

2022～2026年度石油製品需要見通し（案）

燃料油編

令和 4 年 3 月 30 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「令和４年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度（令和４年１月１７日閣議決定）」、「中長期の経済財政に関する試算（令和４年１月１４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	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
実質GDP成長率	3.2%	1.3%	1.9%	1.6%	1.0%

- 新型コロナウイルス感染症による影響については、上記の経済見通しをベースとしつつ、各油種への個別の影響についても考慮。
- 為替、原油価格等の価格要因についても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、電力部門や産業部門での脱炭素化の動きが進むことによる影響を個別に考慮。
- 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。

2022～2026年度石油製品需要見通し（総括表）

	実績	実績見込	見通し				
	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
ガソリン	45,233	45,220 ▲ 0.0	45,382 + 0.4	44,391 ▲ 2.2	43,177 ▲ 2.7	42,016 ▲ 2.7	40,808 ▲ 2.9
ナフサ	40,323	42,561 + 5.6	41,372 ▲ 2.8	41,615 + 0.6	41,374 ▲ 0.6	40,974 ▲ 1.0	40,154 ▲ 2.0
ジェット燃料油	2,733	3,506 + 28.3	4,072 + 16.1	4,321 + 6.1	4,376 + 1.3	4,433 + 1.3	4,484 + 1.2
灯油	14,498	13,933 ▲ 3.9	13,486 ▲ 3.2	13,074 ▲ 3.1	12,669 ▲ 3.1	12,259 ▲ 3.2	11,957 ▲ 2.5
軽油	31,869	32,146 + 0.9	32,650 + 1.6	32,579 ▲ 0.2	32,395 ▲ 0.6	32,252 ▲ 0.4	32,043 ▲ 0.6
A重油	10,226	10,021 ▲ 2.0	9,730 ▲ 2.9	9,400 ▲ 3.4	9,017 ▲ 4.1	8,680 ▲ 3.7	8,355 ▲ 3.7
一般用B・C重油	4,794	5,253 + 9.6	4,894 ▲ 6.8	4,672 ▲ 4.5	4,442 ▲ 4.9	4,235 ▲ 4.7	4,045 ▲ 4.5
燃料油計 （電力用C重油を除く）	149,676	152,639 + 2.0	151,586 ▲ 0.7	150,052 ▲ 1.0	147,450 ▲ 1.7	144,849 ▲ 1.8	141,846 ▲ 2.1
電力用C重油（参考）	1,864	2,481 + 33.1	—	—	—	—	—
燃料油計（参考）	151,540	155,121 + 2.4	—	—	—	—	—

※上記燃料油計に電力用C重油の
2020年度又は2021年度実績見込を
加えた数値

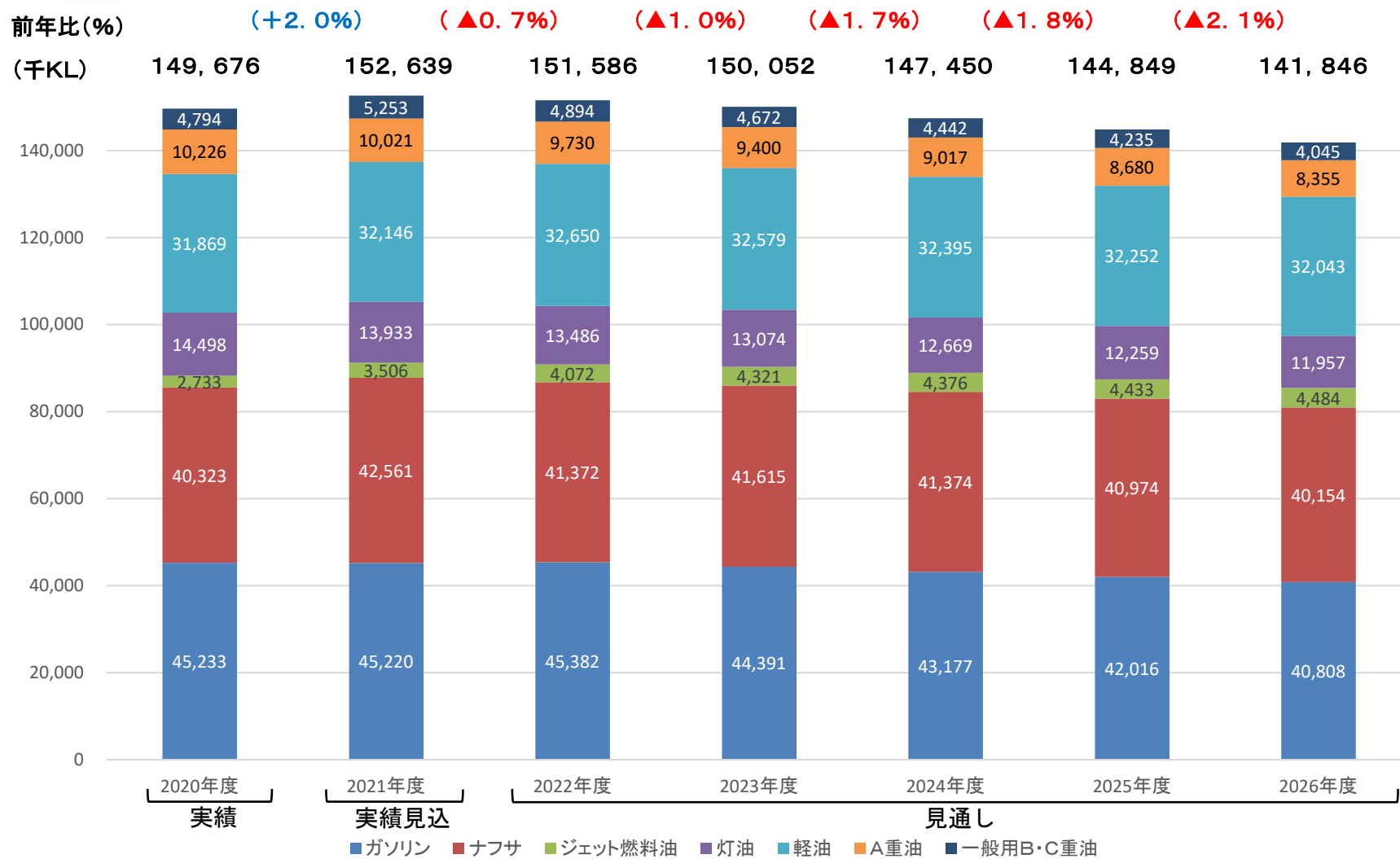
年率	全体	構成比	
2021/2026	2021/2026	2021年度	2026年度
▲ 2.0	▲ 9.8	29.6	28.8
▲ 1.2	▲ 5.7	27.9	28.3
+ 5.0	+ 27.9	2.3	3.2
▲ 3.0	▲ 14.2	9.1	8.4
▲ 0.1	▲ 0.3	21.1	22.6
▲ 3.6	▲ 16.6	6.6	5.9
▲ 5.1	▲ 23.0	3.4	2.9
▲ 1.5	▲ 7.1	100.0	100.0
—	—	1.6	—
—	—	101.6	—

（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。

2022～2026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】

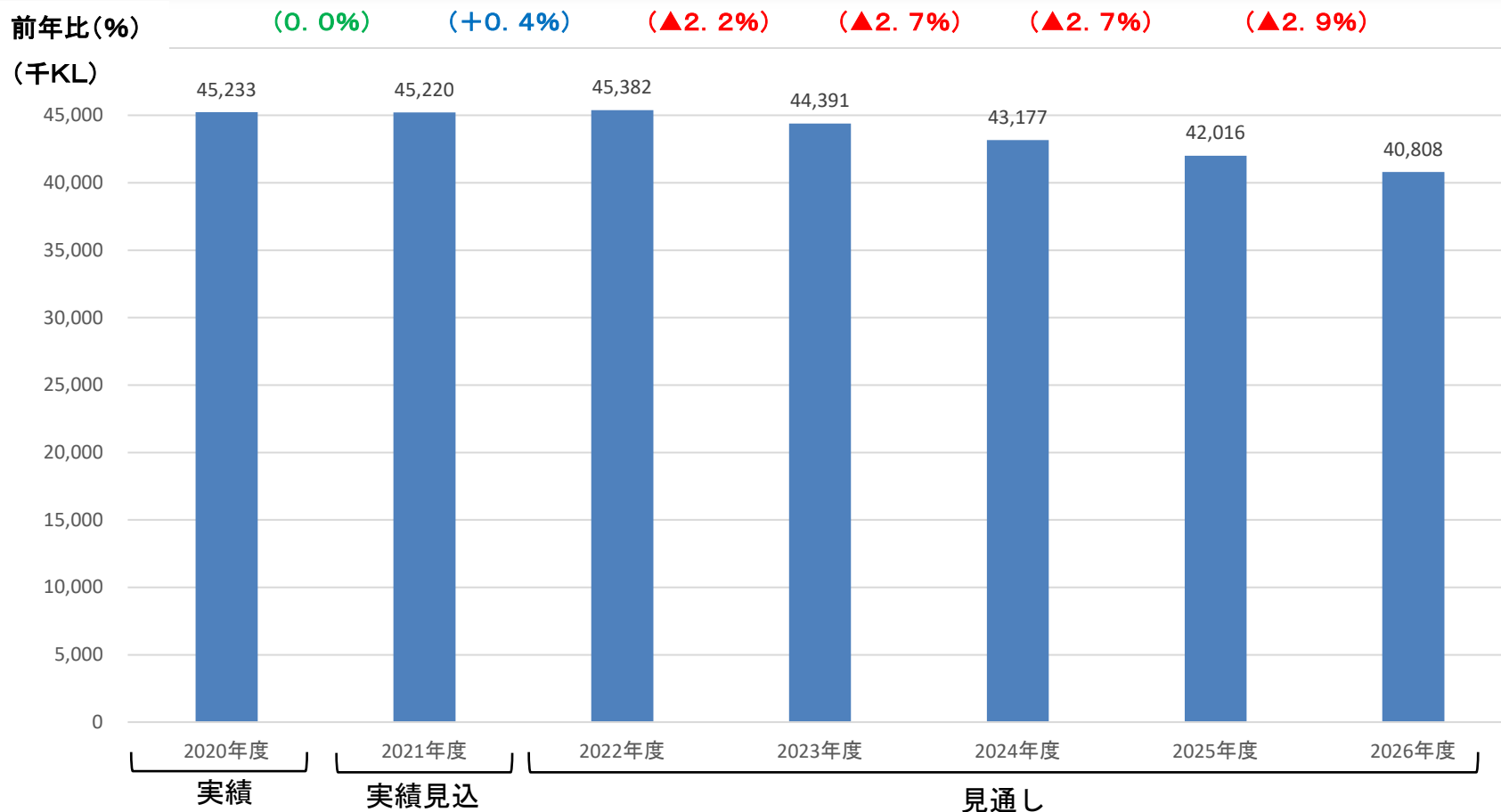
2022年度は、燃料油全体で1億5,159万KLとなり前年比▲0.7%と減少の見通し。
2021～2026年度を総じてみれば、年平均で▲1.5%、全体で▲7.1%の減少の見通し。



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

- 2022年度は、4,538万KLとなり前年度比+0.4%と増加の見通し。
 - 前年度までの新型コロナウイルス影響による乗用車走行距離減少からの反動が見込まれるものの、乗用車燃費の改善等により、微増に留まる見通し。
- 2021～2026年度を総じてみれば、年平均▲2.0%、全体で▲9.8%と減少の見通し
 - 乗用車燃費改善等により、2021～2026年度のガソリン需要は年平均▲2.0%で推移する見通し。
 - なお、EV・PHV等次世代乗用車については、政府のグリーン成長戦略等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。



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

■ 2022年度は、4,137万KLとなり前年度比▲2.8%と減少の見通し。

○エチレンは、内需は経済成長に伴って増加する一方、生産は大規模定修の影響により減少の見込み。

輸出については、中国新規プラントの稼働等により減少、輸入は増加の見込み。

BTXは、生産は内需減少の影響により減少の見込み。また、世界的な需要増加の影響により、輸出は増加、輸入は横ばいの見込み。

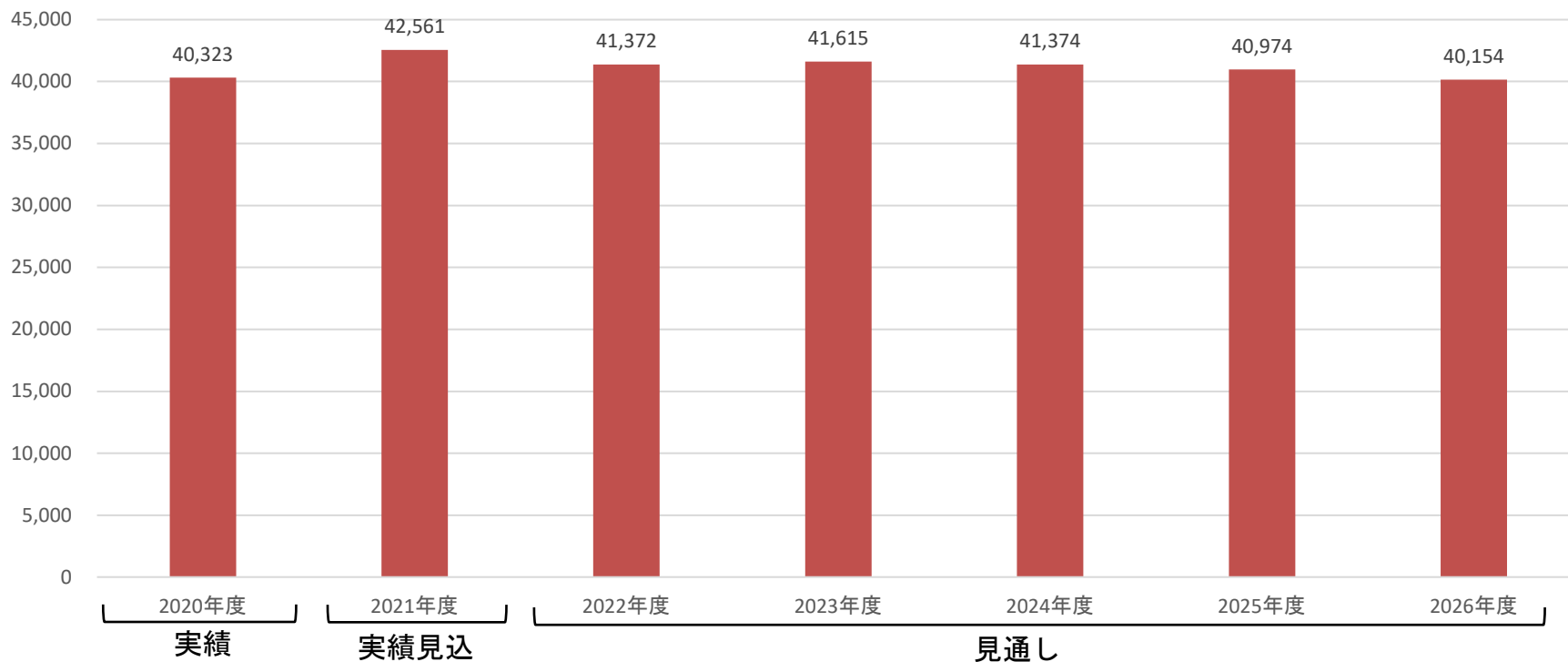
■ 2021～2026年度を総じてみれば、年平均▲1.2%、全体で▲5.7%と減少の見通し。

○エチレンについて、内需は経済成長に伴い増加する一方、中国新規プラントの稼働や米国品のアジア市場への流入等の影響から輸出が減少し、エチレン生産は大規模定修戻り影響（2023年度）を除けば緩やかに減少する見込み。

○BTXについて、内需は減少で推移する見込み。輸出、輸入については、ほぼ横ばいの見込みであることから、生産は微減で推移する見込み。

○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、減少で推移する見込み。

前年比(%) (+5.6%) (▲2.8%) (+0.6%) (▲0.6%) (▲1.0%) (▲2.0%)
(千KL)

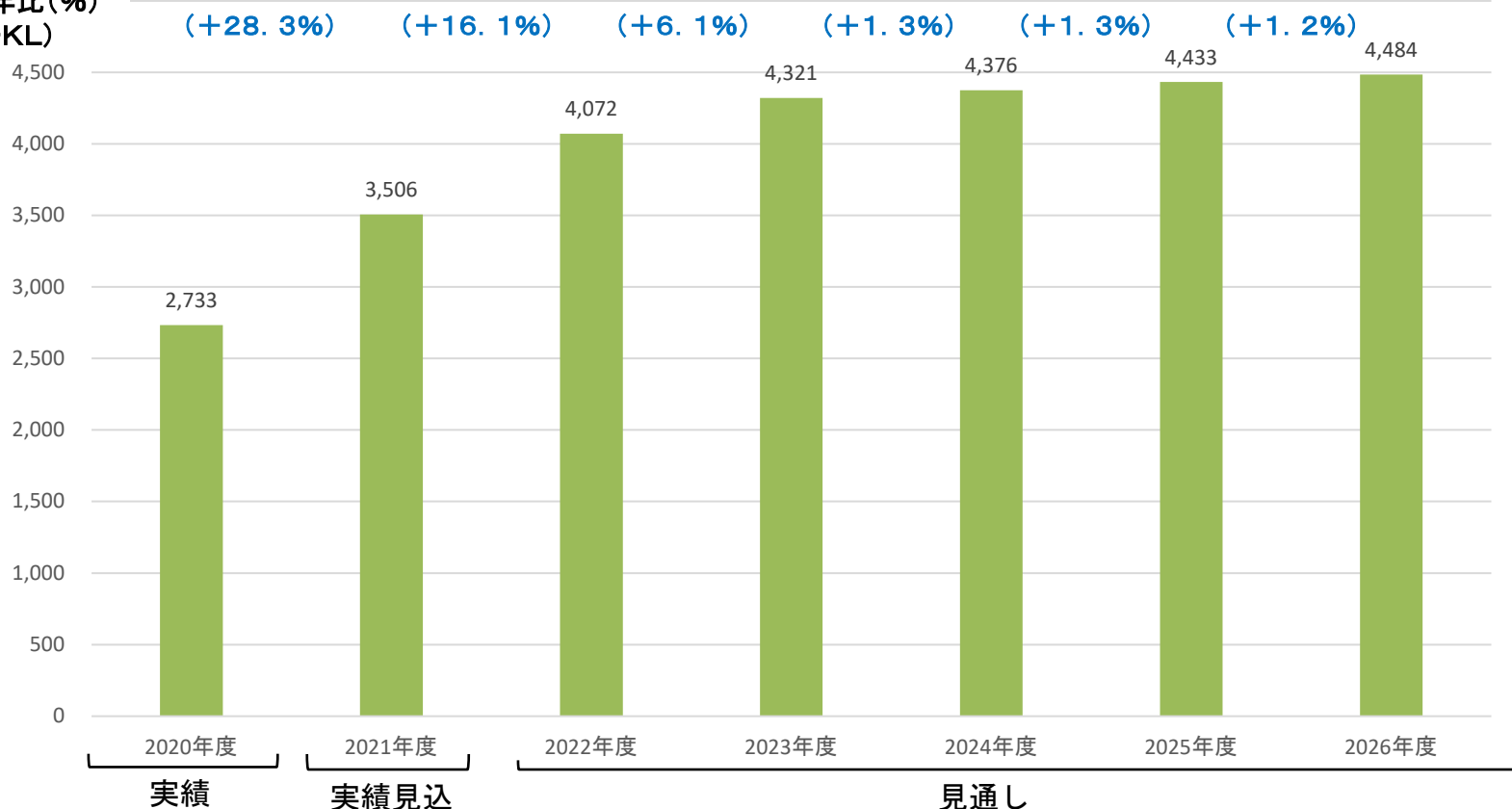


ジェット燃料油

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
※内需のみ想定対象とする

- 2022年度は、407万KLとなり前年比+16.1%と増加の見通し。
 - 民航消費量については省エネ機材への更新による燃費改善の影響から減少要因はあるものの、新型コロナウイルス影響の反動により座席キロ、民航用消費量ともに増加となる見込み。
- 2021～2026年度を総じてみれば、年平均+5.0%、全体で+27.9%と増加の見通し。
 - 航空需要は、新型コロナウイルス影響の反動や経済成長により微増で推移する見込み。
 - 民航消費量については、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ものの、新型コロナウイルス影響の反動や経済成長等の増加要因が見込まれることから微増傾向で推移する見込み。

前年比(%)
(千KL)

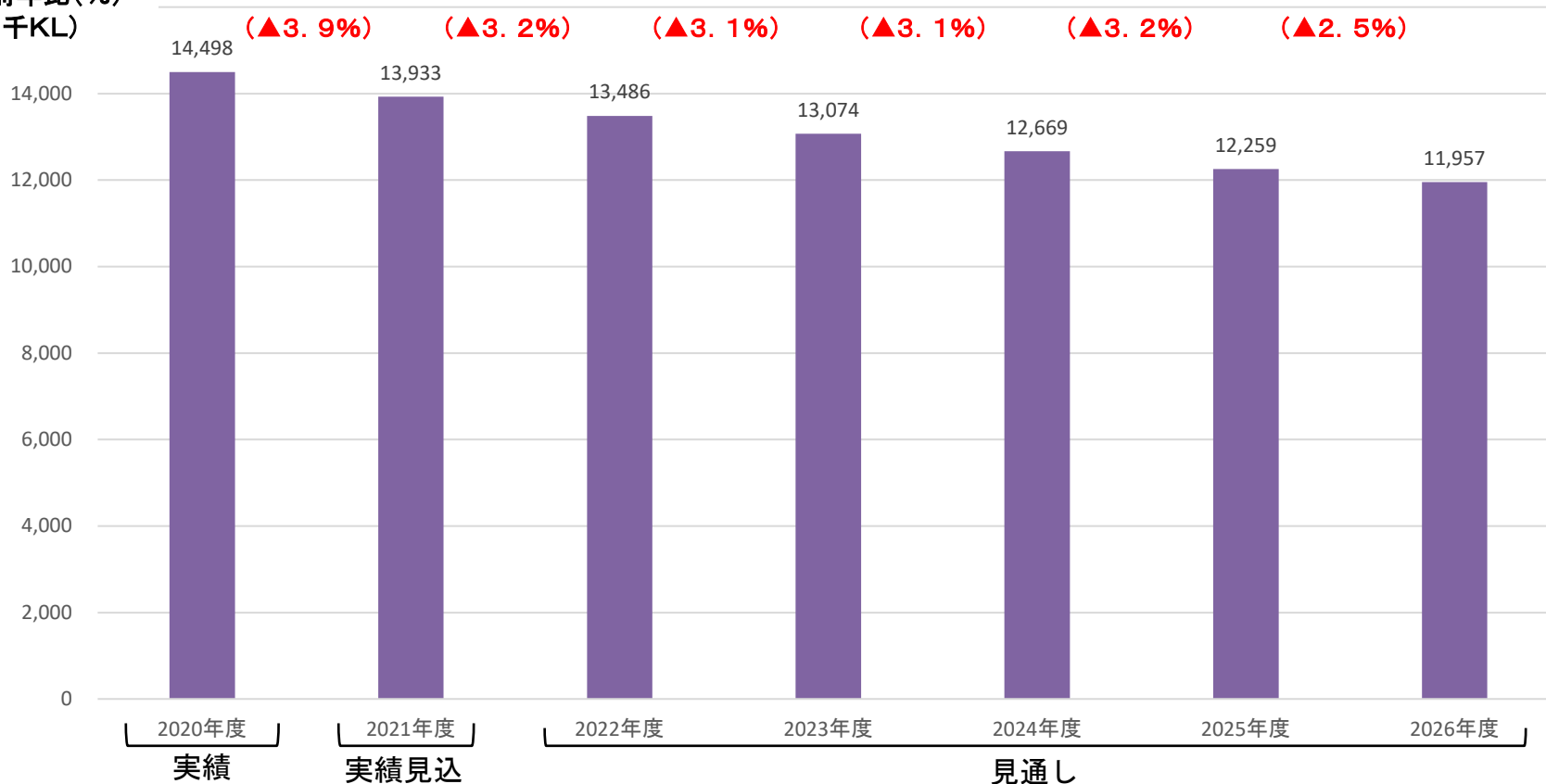


灯油

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

- 2022年度は、1,349万KLとなり前年度比▲3.2%と減少の見通し。
 - 気温の推移は例年並みが見込まれる中、燃料転換が継続すると見込まれることから減少の見通し。
- 2021～2026年度を総じてみれば、年平均▲3.0%、全体で▲14.2%と減少の見通し。
 - 生産活動に関しては緩やかに回復が見込まれるものの、各産業における燃料転換や効率改善に加え温暖化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。
 - 民生用は、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、気温は穏やかな上昇傾向が見込まれることから減少の見通し。

前年比(%)
(千KL)



軽油

「経済動向」及び「トラック等保有台数」を基に想定

- 2022年度は、3,265万KLとなり前年比+1.6%と増加の見通し。
 - 貨物輸送量の戻りが見込まれ増加の見込み。
- 2021～2026年度を総じてみれば、年平均▲0.1%、全体で▲0.3%の減少の見通し。
 - 貨物輸送量は微減傾向での推移が見込まれ、また、トラック燃費の着実な改善等もあり、2021～2026年度の年率では▲0.1%の見通し。

前年比(%)
(千KL)

(+0.9%)

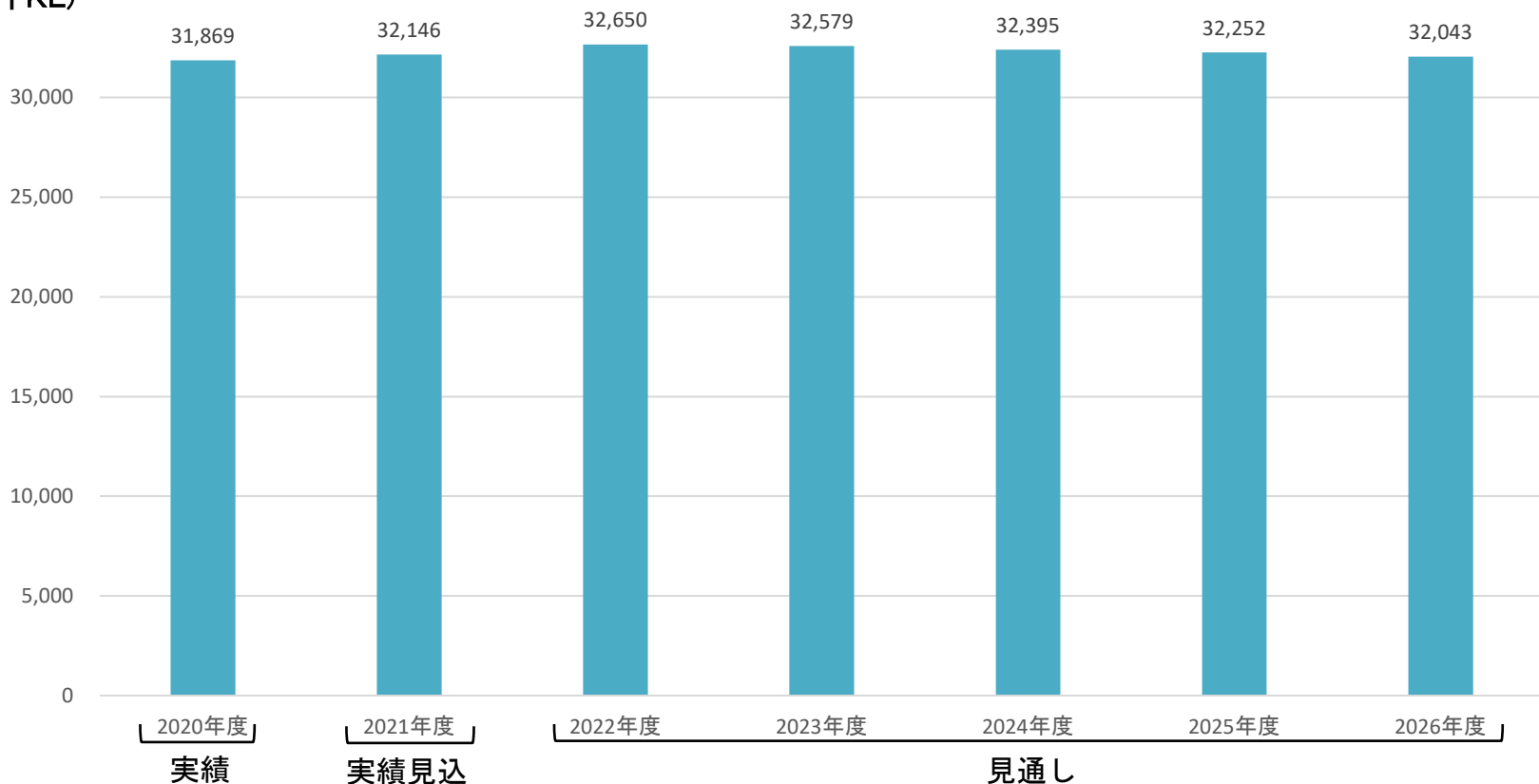
(+1.6%)

(▲0.2%)

(▲0.6%)

(▲0.4%)

(▲0.6%)



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

■ 2022年度は、973万KLとなり前年度比▲2.9%と減少の見通し。

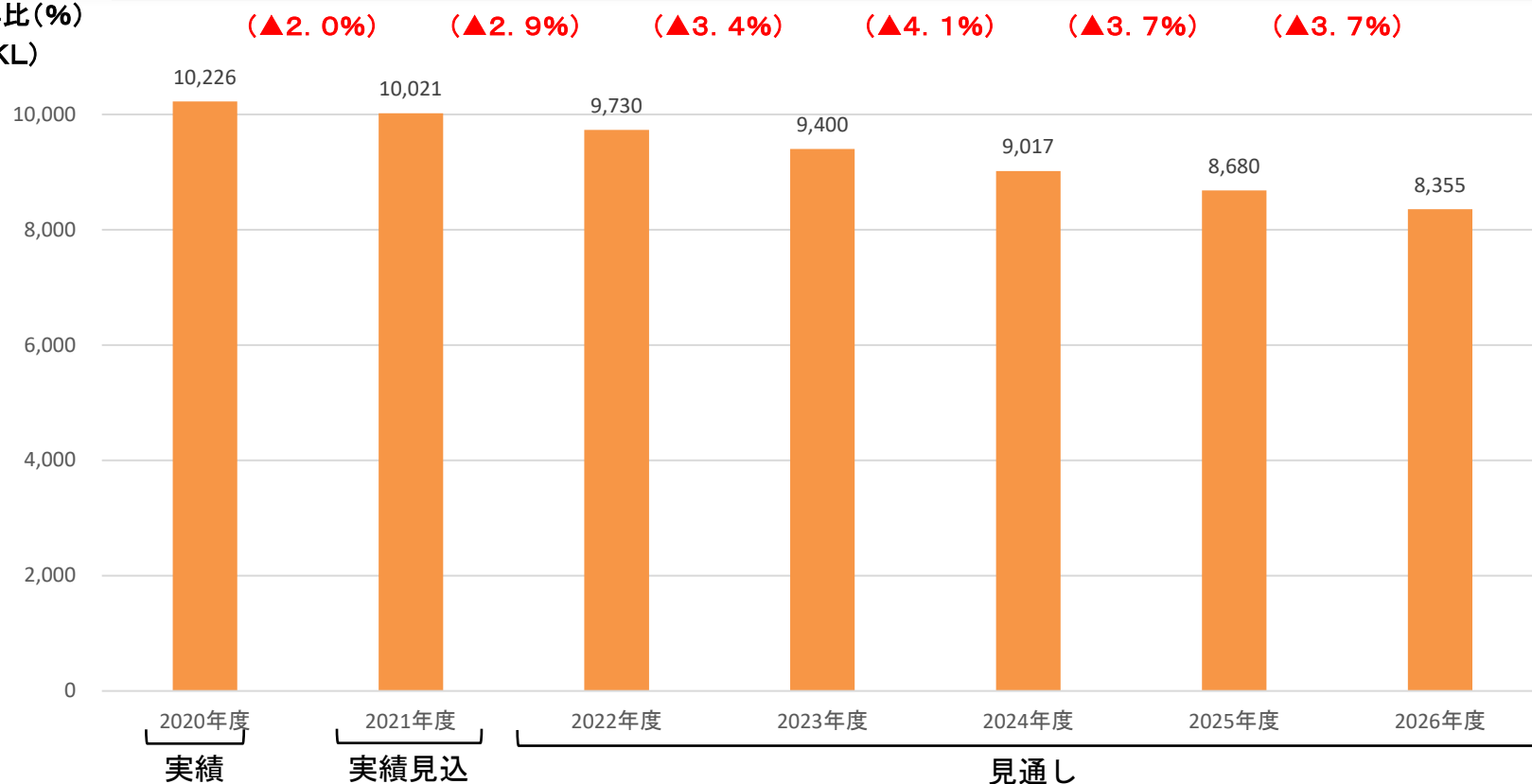
○ 鉱工業全体において、燃料転換が進行し、農業・漁業においては、就労人口減少等を背景に作付・耕地面積の減少や出漁機会の減少によって需要が減少する見込み。

■ 2021～2026年度を総じてみれば、年平均▲3.6%、全体で▲16.6%と減少の見通し。

○ 下記の要因により、全体としては需要が減少を続けていく見通し。

- ・ 鉱工業における環境対策による燃料転換の進展。
- ・ 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等。

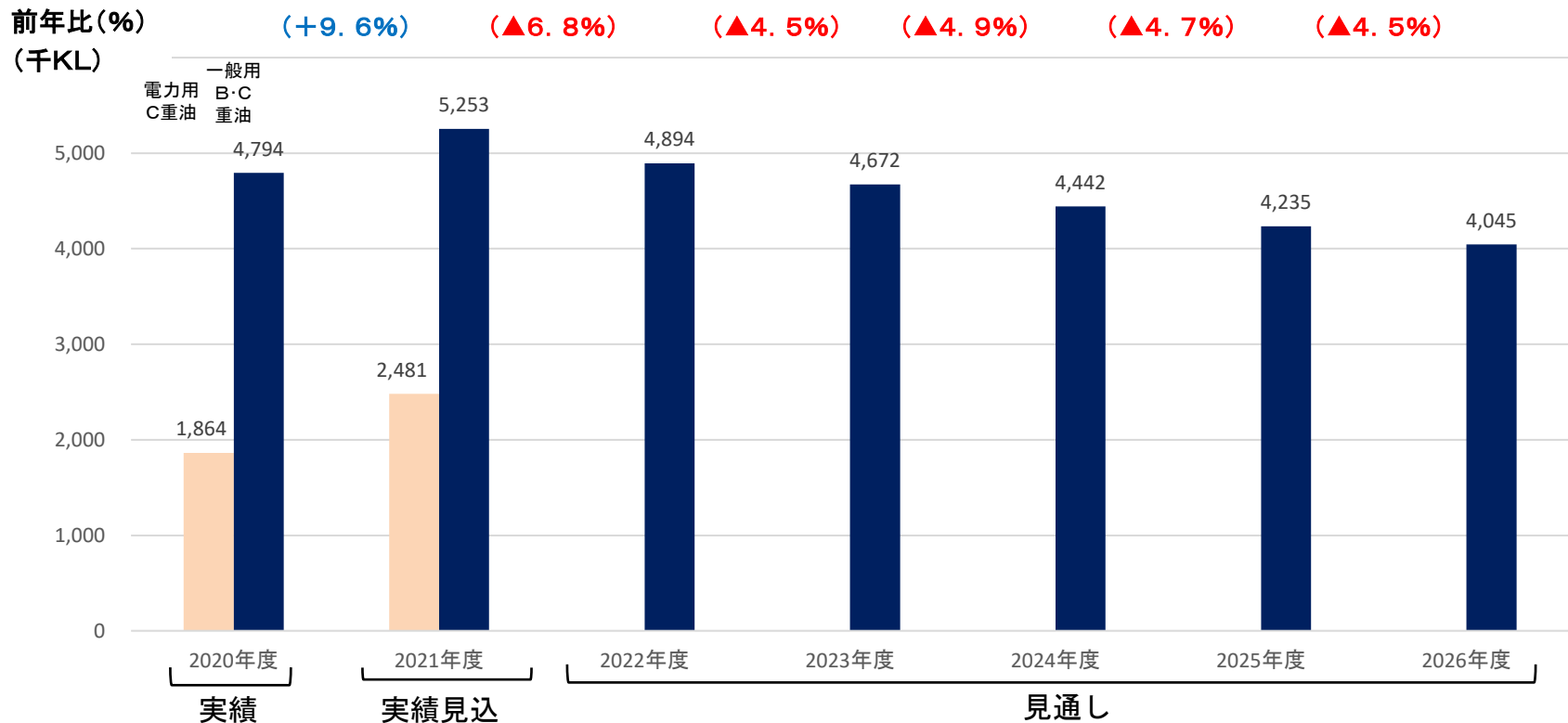
前年比(%)
(千KL)



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、2022年度は、489万KLとなり前年度比▲6.8%と減少の見通し。
○ 鉱工業では、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、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、2021～2026年度を総じてみれば、年平均▲5.1%、全体として▲23.0%と減少の見通し。
○ 2021年度以降も、鉱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。水運では引き続き内航貨物輸送量・船舶数の減少が進むことにより、需要が減少していく見通し。
- 電力用C重油については、2021年度は248万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。

【参考】前回想定（2021～2025年度）との比較

		実績見込 (昨年度は見通し)	見通し				
		2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
ガソリン	本年度需要見通し	45,220	45,382	44,391	43,177	42,016	40,808
	昨年度需要見通し	46,427	45,348	44,424	43,218	42,104	
	【本年度】－【昨年度】	▲ 1,207	+ 34	▲ 33	▲ 41	▲ 88	
ナフサ	本年度需要見通し	42,561	41,372	41,615	41,374	40,974	40,154
	昨年度需要見通し	40,550	40,275	39,970	39,622	39,231	
	【本年度】－【昨年度】	+ 2,011	+ 1,097	+ 1,645	+ 1,752	+ 1,743	
ジェット燃料油	本年度需要見通し	3,506	4,072	4,321	4,376	4,433	4,484
	昨年度需要見通し	4,255	4,749	4,952	5,037	5,015	
	【本年度】－【昨年度】	▲ 749	▲ 677	▲ 631	▲ 661	▲ 582	
灯油	本年度需要見通し	13,933	13,486	13,074	12,669	12,259	11,957
	昨年度需要見通し	13,978	13,710	13,394	13,073	12,743	
	【本年度】－【昨年度】	▲ 45	▲ 224	▲ 320	▲ 404	▲ 484	
軽油	本年度需要見通し	32,146	32,650	32,579	32,395	32,252	32,043
	昨年度需要見通し	32,607	32,563	32,561	32,317	32,114	
	【本年度】－【昨年度】	▲ 461	+ 87	+ 18	+ 78	+ 138	
A重油	本年度需要見通し	10,021	9,730	9,400	9,017	8,680	8,355
	昨年度需要見通し	9,994	9,676	9,467	9,115	8,821	
	【本年度】－【昨年度】	+ 27	+ 54	▲ 67	▲ 98	▲ 141	
一般用B・C重油	本年度需要見通し	5,253	4,894	4,672	4,442	4,235	4,045
	昨年度需要見通し	4,686	4,425	4,208	3,987	3,793	
	【本年度】－【昨年度】	+ 567	+ 469	+ 464	+ 455	+ 442	
燃料油計 (電力用C重油を除く)	本年度需要見通し	152,639	151,586	150,052	147,450	144,849	141,846
	昨年度需要見通し	152,497	150,746	148,976	146,369	143,821	
	【本年度】－【昨年度】	+ 142	+ 840	+ 1,076	+ 1,081	+ 1,028	

(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、昨年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。

■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する一方、小型トラック保有台数は減少傾向、普通トラックは微増傾向で推移しており、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、ヒアリングを通じて需要構造に大きな影響をもたらす動きは確認できなかったが、今後の動向については要注視。（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%）

■海洋プラスチック問題の影響

- ✓ 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いことから、現時点においてナフサ需要への影響は限定的。

■ジェット燃料の国際線需要（※外需については試算の対象外であり、需要想定には含まれない。）

- ✓ 新型コロナウイルス感染症影響からの反動等を背景に、国際線の発着回数・利用客数は全国的に増加する見通し。
- ✓ ジェット燃料の国際線需要は増加が見通されることから、国内線・国際線合計としてのジェット燃料需要は今後も増加傾向で推移する見通し。