

2026～2030年度石油製品需要見通し

令和8年4月7日
石油製品需要想定検討会

2026～2030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				
	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
ガソリン	43,639	43,518 ▲ 0.3	42,402 ▲ 2.6	41,402 ▲ 2.4	40,593 ▲ 2.0	39,881 ▲ 1.8	39,154 ▲ 1.8
ジェット燃料油	4,237	4,155 ▲ 1.9	4,122 ▲ 0.8	4,123 +0.0	4,115 ▲ 0.2	4,103 ▲ 0.3	4,084 ▲ 0.5
灯油	11,092	10,805 ▲ 2.6	10,611 ▲ 1.8	10,069 ▲ 5.1	9,541 ▲ 5.2	9,025 ▲ 5.4	8,516 ▲ 5.6
軽油	30,741	30,675 ▲ 0.2	30,399 ▲ 0.9	30,233 ▲ 0.5	29,885 ▲ 1.2	29,577 ▲ 1.0	29,241 ▲ 1.1
A重油	9,709	9,215 ▲ 5.1	8,844 ▲ 4.0	8,454 ▲ 4.4	8,104 ▲ 4.1	7,780 ▲ 4.0	7,466 ▲ 4.0
一般用B・C重油	3,239	3,297 +1.8	3,178 ▲ 3.6	3,039 ▲ 4.4	2,924 ▲ 3.8	2,821 ▲ 3.5	2,715 ▲ 3.8
燃料油計 (電力用C重油・ナフサ除き)	102,657	101,665 ▲ 1.0	99,556 ▲ 2.1	97,320 ▲ 2.2	95,162 ▲ 2.2	93,187 ▲ 2.1	91,176 ▲ 2.2
電力用C重油	1,350	806 ▲ 40.3	—	—	—	—	—
B・C重油	4,588	4,104 ▲ 10.5	—	—	—	—	—
燃料油計（参考） * 上記燃料油計に電力用 C重油を加えた数値	104,007	102,471 ▲ 1.5	—	—	—	—	—

年率	全体	構成比	
2025 /2030	2025 /2030	2025年度	2030年度
▲ 2.1	▲ 10.0	42.8	42.9
▲ 0.3	▲ 1.7	4.1	4.5
▲ 4.6	▲ 21.2	10.6	9.3
▲ 1.0	▲ 4.7	30.2	32.1
▲ 4.1	▲ 19.0	9.1	8.2
▲ 3.8	▲ 17.7	3.2	3.0
▲ 2.2	▲ 10.3	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

2026～2030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				
	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
家庭業務用	5,718	5,697	5,693	5,614	5,494	5,411	5,296	5,224
		▲0.4%	▲0.1%	▲1.4%	▲2.1%	▲1.5%	▲2.1%	▲1.4%
工業用	2,752	2,626	2,494	2,512	2,423	2,399	2,366	2,334
		▲4.6%	▲5.0%	+0.7%	▲3.5%	▲1.0%	▲1.4%	▲1.4%
都市ガス用	1,504	1,391	1,472	1,487	1,501	1,515	1,530	1,544
		▲7.5%	+5.8%	+1.0%	+0.9%	+0.9%	+1.0%	+0.9%
自動車用	509	482	451	433	416	398	379	358
		▲5.3%	▲6.4%	▲4.0%	▲3.9%	▲4.3%	▲4.8%	▲5.5%
化学原料用	1,919	1,718	1,732	1,728	1,636	1,569	1,559	1,563
		▲10.5%	+0.8%	▲0.2%	▲5.3%	▲4.1%	▲0.6%	+0.3%
需要合計	12,402	11,914	11,842	11,774	11,470	11,292	11,130	11,023
		▲3.9%	▲0.6%	▲0.6%	▲2.6%	▲1.6%	▲1.4%	▲1.0%

年率	全体	構成比	
2025/ 2030	2025/ 2030	2025年度	2030年度
▲1.7%	▲8.2%	48.1%	47.4%
▲1.3%	▲6.4%	21.1%	21.2%
+1.0%	+4.9%	12.4%	14.0%
▲4.5%	▲20.6%	3.8%	3.2%
▲2.0%	▲9.8%	14.6%	14.2%
▲1.4%	▲6.9%	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。

1. 燃料油編

2. 液化石油ガス編

試算の前提

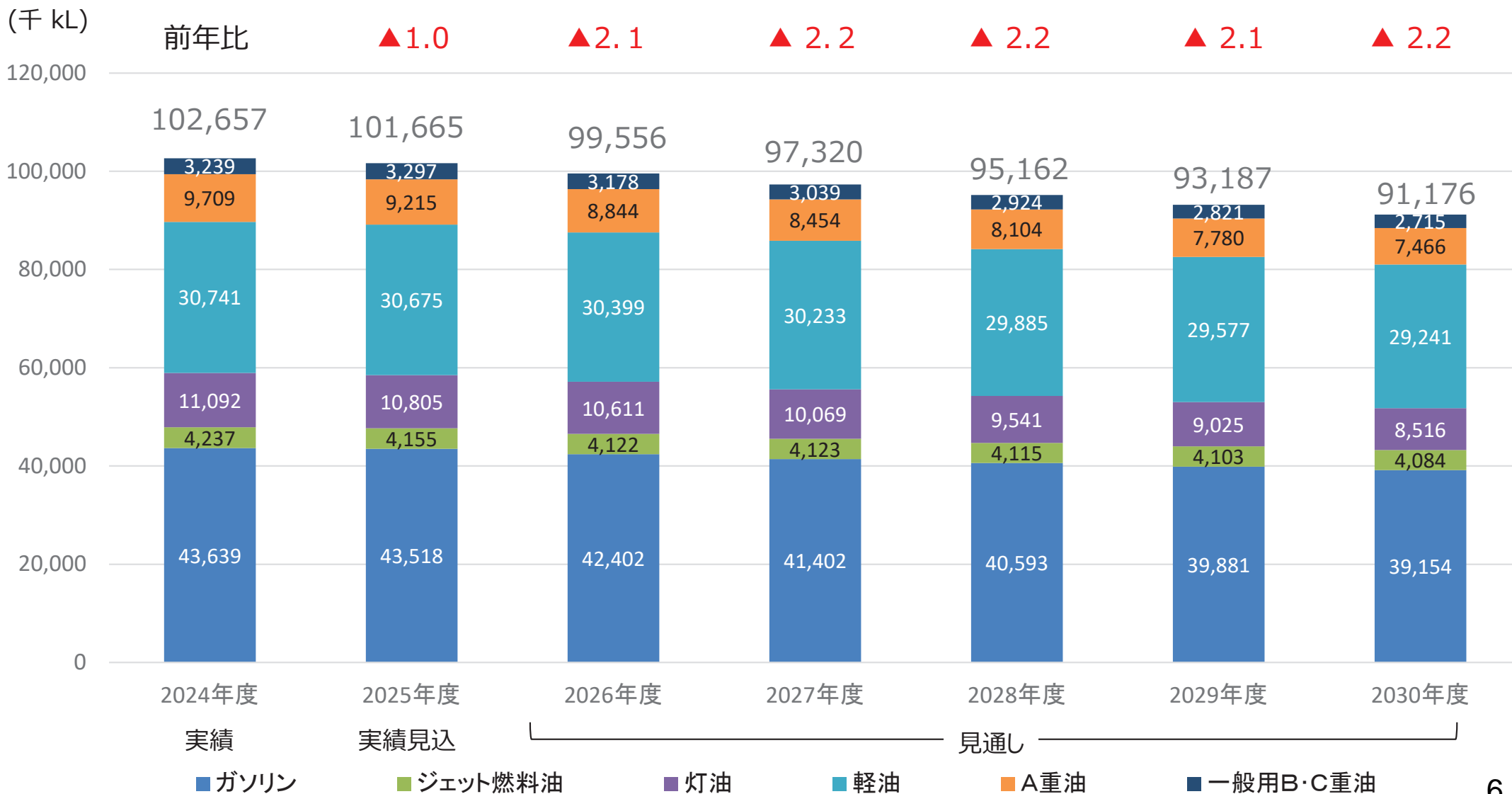
- 経済前提として主に内閣府発表の「令和8年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度（令和8年1月23日閣議決定）」、「中長期の経済財政に関する試算（2026年1月22日 経済財政諮問会議提出）」（内閣府）における過去投影ケースを採用、その他各シナリオの経済見通しも加味。

年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
実質GDP成長率	1.3%	0.6%	0.5%	0.5%	0.5%

- 為替、原油価格等の価格要因については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した。
- 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。
- 燃料油価格定額引下げ措置の需要への影響は今回の想定では考慮はしない。
- 2026年3月以降の中東情勢による影響は今回の想定では考慮はしない。

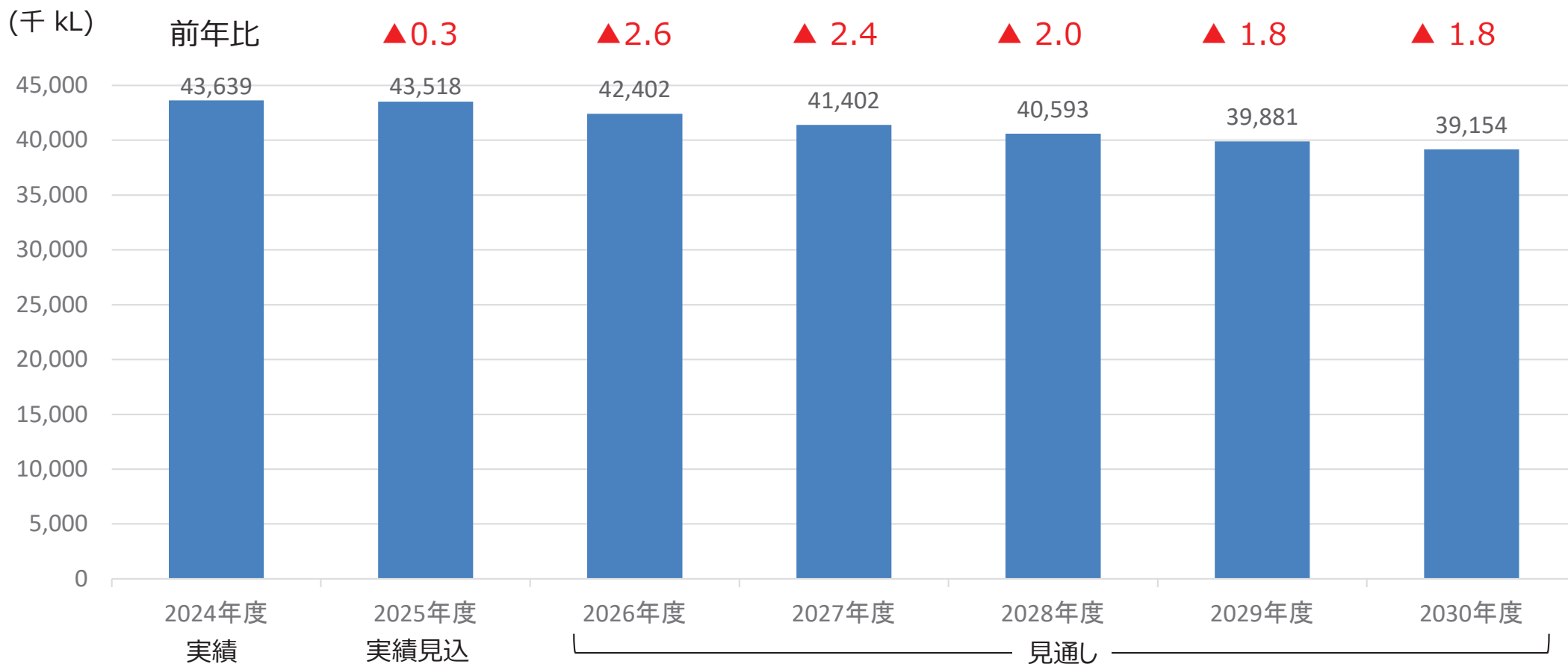
2026～2030年度石油製品需要見通し（燃料油全体）【電力用C重油およびナフサを除く】

- 2026年度は、燃料油全体で9,956万kLとなり前年比▲2.1%の見通し。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均で▲2.2%、全体で▲10.3%と減少の見通し。



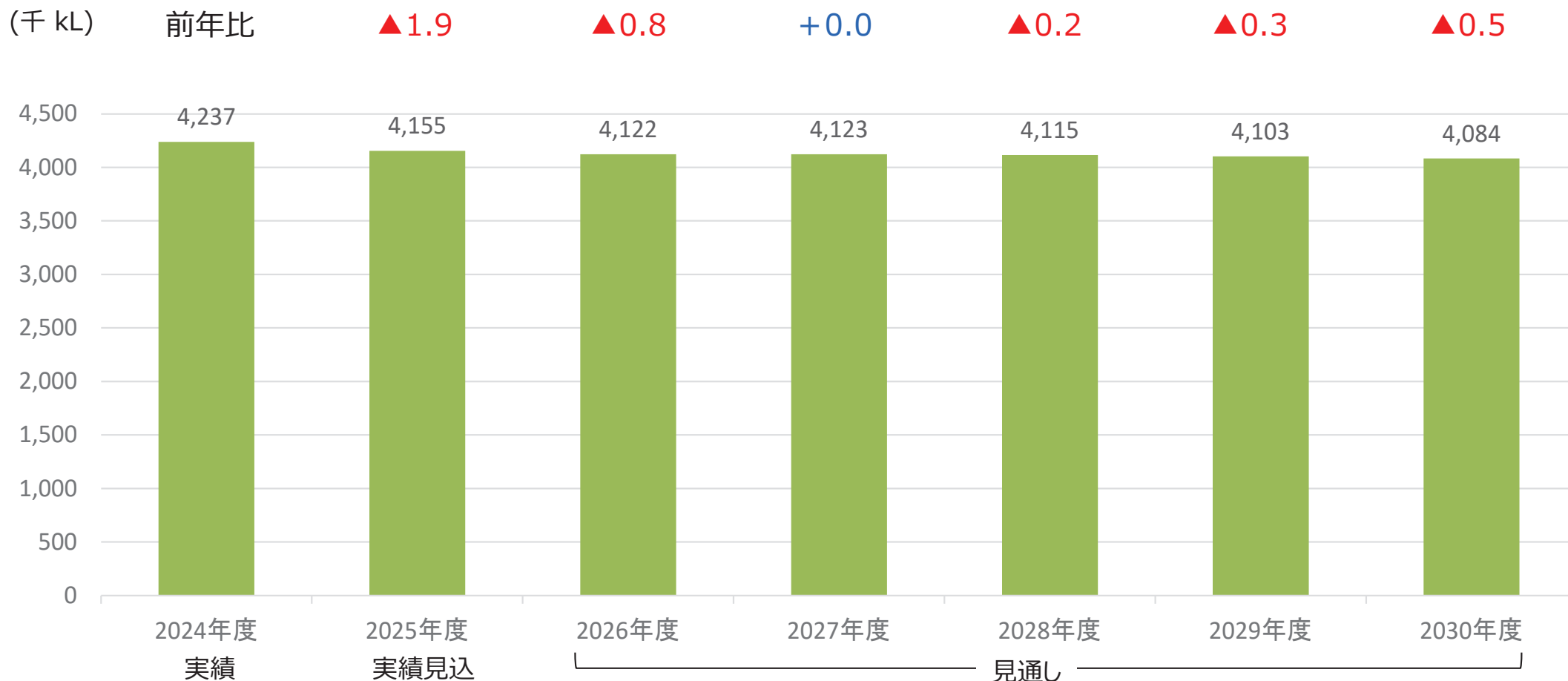
ガソリン 自動車保有台数に基づく「総走行距離」÷「平均燃費」を基に想定

- 2026年度は、4,240万kLとなり前年度比▲2.6%と減少の見通し。
 - 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で減少の見込み。
気象庁の予測により、2026年度上期も2025年度と同様の猛暑影響を見込む。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均▲2.1%、全体で▲10.0%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▲2.1%で推移する見通し。
 - 次世代乗用車については、『第7次エネルギー基本計画』等を基に販売台数を想定し、減少要因として考慮した。



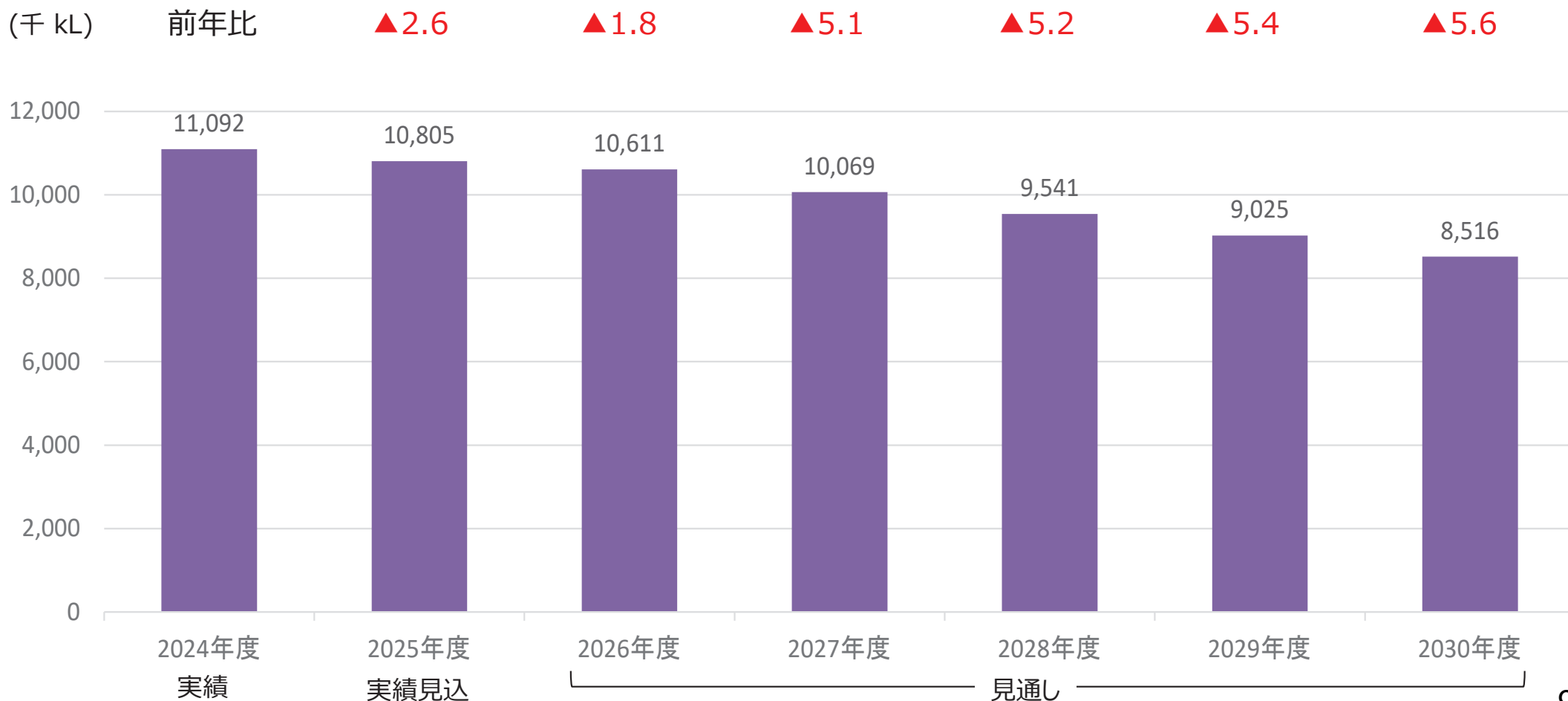
ジェット燃料油 経済動向、機体効率改善を加味した「民間航空需要」等を基に想定※内需のみ想定対象

- 2026年度は、412万kLとなり前年比▲0.8%と微減の見通し。
 - 座席キロは、2025年度上期に天候不良による欠航が少なかったことを踏まえて微減となる見込み。
また、民航用消費量は、従来型機材から省燃費機材への更新もあり、需要は前年比で微減となる見込み。
- 2025～2030年度を総じてみれば年平均▲0.3%、全体で▲1.7%と微減の見通し。
 - 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。
一方で、民航用消費量は、エアラインの省燃費機材導入の取り組みが着実に進み、需要は微減で推移する見込み。



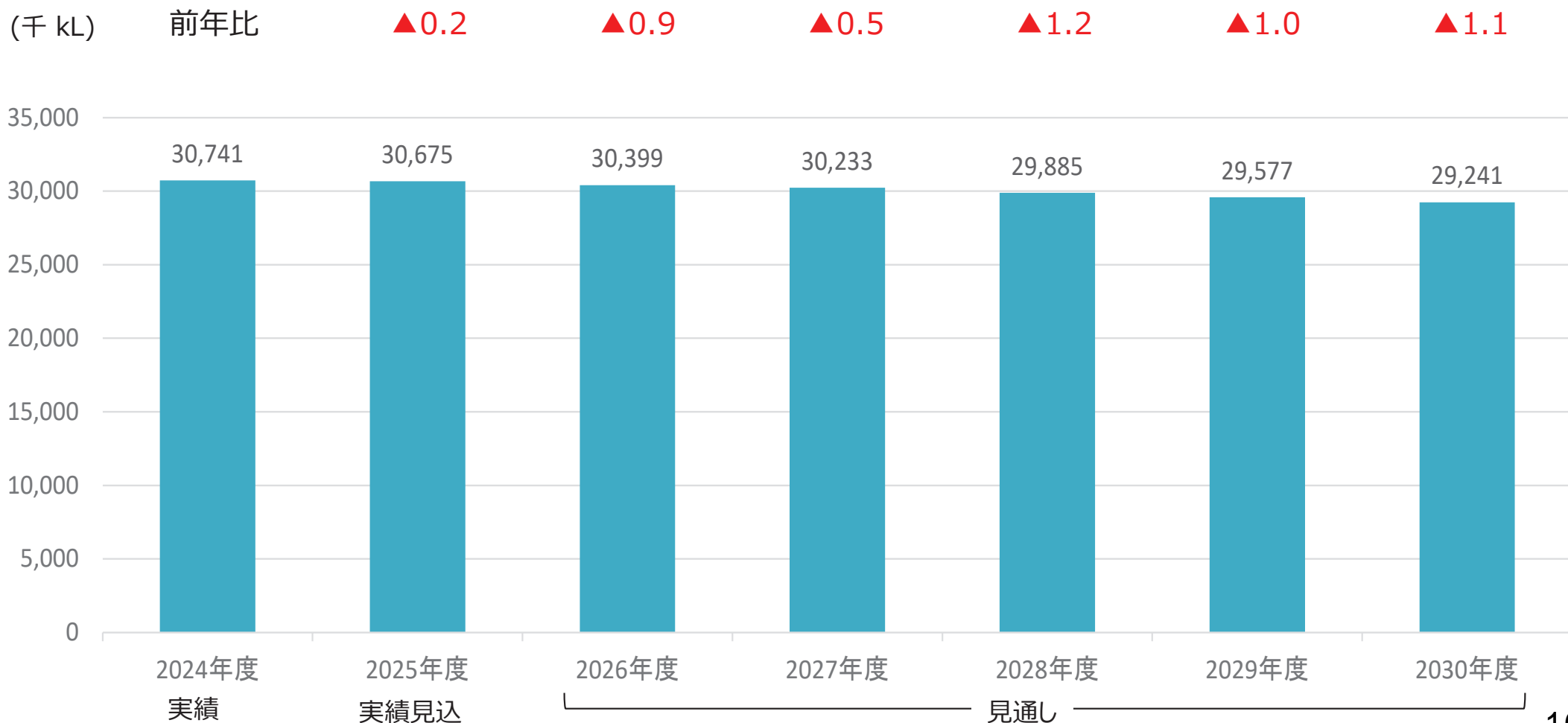
灯油 過去5年気温移動平均、経済動向、燃転を加味した「産業用需要」+ 電化、ガス化を加味した「民生用需要」を基に想定

- 2026年度は、1,061万kLとなり前年比▲1.8%と微減の見通し。
 - 鋳工業生産の回復が見込まれるが、気温の中長期的な上昇傾向や燃料転換、効率改善の影響により微減の見通し。
- 2025～2030年度を総じてみれば年平均▲4.6%、全体で▲21.2%と減少の見通し。
 - 生産活動は緩やかな減少が見込まれる上、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。



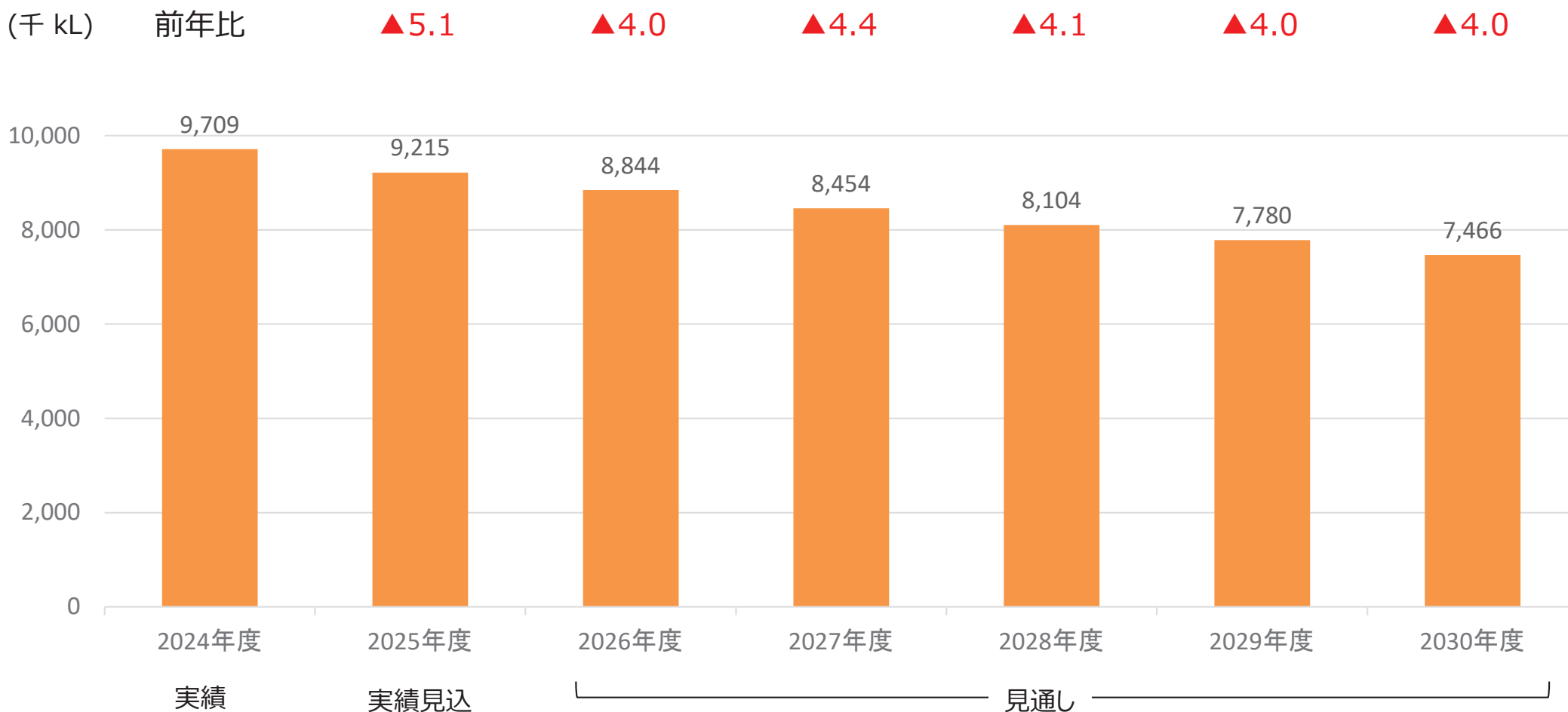
軽油 「経済動向」及び「トラック等保有台数」を基に想定

- 2026年度は、3,040万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。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均▲1.0%、全体で▲4.7%と減少の見通し。
 - 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、またトラック輸送の効率化、トラックの燃費改善より、減少の見通し。



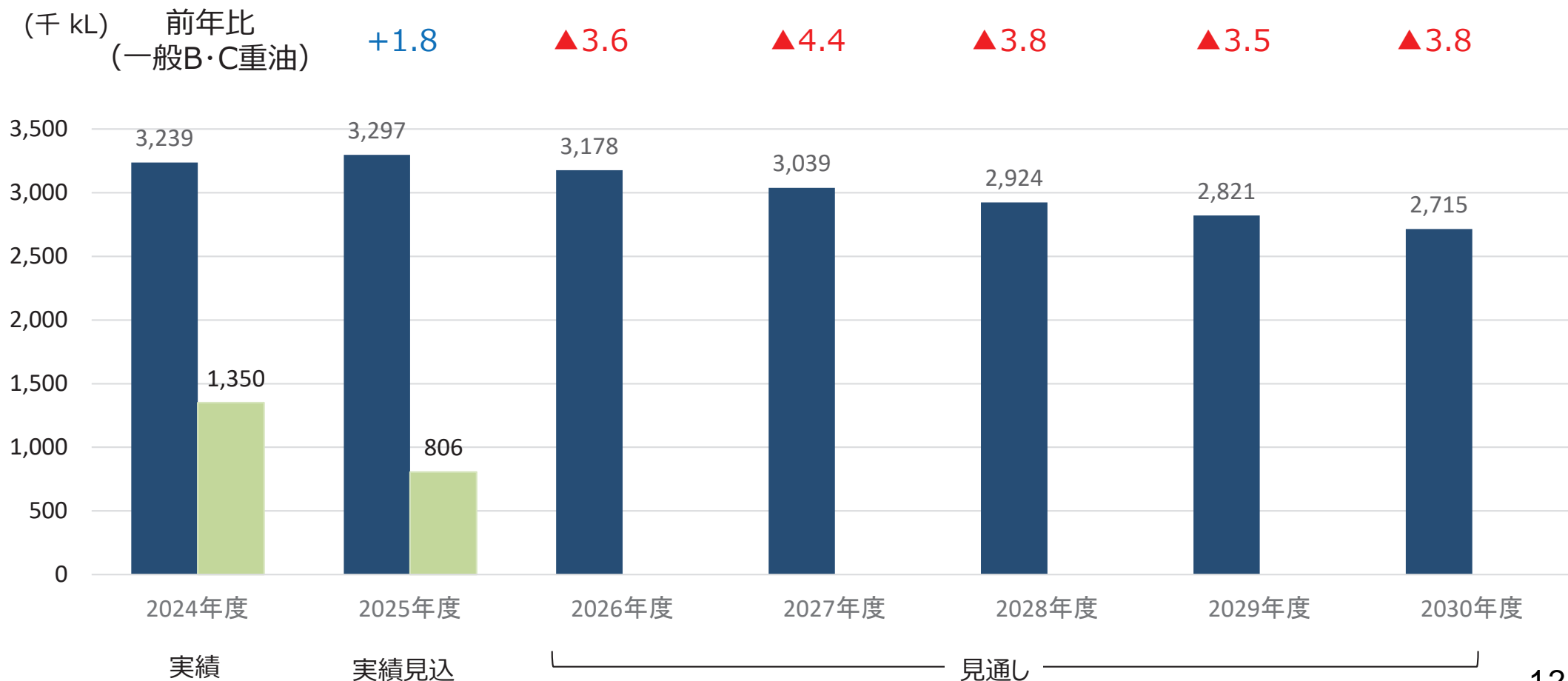
A 重油 主要業種の「経済動向」及び「消費原単位」等を基に想定

- 2026年度は、884万kLとなり前年度比▲4.0%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。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均▲4.1%、全体で▲19.0%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、2026年度は、318万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。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均▲3.8%、全体として▲17.7%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、2025年度は81万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（2025～2029年度）との比較

		実績見込 (昨年度は見通し)	見通し				
		2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
ガソリン	本年度需要見通し	43,518	42,402	41,402	40,593	39,881	39,154
	昨年度需要見通し	42,404	41,384	40,510	39,480	38,591	
	【本年度】 - 【昨年度】	+1,114	+1,018	+892	+1,113	+1,290	
ジェット燃料油	本年度需要見通し	4,155	4,122	4,123	4,115	4,103	4,084
	昨年度需要見通し	4,317	4,325	4,336	4,325	4,322	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 162	▲ 203	▲ 213	▲ 210	▲ 219	
灯油	本年度需要見通し	10,805	10,611	10,069	9,541	9,025	8,516
	昨年度需要見通し	10,910	10,343	10,015	9,675	9,379	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 105	+268	+54	▲ 134	▲ 354	
軽油	本年度需要見通し	30,675	30,399	30,233	29,885	29,577	29,241
	昨年度需要見通し	30,353	30,014	29,794	29,451	29,167	
	【本年度】 - 【昨年度】	+322	+385	+439	+434	+410	
A重油	本年度需要見通し	9,215	8,844	8,454	8,104	7,780	7,466
	昨年度需要見通し	9,331	8,954	8,601	8,252	7,948	
	【本年度】 - 【昨年度】	▲ 116	▲ 110	▲ 147	▲ 148	▲ 168	
一般用B・C重油	本年度需要見通し	3,297	3,178	3,039	2,924	2,821	2,715
	昨年度需要見通し	3,164	3,055	2,937	2,832	2,748	
	【本年度】 - 【昨年度】	+133	+123	+102	+92	+73	
燃料油計 (電力用C重油および ナフサを除く)	本年度需要見通し	101,665	99,556	97,320	95,162	93,187	91,176
	昨年度需要見通し	100,479	98,075	96,193	94,015	92,155	
	【本年度】 - 【昨年度】	+1,186	+1,481	+1,127	+1,147	+1,032	

(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する事項

● 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、2025年2月に策定された第7次エネルギー基本計画では、「乗用車については、2035年までに、新車販売で電動車100%の実現を目指す。また、商用車については、8トン以下の小型車については新車販売で、2030年までに電動車20～30%、2040年までに電動車と合成燃料等の脱炭素燃料燃料車で100%を目指す。8トン超の大型車については、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定する。」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%）

● 乗用車、航空機等の燃費改善効果

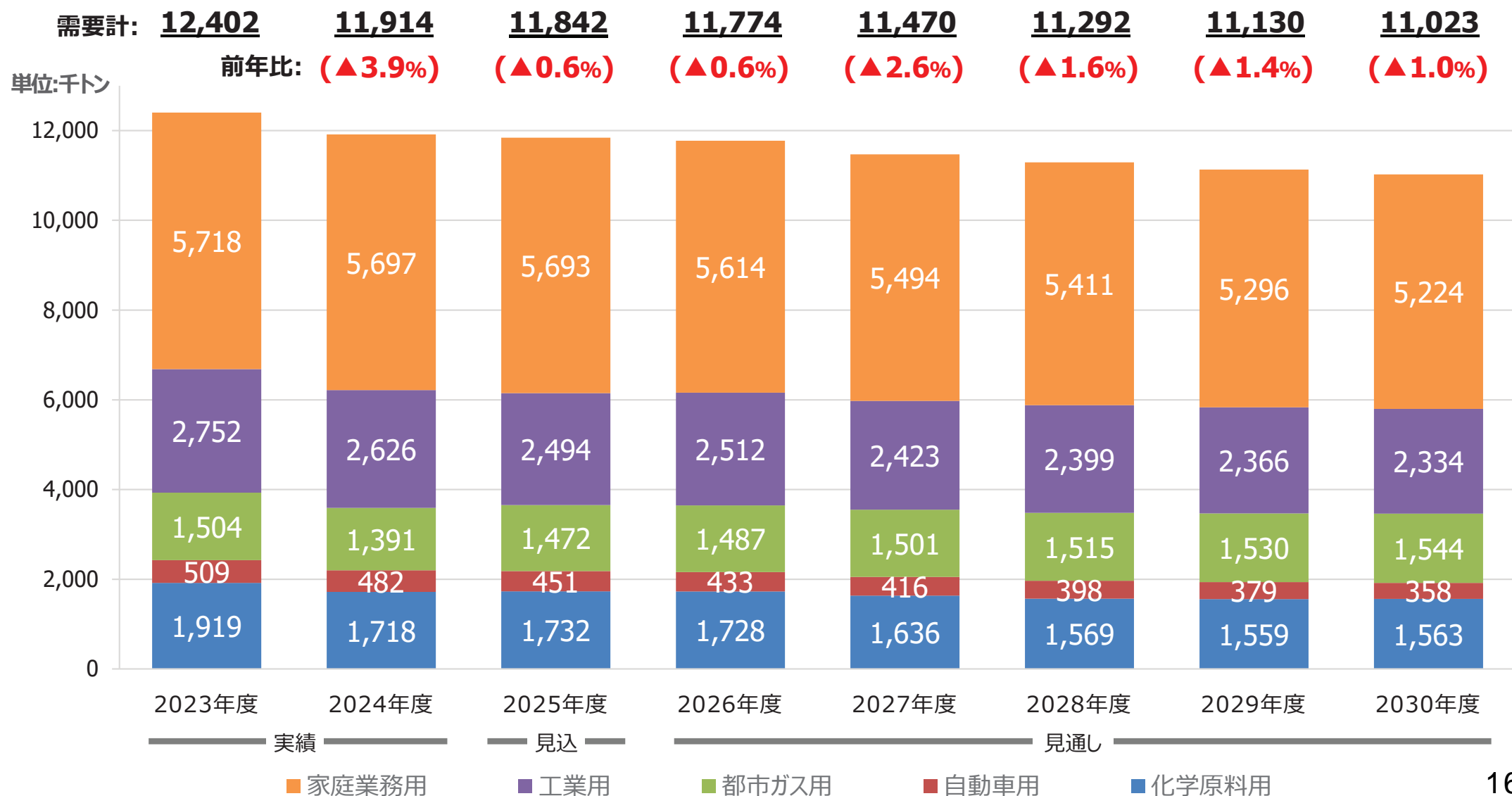
- 乗用車燃費については、燃費のよい車への乗り換え等により、保有台数に占めるエコカーの比率が高まり、保有台数ベースの平均実燃費の向上が継続すると見込まれる。
- 民間航空会社はコロナ禍以前から需要見合いで大型機数の圧縮と機材の小型化を進めており、経済性を重視し大型機の比率を低下させている。加えて、省燃費機材への更新も進めており、航空機の燃費改善効果が見込まれている。

1. 燃料油編

2. 液化石油ガス編

2026～2030年度石油製品需要見通し(液化石油ガス全体)

- 2026年度は、液化石油ガス全体で約1,177万トンとなり、前年度比▲0.6%の減少の見通し。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均で▲1.4%、全体で▲6.9%と減少の見通し。



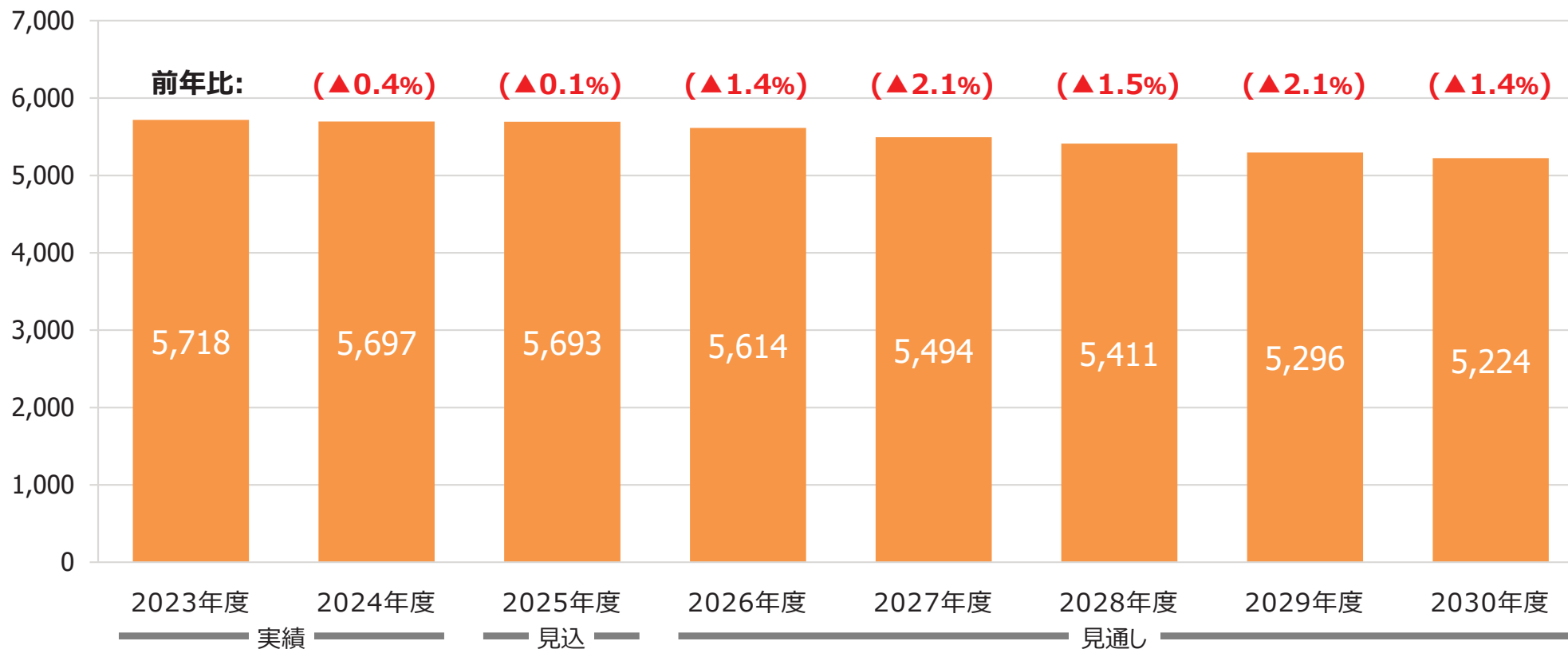
家庭業務用

- 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



- 2026年度は年度は561万トンとなり、前年度比▲1.4%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、2026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。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均で▲1.7%、全体で▲8.2%と減少の見通し。
 - 主要となる家庭部門では、継続的な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、機器の高効率化が進展するも、学校体育館等の避難所となる拠点へのレジリエンス対策の進展等を背景として販売は堅調、結果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、直近では微増するも、今後の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



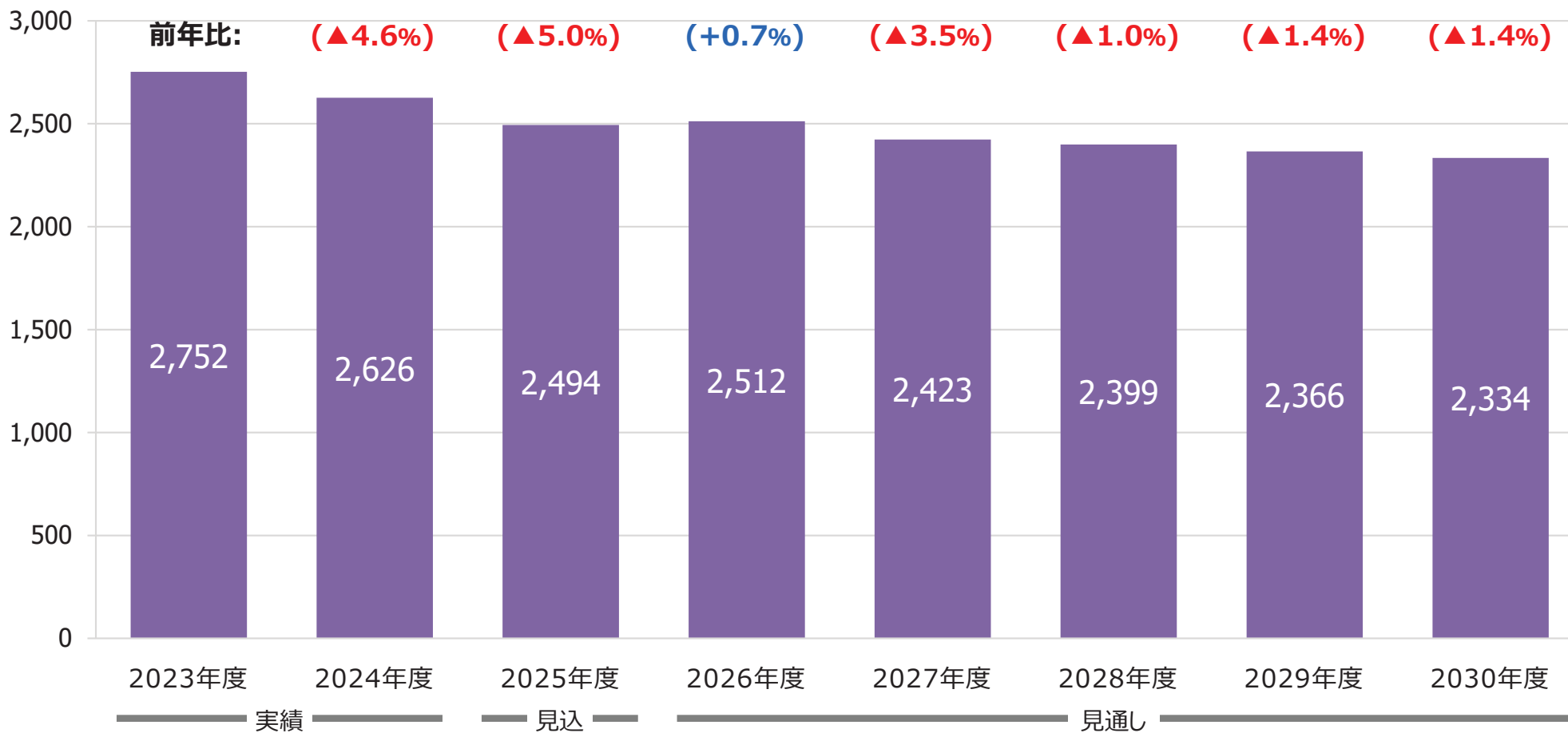
工業用

- ① 鋁工業生産指数をベースに各種調整を加えた「一般工業用需要」+
- ② 納入を行う元売会社へのヒアリングによる「大口鉄鋼用需要」に基づき想定



- 2026年度は年度は251万トンとなり、前年度比+0.7%と増加の見通し。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均で▲1.3%、全体で▲6.4%と減少の見通し。
 - 各種産業を対象とした一般工業用については、鋁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



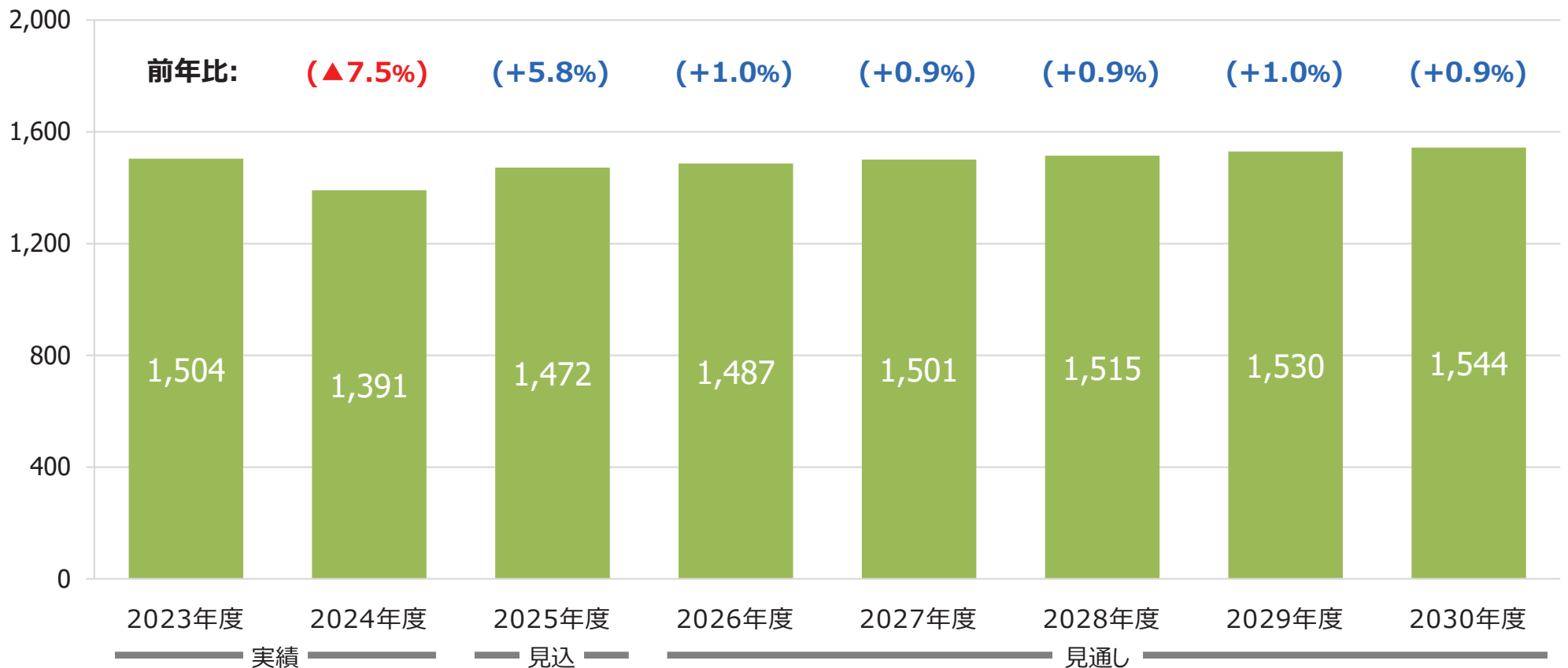
都市ガス用

「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増熱用LPガスの需要量を想定



- 2026年度は年度は149万トンとなり、前年度比+1.0%と増加の見通し。
 - 2025～2030年度を総じてみれば、年平均で+1.0%、全体で+4.9%と増加の見通し。
 - 都市ガス事業そのものが堅調に推移することを前提に、低熱量LNGの輸入量が徐々に増加※1することにより、都市ガス製造における増熱用LPガス需要の増加を見込む。なお増熱用需要は、現状の都市ガスの熱量規格を基準に計算。
 - 二重導管規制※2の緩和による未熱調ガス供給増に伴うLPガス需要減も加味。
- ※1 今後、シェール由来の米国産等、メタンリッチで熱量の低いLNGの輸入が少しずつ拡大する見込み。
※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

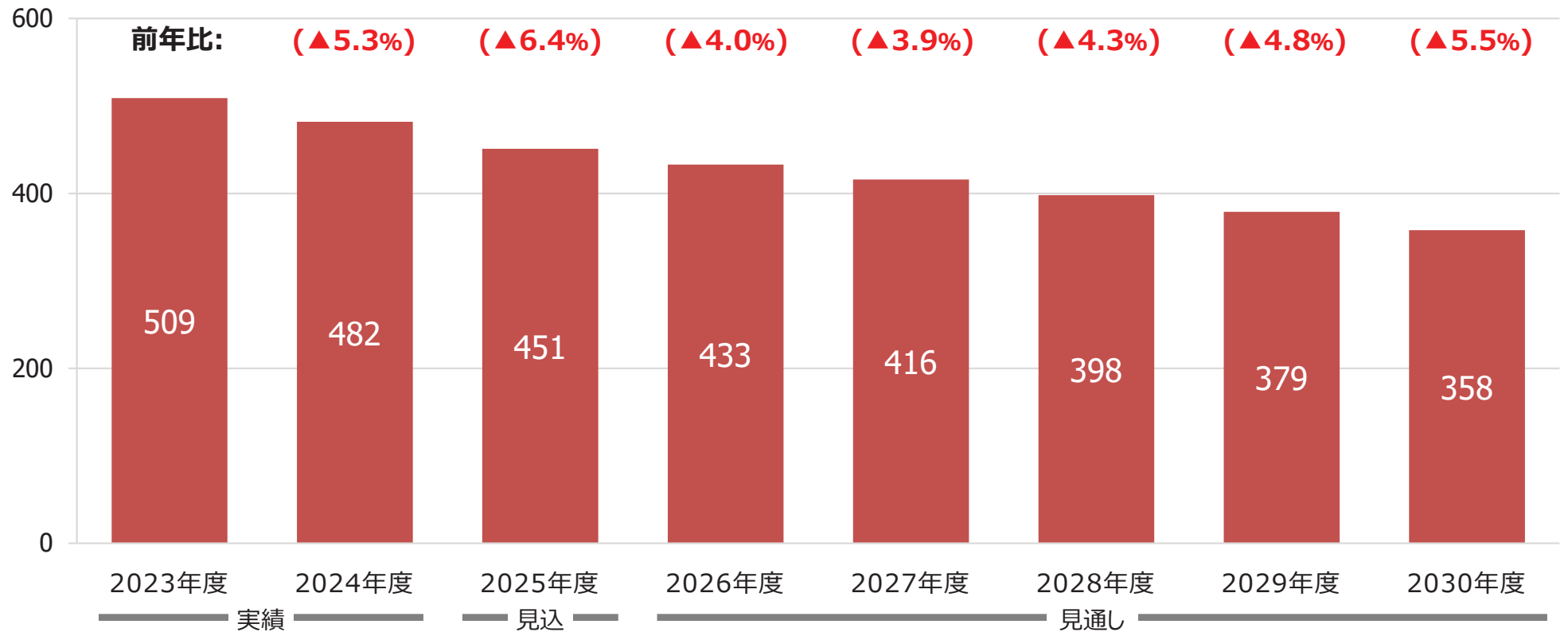


自動車用 「LPガス自動車(タクシー・貨物車等)の台数」×「燃料消費量」に基づき想定



- 2026年度は43万トンとなり、前年度比▲4.0%と減少の見通し。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均で▲4.5%、全体で▲20.6%と減少の見通し。
 - タクシーを中心とした全国で稼働するLPガス自動車の台数は、継続的に減少することを想定。
 - タクシーは、燃費効率に優れた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。

単位:千トン

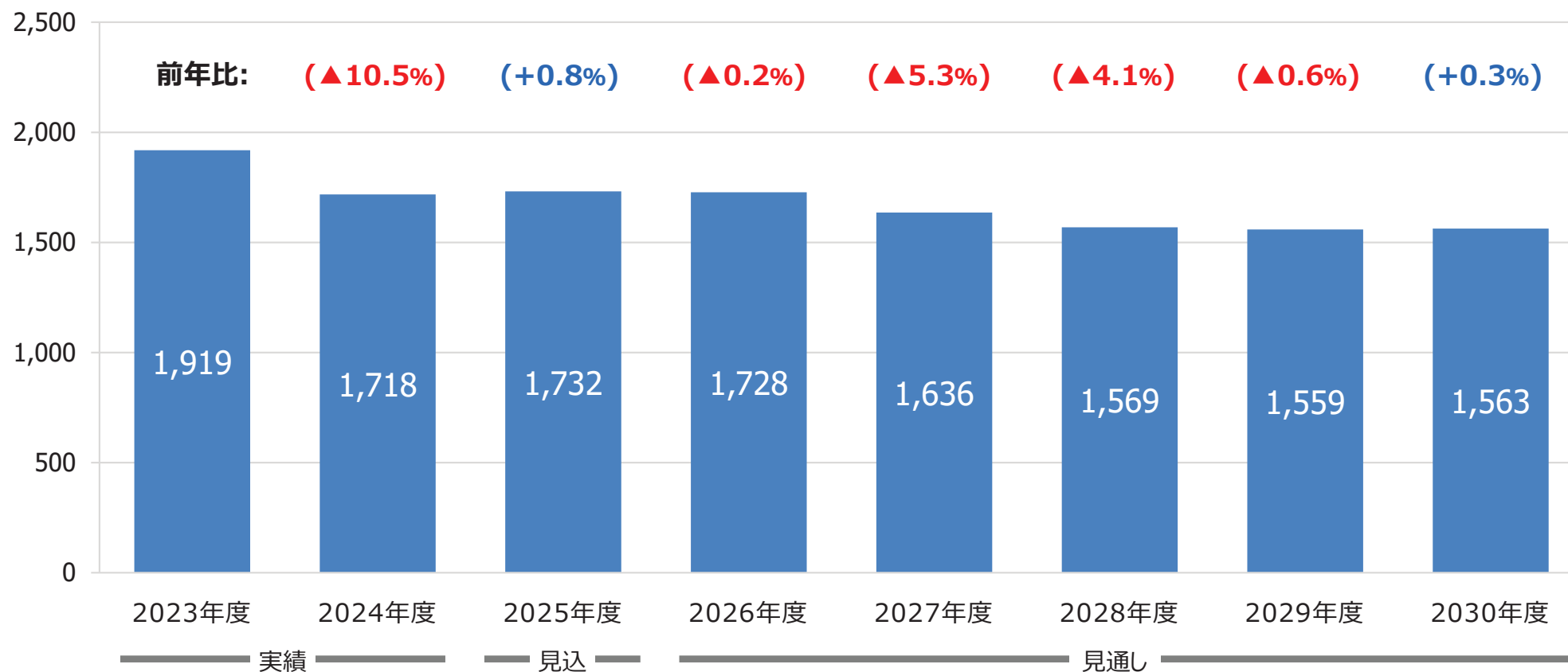


化学原料用 「エチレン用」+「プロピレン用」+「無水マレイン酸用」+「その他」に基づき想定



- 2026年度は173万トンとなり、前年度比▲0.2%と減少の見通し。
- 2025～2030年度を総じてみれば、年平均で▲2.0%、全体で▲9.8%と減少の見通し。
 - エチレン生産は、経済性や定期修理等を勘案し、プラントの稼働調整に伴って数量も増減する。LPガスは、主原料であるナフサの代替原料として用いられ、2026年度以降も一定水準の使用割合を維持すると試算し、これに準じた傾向での需要推移を見込む。
 - プロピレン用として利用されるLPガスは、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)から想定を行うが、将来的に石油製品の需要減に応じて生産量は減退していき、結果として需要量も減少することを見込む。
 - 部門合計の需要は、年度毎に多少増減するも、全体として見ると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（2025～2029年度）との比較

		実績見込	見 通 し				
		2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
家庭業務用	本年度需要見通し	5,693	5,614	5,494	5,411	5,296	5,224
	昨年度需要見通し	5,560	5,462	5,347	5,294	5,193	
	【本年度】－【昨年度】	+133	+152	+147	+117	+103	
工業用	本年度需要見通し	2,494	2,512	2,423	2,399	2,366	2,334
	昨年度需要見通し	2,675	2,662	2,648	2,633	2,616	
	【本年度】－【昨年度】	▲181	▲150	▲225	▲234	▲250	
都市ガス用	本年度需要見通し	1,472	1,487	1,501	1,515	1,530	1,544
	昨年度需要見通し	1,377	1,395	1,413	1,430	1,448	
	【本年度】－【昨年度】	+95	+92	+88	+85	+82	
自動車用	本年度需要見通し	451	433	416	398	379	358
	昨年度需要見通し	466	448	433	414	398	
	【本年度】－【昨年度】	▲15	▲15	▲17	▲16	▲19	
化学原料用	本年度需要見通し	1,732	1,728	1,636	1,569	1,559	1,563
	昨年度需要見通し	1,813	1,797	1,783	1,732	1,744	
	【本年度】－【昨年度】	▲81	▲69	▲147	▲163	▲185	
需要合計	本年度需要見通し	11,842	11,774	11,470	11,292	11,130	11,023
	昨年度需要見通し	11,891	11,764	11,624	11,503	11,399	
	【本年度】－【昨年度】	▲49	+10	▲154	▲211	▲269	

(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

● イラン・中東情勢に伴う影響

- 今般の需要見通しでは、本年2月28日以降のイラン・中東情勢について、想定には加えていない。

● IMO(国際海事機関)による船舶燃料規制の影響

- 2020年1月以降に適用された船舶燃料の硫黄分規制強化を受けて対応手段が講じられるなか、LPG燃料船の導入もその選択肢となる。既に、LPガスを燃料として使用可能な二元燃料エンジン搭載型のVLGC(大型LPGタンカー)も世界で100隻以上が稼働されており、今後も一定程度進捗することが予想される。
- これらVLGC用燃料としてのLPガスは、船内で製品として保有するタンク内から消費されるため、国内需要には寄与しない。将来的に国内向け船舶にてLPG燃料船が開発・導入されれば国内需要の創出となるが、現時点において具体化していない。
- 上記より、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熱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。