

答弁書第一〇四号

内閣参質一八六第一〇四号

平成二十六年六月三日

内閣総理大臣 安倍晋三

参議院議長 山崎正昭殿

参議院議員浜田和幸君提出我が国の海上輸送路としての南シナ海に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。



参議院議員浜田和幸君提出我が国の海上輸送路としての南シナ海に関する質問に対する答弁書

一及び二について

南シナ海を通り我が国に輸入される原油及び天然ガスの量について具体的に承知しておらず、お尋ねにお答えすることは困難である。

三について

お尋ねの趣旨が必ずしも明らかではないが、政府としては、我が国におけるエネルギーの安定供給の確保は極めて重要であると認識しており、「エネルギー基本計画」（平成二十六年四月十一日閣議決定）において、エネルギー資源の調達先の分散化等による調達リスクの軽減や、シーレーンに関わる国・地域との関係の強化等による船舶航行の安全性・安定性を確保するための取組の強化を進めていくこととしており、例えば、日本企業の参画する米国における天然ガス液化プロジェクトについて、米国政府に対し、輸出許可の取得に向けた働きかけを行う等のエネルギー資源の調達先の分散化に向けた取組を進めてきている。

四及び五について

御指摘の「ペルシヤ湾からインド洋を経て、マラッカ海峡・バシー海峡を通過して東京湾に至る場合」

(以下「マラッカ海峡経由の場合」という。)における原油タンカーの航行日数について具体的に承知しておらず、お尋ねにお答えすることは困難であるが、御指摘の「ペルシヤ湾からロンボク海峡・マカッサル海峡を通過して東京湾に至る場合」における原油タンカーの航行距離は、マラッカ海峡経由の場合における原油タンカーの航行距離に比べ、約千七百キロメートル長くなり、これは、原油タンカーの速力を原油満載時の最大速力に相当する十五ノットと仮定して日数に換算すると、約三日となり、その場合に、当該原油タンカーに係る燃料費及び傭船料を一日当たり千万円と仮定して費用に換算すると、約三千万円となる。