

航空行政法序説（2）

新 田 浩 司

An introduction to air traffic administrative law (2)

Hiroshi NITTA

交通法のうち航空に関する法を航空法と称するが、航空法は公法、私法にわたる特別法として生成してきた。本稿は航空公法のうち航空行政法についてその概観を試みようとするものである。

まず、航空行政法の範囲、法源について、つぎに航空機の運航のうち、機体、航空従事者、航空施設に関する法的問題について概観する。

また、稿を改めて航空機の搜索及び救助、航空機事故調査、空港及び航空機騒音問題、福祉に関わる航空行政法について概観する予定である。

II 航空交通をめぐる諸問題

1. 航空行政法

(1) 航空行政法の範囲

(2) 航空行政法の法源

2. 航空機の運航

(1) 概要

(2) 機体

(3) 航空従事者

(4) 航空施設

(以下続く)

II 航空交通をめぐる諸問題

1. 航空行政法

(1) 航空交通法研究における航空行政法研究の位置

航空交通や高速自動車道や新幹線等、高速交通機関の発達は、目ざましいものがある。特に航空

交通は航空機の発達に伴い、高速かつ大量に旅客を輸送することが可能になった。また、空港の整備も各地で進み、航空交通は我々にとってより身近な存在となっている。

航空網の整備は、我々に利便性をもたらす一方で、騒音あるいは大気汚染問題などを引き起こしており、環境対策は重要な課題となっている。また、交通のバリアフリー化などの福祉対策も重要な課題となっている。例えば、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図り、公共の福祉の増進に資することを目的とする、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律が平成 12 年に制定され、移動円滑化のため公共交通事業者等が講ずべき措置が定められている。これは、すべての国民が自己の意思にしたいが自由に移動し、財貨を移動させるための適切な交通手段を平等に保障される権利である交通権を具体化したものとする事ができよう⁽¹⁾

交通法のうち、航空に関する法については、航空交通法、航空法あるいは空法などと呼称されるが、本稿においては航空法と称する。航空法は、「航空によって生じる法律関係を規律する規範の総称」⁽²⁾である。これを広義の航空法という。制定法としての航空法は、狭義の航空法である。

航空法は様々な法領域にまたがり、特別法として独自の新しい法領域を形成しているが、本稿ではまず、航空法、特に航空行政法について、そして航空機の運航にかかる航空機、航空従事者、航空施設、次稿以降において航空機事故調査、空港及び航空機騒音ならびに福祉に関わる航空行政法について概観する。

なお、航空交通法に関する研究あるいは判例は、他の交通法と比較した場合、航空交通自体の歴史が浅いため、決して多いとは言えないが、戦前、戦後を通じて多くの業績が残されている。⁽³⁾

(2) 航空行政法の範囲

①概要

交通法は、移動する空間の別により、陸上交通法、海上交通法、航空交通法に分類される。さらに、交通の構成要素（移動のための機関、移動に関与する人、諸施設及びこれらを利用して行う空間的移動の行為）に着眼すると、交通法は以下のように分類することができる。つまり、①交通施設の設置、整備、その構造や管理等について定める、交通施設に関する法、②保安や公害防止等の観点から交通移動機関の構造や性能について種々の規制を加える、交通移動機関に関する法、③交通移動機関の操作、整備あるいはその移動の援助、管理等についての人的資格に関する、交通資格に関する法、④交通移動機関の移動の方法を規律する、交通方法に関する法、⑤交通に関する行政を担当する行政機関及び交通に関し特に設立された法人の組織に関する、交通組織に関する法、⑥交通に関する事業を行うことについての、交通事業に関する法、⑦国その他公的な法人の交通に関する財政の、交通財政に関する法、⑧事故や災害の防止、処理あるいは賠償等に関しての、交通災害に関する法、⑨交通に伴って生ずる環境保護の問題に関する、交通環境に関する法、である。⁽⁴⁾航空によって生じる法律関係を規律する規範の総称としては、航空交通法、航空法、空法があるが、

本稿においては、航空法と称する。航空法とは「航空機 (aircraft) 及びその運航、利用、並びにそれに伴って生じる諸問題を規律する法規範の全てをいう。」⁶

航空法には、その中核をなす航空運送法（空中運送法）以外にも、航空機の空域における活動に関係のある行為を規律する法規が含まれる。国際法、刑法、行政法、民事訴訟法、刑事訴訟法、国際私法の分野である。

その中心が航空機の活動にあるので、電波による通信関係を対象とする法領域は、航空法には含まれない。また、宇宙法も航空法には含めない。⁶「航空法 (Aviation Law, Luftfahrrecht) とは、航空によって生じる法律関係を規律する規範の総称である。」⁷

航空法は、多方面の法領域に亘る特殊法として独自の法領域を形成していると思われるが、⁸ 航空法は独自の新しい法域ではなく、既存の法がそれぞれの分野で適用されるだけである、として特別法航空法の独自性についてする否定説と、新しい独立の法原則を必要とする特別の法領域であるとする独立説がある。⁹ あるいは、航空法は新しい分野の法ではあるが、既存の法分野と独立して存在することはできず、新しい適用対象のために自主的に発展する特殊な法であるとする、自主説もある。¹⁰

航空法は航空機や保安施設の発達に従って、独自の法領域を形成しつつある、法領域であるという点からも、自主説が正当であろう。

②航空公法と航空私法

規律の対象が、国家及び国家の私人に対する権力関係に関するかどうかにより、航空法を航空公法と航空私法とに分けることができる。¹¹

航空法は、「具体的には航空機及びその運航、利用並びにそれに伴って生じる諸関係を規律する法規範の全て」を指すが、¹² 航空法は、その規律する対象により、航空公法と航空私法に分類される。このうち、航空法の中で国家及び国家の私人に対する権力関係を規律する法が、航空公法である。¹³ 航空技術が未成熟の状況で、国民の生命、財産の保護などの必要性のため私人の行為を制限したが、航空機の発達した現代においても、国家は様々な形で私人の行為を規制している。これらの規制は、「国家の権力に基づいて行うものであるから、いずれも航空公法に属する。」¹⁴ 我が国においては、狭義の航空法、航空機製造事業法、航空危険行為処罰法などがこれに属する。また、航空に関する条約や協定も航空公法になる。

航空公法は、更に航空機の運航、航空機の援助及び救助、航空（機）事故等に関し規律する法及び航空犯罪に関し規律する法に分類され、行政法及び刑事法 (penal law) にまたがる。航空行政法とは、航空公法から刑事法を除いた残余をその範疇とする。

（３）航空行政法の法源

法源とは、法の起源となるもの、あるいは、法がどのような形で存在しているか、つまり、法の存

在形式のことであり、行政法の法源とは、「行政の組織及び作用並びにその統制に関する法の存在形式」であるとされ、⁽¹⁵⁾ 航空行政法の法源という場合、航空行政に関する組織法、作用法、統制法を指す。

航空法の法源には、国際航空法及び国内航空法がある。国際航空法とは、「複数国家の領域にわたる航空によって生じる法律関係を規律する法」⁽¹⁶⁾ であり、国内航空法とは、「一国の領域内においてのみ行われる航空を規律する法」を指す。また、航空運送契約を規律するものとして、航空運送会社の運送約款がある。

航空行政法は、国際航空法及び国内航空法にまたがり、その法源として、先ず、成文法源として、憲法、条約のうち国内行政に関するもの、法律、命令、条例、規則等がある。なお、訓令、通達などの行政規則は、「行政機関の定立する定めであるが、国民の権利・義務に直接関係しない、つまり、外部効果を有しないものを指す」⁽¹⁷⁾ とされる。つまり、行政規則が行政内部における効果のみを有するというを意味する。事務処理の基準等を定めたものに限って行政規則に入れるのが妥当と解され、後述する航空事故調査や救援・救助に関する行政機関相互間で交わされる細則、覚書等は、「各省の事務組織及び事務配分の規定」⁽¹⁸⁾ と解され、処分性がなく、取消訴訟の対象とはならない。次に、不文法源として、慣習法が考えられるが、航空機の出現自体が新しく「科学技術の進展によって人類に与えられた反自然の交通形態」⁽¹⁹⁾ であり、「成文法が関与してくる以前に慣習法が形成発展する余地がなかった」ため、具体例はほとんどない。⁽²⁰⁾

各国の航空法は、1919年のパリ条約や1944年の国際民間航空条約（シカゴ条約）が国際航空の基本法として、各締約国がそれらを受容することにより制定されている。各国の航空法はそれぞれ独自に発展したため、現在の国際航空の基本法であるシカゴ条約の定める国際標準及び手続と完全に一致させることが困難である場合、自国の方式と国際標準によって設定された方式との相違通告を、国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization, 以下 ICAO と称する）理事会に通告することとしている（38条）。

2. 航空機の運航

(1) 概要

①航空機の定義及び分類

航空機は、他の交通機関と異なり、重力に反し航行する反自然的交通機関であり、1903年ライト兄弟によって発明された後利用されるようになった、歴史の浅い乗り物である。

航空とは、地表面に対する空気の反作用以外の空気の反動 (the reactions of the air) により空中を浮揚することである、と説明される。⁽²¹⁾ なお、航空機は大気圏内において用いられ、大気圏を飛行するがその活動領域を専ら宇宙空間に求めるロケット等は除外される。

シカゴ条約には航空機の定義はないが、同条約の附属書（第2、第6、第7、第8、第13）によって定義づけられている。第7附属書は、航空機 (aircraft) とは、「大気中における支持力を、地表面

に対する空気の反作用（the reactions of the air）以外の空気の反作用から得ることができる一切の製品」であるとし、ホバークラフト以外のものが航空機と定義づけている。具体的には、飛行機（airplane , aeroplane）、飛行船（airship）、気球（balloon）、滑空機（glider）、回転翼航空機（rotorcraft）、羽ばたき機（ornithopter）などある。²² なお、宇宙ロケット、花火、凧等は除かれる。

民間航空において使用される航空機は、第7附属書の定義より限定的であり、空中での航行に耐え得ることができる耐空性を有する機体でなければならない。

我が国航空法2条1項は、航空機を「人が乗って航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機及び飛行船その他政令で定める機器をいう」と定義しているが、人が乗ることが構造上できないものは含まれず、無人操縦の飛行機であっても人が乗ることのできるものは、航空機である（なお、政令自体がないため、政令で定める機器は現在存在しない。）また、航空機製造事業法2条は、「航空機とは人が乗って航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機及び飛行船その他政令で定める航空の用に供する機械器具をいう」と定義する。航空機抵当法2条は、「航空機とは飛行機及び回転翼機で航空法第二章の規定による登録を受けたものをいう」と規定し、航空法による登録を受けた飛行機及び回転翼機に限る。」と規定する。

空気の反作用を利用して航行、航空の用に供する航空機という機器を利用することは、その利用について絶えず危険が伴うため、民間航空に使用する航空機自体の安全性、操縦士の能力、あるいは、航空施設につき民間航空条約あるいは各国国内法における基準が定められている。

②国の航空機

シカゴ条約は、民間航空機を対象とし国の航空機は対象としない。軍、税関及び警察の業務に用いる航空機などの国の航空機は、非適用航空機であり民間航空条約は適用されない（条約3条）。

わが国の航空法も一般の民間航空機に適用されるが、自衛隊機については適用されない。（自衛隊法107条においては、11条（耐空証明）、28条1項及び2項（技能証明）、34条2項（操縦技能証明）、38条1項（飛行場、航空保安施設の設置）、57条から59条まで（国籍等の表示、航空日誌、航空機に備え付ける書類）、65条・66条（航空機に乗り組ませなければならない者）、86条（爆発物等の輸送禁止）、89条（物件の投下）、90条（落下さん降下）並びに134条1項及び2項（報告徴収及び立入検査）の規定は、自衛隊の使用する航空機及びその航空機に乗り組んで運航に従事する者並びに自衛隊が設置する飛行場及び航空保安施設については適用しない、とされている。）

③運航に関する国際的取決め（シカゴ条約、同附属書）

（a）国際標準及び勧告方式（シカゴ条約第6章）

航空機の運航は、各国毎の規制により行われるが、国内のみならず国際間の運航も行うため、シカゴ条約は、航空機の運航について統一された標準等について規定する。

まず、37条は、国際標準及び勧告方式 (International Standards and Recommended Practices) について規定する。すなわち、「条約締約国は、航空機、航空従事者、航空路及び付属業務に関する規則、標準、手続及び組織の実行可能な最高度の統一を、その統一が航空を容易にし、且つ、改善する全ての事項について確保することに協力することを約束し、ICAO は、以下の国際標準並びに勧告される方式及び手続を必要に応じて、附属書 (Annex) を採択し、及び改正することとしている。⁽²³⁾

国際標準とはその適用が必要とされる事項であり、勧告方式とは、強制的性質を有せず、採択の可否は当事国の裁量に拠るのが原則だが、国際標準についても、自国の方式との完全な一致が不可能等の理由で、当該国は、ICAO 理事会に対し、国際標準及び手続に関する相違通告を行うことができる。すなわち、「すべての点について国際の標準若しくは手続に従うこと若しくは国際の標準若しくは手続の改正後自国の規制若しくは方式をそれに完全に一致させることを不可能と認める国又は国際標準によって設定された規制若しくは方式と特定の点で異なる規制若しくは方式を採用することを必要と認める国は、自国の方式と国際標準によって設定された方式との相違を直ちに国際民間航空機関に通告しなければならない。国際標準の改正があった場合に自国の規制又は方式に適当な改正を加えない国は、国際標準の改正の採択の日から六十日以内に理事会に通告し、又は自国が執ろうとする措置を明示しなければならない。この場合には、理事会は、国際標準の一又は二以上の特異点とこれに対応するその国の国内方式との相違を直ちに他のすべての国に通知しなければならない。」と規定する(38条)。これは、後述する我が国の航空機事故調査方法において問題となる。また、「航空機及び航空機部品の耐空性又は性能について国際標準と異なる基準を採用している国の発給する耐空証明書、及び航空従事者について国際標準と異なる基準を採用している国の発給する免状又は証明書は、国際標準との相違点の明細が証明書又は免状に裏書されていなければならない(39条)。また、このような証明書や免状をもった航空機又は航空従事者は、その入る領域の属する国の許可を受けた場合以外は、国際航空に参加できない(40条)。これは、「国際航空の安全を確保するための厳しい制限であり、また、「航空の安全確保の目的から、最近では、航空協定において安全に関する国際標準の維持を規定する」例がある。⁽²⁴⁾

(b) シカゴ条約の附属書

37条における、国際標準及び勧告方式 (International Standards and Recommended Practices) は、以下のように、附属書 (Annex) において詳細が定められている。

第1 附属書 航空従事者の免許 (Personnel Licensing)

運航・整備職員の免許、パイロット・管制官等の免許基準について。

第2 附属書 航空規則 (Rules of the air)

有視界・計器飛行などに関する規則・方式について。

第3 附属書 国際航空のための気象業務 (Meteorological Service for International Air Navigation)

気象符号・気象通信及び気象業務について。

第 4 附属書 航空図 (Aeronautical charts)

国際航空に使用する航空図の標準化について。

第 5 附属書 空中及び地上作業に使用すべき測定単位 (Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations)

航空通信に使用する計量単位の統一化について。

第 6 附属書 航空機の運航 (Operation of Aircraft)

第 1 巻 航空機運航（商業航空）

定期及び不定期航空運送事業用航空機の安全の基準について。」

第 2 巻 航空機運航（一般航空）

使用事業及び自家用航空機の運航基準等について。

第 3 巻 航空機運航（国際航空ヘリコプター）

ヘリコプター運航事業に関する運航基準等について。

第 7 附属書 航空機の国籍及び登録番号 (Aircraft Nationality and Registration Marks)

航空機の国籍番号、登録記号、記載住所、文字の大きさ等について

第 8 附属書 航空機の耐空性 (Airworthiness of Aircraft)

標準方式による航空機の耐空性証明と検査について

第 9 附属書 出入国の簡易化 (Facilitation)

航空機、旅客、乗組員、貨物の出入国及び通過の手続の簡易化について

第 10 附属書 航空通信 (Aeronautical Telecommunications)

機材及びシステム無線周波数無線航行援助施設の一般規定及び規格について

第 1 巻 無線航行援助 (Radio Navigation Aids)

第 2 巻 通信手続 (Communications Procedures including those with PANS status)

航空固定通信業務及び航空移動通信業務、航空放送業務に関する方式基準について。

第 3 巻 通信システム (Communication Systems)

航空通信ネットワーク、航空機移動衛星サービス SR モード S 空—地データリンク、VHF デジタルリンク通信システム、サブネットワーク相互接続、AFTN ネットワーク、航空機アドレッシングシステム、地点対多地点通信航空機移動サービス、SELCAL システム、航空通信回線、捜査救難のための非常用位置指示無線標識（ELT）について。

パート 1 デジタル通信システム及び音声通信システム

(Digital Data Communication Systems)

パート 2 音声通信システム (Voice Communication Systems)

第 4 巻 監視レーダー及び航空機衝突予防システム (Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems)、二次レーダー (SSR)、航空機衝突防止システムについて。

第 5 卷 航空無線周波数の利用 (Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization)

遭難用周波数、30MHz 以下の周波数の利用、30MHz 以上の周波数の利用について。

第 11 附属書—航空交通業務 (Air traffic Services)

航空交通管制業務とこれに付属した緊急業務及び飛行場の施設と運航について。

第 12 附属書—捜索救難 (Search and Rescue)

捜査及び救難に必要な施設・組織・業務について。

第 13 附属書 — 航空機事故及びインシデント調査 (Aircraft Accident and Incident Investigation)

航空機事故調査国及び参加国の権利義務・事故の通報・事故報告書について

第 14 附属書—飛行場 (Aerodromes)

飛行場設計及び運用、国際航空に使用する飛行場基本施設・航空灯火設備の統一化について。

第 15 附属書—航空情報業務 (Aeronautical information Services)

AIP・ノーム・エアラック・セキュアの発行及び内容に関する基準について。

第 16 附属書—環境保護 (Environmental Protection)

第 1 巻「環境保護 (航空機騒音)」

騒音証明、騒音測定方法、騒音単位等に関する基準について。

第 2 巻「環境保護 (航空機エンジン排出物)」 (Environmental Protection: Aircraft Engine Emissions)

航空機エンジンの排気ガス規制に関する基準について。

第 17 附属書—保安 (Security)

不法妨害行為を防止する為の諸対策について。

第 18 附属書 - 危険物の安全輸送 (The Safety Transport of Dangerous Goods)

危険物の分類、輸送上の制限、包装・標示、荷主及び運航者の責任、関係者への通知について

④民間航空機の用に供される航空機の要件

民間航空に使用する航空機は空中での運行に耐えうる耐空性を有するものでなければならず、⁽²⁵⁾シカゴ条約が対象とする民間航空機には、耐空証明書を備え付けることが求められる。シカゴ条約 31 条は、「国際航空に従事するすべての航空機は、登録を受けた国の発給し、又は有効と認められた耐空証明書を備え付けなければならない」と規定する。

⑤ 航空機の携行書類

(a) 条約に求められる要件

シカゴ条約 29 条は、国際航空に従事する締約国の全ての航空機は、携行すべき書類について規定している。つまり、登録証明書、耐空証明書、乗組員の適当な免状、航空日誌、無線機を装備するときは航空機局免許状、旅客を運送するときはその氏名、乗込地及び目的地の表、貨物を運送す

るときは積荷目録及び貨物の細目申告書である。

（b）登録証明書（certificate of registration）

国際航空に従事する航空機は、シカゴ条約により、登録証明書の携行を義務付けられている。我が国の航空法においても、原則として、滑空機を除くすべての航空機に登録証明書の備え付けを義務付けている（59条）。条約20条は「国際航空に従事するすべての航空機は、適正な国籍及び登録の記号を掲げなければならない」と規定し、この登録証明書の様式等はシカゴ条約第7附属書に規定され、締約国が発行する。登録人の住所・氏名・国籍・登録記号、航空機の型式・製造者・製造番号などが記載される。

我が国の航空法6条は、国土交通大臣は、新規登録をしたときは、申請者に対して航空機登録証明書を交付すると規定する。（登録変更、移転登録、抹消登録、抵当権の登録）ところで、航空法による登録は、2つの効果を有する。第1に航空機の国籍の取得、第2に航空機の所有者公示方法である。

（c）耐空証明書（certificate of airworthiness）

耐空証明書とは、航空機が登録を受けた国が発給する証明書である。当該証明書を発給し、又はそれが有効であると認めた、航空機の技術的基準については、シカゴ条約第8附属書に定める最低の標準と同等若しくはそれ以上のものである限り、他の当事国はその証明書を有効と認めなければならない。（33条）耐空証明と類似のものに、型式証明（type certificate）があるが、これは、「航空機の型式について航空機製造国が安全性確保の見地から、強度、構造及び性能などの基準に適合するかどうかを検討した上で与える証明であり、航空機の耐空証明の前提をなすものであり」²⁶り、型式証明を受けた型式と同一の型式航空機は、耐空証明を受けることにより、耐空証明も取得することになる。

なお、我が国の航空法は、航空法10条、11条が耐空証明について規定し、12条、13条が型式証明について規定する。

（d）乗組員の適当な免状（the appropriate licenses for each member of the crew）

シカゴ条約32条は、運航乗組員（members of the operating crew of every aircraft）の技能証明書（certificate of competence）及び免状（license）について規定する。すなわち、「(a) 国際航空に従事するすべての航空機の操縦者その他の運航乗組員は、その航空機が登録を受けた国が発給し、又は有効と認めた技能証明書及び免状を所持しなければならない。(b) 各締約国は、自国の領域の上空の飛行に関しては、自国民に対して他の締約国が与えた技能証明書及び免状を認めることを拒否する権利を留保する。」なお、(b)に関しては、第1附属書が国際標準及び勧告方式を定めている。

我が国の航空法は、31条以下が、技能証明について規定し、31条以下が航空身体検査証明（シ

カゴ条約 32 条における免状と同等のもの。) について規定する。

(e) 航空日誌 (journey log book)

「航空日誌とは、航空機の使用、整備及び改造などに関する記録簿であって、登録国の所定の様式に従い、備え付けを要請されるものである。」⁽²⁷⁾

シカゴ条約 34 条は、「国際航空に従事するすべての航空機については、この条約に従って随時定められる形式で航空機、その乗組員及び各飛行の細目を記入した航空日誌を保持しなければならない。」と規定し、シカゴ条約第 6 附属書は、その中で航空日誌の記載内容を規定している。

我が国の航空法は、航空日誌について 58 条 1 項は、航空機の使用人は、航空日誌を備えなければならない、と規定し、同条 2 項は、航空機の使用人は、航空機を航空の用に供した場合又は整備し、若しくは改造した場合には、遅滞なく航空日誌に国土交通省令で定める事項を記載しなければならない、と規定し、記載すべき事項の詳細については、航空法施行規則 142 条が規定する。

(f) 航空機局免許状

航空機に装備された無線局である、航空機局 (aircraft radio station) は、登録国の免許を取得しなければならない。無線送信機は、航空機の航行中の位置、進路の測定あるいは緊急時の連絡等に必要である。シカゴ条約 30 条は、「各締約国の航空機は、登録を受けた国の当局から無線送信機を装備し、且つ、運用するための免許状の発給を受けたときにのみ、他の締約国の領域内で又はその領域の上空でその送信機を携行することができ」、「無線送信機は、航空機が登録を受けた国の当局が発給したそのための特別の免状を所持する航空機乗組員に限って使用することができる」と規定する。

(g) 旅客名簿

旅客名簿 (passenger manifest) とは、シカゴ条約 29 条 (f) の規定する、「旅客の氏名、乗込地及び目的地の表」であり、当該名簿を含め、当事国への出入国時に必要な書類に関しては、シカゴ条約 22 条及び第 9 附属書が規定する。これらは、出入国の簡易化について規定し、同 23 条は国際標準及び勧告方式に従い、国際航空に関する税関及び出入国の手続を定めることを規定している。第 9 附属書 2.6 条は、当事国が航空機の入国に際しての、旅客者名簿の提出要求を禁止している。⁽²⁸⁾

(h) 積荷目録

積荷目録 (cargo manifest) とは、航空機に搭載されている積荷の細目に関する書類のことである。第 9 附属書は、積荷目録の提出について航空機の入国する当事国の自由な裁量に委ねられている。また、第 18 附属書は、危険品の安全輸送に関し、危険品を積み込む場合乗組員等に告知することが求められている。

（2）機体

①航空機の安全性の確保—耐空証明・予備品証明・型式証明・騒音適合証明

シカゴ条約は、運航方式の基準等を制定することにより、航空機の運航の安全性を確保する（第6章）。我が国の航空機の運航基準は、シカゴ条約に準拠して制定されている。

我が国の航空法において国土交通大臣は、航空機の耐空性及び環境適合性を確保するため、航空機が技術上の基準に適合することを確認し、耐空証明を行う。これは、国土交通大臣が日本の国籍を有する航空機について、申請により行う（10条1項、2項）耐空証明を有しない航空機は飛行することができない（11条）。また、耐空証明のある航空機の利用者は、発動機、プロペラその他国土交通省令（施行規則27条）で定める航空機の安全性の確保のための重要な装備品について、国土交通大臣は予備品証明を行う。予備品証明を取得した装備品を用いて修理を行った場合は、修理改造検査を受ける必要はない（10条1項、16条1項、17条1項）。

耐空証明は、個々の航空機を検査し、安全性、騒音及び発動機排出物に関する技術基準に適合することを確認して行う。安全性の基準は米国連邦航空規則（FAR：Federal Aviation Regulation）に準拠している。

また、騒音及びエンジン排出物に関する基準はシカゴ国際民間航空条約附属書と同等である。検査は設計・製造過程及び完成後の状態について実施する。輸入航空機に関しては、国際民間航空条約締約国の耐空性、並びに騒音及びエンジン排出物基準適合性を証明する書類を有する機体について、設計及び製造過程に関する検査を省略又は簡略化して実施している。また、我が国の型式証明を受けた輸入航空機に関し、国際民間航空条約の締約国が我が国と同等以上の基準及び手続により証明を行った機体については、さらに完成後の現状に関する検査を省略又は簡略化している。予備品証明は個々の装備品を検査し、安全性に関する技術基準に適合することを確認して行っている。基準は耐空証明の安全性の基準と同一である。輸入装備品に関しては、国際民間航空条約締約国が証明したもの、及び我が国と同等以上の事業場認定制度を有する外国の認定事業者が確認したものについて、我が国の予備品証明を受けたものと見なすこととしている。

申請手続は、申請書に必要書類を添えて国土交通大臣又は地方航空局長あてに申請する。なお、申請手続、必要書類等は省令で定められている。

②航空機の国籍、登録

（a）概要

航空機の国籍の制度は、いずれかの国に所属し、登録すると否とにかかわらず（シカゴ条約3条a、b、19条によれば登録は強制されない。）、当該国の法令の適用を受ける。航空機は一の国の登録を受けることにより、国籍を取得する（狭義の国籍）、登録を受けることにより、当該航空機はシカゴ条約の民間航空機として、狭義の国籍を有し、シカゴ条約の規定による保障、特権及び義務の対象となる。⁽²⁹⁾

広義の意味の航空機が国籍を持つ効果としては、第1に「自国の国籍を有する航空機に対してその所在する場所の如何にかかわらず管轄権を有すること」、第2に「ある国の国籍を有する航空機があたかもその国の領土の延長のような性質を有すること」である。⁽³⁰⁾

狭義の意味での国籍の国際法上の効果としては、シカゴ条約が詳細に定める。「各締約国が、他の締約国の国籍を有する航空機に対し、不定期飛行の権利の許容、耐空証明書の効力の承認、遭難の場合の捜索、救助等の実施、その他の各種規制を設けて」おり、⁽³¹⁾ また、航空機の狭義の国籍が、国内法において持つ効果は「その航空機が自国の航空機として国内法の適用を受け、国内法による監督を受けるとともに、各種の権利をみとめられるもの」である。⁽³²⁾

(b) 航空機の登録

国際民間航空条約 17 条は、航空機の国籍の決定に登録主義を採用し、「航空機は、登録を受けた国の国籍を有する。」と規定する。18 条は、航空機の二重登録を禁止し、「航空機は、二以上の国で有効に登録を受けることができない」と規定する。また、19 条は、航空機登録の準拠法を指定し、「締約国における航空機の登録又は登録の変更は、その国の法令に従って行われなければならない」と規定する。

我が国における航空機の登録には、航空法に拠る登録と航空機抵当法に拠る登録がある。航空法による航空機の登録は、航空機の国籍の取得及び航空機の所有権の公示方法という 2 つの効果を有する。また、航空機抵当法による航空機の抵当権の登録は、航空機の抵当権の公示方法である。⁽³³⁾ 航空法による航空機の登録及び航空機抵当法による航空機の抵当権の登録に関する事項は、航空機登録令及び航空機登録規則によって定められ、航空機登録原簿に登録される。

航空法における航空機の登録は、登録を受けていない航空機の新規登録 (3 条)、登録航空機の定置場、所有者の氏名、住所に変更があった場合の変更登録 (7 条)、登録航空機の変更があった場合の移転登録 (7 条の 2)、既存の航空機の登録の抹消を目的とする抹消登録 (8 条) がある。航空機抵当法における航空機の登録は、抵当権の設定の登録、変更の登録、移転の登録、消滅の登録 (航空機登録令 39 条、43 条、44 条 - 46 条の 4)、及びその他の登録がある (航空機登録令 6 条・7 条、21 条・22 条) ⁽³⁴⁾

新規登録 (登録を受けていない航空機の登録) は、所有者の申請により航空機登録原簿に、航空機の型式、製造者、番号、定置場、所有者の氏名又は名称及び住所、登録の年月日を記載し、かつ、登録記号を定め、これを航空機登録原簿に記載することによって行う。(航空法 5 条) なお、(a) 日本の国籍を有しない者、(b) 外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずる者、(c) 外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体、(d) 法人であって、(c) に掲げる者がその代表者であるもの、又はこれらの者がその役員の 3 分の 1 以上若しくは議決権の 3 分の 1 以上を占めるものが所有する航空機は、日本で登録することができない (航空法 4 条)。

外国籍の航空機は、日本において登録することができない (4 条 2 項。) 我が国における登録は、

航空機の二重登録を回避するためであり、シカゴ条約 18 条に拠る。

シカゴ条約は「国際航空に従事するすべての航空機がその適正な国籍及び登録の記号を掲げなければならないと規定する。（20 条）また、シカゴ条約第 7 附属書は国籍及び登録の記号について、その構成、標示する位置、大きさ及び文字の形式、登録簿の維持、登録証明書の様式等を定めている。

我が国の航空法は 57 条において、航空機には国土交通省令で定めるところに従い、国籍、登録記号及び所有者の氏名または名称を表示しなければ、原則として航空の用に供してはならないと規定する。

（c）登録情報の提供

国際民間航空条約 21 条は、「国は、要求があったときは、他の締約国又は ICAO に対し、自国で登録された特定の航空機の登録及び所有権に関する情報を提供することが義務付けられている。また、自国で登録され通常国際航空に従事する航空機の所有及び管理に関する報告書を提供し、他の締約国が要請した場合 ICAO は当該資料を提供しなければならない。」と規定する。

（d）航空機の賃貸借（リース）に関わる問題

航空機の登録に関して、「国際民間航空条約は、航空規則の適用、耐久証明書及び航空機乗組員の技能証明書の発行など航空機の運航に関する諸要件につき登録主義を原則としているため、賃借航空機の運航企業に不測の困難を与えかねない」ので、航空機に関する権能と義務の一部又は全部の移転に関する改正追加条項が採択されている。83 条の 2(a)「締約国において登録された航空機が他の締約国内に主たる営業所・・・を有する運航者によってリース、チャーター、若しくは引継運航又はこれらに類する手配の取決めに従って運航される場合には、・・・登録国は、当該他の締約国との協定により、これらの規定に基づく当該航空機に係る登録国の任務及び義務の全部又は一部を当該他の締約国に移転することができる。」と規定する。⁽³⁵⁾

（３）航空従事者

①概要

航空機の運航に関してはさまざまな人が関与しているが、ここでは、航空機の航行に直接関連する業務に従事し、その資格、職務等について法令の規制のある、航空従事者についてとりあげる。前述のようにシカゴ条約 32 条は、運航乗組員（members of the operating crew of every aircraft）の技能証明書（certificate of competence）及び免状（license）について規定する。すなわち、「(a) 国際航空に従事するすべての航空機の操縦者その他の運航乗組員は、その航空機が登録を受けた国が発給し、又は有効と認めた技能証明書及び免状を所持しなければならない。(b) 各締約国は、自国の領域の上空の飛行に関しては、自国民に対して他の締約国が与えた技能証明書及び免状を認めることを拒否する権利を留保する。」なお、(b) に関しては、第 1 附属書が国際標準及び勧告方式を定

めている。

国際航空を円滑に行うため、シカゴ条約は第 32 条・33 条において、国際航空に従事する航空機の乗組員の、資格、職務、権限等に関して規定する。また、シカゴ条約第 1 附属書は、航空従事者の免許 (Personnel Licensing) について定める。具体的には運航・整備職員の免許、航空機乗組員 (操縦士、航空士、航空機関士、航空通信士) その他の職員 (航空整備士、航空交通管制官、航空運航管理者、航空無線局通信士) の免許基準についてである。(我が国航空法においては、航空機乗組員及び航空整備士を航空従事者と称する。)

我が国の航空法及び同法施行規則は、第 1 附属書に準拠して定めており、航空法 2 条 3 項は、航空従事者とは、航空業務を行う者で航空従事者技能証明を受けた者をいう、と規定している。なお、航空交通管制官などのその他の職員については航空法の規定はない。

我が国の航空法において、国土交通大臣は、申請により航空業務を行おうとする者について、航空従事者技能証明 (以下「技能証明」という。) を行う (22 条)。航空業務とは、①操縦業務、②航空士・航空機関士業務、③無線通信士業務、④整備又は改造に伴う確認の業務を言う (2 条 2 項)。また、技能証明は、申請者に航空従事者技能証明書 (以下「技能証明書」という。) を交付することによって行う。(23 条) 技能証明は、定期運送用操縦士、事業用操縦士、自家用操縦士、一等航空士、二等航空士、航空機関士、航空通信士、一等航空整備士、二等航空整備士、一等航空運航整備士、二等航空運航整備士、航空工場整備士、の資格別に行う。(24 条) これらの資格は、国土交通省令で定めるところにより、航空機の種類毎に限定される。(25 条)

航空身体検査証明は、国土交通大臣又は国土交通大臣が指定した国土交通省令で定める要件を備える指定航空身体検査医が、申請により、技能証明を有する者で航空機に乗り組んでその運航を行なおうとするものについて行なう (31 条 1 項)。航空身体検査証明は、申請者に航空身体検査証明書を交付することによって行ない (同条 2 項)、国土交通大臣又は指定航空身体検査医は、申請があつた場合は、申請者が国土交通省令で定める身体検査基準に適合すると認めるときは、航空身体検査証明をしなければならない (同条 3 項)。

②その他の職員 (航空運航管理者、航空交通管制官、客室乗務員) の職務及び権限

(a) 航空運航管理者

運航管理者制度は、第 1 附属書及び第 6 附属書に定められ、国際航空のみならず国内航空について適用される。第 1 附属書は、運航管理者の資格要件 (年令、知識、経験、技能等) について規定する。また、第 6 附属書第 1 部 (国際商業航空) 4.2 条において「運送業者は、運航監督の方法を設定し、維持することを要し、その方法は登録国によって承認されなければならない」と規定する。

我が国の航空法 77 条は、運航管理者の規定を置くが、「運航管理者の制度は、特に高度の安全性が要求される定期航空運送事業の用に供する航空機の運航の安全の確保に万全を期するために特

に設けられた制度であり、航空機の出発又は飛行計画の変更に際して、その可否を機長のみの判断に一任せず、航空機の運航に関する知識及び経験を有し、かつ地上において、気象その他の情報の蒐集に便利な地位にある運航管理者の承認を要するものとしたものである。」³⁶ 運航管理者は、雇用、委任等により定期航空運送事業者が設置するが、その資格要件は国土交通大臣が行う運航管理者技能検定に合格したものである（78条1項、2項）。

（b）航空交通管制職員

航空管制交通業務については、シカゴ条約第11附属書（航空交通管制業務）及び第6附属書（航空機の運航）がその内容について詳細に定める。航空交通管制業務を担当する航空交通管制官については、第1附属書（航空従事者の免許）が、その資格を詳細に定める。その業務を行うためには、締約国の行う免許の取得が求められ、格付（飛行管制、進入管制、地域管制及びレーダー管制）に応じ資格要件が定められている。

我が国の航空法は、航空管制についての規定が存在しない。国土交通大臣が航空交通管制業務を一元的に行うため、国土交通省設置法及び航空交通管制職員試験規則により、その資格要件が定められている。

（c）客室乗務員

航空機乗組員に準じ、航空の安全に関する業務を行う客室乗務員については、シカゴ条約には規定が存在せず、第1附属書（航空従事者の免許）にも客室乗務員について規定していない。しかし、第6附属書（航空機の運航）第1部は、客室乗務員の配置、及び職務等に関する規定が存在する。

我が国の航空法においても直接の規定は存在しないが、各航空運送事業者の定める国土交通省の認可を受けた運航規程において、緊急事態が発生した際の乗客の安全確保するために採るべき措置等を定めることが要求されている。各事業者の規程に抛り、客室乗務員が置かれることになる（規則218条）。

（４）航空施設

①概要

「航空機が運行を行うためには、航空機の離陸及び着陸の場所である飛行場のほか、航空機の離着陸及び飛行を援助するため、航行援助施設、通信施設、気象施設、救難施設等が必要であり、また、航空機の整備を行う施設等が必要である。また、航行援助施設と結びついて航空路等が必要である。」³⁷

まず、航空路及び空港について、68条は、各締約国が、シカゴ条約の規定に伴うことを条件として、国際航空業務が自国の領域内で飛行すべき航空路及びその業務が使用する空港を指定することができる、と規定する。

また、シカゴ条約 28 条は、各条約国は、実行可能と認める限り、ICAO が随時勧告し設定する、国際標準及び勧告方式に従い、国際航空を容易にするために、その領域内に空港、無線施設、気象施設、その他の航空施設を設定し、並びに通信手続、符号、信号及び照明その他の運航上の方式、規則を採用、実施し、更に航空地図及び航空図の刊行を確保するための国際的措置に協力することを求めている。

②航空路

航空路に関するシカゴ条約第 4 附属書及び、航空交通業務に関する第 11 附属書は、航空路 (Airway) とは、「無線航行援助施設を設備して、回廊状に設けられた管制区又はその一部」であると定義する。

我が国航空法及び航空法施行規則は、航空路と管制区を区別している。

国土交通大臣は、航空機の航行に適する空中の通路を航空路として指定する (37 条 1 項)。

また、国土交通大臣は航空交通管制区を指定する。

③飛行場

(a) 意義

一般的には、「飛行場とは、航空機の離陸及び着陸の用に供する区域及び施設並びにこれと一体となって航空の利用に供するための区域及び施設の総合体である」と定義づけられ、狭義の飛行場及び航空保安施設も含む。⁽³⁸⁾

シカゴ条約第 14 附属書は、「飛行場とは、航空機の到着、出発及び移動のため、全部又は一部を使用する目的を持つ、地上又は水上の限定された区域 (建物、施設及び設備を含む)」と定義し、航空保安施設を除く狭義の飛行場を指す。我が国の航空法等には、飛行場の定義に関する規定は存在しないが、シカゴ条約の定義とほぼ同義である。

飛行場の根幹施設に着陸体がある。着陸帯とは、特定の方向に向って行う航空機の離陸 (離水を含む。)又は着陸(着水を含む。)の用に供するため設けられる飛行場内の矩形部分をいう(2 条 5 項)。着陸帯の位置、方向、延長等を基準として、進入区域、進入表面、水平表面、転移表面が定められる(2 条 6, 7, 8, 9 項)。また、着陸帯には等級が設けられ、等級別に飛行場の施設の技術上の基準が設けられている(規則 75 条、79 条)。

空港整備法は、空港の整備を図るため、その設置、管理、費用の負担等に関する事項を定める(1 条)。空港とは、飛行場のうち、主として航空運送事業者の行う航空運送の用に供する公共用飛行場であって、成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港及び国際航空路線に必要な飛行場で、空港整備法施行令で定めるもの(第 1 種空港)、主要な国内航空路線に必要な飛行場で、空港整備法施行令で定めるもの(第 2 種空港)、地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場であって、空港整備法施行令で定めるもの(第 3 種空港)である。

（b）種類

陸上飛行場、陸上ヘリポート、水上飛行場、水上ヘリポートの4種類（規則第75条）用途によって、公共用飛行場（公共の用に供する飛行場）と、非公共用飛行場（公共用飛行場以外の飛行場）がある。公共用飛行場には、空港とその他の公共用飛行場がある。

④航空保安施設

航空保安施設とは、電波、燈光、色彩又は形象により航行を援助するための施設であり、国土交通省令で定めるものである（法2条4項、規則1条・4条）国交省令では、航空保安施設として、航空保安無線施設、航空燈火、昼間障害標識の三種類を指定している。

（a）航空保安無線とは、電波により航空機の航行を援助するための施設である。航空法1条1項に掲げる航空保安無線施設の種類の

NDB（無指向性無線標識施設）、レンジ、Zマーカー、VOR（超短波全方向式無線標識施設）、タカン、ILS（計器着陸用施設）、DME（距離測定装置）、ロランAである（規則97条）。

航空通信に関する国際標準および勧告方式については、シカゴ条約第10附属書が定める。

（b）航空燈火とは、燈火により航空機の航行を援助するための施設である（法2条10項、規則4条・113条・114条）

航空燈火に関する国際標準および勧告方式については、シカゴ条約第14附属書が定める。

（c）昼間障害標識とは、昼間において航空機からの視認が困難であると認められる煙突、鉄塔などの物件に設置する施設であり、塗色、旗及び標示物であるとされる。（法51条の2、規則132条の3）

（以下次回につづく）

（にった ひろし・高崎経済大学地域政策学部教授）

- （1）新田浩司「航空行政法序説（1）」地域政策研究第2巻第3号（平成12年）10頁以下参照。
- （2）山口真弘『全訂版 航空法規解説』（財団法人航空振興財団 1993年）2頁。
- （3）わが国における研究ならびに判例については、以下の文献を参照。関口雅夫・新田浩司・工藤聡一「国内航空判例および判例評釈一覧」駒澤大学駒澤法学第3巻1号25-84頁平成15年12月10日、同「宇宙法研究文献目録一人名編一」駒澤大学駒澤法学第3巻4号1頁以下（平成16年）、同「航空法研究文献目録一前編一」駒澤大学駒澤法学第4巻3号1頁以下（平成17年）、同「航空法研究文献目録一後編一」駒澤大学駒澤法学第4巻4号1頁（平成17年）。
- （4）園部敏・植村栄治『交通法・通信法〔新版〕』（有斐閣 1994年）5-9頁。
- （5）吉永栄助・坂本昭雄『最新国際航空法要論〔増補改定版〕』（有信堂 1976年）8頁。なお、伊沢孝平『航空法』（有斐閣 1976年）20頁では、空法を「空を舞台とする航空機の活動を中心とした生活関係を規律する法である」と定義し、航空法を「航空機による運送営業を中心として、これに関連して生ずる事項を規律する私法であると解する」として、それ以外の公法の領域を含めた概念が空法であると定義づけている。

- (6) 伊沢 前掲書 22 頁。
- (7) 坂本・三好 前掲書 3 頁。
- (8) 村上武則編『応用行政法』（有信堂 1998 年）254 頁。
- (9) 坂本昭雄・三好晉『新国際航空法』（有信堂 1999 年）5 頁。
- (10) Nicolas Matesco Matte, Treaties on Air-Aeronautical Law, 1981, p.42-43. また、坂本・三好 前掲書 5 頁は「航空法は航空という特殊な分野に適用される法であって、その理論的展開にも現実的問題の解決にも他法の原理や原則を援用せざるをえないのが実情であるが、援用の過程において航空法事態の原理原則を自主的に創造して行かざるを得ない性格の法なのである」、として、自主説こそが航空法にもっとも適した主張であるとする。
- (11) 坂本・三好 前掲書 5 頁。
- (12) 坂本・三好 前掲書 3 頁。
- (13) 坂本・三好 前掲書 6 頁。
- (14) 坂本・三好 前掲書 5 頁。
- (15) 田中二郎『新版行政法上巻（全訂第二版）』（弘文堂 1974 年）55 頁。
- (16) 坂本・三好 前掲書 7 頁。
- (17) 塩野宏『行政法 I [第二版増補]』（有斐閣 1999 年）82 頁。
- (18) 塩野 前掲書 83 頁。
- (19) 高田桂一『空法概論』（評論社 1962 年）26 頁。
- (20) 高田 前掲書 26 頁。しかし、まったく存在しないわけではなく、技術着陸にかかわる無償運送などは慣習法として認められると言われる。（坂本・三好 前掲書 8 頁。）
- (21) 池田文雄「空法概論」（邦光書房 1962 年）1 頁。あるいは、坂本・三好 前掲書 10 頁。
- (22) 1968 年国際民間航空機関理事会にて改正（Shawcross and Beaumont, Air Law, 4th ed. p.V/1）。
- (23) なお、54 条 (I) は、国際標準及び勧告方式を採択し、これらを附属書とすると定めている。
- (24) 坂本・三好 前掲書 140 頁。
- (25) 坂本・三好 前掲書 130 頁。
- (26) 坂本・三好 前掲書 136 頁。
- (27) 坂本・三好 前掲書 137 頁。
- (28) 出入国の手続の簡易化が図られていることによる、不法入国者の増加、テロなど国家安全保障に関する問題が多発する情況に鑑み、2004 年カイロで開催された、ICAO 出入国簡易化部会（Facilitation Division）第 12 回会議は、「航空運送業務の簡易化に対する安全管理について "Managing Security Challenges to Facilitate Air Transport Operations."」をテーマに開催された。なお、2001 年 9 月 11 日の米国における連続テロ事件を受けて、同年 9 月 25 日から 10 月 5 日にかけて開催された ICAO 第 33 回総会では、新たな形の脅威に対応するため、航空保安に係る第 17 附属書をはじめとする各附属書の見直し、航空保安に関する監査の実施の検討、閣僚級会合の早期開催等を求める決議が採択された。第 17 附属書の見直しについては、同年 11 月に開催された第 12 回航空保安パネルでまとめられた改正案が同年 12 月の理事會にて採択され、第 10 次改正として、2002 年 7 月 1 日より適用されている。
- (29) 山口 前掲書 67 頁
- (30) 山口 前掲書 68 - 69 頁
- (31) 山口 前掲書 70 頁。
- (32) 山口 前掲書 70 頁。
- (33) 山口 前掲書 76 頁。
- (34) 山口 前掲書 79 - 86 頁。
- (35) 航空機、鉄道車両、宇宙資産（人工衛星等）といった高額の間動物件について、国際的な資産担保金融取引（資産流動化）を円滑化することを目的として、間動物件担保に関するケープタウン条約及び航空機議定書が、2004 年 4 月に発効した。ケープタウン条約の全般的な意義については、小塚莊一郎「資産担保金融の制度的条件——間動物件担保に関するケープタウン条約を素材として——」『上智法学論集』46 卷 3 号 43 頁以下に詳しい。
- (36) 山口 前掲書 185 頁。
- (37) 山口 前掲書 190 頁。
- (38) 山口 前掲書 193 頁。