

区分	No	質問	回答
<b>1.宇宙戦略基金事業における国内打上げ調整について</b>			
	1-1	調整期日とは何ですか。 誰が決めるのか、どのタイミングで設定されるのか教えてください。	採択後に実施機関が技術開発計画書で設定しJAXAが承認するものであり、打上げ契約締結に係る事務調整期間を除いた宇宙輸送事業者・軌道上実証機関との契約調整の最終期限として、国内打上げの可否を判断・確定する期日です。
	1-2	調整期日は変更できますか。	研究開発状況等に応じて調整期日の変更が必要な場合には、理由を整理した上でJAXAに相談の上、技術開発計画書を改訂してください。
	1-3	調整期日は海外打上げの売り切れ見込み時期を元に設定するケースがあるかと思われませんが、提案時点で想定していた売り切れ見込み時期よりも早期に売り切れてしまいそうなことが採択後に明らかになった場合、調整期日を変更させていただくことは可能でしょうか。	No.1-2の回答を参照ください。
	1-4	国内打上げが難しい場合、海外打上げは自動的に認められますか。	認められません。費用以外でやむを得ない理由を整理し、JAXAの海外打上げ妥当性確認・承認が必要です。
	1-5	海外打上げの妥当性判断で『価格以外でやむを得ない理由』とは具体的に何ですか。	「価格以外でやむを得ない理由」とは、打上げ時期、目標高度、軌道種別、搭載可能重量など、マッチングシートに示す価格以外の打上げ条件において提案内容との適合が困難である場合を指します。
	1-6	技術開発計画書で複数回打上げを考え、最終的に国内打上げを考えながらも序盤の打上げは海外打上げというのも可能でしょうか。	不可です。国内打上げが確定していない場合、計画している全ての打上げ機会を対象に国内打上げを目指した調整を行っていただく必要があります。海外打上げについては、No.1-5で記載している価格以外の理由で打上げが不可であることをJAXAへ報告いただき、JAXAによる海外打上げ妥当性確認・承認を受けることが必須となります。
	1-7	やむをえず海外打上げと判断をいただける条件と時期について情報提供ください。	国内宇宙輸送事業者との調整を行った結果、調整期日において国内打上げが不可であると判断された場合には、価格以外で打上げが不可である理由をマッチングシートに整理・記載の上、JAXAへ提出し、海外打上げの妥当性確認依頼を行っていただきます。そのうえで、JAXAの承認が得られた場合に限り認められます。
	1-8	応募時点で、国内打上げ事業者や軌道上実証機関とどこまで調整が必要ですか。	契約や合意まで行う必要はありませんが、様式14に記載できる程度の初期調整（照会・検討レベル）は必須です。
	1-9	応募前の調整が十分でなくても、採択後に調整すれば問題ありませんか。	応募前の段階から十分な調整を行うことが重要です。事前調整が不十分な場合、採択時の評価に影響する可能性があるほか、採択後に追加の調整や計画の見直しが必要となり、スケジュールの遅延や実施リスクの増大につながる恐れがあります。そのため、応募前に関係者間で認識を十分にすり合わせ、実現可能な計画として整えておくことが求められます。
	1-10	技術開発の中で共同開発パートナーの中に、輸送事業者や軌道上実証機関が連携機関としても参画することは可能ですか。	可能です。なお、宇宙戦略基金事業においては連携機関は国内事業者のみになるため、海外事業者など海外機関の参画は不可となります。
	1-11	サウンディングロケットは国内打上げ原則の対象になりますか。	国内打上げは宇宙実証が対象ですので、当該打上げが宇宙環境を利用する実証を目的とした場合には対象となります。
	1-12	打上げ費用を計上せず自費での打上げにおいても国内打上げ調整の対象になりますか。	宇宙実証を含む技術開発テーマ（実施方針上に打上げ・軌道上実証費用が含まれることが記載され、公募要領に様式14が付されているテーマ）への提案の場合、提案する技術開発課題には打上げ実証が含まれることが前提とされており、当該技術開発課題の技術開発計画における全ての打上げについて、国内打上げ原則が適用されます。なお、宇宙実証を含まない技術開発テーマで、自費で実証を行う場合は、この限りではありません。

1-13	基金で製作したものを、自社で独自に打ち上げる（基金からの捻出ではなく）場合は、海外ロケットを選択してもよいとの理解でよろしいでしょうか。	No.1-12の回答を参照ください。
1-14	基金の補助対象経費として一部の打上げ費用を計上する場合に、同一の技術開発課題内で、自費により実施する他の打上げについても国内打上げ原則が及びますか。	No.1-12の回答を参照ください。
1-15	JAXAが公開しているCo-funded事業推進枠組み（CBPF）と国内打上げ原則の関係を教えてください。	例えば、宇宙戦略基金でペイロードの開発・実証を行う事業において、海外宇宙機関が当該ペイロードの開発・実証に係る軌道上実証及び宇宙輸送の費用を全額支払うような事業においては、マッチングシート上の「その他」に詳細を記載いただければ、やむを得ず海外打上げとなる場合として整理される場合があります。

## 2. JAXAと支援事業者の役割

2-1	設計初期段階で必要な環境条件は支援事業者から事前提供されますか？	必要な環境条件等については、基本的には実施機関自らが入手いただくことを想定しております。 但し、内容によってはご提示できる情報がある場合もございますので、詳細は打上げ・軌道上実証機関相談窓口の支援業者であるSpaceBD社へ問い合わせいただければと存じます。
2-2	提案書の具体的な記載方法について相談できますか。	公平性の観点から、具体的な記載方法の提案・推奨は行っていません。
2-3	JAXAに定期報告しているのに、なぜSpace BD社から進捗確認が来るのですか。	進捗確認は、国内打上げ調整を円滑に進めることを目的に、調整期日を節目として、調整期日前の約1年前、6か月前、3か月前等の段階的な確認を案件の状況に応じて定期的実施するものです。

## 3. 国内宇宙輸送事業者との調整プロセス

3-1	打上計画の変更はいつどのような理由で可能ですか。	タイミングに決まりはありません。技術開発計画書を改訂の上、研究開発状況等を踏まえ、必要に応じ都度ご相談いただければと存じます。変更したことにより、打上げ計画が見直される場合は、改めて国内打上げ調整のプロセスを進めていただくこととなります。
3-2	ペイロード条件により選定可能な輸送事業者が限られる場合はどうなりますか。	ペイロードや衛星側が希望する打上げ条件に合致する国内宇宙輸送事業者がいるかどうかについては、マッチングシートや打上げ・軌道上実証に関する相談窓口を利用して選定いただければと存じます。
3-3	推進剤射場充填可否など、他条件もマッチングシートに記載できますか。	可能です。マッチングシートに記載の項目以外に、ロケットの搭載可否にクリティカルだと思われる条件が有る場合は『その他』欄に記載してください。
3-4	信頼性の観点から、1度も打上成功実績がないロケットを候補から外してもよいですか。	マッチングシートの「打上成功実績要否」の項目にて、調整期日時点での成功実績の要否を選択することが可能です。
3-5	マッチングシートの調整において、ロケット事業者からすると“○”と断言できない項目あったとしても、すぐに“×”と判断するわけではなく、ミッション要求に応じたインターフェース調整が発生することが想定される。調整余地がある際に機械的に候補から外すことはないか。	ご認識の通りです。マッチングシートの入力欄に△（調整しろが残る）という回答が可能なので個社間ないしは支援事業者を介して調整を進めることが可能です。
3-6	打上費用には試験費用やエンジニア工数などの人的コストも含めるのか。	打上に関わる費用は全て含めていただくことを想定しています。
3-7	国内ロケット打上げの実績の定義ですが、原型からの改良型/発展型をロケット業者が提案した時、過去の原型での実績は打上げ実績として考慮されますか。	打上げ成功実績については、「提案機関に対して宇宙輸送事業者が提案するロケットの型式において、軌道投入の成功実績があること」を定義として考えております。過去の原型機による実績をもって、発展型においても成功実績があるとみなすことは原則として想定しておりません。 ただし、最終的な実績の解釈・考え方についてはJAXAで都度判断いたしますので、実績の定義等に不明点ありましたら適宜JAXAまで問い合わせいただければと存じます。

4. 軌道上実証機関との調整プロセス		
4-1	軌道上実証機関が打上げ機の調達や輸送事業者との調整を行うの ですか。	提供されている軌道上実証サービスに打上げ機の調達やI/F調整等 が含まれる場合は、ご認識の通りです。提案者や採択機関が個別に 打上げ機を調達する場合は、その限りではありません。
4-2	軌道上実証機関を活用する場合、どのようなプロセスを経て海外打 上げが認められるかご教示願います。	説明会資料のスライド32「軌道上実証機関を通じた国内打上げ調 整プロセスについて」をご参照ください。
4-3	優先順位の考え方について、国内打上げを前提とした場合、海外の 軌道上実証機関の方が(海外打上げを行う)国内事業者よりも優先 されることになるが、提案者は海外軌道上実証機関との調整を先に 行う必要があるのか。	ご認識の通りです。優先順位1の国内打上げを行う国内軌道上実 証機関での実証が不可となった場合は、優先順位2の国内打上げを 行う海外軌道上実証機関での実証可否を検討いただくこととなりま す。
4-4	軌道上実証機関の優先順位1で調整すると費用が高額になる場 合、下位順位を選択できますか。	費用を理由に優先順位を下げることはできません。下位の優先順位 に調整が移行する場合は、費用以外で成立しない理由について JAXAから承認を得る必要があります。
4-5	ペイロード側は軌道上実証機関の調整先である宇宙輸送機関につ いては、特に気にしなくてもいいと理解しましたが、良いでしょうか。	実施機関（ペイロード側）におかれましては、軌道上実証機関との 連携のもと、国内打上げに向けた調整を行っていただく必要がありま す。 調整にあたっては、打上げの優先順位の考え方を含め、軌道上実証 機関と十分に対話・協議を行っていただくようお願いいたします。
4-6	ペイロードについて衛星バスを担う軌道上実証機関と調整を行った際 に、そのバスを担う機関が海外打上げを選んだ場合に、基金で進める 打上げタイミング等の優先順位に差が出るなどあるでしょうか。国内バ ス、国内打上げが最優先となり、海外を利用する打上げタイミングに 影響するなどありますでしょうか。	打上げ時期や研究開発スケジュール等を考慮し、いつまでに打上手段 を決めなければいけないかを示す調整期日を設定いただき、その期日 まで国内打上げ調整（必要に応じ、海外打上の検討も含む）を進 めていただくことを想定していますので、当該調整が打上げタイミン グに影響することはありません。
4-7	調整期日以降に選定した軌道上実証機関による国内打上げが不 可となった場合はどうすればいいですか。	国内打上げ原則に基づき、改めて優先順位1から順に選定を行って いただきます。具体的なプロセスは説明会資料のスライド32「軌道上 実証機関を通じた国内打上げ調整プロセスについて」をご参照くださ い。
4-8	軌道上実証機関が国内事業者であっても、やむを得ず海外ロケット を使用して宇宙機を打上げなければいけなくなった場合の、JAXA基 金部への説明の仕方について。軌道上実証機関を選定した実施機 関を経由して説明するのか、JAXA基金部に軌道上実証機関が直 接説明する必要があるのか。	実施機関がJAXAへ説明いただくことを想定しております。
5. 軌道上実証機関登録制度について		
5-1	軌道上実証機関の登録制度へ申請するにあたり、軌道上実証機関 を共同体（コンソーシアム等）で提案することは可能ですか？	詳細な体制等が把握できないため、個別に相談願います。
5-2	軌道上実証機関の登録制度へ申請において求められる軌道上実証 実績の定義を教えてください。例えば、顧客の機器を搭載した衛星を打上し、当該機器を実証した 実績、自社の機器を搭載した衛星を打上し、当該機器を実証した 実績 あるいは 自社の衛星を開発・運用した実績などは該当しま すでしょうか。	軌道上実証実績については、貴社の提供サービスもしくはサービス を行うにあたり必要な技術の軌道上での運用実証の有無をお答えいた だきたく考えております。 実績とは、サービス提供に必要な衛星や機器類が、計画された軌道へ の投入を完了し、軌道上において何らかの実証活動（通信、観測、 動作確認等）を実施した実績があるかどうかを指します。
5-3	軌道上実証機関の登録制度へ申請において必要な国内宇宙輸送 事業者との調整実績について、該当する範囲について詳細を伺えま すでしょうか。	国内宇宙輸送事業者との調整実績とは、具体的には、国内での打 上げを前提として、国内宇宙輸送事業者との間で、打ち上げに向け た技術的調整（衛星の搭載・打上げに向けた検討・調整等）を実 施した実績を指します。

5-4	国内でのインテグレーションが可能な実証機関について、日本国内での打上げ調整可能、かつインテグレーション業務が国内で実施可能である場合、その他の要件によらず、優先順位1に位置付けられますでしょうか。優先順位決定時期に際し、その他の考慮事項があれば、ご教示いただきたく存じます。	ご認識の通りです。国内打上げが前提とされ、かつ打上げに向けたインテグレーション業務が国内で完結する場合、優先順位1に位置付けられます。
5-5	国内打上げを前提とするが、インテグレーションの一部を海外エンジニアと調整する場合、優先順位は2となりますか？	衛星バスとのI/F調整を含む設計・技術調整の中核を海外エンジニアとの調整により実施する場合、インテグレーションは海外と整理されます。 このため、「軌道上実証機関：海外／宇宙輸送事業者：国内」に該当し、優先順位2となります。
5-6	衛星バスの調達先やインテグレーション場所が未確定の場合、優先順位はどのように整理されますか。	国内宇宙輸送事業者との調整実績があれば優先順位1および2の両方に登録することは可能です。優先順位1として登録されるためには、国内バスを用いた国内インテグレーションの実現性を示す技術的根拠が必要となります。

## 6. 周波数調整・電波法対応

6-1	電波法・周波数調整は誰が対応しますか？	実施機関が主体となって対応します。周波数調整等の進捗状況は適宜JAXA及び支援事業者が確認を行い、必要に応じ、助言等を行います。
6-2	周波数調整が必要かどうか分からない場合はどうすればよいですか？	候補となる軌道上実証機関と協議のうえ整理し、判断に迷う場合は総務省へ直接相談してください。 なお、電波法等の関連法令対応に関する相談窓口を設けております。関連法令等についてご不明点等ございましたら基金HPの問い合わせ・情報提供に記載される窓口までご連絡ください（支援事業者であるSpaceBD社が対応）。