

SHIP SECURITY ADVISORY No. 01-25J (Rev.1)

To: Owners/Operators, Masters, Company Security Officers, Recognized Security Organizations

SUBJECT: THREATS TO SHIPPING IN THE RED SEA REGION

Date: 22 July 2025

以下の海域で運航中又は運航予定の弊旗国籍船は、本船舶保安通知書を(該当船に)速やかに配布、(内容について理解)共有をして下さい。

- Arabian Sea;
- Bab-el-Mandeb (BeM);
- Eastern Mediterranean Sea (EMED);
- Gulf of Aden (GoA);
- Northwestern Indian Ocean; or
- Red Sea.

高まる軍事行動、及びこれらの地域における地政学的緊張が(この海域を航行する)商船に深刻な脅威をもたらしています。これらの海域を航行する船舶は警戒レベルを高め、維持して下さい。

1.0 最新情報

1.1 最近の重大インシデント(2025年7月7~8日)

- 1 2025年7月7日、フーシ派はイエメンのホデイダ南西約50海里の海域で、リベリア船籍でギリシャ船社運航のばら積み貨物船”MAGIC SEAS”を攻撃した。同船は約8隻の小型艇からの攻撃を受け、武装した男たちが小火器及びロケットランチャー(RPG)を発砲した。同船はミサイル1発と無人艇(USV)2機による攻撃も受けた。乗組員19名と警備員3名は自由落下式救命ボートで船外に脱出し、その後、近接の船舶に救助された。その後、フーシ派は”MAGIC SEAS”に乗船、爆発物を設置/爆発させ、同船を沈没した。

本船舶保安通知は、毎年弊局によって審査され、特段の記載が無い限り、また置き換え、取り消しが無い限り、発行・更新から1年後に失効します。

SSA No. 01-25J Rev.1

注) 本和訳はご参照頂き易い様に用意されたものでマーシャルアイランド海事局発行の公式文書ではありません。本和訳とマーシャルアイランド海事局発行の公式英語版内容に齟齬が生じた場合は常に英語版を正とします。

- .2 2025年7月8日、リベリア船籍でギリシャ船社運航のばら積み貨物船”ETERNITY C”は、”MAGIC SEAS”への攻撃海域とほぼ同海域において、フーシ派による小型艇約4隻、小火器、RPG、USV、ミサイルによる攻撃を受けた。乗船者25名（乗組員22名、警備員3名）のうち、10名が救助され、4名の死亡が確認され、11名が現在フーシ派によって陸上で拘束されている（うち2名が入院中）。その後、”ETERNITY C”は沈没し、紅海地域における商船への攻撃としては、これまでで最も多くの死者を出した。
- .3 これらのインシデントは、フーシ派による商船への攻撃による致死性と戦術の洗練度がともに著しく高まっていることを示している。

1.2 現時点でフーシ派による攻撃対象の分析は§3.2に記載。

1.3 最新の共同海事情報センター（JMIC）からの勧告は§4.1に記載。

1.4 さらなる脅威およびリスク軽減策が §6.0 に追加。

2.0 Ship Security Level

2.1 Security Level 3

弊旗国籍船は(弊旗国要求として)、本船が紅海南方(SRS)(北緯18°以南)、バブ・エル・マンデブ海峡(BeM)、及びアデン湾(GoA)東経48°以西にあってはShip Security Level 3 (又は港内に於ける同等の警戒レベル)を実施。

2.2 Security Level 2

弊旗国籍船は紅海北方(NRS) (北緯18°以北)にあってはShip Security Level 2を実施。

3.0 脅威と危険度について

3.1 現在の脅威レベル

- .1 商船は依然としてフーシ派による攻撃のリスクにさらされている。2024年12月以来となる直近2件の攻撃は、フーシ派がSRS(紅海南方)を標的としていることを反映している。フーシ派の標的が、以前展開したように、バブ・エル・マンデブ海峡(BeM)とアデン湾(GoA)に拡大するかどうかは不明である。したがって、これらの地域はSRSと共に、特に§3.2に概説されているフーシ派の攻撃対象となりうる船舶にとって、依然として高いレベルの脅威となっている。
- .2 可能性は低いものの、紅海北方(NRS)、アラビア海、北西インド洋、およびEMED(東地中海)でも攻撃が行われる可能性もあり。すべての商船は、これらの海域において警戒する必要がある。

3.2 フーシ派の攻撃対象

- .1 「攻撃対象はイスラエル国とつながりのある船主、運航者、管理者、傭船者、積み荷、或いはイスラエルに寄港した船舶姉妹船、米国籍船、英国籍船、又は商業活動の為にイスラエル国港に出入りする船舶」と当初フーシ派は主張していたが、気まぐれな攻撃によって(非対象船が)巻き添えになる事もある。特定の国、貨物、個人、企業との関係から、特定の商船を標的にしている一方で、誤算や誤認により、あらゆる商船に対する攻撃的な行動につながる可能性も残っている。
- .2 フーシ派は2023年11月以来、表明した攻撃目標を何度も変更しているが、2025年7月の攻撃は、紅海、バブ・エル・マンデブ海峡(BeM)、アデン湾(GoA)、アラビア海で「禁止令に違反しようとするあらゆるイスラエル船舶」への攻撃を再開するという[2025年3月12日の誓約](#)に沿ったものであると分析されている。
- .3 フーシ派による「イスラエル船」の定義では、船主の広範な船隊に属する船舶のうち、イスラエルの港に寄港したことがある船舶全てが含まれる可能性がある。これには姉妹船、定期用船、共通の受益船舶保有者(Beneficial owner)または船舶管理の下にある船舶が含まれる。したがって、船舶がイスラエルに寄港したことがなくても、関係船舶がイスラエルに寄港したことに基づいて標的となる可能性がある。イスラエル寄港対象時期が過去いつまでさかのぼるのかは不明である。
- .4 2025年6月21日、フーシ派は「米国がイスラエルという敵と共にイランへの攻撃や侵略に関与した場合、フーシ派は紅海で米国の船舶と軍艦を標的とする」と述べた。2025年6月22日、米国はイランの核施設を直接攻撃した。フーシ派の脅威以降、米国と関係のある船舶への攻撃は発生していないものの、米国と関係のある船舶は依然として潜在的な標的とみなされている。

SSA No. 01-25J Rev.1

- .5 弊局は、米国またはイスラエルと関係のある船舶(イスラエルに寄港した船舶と関連する船舶を含む)による高危険度地域(HTA)の通過を強く控えるよう勧告する。

3.3 脅威のタイプ

3.3.1 フーシ派は商船に対し、連携された多彩な攻撃手段により、妨害、阻止、及び攻撃できる能力を示しており、(航行中)商船の追尾、監視の為に沿岸レーダー設備、軍用艦船、又は哨戒艇、(攻撃能力を有する)改造型商船、及び無人航空機(UAV)等の装備を駆使することが可能。(これまでに)示された(攻撃)能力及び戦術は以下の通り:

- .1 小型艇による小火器及びロケットランチャーによる攻撃
- .2 ヘリコプターによる攻撃及び船舶拘留
- .3 無人航空機(UAV)
- .4 無人艇(USV)
- .5 巡航ミサイルと対艦弾道ミサイル
- .6 機雷

3.4 最近の攻撃パターン

230日間の休止の後、2025年7月にフーシ派による商船への攻撃が再開され、激化した。2隻の船舶が沈没し、多数の負傷者と船員が死亡。どちらの攻撃でも複合戦術が用いられ、以前の攻撃と比較して人命安全に対する尊重は著しく低下している。

4.0 多国籍軍

4.1 共同海事情報センター(JMIC)からの勧告

- .1 姉妹船、定期用船、共通の受益船舶所有者(Beneficial owner)または船舶管理の下にある船舶を含む、自社船隊内のイスラエルのあらゆる港への寄港について包括的な監査を実施する。

- .2 AISの送信ログ、船舶追跡プラットフォーム、公開海事データベースなどの船舶のデジタルな痕跡を分析し、フーシ派の関連勢力が標的とする根拠として解釈する可能性のある過去の関連性について確認する。
- .3 特に、オープンソース・インテリジェンス(OSINT)手法(公開されている情報を収集・分析する手法)を通じて入手可能な航海ルート、寄港データ、関連情報に関して、サイバーセキュリティと情報管理規約・手順を強化する。

4.2 連絡先情報

Global Maritime Security Contact ([MARSEC-210](#)) – 多国籍軍リスト、連絡の為の案内を参照

4.3 高危険度地域(HTA)の定義

多国籍軍によると商船の場合、襲撃の脅威が紅海北緯12°から16°に集中しているとの事。この地域は高危険度地域(HTA)とみなされる。

4.4 危険地域の範囲

ほとんどの攻撃はHTA内で発生しているが、フーシ派はイエメン沿岸から315km離れたアデン湾(GoA)内の船舶を標的とし、攻撃する能力を示している。しかし、対艦弾道ミサイルの最大射程は推定1700kmとなっている。



(Source: JMIC)

SSA No. 01-25J Rev.1

4.5 通航アドバイス

国際海運業界団体 (ISIA) は、紅海南方(SRS)、バブ・エル・マンデブ海峡(BeM)及びアデン湾(GoA)を航行する船舶の[通航アドバイス](#)を発行している。

4.6 AIS

4.6.1 多国籍軍は、船舶の安全が損なわれると船長が判断しない限り、高危険度地域(HTA)通過中はAISのスイッチを切るよう、船舶に強く勧告。

- .1 危険海域内でAISを遮断して航行する船舶は、多国籍軍が(各商船の)船位を把握し、有事の援助が出来る様、2時間毎に英国海運貿易オペレーション(UKMOT)、及び米国中央指令部(US NAVCENT)「海軍協力・海運指針」に船位通報を行う事。ただ、船舶は幾多の方法で追跡されるためAISの遮断だけでは(敵対勢力による)船位探知を完全に防ぐ事は出来ない。
- .2 船長はSOLAS/Regulation V/34.1に従い海上における人命の安全、及び海洋環境保全の為に必要な職業上決断を下す事が出来、その決定を妨げる事があってはならない。船長が(迫る)脅威を軽減させ、本船の安全もしくは保安が確保できると評価すれば、AISの遮断も可。(IMO Assembly Resolution A.1106(29)/§22; A 1106 29 (imo.org) 参照)。

5.0 非多国籍軍

5.1 偽装脅威

フーシ派は「合法的外国軍」に扮し商船の航行速度、或いは(自らの)領海へ針路を変更させる事で知られている。

5.2 VHFでの通信

5.2.1 多国籍軍はVHFで「イエメン海軍」から(本船の)「船速を変えなさい」、或いは「針路を変えなさい」と通知を受けた場合、以下の対応をする様推奨:

- .1 (本船の)安全(に問題無し)を判断した場合、通知を無視し、針路を保つ。
- .2 VHFチャンネル16で多国籍軍艦船に、船位、状況、及び(先の)行動計画を知らせ指示を仰ぐ。

SSA No. 01-25J Rev.1

- .3 インシデント(不審なVHF傍受)をUKMOTに報告。

6.0 緩和対策

6.1 紅海南方(SRS)、バブ・エル・マンデブ海峡(BeM)、及びアデン湾(GoA)を航行する船舶は:

- .1 姉妹船、定期用船、共通の受益船舶保有者(Beneficial owner)または船舶管理の下にある船舶を含む、自社(広域)船隊内のイスラエル全港への寄港について徹底した監査を実施する。
- .2 AISの送信ログ、船舶追跡プラットフォーム、公開海事データベースを網羅する船舶のデジタルな痕跡をレビューし、イスラエルと関連が無い事を確認する。
- .3 船舶保安計画(SSP)の見直しをし、事前の警戒レベル及びリスクアセスメントで修正箇所が必要であれば変更を加える。
- .4 BMP Maritime Security ([BMP MS](#)) / Maritime Security Threat Overview ([MSTO](#)) の考査。
- .5 慎重な航海計画とそれに伴う危険評価の実施。
- .6 イエメン沿岸より可能な限り距離を取った航行。
- .7 OCIMF発行図書「[Loitering Munitions - the Threat to Merchant Ships](#)」及び「[Ship Security: Hull Vulnerability Study](#)」の検討。
- .8 NATO発行図書「[ATP-02.1 NCAGS Guide to Owners, Operators, Masters and Officers](#)」第4章の検討。
- .9 危険度が高まる海域へ入る前の保安、及び消火訓練の実施。連携された多彩な攻撃手段に対する特別訓練の実施。
- .10 小型艇、ロケットランチャー、無人航空機、無人艇等による多彩な攻撃に対する、船橋総員による用心深い監視の維持。
- .11 VHFや他の会話チャンネルの監視。
- .12 多国籍軍組織([UKMTO](#) , [MSCIO](#), JMIC, EUNAVFOR, [CMF](#) 及びUS NAVCENT)からの助言/指示に従う。
- .13 欧州連合軍事作戦: アスピデス作戦 (EUNAVFOR Operation ASPIDES)からの保護を検討(インストラクションは[こちら](#))。

6.2 民間武装警備の考慮

- .1 民間武装警備隊(PCASP)を乗船させる船舶は、その派遣会社と武力行使についての取り決めを再度検討し、小火器による襲撃とはるかに強力な兵器を使う軍隊組織による襲撃の区別を明記する。

- 2 軍隊との交戦は、事態の拡大につながる可能性があるため、推奨されない。セキュリティチームは、無人艇による妨害・攻撃、乗組員の避難、および侵入防止手順に関する緊急時対応計画も策定しておく必要あり。

7.0 自発的報告計画

7.1 参加義務

UKMTO VRA(自発的報告区域)を航行する船舶はUKMTO VRS (自発的報告計画)を利用:UKMTOに登録、報告。[\(報告書式\)](#)

8.0 インシデント又は(他船/未確認局による)不審な行動に対する報告

8.1 不審な行動

インシデント、又は不審な行動に遭遇した場合は直ちに[UKMTO](#)に連絡。小型艇、ドローンの接近、本船近辺での異常な行動は全て報告。

8.2 緊急事態

緊急事態発生時にはSSASを作動させ、電話+973-1785-3879, **米国中央海軍指令部(US NAVCENT) 戦闘監視部(Battle Watch)**へ通報。連携攻撃(組織的攻撃)の場合、多国籍軍との通信を維持し、即時の支援を要請。

8.3 報告義務

全ての保安に係るインシデント及び不審な行動は弊局、電話+1-571-441-1885、marsec@register-iri.com 及びdutyofficer@register-iri.com にご報告下さい。

9.0 補足情報

9.1 業界情報

[Maritime Global Security website](#) は、[BMP](#)を含む(海上保安に係る)海事業界最良の事例(ベストプラクティス)を提示、海事従事者の為の地域(情報)、(船舶が非常時に遭遇した場合の)連絡先、(計画航行)海域に於ける海上保安報告センターの情報を提供。航行前にBMP、及びMaritime Global Security websiteへ(海域情報)確認。

9.2 最新情報

関連する多国籍軍(CMFのOperation PROSPERITY GUARDIANやEUNAVFORのOperation ASPIDESを含む)からの最新の治安事故情報、速報、助言は、リンク先の[UKMTO](#) と[MSCIO](#)のウェブサイトに掲載。

9.3 JMIC

商船に対するフーシ派の攻撃に関する正確でタイムリーな情報を共有するため、共同海事情報センター(JMIC)が設立された。複数の軍事関係者がJMICに参加し、オープンソースの非機密情報をメッセージング・サービスに融合。JMICの成果は[UKMTO](#) のウェブサイトに掲載。

9.4 Bridge Emergency Reference Cards

9.4.1 JMICは中東地域航行用に“Bridge Emergency Reference Cards”(非常用簡易参照ガイド)を発行。“Bridge Emergency Reference Cards”はプリントアウト用、電子媒体用、2種類入手可能。

- .1 [プリントアウト用](#)
- .2 [電子媒体用](#)

9.5 追加情報

弊局、[Maritime Security](#) も併せてご利用下さい。