

航空ニュース

第7422号 2019年 8月 30日（金曜日）

＝目 次＝

- ◎国交省2年度概算、国費総額7兆101億円を要求 2
- ◎航空局概算：4,517億円要求、航空ネットワークの充実
航空イノベーションの推進、セキュリティ・セイフティ向上 4
- ◎航空局、10月「即位礼」実施に伴う飛行制限区域を設定 5
- ◎航空局、羽田国内線発着枠配分報告書取りまとめ 6
- ◎航空局公告、航空機運航に係る申請等の電子化システムの構築に関する調査 7
- ◎中部空港会社、国際線保安検査場の改修完了・31日より供用開始 7
- ◎消防庁落札者、ドローン（無人航空機）15式は帝國繊維 7
- ◎ブリヂストン、JALのA350型機に航空機用ラジカルタイヤを供給 8
- ◎ヤマト／ベル、貨物eVTOLシステムの機能実証実験に成功 8
- 【特別寄稿】◎宇宙ビジネスの現状と法環境 第3回：月・火星等における基地の建設
センチュリー法律事務所 弁護士 北村尚弘 9

◎国交省2年度概算、国費総額7兆101億円を要求

国土交通省は8月28日、令和2年度概算要求を発表した。国費総額は前年度予算比1兆884億700万円増、18.3%増の7兆100億5,600万円となった。うち「新しい日本のための優先課題推進枠」に1兆6,033億7,300万円。令和2年度は「被災地の復旧・復興」、「国民の安全・安心の確保」、「生産性と成長力の引き上げの加速」及び「豊かで暮らしやすい地域づくり」の4主要項目に取り組む。重点施策のうち、本紙関係は次の通り。

〔国民の安全・安心の確保〕

＜社会全体で災害リスクに備える「防災意識社会」への転換に向けた防災・減災対策、国土強靱化の取組の加速・深化＞

◇南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策等の推進（1,999億円、前年度予算比1.42倍）：想定される具体的な被害特性に合わせた実効性のある対策を総合的に推進。（救助・救急ルートの確保等の応急対策）防災ヘリ更新、機器整備、民間人材育成等によるTEC-FORCEの災害対応能力の向上。

◇災害対応能力の強化に向けた防災情報等の高度化の推進（17億円、2.11倍）：ドローン・画像解析技術を活用した平時からの施設監視の高度化。

◇災害時における人流・物流の確保（3,824億円、1.26倍）：航空輸送上重要な空港等における護岸嵩上げによる浸水対策等の推進。

＜将来を見据えたインフラ老朽化対策の推進＞（5,827億円、1.19倍）

＜交通の安全・安心の確保＞

◇公共交通等における安全・安心の確保（8億円、2.31倍）：鉄道、自動車、航空など公共交通等における安全・安心の確保のための取組を推進。運輸事業者への運輸安全マネジメント評価の実施等の取組の推進。先進技術の活用や操縦士への指導・監督の強化等による小型航空機の安全対策の推進。都市部などの有人地帯における無人航空機の利活用実現に向けた安全対策の強化。新たなビジネスとしての「空飛ぶクルマ」等の社会実装に向けた環境整備の推進。テロ等緊急事態を想定した公共交通事業者等における危機管理対応力の充実・強化。「テロに強い空港」を目指した航空保安検査の高度化。

＜戦略的海上保安体制の構築等の推進＞（1,457億円、1.28倍）：「海上保安体制強化に関する方針」に基づく体制の強化や、海洋状況把握（MDA）の能力強化に向けた取組など、戦略的海上保安体制の構築等を推進。「海上保安体制強化に関する方針」（平成28年12月21日、関係閣僚会議決定）に基づく体制の強化。海洋状況把握（MDA）、法の支配に基づく海洋秩序維持のための取組の推進。治安・救難・防災業務の充実・強化。◇海洋監視体制の強化、大型無人航空機（無操縦者航空機）の国内飛行実証に9.7億円（新規）を要求：昼夜を問わない警戒監視体制構築に向けた新技術として、大型無人航空機の有効性を調査（対象機種は未定）、単年度。

〔生産性と成長力の引上げの加速〕

＜ストック効果を重視した社会資本整備の戦略的な推進＞

◇航空ネットワークの充実（259 億円、1.37 倍）：国際競争力の強化や訪日外国人旅行者の受入対応等の観点から、利便性の高い航空ネットワークの実現に向け、我が国の空港のさらなる機能強化等を推進。（首都圏空港等の機能強化）羽田空港の国際競争力強化のためのアクセス鉄道、駐機場、航空保安施設等の整備。成田空港における CIQ 施設等の整備。関西空港・中部空港等における航空保安施設の整備。航空需要増大に対応するための処理容量拡大に向けた管制空域の抜本的再編等の推進。空港の供給量拡大に対応する地上支援業務における先端技術を活用した取組等の推進。（地方空港・地方航空ネットワークの活性化）福岡空港におけるコンセッションをふまえた滑走路増設事業の推進。那覇空港の国際線ターミナル地域再編整備等による地方空港のゲートウェイ機能強化。地方空港における国際線の新規就航・増便の促進や旅客の受入環境高度化。地方航空ネットワークの維持・活性化のための関係者間の協業の促進。

◇鉄道ネットワークの充実（182 億円（1.22 倍）：空港等とのアクセス向上にすすむ都市鉄道幹線等の建設の推進。

◇成長の基盤となる社会資本整備の総合的支援（社会資本整備総合交付金）（1 兆 37 億円、1.20 倍）

＜観光先進国の実現＞

◇観光の持続的な発展に向けた施策の着実な推進（422 億円、1.34 倍）：我が国の経済を支える産業へと成長しつつある観光の発展が持続的なものとなるよう、魅力の発信や観光資源の活用といった施策を着実に推進。（訪日外国人旅行者の受入環境の向上）観光地や公共交通機関、宿泊施設における円滑かつ快適な受入環境の整備の支援。地方空港における CIQ 施設の拡張整備による機能強化の取組への支援。

◇国際観光旅客税を活用したより高次元な観光施策の展開（520 億円、1.07 倍）：「国際観光旅客税の使途に関する基本方針等について」に基づき、より高次元な観光施策を展開。（ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備）最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現等。

◇社会資本の整備・利活用を通じた観光振興：観光資源としての既存ストックの公開・開放など社会資本の利活用とともに、観光客の移動円滑化等にも寄与する社会資本の整備を通じ、地域の観光振興に貢献。増大する訪日客への対応のための地域の拠点空港等における滑走路整備等の機能強化。

＜民間投資やビジネス機会の拡大＞

◇ビジネスでの利活用に向けたデータ基盤や提供環境の整備（118 億円、1.10 倍）：ビジネス機会拡大・効率化や新ビジネスの創出に向けて、先進技術の活用によるデータ整備やオープンデータ化を推進。気象ビッグデータの活用促進に向けた環境整備を通じた気象とビジネスとの連携促進。

◇PPP/PFI の推進（558 億円、1.76 倍）：民間の資金やノウハウを活用した PPP/PFI の推進により、低廉かつ良質な公共サービスを提供するとともに、民間の事業機会を創出し、経済成長を促進させる。コンセッション方式の活用による空港経営改革の推進。

◇インフラシステム輸出の戦略的拡大(33億円、1.27倍):「インフラシステム輸出戦略」、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」等に基づき、質の高いインフラの海外展開に向けた取組を官民一体で推進。

<現場を支える技能人材の確保・育成等に向けた働き方改革等の推進>

◇建設業、運輸業、造船業における人材確保・育成、物流の生産性向上(43億円、1.24倍):現場を支える技能人材の確保・育成や生産性の向上のため、教育訓練の充実等の働き方改革等を官民一体で推進。(運輸業)操縦士・整備士・保安検査員の養成・確保に向けた訓練内容の高度化等の推進。

◇オープンデータ・イノベーション等によるi-Constructionの推進(28億円、1.51倍)

<2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等における対応>

目前に迫った2020東京オリパラの成功に向け、東京都や大会組織委員会、各省庁等と連携し、セキュリティ・防災対策の強化、外国人旅行者の受入環境整備等を行う。

◎航空局概算:4,517億円要求、航空ネットワークの充実 航空イノベーションの推進、セキュリティ・セーフティ向上

国土交通省航空局の令和2年度概算要求、自動車安全特別会計・空港整備勘定収支の総額は、前年度予算比368億円増、8.9%増の4,517億円となった。訪日外国人旅行者数2020年4000万人等の目標達成、またその先を見据えた観光先進国の実現や、技術革新を航空分野に取り込んだ安全で利便性の高い航空ネットワークの実現を目指し、次の3主要事業を中心に推進する。

①航空ネットワークの充実:首都圏空港の発着容量を世界最高水準の年間約100万回に拡大することを目指し、引続き国際競争力強化等に資する施設整備をはじめ、空港アクセスの利便性向上を図る。地方空港等においても、福岡空港滑走路増設事業等を着実に推進するとともに、国土強靱化に向けたハード・ソフトを合わせた防災・減災対策を引続き実施。また、人口減少下での航空需要増に的確に対応していくため、操縦士をはじめとする人材の確保・育成に引続き取組むとともに、「訪日誘客支援空港」への支援等による国際線の新規就航・増便の促進や、空港における地上支援業務等において、供給量拡大に伴う環境整備を推進。

②セキュリティ・セーフティの更なる向上:テロに強い空港を実現するために、先進技術を活用した空港におけるセキュリティ対策の高度化を推進することにより、空港内のセキュリティレベルの更なる向上を図る。また、無人航空機の適正な飛行に関して、旅客機への衝突等を防ぎ、社会的な影響を最小化するための対応を図るとともに、国産旅客機の安全性審査、小型航空機などの安全対策にも引続き取組む。

③航空イノベーションの推進:ストレスフリーで快適な旅行環境の実現のため、搭乗手続及び手荷物輸送等の円滑化等、出入国に係る時間を大幅に縮減する取組「FAST TRAVEL」をさらに推進するとともに、地上支援業務の省力化・自動化を図る取組や管制空域の抜本的再編等による管制処理能力の拡大等、航空イノベーションを推進。また、近年、技術開発が進む次世代航空機の社会実装に向けた環境整備を推進。

[令和2年度空港整備勘定収支の概要]

空整勘定の歳入内訳は、◇一般会計より受入が前年度予算比 110 億円増、14.5%増の 870 億円（うち純粋一般財源 333 億円（同 39 億円減）、航空機燃料税 537 億円（同 15 億円増））、このうち「新しい日本のための優先課題推進枠」措置分は同 118 億円増、90.0%増の 228 億円、◇空整勘定自己財源総額は同 253 億円増、7.5%増の 3,647 億円、このうち、空港使用料収入が同 126 億円増、5.3%増の 2,499 億円（うち着陸料等収入 882 億円（同 55 億円増）、航行援助施設利用料 1,617 億円（同 70 億円増））、雑収入等が同 132 億円増、13.0%増の 1,148 億円となった。

歳出内訳は、◇国際拠点空港は同 2 億円減、0.3%減の 759 億円、うち、①羽田空港が同 6 億円増、9.8%増の 616 億円（「優先課題推進枠」措置分 228 億円（前年度 120 億円）を含む）、②成田空港が同 35 億円減、43.2%減の 46 億円、③関西空港等が同 46 億円増、148.4%増の 77 億円、④中部空港が同 19 億円減、48.7%減の 20 億円、◇一般空港等は同 353 億円増、35.4%増の 1,351 億円、◇空港経営改革推進は同 2 億円減、33.3%減の 4 億円、◇航空路整備事業は同 88 億円増、25.0%増の 440 億円、◇空港周辺環境対策事業は同 12 億円減、41.4%減の 17 億円、◇離島航空事業助成は同 21 億円減、77.8%減の 6 億円、◇空港等維持運営費等は同 36 億円減、1.8%減の 1,940 億円となった。

一般会計（非公共）は、同 5 億 2,700 万円増、7.8%増となる 72 億 5,300 万円を要求した（航空局：23 億 4,200 万円（同 2 億 4,800 万円増）、うち ICAO 経費に 6 億 3,100 万円（同 6,500 万円減）、操縦士等の養成・確保の促進（新規性のある機能に係る操縦士訓練要件の評価手法向上調査等）に 9,800 万円（同 1,500 万円増）、小型航空機の安全対策（先進的な技術の活用調査等）に 6,500 万円（同 500 万円増）、無人航空機の安全対策（第三者上空の飛行に向けた制度設計具体化のための検討・調査等）に 1 億 9,000 万円（同 1 億 1,900 万円増）、地方空港の国際線利用者拡大（地方空港受入環境整備事業）（地方空港への国際線新規就航・増便促進、航空旅客の受入環境高度化）に 8 億円（同 100 万円増）、持続可能な地域航空の実現に向けた協業の促進（効率的かつ安定的な運航体制の確立のための調査等）に 6,500 万円（同 4,900 万円増）、次世代航空機の社会実装に向けた環境整備の推進（諸外国における先進事例の調査等）に 9,400 万円（同 8,400 万円増）、その他物件費（国産旅客機開発に伴う安全性審査等）に 4 億円（同 3,900 万円増）／地方航空局：21 億 7,700 万円（同 6,900 万円増）／航空大学校：27 億 3,300 万円（同 2 億 1,000 万円増）、うち運営費交付金（操縦士の供給体制強化等）：26 億 7,200 万円（同 1 億 4,900 万円増）／施設整備費補助金：6,100 万円（皆増）。

◎航空局、10月「即位礼」実施に伴う飛行制限区域を設定

国土交通省航空局は 8 月 29 日、今般、多数の外国元首・祝賀使節等が、即位礼正殿の儀等挙行に際して来日することに伴い 10 月 21 日午前 0 時から 10 月 25 日午前 0 時までの間、皇居を中心とする半径 25 海里（約 46 km）の円内において、飛行制限区域を設定すると発表した。国際テロ等の厳しい情勢をふまえ、航空機によるテロ防止対策の一環として、航空法第 80 条に基づき飛行制限区域を設定する。概要は次の通り。

◇期間：令和元年10月21日午前0時から同25日午前0時まで

◇範囲：皇居（北緯35度41分1秒、東経139度45分15秒）を中心とする半径25海里（約46km）の円内

◇飛行制限を適用しない航空機：警備等を任務とする航空機、管制機関から飛行を認められた航空機等

◎航空局、羽田国内線発着枠配分報告書取りまとめ

国土交通省航空局は8月29日、2020年以降の羽田空港の国内線発着枠配分の見直しに関する基本的考え方、交通政策審議会航空分科会羽田発着枠配分基準検討小委員会による報告書を公表した。本報告書に示された国内線発着枠配分の見直しに関する提言をふまえ、発着枠の回収・再配分等を行い、2020年夏ダイヤ（3月29日～）以降の発着枠に反映させる予定。報告書の概要は次の通り。

<ポイント>

羽田空港（国内線）は、2020年1月に混雑空港の使用許可期限が到来するため、発着枠の見直しに関する基本的考え方を整理。

今般の許可更新にあたっては、国内線の発着枠の増枠がないため、回収・再配分の仕組みを通じて発着枠の見直しを実施。

その際、従前の使用状況に配慮しつつ、競争促進及び多様な輸送網の形成等の観点から、これまでの各航空会社の発着枠の使用状況や取組をチェック・評価して使用許可に反映し、地方路線の維持拡充を図るとともに、新規参入が可能となる環境を整備。

(1) 今般の発着枠回収のあり方：既存ネットワークへの影響等を考慮し、羽田空港に既就航の6社全社から定率5%程度（各社少なくとも1枠）を回収。

また、今後、期中の一定期間に発着枠が使用されない場合は当該発着枠を回収（U/Lルール）。

(2) 新規参入会社の取扱い：競争を促進する観点から、将来、羽田空港に新規に参入しようとする航空会社が現れた場合に優先的に配分する「新規参入枠」を新設。

(3) 羽田発着枠政策コンテスト：地域の主体的な取組を促進し、訪日外国人旅行者の一層の地方誘客等を図るため、羽田発着枠政策コンテスト枠を数枠増加。

対象路線の拡大（現在は新規路線及び3便以下の路線に限定）や当初配分期間の延長（2年→3年）等、制度を見直し。

(4) 発着枠の再配分：より地方航空ネットワークの維持拡充に配慮し、訪日外国人旅行者の一層の地方誘客等を図るため、今般再配分する発着枠は地方枠（非幹線）とする。

評価項目及び配点方法について、今日的視点から見直し。

(5) その他：スロットオークションについては、発着枠の財産的位置付け等の課題があるため、諸外国や他産業の動向も参考にしつつ、引続き検討。

◎航空局公告、航空機運航に係る申請等の電子化システムの構築に関する調査

国土交通省航空局は次の一般競争入札について公告した。概要は次の通り。

◇航空機運航に係る申請等の電子化システムの構築に関する調査：8月26日公告。最低価格落札方式。業務内容等：本件は、航空会社等が各種申請または届出を電子的に行い、許認可に係る申請等内容の不備等の確認を自動的に行うことを可能とするシステムの構築に当たり、当該システムに求められる仕様等の調査及びその結果に基づく基本設計を行う。なお、データ連携が可能なシステムを考慮して本調査を進めることとする。履行期間：令和2年3月23日まで。競争参加資格：平成31・32年度国土交通省一般（指名）競争参加資格「測量及び建設コンサルタント等（その他の業種）」のA又はB等級格付け。次に掲げる事項を全て満たす者であること。◇配置予定の管理技術者は以下に掲げる資格を有していること。技術士（航空・宇宙部門又は電気電子部門）の資格を有する者。◇以下の作業実施体制を有していること。契約から納入までの工程及び工程管理体制。実施体制（人員構成、管理技術者、品質管理体制）。入札説明書・仕様書の配布場所及び問合せ先、配布期間：〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 中央合同庁舎第三号館 国土交通省航空局予算・管財室契約係 TEL 03-5253-8111（内線48655）FAX 03-5253-1656。令和元年9月5日まで。申請書等提出期限：令和元年9月6日14時00分。入札書の提出期限：令和元年9月24日16時00分。開札日時・場所：令和元年9月25日13時30分、航空局予算・管財室。

◎中部空港会社、国際線保安検査場の改修完了・31日より供用開始

中部国際空港会社は8月27日、旅客ターミナルビル国際線保安検査場のリニューアルについて発表した。中部国際空港・セントレアのさらなる安心・安全で快適な利用のため、現ターミナル（次期第1ターミナル）の国際線保安検査場について開港以来初の大規模改修を行ってきたもので、先般改修工事を完了した。航空保安のさらなる強化・高度化に向け、高性能X線検査装置やスマートレーンなど先進的な保安検査機器を導入、最高度の保安サービスを利用することが可能となる。新保安検査については既に一部先行供用を開始しており8月31日より全面供用を開始する運び。9月20日に供用開始する第2ターミナルの国際線保安検査においても先進的な保安検査機器が導入される。

◎消防庁落札者、ドローン（無人航空機）15式は帝國繊維

総務省消防庁は次の落札者について公示した。

◇ドローン（無人航空機）15式：一般（最低価格）、帝國繊維、6,290万4,600円、令和元年7月25日。

◎ブリヂストン、JALのA350型機に航空機用ラジカルタイヤを供給

ブリヂストンは8月28日、日本航空が新規導入するエアバス A350 型向けに航空機用ラジアルタイヤを供給すると発表した。JALが9月1日より羽田～福岡線で運用を開始する新たなフラッグシップ A350 をブリヂストンの先進技術で支えるとしている。

航空機用タイヤは、航空機の高荷重のもと高速度で離着陸を繰り返すという過酷な状況で使用されるため、高い耐久性が求められる。また飛行中における燃費向上のためには、タイヤの軽量化も求められる。「A350」向けタイヤは、技術的に難しいとされている耐久性と軽量化を両立させたラジアル構造「RRR（トリプルアール：Revolutionarily Reinforced Radial）」を採用し、機体の安全性及び低燃費性・経済性の向上に貢献する。

◎ヤマト／ベル、貨物 eVTOL システムの機能実証実験に成功

ヤマトホールディングス（ヤマト HD）と米テキストロン社傘下のベルは8月26日、米国テキサス州フォートワース郊外において、貨物 eVTOL システムの機能実証実験を実施し、成功した。両社昨10月の「将来の新たな空の輸送モードの構築に向けた基本合意」を基に、2020年代前半のサービス開始に向けた取組みの第一段として、ベルが開発した APT 70（Autonomous Pod Transport 70：自律運航型ポッド輸送機）とヤマト HDが開発した貨物ユニット PUPA（Pod Unit for Parcel Air-transportation（PUPA）：荷物空輸ポッドユニット）の技術を連携し、次の項目について検証及び証明。①APT 70の空力特性を最適化した姿勢での自律飛行、②飛行中及び地上での作業時の高い安全性と可用性、③空輸からラストワンマイルへのシームレスな輸送形態の遷移、④荷物の格納及び取出しに関する取扱いの容易さ。この成功をふまえ、ベルとヤマト HDとは2020年代前半までに APT 70が YHDの荷物輸送システムで導入され、前例の無いオンデマンド物流サービスの顧客満足体験を創りあげることを目指していく。



Bell eVTOL APT70

(Yamato Holdings)

【特別寄稿】◎宇宙ビジネスの現状と法環境 第3回：月・火星等における基地の建設

センチュリー法律事務所
弁護士 北村尚弘

1 はじめに

近年、アメリカや中国などが月面探査に力を入れており、今後、月・火星等に探査のための基地を建設することが想定される。また、宇宙における資源開発が産業として注目を集めており、民間事業者による資源開発のための基地の建設も想定されるところである。

宇宙条約では、月その他の天体上に基地を建設することは認められているが、他方で、天体の取得は明確に否定されている。基地の建設は、長期的な土地の占有を伴うものであり、無制限に容認すれば、事実上の領有につながりかねない。また、月・火星等において、環境上の優位性や水資源の所在を考慮すると、基地建設に適した場所は限られてくるため、建設場所が競合することが想定される。

そこで、本稿においては、月・火星等における基地建設に関する現状の法規制について整理するとともに、具体的な調整メカニズムについて検討したい。

2 宇宙条約の規制

以下では、まず、月・火星等における基地建設に関する現状の法規制について整理する。

(1) 基地建設の自由

宇宙条約においては、月その他の天体上に基地を建設することは認められている（宇宙条約第12条）。ただし、軍事基地の建設は認められない（宇宙条約第4条）。

そのため、月・火星等に探査・資源開発等を目的とした基地を建設することは、以下述べる制約を除けば、自由に認められる。

(2) 天体の取得の禁止

宇宙条約においては、国家による月その他の天体の取得は禁止されており、そこでは、主権の主張だけでなく、使用または占拠による取得も禁止されている（宇宙条約第2条）。なお、宇宙条約第2条の反対解釈として、民間事業者による取得は禁止されていないとする見解もあるが、そのような見解は認められないとするのが通説である。

月・火星等に基地を建設し、一定の区域を長期間にわたって占有する場合には、その態様如何によっては使用または占拠による取得に該当するおそれが出てくるであろう。そのため、宇宙条約第2条の遵守を確保しつつ、かつ、探査・資源開発等の目的に対応できるよう、考慮する必要がある。

(3) 民間事業者に対する許可・監督

宇宙条約は、民間事業者が宇宙条約等に違反した場合には、国家が国際的な責任を負うとしたうえで、民間事業者に対する許可・監督を求めている（宇宙条約第6条）。

今後、民間事業者が月・火星等に基地を建設することも考え得ることから、各国において許可制度を設けることが必要である。

(4)事前協議義務

宇宙条約においては、他の当事国の活動に潜在的に有害な干渉を及ぼすおそれがある場合には、事前に国際的な協議を行う義務が課されている（宇宙条約第9条）。ただし、どのような場合に、どのような協議をすべきかなどの具体的事項については定められていない。

事前協議の前提として、他国または他国の事業者の活動を把握する必要があるため、それらの情報を集約する仕組みが必要となる。

(5)管轄権および管理権

宇宙条約は、宇宙物体の登録国が管理権および管轄権を保持するとしている（宇宙条約第8条）。

そのため、自国の管轄権を及ぼそうとする打上げ国は、当該基地を宇宙物体として登録する必要がある。

3 具体的調整メカニズムに係る問題点

次に、具体的調整メカニズムを検討するにあたっての問題点について検討する。

(1)国際機関の創設等

具体的な調整メカニズムとして、まず考えられるのは、国際機関の創設や、条約の制定である。

しかし、国際機関を創設したうえで調整することは、現実的には極めて困難であると思われる。また、月・火星等に基地を建設する能力を有する国は現時点では非常に限られており、あえて国際機関を創設する意義は低いといえる。

また、条約の制定については、国連宇宙空間平和利用委員会（COPUOS）において全会一致が原則とされていることから、実現困難であると思われる。

そうすると、ISSと同様に、まずは、宇宙先進国間においてプラクティスを積み上げ、宇宙後進国も含めた国際的な調整が必要な論点については、論点ごとにルールを形成すべきではないかと思われる。

(2)宇宙後進国との関係

次に、宇宙後進国との関係で、何らかの配慮が必要ではないかという点が問題となり得る。すなわち、宇宙条約においては、月その他の天体を含む宇宙空間の探査および利用はすべての国の利益のために行われるべきとされていることから（宇宙条約第1条）、月・火星等の探査に関する利益は宇宙先進国のみが独占すべきではなく、宇宙後進国も当該利益を享受できるようにすべきという議論がありうる。

この点については、宇宙条約第1条の定義を目指す側面が強い、スペース・ベネフィット宣言（以下「SB宣言」という。）が参考になる。すなわち、SB宣言では、宇宙後進国の必要に特別な考慮が払われるべきであるとしつつも（SB宣言第1項）、契約条件は公正かつ合理的であるべきとし（SB宣言第2項）、宇宙後進国の技術的援助および財政的・技術的資源の配分の必要を考慮することを求めるといった形を取っている（SB宣言第5項）。

そのため、宇宙後進国への配慮については、宇宙先進国からの技術的支援等によって対応すれば足りるのではないかと思われる。

4 具体的調整メカニズム

最後に、以上を踏まえ、各国における許可制度および各国間における調整メカニズムについて、検討したい。

(1)各国における許可制度

まず、宇宙条約第6条との関係で、各国において、月・火星等に基地を建設する場合の許可制度を設けるべきである。

その際には、宇宙条約第2条を遵守しつつ、探査・資源開発等の目的に対応するためには、許可をするに際し、一定の区域に限定するとともに、期限を設けるべきである。

また、宇宙条約第9条との関係では、運用終了後の基地について、収去義務を課すことが考えられる。

(2)各国間における調整メカニズム

宇宙条約第9条との関係で、異なる国が同じ区域に許可を与えた場合の調整（事前協議）が必要となるため、関係国間において調整を行うフォーラムを確立する必要がある。許可を与えるにあたっては、各国間で条件が異ならぬよう、区域および期限の範囲については、共通の基準を設けるべきであろう。

また、SB宣言との関係では、宇宙後進国への財政的資源の配分を行うために、各国が許可を与えるに際し、一定のライセンス料を徴取し、それを宇宙後進国に分配するということも考えられる。

なお、関係国間において調整するにあたっては、いわゆるペーパー衛星問題のように、実際には建設予定がないにもかかわらず許可申請がなされた場合の対応についても検討する必要がある。

5 おわりに

探査・資源開発等を目的とした月・火星等における基地建設は、近い将来に着手される可能性がある。他方で、かかる基地建設に関する法的規制については、宇宙条約に一般的な規定があるにとどまり、具体的な方法・事項については整備されていない。本稿では、月・火星等における基地建設に関する現状の法規制について整理するとともに、具体的な調整メカニズムについての検討を行ったが、今後、かかる点についての議論が活発化することを期待したい。

[著者略歴]

北村尚弘（きたむら・なおひろ）

- ・2013年12月弁護士登録
- ・JAXAでのインターンをきっかけとして、宇宙ビジネスに関わる。
- ・宇宙ビジネスに関する複数の団体に所属するほか、弁護士有志にて「日本スペースロー研究会」を設立し、法的・政策的観点から宇宙ビジネスをサポートしている。