



アイルランド ダブリン湾へ静かに注ぐウィー川ほとりの情景

記事概要

26-04-1. EU 港湾戦略および EU 海事産業戦略を公表

- EUが「港湾戦略」と「海事産業戦略」を公表
- 港湾の競争力向上、脱炭素化、安全保障と災害対応力の強化を重視
- 海事産業の競争力、技術開発、雇用拡大に向けた今後の方向性を提示

26-04-2. 欧州委員会が「OceanEye」を発表

- 欧州委員会が海洋観測プロジェクト「OceanEye」を発表
- 欧州海洋デジタルツイン等を活用した観測体制を構想
- 国際連携や海上安全保障との関係も視野に入れた長期的な取組を打ち出し

26-04-3. アントワープ港がドローン防護体制を強化

- ドイツで航空保安法が改正され、対ドローン対応の権限が強化
- ベルギーのアントワープ港でも、防空・対ドローン体制の整備が進展
- 欧州で重要インフラを守るための対策や、ハイブリッド脅威への対応が加速

26-04-4. 「オペレーション・アスピデス」の任務期間が延長

- EUの海上安全保障ミッション「アスピデス」の任務期間が延長
- 紅海での船舶防護と海上状況把握に引き続き取り組む方針
- ホルムズ海峡での新たな防衛任務も検討（正式決定には至っていない）

（以上）

記事本文

26-04-1. EU 港湾戦略および EU 海事産業戦略を公表

2026年3月4日、欧州委員会は、EU 港湾戦略と EU 海事産業戦略という2つの重要な政策イニシアチブを公表しました。これらは、EU の港湾、海運、造船を含む海事エコシステム全体の競争力、持続可能性、安全性、レジリエンスを強化する方向性を示すものです[\[1-1\]](#)。

EU 港湾戦略は、EU 港湾の競争力強化、エネルギー転換への対応能力の向上、脱炭素化の支援、安全性・レジリエンスの向上に重点を置き、これらを支える十分な支援措置を講じることを目的としています。欧州委員会は、これらの目標を達成するための複数の行動を提示しており、特に安全保障面では、麻薬密輸対策を重要な柱の一つに位置付けています。具体的には、欧州委員会は港湾労働者の身元調査に関する EU 枠組みを提案する方針を示しています。また、港湾の安全確保の観点から、法執行機関、税関、港湾当局、産業界の連携強化や、ベストプラクティスの共有も打ち出されています。

また、この戦略では、EU の港湾国検査 (PSC) 制度にも言及しています。これは、EU 港湾に寄港する外国船舶に対し、国際的な安全・保安・環境基準への適合を確認するための検査制度です。これに関連して、国際レベルでも最近重要な進展がありました。IMO は 2026 年 2 月 26 日、欧州・北大西洋地域における港湾国検査の地域協力枠組みであるパリ覚書 (Paris MoU) との更新版データ交換協定に署名し、3 月 5 日に公表しました。IMO によれば、この更新は、世界的な PSC 活動の調和を支援し、情報共有を強化して船舶検査の実効性を高めることを目的としています[\[1-2\]](#)。

備考 パリ覚書 (Paris MoU; Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) とは、欧州・北大西洋地域の港湾国検査 (PSC) を協調して実施するための地域的な協力枠組みです。各国の海事当局が、外国船舶に対する検査をできるだけ共通の基準・手順で実施し、基準を満たさないサブスタンダード船の運航を排除することを目的としています。Paris MoU は、調和された PSC 制度、船舶リスクプロファイル、検査選定制度などを通じて、地域全体の検査実効性を高める役割を果たしています。

これと並行して、欧州委員会は EU 海事産業戦略も公表しました。同戦略の全体目的は、海事製造業および海運業における競争力、イノベーション、技術的主導力を高めることにあります。戦略は、3 つの柱、すなわち (1) 建造・装備・修理、(2) 輸送・接続、(3) 安全・保護を中心に構成され、これを横断する重点事項として、イノベーション、資金調達・投資、技能・質の高い雇用が位置付けられています[\[1-3\]](#)。

内容面では、この戦略には、サイバーセキュリティ規則の強化、原子力推進船に関する政策枠組みの検討、洋上サービス船・産業支援船に関する相互承認の可能性、船舶用機器指令の見直し、IMO における安全・環境基準形成への EU の関与強化、さらに EU ETS 見直しの中で海運の脱炭素化を支援する新たな仕組みの検討などが含まれています。

備考 EU ETS (EU Emissions Trading System) とは、EU の排出量取引制度です。温室効果ガスを多く排出する事業者に対し、「排出できる総量」に上限を設け、その範囲内で排出枠 (allowances) を売買できるようにする仕組みです。EU ETS は、いわゆる cap and trade の制度であり、発電、産業、航空に

加え、海運についても 2024 年から適用対象となっています。なお、FuelEU Maritime との違いは、EU ETS が「排出に価格を付ける制度」であるのに対し、FuelEU Maritime は「船上で使用するエネルギーの温室効果ガス強度を段階的に引き下げをを求める制度」**である点にあります。すなわち、EU ETS は排出量に応じた経済的負担を通じて削減を促す仕組みであり、FuelEU Maritime は再生可能燃料・低炭素燃料や陸上電力の利用を促進することで、海運の脱炭素化を進める制度です。

これらの戦略は、現時点では法的拘束力を持つものではありません。しかし、欧州委員会が EU の港湾・海事エコシステムをどのように位置付け、今後どの分野を重点的に制度化・支援していくのかを包括的に示す政策文書であり、今後数年間の立法上・政策上の優先順位を見通すうえで重要な意味を持ちます。

26-04-2 欧州委員会が「OceanEye」を発表

欧州委員会は 2026 年 3 月 2 日付の発表において、EU 主導の海洋観測イニシアチブ「OceanEye」の立ち上げを公表しました。欧州委員会が主催した会議「European Ocean Days 2026」（2026 年 3 月 2 日～6 日、ブリュッセル）での演説において、ウルズラ・フォン・デア・ライエン委員長は、このプロジェクトを「海洋観測における EU のリーダーシップを強化し、海洋の潜在力を最大限に引き出すための主要なイニシアチブ」と位置付けました。さらに、このイニシアチブは「科学的知見を前進させ、ブルーエコノミーの競争力を高め、海上安全保障を強化し、海洋の健全性を保護する」ものであるべきだと述べました[2-1]。

このイニシアチブは、衛星、センサー、コンピュータモデルなどから得られるデータを統合し、科学者、企業、政策立案者などに海洋知識基盤を提供する、海洋の仮想レプリカである「欧州海洋デジタルツイン（European Digital Twin of the Ocean）」を基盤としています。これは、海洋の過去と現在の状況を把握するだけでなく、将来シナリオの予測にも活用される仕組みです。この新たな海洋観測イニシアチブのもう一つの柱は、無料かつオープンな海洋データとサービスを提供するコペルニクス海洋サービス（Copernicus Marine Service）です[2-2]。

備考 「デジタルツイン」とは、現実世界の対象物をデジタル上に再現した仮想モデルの総称です。ここでは、衛星観測、海中センサー、数値予測モデルなどのデータを一つのプラットフォームに集約し、海洋の状態をシミュレーション・可視化できる仕組みを指します。利用者はこの仮想環境上で、気候変動の影響予測、航路の最適化、沿岸防護策の検討など、さまざまなシナリオを検証することができます。

欧州委員会はまた、OceanEye を、海洋の監視・観測を強化・拡大するための国際同盟の基盤と位置付けています[2-3]。この国際同盟が支援する対象は、ユネスコ政府間海洋学委員会（IOC: Intergovernmental Oceanographic Commission）が主導し、国連環境計画、世界気象機関、国際科学会議が後援する既存の国際的枠組みである「世界海洋観測システム（GOOS: Global Ocean Observing System）」です[2-4]。フォン・デア・ライエン委員長は演説の中で、GOOS を主導する IOC がすでにこの国際同盟への参加を表明していることに言及し、IOC を中心的な協力パートナーとして位置付けました。

OceanEye は 2026 年以内に欧州委員会から正式に提示される予定であり、EU は 2030 年までに欧州の海洋観測システムを完全運用化する目標を掲げています。また、国際

同盟への拠出を募る誓約イベントが 2026 年 9 月に開催される予定です。さらに欧州委員会は、2026 年から 2027 年にかけて、その資金提供プログラムである「ホライズン・ヨーロッパ (Horizon Europe)」から、国際同盟に対して 5,000 万ユーロを拠出すると表明しました。

このイニシアチブは、欧州委員会が欧州の海洋観測技術インフラを強化するとともに、海洋観測および海洋保護に関する国際的な取組を支援する意向を示すものです。

備考 EU には MDA 関連の仕組みとして、各分野の海上監視当局間の情報共有を可能にする「共通情報共有環境 (CISE)」があり、その運用段階では EMSA が調整役を務めています。また、その軍事分野には、EDA が立ち上げた加盟国参加型の海上監視情報交換システム「MARSUR」が存在します。他方で、これらは民生・軍事の両面で制度的に分かれており、一元的な EU 共通 MDA システムには至っていないとの指摘があります。2023 年に改定された EU 海洋安全保障戦略 (EUMSS) は MDA の強化を中核目標に掲げていますが、OceanEye がこれらの安全保障関連システムとどのように連携するかは、現時点では明示されていません。

26-04-3. アントワープ港がドローン防護体制を強化

ドイツとベルギーは、無許可のドローンによる脅威の高まりを受け、重要インフラを保護するための軍事的・立法的措置を進めています。

ドイツでは、公共放送 ARD などの報道によると、連邦議会がドローンから空港を守るための航空保安法改正案を可決しました。当局は、ドローンが破壊工作やスパイ活動に用いられる「ハイブリッド脅威」をもたらすと警告しています。単独のドローンでも空港機能を麻痺させ、航空便の迂回やサプライチェーンの混乱を招く可能性があります。これに対応するため、新法では、ドイツ連邦軍 (Bundeswehr) の権限を拡大し、必要に応じて警察を支援してドローン対処に当たれるようにしました。また、意思決定手続も簡素化され、国防省は内務省との事前協議なしに、より迅速に対応を決定できるようになりました。極度の緊急時には、他の手段で危険を回避できない場合に限り、最終手段として武力を行使することも可能とされています。さらに、この法律では、意図的に空港の保安区域に侵入し、民間航空の安全を脅かす行為に対する罰則も強化され、従来 of 過料ではなく、最高 2 年の懲役を科す犯罪として扱われます [3-1]。

※備考 EU では従来から、EU 規則の下で加盟国が設定する地理的区域 (geo-zones) により、空港、軍事施設、原子力施設、重要産業施設などの周辺でドローン飛行を制限してきました。ただし、これらは主として「飛行を制限する」ための枠組みであり、実際に飛来した悪意あるドローンを迅速に排除するための法的根拠や軍民連携の仕組みは、各国で必ずしも十分ではありませんでした。今回のドイツの航空保安法改正は、こうした従来の規制の限界を踏まえ、違反ドローンへの対処権限や意思決定の迅速化など、「対処・排除能力」を強化するものといえます。

一方、ベルギーでは、報道によると、重要な物流拠点であるアントワープ港の防護強化が進められています。ベルギーのバート・デ・ウェーバー首相は、2027 年から同港に NASAMS 型の防空システムを導入すると表明しました。このシステムは、ドローン、戦闘機、その他の短距離空中脅威への対処を想定したものです。ただし、建物の間を低空で飛行する小型ドローンへの対応には限界があるとみられています。こうした脅威を受け、ベルギーは対ドローン能力の整備も進めています。2025 年には、ベル

ギー国内で空港や軍事基地の一時閉鎖を招くドローン事案が発生したほか、アントワープ港周辺でも原子力発電所、BASF の化学施設、コンテナターミナル上空で不審なドローンが確認されました[3-2]。

※備考 NASAMS (National Advanced Surface-to-Air Missile System) は、ノルウェーの Kongsberg 社と米国 Raytheon 社が共同開発した短～中距離の地上配備型防空システムです。港湾、空軍基地、人口密集地などの高価値目標の防護を想定したシステムで、ワシントン D.C. の防空にも長年用いられています。

※備考 シャヘド (Shahed) 型ドローンは、イランのシャヘド航空産業が開発した自爆型 (徘徊型) 無人航空機の総称です。代表例のシャヘド 136 は、低コストで大量運用しやすく、ロシアがウクライナ戦争で「ゲラン 2」の名称で投入したことで広く知られるようになりました。また、2026 年 2 月 28 日の対イラン攻撃では、米軍がシャヘド 136 を模した LUCAS を初めて実戦投入したとされています。

ドイツとベルギーのこうした動きは、特にロシアによるハイブリッド脅威への警戒を背景として、EU 諸国がドローンによる空中脅威に対する防衛能力とレジリエンスの強化を急いでいることを示しています。とりわけ、ロシア・ウクライナ戦争においてドローンが偵察・攻撃の両面で大きな役割を果たしていることが、欧州各国の危機意識を高めています。同戦争で顕在化したドローンの脅威が、重要インフラ防護の緊急性を各国に再認識させ、今回のような立法措置や防空体制の強化を加速させたものと考えられます。

26-04-4. 「オペレーション・アスピデス」任務期間延長

「オペレーション・アスピデス」[4-1]の任務期間を 2027 年 2 月 28 日まで延長する理事会決定が、EU 官報[4-2]に掲載されました。アスピデスは、紅海で攻撃を受ける船舶を保護し、海上状況認識にも寄与するため、2024 年 2 月に開始された EU の海上安全保障ミッションです。

※備考 [「25-09-4. 紅海のルート保護を目指す EU の取り組み」](#) 参照

中東情勢の緊迫化を背景に、同ミッションの任務内容を大きく見直す、あるいは新たなミッションを開始する方向で非公式な協議が行われていると報じられていますが、これらの協議はまだ正式決定には至っていません。フランスのエマニュエル・マクロン大統領は、先日のキプロス訪問時の公式演説[4-3]において、「適切な時期」が来れば、ホルムズ海峡における「航行の自由」を回復するための「臨時の任務」という構想を示しました。マクロン大統領によれば、この任務は純粋に防衛的なものであるべきですが、その発言ぶりからは、イスラエル・米国側とイランおよびその代理勢力との間の公然たる対立が続く限り、任務の開始は想定していないことがうかがわれます[4-4]。

(日本海難防止協会ロンドン事務所長 立石良介)