

# 2023～2027年度石油製品需要見通し（案）

## 燃料油編

令和5年3月31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5年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度（令和5年1月23日閣議決定）」、「中長期の経済財政に関する試算（令和5年1月24日経済財政諮問会議提出）」を採用、その他各シナリオの経済見通しも加味。

年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
実質GDP成長率	1.5%	1.1%	1.1%	0.9%	0.8%

- 新型コロナウイルス感染症による経済への影響は、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、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。
- 燃料油激変緩和措置の需要への影響は今回の想定では考慮はしない。
- 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。

# 2023～2027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				
	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
ガソリン	44,509	44,677 + 0.4	44,073 ▲ 1.4	42,946 ▲ 2.6	41,914 ▲ 2.4	40,842 ▲ 2.6	39,841 ▲ 2.5
ナフサ	41,660	38,242 ▲ 8.2	40,525 + 6.0	40,387 ▲ 0.3	40,125 ▲ 0.6	39,597 ▲ 1.3	39,417 ▲ 0.5
ジェット燃料油	3,313	3,940 + 18.9	4,211 + 6.9	4,231 + 0.5	4,253 + 0.5	4,275 + 0.5	4,301 + 0.6
灯油	13,518	12,825 ▲ 5.1	12,709 ▲ 0.9	12,261 ▲ 3.5	11,818 ▲ 3.6	11,480 ▲ 2.9	11,183 ▲ 2.6
軽油	32,075	32,007 ▲ 0.2	32,171 + 0.5	32,001 ▲ 0.5	31,821 ▲ 0.6	31,628 ▲ 0.6	31,476 ▲ 0.5
A重油	10,135	10,364 + 2.3	9,959 ▲ 3.9	9,468 ▲ 4.9	9,163 ▲ 3.2	8,881 ▲ 3.1	8,616 ▲ 3.0
一般用B・C重油	4,546	4,210 ▲ 7.4	4,093 ▲ 2.8	3,922 ▲ 4.2	3,776 ▲ 3.7	3,629 ▲ 3.9	3,489 ▲ 3.9
燃料油計 (電力用C重油を除く)	149,756	146,264 ▲ 2.3	147,741 + 1.0	145,216 ▲ 1.7	142,870 ▲ 1.6	140,332 ▲ 1.8	138,323 ▲ 1.4
電力用C重油 (参考)	3,733	5,780 + 54.8	-	-	-	-	-
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	153,489	152,044 ▲ 0.9	-	-	-	-	-

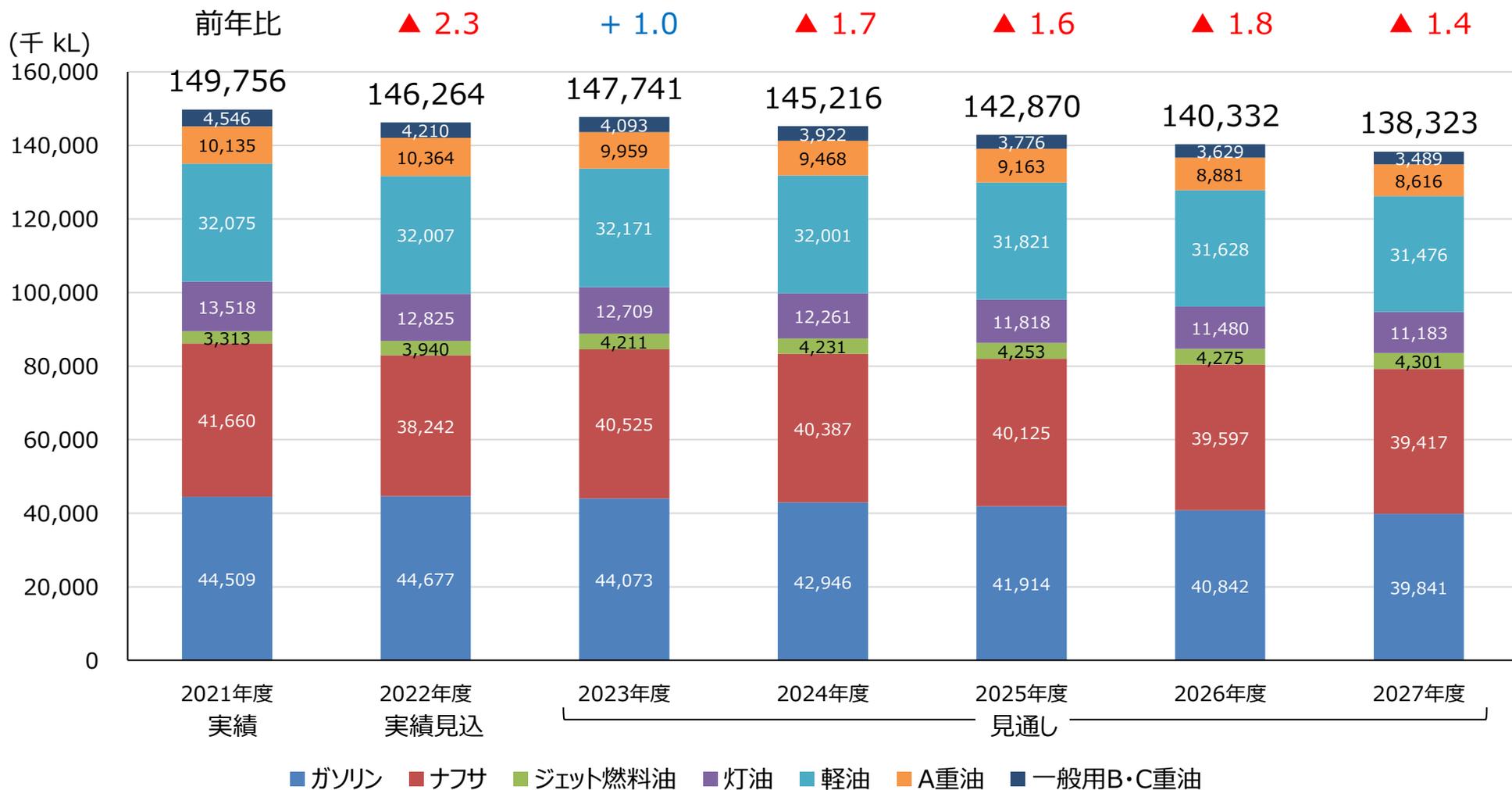
年率	全体	構成比	
2022 /2027	2022 /2027	2022年度	2027年度
▲ 2.3	▲ 10.8	30.5	28.8
+ 0.6	+ 3.1	26.1	28.5
+ 1.8	+ 9.2	2.7	3.1
▲ 2.7	▲ 12.8	8.8	8.1
▲ 0.3	▲ 1.7	21.9	22.8
▲ 3.6	▲ 16.9	7.1	6.2
▲ 3.7	▲ 17.1	2.9	2.5
▲ 1.1	▲ 5.4	100.0	100.0
-	-	-	-
-	-	-	-

(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。

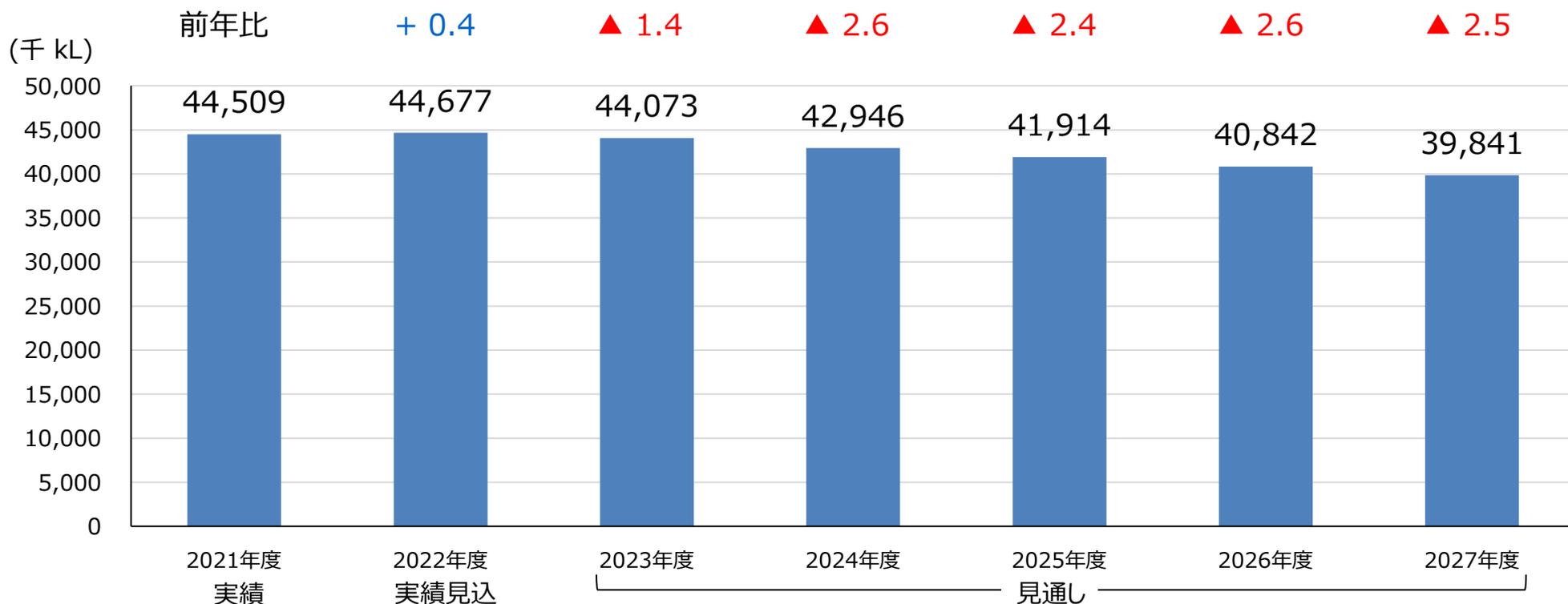
# 2023～2027年度石油製品需要見通し（燃料油全体）【電力用C重油を除く】

- 2023年度は、燃料油全体で1億4,774万kLとなり前年比+1.0%の見通し。
- 2022～2027年度を総じてみれば、年平均で▲1.1%、全体で▲5.4%の減少の見通し。



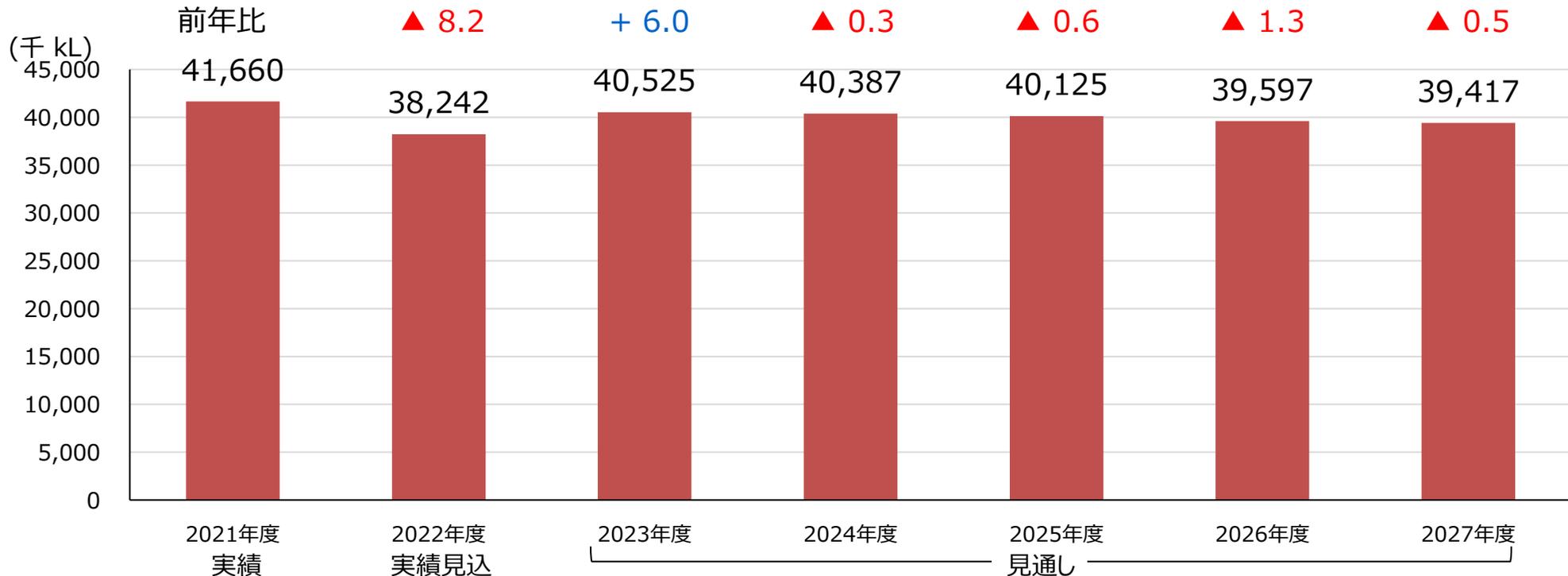
# ガソリン 自動車保有台数に基づく「総走行距離」÷「平均燃費」を基に想定

- 2023年度は、4,407万kLとなり前年度比▲1.4%と減少の見通し。
  - 引き続き新型コロナ影響による乗用車走行距離減少からの回復が見込まれるものの、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により、減少の見込み。
- 2022～2027年度を総じてみれば、年平均▲2.3%、全体で▲10.8%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▲2.3%で推移する見通し。
  - 次世代乗用車については、政府の『2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略』等を基に販売台数を想定し、減少要因として考慮した。



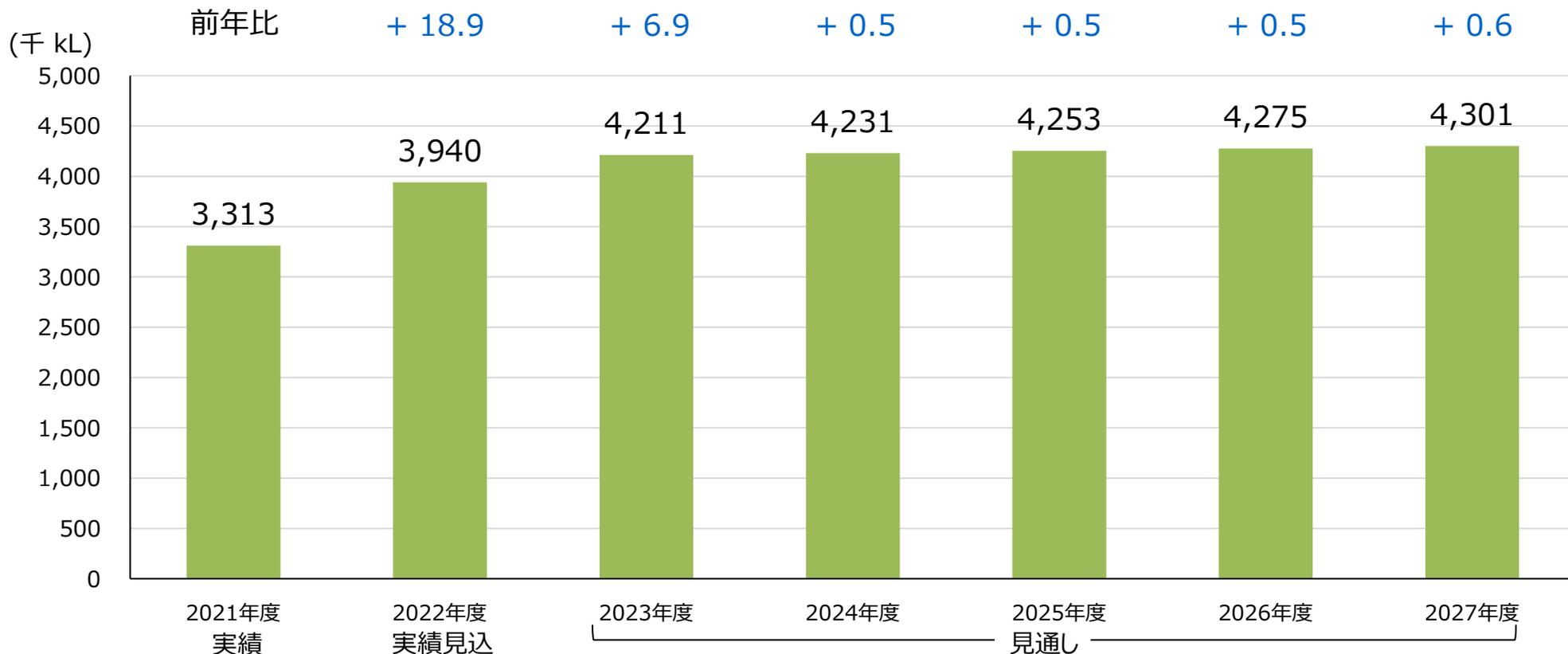
# ナフサ 「エチレン原料需要」+「BTX(ベンゼン、トルエン、キシレン)原料需要」を基に想定

- 2023年度は、4,053万kLとなり前年度比+6.0%と増加の見通し。
  - エチレンは、内需は消費減速からの回復等により増加し、生産は消費減速からの回復および大規模定修の影響から増加の見込み。輸出については、大規模定修からの生産能力回復・輸出余力回復に伴い増加、輸入は微減の見込み。
  - 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る増加要因の一方、中国大型プラントの稼働影響等による減少要因があり、輸出は微減、輸入は微増の見込み。
- 2022～2027年度を総じてみれば、年平均+0.6%、全体で+3.1%と増加の見通し。
  - エチレンについて、内需は経済成長に伴い増加する一方、中国の内製化進展や米国産製品のアジア市場への流入等の影響から輸出が減少し、生産は、前年度の大規模定修からの戻り影響が見込まれる2027年度以外は、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、生産は減少で推移する見込み。



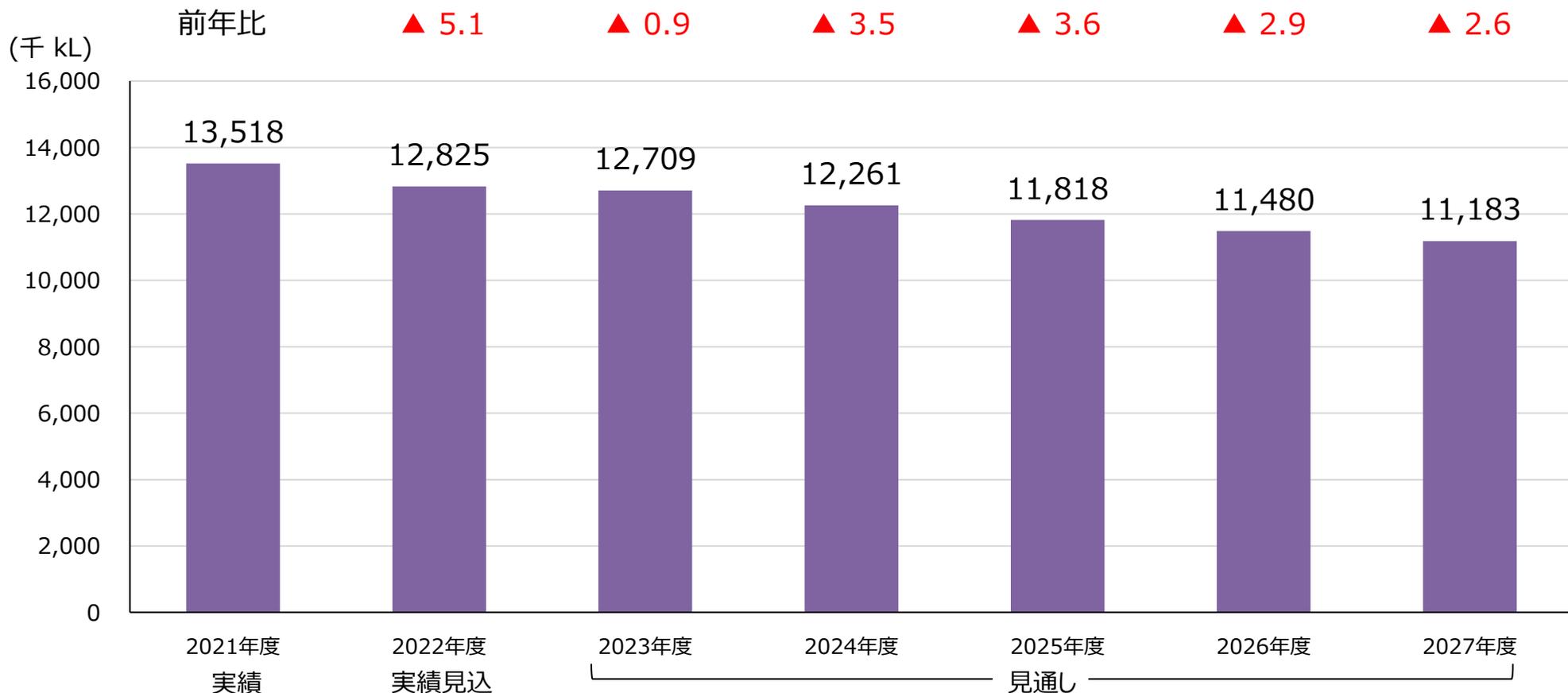
# ジェット燃料油 経済動向、機体効率改善を加味した「民間航空需要」等を基に想定※内需のみ想定対象

- 2023年度は、421万kLとなり前年比 +6.9% と増加の見通し。
  - コロナ禍前の便数の水準に回復するものと想定し、座席キロ、民航空消費量は便数回復に伴い前年度比増加となる見込み。
- 2022～2027年度を総じてみれば 年平均 +1.8%、全体で +9.2% と増加の見通し。
  - 経済成長により国内線需要は堅調に推移することが見込まれるものの、従前からの機材小型化や機材の省燃費化等の進展により、座席キロ及び民航空消費量の伸び率は鈍化傾向で推移する見込み。



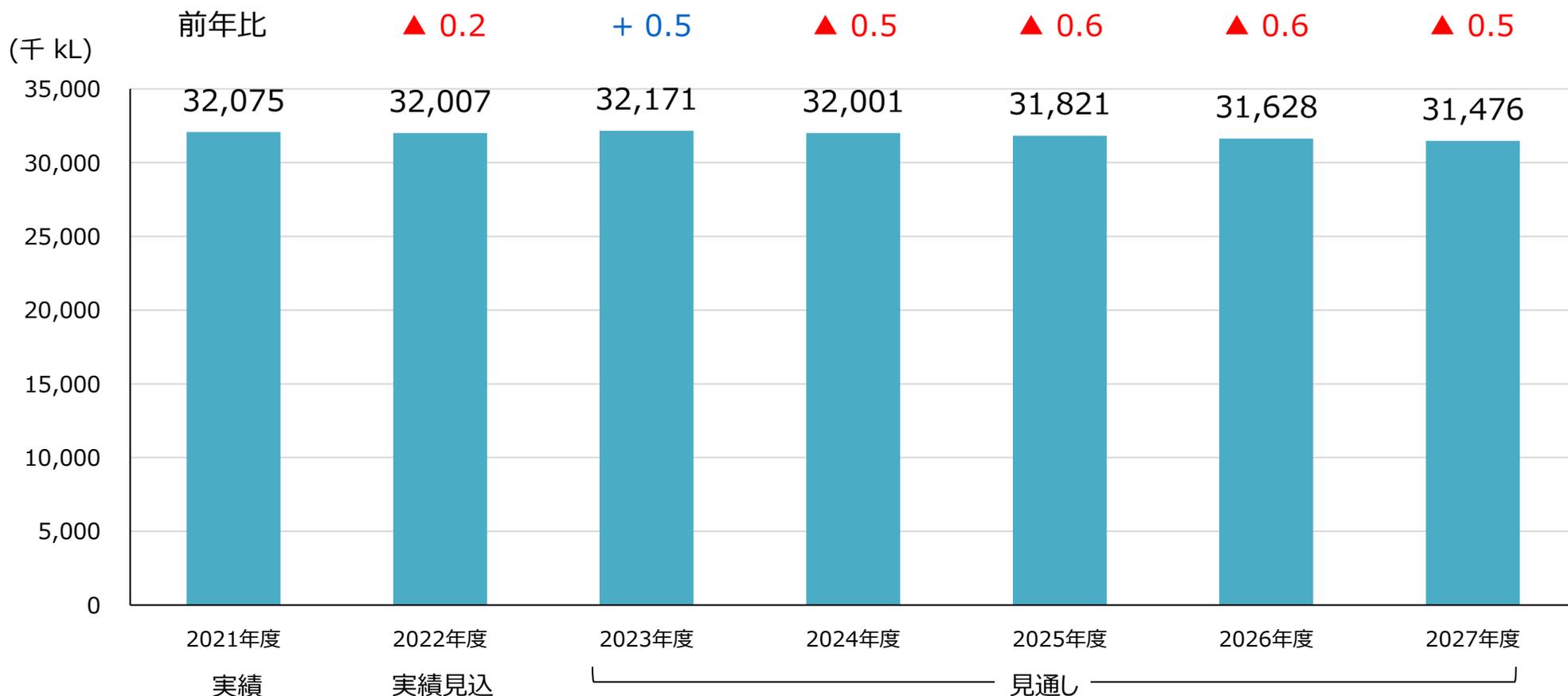
# 灯油 過去5年気温移動平均、経済動向、燃転を加味した「産業用需要」+ 電化、ガス化を加味した「民生用需要」を基に想定

- 2023年度は、1,271万kLとなり前年比▲0.9%と減少の見通し。
  - 気温は平年並みで鉱工業生産は回復する一方、構造的な燃料転換により減少の見通し。
- 2022～2027年度を総じてみれば年平均▲2.7%、全体で▲12.8%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込み



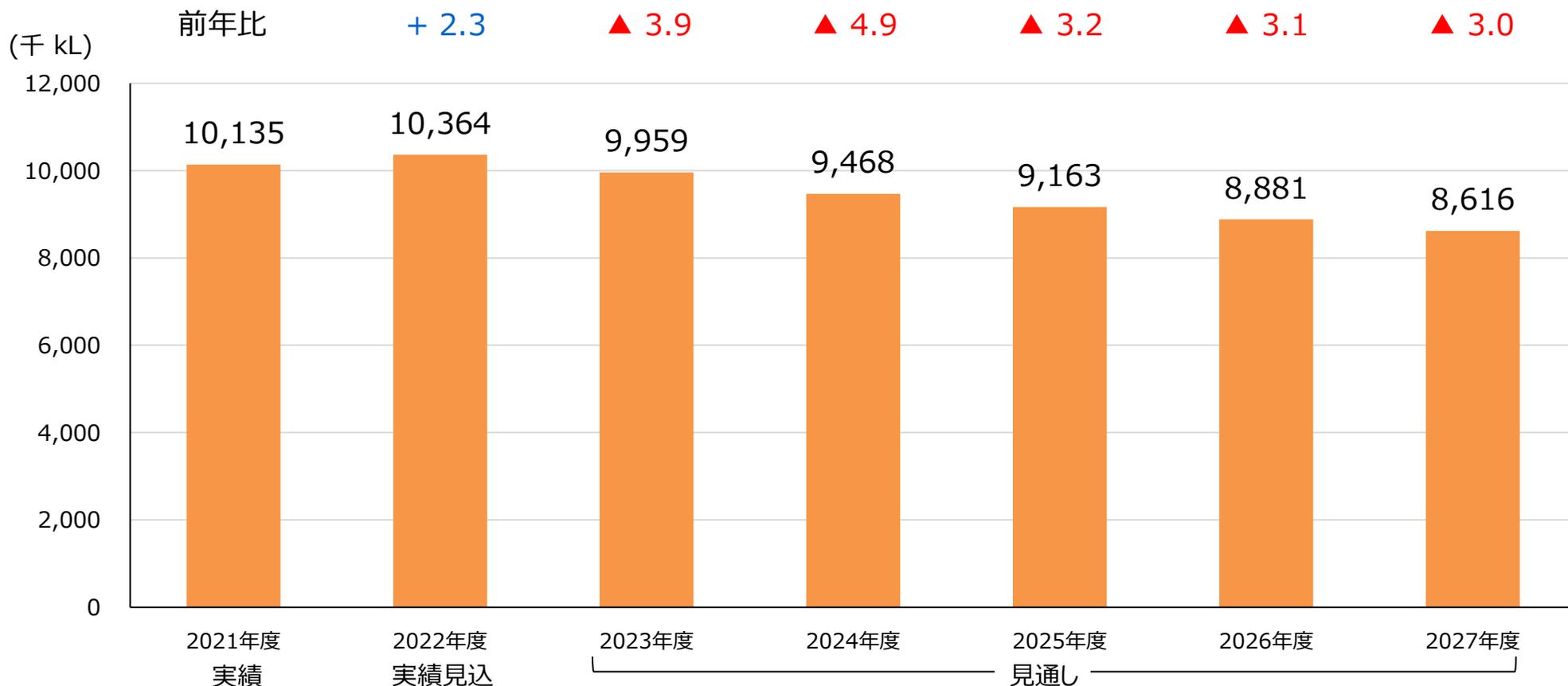
# 軽油 「経済動向」及び「トラック等保有台数」を基に想定

- 2023年度は、3,217万kLとなり前年比+0.5%と増加の見通し。
  - 新型コロナ影響からの貨物輸送量の回復等が見込まれ微増の見込み。
- 2022～2027年度を総じてみれば、年平均▲0.3%、全体で▲1.7%の減少の見通し。
  - 経済のサービス化・高付加価値化に伴い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、減少の見通し。



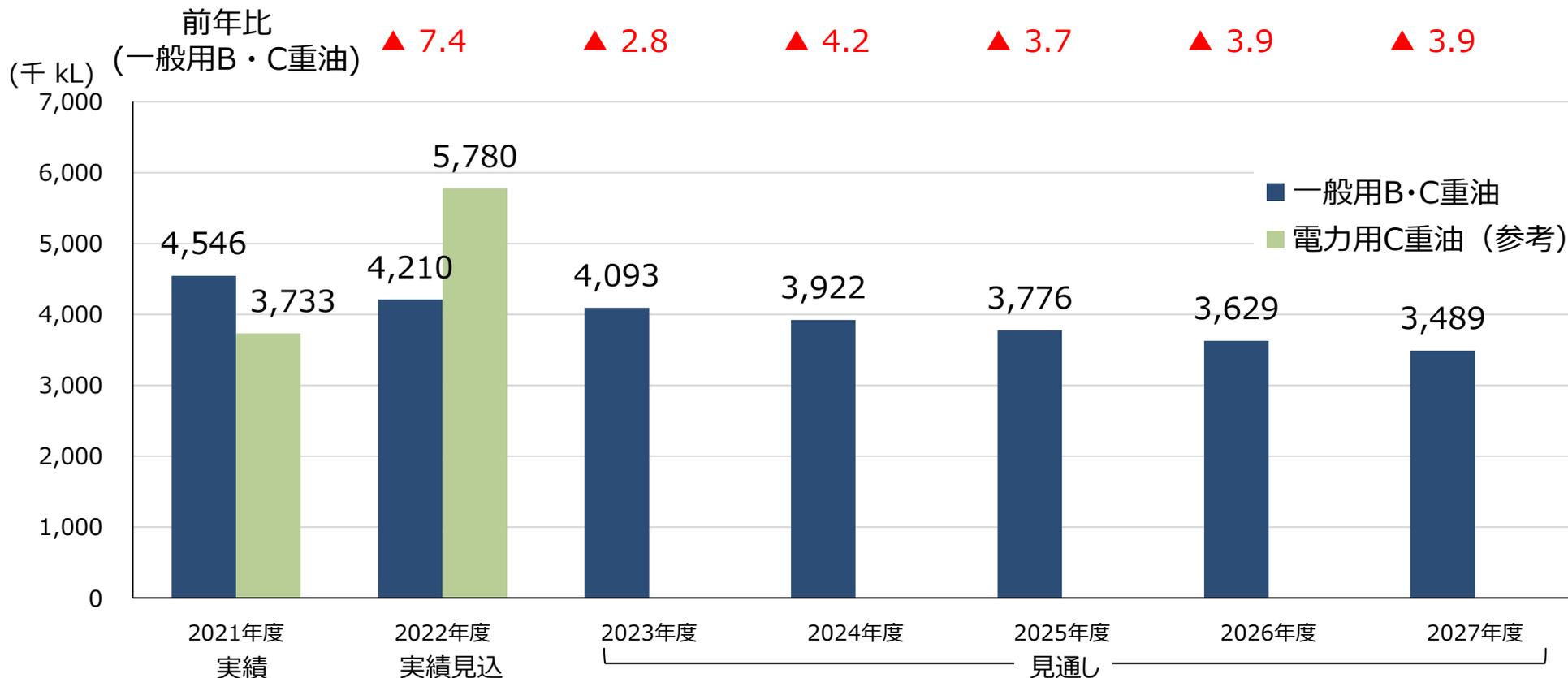
# A 重油 主要業種の「経済動向」及び「消費原単位」等を基に想定

- 2023年度は、996万kLとなり前年度比▲3.9%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。
- 2022～2027年度を総じてみれば、年平均▲3.6%、全体で▲16.9%と減少の見通し。
  - 鉱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、2023年度は、409万kLとなり前年度比▲2.8%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。
- 2022～2027年度を総じてみれば、年平均▲3.7%、全体として▲17.1%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、2022年度は578万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（2022～2026年度）との比較

		実績見込 (昨年度は見通し)	見通し				
		2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度
ガソリン	本年度需要見通し	44,677	44,073	42,946	41,914	40,842	39,841
	昨年度需要見通し	45,382	44,391	43,177	42,016	40,808	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 705	▲ 318	▲ 231	▲ 102	+ 34	
ナフサ	本年度需要見通し	38,242	40,525	40,387	40,125	39,597	39,417
	昨年度需要見通し	41,372	41,615	41,374	40,974	40,154	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 3,130	▲ 1,090	▲ 987	▲ 849	▲ 557	
ジェット燃料油	本年度需要見通し	3,940	4,211	4,231	4,253	4,275	4,301
	昨年度需要見通し	4,072	4,321	4,376	4,433	4,484	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 132	▲ 110	▲ 145	▲ 180	▲ 209	
灯油	本年度需要見通し	12,825	12,709	12,261	11,818	11,480	11,183
	昨年度需要見通し	13,486	13,074	12,669	12,259	11,957	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 661	▲ 365	▲ 408	▲ 441	▲ 477	
軽油	本年度需要見通し	32,007	32,171	32,001	31,821	31,628	31,476
	昨年度需要見通し	32,650	32,579	32,395	32,252	32,043	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 643	▲ 408	▲ 394	▲ 431	▲ 415	
A重油	本年度需要見通し	10,364	9,959	9,468	9,163	8,881	8,616
	昨年度需要見通し	9,730	9,400	9,017	8,680	8,355	
	【本年度】 - 【昨年度】	+ 634	+ 559	+ 451	+ 483	+ 526	
一般用B・C重油	本年度需要見通し	4,210	4,093	3,922	3,776	3,629	3,489
	昨年度需要見通し	4,894	4,672	4,442	4,235	4,045	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 684	▲ 579	▲ 520	▲ 459	▲ 416	
燃料油計 (電力用C重油を除く)	本年度需要見通し	146,264	147,741	145,216	142,870	140,332	138,323
	昨年度需要見通し	151,586	150,052	147,450	144,849	141,846	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 5,322	▲ 2,311	▲ 2,234	▲ 1,979	▲ 1,514	

(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。
- 小型トラックを中心としたHV台数の増加や、小型EVトラック導入に向けた動きが見られ、FCVの長距離輸送の大型トラックへの導入も中長期的には考えられる。
- 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は現時点では転換する動きは確認できなかったが、今後の動向に注視。

## ● 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%）

## ● 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。しかしこうした運動の将来的な広がり方や影響度については、今後とも注視が必要。

## ● 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。