

SHIP SECURITY ADVISORY No. 03-26J (Rev. 1)

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

SUBJECT: THREATS TO SHIPPING IN THE MIDDLE EAST REGION

Date: 14 May 2026

改訂版本通知書は、紅海、バブ・エル・マンデブ (BeM)、アデン湾 (GoA)、中東湾 (MED)、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 最新情報

1.1 一般

- .1 本改訂版では、2026年5月6日までの最新の脅威評価および運用報告を反映するとともに、要求される船舶保安レベル (SSL) および海域別ガイダンスをそれに応じて見直しています。主な変更点は以下のとおりです。

1.2 SSL (船舶保安レベル) 変更

- .1 SSL 3 (重大 / 極めて重大な海域) - 中東湾 (MEG)、オマーン湾 (GoO)、ホルムズ海峡 (SoH)、北アラビア海
- .2 SSL 2 (中程度 / 相当のリスクを伴う海域) - 紅海、バブ・エル・マンデブ海峡 (BeM)、アデン湾 (GoA)

1.3 脅威レベル変更

- 1.3.1 弊局は合同海事情報センター (JMIC) の脅威スケールを用いて評価している脅威レベルを調整しました。

JMIC Threat Scale: ● Low | ● Moderate | ● Substantial | ● Severe | ● Critical

1. 北部紅海 : CRITICAL → MODERATE (重大 → 中程度)
2. 南部紅海 : CRITICAL → SUBSTANTIAL (重大 → やや高い)
3. BeM (バブ・エル・マンデブ海峡) : CRITICAL → SUBSTANTIAL (重大 → やや高い)

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. 03-26 Rev. 1

1/14

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。

4. アデン湾 (GoA) : HIGH → SUBSTANTIAL (高 → やや高い)
5. 北部アラビア海 : HIGH → SEVERE (高 → 非常に高い)
6. ホルムズ海峡 (SoH)、オマーン湾 (GoO)、中東湾 (MEG) : CRITICAL (変更なし / 重大のまま)

1.4 その他変更

- .1 §5.1.2を追加 (フーシ派による紛争への正式参入、2026年3月28日)
- .2 §4.5 (ホルムズ海峡 : SoH) を更新 (機雷脅威に関する最新評価およびイランが公表した航路分離方式 (TSS) ガイダンスを反映)
- .3 §2.0を更新 (最新の運用状況 : 2026年3月1日以降で確認された37件の事案、2026年4月25日のシナス港における交戦、2026年4月29日までのSoH通航データ)
- .4 §4.5において、米海軍による人道物資輸送に関する検査手順 (封鎖対応) について、JMIC勧告ノート003-26 (2026年5月2日) を参照として追加
- .5 §2.0および§4.5を更新し、米国主導の“プロジェクト・フリーダム” 退避 (出口確保) イニシアティブ (2026年5月3日発表、5月4日開始)、JMIC勧告ノート004-26、ならびに作戦初期段階におけるイランによる商船への継続的な攻撃を反映
- .6 §2.0および§4.5を更新し、2026年5月5日に東航中のSoH通過時に発生した貨物船 CMA CGM SAN ANTONIO に対するミサイル攻撃、およびその後の米国によるプロジェクト・フリーダム護衛作戦の一時停止発表を反映。なお、イランの港湾に対する米国の海上封鎖は依然として全面的に継続中

2.0 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協調した軍事攻撃 (“オペレーション・エピック・フェューリー”) を実施し、複数の地点にわたってイランの軍事インフラ、ミサイルシステム、海軍資産、ならびに核関連施設を標的としました。

これに対抗して、イラン革命防衛隊 (IRGC) およびイラン革命防衛隊海軍 (IRGCN) は、非対称型海上戦術 (TTP: 戦術・技法・手順) を総動員した持続的な対商船キャンペーンを展開しています。具体的には、ミサイルおよび自爆型ドローンによる攻撃、銃撃やロケットランチャー (RPG) による攻撃、ホルムズ海峡 (SoH) における機雷敷設、VHF (超短波) 通信による威嚇、さらに強制的な乗船などが含まれます。

攻撃対象は、船籍国や実質的所有者に関係なく、概ね無差別に選定されています。

米海軍中央司令部 (NAVCENT) は、中東湾 (MEG)、オマーン湾 (GoO)、北部アラビア海、ならびにホルムズ海峡 (SoH) を含む海事警戒区域 (MWZ: Maritime Warning Zone) を設定し、当該指定区域内における商船の安全を保証できない旨を注意喚起しています。

戦闘の主たる局面 (キネティック・フェーズ) は、38日間に及ぶ戦闘作戦の後、2026年4月7日頃に終了しました。その後、4月8日に2週間の停戦が発効し、4月21日には無期限に延長されました。

4月13日、米中央軍 (CENTCOM) はイランの港湾に対する海上封鎖を実施しました。これに対しテヘランは、4月18日にイラン以外の船舶に対してホルムズ海峡 (SoH) を閉鎖し、いわゆる”二重封鎖”状態が生じました。

SSA No. 03-26 Rev. 1

5月3日、米国はホルムズ海峡内で足止めされている商船の退出を支援するため”プロジェクト・フリーダム”を発表し、作戦は5月4日に開始されました。

5月5日には、マルタ船籍のコンテナ船 CMA CGM SAN ANTONIO が東航中のホルムズ海峡通過時にミサイル攻撃を受け、損傷および乗組員の死傷者が発生しました。同日後半、米国はイランとの外交協議の継続を踏まえ、プロジェクト・フリーダムの護衛作戦を一時停止すると発表しました。

なお、イランの港湾に対する海上封鎖は現在も全面的に継続されており、作戦の初期段階を通じて、イランによる商船への攻撃も継続しています。

JMICは、当該地域における海上脅威環境をMODERATE (中程度) からCRITICAL (重大) までの範囲で評価しています。脅威レベルは海域ごとに異なり、詳細については下記§4.0に示されています。

これらの状況を踏まえ、弊局は、MWZ (海事警戒区域) および隣接する高脅威海域¹ (HTA) における全ての弊船籍船に対する必須船舶保安レベル (SSL) を引き上げました。詳細については下記§3.0に記載しています。

3.0 船舶保安レベル

3.1 必須船舶保安レベル

3.1.1 弊船籍船は、以下SEVERE (非常に高い) / CRITICAL (重大) 脅威海域において、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) での運用が求められます (旗国要求)。

- .1 MEG (中東湾)
- .2 GoO (オマーン湾)
- .3 SoH (ホルムズ海峡)
- .4 North Arabian Sea (北アラビア海)

3.1.2 弊船籍船は、以下MODERATE (中程度) / SUBSTANTIAL (やや高い) 脅威海域において、船舶保安レベル 2 (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) での運用が求められます (旗国要求)。

- .1 Red Sea (紅海)
- .2 BeM (バブ・エル・マンデブ海峡)
- .3 GoA (アデン湾)

¹ 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。

3.2 戦争危険保険

Joint War Committee (JWC) は、その Listed Areas ([JWLA-033](#))² を拡大し、中東湾 (MEG)、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。

4.0 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。2026年4月30日時点 (JMIC勧告ノート更新039) において、中東海域における脅威レベルは、本書で対象とする各海域においてMODERATE (中程度) からCRITICAL (重大) までの範囲にわたっています。

各海域別の評価は、それぞれの海域における主たる脅威主体、評価された活動レベル、および現在の通航状況を反映しています。

4.1 紅海

紅海については、北部紅海 (NRS) と南部紅海 (SRS) で脅威特性が異なるため、以下のとおり2つの区域に分けて記載しています。

4.1.1 北部紅海 (NRS)

脅威レベル：中程度

北部紅海 (NRS) は、おおむね北緯20度以北の海域として広く定義されており、南部紅海 (SRS) と比較して明確に低い脅威レベルを示しています。フーシ派による標的化活動は歴史的に、同勢力がイエメン西岸沿いに展開する沿岸監視・偵察能力 (ISR) および短距離から中距離の攻撃システムの射程内に集中してきました。

フーシ派の対艦弾道ミサイル (ASBM) は、最大約1,700kmの射程を有し、紅海全域を攻撃可能と推定されているものの、NRSのような遠距離での持続的な攻撃能力は、センサーの探知範囲、終末段階における誘導精度、ならびに距離の増大に伴う自前 ISR (情報・監視・偵察) による目標情報の喪失といった要因により、実質的に制約を受けます。

NRSにおける船舶交通は、SRSの進入航路と比べてより分散しており、これにより予測に基づく標的設定が困難となり、高価値目標となり得る機会の数も減少しています。

また、EUNAVFORの「オペレーション・ASPIDES」および多国間海洋部隊 (CMF) による連合海軍のプレゼンスは引き続き抑止的な態勢を提供しており、最も密度の高い戦力はSRSおよびバブ・エル・マンデブ海峡 (BeM) 進入路をカバーする位置に配備されています。

² JWLA-33は 2026年 3月3日より適用。

観測される活動レベルが比較的低いにもかかわらず、NRSは依然としてフーシ派の長距離攻撃能力の射程内にあり、さらにイランの指示を受けた代理勢力による活動という残存的な脅威も継続しています。船舶は、警戒態勢を強化するとともに、英国海上貿易オペレーション (UKMTO) およびJMICの報告要件をすべて遵守し、予測可能な航行パターンを避けるよう勧告します。

2 南部紅海 (SRS)

脅威レベル：やや高い

南部紅海 (SRS) は、おおむね北緯20度以南の海域として広く定義されており、中東海域において記録されたフーシ派による攻撃の中で最も高い密度が集中している地域であり、紅海における商船にとって最も継続的に活動が活発な脅威環境となっています。

フーシ派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、機雷、小型高速艇による群攻 (スウォーム攻撃)、および無人水上艇 (USV) を用いて、商船および軍艦に対する攻撃を実施してきました。同勢力は、通航するすべての船舶に対する脅威を継続する意思と一定の能力を維持しており、とりわけイスラエルまたは米国関連の標的基準に合致する船舶に対して重点的に攻撃を行っています。加えて、誤認や誤算によって本来の標的ではない船舶が攻撃される可能性も依然として高い (HIGH) と評価されています。

連合軍は、北緯12度から16度の間 (フーシ派の高脅威海域：HTA) において商船に対する攻撃リスクが最も高いと指摘しており、直近の攻撃事例もこの航路帯に集中しています。船舶は、フーシ派のASBM能力が約1,700kmの射程を有し、紅海全域をカバーしている点に留意する必要があります。

4.2 BeM：バブ・エル・マンデブ海峡

脅威レベル：やや高い

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 choke point 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。

4.3 GoA：アデン湾

脅威レベル：やや高い

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

SSA No. 03-26 Rev. 1

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。

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

脅威レベル：非常に高い

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。

4.5 SoH : ホルムズ海峡

脅威レベル：重大

ホルムズ海峡 (SoH) は、中東海域において最も重大な影響を伴う通航環境を呈しています。SoHは中東湾 (MEG) への主要な出入口であり、通常時には世界の石油供給の約20%が通過する戦略的チョークポイントです。しかしながら、2026年2月28日に戦闘が開始されて以降、商船の通航は2026年3月上旬時点で事実上停止しており、自動船舶識別装置 (AIS) のデータにより、商業船舶の交通がほぼ完全に崩壊していることが確認されています。

本海域における主要な脅威主体は、イラン革命防衛隊海軍 (IRGCN) およびイラン正規海軍 (IRIN) です。イラン

SSA No. 03-26 Rev. 1

はこれまでホルムズ海峡 (SoH) において非対称型海上作戦を実施してきた実績があり、その運用ドクトリンも確立されています。これには、高速攻撃艇 (FAC) による妨害行為、武装部隊による拿捕 (ヘリコプターおよび小型艇を使用)、リムペット機雷の装着、ならびにVHF通信を利用した欺瞞活動が含まれます。

現在の紛争状況下において、これらの能力は実際に運用可能な態勢にあり、即時使用に備えて展開されていると評価されています。

ホルムズ海峡 (SoH) における機雷の脅威は、非常に現実的 (高い信頼性を伴う) ものと評価されています。米中央軍 (CENTCOM) は、イランの戦前の機雷備蓄の約97%を破壊したと報告していますが、一部は依然として所在が確認されておらず、米国当局は公に、イランが同海峡に「十数個以上の機雷」を敷設したと述べています。米海軍は現在も機雷掃海作業を継続しており、国防総省の推計では、戦闘終了後にSoH全域の機雷を完全に除去するには最大で約6か月を要する可能性があります。イランが設定した航路分離方式 (TSS) およびその周辺における機雷の存在に関する報告は継続しており、IRGCは特にTSS南側が機雷敷設により安全ではないと主張しています。

航海者は、SoH全域およびその進入路を機雷脅威のある海域として扱い、浮遊物や係留物への警戒を強化するとともに、未調査海域での漂流や投錨を避けるよう勧告します。

イランはホルムズ海峡 (SoH) 内に独自の航路分離方式 (TSS) を一方的に設定し、通航を希望する船舶に対して確認手続きを実施しています。しかしながら、イランが設定したTSSは、国連海洋法条約 (UNCLOS) や海上衝突予防規則 (COLREGS) に基づく船長の義務を免除するものではなく、また、イランの確認手続きに従うことについて弊局は承認していません。

やむを得ない状況 (例: 乗組員の安全確保のため) でイラン当局の指示に従う場合には、すべてのやり取りについて、UKMTOおよびNAVCENT Battle Watchへ随時報告する必要があります。

なお、イランによるVHF通信を用いた欺瞞および偽装活動は現在も継続していると評価されており、航路指示を装った不審な呼びかけについては、最大限の注意を払う必要があります。

米海軍は、イランの港湾および沿岸海域に対する包括的な海上封鎖を継続しており、これは船籍に関係なくすべての船舶に適用されます。

ただし、イラン国内での荷揚げを目的とした食料、医療物資、その他民間人の生存に不可欠な物資をばら積みで輸送する船舶については、限定的な例外が認められています。これらの船舶の運航者は、JMIC勧告ノート003-26 (2026年5月2日) に記載された手続きに従い、事前に海運協力・指導機関 (NCAGS) へ審査申請 (ベッティング) を提出する必要があります。当該手続きは以下のリンクで確認可能です:

<https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/products/jmic-advisory-note-003-26.pdf>

封鎖通過の承認を得た場合であっても、帰航のための船用品および燃料以外の貨物の積み込みは認められていません。また、船舶は引き続き臨検、検査、ならびに継続的な監視の対象となります。

2026年5月3日、米国は「プロジェクト・フリーダム」を発表しました。これは、ホルムズ海峡 (SoH) に滞留している中立船籍の商船の退避 (航域からの離脱) を支援するための、米国主導のイニシアティブです。作戦は2026年5

SSA No. 03-26 Rev. 1

月4日に開始されました。

手続きの枠組みは、NAVCENT / NCAGSと連携して2026年5月4日に発出されたJMIC勧告ノート004-26に定められています。プロジェクト・フリーダムは、その公表された内容に基づき、あくまで滞留船舶の退避に限定されたものであり、通常の双方向の商業通航の再開を意味するものではありません。

公開情報によれば、米軍の投入戦力は、ミサイル駆逐艦、100機を超える陸上および海上配備の航空機、多領域の無人プラットフォーム、さらに約15,000人の要員とされています。また、米政府高官は本任務に米海軍による商船の水上護衛は含まれていないことを公に明言しています。

NCAGSと業界との調整によれば、仮に護衛的機能が提供される場合でも、それは水上で個別船舶を防護するものではなく、主に航空による監視(オーバーウォッチ)を通じた妨害対応を目的としたものとなります。

なお、イランの港湾に対する海上封鎖は引き続き有効であり、プロジェクト・フリーダムによる変更はありません。

イランは、プロジェクト・フリーダムを停戦違反であると公に位置付けており、これに対する妨害行為はそのように扱うと示唆しています。また、テヘランは引き続きホルムズ海峡 (SoH) に対する支配権を主張し、通航する船舶に対してIRGC承認の航路に従い、さらに当局が課す通航料の支払いを要求しています。

商船に対するイランの攻撃は本発表と同時に再開しており、2026年5月3日には、人道支援貨物船(小火器による攻撃)および商業タンカー(無人航空システムによる攻撃)に対する攻撃が発生しました。また同日夜には、ミナ・サクルおよびラス・アル・ハイマの投錨地において、IRGCNによるVHF通信を用いた強圧的な対応も確認されています。

プロジェクト・フリーダムの初期段階においては、エスカレーションや誤算、さらには武力衝突(キネティック・エンゲージメント)に発展するリスクが高まっていると高い確度で評価されています。これは、本節の他の箇所でも述べられている機雷および非対称脅威の残存リスクをさらに増大させるものです。

地域全体の脅威レベルは引き続きCRITICAL(重大)と評価されています。

2026年5月5日、マルタ船籍のコンテナ船 M/V CMA CGM SAN ANTONIO (東航、AIS停止中) は、ホルムズ海峡 (SoH) 通航中にミサイル攻撃を受け、船体に損傷を受けるとともに、乗組員に重傷者が発生しました。負傷者は救出され、医療措置が施されました。

UKMTOは当初、この飛翔体を不明と分類していましたが、その後の公開情報では、米国当局の評価として巡航ミサイルによる攻撃であった可能性が示されています。

同日後半、米国はプロジェクト・フリーダムの護衛作戦を一時停止することを発表し、その理由としてテヘランとの外交面での進展、およびパキスタンやその他の地域パートナーからの要請を挙げました。

また、米国防総省の指導部は別途、本作戦が当初の目的を達成したとの見解を示しており、本枠組みの下で一時的停止までに、ばら積み船 M/V ALLIANCE FAIRFAX を含む限定数の船舶がホルムズ海峡 (SoH) から退避したと報じられています。

米国によるイランの港湾に対する海上封鎖は、現在も完全に有効な状態で継続されています。今回の一時停止は作戦終了を意味するものではなく、米国とイランの交渉の進展次第では、作戦が再開される可能性があります。

SSA No. 03-26 Rev. 1

す。

また、ホルムズ海峡 (SoH) において商業船舶の通航を阻止するイランの意図および残存能力は、実質的に低下していないと高い確度で評価されています。CMA CGM SAN ANTONIOの事案は、米国高官がプロジェクト・フリーダム成功を表明してから数時間以内に発生しており、水上護衛を伴わないスタンドオフ型の上空監視が持つ抑止効果の限界を示しています。

今後、プロジェクト・フリーダムが再開される場合でも、作戦環境は競合 (対立) 状態下にある厳しい条件で実施されることが見込まれます。

プロジェクト・フリーダムの発表は、ホルムズ海峡 (SoH) における通常の商業通航の再開を正当化するものではありません。通航の実施、待機、迂回、あるいはプロジェクト・フリーダムの枠組みに基づく退避の判断は、いずれも船主および運航者による商業判断に委ねられており、「海上保安のためのベスト・マネジメント・プラクティス (BMP-MS)」に基づき、船舶および航海ごとのリスク評価を実施した上で行う必要があります。

弊船籍船の運航者で、通航を検討している場合、またはプロジェクト・フリーダムの枠組みに基づく退避を希望する場合には、予定する通航期間および船舶情報 (船名およびIMO番号) を事前に弊局へ通知することが推奨されています。これにより、旗国としてNCAGS、JMIC、UKMTOとの調整・連携が支援されます。

また、運航者は、運用環境が安定し、かつUKMTO、JMIC、NAVCENTなどの公的な勧告情報において安全な通航が可能であると示されるまで、ホルムズ海峡 (SoH) の通航を控えることが推奨されています。当局は、安全な通航判断を可能とする十分な安定性が確保された段階で、更新SSA (船舶保安通知) を発行する予定です。

4.6 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。

現状条件下では、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。

4.6 MEG : 中東湾

脅威レベル：重大

中東湾は、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。

SSA No. 03-26 Rev. 1

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。中東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。

5.0 脅威勢力と確認されている能力

5.1 フーシ派 (アンサーール・アッラー)

5.1.1 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。

5.1.2 2026年3月28日、フーシ派はイスラエル領土に対するミサイル攻撃を実施し、米国・イスラエル・イラン間の紛争への正式参入を表明しました。しかしながら、この関与表明にもかかわらず、2026年2月28日の戦闘開始以降、商船に対するフーシ派の攻撃は報告されておらず、同勢力による発信 (声明等) は継続しているものの、海上分野における具体的な作戦活動の兆候は確認されていません。

もっとも、同勢力は短期間で攻撃を再開する意思および能力の双方を維持していると評価されており、特に米国またはイスラエルに関連する船舶に対しては攻撃の可能性が高いと考えられます。

さらに、報告によれば、フーシ派はイランへの連帯行動として、バブ・エル・マンデブ海峡 (BeM) において通航料制度の導入を検討している可能性があります。この制度の詳細は不明ですが、仮に実施された場合、同海峡における商船交通に対する脅威は大きく増大すると見込まれます。

- 1 標的選定基準 (ターゲティング・クライテリア) : フーシ派は、船主、運航者、管理会社、用船者、積荷、さらには最近イスラエルの港に寄港した姉妹船を含め、イスラエルまたは米国に関連する船舶を最も標的とする可能性が高いと考えられます。
英国はフーシ派による標的対象としての優先度が低下しているものの、依然として攻撃対象となるリスクは残っています。
- 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

5.2 イラン軍事部隊

停戦にもかかわらず、イラン正規海軍 (IRIN) およびイラン革命防衛隊海軍 (IRGCN) は、ホルムズ海峡 (SoH)、オマーン湾 (GoO)、および中東湾 (MEG) において、商船および軍事目標に対する非対称的な行動を実施する残存能力を維持しています。具体的な戦術・技法・手順 (TTP) および脅威の形態については、上記§4.0において海域別に詳述されています。

6.0 リスク軽減措置

6.1 航海前措置

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；
- .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。

6.2 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 フーン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

SSA No. 03-26 Rev. 1

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。

6.3 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、中東湾、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。

7.0 通信及び対応手順

7.1 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/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。

7.2 JMIC

7.2.1 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](#)、[船橋緊急参照カード](#)) 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>

7.2.2 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](#)

7.3 NAVCENT Battle Watch

- .1 緊急事象が発生した場合、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、NAVCENT Battle Watch (+973-1785-3879) へ連絡すること。
- .2 中東湾、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 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

SSA No. 03-26 Rev. 1

参照)。

7.4 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、または中東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 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 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。

8.0 自主報告制度 (VRS)

8.1 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>

8.2 NAVCENT NCAGS 2重登録

中東湾、オマーン湾、またはホルムズ海峡で運航する船舶は、UKMTO に加えて 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)。

9.0 インシデント若しくは不審な活動の報告

9.1 弊局への報告義務

すべての保安事案および不審活動は、弊局へ報告する事：marsec@register-iri.com 及び dutyofficer@register-iri.com 若しくは+1 - 571 - 441 - 1885

10.0 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
JMIC 発行物	勧告、脅威評価、 船橋カード
Maritime Security Centre Indian Ocean (MSCIO) / EUNAVFOR ASPIDES	EUNAVFOR Op ASPIDES 最新情報、 護衛要請
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)
Maritime Global Security	業界 BMP ガイドライン、MISTO 情報、地理的ガイダンス
MARSEC-210	マーシャルアイランド：世界保安関連連絡先
マーシャルアイランド保安関連 ウェブ (MARSEC webpage)	保安勧告、保安勧告インデックス、船橋カード、補足
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
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
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
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

本SSAIに関するお問い合わせは marsec@register-iri.com まで