

2026年6月26日

一般財団法人運輸総合研究所

提言発表

「日本経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する提言」

～いかなる事態に至っても「重要な貨物の輸送を止めない」ための必要な政策と備えについて～

- 運輸総合研究所は、日本の経済社会及び経済安全保障を支える基盤として、国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に向けた基本的な方向性を示す提言を発表します。
- 本提言では、国際海上輸送ネットワークにおいて確保すべき対象を、日本発着貨物を継続的に運ぶ経路を担い、つなぎ、支える、①海事産業基盤（キャパシティ）、②港湾（結節点）、③制度・国際連携基盤（基盤）の三層に整理しました。
- 提言の柱として、①重要物資の輸送継続性、②多元的なネットワーク、③効率性と強靱性の統合的確保、④必要な輸送機能を自律的かつ持続的に支える国内体制、⑤国際連携の五点を掲げ、それを具体化する3つの提言パッケージをまとめました。

一般財団法人運輸総合研究所（会長：宿利 正史、所在地：東京都港区）は、2024年10月に設置した「我が国経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する研究調査委員会」（座長：鶴岡公二・運輸総合研究所理事、一般財団法人国際情勢研究所所長）における研究の成果として取りまとめた提言を発表します。

■提言の概要

提言の基本的考え方

提言パッケージ1：ネットワークの「キャパシティ」を確固たるものとする

提言パッケージ2：ネットワークの「結節点」を強化する

提言パッケージ3：ネットワークの継続性を支える「基盤」を確保する

※提言の要旨は、以下の資料をご覧ください。

別紙 【「日本経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する提言」提言要旨】

■提言の背景・基本的な考え方

日本は、重要物資の輸出入のほぼ全てを国際海上輸送に依存しており、その安全性と安定性の確保は、経済社会活動を支える不可欠の基盤となっています。

近年、主要航路上の地政学的緊張、チョークポイントの不確実性、海外結節点の混雑、サイバーリスク、脱炭素化等により、国際海上輸送ネットワークを巡る環境は大きく変化しています。とりわけ、本年3月からのホルムズ海峡の事実上の封鎖は、チョークポイントの通航制約が、エネルギー供給にとどまらず、原油由来製品の供給、保険条件、運航判断、一般貨物輸送、物価にも波及することを改めて示しています。

このような状況を踏まえ、一般財団法人運輸総合研究所が2024年10月に設置した「我が国経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する研究調査委員会」において、情勢の変化が生じても輸送の継続・代替・復元を可能とし、いかなる事態に至っても「重要な貨物の輸送を止めない」ための必要な政策と備えについて、産学官の関係者が議論を行ってきました。

本提言では、国際海上輸送ネットワークにおいて確保すべき対象を、日本発着貨物を継続的に運ぶ経路を担い、つなぎ、支える①海事産業基盤（キャパシティ）、②港湾（結節点）、③制度・国際連携基盤（基盤）の三層に整理しています。

また、提言の柱として、①重要物資の輸送継続性、②多様なネットワーク、③効率性と強靱性の統合的確保、④必要な輸送機能を自律的かつ持続的に支える国内体制、⑤国際連携の五点を掲げています。

このような基本的な考え方の下、国際海上輸送ネットワークの戦略的な確保に向けて、経済安全保障の観点から、海運、港湾、物流、海事産業、制度インフラ、国際連携を一体として捉えた具体的方策を示します。

■提言の内容

提言パッケージ1：ネットワークの「キャパシティ」を確固たるものとする

経路を支える海事産業基盤を確立するため、日本の外航海運業の強靱化と自律的な輸送体制の追求、船舶サプライチェーンの中核を担う日本の造船業等の戦略的競争力強化、海事産業の抜本的強化と産学官連携・国際連携の推進を図る。

提言パッケージ2：ネットワークの「結節点」を強化する

港湾を、国内外の経路をつなぎ、切れ目なく機能させる結節点として位置付け、国際海上輸送ネットワークにおける日本の地位向上、港湾機能の高度化と競争力強化、港湾オペレーションの持続可能化、サイバー・フィジカル両面からの港湾・サプライチェーン強靱化、戦略的な港湾インフラ支援と国際連携を図る。

提言パッケージ3：ネットワークの継続性を支える「基盤」を確保する

制度・国際連携基盤を通じて経路の安全と継続を支え、FOIPをはじめとする地域・国際連携による海洋秩序の維持と、ネットワークの機能低下の最小化に向けた緊急時対応を図る。

※提言全文は、下記リンクからご確認ください。

<https://www.jttri.or.jp/20260626teigen.pdf>



※本件プレスリリース及び関連情報は、運輸総合研究所 WEB サイトに掲載しています。

<https://www.jttri.or.jp/news/2026/20260626003361.html>



【参考】

● 本研究調査のこれまでの経緯

「我が国経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する研究調査」
https://www.jttri.or.jp/research/port/maritime_strategy.html



● シンポジウムの開催

- ・シンポジウム 海洋国家日本の経済安全保障戦略 その1
～日本経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に向けて～
(2026年6月26日開催)
<https://www.jttri.or.jp/events/2026/symposium260626.html>



● 運輸総合研究所について

名称	一般財団法人 運輸総合研究所（略称：運輸総研、JTTRI）
所在地	東京都港区虎ノ門3丁目18番19号UD神谷町ビル
役員	代表理事・会長 宿利 正史 理事長 和田 浩一 所長 屋井 鉄雄
職員数	国内（本部） 79名 ワシントン国際問題研究所 12名 アセアン・インド地域事務所 7名（いずれも2026年6月25日現在）
沿革	1968年10月 財団法人運輸経済研究センター 設立 1991年2月 米国ワシントンD.C.に「ワシントン事務所」（現ワシントン国際問題研究所）を設置 1998年4月 財団法人運輸政策研究機構に改称 2012年4月 一般財団法人に移行 2016年6月 現名称に改称 2021年4月 タイ バンコクに「アセアン・インド地域事務所」を設置

最新の活動状況はホームページに掲載しているほか、年4回発行している機関誌「運輸総研だより」（冊子・WEB）にてご紹介しています。

「運輸総研だより」最新号：Vol.18（2026年春号）WEB版はこちら
URL：<https://www.jttri.or.jp/journal/dayori/dayori018.html>



運輸総合研究所は日本財団の助成を受けて活動を行っております。

Supported by  日本 THE NIPPON 財団 FOUNDATION

【お問い合わせ】

一般財団法人運輸総合研究所

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-18-19（UD神谷町ビル3F）

TEL : 03-5470-8415

FAX : 03-5470-8401

E-mail : prinfo@jttri.or.jp

担当：谷合、濱口、竹下、久保、福島 HP：<https://www.jttri.or.jp/>

日本経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する提言

提言要旨

1. 提言の背景

日本の経済社会活動は、エネルギー、鉱物資源、食料、工業製品・部材等の国際的な物流に支えられており、その基盤を成しているのが国際海上輸送ネットワークである。四方を海に囲まれた日本にとって、産業活動、国民生活、外交・安全保障、将来の成長可能性を支える基幹的な公共基盤である。

近年は、主要航路上の地政学的緊張、チョークポイントの不確実性、サイバーリスク、脱炭素化に伴う構造変化など、ネットワークの成立条件そのものに影響する要因が重層化している。このため、いかなる事態に至っても「重要な貨物の輸送を止めない」という観点から、従来の経済効率性中心の発想に加え、効率性と強靭性を統合的に確保しつつ、国際海上輸送ネットワークの戦略的確保を図ることが求められている。

2. 日本のネットワークの現状分析

日本は、四方を海に囲まれ、国際的な物資の輸送のほぼ全てを海上輸送に依存している。貿易量全体に占める海上輸送の割合は重量ベースで99.5%に達し、原油は中東依存度が95%超と高い。本年3月、米国及びイスラエルによるイラン攻撃を契機としてホルムズ海峡が事実上封鎖されたことは、チョークポイントの通航制約が、原油価格、保険条件、運航判断を通じてエネルギー供給に影響することを示した。さらに、その影響は、原油由来製品の供給、一般貨物輸送、物価にも波及している。

その他の事例を見ても、ネットワークの脆弱性は単一の態様で顕在化するものではない。阪神・淡路大震災、東日本大震災、スエズ運河閉塞、米国西岸港湾混雑、紅海危機等の事例は、日本国内港湾の被災、チョークポイントの閉塞、海外結節点の混雑、周辺海域の不安定化など、異なる形でネットワークの機能低下が生じることを示している。

その一方で、重要物資については備蓄や供給元の多様化等の取組が進められてきたのに対し、海上輸送サービスについては、「必要な時に市場で調達できる」ことが前提とされてきた。しかし、運航条件、保険条件、港湾機能、船腹・人員・設備等のいずれかに制約が生じれば、輸送そのものが不安定化し、供給確保戦略全体の実効性が損なわれるおそれがある。

3. 提言の基本的考え方

本提言は、国際海上輸送ネットワークの戦略的確保を、情勢の変化が生じても輸送の継続・代替・復元を可能とし、いかなる事態に至っても「重要な貨物の輸送を止めない」よう、平時から輸送容量、結節点、制度及び運用について必要な備えを整えることと定義する。

その具体化のため、国際海上輸送ネットワークを、日本発着貨物を継続的に運ぶ経路を中核とし、それを担い、つなぎ、支える諸要素によって成り立つものとして捉え、確保すべき対象を、①海事産業基盤（キャパシティ）、②港湾（結節点）、③制度・国際連携基盤（基盤）の三層に整理している。

また、提言の柱として、①重要物資の輸送継続性、②多元的なネットワーク、③効率性と強靱性の統合的確保、④必要な輸送機能を自律的かつ持続的に支える国内体制、⑤国際連携の五点を掲げている。

4. 提言の概要

本提言では、以上の基本的考え方を具体化するものとして、次の三つの提言パッケージを示している。

提言パッケージ1は、ネットワークの「キャパシティ」を確固たるものとするものである。これは、「経路」を支える海事産業基盤を確立するため、日本の外航海運業の強靱化と自律的な輸送体制の追求、船舶サプライチェーンの中核を担う日本の造船業等の戦略的競争力強化、海事産業の抜本的強化と産学官連携・国際連携の推進を図るものである。具体的には、以下の方向性を示している。

- 日本の外航海運業の経営基盤強化を通じて、国際海上輸送ネットワークにおける自律性と影響力の確保を図る。
- 日本に必要な国際海上輸送能力の目標設定を行い、必要な輸送能力を主体的に確保し得る体制を強化する。
- 政府による補償制度の充実、再保険の公的バックアップ体制の構築等、強靱な危機管理機能を有する官民協調によるリスクファイナンス枠組みを構築する。
- 燃料等の補給拠点の多角化を含む代替航路、新航路検討により、多層的かつ代替可能な輸送ルートを形成する。
- 集中的支援を通じて、船舶サプライチェーン（造船・船用）の供給途絶リスクの回

避を図る。

- 次世代船舶等の開発・生産により、世界造船市場における日本の優位性の確立を図る。
- 安全保障を支える船舶建造・修繕能力の維持と技術継承を進める。
- 産学官の取組み・連携を含む海事産業の抜本的強化を図る。
- 産学官が連携して誇りある海事産業の担い手（船員・造船人材）確保を進める。
- 同志国との戦略的海事連携の強化を通じて、修繕拠点のネットワーク化、人材の育成・活用等を進める。

提言パッケージ2は、ネットワークの「結節点」を強化するものである。これは、港湾を、国内外の経路をつなぎ、切れ目なく機能させる結節点として位置付け、国際海上輸送ネットワークにおける日本の地位向上、港湾機能の高度化と競争力強化、港湾オペレーションの持続可能化、サイバー・フィジカル両面からの港湾・サプライチェーン強化、戦略的な港湾インフラ支援と国際連携を図るものである。具体的には、以下の方向性を示している。

- 安定的アクセス確保に向けた、コンテナ・バルク等の貨物類型別ネットワーク戦略を構築する。
- トラック、内航海運、鉄道を、相互に接続して機能する体系とすべく、国内フィーダーの高度化を進め、港湾との接続性向上や輸送能力制約の緩和を図る。
- ネットワーク戦略に基づく全国における港湾の役割分担（国際基幹機能、広域フィーダー機能、地域産業支援機能、バックアック機能等）を進める。
- 効率性向上及び国際競争力強化に向けた国際コンテナ戦略港湾政策の見直しを行う。
- トランシップ機能の強化を含む港湾機能の高度化と脱炭素対応の一体的実装を進める。
- 適正取引の実施による投資余力の創出を図る。
- 自動化・遠隔操作化による新たな港湾労働モデルの構築を進める。
- 港湾を重要インフラとして位置付けたセキュリティ対策（サイバーセキュリティ水準の設定、監視・防御態勢の恒常化、情報共有・連携体制の整備等）を実施する。
- 障害発生時にも重要物資の流れを維持できるよう、「物流を止めない設計」への転換

を図る。

- 荷役機械・制御システム等の供給網強靱化を進める。
- 広域バックアップ港湾ネットワーク（コンテナ貨物の迂回・代替処理とバルク貨物等の受入継続性も視野に入れた機能補完体制の整備）の構築を進める。
- 戦略的な港湾インフラ支援と国際連携を通じて、日本にとって重要な物流回廊・結節点の安定性確保を図る。

提言パッケージ3は、ネットワークの継続性を支える「基盤」を確保するものである。これは、制度・国際連携基盤を通じて経路の安全と継続を支え、FOIPをはじめとする地域・国際連携による海洋秩序の維持と、ネットワークの機能低下の最小化に向けた緊急時対応を図るものである。具体的には、以下の方向性を示している。

- 目的・価値観を共有する同志国、湾岸沿岸国などの関係国との連携をはじめ、航行の自由を支える協力基盤の強化を進める。
- ネットワークの実態を的確に把握する体制を整備し、海上輸送路に制約が生じた場合の影響の段階的顕在化への備えを進める。
- コンテナ輸送の代替ルート及び結節点の確保・運用を進める。
- 市場調整の限界を超える局面を見据え、石油備蓄等物資の確保を図る。
- 危機時の商業輸送継続を支える、保険、再保険、政府による補償制度等リスクファイナンス体制の整備を進める。
- 官民の認識ギャップを踏まえた公的関与（どの水準から国が護衛等を検討すべきか等）の判断基準の明確化を図る。
- 商船護衛等官民連携により商業輸送継続を支える安全確保方策を整理する。
- 船舶・港湾等の物的要素のみならず、船員が安全に職務を遂行できる環境を含め、人的基盤への配慮を進める。

以上の提言パッケージを通じて、本提言は、国際海上輸送ネットワークを、日本の経済社会及び経済安全保障を支える基盤として捉え、その戦略的確保に向けた基本的な方向性を示すものである。

以上

ホルムズ海峡封鎖事案から得られる教訓

— 提言が求める対応策 —

1. 短期（今すぐ着手すべきこと）

① 官民で同じ状況認識を持つ体制を整えること

ホルムズ海峡封鎖の影響は、原油価格、保険条件、運航判断、一般貨物輸送、物価へと段階的に波及するため、まずはその変化を官民で共有できる体制を整える必要がある。

→ 提言パッケージ3 (24)、(28)

② 保険・再保険の継続性について緊急協議を行うこと

高リスク海域では、保険・再保険・補償の可否が輸送継続を直接左右することになるため、海上保険会社、P&I、再保険関係者、海運事業者、関係省庁で、引受継続条件や公的補完の可否を早急に詰める必要がある。

→ 提言パッケージ1 (3)、提言パッケージ3 (27)

③ 公的関与の発動基準を先に定めること

どこまで市場に委ね、どの段階から国が制度・運用面で下支えし、さらにどの段階で強い公的関与を行うかを、事前に整理しておく必要がある。

→ 提言パッケージ3 (28)

④ 高リスク海域向けの運航判断支援を具体化すること

危険度の見立て、最新情勢、航路・寄港地情報、代替要員、補償の考え方等を官民で共有し、現場が過度な不確実性の下で判断を迫られないようにする。

→ 提言パッケージ3 (24)、(29)、(30)

⑤ 備蓄・在庫・需要調整の確認を行うこと

輸送を完全には維持できない局面も前提に、備蓄放出、在庫積み増し、需要調整など、供給側・需要側の緩衝策を確認しておく必要がある。

→ 提言パッケージ3 (26)

2. 中期（制度整備として進めるべきこと）

① リスクファイナンス体制を制度として整えること

危機時にも輸送継続を可能にするため、官民協調の保険・再保険・補償の仕組み、公的バックアップの在り方を制度的に整える必要がある。

→ 提言パッケージ 1 (3)、提言パッケージ 3 (27)

② 官民連携による商業輸送継続体制を整えること

政府横断調整、海上保安庁・自衛隊等との連携、情報共有、民間船の活用等を含め、危機時にも商業輸送を継続できる体制を制度・運用の両面から整える。

→ 提言パッケージ 3 (24)、(28)、(29)、(30)

③ 「物流を止めない設計」へ転換すること

平時の効率性だけでなく、障害発生時にも重要貨物を優先し、全体を止めない運用に切り替えられる港湾・物流設計を進める。

→ 提言パッケージ 2 (19)、提言パッケージ 3 (25)

④ 代替・補完ルートと補給拠点を具体化すること

補給拠点の多角化、代替航路・新航路の具体的検討、貨物別の代替シナリオ整理を進める必要がある。

→ 提言パッケージ 1 (4)、Ⅲ.3.の第二の柱

3. 長期（構造改革として進めるべきこと）

① 日本として必要な輸送能力とそれを支える産業基盤を主体的・自律的に確保すること

平時から、日本に必要な国際海上輸送能力の目標を明確化し、それを支える外航海運業の経営基盤、自国として関与し得る輸送能力、船員等の人的基盤に加え、船舶の建造・修繕を支える造船・船用工業等の産業基盤を維持・強化する必要がある。

→ 提言パッケージ 1 (1)、(2)、(5)、(7)、(9)、Ⅲ.3.の第四の柱

② 供給元・調達先の多様性・代替可能性を高めること

特定のチョークポイントの制約が供給全体に直結しないよう、重要資源については調達構造そのものの分散を進める必要がある。

→ Ⅱ.1 (6)

③ 同志国等との国際連携を強化すること

航行の自由を支える協力基盤、修繕・補給拠点のネットワーク化、人材供給源の多様化等を通じて、日本単独では支え切れない部分を同志国等との国際連携で補完する。

→ 提言パッケージ 1 (10)、提言パッケージ 3 (23)、Ⅲ.3.の第五の柱

以上

(別添2)

我が国経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する研究調査委員会
委員・オブザーバー名簿

<敬称略・50音順>

2026年6月現在

委員 (座長)	鶴岡 公二	一般財団法人運輸総合研究所理事 一般財団法人国際情勢研究所所長/元英国駐劬特命全権大使
委員	安藤 恒夫	日本通運株式会社常務執行役員
	石井 昌平	前海上保安庁長官
	岡田 泰章 (阿曾 智孝)	日本郵船株式会社執行役員 (企画グループ担当) 日本郵船株式会社執行役員・経営企画本部副本部長)
	河上 康博	笹川平和財団日米・安全保障研究ユニット総括・交流グループ長兼主任研究員
	河野 真理子	一般財団法人運輸総合研究所評議員 早稲田大学法学学術院教授
	柴崎 隆一	東京大学大学院工学系研究科システム創成学専攻准教授
	中村 秀之	日本海事センター上席研究員
	道下 徳成	政策研究大学院大学教授
	宮川 眞喜雄	一般財団法人運輸総合研究所評議員/前内閣官房国家安全保障局国家安全保障参与/元マレーシア駐劬特命全権大使
	宿利 正史	一般財団法人運輸総合研究所会長 東京大学公共政策大学院客員教授
	和田 浩一 (上原 淳)	一般財団法人運輸総合研究所理事長 一般財団法人運輸総合研究所理事長)
	屋井 鉄雄	一般財団法人運輸総合研究所所長 東京科学大学特任教授
	奥田 哲也	一般財団法人運輸総合研究所専務理事/ワシントン国際問題研究所長/アセアン・インド地域事務所長

* () は前任者

<敬称略・建制順>

2026年6月現在

オブザーバー	亀井 遵児	内閣官房 国家安全保障局 参事官	(政策第3班)
	津田 尊弘	内閣官房 国家安全保障局 参事官	(経済班)
	(早田 豪	内閣官房 国家安全保障局 参事官	(経済班))
	清水 巖	内閣府 総合海洋政策推進事務局 参事官	
	(谷口 礼史	内閣府 総合海洋政策推進事務局 参事官)	
	竹内 雅幸	外務省 総合外交政策局 宇宙・海洋安全保障政策室	室長
	那須 良	経済産業省 資源エネルギー庁 資源・燃料部	政策課長
	児玉 和久	国土交通省 海事局 外航課長	
	(中川 哲宏	国土交通省 海事局 外航課長)	
	古土井 健	国土交通省 港湾局 計画課長	
	(森橋 真	国土交通省 港湾局 計画課長)	
	古井 拓郎	国土交通省 海上保安庁 総務部国際戦略官	
	高橋 杉雄	防衛省 防衛政策局 戦略企画参事官	

事務局

一般財団法人 運輸総合研究所

* () は前任者

我が国経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する研究調査委員会
開催実績

運輸総合研究所では、2024年10月以降、9回にわたり「我が国経済を支える国際海上輸送ネットワークの戦略的確保に関する研究調査委員会」を開催し、議論を重ねた。

第1回研究調査委員会（2024年10月3日（木）15:00～17:00）

（主要議題： 国際海上輸送ネットワークの現況と課題）

第2回研究調査委員会（2025年2月6日（木）15:00～17:00）

（主要議題： 現状と課題（追加）、シーレーン障害時のシミュレーション）

第3回研究調査委員会（2025年4月14日（月）14:00～17:00）

（主要議題： シーレーンを巡る最近の情勢、有識者ヒアリング（外航、造船））

第4回研究調査委員会（2025年6月18日（水）14:30～17:00）

（主要議題： 有識者ヒアリング（物流、船員、港湾）、シミュレーション中間報告）

第5回研究調査委員会（2025年9月29日（水）14:00～17:00）

（主要議題： 有識者ヒアリング（海上保安、外交、防衛・有事））

第6回研究調査委員会（2025年12月15日（月）14:00～17:00）

（主要議題： これまでの議論まとめ）

第7回研究調査委員会（2026年2月17日（火）14:00～17:00）

（主要議題： 提言（素案骨子）、シミュレーション結果報告）

第8回研究調査委員会（2026年3月11日（水）14:30～17:30）

（主要議題： 提言（案））

第9回研究調査委員会（2026年4月23日（木）10:00～12:00）

（主要議題： 提言（案））