

イラン・中東緊迫

航空ネットワークの制約続く

■カスピ海／サウジ上空ルートに集中

米国やイスラエルによるイラン攻撃から1カ月超が経過した。8日には米国とイランの間で2週間の停戦合意に至ったが、停戦が実効力を持ち、かつ安全性が長期的に確保されることが見込まれない限り、従来の航空ネットワークが回復するには至らないもようだ。現時点でイランや、対岸の湾岸諸国上空の運航が制約を受けている情勢に変化はなく、カスピ海・中央アジアやサウジアラビア上空といった迂回ルートに運航便が集中している状況が続いている。

日本航空は6日に羽田―ドーハ線について、羽田発は5月10日まで、ドーハ発は5月11日まで欠航すると発表した。8日に米国とイランが停戦合意したものの、9日午前時点で欠航対象期間を変更する予定はなく「引き続き現状を注視していく」としている。

主要な欧州系航空会社は26年夏季スケジュールにおいて、従来の中

東向けのネットワークをアジア向けに切り替えているケースもあり、今回の停戦合意を受けて、すぐにネットワークを変更する状況にはないようだ。世界的な供給量も減少傾向が続いている。

航空機の運航状況を追跡する「フライトレーダー24」でも、イランや湾岸諸国上空を運航する航空機はほぼ確

認できない。当該地域の北側にあたるカスピ海・中央アジアや、南側にあたるサウジアラビア上空を飛行するルートに航空機の運航が集中している。

航空会社にとっては燃油高騰、迂回ルートを取ることに伴う機材・乗員繰りへの影響など負担は大きい。もともと欧州―アジア間の交通の要衝であったロシア上空の飛行が制限されている状況にあって、中東を経由地とする迂回ルートも制限されることは、航空会社のネットワーク戦略、経営に大きな影響を与え続けている。安全性が確実に確保されるまでの間、航空会社は迂回ルートによる運航、ネットワークの組み替えが必要となるなど、厳しい局面が続くそうだ。