

World Trend Foresight

紅海での船舶への攻撃がもたらす海運の混乱
—喜望峰航路の安全確保が新たな課題に—

2024 年 4 月

PwC コンサルティング合同会社

PwC Intelligence シニアアソシエイト 榎本浩司



2024 年に入り、コーヒー、オリーブオイル、ワイン、パスタ、チーズなどの輸入食品で値上げや品薄状態が見られるようになった。値上げ等の影響は食料品のみならず、欧州からの輸入の多い化粧品などにも及んでいる¹。その要因の一つが、紅海での海運の混乱に伴う物流コストの上昇と物流の遅延である。紅海の混乱は、2023 年 10 月にイスラエルとパレスチナの武装勢力ハマスがガザ地区で衝突したことに端を発する。具体的には、ハマスと連携するイエメンの反政府武装勢力であるフーシ派が、紅海とその周辺海域でイスラエルに関係する船舶に対して攻撃を開始したことが影響している。

本稿では、フーシ派による紅海での船舶への攻撃の影響と今後の見通しを整理した上で、紅海の混乱が長期化する可能性を踏まえ、喜望峰航路への迂回が続くことで生じる影響と課題について考察する。その中では特に、紅海での混乱が続く限り唯一の代替航路となる喜望峰航路の安全確保について焦点を当てたい。筆者は、喜望峰航路については、紅海-スエズ運河航路からの変更による輸送コストの増加などの経済的影響に比べ、そこに潜む地政学リスクについては十分に光が当てられているとは言えないと考えている。喜望峰航路は現在多くの商船が通航し、長期間にわたってそうした状況が続いていることから、喜望峰航路の安全は世界の海運にとって大きな課題と言える。また、四方を海に囲まれた日本は輸出入の 99.6%を海上輸送に頼っており、日本にとっても安全な海上輸送路の確保はエネルギー安全保障や食糧安全保障の観点からも不可欠な土台と言える²。こうした観点から、議論の最後には、日本が喜望峰航路の安全確保に果たすことのできる役割についても検討する。

1. 日本と欧州間の海運を支えるスエズ運河航路

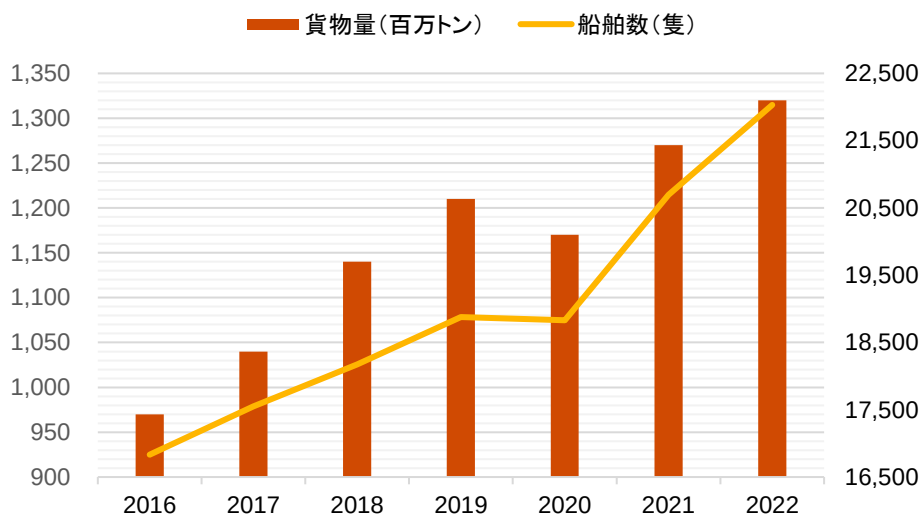
紅海からスエズ運河を通過する航路は、年間で約 2.2 万隻以上の船舶が利用する国際海運の大動脈である。これは世界の年間貿易量の 12%以上にあたり、世界のコンテナ船の 3 割が紅海からスエズ運河を通過している。輸送金額は年間で 1 兆米ドルに上る。スエズ運河は 2015 年の拡張工事で大型船舶の通航可能量が拡充され、その通航量は新型コロナの影響を受けた 2020 年を除いて安定的に増加してきている(図表 1)。

日本経済にとって、紅海・喜望峰航路は特に欧州との間の貿易に影響を与える。そこで、日本と欧州の貿易関係を確認しておこう。日本の欧州からの輸入総額は、地域別では北米、大洋州地域と並んで年間輸入額全体の 1 割以上を占めている。品目別には、冒頭で挙げた食品類・化粧品のほか、化学品や自動車関連品等が多い。また、日本から欧州地域への年間輸出額も、地域別ではアジア、北米に次いで 3 番目に大きく全体の 1 割以上となっている。品目別には自動車と自動車関連部品が中心となっている。こうした欧州-日本間の輸出入はそのほぼすべてが海運によって行われている。そうした海運には、マラッカ海峡からインド洋を通過し、紅海を抜けてスエズ運河を通航する航路が利用されてきた。年間約 1,200 隻の日本関係船がスエズ運河を通航しており、世界的な新型コロナパンデミックの影響を受けた 2020 年に一時的に通航量が大きく落ち込んだ影響を除けば、概ね増加傾向にある(図表 2)。

¹ 内閣府「月例経済報告等に関する関係閣僚会議資料」、2024 年 3 月 22 日。

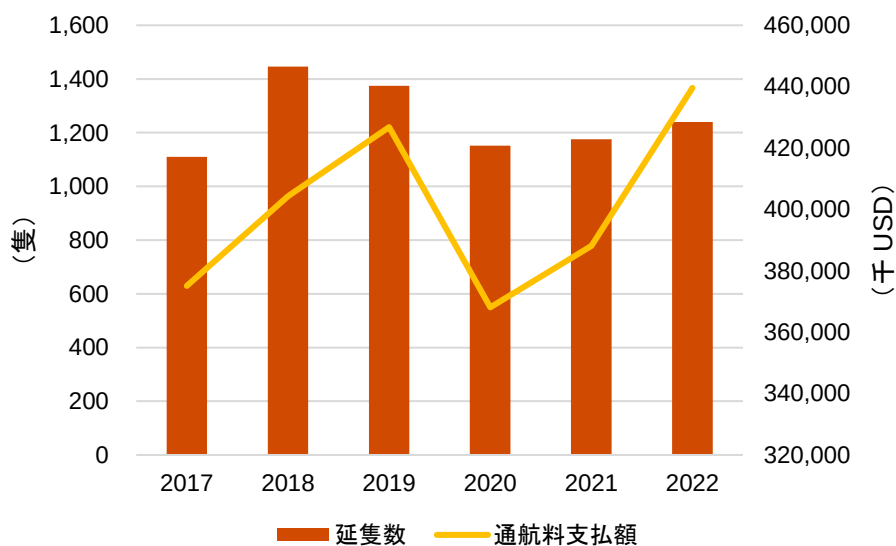
² 公益財団法人日本海事広報協会、『日本の海運 SHIPPING NOW 2023-2024』p.12。

図表 1 スエズ運河を通航する年間貨物量および船舶数の推移



(出所) Suez Canal Authority, “Suez Canal Traffic Statistics Annual Report”等を基に筆者作成

図表 2 日本船主協会会員船のスエズ運河通航実績



(出所) (一社) 日本船主協会「パナマ・スエズ運河通航船実態調査結果」を基に筆者作成

2. 紅海でのフーシ派による船舶に対する攻撃

2023 年 11 月以降、イエメンの反政府武装組織フーシ派は紅海南部とその周辺海域で、ミサイルや無人機を用いて商船に対する攻撃を続けている。こうした事態を受け、各国の海運会社は 12 月中旬には紅海での航行の取りやめを決定した。多くの商船が唯一の代替航路である喜望峯を通航する航路へと変更され、12 月末には紅海-スエズ運河航路を通航する船舶数と逆転するに至った。ここではフーシ派による船舶への攻撃と、それに伴う航路の変更の現状について概況を整理する。

(1) イエメンで勢力を拡大したフーシ派

イエメンはアラビア半島の最南端に位置し、アデン湾と紅海に面した共和制国家である。長期政権を築いてきたサーレハ大統領の退陣をめぐり、2011 年に国内政治は大きな混乱に陥った。そうした中、2014 年にはイランからの支援を受けた反政府武装勢力フーシ派が首都サナアに侵攻し、政府軍との衝突の末、翌年には首都を制圧した。以降、サウジアラビアの支援を受けたイエメン政権とフーシ派の間で内戦状態が続いている。イランからの軍事支援を受けたフーシ派はサウジアラビアに対して弾道ミサイルを用いた攻撃を行うなど、イエメン内戦はイランとサウジアラビアの代理戦争の様相も呈している。

2023 年に入り、イランとサウジアラビアが関係正常化に向けた合意に至ったことで内戦の終結に期待が高まった。しかし 10 月に始まったガザ地区での衝突においてイスラエルがハマスへの攻勢を強める中で、イランやレバノンのシーア派組織ヒズボラと連帯したフーシ派は、紅海を通航する船舶のうちイスラエルに関係すると判断した船舶に対して攻撃を開始した。

(2) 紅海と周辺海域での船舶に対する攻撃が続く

フーシ派による船舶への攻撃は、アデン湾から紅海南部に至る広い海域で発生している(図表 3)。特にアデン湾と紅海を隔てるバブ・エル・マンデブ海峡は幅が 30km と狭く、また、紅海に面したイエメン西部はフーシ派の支配地域であることから、海峡周辺の海域では攻撃に晒されるリスクが高くなっている。

図表 3 紅海周辺海域での船舶への攻撃状況(2024 年 2 月 20 日時点)



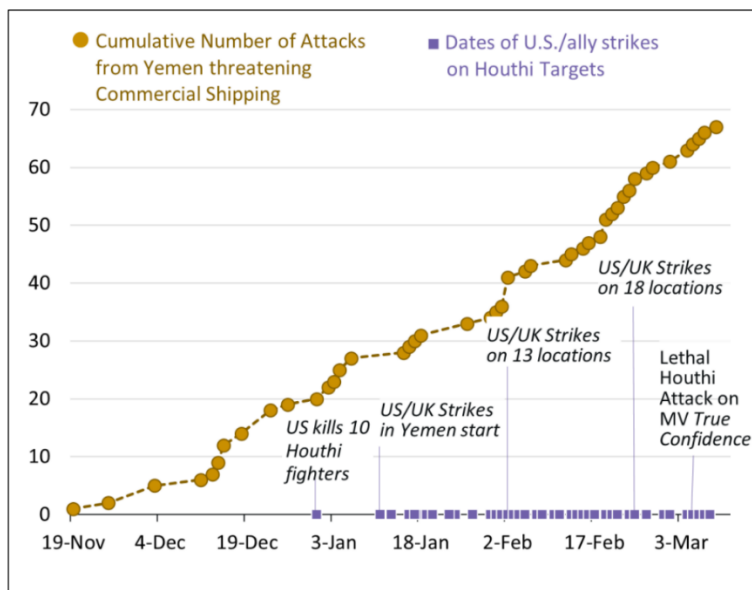
(出所) Aljazeera, "Mapping the Red Sea attacks"より筆者作成

2023 年 10 月以降、フーシ派は対艦弾道ミサイルや無人航空機・無人水上艇(USV)などを用いて紅海を航行する船舶に対する攻撃を連日行っている。これに対し、現場海域で警戒監視活動続ける米国の駆逐艦などが、船舶を狙ったミサイルや無人機を撃墜して対抗してきた。しかし 11 月 19 日には、紅海南部のイエメン沖で日本企業の運航する自動車運搬船がフーシ派によって拿捕され、船舶と乗組員は現在も解放されていない。船舶に対する攻撃が収まらない中で、12 月から 1 月にかけて各国の大手海運会社は次々に紅海での航行停止を発表した³。こうした状況に対し、米国は英国を始めとする有志国と共に多国籍部隊を編成し、紅海周辺海域での商船の安全を確保するための警戒監視活動を開始した。また、1 月以降には米英軍が共同でイエメン国内のフーシ派拠点に対する空爆を繰り返し行っている。

³ BBC, "BP pauses all Red Sea shipments after rebel attacks", 18 December 2023.

2023 年 11 月から 2024 年の 3 月第 1 週目までの時点で、フーシ派による商船や軍艦艇に対する攻撃は 70 回近くに上っている(図表 4)。2 月に入ると米国と有志国によるイエメン国内のフーシ派拠点への攻撃の回数が増加し、それに呼応するように 2 月中旬以降には、船舶に対する攻撃数も増加した⁴。3 月には、2 月に紅海上でミサイル攻撃を受けた貨物船が、船舶に対する攻撃では初めて完全に沈没した。さらにその直後には、フーシ派による商船への攻撃で初めて民間の乗組員 3 名が犠牲となっている。フーシ派による船舶への攻撃と有志国による対抗措置は激しさ増しており、紅海とその周辺での緊張は一段と高まっている。

図表 4 激化する船舶への攻撃と有志国によるフーシ派拠点への反撃



(出所) Congressional Research Service, "Houthi Attacks in the Red Sea: Issues for Congress" Updated March 12, 2024. p.2.

(3) 喜望峰航路へ迂回する商船

緊張の高まる紅海からバブ・エル・マンデブ海峡にかけては、世界の海運を支えるスエズ運河航路の要衝であり、日々多くの商船が行き交っている。紅海と周辺海域での攻撃リスクを避けるため、12 月中旬以降には海運業界の多くの主要企業が紅海を通航する航路の停止を決定した。紅海からスエズ運河を通航する航路を回避したこれらの海運会社では、代替の航路としてアフリカ南端の喜望峰を経由する航路への変更を行っている(図表 5)。これにより、海運大手各社が航路の変更を決定してから約半月のうちに、紅海を通過する船舶は前年から約 220 隻が減少(前年比 -41%)した⁵。12 月下旬には、紅海とバブ・エル・マンデブ海峡を通過するスエズ運河航路を通航する商船の数は大きく減少し、喜望峰を通航する船舶数が大きく増加してその数が逆転している(図表 6)。

なお、スエズ運河およびパナマ運河の通航に代替される航路としては、ロシアが開発を進めていた北極海航路(NSR)がある。ノルウェー沖からロシア沖の北極海を通過し、アラスカとの境界にあるベーリング海峡へと抜ける航路である。北極海航路利用した場合、欧州からアジアへの輸送をスエズ航路よりも約 4,000 海里(約 7,400km)程度短縮できるとされ、気候変動の影響もあって夏季を中心に利用の可能性が検討されてきた。しかし、航路の整備が途上であったことに加え、ロシアによるウクライナ侵攻以降は、ロシアが開発を進めてきた北極海航路を利用する実現性は低下していると言える。そうしたことから、喜望峰航路は、欧州と東アジアを結ぶスエズ運河航路の唯一の代替となっている。

⁴ U.S. Department of Defense, "Joint Statement from Australia, Bahrain, Denmark, Canada, the Netherlands, New Zealand, United Kingdom, and United States on Additional Strikes Against the Houthi in Yemen", February 24, 2024.

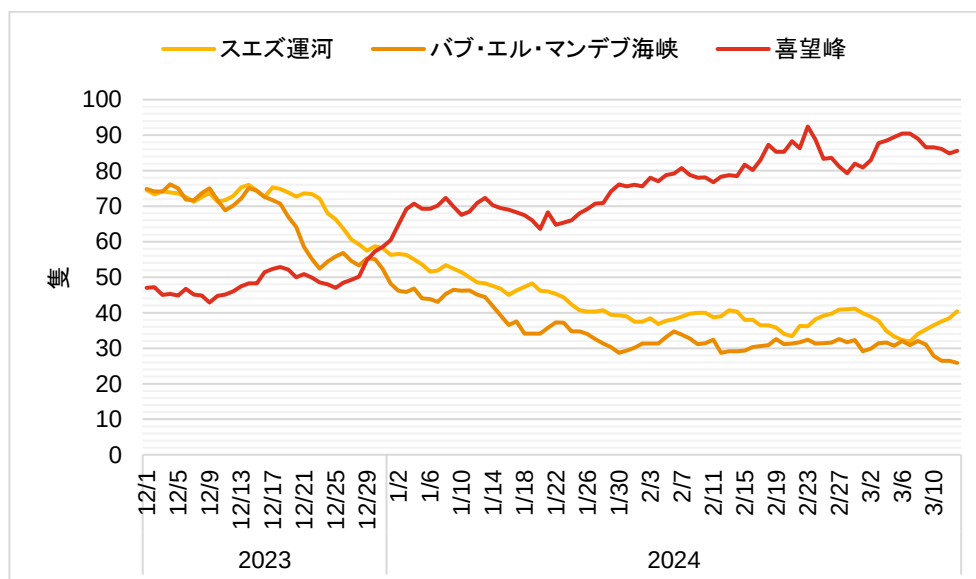
⁵ ING, "Red Sea shipping disruption is set to rage on well into this year", 11 January 2024.

図表 5 スエズ運河航路と喜望峰航路



(出所) 報道資料等を基に筆者作成

図表 6 スエズ運河航路と喜望峰航路の船舶数の推移

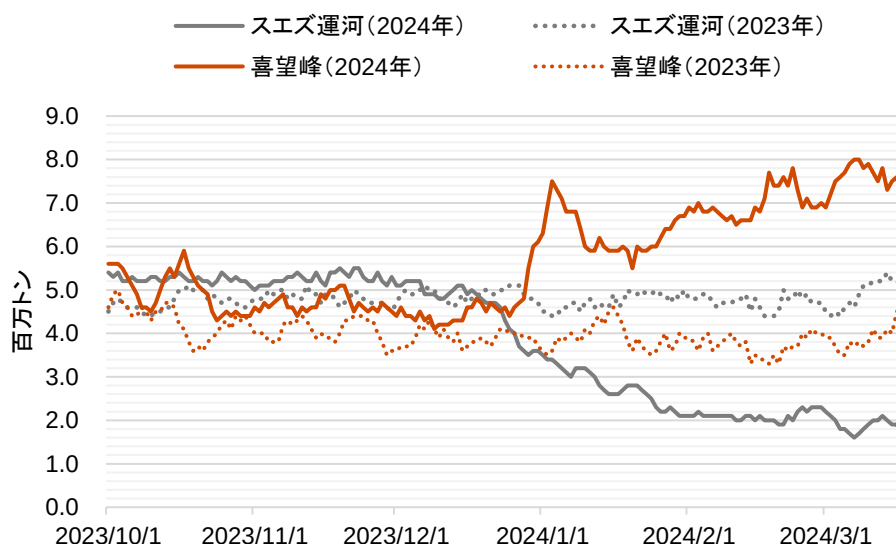


(出所) IMF Port Watch のデータを基に筆者作成

(4) スエズ運河航路と喜望峰航路の輸送貨物量が逆転

世界のコンテナ輸送能力の約 65%を占める 5 大コンテナ船会社が紅海からスエズ運河の通航を停止したことで、世界貿易開発会議 (UNCTAD) の推計では、スエズ運河を通航する貿易貨物量は 2023 年 12 月から翌 1 月までの 2 か月間で約 42% が減少した。またこの間には、スエズ運河を通航するコンテナ船の 1 週間の航行量も 67%減少している (図表 7)。

図表 7 スエズ運河と喜望峰を通航する貨物量の推移 (7 日通航平均)



(出所) IMF Port Watch より筆者作成

3. 船舶への攻撃と喜望峰航路への迂回は長期化する可能性

現在、フーシ派による攻撃の回数は増加傾向にあり、さらに攻撃の烈度も高まっていると言える。こうしたことから、紅海の航行再開には厳しい状況が続いている。フーシ派は内戦の中で軍事力を整備してきており、さらにイランからの軍事面での支援は現在も行われている。こうしたことから、海上での警戒監視活動だけでは対処に限界があり、フーシ派による紅海とその周辺海域での船舶に対する攻撃は、長期化することが懸念される。それに伴い、紅海の航行を回避した多くの船舶が喜望峰航路を通航する現在の状況についても、長期化する可能性があると考えられる。

(1) 紅海の航行再開は厳しい状況

前章 (図表 4) で見たとおり、フーシ派による船舶への攻撃は 2 月中旬以降に入ってからさらにその回数が増加している。回数の増加にとどまらず、攻撃による被害がより拡大していることも指摘できる。2 月 18 日にイエメン沖で 2 発のミサイル攻撃を受けた貨物船が、3 月 2 日に完全に沈没した。これは昨年 11 月に紅海周辺海域でのフーシ派による船舶への攻撃が開始されて以降、初めて船舶が完全に破壊され、沈没した事例である。沈没前には船舶の周囲に油膜が確認されたことから、燃料の流出が発生しているとみられている。また、積載されていた 4 万トン以上の肥料に含まれるリン酸アンモニウムによる周辺海域の環境汚染が懸念されている。

3 月 6 日にイエメンのアデン港沖で発生した貨物船に対する攻撃では、複数の対艦弾道ミサイルによる攻撃を受けた船舶で火災が発生し、3 名の乗組員が犠牲となった。これは一連のフーシ派による船舶に対する攻撃での初めての民間人の死者であった。国際社会からの厳しい非難に対し、フーシ派の報道官はあらためてパレスチナへの連帯を示し、イスラエルによるガザ地区への攻撃が停止されない限り、紅海とその周辺海域における作戦は継続させる意思を表明している。

さらに、こうした船舶への攻撃による新たな不随被害も懸念されている。3 月 4 日、香港の通信企業により、紅海に敷設された通信用海底ケーブルが損傷し、アジアと欧州を結ぶ複数の通信回線に影響が生じていることが報告された。原因として、3

月 2 日に沈没した貨物船の一部が海底ケーブルに接触した可能性も指摘されている。フーシ派による攻撃が続く海域であることから、海底ケーブルの修復作業が必要となった場合には作業の安全確保に長期間を要することが考えられる。

3 月以降に発生したこれらの状況からも、船舶に対する攻撃の被害は一層深刻化していることが分かる。有志国による紅海周辺海域での警戒監視活動が続けられているものの、フーシ派による船舶に対する攻撃の回数と烈度は増している状況にあり、その被害は拡大傾向にあると言える。

(2) フーシ派による攻撃は長期化する可能性

フーシ派による船舶への攻撃が始まって約半年が経過したものの、攻撃が収束する兆しは見られない。こうした船舶に対する攻撃は、今後も長期間続く可能性が考えられる。その理由として、第一に、攻撃の背景にある中東情勢の緊張緩和に向けた道筋が見通せないことが挙げられる。第二に、フーシ派はイランからの軍事支援を受けており、長期間にわたり攻撃を継続する能力を有しているうえ、整備された軍事力を保有しており、現在の警戒監視活動では根本的な対処は困難と考えられることがある。

解決の道筋が見通せない中東情勢

フーシ派による船舶への攻撃はイスラエルとハマスの衝突を背景に、ハマスの連帯を示し、イスラエル関係船舶に対する攻撃として行われている。そのため、イスラエルとハマスの間で戦闘の停止が合意された場合には、フーシ派による船舶への攻撃についても収束することが考えられる。しかしパレスチナにおいては、戦闘の開始から半年が経過した現在も双方の衝突が続いており、カタールや米国が仲介を担う一時停戦や人質解放の交渉が試みられているものの、いずれも難航している。こうした現状からは、ガザ地区での戦闘の停止と緊張の緩和に向けた解決の道筋は見通せない状況にあると言わざるを得ない。

整備された軍事力とイランによる軍事支援

イエメンでは 2000 年代初頭から、イスラム教スンニ派勢力を中心とした政権側と反政府武装勢力フーシ派が対立を深めてきた。フーシ派は 2014 年に首都サヌアに侵攻して制圧した後には大統領を辞任に追い込むなどし、その政治的・軍事的な影響力を拡大させてきた。首都サヌアを含む紅海に面するイエメン北西部を中心に実行支配を行い、数千人規模が政治組織と軍事組織に属し、2017 年時点で約 10 万人以上の支持者がいると見られている。

2015 年以降、フーシ派は国際社会に承認されたイエメン政府および政権側を支援するサウジアラビアとの対立を深めており、10 年にわたって内戦状態が続いてきた。長引く内戦の中でフーシ派はイエメン国内の軍事力の整備を進め、その支配地域には、レーダーサイトやミサイル・無人機の発射基地などを含む数多くの軍事拠点が存在していると見られている。2 月に米英軍による空爆が 13 の地点にある 36 か所の標的に対して行われた際にも、フーシ派の報道官は一連の攻撃では軍事力は破壊されていないことを強調した。またフーシ派は、サウジアラビアを中心とした連合軍による空爆に対抗して、弾道ミサイルや無人機を用いた越境攻撃を行ってきた。そうした攻撃に用いられる兵器の中には、20 年にわたってフーシ派を支援するイランから供与されてきたものが含まれている。イランからフーシ派に対しては、短・中距離弾道ミサイル、巡航ミサイル、地対空ミサイル、対艦弾道ミサイル、無人航空機が供与されてきたことが指摘されている⁶。また、イランからの武器、技術、訓練の支援を受けたフーシ派は、陸上部隊に加えて無人機(UAV)部隊、ミサイル部隊、海上戦力を整備してきた⁷。米国防総省情報局は 2015 年から 2023 年までにフーシ派に兵器を密輸するイランの船舶を 18 隻阻止したと明らかにしている⁸。

イランから継続的に供与される弾道ミサイルや無人機などの近代的な兵器は、紅海での船舶への攻撃を行う際の主要な戦力となっている。紅海での攻撃に使用された対艦弾道ミサイルは射程約 400km のもので、これはイランの保有する対艦弾道ミサイルとほぼ同じ性能である。さらにイランは紅海と周辺海域で船舶を攻撃するフーシ派に対し、航行する船舶のデータを提供などの支援も行っていることが指摘されている。

⁶ CSIS, "The Iranian and Houthi War against Saudi Arabia". December 21, 2021.

⁷ CIA, The World Factbook: Yemen. (2024 年 3 月 18 日アクセス)。

⁸ BBC, Red Sea attacks: Greek vessel hit by missile fired by Houthi rebels". 14 January, 2024.

警戒監視活動では船舶に対する攻撃への対処は困難

紅海とその周辺海域では、商船の安全を確保するため、米国が「Operation Prosperity Guardian(繁栄の守護者作戦)」と名付けた有志連合による海上での警戒監視活動が 12 月から続けられている。また 2024 年 2 月からは、EU が共通安全保障政策として、海軍部隊による船舶の保護作戦を開始した。こうした国々による共同パトロールなどは、海賊問題への対処でも効果を発揮してきた国際的な取り組みである。米軍を始めとした各国海軍の艦艇は連日にわたりフーシ派によるミサイルや無人機を撃墜しているものの、フーシ派による船舶への攻撃は今なお連日数多く続いている。

海上での警戒監視活動は、2008 年頃から増加したソマリア沖・アデン湾での海賊への対処としても行われ、その際には効果的であったと言える。ソマリアの海賊は人質による身代金交渉を目的に民間人を中心とした集団が小銃などで武装し、小型漁船や高速ボートを使用したものであった。そのため、各国の海軍による海上での警戒監視活動が本格化すると、海軍艦艇に警備された中で海賊行為を成功させることは困難となり、比較的短期間で減少することとなった。

しかし、フーシ派による攻撃に対して行われている海上での警戒監視活動では、飛来するミサイルや無人機を駆逐艦などが撃墜することで対症療法的に船舶を保護する役割を果たすことはできるものの、根本的に船舶に対する攻撃を抑え込むことはできない。また、イエメン国内の軍事拠点に対する攻撃も、国家に準じる規模の軍事力を保有するフーシ派に対して、船舶への攻撃を減らすだけの打撃を与えるには至っていない。船舶への攻撃に用いられるミサイル等がイランから継続的に供与されていると見られることから、現状においては、フーシ派による船舶への攻撃は継続する可能性が高いと考えられる。

4. 喜望峰航路への迂回による影響

多くの商船が喜望峰航路へと変更された結果、航行距離の増加に伴う輸送コストの上昇やリードタイムの増加による輸送の遅延が発生している。現時点では日本経済への影響は限定的であると考えられるものの、その影響は欧州からの輸入品価格の上昇などの形で広がりつつある。

(1) 航路変更でかさむ輸送コスト

ロッテルダムなどの欧州の港からマラッカ海峡を抜けて東アジアに位置する港を目指した場合、喜望峰を回る航路では紅海とスエズ運河を通過する航路と比較して片道で約 6,000~6,500km 長くなる。これは大型コンテナ船の平均的な速度(約 16.4 ノット)で換算すると約 10 日航行期間が延びることとなる⁹。

航行距離が伸びたことにより、燃料コストの増加が生じる。スエズ運河航路を通航予定であった輸送スケジュールからの遅れを短縮するために航行速力を加速させることも燃料コスト増加の一因となる。加えて、喜望峰周辺は古くから海上交通の難所として知られ、常に強風が吹くことも燃料コストに悪影響を及ぼすと考えられる。なお、こうした航行距離の増加に伴う消費燃料の増加に関しては、国際物流における CO₂ 排出量の増加にもつながることから、喜望峰航路を通航する船舶が増えたことによる環境への悪影響も指摘されている。

また、地政学リスクの高まりにより船舶の保険料が高騰していることも輸送コストを悪化させている¹⁰。フーシ派の攻撃により、リスクの上昇に伴って上乗せされる保険リスクプレミアムが 2023 年 12 月に入って上昇した。さらに、戦争危険によって船舶に生じた損害に適用される戦争保険料は、攻撃開始前の 10 月から比較して 1 月末時点では 20 倍以上となっている。

(2) 追加コストはコンテナ船運賃の上昇圧力に

輸送にかかるリードタイムが増えることで、コンテナ船の輸送効率の低下が生じる。多くの商船がスエズ運河航路から喜望峰航路に変更されたことで、国際物流における貨物船の輸送能力が 2 割低下するとの指摘もある。輸送能力の低下は世界的なコンテナ需給をひっ迫させ、それによりコンテナ船運賃の上昇が生じることとなった(図表 8)。スエズ運河航路から喜望峰航路への変更によって最も影響を受ける欧州-アジア間の路線のうち、上海-ロッテルダム航路のコンテナ船のスポット運賃は、

⁹ BBC, "What do Red Sea assaults mean for global trade?", 12 January 2024.

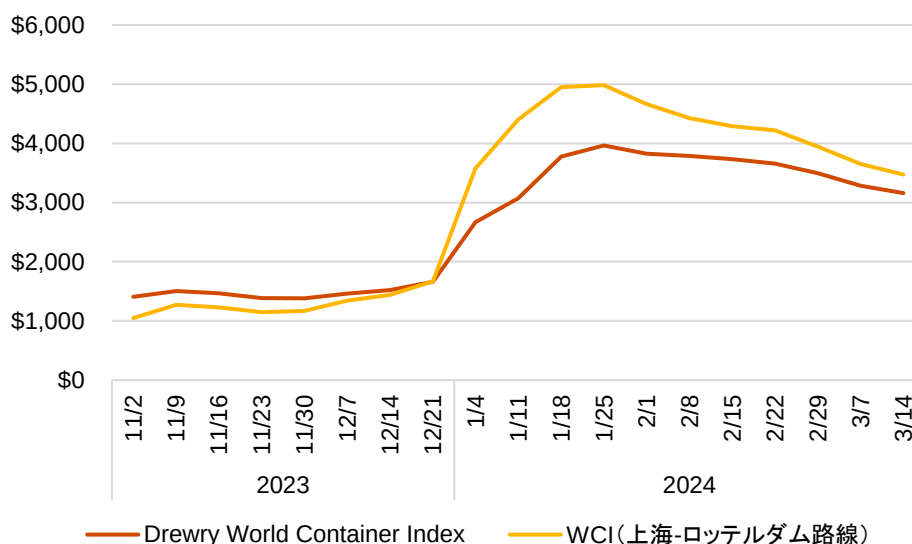
¹⁰ Reuters, "Red Sea war insurance rises with more ships in firing line", January 17, 2024.

40 フィートコンテナが 12 月初旬から約 1 か月の間に 3.7 倍となっている¹¹。こうした状況を受け、欧州物流貨物協会 (CLECAT) は、多くの船舶がスエズ運河を迂回し喜望峰航路に変更したことに伴う輸送運賃の高騰に危機感を示した¹²。

世界全体のコンテナ船の運航スケジュール順守率を示す指標を見ると、2013 年 12 月と 2014 年 1 月に連続で前月比 5 ポイントの下落となり、1 月時点で 51.6%と低下傾向にある。また、平均到着遅延日数も 6.01 日と前年同月比で悪化している。こうした背景の一つに、紅海を迂回した船舶が喜望峰航路を通航していることによるリードタイムの長期化があると考えられる¹³。航路変更によって生じた物流の遅延により、欧州の自動車工場では部品が不足したことで生産が一時停止するなど、製造業の現場では影響が生じている。

スエズ運河航路と喜望峰航路の通航量と貨物量が逆転してから、既に 3 か月が経過している。しかし、国際社会はフーシ派による攻撃の脅威を取り除くことができず、現在も紅海では緊迫した状況が続いていることから、紅海の通航が正常化する見通しは立っていない。そのため、今後も当面の間は喜望峰航路を航行する船舶数が多い状況が続くと考えられる。

図表 8 コンテナ船運賃の推移



(出所) Drewry World Container Index より筆者作成

(3) 日本経済への影響は限定的も長期化による影響の拡大を懸念

欧州から日本への輸入においては、化学製品、自動車を含む輸送用機器、食料品が主要な品目である。このうち、海上輸送の割合が約 97%と高いワインなどのアルコール飲料の場合、海運各社が紅海の航行を取りやめて喜望峰航路に変更した 2023 年 12 月から 2024 年 1 月で輸入量は 26.6%減少している¹⁴。また、海上輸送割合が約 8 割の化粧品においても、同じ前月比で輸入量は 42%減少した。こうしたことから、2024 年に入って以降、欧州からの輸入品に輸送の遅れや価格上昇などの影響が広がりつつある。また、衣料品や原材料などについても影響の拡大が懸念されている。

一方、中東情勢の悪化に伴い懸念されていた原油の輸入においては、現在までのところ紅海での混乱の影響は軽微と見られている。これは日本が原油の輸入の 9 割を依存する中東諸国からの石油タンカーのほとんどが、紅海ではなくペルシャ湾か

¹¹ ING, Ibid.

¹² CLECAT, "Red Sea Crisis Deepens as Carriers Introduce Steep Surcharges". 12 January 2024.

¹³ Sea-Intelligence, "Schedule reliability drops again in January 2024". March 2 2024.

¹⁴ 内閣府、前掲。p.11

らホルムズ海峡を経由して輸送されているためである。しかし、フーシ派を支援するイランにまで紛争が拡大した場合には、原油の供給ルートに深刻な地政学リスクが生じる可能性があると言える。

日本から欧州への輸出では、自動車および自動車関連部品のほか、機械や化学製品が主要な品目となっている。このうち欧州向けの自動車輸出に関しては、2024 年 1 月の輸出台数は前年同期比では増加しており、現在までのところ喜望峰航路への切り替えによる大きな影響は見られていない。しかし現在の状況が長期化する中で、欧州向けの鋼材、自動車部品、化学製品などの輸送に関して、輸送コスト上昇による影響の顕在化が指摘されている。

総じて、現在の紅海の地政学リスクに端を発する混乱は、2020 年から発生した新型コロナウイルスのパンデミックによるグローバルサプライチェーンの混乱と比較すると、マクロ経済への影響は小さいと考えられている。しかし、現在の紅海での混乱と喜望峰航路への迂回が長期化すると、影響を受け続ける小売業や製造業においては増加したコストを価格に転嫁する圧力が高まるなど、消費者への影響が拡大していくことが懸念される。

5. 喜望峰航路で高まるフーシ派による攻撃と海賊のリスク

以上、長期化する紅海での船舶への攻撃と喜望峰航路への迂回が及ぼす経済的影響について見てきた。しかしここきて、紅海を避けた多くの商船が喜望峰を通航する状況が続く中、フーシ派はさらにインド洋まで南下して喜望峰航路を航行するイスラエル関係船に対して攻撃を行うとする声明を発表した。また、アフリカ大陸の西岸では海賊事案の発生件数に増加傾向が見られる。喜望峰航路は今や長期的に海運の大動脈としての役割を担うと考えられることから、輸送コストの増加や物流の遅延の問題に加え、航路の安全を脅かすこうした潜在的な地政学リスクへの対応についても認識しておくことが不可欠と言える。

(1) フーシ派による攻撃範囲の拡大

攻撃リスクの高い紅海とその周辺海域を通航するスエズ運河航路から、喜望峰を経由する航路に国際海運の大動脈が置き換わったことで、喜望峰航路の戦略的な重要性はこれまでになく高まっていると言える。喜望峰の 2024 年 1 月の船舶の通航量は前年の概ね 1.5 倍から 2 倍となっており、多い日には 80 隻以上の貨物船が通航している。

こうした中、3 月 14 日にフーシ派は、イスラエルに関連する船舶が紅海を避け、インド洋を南下して喜望峰を経由する航路をとることを阻止する作戦を計画していると発表した¹⁵。現在、フーシ派が長距離の攻撃を行う能力を有するかについては不明であるものの、イランから継続的に武器の支援を受けていることから、潜在的なリスクとして認識しておく必要はあるだろう。また、実際の攻撃の有無にかかわらず、代替航路のない喜望峰航路において攻撃リスクが高まることは、さらなる輸送コストの上昇など長期的な混乱を引き起こす可能性がある。

現在行われている有志国による警戒監視活動をインド洋を航行する商船までを対象として拡大しようとした場合、極めて広大な海域をカバーすることになり、実現は難しい。フーシ派の今後の動向次第では、喜望峰航路を通航する船舶の安全をどのように確保するかが国際社会の大きな課題となると言える。

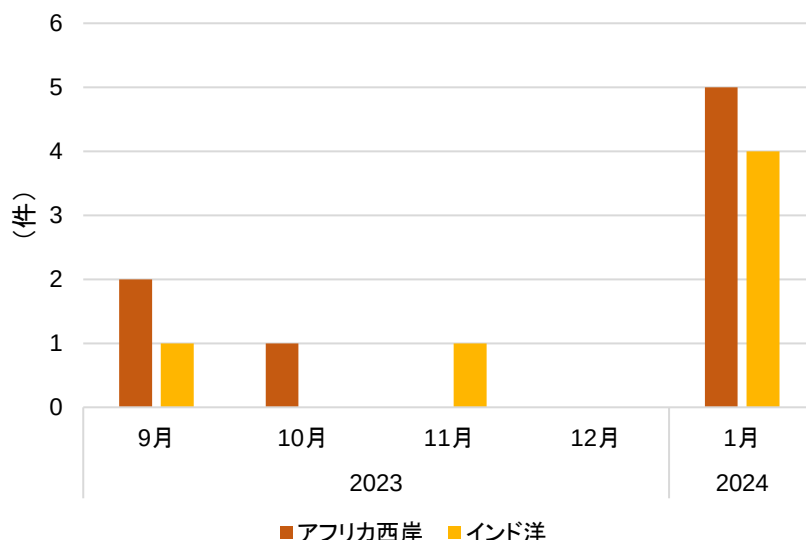
(2) アフリカ大陸沿岸部での海賊リスクの高まり

3 月 15 日、ソマリア沖で貨物船を乗っ取った海賊とインド海軍が交戦したことが報じられた。また、この前週にもソマリア沖で商船のハイジャック事案が発生している。こうした事態を受け、国際海事機関(IMO)は、紅海を迂回して喜望峰航路をとるためにインド洋を航行する多数の船舶を狙って、海賊が再び活発化してきた可能性について懸念を示している。海賊行為の発生件数に関する IMO の月次報告書によると、2024 年 1 月にはアフリカ大陸西岸沖およびインド洋での海賊事案の発生件数が過去半年と比較して俄かに増加している(図表 9)。紅海周辺の通航を避けた多数の船舶が喜望峰航路に集中する状況が長期化する中では、潜在的な海賊リスクが再び顕在化することは避けられないとも言えよう。

世界の海運を支えてきたスエズ運河の影に隠れ、喜望峰航路を取り巻く地政学リスクにはついては、これまであまり光は当てられてこなかった。しかし、フーシ派による紅海での攻撃が長期化する中で、国際海運の大動脈となった喜望峰航路の安全確保は、国際社会にとって避けて通れない新たな課題となっている。

¹⁵ Reuters, "Leader of Yemen's Houthis vows to attack more shipping lanes". March 15, 2024.

図表 9 アフリカ西岸とインド洋での海賊発生件数(国際水域・領海・港湾内を含む)



(出所) IMO, "Piracy monthly report (September 2023 ~ January 2024)" より筆者作成

(3) 日本は官民で連携した海賊対策の経験も活用を

日本経済は、財貿易の輸送手段のほぼすべてを海運に頼っている。スエズ運河航路の唯一の代替である喜望峰航路の安全を確保することは、欧州と日本間の貿易の安定を維持する上で不可欠である。2023 年 12 月に有志連合による警戒監視活動が創設された際、日本政府は支持を表明する一方で、有志連合に自衛隊は参加しないことを決定した。その理由については、海賊への対処を目的として派遣されている自衛隊の活動範囲はアデン湾とその周辺海域であり、紅海はその活動範囲外にあたるためとされている。

しかしその一方で、日本には過去に官民が連携した海賊対策に主導的に取り組んできた経験があり、警戒監視活動への直接参加が難しい場合でも、こうした経験や知見を喜望峰航路の安全確保に活かすことができるのではないだろうか。その一例として、日本が主導的な役割を果たしてきたマラッカ・シンガポール海峡の海賊対策の取り組みが挙げられる。

マレー半島とスマトラ島に挟まれたマラッカ・シンガポール海峡は、年間約 12 万隻以上が通航する海運の要衝であるが、この区間では 1990 年代後半から海賊被害が増加した。こうした事態に対処すべく、日本の提案に基づいて 2006 年に採択されたのが「アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP)」である。ReCAAP では海賊対策のための地域協力を目的として、沿岸国の海賊対策の能力構築支援や民間商船向けの海賊対策ガイドラインの策定・公表などを行ってきた¹⁶。また、協定に基づいて設置された「情報共有センター (ISC)」では、海賊の発生状況に関する情報を集約してきた国際商工会議所 (ICS) の国際海事局 (IMB) や海運業界などの民間セクターと連携した海賊情報等の共有が行われている。こうした ISC の取り組みは地域協力による海賊対策の成功事例として、ソマリア沖・アデン湾の海賊対策において情報共有の枠組みが設置された際にもモ

¹⁶ 外務省「平成 29 年度 アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) 拠出金」2017 年 9 月 20 日。

デルとされた。

日本はマラッカ・シンガポール海峡の海賊対策において、官民での連携と沿岸国との協力という二軸での取り組みが進められてきた中、国際社会で主導的な役割を果たしてきた。官民の両方において蓄積された、こうした取り組みに関する知見は、喜望峰航路の安全を確保していく上でも活用できるものと言えるだろう。

榎本 浩司

シニアアソシエイト

PwC Intelligence

PwC コンサルティング合同会社

PwC Intelligence 統合知を提供するシンクタンク

<https://www.pwc.com/jp/ja/services/consulting/intelligence.html>

PwC コンサルティング合同会社

〒100-0004 東京都千代田区大手町 1-2-1 Otemachi One タワー Tel: 03-6257-0700

©2024 PwC Consulting LLC. All rights reserved. PwC refers to the PwC network member firms and/or their specified subsidiaries in Japan, and may sometimes refer to the PwC network. Each of such firms and subsidiaries is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details. This content is for general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors.