報道資料

くらしの中に
総務省
MIC Ministry of Internal Affairs and Communications

令和７年 12 月 23 日

# 電波法関係審査基準の一部を改正する訓令案に係る意見募集の結果

－700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局免許人の範囲の追加等－

総務省は、自動運転の実現を支える通信環境の確保に向け、700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局免許人の範囲の追加等を行う電波法関係審査基準の一部を改正する訓令案について、令和７年 11 月６日（木）から同年 12 月５日（金）までの間、意見募集を行いました。

その結果、計 21 件の意見の提出がありましたので、提出された意見及びそれらに対する総務省の考え方とともに、意見募集の結果を踏まえて制定した改正訓令を公表します。

## １　背景・概要

我が国では、700MHz 帯の電波を使用した「車と車」や「車と道路」の通信により、ドライバーの安全・快適な運転を支援する ITS 通信が導入され、既に一般車や救急車等への搭載が進んでいます。

当該システムとして道路上に設置される無線局については、導入当初は警察庁による設置・運用を前提としていたため、現行の電波法関係審査基準（平成 13 年総務省訓令第 67 号）では当該無線局の免許人は警察庁のみを規定しています。

近年、自動運転の実現に向けた対応が急務となる中、警察庁を含む関係省庁における検討状況や民間事業者等のニーズ・取組等を踏まえ、また、電波の有効利用の観点からも、多様な主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用を推進することが必要な状況です。

こうした状況を踏まえ、総務省では、自動運転の実現を支える通信環境の確保に向け、700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局免許人の範囲の追加等を行う電波法関係審査基準の一部を改正する訓令案について、令和７年 11 月６日（木）から同年 12 月５日（金）までの間、意見募集を実施したものです。

## ２　意見募集の結果と改正訓令の制定

提出された意見及び意見に対する総務省の考え方は、別紙１のとおりです。

それを踏まえ制定した電波法関係審査基準の一部を改正する訓令（令和７年総務省訓令第 60 号）は、別紙２のとおりです。

## ３　資料の入手方法

別紙１及び別紙２については、ｅ－Gov（https://www.e-gov.go.jp）の「パブリック・コメント」欄にも掲載します。また、総務省総合通信基盤局電波部移動通信課新世代移動通信システム推進室において閲覧に供するとともに配布します。

【関係報道資料】
○電波法関係審査基準の一部を改正する訓令案に係る意見募集
－700MHz帯ITS通信に係る無線局免許人の範囲の追加等－（令和７年11月５日）
https://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/01kiban14_02000744.html

＜連絡先＞
総務省総合通信基盤局電波部移動通信課新世代移動通信システム推進室
担当：林課長補佐、松尾係長、本多官
電話：03-5253-5896（直通）
E-mail：nextgen_itsradio_atmark_ml.soumu.go.jp
（スパムメール対策のため、「@」を「_atmark_」と表示しています。送信の際には「@」に変更してください。）

別紙１

# 「電波法関係審査基準の一部を改正する訓令案（700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局免許人の範囲の追加等）」に対して提出された意見及び当該意見に対する総務省の考え方

■ 意見募集期間：令和７年 11 月６日（木）から同年 12 月５日（金）まで

■ 意見提出件数：21 件　（法人・団体：12 件、個人：９件）

※　意見提出件数は、意見提出者数としています。

■ 意見提出者：

| No. | 意見提出者 |
|---|---|
| 1 | パナソニックサイクルテック株式会社 |
| 2 | トヨタ自動車株式会社 |
| 3 | 株式会社ゼロ・サム |
| 4 | 京セラ株式会社 |
| 5 | スマートモビリティインフラ技術研究組合 |
| 6 | ITS Connect 推進協議会 |
| 7 | 豊田通商株式会社 |
| 8 | 特定非営利活動法人 ITS Japan |
| 9 | 株式会社デンソー |
| 10 | ITS 情報通信システム推進会議 |
| 11 | 日本電気株式会社 |
| 12 | 株式会社パナソニックシステムネットワークス開発研究所 |
| ― | 個人（9 件） |

## １．法人等からの御意見

| No. | 意見提出者 | 提出された意見 | 総務省の考え方 | 提出意見を踏まえた案の修正の有無 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | パナソニックサイクルテック株式会社 | 700MHz 帯 ITS 通信の免許人範囲を国・地方公共団体・事業者等に拡大する方針に賛同します。官民連携により路側機の設置・運用が進み、とりわけ交通弱者（自転車、歩行者など）への交通安全の向上が期待されます。また自動運転の推進、電波の有効利用も進むものと考えます。制度整備の迅速な実施を希望いたします。 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | 無 |
| 2 | トヨタ自動車株式会社 | 電波法関係審査基準の一部を改正する訓令案に係る意見募集<br>－700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局免許人の範囲の追加等－<br>について、以下のとおりコメントいたします。<br>総務省、警察庁、国交省で推進する「自動運転インフラ検討会」では、自動運転に向けた信号情報提供は 700MHz 帯 ITS 通信を含む V2I 方式の採用を基本とすること、V2N 方式は現在の検討を進めガイドライン化することが示されました。<br>また、一般道での自動運転路車協調実証実験においては、700MHz 帯 ITS 通信やローカル 5G、LTE/5G を活用した検証が進められており、高速道路での自動運転路車協調実証実験においては、ETC2.0 や 5.9GHz 通信に加え 700MHz 帯 ITS 通信を活用した検証が進められております。 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 現在の ITS Connect 搭載車両の拡大や路側機の実証実験が進んでいる状況を踏まえ、700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局の免許人の範囲を「国・地方公共団体及び事業者等」とする、及び免許の審査要件として、同一の周波数帯を使用する他の無線局との混信防止措置を求める今回の改正は、自動運転車両および一般車両の安全運転支援インフラの社会実装を強力に推進する上で、適切かつ有意義な改正であると考え、支持いたします。<br>以上 | | |
| 3 | 株式会社ゼロ・サム | 民間利用を促進する改正であり、賛成します。 | 本案への賛同意見として承ります。 | 無 |
| 4 | 京セラ株式会社 | 700MHz 帯 ITS 通信に係る路側機（以下、ITS 路側機）の無線局免許人の範囲追加は、国、地方公共団体及び事業者などの多様な事業者による ITS 路側機の設置拡大につながるものであり、安全・快適な交通社会の実現に資する重要な改正と考え、賛同いたします。<br>特に 700MHz 帯は電波が遠くまで届き、かつ電波の回り込み特性に優れており、日本における見通しが悪い多様な道路環境に、その特長を生かした ITS 路側機の設置が拡大されれば、交通事故被害者をなくし、国民が安心・安全で過ごせる交通事故ゼロ社会の実現につながるものと大いに期待いたします。 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | 無 |
| 5 | スマートモビリティインフラ技術研究組合 | 当組合では、交通事故ゼロの社会実現を目指し、無線通信を活用した安全運転支援システムの研究開発に取り組んでいるところ、700MHz 帯の電波を活用した ITS 通信システムの有効性を認識しております。今回の改正案はこの免許人に関する規制を緩和し、広く普及拡大を図るものであることから賛同いたします。<br>免許の開設の理由に「安全運転支援に関する通信を行うために | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団 | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 開設するもの」とありますが、意見公募の背景には自動運転の実現に向けた対応について触れられています。安全運転支援の対象としては自動運転車も含まれると認識しましたが、正しいでしょうか？ | 体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。<br>無線局の免許の開設の理由に係る「安全運転支援に関する通信」の対象に関しては、ご認識のとおりです。 | |
| 6 | ITS Connect 推進協議会 | ITS Connect 推進協議会は、760MHz 帯（700MHz 帯）の ITS 専用周波数帯を活用した安全運転支援システム「ITS Connect」の実用化及び普及を促進する団体として、安心・安全な交通社会を実現することを目指しております。<br>当システムは、車と車、および路側機器と車の間で通信を行い、事故防止につながる情報を提供するサービスとして 2015 年 10 月より実用化され、既に多くの利用者がおり、今後さらなる利用者の増加を見込んでいます。<br>700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局免許人の範囲の拡大は、「ITS Connect」の普及促進につながると期待されることから、電波法関係審査基準の一部を改正する訓令案に賛成いたします。 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | 無 |
| 7 | 豊田通商株式会社 | 当社は新たなテクノロジーの活用やサービスの創出が期待されるモビリティ領域をビジネス領域の柱の一つとしています。モビリティ領域の環境変化をビジネスチャンスと捉え、自動運転・高度安全運転支援技術などの活用、交通インフラの整備などに取り組むことで、交通事故の削減、交通死傷者ゼロを目指し、安全で快適なモビリティ社会の実現に貢献することを目指しています。<br>次世代の交通インフラにおいて、すべての交通参加者から交通事故のリスクを低減させるためには、無線通信を活用した交通支援システムは不可欠であると考えています。現在 ITS 専用周波数帯として割り当てられている 700MHz 帯はその電波特性 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | や、ITS 専用通信帯域として割り当てられていることから、通信範囲、遅延などの観点から交通支援システムにとって最良の通信帯域の一つと考えています。今回の改正案はこれまで警察庁が無線基地局免許の主体者だった規制を、国、地方公共団体及び、一般業務用として事業者まで緩和されることは、普及拡大がいっそう可能になることから賛同いたします。<br>　一方で、無線通信を活用した交通システムの効果を最大化するためには、今回の規制緩和によって、実際に国、地方公共団体、一般事業者が交通インフラをその効果が表れる密度で敷設することや、同周波数帯の受信端末の普及が不可欠であり、省庁間の連携、官民連携が不可欠となりますので、規制緩和以降の普及戦略まで踏み込んだ政策の推進を期待いたします。 | | |
| 8 | 特定非営利活動法人<br>ITS Japan | 　今回の改正案は、自動運転車両のみならず、一般車両の安全運転支援の更なる安全で円滑な道路交通に資するITS通信の利用可能性を大幅に拡大する改正案である。<br>　現在、路側機を活用した路車協調の自動運転の実証実験が全国各地域で進んでいることを踏まえ、社会実装を強力に推進する上でも適切かつ有効な改正案である。<br>　また特に民間活力により利用拡大が期待でき、支持します。<br>　今後、様々な周波数帯や手法にも本件の様な取組みが適用される事で、安全運転支援や路車協調型自動運転の社会実装が推進される事も期待いたします。 | 　本案への賛同意見として承ります。<br>　多様の主体による700MHz帯ITS通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | 無 |
| 9 | 株式会社デンソー | ＜該当箇所＞<br>別紙２　別表２（第３条関係）<br>　無線局の目的：公共業務用<br>　　免許の主体および開設の理由<br>　　11　国又は地方公共団体が、安全運転支援に関する通信を行うために開設するものであること。 | 　本案への賛同意見として承ります。<br>　多様の主体による700MHz帯ITS通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 無線局の目的：一般業務用<br>免許の主体および開設の理由<br>11　事業者等が、安全運転支援に関する通信を行うために開設するものであること。<br><br>〈該当箇所に対する意見〉<br>電波法関係審査基準の一部を改正する訓令案に賛同いたします。今回の改正により、高速道路や地方道など幅広い場所への通信インフラ整備が可能となり、700MHz 帯 ITS 通信の普及が加速され、より安全安心で円滑な交通社会実現に寄与するものと考えます。 | 本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | |
| 10 | ITS 情報通信システム推進会議 | 該当箇所<br>別表２(第３条関係)<br>無線局の目的、免許の主体及び開設の理由並びに通信事項<br><br>ITS インフラに関し、警察庁殿が自動運転インフラ検討会にて、700MHz 帯 ITS 通信による信号情報提供の促進を図るために民間事業者による利用拡大を引き続き検討すると示されています。後述の背景や動向も鑑み、道路交通における交通事故削減支援や将来の交通デジタルツインに必要なインフラなどを実現し、社会実装を強力に推進するためには、無線局の免許人の範囲を複数事業者へ拡大することが重要であると考えます。<br>そのため、700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局の免許人の範囲を「国・地方公共団体及び事業者等」とする制度改正は、これらの社会実装を強力に推進するための適切かつ有意義なものと捉えることができ、強く支持いたします。<br>また、ITS 情報通信システム推進会議では、700MHz 帯を活用した安全運転支援や自動運転向け無線通信の方式検討を進めてきており、一社)日本自動車工業会や、特非)ITS Japan 等とも連携 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | し、これらの通信規格や実験ガイドラインの策定を主導し、官民実証等で活用いただいております。<br>　今後も様々な用途への 700MHz 帯を始めとする無線通信技術の活用に資する技術検討資料の策定などを通じ、是非貢献したく考えます。<br>[関連する背景や動向など]<br>・700MHz帯ITS通信を用いたITSサービスは、主に安全運転を支援するサービスとして2015年に商品化され、車載機を搭載する車両は現在までに65万台を超えている<br>・緊急車両に関しては、2020年から救急車への車載機搭載が開始され、現在では複数メーカーの救急車が搭載を始めたことから、車載機の搭載率が全国の救急車保有車両の約30%に達しているうえに、2024年からは消防車への搭載も開始されている<br>・電動アシスト自転車メーカーが、自転車や二輪車の小型モビリティ向けとして、GNSSとITSとアンテナとバッテリーが一体となった小型低消費電力の後付けのITS車載機を発表しており、交通弱者への対応など、サービスが幅広く拡張されつつある<br>・国土交通省自転車活用推進本部殿が発表している第三次自転車活用推進計画骨子案では、ITS等を活用し自転車と自動車等の交通事故を削減するシステムについて、官民が連携して技術検証と社会実装を推進する方針が示されているなど、官民一体となった活動も活発化している<br>・一般道での自動運転路車協調実証実験におけるITSインフラ活用および高速道路での自動運転路車協調実証実験の双方で、ETC2.0や5.9GHz通信に加え、700MHz帯ITS通信を活用した検証が進められている<br>・民間としても、スマートモビリティインフラ技術組合が立ち上がり、官民のプロジェクトを社会実装するための動き | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | を活発化させている。<br>・ITS Japanが会員向けHPで公開を開始し、今後一般公開が予定されているスマートポールシステム構築のためのガイドラインでは、700MHz帯ITS通信を含む様々な通信方式を活用でき、将来新しいV2X通信方式が制度化された場合でも容易に接続・拡張できる仕組みが示されていまる。またこのスマートポールは、自動運転支援や安全運転支援にとどまらず、平時の道路情報収集や、災害時の情報収集・情報配信や、見守りインフラとしての活用検討も進められている。<br><br>別紙２(第５条関係)無線局の目的別審査基準<br>第２ 陸上関係<br>２ 公共業務用無線局<br>(20)(削除)<br>３ その他の一般無線局<br><br>700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局免許の審査要件として同一の周波数帯を使用する他の無線局との混信防止措置を求める制度改正は、改正前に警察庁殿に対して求めてきたものと同様に、今後も必要な審査基準と考えられるため、適切かつ有意義な改正と捉えることができ、強く支持いたします。 | | |
| 11 | 日本電気株式会社 | 本改正案に賛同いたします。<br>免許人の範囲を国、地方公共団体及び事業者等へ拡大することで、路側機の整備主体が増え、全国的な整備・カバレッジの拡大が加速し、ITS サービスの早期普及につながるとともに、安全・安心な交通社会や自動運転の実現に資すると考えます。<br>また、700MHz 帯とセルラー通信網に加えて、新たな ITS サービスが期待される 5.9GHz 帯を併せて活用していくことで、ITS サービス全体のさらなる高度化に繋がることを期待いたします。 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 取組が更に促進されていくことが重要と考えます。<br>　自動運転の実現を支える通信インフラの高度化に向けて、5.9GHz 帯 V2X 通信の導入に向けた取組についても順次、着実に進めていく考えです。 | |
| 12 | 株式会社パナソニックシステムネットワークス開発研究所 | 　改正案を支持いたします。本改正により、無線局の免許の主体が公共業務用として国や地方公共団体に拡大されること、また、一般業務用として事業者に拡大されることにより、安全運転支援に貢献する 700MHz 帯 ITS 通信の利用機会が大幅に増加することが期待されます。<br>　700MHz 帯 ITS 通信は安全運転支援用に割り当てられた専用帯域であり、この用途においてセキュアで帯域保証された通信が可能と認識しております。昨今、自動運転車両の走行を補助する路車協調システムにおける通信手段として本 ITS 通信を用いた実証実験が多くの自治体で実施されておりますが、将来の社会実装に向けて今回の改正は欠かせないものと考えております。<br>　また、弊社では、安心で自由な交通社会の実現を目指し、インフラ、人、モビリティの 3 者を無線通信により結び、安全で円滑な交通を支援するソリューションの研究開発に取り組んでおります。今回の改正で弊社を含む多くの民間事業者が 700MHz 帯 ITS 通信を活用する道が開けるものと期待しております。 | 　本案への賛同意見として承ります。<br>　多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | 無 |

## ２．個人からの御意見

| No. | 意見提出者 | 提出された意見 | 総務省の考え方 | 提出意見を踏まえた案の修正の有無 |
|---|---|---|---|---|
| 13 | 個人 | 700MHz 帯 ITS 通信に係る無線局の免許人の範囲を「国、地方公共団体及び事業者等」に拡大する改正は、自動運転社会の実現に向けた前向きな制度整備と受け止めています。特に、地方公共団体や民間事業者の参入を可能にすることで、地域の交通安全や災害対応力の向上が期待されます。<br><br>しかしながら、制度設計においては、先進国としての責任と、公共インフラに関わる通信の安全性・信頼性を確保するため、以下の点について制度的な補足と運用方針の明確化を強く求めます。<br><br>1. 国際水準のセキュリティ基準の導入<br>ITS 通信は、車両の位置情報、走行履歴、道路インフラの状態など、国家安全保障や個人の自由に関わる情報を扱う可能性があります。欧州では、EU Cybersecurity Certification（EUCC）や Cyber Resilience Act（CRA）により、ITS 機器や通信インフラに対するセキュリティ認証制度が整備されつつあります。　米国では、CMMC（Cybersecurity Maturity Model Certification）を通じて、国防関連事業者のサプライチェーン全体にセキュリティ成熟度を求めています。<br><br>日本においても、事業者等を免許人に含める場合は、国際水準のセキュリティ認証制度を参考に、免許審査における情報管理能力、外国資本の関与状況、サイバー防御体制の評価項目を | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。<br>制度的な補足や運用に関するご意見については、今後の検討や制度運用等に当たっての参考とさせていただきます。 | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 明記すべきです。特に警察庁を含む関係省庁が運用する通信においては、国家安全保障上の懸念を未然に防ぐため、制度的な監査・監視体制の整備が急務です。<br><br>2. 外国資本・外国籍関与への制度的担保<br>電波法第5条では、外国籍者や外国法人への無線局免許付与を原則禁止していますが、資本関係や役員構成によってはグレーゾーンが存在します。<br>ITS通信のような公共インフラに関わる通信においては、外国資本が関与する事業者が免許人となることによる情報流出や安全保障上の懸念が生じる可能性があります。<br><br>制度改正にあたっては、免許人の選定基準に外国資本比率や役員構成に関する制限を明確に定め、国家安全保障上の懸念が生じないよう制度的担保を講じることが不可欠です。<br><br>3. 地方公共団体の整備能力と地域間格差への配慮<br>免許人の範囲に地方公共団体を含めることは、地域の交通安全や災害対応力の強化につながる可能性があります。しかし、地方自治体の中には、財政的・技術的に整備が困難なところも多く、制度上「開設可能」とされても、実際には整備が進まない地域が出てくる懸念があります。<br><br>国による支援制度の整備や、地域間格差を是正するための技術支援・財政支援の仕組みを併せて検討すべきです。特に高齢化が進む地方では、ITS通信が高齢者の安全運転支援や移動支援に直結するため、整備の遅れが命に関わる問題となり得ます。<br><br>4. 民間事業者の参入と公共性の担保 | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 民間事業者の参入により、通信インフラの整備が進むことは期待されますが、商業的な運用が進むことで、公共性や公平性が損なわれる懸念もあります。特に過疎地や採算性の低い地域では、民間事業者による整備が後回しにされる可能性があります。<br><br>国は、ITS 通信インフラの整備において、公共性・公平性・安全性を担保するためのガイドラインを示し、民間事業者に対してもその遵守を求めるべきです。<br><br>5. プライバシー保護と住民理解の促進<br>ITS 通信は、車両の位置や移動履歴等の情報を扱う可能性があり、プライバシー保護の観点からも、住民への丁寧な説明と、情報の取扱いに関する明確なルールの整備が不可欠です。制度改正にあたっては、地域住民や自治体が設置計画に対して意見を述べる機会を制度的に担保し、住民理解と信頼の醸成を図るべきです。<br><br>以上の点を踏まえ、制度設計においては「技術の進展」と「地域の実情」「住民の安心感」のバランスを重視した運用をお願い申し上げます。日本が先進国として、公共インフラの安全性と信頼性を守りながら、地域の交通安全と自動運転社会の実現に向けて、制度的な先手を打つことを強く期待いたします。 | | |
| 14 | 個人 | 安全で円滑な道路交通に資する ITS 通信の利用可能性を大幅に広げる改正案である。特に民間活力による利用拡大が期待できる。 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | |
| 15 | 個人 | 「事業者等」の指す具体的な範囲を明らかにしていただくことを希望します。(例えば、独立行政法人等の国が出資する公的な主体は、「国又は地方公共団体」と「事業者」のいずれで処理するのか等) | 本案での「事業者等」には、ご指摘の独立行政法人など、国又は地方公共団体を除く全ての法人が含まれます。 | 無 |
| 16 | 個人 | 700MHz 帯 ITS 通信については、未だ普及途上であることは否めないものの、昨今の世界的動向を鑑みると、V2X 通信への期待はこれまでに無く高まっている状況にあると思われます。<br>世界的には周波数の異なる 5.9GHz が主流でですが、700MHz 帯という周波数の特性を活かしたユースケースも多く存在すると考えられます。現状で社会実装されているユースケースに限らず、様々な利活用が検討され、ひいては普及促進を進展することを大いに期待しています。そのための今回の改正案が不可欠なものと思います。 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。 | 無 |
| 17 | 個人 | 700MHz 帯 ITS 通信の普及が始まって 10 年近く経過しているが、国内での設置は 115 ヵ所となっており、普及整備に必要な予算が警察庁で確保できていない現実がある。<br>安全施策の早期拡大等や車両の移動情報のビッグデータ化に関する期待から、今回の、「国、地方公共団体及び事業者等」への拡大は急務だと思われる。 | 本案への賛同意見として承ります。<br>多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 考えます。 | |
| 18 | 個人 | 電波という公共の媒体を一つの省庁が独占するのは間違っている。<br>活用方法を精査し公共性があるのであれば、許可すべきである。<br>したがって、本案件については利用する皆が恩恵を受けるものであるので導入すべきと考えます。 | 本案への賛同意見として承ります。 | 無 |
| 19 | 個人 | 地上デジタル放送との混信に配慮する条項が設けられていることを評価し、本案に賛成する。 | 本案への賛同意見として承ります。 | 無 |
| 20 | 個人 | 改正案に以下の理由より反対です。<br><br>１．周波数が有効利用されているか明らかでない<br>意見募集対象の700MHz帯ITSシステム（ITS Connect）は導入から10年以上経つが、ほとんど普及していないと考えられる。路側機（信号機等に設置された基地局）はトヨタのホームページにて2023年6月時点の状況が公開されているが、全国で100箇所強しかなく、比較的密度の高い東京の山手線内でもわずか15箇所、新宿以西は設置数ゼロである。車載器（車両に設置された端末）は、緊急車両を除く一般車両においてはトヨタ系の一部車種にオプション設定されているに過ぎず、報道によれば総数約40万台で率にして250台に1台しか搭載されていないとのことである。つまり信号機の情報が得られる交差点は皆無に等しく、車車間通信で出会いがしら事故を軽減できるのは確率的に6万回に1回もなく、緊急車両の接近通知が受信できる車両は周囲の250台に1台といった状況である。車両に搭載されるセンサーが多様化した現在においてITS Connectを搭載していない車両の事故率が高いとの話もなく、総務省が公表する技適車載器出荷数も2021年からほぼゼロに | 700MHz 帯 ITS 通信システムの利用状況については、一般車において約 63 万台（2025 年 9 月時点）搭載されており近年増加傾向（2025 年 3 月時点（約 56 万台）から半年で約 7 万台増加）にある他、全国の救急車の約 3 割、消防車の一部についても搭載が進んでいます。<br>また、当該システムは、メーカー等の民間事業者や自治体が主体となり、様々な地域で、自動運転バス等に活用する実証実験が行われており、その社会実装や利用の拡大に向けた取組が進められています。<br>そうした中で、当該システムとして道路上に設置される無線局（いわゆる路側機）については、特定非営利活動法人 ITS Japan から、設置拡大が進んでいない状況に対する課題認識や民間による路側機の設置・運用を可能する制度の早期整備の | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | なっていることも含め精査が必要である。そしてこの貴重な周波数がトヨタバンド化している現状は、電波の公平な利用にもなっていない。<br>　そもそも電波が有効利用されているかは総務省の利用状況調査と、電監審の有効利用程度評価で公的に明らかにされるべきものであるが、免許数ゼロであった平成25年度調査を除き公表されていない。従ってまずこの周波数帯の利用状況を明らかにすべきであり、有効に利用されていないのであれば免許主体の範囲拡大よりむしろ以下の説明のように周波数再編のアクションを取るべきである。<br><br>２．ITS通信は国際協調された5.9GHz帯に集約すべき<br>　自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会で検討が進められ、周波数再編アクションプランにも盛り込まれた5.9GHz帯ITSは国際的にも整合されたものであるため、ガラパゴス化した700MHz帯と5.8GHz帯のITSは5.9GHz帯に集約する方向性を早期に打ち出すべきではないか。その上で700MHz帯ITS跡地はより需要の高いシステムに、5.8GHz帯ITS跡地は我が国だけが使えない状態にある無線LANに再編するのが適当と考える。 | 必要性等についての政策提言が行われるなど、民間事業者等のニーズが明示され、かつ民間事業者等による当該システムの活用に関する各種取組も進展しています。<br>　近年、自動運転の実現に向けた対応が急務となる中、そうした民間事業者等のニーズ・取組や、警察庁を含む関係省庁における検討状況を踏まえ、また、電波の有効利用の観点からも、多様な主体による700MHz 帯 ITS 通信の有効活用を推進することが必要であることから、本改正を行うものです。<br>　本制度整備を契機として、既に社会実装されている 700MHz 帯 ITS 通信が、多様な主体によってその有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献していくことが重要と考えます。<br>　その上で、自動運転の実現を支える通信インフラの高度化に向けて、5.9GHz 帯 V2X 通信の導入に向けた取組についても順次、着実に進めていく考えです。 | |
| 21 | 個人 | 　700MHz 帯 ITS 通信審査基準改正を通じた地方格差是正と通信公共料金化の提案<br><br>　訓令案を強く支持いたします。<br>　700MHz帯ITS通信の無線局免許人範囲に「道路管理者等」を | 　本案への賛同意見として承ります。<br>　多様の主体による 700MHz 帯 ITS 通信の有効活用が促進され、自動運転車の安全な運行の支援や自動運転時代における安全・安心な道路交通社会の実現等に貢献 | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 追加することは、自動運転・高度運転支援の全国展開に不可欠であり、2025年以降のレベル4実用化を大きく加速するものと高く評価します。<br>　ただし、本改正の実効性を最大化するため、以下の点を強く要望いたします。<br><br>免許人範囲のさらなる拡大<br>　高速道路会社・都市部自治体だけでなく、地方自治体（都道府県・政令市以外も含む）・地方警察を明示的に追加してください。地方部のV2I（路車間通信）インフラは都市部の1/3以下（総務省2025年データ）で、自治体自身が簡易に基地局を設置できないことが最大の障壁となっています。<br><br>地方自治体・中小事業者の手続き負担軽減<br>　地方では専門人材が極めて少なく、手続きの複雑さが普及の足かせです。以下の措置を審査基準に明記し、早期に運用指針を公表してください。<br>・包括免許の積極活用<br>・設置届出のみで足りるケースの大幅拡大<br>・技術基準適合証明のモジュール認証活用による負担軽減<br><br>通信料金の公共料金化と光回線普及の同時推進<br>　ITS通信は光回線・携帯電話網と一体で機能しますが、地方の高齢者・低所得層は通信料金高止まりでデジタルデバイドが深刻です。本改正を機に、**光回線・携帯電話料金の公共料金化（月3,000円以下上限設定）**を義務化し、地方光回線普及を加速してください。これにより、V2N/V2Iのカバー率向上と同時に、IP放送（アンテナ不要）による地上波無料視聴保証も実現でき、CO2削減（インフラ効率化5-10%）にも寄与します。 | していくことが必要であり、そのために本制度整備を契機とした国・地方公共団体・民間事業者等の関係者による検討や取組が更に促進されていくことが重要と考えます。<br>　本制度整備では無線局免許人の範囲に「地方公共団体」も追加していることから、ご指摘の「地方自治体（都道府県・政令市以外も含む）」や「地方警察」についても無線局免許人の範囲に含まれることとなります。<br>　本制度整備の実効性に関するその他のご意見については、今後の検討等に当たっての参考とさせていただきます。 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 以上の措置により、700MHz帯ITS通信は真に全国津々浦々へ普及し、2025年度末までに高速道路・主要国道80%超、2030年までに地方道含む全国95%達成が可能になると確信します。<br>訓令案の早期施行と併せて、上記要望事項のご検討を強くお願い申し上げます。 | | |

別紙２

○総務省訓令第60号

電波法関係審査基準の一部を改正する訓令を次のように定める。

令和７年12月23日

総務大臣　林　芳正

電波法関係審査基準の一部を改正する訓令

電波法関係審査基準（平成13年総務省訓令第67号）の一部を次のように改正する。

（下線の部分は改正部分）

## 改　正　後

別表２（第３条関係）

無線局の目的、免許の主体及び開設の理由並びに通信事項

| 無線局の目的 | 免許の主体及び開設の理由 | 通信事項 |
|---|---|---|
| ［略］ | ［略］ | ［略］ |
| 公共業務用 | ［略］ | ［略］ |
| | 11　国又は地方公共団体が、安全運転支援に関する通信を行うために開設するものであること。 | 安全運転支援に関する事項 |
| | ［略］ | ［略］ |
| ［略］ | ［略］ | ［略］ |
| 一般業務用 | ［略］ | ［略］ |
| | 145―3　事業者等が、安全運転支援に関する通信を行うために開設するものであること。 | 安全運転支援に関する事項 |
| ［略］ | ［略］ | ［略］ |

［注　略］

［別表３　略］

［別紙１　略］

別紙２（第５条関係）無線局の目的別審査基準

［第１　略］

第２　陸上関係

［１　略］

２　公共業務用無線局

［（１）～（19）　略］

（20）　削除

## 改　正　前

別表２［同左］

［同左］

| 無線局の目的 | 免許の主体及び開設の理由 | 通信事項 |
|---|---|---|
| ［同左］ | ［同左］ | ［同左］ |
| 公共業務用 | ［同左］ | ［同左］ |
| | 11　警察庁が、安全運転支援に関する通信を行うために開設するものであること。 | 安全運転支援に関する事項 |
| | ［同左］ | ［同左］ |
| ［同左］ | ［同左］ | ［同左］ |
| 一般業務用 | ［同左］ | ［同左］ |
| | ［新設］ | ［新設］ |
| ［同左］ | ［同左］ | ［同左］ |

［注　同左］

［別表３　同左］

［別紙１　同左］

別紙２［同左］

［第１　同左］

第２　［同左］

［１　同左］

２　公共業務用無線局

［（１）～（19）　同左］

（20）　公共業務用（通信事項が安全運転支援に関する事項の無線局の場合に限る。）

通信事項が安全運転支援に関する事項の基地局の審査は、次の基準により行う。

ア　申請者

| | |
|---|---|
| | 申請者は、警察庁であること。<br>イ　通信の相手方<br>通信の相手方は、通信事項が安全運転支援に関する事項の陸上移動局であること。<br>ウ　通信事項<br>通信事項は、安全運転支援に関する事項であること。<br>エ　他の無線局との干渉調整等<br>隣接する周波数帯を使用する他の無線局に干渉の影響を与えないように、設置場所の選択、フィルタの追加等の必要な措置(当該他の無線局の免許人等との調整を含む。)を講ずるものであること。<br>オ　設置場所<br>設置場所は、地上デジタル放送の受信に支障を来さないよう、十分配慮されていること。 |
| ［(21)・(22)　略］ | ［(21)・(22)　同左］ |
| 3　その他の一般無線局 | 3　［同左］ |
| ［(1)～(21)　略］ | ［(1)～(21)　同左］ |
| (22)　公共業務用又は一般業務用(通信事項が安全運転支援に関する事項の無線局の場合に限る。)<br>通信事項が安全運転支援に関する事項の基地局の審査は、次の基準により行う。<br>ア　申請者<br>申請者は、国、地方公共団体又は事業者等であること。<br>イ　通信の相手方<br>通信の相手方は、通信事項が安全運転支援に関する事項の陸上移動局であること。<br>ウ　通信事項<br>通信事項は、安全運転支援に関する事項であること。<br>エ　他の無線局との干渉調整等<br>同一又は隣接する周波数帯を使用する他の無線局に混信の影響を与えないように、設置場所の選択、フィルタの追加等の必要な措置(当該他の無線局の免許人等との調整を含む。)を講ずるものであること。<br>オ　設置場所<br>設置場所は、地上デジタル放送の受信に支障を来さないよう、十分配慮されていること。 | ［新設］ |
| ［4　略］ | ［4　同左］ |
| ［第3～第5　略］ | ［第3～第5　同左］ |
| ［別紙3　略］ | ［別紙3　同左］ |

附　則

この訓令は、令和7年12月23日から施行する。