

エネルギー白書から

シリーズ第二部 「3・11及びその前後から顕在化してきた課題」

12 わが国における原油の中東依存度は、80%超！

現在、我が国は原油の83%を中東地域に依存しており（2013年）、そのほとんどがホルムズ海峡を通過するタンカーによる輸入となっています。タンカーはホルムズ海峡を通過後も、航行量の多いマラッカ海峡を通ることとなりますが、マラッカ海峡のある東南アジア海域では、2008年以降、海賊事件発生件数が増加傾向にあります。

中東地域から日本への原油等の供給ルートとなる、いわゆるシーレーン全体を視野に入れると、シーレーン上の沿岸国間に海洋境界を巡る緊張関係が見られます。このように、我が国が直接関わるエネルギー供給ネットワークを巡る状況は決して安定しているわけではありません。

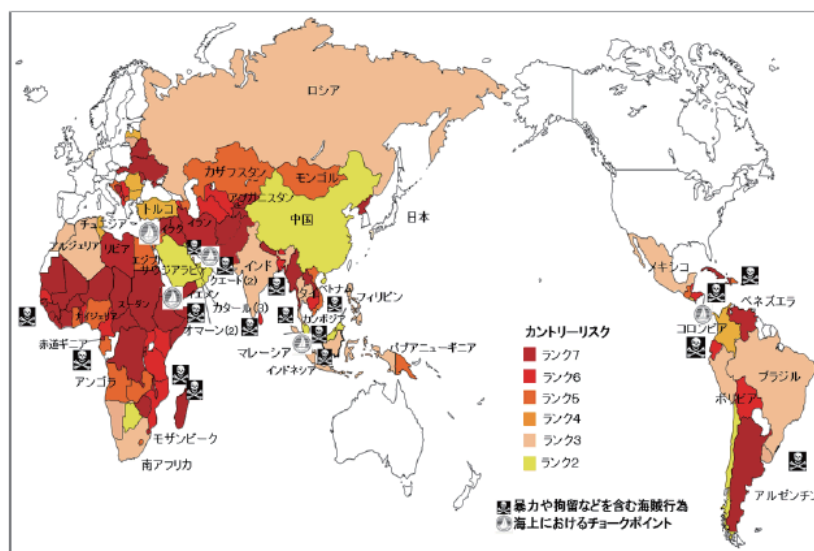
世界の原油貿易量に占める中東・北アフリカ産原油の輸出の割合（2012年）

全世界貿易量	3,860 [万バレル/日]
中東	1,765 (45.7%)
北アフリカ	214 (5.5%)
中東・北アフリカ総計	1,979 (51.3%)

中東：サウジアラビア、イラン、イラク、クウェート、UAE、カタール、オマーン
北アフリカ：アルジェリア、エジプト、リビア

(出典) BP統計「Statistical Review of world Energy 2013」を基に作成

世界各地域の海賊事件発生件数の比較



(出典) カントリーリスク：OECD「Country Risk Classification」を基に作成
なお、OECD域内高所得国やユーロ圏内高所得国は評価・分類なし。
海賊行為、チョークポイント：International Institute for Strategic Studies (IIS)「THE MILITARY BALANCE 2013」を基に作成

関連ページ：[シリーズ第一部④](#)

> 参考HP：日本のエネルギー事情のいま、をお伝えします

http://www.fepec.or.jp/theme/now_energy/japan_energy_01.html

出典：資源エネルギー庁「平成25年度エネルギーに関する年次報告」(エネルギー白書)