

自動運転を支える情報通信インフラに関する取組について

令和8年3月23日
総務省 総合通信基盤局

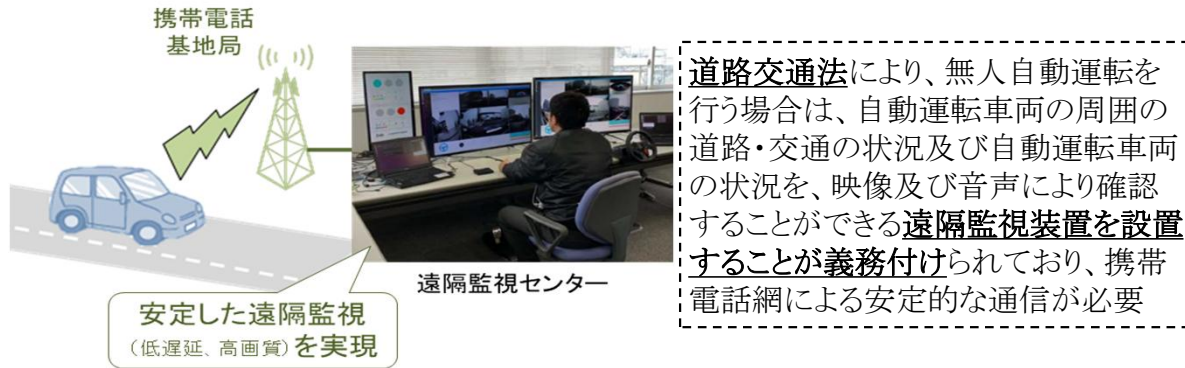
1. 総務省の主な予算事業・制度整備

● 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やインフラ整備が課題であり、以下の予算事業を実施。

- ① 携帯電話網による自動運転車両への遠隔監視等のための携帯基地局の高度化（5G SA化※）
- ② 地域での自動運転に必要な通信の信頼性検証、他の自動運転導入地域が参照できるモデル集の整理・横展開
- ③ インフラと車両の通信で自動運転を支援するシステムについて、700MHz帯の有効活用促進と5.9GHz帯周波数の確保

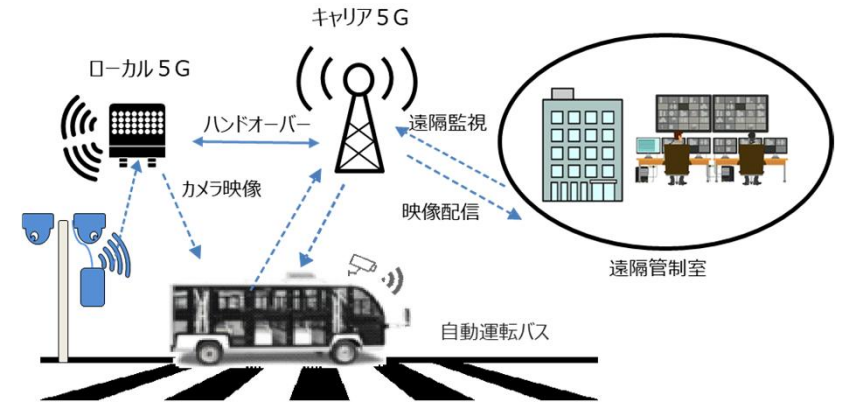
※5G SA(Stand-Alone)：高速大容量・低遅延・多数同時接続など5Gの機能・性能を最大限発揮できる方式

<①遠隔監視等のための携帯基地局の高度化（5G SA化）>



令和7年度補正予算 自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業：5.0 億円

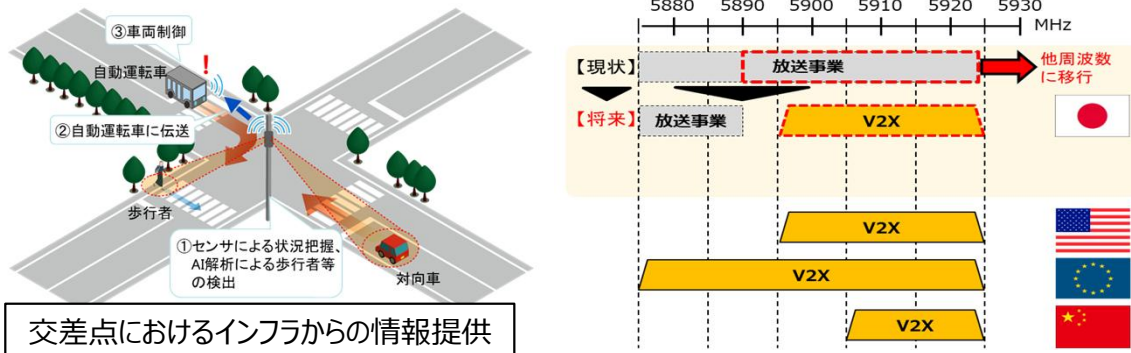
<②地域での自動運転に必要な通信の信頼性検証>



地域限定型の無人自動運転移動サービスの実装・横展開に当たって課題となる遠隔監視システムその他の安全な自動運転のために必要な通信システムの信頼性確保等に関する検証、自動運転の導入を検討する地域が参照可能なモデル集の改訂、省庁・企業・自治体等が連携した官民連絡会を実施

令和7年度補正予算 地域社会DX推進パッケージ事業
（自動運転レベル4検証タイプ）：129.3億円の内数

<③インフラと車両の通信による自動運転支援システムに係る有効活用と周波数確保>

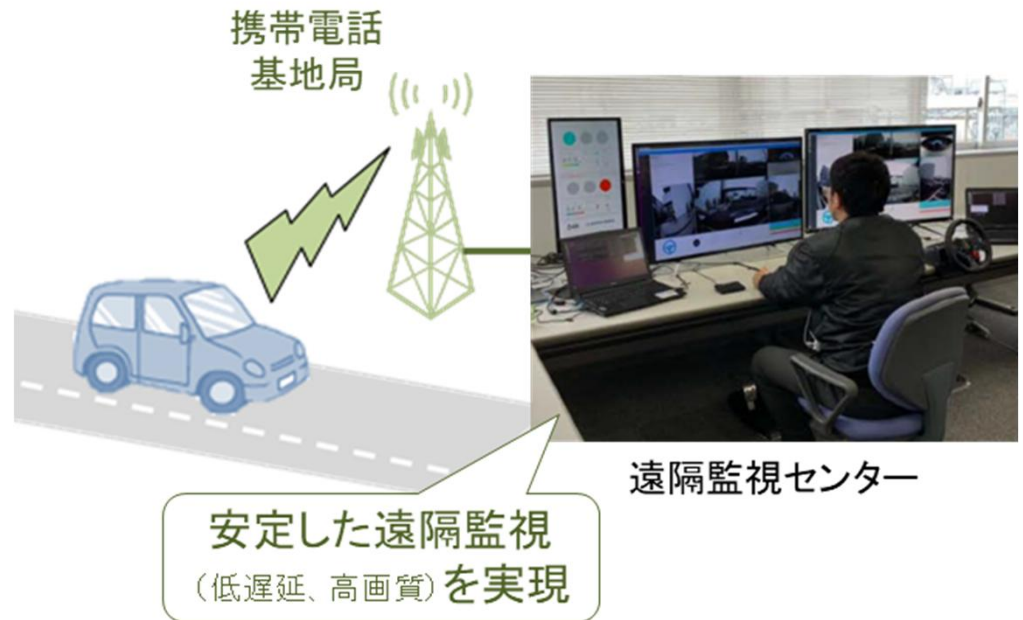


令和8年度当初予算(案) 自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業：3.8億円
（国庫債務負担行為（4か年）総額：80億円）
周波数ひっ迫対策技術試験事務：48.4億円の内数

遠隔監視等のための携帯基地局の高度化（5G SA化）

- 総務省では、「自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業」を活用して、**自動運転の推進地域を対象とした、携帯電話網による自動運転車両への遠隔監視等のための携帯基地局の高度化（5G SA※化）を支援。**
- これまで令和5年度補正予算により、**携帯電話事業者各社（NTTドコモ・KDDI・ソフトバンク）** に対して、令和8年1月時点で、**計430件の交付決定。**
- **令和7年度補正予算**により、**政府が決定した「自動運転の先行的事業化地域」（令和8年3月6日デジタル庁公表）** や **国内物流の中核を担う幹線道路等**を対象として、**携帯基地局の高度化（5G SA化）支援を継続・拡充。**

※5GSA (Stand-Alone) : 高速大容量・低遅延・多数同時接続など5Gの機能・性能を最大限発揮できる方式



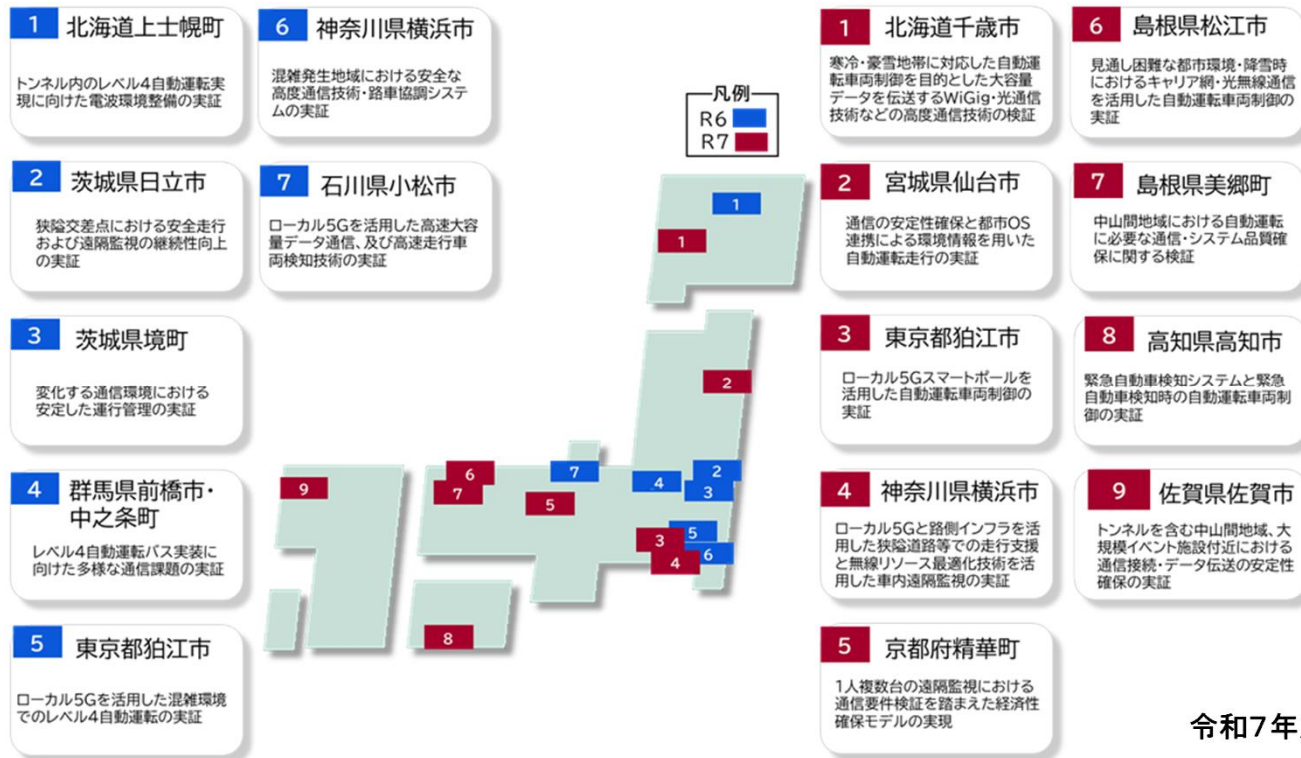
自動運転の推進地域
における通信事業者による
携帯基地局の高度化
(5G SA化) 支援を拡充

道路交通法により、無人自動運転を行う場合は、自動運転車両の周囲の道路・交通の状況及び自動運転車両の状況を、映像及び音声により確認することができる遠隔監視装置を設置することが義務付けられており、携帯電話網による安定的な通信が必要

地域での自動運転に必要な通信の信頼性検証

- 総務省では、「地域社会DX推進パッケージ事業」の一環として、地域限定型の無人移動運転移動サービス（限定地域レベル4）の実装・横展開にあたって課題となる遠隔監視システムその他の**安全な自動運転のために必要な通信システムの信頼性確保等に関する実証**を行っている。
- 本実証の成果については、自動運転の導入を検討する地域が参照可能な**モデル集**として広く周知するとともに、省庁・企業・自治体等が連携した**官民連絡会**を通じて得られた成果や現場知見の共有を行っている。
- これまで令和5年度補正予算（地域デジタル基盤活用推進事業）により、**計7件**、また、令和6年度補正予算（地域社会DX推進パッケージ事業）により、**計9件の地域での実証事業を実施**。
- **令和7年度補正予算**により、**政府が決定した「自動運転の先行的事業化地域」（令和8年3月6日デジタル庁公表）**とも連携し、**社会実装を見据えて運用性・経済性を含めた総合的な実証の支援を実施**。

令和6・7年度 地域での実証先一覧

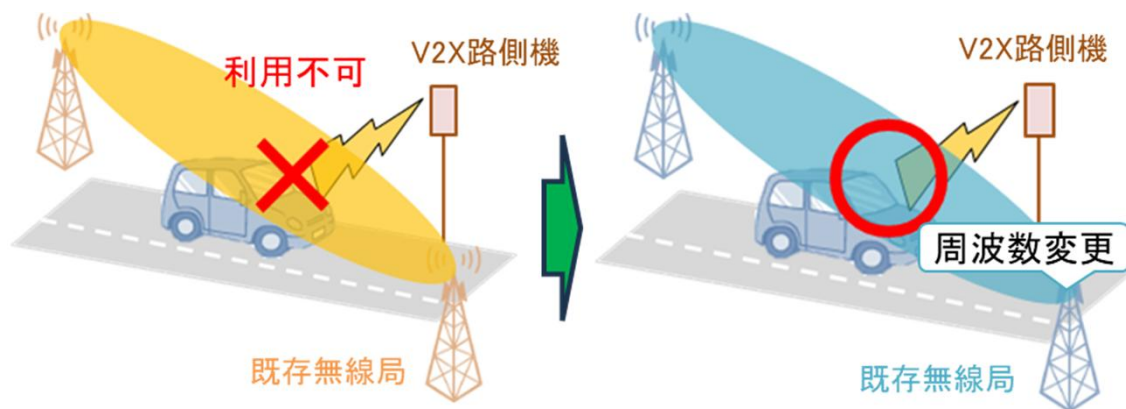


レベル4 自動運転移動サービスの社会実装促進に向けた通信システムの信頼性確保等に関するモデル集



5.9GHz帯V2X導入のための周波数変更の進捗状況

- 総務省では、「自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業」を活用して、5.9GHz帯V2X通信システムを導入するため、5.9GHz帯の既存無線局の周波数変更を、東名阪地域を中心として順次進めている。
- これまで令和5年度補正予算により、東北・関東・東海・近畿の総合通信局管轄区域における移行対象の**全無線局（77局）**に対し**交付決定**。中国・四国の総合通信局管轄地域においても**14局**に対し**交付決定**（令和8年3月17日時点）。
- 今後の**全国的な周波数変更**を、電波利用料による「特定周波数変更対策業務」により実施するため、**令和8年度予算案を計上**（国庫債務負担行為によるR8～11年度総額80億円）するとともに、**周波数割当計画の改正等**（令和8年1月30日公布・施行）、**指定周波数変更対策機関の公募・指定**（令和8年4月1日に指定予定）等の**制度整備を実施**。



<R5補正予算>

自動運転の推進地域のうち
東名阪を中心に周波数変更
(一般財源)

<R8年度以降予算>
全国的な周波数変更
(電波利用料財源)

地域	無線局数	交付決定済局数
東北	13	13
関東	43	43
東海	13	13
近畿	8	8
中国	21	10
四国	14	4
九州	10	-
北海道	2	-
信越	5	-
北陸	2	-
合計	131	91

R5年度補正予算
(基金) にて対応

R8年度以降予算
(電波利用料)
による特定周波数
変更対策業務で
対応

5.9GHz帯V2X導入のための周波数変更に係る制度整備等の状況

関連法令の改正概要

- (1) (2) : 令和8年1月30日に公布・施行
 (3) : 令和8年度中に公布・施行予定

(1) 周波数割当計画（告示）の変更

特定周波数変更対策業務を実施するための要件（電波法第71条の2第1項第1号のうちイ及びハ）を満たすため、

- ① 5888-5925MHzの放送事業用固定業務への周波数割当について、使用期限を令和12年度末に設定。
- ② 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。

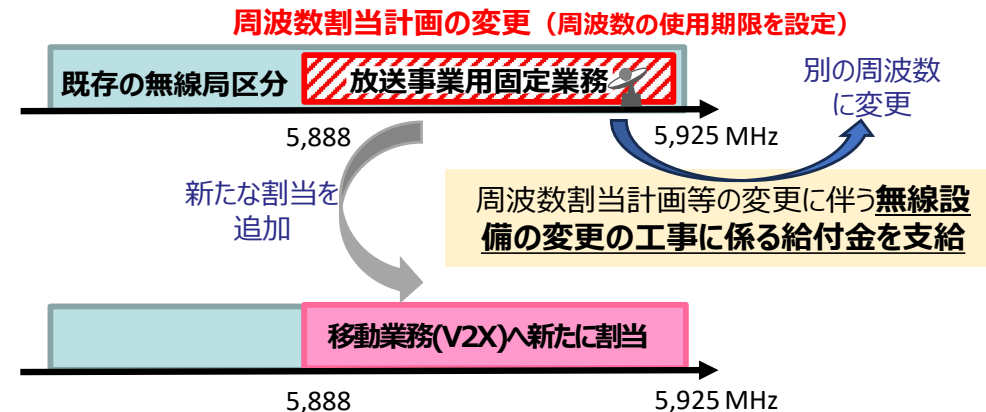
(2) 第一号新規開設局を定める告示の制定

特定周波数変更対策業務を実施するための要件（電波法第71条の2第1項第1号のうちハ）を満たすため、特定周波数変更対策業務により導入する「第一号新規開設局」として、(1) ②で割当を追加した周波数のうち、5895-5925MHzの周波数を使用する無線局を規定。

(3) 電波法関係審査基準（訓令）の改正

(1) の使用期限に先んじて、5888-5925MHz帯の周波数変更が先行的に完了する予定の地域（関東・東海・近畿・東北）においては、別表の地域周波数利用計画策定基準一覧表において、令和10年4月1日から総合通信局等によりV2X通信用無線局に5895-5925MHz帯を指定可能とすること等を規定。

【特定周波数変更対策業務（5.9GHz帯）】



指定周波数変更対策機関の指定

- 5.9GHz帯の周波数変更のための特定周波数変更対策業務を実施する「指定周波数変更対策機関」として一般社団法人 情報通信ネットワーク産業協会（CIAJ）を指定することについて、令和8年3月11日に電波監理審議会から答申。
 （同指定の日は令和8年4月1日）

背景・経緯

- 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通信システムが導入され、すでに一般車や救急車等への搭載が進展。
- 同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では当該無線局の免許人は警察庁のみを規定。**
- 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**^{※1}や**民間事業者等のニーズ・提言**^{※2}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。**

※1 警察庁の「協調型自動運転システムへの情報提供等の在り方に関する検討報告書」(令和5年3月)において、現在及び将来における自動運転の状況を見据えた信号情報の提供方法等に関する今後の在り方(～2030年頃)について、「信号情報提供が有効な場面が限定される上、交通安全施設等の老朽化等の現況も踏まえると、警察が施設を大規模に整備することは現実的でない。現在、主に警察がITS無線路側機を整備することを前提に制度設計されているが、今後は民間事業者によるITS用電波(760MHz帯)の利用拡大について検討する。」との提言。

国交省・警察庁・総務省による共同設置・開催の「自動運転インフラ検討会 第3回会合」(令和7年7月)において、警察庁から「ITS用電波(760MHz帯)による信号情報の提供促進を図るため、民間事業者による利用の拡大について、総務省とともに引き続き検討する。」との説明。

※2 特定非営利活動法人ITS Japanの政策提言において、「現状、ITS ConnectのITS路側機は都道府県警に設置・運用いただいておりますが、ITS路側機の設置拡大が進んでいない状況です。～(中略)～自動運転や安全運転支援など多様なニーズにこたえるため、設置・運用・維持管理能力や条件を満たす民間の他の公的組織がITS路側機の設置・運用が可能となる制度の早期整備が必要であると考えます。」との提言。

改正概要

<電波法関係審査基準(訓令)の改正>

(令和7年12月23日施行)

- **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。**
- 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に混信の影響を与えないように必要な措置を講ずることを追加する。**

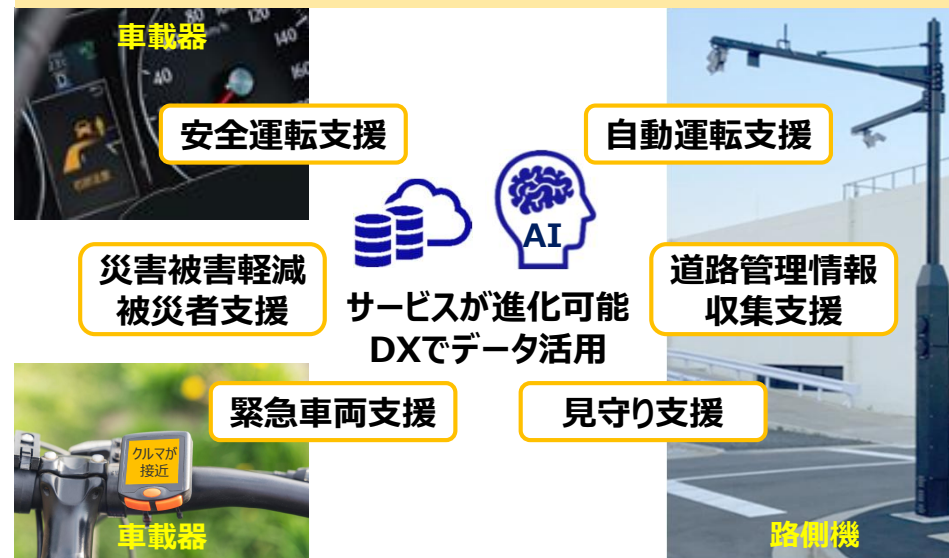


(参考) 700MHz帯ITSの利用拡大イメージ

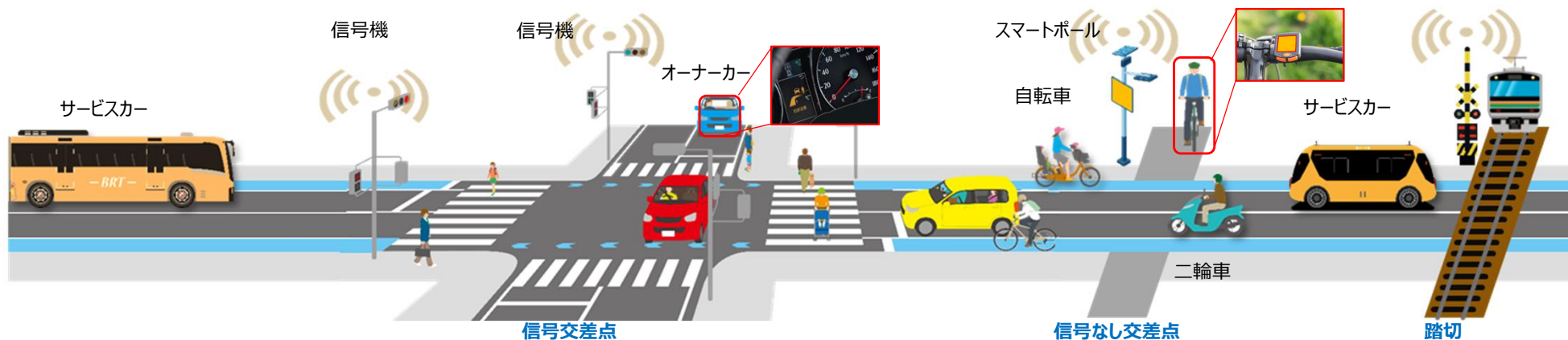
- 自動車や自転車などへ後付けが可能な700MHz帯車載器の開発が進んでおり、更なるサービスの拡張が期待
- 民間事業者による700MHz帯路側機の設置を可能とすることで、安全・円滑・強靱なモビリティ社会の実現に寄与



サービスプラットフォームとなる新たな社会インフラ



700MHz帯ITS無線システムの普及拡大後のモビリティ社会



- 民間主体の取組として、700MHz帯を利用したITS用無線路側機の普及促進および適正な利用の推進を目的として、令和8年12月24日に「760MHz帯ITS路側機普及促進コンソーシアム」が設立された。

概要

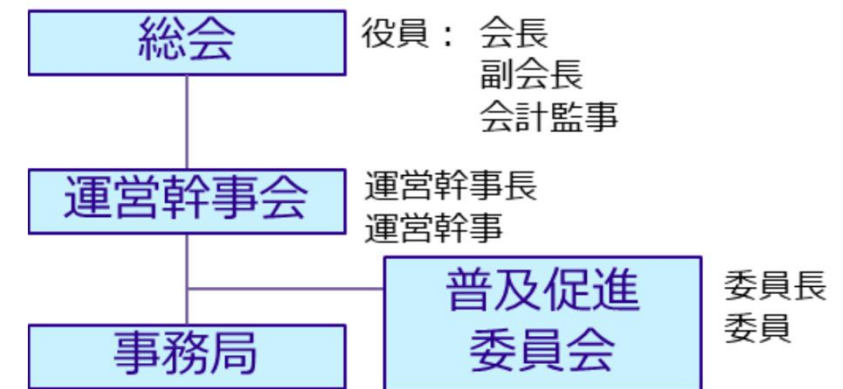
名称	760MHz 帯ITS 路側機普及促進コンソーシアム
設立	2025 年12 月24 日
会長	羽藤 英二 (東京大学大学院工学系研究科 社会基盤学専攻 教授)
設立メンバー (正会員)	京三製作所、京セラ、住友電気工業、デンソー、トヨタ自動車、日本信号 (五十音順)
特別会員	東京大学 羽藤英二 (本コンソーシアム会長)、 東京大学 井料隆雅 (本コンソーシアム副会長)、 特定非営利活動法人ITS Japan
オブザーバー会員	警察庁



コンソーシアム設立総会の様子

主な活動内容

- ① 760MHz 帯ITS 無線の適正利用及び健全な発展に資する普及促進
- ② 760MHz 帯ITS 無線の運用調整、混信発生に係る助言及び技術的支援
- ③ 産官学連携による関係機関との協力及び協議



コンソーシアム組織図

2. 自動運転を支える通信インフラに関する 新たな政策検討

- 人口減少や少子高齢化等を背景として、地域の公共交通や物流の安定的・効率的な提供が課題である一方、AI技術の進展により、自動運転の開発やデータの利活用等が進み、道路交通での課題解決や新たなサービス創出が期待。
- 我が国では、自動運転レベル4の実現に向け、政府を挙げて取り組んでおり、これを支える通信環境やインフラ整備が急務。
- このため、総務省では、令和7年9月から、「自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会」（第3期）を開催し、自動運転社会の本格的到来が見込まれる2030年代を見据え、関連する最新の動向・取組や今後の見通し等をレビューしつつ、中長期視点も含め、【自動運転 x 通信】の広い視点から通信インフラ政策の在り方等について検討。今夏頃にとりまとめ予定。

総務省「自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会」（第3期）

< 構成員等 >

構成員	
<ul style="list-style-type: none"> ・森川 博之 / 東京大学大学院【座長】 ・小花 貞夫 / 電気通信大学 ・重野 寛 / 慶應義塾大学 ・杉浦 孝明 / 自動車技術・産業アナリスト ・山本 信 / トヨタ自動車 ・木俣 亮人 / 本田技術研究所 ・高松 吉郎 / 日産自動車 ・岩下 洋平 / マツダ ・三澤 賢哉 / いすゞ自動車 ・遠藤 吉修 / 日野自動車 ・高杉 育延 / 日本郵便 ・川崎 大佑 / T2 ・加藤 真平 / ティアフォー ・池田 政明 / BOLDLY ・瀬川 雅也 / 先進モビリティ ・杉山 武志 / NTT 	<ul style="list-style-type: none"> ・平石 絢子 / NTTドコモ ・松田 慧 / KDDI ・渡辺 健二 / ソフトバンク ・市川 泰史 / 楽天モバイル ・佐々木 太志 / インターネットイニシアティブ ・大山 りか / ON BOARD ・森川 誠 / MONET Technologies ・城田 雅一 / クアルコムジャパン ・山本 昭雄 / ITS Japan ・浜口 雅春 / ITS情報通信システム推進会議 ・舘 健造 / 道路交通情報通信システムセンター ・岡野 直樹 / 電波産業会 ・藤本 浩 / 日本自動車工業会 ・中村 康明 / スマートモビリティ技術研究組合 ・小山 敏 / 情報通信研究機構 ・藤島 知子 / モータージャーナリスト
オブザーバー・関係省庁	
<ul style="list-style-type: none"> ・デジタル庁（国民向けサービスグループモビリティ班） ・内閣府（科学技術・イノベーション推進事務局） ・警察庁（交通局交通企画課） ・経済産業省（製造産業局自動車課／商務情報政策局情報経済課） ・国土交通省（道路局道路交通管理課／物流・自動車局技術・環境政策課） ・【事務局】総務省（総合通信基盤局／情報流通行政局） 	

< 開催実績 >

第1回研究会 （令和7年9月3日）	<ul style="list-style-type: none"> ● 第3期検討の背景及び主な検討事項（事務局） ● 構成員プレゼン：トヨタ自動車（山本構成員）、aces（杉浦構成員）
第2回研究会 （令和7年10月2日）	<ul style="list-style-type: none"> ● 構成員プレゼン：ティアフォー（加藤構成員）、BOLDLY（池田構成員）、先進モビリティ（瀬川構成員）
第3回研究会 （令和7年10月24日）	<ul style="list-style-type: none"> ● 構成員プレゼン：日産自動車（高松構成員）、T2（川崎構成員）、いすゞ自動車（三澤構成員）、日野自動車（遠藤構成員）
第4回研究会 （令和7年11月14日）	<ul style="list-style-type: none"> ● 構成員プレゼン：NTT（杉山構成員）、NTTドコモ（平石構成員）、KDDI（松田構成員）、MONET（森川構成員）
第5回研究会 （令和7年12月2日）	<ul style="list-style-type: none"> ● 構成員等プレゼン：国土交通省（家辺室長）、警察庁（成富室長）、みちのりホールディングス（浅井様）、北海道土士幌町（坂本様）
第6回研究会 （令和7年12月17日）	<ul style="list-style-type: none"> ● 構成員等プレゼン：経済産業省（黒藪室長）、NEXCO東日本（川崎様）、ITS Japan（山本構成員）、スマートモビリティ技術研究組合（中村構成員）
第7回研究会 （令和7年12月25日）	<ul style="list-style-type: none"> ● 構成員等プレゼン：農林水産省、マクニカ（福田様）、ITS情報通信システム推進会議（浜口構成員）、三菱総合研究所（伊藤様）
第8回研究会 （令和8年2月16日）	<ul style="list-style-type: none"> ● 論点整理（事務局）

今夏頃に第3期とりまとめ予定

① 自動運転の急速な進展

- AI技術の急速な進化により、**自動運転技術が「End to Endモデル」と呼ばれる人間に近い運転行動を実現するシステムに高性能化**
- **バス・タクシー・トラック**で、一定条件下の**無人自動運転の早期実現**を狙った取組により、**自動運転の推進主体や技術・運用手法が多様化し、地域や社会課題に応じた協業・連携が加速**
- **乗用車**についても、AI技術の進展を踏まえた**自動運転実現の新たなアプローチ**を検討
- 人手不足が深刻化する**農業・林業での課題解決手段**としても期待
- 政府による「**先行的事業化地域**」の選定及び**集中的支援等の動き**も相まって社会実装に向けた取組や検討が進展



② 通信インフラに求められる役割

<法令対応>

- 無人自動運転における**車両・道路交通状況を映像・音声で確認できる遠隔監視装置**の設置義務（道路交通法）により、**安定的な通信環境**が必要

<自動運転の安全・円滑な運行等への対応>

- 自動運転サービスの**事業運営上**、運行管理、OTA（ソフトウェア管理・更新）、走行データアップロード等に**通信環境**が必要
- **事故多発地点、複雑な交通環境、バス内乗客・トラック積載物**等を考慮した**自動運転の安全・円滑な運行**、走行ルートにおける**他の交通参加者の安全確保**のため、車両単体で対応困難な条件に対する**通信インフラによる支援**が必要

③ 通信インフラの進化とAI社会への対応

- **5G等の携帯通信は、面的なエリアカバーや常時接続性等を活かし、各種ソリューション、コネクティッドカー、SDV等に有効活用**
⇒その**整備拡大や高度化**（NWスライシング、MEC、NTN等の新技術）により**自動運転の様々なユースケースへの対応が期待**
- **ITS専用通信は、機器の量産化・コモディティ化やカメラ・センサー・AI等と組み合わせたデジタルツイン等を活かした実証等が進む**
⇒無線局免許人の範囲拡大による**多様な主体での有効活用促進**や**新たな周波数帯確保**
- 通信インフラは、様々な分野・場面で利用される**AIを相互につなぎ、データセンターや計算資源とも連携させる基盤**としての役割が増大
⇒**オール光ネットワーク（APN）**を軸とした**通信・AI基盤**が我が国産業を牽引し、**自動運転社会を支える中核インフラ**として貢献

④ 通信と自動運転に係る業界動向の変化

- NTTとトヨタの協業、NTTによる会社設立、KDDIやソフトバンクによる自動運転関連事業会社との連携深化など、**通信業界と自動車業界による連携・共創**が加速
- 通信関係各社による**自動運转向け通信ソリューションの実用化・商用展開**、**モビリティと通信が関連した多様な企業間連携**等の取組が活発化



- 我が国における短期的な**自動運転の実装見通し**（先行エリアとその実現時期）と**必要と見込まれる通信インフラ**を整理（下表）。
- 自動運転を支える通信インフラは、主に、「**携帯通信**」（通信事業者が主体となり5G/4G等の公衆ネットワークを用いるもの）と「**ITS通信**」（多様な主体によりITS専用電波や自営ネットワークを用いるもの）に大別できる。

- 「**携帯通信**」（特徴・優位性：面的カバーエリア、常時接続性、高速大容量性等）
 - ⇒ 一定範囲の「**面的**」対策や「**自動運転車両の機能・状況の把握・管理**」に有効（例：遠隔監視、運行管理、OTA（ソフトウェア更新・管理）等）
- 「**ITS通信**」（特徴・優位性：即時性、安定品質等）
 - ⇒ 一定箇所への「**局所的**」対策や「**自動運転車両の運行支援**」に有効（例：信号情報支援、物標情報支援、合流支援、緊急車両情報支援等）

＜自動運転の実装見通しと必要と見込まれる通信インフラ＞

	自動運転の実装見通し		左記に応じて必要と見込まれる通信インフラ		
	先行エリア	実現時期	通信の利用目的（ユースケース）	インフラの種類	インフラの主体
高速道路	東京～関西（東名/新東名・名神/新名神） 東京～東北（東北道） 他	2027年度～	車両の遠隔監視 運行管理（配送業務効率化） OTA（ソフトウェア更新・管理） 先読み情報支援 等	携帯通信（5G/4G）	通信事業者
			合流支援 先読み情報支援 等	ITS通信	道路管理者 （高速道路会社）
			緊急車両情報支援	ITS通信（主に車車間）	車両事業者
地域/ 一般道	今後政府が選定する 「先行的事業化地域」 をはじめとする地域・道路	2027年度～	車両の遠隔監視 運行管理 OTA（ソフトウェア更新・管理） 走行データアップロード 等	携帯通信（5G/4G） （エリア・条件によってはローカル5Gもあり）	通信事業者 （ローカル5Gでは地域 企業や自治体等）
			信号情報支援 物標情報支援（右左折、死角）等	ITS通信 （エリア・条件によってはローカル5Gもあり）	道路管理者 自治体 民間事業者
			緊急車両情報支援	ITS通信（主に車車間）	車両事業者
その他	全国の農地・林地 （私道含む）	（今後具体化）	農機等の遠隔監視 等	携帯通信（5G/4G） （エリア・条件によってはローカル5Gもあり）	通信事業者

通信インフラの課題

<携帯通信>

- 基本的に「ヒト」の生活・活動を中心に設計・整備されており、「クルマ」の走行空間における通信品質では一定の課題
- 社会実装に対応した商用ネットワークでの対策、事業モデル等が必要
 - ・建物・木々、トンネル等の走行ルート周辺環境の影響による通信品質低下
 - ・人によるスマホ利用が集中する場所・時間帯等での通信容量の逼迫
 - ・帯域の狭いアップリンクでのOTAやデータ収集に対する通信容量不足 等

<ITS通信>

- 通信インフラの設置主体、実運用に必要な制度面・技術面の対応
- 費用対効果も踏まえた有効性の高いインフラの順次整備、対応機器の普及等
 - ・自動運転車両に信号情報を提供する場合のルール of 整理
 - ・ITS通信+各種センサー・AIのインフラの統一的な技術仕様の標準化
 - ・インフラを設置・運用して対策すべきエリア・箇所とその費用対効果の検討 等

基本となる考え方

- 政府戦略における**自動運転の推進対象の道路・地域**（特に今後選定される「**先行的事業化地域**」）等を中心として、通信環境を充実化するための**インフラの整備・拡充・高度化を強力に推進**
- 施策を実効的に進めるため、**自動運転実装主体と通信インフラ主体の間での一層の歩み寄り・連携・共創が重要**
- 自動運転車両の段階的実装・量産・普及までを見据え、目的に応じた通信の機能・条件と費用対効果の最適化を検討し、**実証で終わらない「自動運転×通信インフラ」の事業モデルやエコシステムの構築が重要**

施策の方向性

①通信インフラの強化

- 5G携帯通信の更なる品質向上策、基地局エリア整備の拡充・高度化（5G SA化等）
- オール光ネットワーク（APN）等を活用したNW全体の高度化・最適化
- ITS通信の多様な主体によるインフラの整備・展開
- 既存技術で解決困難な対策等に係る技術研究

②実証から実装への橋渡し・エコシステム

- 自動運転の社会実装に対応した通信インフラに係る事業・ビジネスモデルの検討
- 自動運転の通信利用の共通的な標準モデル等の整理
- ITS通信インフラの実運用に向けた関係省庁・主体が連携した制度的対応、対策条件や導入シナリオ等の整理
- 総務省事業を活用した実証から実装への橋渡し・インフラ整備等

③基盤となる取組

- 自動運転を支える通信インフラ整備に係るマイルストーン・計画の明確化・共有
- 「自動運転×通信」の重要なテーマ・課題にフォーカスした「対話の場」の設定や具体化体制構築
- 我が国の自動運転/モビリティと通信インフラを支えていく人材や技術の持続的な確保・育成

取組の方向性

3. 成長戦略の検討状況 (自動運転のための情報通信インフラ関係)

成長戦略の検討体制（自動運転関連）

● 17戦略分野のうち、自動運転関連は、「デジタル・サイバーセキュリティ」において省庁横断での検討が進められるとともに、「情報通信」においても、通信インフラに係る官民投資を推進する観点から、インプットや議論が行われている。



(出典) 日本成長戦略会議（第2回）（令和7年12月24日）資料より

体制

議長	総務大臣
議長代理	総務副大臣、総務大臣政務官
構成員	
大野 英男	東北大学総長特別顧問
木村 朝子	立命館大学情報理工学部教授
クワサカ タツヤ	慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科 特任准教授
櫻井 美穂子	国際大学国際経営学研究科准教授
高橋 利枝	早稲田大学教授／ケンブリッジ大学 「知の未来」研究所アソシエイト・フェロー
滝澤 美帆	学習院大学経済学部教授
田中 邦裕	さくらインターネット（株） 代表取締役社長
中谷 昇	日本電気株式会社執行役 Chief Security Officer
長谷川博和	早稲田大学商学学術院大学院経営管理研究科教授
藤井 威生	電気通信大学先端ワイヤレス・コミュニケーション 研究センター教授
宮川 暁世	（株）日本政策投資銀行 調査・研究本部 産業調査 部長
森川 博之	東京大学大学院工学系研究科教授

関係行政機関

内閣府、文科省、経産省、防衛省

オブザーバー

関連団体、関連企業

これまでの開催状況

第1回（令和8年1月30日）

- DXイノベーション加速化プラン2030に係る対応状況
- 今後の進め方
- 意見交換

第2回（令和8年2月20日）

- 事業者等ヒアリング・意見交換
 - ・トヨタ自動車株式会社
 - ・NTT株式会社
 - ・KDDI株式会社
 - ・日本電気株式会社
 - ・富士通株式会社、1 F I N I T Y株式会社
 - ・株式会社Preferred Networks
 - ・L Q U O M株式会社
 - ・一般社団法人情報通信ネットワーク産業協会

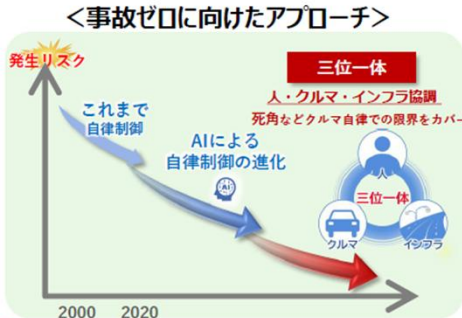
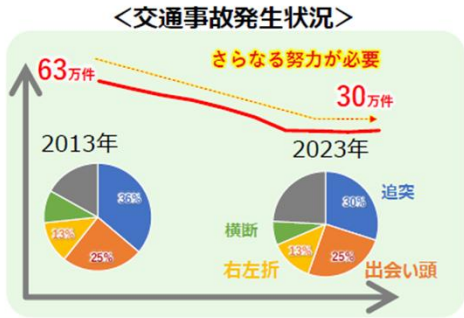
第3回（令和8年2月26日）

- 事業者等ヒアリング・意見交換
 - ・一般社団法人ICT-ISAC
 - ・株式会社ティアフォー
 - ・ソフトバンク株式会社
 - ・楽天モバイル株式会社
 - ・プラネットセンス株式会社
 - ・株式会社村田製作所
 - ・国立研究開発法人情報通信研究機構
 - ・株式会社海外通信・放送・郵便事業支援機構

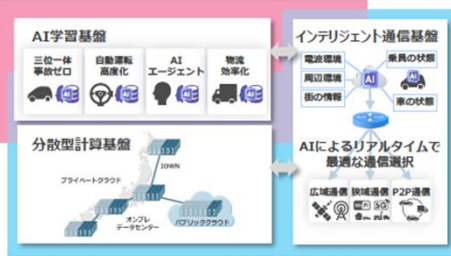
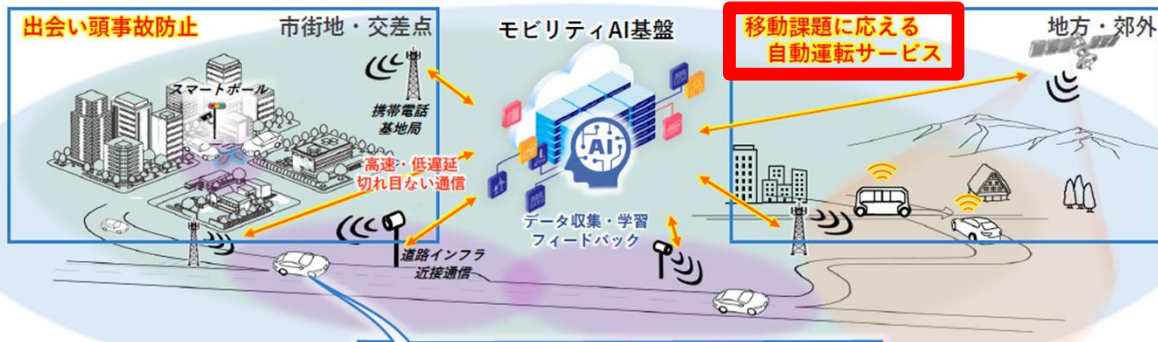
情報通信成長戦略官民協議会 (2/20トヨタ自動車ヒアリング)

トヨタ自動車は、自動車業界における情報通信成長戦略への期待として、「交通事故ゼロ」を実現するための「人・クルマ・インフラ協調」と「切れ目ない通信」の必要性等に言及。

交通事故ゼロに向け実現したい世界



三位一体型のインフラ協調
「人・クルマ・インフラ協調」と「切れ目ない通信」で実現



モビリティAI基盤

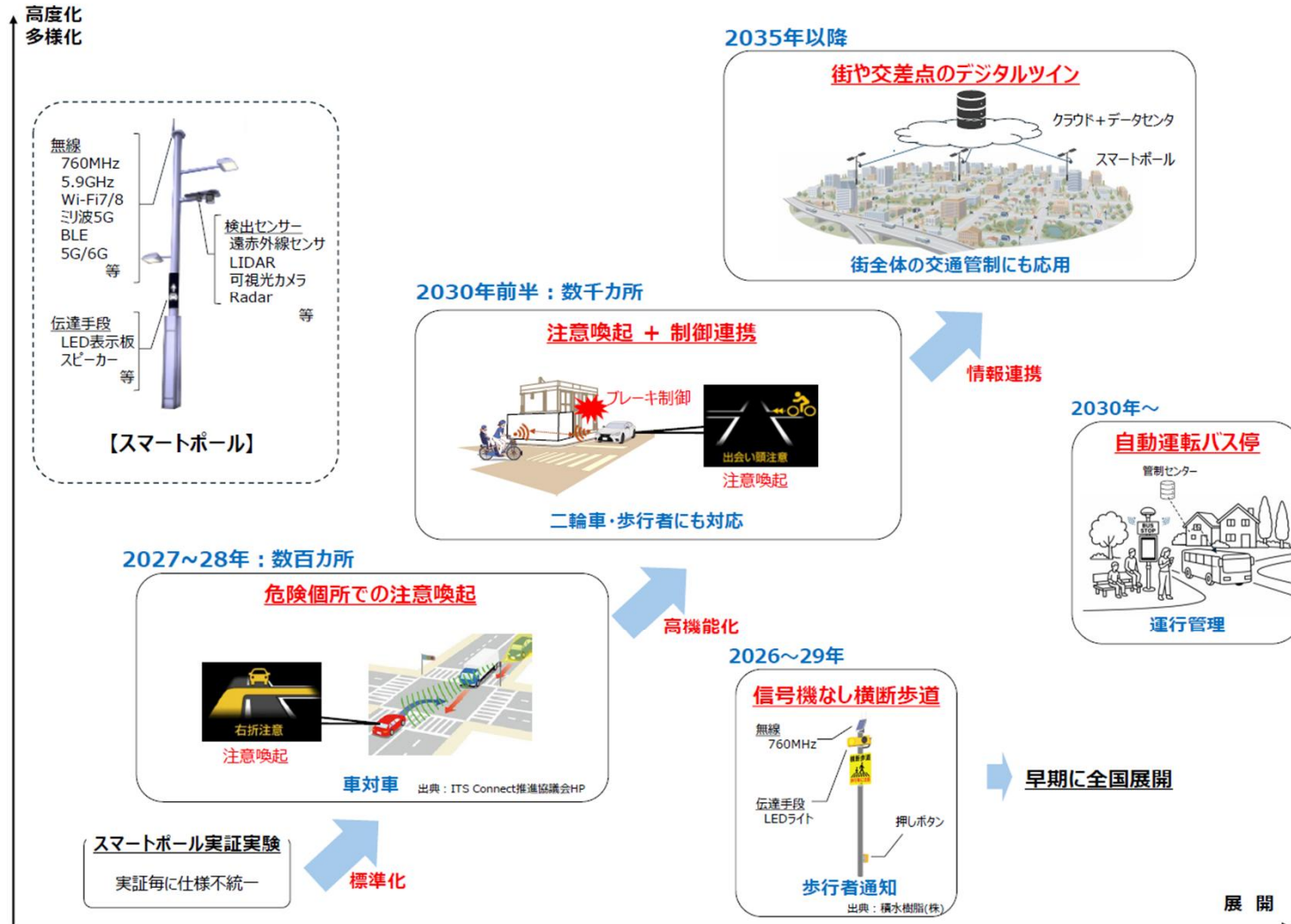


スマートポール



- トヨタ自動車は、ITS無線通信とカメラ・LiDAR等の各種センサーを組み合わせたスマートポールを早期に導入・整備し、危険個所での注意喚起に加えて、制御連携による高機能化、クラウド等と連携したデジタルツインまでを全国的に実現していくインフラ整備の必要性やそのロードマップにも言及。

スマートポールの社会実装ロードマップ

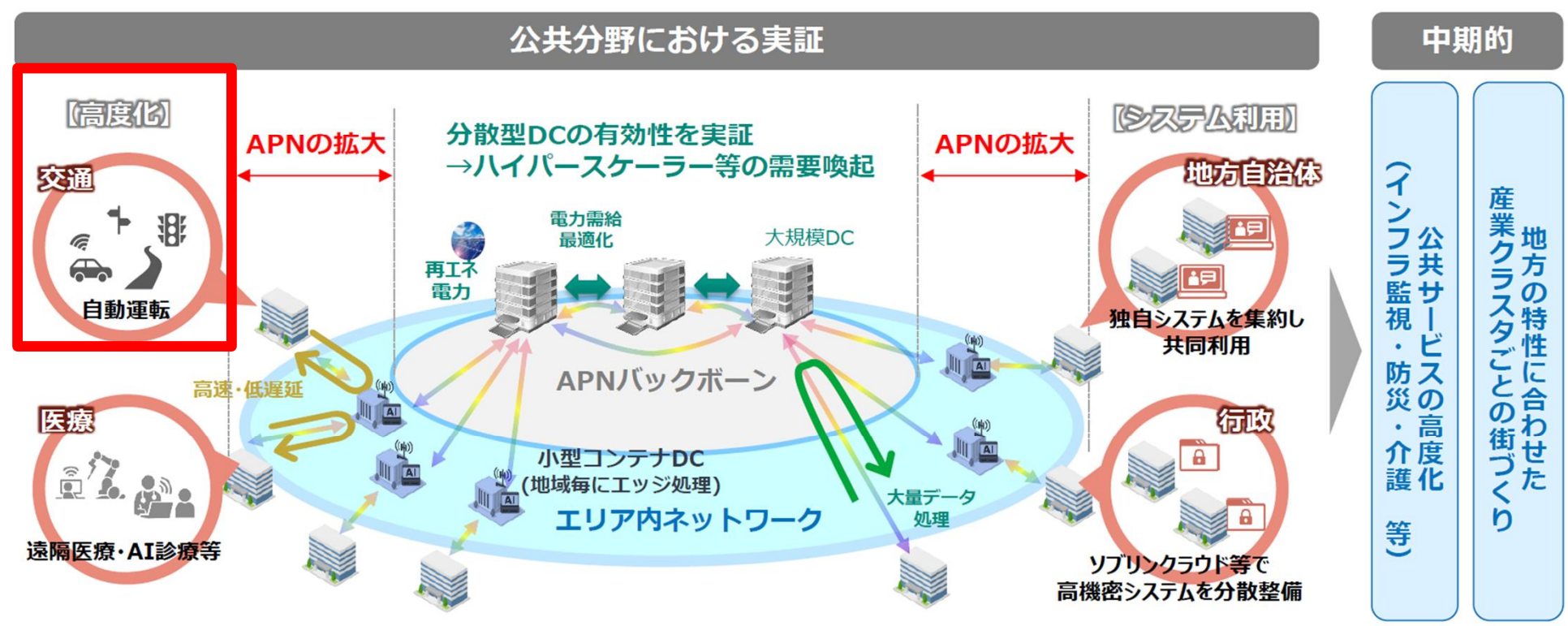


- NTTは、APN（オール光ネットワーク）基盤の早期面的展開として、全国津々浦々にオール光ネットワーク（APN）が利用可能な環境整備とともに、**公共分野における有望活用領域として「自動運転」を明示。**
あわせて、トヨタとの「モビリティ×AI・通信」の協業や自動運転専門新会社「NTTモビリティ」設立等、自動運転やモビリティを柱とする取組や投資の重要性に言及。

公共分野でのAPN利用の実証



■ 公共分野での実証を通じてAPNサービス提供エリアを拡大



- ティアフォーは、自動運転の社会実装に当たり、**Autoware**を活用したAI半導体やAIモデルの開発、日系OEMとの連携、最適な開発運用基盤とクラウド・通信環境確保の重要性、オープンソースによる差別化と勝ち筋等に言及。

TIER IV

Autoware最適な開発運用基盤 (DevOps)

