



フランス パリに静かに佇むエッフェル塔と緩やかに流れるセーヌ川

Supported by  日本 THE NIPPON  
財団 FOUNDATION

## 《記事概要》

### 26-15-1. 英国における MASS 規制枠組みの体系化・可視化

- 英国 MCA が、既存の MASS 関連規則等を一覧できる形に整理
- どの規則・免除・認証が自分の船に当てはまるのか見分けやすくなった
- IMO の非強制 MASS コードも見据え、既存の制度を使いやすくするのが狙い

### 26-15-2. 英国の船員保護強化

- 英国 MCA は MGN 706 (M) Amendment 1 で船員保護強化を公表
- 併せて、船員が雇用前に補償制度の説明を受けられるよう、募集・配置サービスに説明を義務づける通知も出された
- 平時・有事を問わず船員の権利保護を強化する動きと評価

### 26-15-3. EU の不法移民対策

- EU が新たな移民・庇護協定の適用を開始
- EU が英仏海峡の小型ボート渡航を対象とする EU 行動計画を公表
- このほか欧州議会が域外「return hubs」を含む新たな送還規則案を承認

### 26-15-4. 英国将来予測報告書と海上物流リスク

- 英政府がリスクとレジリエンスに関する将来予測報告書を発表
- 報告書が指摘する海上交通の要衝（運河・海峡）のコスト上昇圧力の一例として、スエズ運河のサーチャージの引き上げ
- ホルムズ海峡の通行料金徴収の主張は政治的リスクをはらむ

(以上)

## 《記事本文》

### 26-15-1. 英国における MASS 規制枠組みの体系化・可視化

6月19日、英海事沿岸警備庁（MCA）は、「Autonomy (MASS) - UK Maritime Innovation Hub」ページを更新し、海上自律船舶（MASS）及び遠隔運航船に関する規制枠組みを整理しました。本件は、新たな国内規制を一から創設したものではなく、既存の MGN（Marine Guidance Note：海事ガイダンスノート）702（M）、MGN 705（M）、MGN 664（M+F）等を、船舶の大きさや運航形態に応じて体系化・可視化した点に意義があります。なお、各 MGN の末尾に付された記号は対象船種を示し、（M）は商船（Merchant）、（M+F）は商船及び漁船（Merchant + Fishing）を対象とすることを意味します。[\[1-1\]](#)

具体的には、2.5m 未満の MASS については MGN 702 に基づく一般免除、2.5m 以上 4.5m 未満の遠隔運航無人船（ROUV）については MGN 705 に基づく一般免除が示されています。これらは、小型・低リスクの船舶について、一定条件の下で通常の証書発給を要しない比例的な規制経路を認めるものです。一方、4.5m 以上 24m 未満の船舶については、MGN 664 に基づく革新的技術船舶としての個別評価、又は Workboat Code Edition 3 等に基づく認証経路が想定されます。さらに 24m 以上の船舶については、より本格的な法定証書、船級、国際条約上の要件との整合が求められることとなります。[\[1-2\]](#)

こうした制度の整理には明確なニーズがありました。MASS や遠隔運航船は、測量、港湾監視、調査、警備等で実証・導入が進む一方、従来の船舶規制は船内に船長や乗組員がいる船舶を前提としています。このため、特に小型無人船や遠隔運航船については、どの規則、免除、認証手続きが適用されるのかが事業者にとって分かりにくい状況が生じていました。

また、本更新は IMO における非強制 MASS コードの採択・発効を強く意識した動きと考えられます。IMO では 2026 年 5 月の MSC 111 で非強制 MASS コードが採択され、同年 7 月 1 日から適用される予定です。英国としては、同コードを踏まえつつ、国内で MASS の試験・導入・認証をどのように扱うかを整理する必要があります。したがって、本件は、IMO コード発効に伴う新制度の創設ではなく、既存制度を国内実務に接続し、事業者が適用経路を把握しやすくするための案内機能の強化と評価できます。小型船には簡素な入口を用意し、大型化・高リスク化するほど個別評価や正式認証を求める構造は、実証・導入の促進と安全確認の明確化を両立させるものといえます。[\[1-3\]](#)

## 26-15-2. 英国の船員保護強化

6月17日、英国海事沿岸警備庁（MCA）は、Maritime Labour Convention, 2006（MLC 2006）の2022年改正実施に関するMGN 706（M）Amendment 1（MGNは海事ガイダンス通知。（M）は商船向け、Amendment 1は第1改訂版を示す）を公表しました。MLC 2006は、国際労働機関（ILO）が採択した船員の労働・生活条件に関する国際条約であり、英国はその締約国として、ILOで採択された改正内容を国内制度及び海事行政の実務に反映する立場にあります。したがって、今回のMGNは、英国独自の新基準というより、MLC 2022年改正を英国の船主、船舶、船員、募集・配置サービス等に適用するための実務指針と位置付けられます。

MLC 2022年改正は、COVID-19期に顕在化した船員交代の停滞、長期乗船、孤立、送還遅延等の課題を踏まえ、船員の労働・生活条件を改善することを目的としています。改正内容は、船員募集・配置、送還、船内の社会的つながり、食料及び飲料水、医療、船内安全衛生等に及びます。特に、船員が乗船中に家族等と連絡を取る手段の確保、十分な食料及び飲料水の無償提供、緊急医療を要する船員の速やかな下船及び陸上医療へのアクセス確保などが重視されています。[\[2-1\]](#)

また、同日公表されたMGN 475（M）Amendment 2は、MLC 2006に基づく船員募集・配置サービスに関する実務要件を示すものです。同通知では、募集・配置サービス又は船主が義務を履行しない場合に備えた保護制度について、船員に対し、雇用前又は契約手続中に説明することが求められています。これは、船員が賃金未払、雇用不履行、送還遅延等に直面した場合に、自らの権利や補償手段を事前に理解できるようにするための措置です。[\[2-2\]](#) [\[2-3\]](#)

本件は、ホルムズ海峡等における船舶拿捕や船員留置といった安全保障上の事案を直接対象とするものではありません。しかし、船員が不測の事態により予定どおり下船・帰国できない場合、長期乗船を余儀なくされる場合、又は契約上の不利益を受ける場合に備え、送還、医療、通信、補償、権利説明といった基礎的な保護を強化する内容です。このため、ホルムズ海峡情勢を契機とした措置とまではいえないものの、船員留置等を含む不測の事態にも間接的に対応し得る制度的備えとして評価できます。

以上を踏まえると、今回のMCA通知は、MLC 2022年改正を英国国内で実施するための具体的措置であり、船員の権利保護を平時・有事を問わず強化する動きと位置付けられます。

## 26-15-3. EU の不法移民対策

6月中旬、EUでは不法移民対策及び送還制度の実効性強化に関する動きが相次ぎました。背景には、6月12日にEUの新たな移民・庇護協定（Pact on Migration and Asylum）の適用が開始されたことがあります。同協定は、外部国境での入域審査、庇護手続、加盟国間の責任分担、危機対応、送還手続を一体的に整備する包括的枠組みであり、EUの移民・庇護政策を新段階に移行させるものです。欧州委員会は、同協定をEU共通の移民管理制度の基盤と位置付けています。[\[3-1\]](#)

この制度改革を背景として、欧州委員会は6月16日「Channel Migratory Route」に関するEU行動計画を公表しました。同計画は、フランス北部などから英国へ向かう小型ボートによる危険な海上渡航を対象とするものであり、英仏海峡問題をフランス等の沿岸国だけでなく、EU全体の移民管理上の課題として扱う点に特徴があります。具体的には、密航ネットワークの摘発、小型ボート・エンジン等の供給網対策、沿岸部での監視・国境管理、Frontex及びEuropolによる支援、出身国・通過国との協力、英国との情報共有・実務協力を多角的に講じ、危険な小型ボート渡航の抑止と密航ネットワークの解体を図る内容です。これは、海上での出航阻止にとどまらず、密航組織、移動ルート、国境管理、送還協力を一体的に管理しようとする「whole-of-route」型の対応といえます。[\[3-2\]](#)

また、送還制度そのものについても見直しが進められています。6月11日、EU理事会は不法滞在第三人の送還に関する法案の暫定合意文書を更新し、6月17日には欧州議会が同規則案を承認しました。同案には、送還を実効化するための仕組みが盛り込まれています。第一に、退去を命じられた不法滞在者には、自らの送還手続を進めるために当局へ協力する義務が課されます。第二に、本人が協力しない、逃亡のおそれがある、又は安全上のリスクがあるといった場合には、個別の審査を経て、行政当局又は司法当局の命令により拘禁することができます。第三に、その拘禁期間の上限は最大24か月とされ、従来より長期化されました（状況の変化等があれば合計で最大6か月の延長も可能です）。第四に、第三国に設置される「return hubs（リターン・ハブ）」の利用可能性が認められます。return hubsは、EU域内に滞在権のない者を、受け入れに合意した第三国へ移送し、最終的な帰国又は別の第三国への移送を進めるための仕組みであり、人権・国際法・ノン・ルフールマン原則を尊重する第三国との協定に基づく場合に限られます。[\[3-3\]](#)

今回の一連の動きは、英仏海峡の小型ボート問題への個別対策にとどまりません。EUは、移民・庇護協定の適用開始を契機として、「入域管理」「庇護審査」「密航対策」「送還」を連動させ、移民管理制度全体の実効性を高めようとしています。

## 26-15-4. 英国将来予測報告と海上物流リスク

2026年6月15日、英国科学庁（Government Office for Science）は、英国の経済・安全保障を支える国際サプライチェーンの脆弱性と強靱化の方向性を2040年頃まで見据えて分析した将来予測報告書「Global Supply Chains: A Foresight report on risk and resilience」を公表しました。[\[4-1\]](#)

報告書は、サプライチェーンを企業の調達・物流問題にとどまらない国家の経済安全保障課題と位置付け、直線的な「鎖」ではなく複雑に結び付いた「ネットワーク」として捉えます。そのため、特定の供給国・企業・港湾・海上チョークポイントに依存が集中すると、そこで途絶が生じた際に影響が広範囲へ波及するとされます。

海事分野では、スエズ運河、ホルムズ海峡、マラッカ海峡、パナマ運河などが重要リスク地点とされ、紛争や気候変動に加え料金引き上げもその引き金に挙げられています。報告書の狙いは新たな規制の導入ではなく、政府・産業界・学界でリスク認識を共有し、供給網の集中・依存・途絶リスクを国家レベルで管理する必要性を示すことにあります。[\[4-2\]](#)

この文脈で、スエズ運河庁が7月15日から各種サーチャージを引き上げる方針を示したことは、報告書の問題意識を裏付ける事例です。スエズは人工運河であり、紅海情勢の悪化で落ち込んだ収入を船舶の復帰局面で回復・最大化する狙いとみられ、有料インフラの利用料として商業的には理解できます。[\[4-3\]](#)

一方、ホルムズ海峡は注意が必要です。報道では、イランがイラン及びオマーンの定める条件下での通航を認め、その中に通航料を含める趣旨を示しているとされます。しかしホルムズは自然海峡であり、国際法上は通過通航権が認められ、通航自体への一般的な料金は原則徴収できず、徴収可能なのは灯台・水先・救助など具体的サービスの対価に限られます。[\[4-4\]](#) [\[4-4\]](#)

自然海峡での料金例であるボスポラス・ダーダネルス両海峡（1936年モントルー条約）やエーレスンド海峡（1857年に廃止）は、いずれも特殊・歴史的な枠組みであり、ホルムズにそのまま援用することはできません。[（\[4-5\]](#)）

結論として、スエズの料金改定はホルムズでの通航料徴収を法的に正当化しません。ただし、チョークポイント収益化の論理として政治的に利用される余地があり、緊張下で要衝の収益化が連鎖するリスクは、報告書が警告したネットワークの脆弱性そのものを映し出しています。[\[4-6\]](#) [\[4-7\]](#)

（日本海難防止協会ロンドン事務所長 立石良介）