Aviation Intelligence Lab
Insight for a Safer and More Connected World

October 2026
INTELLIGENCE REPORT
RR-2026-002

調査報告書

変化するユーラシア航空回廊の現実

ロシア・ウクライナ戦争と中東情勢がもたらす国際民間航空への影響

The Changing Eurasian Air Corridors

Impact of the Russia-Ukraine War and Middle East Tensions on International Civil Aviation



空のつながりを
より安全に、より持続可能に

DATA | ANALYSIS | SAFETY | GLOBAL PERSPECTIVE

Aviation Intelligence Lab
航空インテリジェンスラボ

A SAFER SKY
A MORE CONNECTED WORLD

調査報告書

ロシア領空・航空インフラと民間航空リスクをめぐる構造変化

ゼレンスキー大統領「ロシアの空は危険」発言と、中東情勢同時進行下のユーラシア航空回廊

作成：Aviation Intelligence Lab（航空インテリジェンスラボ）

www.shinsoulab.com

調査基準日：2026 年 9 月 14 日（日本時間）

対象期間：2022 年 2 月 24 日〜2026 年 9 月 14 日

区分：非公開／社内検討用ドラフト

本報告書は Aviation Intelligence Lab が独自に収集・分析した公開情報（OSINT）に基づく調査分析であり、政府・軍・航空会社等の非公開情報には基づいていない。軍事情勢は流動的であり、内容は調査基準日時点の公開情報を反映したものである。記述にあたっては、確認された事実、当局・関係機関の評価、本報告書による分析、今後のシナリオを明確に区別している。

目次

1. 調査目的 3

2. 調査範囲・調査基準日 3

3. Executive Summary 3

4. 確認された事実 4

5. データ分析 6

6. 航空安全上の評価 7

7. 航空運航上の評価 8

8. 国際情勢・地政学的評価 8

9. ユーラシア航空回廊の分析 9

10. 日本および東アジア航空への影響 10

11. 今後のリスクシナリオ 11

12. 結論 12

13. 図表・データ 12

14. 出典・参考資料 15

本報告書の無断複製・転載はご遠慮ください。引用の際は「Aviation Intelligence Lab（www.shinsoulab.com）」と出典を明記のうえ、該当箇所へのリンクを付してください。

1. 調査目的

2026 年 9 月 1 日、ウクライナのゼレンスキー大統領は、航空会社だけでなく航空保険会社（insurers）とロシア主要空港の利用者に対し、ロシアの空は「事実上閉鎖に向かっている（Russian airspace will effectively be closing）」と警告した。この発言は「ウクライナがロシア領空を閉鎖した」という単純化された形で報じられがちだが、法的にも運航実務上も不正確である。

本報告書の目的は、この発言を入口として、ロシア・ウクライナ戦争、ロシア側防空活動、GNSS（衛星測位）妨害、空港閉鎖、誤認・誤撃墜リスク、航空会社・保険会社によるリスク評価、ロシア回避、中央アジア・中東への迂回、中東における紛争リスクの上昇、ユーラシア航空回廊全体の縮小、そして運航コスト・運賃・貨物への波及という一連の構造を整理・分析することにある。

本報告書の中心的な研究課題は、「ロシア領空が危険かどうか」という二者択一ではない。ロシア・ウクライナ戦争と中東情勢の同時進行によって、東アジア―欧州間で安全性・外交条件・経済性を同時に満たす航空回廊がどのように変化しているか、を明らかにすることに主眼を置く。

2. 調査範囲・調査基準日

- 調査基準日：2026 年 9 月 14 日（日本時間）
- 対象期間：2022 年 2 月 24 日（ロシアによるウクライナ全面侵攻開始）～2026 年 9 月 14 日
- 一次的な調査基盤：当ラボが委託した Deep Research 基礎資料（調査基準日 2026 年 9 月 3 日、対象期間 2022 年 2 月 24 日～2026 年 9 月 3 日）
- 追加調査：中東（イラン・イラク・イエメン／フーシ派・紅海・ペルシャ湾）については基礎資料に含まれていなかったため、当ラボが 2026 年 9 月 14 日時点で EASA・FAA・Reuters・AP・Al Jazeera 等の一次・準一次資料を追加確認した
- 対象外事項：中国三大航空会社の 2026 年上期決算・財務分析は本報告書の対象外とする

3. Executive Summary

【確認された事実】 ゼレンスキー大統領の発言は、ロシア領空を法的に閉鎖する宣言ではない。ウク

ライナ大統領府の発表文によれば、ウクライナには民間航空それ自体を標的とする意図はなく、ロシアが戦争を継続する限り軍事関連目標への無人機（UAS）攻撃を続けるとし、その結果としてロシアの空が安全な民間航空空間ではなくなっていく、という警告である。[1]

【確認された事実】 ICAO は 9 月 2 日、ロシアに限定しない一般的な形で、長射程兵器・UAS・GNSS 電波妨害・高度な防空システムが民間航空を脅かしているとの声明を発出し、加盟国に空域リスク評価と軍民調整の改善を求めた。一方 EASA は、東経 60 度以西のロシア空域について全高度での回避を勧告する厳しい評価を維持している。[2][3]

【本報告書による分析】 本稿で新たに焦点を当てるのは、「ロシアを避けた場合、東アジア—欧州便はどこを飛べるのか」という問いである。2026 年に入り、中東でもイラン・イスラエル・米国間の軍事衝突（2026 年 2 月 28 日以降）、およびイエメン内戦の再燃とフーシ派による紅海要衝島嶼の制圧（2026 年 7 月以降、Bab el-Mandeb 海峡周辺）が同時進行しており、EASA・FAA はイラン、イラク、レバノン、シリア、イエメンの空域について依然として「全高度で回避」の勧告を維持している。したがって、ロシアを回避する代替回廊として想定される中央アジア・中東方面にも、独立した安全保障上の制約が存在する。ロシアも中東も一律に「危険」あるいは「安全」と単純化することはできず、リスクは FIR（飛行情報区）・経度帯・高度・時期によって細分化して評価する必要がある。[18][19][7]

4. 確認された事実

4-1　ゼレンスキー発言と ICAO・ロシア側の反応

【確認された事実】 ウクライナは 2022 年 2 月 24 日の全面侵攻開始直後、NOTAM（航空情報）により自国全領空を閉鎖した。一方、ロシアは自国領空を全面封鎖することはなく、少なくとも一般空域については民間航空の運航を継続的に受け入れてきた。

【本報告書による分析】 この非対称性（攻撃を受ける側は即座に全面閉鎖し、攻撃する側は自国領空を開けたままにする）自体は、開戦当初ロシアが自国領内への直接攻撃リスクを低く見積もっていたこと、また国内線・国際便の受け入れが自国経済・物流・国内移動の基盤であり、全面封鎖すれば自国経済への打撃が大きいことなど、複数の合理的な動機によって説明可能である。ただし、ロシア政

府がこの理由づけを公式に説明した一次資料は、本報告書の調査基準日時点で確認できていない。あくまで動機として整合的な分析仮説である点に留意されたい。

【確認された事実】 ゼレンスキー大統領は 9 月 1 日、航空会社に加え「保険会社」と「ロシアの主要空港を依然利用するすべての者」を名指しした。保険会社への名指しは、法的な領空閉鎖ではなく、リスク再評価を通じた事実上の利用制限（de facto closure）を志向するメッセージであると本報告書は分析する。 [1]

【確認された事実】 ウクライナのインフラ相は ICAO 理事会議長宛てに書簡を送り、加盟国がロシア領空での民間機運航を全面禁止する方向を支持するよう働きかけた。ICAO 自身には 193 加盟国に対しそれを直接命令する権限はない。 [4]

【本報告書による分析】 この書簡送付自体は、ウクライナがシカゴ条約の締約国として持つ、安全上の懸念を ICAO 理事会に提起する手続き上の権利の行使であり、国際法上正当な外交的行為と位置づけられる。ただし、この提起権の行使と、それによってロシア領空が法的に閉鎖されることとは別の事柄である。ICAO 理事会が懸念を審議・表明することはあっても、個々の加盟国の領空主権を法的に消滅させる権限を ICAO は持たない。

【当局・関係機関の評価】 Rosaviatsiya（ロシア連邦航空局）は、ウクライナの働きかけについて「法的効力がない」「シカゴ条約に反する」と反論し、ロシア運輸省は 9 月 3 日、外国航空会社からの問い合わせに安全運用手順を説明したと発表した。 [6]

【本報告書による分析】 ただし「正常運航」という当局側の説明と、航空安全リスクの実際の水準は同義ではない。9 月 2 日時点だけでも Sheremetyevo 空港で 21 便欠航・235 便遅延、Vnukovo 空港で 22 便欠航・94 便遅延が報じられており、Pegasus・flydubai 等が個別に欠航や遅延・迂回の可能性を旅客に告知している。 [5]

4-2　2022 年から 2026 年——ロシア航空インフラの変化

- 2022 年：南部ロシアの複数空港で長期の運航制限が開始
- 2023 年：モスクワ周辺への無人機到達が常態化し始める

- 2024 年：モスクワ大規模攻撃（11 月 10 日）で複数空港が一時閉鎖、Azerbaijan Airlines J2-8243 便事故（12 月 25 日）
- 2025 年：Sheremetyevo 等での大量欠航・遅延（7 月）、北コーカサス空港の運航制限（12 月）
- 2026 年：モスクワ主要空港の反復的な一時閉鎖が継続（2 月・6 月）、AP 集計によればロシア側が 2026 年夏季（6〜8 月）に迎撃を発表した無人機は前年同期比約 6 倍の 43,300 機超（ロシア当局発表に基づく数値であり独立検証はされていない点に留意）[16]

いずれの年も「空港が完全閉鎖された」だけでなく、数時間単位の離着陸制限、欠航、遅延、ホールディング、ダイバート、機材繰りの乱れ、乗員勤務時間への影響、後続便への波及という「航空ネットワーク全体への影響」として捉える必要がある（時系列は図 1 参照）。

4-3　Azerbaijan Airlines J2-8243 便

【確認された事実】 2024 年 12 月 25 日、Baku 発 Grozny 行きの Embraer E190（登録 4K-AZ65）が Grozny 付近で異常発生後カスピ海を横断し、カザフスタン・Aktau 付近に墜落。乗員乗客 67 人中 38 人が死亡した。[8]

【公式事故調査で確認された事実】 予備報告書は、機体後部・垂直尾翼等に多数の穿孔損傷、油圧系統の損傷を記録し、「外来物（external objects）」による損傷を調査対象とした。[8]

【未確定事項】 外来物の正体、兵器の種類、操作主体について最終原因を確定する報告書は、本報告書の調査基準日時点で確認できていない。

【当事国の主張】 アゼルバイジャン大統領はロシア領内での地上からの誤射との見解を示した。ロシア側は事故直後、鳥衝突等の可能性に言及していたが、2025 年 10 月、プーチン大統領はアリエフ大統領との会談で、ウクライナ無人機への対処中にロシアの防空ミサイル 2 発が機体付近で爆発したとの見解を示した。[9]

EASA は 2026 年の CZIB で本件を、ロシア領空リスクの主要な実例として位置づけている。本報告書が本件から引き出す論点は、「ウクライナの無人機が民間機を撃った」ではなく、UAS 脅威→GNSS/電子戦環境→防空システム作動→管制空域内での民間機継続運航→誤認・破片被害リスク、という複

合的な危険連鎖が現実に成立し得ることを示した点にある。[3]

4-4　GNSS 妨害

EASA は 2022 年 2 月以降、バルト海・黒海・東地中海・中東・北極圏周辺で GNSS 妨害（jamming／spoofing）の顕著な増加を観測している。2025 年 10 月、ICAO 総会はロシア連邦および北朝鮮を発生源とする反復的な GNSS 電波妨害がシカゴ条約上の義務に抵触するとの理事会判断を支持した。[10]

実害事例として、Finnair は 2024 年 4 月、エストニア・Tartu 便が GPS 妨害により着陸できず、約 1 か月路線を停止した。2025 年 1 月には Ryanair のロンドン・ルートン―ビリニュス便が GPS 妨害の影響でワルシャワへダイバートしている。[11][12]

【重要な留意点】 Flightradar24 等の ADS-B 系サービスで観測される不規則な航跡表示は、GNSS 妨害の可能性を検討する OSINT 上の補助的指標に過ぎず、受信カバレッジの欠損や MLAT（マルチラテレーション）測位誤差など他の要因もあり得る。「ギザギザの航跡＝GNSS 妨害」と単純に断定することはできない。

5. データ分析

5-1　ロシア領空を利用する航空会社（2026 年 9 月時点で確認できる範囲）

公開 ADS-B・路線データから確認できる限りで、ロシア国内空港へ就航する会社と、ロシアには着陸せず第三国間で上空通過のみ行う会社を区別する必要がある。特に中国系航空会社については、この 2 つを混同しやすいため注意が必要である。[13]

区分	主な航空会社（確認済みの一部）
ロシア国内便あり（モスクワ等へ直行）	Uzbekistan Airways、Belavia、Air Serbia など。中国系の一部（北京―モスクワ等）にも直行便は存在するが、後述のとおり利用の主軸ではない
第三国間で通過（ロシアには着陸しない）	Air China、China Eastern、China Southern、Hainan Airlines、XiamenAir 等の中国系航空会社（中国―欧州間の大多数の便）、Emirates、Etihad Airways、Qatar Airways、flydubai、Turkish Airlines、Pegasus など

【確認された事実】 中国系航空会社のロシア領空利用は、中国国内空港からロシアへの直行便が主軸

ではなく、中国—欧州間の第三国間路線でロシア領空を通過（着陸なし）する形態が中心である。Air China・China Eastern・China Southern・Hainan Airlines・XiamenAir 等は、中国—欧州間の大部分の便でロシア上空を通過しており、OAG（英国の航空データ会社）の集計では、中国系航空会社は 2026 年夏ダイヤで中国—欧州間（ロシア便を除く）座席容量の約 8 割を占めるに至っている。この優位性は、ロシア上空を経由できることで飛行時間・燃料が短縮され、迂回を強いられている欧米系航空会社に対して運賃・座席供給の両面で優位に立てることに由来する。 [26][27][28]

これは公開運航データから確認できる最小限の集合（minimum verified set）であり、中央アジア・コーカサス地域の小規模事業者、チャーター便、季節便を含めた完全な公式リストではない。

5-2　日本発着便とロシア領空利用の切り分け

【確認された事実】 本報告書が参照した 2026 年の実飛行経路サンプルでは、以下の日本発着便はロシア領空を通過していない。

便名	経路（確認された空域）
Air India 羽田—デリー（AI357）	日本・海上・中国・バングラデシュ・インド
Turkish Airlines 羽田—イスタンブール（TK199）	日本—韓国周辺—中国—カザフスタン—コーカサス—トルコ
Qatar Airways 成田—ドーハ（QR807/809）	日本—韓国周辺—中国—パキスタン—イラン—湾岸方向

Turkish Airlines は自社としてモスクワ・サンクトペテルブルク・カザンなどへの直行便を運航する「ロシア利用航空会社」であるが、東京—イスタンブール便そのものはロシア領空を利用していない。「その航空会社がロシア領空を利用している」ことと「その航空会社の日本便がロシア領空を利用している」ことは明確に別の命題であり、両者を混同することは、本報告書が最も強く避けるべき誤りの一つと位置づける。同様に、日本—北京・上海・大連等の中国路線についても、中国航空会社が欧州線でロシアを利用していることと、日本—中国間の路線自体がロシア上空を必要とすることとは別問題である。

5-3　JAL・ANA のロシア回避と飛行時間

侵攻前、JAL・ANA の欧州便は通常シベリア上空を経由し、両社合計で東京—ロンドン・パリ・フラ

ンクフルト・ヘルシンキ等を中心に週約 60 便がロシア空域経由で運航されていた。2022 年 3 月以降、JAL はアラスカ・北極圏方面の北回りへ、ANA は中央アジア方面の南回りへとルートを切り替えた。その後は固定的な北回り／南回りではなく、風向き、ETOPS/EDTO 条件、搭載重量、航路料等に応じて使い分けられている。[15]

Flightradar24 の分析では、ロシア回避後の JAL/Finnair 東京―ヘルシンキ便は大圏航路より約 4,000km 長く飛行するケースがあり、侵攻前約 9.5 時間だった飛行時間が回避後は 13 時間級に達した例が報告されている。飛行時間の延長は、追加燃料自体を運ぶための燃料増加（fuel-to-carry-fuel penalty）、乗員勤務時間、機材の 1 日当たり稼働回数、貨物搭載量、整備計画へと波及する構造を持つ。[14]

6. 航空安全上の評価

第一の論点は「ウクライナが民間航空機を意図的に攻撃するか」ではなく、より広い事故連鎖の構造にある。すなわち、UAS 侵入→ロシア側防空警戒→防空システム作動→電子戦・GNSS 妨害→多数目標の同時追跡→判断時間の短縮→軍民調整→誤認・非意図的被害、という連鎖が、実戦状態の防空システムと民間航空が同一空域に存在する構造的リスクとして成立し得る（連鎖の概略は図 3 参照）。

【本報告書による分析】 この構造的リスクの土台にあるのは、ロシアが自国領空を全面封鎖せず民間航空の運航を継続的に受け入れてきたという 4-1 で述べた事実である。開戦当初の判断が経済的合理性に基づくものであったとしても、戦争が長期化し、UAS 侵入と防空システムの実戦稼働が常態化するなかで民間機の運航を継続すれば、「実戦状態の防空環境」と「平時と同様に運航される民間航空」が同一空域に共存する期間が積み重なっていく。AZAL 8243 のような誤認事故は、この積み重ねの結果として生じ得る構造的帰結の一つであって、個々の防空部隊の判断ミスのみに帰せられるものではない、というのが本報告書の分析視角である。

長期化する戦争下では、要員疲労、部隊ローテーション、経験差、指揮統制、通信、心理的緊張などのヒューマンファクターが潜在的リスク要因となり得るが、特定部隊の訓練水準や、民族・政治体制を「民間機を識別できない原因」として断定することは、根拠を欠く一般化であり避けるべきである。焦点はあくまで個々の兵士ではなく、システムと環境の構造にある。

AZAL 8243、そして MH17（2014 年）、PS752（2020 年）といった過去の事例に共通するのは、「民間航空機を攻撃する意思がないこと」と「民間航空機が安全であること」が同義ではない、という点である。ICAO が 2026 年 9 月声明で軍民調整の改善を繰り返し要求している背景には、この構造的問題への認識がある。 [2]

7. 航空運航上の評価

安全な空域の縮小は、以下の連鎖を通じて運航コスト構造に波及する（図 6 参照）：飛行距離の延長 → 飛行時間の増加 → 燃料搭載量の増加（および追加燃料自体の重量負担）→ 乗員勤務時間の逼迫・交代要員の必要性 → 機材の日次稼働率低下 → 整備負担の増加（時間管理部品・エンジン・機体の整備到達時期の前倒し）→ 貨物・有償搭載量（payload）の制限 → スケジュール信頼性の低下。

整備については、「整備費用が必ず上昇する」と単純化するのではなく、「飛行時間の増加によって時間管理部品やエンジンの整備到達時期が早まり、機材当たりの整備負担が増える可能性がある」という表現が正確である。

また、計画した経路をそのまま飛行できるとは限らない点も重要である。悪天候、NOTAM、軍事活動、突発的な空域閉鎖、GNSS 妨害、ATC 制限などにより、途中で経路変更が必要になることがある。安全に利用できる代替空港（en-route alternate）の選択肢が減少すれば、単純な飛行距離の増加以上に、長距離運航の柔軟性そのものが低下する可能性がある。

8. 国際情勢・地政学的評価

8-1　「法的閉鎖」と「軍事的に使いにくくする」の違い

ウクライナにはロシア領空を法的に閉鎖する主権的権限はない。シカゴ条約の基本構造上、自国領域上空に対する主権はロシア連邦に帰属する。一方、各国・地域の航空当局（EASA、FAA など）は自国登録・自国オペレーターに対して他国空域の使用禁止や回避勧告を課すことができ、結果として「同じ空域を利用できる航空会社とできない航空会社」が生じる。これが、ウクライナの軍事活動が特定地域の航空安全環境に影響を及ぼす「軍事的能力」と、領空そのものを「閉鎖する法的権限」が異なる概念であることの制度的な理由である。

【本報告書による分析】 この非対称性は開戦当初から一貫している。ウクライナは侵攻開始直後に自国全領空を NOTAM で閉鎖したのに対し、ロシアは自国領空を封鎖しなかった（4-1 参照）。両国の対応の違いは、被侵攻国と侵攻国という立場の違いに加え、ロシアにとって民間航空の受け入れ継続が国内経済・物流上の必要性を伴っていたことによっても説明し得る。ウクライナが ICAO に懸念を提起する行為は、シカゴ条約締約国としての正当な手続き上の権利行使であり、それ自体がロシア領空を法的に閉鎖する効果を持つものではない——という点は、ここでの「法的閉鎖」と「軍事的に使いにくくする」の区別と表裏一体の論点である。

8-2　航空保険という第三のレイヤー

ゼレンスキー発言が「航空会社」だけでなく「保険会社（insurers）」を名指しした点は重要である。領空が法的に開いていても、航空機体の所有者・リース会社、hull 保険、war-risk 保険、再保険といった条件が重ならなければ、商業運航は成立しない。Lloyd's Market Association は 2026 年、中東を巡る一部報道（空域が開いている航空会社に対して war cover が一律停止したとする内容）を否定し、保険キャパシティ自体は存在すると説明している。[17]

【重要な留意点】 調査基準日時点で、主要航空保険市場がロシア領空全体を一律に補償対象外としたという一次資料は確認できておらず、「保険が完全に利用不能になった」と断定するのは誤りである。ただし、war-risk プレミアムの上昇、地域限定の補償除外、短期解約条項（業界解説では 7 日程度の notice provision が一般的とされる）などにより、政府が領空を閉鎖していなくても商業航空会社が事実上利用できなくなる構造は現実に存在する。

8-3　領空通過は外交カードでもある

領空通過権は航空技術上の問題であると同時に、国家主権、外交関係、制裁、二国間の航空協定、市場アクセスとも関わる。2022 年以降、「ロシア領空を利用できる航空会社」と「外交・制裁上の理由で利用できない航空会社」の間で運航条件の差が生まれている。ここから、①外交的に通れる空域、②安全に通れる空域、③経済的に合理的な空域、という 3 つの条件は互いに独立した概念であり、同時に満たされるとは限らない、という整理が導かれる（図 7 参照）。

9. ユーラシア航空回廊の分析——ロシアを避ければ中東へ

東アジア—欧州間の航空回廊は、大きく次の 3 つに整理できる（図 2 参照）。

- 北方回廊：ロシア・シベリア方面（侵攻前の主流ルート）
- 中央・南方回廊：中国—中央アジア—コーカサス／中東—トルコ—欧州
- 太平洋・北極側回廊：日本付近—北太平洋—アラスカ・北極圏—欧州

ロシアを回避する場合、地理的には中央アジア・中東方面が有力な代替ルートとなる。しかし本報告書が追加調査で確認した限り、2026 年の中東情勢はこの回廊を単純な「安全な迂回路」とは位置づけられない。

【確認された事実】 2026 年 2 月 28 日、米国・イスラエルはイラン領内の複数拠点に対し軍事攻撃を実施し、イランが報復攻撃を行った。この軍事衝突は、イラン領空だけでなく、米軍基地を抱える周辺国、あるいは戦闘・迎撃活動の影響を受ける国の空域にも高いリスクをもたらした。米・イラン間で暫定停戦が 2026 年 4 月 8 日に発表され、その後延長されたが、6 月・7 月にも停戦違反とみられる衝突が発生している。 [18][19]

【当局・関係機関の評価】 EASA は 2026 年 9 月時点で、イラン、イラク、レバノン、シリア、イエメンの空域について全高度での回避を維持しており、サウジアラビア・イスラエルについては「潜在的リスクを考慮すること」という一段階緩やかな注意喚起にとどめている。FAA も、SFAR 77（イラク／バグダッド FIR）、SFAR 117（イラン／テヘラン FIR）、SFAR 114（シリア／ダマスカス FIR）、SFAR 115（イエメン／サナア FIR）に基づく運航禁止を維持している。 [20][21]

【確認された事実】 イエメン内戦は 2026 年 7 月以降再燃し、フーシ派（アンサール・アッラー）が紅海要衝のペリム島（マユン島）、大ハニシュ島・小ハニシュ島を制圧し、バブ・エル・マンデブ海峡の支配を強めている。フーシ派によるサウジアラビア領内（Abha 空港、King Khalid 空軍基地周辺等）へのミサイル・ドローン攻撃も継続しており、サウジ側もイエメン国内（Mocha 港等）を空爆している。紅海における船舶への攻撃準備が整ったとする海上治安機関の警告も出されている。
[22][23][24]

【本報告書による分析】 以上を踏まえると、「中東全体が飛行禁止」という過度な一般化は避けるべ

きだが、少なくとも 2026 年 9 月時点で、イラン・イラク・レバノン・シリア・イエメンの空域、および紅海南部（Bab el-Mandeb 海峡周辺）は、EASA・FAA の規制上「回避対象」として明確に位置づけられている。したがって、ロシアを回避した便が無条件に安全な中東ルートへ移行できるわけではなく、中東側にも独立した軍事・治安リスクが存在する。ドーハ空域の一部閉鎖など、湾岸諸国のハブ運用そのものにも影響が及んでいる。[25]

このため、東アジア—欧州の航空回廊は、北（ロシア）でも中央・南（中東）でも一様に安全とは言えない状況にあり、太平洋・北極側回廊（アラスカ・北極圏経由）の相対的な重要性が高まる可能性がある。ただし、この北側大迂回は、中国・香港・東南アジア発の便にとっては地理的に大きな迂回となる一方、東京発着便は北太平洋・アラスカ方面へのアクセスが相対的に良いという地理的差異がある。

10. 日本および東アジア航空への影響

JAL・ANA は既にロシア回避を前提とした欧州ネットワークを構築しているため、ロシア西部のリスクが上昇しても、両社にとって「新たにロシアを避けるコスト」は限定的である。むしろ変化するのは競争条件である。

中国系航空会社がロシア経由の欧州線を維持する限り、中国—欧州区間で 2〜3 時間級の飛行時間優位が残り、日本—中国—欧州の乗継商品における低運賃供給力も維持されやすい。JAL・ANA は直行便という利便性を持つ一方、燃料・機材回転・乗員コストの面でロシア回避の負担を引き続き抱える。逆に、中東情勢の悪化やロシア側リスクの一段の上昇により中国航空会社もロシア西部を回避せざるを得なくなれば、中国系の構造的コスト優位は縮小し、JAL・ANA・Lufthansa・Air France・KLM・Finnair 等にとっては競争条件の正常化要因となり得る。

Air India、Turkish Airlines、Qatar Airways 等の日本発着便については、本報告書で確認した 2026 年の実飛行サンプルの範囲でロシア領空を利用しておらず、ロシア領空を巡る問題の直接的な影響は限定的である。むしろ、これらの航空会社が持つ「ロシア便」あるいは第三国間ネットワークの構造に影響する問題として捉えるべきである。

航空貨物への影響は旅客便以上に大きくなり得る。数時間の経路延長は payload-range economics（搭

載量と航続距離のトレードオフ）に直接影響し、重量制限によって高単価貨物の搭載余力が減少する可能性がある。中国航空会社が同様の迂回を強いられれば、中国―欧州間の貨物輸送における相対的優位も縮小すると考えられる。

11. 今後のリスクシナリオ

今後 6〜12 か月を見通す上で、「ロシア領空の全面閉鎖」を唯一の帰結として想定するのは適切ではない。以下は互いに排他的でない複数のシナリオである。

- 現状利用継続：ロシア側が安全性を主張し、中国・トルコ・湾岸系航空会社が運航を継続。調査基準日時点で最も実態に近いシナリオ
- 航空会社の自主回避拡大：重大事故がなくても、定時性悪化や SMS 評価の悪化により、個別会社が西部ロシアを避ける動きが広がる
- 保険市場による高リスク指定：全面的な補償停止ではなく、war-risk プレミアムの上昇や短期解約条項の発動により、政府による閉鎖なしに一部会社が事実上運航を停止する
- 主要外国航空会社によるロシア便停止：ロシアへの直行需要を持つトルコ・湾岸・中央アジア系航空会社が、頻発する空港閉鎖による予測不能なスケジュールリスクを理由に運航を見直す
- ICAO・各国当局による警告強化：ICAO 自身が世界的な禁止を発出するより、EASA 型の CZIB を他の当局が採用し、自国オペレーターへの制限を広げる可能性の方が制度的に現実的
- 重大な民間航空事故の再発：AZAL 8243 に類似した誤認事故が再発すれば、自主回避・保険・当局勧告が同時に動き、短期間で de facto closure が急速に進む可能性がある
- 西部ロシアのみ回避、シベリア・極東は継続：EASA が東経 60 度以西のみを対象にしていることは、専門当局自身がロシア全土を均一なリスクと評価していないことを示す。中国―欧州便が享受する時間短縮効果の多くは西部ロシア通過によるため、西部だけを避けてもこの優位は完全には維持できない
- 中東情勢の再エスカレーション：イラン・イスラエル間の停戦が崩れる、あるいはイエメン内戦・紅海情勢がさらに悪化すれば、中央アジア・中東経由の代替回廊自体の信頼性が一段と低下し、ユーラシア航空回廊全体の選択肢がさらに狭まる可能性がある

12. 結論

「ロシア領空は危険だから飛ぶべきではない」という単純な結論も、「中東も危険だから飛べない」という結論も、本報告書が導き出すべき結論ではない。2026 年 9 月 1 日のゼレンスキー発言を「ウクライナがロシア領空を閉鎖した」と報じることは法的にも運航上も不正確であり、正しくは、ウクライナが自らの長距離攻撃能力を背景に、航空会社・保険会社・ICAO に対して「ロシア領空を安全な民間航空空間として扱うことを再考せよ」と警告し、自主回避・各国規制・保険市場を通じた de facto closure を促している段階にある。

同時に、これを単なる政治的レトリックとみなすことも適切ではない。AZAL 8243 事故、反復する GNSS 妨害、モスクワ・北コーカサス等での空港閉鎖の頻発、EASA による東経 60 度以西の全高度回避勧告という複数の独立した指標は、少なくとも西部ロシアの民間航空リスクが 2022 年当初より質的に悪化していることを示している。

そしてこれと並行して、中東でもイラン・イスラエル・米国間の軍事衝突、イエメン内戦の再燃、紅海要衝の支配権を巡る軍事行動が進行しており、EASA・FAA はイラン、イラク、レバノン、シリア、イエメンの空域回避勧告を維持している。ロシアを回避すれば安全な迂回路が確保できるという単純な図式は成立せず、航空会社は北（ロシア）・中央（中東）・太平洋側（北極圏・アラスカ）という複数の回廊すべてについて、安全性・外交条件・経済性を個別に評価しなければならない状況にある。

本報告書の結論として提示すべき中心的メッセージは、これからの国際航空において、目的地まで何時間かだけでなく、その航空機が「どの空を飛ぶのか」が、航空会社の運航効率と利用者の選択を左右する重要な要素になりつつある、というものである。日本の航空政策・専門報道にとっても、「どの航空会社がロシアを使うか／使わないか」という単純な分類ではなく、どの FIR・どの経度帯・どの路線・どの時期・どの保険条件で利用しているかという、より粒度の細かい評価への移行が求められる。

13. 図表・データ

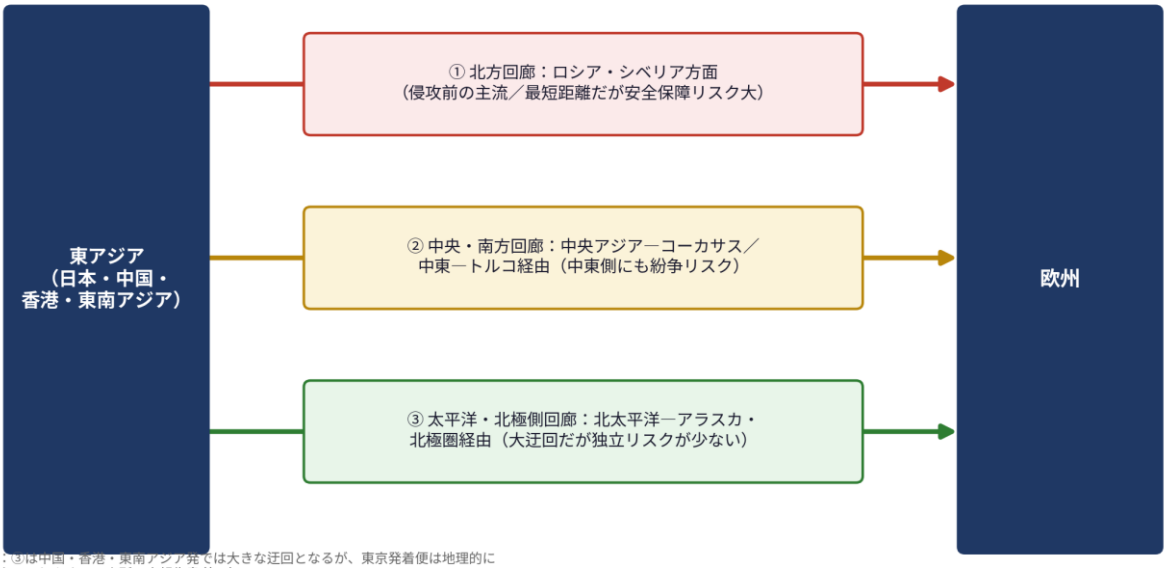
以下は本報告書の内容を可視化した図表である。本文中の該当箇所にも図番号を参照として付している。図 4・図 5 に相当する内容は、第 5 章の表（5-1「ロシア領空を利用する航空会社」、5-2「日本発着便とロシア領空利用の切り分け」）として本文中に既に掲載しているため、ここでは概念図・時系列図（図 1・2・3・6・7）を示す。

図1　2022〜2026年 ロシア航空リスク時系列



注：いずれの年も「空港の完全閉鎖」に限らず、離着陸制限・欠航・遅延・迂回等のネットワーク全体への影響を含む。出所：本報告書 第4-2章

図2　東アジア―欧州「3つの航空回廊」比較



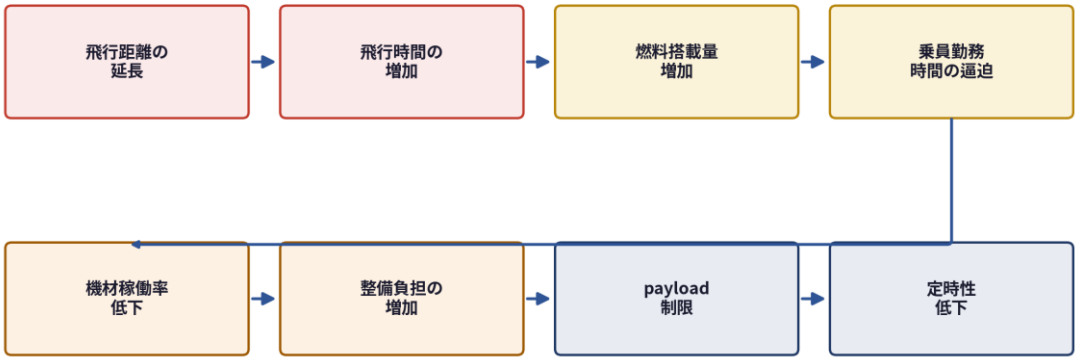
注：③は中国・香港・東南アジア発では大きな迂回となるが、東京発着便は地理的にアクセスしやすい。出所：本報告書 第9章

図3　UAS侵入から民間航空リスクまでの事故連鎖



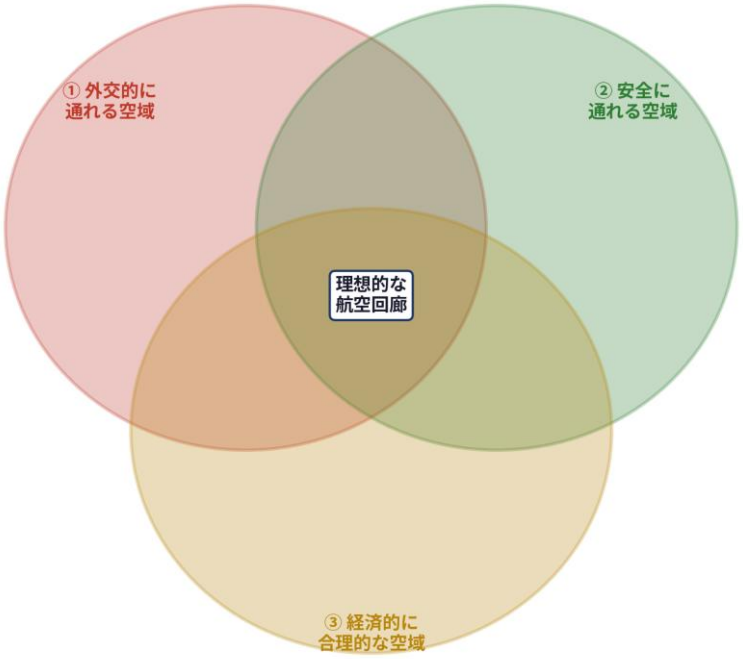
注：この連鎖は構造的な可能性を示すものであり、個々の事案での発生を断定するものではない。出所：本報告書 第6章

図6　ロシア回避による運航コスト連鎖



注：矢印は必然的な因果ではなく、生じ得る波及方向を示す。出所：本報告書 第7章

図7　「外交的に通れる／安全に通れる／経済的に合理的」の3条件モデル



注：3条件は独立した概念であり、同時に満たされるとは限らない。出所：本報告書 第8-3章

14. 出典・参考資料

[1] ウクライナ大統領府「Russian Airspace Will Effectively Be Closing」（2026 年 9 月 1 日）

[2] ICAO「ICAO Statement on Safety and Security of International Civil Aviation」（2026 年 9 月 2 日）

[3] EASA「Airspace of the Russian Federation」CZIB 2025-01 R3（2026 年 7 月 24 日改訂）

[4] Reuters「Ukraine urges UN aviation agency to back ban on flights in Russian airspace」（2026 年 9 月 2 日）

[5] Reuters「Moscow vows to avoid airspace disruption despite Zelenskiy's aviation warning」（2026 年 9 月 2 日）

[6] Reuters「Russia gives foreign airlines clarifications on safety measures」（2026 年 9 月 3 日）

[7] FAA「Prohibitions, Restrictions and Notices」（2026 年 9 月 1 日時点）

[8] カザフスタン運輸省 J2-8243 便予備事故報告書（2025 年 2 月）

[9] Reuters「Azerbaijan Airlines flight was downed by Russian air defence system, four sources」（2024 年 12 月 26 日）

[10] ICAO Assembly「ICAO Assembly condemns GNSS radio-frequency interference originating in DPRK and Russia」（2025 年 10 月）

[11] Reuters「Finnair pauses flights to Tartu, Estonia amid GPS interference」（2024 年 4 月 29 日）

[12] Reuters「Ryanair flight diverted to Vilnius due to GPS interference, Lithuania says」（2025 年 1 月 17 日）

[13] Flightradar24「Which major airlines are still flying over Russian airspace」

[14] Flightradar24「JAL / Finnair Helsinki–Tokyo race」

[15] Reuters「Japan's JAL, ANA cancel all flights to Europe Thursday」（2022 年 3 月 3 日）

[16] AP　ロシア側発表による 2026 年夏季 UAS 迎撃統計

[17] Lloyd's Market Association「Appetite to underwrite aviation hull and liability war risks remains strong」（2026 年）

[18] EASA「Airspace of the Middle East and Persian Gulf」CZIB 2026-03-R14

[19] EASA「Airspace of Iraq」CZIB 2026-05-R1

[20] ops.group「Middle East Airspace – Current Operational Picture」（2026 年 9 月時点）

[21] SAFE FLY AVIATION「Aviation Alerts and Advisories in West Asia」（2026 年）

[22] Washington Times（AP）「Yemen's Houthi rebels seize more key islands in the Red Sea」（2026 年 9 月）

[23] Euronews「Houthis capture more Yemeni Red Sea islands, tightening grip on Bab el-Mandeb」（2026 年 9 月 14 日）

[24] CNBC「Houthis deploy missiles and drones to attack ships in southern Red Sea」（2026 年 7 月 22 日）

[25] Expeditors「Middle East Operational Update – September 2, 2026」

[26] Aviation Week「China-Europe Routes Grow As Chinese Carriers Gain Edge」（2026 年 4 月 8 日）

[27] South China Morning Post「China's airlines add 2,900 flights to Europe as Russia access pays dividends」（2026 年 3 月 27 日）

[28] Alternative Airlines「Which airlines are still flying over Russia?」

限界と免責事項：本報告書は OSINT（公開情報）を基に作成した分析であり、政府・軍・航空会社の非公開情報には基づいていない。ADS-B 等の公開飛行データは受信環境や第三者による集計に依存するため、個々の実飛行経路の記述には一定の限界がある。軍事情勢は流動的であり、記載内容は調査基準日（2026 年 9 月 14 日）時点の公開情報に基づくものである。最新の運航状況については、各航空会社・規制当局の公式発表を必ず確認されたい。