

## 参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	第 211 回国会法律案等 N A V I 「二国間航空協定に関する日・E U 協定」
著者 / 所属	寺林 裕介 / 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	455 号
刊行日	2023-4-14
頁	38-39
URL	<a href="https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20230414.html">https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20230414.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))。

## 二国間航空協定に関する日・EU協定

### 1. EUの単一航空市場

国家の領空主権を認める国際民間航空条約（シカゴ条約）と英米間のバミューダ協定をモデルとする二国間航空協定からなるシカゴ体制にあっては、二国間で協定を締結することにより、国際航空業務に関する空の5つの自由<sup>1</sup>を相手国に認めることで、定期国際航空業務を安定的かつ円滑に運営してきた。各国間で締結される二国間航空協定においては、相手国の指定航空企業に対して、航空業務に関する運輸権、空港施設の使用料に係る待遇、航空機が使用する燃料・部品などの関税免除等、種々の特権が付与されることとなる。こうした排他的な特権を享有することから、二国間協定の各締約国が指定する航空企業の実質的な所有及び実効的な支配が、当該締約国又は当該締約国の国民に属していることが求められる（いわゆる「国籍条項」）。二国間航空協定には、この国籍条項が盛り込まれることにより、原則として協定の締約国の航空企業のみが定期便を運航できることとなる。

他方、欧州諸国においては、欧州単一市場の形成を目指して域内統合が進められるとともに、航空市場の統合が段階的に図られた。1993年1月に発効した航空自由化パッケージⅢでは、航空業務に関する運輸権に関する自由化（カボタージュについても1997年5月以降自由化）とともに、域内における共通の運航免許が導入された。これにより、EU域内の航空企業は域内における運輸権の実行で差別されず、国籍条項の上に成り立つEU構成国同士の二国間航空協定はその有効性が否定されて廃止となった。さらに、2002年11月、欧州司法裁判所は、当時のEU構成国のうち8か国<sup>2</sup>が米国と締結した航空協定において、その国籍条項が構成国の平等な権利を定めたEU基本条約に違反するとの判決を下した。そのため、EU構成国が締結していた域外諸国との二国間航空協定においては、EU構成国を当事者とする新たな包括的航空協定として締結するか<sup>3</sup>、もしくは既存の二国間協定の国籍条項について、EU単一航空市場に適合する形で修正を行う協定（ホリゾンタル・アグリーメント）を作成する必要がある。

これまで日本は、二国間航空協定を69か国・地域との間で締結しており、EU構成国のうち、イタリア、オーストリア、オランダ、ギリシャ、スウェーデン、スペイン、デンマーク、ドイツ、ハンガリー、フィンランド、フランス、ベルギー、ポーランドの13か国との

<sup>1</sup> 5つの自由とは、領空通過の自由（第1の自由）、技術着陸の自由（第2の自由）、貨客積み降ろしの自由（第3の自由）、貨客積み込みの自由（第4の自由）、第三国間輸送の自由（第5の自由）のこと。なお、相手国から自国経由で第三国への輸送を第6の自由、相手国から第三国への直接輸送を第7の自由、相手国内の2地点間の輸送（カボタージュ）を第8及び第9の自由として分類することもある。

<sup>2</sup> 米国とオープンスカイ協定を締結したベルギー、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ルクセンブルク、オーストリア、ドイツ、また、米国とバミューダⅡ協定を締結したイギリスの計8か国。

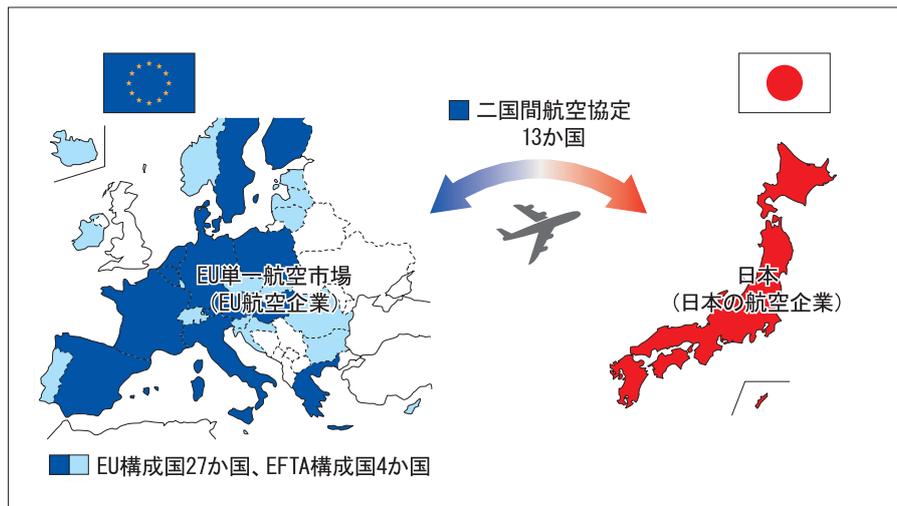
<sup>3</sup> EUと米国との間では、2007年に新たに包括的な航空協定が締結された。

間で協定を締結している。EUからの要望もあり、これら既存のEU諸国との二国間航空協定について、国籍条項を修正し、日本とEUの航空関係の現状を踏まえた内容とするため、2019年6月から交渉が進められた。その後、日本とEUは協定案文について合意に至り、2023年2月20日、二国間航空協定に関する日・EU協定（以下「本協定」という。）に署名した。本協定は、同年3月10日、その締結について承認を求めるため、国会に提出された（閣条第7号）。

## 2. 国籍条項の置き換え

本協定により、附属書II-Aに掲げられた上記の13か国との間の二国間航空協定の規定に代えて、本協定の第2条2の規定が適用されることとなる（第2条1）。具体的には、既存の二国間航空協定において、「EU航空企業」の定期便運航が可能となる。EU航空企業については、当該航空企業の過半数の所有及び実効的な支配が、EU構成国とEFTA構成国（アイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェー、スイス）又はこれらの国の国民に属していることが求められる（第2条2(a)(i)(C)）。

図 EU航空企業のイメージ



(出所) 筆者作成

日本とEU構成国との既存の二国間航空協定の下で定められた定期便の便数の上限に変更はない。また、既存の二国間航空協定に基づいて運営許可を与えられたEU航空企業が、当該協定の下での路線及び輸送力に対する制限を回避する形で、他の二国間航空協定に基づいて業務を運営することは認められない（第2条2(a)(i)(E)）。

なお、日本とEU構成国との間で今後新たに作成される二国間航空協定については、本協定の内容を踏まえてEU航空企業の運航が可能となる規定が盛り込まれることが想定される。現在、クロアチア、チェコ、ルクセンブルクとの交渉が進められている。

てらばやし ゆうすけ  
(寺林 裕介・外交防衛委員会調査室)