

## SHIP SECURITY ADVISORY No. 03-26J

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

**SUBJECT: THREATS TO SHIPPING IN THE MIDDLE EAST REGION**

**Date: 13 March 2026**

本書発行によりSSA No.01-26、02-26、及び03-25 (Rev. 2) は絶版とします。本通知書は、紅海、バブ・エル・マンデブ (BeM)、アデン湾 (GoA)、アラビア/ペルシャ湾、オマーン湾 (GoO)、ホルムズ海峡 (SoH)、または北アラビア海を運航中、もしくはこれら海域を通航する予定の、弊船籍すべてに速やかに配布してください。

### 1.0 情勢概要

2026年2月28日、米国およびイスラエルはイランに対して協調軍事攻撃 (Operation EPIC FURY : 作戦名 "壮絶な怒り") を開始。標的はイランの軍事インフラ、ミサイルシステム、海軍資産、核関連施設など複数地点に及んでいます。イランは、イスラエル領内および地域内の米軍施設に対して、報復としてミサイル、ドローン、そして非対称作戦を開始。商船に対する攻撃は、これまでのところ無差別に行われています。

米海軍中央軍 (NAVCENT) は、アラビア湾、オマーン湾 (GoO)、北アラビア海、およびホルムズ海峡 (SoH) を包含する海上警戒区域 (MWZ) を設定し、当該区域内における商船の安全を保証できない旨を通告しています。

ホルムズ海峡 (SoH) の商業通航量は崩壊し、過去の1日平均約138隻の通航に対して、現在は一桁台にまで落ち込んでいます。AISデータによれば、2026年3月2日から12日にかけて、1日あたりの商業通航は0~4隻しか記録されず、複数の日においてタンカーの通航が完全にゼロとなっています。

合同海事情報センター (JMIC) は、地域の海上脅威環境を "クリティカル (重大)" と評価しています。この評価は、本SSAが対象とするすべての海域に適用されます。

これらの事態を踏まえ、弊局は、MWZ (海上警戒区域) およびその隣接する高脅威海域<sup>1</sup> (HTA) 全域において、弊船籍船に要求される船舶保安レベル (SSL) を引き上げました。詳細は以下の§2.0に記載されています。

---

<sup>1</sup> 隣接する高脅威海域 (HTA) には、アデン湾 (GoA) および紅海が含まれます。

## 2.0 船舶保安レベル

### 2.1 必須船舶保安レベル

2.1.1 以下の海域において、弊船籍船は船舶保安レベル3（または、安全と判断された上で荷役作業可能な寄港港湾施設において、同等の保安措置）で運航する必要があります。[\(旗国要件\)](#)

- .1 Red Sea (紅海)
- .2 BeM (バブ・エル・マンデブ海峡)
- .3 GoA (アデン湾)
- .4 Arabian/Persian Gulf (アラビア/ペルシャ湾)
- .5 GoO (オマーン湾)
- .6 SoH (ホルムズ海峡)
- .7 North Arabian Sea (北アラビア海)

### 2.2 戦争危険保険

Joint War Committee (JWC) は、その Listed Areas (JWLA-033)<sup>2</sup> を拡大し、アラビア湾、オマーン湾 (GoO)、および隣接海域を追加しました。これにより、多くの船舶戦争保険 (Hull War) において、航海申告および割増保険料 (AP) 交渉が必要となっています。保険市場の状況は、脅威環境が“クリティカル”であることと整合した、引受姿勢の引き締まりを示しています。現在のところ補償は提供されていると報告されていますが、実質的には通航の可否を左右する要因となり得ます。

運航者は、MWZ または隣接する高脅威海域 (HTA) の通航を計画する際、P&I クラブおよび戦争危険保険の引受人と十分に前広に協議する必要があります。

### 3.0 地域脅威評価

以下の脅威評価は、海域ごとに整理されています。ここで取り上げるすべての海域は、2026年3月9日時点で JMIC により“クリティカル”レベルと評価されています。各海域の個別評価は、それぞれの海域における主要な脅威主体、推定される活動レベル、および現在の通航状況を反映したものです。

---

<sup>2</sup> JWLA-33は 2026年 3月 1日より適用。

### 3.1 Red Sea (Southern and Northern Sectors) : 紅海 (南北域)

#### 脅威レベル：重大

紅海は依然としてフーシ派による攻撃の主要回廊であり、同地域における商業船舶に対して最も継続的かつ活発な脅威環境を形成しています。20°N以南の範囲として広く定義される南紅海 (SRS) は、攻撃 (記録された) が最も高密度で集中する海域です。北紅海 (NRS) は、脅威レベルは南部より低いものの、フーシ派の長距離攻撃手段およびイランが指揮する代理勢力による脅威が依然として無視できない状況にあります。

フーシ派勢力は、この海域において、無人航空機 (UAV)、対艦弾道ミサイル (ASBM)、対艦巡航ミサイル、海上機雷、小型艇群、および無人水上艇 (USV) を商船および軍艦に対して使用してきました。同勢力は、イスラエルまたは米国の標的基準に合致する船舶に重点を置きつつ、通航するすべての船舶を脅威にさらす継続的な意図と残存能力を示しています。誤認識 (misidentification) または誤算 (miscalculation) により、標的としていない船舶が攻撃される可能性は、**高い (HIGH)** とされています。

合同部隊は、商船に対する攻撃の脅威が、北緯 12°から 16°の間 (フーシ派 HTA) で最も高いと助言しています。最近報告された攻撃の大半も、この回廊内で集中して発生しています。また、フーシ派の対艦弾道ミサイル (ASBM) 能力は、約 1,700 km の射程を有しており、紅海全域がその攻撃範囲に含まれる点に留意すべきです。

### 3.2 BeM : バブ・エル・マンデブ海峡

#### 脅威レベル：重大

バブ・エル・マンデブ海峡は、紅海とアデン湾を結ぶ主要な海上チャークポイントであり、世界的に見ても最もリスクの高い通航回廊の一つを形成しています。航行可能幅が非常に狭いため、回避運動能力が大きく制限され、船舶はフーシ派の沿岸配備兵器および航空兵器システムの射程内に集中することになります。

バブ・エル・マンデブ海峡周辺では、全地球航法衛星システム (GNSS) 干渉が確認されており、位置精度の低下によって航法上の危険が生じ、誤認識や座礁のリスクが高まることで、保安上の脅威が一層深刻化しています。バブ・エル・マンデブ海峡を通航する船舶は、電子航法に対する警戒を強化し、GPS の位置情報をレーダーおよび目視方位と必ず照合することが求められます。

フーシ派勢力による偽装作戦が当該海域で確認されており、その内容には、海峡に対する権限を有しているかのような虚偽の主張や、正規の海軍・沿岸警備隊通信を装ったVHF通信が含まれます。未確認の当局から、進路変更や減速を指示する通信を受けた場合、船員はこれに従ってはならず、直ちに連合軍組織 (UKMTO) へ通報する必要があります。

### 3.3 GoA : アデン湾

**脅威レベル : 高**

アデン湾は、フーシ派勢力が南紅海 (SRS) を越えて作戦行動範囲を拡大したことにより、ますます活発な攻撃海域となっています。2026年3月7～8日の作戦休止前に確認された直近3件のフーシ派による攻撃は、いずれも南航海とアデン湾の回廊内で集中して発生しており、標的活動が地理的に拡大していることを裏付けています。

フーシ派勢力は、沿岸レーダー、艦艇、哨戒艇、転用された商船、そして航空機による情報・監視・偵察プラットフォームを組み合わせることで、イエメン沿岸から最大 315 km 離れた船舶を追跡・標的化できる能力を示しています。アデン湾における主要な脅威手段は、無人航空機 (UAV) および無人水上艇 (USV) による攻撃であり、これに対艦弾道ミサイル (ASBM) 攻撃の残存リスクが加わります。同海域を通航する船舶は、イエメン沿岸から可能な限り最大の距離を維持して航行する必要があります。

EUNAVFOR の Operation ASPIDES および Operation PROSPERITY GUARDIAN の下で行動する合同海上部隊 (CMF) を含む連合海軍部隊は、アデン湾に展開しており、護衛調整を実施しています。船舶はアデン湾入域前に UKMTO へ登録し、JMIC および連合部隊からのすべての指示に従わなければなりません。

### 3.4 Arabian Sea (Northwestern Sector) : アラビア海 (北西域)

**脅威レベル : 高**

アラビア海北西部は、フーシ派による脅威の延長領域となっており、イエメン沿岸から大きく距離を置いた地点においても、対艦弾道ミサイルや無人航空機による散発的な攻撃が確認されています。攻撃頻度は南紅海およびアデン湾より低いものの、フーシ派が実証してきた長距離打撃能力を踏まえると、そのリスクは無視できません。したがって、イエメン沿岸から離れた海域を通航するという理由だけで、自船の脅威曝露が低いとみなすべきではありません。

進行中の米国・イスラエル・イラン間の軍事衝突状況下に於いて、アラビア海北西部では、NAVCENT およびイラン海軍資産によって実施される軍事作戦に伴う付随的損害のリスクも高まっています。船舶は、すべての軍艦から大きな離隔距離を維持し、軍事活動が集中していることが判明している海域を回避する必要があります。

NAVCENT は、当該地域で行動中の米海軍艦艇に対して、30 海里 (NM) 以上の離隔距離を確保するよう助言しています。船舶は、事前の調整を確立された通信経路を通じて行わない限り、米国または連合軍の軍艦に接近したり、交信したりしてはなりません。

SSA No. 03-26

### 3.5 SoH : ホルムズ海峡

#### 脅威レベル：重大

ホルムズ海峡は、中東海域における通航環境の中で最も重大な影響を生じ得る海域です。ホルムズ海峡はアラビア/ペルシャ湾の主要な出入口であり、平時には世界の原油供給の約 20% がこの戦略的 choke point を通過しています。2026 年3 月初旬時点で商業通航は事実上停止しており、AIS データによれば、2026 年2 月 28 日の戦闘開始以降、商業通航はほぼ完全に崩壊していることが確認されています。

当該海域における主要な脅威主体は、イラン革命防衛隊海軍 (IRGC-N) およびイラン正規海軍 (IRIN) です。イランは歴史的に、ホルムズ海峡において非対称型海上作戦を実施してきた実績と、そのための確立された教義を有しており、その内容には、快速攻撃艇 (FAC) によるハラスメント(嫌がらせ)、武装要員による乗り込み (ヘリコプターおよび小型艇を使用)、リムペットマイン (吸着型機雷) の装着、そして VHF による虚偽通信が含まれます。現下の軍事衝突下において、これらの能力は実際に運用可能な態勢にあり、即応状態であると評価されています。

ホルムズ海峡およびアラビア湾入口における機雷使用は、発生確率は低いものの、影響が極めて大きい脅威として評価されています。イランは機雷戦に関して歴史的に実証された能力を有しており、極限状況において商業通航を遮断する目的で機雷を使用する戦略的動機も保持しています。船体やキール付近で不審な小型艇の動きが確認された場合、事前攻撃の兆候として扱う必要があります。運航者は、ホルムズ海峡において機雷脅威がたとえ限定的であっても、保険市場および海上安全の観点から通航判断に重大な制約を生じさせることを再認識する必要があります。

バンドルアッパーズ周辺のイラン施設を起源とする GNSS (全地球航法衛星システム) 妨害が確認されており、2026年2月28日以降、ホルムズ海峡海域では 24 時間あたり 600 件を超える GNSS 途絶事象が記録されています。これらの影響には、位置のずれ、AIS の異常、そして数百隻規模の海上資産に影響する断続的な信号劣化が含まれます。船員は、GPS をレーダーおよび目視方位と必ず照合し、電子海図表示情報装置 (ECDIS) の情報を二次航法システムで検証し、特に制限海域においては、船橋監視員を増員する必要があります。

作戦状況が安定し、権威ある通達情報源 (UKMTO、JMIC、NAVCENT) が安全な通航が可能であると示すまで、商業運航者はホルムズ海峡の通航を控えることを勧告します。安定性が十分に確立され、通航判断に際して一定なガイダンスを提示できる状況となった時点で、弊局は更新版 SSA を発行します。

### 3.6 GoO : オマーン湾

#### 脅威レベル：重大

オマーン湾はホルムズ海峡への主要な海上入出海域であり、2019年以降、イランによる複数の船舶拿捕およびハラスメント(嫌がらせ)事案が発生してきた海域です。確認された事案には、マーシャルアイランド、パナマ、韓国、ベトナム、ドミニカ、リベリア、マデイラ、ギリシャ、そして英国船籍船舶が含まれています。

現状況下では、イラン革命防衛隊海軍の快速攻撃艇およびイラン正規海軍の水上部隊は、イランのより広範な軍事対応を支援する形で、オマーン湾全域で積極的に行動していると考えられています。特に米国またはイスラエルに関連する船舶を対象とした拿捕の脅威は、2020年以來で最高レベルに達していると考えられます。イラン軍は、乗船作戦において小型艇やヘリコプターを使用しており、商船をイラン領海内へ強制的に誘導しようと試みた事例も確認されています。

オマーン湾で運航する、米国またはイスラエルに関連しない船舶であっても、イランによるハイブリッド戦術の影響を受け続けており、その内容には、快速攻撃艇によるハラスメント(嫌がらせ)、VHF通信に威圧、軍艦による至近距離での操船などが含まれます。また、ホルムズ海峡およびオマーン湾広域で継続している軍事作戦に伴う付随的損害のリスクは、船舶の国籍・関係性にかかわらず常に存在します。軍事作戦が行われている海域付近にいる船舶は、可能なあらゆる実行可能措置を講じて、離隔距離を最大限確保する必要があります。

イラン革命防衛隊海軍は、正規の海軍当局を装って進路変更や減速を船舶に強制しようとする、偽装VHF通信を行うことで知られています。このような通信を受けた場合、船長は §6.0 に記載された対応手順を参照する必要があります。

### 3.7 Arabian/Persian Gulf : アラビア/ペルシャ湾

#### 脅威レベル：重大

アラビア/ペルシャ湾は、イランの軍事活動、イラン領海および海軍基地への近接性、そして進行中の実戦的軍事行動によって、増大する脅威環境を呈しています。地理的に海域が制限されているため、回避航路の選択肢は大きく制約され、特に主要港外の錨泊中やホルムズ海峡北側アプローチにおいて、船舶が脆弱となる箇所が多数存在します。

最近の事案は、イランの脅威が移動中の船舶の標的化にとどまらず、洋上プラットフォームや港湾施設などの地域固定式エネルギーインフラにも及んでいます。アラビア湾内で寄港作業を行う船舶の運航者は、この脅威要素を事前の航海保安リスク評価に織り込む必要があります。

2026年3月1日以降に確認された複数の攻撃では、不発弾(UXO)が被害船舶に残存する事例が発生しています。船員は、未爆発の投射体が疑われる場合、それを極めて危険なものとして扱い、移動・解除・投棄を試みてはなりません。事後対応手順については、Best Management Practice (BMP-MS) ガイダンス(44ページ)を参照してください。また、最近攻撃を受けた船舶に対して救援・曳航などの支援を行う船舶は、追撃攻撃のリスクが高まる可能性があります。

アラビア湾に隣接する国々の領海を武装チームが通過する際に生じる法的制約のため、アラビア湾北部のフジヤイラ(アラブ首長国連邦)以北、オマーン湾、ホルムズ海峡、およびアラビア湾地域での運航において、民間武装警備員(PCASP)の配備は推奨されません。

## 4.0 脅威勢力と確認されている能力

### 4.1 フーシ派(アンサール・アッラー)

4.1.1 フーシ派勢力は、商業用の商船を標的とする明確な能力と意図を維持しています。彼らの標的選定基準は主として、イスラエルまたは米国に関連する船舶(下記に定義)を含みます。しかし、誤算や誤認のリスクが継続的に存在するため、フーシ派の脅威海域を通航するすべての船舶は、その関係性にかかわらず残存リスクに直面します。

- .1 標的選定基準：フーシ派勢力は、船主、運航者、管理会社、用船者、積荷、さらにはイスラエル港に寄港した姉妹船を含む、イスラエルまたは米国に関連する船舶を標的とする可能性が最も高いと考えられます。英国は、現在ではフーシ派が公式に標的として宣言している対象には含まれていませんが、意図せざる標的化のリスクは依然として存在します。
- .2 船隊全体の評価：フーシ派による“イスラエル関連船”の定義は、船主が保有する広範な船隊全体に及ぶ可能性があり、姉妹船、定期用船(タイムチャーター)、さらにはイスラエル港に寄港した実績を持つ、同一実質所有または同一テクニカルマネージャーの元にある船舶も含まれる可能性があります。運航者は、関連会社の船舶を含め、船隊全体についてイスラエル港寄港歴の徹底的な監査を実施することが推奨されます。
- .3 確認されている能力：小型艇による作戦行動(小火器、ロケットランチャー(RPG))、ヘリコプターを用いた強襲および船舶拿捕、無人航空機/徘徊型兵器による攻撃、無人水上艇の運用、巡航ミサイルおよび対艦弾道ミサイル(対艦弾道、射程約1,700 km)、ならびに海上機雷

## 4.2 イラン軍事部隊

4.2.1 2026年2月28日の米国・イスラエルによる攻撃に対する反応として、イラン正規海軍およびイラン革命防衛隊海軍は、ホルムズ海峡、オマーン湾、およびアラビア湾において、商船および軍艦に対する非対称作戦および直接行動を実施しうる態勢にあると評価されています。イランの戦術および能力として評価されているものは以下のとおりです：

- .1 イラン革命防衛隊海軍の快速攻撃艇またはイラン正規海軍のヘリボーン（ヘリコプター搭載）乗り込み部隊による拿捕または乗船が発生する可能性があり、優先的な標的として米国またはイスラエルに関連する船舶。
- .2 米国またはイスラエルに関連する船舶を標的とした無人航空機および対艦ミサイル攻撃
- .3 アラビア湾およびオマーン湾における船体への吸着型機雷の装着（これらの海域で非関連船舶に対して最も発生し得る動的攻撃手段であると考えられています）。
- .4 ホルムズ海峡およびアラビア湾入口における機雷の使用。イランは歴史的に実証された能力を有している。棧橋での組立や船舶への積載を必要とし、対抗勢力による掃海対応を受ける可能性があります。この脅威が排除できるわけではありません。船員は船体やキール付近での不審な小型艇に警戒する必要があります。
- .5 船舶に進路変更やイラン領海への進入を強制するために、正規の海軍当局を装った執拗な VHF 通信や偽装行為。
- .6 バンダルアッバス周辺の施設を起源とする電子航法妨害及び電子妨害（ホルムズ海峡、オマーン湾、および隣接海域全体で航法上の危険発生）。
- .7 誤射またはドローン攻撃を含む進行中の軍事作戦に伴う付随的損害。付随的損害のリスクは、船舶の旗国や関係性にかかわらず、すべての船舶に適用。

## 5.0 リスク軽減措置

### 5.1 航海前措置

5.1.1 本 SSA で対象とする何れの海域で運航または通航を行う前に、運航者および船長が実施すべき事項は以下のとおりです：

- .1 船主が保有する広範な船隊全体について、姉妹船、タイムチャーター船、共通の実質的所有またはテクニカルマネージャー、船級協会が同一の船舶を含め、イスラエル港への寄港歴の徹底的な監査を実施；

SSA No. 03-26

- .2 AIS 送信記録、船舶追跡プラットフォーム、公的な海事データベースなどを含む船舶のデジタルフットプリントを精査し、標的の根拠として解釈され得るいかなる関連性を確認；
- .3 航海ルーティング、寄港情報、所有・管理関連など、オープンソース情報で取得可能なデータに関して、サイバーセキュリティおよび情報管理手順を強化；
- .4 現況に合わせた事前の航海保安脅威・リスク評価を実施したうえで、必要に応じて船舶保安計画 (Ship Security Plan) を見直し、修正；
- .5 徘徊型兵器および船体脆弱性に関する、[BMP-MS<sup>3</sup>](#) および OCIMF の業界出版物を確認；
- .6 海上警戒区域への入域前に、NATO Shipping Centre (NSC) ATP-02.1 における米海軍中央軍 (US NAVCENT) 海軍協力・船舶ガイダンス (NCAGS) の第 4 章を確認；
- .7 通航前に、戦争危険保険引受人および P&I クラブと協議し、補償の有効性、適用される除外条項、ならびに航海申告の要否を確認。

## 5.2 航行中措置

- .1 イエメンおよびイランの沿岸から可能な限り最大の離隔距離を確保して航行。
- .2 完全かつ用心深い船橋監視。小型艇、ロケットランチャー、無人航空機、無人水上艇、およびミサイルを組み合わせた多面的な攻撃に対応できるよう、特定の見張り割り当て。
- .3 リスクが増大している海域に入域する前に、多面的攻撃シナリオに特化したものを含め、保安訓練および消火訓練の実施。
- .4 VHF チャンネル16およびその他の指定通信チャンネルの常時監視。未確認の当局から進路変更や減速指示には従わない。
- .5 フーシ派高脅威海域において AIS をオフにして運航する場合、船舶は 2 時間ごとに UKMTO、US NAVCENT NCAGS、および連合部隊へ位置通報を行うこと。AIS の停止は、船舶の安全または保安上の脅威を低減すると判断される場合、SOLAS V/34-1 規則およびIMO Assembly Resolution [A.1106\(29\)](#) に従い、船長の裁量により許可。
- .6 GNSS 環境の劣化に常に注意。GPS 位置はレーダー距離および目視方位と照合。ECDIS は二次航法システムで検証すること。航行水域が制限されている場合や交通量が多い海域では、船橋監視人員増強。
- .7 船内に未爆発弾が疑われる場合、それを極めて危険なものとして扱うこと。移動、解除、または投棄を試みてはならない。事後対応手順については、BMP-MS (44ページ) を参照。
- .8 米海軍艦艇から 30 海里 (NM) 以上の最低離隔距離を維持すること。事前の調整を行わない限り、連合軍の軍艦に接近したり、交信しない事。

---

<sup>3</sup> BMP MS / Maritime Security Threat Overview (MISTO) : <https://www.maritimeglobalsecurity.org/geography/global/>

### 5.3 民間武装警備に関する考慮事項

- .1 民間武装警備員を配備する船舶については、武力行使規則を慎重に確認。小火器を用いると推定される非国家主体の攻撃者と、より高度な兵器システムを使用する軍事勢力との間には、明確な運用上の区別を行う。
- .2 軍事勢力との交戦は推奨されず、深刻な状況を招くおそれがあります。警備チームは、無人水上艇抑止、乗組員退避、そして乗船抑止手順について、緊急対応計画を準備必要。
- .3 アラブ首長国連邦フジャイラ以北、アラビア湾、オマーン湾、およびホルムズ海峡地域での運航においては、民間武装警備員の配備は推奨しない。

## 6.0 通信及び対応手順

### 6.1 UKMTO

- .1 UKMTO は、UKMTO 自主報告エリア (VRA) で運航する商船に対する主要な連絡窓口。船舶は自主報告エリアへの入域前に UKMTO へ登録し、UKMTO 自主報告スキームに従って位置通報を提出する必要あり。UKMTO の連絡先情報および報告様式は以下で入手可能：<https://www.ukmto.org/> | 報告様式：<https://www.ukmto.org/reporting-formats>
- .2 接近する小型艇、ドローン、または船舶周辺での異常な活動など、疑わしい事象が発生した場合は、直ちに UKMTO へVHF チャンネル16、または Global Maritime Security Contacts ([MARSEC-210](#)) に記載されている電話/電子メール宛報告。

### 6.2 JMIC

- 6.2.1 JMIC は、複数の軍事関係機関から提供される非機密情報を統合し、タイムリーな海上脅威メッセージとして発信するために設立。JMIC が発行する資料 (勧告、脅威評価、船橋緊急参照カードなど) は、以下の UKMTO ウェブサイトで公開されています：<https://www.ukmto.org/indian-ocean/jmic-products>
- 6.2.2 中東地域向けの船橋緊急参照カード (Bridge Emergency Reference Cards) は、以下より入手可能：
  - .1 [印刷向け](#)
  - .2 [デジタル](#)

### 6.3 US NAVCENT Battle Watch

- .1 緊急事案が発生した場合、または非連合勢力による乗船が行われた場合には、直ちに船舶保安警報システム (SSAS) を作動させ、US NAVCENT Battle Watch (+973-1785-3879) へ連絡すること。
- .2 アラビア湾、オマーン湾、またはホルムズ海峡で運航する船舶は、UKMTO および US NAVCENT NCAGS の双方と連絡を確立し、すべての登録および位置通報に両者を含めることが推奨されます ([MARSEC-210](#) を参照)。

### 6.4 非連合軍からの通信への対応

- .1 “イエメン海軍” またはその他の非連合勢力を名乗る船舶から呼びかけを受け、速度変更や針路変更を指示された場合：呼びかけを無視し、安全であれば航海を継続；VHF チャンネル16で連合軍艦艇へ連絡；事案を UKMTO に通報。

- .2 ホルムズ海峡、オマーン湾、またはアラビア湾においてイラン海軍、あるいは権限を有すると称する船舶から呼びかけを受けた場合：船名および旗国を伝える；自船は UNCLOS に反映される国際法に従って航行している旨を明確に伝える；直ちに UKMTO および US NAVCENT Battle Watch へ連絡する。
- .3 非連合勢力が乗船を試みる、または針路・速度の変更を強制しようとする場合：拒否；自船は UNCLOS に従って航行している旨を明確に伝える；直ちに US NAVCENT Battle Watch (+973-1785-3879) へ連絡；乗組員は、乗船部隊に対して武力で抵抗しない。武力による抵抗を控えることは、乗船に同意したことを意味するものではない。
- .4 連合軍は、商船に対して海上状況確認の呼びかけや接近を行うことがあります。もし、自船が米国または連合軍艦艇を装った虚偽の呼びかけを受けている疑いがある場合は、直ちに UKMTO へ連絡すること。

## 7.0 自主報告制度 (VRS)

### 7.1 UKMTO VRS – 参加義務

UKMTO VRA を通航する船舶は、UKMTO 自主報告スキーム (VRS) への参加が求められます。運航者および船長は UKMTO に登録し、公開されている報告様式に従って定期的に位置通報を提出する必要があります。

UKMTO の登録および報告様式は以下で入手可能：<https://www.ukmto.org/reporting-formats>

### 7.2 NAVCENT NCAGS 2重登録

アラビア湾、オマーン湾、またはホルムズ海峡で通航する船舶は、UKMTO に加えて US NAVCENT NCAGS にも登録し、すべての位置通報および登録連絡において UKMTO と併せて NCAGS の連絡先を含めることを推奨 ([MARSEC-210](#) を参照)。

## 8.0 インシデント若しくは不審な活動の報告

### 8.1 不審な活動

接近する小型艇、ドローン、または船舶の異常な動きなど、疑わしい活動が確認された場合は、直ちに VHF チャネル16、または [MARSEC-210](#) に記載されている連絡先を通じて UKMTO へ連絡。

### 8.2 緊急事態

緊急事案が発生した場合には、直ちに SSAS (船舶保安警報システム) を作動させ、US NAVCENT Battle Watch (+973-1785-3879) へ連絡すること。連合軍との通信を維持し、即時支援を要請。

### 8.3 弊局への報告義務

8.3.1 すべての保安事案および不審活動は、弊局へ報告する事：

- .1 [marsec@register-iri.com](mailto:marsec@register-iri.com) 及び
- .2 [dutyofficer@register-iri.com](mailto:dutyofficer@register-iri.com) 若しくは
- .3 +1 – 571 – 441 - 1885

## 9.0 補足資料

リソース	説明 / 参照先
UKMTO	位置通報、自主報告スキーム、JMIC発行物、インシデント報告 <a href="https://www.ukmto.org/">https://www.ukmto.org/</a>
JMIC 発行物	勧告、脅威評価、船橋カード <a href="https://www.ukmto.org/indian-ocean/jmic-products">https://www.ukmto.org/indian-ocean/jmic-products</a>
MSCIO / EUNAVFOR ASPIDES	EUNAVFOR Op ASPIDES 最新情報、護衛要請 <a href="https://mscio.eu/reporting/support-request/">https://mscio.eu/reporting/support-request/</a> <a href="https://mscio.eu/">https://mscio.eu/</a>
BMP-MS	海事保安に関する業界ベスト・マネジメント・プラクティス (BMP) <a href="https://www.maritimeglobalsecurity.org/media/lx4jmieu/bmp-ms-2025-final-high-res.pdf">https://www.maritimeglobalsecurity.org/media/lx4jmieu/bmp-ms-2025-final-high-res.pdf</a>
Maritime Global Security	業界 BMP ガイドライン、MISTO 情報、地理的ガイダンス <a href="https://www.maritimeglobalsecurity.org/">https://www.maritimeglobalsecurity.org/</a>
MARSEC-210	マーシャルアイランド：世界保安関連連絡先 <a href="https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MARSEC-210.pdf">https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MARSEC-210.pdf</a>
マーシャルアイランド保安 関連ウェブ	保安勧告、保安勧告インデックス、船橋カード <a href="https://www.register-iri.com/maritime/maritime-security/">https://www.register-iri.com/maritime/maritime-security/</a>
OCIMF：徘徊型兵器	商船に対する徘徊型兵器に関する脅威ガイダンス <a href="https://www.ocimf.org/document-library/854-loitering-munitions-the-threat-to-merchant-ships-1/file">https://www.ocimf.org/document-library/854-loitering-munitions-the-threat-to-merchant-ships-1/file</a>
OCMIF：船体脆弱性調 査	船体脆弱性および吸着型機雷対策ガイダンス <a href="https://www.ocimf.org/publications/information-papers/ship-security-hull-vulnerability-study">https://www.ocimf.org/publications/information-papers/ship-security-hull-vulnerability-study</a>
ATP-02.1 NCAGS Guide	船主・運航者・船長向け NATO シッピングセンター (NSC) ガイダンス <a href="https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/ATP-02.1_NCAGS_Guide-SSA-01-24.pdf">https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/ATP-02.1_NCAGS_Guide-SSA-01-24.pdf</a>
業界向け通航指針 (南航 海 / アデン湾)	南紅海・バブ・エル・マンデブ・アデン湾に関する暫定的な業界向け通航アドバイス <a href="https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/2024-09-24-INTERIM-INDUSTRY-TRANSIT-ADVICE-SRS-GoA-SSA-01-24.pdf">https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/2024-09-24-INTERIM-INDUSTRY-TRANSIT-ADVICE-SRS-GoA-SSA-01-24.pdf</a>

本SSAに関するお問い合わせは [marsec@register-iri.com](mailto:marsec@register-iri.com) まで

SSA No. 03-26

12/12

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。