

2024～2028年度石油製品需要見通し

令和6年4月26日
石油製品需要想定検討会

2024～2028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				
	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
ガソリン	44,774	44,493 ▲ 0.6	43,116 ▲ 3.1	42,127 ▲ 2.3	41,068 ▲ 2.5	40,156 ▲ 2.2	39,065 ▲ 2.7
ナフサ	38,232	36,370 ▲ 4.9	37,631 +3.5	37,229 ▲ 1.1	36,439 ▲ 2.1	36,357 ▲ 0.2	35,869 ▲ 1.3
ジェット燃料油	4,027	4,389 +9.0	4,367 ▲ 0.5	4,379 +0.3	4,373 ▲ 0.1	4,365 ▲ 0.2	4,330 ▲ 0.8
灯油	12,249	11,643 ▲ 4.9	12,206 +4.8	11,741 ▲ 3.8	11,346 ▲ 3.4	10,899 ▲ 3.9	10,506 ▲ 3.6
軽油	31,665	31,278 ▲ 1.2	30,991 ▲ 0.9	30,810 ▲ 0.6	30,589 ▲ 0.7	30,420 ▲ 0.6	30,107 ▲ 1.0
A重油	10,421	9,806 ▲ 5.9	9,613 ▲ 2.0	9,255 ▲ 3.7	8,894 ▲ 3.9	8,556 ▲ 3.8	8,205 ▲ 4.1
一般用B・C重油	4,672	4,540 ▲ 2.8	4,378 ▲ 3.6	4,200 ▲ 4.1	4,003 ▲ 4.7	3,844 ▲ 4.0	3,671 ▲ 4.5
燃料油計 (電力用C重油を除く)	146,041	142,519 ▲ 2.4	142,302 ▲ 0.2	139,741 ▲ 1.8	136,712 ▲ 2.2	134,597 ▲ 1.5	131,753 ▲ 2.1
電力用C重油	4,784	2,646 ▲ 44.7	—	—	—	—	—
B・C重油	9,456	7,186 ▲ 24.0	—	—	—	—	—
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	150,825	145,166 ▲ 3.8	—	—	—	—	—

年率	全体	構成比	
2023 /2028	2023 /2028	2023年度	2028年度
▲ 2.6	▲ 12.2	31.2	29.7
▲ 0.3	▲ 1.4	25.5	27.2
▲ 0.3	▲ 1.4	3.1	3.3
▲ 2.0	▲ 9.8	8.2	8.0
▲ 0.8	▲ 3.7	21.9	22.9
▲ 3.5	▲ 16.3	6.9	6.2
▲ 4.2	▲ 19.1	3.2	2.8
▲ 1.6	▲ 7.6	100.0	100.0
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—

(注1) 上段の数字は燃料油内需要量(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。

2024~2028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				
	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
家庭業務用	6,089	5,932 ▲2.6%	5,654 ▲4.7%	5,609 ▲0.8%	5,514 ▲1.7%	5,413 ▲1.8%	5,297 ▲2.1%	5,228 ▲1.3%
工業用	2,691	2,639 ▲1.9%	2,634 ▲0.2%	2,638 +0.2%	2,681 +1.6%	2,656 ▲0.9%	2,616 ▲1.5%	2,589 ▲1.0%
都市ガス用	1,312	1,599 +21.9%	1,526 ▲4.6%	1,563 +2.4%	1,602 +2.5%	1,641 +2.4%	1,681 +2.4%	1,722 +2.4%
自動車用	551	538 ▲2.4%	518 ▲3.7%	499 ▲3.7%	478 ▲4.2%	457 ▲4.4%	439 ▲3.9%	415 ▲5.5%
化学原料用	1,893	2,020 +6.7%	1,973 ▲2.3%	1,947 ▲1.3%	1,974 +1.4%	1,919 ▲2.8%	1,931 +0.6%	1,877 ▲2.8%
需要合計 (電力用除く)	12,536	12,728 +1.5%	12,305 ▲3.3%	12,256 ▲0.4%	12,249 ▲0.1%	12,086 ▲1.3%	11,964 ▲1.0%	11,831 ▲1.1%
参考	電力用	—	—	—	—	—	—	—
	需要合計 (電力用込み)	12,536	12,728 +1.5%	12,305 ▲3.3%	—	—	—	—

年率	全体	構成比	
2023/ 2028	2023/ 2028	2023年度	2028年度
▲1.6%	▲7.5%	45.9%	44.2%
▲0.3%	▲1.7%	21.4%	21.9%
+2.4%	+12.8%	12.4%	14.6%
▲4.3%	▲19.9%	4.2%	3.5%
▲1.0%	▲4.9%	16.0%	15.9%
▲0.8%	▲3.9%	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。

(注3) 2023年度の電力用込み需要合計の値を修正(2025年3月3日)。

1. 燃料油編

2. 液化石油ガス編

試算の前提

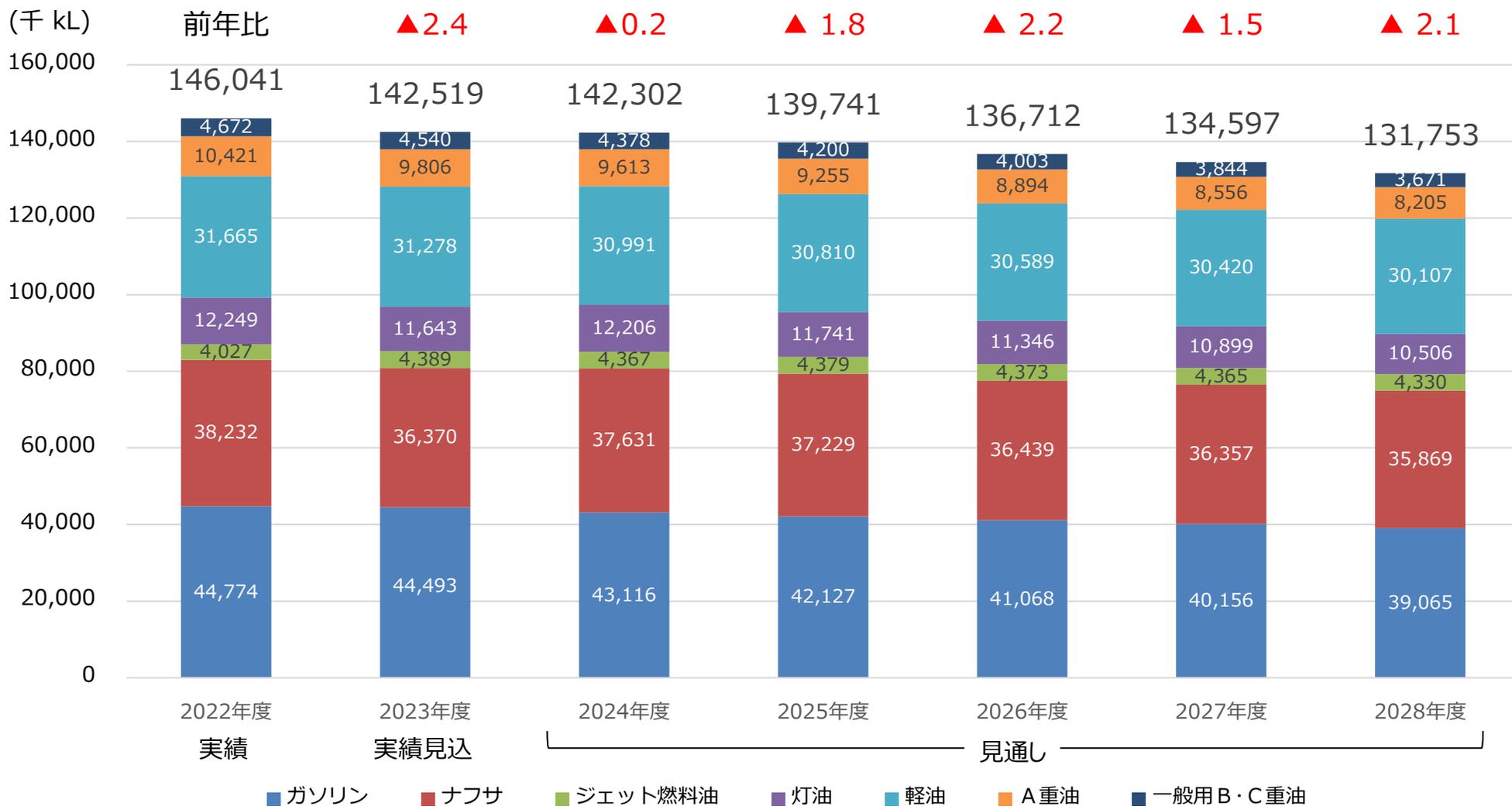
- 経済前提として主に内閣府発表の「令和6年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度（令和6年1月26日閣議決定）」、「中長期の経済財政に関する試算（2024年1月22日 経済財政諮問会議提出）」（内閣府）におけるベースラインケースを採用、その他各シナリオの経済見通しも加味。

年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
実質GDP成長率	1.3%	0.8%	0.7%	0.6%	0.6%

- 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。
- 燃料油価格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。

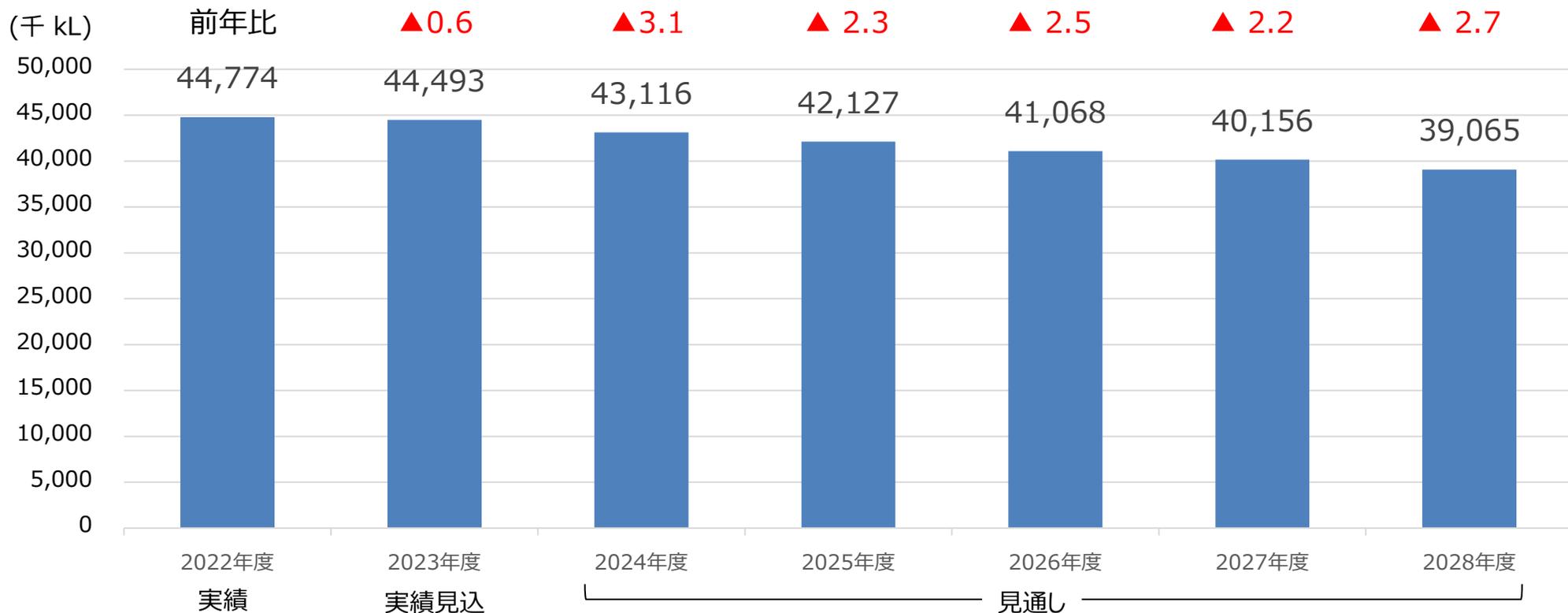
2024～2028年度石油製品需要見通し（燃料油全体）【電力用C重油を除く】

- 2024年度は、燃料油全体で1億4,230万kLとなり前年比▲0.2%の見通し。
- 2023～2028年度を総じてみれば、年平均で▲1.6%、全体で▲7.6%の減少の見通し。



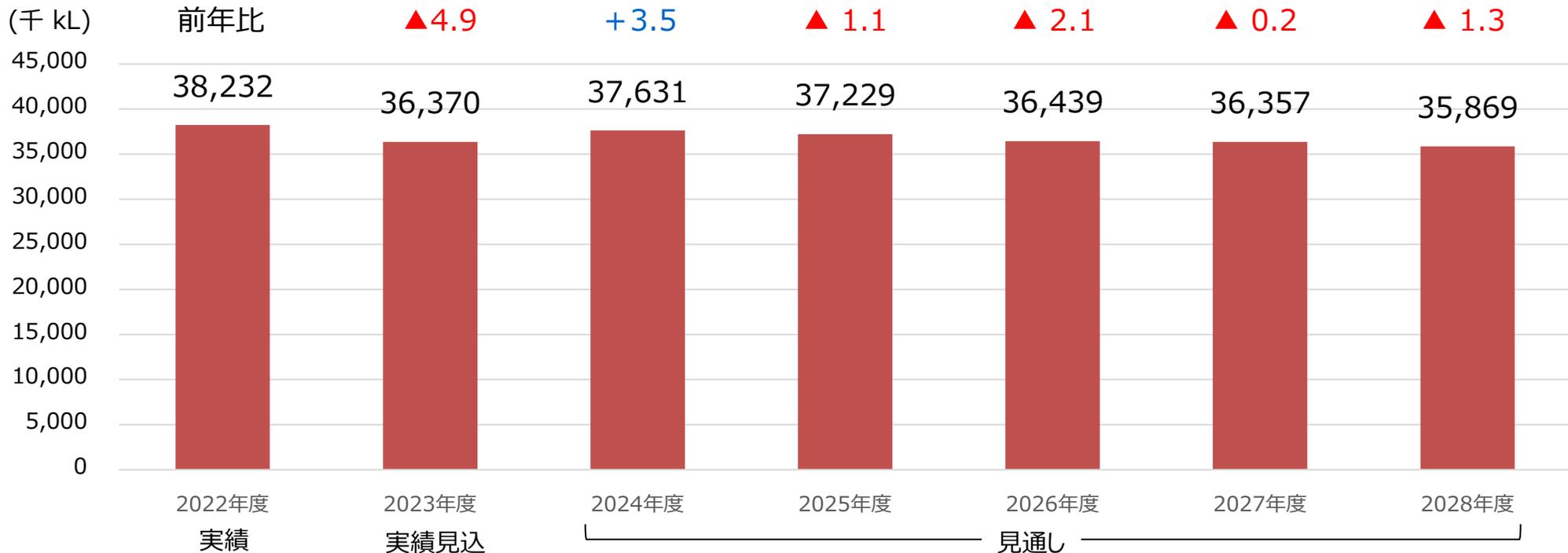
ガソリン 自動車保有台数に基づく「総走行距離」÷「平均燃費」を基に想定

- 2024年度は、4,312万kLとなり前年度比 **▲3.1%**と減少の見通し。
 - 2023年度上期に新型コロナウイルス感染症の5類移行や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。
- 2023～2028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
 - 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▲2.6%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

- 2024年度は、3,763万kLとなり前年度比 **+3.5%** 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の影響から増加の見込み。輸出については、中国での大型プラント稼働の影響により微減の見込み。
 - BTXは、生産は内需減少の影響により減少の見込み。また、中国での大型プラントの稼働影響等による減少要因の一方、世界的な需要増加の影響による増加要因があり、輸出は微増の見込み。
- 2023～2028年度を総じてみれば、**年平均▲0.3%**、**全体で▲1.4%**と減少の見通し。
 - エチレンについて、内需は経済成長に伴って推移する見通し。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、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。輸出は微増の見込みであるが内需減少をカバーする水準ではなく、生産は減少で推移する見込み。



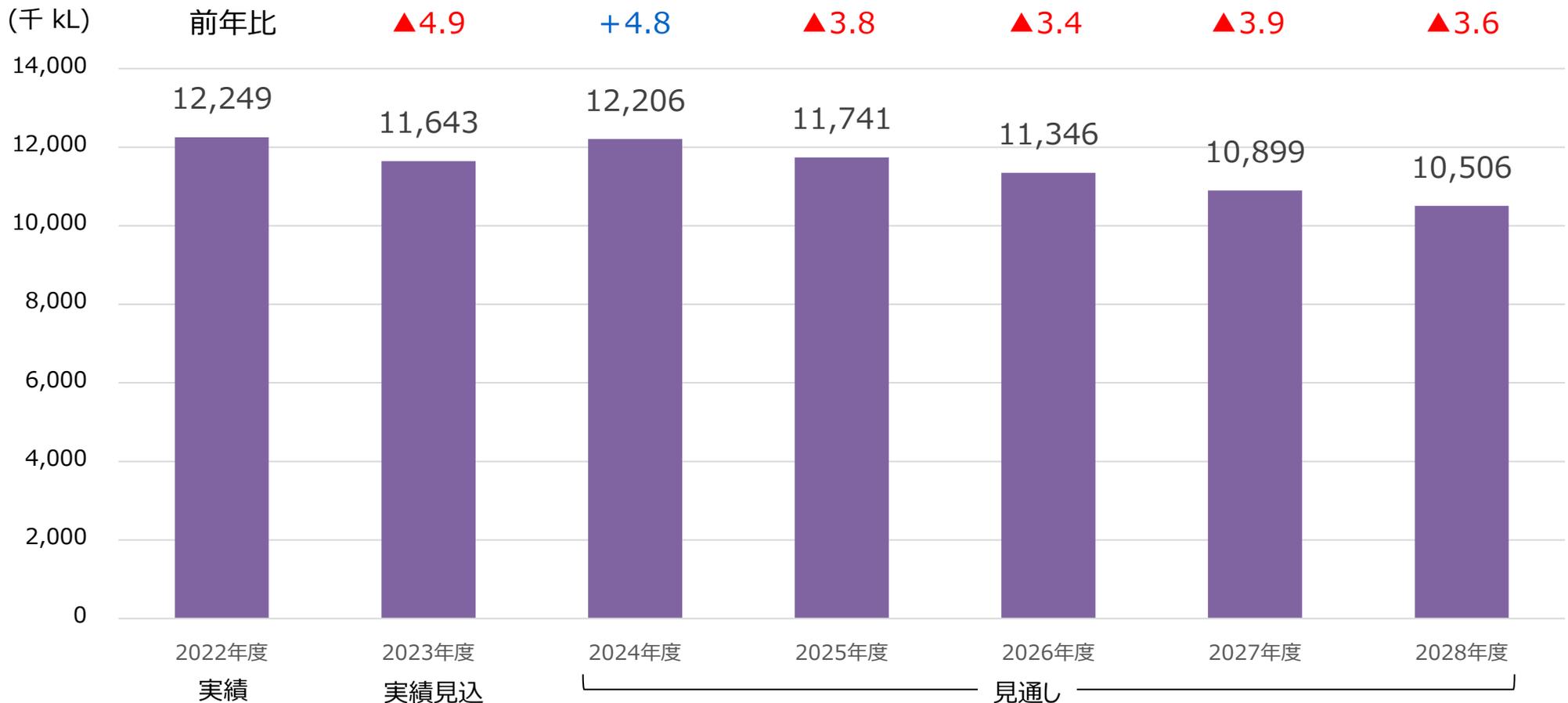
ジェット燃料油 経済動向、機体効率改善を加味した「民間航空需要」等を基に想定※内需のみ想定対象

- 2024年度は、437万kLとなり前年比▲0.5%と減少の見通し。
 - 座席キロは、コロナ禍前の水準には至らないものの引き続き回復する見込みだが、民航空消費量は従前からの燃費改善の進展等によって横ばいとなる見込み。
- 2023～2028年度を総じてみれば年平均▲0.3%、全体で▲1.4%と減少の見通し。
 - 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。民航空消費量は燃費改善の進展等により2023年度をピークとして横ばいとなる見込み。



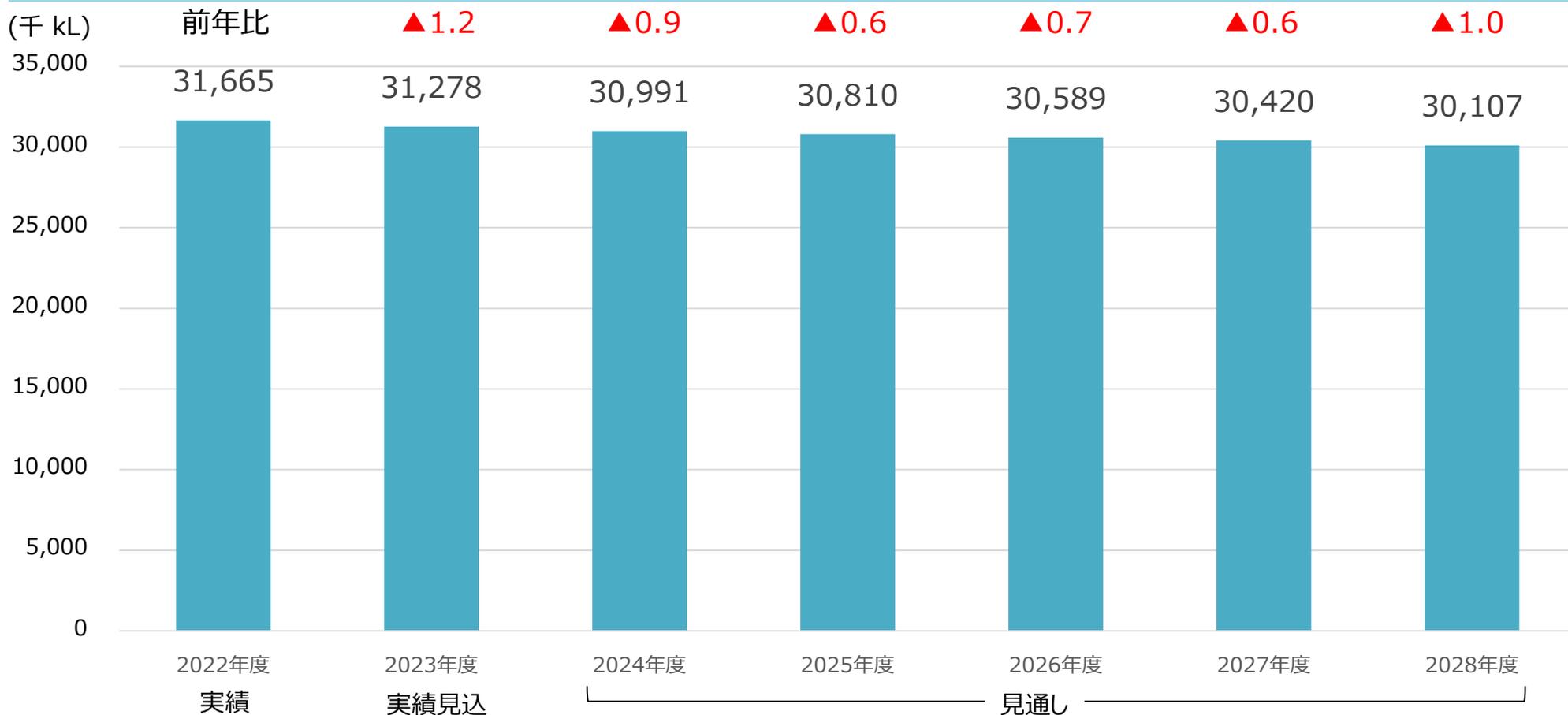
灯油 過去5年気温移動平均、経済動向、燃転を加味した「産業用需要」+ 電化、ガス化を加味した「民生用需要」を基に想定

- 2024年度は、1,221万kLとなり前年比+4.8%と増加の見通し。
 - 気温は平年並みで鉱工業生産は回復することで増加する見通し。
- 2023～2028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。
 - 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

- 2024年度は、3,099万kLとなり前年比▲0.9%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。
- 2023～2028年度を総じてみれば、年平均▲0.8%、全体で▲3.7%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。



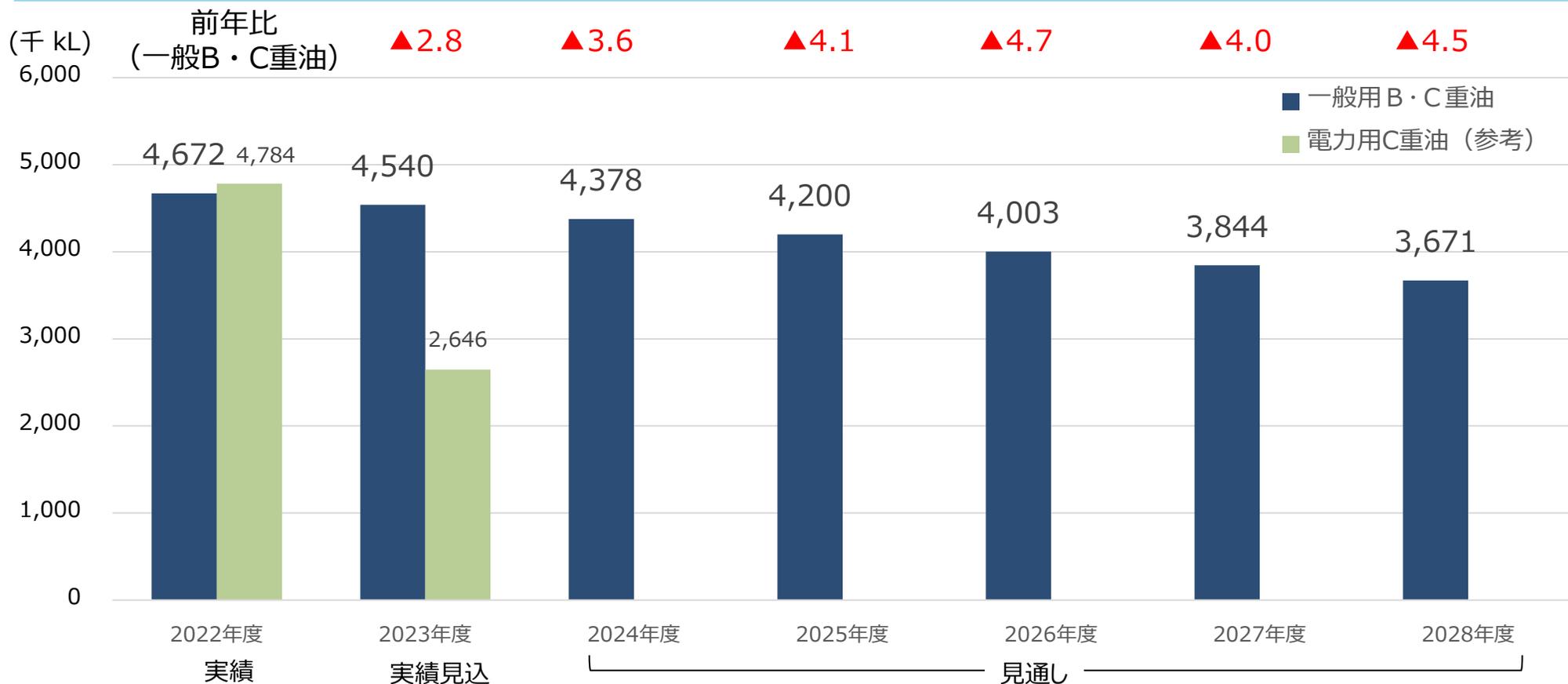
A 重油 主要業種の「経済動向」及び「消費原単位」等を基に想定

- 2024年度は、961万kLとなり前年度比▲2.0%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。
- 2023～2028年度を総じてみれば、年平均▲3.5%、全体で▲16.3%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、2024年度は、438万kLとなり前年度比 **▲3.6%**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。
- 2023～2028年度を総じてみれば、年平均 **▲4.2%**、全体として **▲19.1%**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、2023年度は265万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（2023～2027年度）との比較

		実績見込 (昨年度は見通し)	見通し				
		2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
ガソリン	本年度需要見通し	44,493	43,116	42,127	41,068	40,156	39,065
	昨年度需要見通し	44,073	42,946	41,914	40,842	39,841	
	【本年度】 - 【昨年度】	+420	+170	+213	+226	+315	
ナフサ	本年度需要見通し	36,370	37,631	37,229	36,439	36,357	35,869
	昨年度需要見通し	40,525	40,387	40,125	39,597	39,417	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 4,155	▲ 2,756	▲ 2,896	▲ 3,158	▲ 3,060	
ジェット燃料油	本年度需要見通し	4,389	4,367	4,379	4,373	4,365	4,330
	昨年度需要見通し	4,211	4,231	4,253	4,275	4,301	
	【本年度】 - 【昨年度】	+178	+136	+126	+98	+64	
灯油	本年度需要見通し	11,643	12,206	11,741	11,346	10,899	10,506
	昨年度需要見通し	12,709	12,261	11,818	11,480	11,183	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 1,066	▲ 55	▲ 77	▲ 134	▲ 284	
軽油	本年度需要見通し	31,278	30,991	30,810	30,589	30,420	30,107
	昨年度需要見通し	32,171	32,001	31,821	31,628	31,476	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 893	▲ 1,010	▲ 1,011	▲ 1,039	▲ 1,056	
A重油	本年度需要見通し	9,806	9,613	9,255	8,894	8,556	8,205
	昨年度需要見通し	9,959	9,468	9,163	8,881	8,616	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 153	+145	+92	+13	▲ 60	
一般用B・C重油	本年度需要見通し	4,540	4,378	4,200	4,003	3,844	3,671
	昨年度需要見通し	4,093	3,922	3,776	3,629	3,489	
	【本年度】 - 【昨年度】	+447	+456	+424	+374	+355	
燃料油計 (電力用C重油を除く)	本年度需要見通し	142,519	142,302	139,741	136,712	134,597	131,753
	昨年度需要見通し	147,741	145,216	142,870	140,332	138,323	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 5,222	▲ 2,914	▲ 3,129	▲ 3,620	▲ 3,726	

(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。
- 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、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

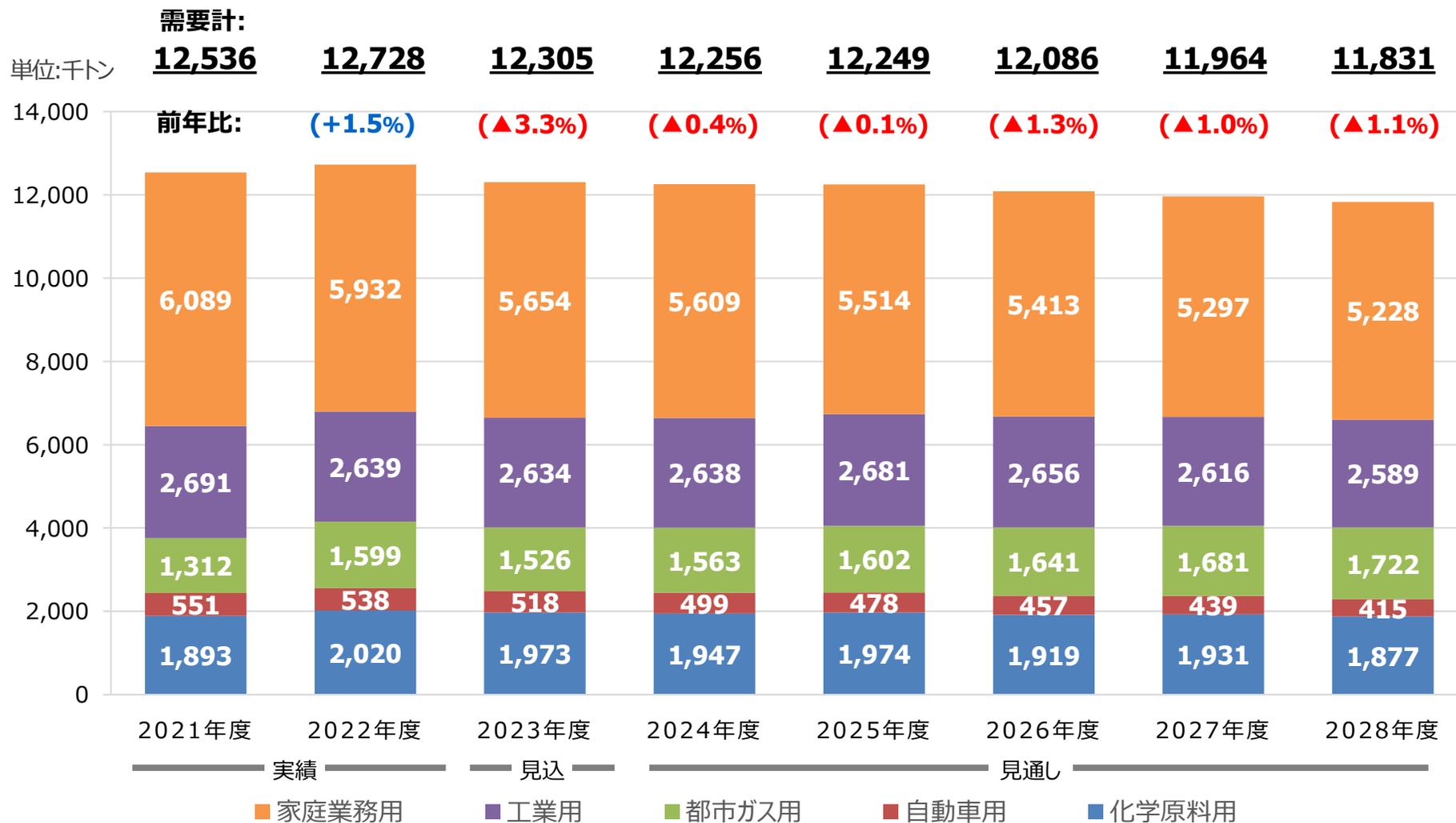
- 乗用車燃費については、燃費のよい車への乗り換え等により、保有台数に占めるエコカーの比率が高まり、保有台数ベースの平均実燃費の向上が継続すると見込まれる。
- 民間航空会社はコロナ禍以前から需要見合いで大型機数の圧縮と機材の小型化を進めており、経済性を重視し大型機の比率を低下させている。加えて、省燃費機材への更新も進めており、航空機の燃費改善効果が見込まれている。

1. 燃料油編

2. 液化石油ガス編

2024～2028年度石油製品需要見通し(液化石油ガス全体)

- 2024年度は、液化石油ガス全体で約1,226万トンとなり、前年度比▲0.4%の減少の見通し。
- 2023～2028年度を総じてみれば、年平均で▲0.8%、全体で▲3.9%と減少の見通し。



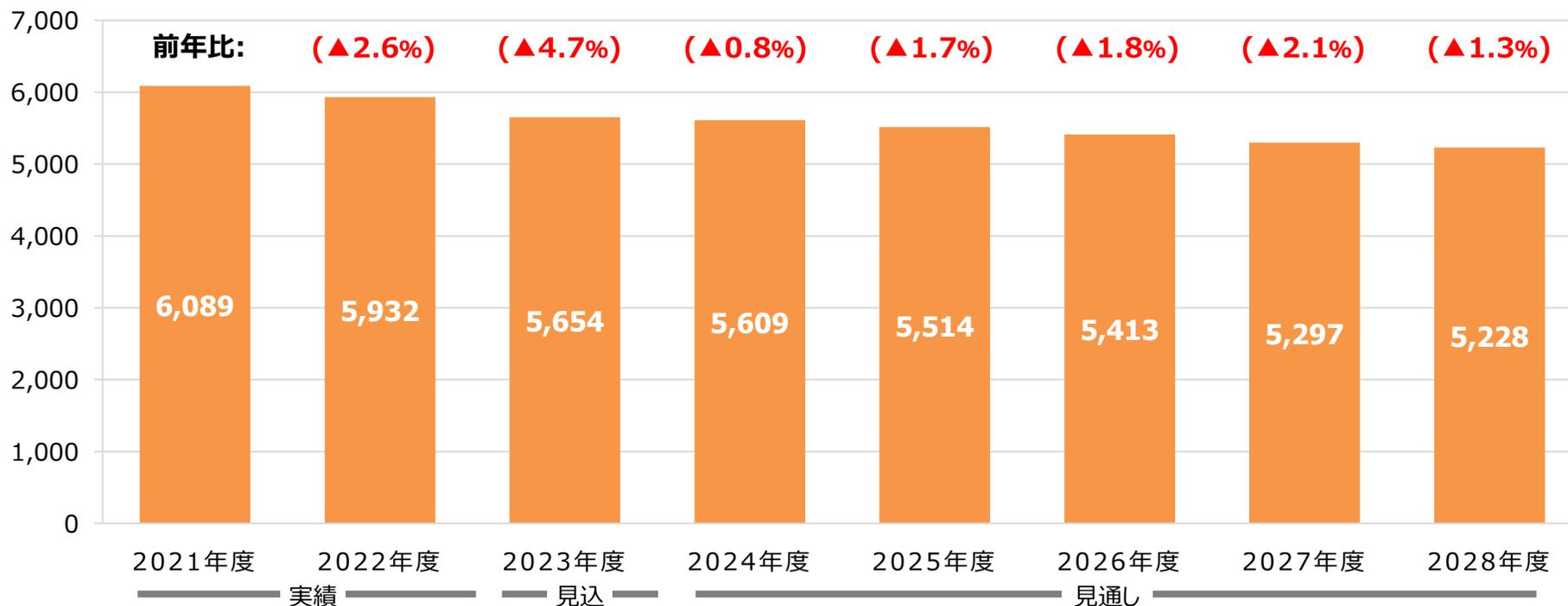
家庭業務用

- 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



- 2024年度は年度は561万トンとなり、前年度比▲0.8%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。
- 2023～2028年度を総じてみれば、年平均で▲1.6%、全体で▲7.5%と減少の見通し。
 - 家庭部門では、コロナ禍による巣ごもり需要は喪失し、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、機器の省エネ化・高効率化が進展するも、学校体育館への空調設置等のレジリエンス対策強化を背景として、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。

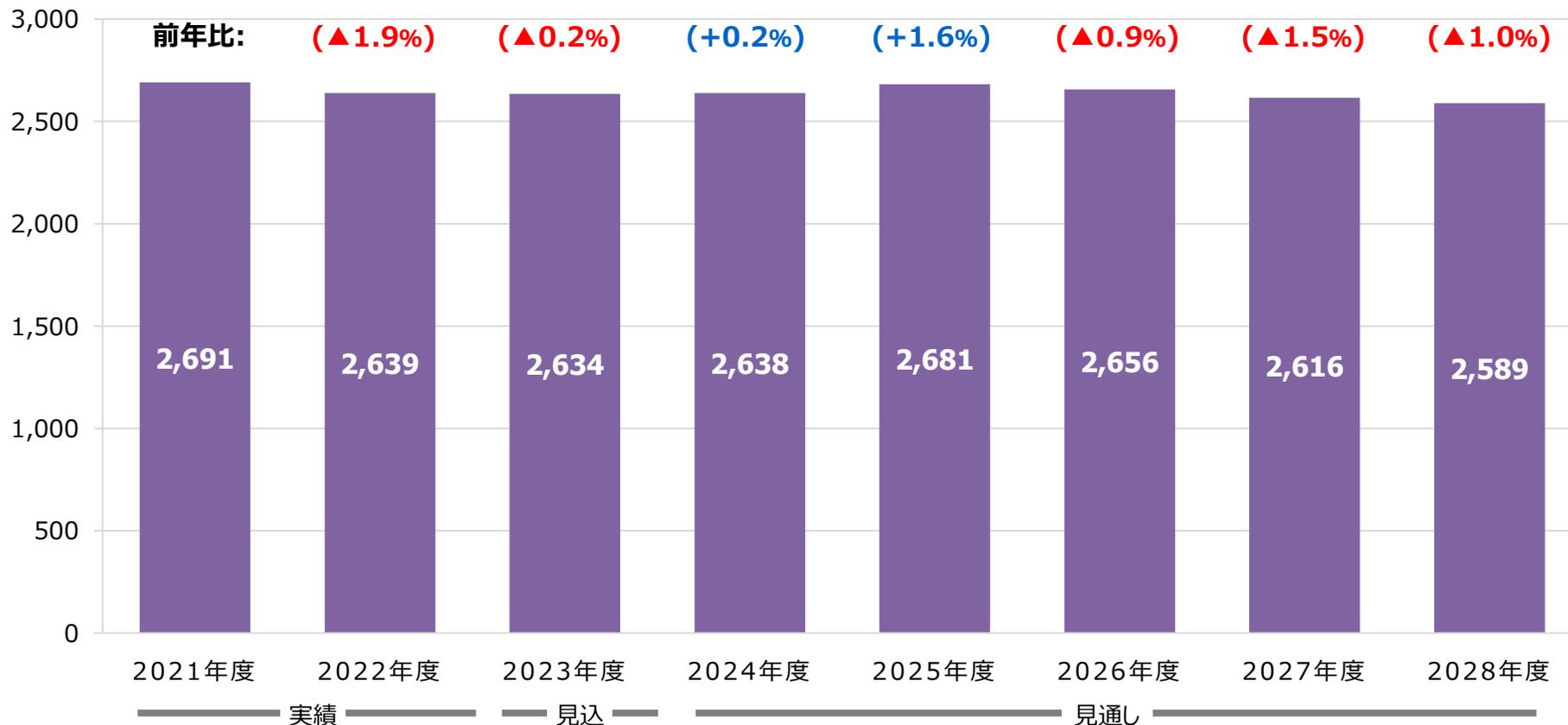
単位:千トン





- 2024年度は年度は264万トンとなり、前年度比 +0.2%と増加の見通し。
- 2023～2028年度を総じてみれば、年平均で▲0.3%、全体で▲1.7%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



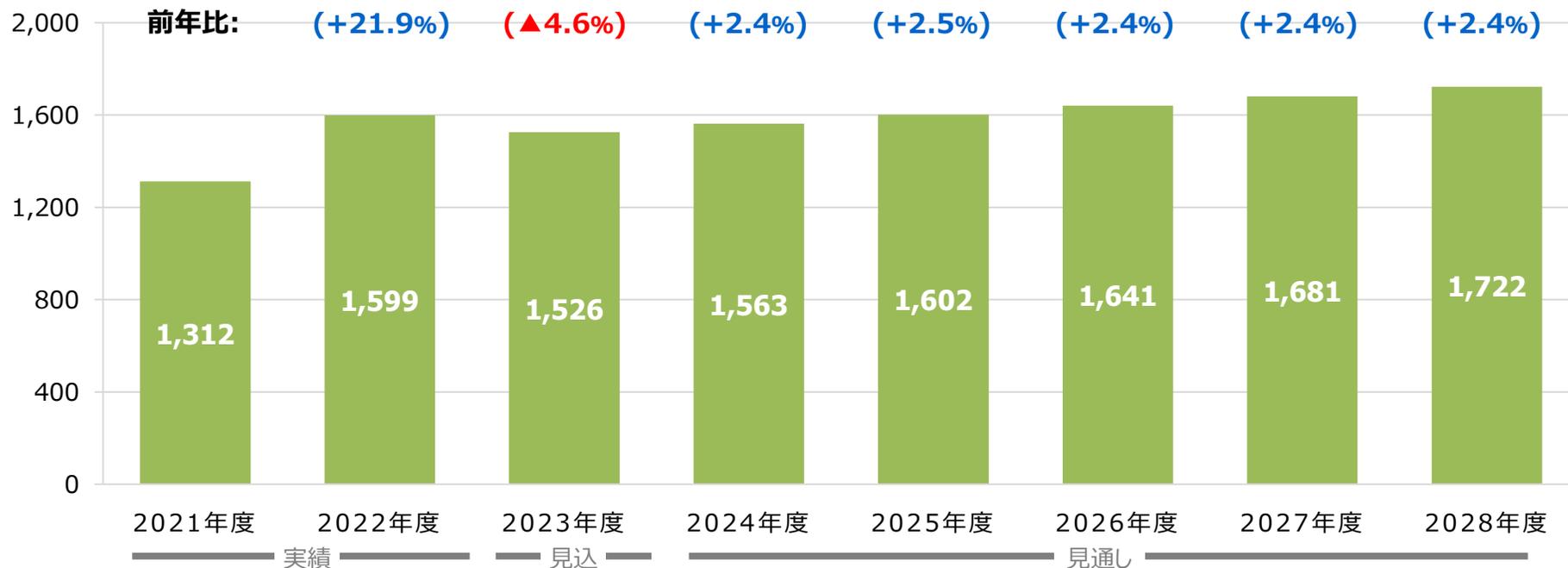
都市ガス用

「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LPガスの需要量を想定



- 2024年度は年度は156万トンとなり、前年度比 +2.4%と増加の見通し。
 - 2023～2028年度を総じてみれば、年平均で +2.4%、全体で +12.8%と増加の見通し。
 - － 低熱量LNG輸入量の増加※1により、都市ガス用途におけるLPガスの増熱需要増加を想定。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の緩和による未熟調ガス供給増に伴う増熱需要減も加味。全体として、都市ガス事業が堅調なこともあり、需要は増加傾向で推移する見込み。
 - － 需要が急増している2022年度に関しては、LNGスポット価格高騰を受け、各都市ガス会社がLPガスを積極的に調達・使用された動きがあったものと考えられる。
- ※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。

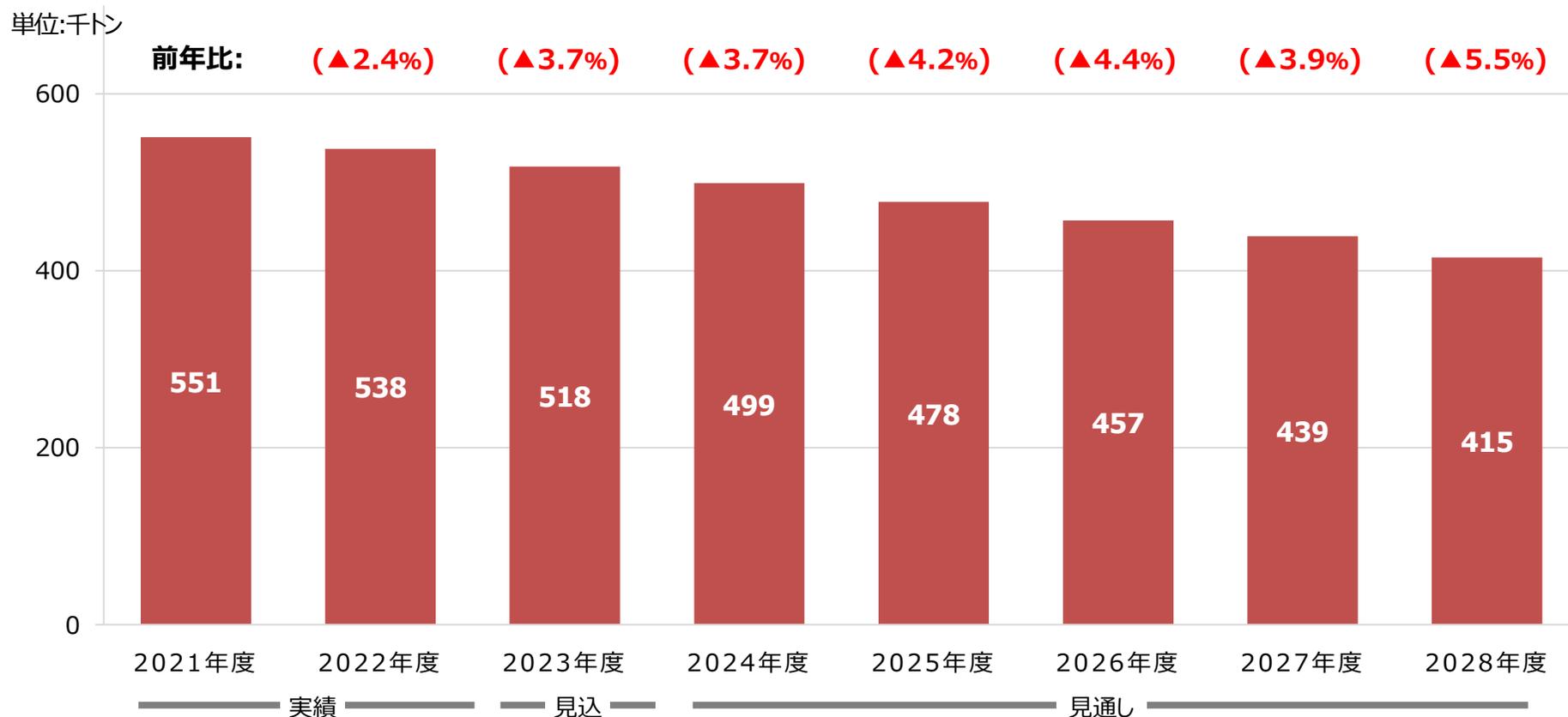
単位:千トン



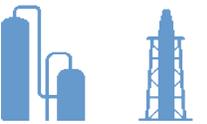
自動車用 「LPガス自動車(タクシー・貨物車等)の台数」×「燃料消費量」に基づき想定



- 2024年度は50万トンとなり、前年度比▲3.7%と減少の見通し。
- 2023～2028年度を総じてみれば、年平均で▲4.3%、全体で▲19.9%と減少の見通し。
 - タクシー・貨物車等を中心としたLPガス自動車台数は、継続的に減少することを想定。
 - タクシーは、コロナ禍で低下した実働率も徐々に回復していくことを想定。また燃費効率に優れる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。

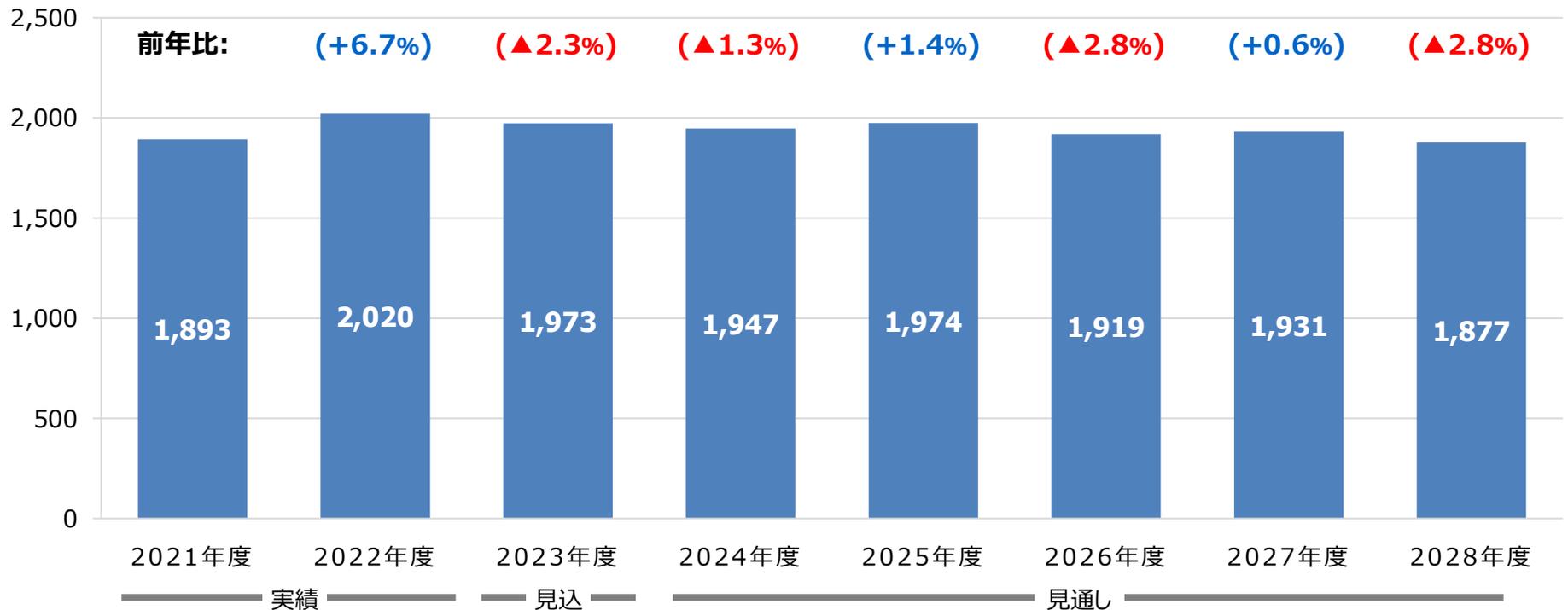


化学原料用 「エチレン用」+「プロピレン用」+「無水マレイン酸用」+「その他」に基づき想定



- 2024年度は195万トンとなり、前年度比▲1.3%と減少の見通し。
- 2023～2028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。
 - 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、2024年度以降も現状と同程度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。
 - 全体としては、需要は2025年度をピークに比較的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(2023~2027年度)との比較

		実績見込	見 通 し				
		2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
家庭業務用	本年度需要見通し	5,654	5,609	5,514	5,413	5,297	5,228
	昨年度需要見通し	6,083	6,096	5,994	5,919	5,829	
	【本年度】-【昨年度】	▲429	▲487	▲480	▲506	▲532	
工業用	本年度需要見通し	2,634	2,638	2,681	2,656	2,616	2,589
	昨年度需要見通し	2,795	2,838	2,851	2,859	2,864	
	【本年度】-【昨年度】	▲161	▲200	▲170	▲203	▲248	
都市ガス用	本年度需要見通し	1,526	1,563	1,602	1,641	1,681	1,722
	昨年度需要見通し	1,332	1,378	1,439	1,518	1,616	
	【本年度】-【昨年度】	+194	+185	+163	+123	+65	
自動車用	本年度需要見通し	518	499	478	457	439	415
	昨年度需要見通し	504	505	495	471	449	
	【本年度】-【昨年度】	+14	▲6	▲17	▲14	▲10	
化学原料用	本年度需要見通し	1,973	1,947	1,974	1,919	1,931	1,877
	昨年度需要見通し	2,226	2,178	2,157	2,096	2,102	
	【本年度】-【昨年度】	▲253	▲231	▲183	▲177	▲171	
需要合計 (電力用除く)	本年度需要見通し	12,305	12,256	12,249	12,086	11,964	11,831
	昨年度需要見通し	12,940	12,995	12,936	12,863	12,860	
	【本年度】-【昨年度】	▲635	▲739	▲687	▲777	▲896	

(注1) 数字は液化石油ガス内需量 単位：千トン

(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する事項

● 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。