

## 参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	第 213 回国会法律案等 N A V I 「日・クロアチア航空協定」
著者 / 所属	目黒晋太郎 / 外交防衛委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	466 号
刊行日	2024-4-26
頁	47-48
URL	<a href="https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20240426.html">https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20240426.html</a>

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75013) / 03-5521-7686 (直通))。

## 日・クロアチア航空協定

### 1. 航空協定と国際民間航空体制

航空協定は、締約国間の定期航空路線に係る法的枠組を設定することを目的とする国際約束である。航空協定の締結により、締約国がそれぞれ指定する航空企業は、航空協定の附属書や付表に定める路線において、協定上定められた特権を享受しながら安定的に定期航空業務を行うことが認められる。また、近年の航空協定は、テロ対策や航空の安全に係る規定を置き、これらの分野において一定の措置をとることを締約国間で約束することにより、民間航空の安全な運航を法的な側面から支援する役割を担っている。

現在の国際民間航空体制の基礎は、1944年12月にシカゴで開催された国際民間航空会議において採択された、国際民間航空が安全かつ整然と発達すること等を目的とする国際民間航空条約（以下「シカゴ条約」という。2024年4月現在の締約国は193か国。日本は1953年に加入）によって築かれた。シカゴ条約は、国際民間航空に関する一般的ルールを規律する多数国間条約であり、具体的には締約国領域の上空飛行、航空機の国籍、航空機の備えるべき要件、国際標準及び勧告方式、国際民間航空機関（ICAO）の設置等について規定した一方、各国の領空主権を完全かつ排他的な権利として認め、定期国際航空業務の実施を可能とする領空主権の制限規定を置かなかつた。そこで、シカゴ条約とは別に、定期国際航空業務を安定的に行うために必要とされる5つの空の自由を全て規定する「国際航空運送協定」及び5つの空の自由のうち第1の自由と第2の自由のみを規定する「国際航空業務通過協定」がそれぞれ採択された（空の自由については下記の表を参照）。しかし、国際航空運送協定の締約国がわずか11か国（2024年4月現在、日本は未加入）で実効性のある協定とはなっていないため、5つの空の自由を確保するためには個別に二国間航空協定を締結することが必要となった（国際航空業務通過協定については、2024年4月現在の締約国は135か国。日本は1953年に加入）。

表 空の自由

類型	内容
①第1の自由	自国の航空機が相手国の領空を無着陸で通過する自由（上空通過の自由）
②第2の自由	自国の航空機が相手国への運輸以外の目的（機体整備、給油等）で着陸する自由（技術着陸の自由）
③第3の自由	自国の航空機が自国からの貨客を相手国内で積み降ろす自由（貨客積み降ろしの自由）
④第4の自由	自国の航空機が自国へ向けた貨客を相手国内で積み込む自由（貨客積み込みの自由）
⑤第5の自由	自国の航空機が相手国と第三国との間で貨客を運ぶ自由（第三国間輸送の自由）

※①～②をまとめて「通過権」、③～⑤をまとめて「運輸権」、⑤を特に「以遠権」という。  
 （出所）藤田勝利編『新航空法講義』（信山社、2007年）を基に筆者作成

## 2. 国会提出の経緯

クロアチアは2013年7月に正式加盟した最も新しいEU加盟国であり、2023年1月に協定加盟国間の自由移動について規定するシェンゲン協定に加盟するとともに、EUの単一通貨ユーロを導入した。また、同国はアドリア海に面する風光明媚な海岸線と大小1,185の島々を持つ欧州有数の観光国であり、世界的に新型コロナウイルス感染症が拡大する前の2019年にはのべ約15万人の日本人観光客が訪れた。

2017年6月9日、日本・クロアチア航空当局は、将来的には定期便を就航させるに相応しい航空需要があることを認識しつつ、新規航空協定締結に向け、協定の記載事項、今後の手続等について意見交換を実施し、新規協定締結までの間の暫定的な枠組に合意した。その後、2018年11月19日及び20日の日・クロアチア航空協定（以下「本協定」という。）に関する第1回政府間交渉を皮切りに政府間交渉が複数回行われた結果、2022年11月15日の第4回政府間交渉会合において実質合意に至った。2023年7月21日に本協定の署名が行われ、2024年3月8日、第213回国会（常会）に本協定（閣条第6号）が提出された。なお、クロアチア以外に日本が二国間航空協定を締結しているEU構成国は13か国であり、2024年2月29日にチェコとの間で航空協定の署名が行われた。

## 3. 本協定の主な内容

本協定は、日・クロアチア間の定期航空業務の安定的な運営を可能にする法的枠組を定めるものである。一方の締約国の航空企業は、他方の締約国の領域を無着陸で通過することができる（第1の自由）ほか、当該他方の締約国の領域に運輸以外の目的で着陸することができる（第2の自由）（第4条1）。加えて、一方の締約国の指定航空企業（両締約国によりそれぞれ指定される航空企業）は、本協定の附属書Iに定める路線（以下「特定路線」という。）において、他方の締約国内の地点に着陸して、定期的に両締約国間の貨客の運送を行うことができる（第3及び第4の自由）とともに、特定路線上に第三国内の地点がある場合には、定期的に当該地点と他方の締約国内の地点との間の貨客の運送を行うことができる（第5の自由）（第4条2）。また、一方の締約国の指定航空企業は、他方の締約国の空港等の施設の使用料金につき最恵国待遇及び内国民待遇と同等の待遇が与えられる（第5条）とともに、その航空機が使用する燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品について当該他方の締約国の関税等を原則として免除される（第6条）。ただし、指定航空企業が提供する輸送力は、貨客輸送需要に適合するものでなければならず、その需要のうち当該指定航空企業を指定した締約国発着の貨客を運送すること（第3及び第4の自由の行使）を主目的として輸送力を供給する。当該指定航空企業を指定した締約国内の地点以外の地点間の貨客の運送（第5の自由の行使）は二次的なものであり、その運送を主目的とした輸送力を供給して業務を行うことはできない（第10条）。

このほか、本協定には運賃に関する原則及び手続（第11条）、民間航空の保安のための措置（第13条）、航空の安全のための措置（第14条）等が規定されている。

めぐろ しんたろう  
(目黒 晋太郎・外交防衛委員会調査室)