

# 宇宙活動法の見直しの基本的方向性 最終とりまとめを受けた 有人宇宙輸送に係る今後の進め方について

2026年2月5日  
宇宙開発戦略推進事務局

## 宇宙活動法の見直しの基本的方向性 最終とりまとめ概要

- 近年、**新規参入事業者の急増や技術革新の進展**等により、我が国の**宇宙活動の多様化が急速に進展**。これに伴い、宇宙活動法制定時には国内で実施されることが想定されなかった**新たな宇宙輸送形態等が出現**しつつある。
- これを踏まえ、法改正や更なる検討が必要な事項を含めて体系的に整理し、**制度的対応の方向性**を取りまとめた。
- 技術開発に後れぬよう、産業発展を後押しするためにも、できる限り短期間で更なる法改正や制度見直しを行うべき。

### ◎ 早急に法改正を行うべき事項 ※これらの改正に伴ってロケットや人工衛星の落下等により生ずる損害の賠償に関する制度も拡充

#### 単体又は人工衛星を分離しない軌道投入ロケットの打上げ

- ◆ 搭載物のない**ロケット単体での打上げ**を許可対象に追加
- ◆ ダミーペイロード等の**分離されない人工の物体のみを搭載した打上げ**を許可対象に追加



- ✓ **ロケット単体の打上げ許可制度を創設し、人工衛星に着眼した規制体系からロケットに着眼した規制体系へ転換**
- ✓ **更なる多様なロケットの打上げ形態に対応するための制度的基盤を整備**

#### 人工衛星の多様化に即した規制範囲・内容の明確化

- ◆ 宇宙活動法の人工衛星の定義に該当しない、**地球を回る軌道等で使用しない人工の物体も規制対象に含める**
- ◆ 投入される軌道等に応じた基準を策定し、**人工衛星や上記の使用しない物体の構造等をその打上げ前に確認する制度を創設、軌道遷移の際の取扱いも明確化**



- ✓ **公共の安全確保や宇宙空間の有害な汚染等を防止、軌道上における活動を活性化**

### ◎ 施行規則や審査基準の改正等により実現を図るべき事項

※許可制度の簡素化・迅速化は運用で対応

#### 有人宇宙ロケット

（リスクを承知し訓練された関係者の搭乗）

- ◆ 公共の安全を確保する観点から、**関係者が搭乗した際の対応を整理**
- （旅客輸送）※実現には更なる論点整理が必要
- ◆ 搭乗者安全に関する推奨事項の取りまとめを視野に、**官民で知見蓄積**

#### サブオービタル飛行等

- ◆ 公共の安全の確保に関する**推奨事項を取りまとめた手引書を作成**

※更なる論点整理を行い早急に法改正を行うべき事項（下欄左側）も存在

#### ロケット再使用段等

- ◆ 降下・回収地点周辺の公共の安全を確保するために必要な**安全基準等を明示的に規定**

※軌道投入段の降下は、再突入（下欄左側）と合わせ論点整理が必要

#### ロックーン方式

- ◆ 公共の安全を確保するために必要な**気球の特性に応じた安全基準等を整備**

#### 事故報告/応急措置

- ◆ 望ましい対応の取りまとめを行う等、**国として一定の推奨事項を作成**

### ◎ 早急に法改正を行うべきであるものの更なる論点整理が必要な事項

- ・ 再突入（許可の取得時期、終了措置との関係、国外制御の取扱い等）
- ・ サブオービタル飛行等の規律（規制体系と第三者損害賠償制度の在り方）

### ◎ 更なる検討が必要な事項

- ・ 日本人/日本法人が行う本邦領域外での活動
- ・ 宇宙物体登録手続

本章においては、現行の宇宙活動法の射程に含まれているため、宇宙活動法の改正を行わずとも施行規則や審査基準等を改正することによって実現を図ることができると考えられる事項や、現時点においては、公共の安全確保の観点からは直ちに法的規制を行う必要がない一方で、技術の発展等の観点からは一定のルールが設けられることが望ましいと考えられる事項について記載している。また、運用面を改善することにより許認可等における負担軽減効果が得られると考えられる事項についても記載した。

## 1 有人宇宙飛行・輸送制度の在り方について

米国では ISS への有人輸送サービスだけでなく、ISS を含む地球を回る軌道等に投入された有人機体への滞在やサブオービタル飛行による宇宙旅行サービスを民間企業が既に提供している。さらに、これまで米国、中国及びロシアのみがシステムの運用を行ってきた有人宇宙飛行・輸送について、新たにインドや欧州においても開発に着手する動きがある。

一方で、我が国においては、民間事業者の中で有人宇宙輸送等の計画が登場し始めているものの、これらは 2030 年代の実施を予定しており、現在技術開発が進められているところである。このような状況下で、観光や二地点間輸送といった旅客運送を念頭にした搭乗者の安全確保を保護法益とするような規制を行うことは、過剰な規制となるおそれもあり、具体的な制度設計を行うには時期尚早であると考えられる<sup>9</sup>。

また、仮に、我が国の国内において人が搭乗したロケット（以下「有人ロケット」という。）の打上げが行われる場合であっても、地球を回る軌道等に投入されるロケットに、ロケットであることを承知せず契約等も結んでいない無関係な者がそれと知らずに搭乗することは想定されるものではなく、また、ロケットの打上げが危険であることも広く一般的に認知されているものと考えられるため、現時点においてはロケットの打上げを行う者と搭乗者間での契約の内容等にまで踏み込んで、法的に規制を行う必要性は認められないと考えられる。加えて、今後数年以内は、国内で行われる有人ロケットの打上げについて、研究開発・実証段階では、打上げを行う者の関係者としてリスクを承知し訓練された者（以下「スペシャリスト」という。）のみが搭乗するものが想定されることを踏まえると、現状では、有人ロケットの打上げに関して過剰な規制を行うことは避けるべきであり、現時点で搭乗者安全に関する特別な規定を設けるべきではないと考えられる。

一方で、現行の宇宙活動法上、「人工衛星」は無人のものに限定されていないため、人が搭乗した人工衛星（以下「有人人工衛星」という。）を搭載した人工衛星の打上げ用ロケットの打上げも「人工衛星等の打上げ」に該当する。しかしながら、これまで我が国においてこのような有人人工衛星を搭載した人工衛星の打上げ用ロケットの打上げを実現に導く技術基盤もなく、また、規制の対象となり得る立法事実としての具体的な計画もなかったことから、その許可についても想定されないと考えられてきた。もっとも、上記のとおり、現時点では、海外では既に有人輸送サービスが行われており、国内においても、

2030 年代の有人宇宙輸送の実現を目指して技術開発が進められていることから、今後は、改正後の軌道投入ロケットの打上げも対象とする打上げ許可において人工衛星を搭載しないロケットの打上げも捕捉することを前提として、有人ロケットの打上げの許可も想定していくべきである<sup>9</sup>。

そして、このように改正後の打上げ許可において有人ロケットの打上げが許容されることを前提として、宇宙活動法の目的である公共の安全確保の観点から、スペシャリストが搭乗した際に求められる対応について整理した上で、必要に応じて審査基準や「人工衛星等の打上げに係る許可に関するガイドライン」（令和元年9月）等関連するガイドラインに反映することを検討すべきである。特に、搭乗者の行動による公共の安全への影響及び飛行中断措置の取扱いには留意が必要である。例えば、搭乗者に操縦に係る役割を与えている場合においては、機械的な設計だけでなく、操縦する者自身の技能についても確認が必要となるところ、その他の役割が与えられている場合も含め、搭乗者の技能に関する基準の策定を行う必要が生じると考えられる。また、飛行中断措置に関しては、搭乗者の脱出システムがロケットの飛行に悪影響を与えないか、脱出部分が地上等における公共の安全を害するおそれはないか等について確認する必要があると考えられる。

さらに、宇宙活動法の下、研究開発・実証段階でスペシャリストが搭乗する有人ロケットの打上げを行うとしても、宇宙活動法上求められる対応のみならず、様々な点について考慮が必要であり、どのようなプロセスで進めていくことが適切か、官民で十分に議論を行う必要がある。例えば、段階的に実証を進める方式としてどのようなメルクマールを達成すれば次の段階に進んで良いのかという判断基準や、搭乗者に関わる装置（与圧システム、脱出機構等）の試験を行う際の環境要件、宇宙活動法以外の法令において対応が必要な事項等に関する整理を行う必要がある。この点、本委員会においては、法的側面、技術的側面の両面において検討を行う場を設けることが可能であることから、本委員会を活用し、関連の論点について整理を行うことも一案であると考えられる。

また、将来的には、研究開発・実証段階を終え、搭乗者安全の確保が必要となるような打上げ計画が具体性を帯びてくることも想定されるところ、こうした状況において、搭乗者安全を適切に確保し、有人ロケットの打上げが実施されることを可能とするためには、官民において必要な知見の蓄積がなされていることが必要であると考えられる。このため、搭乗者安全に関する推奨事項を取りまとめることも視野に、事業者が行う技術実証で得られる搭乗者安全に関する知見の蓄積を官民で進めていくべきである。

## 2 再使用型ロケット等による人工衛星等の打上げについて

近時、米国のロケット打上げ事業者を中心に、人工衛星の打上げにおいて、逆噴射又は滑空等により速度を制御し地上又は海上に緩やかに降下させ回収した上で再使用する第一段目等（以下「再使用段」という。）を有するロケットや人工衛星の打上げに用いる航空機に該当しない有翼型の機体（以下「再使用型ロケット等」という。）が開発・実用化さ

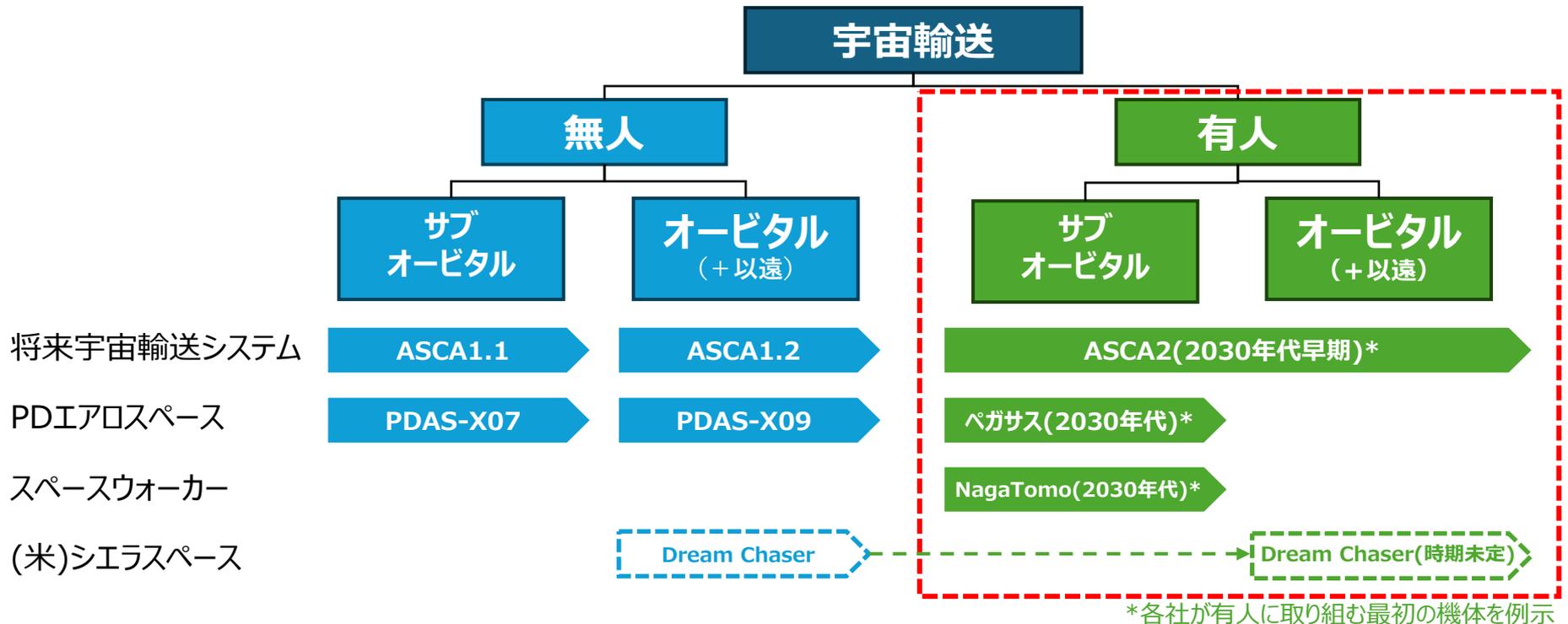
<sup>9</sup> 既に有人宇宙輸送サービスが始まっている米国でさえ、ラーニングビロッドとして搭乗者の安全の確保に関する基準の策定は制限されており、ベストプラクティスや指針が公表されているのみである。また、搭乗者の安全を確保するための機体に係る具体的な安全基準は、規格化団体において議論が進められているなど、民間主導で進められている状況となっている。

<sup>9</sup> 地球を回る軌道等に投入された有人人工衛星としては、既に ISS モジュールが存在するが、今後アルテミス計画等の国際協力に基づき有人人工衛星を用いた有人活動が実施されることが予定されている。今後国際協力に基づき行われる有人活動についても、現状の ISS における活動と同様に米国航空宇宙局（以下「NASA」という。）及び JAXA 内部の安全審査や NASA と JAXA との調整を通じた安全審査が行われることが想定されるため、このような有人活動については、宇宙活動法上の整理を含め、引き続き慎重に検討していくべきである。

# 有人輸送に係る現状認識と検討の方向性

## 【現状認識】

- ・日本企業が開発する有人宇宙輸送機の打上げは2030年代（2030年代早期実現を目指す企業あり）。
- ・米シエラスペースのドリームチェイサーは開発中で、大分空港着陸は無人機の想定。有人機の打上げ時期は未定。
- ・米国の有人宇宙輸送機の日本からの打上げは現時点では想定されていない。



我が国において、打上げを行う者の関係者としてリスクを承知し一定の訓練された者のみが搭乗する有人輸送が想定されるところ、このような輸送形態として求められる対応を検討すべき。

2030年代に実施が見込まれる訓練された者のみが搭乗する実証を可能とする審査基準などの検討を進める前段階として、まずは宇宙輸送小委員会を活用し、対象とするユースケースやサービスシナリオや、公共の安全確保、搭乗者安全に関する知見の蓄積を目指した調査検討、国内外の開発動向等の確認を進める。

# 參考資料

# 我が国における民間ロケットのラインナップ<sup>①</sup> (2026年1月時点)

赤色は有人関係

No.	企業名(設立年、従業員数、主要株主等)	ロケット名称	打上げ能力	実用化予定年	射場	その他
1	スペースワン(2018年) (従業員数:不開示、代表取締役社長:豊田正和、キャノン電子、IHIエアロスペース、清水建設等)	カイロス(現行型)	150kg (太陽同期軌道)	初号機及び2号機を2024年に打上げ実施	和歌山県串本町	<ul style="list-style-type: none"> <li>2024年3月に初号機、12月に2号機の打上げを実施</li> <li>2026年2月25日予定の3号機打上げに向けて準備中</li> <li>自社保有のロケット発射場からの打上げを行う</li> </ul>
		カイロス(増強型)	250kg (太陽同期軌道)			
2	インターステラテクノロジー(2013年) (306名(業務委託・派遣含む)、代表取締役CEO:稲川貴大、ウーブン・バイ・トヨタ、丸紅、NTTドコモ、SBIグループ、三井住友銀行等)	MOMO	30kg(弾道飛行)	2017年~	北海道大樹町	<ul style="list-style-type: none"> <li>観測ロケット。7機の打上げ実績を有する</li> <li>小型衛星打上げ用ロケット。初号機打ち上げに向けて開発中。</li> <li>再使用型ロケット(構想段階)</li> </ul>
		ZERO	~1000kg(低軌道)	2026年度以降		
		DECA	10トン(低軌道)	2030年代		
3	本田技術研究所	未定	サブオービタル軌道への到達	2029年	未定	我が国の民間企業としては初となる再使用型ロケットの離着陸実験に成功。(於:北海道大樹町)
4	将来宇宙輸送システム(2022年) (114名、代表取締役:畑田康二郎、インキュベイトファンド等)	ASCA 1*	100kg級(低軌道)	2027年以降	北海道大樹町(検討中)	<ul style="list-style-type: none"> <li>再使用型ロケット。エンジンは荏原製作所やSUIHO SPACE INNOVATIONS等と連携して国内開発。</li> <li>2030年代早期に有人宇宙輸送を目指す</li> </ul>
		ASCA 2	有人輸送	2030年代早期		
		ASCA 3	有人輸送(搭乗者50名)	2040年		

\*ASCA 1:アスカ・ワン



# 日本企業が開発する有人輸送機・実現時期

## 将来宇宙輸送システム

(代表取締役：畑田康二郎、ファンド等)



北海道  
大樹町  
(検討中)

- 再使用型ロケットを利用。**2030年代**早期に有人宇宙輸送を目指す (ASCA 2)。

## スペースウォーカー

(CEO：増田 和也、東京理科大発ベンチャー)



北海道  
大樹町  
(検討中)

- **2030年代**に宇宙飛行 (サブオービタル、高度120km) を予定。
- **2040年代**に高速二地点間輸送を目指す。

## PDエアロスペース

(CEO：緒川修治、ANA、HIS等)



沖縄県  
下地島空港

- **2030年代**にスペースプレーン(有翼宇宙往還機)による無人および有人宇宙輸送を目指す。

# 宇宙戦略基金による研究開発

宇宙輸送（第二期）

## 有人宇宙輸送システムにおける安全確保の基盤技術

### 背景・目的

新たな宇宙輸送サービスとして期待される高速二地点間輸送や宇宙旅行は、2040年代にそれぞれ5.2兆円、8,800億円の市場規模にまで成長するとの試算（革新的将来宇宙輸送システム実現に向けたロードマップ検討会取りまとめ（令和4年7月））もあり、国際競争が一層激しくなっています。これらの新たなサービスには往還型宇宙輸送システムの実現が必要です。

我が国では、宇宙基本計画等に基づき、これまで、将来宇宙輸送システムに必要な要素技術の開発を官民共同で進めてきており、こうした取組によって民間事業者による新たな宇宙輸送サービスのビジネス構想が具体性を帯びてきたところです。他方、依然として高度な技術課題が多く存在しており、特に有人輸送に必須となる一部のコア技術について難易度が極めて高いことから、民間事業化を見据えた本格的なシステム開発が進んでおりません。

そこで本テーマでは、新たな宇宙輸送サービスのうち、有人宇宙輸送の実現に向けてボトルネックとなっている部品・コンポーネント等の基盤となるコア技術の開発を行い、我が国の民間事業者によるビジネス構想を加速させることを目指します。

### （2）技術開発テーマの目標

基本方針で定められている「新たな宇宙輸送システムの実現に必要な技術を獲得し我が国の国際競争力を底上げ」すること等に向けて、2028年度までを目途に、以下を目標とする技術開発を推進し、有人宇宙輸送サービスの実現に係る予見性の向上や早期参入につなげることとします。

（A）運用相当環境でロケット搭載用と圧キャピンの生命維持や環境制御に係る機能の検証にて基盤技術を確立。（TRL 4 相当以上の完了）

（B）ロケット打上げの際の異常発生時に搭乗員の安全を確保するロケット搭載用安全システムの構築に向け、異常検知・緊急退避に係る機能を、実験室環境で検証し、実効性を確認。（TRL 4 相当の完了）

([https://fund.jaxa.jp/techlist/theme2\\_7/](https://fund.jaxa.jp/techlist/theme2_7/)より)

# 海外の有人宇宙輸送機・宇宙ステーションの状況

- 有人宇宙飛行に成功している国は、**米国、中国、ロシア**のみ。

※月への輸送は1969年のアポロ。米国アルテミス計画では2027年以降に人を月に送る計画。

- 現在は、米国の民間企業により、**有人宇宙輸送機**の開発が進められている。

例：**宇宙旅行**：ブルーオリジン **軌道 (ISS)**：スペースX、シエラスペース他 **火星向け宇宙船**：スペースX

## 主な有人輸送機

-  **スペースX**：「クルードラゴン」：国際宇宙ステーション (ISS) への有人輸送を担う (ISSへ48回)



- **ブルーオリジン**：「ニューシェパード」：サブオービタル軌道の宇宙旅行を実現。



- **スペースX**：「スターシップ」：開発中。火星向け宇宙船。11回の試験飛行



- **ボーイング**：「スターライナー」：開発中。2026年4月に無人テスト飛行が予定。



- **シエラスペース**：「ドリームチェイサー」：2026年末の打上げを目指す。ISSへの物資輸送、2点間の宇宙輸送サービスの提供が想定。



- **ブルーオリジン**：「ブルームーン」：開発中。アルテミス計画における有人月面着陸船を開発。



-  中国宇宙ステーション向け宇宙船「神舟」



-  露ソユーズ (1967年～。国際宇宙ステーションへの輸送手段として利用)



## 主な宇宙ステーション

- 国際宇宙ステーション (ISS)：米国、ロシア、欧州、カナダ、日本による共同プロジェクト。15か国参加 (2030年頃退役予定)



-  中国独自の宇宙ステーション「天宮」2021年から運用中。



-  米国Vast社「ハイブン」：商業宇宙ステーション。開発中。



- 米国アクシオムスペース社「HAB」：商業宇宙ステーション。開発中。





◆ スペースXは、2002年にイーロン・マスクによって設立された民間企業。

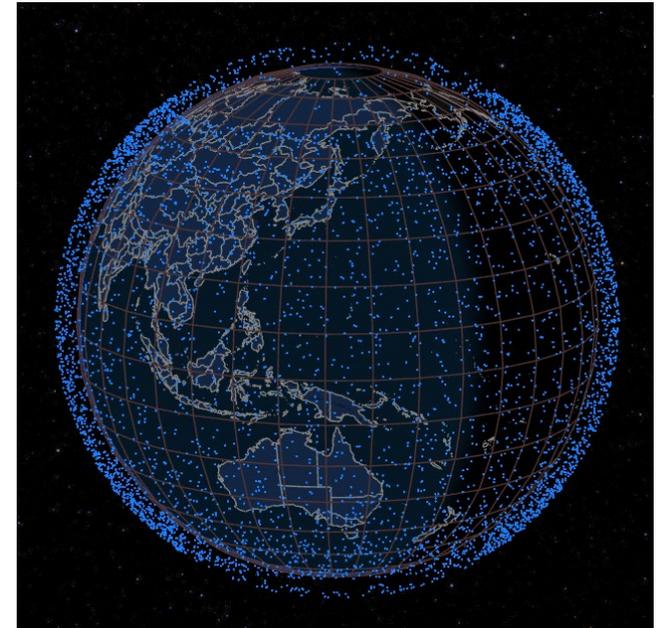
- ・宇宙輸送サービスプロバイダ
- ・衛星インターネットアクセスプロバイダ

◆ 宇宙輸送システムについて、

- ・再使用可能ロケット (ファルコン9、スターシップ、スーパーヘビー)
- ・**有人宇宙船** (クルードラゴン、スターシップ、スーパーヘビー)

を開発し、宇宙輸送サービスを提供。

このほか通信衛星網を構築し  
衛星インターネットサービス「スターリンク」を世界で提供



スターリンク衛星の様子  
<https://satellitemap.space/#>

## 【スペースXが提供する宇宙輸送システム】

**STARSHIP OVERVIEW**

SpaceX's Starship spacecraft and Super Heavy rocket - collectively referred to as Starship - represent a fully reusable transportation system designed to carry both crew and cargo to Earth orbit, the Moon, Mars and beyond. Starship is the world's most powerful launch vehicle ever developed, capable of carrying up to 150 metric tonnes fully reusable and 750 metric tonnes expendable.

HEIGHT	120m / 403 ft
DIAMETER	9m / 29 ft 5 in
PAYLOAD CAPACITY	150 - 750 t (fully reusable)

©SpaceX

スターシップ/スーパーヘビー  
(超大型ロケット (開発中))

**FALCON 9 OVERVIEW**

HEIGHT	70m / 229 ft
DIAMETER	3.7m / 12 ft
MASS	549,204 kg / 1,203,720 lbs
PAYLOAD TO LEO	22,800 kg / 50,240 lbs
PAYLOAD TO GTO	8,300 kg / 18,300 lbs
PAYLOAD TO MARS	4,025 kg / 8,860 lbs

©SpaceX

ファルコン9  
(大型ロケット (運用中))

**FALCON HEAVY OVERVIEW**

HEIGHT	70m / 229 ft
WIDTH	12.2m / 39 ft
MASS	1,432,709 kg / 3,175,725 lbs
PAYLOAD TO LEO	63,800 kg / 140,600 lbs
PAYLOAD TO GTO	24,700 kg / 54,500 lbs
PAYLOAD TO MARS	14,800 kg / 32,740 lbs

©SpaceX

ファルコンヘビー  
(大型ロケット (運用中))

**DRAGON OVERVIEW**

HEIGHT	6.8m / 22 ft 6 in
DIAMETER	4m / 13 ft
SPACECRAFT VOLUME	9.3m <sup>3</sup> / 328 ft <sup>3</sup>
TRANS VOLUME	37 m <sup>3</sup> / 1,300 ft <sup>3</sup>
LAUNCH PAYLOAD MASS	6,000 kg / 13,228 lbs
RETURN PAYLOAD MASS	3,000 kg / 6,614 lbs

©SpaceX

クルードラゴン  
(有人宇宙船)

- ◆ **ブルーオリジンは、Amazon.comの設立者であるジェフ・ベゾスが2000年に設立した航空宇宙企業**
- ◆ **米国ワシントン州セントに本社**  
**ロケット開発・打ち上げはテキサス州**
  - ・宇宙輸送サービスプロバイダ
  - ・衛星インターネットアクセスプロバイダ(予定)



- ◆ **宇宙輸送システムを開発・サービスを提供**
  - ・再使用可能ロケット (ニューグレン)
  - ・**宇宙旅行用宇宙船** (ニューシエパード)
  - ・**月面有人着陸船** (ブルームーン)
  - ・民間宇宙ステーション (オービタルリーフ)
- ※他社へのロケットエンジン提供なども実施

## 【ニューグレンロケット】

- ◆ 概要：全長98m 2段式ロケット  
(1段目は再使用型)
- ◆ 打上げ能力：LEO 45トン、GEO 16トン
- ◆ 燃料：液体メタン/液体酸素 (LOX)
- ◆ 射場：フロリダ州ケープカナベラル空軍基地 (LC36)
- ◆ 実績：2/2



- ・1回目 (2025年1月) はペイロードの軌道投入に成功。1段目ロケットの回収失敗
- ・2回目 (2025年11月) はペイロード (NASA火星探査機 ESCAPADE) の軌道投入と1段目ロケットの洋上回収に成功。



2回目の打上げ回収時の模様  
(回収船への着陸成功)



- シエラ・スペース社は、衛星・宇宙機のコンポーネットの開発や宇宙機や宇宙ステーションモジュールの開発を実施中。
- 宇宙機“Dream Chaser”は、ISSへの物資輸送機として2006年より開発開始。2026年後半に初の打上げを目指す。
- 大分空港をDream Chaserのアジア拠点として活用することを目指し、大分県、兼松、JAL等とパートナーシップを締結（2022年）

## ドリームチェイサー（宇宙機）



（ドリームチェイサー“Tenacity”）

- 2026年後半に初の打上げを目指す（ロケットはULAのヴァルカンロケットを使用予定） 2017年に地上での滑空試験、2024年にNASAの振動試験をクリア。
- 当初予定していたNASAとの契約ISSへの物資輸送（7回）の契約が見直しが発表（2025年9月）。

## 宇宙ステーションモジュール



（宇宙ステーションモジュール“LIFE®”）

- 直径8m、3階建て規模の宇宙ステーションモジュール“LIFE”を開発。NASAでの認証試験をクリア。
- 軌道上で膨張すると鋼鉄よりも強度が高くなる Vectran™織物で作られた膨張式圧力シェル。宇宙での半導体製造から製薬分野の微小重力研究など、微小重力環境の恩恵を受ける実験等の環境を提供。

- ヴァージン・ギャランティック社は、2004年に設立（米国ニューメキシコ州）された宇宙旅行事業を行う企業。
- 機体は親機（ジェット機）と子機（宇宙機）からなる水平離陸型の機体。宇宙機は高度約80-100kmまでのサブオービタル飛行を行う。2021年7月にパイロット以外の最大3人の乗客を乗せた有人宇宙飛行を実施（高度80kmに到達し、3分間の無重力体験を提供）。これまでに合計7回の商業宇宙飛行に成功（2024年6月）
- 現在、2026年のフライトを目指し、6人乗りの新型機体Delta Classを開発中。

## 宇宙機と母船（有翼機）

・ハイブリッドロケットエンジンを搭載。上空約80km-100kmサブオービタル弾道飛行を行い、宇宙飛行体験を提供。これまでに、7回の商業宇宙飛行に成功。

・2021年に45万ドル/人を発表。  
・2023年6月より宇宙旅行の商業飛行を開始し、約800人が予約。

・双胴機。中央に宇宙機を搭載し上空まで輸送。



宇宙機VSS Unity（2号機）



輸送機ホワイトナイトツーと宇宙機

・現在、2026年のフライトを目指し、6人乗りの新型機体Delta Classを開発中

## 宇宙港

・ニューメキシコ州シエラ群にある水平着陸型滑走路及び垂直打上げ射点を有する商業宇宙港（2011年～）  
・ヴァージンギャランティック等の複数の航空宇宙企業が開発・打上げ等で活用。



スペースポートアメリカ