



国際海洋博物館（ドイツ ハンブルク）前面の運河の様子

記事概要

25-09-1. EU とフィリピンの海洋安全保障協力

《ポイント》

- EU・フィリピンは UNCLOS に基づく海洋秩序の維持で一致。
- Shadow Fleet 対策や IORIS による海上保安協力を強化。
- Shadow Fleet 監視強化と情報共有体制の拡大を注視すべき。

《概要》

EU とフィリピンは、第 3 回海上協力小委員会で南シナ海における航行の自由や沿岸国の主権的権利の尊重を確認し、海上保安分野での協力を強化する方針を示しました。特に、Shadow Fleet への対処や重要海洋インフラ保護について、IORIS プラットフォームを活用した情報共有を進めています。また、両者は EU-フィリピン安全保障・防衛対話を通じ、今後も協力を深化させる予定です。

25-09-2. EU 防衛強化に伴う欧州港湾・海運業界への影響

《ポイント》

- EU は軍事移動能力の法制化を進め、港湾を含む輸送インフラの軍事対応力を強化。
- 軍民デュアルユース化や燃料需要の戦略化により、民間海運への影響が拡大。
- EU 港湾の軍事優先化と低炭素燃料市場の逼迫リスクを注視すべき。

《概要》

EU は「軍事移動能力パッケージ 2025」により、軍事輸送を迅速化するための統ルールとインフラ整備を法的枠組みとして導入しようとしています。主要港湾や輸送回廊では軍民デュアルユース化が進み、港湾運用や燃料供給の面で民間事業者への影響が生じる可能性があります。また、防衛目的での燃料需要が戦略的に位置付けられることで、低炭素燃料をめぐる民間との競合が強まる恐れがあります。事業者は規則策定の動向を継続的に把握し対応する必要があります。

25-09-3. IMO 規制の不確実性に対する EU の戦略

《ポイント》

- IMO 規制が不確実な中で EU は独自の燃料転換戦略を加速。
- 持続可能燃料の域内生産拡大と巨額投資が EU の最優先課題。
- EU の燃料戦略が市場価格・調達に与える影響を注視すべき。

《概要》

IMO のネットゼロ枠組み採択が延期され、国際規制が不透明となる中、EU は域内で持続可能燃料の供給を強化するため「持続可能な輸送投資計画（STIP）」を採択しました。STIP は、e 燃料を含む低炭素燃料の生産拡大と、航空・海運分野に必要な巨額の投資を明確化しています。また、EU は複数の技術・燃料を組み合わせた海運部門の脱炭素化を促し、加盟国に ETS 収益の投入を求めています。これにより EU 域内燃料市場の変化が国際海運にも影響を及ぼす可能性があります。

25-09-4. 紅海のルート保護を目指す EU の取り組み

《ポイント》

- EU は紅海での商船保護を目的にアスピデス作戦を継続強化。
- フーシ派攻撃とシャドーフリート対策が EU 海軍の主要任務に。
- 航路安定化の進展と多国籍作戦の調整状況を注視すべき。

《概要》

EU のオペレーション・アスピデスは、紅海からインド洋における航行の自由を確保し、フーシ派の攻撃から商船を防護するために実施されています。開始から 1 年間で多数の商船を護衛しつつ、防御行動も実施していますが、艦艇不足が課題となっています。また、作戦はロシアのシャドーフリート監視にも役割を拡大しており、他国主導作戦との連携が重要なテーマとなっています。こうした取り組みにより、国際海上輸送の安定化が期待されています。

記事本文

25-09-1. EU とフィリピン、海洋安全保障協力について協議

欧州対外行動庁(EEAS:European External Action Service)は、2025 年 10 月 7 日にパートナーシップ協力協定(PCA:Partnership Cooperation Agreement) [\[1\]](#) [\[2\]](#)に基づき開催された第 3 回海上協力小委員会(SCM:Subcommittee on Maritime Cooperation)の結果について報告しました[\[3\]](#)。

欧州連合(EU)とフィリピンは、2018 年に発効した PCA に基づき、海洋安全保障を含む課題について、定期的な対話を行っています。

今回の第 3 回 SCM において、EU とフィリピンは南シナ海における航行及び上空飛行の自由、沿岸国の主権的権利など、国連海洋法条約(UNCLOS)に定める原則の遵守を確認するとともに、海上保安分野や重要海洋インフラの保護及び「影の船団(Shadow Fleet)」対策における継続的な協力も約束しています。

※ 備考:EU 海上協力枠組みの多国間展開

EU・フィリピン間の SCM のような専門的小委員会枠組みは、EU が全ての国との間で確立しているわけではありません。EU はインドネシア、タイ、マレーシアなどインド太平洋地域の主要国との間で PCA を有しており[\[4\]](#) [\[5\]](#)、二国間および多国間の海洋安全保障対話を実施しています[\[6\]](#)。その一方で、海洋状況把握の強化と情報共有を目的とする CRIMARIO プロジェクトのような広域的な協力メカニズムも並行して推進されています[\[7\]](#)。フィリピンとの SCM は、インド太平洋地域における EU の戦略的関心と、両国間の協力関係の深さを反映した、比較的新しく確立された専門的枠組みと位置づけられます。

海上保安分野の協力

この協力の実践的基盤となっているのが、CRIMARIO(Critical Maritime Routes in the Indo-Pacific:インド太平洋における重要海上ルートプロジェクト)が開発した IORIS(Indo-Pacific Regional Information Sharing:インド太平洋地域情報共有)プラットフォームです。

フィリピン沿岸警備隊と海事産業庁は 2023 年 9 月に、このプラットフォームの利用に関する PCA に署名し[\[8\]](#)、40 以上の国家・地域機関が参加する協力体制の一部となりました。IORIS は、参加国の海上保安機関等がリアルタイムで情報を共有し、海洋安全保障上の脅威や海上での違法行為に協調して対応するための、安全で中立的な Web ベースのプラットフォームです。

Shadow Fleet 対策

Shadow Fleet への対処は、フィリピンを含む沿岸国にとって直面する重要な課題の一つです。自動識別システム(AIS)トランスポンダーを無効化する船舶が、西側制裁の回避や違法・無報告・無規制漁業(IUU fishing)、その他の違法活動に悪用されていることが指摘されており

[9] [10]、特に管理が不十分で漁業資源が豊富な地域や、領土的紛争のある海域で顕著です [11]。この問題への対処に向けて、フィリピンは 2025 年 10 月、国防大学とフィリピン商船学校主催の「Shadow Fleet 検知と海域状況把握 (MDA: Maritime Domain Awareness)」セミナーを開催し [12]、Shadow Fleet を検知・追跡するための技術と、機関間協力体制の強化に着手しました。

また、EU とフィリピンは、2025 年 6 月にマニラで立ち上げられた EU-フィリピン安全保障・防衛対話という新たなプラットフォームを通じて [3]、重要海洋インフラの保護と Shadow Fleet 対策に関する対話をさらに進めていく方針です。

今後の展開

この SCM の定期的な対話を継続することで、インド太平洋地域における法に基づく海洋秩序の維持と、EU およびフィリピンの戦略的パートナーシップの一層の深化が期待されています。次回会合は 2026 年にマニラで開催予定です [3]。

※ 備考: 日本との海洋安全保障協力関係

EU・日本間の海洋協力枠組みは、インド太平洋地域における協力の重要な一例です。2024 年 11 月、EU と日本は包括的な安全保障・防衛パートナーシップを発表し [13]、これは EU がアジア太平洋 (インド太平洋) 地域の国家と締結した安全保障・防衛パートナーシップとしては最初のものとなりました。本パートナーシップに基づき、両者は海事セキュリティ、サイバーセキュリティ、ハイブリッド脅威、テロ対策などの分野で協力を進めることに合意しています [14]。EU・日本間における日本海上保安庁との具体的な二者間協力枠組みについては、公開情報ベースでは公式な協力協定は確認されていません。現状では防衛・軍事領域 [15] における自衛隊を中心とした枠組みが主流となっています。

(日本海難防止協会ロンドン事務所長 立石良介)

記事本文

25-09-2. EU 防衛強化に伴う欧州港湾・海運業界への影響

欧州委員会(EC:European Commission)とEU 外務・安全保障政策上級代表(EEAS:European External Action Service を通じて)は 2025 年 11 月 19 日、「**軍事移動能力パッケージ 2025(Military Mobility Package 2025)**」を共同で採択しました[1]。

このパッケージは、戦略的な政策方針を示す共同コミュニケーション(法的拘束力なし)と、EU 法として成立させるための軍事移動に関する規則提案等から構成されています[1][3]。

このうち、規則提案は通常の立法手続により欧州議会および加盟国(理事会)での審議・修正・採択を経て発効する見通しです。欧州委員会は、2025 年 12 月初旬から加盟国との協議を開始する予定とされています[4]。

EC と EEAS は、軍事移動能力を「EU 域内外における軍事要員・物資・資産の迅速かつシームレスな移動(短期間・大規模な場合を含む)」と定義しており[2]、港湾や港湾施設、船舶運航を含む海上輸送インフラは、この能力を実現するうえで重要な役割を担うと位置付けています[3][7]。

当初は 2018 年の行動計画、2022 年 11 月の行動計画 2.0、2024 年 5 月の軍事移動能力誓約といった**非立法的な枠組みが中心**でした[3][7]が、今回の提案は EU として法的拘束力のある枠組みを構築することを目的としています。

これにより輸送インフラの整備強化が含まれることから、港湾・海運業界の事業者も、規制環境の変化や優先インフラへのアクセス面で一定の影響を受ける可能性があります。

EU 域内軍事移動能力の現状

軍事移動能力は、EU 加盟国が迅速かつ効果的に軍事対応を行うための基盤とされています。しかし現状では、EU27 加盟国がそれぞれ異なる軍事輸送ルール、許可手続き、インフラ基準を保有しており、国境を越える軍事移動に数週間から場合によっては数カ月を要するケースも指摘されています[2][5]。

東欧地域では、老朽化した橋梁やトンネルが 60 トン級戦車に対応しておらず、滑走路長や重量制限も含め、重装備の輸送に物理的制約が存在します[2]。さらに、標準軌(1,435mm)と広軌(約 1,520mm)といった線路幅の相違も輸送の障害となっていました。このためウクライナやバルト三国との接続路線については、標準軌への移行や二重軌道化などを通じて軍民双方の輸送を容易にする取組が段階的に検討・実施されています[3][5]。

2018 年の第 1 次行動計画、2022 年の行動計画 2.0、2024 年の軍事移動能力誓約も同様に政治的コミットメントにとどまっていたことから、EU として法的拘束力を持つ共通ルールが必要との認識が強まりました[3][7]。

※ 備考:段階的経緯

2017 年～2021 年:初期段階

軍事移動能力が EU の優先課題となり、2018 年 3 月に第 1 次行動計画が採択されました。これを受け、EU 輸送インフラ投資メカニズム(CEF: Connecting

Europe Facility) の 2021-2027 期間では、約 17 億ユーロが軍事移動能力関連のデュアルユース輸送インフラ・プロジェクト(21 加盟国・95 案件)に配分されましたが、インフラ更新の規模に比べれば進展は限定的でした[1][7]。

2022 年～2024 年:改正検討段階

2022 年 2 月のロシアのウクライナ侵攻を受け、2022 年 11 月に行動計画 2.0 が採択され、インフラだけでなく規制・手続き面の課題にも重点が置かれるようになりました[3][8]。

これを踏まえ、EU の基本的な輸送インフラ規則である汎欧州輸送ネットワーク(TEN-T: Trans-European Transport Network)の改正作業が進められ、**Regulation (EU) 2024/1679** が 2024 年 6 月 13 日に採択され、同年 7 月 18 日に発効しました[6]。

この改正により、軍事移動能力に関する要件(軸重・列車長・デュアルユース投資など)が TEN-T 規則の中により明確な形で組み込まれ、軍事目的も念頭に置いたインフラ整備が EU 法レベルで規定されることとなりました[6][10]。

2025 年～2027 年:制度化段階

2025 年 3 月の防衛態勢ロードマップ 2030 により軍事移動能力が「優先能力」と位置付けられ、本パッケージは、非立法的枠組みから法的拘束力を伴う規則提案への転換点となりました[1][7]。2027 年までに「軍事シェンゲン」を実現するとの政治目標の下、共通ルールとインフラ整備を組み合わせた制度設計が進められています[2][4]。

EC は 2027 年末までに、軍事移動能力に関する統ルール体制を構築することを目指しています。この枠組みにより、軍事装備・兵員が統一された手続と様式に基づき迅速に国境を越えることが可能となることが期待され[2][3]、

- ・ 平時:国境通過に必要な移動認可を **最大 3 営業日以内**
- ・ 有事・緊急時:**最大 6 時間以内** に許可

とすることが提案されています[2][3]。

また、約 500 カ所の「ボトルネック」地点(橋梁・トンネル・港湾・空港・鉄道結節点など)を特定し、4 つの優先軍事移動能力回廊に沿って優先的に改善を進める方針です。港湾の軍事対応力強化を含むインフラ改修が実施される予定です[2][4]。

- ・ インフラ整備に推定約 1,000 億ユーロ(€100bn)が必要と見積もられており、現行の CEF 軍事移動枠約 17 億ユーロでは大幅に不足しています[2][4]。
- ・ 次期長期予算(2028-2034)の中で、軍事移動能力向けに約 170 億ユーロ規模(10 倍増)の CEF 予算を確保する構想が示されており、その是非が今後の政治交渉の焦点となります[4][9]。
- ・ 民間輸送とのバランス、NATO 基準との整合性、危険物輸送ルールや労働時間規制の緩和余地、サイバー・物理・ハイブリッド脅威へのセキュリティ要求強化など、多角的な課題が残されています[2][4]。

海事事業者への影響

優先軍事回廊内の主要港湾では、軍事輸送に対する規制障害が除去されることにより、軍事輸送需要が増加する可能性があります[2]。その結果、民間バースの利用状況や待機時間に影響が生じる懸念があります。

また、以下のような規制環境の変化が事業者に影響を与える可能性があります[2][3]。

- デュアルユース化に伴う港湾セキュリティ要件の強化
- 危険物・軍需物資輸送関連規制の改正
- 緊急時における軍事輸送優先メカニズムの導入
- 港湾アクセスや航路利用における優先順位の変化

さらに、約 500 カ所のインフラ改善工事期間中や危機時には、軍事目的への資源配分が優先される可能性があり、これに伴い民間運輸インフラの可用性に影響が生じる可能性があります[3]。持続可能燃料や低炭素水素・アンモニアなどが軍事需要として戦略的に扱われることで、供給面で民間需要との競合が強まる可能性も懸念されます[1][11]。事業者は、規則策定の進展状況を継続的に確認し、それに応じて適切に対応することが求められると言えます。

エネルギー供給の戦略的位置付け

EC は、軍事輸送に必要なエネルギー供給の安定性を重視しています。軍事移動能力の実現には継続的な燃料供給が不可欠であり、外部依存が高い場合には防衛活動が影響を受ける可能性があります[8][11]。

そのため EC は、防衛ニーズを将来のエネルギー安全保障戦略や持続可能燃料戦略に統合し、燃料供給の安定化を図る方針です[1]。ReFuelEU などの政策により、持続可能航空燃料(SAF)市場の形成と域内生産の拡大が進められていますが、EU 内生産のみで全需要を賄うことは困難と見込まれており、輸入への依存が一定程度継続するとの見通しも示されています[11][12]。

こうした中で、防衛部門の燃料需要が戦略的に位置付けられることにより、民間航空・海運との間で低炭素燃料をめぐる競争が強まる可能性があり、民間セクターの調達環境にも影響が及ぶことが考えられます。

(日本海難防止協会ロンドン事務所長 立石良介)

記事本文

25-09-3. 国際規制動向における EU の戦略

国際海事機関(IMO)は2023年7月3日～7日にMEPC80(第80回海洋環境保護委員会)を開催し、「2050年までに国際海運の温室効果ガス排出をネットゼロに達成する」という目標を含む新たなGHG削減戦略(2023 IMO GHG 削減戦略)を採択しました[1]。

その実現に向けて、IMOは2025年4月のMEPC83(第83回海洋環境保護委員会)において、船舶燃料のGHG強度基準と国際的なカーボンプライシング機制を含む「IMO ネットゼロ・フレームワーク」の草案テキストを最終化しました[2]。

しかし、2025年10月14日～17日のMEPC臨時会合(MEPC/ES.2)において、このネットゼロ枠組みの正式採択は1年間延期されることが決定されました[3]。延期の理由としては、IMOが規制する2028年以降のGHG基準を満たす低炭素・再生可能燃料が、世界的に商業規模で十分に供給できる体制に達していないことから、規制の現実的な実装可能性に対する懸念が生じたことが挙げられます[4]。加えて、米国やサウジアラビアなど主要国の強い反対もありました[5]。

こうした国際規制の動向の中で、EUは2025年11月5日、独自の戦略として「持続可能な輸送投資計画(STIP:Sustainable Transport Investment Plan)」を採択しました。

STIP の戦略的意義

本計画は、国際的なIMO規制の動向を踏まえつつ、EUが域内レベルで海運・航空分野における持続可能な燃料への転換を加速させるための投資戦略です。特に、燃料供給不足という国際的な課題に対し、EU域内で低炭素・再生可能燃料の生産能力を早急に拡大することで、持続可能な輸送燃料の安定供給を確保することを狙いとしています[6]。

STIPは、海運・航空分野における持続可能な燃料の導入拡大に伴う主要な課題、特に燃料供給不足、高コスト、多額の投資ニーズについて整理しています。

持続可能な燃料の域内生産拡大の必要性

持続可能な燃料の供給面について、STIPは、新たな依存関係を生まないように化石燃料供給国への依存から脱却することを重視し、そのためにEU域内で再生可能・低炭素燃料の生産能力を緊急に拡大する必要があると指摘しています。

さらにSTIPによれば、現時点では海運・航空いずれの分野でも、いわゆるe燃料(合成燃料)は商業規模で利用可能な段階には達していないとされています[7]。また、e燃料と従来型燃料の価格差が依然として非常に大きいことを指摘し、EU域内で40件以上のe燃料生産プロジェクトが計画段階にあるものの、現時点で最終投資判断(FID)に至った事例はないと説明しています[8]。

※ 備考:e燃料(合成燃料)とは

e 燃料は、再生可能エネルギー由来の電力で製造した水素と CO₂を化学合成して精製される液体燃料です。既存のガソリンスタンドやエンジンでもほぼそのまま使用可能な「ドロップイン燃料」であり、航空機や船舶の脱炭素化における有力な選択肢とされています[7]。一方で、現時点では製造コストが従来燃料より数倍と高く、大規模製造プロセスの技術開発も途上にあります。

投資ニーズ

STIP は、持続可能な燃料に対する多大な投資需要も明確にしています。航空と水上輸送を合計した場合、2035 年までに約 2,000 万トンの再生可能・低炭素燃料(バイオ燃料 13.2Mt、合成燃料 6.8Mt)が必要になると見積もられています[9]。この要件を満たすには、2035 年までに約 1,000 億ユーロの投資が必要とされています[10]。

海運部門の対応策

解決策として、海運部門が自ら講じ得る措置も示されています。STIP は、水上輸送部門がさまざまな技術(風力補助推進を含む)と複数の持続可能な海運燃料(SMF)[16]を組み合わせるべきだと提案しています。

短期的には LNG などの移行燃料が役割を果たす一方で、中長期的にはアンモニアや水素といったゼロエミッション燃料への転換が想定されています。ただし、これら燃料は現在技術開発・実証段階にあり[17]、商業的な導入に向けた取り組みが継続中です。

LNG 燃料は、従来の船用重質油と比較して CO₂や NO_x、SO_x の排出量が少なく、一定の環境効果を有します。しかし、LNG エンジンでは未燃焼メタンが大気中に排出される「メタンスリップ」が課題となっています[11]。メタンは CO₂と比較して非常に高い温室効果を持つため、メタンスリップは LNG の全体的な環境効果の一部を相殺する可能性があります。現在、メタン酸化触媒システムやエンジン改良によるメタンスリップ低減技術が開発・実証段階にあり[12]、より効果的な低減技術の確立と海上での実装を進めています。

※ 備考: SMF(持続可能な海運燃料)とは

SMF は、LNG、バイオ燃料、メタノール、アンモニア、水素、e-fuels(合成燃料)など、従来の重油に代わる複数の低炭素・再生可能燃料の総称です[16]。各燃料は技術成熟度や環境効果が異なり、船舶の航路や規模によって使い分けられることが想定されています。特にアンモニアと水素は「ゼロエミッション燃料」と位置づけられています。アンモニア燃料船については 2028 年までに商業運航を実現し、水素燃料船については 2030 年までに実証運航を完了することを目標に、技術開発が進められています[17]。

※ 備考: ETS 収益とは

ETS(EU 排出量取引制度)により、加盟国は EU 域内の企業から排出枠の販売収入を得ています。STIP は、各加盟国政府に対し、これらの収入を持続可能燃

料関連プロジェクトへの投資に充てることを促し、EU 全体として持続可能燃料への投資を拡充していくことを目指しています[13]。

EU の資金メカニズム

EU の貢献については、イノベーション基金、ホライズン・ヨーロッパ、欧州投資銀行(EIB)、欧州イノベーション評議会といった主要な資金プログラムやスキームを活用します。2027 年までに EU 措置全体で少なくとも 29 億ユーロを動員する見込みであり[14]、その内訳として、InvestEU による 20 億ユーロ、European Hydrogen Bank による 3 億ユーロ、Horizon Europe による約 1 億 3,300 万ユーロなどが含まれます[15]。

ただし EU の資金だけでは課題に十分対応することは難しく、STIP は加盟国に対して、ETS 収益の活用などを通じて EU レベルの資金と連動した追加投資を行うよう求めています。

(日本海難防止協会ロンドン事務所長 立石良介)

記事本文

25-09-4. 紅海ルート保護を目指す EU の取り組み

欧州連合海軍部隊(EUNAVFOR:European Union Naval Force)のオペレーション・アスピデスは、EU 共通安全保障・防衛政策(CSDP:Common Security and Defence Policy)に基づく「防衛的海上安全保障作戦」として、2024 年 2 月 19 日に開始されました。作戦の目的は、紅海とバブ・エル・マンデブ海峡から北西インド洋にかけての海域における自由な航行を回復・確保し、主にフーシ派による攻撃から商船を防護することです[1][2]。

2023 年末以降、イランの支援を受けるフーシ派は紅海およびアデン湾を通過する商船に対し、ミサイルや無人航空機(UAV:Unmanned Aerial Vehicle)、無人水上艇(USV:Unmanned Surface Vessel)による攻撃を継続しており、この海域は世界の主要貿易路の一つとして国際海上輸送にとって重要なボトルネックになっています。こうした攻撃は、スエズ運河経由の航路を回避して喜望峯経由へ迂回する傾向を招き、欧州および世界経済に深刻な影響を与えていると指摘されています[3][4]。

作戦の実績

アスピデス作戦は、防御的な性格を持つ EU 作戦として、商船への「近接護衛」と広域の海上状況把握を主な任務としています。2025 年 2 月時点の欧州対外行動庁(EEAS:European External Action Service)の集計によれば、開始から 1 年で 640 隻を超える商船が支援を受け、そのうち 370 隻以上に対して近接護衛が実施されたと報告されています[5]。

また、同時期までに、フーシ派による攻撃に対して複数回の防御行動が行われ、無人航空機の撃墜や無人水上艇の破壊、弾道ミサイルの迎撃などが実施されたことが、EU および各種の分析で示されています[5][6]。

リソース不足と要請

作戦指揮官であるヴァシレイオス・グリパリス少将(ギリシャ海軍)は、作戦開始当初から一貫して、広大な作戦海域に対して投入されている艦艇数が十分ではないことを指摘し、EU 加盟国に対して追加の艦船投入を求めてきました。2024 年 4 月のロイター通信のインタビューでは、現有戦闘艦の「少なくとも倍」が必要だと述べ、戦闘艦不足が護衛任務の制約要因になっていると説明しています[7]。

2025 年 11 月 17 日、欧州議会安全保障・防衛委員会(SEDE:Committee on Security and Defence)がブリュッセルで開催した会合では、「EUNAVFOR オペレーション・アスピデスおよびジブチ訪問の報告」が議題として取り上げられ、グリパリス少将が作戦の最新状況を説明しました[8]。この会合でも、紅海の貿易ルート保護に対する EU の関与を継続するためには、加盟国からの追加艦艇・航空戦力の提供が重要な論点になるとみられています[7][8]。

作戦体制と法的根拠

アスピデス作戦に参加する艦艇は、ギリシャ、イタリア、フランス、ドイツなど複数の加盟国が提供するフリゲートや駆逐艦を中心としており、海上哨戒機などの航空戦力も投入されています[2][7][9]。作戦は、国連安保理決議 2722 号を踏まえつつ、国際法を完全に尊重し、必要性和均衡性(比例性)の原則に従って防御行動を行うことが明記されており、海上・空中における攻撃に対してのみ、最後の手段として武力を行使する「純粹に防御的な」マンデート(任務権限)とされています[1][2]。

2025 年 2 月 14 日、EU 理事会はアスピデス作戦のマンデートを 2026 年 2 月 28 日まで延長する決定を採択しました[10]。同決定および関連する対露制裁パッケージにおいて、アスピデス作戦は、紅海からインド洋西部にかけて活動するロシアの「シャドーフリート」(制裁逃れのために運用されるタンカー群)や、武器密輸に関与する可能性のある船舶に関する情報の収集・共有を行う役割も担うことが明確化されています[10][11]。

もっとも、国際法および EU の決定上、アスピデスには、各国の同意なしに沿岸国の領海へ一方的に進入したり、強制的な臨検・検査を行ったりする権限は付与されていません。そのため、主に公海・国際水域での監視・情報収集を通じて制裁逃れへの抑止に貢献する形になっています[1][2][10]。

ロシア制裁との連携

EU はロシアのエネルギー収入削減を目的として、制裁対象となるシャドーフリート船舶の範囲を段階的に拡大しており、2025 年秋の第 19 次対露制裁パッケージでは、制裁対象船舶が約 560 隻に達したと発表されています[12][13]。一部の法律事務所等の分析では、そのうち約 557 隻が EU 港への入港禁止および再保険や各種海運関連サービスの禁止対象であると整理されており[14]、アスピデスはこうした制裁の海上での実効性確保に資する情報提供を求められています[10][11][14]。

最新の状況報告

2025 年 11 月 19 日に、EEAS は「EUNAVFOR ASPIDES: 21 Months Update」と題するビデオ・メッセージを公開し、作戦開始から 21 か月を迎えたことを公表しました[15]。同ビデオでは、アスピデス作戦が引き続き紅海および周辺海域における安全な航行の確保と、国際パートナーとの協力による地域の安定に貢献していることが強調されています[15]。

同海域における複数の海上安全保障作戦と調整課題

紅海およびインド洋西部では、アスピデス作戦のほかにも複数の多国籍海上安全保障作戦が展開されてきました。米国主導の Operation Prosperity Guardian(OPG)は、2023 年 12 月に開始され、2025 年 5 月 6 日に米国とフーシ派との停戦(セスファイア)合意が発効するまで紅海航路の防護に積極的に当たってきましたが、この停戦により、作戦は事実上終了したと整理されています[16][17]。

一方で、フランス主導の欧州海域状況把握(EMASoH: European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz)／Operation AGENOR(エージェノール作戦)は、ホルムズ海峡周辺での海

上状況把握と航行の自由確保を目的とした欧州主導の監視・護衛ミッションとして現在も継続しており[\[18\]\[19\]](#)、EU 主導の EUNAVFOR ATALANTA は、ソマリア沖・アデン湾などでの海賊対処および違法取引抑止を目的として活動を続けています[\[20\]](#)。

ワシントン・インスティテュートなどの分析によれば、アスピデスは、これら他の EU 作戦（ATALANTA、EMASoH/AGENOR）や、米国主導の OPG などと同一または隣接する海域で活動しており、作戦間の連携・重複回避が重要な課題とされています[\[21\]\[22\]](#)。指揮系統や法的根拠が異なる複数の作戦が並行することにより、現場での情報共有やリスク評価、商船への護衛アレンジなどの面で調整が複雑化していると指摘されています[\[21\]\[22\]](#)。

また、同じ海域では中国、インド、日本など独立して行動する国々の艦艇・航空機による海上プレゼンスもみられます。こうした各国の活動とアスピデス作戦との関係整理も、継続的な課題とされています[\[21\]\[23\]](#)。

（日本海難防止協会ロンドン事務所長 立石良介）