

## 【原油輸送・備蓄】

産油国からの原油輸送段階では、海洋環境の保全に向けた配慮を行うとともに、タンカー燃料消費量の削減に努めています。

### 原油流出の未然防止

原油は、原油タンカーによって、マラッカ海峡を経由し、日本まで運ばれます。

航海にあたっては、選り抜かれた経験豊富な船員が運航業務にあっているほか、衝突防止装置、ダブルハル構造の導入など最先端のテクノロジーを搭載し、海洋事故による原油流出の未然防止に努めています。また、タンカーからの積み下ろしの際には、オイルフェンスの使用を徹底するなど、海洋環境の保全のためにきめ細かな配慮を行っています。



オイルフェンスを用いた原油流出の防止訓練

### ダブルハル構造による事故時の原油流出の防止

万が一の海洋事故に備えて、1998年より、タンカーのダブルハル構造（二重殻構造）への切り替えを進めています。

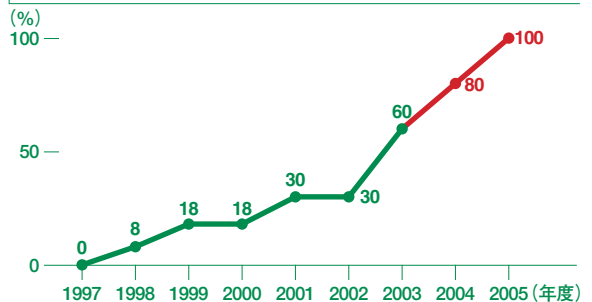
ダブルハルタンカーは、船体が二重構造となっており、万が一、事故などにより船体が破損しても、二重構造の内側に設置されている原油タンクから原油が漏れ出さない構造となっています。

2004年3月末現在、定期用船をしているVLCC（Very Large Crude Carrier）10隻中6隻にダブルハルタンカーを導入しており、2005年度には、すべての定期用船がダブルハル構造となる予定です。

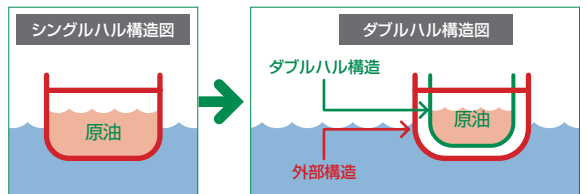


ダブルハル構造のタンカー

### 定期用船に占めるダブルハルタンカー比率



### ダブルハル構造図



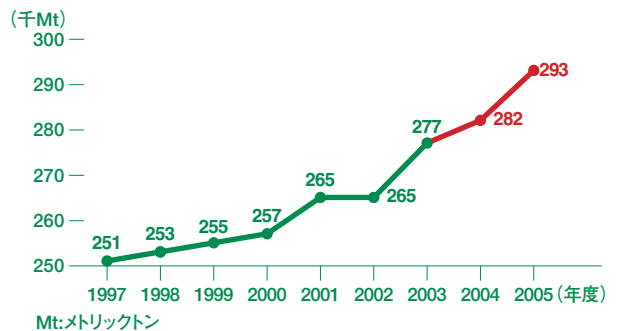
### 原油輸送の効率化

原油は、産油国から約20日の航海を経て日本に運ばれてきます。その輸送量は、30万トン級タンカー1隻で日本全国の消費量の1/2日分に相当します。

輸送の効率化を図るために、20万トン級タンカーから30万トン級タンカーへの大型化を進めています。

また、新日本石油（株）と設立した日本グローバルタンカー（株）において共同運航を行っています。このようなタンカーの大型化や効率的な用配船・運航により、タンカー燃料消費量の削減に努めています。

### 平均積載重量の推移



### 石油の備蓄

日本では、緊急時の安定供給に備え、石油輸入・精製業者に70日分の石油製品の備蓄が義務づけられており、2004年3月末では、74日分が備蓄されています。また、国でも88日分の原油を備蓄しています。民間分と合計すると162日分になります。