

## 令和2年度予算に向けた取り組み方針

### 【前文】

道路は、我が国の経済成長の基盤であるとともに、国民の安全・安心な暮らしを支える重要な施設である。グローバルな都市間競争、企業間競争が進む一方で、災害は大規模化・多様化・頻発化し、社会経済情勢が大きく変化する中、国民の生命・財産を守るために、道路をはじめとしたインフラの整備推進が不可欠である。また、人口減少社会を迎えるからこそ、生産性を向上し、経済を発展させなければならない。近年、人や物の全国的な動きは活性化しており、自動運転の実装も見据えれば、地域の生活や経済を維持し、生産性向上に寄与する高速道路などの幹線ネットワークの役割は益々高まっている。

昭和、平成の時代に、道路整備は進展したもの、世界に目を向ければ、高速道路は4車線以上が当たり前となっている中で、我が国では、未だに暫定二車線が約4割となっている。また、都市間連絡速度や無電柱化率も大きく劣っているなど、質的な面を含めた整備状況については、世界標準から見れば未だ不十分であると言わざるを得ない。

こうした中、足元で道路の老朽化は急速に進展しており、特に地方では、予算の不足等により、早急に補修が必要な橋梁の対策率が12%にとどまる危機的な状況となっている。今ある道路を、将来にわたり問題が生じないよう適切に管理することは、大前提として行うべきものであり、将来への先送りは許されない。

また、自動運転は、我が国の将来の成長・繁栄の鍵となる技術である。自動運転の導入により、トラックドライバーなど人口減少を背景に顕在化する人手不足の解消や、公共交通サービスの維持が困難な地方部等における高齢者の生活の足の確保をはじめとして、交通事故の削減や渋滞緩和など、様々な課題の解決が期待される。

さらに、企業各社が、グローバルで技術開発にしのぎを削っている中、我が国が自動運転の導入に先鞭を切ることは、基幹産業である自動車産業にとって大きな効果がある。可能な限り早期に自動運転を可能とし、安全・安心な道路交通環境及び誰もが移動のニーズを満たされる社会を実現する必要がある。特に、2020年の東京オリンピック・パラリンピック並びに2025年の大阪・関西万博は世界の目が我が国に集中するまたとない機会であることから、トラックの隊列走行をはじめとして、自動運転の社会実装を目に見える形で実現すべきである。

このため、道路メンテナンスやITSをはじめとする道路政策に係る今後の取り組み方針について、下記の通りとりまとめ、政府に対してこの実現を強く求める。

### 【予算全般】

一 令和2年度予算概算要求においては、防災・減災、国土強靭化のための3ヶ年緊急対策を着実に実施するための予算を確保するだけでなく、ミッシングリンクの整備やダブルネットワーク構築をはじめ国土強靭化を更に推進する道路予算の確保など、公共事業予算の増額を図ること。また、防災・減災、国土強靭化及び喫緊の課題となっている交通安全対策を緊急かつ集中的に進めるとともに、経済成長を支え、地域活性化に資するインフラの整備・機能強化を図るために、中長期的に安定的・持続的な公共事業予算を確保すること。

## 【道路メンテナンス】

- 一 定期点検結果を踏まえ、道路補修や更新を計画的に進めること。地方を中心に、道路補修の事業等が着実に進捗していない現状も踏まえ、早急に補修が必要と判明した道路施設については、集中的に数年で対策が出来るよう、各道路管理者に定期点検結果に基づいた道路補修や更新に係る計画を策定させるとともに、この計画を確実に実施するため、国は必要な道路予算を確保すること。  
また、地方が実施するメンテナンスに対して、国が責任を持って個別かつ重点的に予算配分ができるよう制度を改善すること。
- 一 道路の点検や補修等に係る新技術の開発を進めるとともに、その積極的な活用を図ること。また、除雪車の自動運転化やインフラデータを活用したマネジメントなど、ICT・AIを活用した効率的な道路管理の実現を図ること。そのための技術開発・実装を進める予算を増額すること。
- 一 適切な維持管理を行うため、特に地方自治体において長期安定的に予算・財源が確保されるよう、国は新たな財源の創設を早急に検討すること。

## 【ITS】

- 一 トラックドライバー不足が喫緊の課題となっていることを踏まえ、全ての産業の根幹を支える物流の生産性を向上させるため、高速道路空間を活用したトラック隊列走行について、新東名・新名神の6車線化や隊列形成・解除拠点など必要なインフラ整備を進めるとともに、隊列トラックの技術開発を行い、官民連携のうえ2022年の商業化を確実に実現すること。また、これにより、将来の成長・繁栄の鍵となる自動運転の普及を加速させること。
- 一 自家用車について高速道路におけるレベル3走行を2020年まで、レベル4走行を2025年まで、及び低速のモビリティによる自動運転サービスの社会実装を2020年までに確実に実現すること。
- 一 自動運転車のための専用レーン等、安全な走行空間の確保及び自動運転車を誘導する磁気マーカーや合流支援装置等のインフラ側の設備の整備が確実に進められるよう、安全な走行空間を確保するために必要な制度や基準の整備を早急に進めること。
- 一 インフラ側の支援が必要不可欠との認識に立ち、新東名・新名神の6車線化や暫定二車線区間の4車線化など、安全な自動運転に対応した走行空間の整備を進めるとともに、自動運転車の走行に必要となる高精度3次元デジタル地図の整備を促進すること。
- 一 自動運転に対応した自動車並びにインフラの技術開発を促進するとともに、必要な予算を増額すること。
- 一 路車間通信や5G等の通信インフラの活用に向けた基準等の整備を進めること。

一 今なお悲惨な交通事故が発生している現状を踏まえ、自動ブレーキや車線逸脱防止等先進的技術を新車のみならず使用過程車にも普及させる取り組みを促進させること。また、そのための予算を確保すること。

### 【推進体制】

- 一 防災・減災や、道路メンテナンスをはじめとする道路政策を推進するために必要な国の体制の確保を図ること。特に、道路メンテナンスの実施などを現場で担う国の地方支分部局については、既に定員削減の限界に来ており、今後は組織や定員の拡充などを行い、地方への支援体制の強化も含め、必要な体制の確保を実現すること。
- 一 自動運転について、各省庁の縦割りを廃し、政府一丸となって取り組むよう体制を構築すること。

令和元年5月23日

自由民主党 政務調査会 ITS 推進・道路調査会  
会長 竹下 亘