

欧州海上安全レポート
日本海難防止協会
ロンドン事務所

ドイツ ベルリンのシュプレー川の水辺に、荘厳な姿を見せるベルリン大聖堂

Supported by  日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION

《記事概要》

26-25-1. EU 海事産業戦略に基づく官民アライアンスの発足

- 3月に公表されたEU海事産業戦略の具体化に向け、官民の連携枠組みが始動。
- 欧州委員会が9月2日、同アライアンス(EMA)を正式に発足し、参加募集を開始。
- 造船所や船社、加盟国、投資家等の連携を促進し、域内の製造拡大を目指す。

26-25-2. EU の大規模不法入域への危機対応

- 移民の武器化等に備え、欧州委員会が緊急対応枠組みの創設とFrontex強化方針を表明。
- セウタへの大規模流入を受け、スペインに1億1,470万ユーロの緊急支援を決定。
- 英仏海峡でもFrontexが初めて巡視船を派遣し、フランスの捜索救助を支援。

26-25-3. 英国 MAIB による有人船・無人船衝突事故の中間報告

- 英国 MAIB が、作業員輸送船と無人水上艇の衝突事故の中間報告を公表。
- 有人船は損傷・浸水。無人艇は沈没。原因等は最終報告書で示される見込み。
- MAIB は、有人船・無人船の安全な混在運航を検討する上で重要な調査と位置付け。

26-25-4. 船舶を標的としたサイバー攻撃とサイバーリスク管理

- リベリア海事当局は、同国籍タンカーがマルウェア攻撃を受けた事案を公表。
- PC11台のうち8台が感染。ネットワーク分離で航海・機関係への感染拡大を防ぎ、運航を継続。
- 同当局はSMSのサイバーリスク管理に関する指針を更新し、ネットワーク分離等を推奨。

(以上)

《記事本文》

26-25-1. EU 海事産業戦略に基づく官民アライアンスの発足

9月上旬、EUでは、3月に公表された「EU 海事産業戦略」の具体化に向けて官民関係者による連携・調整の枠組みが始動しました。同戦略は、欧州の海事産業の競争力と経済安全保障を強化することを目的としており、6本の柱から構成されています。その第1の柱「建造・装備・修理 (Build, Equip and Repair)」では、欧州の船舶・海事機器の製造能力を強化するため、「EU 産業海事バリューチェーン・アライアンス (EU Industrial Maritime Value Chains Alliance : EMA)」を設立する方針が示されていました。[\[1-1\]](#) [\[1-2\]](#)

その具体策として、欧州委員会は9月2日、EMAを正式に発足させ、参加団体の募集を開始しました。同アライアンスは、造船・海事機器メーカー、船社等の利用者、加盟国・地域、投資家、研究機関等の官民関係者を結ぶ枠組みです。重点分野として、①近海・沿岸・内陸水運の脱炭素船、②砕氷船などの特殊用途船・作業船、③水上・水中ドローンなどの海洋観測機器、④クリーン推進などのネットゼロ技術、⑤スマートで持続可能な製造プロセス、⑥船舶リサイクルを掲げています。これらの分野について、需要や生産能力、サプライチェーン上の課題を把握し、欧州域内での製造・導入の拡大、戦略プロジェクトの形成、EUと加盟国による投資の優先順位の調整などに取り組むこととしています。[\[1-3\]](#) [\[1-4\]](#) [\[1-5\]](#)

背景には、欧州海事産業を取り巻く国際競争の激化があります。これについてEUは、欧州の造船業は高付加価値船や特殊船に強みを持つものの、厳しい競争にさらされていると指摘しています。その要因として、第三国 (EU 非加盟国) の政府による自国造船業への大規模な支援や、不当に安い価格での販売を挙げています。こうした状況を受け、6月8日にはEU理事会もEMAの立ち上げを支持し、早期設立を促していました。[\[1-2\]](#) [\[1-6\]](#) [\[1-7\]](#)

EMAへの参加には一定の条件が設けられています。参加対象は、EU域内で活動する企業、業界団体、公的機関、投資家、研究機関などです。欧州経済領域 (EEA) の域外で設立された団体は個別に審査され、戦略上重要な議題では、第三国の支配下にある団体の議論への参加を制限できる仕組みも設けられています。募集は継続的に行われ、最初の締切は10月16日です。[\[1-3\]](#) [\[1-5\]](#)

今後は、EMAを通じた官民連携が、脱炭素船や作業船、海洋観測機器などの欧州域内での製造拡大に向けて、具体的にどのような投資につながるかが注目されます。

26-25-2. EU の大規模不法入域への危機対応

2026 年 9 月、EU は、大規模な不法入域への危機対応と欧州国境沿岸警備機関(Frontex)の強化を相次いで打ち出しました。本レポート No. 26-15 で紹介した通り、6 月には移民・庇護協定(Pact on Migration and Asylum)の適用が始まり、英仏海峡ルートに関する EU 行動計画が示されるなど、不法移民対策の体制整備が進められています。[\[2-1\]](#)

そのような状況の中、フォン・デア・ライエン欧州委員長は 9 月 16 日、新たな「欧州緊急対応枠組み(European Emergency Response Framework)」を提案する方針を表明しました。これは、大規模な人の移動が意図的に引き起こされ、政治的な圧力手段として利用されるような例外的な緊急時に、厳格な要件の下で、通常の手続を一時的に柔軟化するための枠組みです。[\[2-2\]](#)

続いて、欧州委員会は 9 月 29 日、「突発的かつ大規模な不法入域を予防・予測・対応するための 5 項目計画(5-point plan to prevent, anticipate and respond to sudden, mass illegal arrivals)」を公表しました。同計画は、①不法移民を防ぐためのパートナー国との連携強化、②EU 外部国境の強化、③移民動向の把握・早期警戒の強化、④密航・人身取引ネットワークの解体、⑤実効的な送還・再受入れ(相手国による自国民の引き取り)の枠組みの強化を柱としています。Frontex についても、緊急時の人員・装備の迅速な展開や送還支援など、その役割を強化する方針が盛り込まれています。[\[2-3\]](#)

この計画の策定には、7 月末にスペイン領セウタで発生した大規模な不法入域が背景にあります。7 月 30~31 日には、スペイン当局の推計で約 7 万 2,000 人がモロッコからセウタに不法入域しました。これを受け、欧州委員会は 9 月 9 日、スペインに 1 億 1,470 万ユーロの緊急支援を決定しました。資金は国境監視・警備、移民のスクリーニング、受入れ、送還などに充てられます。あわせて、スペインの要請に応じ、Frontex、欧州刑事警察機構(Europol)、欧州連合庇護庁(EUAA)による現地での運用支援も拡充されました。[\[2-4\]](#) [\[2-5\]](#)

また、英仏海峡でも、6 月に公表された EU 行動計画に基づき、Frontex の活動が強化されています。同計画には、Frontex による海上・航空監視資機材の展開が盛り込まれていました。Frontex は 9 月 4 日、2021 年からの航空監視に加え、初めて巡視船を英仏海峡に派遣したと発表しました。巡視船と監視用航空機を連携させ、小型ボートを発見・追跡し、その情報をフランス当局に提供することで、搜索救助活動を支援しています。[\[2-6\]](#) [\[2-7\]](#)

26-25-3. 英国 MAIB による有人船・無人船衝突事故の中間報告

9月17日、英国海難事故調査局（Marine Accident Investigation Branch : MAIB）は、作業員輸送船（Crew Transfer Vessel : CTV）「Iceni Legend」と無人水上艇（Uncrewed Surface Vessel : USV）「X18」の衝突事故について、中間報告を公表しました。本事故は2025年9月19日、北海のグレーター・ガバード（Greater Gabbard）洋上風力発電所内（フェリックストー東方約25海里）で発生しました。英国では、事故から12か月以内に最終報告書を公表できない場合、中間報告を公表することとされており、今回の報告はこれに基づき公表されたものです。[\[3-1\]](#) [\[3-2\]](#)

2025年9月19日12時13分、Iceni Legend（全長22.4m、乗船者6名）は、洋上風力発電施設へ作業員を移送するため航行中、水中調査を行っていたX18（全長4.58m、重量840kg）と衝突しました。Iceni Legendは左舷船首部を損傷して浸水しましたが、自力で帰港し、負傷者はいませんでした。一方、X18は大きく損傷して沈没し、中間報告公表時点でも、その残骸は海底から回収されていません。[\[3-2\]](#)

有人船と無人船が同じ海域で実際に衝突した本件では、両船が互いをどのように認識し、衝突に至ったのかが調査の焦点の一つになると考えられます。

MAIBは、本件について、①当日の環境条件、②両船の相互認識・通信能力、③自律運航船や無人船を取り巻く規制環境等について調査しました。調査は既に完了しており、今後、報告書案を関係者に配布し、30日間の意見聴取を経た上で最終報告書を公表する予定です。最終報告書では、衝突の原因と、衝突に至った経緯が示される見込みです。[\[3-2\]](#) [\[3-3\]](#)

また、MAIBは、年間の調査活動などをまとめた2025年年次報告書を9月30日に公表し、その中で本件を、海上安全をめぐる今後の課題を示す事例として取り上げました。同報告書では、本件について、人命被害はなかったものの、遠隔操作される低速の無人船が、人が操船する高速船と同じ海域でどのように運航されるのかを理解する機会になっていると指摘しました。さらに、本調査を、船舶の建造や運航に関する基準、船員の訓練のほか、人が機械の動きを、機械が人の動きをどう予測するかといった点の検討にも役立つ重要な調査と位置付けています。[\[3-3\]](#)

今回の中間報告では、衝突の原因は明らかにされていません。今後の焦点は、最終報告書で示される調査結果を踏まえ、有人船と無人船の安全な混在運航に向けて、どのような衝突防止策が検討されるかにあると言えます。

26-25-4. 船舶を標的としたサイバー攻撃とサイバーリスク管理

9月20日、リベリア海事当局は、8月8日に大西洋を米国へ向けて航行していたリベリア籍タンカーがマルウェア攻撃を受けた事案を公表しました。同当局の調査では、攻撃の前から、衛星通信システムのファイアウォールを通じて不正なリモートアクセスが繰り返され、ほかにも複数の侵入の試みがあったことが判明しました。外部の攻撃者が船内システムにリモートで侵入してマルウェアを送り込み、それが業務用ネットワークに広がったとみられています。この攻撃では、船内のPC11台のうち8台が感染し、サーバーのOSやデータに加え、バックアップデータも削除されました。一方、船内のネットワークが分離されていたため、航海・機関など安全上重要なシステムへの感染拡大は防がれ、船舶は通常運航を継続しました。[\[4-1\]](#)

船内ネットワークがマルウェアに感染した同様の事案は、過去にも起きています。2019年には、米国沿岸警備隊（United States Coast Guard : USCG）が、ニューヨーク・ニュージャージー港に向かっていた大型船で、マルウェアにより船内のコンピュータシステムの機能が大きく低下した事案を公表しました。この事案においても、船舶の運航に不可欠な制御システムへの影響はありませんでした。ただし、USCGは、同船が有効なサイバー対策を講じないまま運航しており、重要な制御システムが深刻な脆弱性にさらされていた点を指摘し、ネットワーク分離などの対策を推奨しました。[\[4-2\]](#)

また、リベリア海事当局は今回の事案を公表する2日前の9月18日、安全管理システム（Safety Management System : SMS）へのサイバーリスク管理の組み込みに関する指針を更新しました。国際海事機関（International Maritime Organization : IMO）の海事サイバーリスク管理指針にも沿い、米国国立標準技術研究所（National Institute of Standards and Technology : NIST）のサイバーセキュリティ・フレームワーク2.0と整合する、統治（Govern）、特定（Identify）、防御（Protect）、検知（Detect）、対応（Respond）、復旧（Recover）の6機能を軸とした対策を示しています。[\[4-3\]](#) [\[4-4\]](#)

同指針によると、リベリア籍船では、SMSでサイバーリスクに対処することが義務付けられています。対処していない場合は、寄港国の検査で不備を指摘され、出港前に内部監査を受けるよう求められたり、是正されるまで出港停止となったりする可能性もあります。同当局は、今回の事案の公表に際してもこの指針を参照するよう求め、サイバー攻撃を船舶への物理的な攻撃と同様に深刻に扱うべきだとしました。そのうえで、①ネットワーク分離とアクセス制御が有効に機能しているかの確認、②リモート接続の監視強化、③バックアップ・復旧手順の試験と不正アクセスからの保護などを推奨しています。[\[4-1\]](#) [\[4-3\]](#)

AIを悪用したサイバー攻撃など、新たな脅威の懸念も高まる中、船舶においても、適切な対応ができるよう、サイバーリスク管理を適切に行っていくことが重要と考えられます。

（日本海難防止協会ロンドン事務所 研究員 川上慶大）