

# NEW SPACE PORT

Making Space Universal

## 次世代型宇宙港

Access To Space  
For All by 2040

### 次世代型宇宙港ビジョン

「陸と海から切り拓く  
日常的な宇宙輸送の実現に向けて」

#### 〔抜粋版〕

本資料は、「当該レポート（全文版）」の主要論点等を抜粋したダイジェスト資料です。  
詳細な内容を含む全体像については、全文版をご参照ください。

「次世代型宇宙港 NSP: New Space Port」の  
あり方を検討するワーキンググループ

2025 年 10 月

|              |                                      |    |
|--------------|--------------------------------------|----|
| <b>第 1 章</b> | <b>はじめに</b>                          | 1  |
| 1.1          | 宇宙輸送に関する将来の展望                        | 1  |
| 1.2          | 将来求められる宇宙輸送に関するインフラ                  | 1  |
| 1.3          | 次世代型宇宙港（NSP：New Space Port）          | 2  |
| 1.4          | NSP-WG による次世代型宇宙港に関する検討              | 2  |
| 1.5          | 本書作成の目的                              | 3  |
| <b>第 2 章</b> | <b>宇宙港を取り巻く現状について</b>                | 4  |
| 2.1          | 打上げ・宇宙港ビジネス動向                        | 4  |
| 2.1.1        | 国際的な動向                               | 4  |
| 2.1.2        | 国内の動向                                | 7  |
| 2.2          | 今後の宇宙港に求められる視点                       | 9  |
| 2.2.1        | 現状の宇宙港が抱える課題                         | 9  |
| 2.2.2        | 課題解決に向けて次世代型宇宙港に求められる視点              | 9  |
| <b>第 3 章</b> | <b>次世代型宇宙港の目指すべき姿</b>                | 11 |
| 3.1          | 次世代型宇宙港のコンセプト                        | 11 |
| 3.1.1        | 次世代型宇宙港のコンセプト                        | 11 |
| 3.1.2        | 次世代型宇宙港が宇宙産業にもたらす効果                  | 15 |
| 3.1.3        | 今後の宇宙輸送サービスの拡大と NSP-WG の検討範囲及び検討ステップ | 14 |
| 3.2          | 2040 年時点の次世代型宇宙港の全体像及び担う機能           | 15 |
| 3.2.1        | 次世代型宇宙港の全体像                          | 15 |
| 3.2.2        | 需要関連の前提                              | 18 |
| 3.2.3        | 次世代型宇宙港の担う機能及び設備                     | 22 |
| 3.3          | 次世代型宇宙港におけるビジネスモデル                   | 25 |
| 3.3.1        | 次世代型宇宙港で展開されるビジネス                    | 25 |
| 3.3.2        | 2040 年時点の次世代型宇宙港におけるマネタイズ            | 26 |
| 3.4          | 2040 年時点の次世代型宇宙港による経済波及効果            | 35 |
| <b>第 4 章</b> | <b>次世代型宇宙港の実現に向けて</b>                | 36 |
| 4.1          | 次世代型宇宙港実現にあたって想定される課題                | 36 |
| 4.1.1        | 法規制上の課題                              | 36 |
| 4.1.2        | 技術面の課題                               | 37 |
| 4.1.3        | ビジネス面の課題                             | 38 |
| 4.1.4        | 資金面の課題                               | 38 |
| 4.2          | 実現に向けた産官学民の連携・協力について                 | 39 |
| 4.2.1        | 産業界との連携・協力                           | 39 |
| 4.2.2        | 行政との連携・協力                            | 39 |
| 4.2.3        | 学術機関との連携                             | 40 |
| 4.2.4        | 地域社会との連携                             | 40 |
| <b>第 5 章</b> | <b>おわりに</b>                          | 41 |
| 5.1          | ワーキンググループ活動のまとめ                      | 41 |
| 5.2          | ワーキンググループの今後の活動方針                    | 41 |
| 5.3          | さいごに                                 | 41 |
|              | 略語・用語説明                              | 42 |
|              | 参考文献                                 | 43 |

## 1.1 宇宙輸送に関する将来の展望

近年、通信や地球観測を目的とした小型低軌道衛星の打上げ等に代表されるように、宇宙輸送の需要は拡大を続けており、ロケット（本書では、宇宙輸送機全般を「ロケット」と呼称する）の打上げ回数も過去最多を更新し続けている。また、機体の一部や機体全体を完全再利用が可能なロケットなど、打上げ費用の低減やロケット打上げの高頻度化に寄与する技術の開発も進められていることから、今後のロケット打上げ回数の増加は更に継続していくと考えられている。

さらに、宇宙輸送分野では、宇宙空間への衛星等の輸送サービスのみならず、宇宙空間に到達するものの地球を周回する軌道には乗らずにサブオービタルを経由して再び地上に帰還する飛行形態で人や物資を輸送する P2P（Point to Point、高速二地点間移動）輸送サービス、宇宙空間の施設での滞在などを目的とする宇宙旅行サービス、民間企業が開発・運用する商業用宇宙ステーション開発・運用に向けた輸送サービス等が将来的に展開されることが予測されており、このような宇宙輸送分野における新たなサービスの登場を背景に、今後更にロケットの打上げ機会は増加し続けていくと考えられている。

## 1.2 将来求められる宇宙輸送に関するインフラ

今後の宇宙輸送に関する需要の増加も踏まえて、宇宙産業では民間企業におけるロケット開発のみならず、ロケットの打上げ拠点となる宇宙港の開発・整備が進められている。

この宇宙港では、宇宙空間にロケットを打ち上げるための射場を備えたインフラを核として、その周辺には打上げに係る事業者に加えて各サービス提供のための事業者も集積する可能性を秘めた産業拠点化が期待される。このような期待から、現在ロケット打上げ事業者を持たない国においても、他国のロケット誘致を目的とした宇宙港の整備が進められている。

また、今後宇宙港は宇宙輸送需要の拡大に伴い、地球上の 2 地点間を高速で結ぶ P2P 輸送サービスの拠点として空港のような役割も追加されることが見込まれる。この P2P 輸送は、SpaceX 社によるとロンドンと香港間をわずか 34 分で移動できるとされており、従来の航空機に比べ短時間で国際移動をすることが可能にもなる。このように従来の衛星等の打上げだけでなく、将来の P2P 輸送や宇宙旅行サービスの拠点となる宇宙港は、宇宙産業の中心及びそれをきっかけとした地域経済の活性化の起点となるインフラとして、世界各国で整備に向けた検討が進められている状況にある。

### 1.3 次世代型宇宙港（NSP：New Space Port）

将来的にはロケット機体の輸出入、我が国の宇宙港への海外からのロケットの乗り入れ、我が国より打ち上げられたロケットの海外宇宙港への到着等、様々なグローバルビジネスが展開されていくことが予想される。

このような宇宙輸送ビジネスがグローバルに拡大した世界を実現させるためには、高頻度の宇宙輸送、人・物資の P2P 輸送、国をまたいだロケットの乗り入れ・到着等も想定した宇宙港の構築が求められる。しかし、このような高頻度の宇宙輸送サービスを実現するためには、宇宙港側から見た課題が多く存在する。例えば、ロケットの打上げや再着陸に際して一定の広い警戒区域の確保が必要である点や、その警戒区域内の安全確保に向けた陸・海・空の多くのステークホルダとの調整が必要な点が挙げられる。加えてこれらの調整には多くの時間や費用を要するとともに、調整のうえ確保できる打上げ可能時間は極めて限定的であることも、高頻度の宇宙輸送サービス実現の障壁となっている。

これらの課題を解決し、高頻度な宇宙輸送を実現するに適した場所として洋上でのロケット打上げを前提とした『次世代型宇宙港（NSP：New Space Port）』が将来宇宙輸送システム株式会社を中心として構想された。

### 1.4 NSP-WG による次世代型宇宙港に関する検討

高頻度な宇宙輸送の実現に向けて重要な役割を担う NSP の構築に向けては、洋上を活用したプラットフォーム等の必要な機能を検討するとともに、現状の宇宙港が国や州等からその運営費を補填することで成り立っているという収益面における課題をいかに解決するかも、重要な視点となる。

このような視点に基づいた NSP の在り方や実現方策の検討のため、将来宇宙輸送システム株式会社が发起人となり、高頻度な宇宙輸送サービスの実現に必要な NSP の在り方を検討するワーキンググループを 17 社・1 大学とともに 2024 年 8 月に設立した。

NSP-WG は 2025 年 10 月までの有期のグループとして、2040 年頃における宇宙港の需要から NSP の方向性や NSP が備えるべき機能、設備規模を検討し、NSP の収益性や整備に必要な費用を算出するなど、技術面だけでなく経済面を含めた概略の実現性評価（Feasibility Study）を行い、NSP のあるべき姿を検討した。



図 1-1 NSP-WG の体制

## 1.5 本書作成の目的

今後の NSP の実現に向けたさらなる取組には、国内外の多様なステークホルダーとの連携が非常に重要であるため、NSP-WG での検討内容を取りまとめた本書の読者層については政府等の公的組織、企業、大学、研究機関等、対象を幅広く想定している。

本書の公表を通じて、NSP の方向性や今後取り組むべき課題を対外的に示し、国内外の多様なステークホルダーを惹きつけ、更なる連携を進めることで、高頻度な宇宙輸送を支える NSP の実現に向けた検討や取組のさらなる加速を図ることを目指す。

## 2.2 今後の宇宙港に求められる視点

### 2.2.1 現状の宇宙港が抱える課題

#### 2.2.1.1 再利用ロケット対応として着陸機能が必要となる点

既に SpaceX 社が再利用ロケットの運用に成功しているが、今後、ロケット打上げの高頻度化、低廉化、環境負荷低減、将来的な P2P 対応の観点から、各ロケット会社も再利用の方向に進むことが想定される。このような潮流に対応するためには、着陸機能を備えた設備が不可欠である。特に、ロケットの着陸時には、打上げ時以上に広大な警戒区域が必要となる可能性が高いため、十分な安全範囲を確保できる立地に着陸場所を整備することが求められる。

#### 2.2.1.2 陸海空のステークホルダとの調整が必要になる点

将来的には、ロケットの高頻度かつ柔軟なタイミングでの打上げが求められるようになる。しかし現状では、射場周辺の住民等への影響に配慮する必要があるほか、海洋事業者や航空事業者の操業時刻・利用エリアとの調整が不可欠である。これらの制約により、ロケットの打上げ可能な時間幅は大きく制限されており、高頻度化や柔軟な運用を実現する上で大きな障壁となっている。特に、将来的に高頻度な P2P 輸送の離着陸が行われることを考えた場合、人々が移動したい目的地となりやすい大都市圏近傍に離着陸したいが、陸上に宇宙港を建設可能な敷地が空いておらず、建設できた場合においても周辺住民への騒音問題の懸念等がある。

#### 2.2.1.3 収益化が難しい点

宇宙港の運営には多くの人員と設備維持費が必要であり、現状ではその多くが国や州による補助金によって支えられている。「2.1.1.2 宇宙港に関する動向」で示したアメリカの VCSFA では、損益分岐点を超えるためには年間 17 回以上の打上げ回数が不可欠であるとされているところ、現状の年間の打上げ回数は 4 回に留まっており持続的な採算性の確保のためには政府のサポートが必要とされている。このような状況を踏まえると、複数のロケット事業者が同一射場を利用することによる打上げの頻度を高めることは、収益化の観点で有効な手段であると考えられる。さらに、打上げ事業単体での収益性確保には限界があることも想定されるため、観光、商業施設運営、教育・研究、防災など、他分野とのビジネスを組み合わせることで収益基盤を多角化し、持続可能な運営モデルを構築することが望ましいと考える。

### 3.1 次世代型宇宙港のコンセプト

#### 3.1.1 次世代型宇宙港のコンセプト

世界的な宇宙空間の利用の急速な拡大に伴い、従来に比べて高頻度の宇宙輸送を可能にするロケットの開発が進められており、宇宙輸送システムは今後、社会インフラの一部として位置づけられることが想定される。

一方で、高頻度宇宙輸送を実現するためには、ロケットや推進剤の技術進歩だけでは限界があり、それを安定的に支える拠点として NSP というハードウェア・ソフトウェア両面のインフラ整備が必要となると考える。

NSP-WG では、現状の宇宙港が抱える課題も踏まえ、高頻度輸送に最適化された新しい宇宙港の在り方を検討した。特に、以下の条件を満たす洋上移動型拠点を中核とする構想を提示している。

#### ●広大な警戒範囲の確保

再利用ロケットの打上げや着陸に対応できるよう、陸上では確保が難しい広域の警戒区域を洋上で実現する。

#### ●ステークホルダ調整の最小化

陸海空の既存利用者や住民との調整を大幅に軽減し、柔軟かつ高頻度の打上げ運用を可能にする。

#### ●天候リスクの回避

プラットフォーム自体を移動させることで、天候不良時の打上げ延期リスクを低減する。

以上の条件を満たすために、NSP ではロケットの洋上での打上げを前提とした構想としている。洋上でのロケット打上げを行うために、NSP は大きく 3 つの要素で構成されている。1 つ目はロケットの整備や燃料を運用するための設備や、乗客が利用する陸上ターミナル施設が整備されている陸上拠点である。2 つ目はロケットを打ち上げるための洋上の射点である。そして 3 つ目は、乗客が洋上におけるロケットへの乗り込み前に待機するための機能が整備され、高いセキュリティ性も備えた洋上拠点である。

さらに、首都圏から 1 時間程度でアクセス可能な地域に整備することを念頭に置き、利便性と実用性を兼ね備えた前例のない輸送拠点とすることを目指した。

加えて、NSP は単なる打上げ・着陸のための施設に留まらず、高頻度宇宙輸送を支える基盤としての役割を果たすとともに、旅客輸送、観光や見学、さらには教育・研究利用など、幅広い目的で人々が訪れる多機能複合拠点とすることを志向した。

### 3.1.2 次世代型宇宙港が宇宙産業にもたらす効果

宇宙港は、ロケットの射場として宇宙輸送産業の発展に寄与するのはもちろんのこと、その整備・運用を契機に、周辺地域に観光、教育、商業、製造、研究、さらには防災など多様な産業や機能が集積することが期待される。こうした産業・機能の集積は、単なる打上げ拠点を超えて、宇宙ビジネス全体のハブ機能を果たすものである。(図 3-3)

なかでも NSP は、高頻度宇宙輸送を可能とする射点としての役割に加え、人流・物流の面においても新たな結節点となることを目指している。エンタメ施設や大規模な商業施設を NSP に併設することで、NSP 周辺での人流・物流の活性化を目指す。

宇宙港を核として、周辺産業との連携や協業を促進することで、相互に強化しあう「相乗効果」を生み出し、宇宙産業における新たなイノベーションを加速させ、国際的にも競争力を持つ魅力的な宇宙ビジネスの創出を推進することを目指す。



図 3-3 宇宙港に期待される効果 [7]

## 3.2 2040 年時点の次世代型宇宙港の全体像及び担う機能

### 3.2.1 次世代型宇宙港の全体像

図 3-5 に 2040 年における NSP の全体像を示す。2040 年に想定される NSP の全体像は、大きく「陸上拠点」、「洋上拠点」、そして射点となる「ロケット発射船」の三要素で構成される。

まず、陸上拠点は、宇宙港全体の基盤機能を担う中枢として、ロケットの整備・点検・管制・乗員訓練といった宇宙輸送に必要な基本機能のほか、ロケットや各施設への燃料供給機能、旅客ターミナルや商業施設などの収益機能も併設され、空港的な複合利用拠点としての性格を持つ。

次に、洋上拠点は、主として P2P 輸送サービスの旅客が利用する施設であり、商業施設や観光機能等の収益要素を持つとともに、出入国管理（CIQ）をはじめとする国際輸送に必要な機能を有する。また、ロケット打上げに従事する作業員が待機・休憩するための施設も整備される。

最後に、ロケット発射船は、陸上拠点から射場までロケットと燃料を輸送し、船上でロケットを起立・準備し、射点から直接打上げを行う機能を持つ。このロケット発射船は洋上における実際の打上げ作業の中核となる存在である。

さらに、高頻度打上げを支える仕組みとして、洋上拠点とロケット発射船はいずれも移動可能な船舶型とした。この仕組みにより、洋上での射点の位置を柔軟に設定することができるため、天候悪化等の打上げ延期の要因となるリスクを回避し、より柔軟で確実な運用を可能とする。

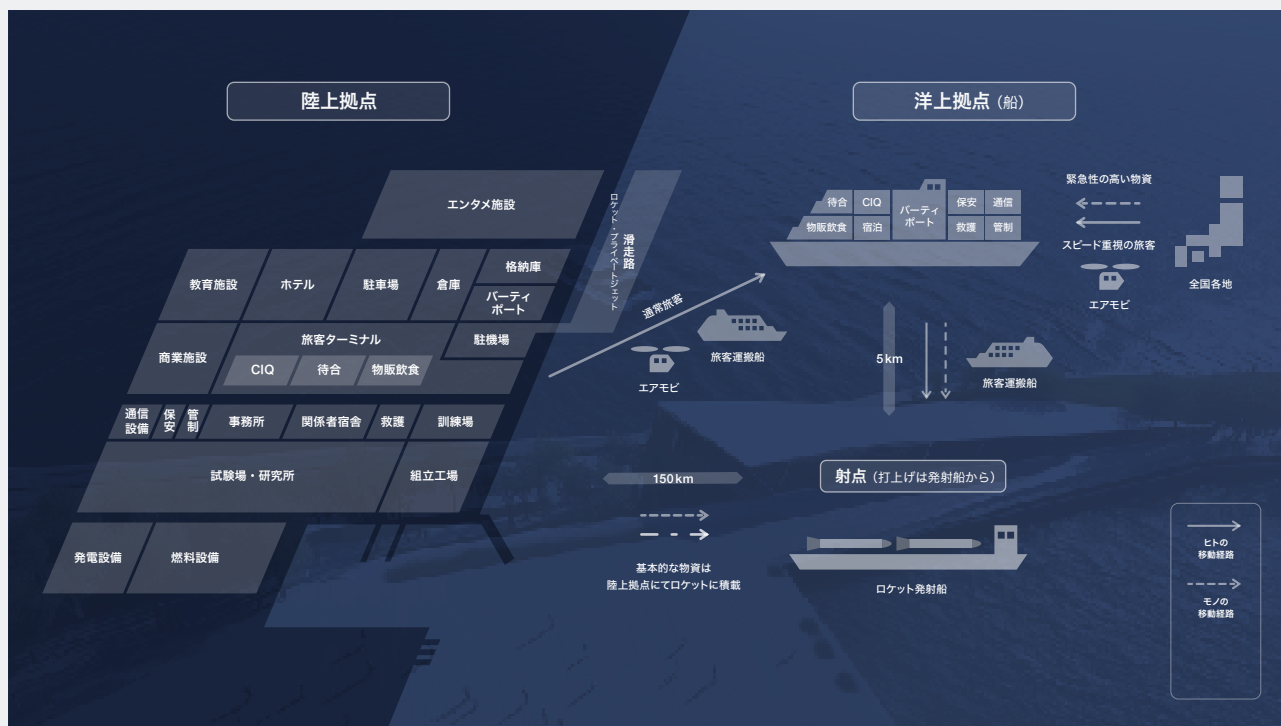


図 3-5 2040 年における NSP の全体像

### 3.3 次世代型宇宙港におけるビジネスモデル

NSP におけるビジネスの具体化及び NSP 運営者の事業収支の検討を行った。NSP におけるビジネスは、「3.2.3 次世代型宇宙港の担う機能及び設備」を基に具体化した。具体化したビジネスを基に、各ビジネスにおける費用と売上を算出した。事業収支は宇宙港事業者だけでなく、宇宙輸送事業者の視点でも検討を行い、実現性のある検討を行った。最後には事業収支の検討において仮定した射場利用料などの要素が事業収支に与える影響を分析した。

#### 3.3.1 次世代型宇宙港で展開されるビジネス

NSP で展開されるビジネスを図 3-13 に示す。NSP で展開されるビジネスは NSP 運営者が整備した施設を NSP 運営者が直接に運営し、利用料金を得る「直営ビジネス」と、NSP 運営者が整備した施設を事業者者に賃貸し、各事業者が利用者から利用料金を得て、NSP 運営者は事業者から賃貸料金を得る「非直営ビジネス」がある。また、直営ビジネスはロケット打上げに関係する宇宙輸送系ビジネスと、その他の非宇宙輸送系ビジネスがある。

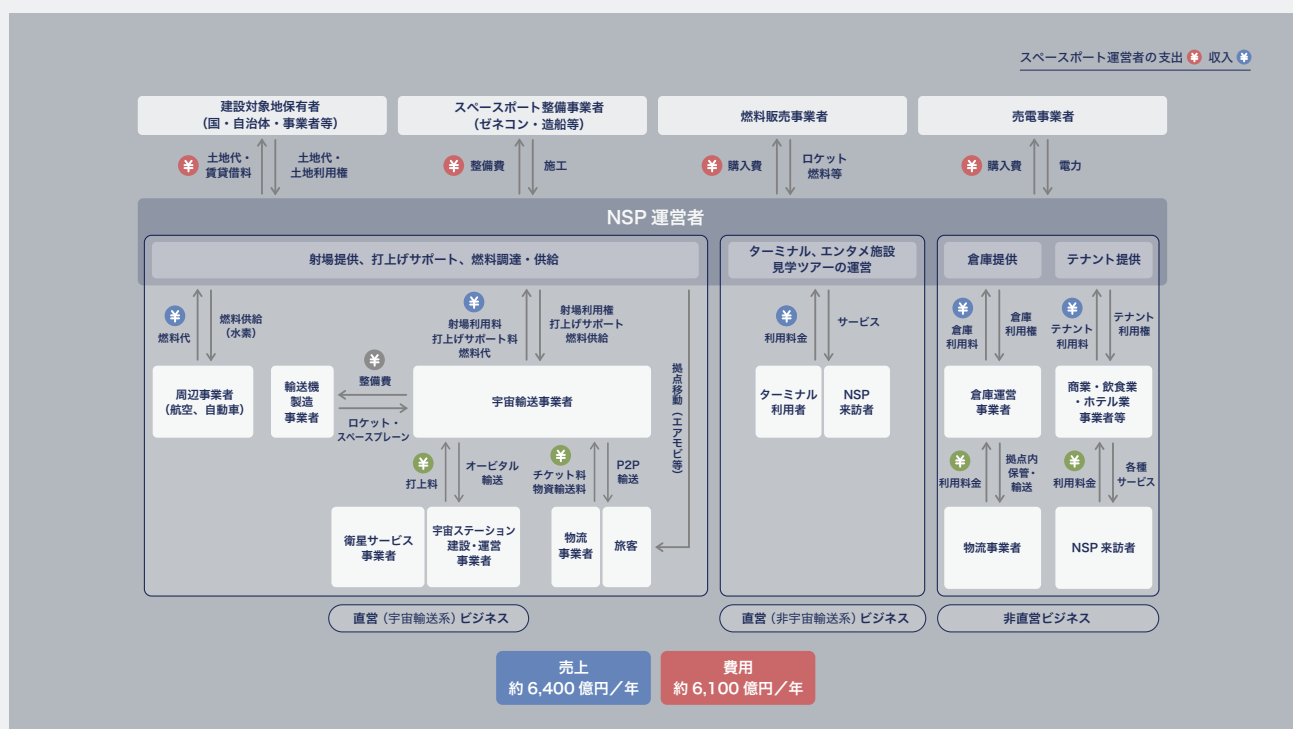


図 3-13 NSP で展開されるビジネス

### 3.4 2040 年時点の次世代型宇宙港による経済波及効果

表 3-8 に NSP が地域に与える経済波及効果を示す。NSP がもたらす、地域への経済波及効果を試算した。経済効果は、「直接効果」「間接 1 次波及効果」「間接 2 次波及効果」に分けることができる。直接効果は、経済波及効果が起きるもとなる需要を指し、NSP 施設の建設投資額、NSP 利用料、NSP における燃料や商業における消費額等の合計の値である。間接 1 次波及効果は、直接効果によって需要が増加した周辺産業から生み出される需要の合計であり、建設工事や燃料等の原材料調達などを指す。間接 2 次波及効果は、直接効果と間接 1 次波及効果で生み出された需要によって増加した雇用者所得による新たな消費需要の合計であり、NSP 関連企業に従事する従業員の生活費・食費等の消費による需要を指す。

経済波及効果の算出に当たっては、一般的に地域性を考慮するが、NSP は活動する自治体を特定していないことから、日本の代表地である東京都の産業連関表を参考として試算をした。[11]

また、建設投資によるイニシャルの経済波及効果と、NSP 事業活動におけるランニングの経済波及効果を分けて計算した。結果は以下のとおりである。

1) 建設投資によるイニシャルの経済波及効果は、直接効果が約 1 兆 5,000 億円、間接 1 次波及効果が約 5,000 億円、間接 2 次波及効果が約 2,300 億円、就業誘発効果が約 9 万 3,000 人と試算される。

2) NSP 事業活動によるランニングの経済波及効果は、直接効果が約 3,400 億円、間接 1 次波及効果が約 1,000 億円、間接 2 次波及効果が 300 億円、就業誘発効果が約 1 万 4,000 人と試算される。

表 3-8 NSP が地域に与える経済波及効果

| 部門名               | 直接効果   | 間接 1 次効果 | 間接 2 次効果 | 就業誘発効果 |
|-------------------|--------|----------|----------|--------|
| 単位                | 億円     |          |          | 人      |
| 建設投資による経済波及効果     | 15,000 | 5,000    | 2,300    | 93,000 |
| NSP 事業活動による経済波及効果 | 3,400  | 1,000    | 300      | 14,000 |

## 4.1 次世代型宇宙港実現にあたって想定される課題

### 4.1.1 法規制上の課題

#### 4.1.1.1 ロケット打上げ・着陸に係る安全基準の具体化

施設規模の検討にあたってはロケットの打上げ及び着陸において確保すべき安全区域の範囲が前提条件となる。

本検討ではロケットが着陸をする洋上滑走路を沖合 1km に整備を行うこととしたが、実際の整備にあたっては宇宙活動法等の強制法規や当該法規に紐づく安全基準などに基づく必要があり、安全区域の範囲が 1 km 以上となる場合は、洋上滑走路整備に係る費用が増加することが見込まれる。

また、本検討では、現行の航空管制、船舶航路、漁業活動、射場から打上げ軌道直下付近における離島の有無等から、射場を沿岸から約 150km の海域と想定したが、この距離を短縮することが運用効率の大きな課題となる。国家的・国際的インフラになることも鑑み、日本の優位性を確保するにあたって、行政等と連携・協力しながら射場の沿岸からの距離短縮を目指すことが重要である。

#### 4.1.1.2 既存法規制との整合性の確保

NSP を実現するには、前述の安全基準の具体化のみならず、既存の航空・海事法規や宇宙活動法との整合性を図る必要がある。特に洋上拠点为前提とする場合、国際法や排他的経済水域（EEZ）での活動ルールなど、多国間の調整が不可欠である。

#### 4.1.1.3 宇宙港の位置づけ

NSP では複数種類のロケットへの対応を想定していることに加えて、将来的な P2P 輸送のシーンでは現状の空港のように国際的なインフラとしての位置づけになるものと想定される。この場合、NSP は完全な民間施設ではなく公共施設としての性格が大きくなるものと考えられる。

公共施設として位置づけられる場合、施設の管理者は国または地方公共団体となることから、NSP に係る整備や運用主体における官民の適切な役割分担の在り方についても検討を行う必要があると考えられる。

## 5.1 ワーキンググループ活動のまとめ

NSP-WG では、15 か月間の検討を通じて 2040 年頃における高頻度な宇宙輸送を実現する上であるべき宇宙港の姿を検討した。この中で、NSP を単にロケットを打ち上げるために最適な施設を目指すものではなく、ロケットを使い人や物資を高速で輸送する P2P 輸送サービスの拠点化を目指すものとして、旅客の移動や物資輸送の観点でも魅力的な施設となることを検討した。

その結果、洋上を活用するコンセプトやそれに必要な機能設備、及び収益性と経済波及効果に関する基本的な方向性等を整理し、実現のための課題を取りまとめることができた。

## 5.2 ワーキンググループの今後の活動方針

NSP-WG の検討内容を基に今後は以下の活動を基本とし、NSP の実現に向けた議論と行動を一層加速継続して進めていく。

- ①陸上・洋上の各機能設備及び各課題の更なる詳細検討等
- ②NSP のコンセプトを土台とした実証プロジェクト具体化に向けた調査や準備等
- ③国内外関係機関や企業との連携深化及び NSP の社会的受容性の向上等のために 必要な普及・広報活動等

## 5.3 さいごに

NSP は、宇宙産業を支える社会インフラ及び新たな経済・社会価値を創出する拠点及び国家的インフラのひとつとして、海外の宇宙企業や機関及び宇宙港との連携を通じ、グローバルに開かれた拠点を目指すとともに世界の宇宙輸送ネットワークに不可欠なものとして、我が国が宇宙輸送分野で国際的な競争力を確保し社会・経済全体に新たな成長機会をもたらす鍵とする必要がある。これに向けて、必要な施策や制度設計を複数省庁の連携による関与及び推進のもとで進めるとともに、洋上拠点を含め新しい宇宙港形態に対応すべく、国際的なルール形成への主体的な参画も必要である。また、ロケット開発業を中心とした宇宙産業のみならず、幅広い産業や学術機関及び地域社会を巻き込み実現性の高い宇宙港開発体制を構築し、特に観光・商業・教育・研究・防災等の複合的な収益源を組み合わせ、ロケット打上げ収入等に依存しない持続可能な事業モデルの確立も必要である。

本検討では、射場利用料等を調整すること等一定の仮定のもとで、宇宙輸送事業者と宇宙港事業者の双方が黒字化する状態を算出することができたが、宇宙港は地域に与える経済効果が非常に大きいためその獲得を狙い、世界中の地域間におけるロケット誘致競争は続くと考えられる。このことから、宇宙港とその周辺地域の発展を目指し例えば土地の選定や人的基盤の拡充等にも、官民一丸となって取り組むことが重要であると考えている。

本書が産官学民の幅広い関係者にとっての行動指針となり、NSP の早期実現に向けた取組の加速につながることを期待したい。

### 1. 参考文献・出典 (References / Sources)

本資料に記載されたデータ、図表、記述の一部は、公開情報、業界レポート、統計データ、学術文献、ならびに本ワーキンググループが独自に実施した調査・分析に基づいています。必要に応じて、資料中に個別の出典を明記しています。

### 2. 免責事項 (Disclaimer)

本資料は、本ワーキンググループにおける議論および調査結果に基づき作成されたものであり、一般的な情報提供を目的としています。記載内容の正確性・完全性を保証するものではなく、また将来の見通しや推計値については不確実性を伴います。☒本資料の内容は、本ワーキンググループ構成企業またはその関係者の公式見解を示すものではありません。本資料に基づく判断・行動により生じたいかなる損害についても、当グループおよび参加企業は責任を負いかねます。

### 3. 著作権表示 (Copyright Notice)

本資料の著作権は、本ワーキンググループまたは参加企業に帰属します。事前の書面による許可なく、本資料の全部または一部を複製、引用、転載、配布、改変することを禁じます。

### 4. 問い合わせ先 (Contact Information)

本資料に関するお問い合わせは、以下の窓口までご連絡ください。

次世代型宇宙港ワーキンググループ

代表：将来宇宙輸送システム株式会社

E-mail : [mktg@innovatice-space-carrier.co.jp](mailto:mktg@innovatice-space-carrier.co.jp)

# NEW SPACE PORT

Making Space Universal

次世代型宇宙港

Access To Space  
For All by 2040

