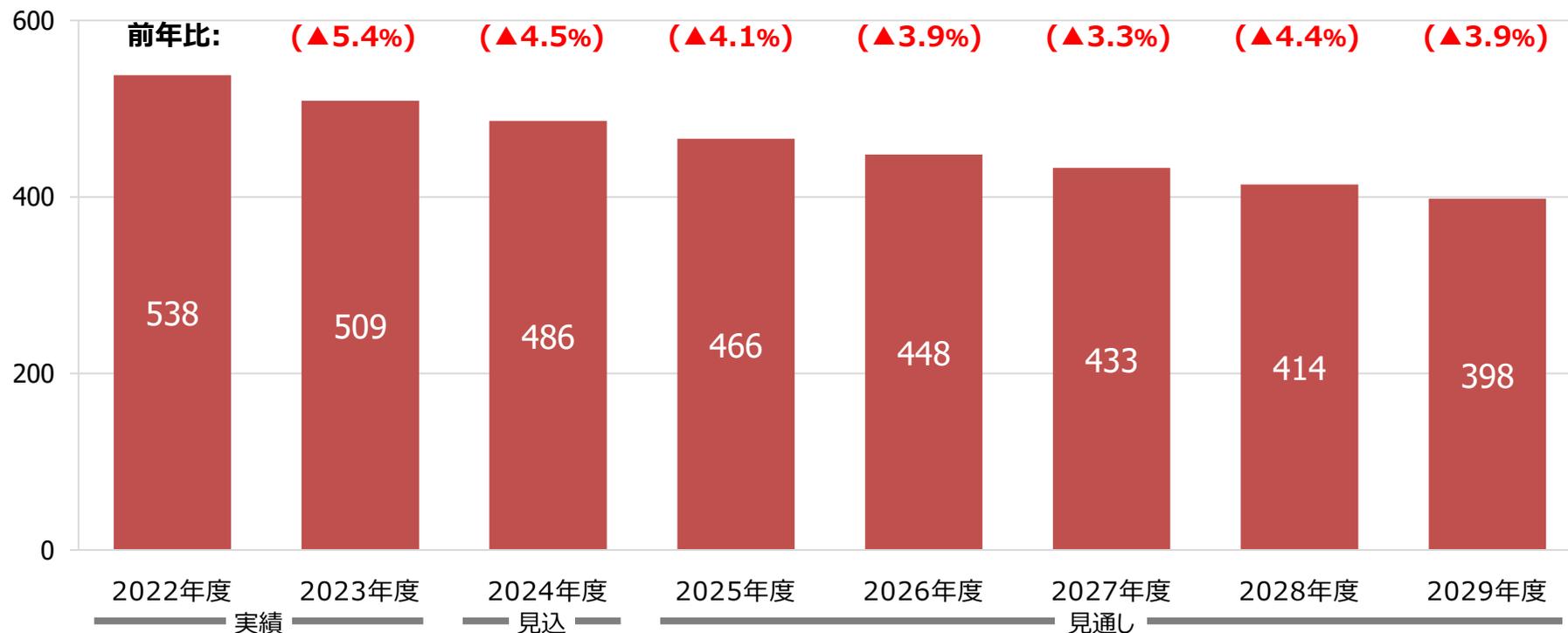


自動車用 「LPガス自動車(タクシー・貨物車等)の台数」×「燃料消費量」に基づき想定



- 2025年度は47万トンとなり、前年度比▲4.1%と減少の見通し。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均で▲3.9%、全体で▲18.1%と減少の見通し。
 - タクシーを中心とした全国で稼働するLPガス自動車の台数は、継続的に減少することを想定。
 - タクシーは、燃費効率に優れたLPGハイブリッド車やバイフューエル車の普及により、車齢の高い車両から徐々に置き換わり、車両の燃費改善は継続的に進行していく見込み。

単位:千トン

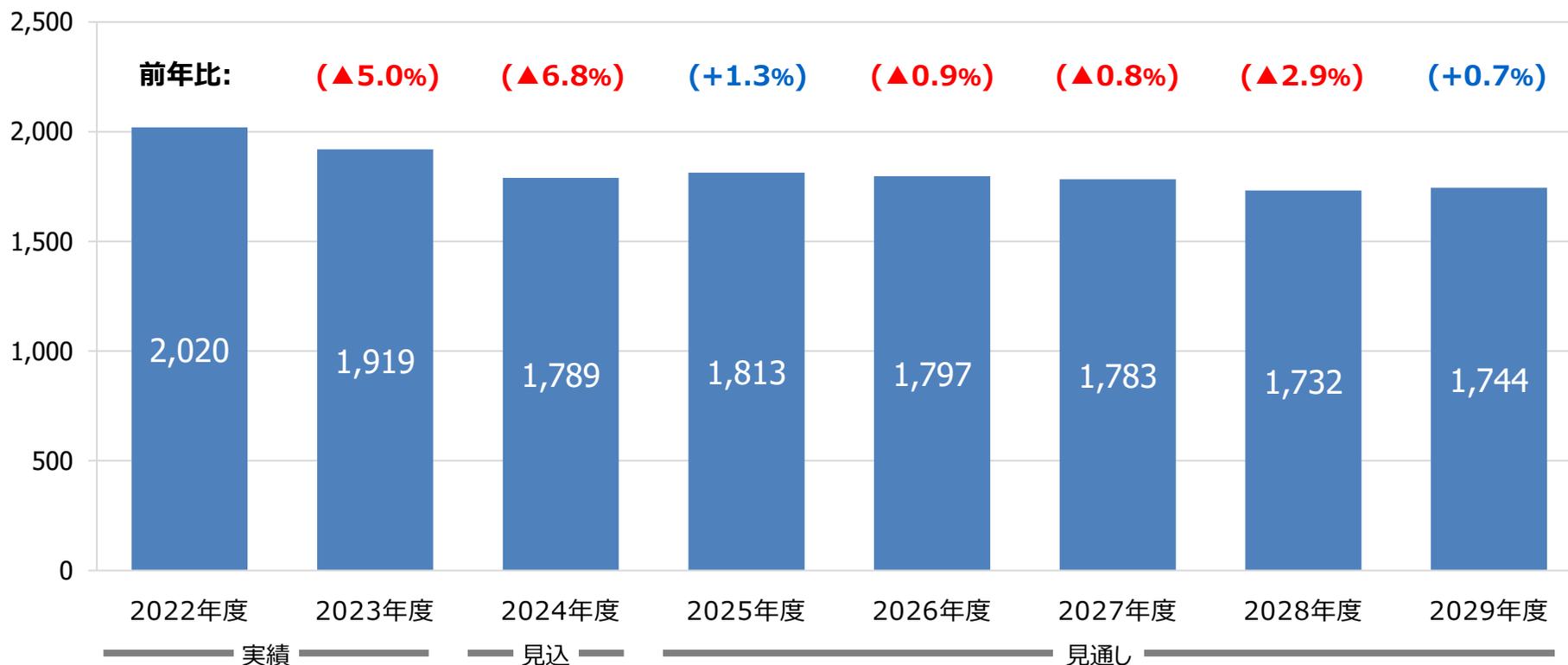


化学原料用 「エチレン用」+「プロピレン用」+「無水マレイン酸用」+「その他」に基づき想定



- 2025年度は181万トンとなり、前年度比+1.3%と増加の見通し。
- 2024～2029年度を総じてみれば、年平均で▲0.5%、全体で▲2.5%と減少の見通し。
 - エチレン需要は、経済性や定期修理等を勘案の上でエチレン誘導品プラントの稼働調整が行われ、これに伴い需要は増減。エチレン原料としてのLPガスは、2025年度以降も一定水準の使用比率維持を想定し、エチレン生産量に準じた傾向での推移を見込む。
 - プロピレン用として利用されるLPガスについては、石油の二次装置において生産されるLPガス(FCCプロピレン)が利用されるが、将来的には石油製品の需要減に応じて生産量の減少が見込まれることから、需要量も減少することを見込む。
 - 部門合計の需要は年度毎に多少上下するも、全体として見ると緩やかな減少傾向で推移することを見込む。

単位:千トン



【参考】前回想定（2024～2028年度）との比較

		実績見込	見 通 し				
		2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
家庭業務用	本年度需要見通し	5,639	5,560	5,462	5,347	5,294	5,193
	昨年度需要見通し	5,609	5,514	5,413	5,297	5,228	
	【本年度】－【昨年度】	+30	+46	+49	+50	+66	
工業用	本年度需要見通し	2,719	2,675	2,662	2,648	2,633	2,616
	昨年度需要見通し	2,638	2,681	2,656	2,616	2,589	
	【本年度】－【昨年度】	+81	▲6	+6	+32	+44	
都市ガス用	本年度需要見通し	1,359	1,377	1,395	1,413	1,430	1,448
	昨年度需要見通し	1,563	1,602	1,641	1,681	1,722	
	【本年度】－【昨年度】	▲204	▲225	▲246	▲268	▲292	
自動車用	本年度需要見通し	486	466	448	433	414	398
	昨年度需要見通し	499	478	457	439	415	
	【本年度】－【昨年度】	▲13	▲12	▲9	▲6	▲1	
化学原料用	本年度需要見通し	1,789	1,813	1,797	1,783	1,732	1,744
	昨年度需要見通し	1,947	1,974	1,919	1,931	1,877	
	【本年度】－【昨年度】	▲158	▲161	▲122	▲148	▲145	
需要合計	本年度需要見通し	11,992	11,891	11,764	11,624	11,503	11,399
	昨年度需要見通し	12,256	12,249	12,086	11,964	11,831	
	【本年度】－【昨年度】	▲264	▲358	▲322	▲340	▲328	

(注1) 上段の数字は液化石油ガス内需量(千トン)、下段の数字は対前回差。

(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。

【参考】中長期の需給動向に影響しうる事項

● IMO(国際海事機関)による硫黄分規制の強化

- 2020年1月より導入されている硫黄分規制強化を踏まえ、内航海運・旅客船等においても、
 - ①高硫黄C重油から低硫黄油種への切替え、
 - ②高硫黄C重油を使いつつ、脱硫装置(スクラバー)を使用、
 - ③LNG等の代替燃料への切替えのいずれかの対応が求められる。
- 中長期的には、LNG・LPGを動力とした船舶の導入も一定程度進むことが予想される。
- 新規造船や既存船の改造によって、外航船から先行して開発が見込まれ、竣工後は国内外で給油を行うことから、一定量の内需・外需が見込まれるが現時点において具体化していない。
- 同様に将来的にLPG燃料の内航船およびフェリー等が開発・導入されれば、こちらは給油全量が内需となるものの、現時点において具体化していない。
- 上記までより、現状で当該要素の見通しを立てることが困難であることから、今般の想定には加えていない。

● 二重導管規制の緩和措置

- 本年度の需要見通しでは二重導管規制の緩和による未熟調ガス供給増に伴う増熱需要減は加味されているところ。
- 事業者の競争状況によっては、LPガスにて増熱している都市ガスの販売量が減少し、増熱していない天然ガスの販売量が増加することで、増熱用(都市ガス用)LPガス需要が減少する可能性がある。