



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

26-02-1. 日 EU、無人航空機分野での協力強化

- EEAS が 2026 年 1 月、EU と日本が UAS 分野で協力を強化していると発表
- 日 EU で東京・名古屋で規制比較に関するワークショップを開催
- 今後、デジタル化、AI、人材不足対応などへ協力範囲が拡大

26-02-2. 北海バルト海沿岸国、海上脅威を警告

- 北海・バルト海沿岸国等が海上の安全・保安リスクが増大を警告
- ジャミング・スプーフィング航法障害下でも安全運航できる乗組員確保を要求
- 障害時代替となる地上系無線航法の整備・開発で国際協力を進めるよう提案

26-02-3. 各国当局、麻薬密輸対策作戦を実施

- ポルトガル当局が米英と連携し半潜水艇を拿捕し薬物を押収
- 欧州主要港ハンブルク港、ロッテルダム港で薬物を押収
- EU レベルの法執行協力強化と今後の EU 港湾戦略による対策提示が焦点

26-02-4. 北海における洋上風力発電拡大計画を発表

- 第 3 回北海サミットで洋上風力整備を加速する投資パクト等を取りまとめ
- インフラ共用で北海全体を発電・送電エリア一体として最適化を目指す
- レジリエンス・サイバー対応が主要課題として明確化

(以上)

記事本文

26-02-1. 日 EU、無人航空機分野での協力強化

欧州対外行動庁(EEAS:European External Action Service)は、2026年1月23日付のニュース[1-1]で、無人航空機システム(UAS:Unmanned Aircraft Systems)に関する日本とEUの協力強化について紹介しました。この協力は、欧州航空安全機関(EASA:European Union Aviation Safety Agency)と日本の国土交通省航空局による「EU・日本航空パートナーシッププロジェクト(EU-Japan APP:Aviation Partnership Project)」の枠組みで進められています。

EASAによれば、本プロジェクトは欧州と日本の航空当局間の長期的な連携を支え、イノベーション、持続可能性、グローバルな規制上のリーダーシップに焦点を当てるものです[1-2]。主な協力分野には、持続可能な航空燃料、新興の航空技術、航空交通管理の近代化などが含まれます。

具体的な取組として、EEASは、2026年1月19日から23日にかけて東京と名古屋で開催されたUAS運用ワークショップの概要を示しました。このワークショップには、EU・日本双方の航空当局者と業界関係者が参加し、UAS運用におけるリスクベースの考え方や、運用・技術面の論点について議論しました。また、実運用シナリオに基づくハンズオン演習を通じて、欧州と日本それぞれのアプローチを比較し、当局が運航の安全性をどのように評価するか、事業者が規制要件への適合をどのように示すか、運用の高度化に合わせて監督の在り方をどう適応させるかといった点を検討しました。

なお、EU-Japan APPは第1フェーズ(2023年6月～2024年12月)を終え、新フェーズ(2025年夏頃～2029年6月頃)に移行しています[1-3]。新フェーズでは、先端航空モビリティ(AAM)、デジタル化、航空分野へのAI応用といった新興テーマに加え、航空専門人材の不足への共同対応も重点課題になる見通しです。ドローン分野にとどまらない協力の広がりが期待されます。

26-02-2. 北海バルト海沿岸国、海上脅威を警告

2026年1月26日、北海およびバルト海に面する沿岸国13か国(ベルギー、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ラトビア、リトアニア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、スウェーデン、英国)にアイスランドを加えた計14か国は、共同の公開文書に署名し公表しました[2-1]。

公開文書は、「国際海事コミュニティ、特に旗国・港湾国、国家当局、船籍登録機関、船級協会、海運会社、管理者・運航者、そして船員」に向けて発せられたもので、両海域における海上の安全・保安リスクが増大しているとして警告しています。

特にジャミング・スプーフィングといった問題を取り上げ、GNSS妨害とAIS操作を海上の安全・保安上の脅威として認識することを求めています。また、国際条約で求められるとおり、航法システムに障害が生じた場合でも安全に運航できる十分な能力と、適切に訓練された乗組員を確保するよう要請しています。さらに、障害・信号喪失・妨害の発生時にGNSSの代替となり得る地上系無線航法システムの開発について、国際的に協力することを提案しています。

バルト海・北海地域がハイブリッド脅威やサイバー脅威、また制裁回避に関する「影の船隊」をめぐるリスクに継続的に晒されている、という問題意識を反映したものになります。なお、欧州委員会では3月4日に産業政策関連の提案公表が予定されているとの報道もあり、こうした安全保障・レジリエンス上の論点が、関連政策の議論で考慮される可能性があります[2-2]。

《備考》

■ GNSS 妨害・AIS 操作の現状

GNSS(全地球航法衛星システム)への妨害・偽装(スプーフィング)は、2022年のロシアによるウクライナ侵攻以降、バルト海周辺を含む複数海域で増加が指摘されています。民間分析では、2025年第2四半期だけで1万隻超の船舶が影響を受けたとの推計もあります。

また、ペルシャ湾・ホルムズ海峡では、特定期間に1日あたり約970隻がGPSジャミングの影響を受けたとの民間データ報告があります。

バルト海周辺では、カーニングラード州などが干渉のホットスポットとして言及され、電子戦関連システム(Tobol等)との関連を指摘する報告もあります(原因の特定は資料により幅があります)。

フィンランド沿岸警備隊は、2024年4月以降、衛星航法信号への恒常的な妨害を検知していると報告しています。

一方、AIS(船舶自動識別装置)の操作については、制裁回避に関する船舶群(いわゆる影の船隊)をめぐる、位置情報の偽装やAISデータの不自然な挙動が問題視されています。

■ 既存の国際的対応とその限界

2025年3月、IMO・ICAO・ITUは、RNSS(無線航法衛星業務)に対する有害干渉(ジャミング・スプーフィング)の増加に深刻な懸念を示し、加盟国に対して保護措置等を求める趣旨の共同声明を公表しました。

EU側でも、Galileoの民生向け認証サービスの運用開始など、スプーフィング対策を含むレジリエンス強化が進められています。さらに欧州委員会の発言として、2026-27に干渉監視(RFIモニタリング)サービスを準備する旨も示されています。

もっとも、海上の安全・保安の観点で、各国が取りうる執行措置や国際的な運用の統一には、なお課題が残るという見方もあります(法的根拠や実務運用は国際法・国内法・港湾国措置等に依存します)。

■ 本文書の意義

本文書は、沿岸国が連名でGNSS妨害とAIS操作を海上の安全・保安上の脅威として扱い、国際海事コミュニティに具体的な対応(認識、能力・訓練確保、代替航法手段の共同開発等)を求めた点に特徴があります。

これにより、旗国・港湾国の注意喚起の強化、影の船隊をめぐるリスク低減、そして国際機関レベルでの議論の促進が期待されます。

26-02-3. 当局が麻薬密輸対策作戦を実施

ベルギーを含む一部欧州メディアの報道によると、麻薬密輸への対応にたびたび直面しているポルトガル司法警察は、2026年1月下旬の「Operation Adamastor」において、大西洋のアゾレス諸島沖で半潜水艇を拿捕し、コカイン約9トンを押収しました[3-1]。この作戦には米国および英国当局も協力しており、米国側は麻薬取締局(DEA: Drug Enforcement Administration)と統合省庁間タスクフォース南方軍(JIATF-S: Joint Interagency Task Force South)、英国側は国家犯罪対策庁(NCA: National Crime Agency)が関与しました。協力は海上麻薬分析・作戦センター(MAOC-N: Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics)の枠組みで実施されたとされていますが、各機関の具体的役割(情報提供、追跡、現場支援等)の詳細は明らかにされてい

せん。押収された麻薬は報道上、総額最大で約 6 億ユーロ規模に上る可能性があるとして、同国史上最大のコカイン押収事例と報じられています。作戦は 86 時間以上に及んだとも伝えられ、積載されていた 300 包のうち 265 包が回収された一方、残る 35 包は悪天候下で半潜水艇とともに沈没しました。

当局によれば、この船体は形状上発見が困難な構造で、ラテンアメリカから来航したとされています。正確な出所は特定されていないものの、報道ではコロンビアとの関連が示唆されています。また、専門家の見方として、こうした潜水型・半潜水型の輸送手段はコロンビアで多用されてきた経緯があるとされています。乗組員 4 名のうち 3 名がコロンビア国籍、残る 1 名はベネズエラ国籍と報じられています[3-2]。

ドイツの報道機関は、欧州主要港湾における麻薬捜査の成果も伝えています。ハンブルク港では税関当局が、シンガポールから輸送されたコンテナを X 線検査した結果、400 キログラムのヘロインを発見し押収しました(発見は 2025 年 12 月 5 日、公表は捜査上の理由から 2026 年 1 月)[3-3]。その価値は約 3,200 万ユーロに上るとされています。オランダでも大規模な押収が報告されており、ロッテルダム港では約 4.8 トン(約 5 トン)のコカインが押収され、推定価値は約 2 億 5,000 万ユーロ規模と報じられています[3-4]。

これらの動向は、特に港湾において薬物密輸が深刻な問題になっていることを示しています。越境性の高い犯罪であることから、欧州レベルでの法執行機関間の協力強化が重要です。欧州委員会は、薬物密輸対策の一環として港湾とサプライチェーンの安全・強靱性を高める「EU 港湾戦略」を打ち出す方針を示しており、今後の提言が注目されます[3-5]。また報道では、港湾戦略の草案が外部に出回っているともされ、第三国による港湾インフラへの関与・投資に対する管理強化などが論点として挙げられています。

26-02-4. 北海における洋上風力発電拡大計画を発表

欧州および英国の複数メディアは、2026 年 1 月 26 日にハンブルクで開催された第 3 回北海サミットの結果を報じています[4-1]。

サミットでは、北海サミットの参加 9 개국(ベルギー、デンマーク、フランス、ドイツ、アイルランド、ルクセンブルク、オランダ、ノルウェー、英国)の代表者に加え、産業界、送電事業者等が、北海地域における洋上風力発電と送電網の展開を加速させるための共同文書(いわゆる投資パケット等)を取りまとめました。なお、アイスランドはオブザーバーとして参加し、NATO も今回初めて関与しました[4-2]。

この構想の特徴は、各国が個別に風力発電所を建設し送電するだけでなく、北海全体を一つの発電・送電エリアとして捉え、送電インフラを国境を越えて共用・統合する点にあります。具体的には、洋上風力発電所の送電接続と国際間の電力連系線(インターコネクター)を一体化した「ハイブリッド型(複数国接続)プロジェクト」や、ある国の領海内で発電した電力を別の国にも送電する越境協力プロジェクトが想定されています。また、越境的な「ハブ」型の先行例として、ドイツ・デンマーク間のボーンホルム・エネルギーアイランド(3GW)が挙げられます(同案件はバルト海側の計画です)。

今回の合意では、2031年から2040年にかけて、北海地域での導入を含め、洋上風力の年15GW規模の導入を可能にする安定的な入札・導入パイプラインの確保を目指す方向性が示されました(大型タービン[12~15MW級]で換算すると、年15GWは概ね1,000~1,250基に相当します)。さらに、2050年までに(北海地域で)洋上風力発電容量300GWという従来目標についても、政治的コミットメントを改めて確認しています。この「投資パクト」や2050年までの300GW目標の継続は、過去の政治宣言と約束、特に2022年エスビャール宣言および2023年オステンド宣言を基盤としています[4-3]。

9か国はまた、「必要かつ適切な場合」に、国内および二国間の差額契約や同等の価格保証メカニズムを通じたプロジェクト支援を検討する旨を示しました。これには、欧州の電力購入契約市場の強化も含まれます。加えて、閣僚文書等では、洋上エネルギーインフラの強靱性・安全性やサイバーセキュリティにも言及しています[4-4]。

ハンブルク・サミットは、北海に関係する欧州諸国が、洋上風力の共同導入を「安全で持続可能かつ手頃な価格のエネルギー」への重要な貢献と位置付けていることを示しています。一方で、野心的な目標の実現には課題も大きく、とりわけ、大量の洋上風力で生み出される電力を実際に届けるための送電インフラ(海底ケーブル、変電設備、陸上送電網の増強など)の整備が追いついていないことが問題になっています。こうした課題認識を踏まえ、EUでは2025年12月10日に「European Grids Package」を提示しており、系統整備・許認可の加速などを後押しする枠組みを示しています[4-5]。

(日本海難防止協会ロンドン事務所長 立石良介)