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～

運輸総合研究所が2026年6月26日に発表した、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て具体的な方策を示した標記の提言の内容をご紹介します。

提言のポイント

「国際海上輸送ネットワークの戦略的確保」の定義

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。

提言の柱

○重要物資の輸送継続性
○多元的なネットワーク
○効率性と強靱性の統合的確保
○必要な輸送機能を自律的かつ持続的に支える国内体制
○国際連携

確保すべきものの明確化

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、確保すべき対象を三層に整理

海事産業基盤（キャパシティ）　**港湾**（結節点）　**制度・国際連携基盤**（基盤）

提言内容

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の確立**	■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
② ネットワークの「結節点」を強化する	**「経路」をつなぐ港湾機能と接続性の向上**	■国際海上輸送ネットワークにおける日本の地位向上に向けた対応 ■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に向けた担い手確保と投資環境整備 ■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
③ ネットワークの継続性を支える「基盤」を確保する	**「経路」の安全と継続を支える対応枠組みの構築**	■FOIPをはじめとする地域・国際連携による海洋秩序の維持 ■ネットワークの機能低下の最小化に向けた緊急時対応

1. 提言の背景

日本の経済社会活動は、エネルギーや鉱物資源、食料、工業製品・部材等の国際的な物流に支えられており、その基盤となっ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、産業活動や国民生活、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。近年では、主要航路上の地政学的緊張やチョークポイントにおける不確実性、サイバーリスク、脱炭素化に伴う構造変化等、ネットワークの成立条件そのものに影響する要因が複雑化している。このため、いかなる事態においても「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考え方に加え、効率性と強靱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。

こうした状況を踏まえ、運輸総合研究所では、「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」を設置して、必要な政策や備えについて産学官の関係者による議論を行い、提言をとりまとめた。

2. 日本の国際海上輸送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、原油については中東依存度が95%超と高い。本年３月、米国及びイスラエルによるイランへの攻撃を契機として、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、原油価格や保険条件、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や一般貨物の輸送、物価等にも波及している。このように、チョークポイントやこれに準ずる海上交通上の隘路は、日本の資源・エネルギー調達や国際物流の継続性を左右する戦略的要衝である。そのため、それぞれの海域が抱える特性やリスクを踏まえ、情勢を継続的に把握するとともに、平時から代替ルートや補完手段を確保しておくことが重要である。ホルムズ海峡以外の主なチョークポイントの現状・課題は、以下のとおりである。

◆マラッカ・シンガポール海峡

日本と中東・欧州を結ぶ海上動脈の一部を構成する一方、海賊・武装強盗事案を含む通航の安全を脅かす課題が継続しており、その安

定的な利用は、沿岸国による取締りや航行安全確保の取組によっても支えられている。また、ロンボク海峡やスンダ海峡等の代替・補完ルートについても視野に入れておくことが必要である。

◆バブ・エル・マンデブ海峡／アデン湾

紅海―スエズ運河ルートの出入口及びその周辺海域として、日本と欧州等を結ぶ重要経路を構成している。従来、ソマリア沖／アデン湾では海賊事案が通航安全上の大きな課題となっていたが、近年はこれに加え、イエメンのフーシ派による攻撃やこれに伴う通航環境の不安定化により、通航回避や喜望峰回りへの迂回が生じ、輸送日数、運賃、船腹需給等に幅広い影響を及ぼす。

◆スエズ運河

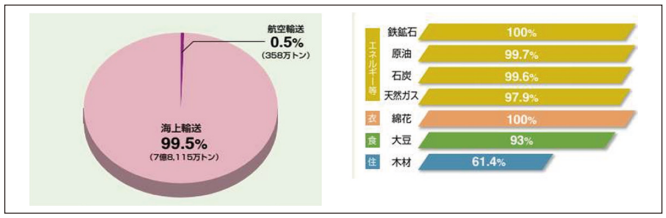
運河自体の通航の可否のみならず、周辺情勢や運河の運営を含む広域的な航行環境の変化が、日本と欧州等を結ぶ輸送の日数やコストに影響を及ぼす。

◆パナマ運河

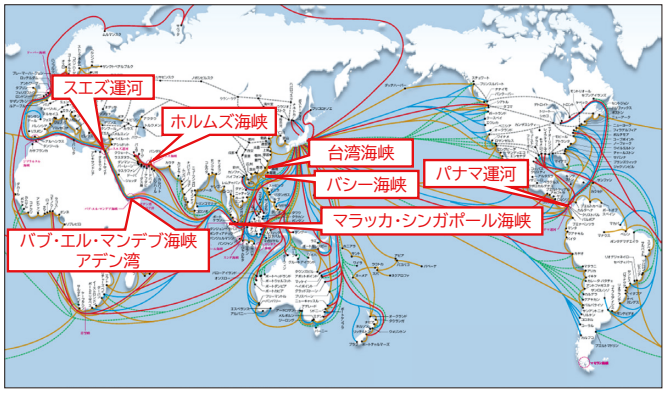
北米東岸との物流を支える重要経路であるが、近年は渇水に伴う通航制約が生じ、自然条件や運河の運用状況が輸送容量、通航料や経路選択に影響を及ぼす。

◆台湾海峡／バシー海峡

典型的なチョークポイントとは別に、日本の資源・原材料輸送や東アジアの国際物流にとって重要な海上交通上の隘路・戦略的要衝であり、その安定性は日本の経済安全保障上も重要である。



海上輸送への圧倒的依存
出典）日本の海運SHIPPING NOW 2025-2026



日本への主要海上輸送ルートとチョークポイント
出典）日本の海運SHIPPING NOW 2025-2026 をもとに作成

また、国際海上輸送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く、以下の過去の事例は、日本国内の港湾の被災、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等、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。

◆阪神・淡路大震災（1995年）：神戸港の港湾機能停止により、代替港での貨物の急増、アクセス道路の混雑、空コンテナの回送等、物流に混乱が生じた。神戸港は復旧後もコンテナ貨物量が以前の水準に戻らず、日本の港湾の国際的地位に長期的に影響。

◆東日本大震災（2011年）：東北太平洋側を中心とする複数の港湾が同時に被災し、港湾機能が停滞。輸出入に支障が生じただけでなく、部品・原材料の供給制約を通じて国内生産や国際サプライチェーンにも広く影響。

◆スエズ運河における貨物船座礁事案（2021年）：チョークポイントにおける物理的な障害が、世界的な輸送停滞に直結。

◆コロナ禍における米国西岸の港湾の深刻な混雑（2021年夏以降）：チョークポイントの閉塞ではなくとも、海外の主要結節点の機能低下や空コンテナの偏在が、日本企業の物流安定性に影響。

◆紅海／バブ・エル・マンデブ海峡をめぐる危機（2023年末以降）：船舶の喜望峰回りへの迂回を通じて、輸送日数、運賃及び船腹需給に広範な影響。

さらに、近年、日本の国際海上輸送ネットワークにおいては、寄港・積載の優先度低下、減便、輸送の長期化、コスト上昇、遅延等の問題が顕在化している。これらは個別港湾や個別事業者の問題として現れることも多いものの、より本質的には、国際外航海運市場における日本の位置づけと、港湾・物流・接続構造を含めた市場全体の構造変化として捉える必要がある。その背後には、貨物量の相対的減少、貨物の分散、港湾の生産性、利便性、接続性、基幹航路の編成、トランシップ貨物の獲得状況、港湾・物流現場の人手不足等、複合的な要因が存在することを考慮する必要がある。加えて、脱炭素化の進展に伴うエネルギー輸送形態や航路構成の変化は、今後の港湾機能とネットワーク構造に新たな再編圧力をもたらす可能性がある。

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一方、海上輸送サービスについては、「必要な時に市場から調達できる」ことが前提とされてきた。しかし、ネットワーク機能の低下の要因が重層化する中で、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。

重層化するネットワーク機能の低下要因

ネットワーク成立のための構成要素の例

3. 提言の基本的考え方

2. で述べたように、日本の国際海上輸送ネットワークは、特定のチョークポイントへの依存、海外結節点の混雑、日本国内港湾の被災、周辺海域の治安悪化等、多様なリスクにさらされている。また、その脆弱性は、単に個別の海域や港湾の問題にとどまらず、輸送サービスを市場で調達できることを前提とした構造、港湾・海事産業及びこれらを支える制度・人材、さらに航行の自由や関係国との協力を含む国際環境にも関わる構造的な課題として現れている。こうした認識を踏まえ、日本経済を支える国際海上輸送ネットワークについては、その安全性と安定性の確保を主眼として、地政学的リスクや物流の混乱が生じた場合においても、必要な物資の輸送を継続できる構造を備えていることが求められる。そのためには、特定の航路、港湾、事業者又は制度に過度に依存するのではなく、複数の航路や結節点が相互に補完し合う形で機能するネットワークを形成することが重要である。

本提言では、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」ため、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て、それを担い、つなぎ、支える諸要素から成り立つものと捉え、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

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の確立～

①日本の外航海運業の強靱化と自律的な輸送体制の追求

（1） 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。

（2） 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。

（3） 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。

（4） 燃料等の補給拠点の多角化を含む代替航路・新航路の検討により、多層的かつ代替可能な輸送ルートを形成する。

②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

（5） 集中的支援を通じて、船舶サプライチェーン（造船・舶用）の供給途絶リスクの回避を図る。

（6） 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。

（7） 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。

③海事産業の抜本的強化と産学官連携・国際連携の推進

（8） 産学官の取組・連携を含む海事産業の抜本的強化を図る。

（9） 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）の確保を進める。

（10） 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：ネットワークの「結節点」を強化する～「経路」をつなぐ港湾機能と接続性の向上～

④国際海上輸送ネットワークにおける日本の地位向上に向けた対応

（11） 安定的なアクセスの確保に向けた、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。

（12） 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。

（13） 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、バックアップ機能等）を進める。

⑤港湾機能の高度化と競争力強化

（14） 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。

（15） 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。

⑥港湾オペレーションの持続可能化に向けた担い手確保と投資環境整備

（16） 適正取引の実施による投資余力の創出を図る。

（17） 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。

⑦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

（18） 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。

（19） 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。

（20） 荷役機械・制御システム等の供給網強靱化を進める。

（21） 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）の構築を進める。

⑧戦略的な港湾インフラ支援と国際連携

（22） 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：ネットワークの継続性を支える「基盤」を確保する～「経路」の安全と継続を支える対応枠組みの構築～

⑨FOIP（自由で開かれたインド太平洋）をはじめとする地域・国際連携による海洋秩序の維持

（23） 目的・価値観を共有する同志国、湾岸沿岸国等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。

⑩ネットワークの機能低下の最小化に向けた緊急時対応

（24） 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に影響が段階的に顕在化するこ

とへの備えを進める。

（25）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。

（26）市場調整の限界を超える局面を見据え、石油備蓄等による物資の確保を図る。

（27）危機時の商業輸送の継続を支える、保険・再保険・政府による補償制度等のリスクファイナンス体制の整備を進める。

（28）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。

（29）商船護衛等の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。

（30）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。

本提言を踏まえて、直近のホルムズ海峡封鎖事案から得られた教訓として、提言で求める対応策は次のように整理される。

①短期（今すぐ着手すべきこと）

◆官民で同じ状況認識を持つ体制を整えること

◆保険・再保険の継続性について緊急協議を行うこと

◆公的関与の発動基準を先に定めること

◆高リスク海域向けの運航判断支援を具体化すること

◆備蓄・在庫・需要調整の確認を行うこと

②中期（制度整備として進めるべきこと）

◆リスクファイナンス体制を制度として整えること

◆官民連携による商業輸送継続体制を整えること

◆「物流を止めない設計」へ転換すること

◆代替・補完ルートと補給拠点を具体化すること

③長期（構造改革として進めるべきこと）

◆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

◆供給元・調達先の多様性・代替可能性を高めること

◆同志国等との国際連携を強化すること

5. おわりに

本提言は、日本経済を支える国際海上輸送ネットワークについて、海事産業基盤、港湾機能、制度・国際連携基盤を一体的に捉え、その安全性と安定性を戦略的に確保するために必要な基本的考え方と政策の方向性を示したものである。本提言で示した取組は、国のみで完結するものではない。海運事業者、港湾管理者、港湾運送事業者、造船・舶用工業、荷主、金融・保険関係者、研究機関、地方公共団体等の多様な主体が、それぞれの役割を認識し、平時から連携を積み重ねていくことが求められる。あわせて、航行の自由やルールに基づく海洋秩序の維持、代替ルート・補完ルートの確保、港湾インフラや海事産業基盤の強化については、同志国・関係国との情報共有を進めるとともに、国際連携を一層深めていく必要がある。

国際情勢や海上輸送を取り巻く事業環境は、今後も大きく変化し続けることが見込まれる。本提言が、政府における政策立案、関係業界における事業・投資判断、産学官の連携、さらには国際協力の具体化に活用され、日本経済と国民生活を支える国際海上輸送ネットワークの強靱化につながるとともに、将来にわたって日本の国益につながることを期待する。

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　（2026年6月現在）

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／元英国駐箚特命全権大使
委員	安藤　恒夫	日本通運株式会社 常務執行役員
委員	石井　昌平	前海上保安庁長官
委員	岡田　泰章	日本郵船株式会社執行役員（企画グループ担当）
委員	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
委員	河野真理子	運輸総合研究所 評議員 早稲田大学法学学術院 教授
委員	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
委員	中村　秀之	日本海事センター 上席研究員
委員	道下　徳成	政策研究大学院大学 教授
委員	宮川眞喜雄	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／元マレーシア駐箚特命全権大使
委員	宿利　正史	運輸総合研究所 会長 東京大学公共政策大学院 客員教授
委員	和田　浩一	運輸総合研究所 理事長
委員	屋井　鉄雄	運輸総合研究所 所長 東京科学大学 特任教授
委員	奥田　哲也	運輸総合研究所 専務理事
オブ	亀井　遵児	内閣官房 国家安全保障局 参事官（政策第３班）
オブ	津田　尊弘	内閣官房 国家安全保障局 参事官（経済班）
オブ	清水　巌	内閣府 総合海洋政策推進事務局 参事官
オブ	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
オブ	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
オブ	児玉　和久	国土交通省 海事局 外航課長
オブ	古土井　健	国土交通省 港湾局 計画課長
オブ	古井　拓郎	国土交通省 海上保安庁 総務部国際戦略官
オブ	髙橋　杉雄	防衛省 防衛政策局 戦略企画参事官

※オブ：オブザーバー

事務局　（2026年6月時点）

研究員	谷合　隆	運輸総合研究所 主任研究員
研究員	濱口　壮介	運輸総合研究所 主任研究員
研究員	久保　尚子	運輸総合研究所 研究員
研究員	竹下　博之	運輸総合研究所 研究員
調査員	福島　牧子	運輸総合研究所 調査員

提言の全文や研究調査の経過は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
https://www.jttri.or.jp/research/port/maritime_strategy.html

金子国土交通大臣への提言書の手交（2026年7月7日）

運輸総合研究所では、2026年7月7日、「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」の具体化に向けて、金子恭之国土交通大臣に対し、同提言書を手交した。

当日は、宿利正史会長とともに、提言のとりまとめにあたった研究調査委員会の座長である、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が同席し、提言の概要説明や意見交換を行った。

宿利会長からは、主要物資の貿易のほぼ全てを国際海上輸送に依存している日本の経済社会及び経済安全保障を支える基盤として、海事産業基盤、港湾、制度・国際連携基盤を戦略的に確保することが重要であり、政府が関係業界と連携し、提言の内容を実行していくことを求めた。

金子大臣は、直近のホルムズ海峡の事実上の封鎖事案や、政府の戦略17分野に「造船」と「港湾ロジスティクス」が含まれていることにも触れつつ、本提言の内容は、エネルギーや食料等、日本の命運を握る国際海上輸送を確保していくために検討されたものであって、まさに今、国土交通省が取り組まなければならないものであり、これらを踏まえ、政府として国際海上輸送ネットワークの強靱化に必要な施策に取り組んでいくと応じた。

なお、2026年6月25日には市川恵一内閣官房国家安全保障局長に、6月29日には寺田吉道国土交通省国土交通審議官に、それぞれ同提言書を手交した。

提言書手交（左から順に、鶴岡座長、金子大臣、宿利会長）

金子大臣へ提言の説明

提言書手交（左から順に、久保研究員、竹下研究員、鶴岡座長、金子大臣、宿利会長、濱口主任研究員、谷合主任研究員）