



記事概要

25-5-1. 海運の脱炭素化技術

《ポイント》

- アンモニア・メタノール燃料の活用拡大と課題
- 風力推進技術の進展と政策的後押し
- 示唆 → 新燃料・新技術導入の現状と課題を概観

概要

海運業界では、アンモニアやメタノールなど持続可能燃料の活用や風力推進技術の導入が進められています。メタノールは普及が進む一方、アンモニアは安全性やコストの課題が残っています。また、EU や IMO による規制強化が脱炭素技術の導入を後押ししています。これらの動きにより、国際的な協調と技術革新を軸に脱炭素化は着実に進展しています。

25-5-2. 欧州港湾における薬物密輸対策

《ポイント》

- 欧州主要港で薬物密輸が深刻化。
- EU は新薬物戦略と港湾戦略を策定中。
- 示唆 → 港湾規制強化による業務影響への留意

概要

欧州主要港では薬物密輸が深刻化しており、特にアントワープ港やロッテルダム港で大量の違法薬物が押収されています。EU はこうした状況を踏まえ、新たな薬物戦略と港湾戦略の策定を進めています。これらの戦略は AI を活用した検査強化や港湾アクセス管理の厳格化などを含み、海運業界に広範な影響を与える可能性があります。

25-5-3. 「黒海安全保障ハブ」の設置

《ポイント》

- EUは黒海地域の海洋安全保障強化のための「黒海安全保障ハブ」設置提案
- ハブは各国海上保安機関の多国間協力体制を構築する役割
- 示唆 → 海洋安全保障環境の把握

概要

EUは黒海戦略に基づき、黒海地域のインフラ防護や監視強化を担う「黒海安全保障ハブ」の設置を提案しました。ルーマニアは自国設置を提案し、候補地としてコンスタンツァ市が浮上しています。このハブは情報共有や早期警告に加え、各国海上保安機関の協力体制構築にも寄与する見込みです。背景には、ロシア・ウクライナ情勢を受けたEUの安全保障重視への方針転換があります。

25-5-4. ASEAN-EU 戦略的パートナーシップ

《ポイント》

- EUとベトナムは海洋安全保障協力推進のための専門家会議を開催
- 海底ケーブル保護やUNCLOS支援など具体的課題が議論
- 示唆 → 海洋安全保障環境の把握

概要

2025年9月10日、ハノイでEUとベトナムの専門家会議が開催され、海洋安全保障に関する協力強化が議論されました。会議では海底ケーブル保護や海上通信路の安全確保、UNCLOS支援などが主要テーマとなりました。本会議はEUや独仏が資金支援するESIWA+プロジェクトの一環であり、ASEAN-EU戦略的パートナーシップに沿った取り組みです。これにより、両地域の戦略的連携が一層深化することが示されました。

記事本文

25-5-1. 海運の脱炭素化技術

海運業界での脱炭素化を支援する技術や燃料の開発が着実に進んでいます。特に注目すべきは、持続可能な海運燃料としてのアンモニアやメタノールの活用及び風力推進技術の進展です。

持続可能な海運燃料の現状と課題

[「ネットゼロ連合」 \(Getting to Zero Coalition\)](#) には、海運、エネルギー、インフラ、金融分野から 200 を超える組織（そのうち 180 以上が民間企業）が参加しており、2030 年までにゼロエミッション燃料を使用した商業船舶の運航を実現することを目指しています。同連合は 2025 年 8 月、アンモニアとメタノールを持続可能な海運燃料とみなす現状と課題をまとめた[報告書](#)を発表しました。

報告書によれば、メタノール対応船舶は既におよそ 60 隻が運航中で、300 隻以上が追加発注されているとされています。アンモニアについては、まだ成熟度はメタノールほどではありませんが、一部のパイロット船が運用され、ロッテルダムなどの主要港でアンモニア燃料補給（バンカリング）の試験が進められています。しかし、これら燃料の商業規模での普及には課題が残っています。環境配慮型原料の供給不足、製造コストの高さ、安全性に関する規制・設備の未整備などが、その主な障壁です。

また、アンモニアは毒性と腐食性を有するうえ、常温常圧では気体であるため、輸送・貯蔵には低温または高圧による液化処理が必要です。このため、専用設計の船舶や装備、さらに取り扱いに習熟した乗組員の確保が不可欠です。しかし、こうした専用船舶の建造には初期投資が大きく、導入の不確実性から回収リスクを懸念する声があります。安全性を重視して早期導入を進める意見と、既存設備の改造を優先すべきとの慎重な立場が対立しています。

風力推進技術の発展と政策の後押し

[「Focus」誌 \(2025 年 8 月 14 日号\)](#) によれば、[International WindShip Association](#) の Gavin Allwright 事務総長は、今後 5 年以内に世界の商船の約 15% が風力補助システムを装備する可能性があり、2050 年までにその割合が 50% に達するとの見通しを示しています。また、EU の排出権取引制度 ([EU' s Emission Trading System, ETS](#)) および [FuelEU 海運規則](#) が、風力補助技術など低炭素技術の導入を促進する政策・法制度として機能しています。

また、IMO では、2023 年に国際海運からの GHG 排出削減戦略（2023 IMO GHG Strategy）を採択しており、2050 年頃までに実質ゼロ（net-zero）を目指すことが明記されています。MEPC 83（2025 年 4 月）では、中期対策として柔軟性措置を含む燃料の GHG 強度（Fuel Intensity）の規制や報奨制度を含むネットゼロフレームワークが承認されており、2025 年 10 月の臨時 MEPC 会合で正式採択される見込みです。採択後、2027 年春までに施行（2028 年の使用燃料から規制適用となる見込み）され、5,000 総トン以上の外航船舶に義務付けられる予定です。

以上のように、海運業界の脱炭素化は、技術革新と国際協調の両輪によって着実に進展していると言えます。

[（記事概要へ戻る）](#)

25-5-2. 欧州港湾における薬物密輸対策

ヨーロッパの主要港では、薬物密輸が深刻な問題となっています。[欧州薬物機関（EUDA）の報告](#)によると、2019 年から 2024 年の間に、EU 域内の港湾および EU 向けの輸送ルートで約 1,800 トンを超える違法薬物が押収されたとされています。

港湾別の状況を見ると、ベルギーのアントワープ港はヨーロッパでも屈指の薬物流入港とされており、2022 年に約 110 トン、2023 年には約 116 トンのコカインが押収されています。一方、オランダのロッテルダム港でも押収実績は高い水準にありますが、近年は一部で押収量の変動が見られるとの分析もあり、密輸業者が監視の強化に対応してルートや港を変更している可能性が指摘されています。その他、ドイツのハンブルク港なども薬物密輸の対策強化対象とされており、今後の動向が注目されています。

こうした状況を踏まえ、EU 各国当局は取り締まり強化と政策的枠組みの整備という両面から対策を講じています。たとえば、ベルギー当局は 2024 年にアントワープ港でコカイン 1 トン以上を押収し、複数人を逮捕したと[報道](#)されていますが、こうした個別の摘発にとどまらず、より[包括的な政策対応](#)が求められています。

新たな EU 薬物戦略

欧州委員会は現在、新たな「[EU 薬物戦略](#)」の策定を進めています。欧州委員会によれば、この新戦略は「現行の政策枠組みを更新し、EU 域内および国際的な薬物取引との闘いを強化する具体的行動を提案し、各国・各機関が協力して統一的に対応する方法を重視する」ことを目的としています。現時点では初期計画段階にあり、具体的な内容は明らかになっていませんが、港湾が薬物密輸の主要ルートであることから、検査手続きの厳格化や海運業界への影響が生じる可能性があります。

現在、関係団体や市民からの意見募集が行われており、欧州委員会は 2024 年末までに新たな薬物戦略を採択する予定です。これは、2021 年に採択された現行戦略に代わるものとして位置づけられています。

EU 港湾戦略との連携

さらに欧州委員会は、薬物密輸対策を中心とした新たな「[EU 港湾戦略](#)」の策定も進めており、こちらにも[年内の公表が予定](#)されています。この戦略は、港湾が抱える特有の脆弱性——大量コンテナ輸送による検査困難性、密輸業者の港湾選択の柔軟性、現場の腐敗リスク——などに対応することを目的としています。

EU 港湾戦略では、以下のような技術・制度的対応が想定されています：

- ・ AI・機械学習による不審貨物の特定支援
- ・ リスクベースによる効率的な検査体制
- ・ 港湾アクセス管理の強化
- ・ 港湾従業員の腐敗防止策の導入

この港湾戦略は、EU 全体の薬物対策の「現場実装」を担う補完的な位置づけとして新薬物戦略と連携して実行される見込みです。

[\(記事概要へ戻る\)](#)

25-5-3. 「黒海安全保障ハブ」の設置

欧州委員会は、2025 年 5 月に発表した [EU「黒海戦略」](#)において、黒海地域のインフラ保護、監視、海洋安全保障の強化を目的とした「黒海安全保障ハブ」の設置を提案しました。これを受けて、9 月 1 日にはルーマニア大統領が、このハブを自国に設置することを正式に[提案](#)しました。

このハブは、黒海における海洋状況認識（MSA）と情報共有の強化、宇宙から海底までのリアルタイム監視、潜在的脅威や悪意ある活動に対する早期警告などを担う中核拠点と位置付けられています。具体的には、海底ケーブル、沖合施設、ルーマニアおよびブルガリア沿岸のガス・風力エネルギー関連事業といった重要海洋インフラを、水中センサーや無人船舶、空中・海上・水中の監視ドローンなど、既存および新たな技術を活用して監視する構想です。

また、監視・警告機能だけでなく、発生した脅威に対する実際の対応においても、同ハブは重要な役割を果たすと想定されています。各国の海上保安機関間の連

携を強化するために、地中海海上保安機関フォーラム（Mediterranean Coast Guard Functions Forum, MCGFF ※1）をモデルとした、黒海版の多国間協力体制の構築が検討されています。

※1 MCGFF は、2009 年に設立され、地中海沿岸 24 か国が参加する実務協力フォーラムです。海難救助における共同対応、薬物や人身売買に関する情報共有、海洋汚染や違法漁業に対する連携対応など、幅広い分野で日常的な多国間協力を行ってきました。24 時間体制の情報共有システム、定期的な訓練・演習、法執行機関との協力体制など、実績ある仕組みを備えており、15 年以上にわたり安定的に運営されています。

黒海地域では、この MCGFF の成功モデルを活用することで、ロシア・ウクライナ情勢下においても継続可能な協力体制の構築を目指しています。また、NATO 加盟国と非加盟国の橋渡しの機能を担うことも期待されています。

[ルーマニアの報道](#)によれば、9 月 15 日、ルーマニア出身の欧州議会議員 ※2 Virgil Popescu 氏を含む複数の議員が、黒海安全保障ハブの設置候補地として、コンスタンツァ市 ※3 を支持する旨を記した書簡を欧州委員会のウルズラ・フォン・デア・ライエン委員長に提出しました。ただし、このような EU 機関の設立には、欧州理事会による正式な決定が必要であり、今後の政治的調整の行方が注目されます。

※2 欧州議会議員は、各加盟国で 5 年ごとに直接選挙で選出され、EU 法の制定や予算承認において重要な役割を担っています。今回の書簡は、9 月 1 日のルーマニア大統領の提案からわずか 2 週間後というタイミングで提出されており、政府と議会が連携して戦略的に対応していることを示しています。

※3 コンスタンツァ市は黒海沿岸最大の港湾都市であり、既存のインフラが整っていることから、同市への設置はルーマニアにとって経済的・地政学的にも大きな意味を持ちます。また、書簡には複数の政党の議員が名を連ねており、本件が党派を超えた国益に関わる重要案件として扱われていることがうかがえます。

黒海戦略の背景

今回の黒海戦略は、2007 年に策定された「[黒海シナジー](#) ※4」を更新する形で打ち出されたものであり、黒海地域をヨーロッパ、南コーカサス、中央アジア、東地中海を結ぶ戦略的結節点として位置づけています。戦略では、安全保障、貿易、エネルギー、特に穀物を中心とした食料供給面での地域的重要性が強調されています。また、EU 域内の接続性と国際貿易を促進するため、輸送・エネルギー・デジタルインフラへの重点的な投資の推進が謳われています。

※4 2007 年に開始された「黒海シナジー」は、ブルガリアおよびルーマニアの EU 加盟を契機に策定された地域協力枠組みであり、当初は経済およびエネルギー協力を重視していました。

しかし、2014年のロシアによるクリミア併合、および2022年以降のウクライナ侵攻を経て、黒海地域の地政学的状況は根本的に変化しました。その結果、2025年の新戦略では、安全保障と防衛が最優先事項として掲げられており、EUの黒海政策は「協力重視」から「安全保障重視」への大きな方針転換を迎えています。

黒海戦略の3本柱

黒海戦略は、以下の3つの柱から構成されています：

1. 安全保障、安定性、回復力：インフラ保護、軍事機動性の強化を含む
2. 成長と繁栄：エネルギー連結性、グリーン回廊の整備、ブルーエコノミー（海洋経済）への投資
3. 環境保護、気候回復力、市民保護：黒海の汚染防止、生態系復元及び[ブカレスト条約](#)へのEU参加 ※5

※5 1992年に採択された「ブカレスト条約」は、黒海の海洋環境保護を目的とした多国間協定で、現在は黒海沿岸の6か国（ブルガリア、ルーマニア、ジョージア、ロシア、トルコ、ウクライナ）が締約国です。EUの正式参加によって、EU環境法との統合や予算支援の活用が進み、より厳格な環境基準が導入されることが期待されています。特に現在の地政学的情勢を踏まえると、EUの参加は多国間協力の持続可能性の確保や、地域の安定においても重要な意味を持ちます。

今回の「黒海安全保障ハブ」構想と、それを支えるEU黒海戦略は、法的拘束力こそないものの、安全保障、経済発展、環境保護といった複数の観点から、激変する黒海地域におけるEUの戦略的関与と長期的なコミットメントを明確に示す重要な政策文書として位置付けられています。

[（記事概要へ戻る）](#)

25-5-4. ASEAN-EU 戦略的パートナーシップ

2025年9月10日、[ASEAN-EU 戦略的パートナーシップ](#)（2023-2027）の実施の一環として、地域および世界の海洋安全保障に関する緊急課題について話し合う[専門家会議](#)がハノイで開催されました。会議には、政府機関に所属する海軍や海上保安機関の担当者を含む約50名が参加しました。

本会議は、ベトナム国防省の国防国際関係研究所（IDIR）と駐ベトナムEU代表部が共同で主催し、海底ケーブルの保護、より安全な海上通信路の確保、国連海洋法条約（[UNCLOS](#)）への支援強化など、具体的な安全保障課題に焦点が当てられました。

このイベントは、EU、ドイツ、フランスが共同で資金を拠出する [ESIWA+プロジェクト](#) ※1 (Enhancing Security Cooperation in and with Asia and the Indo-Pacific) によって支援されています。

※1 ESIWA+は、EU の通常予算に加え、ドイツ連邦外務省およびフランス欧州・外務省の外交予算からの追加支援を受けています。これは両国がアジア太平洋地域での安全保障協力を外交政策の優先課題と見なし、EU 予算を補完する形で直接関与していることを意味します。加えて、プロジェクトの実施は、ドイツ国際協力公社 (GIZ) と Expertise France が共同で担当しており、資金・実施ともに重層的な構造となっています。

駐ベトナム EU 大使 Julien Guerrier 氏は、信頼できる海洋安全保障パートナーとしての EU の立場を強調し、重要インフラのレジリエンス強化、情報共有体制の構築、インシデント対応に向けた共同戦略策定の重要性に言及しました。特に、2025 年 2 月に採択された「[海底ケーブル安全保障に関する EU 行動計画](#)」を基盤とした取り組みの必要性を強調しました。

また、駐ベトナム・フランス大使 Olivier Brochet 氏およびドイツ代理大使 Simon Kreye 氏は、インド太平洋地域における海洋秩序維持の重要性と、ベトナムの戦略的パートナーとしての役割に言及。

ドイツは 2024 年に[タスクグループを派遣](#)し、フランスは 2025 年に[空母シャルル・ド・ゴールの展開](#)を予定しています。

戦略的意義

このイベントは、EU とベトナム間の安全保障協力深化を象徴する取り組みであり、ESIWA+の枠組みを通じてさらなる実務的協力への道を開いています。こうした会議は、ASEAN-EU 戦略的パートナーシップ (2023-2027) ※2 における[行動計画](#)の一部であり、海洋安全保障、法執行、接続性といった重点分野に沿った具体的実践の場となっています。

※2 ASEAN-EU 戦略的パートナーシップは、ASEAN と EU が 1977 年に対話関係を開始して以来、約 45 年にわたる協力の成果として発展してきました。現行の 2023-2027 年枠組みは、南シナ海問題、中国の影響力拡大への対応、EU のインド太平洋戦略 (2021 年) の具体化など、変化する地政学的環境を背景に策定されました。

この枠組みでは、年次サミット、閣僚会合、専門家レベルでの会議など多層的な協力体制が設けられ、今回の会議もその一環です。特に海洋分野では、国際法に基づく海洋秩序の維持と地域の安定への貢献が重視されています。

[\(記事概要へ戻る\)](#)

(日本海難防止協会ロンドン事務所長 立石良介)