

総合資源エネルギー調査会
資源・燃料分科会 石油・天然ガス小委員会
石油市場動向調査ワーキンググループ 第3回会合

日時 平成28年4月1日（金）14：29～15：50

場所 経済産業省 別館3階 312各省庁共用会議室

1. 開会

○橘川座長

それでは定刻になりましたので、それと大石委員の到着で定足数問題もクリアしたということなので、ただいまより、総合資源エネルギー調査会 資源・燃料分科会 石油・天然ガス小委員会 石油市場動向調査ワーキンググループを開催させていただきます。

本委員会では、例年のことですが、石油製品、これは燃料油とともにL Pガス等を含みますけれども、今後5年間の需要見通しをご議論いただき、それに基づいて備蓄の水準が決まっていくという段取りになっていくと思います。

それではまず議事に入ります前に、事務局の風木政策課長から、委員の出欠状況と資料の確認をお願いいたします。

○風木資源・燃料部政策課長

橘川座長、どうもありがとうございます。まず、恐縮でございますが、プレスの皆様の冒頭撮影はここまでということでお願いいたします。傍聴は引き続き可能でございますので、ご着席いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、新たに委員にご就任いただいた方をご紹介します。

コスモ石油マーケティング株式会社常務取締役・広域販売部長、白木沢様。

石油連盟専務理事、奥田様。

本日は、内島委員、それから田中委員はご欠席となっております。

また、岩井委員の代理として笠原様、小山委員の代理として小林様、税田委員の代理として武様、劔委員の代理として小風様、永塚委員の代理として浅川様、森下委員の代理として北村様、若林委員の代理として牛窪様にご出席いただいております。

次に、お手元にお届けしております資料の確認をさせていただきます。資料をごらんください。

まず資料1が委員名簿でございます。それから資料2が平成28年度～平成32年度石油製品需要

見通し（案）【燃料油編】でございます。それからその次、青いものでございますけれども、資料3が平成28年度～平成32年度石油製品需要見通し（案）【液化石油ガス編】でございます。続きまして資料4としまして、平成28年度～平成32年度石油製品需要見通し（案）（事務局提出資料）でございます。

資料等に不足がございましたら、事務局までお申し出いただければと存じます。

以上です。

2. 議題

「平成28年度～平成32年度石油製品需要見通し」

○橘川座長

それでは早速、議事であります平成28年度～平成32年度の石油製品の需要見通しに関する議論に入っていきたいと思います。

まず、石油製品需要想定検討会燃料油ワーキンググループ委員長の松下様から資料2に基づいてご説明いただき、その後、石油製品需要想定検討会液化石油ガスワーキンググループ委員長の山田様から資料3についてご説明いただきたいと思います。

質疑応答につきましては、お二人のご説明を受けた後、まとめて時間を割きたいと思います。

それでは、まず松下様から説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○松下需要想定検討会（燃料油）委員長

皆様こんにちは。石油製品需要想定委員会の燃料油ワーキンググループを担当しました出光興産の松下と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、平成28年度～平成32年度の石油製品の需要見通しについて、想定結果をご報告させていただきます。まずお手元の配付されました資料2をごらんください。

資料の1ページ目は前提条件、2ページ目に総括表、3・4ページ目には総括をグラフ化したもの、5ページから11ページまでは需要想定のお種の別の見通し概要を掲載しております。そろってございますでしょうか。

それでは1ページ目をお開きください。こちらが前提条件でございます。

平成28年度の見通しには、内閣府が発表しております政府経済見通しを前提に、平成29年度から平成32年度につきましては、1月時点で出されました中長期の経済財政に関する試算における経済財政ケースをベースに今回の想定を行っております。

また、前述の試算には、平成29年4月に消費税10%の増税が行われる前提でございますが、その影響を織り込んで試算させており、需要想定においても消費税増税の影響をマクロフレームに

において反映させております。

また、平成32年度開催予定の東京オリンピックにつきましても、個別に影響を議論するというのではなく、こちらマクロフレームに織り込んでございます。このことを前提としています。これを最初にご承知願えればと存じます。

それでは最初でございますけれども、平成27年度は原油価格が急落したこともあり、原油価格の下落が燃料油にどのような影響を与えるかという点につきまして、各ワーキンググループにおきまして話し合いを行いました。結論としましては、全油種おおむね影響なしとの見解に至っております。

少し油種別の状況について説明をさせていただきます。まずガソリンでございますが、消費者が直接購入するガソリンにつきましては、平成26年度と平成27年度の家計調査データを比較しても、ガソリン購入価格は30円下がっていますが、1世帯当たりの月平均の購入量は約40リットルと大きな変化はないと。また新車の購入時におきましても、ガソリン価格が下がっても、ハイブリッド車等のエコカー人気は衰えていないというカーメーカーからのヒアリングの結果も出ております。

続きまして灯油でございますが、灯油は、暖房機器、給湯機器には一般的に10年前後の製品寿命があり、灯油価格の下落によりすぐに電気・ガス機器から置きかえが生じるわけではなく、消費影響は価格面より気温変化のほうが大きいため、需要構造を大きく変化する影響が少ないというふうに考えております。

軽油につきましては、需要の大半を占める貨物輸送の影響として、物流の合理化、ドライバー不足等の問題、油価下落局面においても走行距離の影響は生じにくく、需要への影響は少ないというふうに考えております。

またジェットにつきましては、国内便には燃料サーチャージが設定されていないため、影響はないというふうに想定しております。

続きましてナフサでございますが、ナフサは、需要家団体のヒアリングから、市場がある程度成熟しているために、内需についてはほぼ影響ないという回答を得ています。また輸出のほうでございますが、石化品の輸出についても、原油価格が下落したとしても価格競争力が高まるわけではないので総じて影響はないというふうに想定しております。

続きまして重油でございますが、重油につきましては、原油下落に伴い、電力・都市ガスから重油へという、逆ですね、減っていくということじゃなく燃転戻り、こういったことも設備使用のハードルがあることから非常に考えにくく、影響は限定的というふうに考えております。

以上が、油種別の原油下落に伴います影響でございます。

続きまして電力用C重油について少しご説明させていただければ、昨年度に引き続き、電力用C重油につきましては、政府から発表される予定の電力供給計画の概要が未定でありますことから、想定においては、電力用C重油については策定しておりません。あらかじめご承知願えればと存じます。

それでは2ページ目をお開きください。石油製品の需要見通し、燃料油全体の概要につきましてまずご説明させていただきます。

ただいまご説明させていただいたとおり、電力用C重油は需要見通しを策定しておりません。したがって、2ページ目の石油製品需要見通しの総括表では、電力用C重油を除いた合計値を燃料油計として示しております。

続いて3ページ目の需要見通しグラフについても、電力用C重油を除いた表をグラフで表現しております。

そして全体の規模感をつかむ意味で、2ページ目の下から2段目に、参考値としまして電力用C重油の平成27年度の見込みを、平成32年度までスライドさせた数値を入れ、最下段に燃料油計参考として記させていただきました。

4ページ目は、これをグラフ化したものを掲載させていただいております。

また、3・4ページ目の棒グラフの上段、括弧書きの数値でございますが、こちらは各年度の前年度対比の伸び率をあらわした数字となっております。

それでは戻りまして2ページ目をお願いいたします。

こちらが、今回想定しました油種別の数値総括表でございます。3・4ページ目のグラフが2種類になっている関係上、非常にグラフでわかりづらいため、この総括表を用いてご説明をさせていただきます。

電力用C重油を除く燃料油全体では、平成27年度は1億7,215万kl、前年度比プラス0.1%の見込みでございます。平成28年度につきましては、燃料油全体で1億6,935万klとなり、前年度対比マイナス1.6%の見込みでございます。

平成32年度までの見通しに比べて平成27年度の伸び率が高いのは、平成26年度の夏場に天候不良があり、その反動があったこと。もう一つは、ナフサが一時的にアジア圏の需給がタイトであったこと、こういったことによるものでございます。詳細については、後ほどご説明をさせていただきたいと思います。

平成32年度までの5年間の年度平均の伸び率を見ますと、マイナス1.7%となります。なお、平成32年度の平成27年度対比の伸び率はマイナス8.4%という結果となりまして、1,439万klの需要減少となります。参考までに、電力用C重油を加味した燃料油計（参考）では、平成27年

度は1億8,065万k1、平成28年度は1億7,785万k1となります。

それでは5ページ目以降で、油種ごとの想定概略についてご説明をさせていただきたいと思
います。5ページ目をお開きください。

まずガソリンでございますが、主にガソリンは、自動車保有台数、走行距離、燃費といったも
のを要因に想定しております。平成27年度につきましては、前述のとおり、平成26年度の夏の天
候不良であった影響により、大幅な需要減となったことへの反動に加え、当年度は、ある程度、
好天の夏だったということから、5,310万k1、前年度比プラス0.2%の増加を見込んでおります。

また平成28年度は、翌年4月の消費税増税を前に、3月に仮需が発生すると見込んで想定して、
これを反映しております。しかしながら、それ以上に燃費改善といった構造要因の影響が大きく、
結果としまして5,207万k1、マイナス2.0%の減少見通しとなっております。

その後、5年間の平均伸び率につきましてはマイナス2.5%、平成32年度、平成27年度対比の
伸び率はマイナス11.8%と大きく減少する見通しでございます。その背景としましては、人口減、
少子高齢化の進行に伴い、足下の統計値からも中長期的に車両保有台数、年間走行距離、こうい
ったものは微減していくと想定しております。また冒頭申し上げましたとおり、ハイブリッド車、
エコカー等の影響により、燃費改善がさらに進み、ガソリン需要は引き続き減少していくという
ふうに見通しております。

以降、ガソリンの想定要因について少しご説明をさせていただきます。

まず、ガソリンの想定根拠となりますガソリン車保有台数の見通しでございます。保有台数の
見通しについては、日本自動車販売協会連合会等の見通しをもとに想定しております。つきまし
ては、政府の自動車政策との関係はないということをここで申し上げます。

新車販売台数につきまして少し話をさせていただければ、新車販売台数は、ハイブリッド車、
軽自動車といった省燃費車種が顕著な販売を見込む中、新車総販売台数は人口減少、少子高齢化
の進行により微減傾向で推移すると見ております。

そのため、乗用車、軽自動車、ガソリン小型トラック合計の保有台数想定は、平成32年度まで
の平均でマイナス0.1%の微減見込みになります。その中で軽自動車につきましては、平成27年
から平成28年度の平均伸び率はプラス1.1%の増加を見込んでおります。総保有台数が微減する
中、軽自動車の構成比が上昇していくというふうに見ております。

続きまして、ガソリン需要を想定する上で大きな要素であります走行距離及び燃費の見通しに
ついてご説明をさせていただきます。

走行距離につきましては、前述しましたとおり、保有台数が微減で推移することにより、走行
距離全体も向こう5年間微減で推移するというふうに見ております。

燃費につきましては、乗用車のカタログ燃費、こちらのほうは既に2020年の新燃費基準に到達するまで改善していますが、前述のとおり、引き続き国内でのハイブリッド車、エコカーへのニーズが高いということにつきまして、今後も新車の燃費性能、省燃費車への車両更新、こういったことはいずれも継続していくというふうに見ております。

具体的には、平成27年から平成32年度の平均伸び率で、燃費の改善は、登録乗用車でプラス2.7%、軽自動車でプラス2.9%程度の燃費改善を見込んでおります。

ここで少し昨年との比較について話をさせていただこうと思います。昨年度の想定期間は平成26年度から平成31年度でございますが、揮発油の需要、平均伸び率をマイナス1.8%と見込んでいました。それに対して今回はマイナス2.5%と少し低下しております。

その要因の一つは、軽自動車の販売台数の変化点を織り込んだことによるものです。昨年のワーキングにおいては、軽自動車の販売台数を想定するに当たり、27年4月の軽自動車の増税でございますが、こちらの影響をある程度軽微であるというふうに想定しておりました。それによりまして、28年度以降、新車の軽自動車の販売台数を210万台の販売を見込んでおりました。

ところが、ふたをあけてみますと、今年度、平成27年度の販売見込みが184万台という見込みでございます。昨年の想定より30万台低下しているという数値結果が出ております。こちらを受けまして、試算のほうにおきましては、30万台の下方修正をいたしまして、180万台の販売ベースに変更いたしました。

全国軽自動車協会連合会とのヒアリングにおきましても、このことをある程度聞くことができました。お話をしましたら、予想に反して、増税により軽自動車への需要の喪失が起こったというヒアリング結果も得ております。したがって今回の想定では、昨年の想定より軽自動車の販売台数並びに保有台数のベースダウンをしており、これが需要見通しの引き下げの一つになったというふうに考えております。

続きましてナフサに移らせていただきます。6ページ目をお開きください。

ナフサでございますが、平成27年度は前年度比プラス4.7%を見込んでおります。昨年、平成26年度でございますが、韓国等でパラキシレン装置の新設がありまして、日本からの輸出競争力が弱まり、需要が低迷しました。平成27年度は中国での石化需要が旺盛であった一方で、東南アジアのエチレンプラントの停止もありまして、マーケットのタイト感が強く、高市況であったことから、輸出競争力が高まり、需要増につながったというふうに分析しております。

平成28年度につきましては、国内外のエチレン需要は堅調と見込んでおります。国内はエチレンプラントの閉鎖、定修、こういったことを鑑みると、輸出余力がさらに小さくなると踏んでおりまして、最終的に前年度対比マイナス1.9%にとどまるという見込みを踏んでおります。

27年度から32年度の5年間の平均伸び率でございますが、こちらのほうはマイナス0.4%という見通しになっております。

ナフサ需要はご承知のとおり、約6割がエチレン用途、4割がB T X用途というふうになっていきますので、それぞれの見通しについてご説明をさせていただこうと思います。

まずエチレンでございますが、エチレンのほうは国内経済の回復に伴って、需要は当面堅調で推移すると見込んでおります。しかしながら、平成30年度以降につきましては、米国で大規模なエタンクラッカーベースの装置が稼働するという予定でありますので、それらによって新たな誘導品がマーケットに流入してくるというふうを考えております。

国内のほうでございますが、国内のほうは、総需要力削減により生産、輸出増による対抗は見込めず、30年度以降の需要は減少に転じるというふうに見ております。エチレン用ナフサの平成27年から32年の平均伸び率はマイナス2.2%というふうに想定しております。

続きましてB T Xのほうでございますが、輸出について、平成27年度は引き続き中国、アジアの需要が旺盛でありますことから、輸出については平成27年度に引き続き、中国の需要が旺盛ということを反映しております。28年度では、国内においてミックスキシレンプラントの新設が予定されております。こちらのほうの影響を考え、輸出能力がさらに高まり、B T X用のナフサが平成27年から30年の平均伸び率についてプラス2.3%伸びるというふうに想定しております。

上記を踏まえまして、ナフサ需要全体では、29年度はエチレン用、B T X用ともに増加します。しかしながら30年度以降につきましては、エチレン用の減少によりまして、ナフサ全体の需要が減少に転じていくというふうに見込んでおります。

続きましてジェットでございます。7ページ目をお開きください。

ジェットの想定につきましては、内需、つまり国内路線を対象としております。国際路線、つまり外需でございますが、輸出扱いとなりますので想定には含まれておりません。

需給燃料は、各エアラインの機材の小型化、燃費向上により、平成25年から需要減の傾向にあります。27年度につきましてはうるう年という影響もあって、ほぼ横ばいの、前年度比プラス0.9%の539万k1を見込んでおります。28年につきましては引き続き、機材の小型化、燃費向上の影響によりまして、前年度比マイナス1.6%、530万k1を見込んでおります。

今後の見通しとしましては、きょうも新聞に報道されておりましたが、堅調な国際路線に押し上げられる形で国内旅客がふえていくと予想しております。経済成長のほうも、ある程度、内需拡大のGDPの成長幅が大きくなると見込んでおりますので、30年度以降は、座席キロ数、座席数×飛行距離でございますが、座席キロ数の増加を見込んでおります。しかしながら、先ほども申し上げました機材の小型化、省燃費化が進むということが予想されておまして、これら需

要を相殺し、32年度以降は微減傾向に戻っていくというふうに想定しております。これを踏まえまして、28年から32年までの平均伸び率はマイナス0.6%と見込んでおります。

続きまして灯油でございます。8ページ目をお開きください。

灯油の需要につきましては、気温要因の指標であります暖房度日数、熱源別住宅戸数、I I Pをもとに算定しております。平成27年度は1,607万kl、前年度比マイナス3.5%となっています。主な影響でございますが、長期化していますエルニーニョ現象を受けて、ことし非常に暖冬だったという影響によるものでございます。

28年度は冬季の寒さが平年並みに戻るという前提で組んでおりますので、前年の暖冬から反動を見込んで、前年を上回る1,610万kl、前年度比プラス0.2%を見込んでおります。また、27年から32年度の平均伸び率としましては、マイナス3.7%の減少を見込んでおります。

灯油は、全体の8割を占める民生用と、残りの2割を産業用というふうに想定を行っておりますので、別々にご説明をさせていただきたいと思っております。

民生用につきましては、気温要因、オール電化、都市ガスの燃転要因によりまして、こういったものから回帰分析をして想定しております。特に気温につきましては、暖房をつける目安となる18℃を基準とした暖房度日数を採用しております。過去10年間の平均値を推移するという前提で試算しております。

一般的に平年気温と呼ばれるところは、過去30年と呼ばれますが、30年を採用しなかった理由としましては、30年を採用しますと数値が少し低く出ることがありまして、足下の温暖化を捉える意味で10年ということで想定をしました。

また、燃転の使用としては、富士経済さんによりますエネルギー需要家別マーケット調査要覧の推計を用いています。全体の戸数が横ばいする中、オール電化のシフトにつきましては、震災以前の伸びはないですが、震災以降も堅調に戸数がふえておりまして、今後も堅調に伸びるというふうに見込んでおります。そのため、気温が平年並みの前提においては、需要減が続くという見込みになっております。

それと、消費税の増税についてでございますが、25年に増税がありましたが、一部、この増税要因を下流として見込んでおります。

続きまして産業用でございますが、産業用のほうは、過去10年間の産業用の需要原単位変化率、需要量、I I P、暖房度比数の実績をもとに想定しております。産業用につきましては、経済成長がある程度見込まれますが、燃転による需要減がそれを上回るというふうに見込んでおります。これらを踏まえまして、灯油全体では、27年から30年の平均伸び率はマイナス3.7%という見通しになっております。灯油は以上でございます。

続きまして9ページ目に移らせていただきます。軽油でございます。

軽油は、ディーゼル車保有台数と貨物輸送量の見通しを使って行っております。27年度につきましては、堅調な経済活動において、貨物輸送量は横ばいですが、トラック保有率の減少、物流の合理化の影響により3,348万kl、前年度比マイナス0.3%の減少を見込んでおります。

28年度につきましては、引き続きトラック軽油需要は微減の見込みでございますが、現在、販売好調なクリーンディーゼル車、こちらの軽油車の大幅な保有台数が増加すると見込み、前年対比プラス0.2%の3,355万klの微増を見込んでおります。また27年から32年度の平均伸び率はマイナス0.1%の微減というふうに見込んでおります。

その内容について、要因別に少し説明をさせていただきます。最初に軽油車の保有台数について、27年度の見通しは625万台、前年度比プラス1.5%を見込んでおります。ただし軽油需要の主長でありますトラックについてはマイナス0.1%となっています。その背景には深刻なドライバー不足、それと物流の合理化が加速している、こういった要因がございます。

その一方、先ほど申し上げたクリーンディーゼル車の販売、こちらは非常に好調でございます。27年におきまして前年度比プラス11.5%、年間プラス10万台の伸びとなっております。ガソリン車と比べて非常にクリーンディーゼル車は高額であります、技術的先進性と優れた経済合理性により、乗りかえが進んでいくというふうと考えております。

続きまして貨物輸送量でございますが、貨物輸送量につきましては、日通総合研究所作成の見通しのヒアリング結果で想定しております。27年度、28年度は、景気回復、消費税増税前の駆け込み需要に生産関連貨物が好調である。しかしながら公共投資の落ち込み、建設関連貨物が減少すると見込んでおりまして、輸送量は微減というふうに見込んでおります。29年度以降は、堅調な経済活動に支えられるものの、経済のサービス化が継続し、輸送量は微減傾向で推移するというふうに見込んでおります。

軽トラックについては、物流合理化によって需要は減という傾向になりますが、クリーンディーゼル車のシェア拡大が底支えをして、昨年のワーキンググループは過去5年間の平均が0.0%でしたが、ほぼ横ばいで推移するというふうに見込んでおります。

続きまして10ページ目をお開きください。A重油でございます。

A重油につきましては、鉱工業生産指数、主要業種の生産量をもとに想定を行っております。27年度は1,181万kl、前年度比マイナス4.5%、28年度は1,139万kl、前年度比マイナス3.5%の減少の見込みとなっています。27年から30年の平均伸び率はマイナス4.1%と需要が減少するということを想定しております。

この減少につきまして総じて見ますと、各用途別に次のようになるというふうと考えておりま

す。まず工業用でございますが、工業用は、環境対策による燃料転換、省エネの進展、農業用はハウス面積の減少や耕地面積の減少、漁業用は就労人口の減少による出漁機会の減少、水運は内航船の大型化、輸送の効率化の浸透、こういった要因があるというふうに考えております。

鉱工業の生産活動に一部回復がありますが、A重油全体の需要減をカバーするには至らず、減少傾向は今後も継続すると想定しております。

続きまして、B・C重油、11ページ目をお開きください。

繰り返しになりますが、電力用C重油につきましては、今回の想定では電力供給計画の概要を策定されておられませんので、策定はいたしておりません。したがって、B・C重油のみ結果を申し上げさせていただきます。

まず一般用につきましては、A重油と同様に、鉱工業生産指数、主要業種の生産量をもとに想定を行っているということを申し上げておきます。B・C重油は当然でございますが、27年度は630万kl、前年度比マイナス12.5%、28年度は583万kl、マイナス7.6%を想定しております。各産業とも燃料転換が進み、消費原単位が減少することが減少の要因となっております。

28年度以降は、経済政策による生産活動の回復が見込まれるとはいえ、ガス等への燃料転換が進んでいること、再生可能エネルギーの利用促進、こういったことによりまして需要の減少は継続すると見込まれております。27年から32年の年平均はマイナス6.7%減少する見通しでございます。

油種別は以上でございます。今ご説明させていただいたとおり、各油種の経済政策の推進により、今後5年間の国内経済はある程度堅調な成長が見込まれる環境でありながらも、燃料需要の見通しにつきましては、省エネ、省燃費化の進展、燃転、需要減を打ち消すには至らず、引き続き漸減傾向を見込む結果となりました。

説明は以上で終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

○橘川座長

松下様、どうもありがとうございました。

それでは続きまして、液化石油ガスを取り扱いました資料3に基づいて山田様からご説明お願いいたします。

○山田需要想定検討会（液化石油ガス）委員長

皆さんこんにちは。ジャパングスエナジーの山田でございます。LPガスの需要想定につきまして、液化石油ガスワーキンググループを代表いたしましてご説明を申し上げます。

当ワーキングの委員の構成は、LPガスの輸入元売、卸売販売事業者、都市ガス会社、石油化学会社の実務担当者によって構成されております。作成に当たりましては、信頼できる調査結果

や統計をもとに、必要に応じて関係機関にヒアリングを行い、できる限り客観的な想定に努めてまいりました。

それでは、お手元の資料の1ページをごらんください。

こちらは、LPガスの用途別の需要見通しを総括した表になります。一番左側の欄、用途といたしまして、家庭業務用、工業用、都市ガス用、自動車用、化学原料用があります。ほかに電力用がありますが、こちらは昨年同様、需要見通しを作成しておりません。横軸の構成は年度ですが、基本的には先ほどの燃料油ワーキングさんと同様です。

各用途、年度の上段が数量、単位は1,000トンになります。下段は、対前年度比です。右側の表、年率は平成27年から32年度の平均伸び率、その隣が32年度の需要が27年度に比べてどのぐらい伸びるかということです。次の2列は、各年度の用途別需要の構成比となります。

LPガスの需要合計は、電力用を除きますと、平成32年度で1,452万トンになります。構成比では、家庭業務用が4ポイントほど減少し、構成比が高まるのは、工業用、都市ガス用、化学原料用となります。

それでは2ページ目をお開きください。先ほどの表を棒グラフで示したものになります。平成27年度の見込みは1,422万トンで、平成元年度以降では最低の水準で、かつ4年連続1,400万トン台にとどまる見込みです。

資料にはちょっと記載されておりましたが、ここでちょっと足元のLPガスの価格について若干述べさせていただきます。

LPガスの需要は、石油、都市ガス、LNGといった競合燃料の価格比較で需要が増減いたします。輸入価格の主要素となります中東産のFOB価格、通称CPと言っておりますけれども、LPガスはプロパンとブタンに分けていますが、プロパンで57%、ブタンについても41%下落いたしました。

一方で、原油やLNGの価格も大きく下落しております。昨年の4月からことしの1月までの財務省の通関統計をもとに、原油、LNGとの価格比較をいたしますと、熱量換算で各年度のLPガスの水準を100とした場合、原油については、平成26年度は98.7、27年度は92.3、27年度というのは4月から1月までになりますけれども。LNGに関しましては、同じように26年度が99.7、27年度は92.1となり、原油、LNGに対して、LPガスの割高感が増している状況となっております。

こうした価格動向や需要期における高気温の影響などもありまして、平成27年度の需要は全般的に低迷いたしまして、3.2%減となっております。特に化学原料用及び都市ガス用では、対前年の需要を大きく下回る見込みとなっております。

工業用が平成27年度、唯一伸びる見通しでございますけれども、実はその要因についてはまだ十分解明がされておられません。ただし、その1年前にも、26年度の需要がマイナス4.3%ということもあり、27年度の見込みは2年前の25年度並みという水準になります。平成28年度は、用途別に増減はありますが、全体で対前年度比プラス2.1%の1,451万トンを見込んでおります。

L Pガスは、従来型のエネルギーであります。環境負荷が低く、分散型で、災害時にも強いという特徴がある反面、他エネルギーとの価格競争及び省エネ対応機器の普及といった要因もありまして、結果としては需要の大きな増加は期待できません。そのため、平成32年度までの5年間の年平均伸び率はプラス0.4%、平成32年度でのL Pガスの総需要量は1,452万トンと見込んでおります。

L Pガスの需要は、気温・水温に大きく影響されますが、本需要想定におきましては、平年並みの気温・水温を前提としております。また、経済状況は、先ほどの燃料油ワーキングさんと同様の試算を前提としております。

以上が、L Pガスの全体的な需要想定を組み立てとなります。

1ページめくっていただいて3ページ目、先ほどご説明したL Pガスの需要量に、電力用の需要、平成27年度の実績見込みである17万2,000トン进行し込むと、底辺の黒い部分ですけれども、それで示しております。平成28年度は1,468万トンと対前年度比2.0%の増加。平成32年度は5年間の年平均伸び率プラス0.4%で推移ということで、1,469万トンとなっております。

それでは次ページ以降、各用途の需要見通しについて説明をさせていただきます。

4ページ目、こちらが家庭用と業務用の合計になりまして、L Pガス需要の約40%を占めております。家庭業務用の平成27年度の需要量は、対前年度比マイナス2.2%の639万トンと見ております。

家庭用につきましては、L Pガスを利用している世帯数、こちらは、人口問題研究所の世帯数推計を基に算出しております。都市部への人口移動等もあり、平成28年度のL Pガスの使用世帯数は2,419万世帯と推定しております。平成32年度では2,358万世帯というふうな予測を行っております。燃料電池や高効率機器の普及により、L Pガスの世帯当たりの省エネが進行いたしまして、家庭用の需要は緩やかに減少していくと見ております。

一方、業務用の需要ですが、外食産業等を中心とした業務用需要と、ガスヒートポンプ、GHPの需要量の2つから業務用を算出しております。業務用需要量は、今後の経済回復基調の動向等にもよりますが、日本フードサービス協会のデータによると、事業者数はほぼ横ばいで推移、需要も平成32年度までおおむね横ばいで推移すると見込んでおります。

GHPの需要量ですが、GHPの設置台数がこちらでも減少傾向にあり、一方で小型から大型G

HPへの置きかえというものがあるものの、需要量は減少傾向に推移すると。一応GHPの燃費向上というような要因等もありまして、減少傾向にあるというふうに踏んでおります。

以上の要素を総合いたしまして、家庭業務用といたしましては、平成27年度の実績見込みを639万トンから、最終年度の32年度で600万トンと予測しております。年度平均伸び率はマイナス1.2%となります。

続きまして5ページ目、工業用になります。工業用の需要は全体の約20%ということで、家庭業務用に次ぐ大きな需要規模です。

平成27年度は304万トンの見通しです。工業用需要は、業種によってLPガスの使用量が異なりますので、鉱工業生産指数、IIPを業種ごとのLPガス使用割合で補正をいたしまして、これで工業用のLPガス需要を推計しております。

平成28年度以降は、経済の回復に伴う生産活動の回復、また環境政策の推進、他燃料からの燃料転換等が期待できるということもあり、平成32年度の需要量を317万トンと想定いたしました。年度平均伸び率ではプラス0.9%になります。

続きまして6ページ目、こちらは都市ガス用の需要になります。

この数値は、日本ガス協会さんが策定しております一般ガス需給計画、それから大手都市ガス会社さんが公表しております供給計画、これらを参考に必要となるLPガスの需要を導き出しています。

都市ガスの主要原料であるLNGの新規輸入ソース、これが既存の輸入ソースに比べ熱量が低いということで、熱量調整用のLPガス需要が増えるというようなことが言えます。平成28年度については、豪州産のコールベットメタン由来のLNG、それから平成30年にはシェールガス由来のLNGが導入されるということで、増熱用の需要が伸びるようになっています。平成27年度の実績見込みは105万8,000トンから、平成32年は166万8,000トンということで、5年間の年度平均伸び率はプラス9.5%で推移すると見ております。

7ページ目をお開きください。こちらは自動車用のLPガスの需要です。

毎月公表されておりますLPガス自動車登録台数実績をもとに、今後のLPガス自動車台数を推計し、その台数に消費原単位を乗じて需要量を算出しております

自動車検査登録情報協会のデータによりますと、平成27年の12月末時点でのLPガスを燃料とする自動車の登録台数は約21万8,000台ございます。そのうちの約84%がタクシーですが、平成21年10月に施行されたいわゆるタクシー新法によって、タクシーの減車が奨励され、登録台数は減少しております。またハイブリッド車の普及、LPガス使用エンジンの燃費向上等により、消費原単位も減少しております。

一方で、台数減少に伴い、実働率が年々上昇するというような現状をうたっております。これらを勘案いたしますと、自動車用の需要は緩やかに縮小し、平成27年度実績見込み、106万4,000トンから、平成32年度は90万8,000トンとなり、5年間の年度平均伸び率はマイナス3.1%で推移するというふうに見ております。

最後、8ページ目をお開きください。こちらは化学原料用です。

化学原料用のLPガス需要は、ナフサとの競合、あるいは海外の石油化学製品動向等にも左右されまして、最も見通しが立てづらい分野でございます。

区分としては3つございまして、1つはエチレン生産用の原料ブタン、2番目がFCCプロピレン用のLPガス、3番目が無水マレイン酸用原料等を含むその他ということで分けております。

平成27年度の需要見通しは267万トンとなっております、対前年度比マイナス12.1%と大きく落ち込む見通しです。これはエチレン生産用に使用されるLPガスが、ナフサに対してコスト優位性を失ったということが大きな要因だと考えております。

平成28年度のエチレンの生産量は約640万トンと見込んでおります。これに対応するLPガスの使用割合は、前年度の2.7%から3.8%に増加すると見込まれ、エチレン生産用のブタンが30%ほど増加すると見ております。

一方、プロピレンのほうの状況ですが、こちらは微減傾向にございまして、3番目のその他用としては10%ほど伸びるところで、化学原料用全体の需要は、平成28年度、286万トンまで増加すると見ております。

平成28年以降のエチレンの生産量は、中国での石化プラントの稼働、あるいは北米シェールガス由来の製品のアジア市場への流入等により、日本から輸出される輸出量は減少すると見ております。

また、米国のLPガスの輸出増、あるいはパナマ運河の拡幅といったような要因から、ナフサに対して幾らか価格競争性が増すであろうということで、LPガスの使用割合は多少ふえるものの、石油化学製品の生産減からごらんのような推移となりまして、5年間の平均伸び率はプラス0.8%、平成32年度の需要は277万トンというふうに見ております。

以上が用途別の需要想定でございます。ご清聴ありがとうございました。

○橘川座長

山田様、どうもありがとうございました。

それでは、松下様、山田様からのご説明を踏まえまして、質疑応答、議論に入っていきたいと思います。ご意見のある方は、名札を立てていただければ順次指名させていただきます。いかがでしょうか。

いかがでしょうか。それぞれにかかわる専門家の方もいらっしゃると思うんですけれども。

こういう審議会は最近では珍しいような気がいたしますけれども。

大石委員、お願いします。

○大石委員

すみません、どなたからも質問がないようですので、たいしたことではありませんが、LPの需要に関して気になったことをお聞きます。家庭用とそれから、何ページにありましたでしょうか。

○山田需要想定検討会（液化石油ガス）委員長

グラフで4ページです。

○大石委員

そうですね、4ページの家庭業務用のところについてです。家庭用の需要見込みも同じだと思いますが、業務用のところで消費税の影響というのは全体として見込んでいるというお話だったと思います。もしも実際に消費税増税が行われたときには、増税の有り無しで外食の割合というのが下がることもあるのでは、と思うのですが。この需給の見通しのグラフには、それも織り込んであるものなのか、聞いていて疑問に思ったものですから質問させていただきます。

○橘川座長

いかがでしょうか。

○山田需要想定検討会（液化石油ガス）委員長

消費税の影響に関しましては、実は各用途によって、厳密に言うと影響度が異なるかもしれないんですが、ご質問のありました家庭業務用、実はそれも一般家庭と業務用で動向が多少異なるかとは思っているんですが。実は今ご質問の特に業務用に関しては、いわゆる外食産業の件数の推移及び使用単価というところが横ばいになっておりまして、この増税分の効果というものについては織り込んでおられません。

○橘川座長

ただ、外食産業は8%から10%に上がったときに、外食は例外規定がなくて、コンビニ等で、外で買ったものは例外規定になるということで、外食産業に打撃が来るんじゃないかという話だと思うんですけど、そのことはこれには考慮されていないと考えてよろしいのでしょうか。

○山田需要想定検討会（液化石油ガス）委員長

はい。

○橘川座長

ほかはいかがでしょう。

武石委員、お願いします。

○武石委員

東日本大震災の被災地で話を聞きますと、やはり灯油の備蓄があって、灯油を供給されたことによって助かったという例があるわけです。これからまた地震等、何が起こるかわかりませんが、灯油の備蓄があり、ある程度の在庫が持てると、被災地が生じたときにも命が助かる人が出ることになります。だから防災性という意味の灯油というのがたいへん重要なわけです。

それと同時に、石油は連産品ですから、どれかの製品だけたくさん持てと言われても急にできないわけですし、そうすると例えば今、石油火力なんかで東電が老朽化したので止めるとかの話が出ていまして、消費量としての数字は出てこないけど重要だということは石油で生じています。

例えば、石油火力の現場を見に行けば、2日も3日も前から始動を始めて、そして本当に電力系統に連系するのはその日の朝決めるわけです。今日は電力が足りそうなので石油火力の発電は要りませんでした、ご苦労さまともなるわけです。2日も3日もまず始動してきたけれども電力系統に連系しませんとなると、安定供給に貢献していても石油消費量は出ません。それでもC重油が非常に重要だということはあるわけです。だから消費量が出ていないから石油は要らないのだと、数量減っても大丈夫ということにはならないわけです。

そう考えてくると、数字を見ていくときにもっと重要なのは、やっぱり強靱な供給網というのが維持されて、そして何か、事あるときには大丈夫だと、バックアップするぞと言える状態ができているかということだと思います。

そういうときに、今、私が聞いた例では、例えば灯油あたりの白油をガスタービンとデュアル燃料で焚けるようにするなどの検討も重要となります。例えばLNG火力だけでいざというときにバックアップできるかということ、在庫の量からいっても非常に心配なわけです。そういうときにはやはりC重油の石油火力を止めてしまうのであれば、これからますます太陽光とか出てきて電力供給が不安定になったときに、LNG火力に例えば灯油みたいなものがもう一つの燃料として使えるような状態、つまり、石油製品の備蓄量をふやすような、そういう検討というのはやっておくべきなのではないかという意見が結構あります。

ですから、やはり需要の想定をしているときに、数字が減っただけではなくて、もっとその背後にある構造といいますか、そういうものに対しても理解をしつつ、この数字が結局出ているということが言えたら非常によろしいかと思うのですが、その辺、ぜひご検討いただければと思います。

○橘川座長

これ松下さんに伺うというよりも、事務局だと思いますが、後でちょっと事務局の意見の中で

見解をお聞きしたいと思います。

ほかはいかがでしょうか。

手が挙がらないので、せっかくの機会なので幾つか委員の方にご質問したいんですけども。まずエネ研の小林さんに、石油の専門家だと思うんですけども、エネ研の見通しだと原油価格が17年あたりから戻ってくるというような話をされているんですけど、まずその話はどうなのかというのを伺いたい。

それから葉梨さん、L Pのほうで、日協は1,970万トンにL Pガスの需要が戻ってくるという長期の想定をされたわけですけど、何かその世界ときょうの話とは大分違うような気がいたしますので、そこら辺のところ、ちょっとまずはお二人にお伺いしたいのですが、いかがでしょうか。

○小林代理

ちょっと何も準備していないので。エネ研では2020年に原油価格、大体70～75ドルに戻りますという見通しを出しています。こちらの見通しもI E Aの見通しを使われてということなので、おおむね同じだったと思います。2020年たしか80ドルということだったので、だったというふうに理解しています。ただ他方で、世の中いろんな見方がありまして、2020年まで50ドルじゃないかという見方もやっぱりあるにはあります。

我々、何で2020年にかけて原油価格が上がっていくと言っているかといいますと、やっぱり石油需要がこれから年間100万BDずつふえていくと。というと5年間で500万BDふえる。シェールがあるからそんなに上がらないという見方はあるんですけども、じゃ、シェールで追加で500万BD出せるかどうかというと、そのところはちょっとまだわからないんじゃないかというふうに考えています。

そうなってくると、やはり高コストのものが出来ざるを得ない。その高コストの油田というのは開発に時間がかかるので、あと5年で出てくるということはないんですけども、少なくとも高コストの油田の開発を、インセンティブを与えるような価格水準に2020年ぐらいにはなっているんじゃないかというふうに考えて、おおむね70～75ぐらいというふうに申し上げているということです。

ただ他方で、今、O P E Cの産油国、イランもイラクもサウジも増産、かなりシェア争いをやっているということと、シェールのポテンシャルというのは非常にまだあって、500万BDは行かないかもしれないけど、300、400行くかもしれないという見方もあります。

既に今、供給余剰が100万BD以上ありますし、在庫も非常に高いということを考えると、2020年までに、50ドルかどうか分かりませんが、ある程度、原油価格が安いまま行くという考え方もそれなりに根拠あるかなという気はしております

ただやっぱりそれだけじゃなくて、安い供給源だけじゃなくて、高コストの供給源に頼らざるを得なくなる、そういう価格水準に2020年にはなっているだろうということで、我々のところでは今のところ2020年は70～75というふうに推定しています。

○橘川座長

じゃ、葉梨さん、お願いします。

○葉梨委員

ありがとうございます。橘川先生が言われた1,970万トンについては、L Pガス業界が策定した中長期展望というもので、2030年における私どもL Pガス業界のあるべき姿ということで出させていただいております。

その背景といたしましては、政策面においてL Pガスが明確な位置づけをされ、この中で環境だとか、災害に強いとか、そういうような位置づけの中でL Pガスの持っている特性からいろんな分野で貢献することがあるのではないだろうかということで、それぞれの業種分野ごとに詰めまして、需要の数値をトータルとして1,970万トンと出したわけです。

ただ、これは2030年ということに向かって、私どもがいかに行動していくかということで、簡単な延長線上で行けるとは思っておりません。そのためには業界が相当努力をしなくてはならないという数字であります。

例えばコージェネということにつきましても、これまで橘川先生に、都市ガスだけでは対応できないし、L Pガスも一定の役割を果たすべきと言われております。最近、私ども業界も供給面で努力したということもございますので、いわゆる供給ソースの多様化ということも今後広がっていくと期待しておりますし、価格についても、低位安定というようなものが期待できるようになっているというような背景があります。一方、目標数値の達成にあたっては、技術の側面というところをクリアしていかなければいけないということで、結構時間もかかります。

一方、この需要想定というのは、いわゆる5年後ということで、なおかつその中で備蓄目標をどうするのかということもございますので、政策的なものをそこにたくさん入れ込むということはやほりできないということで、かなり現実的に積み上げた数値という形で出てきております。このため、1,970万トンということと、1,400万トン台ということでの当面のギャップはあります。ただ、私どもはこれに満足するという話ではなくて、この1,970万トンに向けて努力してまいりたいと思っていますので、結果的にこれよりふえる可能性もあるかなと思っています。

以上でございます。

○橘川座長

どうか、委員の方、発言いかがでしょうか。

またちょっと質問させていただきますが、笠原さん、先ほどの説明だと、大分エタンクラッカー、アメリカ産のものとかが出てきて、数年後からエチレン余ってくるんじゃないかという話ですけど、今コンビナートもありますと、リファイナリーはしゅんとしているんですけども、エチレンセンター吹いているような状態で、産業競争力強化法の第1号指定の石油精製と、第2号指定の石油化学でえらいギャップができていますけど、今この見通しどおりに本当になるんでしょうかというのを笠原さんにお伺いしたい。

それからもう一つ、電事連の小野田さんにお伺いしたいのは、きのうのガスシステム改革の小委員会で、まだ決まったわけではないですけども、二重導管問題がかなり緩和される方向で、例えば事務局は新規需要の3年間、4.5%なんていう数字を打ち出しているわけですけど、そうすると熱量調整のところのLPガスの需要に影響が出てくるんじゃないかと思うんですけど、その辺のことをせっかくの機会なのでお二人にお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

○笠原代理

まず、今日ご提示された数字のとおりになるかどうかと言われると、これはちょっと分かりませんが、ただ方向性としては合っているんだと思っています。

今、確かに足元、石化産業の状況を見ますと、例年になくエチレンそのものの輸出、中国向けの輸出が非常に好調でして、これが国内のエチレンプラントの稼働率を上げているという状況であり、また原料と製品とのスプレッドが非常に開いているというようなことから、ここ足元、業績は好調に推移しているということだと思っています。

将来的にはやはり、先ほど先生がおっしゃいましたように、アメリカのシェール由来のエタンクラッカーから出てくるエチレン、これを原料とした、特にポリエチレン関係ですね、ポリエチレンで余ってきたものがアジア市場に流れてくる。あるいは中東品の安いものが同じくアジア市場に流れてくる。

アジア市場というと、やはり吸収源は中国なんですね。日本の輸出の約6割が中国向けです。ですからそのところに相当安いアメリカ品、あるいは中東品、こういうものが入ってくる可能性というものは否定できないと思っていますので、そういう意味では日本の輸出の方向性を見れば、やはり先細り、その結果として生産の見通しとしては、先ほど需要想定の方でご提示されたように、方向性としては減少していく方向に行くんだろうと。ただそれがどの程度のレベルなのかというと、まだ私どもでもズバリこうだということは分からない状況です。

以上です。

○橘川座長

小野田さん、お願いします。

○小野田委員

小野田でございます。小委の内容について詳細は承知しておりませんが、一般論的に言いますと、ガス業界さんが全国的にガスを売るために、ガス器具の安全性のためにカロリーを統一されて売っておられるガス導管網に対して、私ども電気事業連合会傘下の各社が売っている売り方というのは、大口のお客様などでは、消費機器側である程度対応できることを前提に、生ガスをガス導管で送っているという現状がございまして、メタンガスが増えてくれば、それなりにカロリーが低いものになっていきます。そこにLPガスの増量をして、増熱をして、ガス協会さんのパイプに入れ込むというのが本来なのかもしれませんが、メリットをお客様に享受していただくためには、そのままのガスをお買い求めいただいた方が良いということで、そのような売り方を今、しているところです。

ご質問の二重導管規制の部分は、お客様によってどちらかを選択できるかということ、自由には選択できない状況なのですが、私どもが売る場合には増熱していない生ガスを単独で売るわけですね。自由に売れるようにしてくれということを大分申し上げていたのですが、なかなか二重導管規制の外れ方がそんなにドラスティックではなくて、非常に制限のある外れ方になっていきますので、急激にこれから変化していくとは思いますが、大口のお客様が多いので、低カロリーの生ガスが売れていくような状況が拡大していけば、おっしゃるとおり影響は大きく出てくるものだというふうに考えております。

○橘川座長

ありがとうございます。

私ばかり質問していて終わりになりそうに。委員の方いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○浅川代理

自工会でございますけれども、自動車用の燃料、最近の状況というんですかね、適切な変動要因ということで、見通しされていると思っています。ちょっと質問なんですけれども、ガソリンの走行距離、このデータというのはどこから持たれたんでしょうか。国交省とか。

○松下需要想定検討会（燃料油）委員長

これは国土交通省のデータだと思います。

○浅川代理

ああ、そうですか。はい、ありがとうございます。一応、乗用車もトラックも燃費規制というのがございまして、2020年、この辺も配慮されているというふうに理解しておりますけれども。

○松下需要想定検討会（燃料油）委員長

そうですね、先ほど説明させていただきましたとおり、新燃費基準につきましては、2020年の、今売られている車がほとんどもうクリアしているという状態だというふうに認識しております。しかしながら、さらに今後も燃費の改善が進んでいくというところで踏んでおります。

また、ここで算定しております燃費の改善の中では、車種的にいって省燃費車の比率がふえていくことによっても燃費の改善というのは中に入っていますので、そういった形で車種の燃費の改善もありますし、構成比の燃費の改善も織り込んだ状態になっております。

○浅川代理

そうですね、我々の言っている次世代自動車の規律ですね。ありがとうございました。

○松下需要想定検討会（燃料油）委員長

ちなみにハイブリッド車の販売台数の数字よく聞かれるものですから、平成27年度で、ハイブリッド車で103万台、今販売されているという状況なんですけれども、こちらにつきましては平成32年の今回の試算見込みまでの間は、プラス6万台ずつ売れていくというベースで織り込んでおります。

○浅川代理

ありがとうございました。

○橘川座長

ほかはいかがでしょうか。

全石連どうでしょうか。

○河本委員

いや、別に毎年のことでございますので、そんなに感動するようなことはないんですけれども。また余り質問すると怒られたりするものですから。とはいえ見通しなものですから、そんなに、この2.0のガソリンが1.9ではないかという根拠もこちらもありませんし、2.2ではないかという根拠もありますが、ただ大きな流れでは、どなたもおっしゃっていましたが、流れの中で、むしろ我々の関心事項というのは、我々が考えなきゃいけないのは、どうやって生き残っていくのかということで、これはまた安定供給につながってくるわけでありまして。

例えば共同配送とか、共同輸送、それからタンクを一緒に使おうとか、そういうふうなことをエネ庁さんからも言われていますし、我々のほうもそれを真剣に考えなきゃいけないということでございますけれども、どっちかという私どものほうは意識が低うございまして、むしろしっかりそういう点を受けとめて、これを前提にして対応していかなきゃいけないなということをひしひしと感じさせていただいたわけであります。

○橘川座長

奥田委員、いかがでしょうか。長年この会合でディーゼルシフトのことを強調されていたんですけれども、少し始まったような話も先ほど出ていましたけど。

○奥田委員

ありがとうございます。私も、事前にいろいろ勉強もさせていただいて、数字自体は非常に納得のいく数字だと思うのですが、全体的に上振れリスク、下振れリスクをこういう見通しをつくる時には常に考えないといけないんですね。

軽油やガソリンについて考えてみると、例えば外国人の、いわゆるインバウンドのお客さんなんか、2,000万人が今度2020年に4,000万人という目標が出ましたが、あれが本当に実現をすれば、バスだって結構使うだろうとか、中国人、今、メインランド・チャイナの方にはいわゆる国際免許が発行されませんので、レンタカーが使えないんですけれども、仮にそのバリアが外れれば、中国人の方がレンタカーを使って相当走ってくれるんじゃないだろうかとか。

そう考えると、2020年に向けては、まだまだ上振れリスクがあるんじゃないかという期待を持っています、なかなかそれを盛り込むわけにもいかないのでしょう。また下振れリスクに関しては、2020年から後、今度はオリンピック景気が過ぎた後、一体どうなっていくのかとか、そういうところを見ていかないといけないなというのが一つの感想であります。

あと、ディーゼルシフトのところは、確かにそういう動きは盛り込まれてきているということで、少し現実的な数字が実現しているのかなと考えております。

○橘川座長

はい、どうぞ。

○河本委員

もう一つ心配していますのは、新聞なんかでCO₂対応で、環境税を環境省は真剣に考えていると。その理屈づけも含めて、今、石油に対する税金をさらに上乗せしようというような話が新聞なんかに出ておまして。もしそういうことであるならば、これは今の反対の下振れリスクのほうに入ってくるわけで、我々としては、これ以上の増税は本当に困るなということで、相当反対運動を展開していかなくちゃいけないなとは思っておりますけれども、当然、その辺は多分需要想定の中には入っていないんだろと思いますが、環境税というのはちょっと非常に心配の種だというふうに思っております。

○橘川座長

ほかはいかがでしょう。

よろしいですか。余り時間を延ばしてもしょうがないので。

まず、お二人は何かつけ加えることはあるでしょうか。よろしいですか。

それでは事務局から、少し質問もありましたのでお答えください。

○風木資源・燃料部政策課長

それでは私のほうから、まず委員の方々、数々のご意見ありがとうございます。それから専門家のお二人に大変詳細なご報告をいただきまして、大変ありがとうございます。

それで、特に武石先生からお話ありましたとおり、今回の石油需要見通しを見て、どういう政策的なインプリケーションがあるかという点が一つあるかと思っております。言うまでもないことですが、本需要見通しは、石油等、液化石油ガスの備蓄目標の算定のため、5年度間のものをつくるという目的でやっていますので、その前提でこれはご審議いただいていると。

その上でこれを受けての評価というのが、我々、政策当局の対応ということになると思っております。2点ほど申し上げると、まず1点、石油の安定供給の観点ですね、東日本大震災の経験を踏まえて、やはり被災地から灯油やガソリン等の需要が一番多かったということで、石油は最後の砦だという話については、我々、重々政策として推進しているということでございまして、例えば石油コンビナートの強靱化とか、液状化対策でありますとか、それからガソリンスタンドSSの、中核SSの支援だとか、いろんな形で支援をしておりますし、同時に幾つか出ておりましたけれども、その石油関係の、それからLPも関係あると思いますが、競争力強化に関する取り組みも数々行っているということでありまして、今回、特に燃料油については、やはりこれまでの流れどおり減少ということではあるものの、引き続き安定供給の観点からの政策は推進していきたいということでもあります。LPのほうも、数字は減少ということではないものの、同時に安定供給の視点を引き続き持って進めていきたいと思っております。

それから2点目は石油火力の話について、その観点で出ました。昨今の報道等も出ておりまして、この場で個別の者の話とかについてコメントは差し控えたいんですが、我々としては、やはり2014年に定めましたエネルギー基本計画、それから2015年に定めたエネルギーミックスの実現ということに今、邁進をしているところでございます。

石油については、電源として3%という数字を設定させていただいておりますし、1次エネルギーで30%、それからLPで3%ということでございまして、このエネルギーミックスの実現のためにどういう施策を打っていくかというのが基本的なスタンスですので、石油火力がどういう形で今後なっていくかというのは、全体のコンテキストの中で今後我々としても真剣に受けとめて、対応していきたいということでございます。

私からは以上でございます。

○橘川座長

ほかには、田久保さんはよろしいでしょうか。

いいですか。はい。

それではありがとうございました。資料4に、資料2と3のポイントをまとめた形で、平成28年度～平成32年度石油製品需要見通し（案）という形でまとめてあります。大きな異論もなかったと思いますので、これを、本ワーキンググループにおける石油製品需要見通しとして公表させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（異議なしの声あり）

3. 閉会

○橘川座長

どうもありがとうございました。

それではこれもちまして、本日の石油市場動向調査ワーキンググループを終了させていただきます。ご報告いただいたお二人、どうもありがとうございました。皆さんもありがとうございました。以上をもって終会とさせていただきます。

—了—