
AMT/NEWSLETTER

Space Law

2025年2月7日

宇宙活動法の見直しに関する中間とりまとめの公表 その2 —再突入・有人飛行に関する新たなルール・その他の論点—

弁護士 清水 亘 / 弁護士 山田 智希

Contents

- I. はじめに
- II. 人工衛星・有人飛行に関する新たなルール
 - 1. 人工衛星の多様化への対応
 - 2. 再突入
 - 3. 有人飛行
- III. その他の主要な論点

I. はじめに

人工衛星等の打上げ及び人工衛星の管理に関する法律(以下「宇宙活動法」という。)の改正に向けた議論を整理したものとして、2025年1月に公表された「宇宙活動法の見直しの基本的方向性 中間とりまとめ」(以下「中間とりまとめ」という。)について、前月号¹では、主に再使用型ロケットやサブオービタル飛行に関連する宇宙活動に関する内容について概観してきた。

本号では、中間とりまとめにおいて取り上げられている内容のうち、人工衛星や有人飛行に関する新たなルールについて示された方向性について整理した上で、最後に、前月号及び本号において取り上げた内容以外の重要なポイントについて簡単に触れておきたい。

II. 人工衛星・有人飛行に関する新たなルール

1. 人工衛星の多様化への対応

前月号で取り上げたロケットの多様化に加え、ロケットによって宇宙空間へ放出された後の人工衛星の多様化への対

¹ https://www.amt-law.com/insights/newsletters/newsletter_20250205001_ja_001/

応もまた、宇宙法制を考える上で重要な論点である。

これまで「人工衛星」といえば、多くの場合、地球上を周回する軌道に投入され、地球上との電波の交信を通じ様々な機能を継続的に果たす通信衛星・リモートセンシング衛星・測位衛星等が中心であった。しかし、近時は、軌道間輸送機、小惑星探査機、月面輸送機等、地球周回軌道又はその外にて用いられる様々な機器が登場し、実際に宇宙空間での活動を実施している。

これらは、現行の宇宙活動法の下では、すべて「人工衛星」と位置づけられ、人工衛星の管理に係る許可(以下「人工衛星管理許可」という。)をはじめ、同様の規律を適用することを前提とする一方で、ガイドライン等において具体的な用途に応じた運用指針等が示されてきた。しかし、これらを一律に「人工衛星」として扱うのではなく、それぞれの具体的な用途等により即したルールが宇宙活動法上設けられるべきとの考え方が示されてきた。

そこで、中間とりまとめでは、「人工衛星」の概念を整理した上で、その管理に係る終了措置、人工衛星自体の譲渡や人工衛星の管理の承継手続を含め、人工衛星管理許可制度による規制範囲・内容を明確にするとともに所要の措置を講じることを検討する必要があるとの方向性が示されている。

2. 再突入

これまで、人工衛星をはじめとする機器は、ひとたび宇宙空間に放出された後は、その活動を終えた際には大気圏に突入させ消滅させるか、地球周回軌道よりも外にある軌道(通称「墓場軌道」)に投入することで、地球周回軌道上の他の人工衛星等の活動を阻害しないようにする対応がなされてきた。しかし、近時、そうした機器を大気圏に意図的に再突入させ、着陸・着水させることで、地球周回軌道から地球表面に実質的に無傷で帰還させることを目指す動きが活発化している。

現行の宇宙活動法でも、人工衛星管理許可において、管理の「終了措置」について審査することは想定されており、その中には人工衛星を構成する機器の一部を燃焼させることなく地表又は水面に落下させて回収するミッションを想定したルールも置かれている(同法 22 条 4 号イ)。しかし、こうした再突入行為について、人工衛星管理の終了措置としてではなく、再突入行為そのものを許可対象として規律すべきではないかとの議論がなされてきた。

そこで、中間とりまとめでは、宇宙活動法における再突入行為への対応について、人工衛星管理許可における終了措置との区分け等を含め、公共の安全を確保するために必要な制度・基準を整備する方向で具体的に制度設計を検討する必要があるとされている。

3. 有人飛行

最後に、以上見てきたタイプとは全く異なる宇宙活動として、有人飛行に関する問題を取り上げたい。

宇宙への有人飛行は人類の憧れともいえ、近時その商用化に向けた動きが活発化している。「有人飛行」にも様々なタイプがあり、たとえば、現在民間企業により実際に行われているのは、米国企業が国際宇宙ステーション(ISS)へ宇宙飛行士を輸送するサービスである。そのほかにも、ISS を含む地球周回軌道又はその外に投入された有人機体への滞在や、先に見たサブオービタル飛行による宇宙旅行サービスを提供する(又はその提供を目指す)企業が増えている。

現行の宇宙活動法には、有人飛行について特に規律するルールは置かれていないところ、こうした多様化する有人飛行の形態をどのように法制度上規律し、安全性を確保すべきかという点は、日本のみならず各法域において模索が続いている。有人飛行の実用化が最も進んでいると見られる米国においてでさえ、実は有人宇宙飛行・輸送に係る具体的な安全基準は整備されていない。米国では「ラーニングピリオド」として、参加者から責任放棄に関するインフォームドコンセントを取得することを前提に、政府が参加者の安全確保等を目的として打上げ機の設計等を規制する権限を制限することで、厳格な規制によりビジネスの進展を阻害することを避けようとするアプローチが採られている。こうした状況を踏まえ、中間とりまとめでは、「米国法におけるインフォームドコンセントやラーニングピリオドといった制度は本邦の法体系には適切な他の制度例がなく、これらの制度を日本法にそのままの形で導入することは難しいのではないかという指摘」があるとして、これらの制度の根底にある技術的な発展にあわせた段階的な基準整備の考え方は日本法に取り

込むことはある程度可能ではないかとの指摘」についても言及しており、引き続き検討が必要な論点であることを示唆している。

中間とりまとめでは、今後の方向性として、有人宇宙飛行・輸送制度の実現可能性や制度の対象とする範囲について、技術的な発展の状況も考慮しつつ、他国の立法例や国内における航空法その他の有人輸送法制を参照し、引き続き JAXA や民間企業等の関係者や有識者と丁寧に議論を行いつつ、検討する必要があるとされている。

III. その他の主要な論点

前号及び本号では、宇宙ビジネスの多様化に対応した新たなルールに焦点を当てて概説してきた。中間とりまとめでは、このほかにも、以下のような論点について今後の見直しの方向性が示されている。

【宇宙産業の国際競争力強化に向けた制度】

- ・ 日本人・日本法人が日本領域外で行う打上げ等の活動に対応できる制度の整備
- ・ 外国人・外国法人が日本領域内で行う打上げ等の活動に対応できる制度の整備
- ・ 複数回の打上げ等の活動を対象とする包括的な許可制度の整備

【宇宙活動の安全性・信頼性確保のためのルール】

- ・ 宇宙輸送形態の多様化や難燃性の低軌道大型衛星に対応する政府補償制度対象の拡大
- ・ 第三者損害等の事故等報告制度の整備
- ・ 危険物や難燃性の物体等を搭載する場合のペイロードの確認
- ・ 宇宙物体登録に関するルールの拡充

これらの中には、引き続き民間事業者や政府側の意見の一致が見られていない論点も存在し、今後、2024 年度内の最終とりまとめに向けてどのような議論がなされていくか、注目される。

-
-
- 本ニュースレターの内容は、一般的な情報提供であり、具体的な法的アドバイスではありません。お問い合わせ等ございましたら、下記弁護士までご遠慮なくご連絡下さいますよう、お願いいたします。

 - 本ニュースレターの執筆者は、以下のとおりです。
弁護士 清水 亘 (wataru.shimizu@amt-law.com)
弁護士 山田 智希 (tomokitdy.yamada@amt-law.com)

 - ニュースレターの配信停止をご希望の場合には、お手数ですが、[お問い合わせ](#)にてお手続き下さいますようお願いいたします。

 - ニュースレターのバックナンバーは、[こちら](#)にてご覧いただけます。