

携帯電話の基地局整備の在り方に関する研究会 とりまとめ骨子（案）

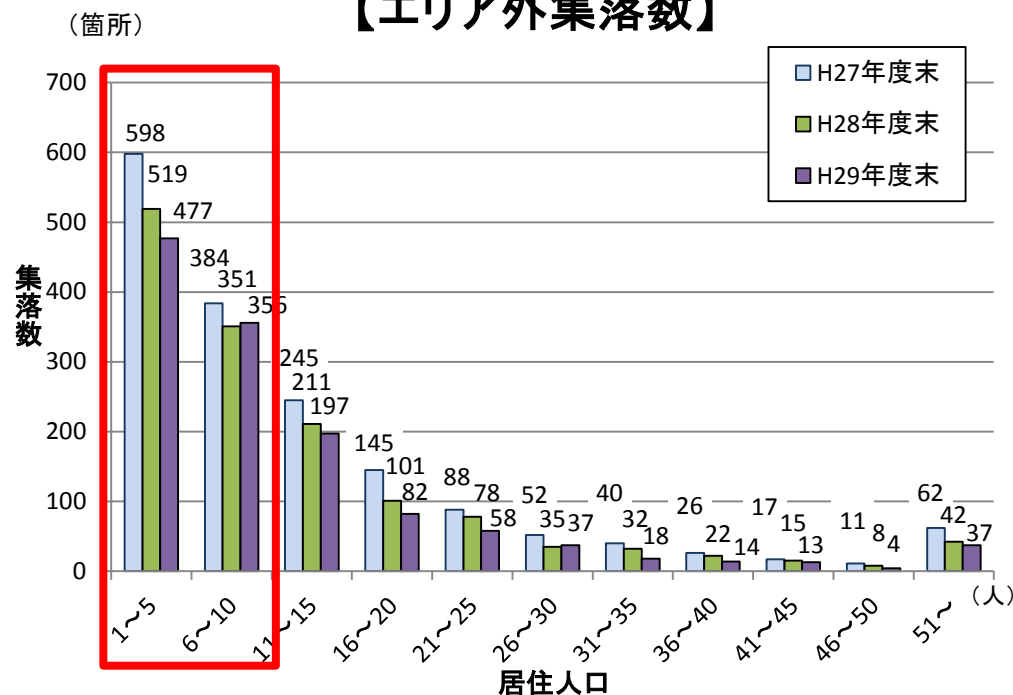
平成31年3月5日
事 務 局

1. 基地局整備の現状と課題

(1) 地理的条件不利な地域 (①居住エリア)

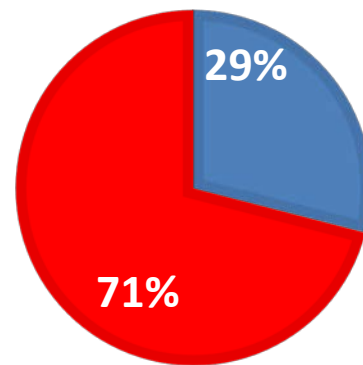
- 携帯電話を利用することができないエリア（不感エリア）の居住人口（エリア外人口）は2017年度末時点において約1.6万人（エリア化を要望しないケースを除くと約1.3万人）。
- 残された不感エリアは、**集落あたりの居住人口が極めて少ない**（6割以上が10人以下の集落）。
- 不感エリア解消にあたっては、**採算性の問題から携帯電話事業者の事業参画が困難**であったり、**自治体での費用負担が困難**となることが主な課題。
- さらに、**伝送路が未整備のエリアが多く**、この場合、整備費が高額になり、ハードルは更に高まる。

【エリア外集落数】



【不感エリアの伝送路整備状況】

- 自治体や民間事業者等において伝送路整備済のエリア
- 伝送路整備が必要となる可能性があるエリア※



※伝送路が未整備のエリア及び整備済みであっても容量不足等の要因により整備が必要となる可能性があるエリア。

1. 基地局整備の現状と課題

(1) 地理的条件不利な地域 (②非居住エリア)

- 非居住エリアについては、これまで自治体等からの要望に応じて補助事業により対策を行ってきたが、近年は観光・災害対策といった観点から整備要望が高まっている。
- このようなエリアでは、伝送路に加え**電源も新たに整備が必要となる場合が多く、整備費がさらに高額となる**ほか、山岳地などでは、工事中に、予期し得ない事情により**事業費が増額となる**こともある。
- 山岳地の場合、降雪等により工期が極めて限られるため、**繰越しを前提とした事業期間でも事業完了が難しい**場合がある。
- 事業完了後も、ヘリコプターによる発電機用の燃料の運搬などにより、居住エリアに比べ**基地局設備の維持管理負担が多くなる**場合がある。

山岳地帯での基地局設置場所イメージ

機材等は
ヘリコプター
で運搬



地質調査により岩の
存在が判明

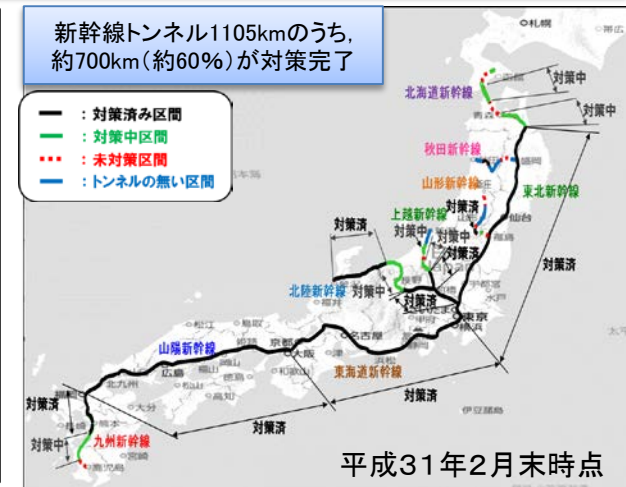
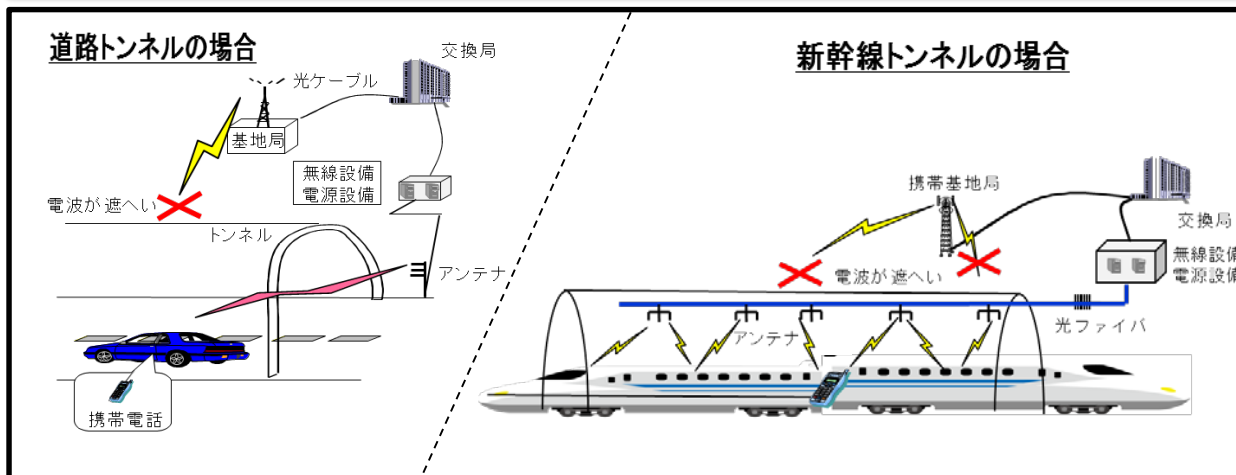


搬出量が増加し
ヘリコプターによる
運搬費も増加

1. 基地局整備の現状と課題

(2) 電波遮へいエリア

- 新幹線トンネルについては、2020年までの対策完了を目指し対策を進めている。
- 新幹線トンネルの対策距離は膨大であり、また、工事は深夜帯に限られ人件費も高額となる。このため、**事業費の一部を負担する事業者のコスト負担は大きく、また、多くの工事日数を要する**。さらに、今後、新幹線路線の延伸が予定されているところ、こうした路線に**新たに建設されるトンネルに係る対策の検討が必要**となっている。
- 在来線トンネルについては、一部の路線については対策を講じているものの、輸送量が多い路線を中心に対策が必要な箇所が数多く残存しており、非常時に備えた乗客の通信確保などのため、**在来線トンネルについても早期の対策が必要**となっている。
- ただし、在来線トンネルの場合、貨物列車と共用となる場合も多く、**1日あたりの工事時間は新幹線トンネルよりも限定される場合がある**。
- 道路トンネルについては、高速道路と直轄国道のトンネル対策を優先的に実施しており、その整備率はそれぞれ98.5%と93.7%となっている。
- 対策未済の道路トンネルがあることから、こうした**未対策のトンネルと、新設されるトンネルについて対策が必要**となっている。



2. 今後の整備方針（案）

携帯電話が利用できるエリアと利用できないエリアにおいて地域間格差が生じ、携帯電話サービスが高度化することで今後ますます格差が拡大。

- ・ 日常生活における利便性の向上
- ・ I o T時代における企業誘致や産業活性化
- ・ 観光振興による地域振興
- ・ 地域を支える住民や人材確保
- ・ 災害時の孤立防止や救命・復旧活動のための通信確保



（1）地理的条件不利な地域

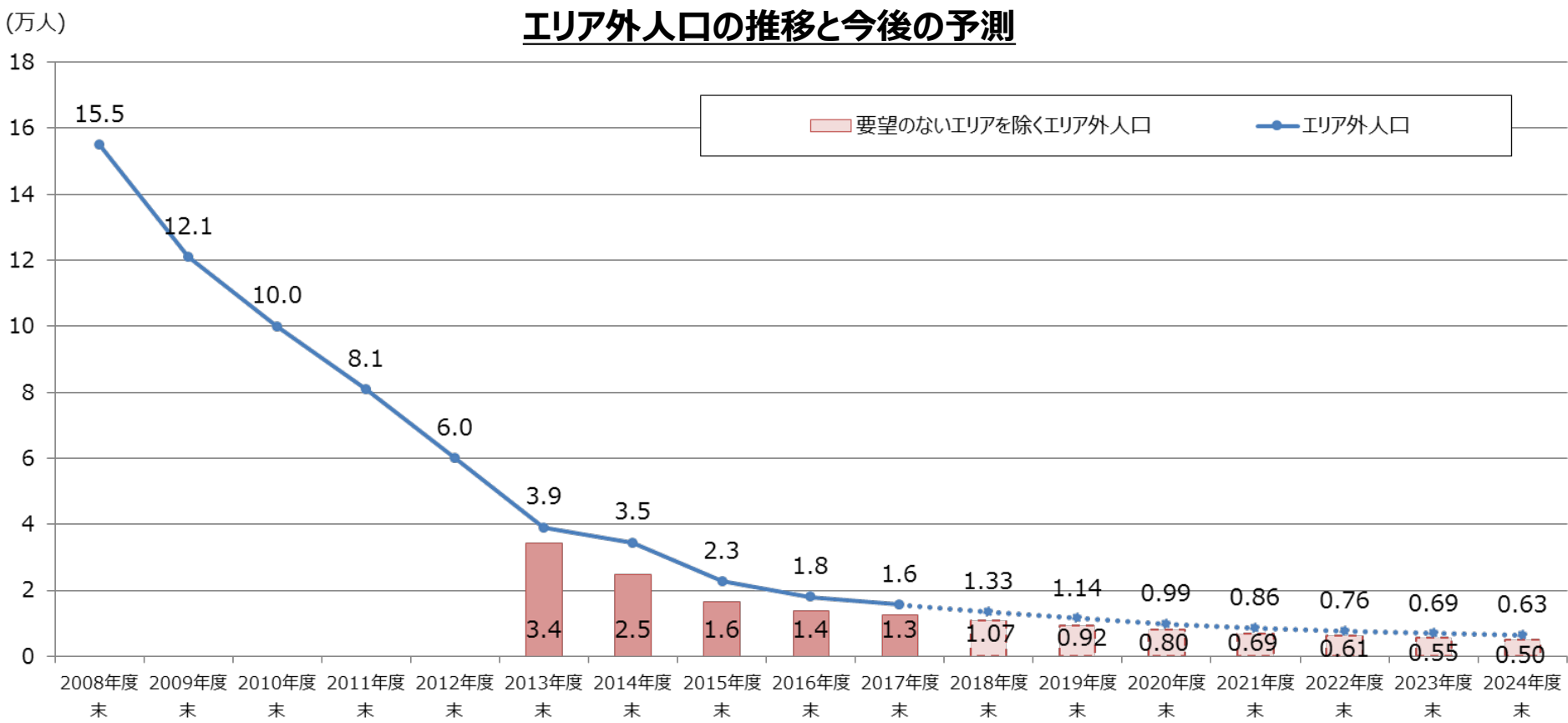
- ◆ エリア外人口は現在1.6万人。このうち、不感エリア解消の要望のないエリアを除いても1.3万人にのぼる。これらのエリアについて、可能な限り早期に対策が必要。
- ◆ 非居住エリアについても、昨今の訪日外国人の増加、大規模災害の多発といったことも踏まえ、対策の重要性が増大。
- ◆ I o Tへの対応のため、これまで携帯電話のエリアとして想定されなかった地域についても新たに整備が必要。また、エリア化されている地域であっても、サービス品質の向上に対するニーズが増加しており、今後も基地局の高度化（4G→5Gなど）が必要。
これらにあわせて、5Gなどを支える光ファイバの整備も必要。

（2）電波遮へいエリア

- ◆ 新幹線トンネル対策については、2020年までの対策完了を目指し、引き続き対策が必要。
- ◆ また、今後、新幹線の路線延伸が予定されており、当該路線に新たに建設されるトンネルについても対策が必要。
- ◆ 一方、在来線についても、携帯電話を利用することが出来ないトンネルが数多く残っており、昨今の訪日外国人の増加等も踏まえ、災害時に備えた通信確保等が重要であり、早期に対策が必要。

① 居住エリア

携帯電話を利用することのできないエリアに居住する人口について、**2024年度までに5千人（要望のないエリアを除く）とすることを目指す。**
あわせて、エリア内であっても、利用できるサービスの品質格差に留意しつつ、**高度な方式の導入や5Gなどを支える光ファイバ整備の促進のために必要な対策を講じていく。**



※：総務省「携帯電話のエリア整備及び電波遮へい対策に関する調査研究の請負」において推計

②非居住エリア

非居住エリアについても、災害対策や観光振興の観点から対策が必要である。**特に緊急輸送道路や観光地等の安心安全の確保が必要なエリアを優先して整備を行う。**

なお、安心安全の確保のためには、エリアの連続性を考慮する必要もあることから、上記のようなエリアに接続する地点などがエリア外の場合には、具体的な要望も勘案し、一体的に整備を行う。

具体的な想定エリア

○緊急輸送道路等・・・緊急輸送道路※1、避難路※2

※1:災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路(地域防災計画において位置付け)。

※2:災害発生後、迅速かつ確実な避難を実現するため指定される避難路(防災基本計画に基づき市町村が指定)。

○観光地・・・国公立公園、火山防災のために監視・観測体制の充実等の必要がある火山、国や地方公共団体などにおける観光振興に関する計画等に位置付けられた観光地

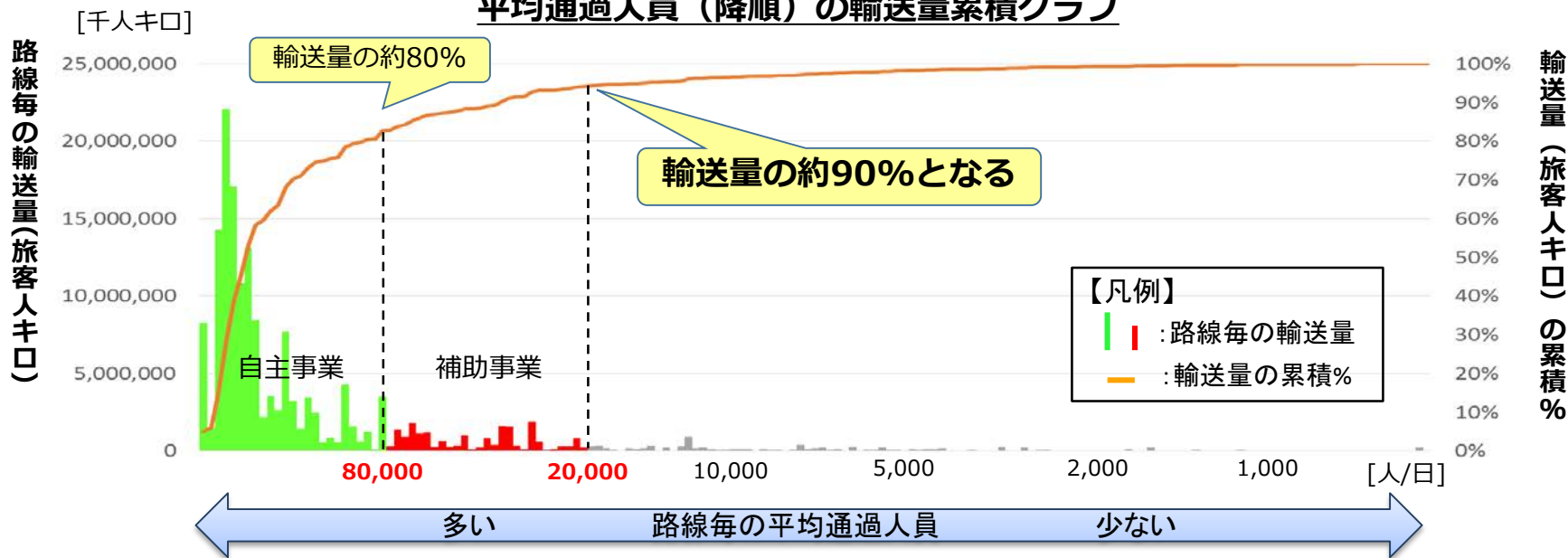
○その他・・・農林業従事者の作業エリア等、緊急時に備えた通信確保が必要なエリア。 農作業や建設作業などにおいて、安全確保や業務効率化を図るために通信確保が必要となるエリア。 観光地にアクセスする道路など、エリアの連続性確保の観点から一体的に整備が必要なエリア。

① 鉄道トンネル

新幹線トンネルについては、引き続き2020年までの対策完了を目指し対策を実施するとともに、路線の延伸部分に新設されるトンネルについては、**原則開業と同時に携帯電話を利用できるように対策を講じる。**

2019年度以降は、鉄道事業者や利用者等の要望を勘案した上で、**在来線トンネルの対策も推進する。**当面の目標として、**2022年度までに、在来線輸送量の90%以上が携帯電話を利用できるようにするため、平均通過人員2万人以上の路線について対策を進める。**

平均通過人員（降順）の輸送量累積グラフ



注：(公社) 移动通信基盤整備協会プレゼン資料より

②道路トンネル

道路トンネルについては、高速道路トンネル及び直轄国道トンネルについて優先的に対策を行っているところ、引き続きこれらの未対策トンネルを中心に対策を進めるとともに、新設されるトンネルについて共用開始と同時に携帯電話を利用することができるよう対策を進め、高速道路トンネルについては100%、直轄国道トンネルについては95%の整備率※を達成・維持することを目指す。

※：供用開始された全長500m以上の道路トンネルであって、トンネル両端で携帯電話サービスを利用できるものとして確認したトンネル数を(分母)に、トンネル内で携帯電話サービスの利用が可能なトンネル数(分子)にして算出したもの。

対策済トンネル数／全トンネル数		2017年度末時点
高速道路	直轄国道	
725 / 736 (98.5%)	567 / 605 (93.7%)	

現在は整備率100%を目標としているところ、当該目標は未達成のため、目標達成に向け、引き続き対策を進める。

現在は整備率90%を目標としているところ、当該目標は達成済みのため、整備率を95%を新たな目標とし、引き続き対策を進める。

3. 携帯電話等エリア整備事業の方向性（案）

整備方針（案）を踏まえ、以下に示すような個別具体的な施策を展開する。

■ 更なるエリア化の促進

- ・ 極めて小規模な集落のエリア整備を行う場合の自治体負担軽減策や物理的に光ファイバ整備等が困難な地域の整備方策を検討し、エリア化を促進を図る。
 - － 現行の制度では、100世帯以上・100世帯未満に分けて、補助率を1/2、2/3としているが、例えば、10世帯未満の場合に補助率を嵩上げする等。
 - － 昨今は山岳地帯など、より地理的条件が厳しいエリアでの整備要望が高まっているが、このようなエリアでは物理的に整備が困難となるケースがある。このため、無線エントランス回線や電波増幅装置、自家発電の活用等、多様な手段を活用し不感解消に取り組む。

■ 事業主体の見直し

- ・ 広域的なエリア整備を行う場合など、市町村での案件形成等が困難な場合には、都道府県が事業主体となることにより、円滑な事業実施を図る。
 - － 海底光ファイバを整備する伝送路設置事業については、都道府県が事業主体となるケースもあるが、複数の都道府県・市町村に跨がる山岳地帯を整備する場合などにおいても、市町村での対応は困難であり、都道府県が事業主体となって実施することも可能とする。

■ 高度化サービスの普及展開

- ・ エリア化されている地域であっても、サービス品質の向上に対するニーズに対応するため、今後も基地局の高度化を促進する。
 - － 引き続き、3G基地局から4G基地局への高度化を促進するとともに、今後、地方を含む全国各地での早期の普及が期待される5Gサービスに対応した基地局の整備を進めるため、4G基地局から5G基地局への高度化も促進する。
 - － また、5G基地局の展開には光ファイバの整備も必要であり、通信事業者が自ら整備することを基本しつつ、採算などの問題から自主整備が困難な条件不利地域については、高度無線環境整備推進事業を活用するなどして、早期の5Gサービスの全国展開を促進する。
- ・ 地域ニーズや個別ニーズに応じた様々な主体による5Gを活用したシステム（ローカル5G）の利活用などを促進し、5Gの地域でのエリア化を推進する。
 - － 5Gは、IoTを支えるインフラとして、農地や森林、建築現場など、これまで携帯電話のエリアとして想定されなかった地域においてもその利活用が期待されていることから、このような地域も含め早期の全国展開を目指す。
 - － また、ICTにより地域が抱える様々な課題を解決し、地域社会の安定的な日常生活を確保するため、ローカル5Gを柔軟かつ迅速に最適化して導入できる環境づくりを行う。具体的には、オープンテストベッドの構築などによる、ローカル5Gの地域での利活用促進策を検討し、5Gの地域でのエリア展開を後押しする。

(注) 展開目標については今後要検討。

■ 事業期間等の柔軟化

- ・ 1つの基地局設置につき、1事業として実施しているところ、今後、3年以上の事業期間を要するような事業の実施希望がある場合には、事業を分割して事業を実施する可能性につき検討を行う。
 - － 1つの基地局設置にかかる事業を分割することによる、事業期間の確保や事業費増額への対応可能性について検討する。

■ 被災時等での活用

- ・ 通信設備の被災等により不感エリア化した場合の補助金活用を促進する。
 - － 近年、大規模自然災害が多発しており、通信設備が破損し不感エリアとなる場合がある。多くの場合、自治体の負担にて破損した設備の復旧を行うこととなるが、このようなケースにおける携帯電話等エリア整備事業の活用を促進する。

<長期的な検討課題>

■ 太陽光発電設備を導入した基地局によるエリア化

- － 地理的な問題から電力線の敷設が困難となる場合には、太陽光発電により電力確保を行うことが考えられる。一方で、バッテリー設置費が膨大であることや気象状況に影響を受けやすいといった課題もあるため、既に太陽光発電が商用導入されている基地局での運用状況等も踏まえ、導入を検討する。

■ 設備共用による基地局整備費の低廉化

- － 現在も鉄塔や用地を複数社で共用しているケースはあるが、ネットワーク設備など更なる設備共用による整備費の低廉化を図るため、導入の実現可能性の検証等について検討する。

整備方針（案）を踏まえ、以下に示すような個別具体的な施策を展開する。

■ 早期完工に向けた取組

- ・ 新幹線トンネルの2020年までの対策完了に向け、より多くの事業期間を確保できるよう対策を講じる。
 - － 新幹線トンネルについては、2020年までの対策完了を目標として閣議決定している。一方で、新幹線トンネル対策は限られた時間帯での工事が強いられるため、年度の早い段階で交付決定を行い、早期事業着手できるようにする。

■ 在来線トンネル対策の加速

- ・ 2022年度までに、在来線輸送量の90%以上が携帯電話を利用できるようにするため、平均通過人員8万人未満の路線については、補助事業にて実施する。
 - － 新幹線トンネル対策について、対策完了に一定の目処がついたことから、在来線トンネルについても電波遮へい事業による対策を実施し、対策を加速する。

<長期的な検討課題>

■ 経営状況の厳しい鉄道事業者が営業主体となる在来線トンネル対策の費用負担

- － 新幹線トンネル対策の場合、継続して営業損失が発生している鉄道事業者が営業主体となる場合は、鉄道事業者の負担無しで事業を実施しているところ、在来線トンネル対策にあたって同様の費用負担割合を適用することについて検討する。

■ 北海道新幹線の路線延伸区間におけるトンネル対策

- － 2030年度開業予定の北海道新幹線における新函館北斗～札幌の区間において、約170kmのトンネル建設が予定されているところ、開業と同時に携帯電話を利用できるようにすることを基本として、具体的な対策を検討する。