

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～

2025年12月24日

林 光一郎 (日本郵船株式会社 調査グループ)

本報告の焦点

ロシア・ウクライナ戦争で顕在化したダークフリートの急拡大とその質的変化

なぜ重要なか

- ・ 海洋安全保障の枠を超えて海運自由の原則を揺るがす可能性
- ・ 制裁回避のみならず、**非正規活動（海底ケーブル破壊等）**に発展

本日の流れ

- ・ ダークフリートの定義
- ・ ロシア制裁に伴う船隊の拡大
- ・ 新たな性質（非正規活動）
- ・ 今後の課題

定義 (IMO Assembly決議 A.1192 (33))

- ・ 制裁・安全/環境規則・保険料などの回避を目的とする違法運航船
- ・ 主な特徴
 - ・ 旗国・港湾国検査の意図的回避(ブラックリスト国を利用、頻繁な船籍変更)
 - ・ AISの意図的停止
 - ・ 適切な保険未加入 (無保険または低品質保険)

どのような貨物を運ぶのか？

主に石油など大量の液体貨物→洋上での隠密運航に適し、タンカーを中心

ロシア・ウクライナ戦争前から存在していた例

- ・ イラン産石油輸出
- ・ 北朝鮮の石油製品輸入 (瀕取り)

適正な海運サービスの不使用による安全低下

- ・ 西側の保険・検査・船員訓練サービスを利用できない
- ・ 国際P&Iクラブに加入できず、巨額の賠償対応が不可能
- ・ 乗組員訓練不足・老齢船が多数

隠蔽活動に伴う危険性

- ・ AIS停止による衝突リスク増
- ・ 外洋上での石油積み替え（瀬取り）
 - ・ 夜間・波の高い海域で実施 → 事故リスク大幅上昇

西側制裁の複雑さ

- EUのロシア産石油輸入禁止
- ロシア主要銀行のSWIFT排除
- 原油60ドル上限価格制度（G7/EU）
- 「上限価格以下 × 非西側船社 × 非西側向け輸出」は合法→グレーゾーンが拡大

西側企業の“レビューションリスク”回避

法的に可能でも「ロシア関連」というだけで敬遠

→ 非西側企業が参入し、ダークフリートが拡大

実際の規模

- 推計に幅あり
- S&P Global (2024) : 591隻
- Kyiv School of Economics (2024) : 435隻
- 業界コンセンサス：外航大型タンカーの約1割

西側制裁の複雑さ

- EUのロシア産石油輸入禁止
- ロシア主要銀行のSWIFT排除
- 原油60ドル上限価格制度（G7/EU）
- 「上限価格以下 × 非西側船社 × 非西側向け輸出」は合法→グレーゾーンが拡大

西側企業の“レビューションリスク”回避

法的に可能でも「ロシア関連」というだけで敬遠

→ 非西側企業が参入し、ダークフリートが拡大

実際の規模

- 推計に幅あり
- S&P Global (2024) : 591隻
- Kyiv School of Economics (2024) : 435隻
- 業界コンセンサス：外航大型タンカーの約1割

ダークフリートの活動が密輸から非正規活動に拡大

- ・ ロシア・ウクライナ戦争開始後の動き。
- ・ 走锚による海底ケーブル・パイプラインの切断、ドローン発進による拠点侵入。
- ・ 地理的にはバルト海・北海から台湾近海へと拡大
- ・ 疑いがかけられている船は典型的なブラックリスト国だけではなく欧州では中国関連船も。

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

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

嫌疑船のあからさまな行動

- ・ 該当地域での通常のビジネスに不適なブラックリスト船籍
 - ・ コストは安くならない一方、入港時の検査増加などの負担が増加
 - ・ 船籍国の近海ならともかく、遠方の海域で利用する必要は無い
- ・ 必然性の無い位置・期間の長期滞留
- ・ 海底調査で規則的な錨跡が発見

にもかかわらず立件が難しい理由

- ・ 海底ケーブル損傷は年間100～200件あり、2割弱は原因不明
- ・ 船舶は原則「旗国主権」で臨検できない
 - ・ 洋上での臨検は海賊や奴隸取引など明示された理由に限られる
- ・ PSC時点では証拠保全困難、そもそもPSCを避けることが多い

民間船舶による破壊活動のメリット

- ・相手国が正規軍を用いて対応することを難しくさせる
- ・誤操作や悪天候などを言い訳にしやすい
- ・オーナー企業所在国や便宜置籍国を分散させることで第三国を巻き込み対応に複雑化させる

プロジェクト・デナイアビリティ

上記に加え、あえて「見え見え」の挑発的な行動をすることには

- ・海運自由の原則や航行自由の原則の空洞化
 - ・(被害国が実施すると攻撃側も対抗措置を名目に実施する)
- ・本来は安全確認のために行われる拿捕・臨検の外交問題化
- ・通常船隊とダークフリートとの海運マーケットの分断の拡大

などを通じ、単一でオープンという海運マーケットの秩序を崩し、攻撃側が揺さぶれるような存在にする目的が存在。

- 旗国・沿岸国によるIMOでの規制枠組み拡大
- ダークフリート所属船の監視強化（瀕取り・AIS停止）
- 船主・海運会社の自主規制・透明性向上
- 保険・金融におけるサプライチェーンの健全化

- ダークフリートを用いた破壊活動は既存の自由な海洋秩序への「ハック」であり、根本的な対策は秩序の思想と衝突する部分がある。
- 悪用されうる制度の抜け穴を可能な範囲で潰していくことで、ダークフリートの活動とその悪影響を可能な限り封じめていく、という発想が重要。

- ・ 従来は石油の密輸にとどまっていたダークフリートが、
- ・ ロシア制裁によって拡大・変質し、海底インフラ破壊・ドローン運用といった非正規活動のプラットフォームとなりつつある。
- ・ ダークフリートによる非正規活動は、活動直接の被害に留まらず、航海自由の原則や海運自由の原則などを掘り崩すことを目的に行われている。
- ・ 航海自由の原則や海運自由の原則を維持しつつ、ダークフリートの活動を許す制度周辺の抜け穴を地道に潰していく根気よい作業が必要。



免責事項

本資料は、電子的または機械的な方法を問わず、当社の書面による承諾を得ることなく複製又は頒布等を行わないようお願いします。

Legal Disclaimer

No part of this document shall be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of NYK Line.