

2018～2022年度石油製品需要見通し(案)



燃料油編

平成30年4月5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30年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度（平成30年1月22日閣議決定）」、「中長期の経済財政に関する試算（平成30年1月23日経済財政諮問会議提出）」を採用、その他各シンクタンクの経済見通しも加味。

年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
実質GDP成長率	1.8%	1.4%	1.5%	1.7%	1.9%

○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。

※2019年10月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：2019年度以降、IEAの世界エネルギー見通し（2017年11月）に基づく上昇率（平均5.1%程度）で推移。

※為替：2019年度以降、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）。

○国際海事機関（IMO）による硫黄分規制の影響については、代替燃料選択の動向（燃料価格等により左右）が見通せないことから、想定には反映していない。

○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せず。

2018～2022年度石油製品需要見通し(総括表)

	実績	実績見込	見通し				
	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
ガソリン	52,508	51,686 ▲ 1.6	50,591 ▲ 2.1	49,640 ▲ 1.9	48,391 ▲ 2.5	47,203 ▲ 2.5	45,929 ▲ 2.7
ナフサ	44,797	45,337 + 1.2	44,561 ▲ 1.7	44,097 ▲ 1.0	43,679 ▲ 0.9	43,304 ▲ 0.9	42,966 ▲ 0.8
ジェット燃料油	5,294	5,240 ▲ 1.0	5,234 ▲ 0.1	5,229 ▲ 0.1	5,228 ▲ 0.0	5,195 ▲ 0.6	5,190 ▲ 0.1
灯油	16,235	16,936 + 4.3	15,486 ▲ 8.6	14,995 ▲ 3.2	14,698 ▲ 2.0	14,332 ▲ 2.5	13,965 ▲ 2.6
軽油	33,326	33,678 + 1.1	33,726 + 0.1	33,809 + 0.2	33,712 ▲ 0.3	33,731 + 0.1	33,776 + 0.1
A重油	11,986	11,404 ▲ 4.9	10,916 ▲ 4.3	10,469 ▲ 4.1	10,151 ▲ 3.0	9,846 ▲ 3.0	9,556 ▲ 2.9
一般用B・C重油	5,512	5,090 ▲ 7.7	4,738 ▲ 6.9	4,471 ▲ 5.6	4,227 ▲ 5.5	4,018 ▲ 4.9	3,846 ▲ 4.3
燃料油計 (電力用C重油を除く)	169,658	169,371 ▲ 0.2	165,252 ▲ 2.4	162,710 ▲ 1.5	160,086 ▲ 1.6	157,629 ▲ 1.5	155,228 ▲ 1.5
電力用C重油 (参考)	7,266	4,865 ▲ 33.0	-	-	-	-	-
燃料油計 (参考) ※上記燃料油計に電力用C重油の 2017年度実績見込を加えた数値	176,924	174,236 ▲ 1.5	-	-	-	-	-

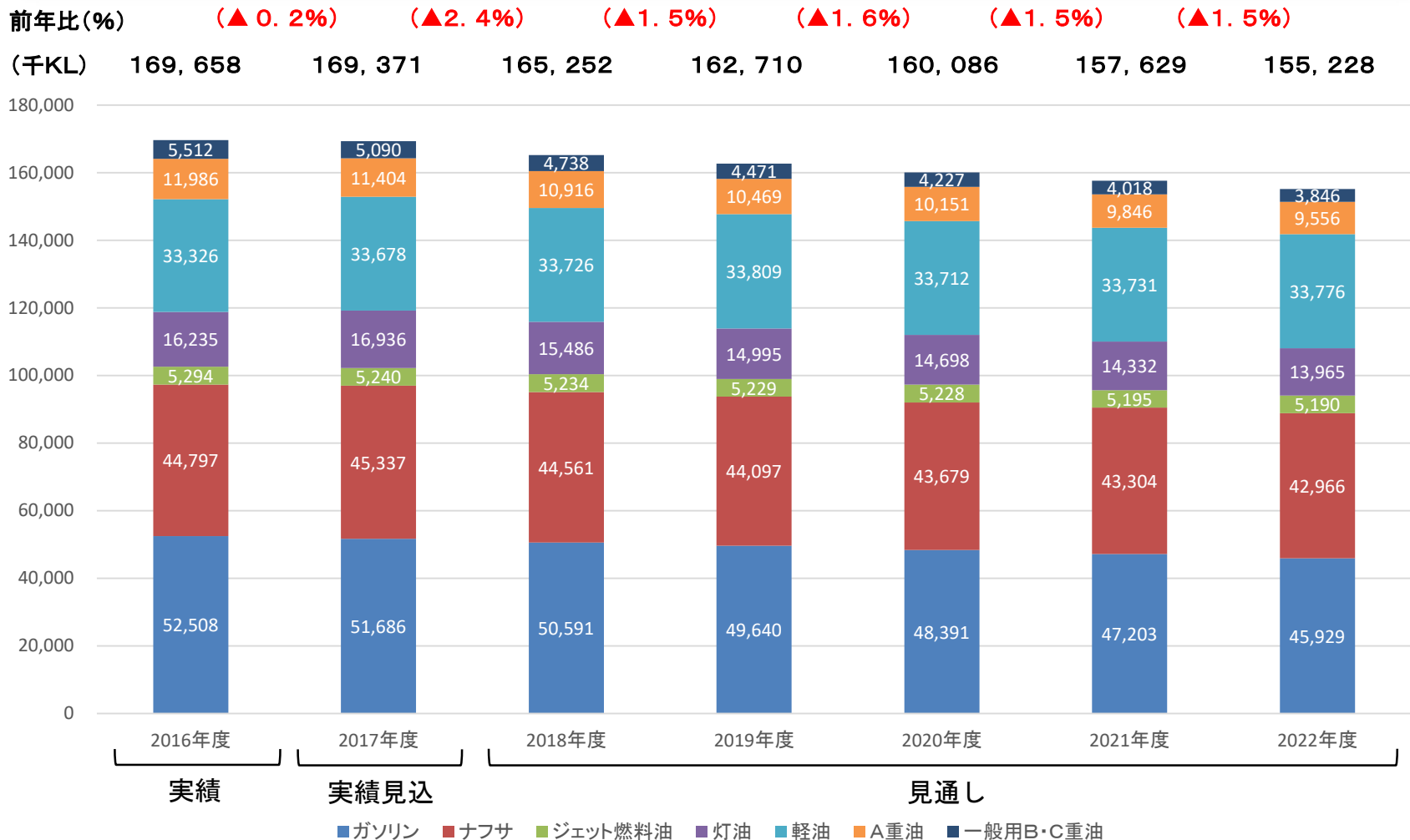
年率	全体	構成比	
2017/2022	2017/2022	2017年度	2022年度
▲ 2.3	▲ 11.1	30.5	29.6
▲ 1.1	▲ 5.2	26.8	27.7
▲ 0.2	▲ 1.0	3.1	3.3
▲ 3.8	▲ 17.5	10.0	9.0
+ 0.1	+ 0.3	19.9	21.8
▲ 3.5	▲ 16.2	6.7	6.2
▲ 5.4	▲ 24.4	3.0	2.5
▲ 1.7	▲ 8.4	100.0	100.0
-	-	2.9	-
-	-	102.9	-

(注1) 上段の数字は燃料油内需量(千KL)、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。

2018～2022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】

2018年度は、燃料油全体で1億6,525万KLとなり前年度比▲2.4%と減少の見通し。
2017～2022年度を総じてみれば、年平均で▲1.7%、全体で▲8.4%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

■2018年度は、5,059万KLとなり前年度比▲2.1%と減少の見通し。

○乗用車走行距離の減少及び燃費改善等により、前年度比▲2.1%の見通し。

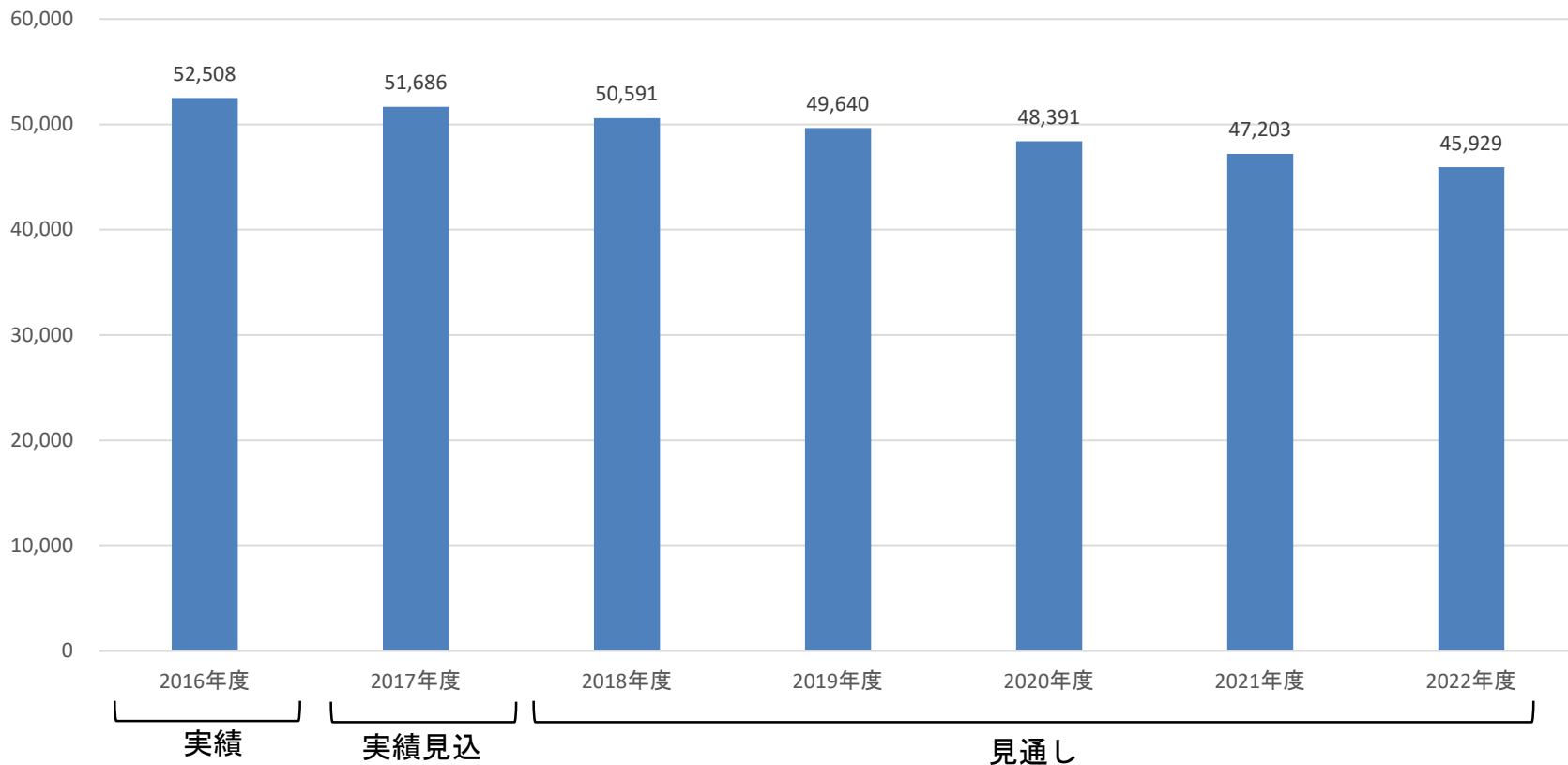
■2017～2022年度を総じてみれば、年平均▲2.3%、全体で▲11.1%と減少の見通し

○乗用車走行距離の減少及び燃費改善等のトレンドが継続し、2017～2022年度のガソリン需要は年平均▲2.3%で推移する見通し。

○なお、EV・PHV等次世代乗用車については、政府のロードマップに基づき販売台数を想定し、ガソリン需要の減少要因として考慮した。

前年比(%) (▲1.6%) (▲2.1%) (▲1.9%) (▲2.5%) (▲2.5%) (▲2.7%)

(千KL)



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

■2018年度は、4,456万KLとなり前年度比▲1.7%と減少の見通し。

○上期のプラント定修影響や、下期以降は米国エタンベースの誘導品の影響が現れることに伴いエチレン生産量は減少を見込むほか、BTXの生産量も需要が特に好調であった前年度の反動で減少する見込みであり、原料であるナフサ需要も減少の見込み。

■2017～2022年度を総じてみれば、年平均▲1.1%、全体で▲5.2%と減少の見通し。

○エチレンについて、内需は経済成長に伴い増加する一方、ポリエチレン等の汎用品が米国からアジア市場へ流入することで日本からの輸出は減少し、生産は緩やかに減少する見込み。加えて、ナフサ代替となるシェールガス由来LPG使用率の増加も見込む。

○BTXについて、堅調な海外需要を受けて輸出は微増を見込む一方、緩やかに内需が減少し、生産は緩やかに減少の見込み。

○ナフサ需要全体としては、エチレン用、BTX用ともに減少することから、ナフサ需要は減少で推移する見込み。

前年比(%)
(千KL)

(+1.2%)

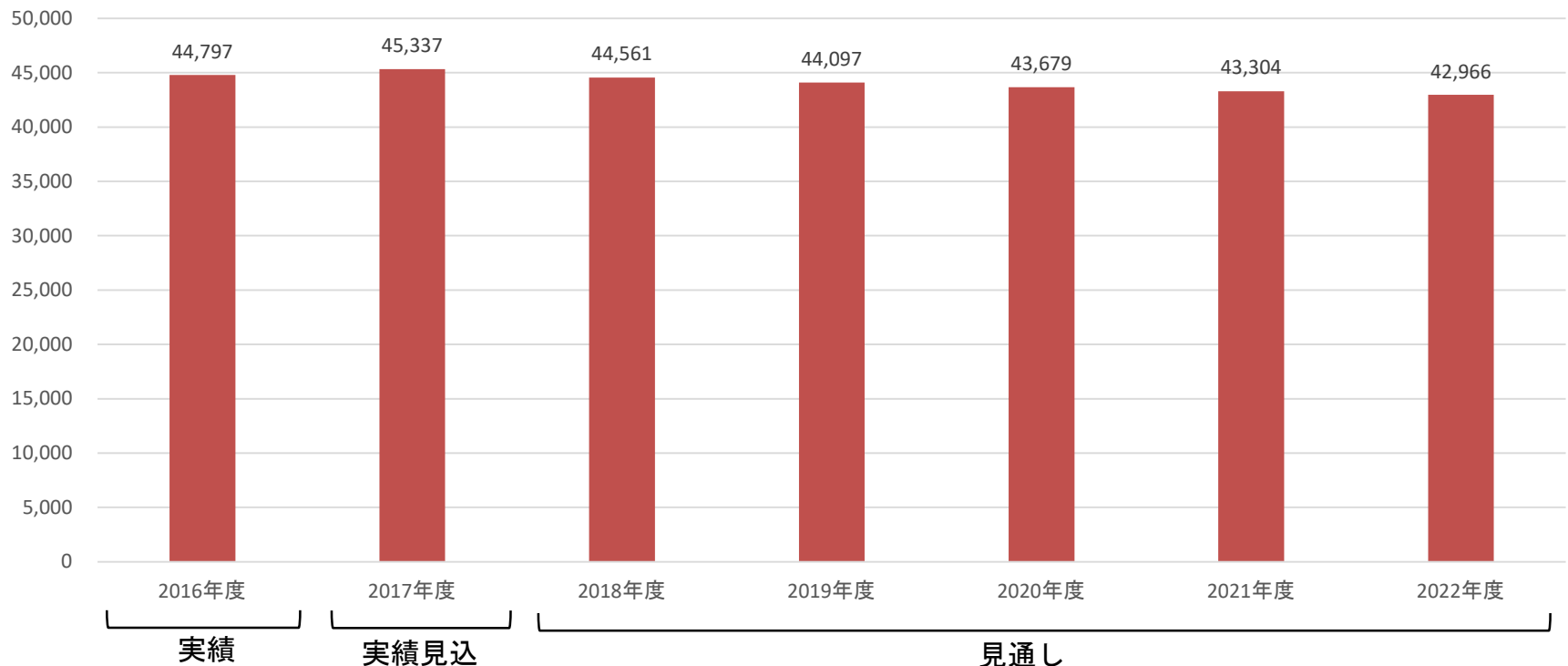
(▲1.7%)

(▲1.0%)

(▲0.9%)

(▲0.9%)

(▲0.8%)



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

■2018年度は、523万KLとなり前年度比▲0.1%と減少の見通し。

○経済成長により航空需要は微増すると想定するが、民航消費量は省エネ機材への更新に伴う燃費改善を受けて内需は微減となる見込み。

■2017～2022年度を総じてみれば、年平均▲0.2%、全体で▲1.0%と減少の見通し。

○航空需要は、経済成長にともない増加が見込まれる。

○一方、民航消費量については、閏年影響(2019年度)や東京オリンピック・パラリンピック開催影響(2020年度)等の増加要因はあるものの、引き続き省エネ機材への更新による燃費改善の進展が見込まれることから微減傾向で推移する見込み。

前年比(%)
(千KL)

(▲1.0%)

(▲0.1%)

(▲0.1%)

(▲0.0%)

(▲0.6%)

(▲0.1%)

6,000

5,294

5,240

5,234

5,229

5,228

5,195

5,190

5,000

4,000

3,000

2,000

1,000

0

2016年度

2017年度

2018年度

2019年度

2020年度

2021年度

2022年度

実績

実績見込

見通し

灯油

過去5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

■2018年度は、1,549万KLとなり前年度比▲8.6%と減少の見通し。

○気温の推移は例年並みを見込むものの、各産業や家庭における燃料転換や効率改善が継続し、減少となる見込み。

■2017～2022年度を総じてみれば、年平均▲3.8%、全体で▲17.5%と減少の見通し。

○生産活動に関しては堅調な推移が見込まれるが、各産業における燃料転換や効率改善の進展が見込まれることから産業用の需要は減少の見通し。

○民生用についても、気温の推移は例年並みを見込むものの、家庭用を中心とした暖房・給湯エネルギー源の転換が続くことから減少の見通し。

前年比(%)
(千KL)

(+4.3%)

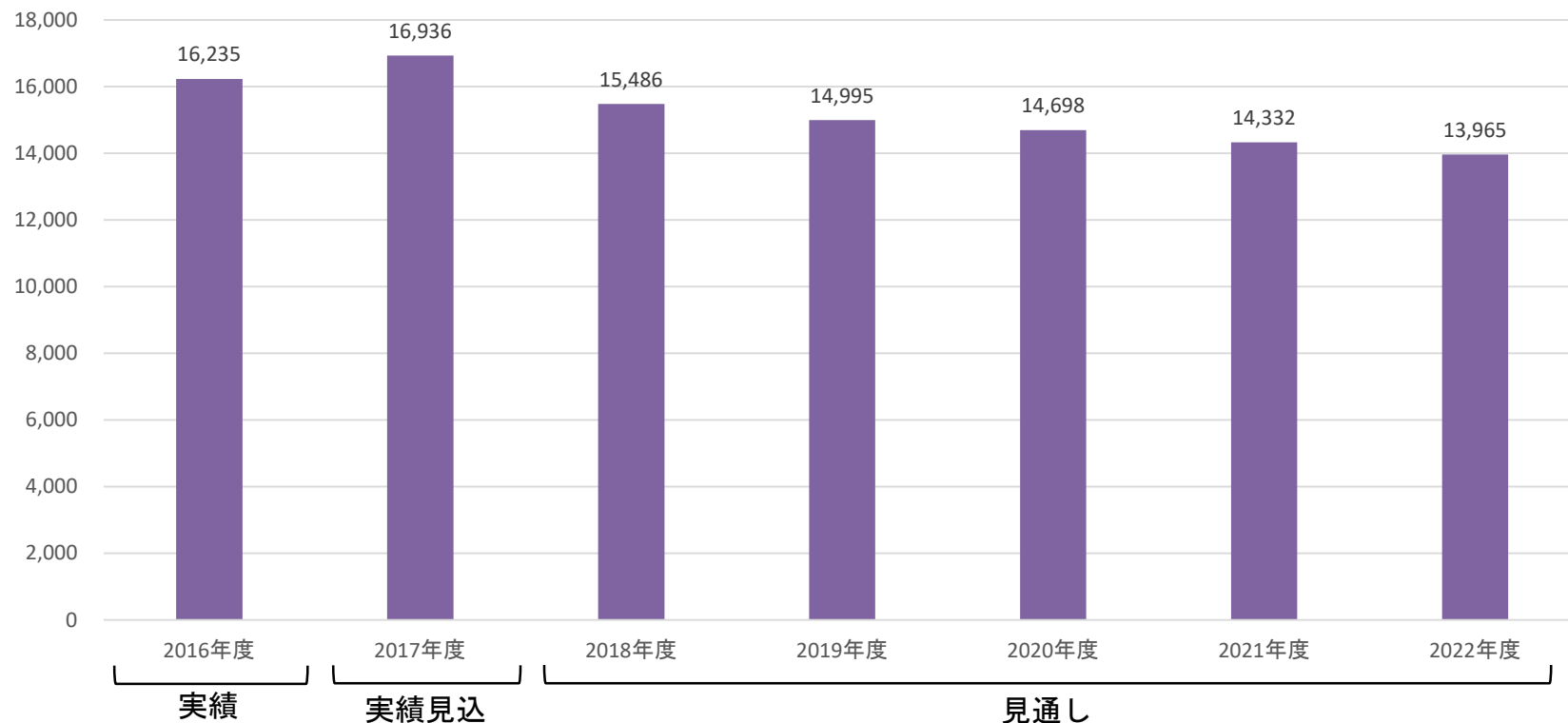
(▲8.6%)

(▲3.2%)

(▲2.0%)

(▲2.5%)

(▲2.6%)



軽油

「経済動向」及び「トラック等保有台数」を基に想定

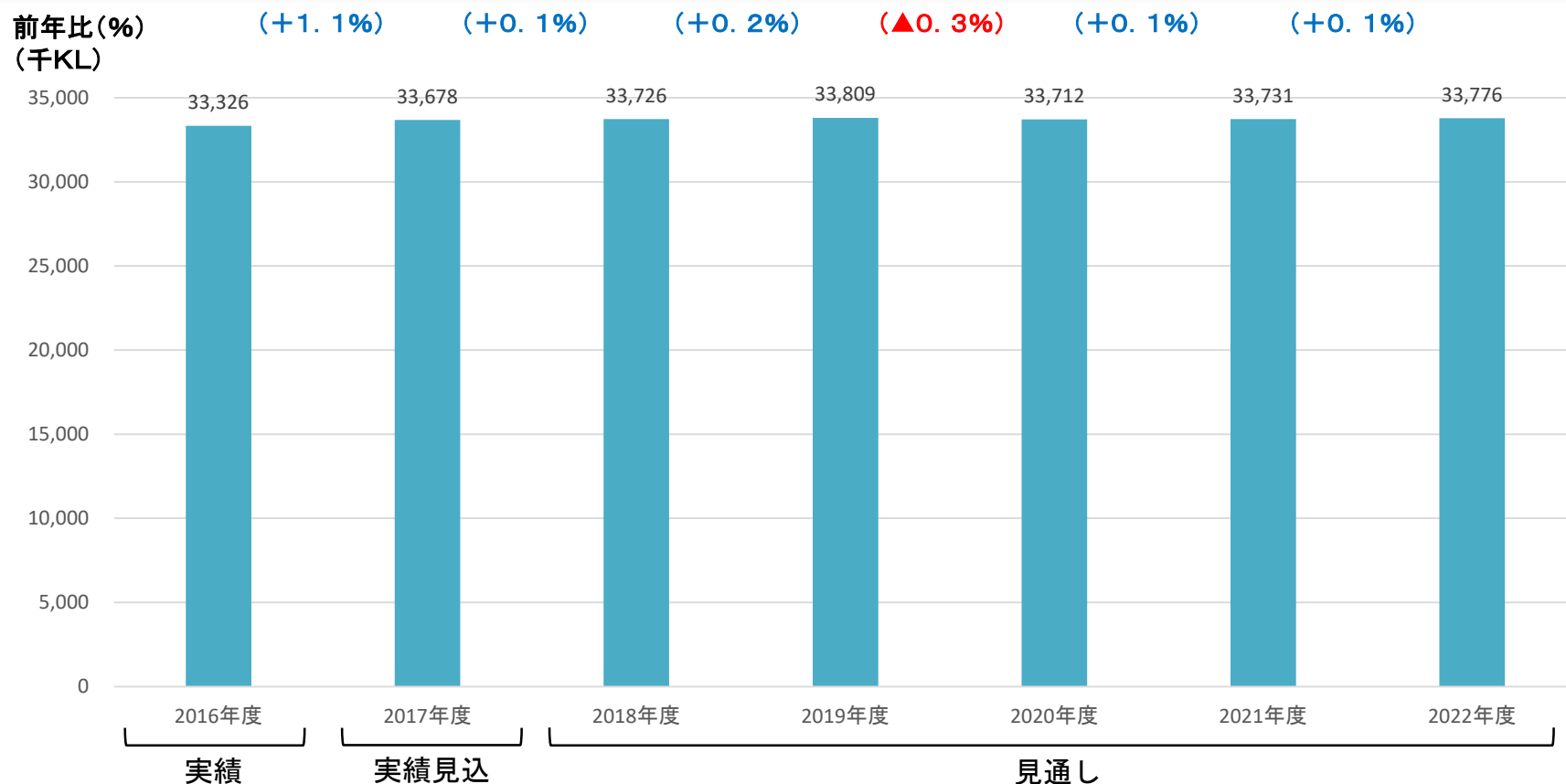
■2018年度は、3,373万KLとなり前年度比+0.1%と増加の見通し。

○堅調な貨物輸送量に下支えされ微増の見込み。

■2017～2022年度を総じてみれば、年平均+0.1%、全体で+0.3%と増加の見通し。

○経済のサービス化・高付加価値化の流れは継続するものの、堅調な経済成長に下支えされ貨物輸送量はほぼ横ばいで推移すると想定し、軽油需要は年平均伸び率+0.1%で推移する見通し。

○トラックのEV化については、航続距離等の技術的課題があるため、2022年度までの期間においては一部地域における限定的な利用に留まると想定している。



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

■2018年度は、1,092万KLとなり前年度比▲4.3%と減少の見通し。

○鉱工業全体において、燃料転換/省エネは継続し、農業・漁業においては、就労人口減少等を背景に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。

■2017～2022年度を総じてみれば、年平均▲3.5%、全体で▲16.2%と減少の見通し。

○鉱工業における環境対策による燃料転換・省エネの進展。

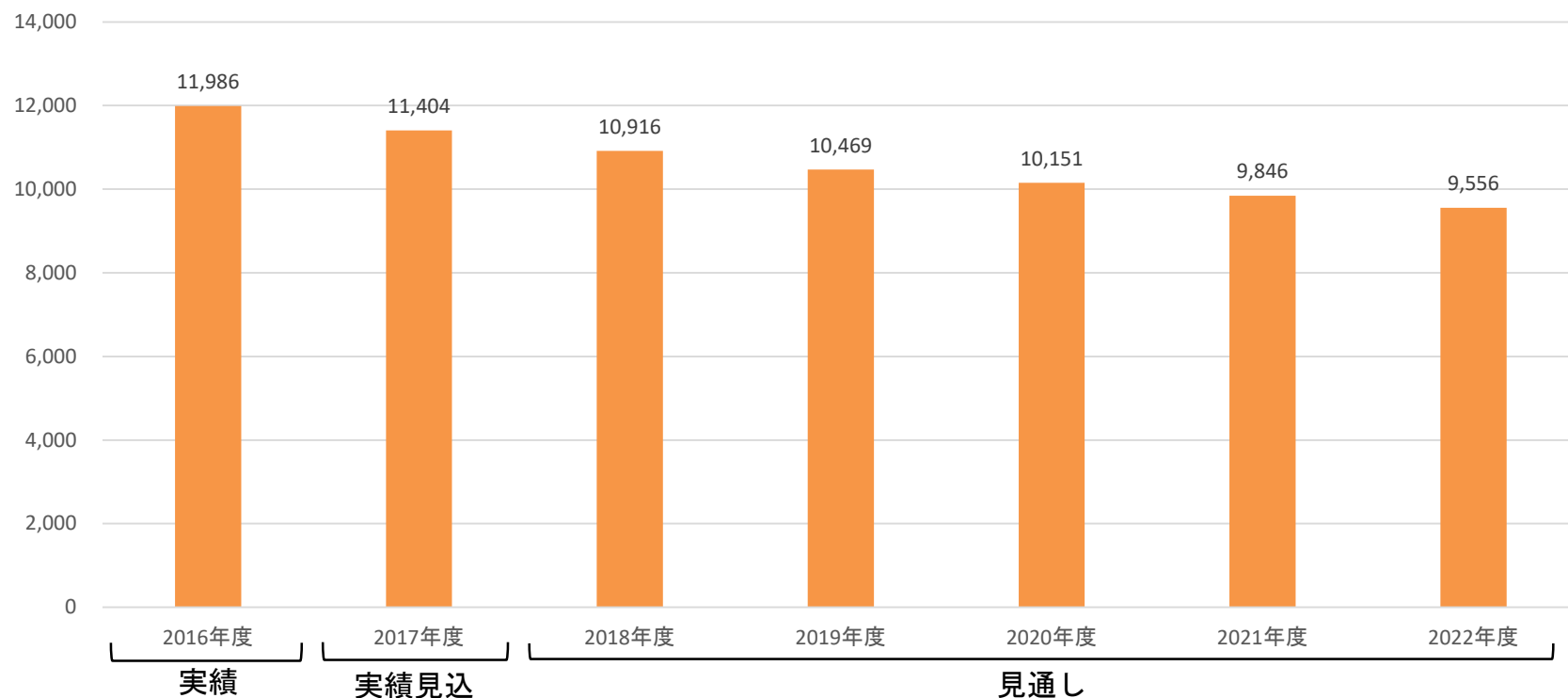
○農林水産における高齢化の進行や就業人口の減少に伴う生産活動の低下。

○水運における内航船隻数の減少や船員不足から需要は減少。

○これらの要因により、全体としては需要が減少を続けていく見通し。

前年比(%) (▲4.9%) (▲4.3%) (▲4.1%) (▲3.0%) (▲3.0%) (▲2.9%)

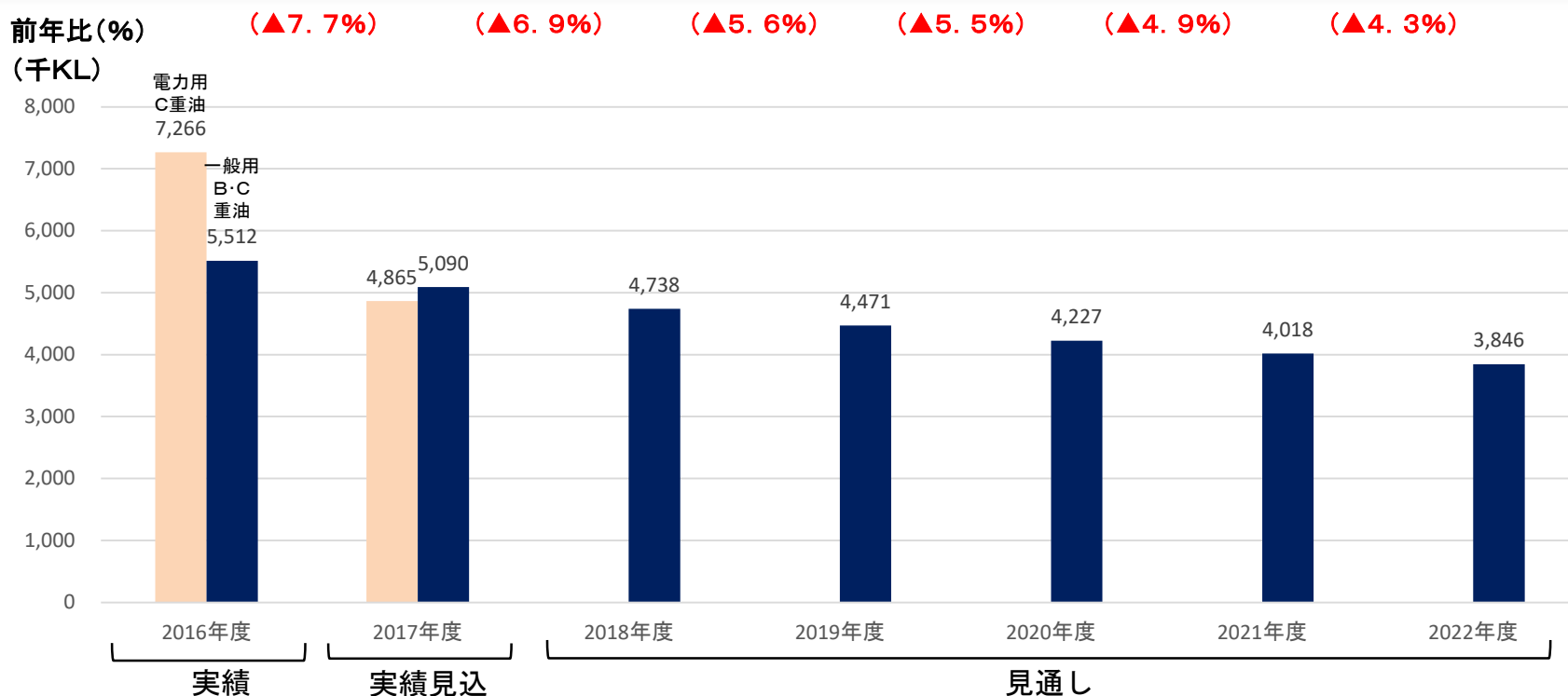
(千KL)



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重油については、2018年度は、474万KLとなり前年度比▲6.9%と減少の見通し。
○ 鉱工業ではA重油と同様に、引き続き燃料転換/省エネが継続。水運では、内航船の隻数減少により需要も減少の見込み。
- 一般用B・C重油については、2017～2022年度を総じてみれば、年平均▲5.4%、全体として▲24.4%と減少の見通し。
○ 2019年度以降も、鉱工業における燃料転換/省エネの進展によって重油需要の減少が継続。水運では引き続き内航船の隻数減少が進むことにより、需要が減少していく見通し。
- なお、国際海事機関(IMO)による硫黄分規制の影響については、代替燃料選択の動向(燃料価格等により左右)が見通せないことから、想定には反映していない。
- 電力用C重油については、2017年度は487万klの実績見込み。その後の見通しについては、策定しない。



※グラフ上部の数字は、一般用B・C重油需要量の前年度比(単位:%)である。