

卓見 異見

おがわ・しゅうじ 01年(平13)東北大学大学院航空宇宙工学修士。三菱重工で航空機、アイシン精機で自動車エンジン系部品の開発を担当。07年、純民間で宇宙飛行機を開発するPDエアロスペースを設立し社長就任。名古屋出身41歳。

PDエアロ社長
スペース
緒川 修治



これまでの稿では宇宙機を作る視点で異見を述べてきたが、本稿では宇宙機を国内で飛ばすことを法面から考えてみたい。

国内空港は着陸不可!?

手取り早く国内で宇宙旅行を実施するためには、国内開発を待たず、海外機を導入する方法がある。仮に米パーシンの機体が導入できた場合で考えてみる。

まず最初に、米国から機体を飛来させ、国内の空港に着陸させようとした時に問題が発生する。なぜなら「空港」は国土交通省管轄であり、国交省の認可した機体、すなわち航空法で定められた航空機しか降りられないからだ。

宇宙機を飛ばすために

「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、滑空機及び飛行船その他政令で定める航空の用に供することができる機器をいう(航空法第2条)」。国内の既存空港に降りられるようにするには宇宙機も航空法上の「航空機」として定義が付けるか、国交省が「空港」の使用範囲対象に宇宙機を加えるか、いずれかになる。「航空機」として定義付けると、現行の航空機に課されたさまざまな制約、証明が発生し、全ての検査、認証を取らねばならない。これには莫大な費用と時間を要する。米パーシ

ンが自国においても機体を航空機として定義付けていないのはこのためである。

では、国交省が「宇宙機」を取り扱対象とするかとなると、国交省の管轄は陸海空であり、宇宙は含まれていない。従って議論の土壌に乗らない。現在(正確には、これまで)宇宙を管轄するのは主に宇宙航空研究開発機構(JAXA)を擁する文部科学省だが、彼らは「空港」を所有していない。米国は米連邦航空局(FAA)が「宇宙港」の認定を行っており、現在7拠点が宇宙港認定を受けている。

消費者契約法も壁に

次に、仮に着陸できたとして、

乗客を乗せ、飛び立とうとする、新たな問題が発生する。保障、賠償問題である。現時点において有人宇宙飛行は危険な活動であることは否めない。そのため事業者と乗客間で危険性があることを前提とした契約、保障に関する相互放棄のインフォームド・コンセントを適用させる必要がある。

しかし日本では消費者契約法において、消費者が非常に不利となる契約は結べない。事業者の損害賠償の責任を免除する条項は無効とする(消費者契約法第8条)。本法は民法・商法の特別法の位置づけであり、消費者庁(内閣府)管

法整備、市民で押し上げを

「宇宙基本法」で前進

わが国の宇宙政策と法制で2008年に大きな動きがあった。「宇宙基本法」の制定である。これまで日本の宇宙開発は、主に新技術の開発と実用化、宇宙科学の研究といった視点から進められてきた。このため諸外国との商業的な競争力が乏しく、必ずしも国民生活の向上や経済の発展に貢献できていないといった課題があった。

そこで、宇宙開発のかじ取りを文科省から内閣総理大臣に移し、国家的な宇宙開発戦略を推進する体制に変換させた。本法に基づき、09年6月に国家戦略としての「宇宙基本計画」が策定され、施策を具体的に定める「宇宙活動法(仮称)」の議論も始まった。そして今年7月には、宇宙開発の総合的な司令塔として内閣府に「宇宙戦略室」(宇宙政策委員会)が新設された。宇宙開発や利用に関する政策の立案などを一元的に担うことになり、実質的に省庁を横断的に調整・統括する体制ができた。

本法の中に弾道宇宙機や宇宙旅行について個別の言及があるわけではなく、これらの動きが直ちに宇宙機を飛ばすことにつながるわけではないが、宇宙関連の法制上の大きな動きであることは間違いない。今後、「宇宙活動法」の制定や、関連する調査部会の活動などに積極的に関わることで、有用な運用体制を構築させたい。

法制定において、われわれ一般市民の関与の仕方として、パブリックコメントを提出する方法がある。多くの方々に関心を持ち、政府に意見を表明することが、意味のある宇宙開発、宇宙利用へつながっていくと考える。是非多くの方に参加いただきたい。

(次回)東京農工大学大学院教授の松下博宣氏です)