

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	第 217 回国会法律案等 N A V I 「航空協定 2 件 (チェコ、ルクセンブルク)」
著者 / 所属	天池 恭子 / 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	474 号
刊行日	2025-4-14
頁	102-103
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20250414.html

※ 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 75020) / 03-5521-7686 (直通))。

航空協定2件（チェコ、ルクセンブルク）

1. 航空協定とは

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、国際民間航空条約（以下「シカゴ条約」という。2025年3月現在の締約国は193か国。日本は1953年に加入）が採択された。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った。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（表を参照）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（2025年3月現在の締約国は135か国。日本は1953年に加入）がそれぞれ採択された。しかし、5つの空の自由を規定する国際航空運送協定の締約国は11か国（2025年3月現在。日本は未加入）にとどまり、実効性ある協定となっておらず、空の自由を確保して定期国際航空業務を安定的かつ円滑に運営するためには、個別に二国間航空協定を締結することが必要になっている。

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）より作成

航空協定は、締約国間の定期航空路線に係る法的枠組み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って、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って、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。

2. 国会提出の経緯

2025年2月25日、以下の経緯で署名された日・チェコ航空協定及び日・ルクセンブルク航空協定の承認案件（閣条第5号及び第6号）が第217回国会（常会）に提出された。

（1）日・チェコ航空協定

チェコは、観光資源が豊富であり、多くの日本人が渡航し、日本を訪問するチェコ人の数も同様に増加傾向にある。中・東欧随一の工業国であり、日本企業も製造業を中心に約280社（2024年2月現在）が進出している。本協定は、2019年7月に政府間交渉が開始され、2023年7月に実質合意に至り、2024年2月、東京において署名が行われた。

（2）日・ルクセンブルク航空協定

ルクセンブルクは、日本との間で経済関係が緊密化しており、金融、製造分野等を中心に進出する日系企業は増加傾向にある。また、欧州の中心に位置しており、政策的に物流産業の強化を進め、欧州の物流の要所となっている。なお、日本との間でも貨物便が週5便運航している。本協定は、2023年9月に政府間交渉が開始され、2024年1月に実質合意に至り、2024年6月、東京において署名が行われた。

3. 主な内容

各協定の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、各協定の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、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、各協定の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を与えられる（チェコ第6条／ルクセンブルク第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（チェコ第7条／ルクセンブルク第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9条）。

このほか、運賃に関する原則及び手続（第10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。

あまいけ きょうこ
（天池 恭子・外交防衛委員会調査室）