

グローバル・サプライチェーン の多様化について

2026年6月29日
国土交通省物流・自動車局 国際物流室

- 国土交通省では、国際物流の多元化・強靱化に向けて、平成29年度（2017年度）より継続し、新たな輸送ルートの開発に取り組んできた。
- 長期間にわたり蓄積された貴重な知見を活かし、日系荷主事業者や物流事業者の競争力強化につながる取り組みを一層強化してゆく必要があると考える。

今後の取り組みにおける二つの方向性：

- ① 世界の不確実性の高まりを踏まえ、引き続き新たな国際物流ルートを開発を進める
- ② これまでの実証輸送で明らかになった課題の解決を図り、商業ベースの物流サービスにつなげてゆく

国土交通省による実証輸送の実績：

予算年度	事業名
平成29年度	シベリア鉄道の貨物輸送に関する調査
平成30年度	シベリア鉄道の実証輸送（日本-モスクワ）
平成31年度	シベリア鉄道の実証輸送（日本-欧州）
令和2年度	シベリア鉄道の実証輸送（日本-欧州ブロックトレイン）
令和3年度	シベリア鉄道の実証輸送（リーファー）
令和4年度	国際物流の多元化・強靱化に向けた実証調査
令和5年度	中央回廊の調査
令和5年度 補正	中央回廊に関する実証調査
令和5年度 補正	国際物流の多元化・強靱化事業に向けた調査事業
令和6年度	国際物流の多元化・強靱化に向けた実証調査

実証輸送の論点（例）：

Quality	サービス品質	<ul style="list-style-type: none"> • 温度、湿度、振動等の物流品質 • 温度帯、貨物特性、輸送条件 • 荷抜き、破損、遅延等のトラブル • トラッキングの可視性 等
	プロセス	<ul style="list-style-type: none"> • 多モード輸送における接続性 • 通関・書類手続きの容易性 等
	外部環境	<ul style="list-style-type: none"> • 気象条件 • 社会・慣習 等
Cost	事業性	<ul style="list-style-type: none"> • コスト • 輸送リードタイム 等
Delivery		
Risk	事業環境	<ul style="list-style-type: none"> • 政治・体制、経済、治安、港湾混雑・ストライキ 等

2022年

2022～
2024年

2025年

2026年

◆ 上海のロックダウン(2022年3月末～5月末) 収束済

- ・市内での感染拡大を受けた外出禁止措置等により、工場の稼働停止やサプライチェーンの混乱など、経済活動にも大きな影響
- ・トラックの市外への通行が制限されたことで貨物の集配に影響が出たほか、上海港や上海浦東空港の貨物取扱能力も大幅に低下
- ・日系企業も、原材料の調達や生産活動に支障を生じ、一部メーカーは操業を停止

◆ アデン湾におけるイエメンの武装組織フーシ派による船舶への攻撃(2023年11月～) 継続

- ・攻撃を回避するため、コンテナ船以外でも自動車船やタンカーを中心にスエズ運河を迂回(うかい)し、喜望峯経路とする動きが拡大

◆ トランプ政権による関税(2025年1月～) 継続

- ・米国が追加関税政策を打ち出す。追加関税とその報復措置により、国際的に保護貿易傾向が強まり、一部海外投資も停滞する恐れ

◆ イスラエルおよび米国のイラン攻撃(2026年2月) 継続

- ・米・イスラエルが対イラン先制攻撃開始
- ・イランが報復し、湾岸・周辺国に戦火が拡大。イランがホルムズ海峡を封鎖し、エネルギー・物流に波及している

◆ ロシアによるウクライナ侵攻(2022年2月～) 継続

- ・欧州向けの航空輸送について、ロシア上空を通過しない迂回路での運航に伴い、運航時間や運航経費が増加
- ・ロシア・ウクライナ向けの海上輸送について、貨物の引受けを原則停止
- ・シベリア鉄道を利用したロシア・欧州向け輸送について、事実上の利用停止
- ・制裁措置等により原油価格が高騰し、物流コストも上昇

◆ 欧州港湾におけるストライキ(2022年6月～) 収束済

- ・ハンブルク港、リバプール港等において、港湾労働者が賃金の引き上げを求めるストライキが頻発
- ・港湾混雑によりヤードの稼働率及び処理能力の低下、貨物の滞留等が発生

◆ パナマ運河の渇水(2023年10月～) 現時点では落ち着いている

- ・パナマ運河に水を注ぎ込む水源となるガトゥン湖では深刻な干ばつのため水位が低下しており、パナマ運河片は2023年以降、通航制限を数回実施

◆ イスラエルおよび米国のイラン攻撃(2025年6月) 収束済

- ・イスラエルおよび米国によるイラン核施設攻撃
- ・イランによるカタール米軍基地へのミサイル発射によって航空貨物便へ影響が出たほか、イランによるホルムズ海峡封鎖も懸念された

国際情勢による海上輸送ルートへの影響

- 我が国の輸出入貨物はトンベースで99%以上を海上輸送が担っており、安定的な海上輸送の確保は最重要事項。
- 海上輸送は、一度に大量のコンテナを運ぶことのできる輸送モードであるが、近年は**国際情勢の影響を受け、迂回や沖待ちなどが発生**。
- 海上交通上、重要な航路が集中している要衝や、狭くて通航が難しいポイントは「**チョークポイント**」と呼ばれ、**スエズ運河やパナマ運河、ホルムズ海峡、マラッカ・シンガポール海峡**などが挙げられる。近年はチョークポイントの通過リスキの高まりが国際的な注目を集めている。



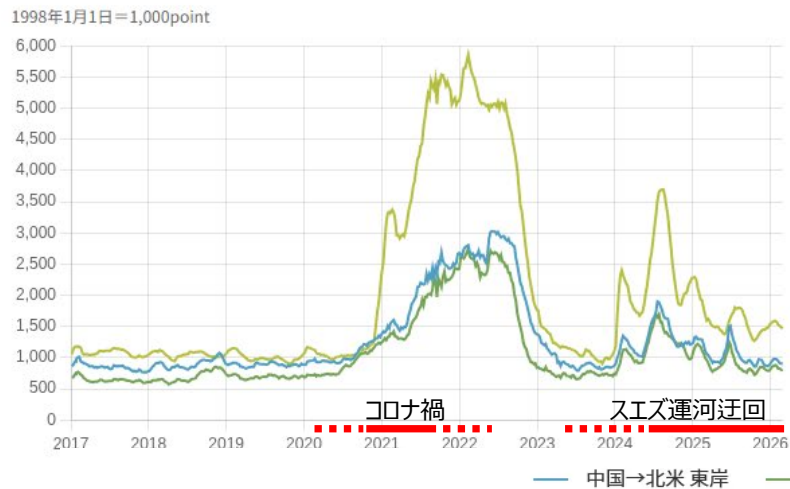
海上運賃の変動および国際物流への影響について

- コロナ禍での物流停滞時に需給バランスが大きく崩れ、海上運賃が大幅に上昇。
- その後も海上運賃は国際情勢や市場の影響を受けて変動。紅海周辺のアデン湾でイエメンのフーシ派による船舶への攻撃が行われて以降、多くの船会社がスエズ運河を回避し、喜望峰周りへ航路を変更。運航日数が伸びたことで、燃料等の運航コスト増、船舶・本船スペース・コンテナの逼迫を招き、運賃が上昇した。
- また、2026年2月以降、中東情勢の悪化及びホルムズ海峡閉鎖により、燃料費急騰、戦争保険・緊急サーチャージなどの影響で運賃が急激に押し上げられている。

コンテナ運賃市況の推移

2026年3月1日現在

2017年1月～2026年2月



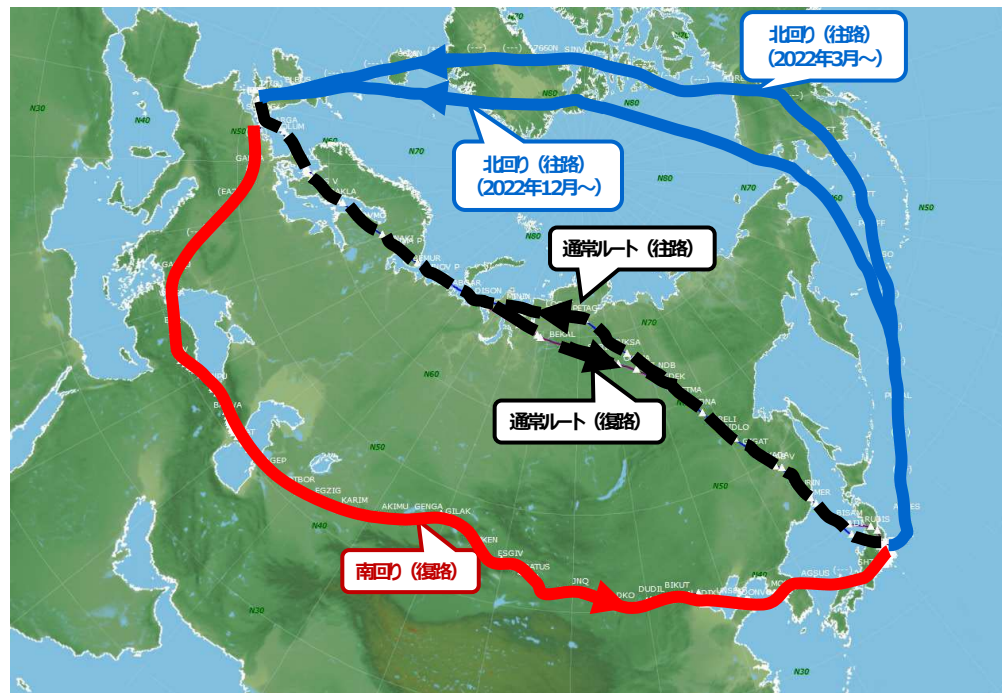
直近12カ月



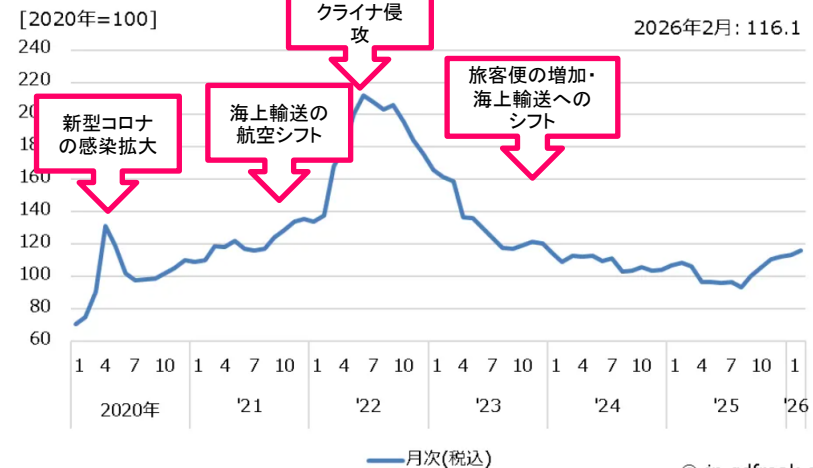
国際情勢による航空輸送ルートへの影響

- 2022年2月27日、ロシアは、欧米各国による自国上空の飛行禁止措置への対抗措置として、**ロシア上空の飛行禁止措置**を発動。
- 航空会社は、ロシア上空を通過しない**迂回ルートで欧州便を運航**。運航時間及び運航経費が増加。これにより、**国際航空貨物運賃が上昇**。
- コロナ禍以降、旅客往来回復による**旅客便の貨物積載部分を利用した貨物便の輸送が復活したこと、海上輸送へのシフトが進んだこと**で、供給過多となり、運賃下降傾向だった。近年では、トランプ関税の影響による駆け込み需要等で短期的な運賃の上昇の発生や、**2026年2月以降の中東情勢の悪化に伴い、原油・ジェット燃料価格の急騰などの影響で、世界的な航空運賃の急上昇**が発生している。

航空会社の運航ルート(JAL)



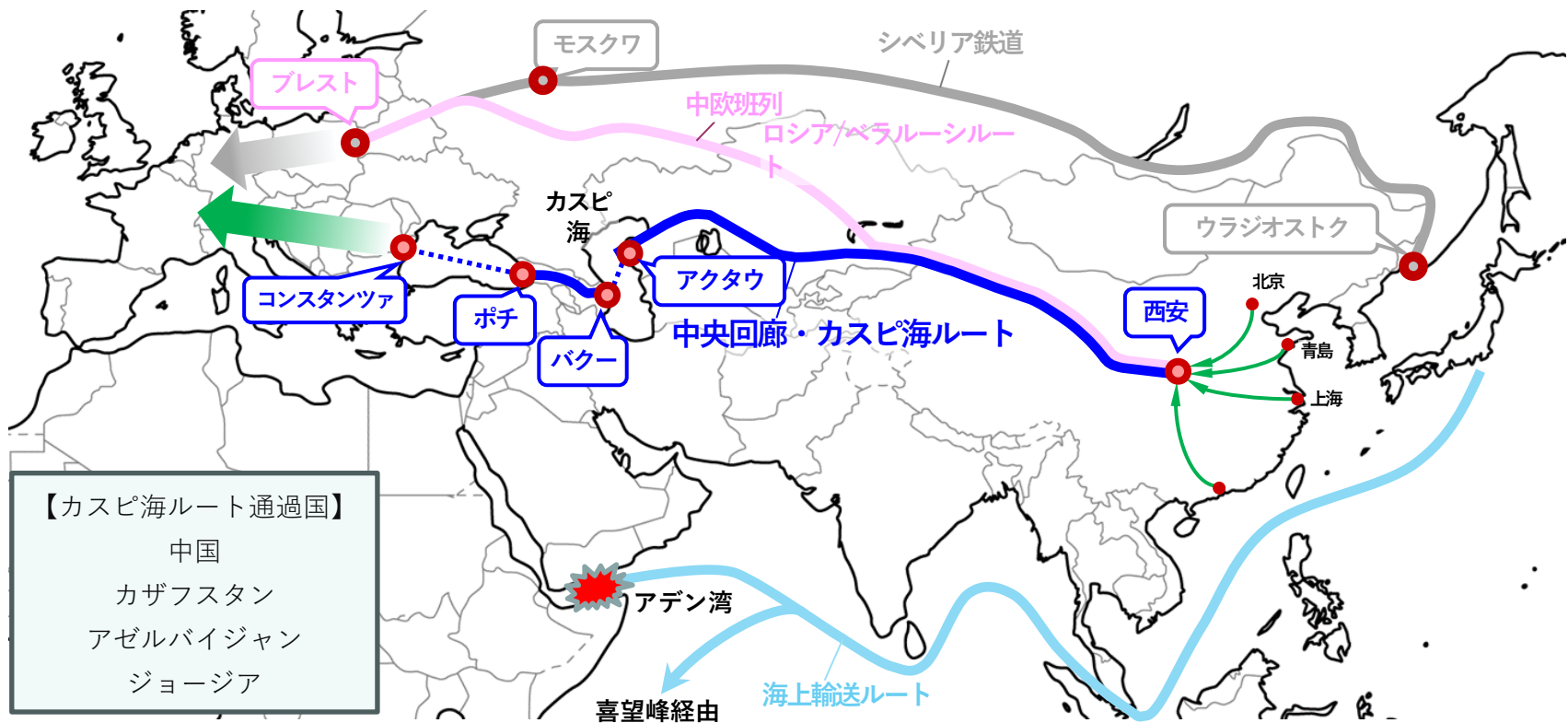
月次(税込)国際航空貨物輸送の価格指数の推移



※出典: 日本銀行 企業向けサービス価格指数を基にGD Freak!が作成

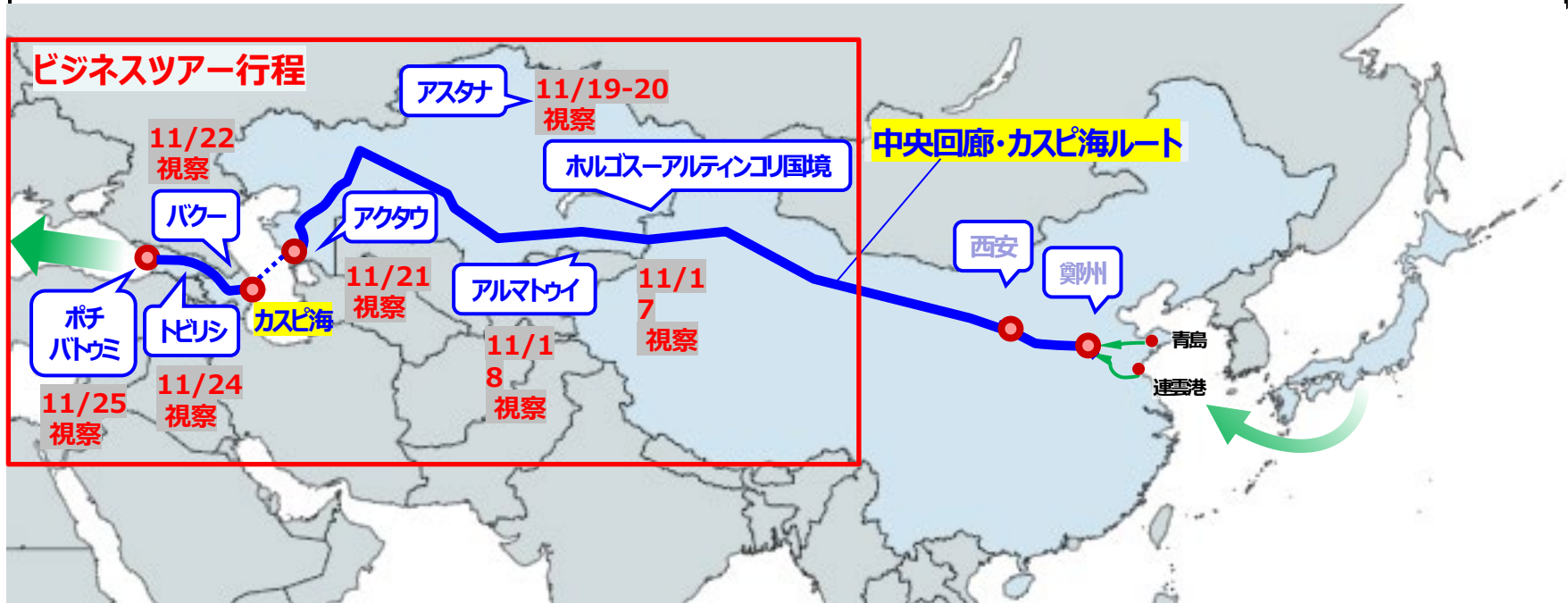
中央回廊・カスピ海ルート

- ウクライナ侵攻に加えて、国際情勢の悪化で紅海とアデン湾を経由したスエズ運河ルートへのリスクが高まり、安定的なグローバルサプライチェーンの確保に向けて、**ロシアやスエズ運河を通過しない、中央回廊・カスピ海ルート**（中国、中央アジア、コーカサス、欧州の間を水運・鉄道・トラックでつなぐ物流ルート）の可能性を模索。
- 中央回廊・カスピ海ルートは、複数諸国を通過することや、貨物（海上コンテナ）の積替えが複数回必要となり、輸送コストやリードタイム、輸送品質、輸送の際の手続き、トレーサビリティといった輸送サービスの信頼性・安定性に課題を抱えているため、R6年度には、**新たなBCPルートとしての可能性を、実証輸送を行うことでより具体的に検証**し、R7年度には現地物流施設の視察や物流企業・政府関係者との面談を目的とした**中央回廊ビジネスツアー**を実施、令和8年度には冬場のカスピ海の荒天による滞貨を避け、**春夏の実用可能性を検証するための実証輸送**を実施予定。



中央回廊に関するビジネスツアー（R7年度当初）

- 国土交通省国際物流室では、感染症の流行や自然災害、国際情勢の悪化により、近年国際物流が危機に瀕していることを受け、安定的なグローバルサプライチェーンの確保に向けて、BCPルートとしての中央回廊・カスピ海ルート（中国、中央アジア、コーカサス、欧州の間を水運・鉄道・トラックでつなぐ物流ルート）の実証輸送を実施（令和5年度補正予算）。
- 上記の実証輸送では、秋頃(9月頃)に出した貨物では日仏間で60日程度という結果が得られたが、冬場(11月以降)の輸送ではカスピ海の荒天により、主にアクタウ港で30日～40日程度、貨物が滞留した。
- 令和7年度当初予算事業では、日系事業者向けにBCPルートとしての中央回廊・カスピ海ルート利用検討の一助とするため、11月17日～26日でホルゴスーアルティンコリ国境やカスピ海のアクタウ港等、ルート上にある物流施設の調査を実施。



- ✓ カスピ海は冬場、荒天の強風により、本船・荷役作業が停止しやすく、貨物が滞留しやすい。
- ✓ 中央アジア側の港として、カザフスタンにアクタウ港・クリク港、トルクメニスタンにトルクメンバシ港がある。

- ✓ 2つのゲートウェイがあり、ホルゴスーアルティンコリ国境とアラシヤンコワードスティク国境。レール幅が異なるため、積み替えが発生する。
- ✓ 現在、3つ目のゲートウェイを整備中だが、発着貨物の増加に積み替えキャパシティが追いついておらず、滞留することがある。

国際物流の多元化・強靱化に関する実証調査（R7年度）

- 安定的なグローバルサプライチェーンの確保に向けて国際物流の多元化・強靱化を図る観点から、R7年度も実証輸送を実施。モード転換や新規ルート探索に加え、既存の成果を発展・深化させることを念頭に実証輸送を実施し、その有効性を深掘する。
- R7年度事業は「普段は使わない有事の際の代替ルート」の開発ではなく、「平時からの輸送経路を分散・複線化しておく」ことを視野に入れている。実証調査では、「実務に使えるルート」を開発することを主眼に置き、マーケットから受け入れられる条件をクリアする取り組みや荷主のビジネス上のニーズに応えるルート開発を行う。

① Shipper's Routing型のルート開発

荷主が戦略・事業要件などに基づき、輸送手段・ルート、物流事業者などを選択し、主体的にルート開発を行う。

Shipper's Routing

荷主が輸送手段・ルート・物流事業者を自らが指定・指示する方式であるが、単なる輸送方式の選択にとどまらず、荷主が物流を戦略・事業視点から戦略的アセットとするためのロジスティクス設計手段。

荷主の戦略・事業要件

輸送方式等の選択

戦略・事業要件に基づきロジスティクスを設計

輸送手段

ルート

物流事業者

② 既存ルートの深化

過去の実証ルートを参考に影響が大きい課題の解消や影響を低減する施策を立案し実用化に向け改善を図る。

影響度が大きい課題（例）

輸送コストの大幅高



輸送の大幅遅延



トラッキングのタイムラグと一時的な途切れ



税関手続きの難航

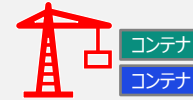


③ ルート活用の高度化

実運用と同等の条件による輸送を行った場合に、発生する課題やルートの有効性等について検証する。

高度化の取り組み（例）

複数コンテナ輸送



複数荷主混載



チャーター輸送



内陸ICD等活用



参加事業者

輸送手段・ルート

貨種・物量

住友倉庫

日本・神戸→(海上)→中国・上海→(海上)→マレーシア・タンジュンペレパス→(海上)→オマーン・サララ→(トラック等)→サウジアラビア・ダンマーム

水処理膜用の原料部材
40HC×1本（危険品）

GWGロジスティクス

ウズベキスタン・タシュセント→(鉄道)→中国・上海→(海上)→日本・大阪

甘草エキス
40HC×2本

本田技研工業

日本・名古屋→(海上)→豪州・メルボルン→(海上)→タイ・レムチャバン

自動車、二輪、汎用製品の補修部品
2 CASE

- 国際物流の多元化・強靱化の観点から、安定的なグローバルサプライチェーンの確保に向けて、中央回廊カスピ海ルートの実証輸送を行うことで、従来の国際物流における海上・航空輸送ルートのBCPとなり得る代替的な輸送オプションの利用可能性を検証する。
- 前回は「秋から冬にかけて」の中央回廊に関する実証輸送だったものについて、既存の成果を発展・進化させるための継続的・集約的な国際物流ルートの活用を目的として、今回は「春から夏にかけて」の中央回廊カスピ海ルートに関する実証輸送を実施する。
- 実証輸送の参加事業者及び対象とする輸送手段・ルート等については、公募により選定する。

実施方針

- 公募期間 令和8年5月19日（火）～令和8年6月12日（金）【追加公募】
- 対象事業者 日系荷主企業、日系物流事業者等
- 実施条件 ①令和8年3月～6月頃に輸送開始するものであること。
②日本を発地又は着地とし、中央回廊カスピ海ルートを経由するものであること。
- 選定方法 国土交通省において、以下の事項等について総合的に審査を実施
 - ①実証輸送の実現可能性
(関係者間で、貨種・貨物量や輸送ルート等の調整ができていること等)
 - ②当該輸送手段・ルートの汎用性
(他の日系荷主企業・物流事業者等への展開可能性があること等)
- 検証事項 輸送コスト、リードタイム、輸送品質、輸送の際の手続き、トレーサビリティ等

中央回廊カスピ海ルートの例



令和6年の実証輸送では、11月末～12月上旬に日本を出発した4件が、カスピ海のアクタウ港にて、強風のために22日～41日間、貨物滞留した。

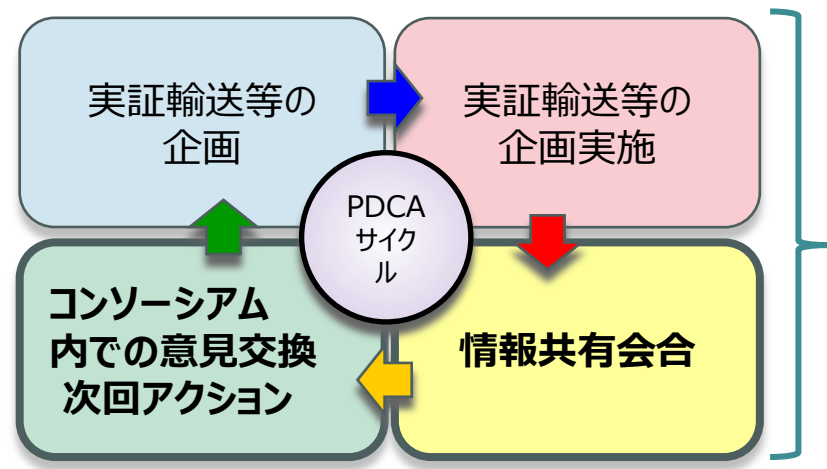
留意事項

- 本実証輸送の実施に当たり、一輸送につき原則として150万円を調査協力に係る費用として支出するが、応募件数が多い場合、支給金額の調整を行う可能性がある。
- 実証輸送の進捗及び結果は、各参加事業者からアンケート、ヒアリング等によりご報告いただき、最終的には報告会等の形で公表予定。

- 国土交通省国際物流室では、令和4年度補正事業より、「**国際物流の多元化・強靱化事業**」を実施。
- コロナ禍、ロシアによるウクライナ侵攻、中東情勢の悪化に伴うスエズ運河の迂回、パナマ運河の渇水による通行制限といった国際物流の混乱を踏まえ、**日系事業者と新たなBCPルートの実証調査**を行ってきた。
- 国際物流におけるBCPルートの検討および構築に当たっては、**国土交通省・荷主・物流事業者等が事例・情報を幅広く収集・共有し、企業全体の意識向上に努めていく必要**がある。
- 令和7年度、国際物流室では**官民コンソーシアムの立ち上げ**を行った。引き続き**実証輸送・情報共有会合等の取り組み**を通じ、**国際物流の多元化・強靱化をはかる**。

- **現在の課題**
 - ✓ 多くの荷主企業において、有事に関する心構えが不十分（情報収集方法がわからない、余力がない等）
 - ✓ 荷主・物流企業同士の連携が不十分
- ⇒ **官民コンソーシアムの立ち上げによる情報共有体制の構築を支援**

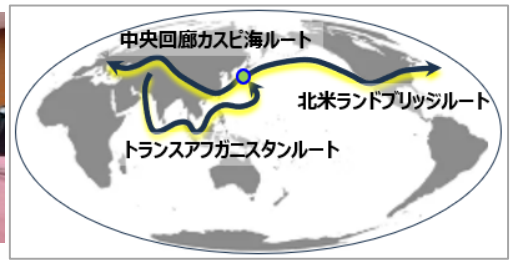
- **解決策**
 - ✓ 官民コンソーシアムの立ち上げ
 - ✓ 国土交通省ウェブサイトによる情報発信
 - ✓ BCPルート実証輸送の実施、結果の共有
 - ✓ BCPルートの実証輸送案公募・周知
 - ✓ 情報共有会合の実施 等



民間企業との意見交換の様子



実証輸送を行ったBCPルートの例



今後は国際物流室として情報収集・発信に努め、情報共有会合等で**幅広く知見を共有する**と共に、荷主企業+物流企業+保険会社等、**幅広いステークホルダーとの連携を目指す**

○日時：2025年12月11日（木）13:30～14:30（於：2号館国際会議室およびオンライン）

○議題：

- (1) 官民コンソーシアム設立の背景・目的（国土交通省）
- (2) 官民コンソーシアムの概要説明・質疑応答（事務局：KPMGコンサルティング株式会社）
- (3) 国際物流に関する課題の共有
 - ・荷主企業が抱える課題の共有（豊田通商株式会社）
 - ・物流事業者が抱える課題の共有（株式会社日新）



会場参加者24名 オンライン参加者27名

○概要：

- ・国際物流は近年、**感染症の流行や地政学リスクの高まりにより今までにない危機**にさらされている。
- ・国土交通省は**新規の国際物流ルートの開拓調査を支援**しているが、**荷主・物流事業者と協力しての検討・開発の継続**が必要である。
- ・過去の**実証輸送で明らかになった課題の解決**を図り、**商業ベースの物流サービス**に高めていくことを目処に**日系企業の競争力を強化**する。（豊田通商の発言）
- ・国際物流を止めないという観点から、物流事業者の知識・実力値の全体的な底上げ、**平時からのBCPルート利用および一定荷量の確保、地政学的に重要な要衝にあたる国々との連携**が重要だと感じている。（日新の発言）
- ・実証輸送では中央回廊・カスピ海ルートを検証。同ルートはユーラシア大陸上で**ロシア、ベラルーシ、イランを通過しない日欧間の唯一のゲートウェイ**であり、新型コロナのパンデミック時に海上輸送が混乱した経験も踏まえ、**せめていつでも使える状態にしておきたい**と考えている。

※参加者（機関名・社名50音順）：(株)アイシン、一村産業(株)、イビデン(株)、JIFFA、ジャパントラスト(株)、(株)住友倉庫、(株)デンソー、(株)東洋トランス、東レ(株)、豊田通商(株)、(株)日新、(株)上組、伏木海陸運送(株)、(株)マキタ、ローム(株)、(株)GWGロジスティクス、経済産業省、農林水産省、国土交通省

官民コンソーシアムの様子



株式会社日新



豊田通商株式会社



岡野総括審議官



牧野国際物流室長