

ロシア・ウクライナ戦争による海運への影響
— ダークフリートの拡大と変質 —

林 光 一 郎*

1. はじめに

ロシア・ウクライナ戦争による海運への影響として、他の戦争・地政学イベントと比較した場合に、最も特徴的、かつ中長期的な影響が大きなものとして、ダークフリート（シャドウフリートとも呼ばれる）の拡大と変質が挙げられる。以下で詳しく述べるように、ダークフリートの拡大と変質は、海洋の安全という従来の枠組みを超え、海運自由の原則を揺るがす可能性を持ちつつある。本稿では、ダークフリートについての簡単な説明とともに、ロシア・ウクライナ戦争下におけるダークフリート拡大とその背景、変質したダークフリートの新たな性質について述べる。

2. ダークフリートの定義と問題

ダークフリートとは、何らかの非合法的活動に従事するために、正規のガバナンスに服さずに行動する貨物船のことである。IMO の Assembly 決議 A.1192 (33) (2023 年 12 月採択)¹⁾ では、ダークフリートを「制裁、安全・環境規制、保険料などを回避する、またはその他の違法行為に従事する目的で、違法な操業を行っている船舶」と定義し、違法な操業として、旗国・港湾国の検査の意図的な回避、適切な保険の非保持、AIS などの船舶情報発信の意図的な停止などを挙げている。

このような違法な操業で輸送される品目はさまざまだが、輸送量が大量になり小分けして運ぶのが難しいのは、石油などの液体である。このため、タンカーが船単位で隠蔽行動を行うニーズが高く、ダークフリートの中心になっている。

ダークフリートは、ロシア・ウクライナ戦争以前から、イランからの石油輸出、あるいは北朝鮮の石油製品輸入などに従事していた。これらの輸送は、国連制裁や米国の二次制裁（米国の管轄権が及ばない第三国の企業が石油を購入した場合でも米国がその企業を制裁対象にする）の対象となっており、輸送に従事する船についても、制裁当事国の船がある

いは完全にアンダーグラウンドの船であり、既存の海運サービスから完全に切り離された存在だった。

このようなダークフリートの存在は、もちろん、制裁の抜け穴に使われてしまうという国際政治上の問題を引き起こす。それに加え、純粋に海運に関連する分野でもさまざまな問題が発生する。

ダークフリートが輸送に参入することで石油輸送の運賃が下がってしまうのでは、と考える読者もおられるかもしれないが、実際にはその効果は逆方向に働く。制裁を受けている国は交渉力が低いので、基本的には契約はダークフリートの側に有利になり、運賃は通常のマーケットよりも高くなることが多い。また、ダークフリートは通常の海事関連サービスを利用できないため航海のタイミングが限られており、稼働率が低くなる。分析ごとに結果の幅があるものの、一例として AIS データを基にした分析²⁾ では、ダークフリートの稼働率が通常船と比べて 15～25 ポイント低いという結果が得られている。このため、通常のタンカーがダークフリートに転じると、全体の隻数が変わらなければ船隊全体としての輸送能力が低くなり、需給を引き締めて運賃を引き上げる効果が生じることになる。

このようなダークフリートの危険性として、ロシア・ウクライナ戦争以前から主に語られてきた観点は、海洋の安全、事故の防止である。

まず、上で述べたように、ダークフリートは国連制裁や米国の二次制裁を受けているため、西側諸国の海事サービスを利用していない。多くの海事系のサービスでは西側諸国が高いシェアを持っており、これらを利用できないと船の適切な検査、乗組員の十分なトレーニングなど、安全にかかわる面で問題が生じる。なかでも問題となるのが保険で、タンカーの原油流出事故に対応できる巨額の保険を引き受け可能な保険会社は、日米欧の西側諸国企業によって構成される国際 P&I グループ加盟クラブに事実上限定される。つまり、ダークフリートのタンカーは、老齢の船をトレーニングが不十分な乗組員が適切な検査を受けずに運航しており、しかも無保険（あるいは信頼性が低い保険）状態にあるということで、これだけでも通常の船と比べてリスクが格段に高い

* 日本郵船(株)

状況にある。

これに加え、ダークフリートは、活動を隠ぺいするために危険な活動を行う。例えばダークフリートは、自動識別装置(AIS)の発信を停止していることが多い。AISは、船の識別番号と位置・速度・進路を発信するシステムで、この信号を傍受して船の位置の履歴を公開するサービスが広く利用されている。ダークフリートは、自らの位置の履歴を秘匿するためにAISの発信を切っていることが多いものの、AISは本来衝突回避に使われるシステムであり、その発信を切ったままの運航は事故の可能性を高める。

また、ダークフリートは産地を偽装するため、積み荷の石油を他のタンカーに洋上で積み替えるオペレーション(瀬取り)を頻繁に行う。洋上での石油積み替えは、ただでさえ事故が発生する可能性のある危険なオペレーションであることに加え、ダークフリートは人目に付くことを恐れて夜間や波の高い洋上で作業を行うため、事故の可能性が大幅に上昇する。

ダークフリートは、このように事故の可能性と事故発生後の処理の困難性の両方が高く、外航海運の世界で長い間懸念されている危険な存在である。上述のIMOのAssembly決議A.1192(33)では、ダークフリートが行う危険なオペレーションを指摘し、それらの防止・取り締まり、具体的には旗国・沿岸国による瀬取りの監視や取り締まり、位置の隠匿を行っている船舶の検査などを求めている。

3. ロシア制裁に伴う拡大

このように従来から存在していたダークフリートは、ロシア・ウクライナ戦争が始まり、西側諸国がロシアへの制裁を行ったことで急速に拡大した。

その大きな原因は、ロシアへの制裁が、従来のダークフリート利用国に対する制裁と比べて複雑かつ不徹底だったことによる。具体的には、西側諸国がロシアに対して適用している制裁は以下のようなものである。

- ・西側諸国がロシアからの石油輸入を禁止した(EU諸国ではタンカーによる輸入が禁止)。
- ・ロシアの主要銀行が国際金融決済ネットワークSWIFTから排除された。これにより、西側企業とロシア企業との間の決済が著しく困難になった。
- ・西側諸国がロシアからの石油輸出について上限価格を制定し(原油60ドル/バレルなど)、この価格を上回る場合には西側諸国の輸送保険・再保

険を付与してはならないとした。

つまり、「非西側の海運会社が、ロシアから非西側諸国向けの石油輸出を上限価格以下の価格で行う場合」には制裁の対象にならない、という複雑で曖昧な状況になっている。海運会社が利用する海事サービスの構造は複雑であり、意図しない形でロシア企業と直接決済が発生するリスクが存在する。また制裁に直接抵触しない場合でも、レピュテーションリスク(評判リスク)が発生する可能性もあり、西側企業はロシアからの海上輸送に関わることを避けるようになった。

西側の海運企業が抜けた穴を埋めているのは非西側の新興国企業であり、制裁違反かどうかは判然としないグレーな状態の船が、ダークフリートの中で拡大した。また、ロシアの石油輸出は大規模であり、ロシアが制裁対象になったことで、その輸出をカバーするダークフリートの規模もそれに連れて拡大したという側面もある。

ダークフリートの規模はその性質から確実な推計が難しく、調査によって結果に幅がある。例えばS&P Globalの2024年のレポート³⁾では591隻、キウ経済大学の2024年のレポート⁴⁾では435隻という数字が挙げられている。他の調査も踏まえると、ダークフリートの規模はおおむね外航大型タンカー船隊の1割前後であるというのが、海運業界の中でのコンセンサスである。また、ダークフリートには、通常のマーケットでは競争力を失った老朽船が多く含まれていることも特徴である。

ダークフリートを所有している企業は、ロシアやイランなどの制裁当事国、中国やインドなど制裁対象国から輸入を行おうとする国のほか、制裁当事国が資金や会社設立などの面でアクセスしやすい国(ロシア資本への規制が緩やかなUAEなど)にも本拠を置いている。また、船の登記に使われる国や企業は頻繁に変更され、実態を掴みにくいことも特徴である。

このような状況から、ダークフリートの定義自体もロシア制裁後に変化した。欧州議会調査局(ERPS)が2024年に発行したレポート⁵⁾では、上記のキウ経済大学のレポートが提示する「国際P&Iグループ加盟クラブの保険に加入していない」という外形的な条件を、ロシア制裁後のダークフリートの定義として紹介している。国際P&Iグループ加盟クラブの保険への加入は、主要な港湾国や荷主が取引の前提条件としており、公明正大なビジネス

スを行っている海運会社は、新興国企業であってもこれらクラブの保険に加入しているためである（厳密には、キーウ経済大学の定義は、正規の制裁適用除外で運航される船に対応するため「非 EU/G7 諸国の船社が運航する」という条件も付与している）。

4. 非正規活動の主体への変質

ロシア・ウクライナ戦争下でダークフリートが拡大し、その結果として国際 P&I グループのような西側諸国のガバナンス手段から離れた船隊が増加する中で、ダークフリートの一部が海上での非正規活動を行うようになりつつある。

最初に大きな問題になり始めたのは、ダークフリートによる、故意の錨の投下・曳航による海底通信・電力ケーブルやパイプラインの破壊である。表 1 に、近年のダークフリートの関与が疑われる海底インフラの破壊事例を示す。なお、これらの事例の多くは政府公式報告による断定には至っていないものの、海事専門メディアや欧州シンクタンク報告書において、AIS データ解析・海底調査結果・衛星画像等を根拠に「意図的行為の可能性がある」と指摘されているものである。

表 1 海底インフラの破壊事例

年月	地域	船名	所属
2023/10	バルト海	Newnew Polar Bear	中国船主、香港船籍
2024/11	バルト海	Yi Peng 3	中国船主、中国船籍
2024/12	バルト海	Eagle S	クック諸島船籍、ロシア人乗組員
2025/1	台湾近海	Shunxin-39	カメルーン船籍、中国船主
2025/2	台湾近海	Hong Tai 58	トーゴ船籍、中国人乗組員

事故により、錨が海底ケーブルやパイプラインを切断することは以前から発生している。しかしこれらの案件は、以下のような理由から、海事関係者にとって故意性を強く想起させるものである。

- ・カメルーンやトーゴ、クック諸島といった船籍国は、自国籍船への適切な管理・監督を行っていないため、ブラックリストやグレーリストに登録されている。これは、多くの港湾で寄港時に追加検査を受ける必要があり、コストが高くなることを意味する。正常なビジネスを行っている船が、本

国から遠く離れたバルト海や東シナ海でこれらの船籍を選ぶ意味はない。

- ・荷役待ちなどの正当な理由なく該当海域に長期間留まるなど、正常な商業航海では考えられない運航を行っている。
- ・事後の海底調査による錨跡確認の結果、悪天候や事故によるランダムな錨跡ではなく、規則的なジグザグの錨跡が確認され、明確な破壊意図による航行が行われたことを強く推測させる。

ただし、海事関係者にとって故意性が強く感じられるとしても、刑事上・外交上の事実認定を行うことは非常にハードルが高い。まず、海底ケーブルの損傷そのものは決して珍しいものではない。国際ケーブル保護委員会（ICPC）が 2021 年に公開した資料⁶⁾によると、海底ケーブルの損傷は世界で年間 100～200 件発生しており、その中で 2 割弱が原因不明である。加えて、国際海洋法では、航海中の船舶の管轄は基本的に旗国の専管であり、他国は原則として臨検・捜索を行えない。犯罪や非正規活動などが疑われても、臨検を行えるのは海賊行為、奴隷取引、無許可放送、無国籍など列举されている事由に限られる。調査を行うことができるのは、寄港時に行われる PSC（ポート・ステート・コントロール）の時点であり、その時点では現行犯ではないため証拠が保全されておらず、そもそも PSC を行う国を避けて目的地に直行する場合も多い。

上記の案件でも、中国やロシアの政府や乗組員は故意性を否定しており、調査の結果断定に至った事例は現時点では少なく、Hong Tai 58 の船長が 2025 年 6 月に台湾の地方裁判所で無罪判決（懲役 3 年）を受けたなどに留まる（船長は控訴中）。

加えて、最近になり、西欧諸国の軍事施設に飛来するドローンが洋上のダークフリートから発進したのではないかと、という事例も出てきている（表 2）。

表 2 ドローンの発進事例

年月	地域	船名	所属
2025/5	ドイツ・キール港	HAV Dolphin	アンティグア・バーブーダ船籍、ロシア人乗組員
2025/8	ドイツ・キール運河	Scanlark	セントビンセント・グレナディーン諸島船籍、ロシア人乗組員
2025/9	コペンハーゲン沖	Boracay	ベナン船籍、ロシア人乗組員

これらの事例はいずれも、NATO加盟国報道機関やシンクタンクが「ダークフリートからのドローン発進疑惑」として取り上げたもので、現時点では政府の公式確認は得られていない。

5. おわりに

ダークフリートによる非正規活動に関わったと強く疑われる複数の船で、船主、船籍あるいは乗組員が国連の常任理事国であるロシア籍、あるいはそれに加えて世界最大の船隊を持つ中国（香港含む）籍であるという現状は、海運業界にとって重い。さらに、この種の非正規活動が従来の主戦場であったバルト海から世界に広がりつつある。

ある国・ある陣営に属している船が、他国に対して非正規活動を仕掛けていているという疑いが当たり前になれば、各国が安全保障の観点から海運自由の原則への介入を強めることとなり、オープンで単一の海運マーケットが成立しなくなる。これに対し海運

業界で何ができるか、旗国・沿岸国によるIMOでの規制枠組みの拡大か、あるいは船主・海運会社単位での自主規制か、さまざまな取り組みを検討する必要がある。

参考文献

- 1) IMO: RESOLUTION A.1192 (33), IMO2023
- 2) X. Bai et al.: The (Un) Intended Consequences of Oil Sanctions Through the Dark Shipping of Sanctioned Oil, JEL Classification, 2025
- 3) J. Domballe et al.: Russia's shadow fleet, S&P Global, 2024
- 4) B. Hilgenstock et al.: Assessing Russia's Shadow Fleet: Initial Build-Up, Links to the Global Shadow Fleet, and Future Prospects, Kyiv School of Economics, 2024
- 5) A. Caprile and G. Leclerc: Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light, EPRS, 2024
- 6) M. Clare: Submarine Cable Protection and the Environment, ICPC, 2021



林 光一郎 (はやし こういちろう)
日本郵船
調査グループ グループ長