

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

2026年6月26日
一般財団法人 運輸総合研究所

1. 提言の背景

99.5%

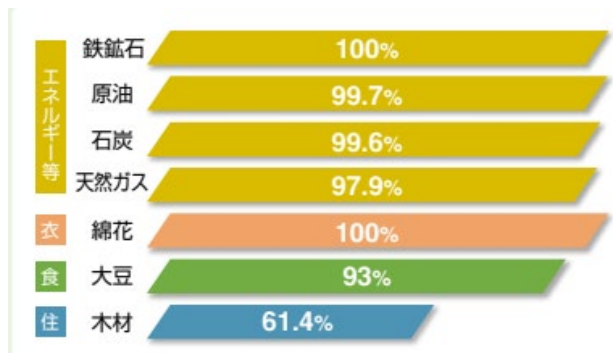
重量ベース：海上輸送依存度

海上輸送への圧倒的依存

我が国は、エネルギー・鉱物資源・食料などのほぼ全てを海上輸送に依存。

特に原油における中東依存度は95%超。

地政学的緊張によるチョークポイント（ホルムズ海峡等）の閉塞は、エネルギー供給に加え、原油由来製品の供給、物価にも直ちに波及。



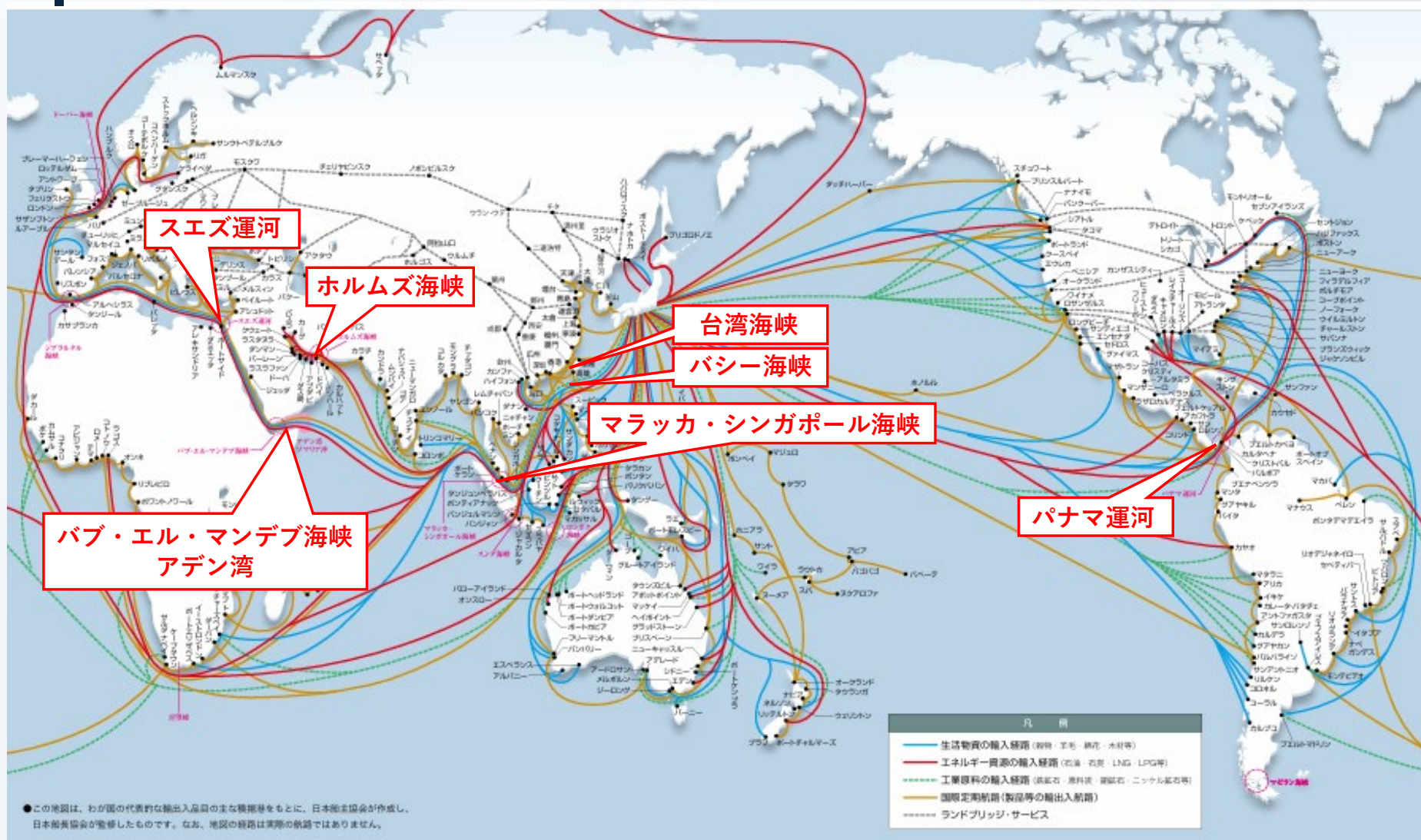
出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2025-2026

国際海上輸送ネットワーク

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

1. 提言の背景

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

1. 提言の背景

重層化するネットワーク機能の低下要因

主要航路上の地政学的緊張

主要航路の地政学的な対立や紛争による航行リスク

サイバーリスク

港湾等へのサイバー攻撃による機能停止リスク

チョークポイントの不確実性

チョークポイントの閉塞リスク

脱炭素化に伴う構造変化

脱炭素化に伴う輸送構造・エネルギー構造の変化

パンデミック

港湾機能低下や港湾混雑リスク

地震・異常気象

港湾機能低下や渇水による運河の通航制約リスク



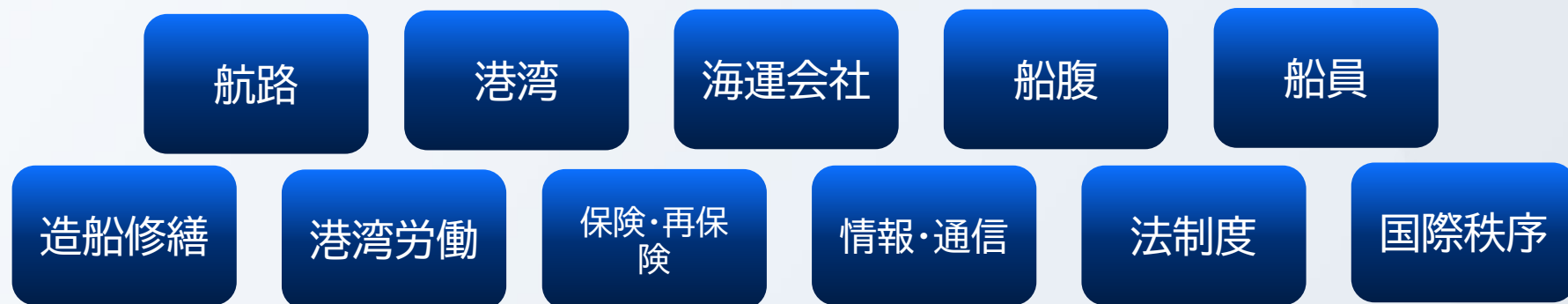
ネットワークにおける日本市場の相対的地位低下

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

1. 提言の背景

ネットワークを成り立たせる前提と構成要素

いずれかに制約が生じれば、輸送そのものが不安定化



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が、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

2. 提言の基本的考え方

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。



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)

提言の柱

重要物資の
輸送継続性

多角的な
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



提言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





提言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





提言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

