

該当箇所	意見
全般	本件、「自動運転時代の“次世代の ITS 通信” 研究会（第 3 期）報告書案」につきまして賛成いたします。 私共、一般社団法人テレコムサービス協会は、自動運転や無人運転、空飛ぶ自動車等、近未来の新たなモビリティサービスの動向についても協会として果たすべき役割を踏まえ注視させていただいています。なかでも自動運転や無人運転の実現を見据えた総務省「自動運転時代の“次世代の ITS 通信” 研究会」に対しては、研究会設立当初の令和 5（2023）年 2 月から、継続して検討状況を強い関心を持って拝見しておりました。早期の社会実装・事業化を目的に、政府がレベル 4 の自動運転バス・タクシーの先行的事業化地域として全国 13 の地域が採択されました。自動運転レベル 4 による限定条件下で完全自動化運転の早期展開・実現を切望いたします。 高齢化の課題と地方での移動需要は大きく、地域から社会実装が進展する可能性は大きいと考えます。道路が整備されているものの、人口が少なく、就労人口の少ないルーラルエリアでは、自動運転バスやタクシーのニーズがあるものの、事業採算が取れるかが最大の課題と考えます。都市部と同様、地方におけるバスやタクシーの無人運転の早期実現を切望いたします。
P. 5 (1) 地域の移動手段 P. 6 (2) 物流 P. 7、8 (3) 事故削減	本案に賛成いたします。 「地域の移動手段」、「物流」、「事故削減」等の記載課題については、共感出来るものであり、これからの社会に必要不可欠なものであり現状において相当な支援、対策が必要との認識です。
P. 12、13 その後、政府の「第 3 次交通政策基本計画」（令和 8 年 1 月 16 日閣議決定）において、2030 年度における「自動運転サービス車両数 10000 台」という新たな目標が盛り込まれている。 さらに、政府では、「モビリティ・ロードマップ 2025」（令和 7 年	本案に賛成いたします。 日本政府で、自動運転自動車の具体的な数値目標が出たことは、より具体的な実現に向けて、商用開始のイメージが浮かぶところです。 しかしながら、自動運転時代の“次世代の ITS 通信” 研究会の会合において、構成員より（車両数の）数値が 2 桁足らない等、自動運転のためのワイヤレスネットワーク敷設のための投資規模やマーケット、市場規模を見極める必要がある、とのご意見等もあり、

6 月デジタル社会推進会議決定)に基づき、レベル4の自動運転バス・タクシーについて、単なる実証にとどまらず、広く地域で事業として継続可能となるビジネスモデルを構築するため、各府省庁の施策を集中させ、早期の社会実装・事業化を実現することを目的とした「先行的事業化地域」の選定を進めた。具体的には、当該地域の公募（令和7年12月23日～令和8年1月23日）を行った結果、39地域からの応募があり、政府の「モビリティWG」における検討等を経て、令和8年3月6日に「先行的事業化地域」として13の地域が選定・公表された。 今後、同地域を対象として、関係府省庁が所管する自動運転関連施策の優先実施や伴走支援等により、関係省庁の施策を集中させていき、自動運転バス・タクシーの事業化等を強力に推進していく方針となっている。	シンクタンク等のコンサルファーム等へ委託し、投資規模とマーケットの見積りを行い、早期に費用対効果を見極め、国家レベルで対策が必要との認識です。
P. 16～20 (3) 総務省 ①総務省における予算事業	本案に賛成いたします。 我が国での自動運転の実現に向け、これを支える通信環境の確保やインフラの整備が課題であることから、記載のインフラ事業への予算措置に対し、大いに賛同いたします。国レベルでの未来への有益な投資のひとつだとの認識の元に賛成いたします。
P. 22～24 2.3 国際的な動向	本案に賛成いたします。 自動運転の自動車・無人タクシー等の実現への取り組みで、日本が諸外国に比べて遅れをとっているのではと危惧しております。その主な要因は技術力の問題というより、制度・市場構造、社会受容性、交通事情の違いにあります。日本は、道路関係の制度が複雑であり混在交通や高齢歩行者などへの適切な対応が優先すべき事項でもあり、技術実装の難度が高いゆえだと考えます。 海外で自動運転の実績のある企業とのコラボレーションや政府主導によるインフラ整備により、日本での自動運転による無人運転が早期に日本社会に受け

	入れられやすい技術になることを切望いたします。
P. 38 (3) インフラシェアリング 複数の異なる通信事業者の通信設備（基地局）を共用することでコスト削減や効率的なネットワーク構築が可能となる「インフラシェアリング」が、通信業界における5G の導入・展開を契機とした協的なインフラ整備の有効な手段として活用されている。	本案に賛成いたします。 しかし、インフラシェアリング事業者が多すぎる、または寡占もしくは独占状態になれば、インフラシェアリングのコスト的なメリットが無くなるため、インフラシェアリングを前提とした早期、法整備や制度化を切望いたします。
P. 44 (4) 業界動向の変化と官民投資促進の動き	本案に賛成いたします。 通信事業者と自動車会社の連携、共創の加速化は、自動運転技術の競争を促し、歓迎するものではありませんが、逆に、様々なコミュニティや会社が生まれる事により安全性が損なわれる可能性もございます。総務省、または自動車・通信の団体による技術の標準化や交流等を強く希望いたします。

以上でございます。