



(写真) Midjourney “外務省による危険レベル引き下げに関する考察(写真はイメージ画像)”

危険レベル引き下げ考察

株式会社ベネインベストメント
松浦 健太郎

1 2月4日 日本外務省はベネズエラ全土の危険レベルを「レベル3(渡航中止勧告)」に引き上げた(「[ベネズエラ・トゥデイ No.1304](#)」)。今回の決定は、軍事・航空安全に関するリスクが直接的な理由とされた点に特徴がある。危険レベル3への引き上げは日本企業の出張者・駐在員派遣にも影響を与える大きな変更と言える。

本稿では、外務省が過去に軍事・航空リスクを理由に危険レベルを引き下げた事例を分析し、ベネズエラにおける危険レベル引き下げの条件を考察したい。

イラン①：1カ月で危険レベル引き下げ

今回のベネズエラの危険レベルの引き上げは、一般犯罪などの治安面よりも、軍事リスクの高まりとそれに伴う航空安全が大きな要因となっている。

過去、似たような要因から危険レベルを引き上げた事例としては、イランが挙げられる。

2020年1月3日、米国政府は無人攻撃機によりイラク国内でイランのイスラム革命防衛隊の高官ガセム・ソレイマニ司令官を殺害。イラン政府は「国家への宣戦布告」と宣言し、1月8日には報復措置としてイラクの米国軍基地を弾道ミサイルで攻撃。

また、同日にイラン軍が民間旅客機（ウクライナ機）を誤射撃墜するなど、米国とイランの全面戦争の懸念が高まった。

この状況を受けて、日本外務省は1月8日に、イランの首都テヘランを含む複数地域において「危険レベル3」への引き上げを発表した。

なお、危険レベル引き上げの理由について

「1月3日のソレイマニ司令官殺害」

「1月8日の報復ミサイル攻撃およびウクライナ機撃墜による航空リスクの顕在化」を挙げており、軍事・航空安全のリスクが根拠となっている点がベネズエラの事例と似ている。

しかし、危険レベル引き上げから約1カ月後の2月12日に外務省はイランの危険情報を更新。

テヘランなど一部地域の危険レベルを「レベル3（渡航中止勧告）」→「レベル2（不要不急の渡航は避ける）」に引き下げた。

外務省は引き下げの理由について

- ◆ 米国・イラン双方が「これ以上の軍事的エスカレート避けたい意向を明確にしている」
 - ◆ 1月初旬の緊張局面から、事態は一定程度沈静化している
 - ◆ 大規模な軍事行動が再発する差し迫った兆候は見られない
- と説明。

つまり、外務省は「**全面戦争が起きる可能性は短期的に大きく低下した**」と判断したため、レベル3→2へ緩和した。

この1カ月の間に起きた危険レベル引き下げの材料となる要因は以下の通り。

（1）米国：軍事報復の否定

トランプ大統領は、ミサイル攻撃を受けた直後（1月8日）の演説で「米国は軍事的報復を行わない」と発言。米国防総省も「戦争を望んでいない」と明言するなど、“米国はイランを軍事的に攻めない”というシグナルが世界的に共有された。

（2）イラン：報復は完了、追加攻撃を否定

イラン政府も1月8日のミサイル攻撃後に「報復は完了した」と繰り返し発表。革命防衛隊も「米国が攻撃しない限り、こちらから追加攻撃は行わない」と表明するなど、政治的な対立を加速させない姿勢を示した。

（3）航空リスクの改善方向

1月8日のウクライナ機撃墜後、イラン政府は誤射を認め、責任者を処分し・調査を開始した。また、多くの航空会社が徐々にイラン上空の運航を再開（この時点で完全回復ではないが大幅改善）。

（4）地域勢力の鎮静化

イラン民兵組織による米軍への攻撃頻度が低下。イラク政府も米軍基地周辺の警備を強化するなど、政府ではない周辺組織の活動も鎮静化し、リスクが低下した。

これらの要因が重なり、外務省は「軍事衝突が短期的に再発する可能性は低くなった」と判断し、危険レベルを引き下げたことになる。

イラン②：危険レベル引き下げまで5カ月

2025年6月13日 イスラエルはイランにミサイル攻撃をしかけ、同14日以降、イランとイスラエルの双方が攻撃を続け、双方に死傷者が発生。その後、同22日に米国がイランの核施設を攻撃し、事態は緊迫化した。

この状況を受け、日本外務省は6月17日にイラン全土の危険レベルを4（退避勧告）に引き上げた。

2025年6月の危険レベル引き上げは、イラン国内の治安（犯罪・デモ）ではなく、

- ・ **米国とイランの直接軍事衝突の可能性**
 - ・ **中東全域での戦争拡大リスク**
 - ・ **イラン空域が軍事作戦の対象になる可能性**
- が要因だった。

しかし、同24日に停戦合意が発表され、同25日以降、イランとイスラエルの間で攻撃の応酬は停止した。

また、7月～11月にかけて軍事攻撃・大規模衝突は発生せず、軍事的なリスクは低下した。

次に、航空リスクの面では、

- ・ 中東航空会社（エミレーツ、カタール航空など）が通常ルートに復帰。
- ・ 欧州系航空（ルフトハンザ、エールフランスなど）も段階的に運航再開。
- ・ イラン領空のNOTAM（航空情報）が安定化。

8月～10月には国際便の運航がほぼ通常に戻り、主要空港は安定的に運航。

中東系の航空ネットワークが復帰し、日本人が他国に退避する手段が確保された。

これらの判断材料から外務省は、イランの首都テヘランを含む地域の危険レベルを「レベル2（不要不急の渡航は避ける）」に引き下げた。

ベネズエラ 軍事リスクは長期化の懸念も

前述のイランの2つの事例は

「**軍事的なリスクの高まり**」

「**航空安全リスクの高まり**」

が危険レベル引き上げのポイントになった点でベネズエラと似ている部分がある。

また、一度危険リスクを引き上げても半年以内で引き下げている点も重要なポイントと言える。

ただし、ベネズエラとイランには異なる点もあり、異なる点は重要である。

それは「**イランは、軍事衝突という“明確な危機”とその後沈静化がはっきり見えたが、ベネズエラは、軍事リスクは上昇したが“軍事衝突が起きていない”ため、沈静化が判断しづらい**」という点。

イランの事例は

「ソレイマニ司令官の殺害と報復攻撃」

「イスラエルによるイラン攻撃と報復」

と明確な国家間の戦争行為が発生している。

ただし、ベネズエラについては、米国政府による「**圧力**」が基本で、マドゥロ政権への決定的な攻撃を行っていない。

そのような事情から、イランの事例よりも問題を解決する緊急性が低いように見え、今のような状況がダラダラと続く可能性がある。

つまり、「軍事的なリスクが低下した」と認識できるような環境が判断しにくい可能性がある。

逆を言えば、イランの事例のように国家間の衝突まで発展すれば、両政府が合意を交わして緊張が急激に緩和される可能性もある。

航空安全リスクは、FAA に依存

イランの事例でも言えることだが、軍事リスクがあるから、航空安全リスクが発生する。つまり、本来であれば、軍事リスクが低下すれば、基本的に航空安全リスクも低下するはずだ。

ただし、航空安全リスクについてもイランの事例と異なる点がある。そして、この違いが理由で、政治リスクが低下しても航空リスクが解消しない懸念がある。

それは、「ベネズエラについては、イランのように空域での衝突行為が運航見合わせの原因ではなく」「**米国連邦航空局 (FAA) の警戒情報の発表が、航空会社各社の運航見合わせの原因になっている**」という点である。

2025年11月21日 FAAは、「マイケティア飛行情報区 (SVZM FIR)」を対象とする安全情報および NOTAM (A0012/25) を発表 ([「ベネズエラ・トゥデイ No.1299」](#))。

「同空域における潜在的な危険状況」を理由に「最大限の注意を払う」よう求める警告を発信した。

この FAA の勧告を受けて、航空各社はベネズエラ便の運航見合わせを決定している。

従って、FAA が同勧告を撤回しない限り、航空会社としては「**運航を停止した理由がなくなる**」という状態が続く。

現時点で、FAA は前述の警戒情報の有効期間を **2025年11月21日～2026年2月19日** までとしている。

つまり、**FAA が途中で撤回しない限り、26年2月19日まで FAA の警戒情報は継続することになり、その間は航空会社は国際線の運航を再開する判断が取りにくい状況が続く。**

また、2月19日以降も警戒情報を更新する可能性がある (マドゥロ政権への新たな交渉ツールになることだろう)。

11月下旬、トランプ大統領とマドゥロ大統領は電話協議を実施した。協議の内容は憶測が飛び交っており、正確なところは不明だが、仮に何らかの合意に至り、軍事的な緊張が緩和されたとしても、FAA が警戒情報を更新すれば、航空各社が運航再開に踏み切れない状況が続くかもしれない。

従って、軍事面、航空安全面でイランの事例よりも日本外務省が危険レベル引き下げを判断するための条件が揃いにくい印象がある。

以上