

輸送の継続性や強靱性重視求め

■運輸総研、国際海上輸送網確保へ提言

運輸総合研究所は26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向けた提言をとりまとめて公表した。地政学リスクの高まりや脱炭素化、サイバー攻撃などを背景に、従来の経済効率性だけではなく、輸送の継続性や強靱性を重視した新たな政策への転換を求めた。

提言では、日本の貿易量の99.5%（重量ベース）が海上輸送に依存し、原油の中東依存度も95%を超える現状を指摘。3月に発生したホルムズ海峡の事実上の封鎖を例に挙げ、チョークポイントの通航制約がエネルギー供給だけでなく、一般貨物輸送や物価にも影響を及ぼすことを示し

た。また、阪神・淡路大震災や東日本大震災、スエズ運河の閉塞、米国西岸港湾の混雑、紅海危機なども踏まえ、輸送ネットワークの脆弱性がさまざまな形で顕在化しているとした。

その上で、重要な貨物の輸送を止めないことを基本理念に掲げ、海事産業基盤、港湾、制度・国際連携基盤の3層に提言を整理。海事産業分野では、日本の外航海運業の経営基盤強化や必要な輸送能力の目標設定、政府補償制度や再保険を含む危機時のリスクファイナンス体制の整備を提唱した。さらに、造船・船用工業の供給網強化、次世代船舶の開発、安全保障を支える建造・修繕能力の維持、人材

確保などを進めるべきだとしている。

港湾政策では、国際コンテナ戦略港湾政策の見直しやトランシップ機能の強化、脱炭素化と港湾高度化の一体的な推進を提言。国内フィーダー輸送の高度化や港湾との接続性向上を図るほか、自動化・遠隔操作化による新たな港湾労働モデルの構築、サイバーセキュリティ対策の強化、広域バックアップ港湾ネットワークの整備も盛り込んだ。

さらに、制度面では、代替航路や代替結節点の確保、商船護衛を含む官民連携による安全確保、同志国との海事連携強化などを提唱。平時から輸送能力や制度を整備し、有事や災害時でも日本経済を支える海上輸送ネットワークを維持する体制の構築を求めた。