

第3回 宇宙法制小委員会 議事録

1. 日 時 平成30年11月7日（水） 16:00～17:30

2. 場 所 内閣府 宇宙開発戦略推進事務局 大会議室

3. 出席者

（1）委員

青木座長、石田委員、小塚委員、櫻井委員、下村委員、白井委員、

（2）事務局（宇宙開発戦略推進事務局）

高田事務局長、行松審議官、高倉参事官、山口参事官

（3）関係省庁等

外務省総合外交政策局宇宙室主席事務官	上原 研也
文部科学省研究開発局宇宙開発利用課課長補佐	佐々木 裕未
経済産業省製造産業局宇宙産業室長補佐	國澤 朋久
国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構副理事長	山本 静夫
国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構経営推進部長	石井 康夫

4. 議事次第（以下○意見・質問等、●回答）

（1）本日に議題に先立ち、前回、事務局が説明した資料「現状と主な論点」について、引続き議論を行い、委員からは以下のようなコメントがあった。

○前回、配布された資料で事務局から提示された論点は2点。1つ目は軌道上損害のTPL保険を義務化することについてどう考えるか。2つ目が、政府補償の事業運営上の必要性及び副次効果をどう考えるか。

まず2点目のほうを先に説明する。

私は、政府補償制度の必要性というときは、事業者側から見た必要性和、国として政府補償制度をつくる意義、この2つを分けて整理するほうがよいと考える。

まず、事業者側から見た必要性は、個々の経営者・企業の経営判断に行き着くので、外部から見て企業にとって必要だと判断するべきではなく、各社がどう考えているかがポイントだと考える。これについては、事務局が既に予備調査を行い、第1回に報告いただいたが、現状は政府補償が必要だと考えている企業と特に必要性を感じていない企業とが併存している。

したがって、政府補償が必要という民間側の大多数と言えるコンセンサスは存在していないというのが現状と理解。

次に、国として政府補償制度を導入する意義をどう整理するか。もし立法するとなれば、これが法の目的となる部分。これも、前回の事務局資料に記載があったが、現状では我が国には4つしか政府補償制度がない。自賠責保険の政府保障事業は趣旨が違うので外したが、いずれにしても4つしかない。この4つの目的を見ると、「被害者保護」を掲げているのが原賠法と宇宙活動法のロケット落下等損害。「公共安全」を掲げているのが原賠法、宇宙活動法、特定タンカーの3つ。それから、やや例外的かもしれないが、美術品損害に関して「文化の発展」が掲げられている。海外がどうかも知りたいところだが、海外はPurposeが書かれていることはあっても、Goalという意味での目的・目標を書いていないケースが非常に多く、各国の立法時の説明資料等を読むしかない。いずれにしても、海外では「産業振興」を事実上、法の制定目的として前面に打ち出しているケースはあるが、日本の法律では目的の第1列には並んでいないと私は読んでいる。読み方の問題なので様々な意見があると思うが、以上の整理に基づく、軌道上損害について、「被害者保護」「公共安全」「文化の発展」という過去の事例と同じ目的を据えるということには、何がしかの無理がある。「公共安全」については、例えばデブリ除去のようなミッションであれば、宇宙環境の保全・改善という意味で、公共安全が目的と言えるのではないかという御意見があるのは重々承知しているが、例えば衛星のレフューリングのようなビジネスを考えている企業の活動について、公共安全といえるかは相当難しいのではないかという印象。

そのため、仮にこの制度を具体化する際には、法目的は「産業振興」を掲げるということが必須条件になると考える。ただ、そうであれば、なぜ他の産業・事業ではなく、宇宙、特に軌道上サービスについて産業振興の制度を創設するのかという理由の明確化が求められる。これは私もまだ迷っているが、国家の成長戦略のどこに重点を置くかという判断の問題に行き着くのではないか。

この2つ目の論点を踏まえて、軌道上の損害についてTPL保険を義務化することについてどう考えるかについて述べる。

まず、TPL保険手配義務化の正当化理由だが、保険はリスク管理の一つのツールであり、民間企業自らの価値判断、経営者の判断に基づいて手配すべきもの。要するに、保険手配するか否か、保険手配する場合の内容も本来

的には各企業の自由に任せるべきもの。自由であるべき経営判断に一定の枠組みをはめることは相当な理由が必要というのが基本的な感覚。そして、この分野に相当な理由があるかという、ロケット打上げのように被害者保護といった観点があると多くの方々に納得感があると思うが、産業振興という理由で義務化してよいかは、私自身にも迷いがある。公共の利益のために我慢しなさいというタイプの話だと思うが、産業振興を目的としつつ、保険手配を義務化するのは、本来的には矛盾がある。

各社の保険手配の価値判断が分かれているような分野に法律が踏み込んで、保険を義務化することには、慎重であるべきと考える。したがって、今、経営者の判断が分かれている中で義務化するのは、答えとしてはかなり難しく、法制化するだけの条件は整っていないのではないかな。

与えられた課題はここまでではあるが、ここで終わると、制度新設はやめるべきだと言っているだけに聞こえてしまいそうなので、自主的に、仮に軌道上損害の政府補償を導入するとすれば、どのような制度案ならばありうるか、また、これまで整理したようなポイントをクリア、軽減できるかを考えた。

政府補償制度導入が一番有力となる理由付けは、政府補償制度がないと、日本企業が海外との競争に負けてしまう、競争力優位性を失いかねない状況があること。ロケット打上げの政府補償制度の導入に関しては、国際競争に晒されている状況から、異論が少なかったと思うが、海外を見渡すと、軌道上損害にかかる政府補償制度が国際標準になっているという事実はない。また、やや協道にはそれるが、政府補償を導入した際に運用上の様々な問題が出てきてしまうことも見逃してはいけない。前回、窪田先生からも過失の判定基準の問題等々に関する貴重な御意見があったと伺ったが、過失の判定基準が確立していない、立証困難性、損害の数値化の困難性、最大蓋然性損害算出の合理的根拠が見出しにくい、TPL保険の市場動向の不確実性といった、さまざまな問題がある。要するに、制度を導入した際にさまざまな問題が生じてしまうことも見逃せない。

そういう前提はあるものの、私が思いついた案を2つばかり述べる。

1つ目の案は、TPL保険の義務付けはせず、政府補償は提供するという組み合わせの案。宇宙分野ではないが、一般的な整理としてはあり得る。ただ、TPL保険の手配は不要と考えている企業に対し、政府が恩恵を与えるのは、バランスが悪いというのが率直な感覚で、理論的ではない。

2つ目の案は、保険手配の判断は各社の自由に任せるが、保険を手配した

ほうがよいと考えている企業に対して政府補償を提供する案。俗に保険のことを比喩的に1階部分、政府補償を2階部分と言うと、1階を買った人に2階を与えるというイメージ。これならば、TPL保険の義務化を回避できる点でメリットがある。国が推進する政策と合った活動をしている企業に対して、補助金・助成金を出すイメージと同じ。この案のいいところは、国が経営の自由に対して介入する構造にならないこと。もう一つは、企業が保険手配によるコスト負担していない一方で国のみが政府補償という金銭支出義務を負う跛行性の問題を回避できる点。ただ、この案の不安なところは、最小限の保険をつけて、政府補償の恩恵は受け取ろうとするcherry picking（「いいとこ取り」）のおそれが浮上すること。このデメリットを抑えるには、政府補償の最大額はTPL保険の保険金額を上限にすることが考えられる。例えば50億円の保険をつけたら政府補償も50億円とし、保険を100億円つけたら100億円の政府補償を与えるというような、政府補償と保険の手配額とをリンクさせることもあり得る。

この案は合理的だとは考えているが、既存のロケット落下等損害に関する政府補償に比べると、保険総額と政府補償の総額が近接することになる。H-IIAロケット等のTPL保険は200億円、その上の政府補償が3300億円なので1対16.5ぐらいになるが、軌道上補償について1対1にするのは支援の度合いとしては非常に小さい。こういう問題点もあるが、国として、「この分野では保険をつけて事業を展開することが推奨される」というメッセージ性を持たせるという観点では、これでも十分な効果があると思う。（白井委員）

○事務局の資料を拝見して、前提事実を丁寧に詰める必要があるかということとを基本的には申し上げたい。

第一に、いわゆる直接請求ルート、民事訴訟で事業者に対して損害賠償請求されたときに、政府補償を出すという制度が比較法的にないのではないかという点について、制度がないのにはそれなりに理由があること。イギリスやフランスのようなヨーロッパの主要国は、国家請求により問題が処理されと考えている。したがって、直接請求についてのみ手当てをすれば十分だと考えているわけだが、日本の事業者が置かれている環境が同じなのかということ。他方で、民事訴訟で物事を解決しようというのは、典型的には北米の考え方。アメリカの場合、包括的な宇宙活動法を持たない体系で、まず、規制当局を決めるところから始める。軌道上活動の規制当

局を決めなければいけないというようなことは、日本の宇宙活動法をつくる数年前に、私が政府の方々と調査をしたところから言われており、そういう意味では、アメリカではもう10年近く議論をしている。それだけ立法のスピードが遅い中で制度ができていないにすぎない。

例えば、アリアン宣言が最初にできたときには、フランスは国家請求の頭でつくったわけだが、8年後にアメリカが民事訴訟の直接請求の前提で政府補償制度を導入した。その趣旨は、当時の文献にもはっきりとアリアン宣言に対する競争政策上の対抗措置だと書いてある。同じようなことを日本も考えるべきであって、単純に比較法的に例がないので、やめようという話にはならないのではないかというのが1点目。

第2に、制度の趣旨について、打ち上げの地上損害に対する政府補償制度は、公衆の保護が第一義的な趣旨であるのはそのとおりだと思うが、2つ申し上げたいことがある。一つは、軌道上活動であっても地上損害は当然発生すること。現在の宇宙活動法を制定した際は、静止衛星や低軌道の小型衛星だけを考えて、人工衛星管理について政府補償制度は不要ということになったと理解している。しかし、軌道上での積極的なオペレーションを行う事業者が現にあらわれている場合に、前提となる立法事実が当時とは変わってきていると思う。もう一つは、宇宙空間で発生する損害は、確かに一般公衆が被害者になることはないかもしれないが、これは宇宙環境、パブリックコモン、ある意味では公共的価値を持つものに対する損害行為。さらに、パブリックコモンである宇宙空間の環境を維持しようとする価値ある活動に対して、政府が一定の関与をするということに意味がある。さらに申し上げると、ここで突然、被害者・公衆の保護が出てくる点について、宇宙法の体系の中で被害者公衆という言葉が言われるか、という点が気になっている。むしろ地上損害については、宇宙活動国と非宇宙活動国との非対称性のようなことが伝統的には言われてきたので、ここは極めて日本的な理由付け。極めて日本的な理由付けだけ持ってきて、それがなくて新しい制度をつくらないというのもいかなものかと思うので、もう少し論理整理した方がよいと思う。

第3に、リスクについて。軌道上の衝突リスクが極めて低い、また事業者もそう考えているような記述が資料に書かれているが、それはそのとおりだろうと思う。リスクが高いような活動であれば、そもそも許可してはいけない。しかし、ロケット打上げには政府補償制度を設けており、地上の第三者損害が発生した場合は政府補償制度が発動される。軌道上衝突の確

率に比べて、打上げによる地上の第三者損害の確率のほうが大きいとはあまり思えない。したがって、非常にリスクの小さいものではあるが、いわゆるテールリスク、万が一の場合への備え、あるいは事業者の出資者や融資者に対する説明のためになるかもしれない。そうであれば、ロケット打上げの地上損害の場合同様に現実には発動されることのない制度。現実には発動されることはないが、想定外のことを考えて制度を持つことに意味のあると考える。各種の制度の中でも、タンカー損害などは現実には結構発生しており、大分、相場観は違うのではないか。

第4に、宇宙空間での衝突について、過失の証明をする前提としての行為規範がはっきりしていないのではないかとされるが、海上衝突の場合は海上衝突予防規則という国際規則があり、日本もそれに基づいて国内法を制定しているが、これはテムズ川での船の事故を契機としてつくられた。言ってみれば後追いアプローチ。今、宇宙に限らず、世界的に様々な分野で後追いアプローチから事故予防型のルール形成へと考え方が移行している。法制度は、過度に介入的である必要はないが、予防的にルールを立法していく必要があるのではないかとされているのであって、規則がはっきりしていないので、とりあえず様子を見ようというスタンスで本当によいかを考えてみたい。

ただ、リスクに対応する仕組みは、政府補償だけではなく、民間保険というものがある。現在、世界的に大規模な金融緩和が進んでいるために、保険市場は需給が大変緩んでいる。そのため、確かにその現状においては民間保険によりリスクをカバーできると言えるかもしれない。しかし、例えば9.11後の航空保険のように、一瞬にして状況が変わることはありえる。その際も、日本の航空会社が非常に困り、政府が一種の政府補償制度をつける形で対応したことがある。まだ施行されていないイギリスの新しい宇宙産業法を見ると、万が一の場合に備えて、民間事業者が市場で保険を調達できなかった際に、政府がかわって保険を調達するといった保険類似の制度が規定されている。私もインタビューに行ったが、この規定は現在使う予定はないが、万が一、保険市場が急変した場合に、対応できるようにしているとのこと。こういうことこそ比較法で学ぶべき。いざという時のための制度を設けておくが、現在は使う必要がないので、発動の要件を高くしておき、今は発動しないということがあってもおかしくないし、白井先生が言われるように、ノミナルの金額の補償制度を備えるようなやり方もあるかもしれない。

第5に、政府補償にかえて、直接的に補助金などを出す、宇宙機関等々との共同研究の形で支援をする等の方が、産業振興として現実的ではないかという意見もあるだろう。もちろん、それはそれで大事だと思うが、考え方に相当の違いがあることは認識しておく必要がある。補助金、共同研究、助成研究のいずれにせよ、対象者を選定しなければならない。選定するということは、もちろん公正公平になされると思うものの、既存の技術思想に基づいて意味があると判断されるものを選ばれる。それに対して、起きていることは、今まで考えられてもいなかったような技術思想を持っている事業者をどう応援するかということ。それを支援する一番の方法は、技術や事業の中身は特定せず、一般的に適用可能な制度を設けること。この技術に対する中立性という意味で、政府補償制度は補助金、助成制度、共同研究の制度と機能的に似ている部分はあっても、イコールではないということは申し上げておきたい。

以上から、私は軌道上活動に係る政府補償制度は設ける意義があり、それを我が国が今この時点で積極的に設けることには、非常に重要な価値が見出されるし、実施すべきであると思っている。ただ、現在それを発動しなければいけないような状況にあるかということ、そうではないかもしれず、民間保険の活用ということを考えて、政府補償制度は万が一のバックアップをとっておくような考え方はあるかもしれない。（小塚委員）

○論点は色々であるが、両先生が触れられた点で、我が国の政府補償制度は4つあるという話であったが、おそらく直接的には参考にならない。宇宙活動法あるいは原子力損害賠償法の議論をする際に、公衆の保護あるいは被害者保護があげられるが、副次効果を折り込んで、そのような説明をしている面があり、額面だけで議論しても建設的とは言えないので、よく分析することが必要である。

白井先生に丁寧に言っていたが、産業振興を挙げなければいけないというのはその通り。ただ、宇宙活動の主体は官とは限らないが、今日では純粋な民間と言えない場合もある等、官民の関係も相対化している。その背後には、宇宙では必ず主権国家のせめぎ合い、安全保障問題、技術開発、国際競争といった状況を折り込みながら、日本国としてどのような対応を打ち出していくのかが問われるという文脈で宇宙関係の法律は存在する。海洋関係の法令などは国内法に比べれば規律密度は低いが、国際法の議論も含めて、海洋から陸地に近づくほどしがらみが多くなり、新しい議

論はなかなかできない。これに対して宇宙の議論は発展途上にあり、国内法の細かな法律論の前提条件は多くない。今回、たまたま政府補償やTPL保険義務化という論点が出てきたが、問題が特定され過ぎているところがあり、問題設定として小さかったという感じがある。もう少し大仕掛けにできれば、却ってやりやすいかとも思われるが、そうした議論をするときには、そもそも論と大きな枠の中で議題を立てていくことが必要不可欠。産業振興についても、そういった前提で議論しなければいけない。産業振興は単に事業者目線で何が求められているかということのほかに、政府として事業者にどういう前提条件を整備するのが適切かという視点も必要。宇宙は制度インフラストラクチャーとして法的仕組みを構想することが可能な希有な領域であり、問題の立て方をよく考えて議論しなければならないテーマだったといえる。宇宙については、今後発展的に議論がされるように、議論の末を広げていただくような形でまとめてもらえるとよいと思う。（櫻井委員）

（２）「他国関連法制」について、事務局から資料１に基づいて説明を行い、委員からは以下のようなコメントがあった。

○比較法は法律学では力を入れて取り組んでいる領域で、専門家もいるが、他国の法制度が本当はどういうものなのかを正確に理解するのは容易でない。情報として他国の法律を比較するのはよいが、本当に理解しているかは別の話であり、参考情報にとどまる。

とくに英国法と米国法は、今の日本の法制度や我々の無意識的な考え方と全く違う面があり、探求は難しい。それを含めて比較しなければ、情報だけがひとり歩きする。資料１の各国の比較表現はわかりやすくよいが、ミスリーディングであることもわかった上で使わなければならない。（櫻井委員）

○アメリカにおいても軌道上衝突の過失の認定は、現時点では困難であるという考えがあったとご説明があったが、そもそもアメリカ法で過失責任になるのかわからないと思っている。宇宙損害責任条約は、軌道上損害は過失責任と書いている。フランス法や日本法は制定法による考え方であるため、法律でそうになっているが、アメリカはコモンローの法体系で、非常に危険な活動は厳格責任だと考えている。軌道上であろうと地上であ

ろうと衛星を飛ばすような活動はその時点で非常に危険で、デブリを取りに行くなどという活動であれば、アメリカ法では無過失責任になってもおかしくないのではないかと思うのだが、その考えを述べたのが宇宙法の専門家であれば、コモンローは州ごとに異なるからわからないといった趣旨ではないか。その方は過失をどういう趣旨でおっしゃったのか。

コメントは、イギリスの政府担当者もまだ整理されていないということは私も実感としてある。言っていることが整合的ではなく、どうなっていくのかがまだはっきり見えていない。一般公衆への被害が問題なのであれば、一般公衆が民事訴訟で訴えた際に、一般公衆の被害を理由として、政府補償が発動されてもおかしくない。

逆に、民間企業同士の問題に政府が介入することが考えられないということであれば、条約ルートであっても、もとを正せば民間企業同士の問題なので、政府が補償する必要はないということになりかねない。国際法か国内法かという話と、一般公衆なのか企業同士なのかという話が混線していて、イギリスの担当者はまだまだ混乱していると推察を含めて申し上げると、彼らはそもそも国際法上の国家間の関係で物事を考えるのだろうが、そうではない国もあるのではないか。

- 先ほどした説明は米国の大学教授にお話をお伺いしたことを簡単にご紹介したもの。お話をお伺いした際には、過失の認定は現時点では困難であるとは述べられていたが、宇宙諸条約上は過失責任であり、その並びをとるのであれば、という留保つきのご意見であった。

英国法へのコメントについても、一般公衆の範囲に関して、今後どうなるかわからないというのは、まさに小塚先生のおっしゃるとおり。また、櫻井先生にもコメントをいただいたが、背景のところまで全て事実確認をできたとは我々としても考えていない。（事務局）

- 今回の議論は産業振興が出发点という話が前回もあった。そのときに、何の産業を振興しようとしているのかが曖昧な気がしている。資料からは軌道上サービス産業と見えるが、軌道上サービス産業の定義が世の中では明確ではない。

まず、作ろうとしている軌道上サービス産業というのが、軌道のどこを指すのかということと、低軌道の軌道上サービス産業であれば世界的に定義がはっきりしていないということ。Orbit Servicingという言葉だけあるが、その中に何が含まれるかははっきりしておらず、アメリカではまさにその

議論や技術・運用のスタンダードを作ろうという議論が始まっているところ。日本だと、デブリリムーバル＝Orbit Servicingのイメージが強いが、世界的にはone of themで、ISSからの衛星放出や軌道上での衛星の寿命延長など宇宙空間で行われる作業等をOrbit Servicingと言う方もいるし、将来的に他のプラットフォームが立ち上がればそれもOrbit Servicingと言われるかもしれないので、目指す軌道上サービス産業によって、全く異なる議論になるのではないかと思う。もし今回の軌道上補償の議論が、デブリがメーンであれば、世界的に例がないのはその通り。世界的には、デブリ問題に対する関心が高まっているが、それを事業としてやろうとしているのは、おそらくアストロスケールを初めとする限られたプレーヤーでまさに市場を形成する話こうした背景もあるので軌道上補償といったときに、受け取り手がイメージする産業と創ろうとしている産業が大分違う気がしており、何の産業振興をイメージして議論すればよいか、もう少し共通認識があったほうがよいと思う。

低軌道のデブリを中心とした議論であれば、それは世界的にも稀有な取り組みなので、アメリカにもヨーロッパにも取り組みがないから日本がやってはいけないというわけではなく、世界中に事例がない中で日本として、どうリードして他国を巻き込んででもやったほうがよいのであれば、そういうマーケット自体をつくっていくという考えで議論すればよいと思う。そのあたりが、支援したい産業を何と定義するかによって、答えが変わるのではないかという気が改めてした次第。（石田委員）

（３）「人工衛星の軌道上での第三者損害に対する政府補償の在り方（骨子）」について、事務局から資料２に基づいて説明を行い、委員からは以下のようなコメントがあった。

○最後の４ポツは非常に大事な方向性が示されていると思う。この方向性を念頭に、それぞれの事柄について考えるべきことが多々あると思うが、まずはグランドデザインを決めて、そのグランドデザインを実現するために個別論を進めるというようなアプローチをぜひお願いしたい。（下村委員）

○今の意見に同感だが、小委員会には入りきらない大きい問題を扱わないといけないというのが感想。つなげる形で大きく議論していただくといいと思う。

法的な観点から言うと、宇宙領域の特殊性、法領域としての特殊性は、

何らかの形で書いていただく方がよい。そのことを取っ掛かりにしておくことが非常に重要である。

また、産業振興やビジネス支援にとどまらず、宇宙領域における政府の役割が重要だということも述べるのが適切。そこが通常法律問題と違うところであり、問題は国際法と国内法にまたがり、政治の問題にも関連する。

また、（４）の状況変化への備えというところはとても重要。例えば、原子力は現代科学技術の粋を集めた最先端の固まりのようなイメージだったが、今日ではもはやそうともいえず、むしろ宇宙関連の技術の方が先端的かつ流動的であるというイメージにそう。後ろ向きでない、前向きの議論を期待する。（櫻井委員）

- ３（４）は非常によいと私も思う。仮にこの骨組みに沿って、比較法を見ても資料がないし、事業者の声も強くはないし、被害者救済すべき被害者もないし、したがってこのような制度を設けるべき立法事実が見出されなかったという結論を書かれるとすると、私は強く反対したい。

本小委員会ですぐに行っていることは、考えようとしてみると、いろいろと難しい問題があり、立法事実をまだ十分に把握するには至らなかった。

今立法事実がなかったと言ってしまうと、今後新しい立法事実があると言わなければ議論を再開できない。今の相場観として、そういう状況ではなく、立法事実を積み上げようとしている途中で、今回はまだ不十分さに気が付き、こういう形になりました、ということであれば、それはそうなのかなという気がするというのが一つ。

もう一つ、この問題を考えていて思い出したのは、地震保険制度の話。地震保険制度は、戦前から必要性は言われてが、長く導入されず、最終的に昭和40年に新潟地震が起こった際に、当時の田中角栄大蔵大臣が導入した。ところが、制度を発動する地震はしばらくおきず、平成7年の阪神淡路大震災で比較的大規模に発動されたが、ずっと黒字収支で、民主党政権のころは政府埋蔵金ではないかなどとまで言われた。そういう状況で制度を見直すなど議論されていたところ、東日本大震災、熊本地震などにより補償が不足しているのではないかという声が上がっていった。このような事実は非常に大事で、まさに問題先取り型の制度を設けておく意味は、日本の経験の中でも実際にあったということ。今回の原子力や美術品の議論に返っていくと、原子力はそれ固有の問題もあり、美術品は宇宙活動と比べるにはあまりにも小さいところもあるので、もう少しこのような経験なども踏まえながら、色々な論点があり、今回は議論を尽くすに至りませ

んでした、ということなのではないかという感想を持っている。（小塚委員）

○他の先生方と重なっていない点を申し上げると、「3. 各視点からの検討」の「（1）民間保険市場の対応の可能性」というのは、もっと下のほうにおくべきだと思う。保険はどちらかというと想定と異なる事態に対する措置・準備のためのものなので、もう少し低い位置づけの存在ではないかというのが1つ目。

2つ目は3番目に書かれている国際制度比較。先ほど小塚先生が述べられた1988年のアメリカの商業打上法の改正のきっかけは、アリアンスペース・フランスとの対抗であった。宇宙は国際的な性格が強い分野で、各国政府の常に国際競争力という観点を考え続ける必要があり、その点を勘案しないとビジネスができない分野。国際制度比較の調査結果を、「他国にないからやらない」というふうに持っていくより、むしろ、「他国にないから、競争力の源泉になるかもしれない」という観点も含めておいたほうがよいと思う。

アメリカの場合は、当時のさまざまな力関係から、フランスに並ぶところで終わってしまった感じはするが、その際の米国内には、むしろ、一時期宇宙産業をリードしていたアメリカとして、フランスに抜かれたから抜き返そうという話だった。比較法の問題はそういう観点も入れて書いていただきたい。（白井委員）

以上