

7. 関係法令への適用課題の検討

本章では、既存の類似の船舶向け無線システムの技術基準項目や国際的な標準規格、諸外国の制度化動向、製造メーカーやユーザへのヒアリング結果等を踏まえ、法令への適用課題として、免許制度、認証制度、普及方策等に関する検討の方向性を整理した。

7.1 免許制度

無線局を開設する場合は、無線局免許手続規則等に定められた手続に従い、無線局免許が必要となる。無線局免許の制度としては、個別の無線局毎に免許を受けるもの、高出力無線LANなど同一の周波数を多数の者が利用する共同利用型の電波利用システムの無線局について、予め一定の技術的条件及び運用条件を課すことにより事前審査を簡素化した「無線局の登録」といった制度の他、発射する電波が極めて弱い無線局や一定の条件の無線設備だけを使用し、無線局の目的・運用が特定されている無線局については、無線局の免許及び登録は要しないとされている。

Group A 機器については、送信 EIRP が 1W と比較的小さな出力となっているが、MOB や移動航路標識といった船舶の航行の安全向上に係るシステムであり、個別の無線局免許による運用が適切と考えられる。なお、3 章の調査結果で示した通り、既に ECC 決定が発行されている EU の規則では、移動航路標識については免許等による登録を必須としつつ、MOB については ID の 6 桁の制限が装置毎の固有登録には不十分であるが、主管庁が希望すれば、国単位での登録は可能としている。

Group B 機器については、船舶の航行の安全向上に直接係らないシステムであり、国際的に送信機の EIRP が 100mW に制限されており、小電力で運用される無線設備であることから、“免許を要しない無線局”としての運用の可能性がある。²³これにより、レジャー用途でユーザから要望されている「レンタル利用」への対応も可能と考えられる。なお、EU では、Group B 機器について、船舶の安全関連機器に干渉するリスクはなく、登録は不要と思われるが、主管庁が望めば、国ベースでの登録は可能としている。

7.2 認証制度

我が国では、無線通信の混信や妨害を防ぎ、また、有効希少な資源である電波の効率的な利用を確保するため、無線局で使用する無線設備が技術基準に適合していることを免許申請の手続の際に検査を行うこととしている。但し、携帯電話等の小規模な無線局に使用するための無線局であって総務省令で定めるもの(特定無線設備)については、使用者の利便性の観点から、事前に電波法に基づく基準認証を受け、総務省令で定める表示(技適マーク)が付されている場合には、免許手続時の検査の省略等の無線局開設のための手続について特例措置を受けることが可能となっている。これに関連する制度としては、以下が挙げられる。

- 技術基準適合証明(電波法第 38 条の 6):総務大臣の登録を受けた者(登録証明機関)等が、特定無線設備について、電波法に定める技術基準に適合しているか否かについての判定を無

²³ 電波法第 4 条第 1 項但し書き第 3 号に基づく。

線設備 1 台毎に行う制度。登録証明機関が、総務省令で定めるところにより、無線設備 1 台 1 台について試験等の審査を行ったうえで証明を行う。技術基準適合証明を受けた特定無線設備には、登録証明機関が技適マークを付す。

- 工事設計認証(電波法第 38 条の 24):特定無線設備が技術基準に適合しているかどうかの判定について、その設計図(工事設計)及び製造等の取扱いの段階における品質管理方法(確認の方法)を対象として、登録証明機関が行う認証制度。無線設備そのものではなく、工事設計を対象としており、実際の無線設備は認証後に製造される。技適マークは、工事設計認証を受けた者(「認証取扱業者」)が付す。
- 技術基準適合自己確認(電波法第 38 条の 33):特定無線設備のうち、混信その他の妨害を与えるおそれの少ないもの(特別特定無線設備)の工事設計について、製造業者や輸入業者が一定の検証を行い、電波法に定める技術基準への適合性を自ら確認する制度。技適マークは、自己確認を行い、証明規則様式第 12 号の届出書を総務大臣に提出した製造業者又は輸入業者(届出業者)が付す。

一方、海上人命安全条約(SOLAS)等の国際条約により、船舶又は航空機への設置が義務付けられた無線機器については、主管庁が型式検定を行わなければならないこととされており、電波法第 37 条において、総務大臣が行う型式検定に合格した機器でなければ設置してはならないと規定されている(無線機器型式検定制度)。具体的には、無線設備規則に規定された技術基準に対し、無線機器型式検定規則に基づく手続に従って型式検定が行われている。

AMRD の認証については、Group A、Group B 共に、国際条約による船舶への搭載義務が課せられるものではないことから、無線機器型式検定制度の適用対象にはならないことが想定される。他方、Group A については船舶の安全な航行に係るシステムであり、また Group A、Group B 共に海上移動業務に分配された周波数を使用し、同一/隣接周波数を使用する既存の無線システムの保護は重要であることから、導入に際し、技術基準適合証明あるいは工事設計認証による確認が必要である。特に、海外メーカーによる製品の国内販売も想定され、国内流通時に技術基準への適合を確認する必要がある。

この時、AMRD について特定無線設備の技術基準適合証明等に関する証明規則第 2 条第 1 項への規定が必要となる。その場合の特定無線設備の種類として、Group A については、簡易型 AIS やラジオブイ等も位置付けられている“その他の特定無線設備”²⁴として位置付けることが想定される。Group B については、Group A と同様、もしくは免許を要しない無線局として運用する場合、免許不要局²⁵として位置付けることが想定される。

なお、試験法については、国際協調の観点から、関連する IEC 規格(IEC 63269)等に準拠することが適当である。但し、Group B については、試験法に関する既存の IEC 規格等がないことから、Group A に関する IEC 規格や類似の既存無線設備の試験方法等を参考に、別途検討が必要である。

²⁴ 定義は電波法第 38 条2の2第 1 項第 3 号に基づく。

²⁵ 電波法第 4 条第 1 項但し書き第 3 号に基づく。

7.3 普及方策等

AMRD の普及に向けては、ユーザニーズを踏まえると、船舶への機器の追加搭載を不要にすることが重要である。また、Group B を含め、運用者自身だけでなく、周辺を航行する船舶等への位置周知を目的とした用途が挙げられている。そこで、送受信仕様の標準化が重要であると共に、GPS プロッター等の既存の受信装置・表示装置における AMRD 信号への対応を促進することが求められる。

また、Group B 機器については、メッセージフォーマットが ITU-R 勧告に規定されているところ、アプリケーションに応じて利用可能なメッセージの未定義項目もあることから、AMRD の用途・設置目的の詳細情報の表示など、業界や地域のニーズに応じた共通的な使用方法を検討することも想定される。