

2010年度までのガソリン需要見通し

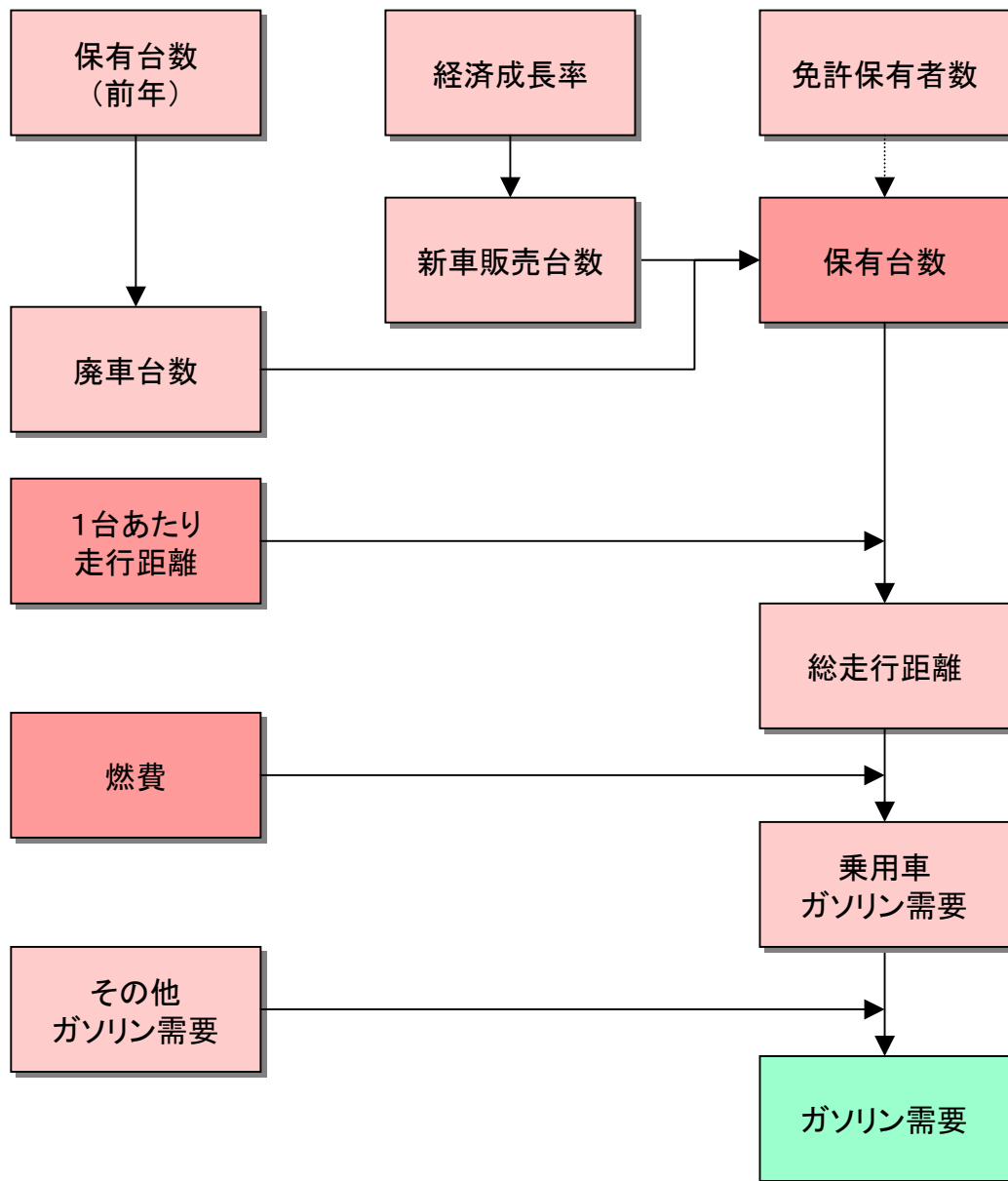
2002年7月

全国石油商業組合連合会

※本資料は外部の研究機関と共同で
作成したものです

ガソリン需要予測の考え方

- ガソリン需要は、以下のように分解できる
(ガソリン需要) = (保有台数) × (1台あたり走行距離) ÷ (燃費)
- ここでは、この考え方に基づき、ガソリン需要を決定する各要素の予測を行った



人口・免許保有率の見通し

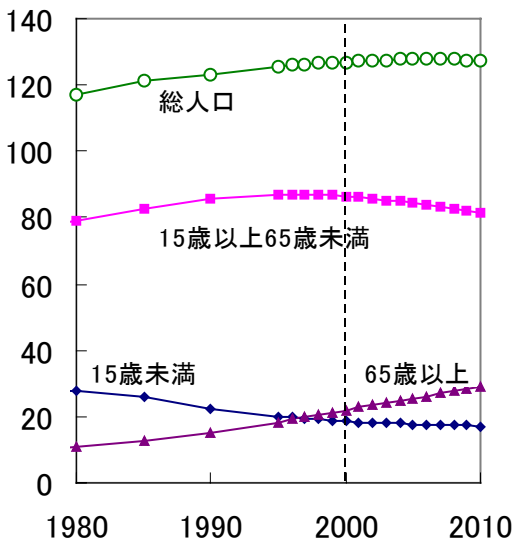
■ 人口は減少に転じる

- ▶ 人口は、2006年にピークを迎え(1.28億人)、減少に転じる。2010年には、人口は1億2,747万人となる。15歳未満の人口が減少する一方で、65歳以上の高齢者が増加し、高齢化が進展する。

■ 高齢の女性で免許保有率が上昇する

- ▶ 2000年における免許保有率は、女性において、高齢になるほど低くなっている。男性は、女性ほど低くない。2010年には、2000年の年齢から10歳だけ年齢が上がるため、高齢でも免許保有率は高くなる。例えば、60歳女性の免許保有率は、37%から75%に倍増する。

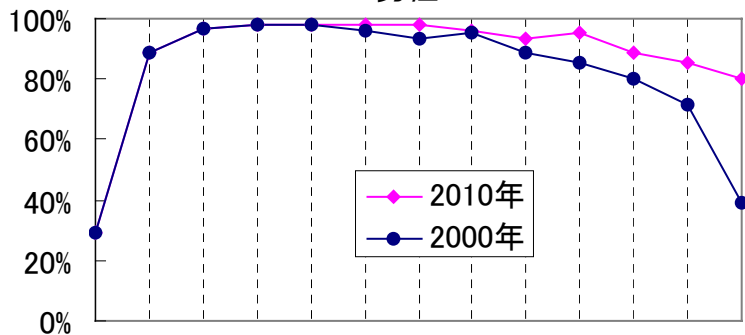
人口の見通し



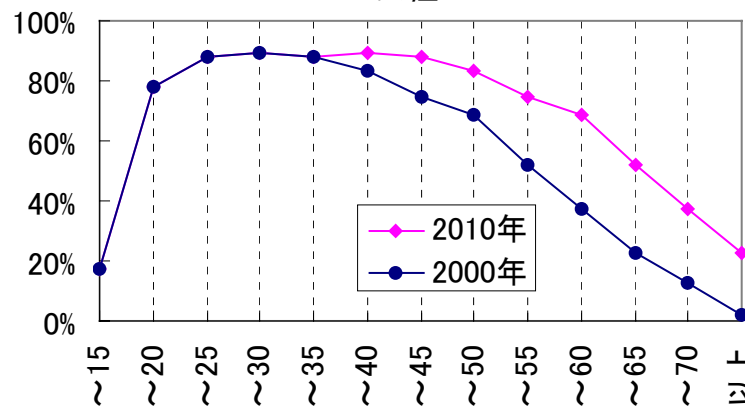
出所) 国立社会保障・人口研究所(中位推計)

免許保有率の見通し

—男性—



—女性—

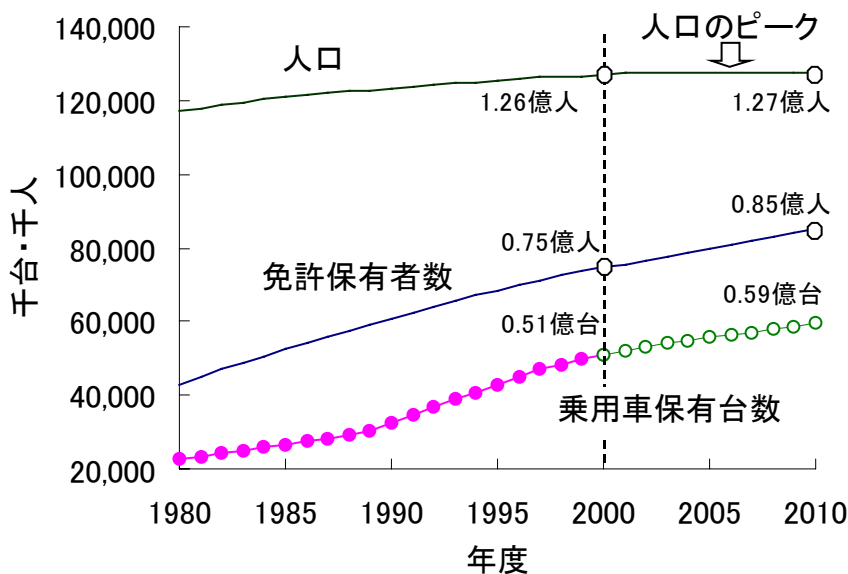


出所) 交通統計をもとに推計

免許保有者数・乗用車保有台数

- 人口は頭打ちになるものの、免許保有者数は増加
 - ▶ 人口は2006年にピークを迎え、頭打ちになるものの、免許保有率は、女性高齢を中心に高まることから、免許保有者数は今後も増加が見込まれる。2000年の7,469万人から、2010年には8,489万人に増加する。
- 免許保有者数の増加に伴い、乗用車保有台数も増加
 - ▶ 乗用車保有台数は、免許保有者数と相関が高い。今後もこうした傾向は続くため、乗用車保有台数も増加する。
 - ▶ ただし、高齢女性の増加が主要因であるため、その伸びはやや鈍化し、2000年の5,091万台から、2010年には5,940万台に増加する。

人口・免許保有者数・乗用車保有台数の見通し



出所)人口:国立社会保障・人口研究所, 免許保有者数:交通統計をもとに推計, 乗用車保有台数:自検協統計をもとに推計

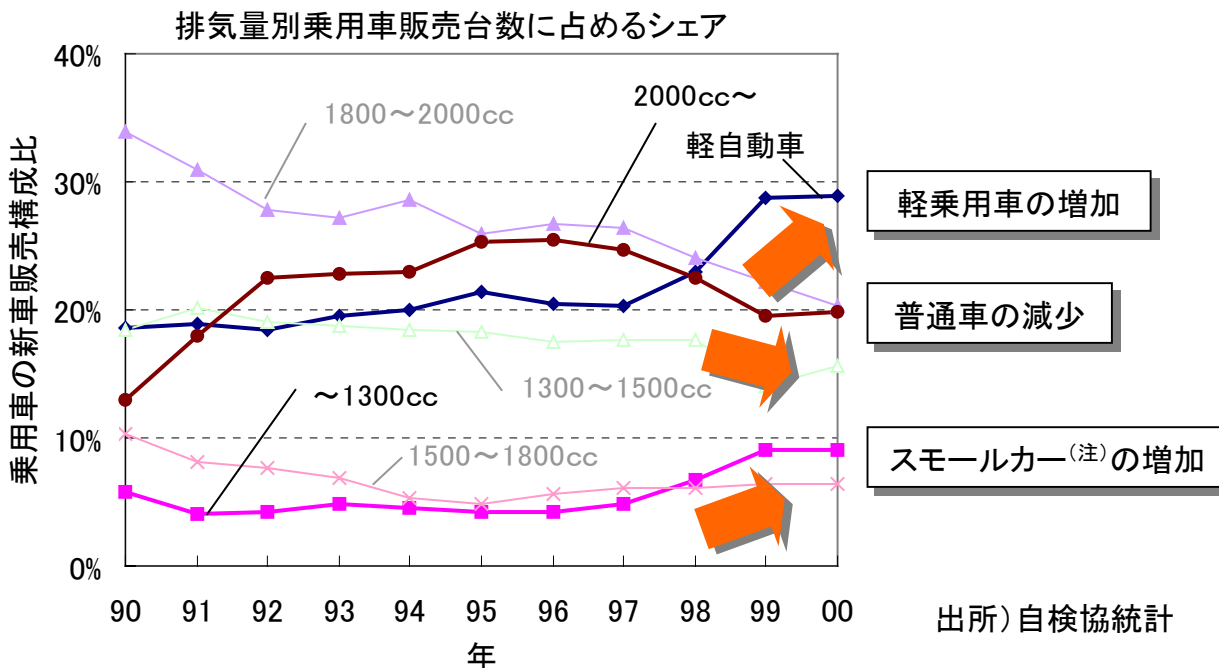
車種構成(1)

■ 普通車の普及は、ひと段落

- ▶ 1989年の税制改正以降、普通車の販売が増加してきたが、1997年以降、販売台数は減少傾向となっている
- ▶ これは、税制改正以降、普通車に乗り換えたいと考えていたドライバーに一通りいきわたり、市場に十分な普通車が出回ったためであると考えられる

■ 軽自動車・スモールカーの販売が伸びている

- ▶ 1998年10月に軽自動車の規格が変更され、安全性向上のためやや大型化された。これは、1990年1月の排気量の規格変更(550cc⇒660cc)に続く変更となる。こうした緩和を受け、1999年、2000年はシェアが大きく伸びた
- ▶ また、スモールカーといわれる主に2BOX型の車長の短い車種で、ヴィッツ(トヨタ:1999年1月発売)、キューブ(日産:1998年2月発売)等魅力的な車種が増え、中心的な排気量帯である1,300ccまでの乗用車の販売台数も増加傾向にある。さらに、近年これらに加え、フィット(ホンダ:2001年6月発売)、新型マーチ(日産:2002年3月発売)といった人気車種が発売されている(フィットは1,339cc)。

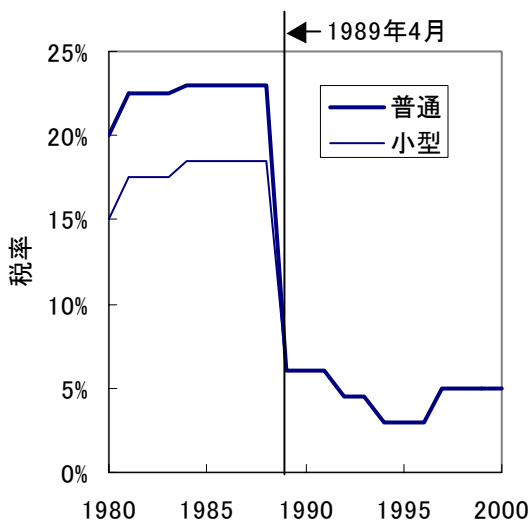


注) スモールカー: 小型車のうち、主に2BOX型の車長の短い車種

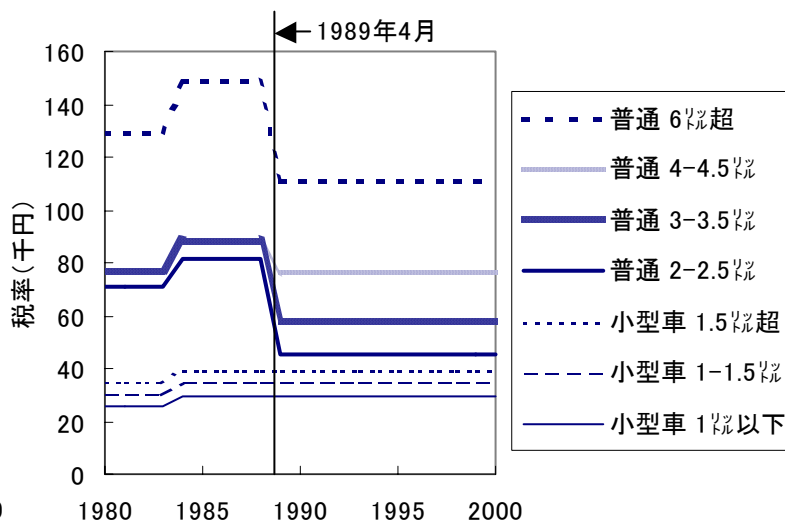
(参考)自動車関連税の推移

- 1989年4月の自動車関連税が変更され、普通車に関する税が軽減された
 - ▶ 普通車に関する取得時の税の軽減(物品税の廃止)
 - ▶ 保有時の税の軽減(自動車税の軽減)
- 例えば、2,499ccの普通車(車両本体価格300万円)の場合、1989年4月を境に、それぞれ以下のように軽減された
 - ▶ 物品税(消費税): 23%(690,000円) ⇒ 6%(180,000円)
 - ▶ 自動車税: 81,500円/年 ⇒ 45,000円/年

物品税または消費税



自動車税

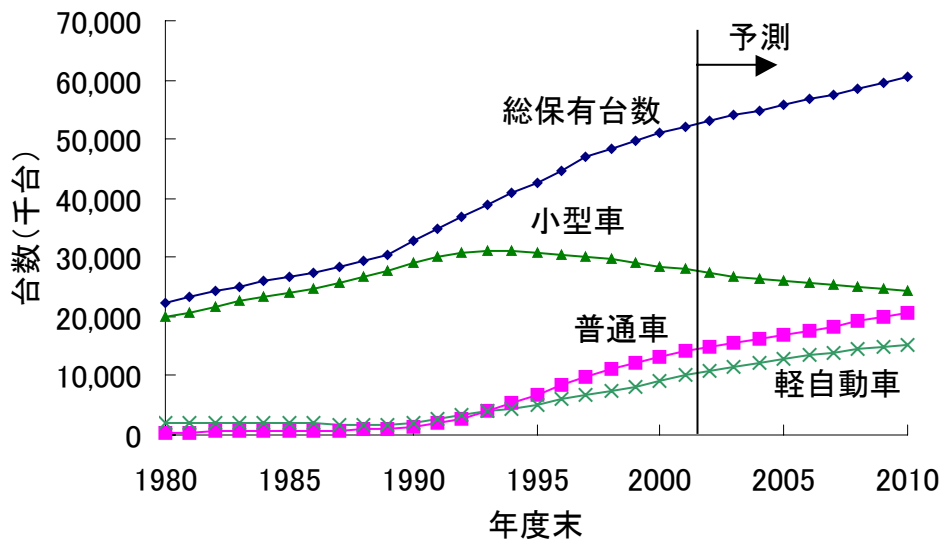


注)1989年4月以降は消費税

車種構成(2)

- 普通車の増加傾向は弱まる
 - ▶ 保有台数は以前増加基調にあるものの、今後はその伸びは鈍化する
 - ▶ 2000年:1,321万台 ⇒ 2010年:1,898万台
- 小型車の減少傾向は続く
 - ▶ スモールカーの普及が見込まれるものの、その他の小型車の減少が続くため、全体として減少傾向が続く
 - ▶ 2000年:2,853万台 ⇒ 2010年:2,482万台
- 軽自動車の増加傾向は続く
 - ▶ 規格変更からまだ時間がたっておらず、今後も普及が進むと見込まれる。
 - ▶ 2000年:917万台 ⇒ 2010年:1,475万台

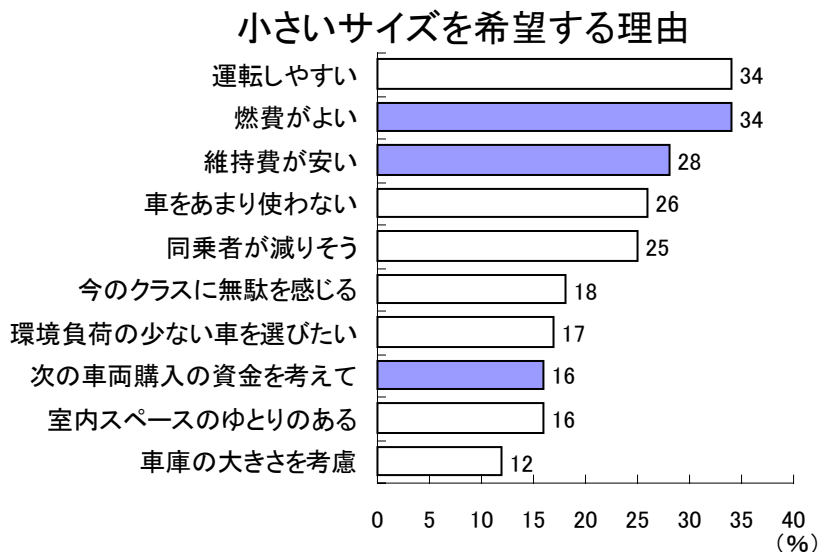
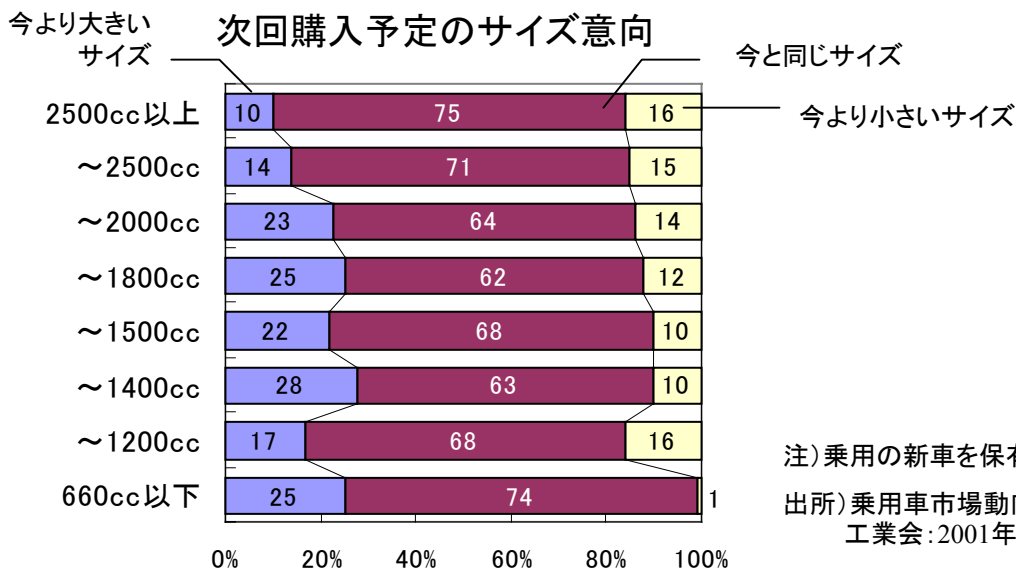
乗用車の保有台数の予測



出所)各種資料より作成

(参考)購入予定のサイズ意向

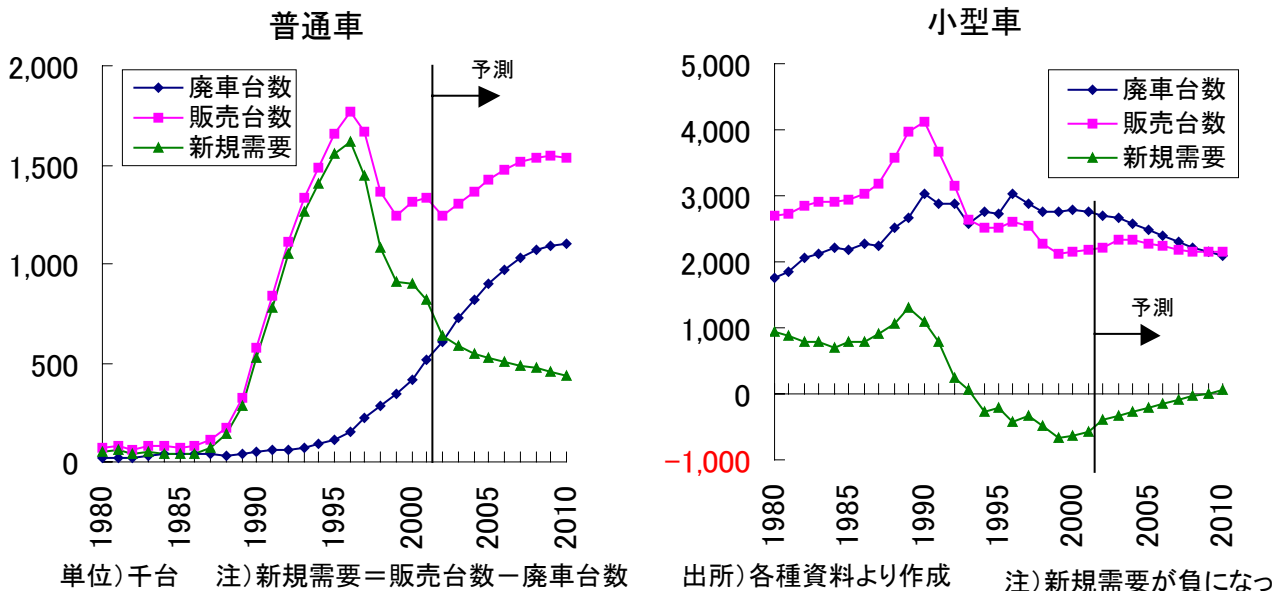
- 消費者は、現在保有している車よりもより大きい車を欲しいと思っている
 - ▶ 特に、1201cc～2000ccを保有している者で22%～28%が、より大きいサイズの車を欲しいと考えており、より小さいサイズの車を欲しいと考えている者の割合(10%～14%)を大きく上回る
- 今より小さいサイズの車を希望する理由は、経済的な要因が主
- こうしたことから、今後、経済環境が良くなる場合には、車両がより大型化する可能性がある



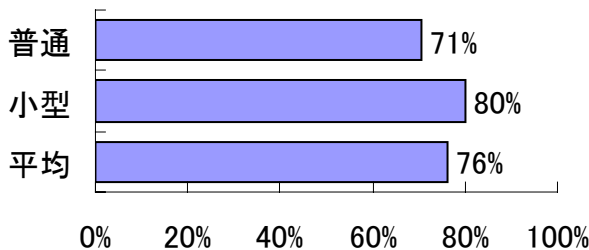
廃車台数・新車販売台数

- 普通車：新車販売は再び増加へ
 - ▶ 販売台数は減少基調にあるものの、廃車台数を上回っており、保有台数は増加傾向にある。
 - ▶ 今後2010年にかけて税制改正以降に販売された車両の廃車が増加するため、代替需要が発生し、販売台数は再び増加することが見込まれる。
- 小型車：減少傾向は緩和へ
 - ▶ ここのところ、保有台数は減少傾向にあったが、この傾向がやや緩和され、2010年には、販売台数と廃車台数が均衡し、保有台数は横ばい傾向に向かうと見込まれる。
- 2010年の保有台数は、2000年度以降に販売された車両が大半を占める
 - ▶ 2010年における乗用車に占める2000年以降発売の保有台数は、普通車：71%、小型車：80%となり、大半の車両が入れ替わることになる

乗用車の廃車・販売台数



2010年度末の乗用車(登録車)に占める
2000年度以降に販売された車が占めるシェア

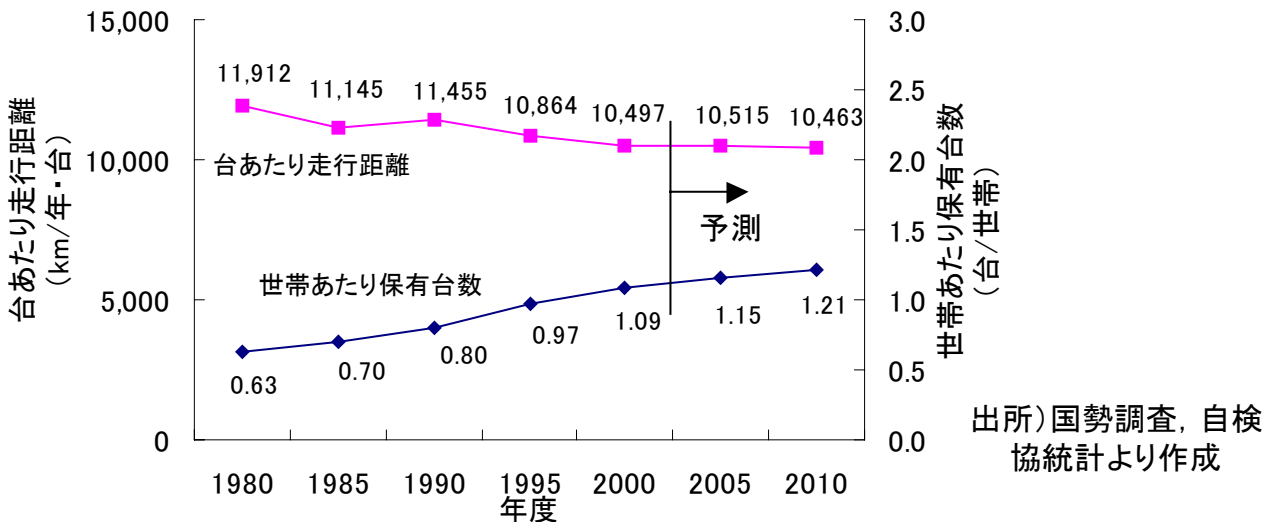


注)新規需要が負になっているのは、小型車から普通車等への乗換があるため

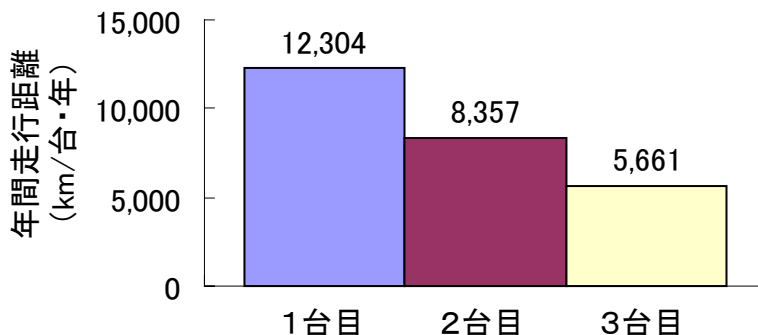
世帯あたり保有台数・台あたり走行距離(1)

- 世帯あたりの保有台数は増加傾向
 - ▶ 世帯あたりの保有台数は、1990年の1.09台/世帯が、2010年には1.21台/世帯となり、増加の傾向にある
- それに応じて、台あたり走行距離は減少傾向
 - ▶ 世帯における複数台保有が増えるに伴い、1台あたりの走行距離は減少傾向にある
- これは、1台増えるごとに、追加した1台の走行距離が減るため
 - ▶ アンケート調査によると、2台目の走行距離は1台目より少なく、3台目の走行距離は2台目の走行距離より少ない

台あたり走行距離(普通・小型)・世帯あたり保有台数の推移



保有台数別の台あたり走行距離(乗用車を3台保有している世帯)

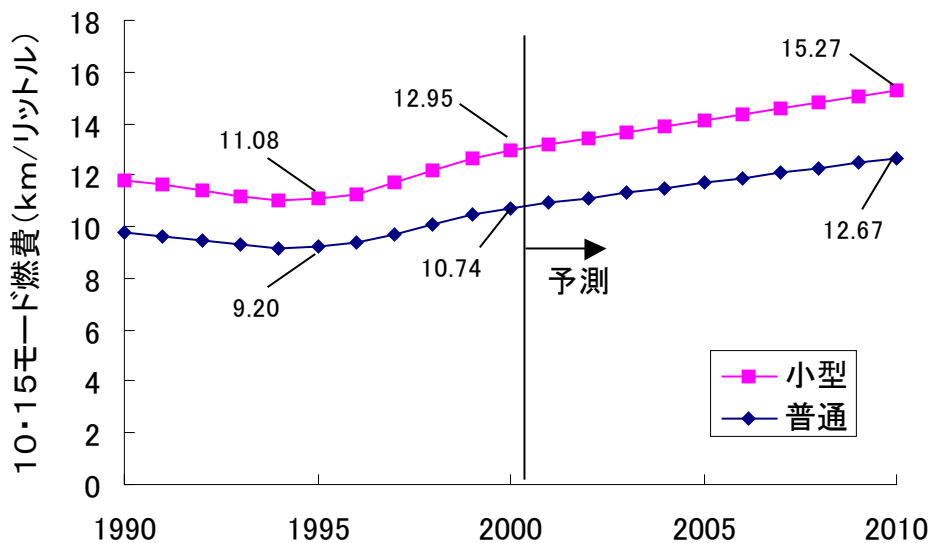


出所)マイクロ経済モデルによる政策評価(経済産業研究所)

単体燃費

- 国は、2010年までに燃費を1995年度比22.8%向上を目標としているが、それを上回る燃費改善が予測される
 - ▶ グリーン税制によるインセンティブ
 - ▶ 燃費目標が高くない(実現が十分可能)
 - ▶ 国民のライフスタイル=環境志向+節約志向
 - ▶ メーカーの燃費改善目標
- ただし、ガソリンを使わないCNG車、電気自動車、燃料電池車等クリーンエネルギー自動車の普及は見込めないため、ガソリン乗用車の単体燃費には大きな影響を与えないものと考えられる。

普通車・小型車の新車燃費の見通し



出所) エネルギー・経済統計要覧(日本エネルギー研究センター)より作成

燃費向上の視点①：トップランナー基準＋グリーン税制

- 「改正省エネ法」では、自動車の燃費に対して「トップランナー基準」を適用
 - ▶ 1999年4月に「改正省エネ法(エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律)」が施行された
 - ▶ この法律では、自動車の燃費基準(2010年度までに1995年度比22.8%向上)を設定し、メーカーは2010年度の出荷車両の加重平均でこの達成が義務付けられた。
 - ▶ この燃費目標の達成を後押しする制度＝自動車関連税のグリーン化
 - ▶ 燃費目標の達成をサポートするための仕組みとして、2000年度に自動車取得税のグリーン化が行われた。これは、燃費が良く、低排出ガスの自動車の自動車取得税を軽減するものである。
 - ▶ 2002年度からは、グリーン化が強化され、減税の対象が自動車税まで拡大された

自動車関連税のグリーン化の概要(乗用車に対するの軽減措置)

基準	低燃費かつ排出ガスが最新排出ガス規制値より 75% 以上性能が良い	低燃費かつ排出ガスが最新排出ガス規制値より 50% 以上性能が良い	低燃費かつ排出ガスが最新排出ガス規制値より 25% 以上性能が良い
自動車税の軽減	2年間50%軽減	2年間25%軽減	2年間13%軽減
自動車取得税の軽減	取得価格から30万円を控除＋ 電気、メタノール、圧縮天然ガス、ハイブリッド車(バス、トラック): 2.7%軽減 ハイブリッド車(乗用車): 2.2%軽減		

出所)国土交通省資料より作成

グリーン化の適用例

代表的な対象車種	標準税額 (軽減期間の2年分合計)	新税額	グリーン税制による軽減額
ブルーバードシルフィ(日産) (1800cc)	自動車税: 79,000円 取得税: 93,000円	40,000円 78,000円	△39,000円 △15,000円
プリウス(トヨタ) (1500cc)	自動車税: 69,000円 取得税: 109,000円	35,000円 61,000円	△34,000円 △48,000円

注)軽減額の端数は切り捨て(取得税は100円単位、自動車税は500円単位)

出所)国土交通省

(参考)低公害車普及の政府目標と実績

■ 政府の目標

- ▶ 2001年7月に発表された、経済産業省・国土交通省・環境省の「低公害車開発普及アクションプラン」では、「実用段階にある低公害車^(注)については、2010年度までのできるだけ早い時期に1,000万台以上の普及を目指すこととする。」としている。また、燃料電池自動車については、「2010年度において5万台の普及を図ることを目標」としている。
- ▶ ただし、実用段階にある低公害車の中で中心的なものは「低燃費かつ低排出ガス認定車」と考えられる。

(注)CNG自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、メタノール自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車

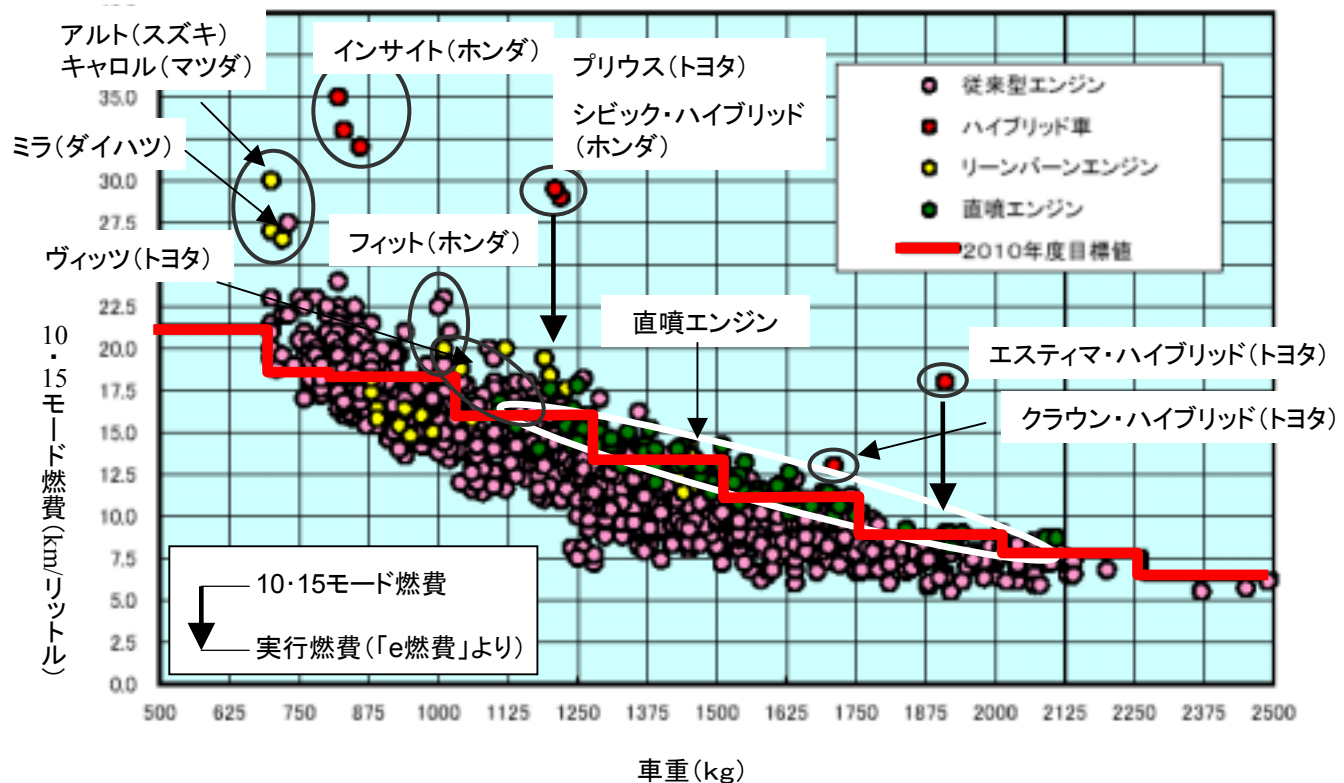
■ 2001年度は目標の約2倍を達成(新車販売の43.7%が低公害車)

- ▶ 2001年度の低公害車の新規登録台数は1,542,445台であった。
 - ガソリン低公害車 1,514,339台(98.2%)
 - ハイブリッド車 24,844台(1.6%)
 - CNG車・電気自動車・メタノール車 3,262台(0.2%)
- ▶ 普通自動車、小型自動車の新規登録台数に占める割合は、20.7%(2000年10~2001年3月:グリーン化直前)から、33.4%(2001年4~9月)、43.7%(2001年10月~2002年3月)に増加。
- ▶ これは、自動車関連税のグリーン化に伴う対象車種の増加によるものと見られている。対象車種は以下の通り増加した。
 - 2000年末 79型式
 - 2001年9月末 146型式
 - 2002年3月末 187型式

燃費向上の視点②: 新技術による低燃費化が進展

- ハイブリッド、リンバーンエンジン、直噴エンジン、CVT等、新技術により燃費は向上
 - ▶ これら新技術を採用した車種は、おおむね2010年の燃費目標をクリアしている。
- 2010年の燃費目標(1995年比平均22.8%向上)の達成は現実的
 - ▶ 燃費目標は決して高いとは言えず、達成は現実的である。
 - ▶ 特に、軽自動車や車重1,000kg以下の車で、目標を上回る車が多い
- ただし、ハイブリッド車による燃費向上は限定的
 - ▶ ハイブリッド車の10-15モード燃費は、実効燃費との乖離が大きく、効果は限定的である。特に、高速走行では燃費向上の効果が無いため、高速道路や渋滞の少ない地方部において普及が見込めない。

車重と燃費の関係／低燃費車種の位置付け



注) 車重875～1000kgで燃費目標値を下回ってリンバーンの車種は、三菱自動車の「タウンボックス」出所)自動車燃費一覧・「e燃費」より作成

(参考)燃費向上のための新技術の例

■ ガソリンリーンバーンエンジン

- ▶ 希薄燃焼のことで通常の空気と燃料の混合割合より空気を多くすることによって燃料であるガソリンを節約しようとするエンジンである。燃料と空気の理論混合比(供給した燃料を完全燃焼させるために、理論上必要な最小空気量と燃料量との重量比)は空気とガソリンの重量比で14.5 ~ 14.8 : 1 程度であるが、この理論比より薄い状態(混合比22 ~ 25 : 1)が希薄領域である。

■ ガソリン直噴エンジン

- ▶ シリンダー(筒内)に直接燃料を噴射させる機構のエンジンである。燃費性能を良くするために混合気を成層化して燃焼させることにより希薄燃焼方式エンジンより更に薄い混合気を使用するものであり、混合比40 ~ 50 : 1 程度までの超希薄領域を使用するエンジンである。

■ 自動無段変速機(CVT)

- ▶ ベルトやローラーにより駆動力を少ないロスで無段階に伝達し、エンジンの最良燃費領域を有効に利用することを可能にしたオートマチックである。走行状態にあわせた最適な変速比が設定され、燃料消費率の向上が図られる。

■ ハイブリッド自動車

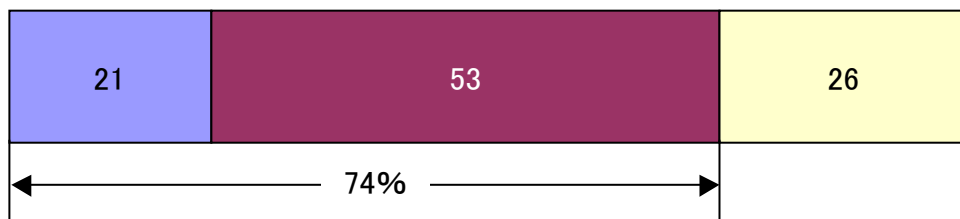
- ▶ ハイブリッド自動車は、エンジン動力と電気モーターや圧力など他の動力と組み合わせた自動車のことを言う。例えば、①郊外はエンジン、市街地は電気モーターで走る。②電気モーターで走行し、充電用にエンジンを使う。③制動時、減速時のエネルギーを電気や圧力として蓄え、加速時などの補助動力として利用する。などのタイプがある。

出所)国土交通省資料より作成

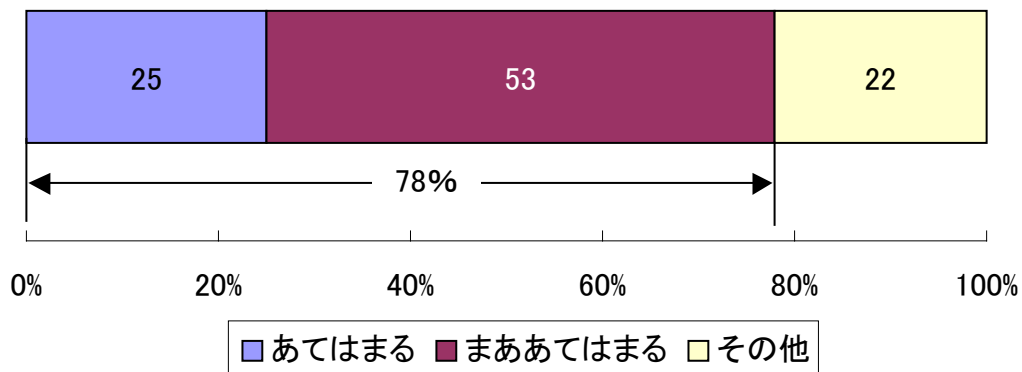
燃費向上の視点③：国民のライフスタイル＝環境志向＋節約志向

- 環境志向はある。ただし、なかなか実行できない
 - ▶ ドライバーは、値段が高くても、環境に良い自動車を選びたいと考えている（あてはまる＋まああてはまる＝74%）
 - ▶ なかなか実行できないでいるのも確か（あてはまる＋まああてはまる＝78%）
- 経済的観点から、より小さい車を選ぶ傾向にある（前掲）

多少値段が高くなっても、クルマを選ぶ場合は、排ガスがなるべく少なく、クリーンなものを選ぶ



環境問題の重要性は、頭では分かっているも自分の生活や行動には実際にはなかなか結びつかないのが実情である



出所)乗用車市場動向調査(日本自動車工業会:2001年実施)

燃費向上の視点④：低公害車に関するメーカー各社の目標

■ 自動車メーカーにとって「環境対策」がマーケティングのキーポイントになっている

- ▶ 自動車メーカー各社は、環境への取組計画の中で、燃費について2005年までに、2010年の燃費目標を前倒して達成することを目指している
- ▶ こうした環境への対応は、メーカーにとって社会貢献以上に、企業イメージ等、マーケティング上のキーポイントになっている
- ▶ このため、2010年燃費目標を上回っても、なお、低燃費の傾向が続くものと考えられる

■ トヨタ(第3次トヨタ環境取組プラン)

- ▶ 燃費 2005年までに、2010年の燃費基準を全重量クラスで先行して達成する
- ▶ 排出ガス 2005年までに、平成12年基準排出ガス75%低減レベル(超一低排出ガス)を大部分で達成する

■ 日産(ニッサン・グリーンプログラム2005)

- ▶ 燃費 2005年を目標に、2010年ガソリン車燃費基準を前倒して達成する
- ▶ 排出ガス 超一低排出ガス車を2003年3月末で全販売台数の80%以上とする

■ ホンダ(Hondaの環境保全活動)

- ▶ 燃費 2005年までに、2010年の燃費基準値をすべての重量カテゴリーで達成、平均燃費の約25パーセント向上(1995年比)
- ▶ 排出ガス 2002年までに、平成12年排出ガス規制値を50パーセント以上下回るクリーン性能を全車達成2005年までに、新車のHC、NO_xの総排出量を約75パーセント削減(1995年比)2005年までに、ほとんどの車を超一低排出ガス車にする

■ 富士重工(環境保全取り組み計画)

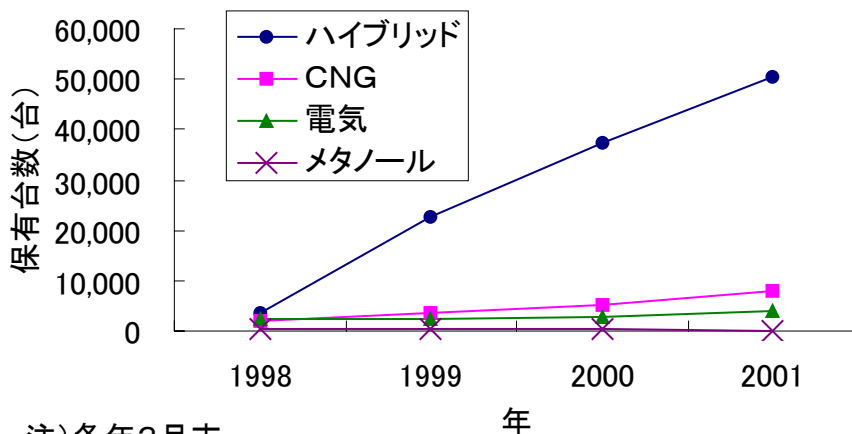
- ▶ 燃費 2006年度までに全ての重量ランクで2010年燃費基準値を達成、2005年までに汎用エンジンの平均燃費を1995年比で15%向上
- ▶ 排出ガス 2003年から超一低排出ガス車(U-LEV)の市場投入を開始し、2005年までに乗用車の80%以上を超一低排出ガス車(U-LEV)とする。2005年までに汎用エンジンのHC、NO_x平均排出量を1995年比で30%低減

燃費向上の視点⑤ クリーンエネルギー自動車

- クリーンエネルギー自動車(ハイブリッド・電気自動車・CNG車・燃料電池車)の普及は当面見込めない
 - ▶ 電気自動車・CNG車は実用化されているものの、コストが高いこと、燃料供給に不便性があること等により、ガソリン需要に影響を与えるほどには普及していない。
- 2010年までの燃料電池車普及は見込めない
 - ▶ 燃料電池車は現在開発段階にあり、技術的な見通しは不透明である。特に、もつとも普及が見込まれるガソリン改質による燃料電池は、技術的ハードルの高さもさることながら、超低硫黄ガソリンの供給が必要である上、燃費向上のも限定的であるとの見方もある、
 - ▶ トヨタは2002年末(乗用車)^(注)、ダイムラー・クライスラーは2002年(バス)に市場に投入すると発表している。しかしながら、燃料は水素であり、乗用車でも価格が500万~1千万円程度とされており、地方自治体、公官庁、大規模工場向けと考えられており、むしろ、電気自動車、CNG車の代替と位置付けられる。

(注)2002年7月1日発表

クリーンエネルギー自動車の保有台数



注)各年3月末

出所)自検協統計

京都議定書の目標達成

- 運輸部門の目標値は1990年比+17%=1999年度から6%分の削減が必要
 - ▶ 日本は京都議定書で1990年度比で温暖化ガス排出-6%が義務付けられた
 - ▶ これに対し、2002年3月、政府は「地球温暖化対策推進大綱」を策定し、部門別の削減目標と目標達成のための対策を示した
 - ▶ この中で、運輸部門の目標は1990年度比+17%と他の部門に比べて大きく譲られている。これは、乗用車を中心とする二酸化炭素の排出の削減が現実的でないためである。
 - ▶ 一方で、1999年度の運輸部門からの二酸化炭素排出量は2億6千万トンと、1990年比ですでに23%増加している
 - ▶ 2010年に1990年度比+17%を実現するためには、6%分の削減が必要

地球温暖化大綱における温室効果ガス削減目標

対象	目標
エネルギー起源の二酸化炭素排出	産業部門: ▲7% 民生部門: ▲2% 運輸部門: +17% <hr/> 合計: ±0.0%
非エネルギー起源の二酸化炭素・メタン・一酸化二窒素	▲0.5%
革新的技術開発及び国民各界各層の更なる地球温暖化防止活動の推進	▲2.0%
代替フロン等3ガス(HFC・PFC・SF6)	+2.0%
吸収量の確保	▲3.9%

注)削減率は、各々の部門の排出に対する削減
出所)環境省

ガソリン需要の見通しシナリオ

- スモールカー本格普及ケース(ベースケース)
 - ▶ 保有台数、車種構成、台あたり走行距離、現在の趨勢で推移すると仮定した。
 - ▶ 燃費については、現在のスモールカーの普及が一時的なものではなく、今後、継続的に続くものと仮定した。したがって、2010年燃費目標を上回り、かつ、メーカー各社の「2005年に2010年燃費目標を達成する」という目標を上回るものとした。
- スモールカー一時普及ケース
 - ▶ スモールカーの普及が一時的なものにすぎず、燃費水準は現在の趨勢で推移し、メーカー各社の「2005年に2010年燃費目標を達成する」という目標程度を達成すると仮定した。
- 経済成長ケース
 - ▶ より高い経済成長を見込み、消費者の節約志向が緩和され、より大型の車種の普及が進むことを仮定した。燃費については、2010年燃費目標をちょうど達成するものとした。
- (参考)温暖化対策強化ケース
 - ▶ 乗用車以外の旅客交通(バス、航空、旅客船)および貨物交通のエネルギー消費が今後横這いを仮定する。この時、温室効果ガス排出削減についての運輸部門の目標である1990年度比+17%の達成する場合、乗用車部門の排出量は1990年度比24%増で達成できる。
 - ▶ したがって、このケースでは、目標達成に向け、種々の対策が強化され、ガソリン需要が1990年度比約+24%を達成するものと仮定した。

(参考)各ケースの設定

経済成長の見通し

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
スモールカー本格普及ケース	-0.5	0.1	0.5	0.7	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
スモールカー一時普及ケース	-0.5	0.1	0.5	0.7	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
経済成長ケース	-0.5	0.8	1.2	1.4	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6

単位)パーセント

出所)NRI中期経済予測2002-2006(野村総合研究所)より作成:2007年以降一定

販売台数に占めるシェアの見通し

スモールカー本格普及ケース・スモールカー一時普及ケース

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
普通車	27%	27%	28%	29%	30%	30%	30%	30%	29%
小型車	48%	49%	48%	46%	45%	43%	42%	42%	41%
軽	25%	24%	24%	25%	26%	27%	27%	28%	30%

経済成長ケース

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
普通車	28%	29%	30%	32%	33%	34%	35%	36%	36%
小型車	47%	47%	45%	42%	40%	38%	36%	35%	33%
軽	25%	24%	25%	26%	27%	28%	29%	30%	31%

単体燃費の見通し

スモールカー本格普及ケース

製造年	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
普通車	11.1	11.3	11.5	11.7	11.9	12.1	12.3	12.5	12.7
小型車	13.4	13.6	13.9	14.1	14.3	14.6	14.8	15.0	15.3

スモールカー一時普及ケース

製造年	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
普通車	10.9	11.0	11.1	11.2	11.3	11.4	11.5	11.6	11.7
小型車	13.2	13.3	13.4	13.5	13.6	13.8	13.9	14.0	14.1

経済成長ケース

製造年	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
普通車	10.9	10.9	11.0	11.0	11.1	11.1	11.2	11.2	11.3
小型車	13.1	13.1	13.2	13.3	13.3	13.4	13.5	13.5	13.6

軽自動車(平均燃費)

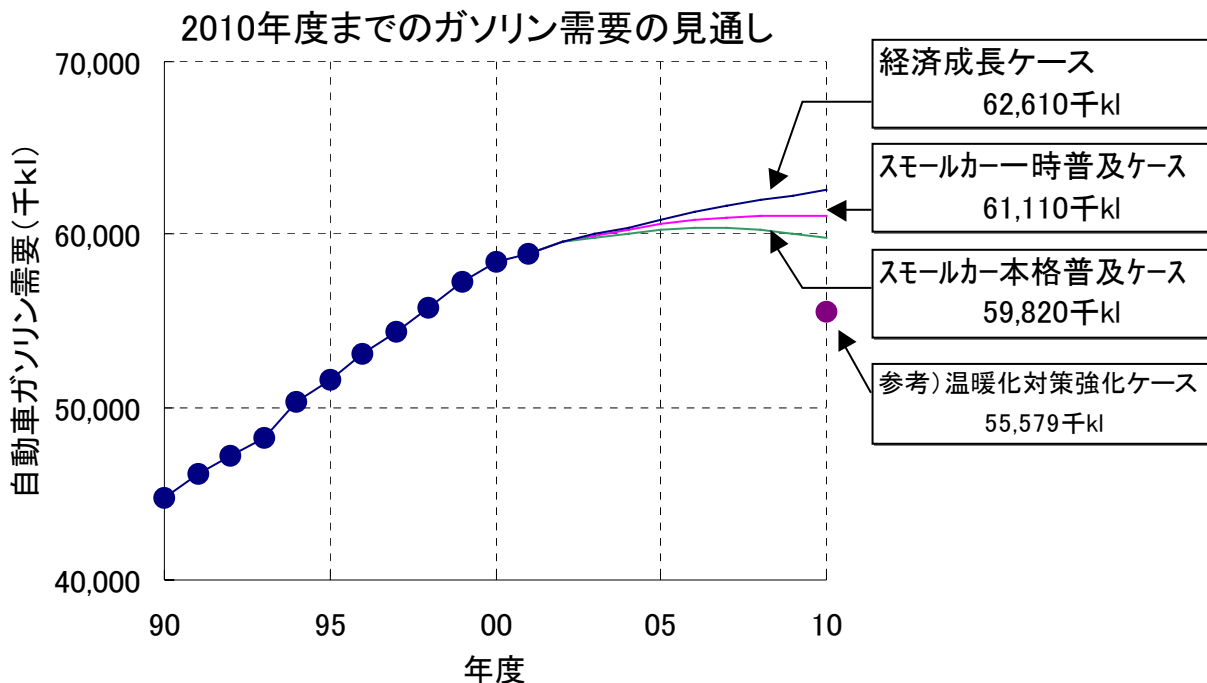
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
スモールカー本格普及ケース	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2
スモールカー一時普及ケース	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2
経済成長ケース	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2

注)10・15モード燃費(ただし、軽自動車は平均燃費)

単位)km/l

ガソリン需要の見通し

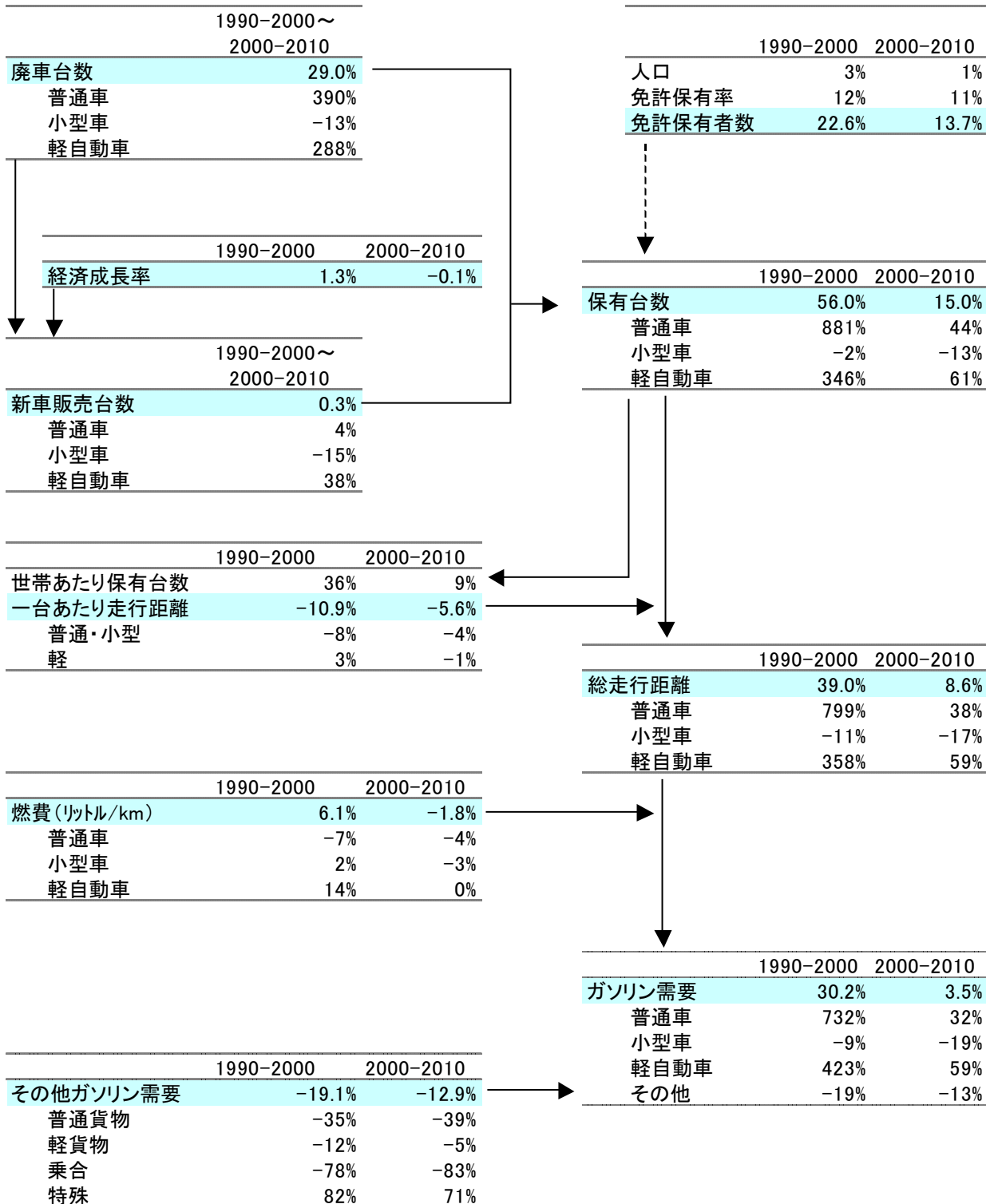
- 2010年度のガソリン需要は59,820千kl(スモールカー本格普及ケース)
 - ▶ これは、2000年度の需要に対し、2.5%の増加にとどまり、1990年度から2000年度の増加率31.1%を大きく下回る。しかも、2006年度を境に需要は減少に転じる。
- その他のケースでは、横這い～やや増加の傾向が続くが、これまでのような伸びは期待できない
 - ▶ スモールカー一時普及ケースでは、平均燃費がやや悪化するため、2010年度のガソリン需要は61,110千klとなり、4.7%増加する。
 - ▶ 経済成長ケースでは、大型の車両の普及が進み、2010年度のガソリン需要は62,610千klと7.3%の増加が見込まれる。
- (参考)温暖化対策強化ケースでは、55,579千klで、2000年度比4.8%減。



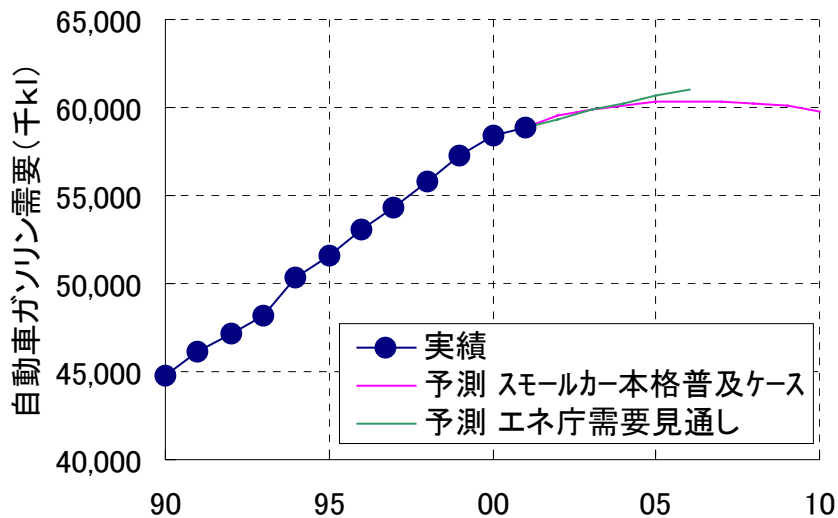
	実績	実績見込	予測								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
スモールカー本格普及ケース			59,520	59,862	60,095	60,302	60,374	60,337	60,251	60,058	59,820
スモールカー一時普及ケース	58,372	58,889	59,559	59,968	60,298	60,634	60,857	60,995	61,104	61,123	61,110
経済成長ケース			59,576	60,011	60,424	60,878	61,268	61,616	61,976	62,288	62,610

単位)千kl

ガソリン需要の見通しの全体像 (スモールカー本格普及ケースにおける各値の伸び率)



(参考) エネ庁需要見通しとの比較



	実績	実績見込	予測								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
スモールカー本格普及ケース	58,372	58,889	59,520	59,862	60,095	60,302	60,374	60,337	60,251	60,058	59,820
エネ庁需要見通し			59,372	59,845	60,249	60,634	61,047				

単位) 千kl