

パブリックコメントにおいて提出された意見及びそれに対する総務省の考え方

No.	提出された意見	考え方
1	<p>「高周波利用設備における実験用設備の許容値の緩和」に対して、賛同をいたします。この緩和措置を利用してフィールド検証を重ね、技術及び製品の開発を加速してゆく所存です。</p> <p style="text-align: right;">【株式会社デンソー】</p>	<p>賛同意見として承ります。</p>
2	<p>私ども（公社）自動車技術会ワイヤレス給電システム技術部門委員会は昨年の電波有効利用促進に関する検討会におけるパブコメ募集に際し、ワイヤレス給電の実験用途に関する許可の簡便化・迅速化を要望いたしました。</p> <p>この度意見募集でご提示頂きました内容は、許容値の緩和に対するもので、とりわけEVでのフィールドにおける実証評価試験を容易にし、日本におけるワイヤレス給電の産業化に大いに資するものと考え、全面的に賛同するものであります。</p> <p>EV等へのワイヤレス充電の実用化は、日本発の新産業化の大きな源泉に成り得る有力な技術であります。そのためには、既存の電波サービスとの共存、生体安全の担保が必須の要件であることは論を待ちません。そのためにも御提案のような、実フィールドにおける評価試験を迅速に実施できる環境の整備は不可欠です。</p> <p>聞くところでは、韓国においては、EV、公共交通、Trum用にすでに20KHzおよび60KHzを割り当て、Gumi市などの市街地において停車中のみならず走行中給電の公道実証評価に極めて積極的に取り組んでいるとのことです。わが国も国際競争力の向上のため、ぜひともこの緩和を早急に実施いただくとともに、産業化に向けて貴省のいま一層の御支援をお願いするものです。</p> <p style="text-align: right;">【公益社団法人自動車技術会】</p>	<p>賛同意見として承ります。</p>
3	<p>高周波利用設備における実験用設備の許容値を緩和するための関係告示等の一部改正案に賛同いたしま</p>	<p>賛同意見として承ります。</p>

す。

改正の背景で指摘されているように、ワイヤレス電力伝送システムの実用化に向けて研究開発が進められております。

その内容は電力伝送の周波数、出力レベル、電送効率、送受信コイルの形状、位置関係、測定の方法、不要輻射の対策、電波防護など多岐にわたります。このため実験用サンプルは各パラメータを振る必要があり、それによりサンプル数が多くなるため従来の個別申請では時間と手間がかかります。

今回のような実験をひとまとめにした計画の申請により、全体の流れも明確になり、効果的な実験が実施できるとともに研究開発のスピードアップに寄与できると思われます。

今回の改定では、申請しようとする設備が実験用設備の対象になる条件が「30メートルの距離における基本波の電界強度が毎メートル $\sqrt{P/500}$ ミリボルトを超えるものに限る。」(無線局免許手続き規則の改定)になっています。

申請しようとする設備がこの電界強度を超えた場合に限り実験用設備の扱いになり、「100メートルの距離における基本波の電界強度が毎メートル1ミリボルト以下であること」(郵政省告示第257号の改定)が求められます。

すなわち、この対象の設備を許可申請する場合は、まず、実験を目的とする設備に該当するかどうかを確認するために30メートルの距離で測定し、その結果該当する場合は、許可の基準である100メートルの距離で測定する必要がありますが、これらの2通りの長い距離での測定は困難です。

これらの測定距離を全て10メートルで測定できるように、30メートルおよび100メートルでの限度値を10mで3乗反比例を用いて変換する方法(総務省告示544号に記載の設備を測定する方法)を認めていただくと助かります。10メートルでの測定が認められれば10m電波暗室での測定が可能になります。日本には100メートルで測定できるテストサイトはほとんど無く、30メートルで測定できるテストサイトも多くはありません。それに対して電波暗室は設置数が多く、時間や天候に左右されることなく測定が可能です。

	<p>このように許可申請のための測定が容易になることにより研究開発をスムーズに進められるようになると思われま。</p> <p style="text-align: right;">【TDK株式会社】</p>	
4	<p>昨年の電波有効利用促進に関する検討会などにおいて、私どもブロードバンドワイヤレスフォーラムから、ワイヤレス電力伝送技術の実験用途に関する許可申請・手続きの簡便化・迅速化を要望させていただきました。このほどご提示いただいたワイヤレス電力伝送のための実験装置に関する許容値の緩和のご提案は、私ども要望に対して対応していただいたものと理解しており、また、今後のワイヤレス電力伝送技術による新産業創出に大いに貢献するものでもあり、おおいに賛同するものです。</p> <p>特に、我が国の産業界が中心となって、電気自動車への充電応用としてのワイヤレス電力伝送技術の実用化を推進しております。2015年以降に一般車両へ実用化を計画しているとともに、国内の電波産業会（ARIB）での標準規格化のみならず、国際的にも国際電気標準会議（IEC）や米国自動車技術者協会（SAE）など国際標準規格に対しても積極的な提案活動を行っており、各々2015年までに規格化を行う予定です。このような状況において、本施策により国内において実験や検証がスムーズかつ効率的に行えることは、我が国の技術を世界に展開する上でも大変に有効かつ有意義と考えます。</p> <p>ぜひともこの緩和施策を早急に実施するとともに、産業化への更なるご支援をお願いするものです。</p> <p style="text-align: right;">【ブロードバンドワイヤレスフォーラム】</p>	賛同意見として承ります。
5	<p>トヨタ自動車は、高周波利用設備における実験用設備の許容値を緩和するための関係告示等の一部改正案に賛成致します。</p> <p>弊社はプラグインハイブリッド車（PHV）及び電気自動車（EV）の普及を促進するために、自動車向けワイヤレス給電システムの早期実現に向けた非接触給電技術の開発を進めております。本案で示されている実験を目的とした設備の許容値の緩和により、上記システムの早期実用化に向けた取り組みが加速されるものと期待しております。</p> <p style="text-align: right;">【トヨタ自動車株式会社】</p>	賛同意見として承ります。

<p>6</p>	<p>私ども（学校法人）早稲田大学では少子高齢化の社会にあって交通弱者に優しい公共交通機関の確立を目指して2004年よりワイヤレス給電システム搭載の電動バスを3台製作し、電動バスおよびワイヤレス給電システムの普及を目的に各地で運用試験を実施、現在も長野県で2台の電動バスが運用試験を継続中です。その中で、モビリティ研究会においてはその成果を広く公表し、普及への啓蒙をはかっております。運用試験実施においての課題はワイヤレス給電システムの道路上設置および電磁波放射抑制で、前者は国土交通省および警察庁に対し、後者は貴省に対しワイヤレス給電の実験用途に関する許可の簡便化・迅速化を要望しております。</p> <p>この度の意見募集でご提示頂きました内容は、ワイヤレス給電システムからの電磁波放射の許容値の緩和に対するもので、とりわけ電動バスでの実フィールドにおける評価試験を迅速かつ容易にし、日本におけるワイヤレス給電の産業化に大いに資するものと考え、おおいに賛同するものです。</p> <p>ワイヤレス給電システム搭載電動バスの運用は海外でも積極的に進められていて、欧米ではBombardierが、韓国ではKAISTが停車中のみならず走行中給電の公道における実証評価に積極的に取り組んでいます。電動車両の普及には充電インフラの拡充が是非とも必要であり、中でも日本の多くの学校、企業が取り組んでいるワイヤレス給電を海外に先んじて実用化することは、日本の技術を世界に広める大きな源泉に成り得るもので、わが国の国際競争力の向上のため、ぜひともこの緩和を早急に実施するとともに、産業創成に向け貴省の御支援をお願いするものです。</p> <p style="text-align: center;">【早稲田大学モビリティ研究会】</p>	<p>賛同意見として承ります。</p>
----------	--	---------------------