

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. 6. 26 (金) 13:30～17:00

イノカンファレンスセンターROOM A 及び オンライン配信 (Zoomウェビナー)

1. 開会挨拶



宿利 正史

運輸総合研究所 会長

2. 来賓挨拶



寺田 吉道

国土交通省 国土交通審議官

3. 基調講演



提言の問題意識と基本的方向性

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／
元英国駐劄特命全権大使

4. 講演1



我が国外航海運業の立場から見た 国際海上輸送ネットワーク確保の課題

林 光一郎

日本郵船株式会社
調査グループプリンシパルアナリスト

5. 講演2



物流事業者の立場から見た 海上輸送混乱の影響と対応

安藤 恒夫

日本通運株式会社 常務執行役員

6. 講演3



国際海上輸送ネットワークにおける緊急時対応の課題 —安全保障の視点から—

河上 康博 (オンライン)

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 (元海将補)

7. パネルディスカッション



モデレーター

河野 真理子

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



久保 治郎

TMI総合法律事務所 参与／
元東京海上日動火災保険株式会社フェロー

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／
元英国駐劄特命全権大使



児玉 和久

国土交通省海事局 外航課長

林 光一郎

日本郵船株式会社 調査グループプリンシパルアナリスト

河上 康博 (オンライン)

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 (元海将補)

安藤 恒夫

日本通運株式会社 常務執行役員

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

日本の経済社会活動は、エネルギー、鉱物資源、食料、工業製品などの国際的な流通に支えられており、その基盤を成す国際海上輸送ネットワークは、我が国の産業活動や国民生活、安全保障を支える基幹的な公共基盤です。一方、近年は、地政学的緊張やチョークポイントの不確実性、サイバーリスク、脱炭素化など、その成立条件に影響する要因が重層的に現れています。スエズ運河の閉塞や紅海危機、本年のホルムズ海峡をめぐる事態は、航路上の障害がエネルギー需給や運賃、保険、さらには消費財価格にまで波及し得ることを改めて示しています。

こうした問題意識のもと、運輸総合研究所では2024年10月に「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、その成果として「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」を本日公表しました。本提言の基本的な考え方は、「いかなる事態に至っても重要な貨物の輸送を止めない」ということです。そのため、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、国内体制の整備、国際連携の五つを柱に掲げています。これらを一体的に捉え、官民連携や同志国などとの協力を通じて、国際海上輸送ネットワークを戦略的に確保していくことが重要です。

「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」の内容については、本誌P.6~をご覧ください。



シンポジウムの概要

■基調講演

提言の問題意識と基本的方向性

鶴岡 公二 研究調査委員会座長／運輸総合研究所 理事／一般財団法人国際情勢研究所 所長／元英国駐劄特命全権大使

今回の研究調査の大きな特徴は、従来の縦割りを超えた省庁横断的な連携と、産学官の連携により議論を進めた点にある。今日の社会的課題は、一つの省庁や政府だけで解決できるものではない。特に、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安定確保には、幅広い関係者が持つ知見と能力を結集することが不可欠である。政府だけで対応できる範囲には限界があり、情報の収集、分析、評価から実行まで、官民の連携と学界による知見の提供が必要となる。今回の研究調査委員会でも、この考え方にに基づき、省庁、産業界、学識経験者が参加して、9回にわたり議論を重ねた。

四方を海に囲まれた日本では、輸出入の99.5%が海上輸送に依存している。エネルギーや食料に限らず、日本経済と国民生活のほぼ全てが海上輸送によって支えられており、その途絶は我が国の経済・社会機能そのものを揺るがしかねない。一方、国際海上輸送を取り巻く環境には、チョークポイントをめぐる地政学的リスク、サイバーリスク、脱炭素化、パンデミック、自然災害など多様な課題が存在する。さらに、日本市場の相対的な地位の低下も重要な問題である。市場規模が縮小すれば、日本向け輸送の魅力も低下する。今後は、日本の港湾や物流の使いやすさを高め、アジアにおけるハブ機能をどのように確保するかという視点も必要である。シンガポールは国内市場の規模こそ大きくないが、港湾や物流の使いやすさを高め、世界的なハブ機能を形成することで、投資と企業活動を呼び込んできた。かつてアジアで圧倒的に大きな市場だった日本も、現在は中国などとの競争に直面している。日本発着貨物だけでなく、周辺国の貨物も取り込める結節点となることが、日本向け輸送の魅力を維持する一つの方向となる。

こうした問題意識から、提言では大きく三つのパッケージとしてまとめている。第一は、海事産業を支える基盤的な「能力」の強化である。必要な船舶や輸送力を確保するには、造船をはじめとする国内の基盤的能力が不可欠であり、これは一朝一夕には構築できない未来への投資である。必要な船舶を国内で建造できなければ、海外へ発注するほかないが、危機時にも日本向けの船舶が優先的に供給される保証はない。輸送力の確保を政策として掲げても、それを実行する能力がなければ決定的な制約となる。造船だけでなく、船員や船用工業を含む海事産業基盤を平時から維持する必要がある。第二は、港湾など「結節点」の強化である。シーレーンを確保するだけでなく、貨物を受け入れ、国内外へ円滑につなぐ港湾の機能や競争力を高める必要があり、選択と集中や国内輸送との連携も重要となる。第三は、「制度・国際連携」の基盤強化である。一国のみで経済と物流の安定を確保することはできない。自由や法の支配といった価値を共有する同志国との連携を強化し、外交、経済協力、技術協力や人材交流などを通じて、いざというときに協力できる関係を平時から構築しておく必要がある。例えば、海上保安機関の協力では、日本とASEAN各国との間で20年以上にわたり交流や能



来賓挨拶

寺田 吉道 国土交通省 国土交通審議員

我が国は、資源・エネルギーの多くを海外に依存し、輸出入の大半を海上輸送に依存する海洋国家である。現在のペルシャ湾情勢をはじめ、ロシアによるウクライナ侵攻や中東情勢の悪化など地政学的リスクが高まる中、安定的な国際海上輸送の確保は、国民生活や経済社会活動を維持する上で極めて重要である。

一方、海運や造船、港湾をめぐるのは、国際競争の激化、船員をはじめとする担い手の不足、脱炭素化、サイバー攻撃への対応など多くの課題を抱えている。国土交通省では、海事産業強化法による支援に加え、造船業再生基金を設け、10年間で3,500億円規模の支援を行うことを目指すなど、造船能力の抜本的強化を進めている。また、港湾ロジスティクスについても、国際コンテナ戦略港湾政策などを通じて強化していく。

今回公表された「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」は、こうした政策課題を産学官の幅広い視点から体系的に整理した意義深いものである。今後の政策検討にも活用し、官民一体となって国際海上輸送ネットワークの強化に取り組んでいきたい。



力向上支援が続けられ、各国からも高い評価を得ている。技術や人材を共有し、平時から相互の信頼を積み重ねることが、緊急時に協力できる関係を支える。こうした国際連携も、将来に向けた能力構築の一部である。

国際海上輸送ネットワークの強靱化には、資金だけでなく人材も含めた継続的な投資が必要である。海上輸送を日本の国家基盤として捉え、分野や組織の壁を越えて、その能力、結節点、制度・国際連携を一体的に強化していくことが、本提言の基本的な方向性である。

■講演1

我が国外航海運業の立場から見た国際海上輸送ネットワーク確保の課題

林 光一郎 日本郵船株式会社 調査グループプリンシパルアナリスト

日本の海運業は、世界有数の船腹量を有し、コンテナ船、ばら積み船、LNG船、自動車運搬船など複数の主要船種で高いシェアを占めている。特に邦船3社は、複数の船種を扱う総合海運業であり、かつ支配株主を持たない上場企業であるという、世界的に見ても特徴的な存在である。また日本は、海運業と一般商船の造船業をともに有し、船用工業、修繕、船員、金融、保険、船級などを含む厚みのある海事産業群を形成している。この蓄積は、船舶の安定調達、ノウハウの共有、国際ルール形成における発言力につながり、我が国の海上輸送の安定を支えている。



一方、外航海運は極めてグローバルな産業であり、そのレジリエンスは、海運がオープンで、ルールに基づく世界単一マーケットとして機能していることによって支えられている。実際、スエズ運河の迂回のような海運内部の問題は、航路や船腹の再配分によって比較的早く調整される一方、コロナ禍では港湾や内陸物流の混乱が長期化し、より大きな影響を及ぼした。経済安全保障の観点から、自国に必要な能力を確保することは重要であるが、過度な規制は海運会社の競争力を損ない、世界市場の分断を招くおそれがある。必要な安全保障措置と、オープンな単一市場の維持を両立させることが重要である。

海運がオープンでルールに基づく国際単一市場である重要性

NYK GROUP

- ・世界の多くの国でさまざまな産業の武器化が進む中、海運や海事分野でも自国の生存に必要な最低限の能力を確保したいという議論が出てくることは当然。
- ・一方で「オープンでルールに基づく世界単一マーケットを守る」という看板を降ろすと、他国の対抗措置を誘発・正当化する。特に、現在西側諸国が海事サービスを通じて行使している地政学的な影響力も失われることになる。
- ・海運会社の事業はグローバルに展開しており、他国での船の建造、他国建造船の利用などを前提とした事業が多く存在する。それらが必要以上に制約されることは該当事業の継続を困難にする。
- ・日本の大手海運会社は支配株主を持たない上場企業であり、経営の自由の過剰な制約により競争力、収益が低下すると、ヘッジファンドや敵対的買収の対象になりかねない。
- ・経済安全保障のために必要な制約とオープンでルールに基づく世界単一マーケットの維持を両立させる、適切な管理が必要。

© 2023, NYK Group. All rights reserved.

林氏の講演資料

■講演2

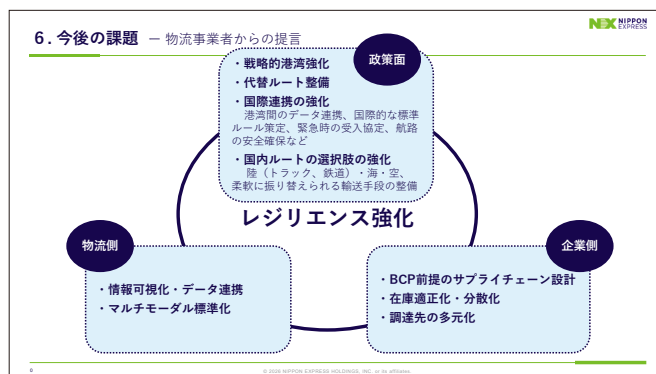
物流事業者の立場から見た海上輸送混乱の影響と対応

安藤 恒夫 日本通運株式会社 常務執行役員

海上輸送ネットワークを取り巻く不確実性は高まっており、スエズ運河の実質的な封鎖やホルムズ海峡をめぐる事態は、物流現場に大きな影響を及ぼしている。スエズ運河を回避して、喜望峯経由とすれば、輸送日数が2週間以上増加し、追加船舶や燃料が必要となるだけでなく、遅延や港湾混雑、船腹不足にもつながる。さらにホルムズ海峡の問題は、海上輸送のみならず航空輸送や内陸物流にも連鎖し、エネルギー価格や製造業のサプライチェーンにも影響を及ぼした。こうした状況は、我が国が得意としてきたジャストインタイム型の物流にも限界があることを示している。



物流事業者としては、代替港・代替航路の利用、航空輸送やシー・アンド・エアへの切替などにより、まず物流を止めないための対応を講じている。しかし、危機発生後に講じることのできる選択肢には限界があるため、中期的には陸・海・空を組み合わせたモーダルミックス（複数の輸送手段の組み合わせ）や、日本をハブとした再混載機能の強化が必要である。また、荷主側でも、調達先の分散や在庫配置の分散、サプライチェーンの可視化など、BCPの高度化が不可欠である。海上輸送をめぐる混乱は一時的ではなく構造的なものであり、今後は効率性だけでなくレジリエンスを重視し、物流を経済安全保障を支える基盤インフラとして捉える必要がある。



安藤常務執行役員の講演資料

■講演3

国際海上輸送ネットワークにおける緊急時対応の課題—安全保障の視点から—

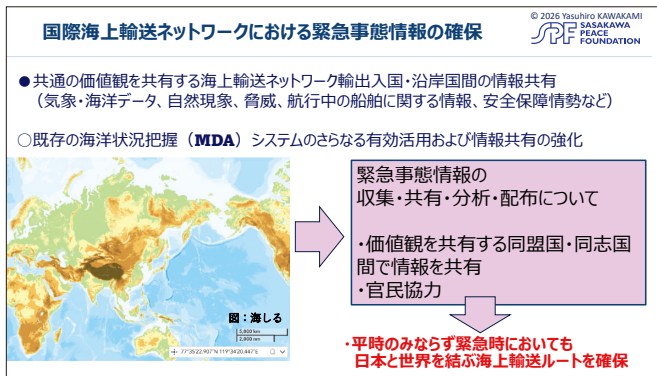
河上 康博 笹川平和財団 日米・安全保障研究ユニット総括・交流グループ長兼主任研究員（元海将補）【オンライン】

世界の主要な海上輸送ルート上では、戦争・紛争、海賊、自然災害など様々な危機が発生しており、日本周辺においても潜在的な安全保障上のリスクが存在している。こうした中、緊急時にも日本と世界を結ぶ海上輸送ルートを確保するためには、何よりも正確な情報を早期に収集し、共有、分析、提供する体制の構築が重要である。



対象となる情報は、戦争・紛争に関するものだけでなく、気象、海洋、船舶動静など多岐にわたっている。日本には「海しる」など優れた海洋状況把握（MDA）の仕組みがあり、AIS（船舶自動識別装置）やSAR（合成開口レーダー）などを組み合わせることで、海上の状況を把握できる。しかし、衛星情報だけでは把握できない現地特有の状況も多く、沿岸国や同盟国・同志国との情報共有が不可欠である。

緊急事態の予兆を早期に捉え、安全確保、危険海域からの退避、迂回ルートを選択を迅速に行い、必要に応じて海上保安庁や海上自衛隊による誘導・護衛につなげるための体制が求められる。そのためには、平時から官民が連携するとともに、価値観を共有する沿岸国などのMDA能力の向上を支援し、国際的な情報共有ネットワークを構築しておくことが重要である。



河上主任研究員の講演資料

■パネルディスカッション

【モデレーター】

河野 真理子 早稲田大学法学学術院 教授

【パネリスト】

- 鶴岡 公二 研究調査委員会座長／運輸総合研究所 理事／一般財団法人国際情勢研究所 所長／元英国駐劄特命全権大使
- 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
- 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（元海将補）【オンライン】
- 安藤 恒夫 日本通運株式会社 常務執行役員
- 林 光一郎 日本郵船株式会社 調査グループプリンシパルアナリスト
- 久保 治郎 TMI総合法律事務所 参与／元東京海上日動火災保険株式会社フェロー
- 児玉 和久 国土交通省海事局 外航課長



河野 真理子 早稲田大学法学学術院 教授

本日のテーマは「経済安全保障時代における海上輸送ネットワークの脆弱性に対応」である。我が国の国際海上輸送ネットワークは、チョークポイントや海外の結節点、国内港湾、海事産業基盤、制度、国際連携基盤など、多層的な要素から成り立っており、そのいずれか一つにでも制約が生じた場合には、ネットワーク全体の機能低下につながる可能性がある。

「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」の核心は、「いかなる事態に至っても重要な貨物の輸送を止めない」という点にある。言い換えれば、平時には効率的に機能しながら、危機時には輸送の継続・代替・復元が可能となるネットワークをどのように設計し、支えていくかということである。

本パネルディスカッションでは、第一に、海上輸送ネットワークの脆弱性をどのように捉えるべきか、第二に、重要な貨物の輸送を止めないために何を優先して確保すべきか、第三に、その実現に向けて官民がどのような役割を果たすべきかという、三つの論点を中心に議論したい。まずはその議論の出発点として、学識、安全保障、海運、物流、保険、行政というそれぞれの立場から、問題提起をいただきたい。

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

ネットワークの脆弱性は一律に捉えられるものではなく、発生する事象や背景によって、問題の現れ方や必要な対応は異なる。例えば、台湾海峡有事を想定したシミュレーションによれば、通航不能となる範囲に応じて迂回が生じるものの、最も厳しいシナリオでも所要時間の増加は1週間未満と推計された。一方、ネットワークが中国向けとそれ以外に分断されれば、各国の港湾で積み替えが増加し、物流の混乱が拡大することが予想される。

これに対し、ホルムズ海峡は、海運上の代替経路がほとんどなく、台湾海峡とは性質が異なる。また、AISデータを見ると、今回の危機以前から経済制裁などを背景として、AISを停止して航行する船舶が存在していた。こうした背景を把握せず、データだけを見れば、変化の原因を誤って解釈するおそれがある。脆弱性はケースごとに異なるため、それぞれの実態に即した分析が必要である。

久保 治郎 TMI総合法律事務所 参与／元東京海上日動火災保険株式会社フェロー

船舶保険は、船舶そのものを対象とする保険と、船主の賠償責任を補償するP&I保険から成り、海運を支える制度・インフラである。一方、戦争や紛争はいずれも通常の海上事故と異なり、大数の法則を適用しにくく、戦争保険として別途引き受けられている。

我が国ではイラン・イラク戦争を契機として船舶戦争保険再保険プールが整備されたが、巨大な損害に対応するためには海外の再保険市場への依存が避けられない。日本と海外で国益やリスク評価が



異なれば、必要な再保険キャパシティが突然失われることもあり得る。また、戦争リスクが高まれば割増保険料が課せられ、場合によっては契約の解除や自動終了に至ることもある。

さらに、各国の経済制裁の違いによって生じる「経済制裁ギャップ」により、日本では保険を引き受けることができて、海外から再保険を調達できない場合がある。2012年以降の対イラン制裁では、国が実質的にP&I保険の再保険を引き受ける特別措置が講じられた。商業輸送の継続を考える上では、海外を含む再保険キャパシティの確保が大きな課題となる。

Ⅱ. 戦争リスクと船舶保険

1. 船舶戦争保険のカバー範囲

(1) 担保危険 ※通常の海上の危険に関する船舶保険における免責危険

船舶戦争保険特別約款（2021年1月1日改正）

第1条（保険金をお支払いする場合）

①戦争、内乱その他の変乱
 ②水面、爆弾その他爆発物として使用される兵器の爆発またはこれらの物との接触
 ③公権力によるものであると否を問わず、拿捕、捕獲、抑留、押収または没収
 ④海賊行為
 ⑤ストライキ、ロックアウトその他の争議行為または争議行為参加者のそれに付随する行
 ⑥テロリストその他政治的動機または害意をもって行動する者の行為
 ⑦暴動、政治的または社会的騒擾もしくはその他類似の事態

(2) てん補の範囲

(a) 海上リスクに関する船舶保険と同様「全損」、「修繕費」、「救助費・損害防止費用」、「共同海損分担額」、「衝突損害賠償金」、「その他船主責任損害」（船舶戦争保険特別約款1条2項）

(b) 推定全損の特例（船舶戦争保険特別約款3条）

● 拿捕、捕獲、抑留、押収または没収され、継続して12か月間解放されなかった場合
 ● 港、運河、湾、その他の水域が戦争、内乱その他の変乱または国防行為により封鎖された結果、被保険船舶がその水域内に継続して12か月間閉じ込められ、かつ、その間、使用および処分自由が失われた場合

久保参与の講演資料

児玉 和久 国土交通省海事局 外航課長

現在のホルムズ海峡をめぐる事態では、安全性をめぐる状況が日々変化しており、行政として情報収集と情報提供の重要性を強く実感している。外務省などから得た情報と船会社が現場で把握している情報を照合し、双方向で共有することが重要である。



一方、危機によって顕在化した課題だけでなく、これまで「当たり前」としてきた制度そのものを問い直す視点も必要である。例えば、日本では船舶の所有を基礎として日本籍を付与しているが、海外には船舶管理を基礎として船籍を認める制度もある。既に見えている課題への対応に加え、現在の制度の前提を改めて見直すことで、新たな解決策が見つかる可能性がある。

◇ディスカッション

（鶴岡座長） 将来の危機に備えるためには、経済効率性だけを重視する発想から転換する必要がある。危機時に代替手段を持つためのリダンダンシーを確保するには、船舶、人員、資金などの追加的なコストが必要となる。しかし、危機が発生してから準備を始めたのでは間に合わない。短期的に実施できるものは直ちに行うとともに、中長期的な能力構築にも平時から資源を投入する必要がある。

その際、人材も重要な資源である。日本人だけに限定せず、日本と協調して働くことのできる同志国などの人材も視野に入れるべきである。また、国際連携では日本から一方的に指示するのではなく、相手国と利益を共有し、相互の利益を高める姿勢が重要であり、それが結果として日本の国益にもつながる。

（河上主任研究員） リスクへの対応では、第一に「予兆を見逃さな

い」ことが重要である。重大事故の前には多数の小さな兆候が存在するというハインリッヒの法則と同様、国際情勢についても様々な兆候を収集し、AIなども活用して分析することが考えられる。ホルムズ海峡についても、イランは以前から封鎖能力を誇示し、訓練も繰り返しており、全く予兆がなかったわけではない。

ただし、国家指導者の突然の決断など予測できない事態もある。そのため第二に、迂回路や代替手段などを平時から確保しておくことが不可欠である。また近年は、国際法を遵守しない国の存在や、軍事力ではなく経済的な弱点を突く行為も大きな脆弱性となっている。ホルムズ海峡の封鎖も、軍事面とは異なる形で経済に打撃を与え、交渉力として利用される事例と捉えることができる。

（林氏） 海運実務において輸送継続の最も基本的な前提は、平和と安全である。海運市場は、多数の事業者が共通のルールの下で参加する世界的な単一市場であるからこそ、危機が生じても航路や船腹を再配分し、その影響を吸収する高いレジリエンスを持つ。その根幹にあるのが平和と安全である。

（安藤常務執行役員） 物流現場で最も顕著に表れる脆弱性は、スケジュールの信頼性低下である。遅延や欠航が常態化すると、納期を前提とした輸送計画そのものが成立しにくくなる。さらに、船腹不足による積み残しなどによって再調整が増え、オペレーションが複雑化する。その結果、航空輸送への切替による追加コストや余剰在庫、キャッシュフローへの悪影響も発生する。

リードタイムが長期化しても、到着後の製造工程や販売時期は変えられない場合が多く、輸出側が出荷時期を前倒しするなどして負担を吸収することになる。その影響は国際物流にとどまらず、国内調達や国内物流にも波及する。

（河野教授） 各パネリストから、それぞれの立場から見た海上輸送ネットワークの脆弱性について問題提起をいただいた。これらを踏まえると、脆弱性は単に一つの海峡や港湾の問題として現れるのではなく、チョークポイント、港湾、海産産業基盤、制度、国際連携など複数の層にまたがり、相互に影響しながらネットワーク全体の機能低下につながるものと考えられる。そこでまず、こうした脆弱性をネットワーク全体としてどのように捉えるべきか、また複数の脆弱性が重なった場合に、その影響がどのように増幅されるのかという点について議論したい。

（柴崎准教授） 真に重大な脆弱性が輸送そのものに存在するとは限らない。東日本大震災では、複数企業が同じ部品メーカーから調達していたことが後になって判明し、サプライチェーン全体の弱点となった。海底ケーブルや通信、さらには今後、社会の依存度が高まるAIなど、物流以外の要素がボトルネックになる可能性もある。

さらに、対策を講じれば別の場所が新たな弱点となるため、脆弱性の所在は常に移り変わる。スエズ運河の迂回が続く中でホルムズ海峡も使えなくなれば、代替ルートそのものが大きく制約されるように、複数の事象が重なることで影響が増幅する。AIなども活用しながら、その時々的重要な脆弱箇所を早期に発見することが重要である。

（河上主任研究員） 現在の安全保障環境では、国際法そのものを遵守しない国が存在することが一つの大きな脆弱性である。また、軍事的には劣勢でも経済的な手段を用いることで相手国に大きな損害を与えることが可能になっている。ホルムズ海峡の事例は、経済的な弱点が安全保障上の圧力手段として利用され得ることを示した。

（林氏） 海運市場のレジリエンスはマーケット機能を通じて発揮されるが、その前提には契約条件がある。危機発生時を想定していな

い契約では、市場が船腹や航路を再配分する際に、その貨物が調整から取り残される可能性がある。

一方、危機にも対応できる厳格な契約条件は、平時には荷主の自由度を制限する。低リスクの時代には不利益と見なされていた条件についても、現在の環境変化を踏まえて改めて考える必要がある。その背景を荷主などに説明していくことも海運業の役割である。

(河野教授) ここまでの議論から、脆弱性の現れ方は事象によって異なり、さらに複数の要因が重なることで影響が増幅し得ることが明らかになった。一方、本提言が目指すのは、こうした様々なリスクが存在する中でも「重要な貨物の輸送を止めない」ことである。そのためには、輸送能力、代替ルート、港湾機能、保険や制度、情報共有など、様々な備えが必要となるが、全てを同時に、かつ十分に確保することは容易ではない。そこで、危機に備えて何を優先的に確保すべきなのか、また、どのような考え方に基づいてその優先順位を決めるべきなのかについて伺いたい。

(鶴岡座長) 一つだけを優先すればよいというものではない。エネルギーなど国民生活に不可欠な物資の重要性は明らかであるが、その輸送を確保する手段は、事案によって異なる。

その中で、まず必要なのは情報共有である。日本では各組織が情報を持っていたとしても、それが縦割りやサイロの中にとどまり、十分に共有されていない場合がある。平時から情報を共有すれば、優先的に対応すべき課題が浮かび上がり、その共通認識を基に、各主体が何をすべきかを議論できる。全ての出発点は情報共有である。

(児玉外航課長) 情報共有では、「内容」と「伝達手段」の双方が重要である。危機時には当事国から様々な発表が出されるが、それが正しいかを確認することは容易ではない。政府が得た情報と、実際の海域で船会社などが把握している情報を照合し、信頼性を確認していく必要がある。

また、機密性の高い情報も存在するため、関係者が多くなった場合に、誰とどのような方法で共有するかも課題となる。危機発生時に初めて関係を構築するのではなく、平時から官民の間でコミュニケーションを図っておくことが重要である。

(林氏) 危機時には海運市場そのものが航路や寄港地を組み替える。その際、重要になるのが貨物の「プレゼンス（存在感）」である。どこに、どれだけの量の、どのような条件の貨物が存在しているのかが市場から見えなければならぬ。

輸送能力が不足し、貨物を選別せざるを得ない局面では、存在感の小さい貨物は埋没する可能性がある。したがって、危機時に止めてはならない貨物をあらかじめ可視化し、それを背景として海運会社と交渉できる体制を構築することが重要である。

(安藤常務執行役員) 優先順位を考える軸は、社会的必要性である。国民生活や社会機能の維持に不可欠なエネルギー、食料、医薬品をまず優先し、次いで供給停止が産業活動全体に波及するナフサなどの物資を考える必要がある。

ただし、コロナ禍でのマスクのように、危機が発生して初めて重要性が顕在化する物資もある。物流事業者だけで判断することは困難であり、社会全体として何を重要物資と位置付けるかを判断し、その優先順位を共有する仕組みが必要である。

(久保参与) 保険の観点では、特定地域に船舶や貨物が集中する「リスクの集積」を平時から把握し、回避する必要がある。地政学リスク下で最も深刻なのは、特定国や港湾に存在する船舶や貨物が一斉に接収されるような事態である。そのため、重要物資については調

達先や供給元を多様化するとともに、代替可能性を確保しておく必要がある。

あわせて、保険会社として海外再保険キャパシティを幅広く確保することが重要である。

(河野教授) 重要な貨物の輸送を止めないためには、平時からの情報共有や重要物資の優先順位付け、調達先の多様化、保険を含む輸送成立条件の確保など、多面的な備えが必要であることが確認された。では、これらを実際の仕組みとして機能させるために、誰が何を担うべきなのか。海上輸送ネットワークは基本的には民間の市場活動によって支えられている一方、危機への備えには、企業の経済合理性だけでは維持しにくい余剰能力の確保や制度的な支援も必要となる。そこで最後の論点として、市場の機能をどこまで活用し、どのような場合に行政が関与すべきなのか、官民の役割分担について議論したい。

(児玉外航課長) 基本的に、市場が機能している領域では市場に任せるべきである。行政が担うべきなのは、市場原理だけでは必要な備えが確保されない領域である。

例えば、危機に備えて在庫や余剰能力を持つことは、企業単独で見ればコストとなり、競争上不利になる場合がある。このように市場が十分機能しない部分について、行政が税制、予算、法律などによって最初の一押しを行い、その後は市場の中で自律的に機能する仕組みを作ることが重要である。日本籍船に対する税制上のインセンティブなども、その一例である。

(久保参与) 保険についても、まずは民間が再保険プールなどを通じて海外の再保険キャパシティを開拓し、商業保険として対応する努力を続けることが基本である。これまでの地政学リスクでも、そうした取組により引受不能となる事態は回避してきた。

一方、過去には国が直接・間接に補償する制度も存在し、対イラン制裁時には国による再保険も行われた。諸外国にも国家再保険の仕組みを持つ国があり、日本でも将来的に検討が必要となる可能性がある。特に経済制裁ギャップが生じると、実際のリスク量にかかわらず海外再保険を調達できなくなるため、市場だけで解決することは極めて難しい。民間で対応すべき領域と公的補完が必要な領域の線引きを検討していく必要がある。

(河野教授) 本日の議論では、脆弱性は単一の場所や事象ではなく、物流、海運、保険、制度、安全保障など様々な要素が相互に関連して生じること、重要な貨物の輸送を止めないためには、平時からの情報共有と優先順位付けが不可欠であること、さらに市場の機能を活かしつつ、市場だけでは確保できない部分を行政が補完する必要があることが共有された。

(鶴岡座長) 提言には、直ちに対応すべき課題と中長期的な課題の双方を盛り込んでいる。今後まず必要なのは、造船を含む海事産業基盤の能力を強化することである。そのためには国民的な理解を得ながら、人材や資金などの必要な資源を投入していかなければならない。

港湾についても、船が到着した後、貨物をいかに効率的に陸揚げし、次の輸送につなげるかという観点から、なお改善の余地がある。市場で円滑に機能している部分には、官が過度に介入する必要はなく、民間自身による改善も重要である。

そして第三の柱が制度と国際連携である。国際連携を強化すれば、日本単独の負担を減らすことができるが、そのためには日本の外交力、信用、実力が問われる。日本の国益を実現するためにも、世界

の平和と安定に積極的に貢献し、日本が信頼される存在となること
が必要である。そうした国際的な信頼と連携を構築することが、国
際海上輸送ネットワークの強化と安定につながる。



◇質疑応答

Q：AIを活用した危機管理について、海上輸送の分野ではどのような取組が行われているのか。

A（河上主任研究員）：安全保障分野では既にAIの活用が進んでいる。一方で、AIは短時間で大量の情報を処理できる反面、その判断を人間が十分に検証できないという問題がある。AIによる判断を別のAIで検証しても意味がなく、人間が確認すれば時間を要する。海上輸送でもAIの活用が進むと考えられるが、利便性だけでなく、判断の正確性や人による確認をどのように確保するかを併せて考える必要がある。

Q：日本周辺で安全保障上の問題が発生した場合、十分な情報を得られれば、海運市場の機能によって迂回航路を選択し、日本への輸送を継続することは可能なのか。

A（林氏）：日本そのものが危険海域とならない限り、基本的には迂回によって輸送を継続できると考えている。海上には道路のように固定された経路があるわけではなく、必要であれば大幅に遠回りすることも可能である。航路を組み替える過程では数週間程度の混乱が生じ得るが、調整が進めば一定の安定を取り戻せる。極端な場合、日本の西側から来る貨物についてもオーストラリア方面まで大きく迂回する航路は成立し得る。

Q：食料安全保障の観点から、研究調査委員会には農林水産分野の関係者も参加すべきではないか。日本は肥料や化学原料などの輸入依存度も高く、海上輸送の途絶は農業にも大きな影響を与える。

A（河野教授）：重要な指摘として受け止めたい。海上輸送ネットワークにはさらに多くの分野が関係しており、今後同様の検討を行う機会があれば、農林水産分野を含め、関係する主体の参加についても検討したい。

Q：台湾有事に伴って中国向けとそれ以外の海運ネットワークが分断された場合、中国の海上輸送にはどの程度の影響が生じるのか。

A（柴崎准教授）：単に台湾海峡を迂回するだけであれば、運賃は上昇するものの、海運市場の調整によって影響の多くは吸収される。そこでシミュレーションでは、中国向けの海運ネットワークとそれ以外を分断し、中国発着貨物を中国船社が運ぶという制約を加えた。その結果、現在の中国発着貨物量に対して中国船社の輸送能力が不足し、貨物を十分に運べず、中国の港湾が大きく混乱し、輸送コストも大幅に上昇した。実際には事態の進展に応じて貨物量の減少や

対策も考えられるが、日本などへの影響よりも中国側への負の影響が大きく、それ自体が台湾有事に対する一定の抑止要因となっている可能性がある。

Q：情報共有が重要との議論があったが、具体的にどのような情報を、誰と共有すべきなのか。また、既にそのような取組が行われているのか。

A（児玉外航課長）：重要なのは正しい情報を関係者に届けることである。情報に偏りがあれば、市場そのものが適切に機能しなくなる可能性がある。例えばナフサについても、実際の在庫量やどこで目詰まりが起きているのかといった情報が正確に共有されれば、混乱を緩和できる可能性がある。何が正しい情報かを見極めること自体も課題であるが、行政としては現場の情報と照合しながら、信頼できる情報を関係者に提供していくことが重要である。

A（鶴岡座長）：正確な情報を入手し、それを適切に評価することが何より重要である。例えばナフサでは、将来の不足への懸念から各事業者が在庫を増やした結果、市場への供給が減り、実際の絶対量以上に「不足」が顕在化する可能性がある。正確で信頼できる情報が十分共有されなければ、このような過剰反応による二次的な混乱が生じる。

国際的な情報共有も不可欠である。ASEANでは日常的に多数の実務者会合が開催され、継続的な情報交換を通じて共通認識を形成してきた。日本もこうした場に積極的に参加し、情報を受け取るだけでなく、自らも発信していく必要がある。まず志を同じくする国々との協力を進め、それが成果を上げれば、より広い多国間の枠組みに発展させることもできる。日本がこれまで培ってきた国際的な信頼を生かし、情報共有から共通認識、さらに共同の行動へとつなげていくことが重要である。

■シンポジウムの総括

河野 真理子 早稲田大学法学大学院 教授

本日の議論を通じて改めて確認されたのは、「いかなる事態に至っても重要な貨物の輸送を止めない」ためには、国際海上輸送ネットワークを単なる航路や港湾の問題として捉えるのではなく、海運、物流、保険、安全保障、制度など、様々な要素が複合する課題として考える必要があるということである。そのためには、危機の予兆を捉えたとともに、正確な情報を官民で共有し、それぞれの立場から必要な対応や政策につなげていくことが重要である。

また、日本にとって重要な貨物の輸送を確保することは、日本国内だけで完結するものではない。安定した国際物流を維持するためには、法の支配や自由な経済活動といった価値を共有する国々との連携を深め、日本自身も国際社会の平和と安定に貢献していく必要がある。国内における官民連携と情報共有を基礎としつつ、国際的な協力を積み重ねることが、我が国の経済安全保障と国際海上輸送ネットワークの強靱化につながるといえる。

本記事は主催者の責任でまとめています。

当日の講演資料等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/events/2026/symposium260626.html>

