
AMT/NEWSLETTER

Space Law

2025 年 9 月 25 日

宇宙活動法改正に向けた最新動向 —宇宙活動法改正 WG における検討内容のポイント① 航空法と宇宙活動法の関係性—

弁護士 清水 亘 / 弁護士 山田 智希

Contents

- I. はじめに
- II. 本 WG 第 1 回のポイント①: 航空法と宇宙活動法の適用関係に関する整理
 - 1. 議論の背景
 - 2. 本資料で示された方向性
- III. まとめ

I. はじめに

宇宙活動の多様化や宇宙活動をめぐる国際的な議論を背景とし、我が国の宇宙活動法の改正に向けた議論が本格化している。2025 年 6 月 4 日には、内閣府に設けられた宇宙活動法改正ワーキンググループ(以下「本 WG」という。)の第 1 回会合が開催され、今後数回の会合を経て議論が取りまとめられる旨の方向性が示された。政府からは、2026 年の通常国会での改正法案の提出を目指すことが既に明らかにされている。

本 WG に先立って公表された、宇宙活動法の見直しに関する小委員会による宇宙活動法見直しに向けた中間とりまとめ¹(以下「中間とりまとめ」という。)の内容も踏まえると、今回の改正により、現行法における多くの部分が見直しの対象となることが想定される。そのため、今般の動向には、宇宙ビジネスに携わる関係者から大きな関心が寄せられている。

そこで、本号を皮切りとして、当事務所のニュースレターにおいて、数回にわたって本 WG での議論をフォローし、予想される改正のポイントについて概説していきたいと考えている。

なお、本稿執筆時点において、本 WG 第 1 回会合の議事録は公表されていないことから、さしあたり、同会合での配布

¹ https://www8.cao.go.jp/space/committee/31-katsudou_minaosi/k_m-dai8/honbun.pdf

資料²(以下「本資料」という。)の内容に基づいて整理を進めていく。

II. 本 WG 第 1 回のポイント①:航空法と宇宙活動法の適用関係に関する整理

1. 議論の背景

空と宇宙は、いうまでもなく、空間的に連続している。両者の境界をどこと解するべきかという点は、従前から盛んに議論されてきたが、いまだ国際的な合意はなされていない。こうした議論の背景の一つには、航空機が通常飛行する高度よりも高い高度を飛行する飛行体に対して、航空機に適用されるような厳格な安全基準等を要求するべきか否か、という難しい論点が存在する。

航空機は、一般に高度 10,000m(10km)程度を飛行する飛行体であるが、既に 100 年を超す商業利用の歴史を有し、いまや世界中の人々にとって不可欠な交通手段の一つとなっている。こうした航空機については、国際民間航空条約(シカゴ条約)において、航空機の耐空性をはじめとする厳格な安全基準が設定され、我が国でもこうした国際基準に従い、航空法において航空機の耐空証明等の制度を設けている。

他方、地球を周回する軌道(通常、地上から数百 km 以遠)へ人工衛星を投入する打上げ機(ロケット)は、安全な運用に必要な技術をはじめとする様々な前提が航空機とは大きく異なる。そのため、日本をはじめとする各国は、自国の宇宙産業の育成を妨げないよう配慮しながら、打上げ機に航空機と同等の安全性までは求めず、航空機とは異なる許可制度によって規律している。

では、その中間に位置するような飛行体つまり、地球周回軌道には至らないものの、航空機よりも高度を飛行する飛行体(いわゆるサブオービタル機等)の運用については、どのような基準を設けるべきか。この点は、各国でも難しい問題としてこれまで様々な議論がなされており、米国をはじめ一部の国々では既にサブオービタル機等に関する許可制度が設けられてきた。日本の宇宙活動法では、現状、こうしたサブオービタル機等に関する許可制度は設けられていないが、中間とりまとめでは、今般の改正において日本でもこうした許可制度を導入すべきとする方向が示されていた。

2. 本資料で示された方向性

以上の背景を踏まえ、本資料においては、サブオービタル飛行等の規制に関して一定の方向性が示されている。その主要なポイントは、以下のとおりである。

① 宇宙活動法における新類型(「高高度飛行」)の新設

本資料では、サブオービタル機等について、(航空法ではなく)宇宙活動法において規定するとの方向性が示された。ただし、サブオービタル機等を打上げ機と同じ「宇宙活動」に含めるのではなく、「高高度飛行」という概念を新たに設け、別の規律を設けることとされている。

本資料が指摘するとおり、サブオービタル飛行自体は、航空機のように揚力を用いて飛行するのではなく、推力を用いる点で、技術的には打上げ機と近い側面を有する。他方、我が国では従前から、宇宙活動に関する国際的枠組みである宇宙条約はサブオービタル飛行のように人工衛星を軌道に投入しない飛行には適用されないと解してきた。その場合、サブオービタル飛行等については、宇宙条約等の国際的なルールを念頭に置いた「宇宙活動」の規制とは区別された別の規制を設けるべきという考え方につながる。また、仮にサブオービタル飛行等を「宇宙活動」として規制することを念頭に宇宙空間の定義を拡張すると、反射的に、宇宙空間とは異なり主権が及ぶ領空の範囲をその分狭く解することにもつながる、という点も指摘されている³。

以上のような考え方を背景として、本資料では、「高高度飛行」という新たな類型を設ける方向が示されているものと

² https://www8.cao.go.jp/space/committee/32-kaisei_wg/k_wg-dai1/siryou2.pdf

³ 本資料 2 頁。

考えられる。なお、こうした新たな類型を設ける立法例としては、ニュージーランドの宇宙・高高度活動法が知られている。

② 「高高度飛行」の規制対象

以上の整理を前提とすると、ある飛行体について、航空法と宇宙活動法のいずれによって規制すべきか逐一判断していく必要が生じる。その判断基準につき、本資料は、「高高度飛行を行う能力」の有無によって判断する考え方を示している。たとえば、高高度飛行を行う能力を有する飛行体を用いるが、「高高度」まで達しない試験飛行のみを想定しているというようなケースについて、実際に飛行する高度に照らしこれを航空機として扱って、航空法の厳格な規制を適用するのではなく、宇宙活動法を適用することとなる可能性がある⁴。

そして、本資料においては、こうした「高高度飛行」を行う能力を有する飛行体については、発射から高高度飛行、そして着地や着水(場合によってはその後の機体の回収)までの全過程に必要な規制を宇宙活動法にて規定するとの方向性が示されている。この文脈において、本資料では「二重規制を避けるべき」とも述べられているが、これは、たとえば一連の過程のうちの一部を航空法で重ねて規律するのではなく、宇宙活動法において一括して規制をかけるとの方向性に言及したものと考えられる⁵。ただ他方で、「その飛行の態様等から航空機として航空法で規律することが適当と国土交通省(航空局)が考えるものについては、宇宙活動法の適用を除外する」ともされており、具体的にどのようなケースが航空法の規制対象に含まれてくるのか、今後の検討内容が注目される。

III. まとめ

以上、本号では、本 WG 第 1 回で議論されたポイントのうち、サブオービタル飛行等をめぐる航空法と宇宙活動法の関係性の整理について紹介した。

次号では、本号の内容も踏まえ、宇宙活動法改正において多様な宇宙ビジネスの類型に応じどのような許可制度が設けられようとしているのか、その議論を整理することとしたい。

⁴ 本資料 2 頁。

⁵ 他方、着地・着水が他国の領域においてなされる場合には、当該国の規制にも服することになり、その意味での「二重規制」は避け難い。この点について、シカゴ条約では、民間航空機につき相互主義に基づく承認の原則が規定されているところ(33 条)、本資料でも、サブオービタル飛行について「外国との相互承認協定等のあり方については別途議論」と言及されている(本資料 2 頁)。

-
- 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
 - 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。