「周波数割当計画の一部を変更する告示案等に係る意見募集
（自動運転の実現に向けた 5.9GHz 帯の周波数変更に係る制度整備）」
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 15 日（土）から同年 12 月 15 日（月）まで

■ 意見提出件数：14 件 （法人・団体：９件、個人：５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	株式会社 NTT ドコモ
２、３	日本放送協会
４	一般社団法人　日本民間放送連盟
５	ITS 情報通信システム推進会議
６	沖電気工業株式会社
７	古河電気工業株式会社
８	東海テレビ放送株式会社
９	日本電気株式会社
10	特定非営利活動法人 ITS Japan
―	個人（５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	株式会社 NTT ドコモ	原案に示された、5.9GHz 帯の一部を V2X 通信向けに活用するための周波数割当計画の変更および新たに導入する無線局を定める告示の制定について、自動運転社会の実現に向けた重要な取り組みであると考えるため、賛同いたします。	本案への賛同意見として承ります。	無
2	日本放送協会	＜全般に対する意見＞ 周波数移行整備を円滑に進めていくために、引き続き、総務省による関係者間の調整の実施を求めます。	本案に対して基本的に賛同の意見として承ります。 周波数変更の実施に当たっては、自動運転の社会実装のためのデジタルインフラ整備事業等による支援の円滑な実施等を通じて、引き続き、既存無線局の免許人に配慮しつつ、丁寧に進めて参ります。	無
3	日本放送協会	＜第 2 周波数割当表に対する意見＞ 周波数移行整備について、スケジュールに沿って適切に整備を進めていきますが、災害や社会情勢等によって、整備が工程通りに進まない場合も考えられます。その際、既存無線局の事業に支障が出ないよう柔軟な対応を求めます。	本案に対して基本的に賛同の意見として承ります。 なお、今般の制度整備による周波数の使用の期限については、これまでの周波数変更の実施状況等にも鑑み、周波数変更が調査設計、機器調達、設置工事等の作業工程全体で複数年度を要し、かつ段階的に進められることを踏まえた完了想定時期から一定程度の時間的余裕を持たせたスケジュールを前提に規定しているものですが、今後、天災事変など現時点で予見することが困難な事由により、周波数変更の実施に重大な支障を生じる場合は、当該事案に応じて更なる対応を行う	無

			ことも在り得ると考えます。	
4	一般社団法人　日本民間放送連盟	・5888～5925MHz の放送事業用固定業務について、特定周波数変更対策業務の対象とするため、周波数の使用期限を「令和13 年（2031 年）３月 31 日」と規定することはやむを得ないものと考えます。 ・今回の意見募集にあわせて公表された「制度整備の概要」（別添１）では、この周波数の使用期限に先んじて、一部地域（東北、関東、東海、近畿）において、Ｖ２Ｘ通信システムの先行的な導入のため、総合通信局等による周波数指定を可能とする旨が記載されています。こちらも放送事業者の設備計画に大きく影響するものです。 ・放送事業者は周波数有効利用の観点から、当該周波数帯の固定業務について、特定周波数変更対策の円滑な実施に協力する所存です。しかしながら、▽無線設備の製造側の事情により納期が遅れる傾向にある、▽要員確保等の事情により工事が遅延・長期化する傾向にある、▽激甚化する自然災害等の影響を受ける可能性がある――など、放送事業者の工夫や努力だけで解決できない理由により、設備更新・周波数移行がスケジュール通りに進まない可能性を否定できません。 ・したがって、周波数の移行期限等を新たに規定するのであれば、既存無線局の免許人の責によらない事由等には柔軟に対応する用意がある旨を示し、必要に応じ例外的な期限延長等を認めていただくよう、強く要望します。	本案に対して基本的に賛同の意見として承ります。 周波数変更の実施に当たっては、自動運転の社会実装のためのデジタルインフラ整備事業等による支援の円滑な実施等を通じて、引き続き、既存無線局の免許人に配慮しつつ、丁寧に進めて参ります。 なお、今般の制度整備による周波数の使用の期限については、これまでの周波数変更の実施状況等にも鑑み、周波数変更が調査設計、機器調達、設置工事等の作業工程全体で複数年度を要し、かつ段階的に進められることを踏まえた完了想定時期から一定程度の時間的余裕を持たせたスケジュールを前提に規定しているものですが、今後、天災事変など現時点で予見することが困難な事由により、周波数変更の実施に重大な支障を生じる場合は、当該事案に応じて更なる対応を行うことも在り得ると考えます。	無
5	ITS 情報通信システム推進会議	次世代モビリティのひとつとして期待される自動運転を実現・支援する V2X には、安全性の観点や、今後のユースケースの増加を見据え、新たな周波数帯の割当てが必須であり、欧州／米国／中国などでは既に 5.9GHz 帯への V2X の周波数割当てが進んでいます。 国際的に調和を取りつつ、我が国がこの分野における競争力を確保するために、5888 - 5925MHz の移動業務について、V2X 通	本案への賛同意見として承ります。 5.9GHz 帯 V2X 通信システムの円滑な導入に向けて、自動運転及び ITS 通信の最新動向を踏まえたユースケースや通信要件等に関する業界標準が必要となることから、官民で 100 以上の団体が参画して ITS の標準化推進や普及啓発等を行う団	無

		信システムへの周波数割当を可能とするための公共業務用及び一般業務用を追加することに賛同いたします。 ITS 情報通信システム推進会議では、通信規格策定を目的に、技術検討とその成果としての技術資料等の策定を実施しております。 5.9GHz 帯 V2X を対象とした取り組みとしては、自動運転向け無線通信の方式検討成果を「自動運転(自専道)通信活用ユースケース向け通信システムの実験用ガイドライン ITS FORUM RC-020 1.0 版」、「SIP 協調型自動運転ユースケースに関する通信シナリオ／通信要件の検討資料 ITS FORUM RC-017 1.1 版」として策定しております。これらは総務省殿および SIP-adus との連携による技術検討成果でありますが、今後の 5.9GHz 帯 V2X の標準規格策定なども念頭に、これらの改定や新規技術文書の策定などを通じて、本制度整備にあわせて、是非貢献したく考えます。	体である ITS 情報通信システム推進会議においては、自動運転や ITS 通信に関する多様な関係者のニーズ等を的確にとらえ、かつ同関係者と連携・協力しながら、業界横断的な標準仕様等の検討・策定を適切なプロセス・スケジュールで進められることを期待します。	
6	沖電気工業株式会社	V2X は、自動運転の社会実装の進展にあわせて、活用・普及が進むと想定しており、自動運転の実現に向けた 5.9GHz 帯の周波数変更に係る制度整備として、5888 - 5925MHz の移動業務について、V2X 通信システムへの周波数割当を可能とするための公共業務用及び一般業務用を追加する事に賛同致します。 海外では既に 5.9GHz 帯の割り当てが進んでいることから、国内においても、国際的な調和を取りつつ、5.9GHz 帯における V2X 用通信の導入に関わる取組みが前に進むことを期待しており、弊社としても本分野の社会実装推進を目的に、V2X に関わる検討に貢献させて頂きます。	本案への賛同意見として承ります。	無
7	古河電気工業株式会社	1. 国際標準との整合性の重要性 5.9GHz 帯は、欧州、米国、中国、韓国をはじめとする国際的な ITS 通信標準において、協調型自動運転や高度交通システム	本案への賛同意見として承ります。	無

		（ITS）の中核周波数として位置付けられています。これらの標準では、広帯域（20MHz 以上）を確保することで、低遅延かつ高信頼の通信を実現し、安全性と効率性を最大化することが求められています。日本においても国際標準との整合性を確保することは、グローバル市場での技術競争力維持、車両や路側機器の相互運用性確保に不可欠です。 2. 高帯域利用による技術的メリット 低遅延・高信頼性通信：自動運転や高度運転支援では、高速応答が求められます。高帯域を確保することで、通信遅延を最小化し、緊急時の安全制御に対応可能となります。 大容量データ伝送：センサーデータ共有、動画伝送など、車両間・路車間での大容量通信ニーズに対応するためには、広帯域が不可欠です。 拡張性・将来性：国際標準では、IEEE802.11p や LTE-V2X に加え、5G-V2X への移行が進んでおり、これらは広帯域を前提とした設計です。日本が狭帯域に留まる場合、将来的な技術進化に対応できなくなるリスクがあります。 3. 安全性・公共性の観点 交通安全は公共の利益に直結します。高帯域を活用することで、合流支援、衝突回避、緊急車両優先などのユースケースにおいて、より確実な情報伝達が可能となり、事故防止に寄与します。国際的な安全要件を満たすためにも、広帯域の確保は必須です。 4. 経済的・産業的効果 国際標準に準拠した広帯域利用は、日本の自動車産業・通信産業が海外市場で競争力を維持するための前提条件です。相互運用性を確保することで、輸出障壁を回避し、国内外のサプライ		

		チェーンにおける技術的優位性を確保できます。 結論 以上の理由から、日本においても国際標準に従い、5.9GHz 帯の広帯域利用を積極的に推進すべきです。これは安全性・技術革新・国際競争力の観点から不可欠であり、政策的にも早期に明確化することを強く要望します。		
8	東海テレビ放送株式会社	・5888～5925MHzの放送事業用固定業務について、特定周波数変更対策業務の対象とするため、令和13年（2031年）3月31日までの使用期限を設けることはやむを得ないと考えます。 ・ただし、意見募集にあわせて公表された「制度整備の概要」には、東海地域などでV2X通信システムの先行導入を円滑に進めるために、総合通信局等による周波数指定を可能とする旨が記載されており、これは放送事業者の設備計画に影響があると考えています。 ・当社は、周波数の有効利用の観点から円滑な移行に協力する意向ですが、無線設備の製造遅延、工事要員の不足、自然災害など、事業者の努力だけでは解決できない要因により、スケジュール通りの移行が困難となる可能性があります。したがって、使用期限を新たに規定する場合には、免許人の責によらない事由に対して柔軟に対応し、必要に応じて例外的な期限延長を認めていただくよう要望します。	本案に対して基本的に賛同の意見として承ります。 周波数変更の実施に当たっては、自動運転の社会実装のためのデジタルインフラ整備事業等による支援の円滑な実施等を通じて、引き続き、既存無線局の免許人に配慮しつつ、丁寧に進めて参ります。 なお、今般の制度整備による周波数の使用の期限については、これまでの周波数変更の実施状況等にも鑑み、周波数変更が調査設計、機器調達、設置工事等の作業工程全体で複数年度を要し、かつ段階的に進められることを踏まえた完了想定時期から一定程度の時間的余裕を持たせたスケジュールを前提に規定しているものですが、今後、天災事変など現時点で予見することが困難な事由により、周波数変更の実施に重大な支障を生じる場合は、当該事案に応じて更なる対応を行うことも在り得ると考えます。	無
9	日本電気株式会社	「周波数割当計画の一部を変更する告示案」および「電波法第七十一条の二第一項第一号ハの第 1 号新規開設局を定める告	本案への賛同意見として承ります。	無

		示案」に賛同いたします。 5895～5925MHz への V2X 通信システム用途の追加、未利用の放送用割当の整理、既存割当への使用期限設定は、周波数の有効活用を促し、迅速な移行を後押しするものと考えます。 併せて、「第 1 号新規開設局」の告示により、特定周波数変更対策業務の枠組みの下での 5.9GHz 帯 V2X 無線局の導入促進が期待できると考えます。 また、5.9GHz 帯 V2X 無線局による路車間通信・車車間通信での安全運転支援機能の強化やレベル 4 自動運転車をサポートする新たな用途の活用、陸上移動局（車載器）の免許不要化等のさらなる普及促進のための後押しも有効と考えます。		
10	特定非営利活動法人 ITS Japan	今回の改正案は、協調型の自動運転の普及、発展に向けて、これを支える通信環境の確保、インフラの整備に大きく貢献する改正案と考えます。 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ります。 また、世界各国の対応を見ても、欧州、米国、中国の各地で 5.9GHz 帯の ITS への周波数割り当てを決定しており、国際標準に向けた動きにも同調できるものとなります。 新たな割当てで運用される情報は、自動運転のみならず ITS の様々なアプリケーションにも応用できるので、交通事故削減や渋滞削減等にも大きく寄与するものと期待しています。 以上の理由から、今回の周波数割当計画の一部を変更する告示案に賛同し、支持いたします。 本告示案の実施に際し、ITS 周波数や ETC2.0 等で運用されている既存の情報との連携や役割分担を整理し、複数の周波数帯を有効活用していくことが大切と考えます。	本案への賛同意見として承ります。 ご指摘の通り、ITS 通信の有効活用が促進され、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。	無

２．個人からのご意見

1	個人	自動運転の社会実装に向けた通信インフラ整備の一環として、5.9GHz 帯の周波数割当計画を変更する本制度整備について、以下の点を懸念し意見を申し上げます。 1. 地方任せの実装における責任の所在の不明確さ 本制度は、全国的な周波数変更と新たな無線局の導入を伴う大規模な制度変更であり、地方自治体や民間事業者が実装の担い手となる場面も想定されます。 しかし、事故や通信障害、混信等が発生した場合に、誰が責任を負うのかが制度上明確でないことに強い不安を覚えます。 特に、公共交通や物流といった人命に関わる領域での通信インフラは「誰が責任を持って監視・保守・対応するのか」という体制の明示が不可欠です。 国が制度設計を行う以上、地方に任せきりにせず国としての責任と支援体制を明文化すべきです。 2. 電波の安全性・セキュリティ対策の不透明さ V2X 通信は車両とインフラ、車両同士がリアルタイムで情報をやり取りする極めて重要な通信です。 電波の乗っ取り、混信、妨害、サイバー攻撃などのリスクに対して、どのような技術的・制度的対策が講じられるのかが明示されていません。 特に 5.9GHz 帯は、他の無線システムとの干渉リスクもある帯域であり暗号化方式、認証手順、妨害検知・回避機能などの技術仕様を安心して使える仕組みを整えるべきです。 3. 参入事業者の選定基準と透明性の確保	ご意見の点については、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。 また、5.9GHz 帯 V2X 通信システムに係る技術仕様に関するご意見については、今後の業界標準の策定に向けた技術的な検討に当たっての参考とされるべきものと考えます。	無

		今後、V2X 通信に関わる無線局の運用主体として、民間企業が多数参入することが予想されます。 その際、事業者の選定基準や審査の透明性が確保されなければ、外資系企業による独占や情報管理体制の不備によるリスクが生じかねません。 都内の火葬場や水資源のように、公共性の高いインフラが外資に買収・独占される事例が現実に起きている中で、電波という公共資源についても、同様のリスク管理が必要です。参入事業者には、情報セキュリティ・財務健全性・地域貢献性などの観点から厳格な審査基準を設けるべきです。 4. 地域格差と中小事業者への支援の必要性 自動運転の社会実装が都市部から進む中で、地方の交通・物流インフラが取り残される懸念があります。 また、V2X 対応の設備投資は中小運送業者や地域交通事業者にとって大きな負担です。 制度整備にあたっては、中小事業者や地方自治体が円滑に移行できるよう、技術支援・財政支援・人材育成支援をセットで講じることが不可欠です。 地域の実情に応じた柔軟な制度運用を求めます。 5. 国際的な安全基準との整合性と日本独自の基準の明示 V2X 通信に関しては、米国の C-V2X、欧州の ITS-G5 など、国際的にも複数の方式が存在します。 日本がどの方式を採用し、どのように国際標準と整合を図るのか、また日本独自の安全基準をどう設計するのかが不明確です。		

		国際的な相互運用性を確保しつつ、日本の交通事情や地理的特性に即した安全基準を整備する必要があります。 そのためにも、国民や専門家を交えた公開の議論の場を設け、制度設計の透明性と納得性を高めるべきです。 結びに 自動運転の実現は、地域の交通課題や高齢化社会への対応として重要な取り組みです。 しかし、その基盤となる通信インフラの整備は、単なる技術導入ではなく、公共性・安全性・公平性・透明性を伴う制度設計が求められます。 今回の制度改正が、単に「周波数の割当変更」にとどまらず、誰が使い、誰が守り、誰のための制度なのかを明確にする契機となることを強く望みます。 国民の信頼と理解を得るためにも、制度の全体像と技術的・社会的影響を丁寧に説明し、持続可能で公正な制度運用を実現していただきたいと考えます。 以上		
2	個人	現在、放送事業者に割り当てられている 5.9GHz 帯は、ITU 勧告で ITS 用通信周波数となっており、速やかに V2X 用通信周波数帯として割り当て、欧米中の V2X 通信と合致した対応が必要と考える。	本案への賛同意見として承ります。	無
3	個人	国際整合された 5.9GHz 帯 ITS 推進に資するもののため、本改正案に賛同いたします。 そのうえで意見募集の範囲外の要望にはなりますが、今後 5.9GHz 帯 ITS の導入検討にあたっては、現在きわめて一部の交差点、車両にしか利用されていない 700MHz 帯 ITS を廃止し、	本案への賛同の意見として承ります。	無

		必要な機能は 5.9GHz 帯に収容可能となるよう技術条件の策定をお願いいたします。また、5.8GHz 帯 ITS も無線 LAN の需要に比べて周波数帯を使用し続ける意味が薄く、国際的にも周波数が整合していないため同様に 5.9GHz 帯に収容し、特定実験試験局ではなく免許不要の無線 LAN に開放する道筋をつけていただくようお願いいたします。		
4	個人	欧米ほか海外各国との調和及び、機器の共通化による低価格化のためにも 5.9GHz 帯での V2X 利用は必要である。但し、用途を自動運転実現に限ることに対しては反対する。安全運転に関する情報他の道路交通情報の送受信や、エンタメ他の様々なサービス（含む決済）用にも公共の福祉に資する限りは携帯電話と同様に電波利用自体は開放すべきであり、実際の利用内容や利用制限に関しては原則はユーザーが決めるべきである。これに対し既存及び新規規制が必要な場合は、それぞれの適用判断をサービス提供者及び当局に委ねるべきである。	本案に対して基本的に賛同の意見として承ります。 なお、V2X 通信の利用用途は現時点で自動運転に限ることを決めているものではなく、ユーザー視点が重要であることもご指摘のとおりであり、ご意見の点は、今後の業界横断的な検討に当たっての参考とされるべきものと考えます。	無
5	個人	700MHz 帯 ITS 通信審査基準改正を通じた自動運転シェアカー激安化と自転車推進の提案 訓令案を支持しますが、700MHz 帯 ITS 通信の免許人範囲追加を機に、自動運転シェアカーの激安化と自転車推進を優先すべきです。 自動運転レベル 4 普及（2025 年目標）で ITS 通信が重要ですが、ガソリン車依存が CO2 排出の主因（運輸部門 20%超）。都道府県内移動限定の自動運転シェアカーを 1 日 500 円以下で利用可能にし、ガソリン車新車販売を 2030 年禁止に前倒ししてください。自転車購入補助（1 台 2-5 万円）と車道自転車優先転換を義務化すれば、事故 20-30%減と CO2 排出即時 5-10%低減が可能。高齢者・低所得者の移動格差解消にも寄与します。 これで、持続可能なモビリティ社会を実現。訓令案に反映を求	頂いた御意見については、本意見募集の対象外です。	無

		めます。		