

Title	次世代大陸間輸送を巡る法的課題序説：航空法と宇宙法の架橋
Sub Title	The legal issues surrounding next generation intercontinental transportation
Author	菅原, 貴与志(Sugawara, Takayoshi)
Publisher	慶應義塾大学大学院法務研究科
Publication year	2024
Jtitle	慶應法学 (Keio law journal). No.53 (2024. 12) ,p.[77]- 89
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AA1203413X-20241220-0077

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

次世代大陸間輸送を巡る法的課題 序説

——航空法と宇宙法の架橋——

菅 原 貴与志

1. はじめに
2. 宇宙の定義
3. 航空機と宇宙機
4. サブオービタルによる二地点間高速輸送
5. 私法の観点から
6. 若干の補足
7. 結語にかえて

1. はじめに

超音速旅客機や弾道（サブオービタル）飛行技術などの開発により、宇宙空間の一時的通過を排除しない超高高度を飛行する大陸間輸送サービスが、事業として近い将来に実現する可能性がある¹⁾。

たとえば、2023年6月に閣議決定された「宇宙基本計画」では、宇宙輸送の将来像として、高速二地点間輸送や宇宙旅行などを実現する新たな宇宙輸送システムを、我が国の民間事業者が中心となり開発・運用することで、新たな市場が創出されることが期待されるとしている。また、内閣府宇宙政策委員会

1) 超音速旅客機ないし弾道飛行技術による飛行体の商業運航については、現実的な実用化という観点から、①およそ5年以内には実用化されるもの（現在開発中の次世代超音速旅客機）、②5年ないし10年間という近い将来に実用化が期待されるもの（弾道飛行による体験的な宇宙観光）、③実用化には10年以上を要すると予想されるもの（宇宙大気圏再使用型の弾道飛行による超高速大陸間商業輸送）に分類することができるであろう。本稿では、主として①の次世代大陸間輸送を対象としたい。

「宇宙技術戦略」（2024年3月28日）によれば、サブオービタル飛行・軌道間輸送など、我が国における新たな宇宙輸送システムの技術開発について、2030年代後半には実用化できるとの見通しが示されている²⁾。

しかし、このような輸送サービスについて、1944年シカゴ条約（国際民間航空条約）・1999年モントリオール条約（国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約。以下、「MC」と略称）に代表される国際航空法と1966年宇宙条約（月その他の天体を含む宇宙空間の探査及び利用における国家活動を律する原則に関する条約）に代表される宇宙法のいずれが適用されるのか、学説を含めて判然としない点が多い。

そこで、本稿では、現在の宇宙概念と航空機・宇宙機の法的定義を踏まえ（2.・3.）、サブオービタルによる二地点間高速輸送に適用されるべき規律を考察しつつ（4.）、主に私法的な観点から、国際運送に関する規律適用の可否を検討し（5.）、さらに関連する論点についても若干の整理を試みたい（6.）。

2. 宇宙の定義

シカゴ条約1条は、各国がその領空上の空間において完全かつ排他的な主権を有する（The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.）と定めるが、宇宙条約2条では、月その他の天体を含む宇宙空間について、国家による領有の禁止を明記しており、宇宙には国家主権が及ばない。しかし、現行国内法にも国際法上も「宇宙」を定義する定めがなく、どの高度までが国家主権の及ぶ「領空」で、どの高度からが「宇宙」なのかは、法的に定まっていない。

この点、学説上は、一定の高度で領空・空域と宇宙とを区切り、領空には国際航空法が、宇宙空間には宇宙法が適用されるという見解（空間説）と、航空活動と宇宙活動を区別し、宇宙活動は、実行される高度に関係なく、宇宙法の

2) <https://www8.cao.go.jp/space/gijutu/gijutu.html>

対象となるという見解（機能説）が存在する³⁾。空間説においても、空気力学的揚力が航空機を支えることができなくなるところまで領域国の主権が及ぶとする立場や、大気層を基準とする立場、さらには、領空と宇宙との間に外国国家に対して無害通行権を認める空域を設定する立場などが対立している。

実務においては、国際航空連盟（FAI）が定めた海拔高度 100km の「カーマン・ライン（von Karman Line）」を超える空間を「宇宙」とする見解や、米空軍・NASA が採用する高度 80km 以上を宇宙とする見解など様々な見解が存在している。かかる現状では、高度 80km～100km 以上に達すれば、宇宙とする解釈が一般的であろう。

現状想定されている大陸間輸送の運航高度が地上 20km～30km 程度であるならば、仮に空間説的な見解に立脚した場合、それが宇宙空間に達することにはならず、国際運送として MC が規律すれば足りるとの結論になるものと解される（後記 5. (1)）。

このように、大陸間輸送については、その航路が領空域内なのか、宇宙空間を経由するのかによって、適用される私法的規律も検討しなければならない。

3. 航空機と宇宙機

(1) シカゴ条約

航空機とは、シカゴ条約第 7 附属書によれば、「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機器」と定義されている。具体的には、飛行機（airplane）、飛行船（airship）、気球（balloon）、滑空機（glider）、回転翼航空機（rotorcraft）などを挙げることができる。ここで留意すべきは、「地表面に対する空気の反作用以外」とされている点である。

3) 山口達也「宇宙物体の領空通過権に関する法的論考」立命館国際研究 30 巻 149 頁（2017）は、両説に一長一短があるため、宇宙は機能秩序と空間秩序の性質を併有するシステムであるという「折衷説」を提唱する。

これに対して、ロケットとは、自らの質量の一部を後方に射出し、その反作用で進む推力を利用して移動する装置を呼称するのが一般的であり⁴⁾、かかる定義によれば「地表面への噴射の反動で推進力を得る」ものであるため、前記の航空機概念には入らない。したがって、ロケットには、シカゴ条約などの航空関連法は原則適用されないことになる。

現在開発中の次世代超音速旅客機は、速度マッハ 1.6～5、高度 18～30km 程度を想定し、空気抵抗を揚力とするものである⁵⁾。したがって、こうした超音速旅客機は、シカゴ条約第 7 附属書の航空機に該当する。

他方、大陸間輸送をサブオービタル飛行⁶⁾で実施する場合、それが航空機に該当するかは問題である。いわゆる水平離着陸型のサブオービタル機を想定すると、離発着時に航空機または滑空機として飛行し、この段階ではロケットと航空機の間間的な飛行形態とも解せられるため、シカゴ条約などの航空法の適用対象となるか否かが一応の検討課題になる。

(2) 国内法の航空機

本邦航空法 2 条 1 項では、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⁷⁾、回転翼航空機、滑空機、飛行船その他政令で定める機器」と定義する（航空機製造事業法 2 条も同趣旨の規定⁸⁾）。人が搭乗す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。また、航空機抵当法 2 条は、「航空機とは飛行機及び

4) 宇宙活動法 2 条 3 号などには「打上げ用ロケット」という用語があるが、同法にはこれを定義する定めはない。

5) 米国ベンチャーである Boom 社が開発を進める 65～88 席の機体（Overture）速度はマッハ 1.7、巡航高度は約 18km とされている。<https://boomsupersonic.com/overture>

6) 国土交通省・内閣府宇宙開発戦略推進事務局「サブオービタル飛行に関する官民協議会」では、サブオービタル飛行を「地上から出発し、高度 100km 程度まで上昇後、地上に帰還する飛行をいう」と定義する。

7) 飛行機についての定義はない。

8) 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。

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」とする。

無人のサブオービタル機ならば、同法の定義に該当せず、適用の対象外となるが、有人のサブオービタル機の場合には、その適用を検討する必要がある。本邦航空法には「航空」に関する具体的な定義がないため、この点も今後検討すべき論点である。

4. サブオービタルによる二地点間高速輸送⁹⁾

次世代超音速旅客機により、二地点間高速輸送（P2P, Point to Point）が可能になる。

二地点間高速輸送では、高高度の空間を通過し、短時間で地球上の二地点間をサブオービタル飛行することも考えられ、その場合には適用されるべき法的規律の検討が必要である。

(1) 宇宙活動法

宇宙活動法（人工衛星等の打上げ及び人工衛星の管理に関する法律）は、ロケットによる人工衛星の打上げなどを同法の適用対象とし、これら行為について、内閣総理大臣の事前の許可を条件とする（4条1項）¹⁰⁾。また、人工衛星の打上げ用ロケットの飛行経路および打上げ施設周辺の安全を確保するための安全基準（ロケット安全基準）を内閣府令で定めることとしている。

もっとも、同法2条2号では、「人工衛星」を「地球を回る軌道若しくはその外に投入する人工の物体」と定義づけているため、地球の周回軌道を飛行しないサブオービタル機は、「人工衛星」に該当しない。要するに、宇宙活動法は、人工衛星・探査機・その打上げロケットには適用があるが、高速二地点輸

9) 総合的な研究成果として、一般財団法人日本宇宙フォーラム「我が国の民間参入に資する有人宇宙飛行の法整備に関する調査」2020年6月30日。

10) 宇宙活動法は、宇宙損害責任条約の履行を主な目的とする。

送、宇宙旅行、微小重力実験を含むサブオービタル飛行のための機体は想定されていない¹¹⁾。

2024年9月26日、多様な宇宙輸送システムに対応するため、内閣府の宇宙政策委員会「宇宙活動法の見直しに関する小委員会」第1回会合が開催され、宇宙活動法の見直し作業が始動した。同委員会では、①サブオービタル飛行のほか、宇宙機の大気圏への再突入行為、再使用型ロケットの打上げ時の着陸行為、人工衛星を搭載しない打上げ行為についての許可制度や、②日本企業が国外で行うロケットの打上げや宇宙機の再突入など、宇宙輸送サービスのグローバル化に対応する許可制度が検討される予定とされている。

（2）航空法

航空機の航行の安全や輸送の安全を確保する本邦航空法が、サブオービタル飛行に適用されるのかも課題となる。なお、有人のサブオービタル機が航空法2条1項所定の「航空機」に該当するか否かという論点については、前記3.（2）のとおりである。

また、航空法では、航空機についての耐空証明を受けた航空機のみが、航空の用に供することができるため（10・11条）、仮にサブオービタル機が同法の「航空機」に該当すると整理された場合には、サブオービタル機についての耐空証明の取得が必要となる。耐空証明は、国土交通省令で定める安全性を確保するための強度・構造・性能の基準に適合しなければならない（11条4項）。しかし、耐空証明の基準は、既存の航空機を想定しているところ、サブオービタル機については、航空機と比較して安全性に関する技術蓄積がなく、耐空証明を取得することには、事実上の困難が伴うことも予想される¹²⁾。

11) 宇宙活動法がサブオービタル飛行に適用されないのは、その制定当時、宇宙条約6条の国内担保法である宇宙航空研究開発機構法（JAXA法）が、人工衛星の打上げのみを規律対象としてきたことと整合させるためであったと考えられる。

(3) ICAO の示唆

以上のとおり、国内法を俯瞰した限り、宇宙活動法には、サブオービタル飛行に関する制度の規定がなく、航空法においても、サブオービタル飛行を念頭に置いた耐空証明の基準が整備されていないなどの課題がある。

この点に関し、国際民間航空機関（ICAO）は、2005 年に「サブオービタル飛行という概念（The Concept of sub-orbital flights）」という Working Paper, C-WP/12436（May 30, 2005）を公表し、2010 年の第 49 回法律小委員会で同見解を維持する旨を表明した¹³⁾。

ICAO の当該 Working Paper によれば、サブオービタル機の飛行について航空機に関する安全規制などが適用されるかという問題につき、

- ① サブオービタル空間を通じて地上間連絡（earth-to-earth connection）をもたらし輸送機（vehicles）は、航空機（aircraft）の構成要素があり、少なくとも滑空機として降下・帰還する間は航空機の定義に該当する、
- ② ロケットエンジンで飛翔し、かつ外国空域の交差を伴わない（一国内で離発着する）サブオービタル飛行の場合は、シカゴ条約上の「国際航空」「国際航空運送」には該当せず、国内法においてロケットとして取り扱うべきである、
- ③ しかし、外国空域を交差する（二国間を移動する）サブオービタル飛行は、ロケットエンジンによるものであっても「国際航空」の性質が認められることがあり¹⁴⁾、その飛行に関する権利が国家間による協定によって

12) 航空法 134 条の 3 第 1 項は「航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのあるロケットの打上げその他の行為」を原則禁止し、国土交通大臣が「航空機の飛行に影響を及ぼすおそれがないものであると認め、又は公益上必要やむを得ず、かつ、一時的なものであると認めて許可をした場合」という例外要件を定めるため、この点はサブオービタル飛行に際しても検討項目となろう。

13) その後、米国の商業宇宙打上げ法（連邦法典 51 編 509 章。Commercial Space Launch Act）がサブオービタル飛行の安全性、とりわけ搭乗者の安全性を担保していない点を危惧した事業者からの相談を契機として、2015～2017 年には国連宇宙空間平和利用委員会（COPUOS）と共同で Aerospace（航空宇宙）をテーマとしたシンポジウムを開催している。UNCOPUOS, A/AC.105/2019/CRP.14（June 18, 2019）。

定められ、シカゴ条約の関連附属書がそれらの規制に対応するであろう、などと示唆している。

5. 私法の観点から

私法的な観点からも、その航路が領空域内なのか、宇宙空間を経由するのかによって、適用される規律が異なることになる。

(1) 国際運送適用の可否

MC は、航空機により有償で行う旅客・手荷物・貨物のすべての「国際運送」について、その規律が排他的に適用される（MC1 条 1 項・29 条参照）。MC に定める「国際運送」とは、①出発地・到達地が二つの締約国の領域にあるか、②一つの締約国に出発地・到達地があり、かつ予定寄港地が他の国（条約の締結国でなくてもよい）の領域にある場合である（MC1 条 2 項）。また、条約適用の有無は、旅客の国籍や運送した航空機の国籍、事故発生地などとは無関係であり、運送契約の内容によって決定される。

サブオービタル飛行についても、法適用の明確性の観点からすれば、その 1 飛行に対して統一的な法が適用されることが望ましい。また、大陸間輸送の場合には、宇宙空間よりも空域での運航がその大半を占めており、何よりも運航の安全性確保が必須の課題となることから、原則として国際航空法および「国際運送」の規律を適用すべきものとする。この点、ICAO の前記 4. (3) 見解に立脚するならば、サブオービタル機の飛行にも国際運送の性質が認められるため、MC が統一的に適用されることになろう。

したがって、サブオービタル機が地上から出発し、たとえば、高度 100km 程度の宇宙空間を上昇・経由して、地上の到着地に帰還する場合には、宇宙空

14) こうした飛行は、空間的観点からはともかく、機能的観点からは、宇宙空間の交差が短く、当該飛行にとって二次的に過ぎず、空域が地上間輸送の過程におけるサブオービタル機の活動の中心であろうことから、空法が優先するものと解される。

間の通過中に発生した事故についても、今後は MC で規律するという国際的な合意が求められることとなる。

このように、次世代超音速旅客機等による大陸間輸送では、①当該機が「航空機」に該当し（前記 3.）、かつ、②出発地・到達地が二つの締約国の領域にあれば、MC が排他的に適用される。その場合、旅客（passenger）の死亡・傷害に関しては、現行 128,821SDR までの無過失責任と、それを超える部分は運送人が自らの無過失を立証すれば免責される過失推定責任との「二層制責任制度（two tier system）」が適用される（MC17 条 1 項・21 条）。

なお、MC 責任限度額については、物価変動に応じて 5 年に一度賠償限度額を見直すこととされているが（MC24 条）、2024 年 6 月、ICAO が同条に基づく責任限度額の改定を締約各国に通知し、同年 12 月 28 日、17.9% 調整された新たな責任限度額が発効する予定となっている。その結果、旅客の死傷に関する責任限度額は、前記 128,821SDR から 151,880SDR へと改定される¹⁵⁾。

(2) モントリオール条約における責任原則の背景

旅客の死亡・傷害事故について、MC の前身である 1929 年ワルソー条約（WC）では、有限責任（WC 22 条）と過失推定責任（同 20 条）を採用していたところ、1992 年 11 月、我が国の航空各社が国際航空運送約款を改定し、旅客の死傷に関する責任限度額を撤廃し、かつ、一定額までは無過失の抗弁権を放棄した。すなわち、世界に先駆け、日本の国際航空運送人が、旅客損害について、ワルソー条約の有限責任を無限責任に転換し、二層制責任制度を採用したものであり、これを「ジャパニーズ・イニシアティブ（JI）」と称する。JI は、世界の航空関係者に衝撃を与え、これが 1995 年の国際航空運送協会（IATA）運送人間協定に反映され、MC の成立に承継されることとなった。

JI が当時の国際的規律を牽引した背景には、本邦航空会社の極めて高度な運航の安全実績がある。この安全運航の技術水準を航空保険市場が評価したため、

15) 1SDR は 2024 年 1 月時点で 184.7218 円であるから、151,880SDR は邦貨換算で約 2800 万円相当となる。

約款改定による責任限度額の撤廃や無過失責任の導入に際しても、航空保険料（premium）の上昇を招かなかったという事実を見逃してはならない。

しかるに、安全運航に関する技術蓄積の乏しいサブオービタル飛行の場合には、直ちに損害保険に裏付けられた賠償能力が期待できる環境にはない。したがって、仮にサブオービタル機の飛行についてMCが適用されると解釈したとしても、別に賠償責任制度の検討は必須である。

（3）航空機以外の場合

当該機材であるサブオービタル機が「航空機」以外である場合、シカゴ条約上の「国際航空」ないしMCの「国際運送」には該当せず、私法的規律が別途必要となる。

国際法的な規律が存在しない現状では、MCの準用を検討するほか、国内法を整備することによって当面の対応をすることも考えられる。しかし、サブオービタル飛行のための打上げが明示的に規制されている米国の商業宇宙打上げ法とは異なり、日本の宇宙活動法は、前記4.（1）のとおり、人工衛星・探査機・その打上げロケットには適用があるが、サブオービタル飛行のための機体を想定していない。

また、国内私法を検討するならば、商法の類推適用または一般債務不履行責任ということになる。この点、現行商法において、運送人は、旅客が運送のために受けた損害を賠償する責任を負う。ただし、運送人が運送に関し注意を怠らなかったことを証明したときは、この限りではない（過失推定。商法590条）。なお、旅客の死亡・傷害事故の免責契約は無効とされているが（同591条）¹⁶⁾、かかる規定が安全運航に関する技術蓄積の乏しいサブオービタル機に直ちに適用できる状況にはないものと思われる¹⁷⁾。

16) 旅客の生命又は身体の侵害による運送人の損害賠償の責任（運送の遅延を主たる原因とするものを除く。）を免除し、又は軽減する特約は、無効とする。

17) この点、米国の商業宇宙打上げ法では、サブオービタル機の乗客を旅客ではなく、宇宙飛行参加者（Spaceflight participants）とする。

6. 若干の補足

(1) 現状想定される大陸間輸送

これまで検討してきたとおり、現状想定されている次世代超音速旅客機の運航高度が地上 20km に達しない程度であるならば¹⁸⁾、いかなる見解によっても宇宙空間に達することにはならず、国際運送として MC が規律すれば足りるとの結論となるように思われる。

ただし、二国間航空協定の適用の在り方や 1944 年国際航空業務通過協定の扱い（上空通過料の問題を含む）¹⁹⁾ などの課題は残る。仮に安全環境に関する国内規制を満たすならば、就航に際して基本的に二国間航空協定上の問題はないだろうが、超音速旅客機に関するソニックブーム（大気中を超音速で移動することにより発生した衝撃波の生む大音響）低減²⁰⁾ や空港騒音基準の適合²¹⁾ など、解決すべき課題は多い。

また、IATA が指定する混雑空港への乗入れについては、現在、その配分と時間調整を IATA スロット会議が担っている。こうした IATA スロット配分が次世代超音速旅客機による二地点間高速輸送にも適用されるか否かなども検討する必要があるだろう。

18) 2021 年 3 月に設立された「JSR（ジャパン・スーパーソニック・リサーチ）協議会」が想定する超音速輸送機（Supersonic transport, SST）でも、その高度は 17～18km とされている。

19) シベリア上空通過料と国際法について、中谷和弘『航空経済紛争と国際法』（信山社・2022）Ⅲ章が詳しい。

20) 陸上超音速飛行は現状禁止されていることから、現在 ICAO でソニックブーム基準を策定中とされる。宇宙航空研究開発機構（JAXA）による基準策定の取組みについて、JAXA「静粛超音速機統合設計技術の研究開発に係る中間評価」（2018 年 7 月 2 日）。

21) ICAO 亜音速機基準 Chapter14 について、超音速機用の基準を策定中である。ICAO 亜音速機基準に関し、川上光男「ICAO での航空騒音に対する取り組み」騒音制御 32 巻 2 号 87 頁（2007）。

（2）準拠法・管轄

シカゴ条約は、航空機が登録を受けた国の国籍を有し（17条）、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（18条）。航空機が国籍を有する効果は、①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と、②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²²⁾。

そこで、大陸間輸送に供される次世代超音速旅客機について、航空機としての国籍が登録されていない場合、どのように宇宙空間で発生した事故・事件を規律する準拠法や管轄権を考えるべきかという問題もある。この点、宇宙条約は、宇宙空間に発射された物体を「登録」した国が、その物体の管理権を有すると規定するが（8条）、かかる管理権が直ちに民事・刑事の法適用とは関連するものではない。この点、サブオービタル機には宇宙物体登録条約が適用されないとの解釈が現在有力であるため、登録国が同条約の下で確定されない場合には、いずれの国が「その物体及びその乗員に対し、それらが宇宙空間又は天体上にある間、管轄権及び管理の権限を保持する」かは問題である。

（3）宇宙港、その他

大陸間輸送の実現は、いわゆる「宇宙港」がその拠点になるものと考えられる。仮に次世代超音速旅客機が「航空機」に該当しなければ、現行の空港管理がそのまま適用されるわけではないであろう。国内で宇宙港を設置する段階では宇宙活動法の規制はないが、宇宙港からサブオービタル機が離発着する場合には、空港管理規範の適用が明確になっていない現状下、離発着空港・緊急着陸場に関する法整備も必要になる。

また、地表第三者損害について、航空機の場合には、運送人が無過失責任を負うが（1952年ローマ条約1条）、宇宙打上げでは、打上げ国自身が、地表第三者損害に無過失責任、地表外第三者損害には過失責任を負う（宇宙損害責任条

22) 山口真弘『全訂版 航空法規解説』（財団法人航空振興財団・1993）68頁。

約2条・3条)。このように第三者損害に関しても、航空と宇宙では責任主体の在り方が異なっている。

さらには、事業環境を整備する観点から、航空保険と宇宙保険の適用範囲、競争法の適用関係などの法的諸課題についても整理する必要がある。

7. 結語にかえて

どの高度までが「領空」で、どの高度からが「宇宙」なのか、また、航空機と宇宙機の異同は何かなど、基本的な定義概念が整理されていない現状下、サブオービタルによる二地点間高速輸送に適用される規律には検討すべき課題は多い。

他方、2024年10月、米国スペースXが開発する大型宇宙船「スターシップ」の再使用型ロケット部分を発射台で回収する試験飛行に初成功するなど、宇宙技術は刻々と進歩している。それに伴い、宇宙に関する規律も順次変更されている²³⁾。今後の検討においても、最新情報を踏まえることが肝要であろう。

以上

23) 最新動向の一例として、2023年6月19日「平和的目的のための月その他の天体を含む宇宙空間の探査及び利用における協力のための日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の枠組協定」など。