

再意見提出フォーマット

再意見提出者	株式会社デンソー
--------	----------

意見項目	意見内容
(1) ワイヤレスブロードバンドの今後の展望（2015 年ごろや 2020 年ごろのワイヤレスブロードバンドのサービスイメージ、システムイメージなど）	
(2) ワイヤレスブロードバンドを実現するための課題（周波数の確保、国際標準化・研究開発の推進、利用環境の整備）	
(3) 関連する国内外の動向と課題	
(4) その他、将来のワイヤレスブロードバンドによるサービスやシステムに関する事項	

複数のサービスやシステムについてご回答される場合は、それぞれ別々のフォーマットに記入してください（できるだけイメージ図等を加えてください。）。

意見募集において寄せられた意見に対する意見

No.	意見提出者	寄せられた意見に対する意見内容
15	株式会社 Big Picture International	<p>■ 意見の要旨</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ITS の開発は非常に初期の実験段階にあり、900MHz 帯のような別の周波数に動かしやすく、その方が現行の割当帯域に比べ、IMT やデジタルテレビからの干渉を受けにくくなる。 ・ 車車間用割り当てについては、1GHz 以下の空き周波数（例：900MHz 帯）への移行も一案である。
58	日本エリクソン株式会社、ノキアシーメンスネットワーク株式会社、ノキアジャパン株式会社、ソニー・エリクソン・モバイルコミュニケーションズ株式会社	<p>■ 上記に対する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 700MHz 帯を ITS 安全運転支援システムに活用することは、国内事故死亡者を更に削減するためには非常に重要です。平成21年の事故死亡者は5000 人を切りましたが、交差点や見通しの悪い場所での出会い頭事故は殆ど低減できておりません。 ・ 5.8-5.9GHz 帯に比べ回折性・伝搬性にすぐれる700MHz 帯は、日本の

		<p>ような特に狭域に建物が立ち並ぶような道路環境においては有効であり、その有効性の検証も「ITS 情報通信システム推進会議」を中心に進んできています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・700MHz 帯が5.8-5.9GHz 帯に比べ回折性に優れており、例えば建物の影に隠れた見通しの悪い交差点において、出会い頭衝突の事故防止に有効であることは、700MHz 帯の車載無線機を使った大規模な実験がH20年に実施され実証されました。その後もユビキタス特区などを利用し、同帯域での無線機の実証実験が継続して実施されています。弊社も車載機メーカーとして、参加/協力させて頂きました。 ・以上のように、700MHz 帯ITS 無線システムの実用化に向けては、既に、自動車メーカー、道路インフラメーカーに加え自動車部品メーカーが、交通事故死亡者の一刻も早い低減に向けて、実験データに基づく技術検討を重ね、2012 年実用化に向けた準備が進んでいます。もしITS の帯域を700MHz から変更するとなると、これまで積み重ねてきた技術検討が無駄になり、交通事故低減のためのシステムの実用化の時期が先延ばしになってしまうことを懸念しています。
40	クアルコムジャパン株式会社	<p>■ 意見の要旨</p> <p>ITS の715-725MHz の割り当てでは隣接予定のIMT や放送との共存条件が未だ十分解決されていない。</p> <p>■ 上記に対する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・課題とされた放送波、電気通信との干渉については、「情報通信審議会 ITS無線システム委員会」で検討され技術的には対策の見込みがいついてきています。ITS車載機においては送信マスクを改善し、不要放射を抑える提案があり、車載機においても対応可能な目処を立てました ・これら検討は、700MHz帯を様々なサービスで共有しようという施策であり、貴重な電波資源の有効利用に向けた重要な取組みだと言えます。
47	ソフトバンクモバイル株式会社、ソフトバンクテレコム株式会社、ソフトバンクBB 株式会社	<p>■ 意見の要旨</p> <p>ITS を国際的に広く使われている5.8-5.9GHz 帯へ移行すべき</p> <p>■ 上記に対する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・5.8GHz 帯は日本において、自動料金収受システム（ETC）やスマートウェイ等の情報提供サービスで利用されています。このように見通しの良い場所に路側機のアンテナを設置できる路車間通信では、5.8GHz 帯は有効です。しかしながら、車両が相互に通信する車車間通信では、必ずしも見通しのよい場所ばかりで利用できるとは限りません。特に見通しの悪い交差点の多い、日本国内での利用は容易ではありません。 ・これに対し、700MHz 帯の電波特性については、ITS 用途に用いる場合、すでに上記で説明したとおり、5.8GHz 帯に比べて、狭域に建物が立ち並ぶ日本の道路環境に合致した特性を備えると言えます。 ・システムの国際協調の観点からは、変調方式や通信プロトコル部分については、欧米標準案との共通化を図るべく、標準規格案が検討されています。この結果、製品設計において、高周波部分（欧米5.9GHz、日本700MHz）は異なりますが、それ以外のデジタル処理回路やソフトウェアは国際的に共通化できる見通しです。 ・以上により、事故死亡者削減、システムの国際協調の観点で、700MHz 帯のITS利用は重要と認識していますので、ITSの帯域は他の帯域に移行す
58	日本エリクソン株式会社、ノキアシーメンスネットワークス株式会社、ノキアジャパン株式会社、ソニー・エリクソン・モバイルコミュニケーションズ株式会社	

		るべきではありません。
--	--	-------------