



ロンドン市街建物から見下ろしたテムズ川周辺の情景

記事概要

26-01-1. EMSA、海事安全に関する報告書を公表

◆ ポイント

1. アンモニア燃料と AFV 輸送に関する安全課題を体系的に整理。
2. 代替燃料時代における「ルール・運用・人材」の重要性を強調。
3. 日本海運にとっても、新燃料導入を支える総合的安全対応の必要性が示唆。

◆ 概要

EMSA は、アンモニア燃料の安全性および代替燃料車両（AFV）の Ro-Ro 船輸送に関する 2 本の報告書を公表しました。アンモニアについては将来性を認めつつも、毒性や腐食性など重大な安全課題があると指摘しています。また、AFV 輸送ではリチウムイオン電池火災への対応が重要な論点とされています。代替燃料の普及に伴い、設計・規制・訓練を含む包括的な安全対策の重要性が示されています。

26-01-2. EU における IMO NZF への姿勢

◆ ポイント

1. IMO ネットゼロ枠組み延期が EU 内部の結束に影響。
2. 地政学的対立が国際海運規制の不確実性を拡大。
3. 日本海運にとっても、国際規制の揺らぎを前提とした経営判断が示唆。

◆ 概要

IMO におけるネットゼロ枠組み（NZF）の採決延期を受け、EU は対応方針の再調整を迫られています。米国の反対姿勢や EU 内部の足並みの乱れが、交渉を複雑化させています。欧州委員会は EU の結束維持を最優先課題としつつ、慎重な対応を強調しています。今後の IMO 議論の行方は、国際海運全体に不透明感を残しています。

26-01-3. 欧州がロシアの影の船隊に対する姿勢を強化

◆ ポイント

1. 海底ケーブル損傷を契機に欧州の警戒が一段と強化。
2. 影の船隊への監視・制裁・実力措置が現実化。
3. 日本海運にとっても、インフラ防護と制裁遵守リスクへの注意が示唆。

◆ 概要

バルト海で相次いだ海底ケーブル損傷事案を受け、欧州各国はロシアの影の船隊への対応を強化しています。EU はケーブルセキュリティ行動計画を策定し、監視や修復体制の強化を進めています。各国当局による船舶の立入検査や進入拒否といった措置も実施されています。重要インフラを巡る緊張は、海運活動にも直接的な影響を及ぼしつつあります。

26-01-4. Frontex、不法越境に関する統計を公表

◆ ポイント

1. EU 域外からの不法越境は大幅に減少。
2. 制度改革により国境管理は新たな段階へ移行。
3. 日本海運にとっても移民動向と海上治安の変化を注視する必要性が示唆。

◆ 概要

Frontex によれば、2025 年の EU 域外国境における不法越境検知件数は前年比で大きく減少しました。一方で、2026 年には移民・難民協定や新たな出入国管理システムの本格稼働が予定されています。海上ルートの危険性は依然として高く、死亡者も発生しています。EU は航空・船舶による監視と情報共有を通じ、各国当局の対応を支援しています。

(以上)

記事本文

26-01-1. EMSA、海事安全に関する報告書を公表

欧州海事安全庁(EMSA)は、代替燃料の安全性や車両輸送の防火安全に関する検討の一環として、アンモニア燃料の安全性に関する報告書と、代替燃料車両(AFV)の Ro-Ro 船輸送に関する報告書を公表しています [\[1-1\]](#)。

なお、EMSA の任務拡大を含む規則改正は、EU 官報に 2025 年 12 月 29 日付で掲載され、2026 年 1 月 18 日に発効しています [\[1-2\]](#)。

最初の報告書は、アンモニアの安全性に関するもので、船舶燃料としてのアンモニアの安全性を検討する EMSA の一連の調査の成果として位置づけられています。

本調査は 2023 年に EMSA が委託し(契約番号:EMSA/OP/6/2023)、アメリカ船級協会(ABS)が主導する体制で、アテネ国立工科大学(NTUA)およびバレンシア港財団(Fundación Valenciaport)が参画しています [\[1-3\]](#)。

構成としては、少なくとも Part 1～5(特性・規制・事故レビュー、機器安全評価と信頼性分析、一般的設計を対象とするリスク評価、バルクキャリア設計のリスク評価、Ro-Ro 船設計のリスク評価)を含み、これらの知見を踏まえた統合・勧告(ガイダンスを含む)へと整理されています。

また、この調査は国際海事機関(IMO)の暫定指針(MSC.1/Circ.1687)と並行して進められたものです [\[1-4\]](#)。

報告書は、アンモニアを船舶燃料として適用する分野はなお未成熟であり、実運用を前提とした安全面の検討が重要だと指摘しています。

本調査では、長期的に見てアンモニアが船舶燃料として潜在的可能性を有するとしつつも、毒性、腐食性、特殊な燃料システムやエンジン設計の必要性など、重大な安全面・運用面の課題が伴うと整理しています。また、アンモニアを船舶推進システムに安全かつ効果的に統合するには、安全プロトコル、規制枠組み、乗組員訓練が重要だという方向性を示しています。

具体的には、①「安全プロトコル」は燃料の取扱い手順、漏えい時の緊急対応、定期点検、換気・検知システム等の運用・装備面の手順を指します。②「規制枠組み」は IMO の基準整備や各国当局の制度設計、設計・建造基準、港湾での燃料供給規制などの制度面を含みます。③「乗組員訓練」は危険性理解、防護具の使用、緊急時対処、燃料系統の監視・操作といった技能・知識の確保を指します。つまり、アンモニアは将来有望な選択肢である一方、毒性等の特性を踏まえると、「ルール」「運用」「人材」の整備が揃わなければ、安全な導入は難しいという整理です。

次の報告書『Safe Transport of Alternative Fuel Vehicles on Ro-Ro Ships(STARRS)』は、電気自動車やハイブリッド車などの増加を背景に、リチウムイオン電池火災リスクを含む課題を踏まえて、フェリーや自動車運搬船等の Ro-Ro 船で車両を安全に輸送するための知見整理を行ったものです [\[1-5\]](#)。

本報告書はシリーズの初回として、RISE Research Institutes of Sweden と Bureau

Veritas Marine & Offshore が共同で作成しています (Framework Service Contract 2025/EMSA/2024/OP/0033) [1-6]。

研究目的は、船舶搭載の AFV の防火安全性に関する科学的・技術的知見を提供し、業界ガイダンスや IMO レベルでの関連検討に資する材料を提示することです。

報告書では、①海事・非海事(道路トンネル、駐車場等)双方の規制・規則・ガイドラインのレビュー(海事領域 30 文書、道路トンネル・駐車場等 40 文書超)、②Ro-Ro 区画における AFV 火災に関する実験的知見の最新状況の整理、③数値モデリング・シミュレーションに関する先行研究のレビューを行い、知見のマッピングとして結論をまとめています。

報告書は、Fremantle Highway(2023 年 7 月 25 日、オランダ・アーメラント島沖)や Morning Midas(2025 年 6 月 3 日、アラスカ州アダック島南方沖)などの火災事故も踏まえつつ、車両の安全輸送に対する懸念が高まっている点を背景事情として位置づけています。

また、熱暴走(サーマルランナウェイ)への対応として、検知・消火の組合せを含む対策の検討が課題であることを示し、船種や区画条件によってはアクセス性などの制約も考慮が必要だという問題意識を示しています。

本報告書は、AFV の増加に伴い、フェリーや自動車運搬船(Ro-Ro 船)が担う車両輸送の重要性が高まる一方で、防火安全を中心とする課題の理解と対応の必要性が強まっていると指摘しています。

26-01-2. EU における IMO NZF への姿勢

10 月の国際海事機関(IMO)海洋環境保護委員会(MEPC)におけるネットゼロ枠組み(NZF)の採決延期を受け、欧州連合(EU)は依然として今後の対応策を検討中です。欧州委員会の会合で、アポストロス・ツィツィコスタス委員(持続可能な交通・観光担当)は、「EU は昨年 10 月の IMO での出来事に未だに多少のトラウマを抱えている」と述べたとされています。

一部の EU 加盟国は、この問題で EU の立場から距離を置いたギリシャとキプロスに対し、依然として強い不満が残っているとみられます。欧州委員会の最優先課題は、EU の結束を改めて確保することのようです。この問題に関する内部協議も重ねられており、今後の解決策を見出すことが目的とされています。さらに、ギリシャがサウジアラビアと NZF に関する共同提案を準備しているとの報道もあり、事態をさらに複雑化させる可能性があります [2-1]。

ツィツィコスタス委員は、アメリカ合衆国が今後も各国に対し、あらゆる形態のグローバル解決策を拒否するよう圧力をかけ続ける可能性が高いとして、IMO/NZF 問題について「あまり楽観視していない」と述べたとされています。なお、米国は 2025 年 10 月 10 日の共同声明で、支持国への報復措置(港湾措置、ビザ制限等)に言及しています [2-2]。

とはいえ、同委員は EU に対し「計画を堅持」し、各国への支援を継続して(再び)参加させるよう求め、不安定な地政学的状況を踏まえた慎重な対応の重要性を強調したとされています。

【参考】 2025 年 10 月 IMO MEPC 臨時会合での採決延期の経緯

NZF は、国際海運からの温室効果ガス (GHG) 排出を 2050 年頃までにネットゼロにすることを目指す IMO の規制枠組みです。NZF は、グローバルな燃料基準と、グローバルな GHG 排出価格メカニズムを含む枠組みとして整理されています [2-3]。5,000 総トン以上の船舶に適用され、これらが排出の大部分を占めるとされています。

2025 年 10 月 14 日から 17 日にかけてロンドンで開催された IMO 海洋環境保護委員会の第 2 回臨時会合 (MEPC ES.2) は、NZF 採択の重要な転機となるはずでした。しかし、シンガポールが 1 年延期の動議を提示し、サウジアラビアが採決を求めた結果、会合は交渉を 1 年間延期する決定で終了しました [2-6]。

10 月 17 日の最終日、委員会は投票により (棄権・欠席を除く) 57 対 49 で、臨時会合を 1 年延期することを決定しました (棄権 21、欠席 8)。

この延期の背景として、米国が強い反対姿勢を示し、支持国への報復に言及したことが報じられています [2-4]。

また、EU 内部でも足並みの乱れが表面化しました。EU は通常、IMO で統一した立場を維持することを重視していますが、延期の採決においてギリシャとキプロスが棄権し、EU 内で問題視されました (法的措置の検討報道もあります)。こうした動きは、両国の海運業界が追加コストの増加に強い懸念を持っていることを背景として指摘されています。

今後、会議は 2026 年 10 月に継続される予定で、採択がその時点になった場合、発効は早くても 2028 年 3 月 1 日以降となる見通しです [2-5]。

26-01-3. 欧州がロシアの影の船隊に対する姿勢を強化

バルト海で新たな海底ケーブル被害が発生したことを受け、複数の国がロシアの影の船隊への対応を強化しています。ここ数週間、バルト海周辺で海底ケーブルの損傷が疑われる事案がさらに報告されました。ロシアによる関与の可能性を指摘する声もあり、NATO や EU 加盟国は、重要インフラ防護の観点から警戒を強めています [3-1]。

12 月末の事案について、Reuters や Associated Press 等は、セントビンセント・グレナディーン諸島籍の貨物船「Fitburg」が関与した疑いでフィンランド国境警備隊など当局が捜査していると報じました [3-2]。

同船はサンクトペテルブルクを出港し、イスラエル方面へ向かっていたとされ、乗組員はロシア、ジョージア、カザフスタン、アゼルバイジャンなど複数国籍だと報じられています。フィンランド警察 (国家捜査局) は、同船が錨を引きずっていた可能性があるとして調査を進めており、故意か事故かは捜査中です。

報道によれば、乗組員 14 人のうち 2 人が逮捕され、別の 2 人に移動制限 (渡航禁止) が課されたとされています。捜査対象の罪名は、加重通信妨害、加重器物損壊、加重器物損壊未遂などと報じられています。船舶はその後、捜査の進展に伴い 2026 年 1 月 12 日に解放された一方、一部乗組員は引き続き身柄拘束または移動制限下にあるとされています。

2025 年 1 月 26 日、ラトビアのベンツピルスとスウェーデンのゴットランド島を結ぶ海底光ファイバーケーブルが損傷しました。ラトビア側は外的要因の可能性を示唆し、スウェーデン沿岸警備隊は、マルタ船籍のばら積み貨物船「Vezhen」を捜査の一環で拘束しました

[3-3]。同船はブルガリアの海運会社 Navibulgar (Navigation Maritime Bulgares) 所属と報じられています。その後、スウェーデン検察は本件について破壊工作ではなく事故と判断し、Vezhen は 2025 年 2 月 3 日に解放されました。事故要因としては、悪天候や装備面の不備など、複数の要素が重なった可能性が指摘されています。

海底インフラを巡る懸念を受け、欧州委員会は 2024 年 2 月 26 日、「安全で強靱な海底ケーブルインフラに関する勧告」(EU 2024/779)を採択し、加盟国にリスク評価やセキュリティ強化を求めました [3-4]。

さらに欧州委員会と外務・安全保障政策上級代表は、2025 年 2 月 21 日に「EU ケーブルセキュリティ行動計画」(Joint Communication)を公表しました。この計画は、ウルズラ・フォン・デア・ライエン委員長が 2025 年 2 月 9 日、リトアニアのビリニュスで開催された「バルト・エネルギー独立記念日」で示した優先事項(予防、検知、対応・修復、抑止)を踏まえています。

行動計画は、(1)予防、(2)検知、(3)対応・復旧(修復)、(4)抑止の 4 本柱で構成されています。具体的には、監視情報の統合(データ融合)や、空中・水上・水中ドローンの活用、バルト海地域での監視ハブ構築の試行、予備部品の確保、緊急時に修理に投入できる「予備修理艦隊(reserve fleet)」の検討、さらに NATO との連携強化などが盛り込まれています。また、欧州議会では予備修理艦隊の具体化を求める書面質問も出ています。

上記のケーブル事案などを背景に、複数国が「影の船隊」への対応を強化する動きが報じられています。

英国では、制裁逃れの石油輸送などに関与する「影の船隊」への対処について、欧州同盟国と協力して船舶の阻止に取り組む用意がある趣旨の発言をしたと報じられています [3-5]。

さらにドイツでも、2026 年 1 月 10 日、タンカー「Tavian」について、ドイツ連邦警察は虚偽書類や偽の IMO 番号の疑いを理由に、ドイツ領海への進入を拒否しました。同船は米国の制裁対象(2021 年指定)とされ、偽装された船籍情報を用いていたとも報じられています。こうした進入拒否はドイツにとって異例で、「初めて」とする報道もあります。また、ドイツ当局は 2025 年 12 月のタンカー「Chariot Tide」への立入検査や、ロシア調査船「Akademik Boris Petrov」の入域不許可など、重要インフラ防護の観点から警戒を強めているとも報じられています [3-6]。

26-01-4. Frontex、不法越境に関する統計を公表

欧州国境沿岸警備庁(Frontex)は、2025 年の不法越境に関する最新統計を公表しました。2025 年の EU 域外国境における不法越境の検知件数は約 17 万 8,000 件で、前年比 26%減少し、2021 年以降で最低水準となりました。Frontex は、EU 周辺地域で大きな地政学的エスカレーションがなければ、この減少傾向は 2026 年も続く可能性があるとしています [4-1]。

2026 年は欧州の国境管理にとって重要な転換点となります。6 月には欧州移民・難民協定(EU Pact on Migration and Asylum)が完全適用となり、国境での迅速な審査手続き

などが順次本格化します [4-2]。また、2025 年 10 月 12 日に段階的運用を開始した出入国管理システム(EES)は、2026 年 4 月 10 日までに全面稼働する予定です [4-3]。これにより、合法入国者の滞在期間を自動追跡し、オーバーステイの把握に資する仕組みが整備されます。さらに、欧州渡航情報認証システム(ETIAS)は 2026 年最終四半期に運用開始が予定されています [4-4]。

海上国境に関しては、2025 年も中央地中海ルートが EU への主要な移民経路であり続けました。Frontex によれば、検知件数は 2024 年と概ね同水準でした。東地中海ルートでは検知件数が全体的に減少し、減少傾向が続きました。西アフリカルートでは、モーリタニア、モロッコ、セネガルからの出発が急減した影響で、検知件数が約 3 分の 2 減少するなど、最も急激な落ち込みが見られました。Frontex はまた、「英仏海峡経由で英国への出国を試みた事例(英国到達者および出国阻止者を含む)は、2024 年とほぼ同水準で推移した」と報告しています [4-5]。

不法越境の検知件数は減少したものの、海上ルートの危険性は依然として高い状況です。犯罪組織は過密状態で航行不適格な船による渡航を強いており、Frontex が引用する International Organization for Migration 推計によれば、2025 年に地中海で少なくとも 1,878 人が死亡し、前年は 2,573 人でした。Frontex は、自機関の航空機・船舶による危険船舶の検知とリアルタイムの情報共有を通じて、各国当局の状況把握と捜索救助体制を支援していると述べました。

(日本海難防止協会ロンドン事務所長 立石良介)