

道路協会 講演  
道路政策のあり方 私論

2015.6.5

筑波大学 社会工学域 教授  
(一財)日本みち研究所 理事長  
石 田 東 生

# 話の概要

- 迷走する道路政策と最近の動き
  - 戦後の道路政策の三本柱とその後の迷走
  - 高速道路あり方委員会とその後の審議
  - 新しい動きのキーワード
    - 賢い道路の使い方、強靱化、高齢化・維持点検、地方創生、民営化10年の点検、ビッグデータ、...
    - どのように具体的政策・施策・形に繋げていくか
- 今後の道路政策についての私論 少し幅広に
  - 道路ネットワークの活用
  - 地方創生と道路
  - 道路政策効果のモニタリング
- 少し過激に主張したいこと
  - 今こそニューディールに学ぶ
  - 道路のオープン化と道路法改正

# 戦後の道路政策の三本柱

- 道路特定財源制度

2009年廃止

揮発油税などは一般財源へ

- 道路整備5カ年計画  
(道路整備緊急措置法)

2002年廃止

社会資本整備計画に統合

- 有料高速道路制度

2005年 道路公団民営化

2010年 無料化社会実験

国幹会議廃止法案  
廃案

確たる思想・システム・制度は未確立  
議論中(高速道路あり方、幹線道路部会)

# 高速道路あり方検討有識者委員会の意義



- 第1回委員会(2011.4.7)における大畠大臣の冒頭発言「日本の将来を見据えたときにいわゆる100年後、200年後に貫くような日本における高速道路のあり方というものをご検討いただきたい」
- 東日本大震災後の緊急提言(2011.7.14)
  - 道路事業の評価
    - B/Cだけでなく安全性・安定性
    - ネットワークとしての評価(事業単位では効果発現が少ない)
  - 復興高速道路の採択推進
- 3つの基本思想の提示 (中間とりまとめ 2011.12.9)
  - 強くしなやかで国際競争力のある21世紀日本の形成
  - 総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
  - 持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現
- 国土幹線道路部会にも継承(2012.11.20～)

# 国土幹線道路部会

2012.11.10～

2013.6.25 中間答申、2015.1.27 基本方針



## 道路政策のあり方

### 国土づくりの方向性

コンパクト+ネットワーク  
地域の産業競争力  
安全・安心 (強靱化)  
インフラの戦略的維持管理・更新

### 社会システムのイノベーションの創出

## 賢い利用と活用

円滑、安全、使いやすさ、地域連携

## 高速道路料金

### 首都圏における先行検討

公平な料金  
シンプルでシームレス  
交通誘導のための戦略性

高速道路以外の政策については**基本政策部会**へ

# 個人的な総括

- まっとうな議論が進められるようになった
- 「整備から活用へ」は大きな転換点
  - 地域創生への活用
  - 強靱化への活用
  - 競争性獲得への活用
- 料金政策の3つの基本的考え方は重要
  - 公正妥当と低減努力
  - 安定的でシンプル
  - 弾力的料金施策と交通運用
    - 「償還主義」という単語はなくなった
  - 将来の料金システムについても言及
- 更新・維持管理とその負担について正面から向き合った

これを実際にどう受けるか？

ロードプライシング論への接続

永久有料  
ネットワーク

# 今後の道路政策についての私論

- 道路ネットワークの活用
- 地方創生と道路
- 道路政策効果のモニタリング

# 道路ネットワークの活用

---

- コンパクト+ネットワーク（国土のグランドデザイン）
  - ネットワーク

- 道路も公共交通もAffordableでSustainable
- 日本的現状における活用

– 提案:

道路ネットワークの質的改良と空間の再配分





### 遍路道の一部

歩きにくい

改修は部分的

最近はサイクリングも



観光地域づくりに向けて、  
旧道(町道)の活用・雰囲気作りもまだ

ネットワークとしても  
素材としても十分ではない



歩道はほとんどない  
市街地のごく一部に申し訳程度  
幅員(特にトンネル部)が狭い  
実態としては自動車専用道路

高速道路と連携した質的改良  
被災地観光への大きな障害  
並行する市町村道との連携  
国道内の空間再配分

### 【ピクトグラム等の設置】

(市道準幹線514号本町・白菊線)



(市道片町1丁目緑11号)



## 基本方向は分離

道路敷内で

人、自転車、車を分離する  
多量のペイント、ピクトグラム

しかし、

ごちゃごちゃ感があって美しくない  
さらに増加したときの対処は？

原付・2輪

パーソナルモビリティ

## 良い街路？

ある幅員以下では分離よりは、共存へ  
考え方の方向転換

まちみちづくり、交通規制、社会受容

# 通学路の現状

## 土浦市



十分なスペースがないのに、  
白線による歩者分離  
道路整備と交通規制

日本の道路のうち、歩道があるのは13%のみ  
シェアスペースの考え方を適用せざるを得ない現実

# 走行空間の確保に関して

東京(日本)の街路  
狭い道路がたくさんある

道路の幅員は狭く、  
道路面積率は小さい

欧米のような  
自転車や新しい移動体用の  
専用空間は難しい

しかし、延長は長い

密な道路網の使い分けは  
できないか

歩道なし→全部歩道  
通過車両の排除  
幹線道路の整備  
公共交通・通過車両  
社会的合意と交通法規

ネットワークの活用論



東京 渋谷  
自由が丘

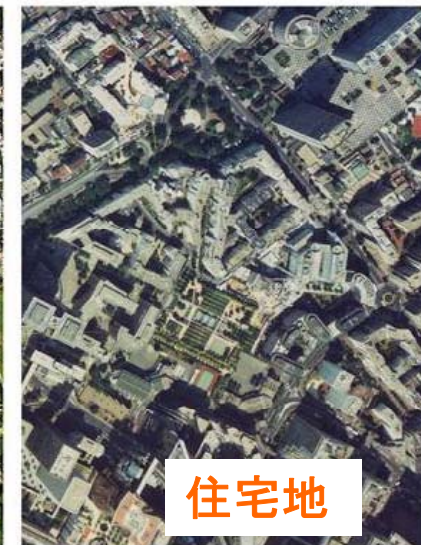


ロンドン  
トラファルガー  
ノッチングゲート



中心商業地

パリ  
バスティーユ  
デファンス



住宅地

# 道路ネットワークの活用

- 従来、道路ネットワークの**整備論**
  - Buchanan の提唱した 道路の段階構成論(1963)
    - 高速—幹線—補助—区画
  - 既成市街地ではほとんど実現できない
    - 既存ストックの最大活用
- これから、道路ネットワークの**活用論**
  - 高速道路から区画街路まで、幹線道路からバイウェイまでを使いこなす
  - 多様な交通手段への対応を限られた空間で
    - 徒歩、乳母車、自転車、パーソナルモビリティ、LRT、バス、自動車・トラック、
  - 主としてソフトな政策手段
    - ネットワークとしての空間の再配分
    - 料金、規制、コミュニティとの協働、
    - 空間のしつらえ ラウンドアバウト、ストリートファニチュア、・・・

# 地方創生と道路政策・整備

---

- 道路整備の必要性の**再確認**
- 地方創生と道路
  - 観光圏
  - 道の駅への期待
- 実践の例
  - アメリカ      ニューディールとシーニックバイウェイ
  - フランス      景観と開発のための1%政策
  - 鳥取道      沿線と連動したサービス向上

# 人口減少社会では新規投資は不要というけれど、 本当か？

- 地域社会の文化・歴史・元気の安全保障から今こそ必要 **コンパクト+ネットワーク**
  - 人口減少・超高齢社会だからこその効率性の追求
  - 超高齢社会におけるモビリティと社会参画の確保
- 地域産業の育成
  - 地域産業
    - 成長産業としての1次産業とその6次化
    - 観光との連携
    - 道の駅の成長・進化
  - アメリカ、フランス、鳥取道の例
- そもそも**十分なサービス**を提供しているか？



# 道路は十分なサービスを提供しているか？

- 交通需要調整(TDM)ができるか？
  - バスレーンが設置できるか
  - 新交通システム・LRTが導入できるか
  - 自転車・パーソナルモビリティの走行空間は
- ゆとりのある道路か？
  - マラソン・サイクリング：健康時代の道路
  - ゆっくり走れるか：高齢ドライバーへの配慮
  - 緑化・街並み形成が十分か
- 安全・安心な道路か？
  - ノーマライゼーションは？バリアフリーか？
  - 多重性・代替性のある幹線道路網になっているか BCPへの対応
  - 避難・救援が問題なくできるか
  - 交通事故対策は十分か
- 渋滞は？環境は？

答え： 否

誤解の理由 サービスのモニタリングの不足

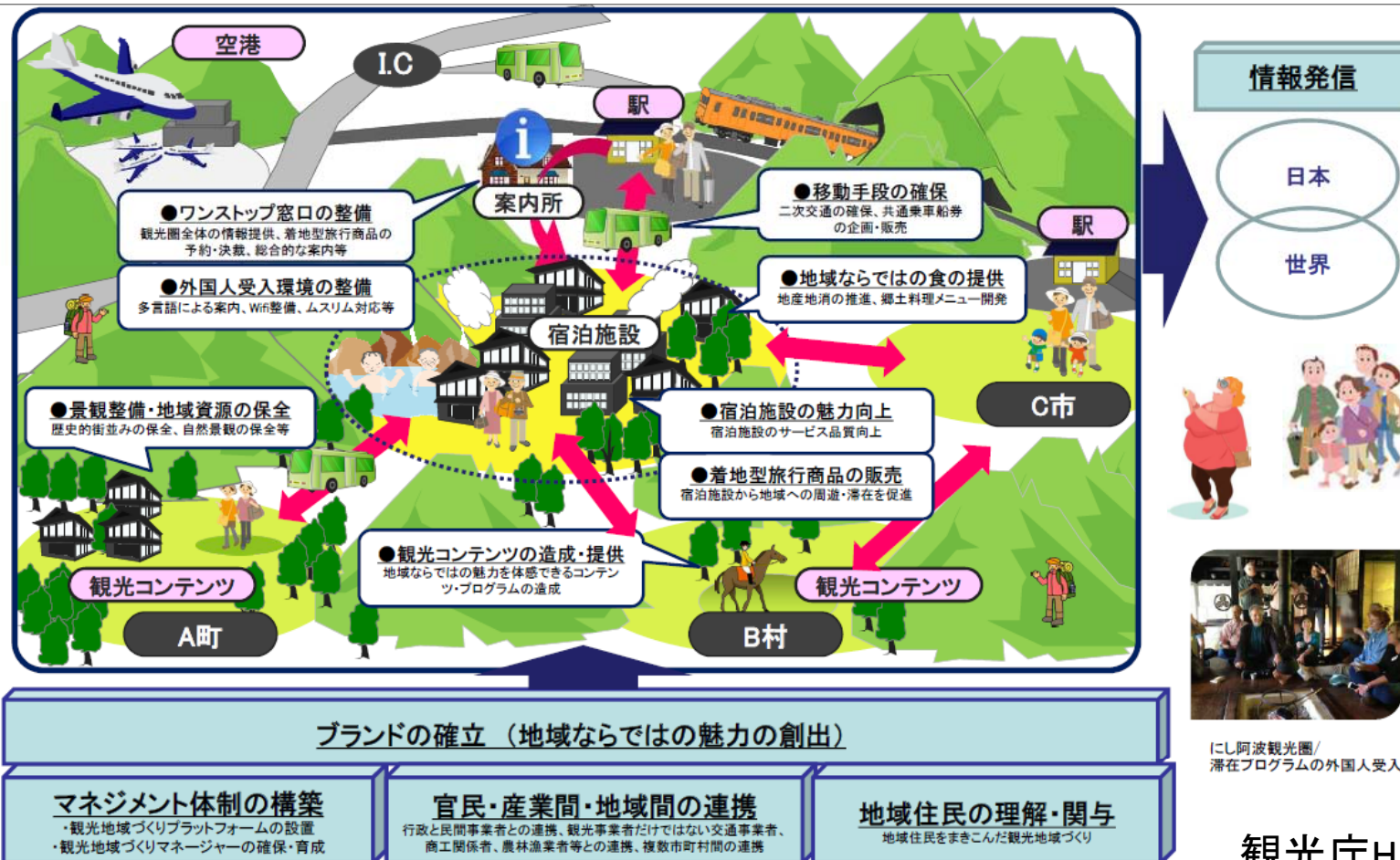
# 地方創生と地域産業

---

- 地域産業
  - 土地・自然・地域に根ざした、地域と切り離せない産業。海外へ行かない産業。
  - 1次産業とその6次化、観光、伝統工芸、地域建設業、・・・
- 地域産業の活性化＋人の元気化＝地方創生
  - 観光 観光地域づくり
  - 道の駅への期待

# 観光地域づくり

地域資源を消費するだけでなく、地域づくりを基盤とする観光  
 地域の景観と資源の発見と整備  
 地域協働のブランドづくり  
 ゲートウェイと地域内の快適・楽しい移動



観光庁HPより

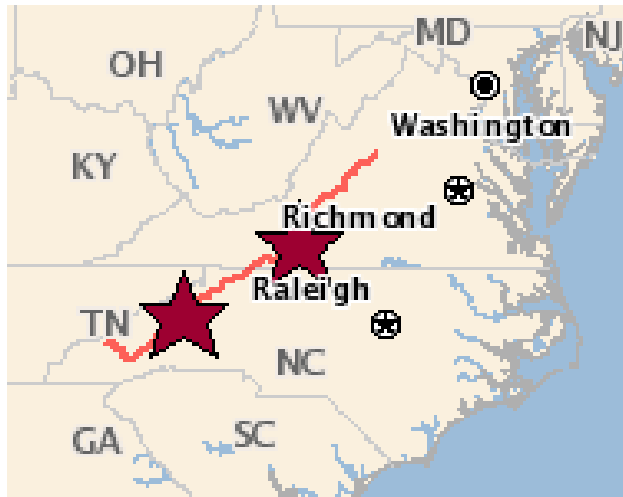
# ゲートウェイ・小さな拠点としての道の駅

- 沿革
  - 1993 登録開始 103駅
  - 現在 1059駅
  - 全国モデル「道の駅」、重点「道の駅」
- 経済効果
  - 販売額 全体で2,100億円
  - 雇用 数十人から百人越え
  - ビジネスになったことの自信
- 方向性
  - 地域へのゲートウェイ
    - 地域情報・観光情報
    - 地域観光の拠点(サイクリング、ガイドツアー、…)
  - 生活の小さな拠点 防災・地域連携・生活サービス
- 大事な効果
  - 地域経営戦略の重要な施策としての認識
  - 経済ビジネスモデル成功の自信と実感
    - 新たなニーズ・戦略への意気込み



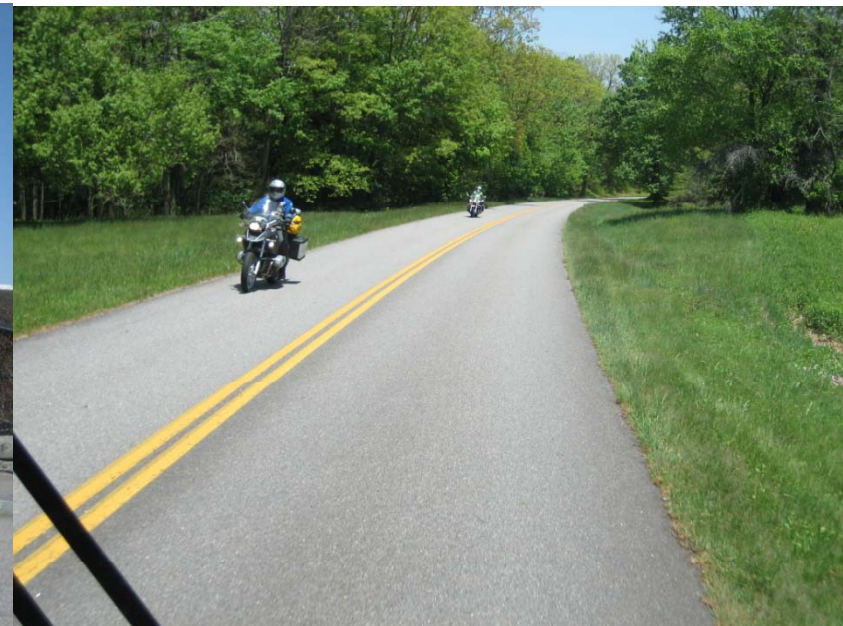
# アメリカの例 Blue Ridge Parkway

全長 800km  
建設開始 1934年(ルーズベルトのニューディール)



とにかく山の中(沿道は国立公園で立地不可能)  
したがって、**日本的B/Cはゼロ**

# Blue Ridge Parkway



# BRP ビジターセンター



休憩  
地域情報  
博物館機能  
物販  
ツアー案内

トイレ、食事  
パンフレット、地図  
歴史・自然・環境  
土産だけでなく、図書・ガイドブックも充実  
ガイドツアー、ハイキング・サイクリング

# Shenandoah Museum



美しい景色は、バージニアの次の大きな  
収入源となるだろう

W.Carson 1932

*"Scenery is going to be  
Virginia's next great cash crop...  
- William Carson radio address, circa 1932*



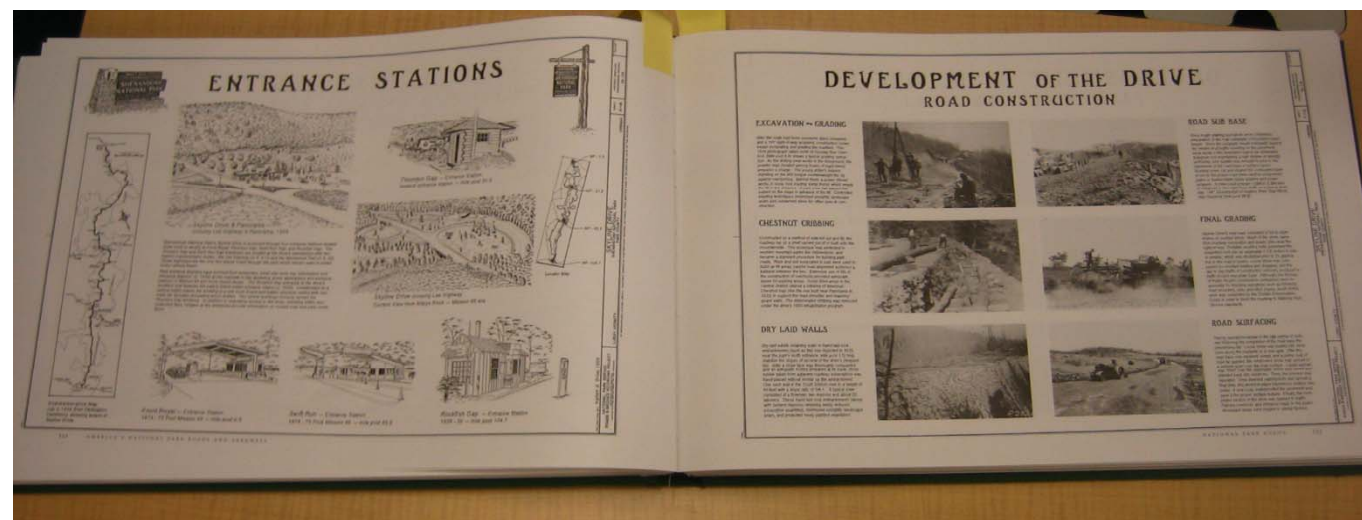
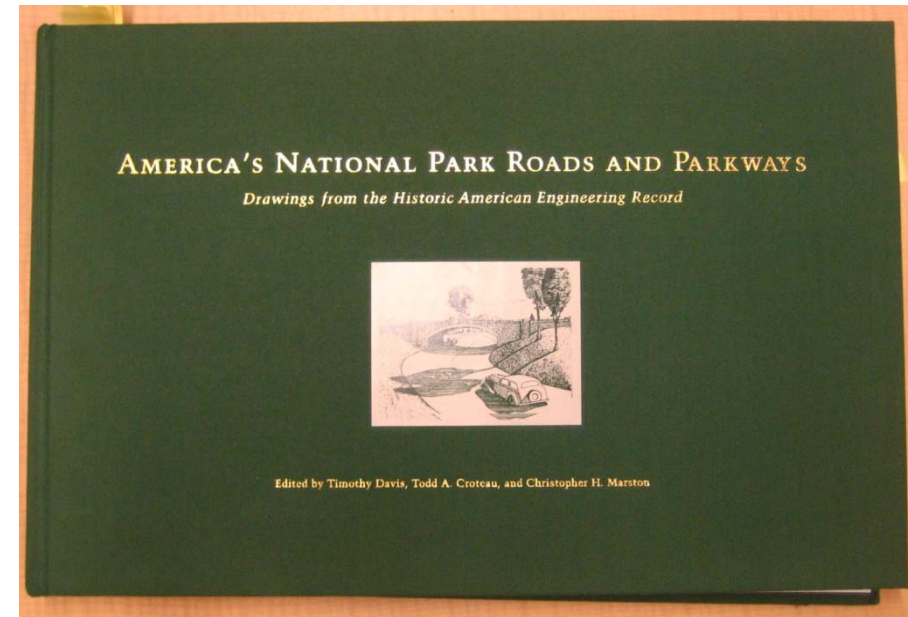
# Shenandoah Skyline Drive Visitor Center で見つけた本

America's National Park Roads  
and Parkways : Drawings from the  
Historic American Engineering Record

2004

Johns Hopkins University Press

国立公園内道路の設計資料集  
日本では学術専門書



# 80年後のBRPの経済効果

年間 2,200,000,000 US\$ (約2,640億円)  
年間平均20,000,000人の旅行者



# フランスの発見ルート (Itineraire de decouverte)

A75(高速道路)  
とRD909(県道)



- ねらい
  - 高速道路供用によって通過される地域の活性化
  - 観光開発戦略の確立
  - コミューン間の連携
- 手法
  - 高速道路上でのルート標識の設置
  - 情報サービス中継点のルート上への設置
  - 観光情報の提供
  - パンフレット作成



# 宿場村とその整備・修復

高速道路沿線、人口5000人以下



# フランスで最も美しい村との連携



発見ルート RD909沿いの  
BLESLE村

歩いてゆっくり楽しむ  
そのための空間づくりと  
交通マネジメント

# 景観と開発のための1%政策

---

- 目的: 高速道路沿線の経済・観光開発
- スキーム:
  - 道路事業者: 高速道路整備費用の1%を沿線地域の景観回復・価値付与・経済開発に充当
    - 後に、維持管理費用の一定割合に拡充
  - 地元自治体: カウンターファンドを準備
  - 事業主体: 自治体
  - 具体的形
    - 発見ルート
    - 宿場村

# 案内 鳥取道と沿線の取り組み

## 鳥取自動車道

全長90km

新直轄方式による無料の高速道路

2013年度中に全通予定

コスト縮減に全力

休憩施設・GSはない

ドライバーにとっての問題

沿線の活性化が課題

隠れた資源(宿場・溪谷・歴史)がある

風景街道的手法の導入

そこで、地域と道路の連携

**道の駅、GS、観光**

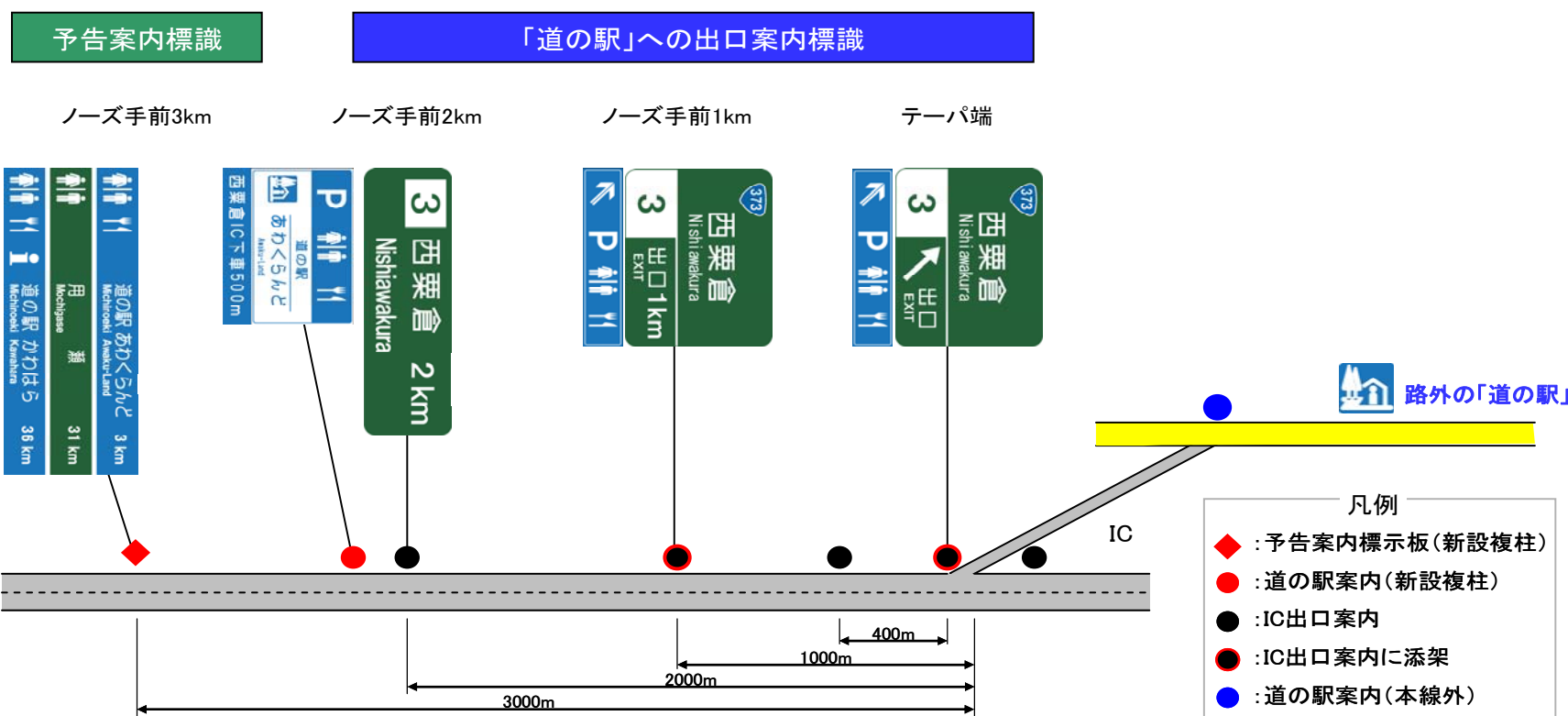
道路管理者 案内標識

地域 連携



# 休憩施設等への案内表示改善

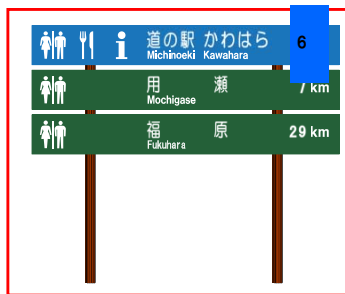
## 【設置位置】





# 休憩施設等への案内表示改善 道の駅 清流茶屋かわはら

河原IC周辺の配置計画(上り)



道の駅出口案内標識  
ノース手前3km(上り)



道の駅出口案内標識  
テーパー端位(上り)



- 凡例
- …高速道本線上
  - …一般道



↓至姫路



道の駅出口案内標識  
ノース手前2km(上り)



道の駅出口案内標識  
ノース手前1km(上り)

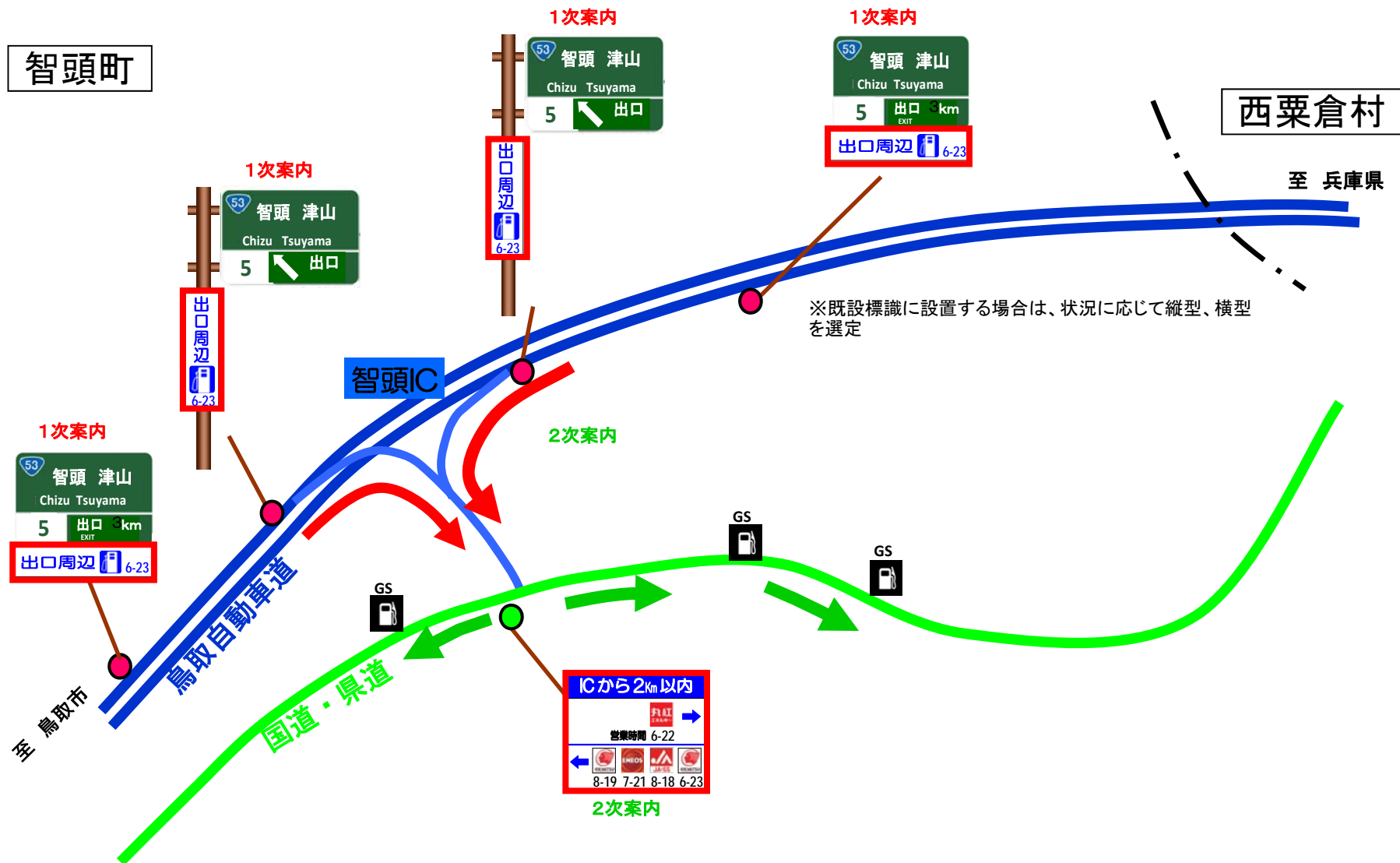


道の駅案内標識(一般道)  
IC出口



# ガソリンスタンド案内看板の試行

- ◆智頭ICは鳥取道の中央付近に位置し、その周辺でガス欠も発生しているため、利用者サービスと交通安全の確保の観点からガソリンスタンドを案内。
- ◆官民一体となったきめ細かい案内サイン(GS各社ロゴマークを表示)を設置し、今後の道路施設の維持管理のあり方等についても検討。



# ガソリンスタンド案内看板の試行



①鳥取道本線上の案内表示  
(兵庫方面行き 智頭IC3km手前付近)



②鳥取道本線上の案内表示  
(兵庫方面行き 智頭IC出口付近)



⑤国道53号(智頭IC交差点)での案内表示



③鳥取道本線上の案内表示  
(鳥取方面行き 智頭IC3km手前付近)



④鳥取道本線上の案内表示  
(鳥取方面行き 智頭IC出口付近)

# 観光地案内看板の試行

## 1. 対象観光地

智頭宿 ・ 板井原集落 ・ 芦津溪谷

## 2. 誘導方法

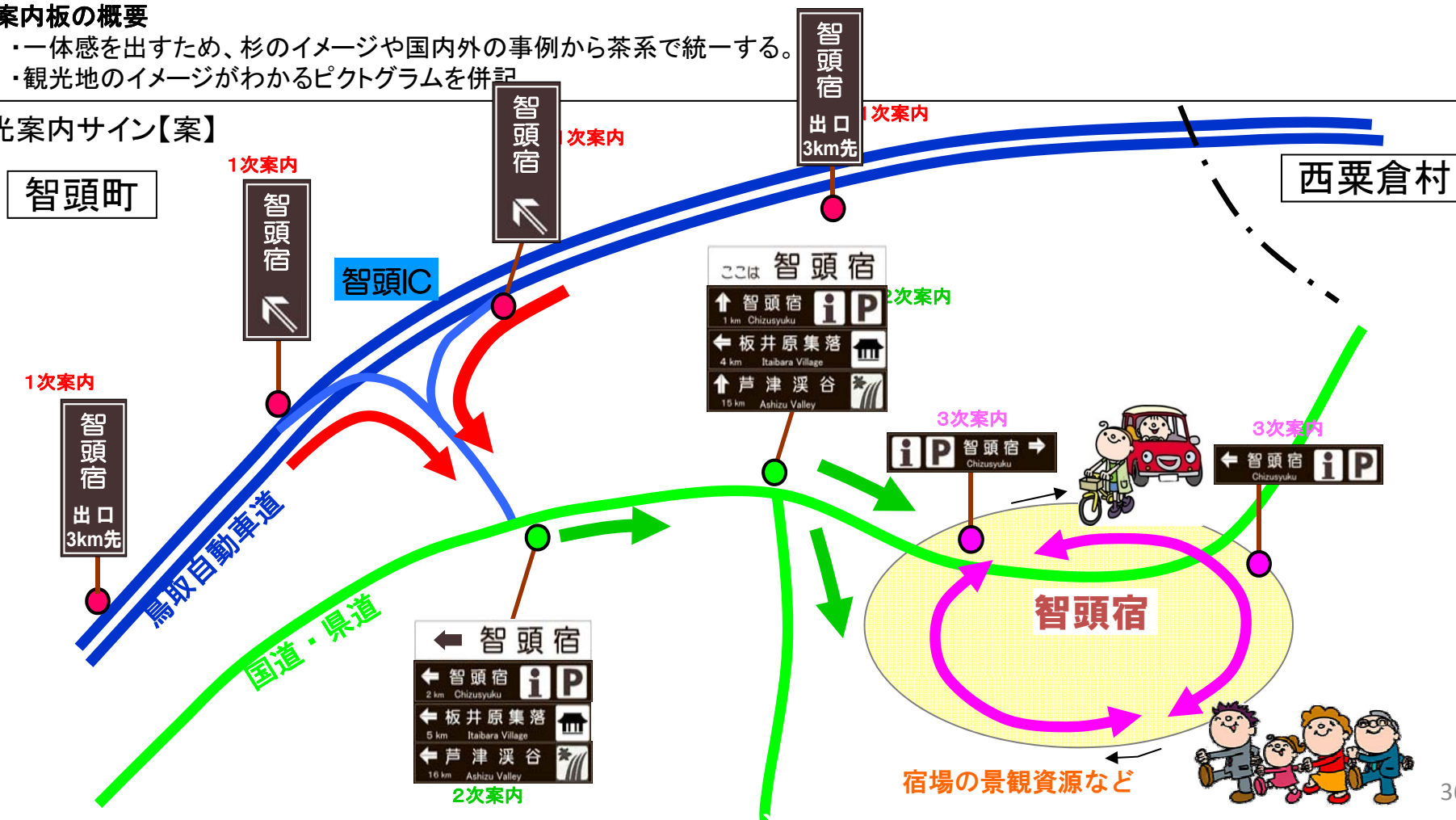
鳥取道から、観光案内所のある智頭宿駐車場へ案内し、そこを拠点に周遊観光を促す。

- ① 1次案内 … 鳥取道本線のIC出口に、地域を代表する観光地点である「智頭宿」を表示した案内看板を設置
- ② 2次案内 … ICを降りた先の一般道に、智頭宿近郊にある主要な観光地を表示した案内看板を設置
- ③ 3次案内 … 目的の観光地（駐車場等）まで案内誘導が出来るように、最寄りの交差点や観光地直近に案内看板を設置

## 3. 案内板の概要

- ・ 一体感を出すため、杉のイメージや国内外の事例から茶系で統一する。
- ・ 観光地のイメージがわかるピクトグラムを併記

観光案内サイン【案】



# 観光地案内看板の試行



①鳥取道本線上の案内表示  
(兵庫方面行き 智頭IC3km手前付近)



②鳥取道本線上の案内表示  
(兵庫方面行き 智頭IC出口付近)



③鳥取道本線上の案内表示  
(鳥取方面行き 智頭IC出口付近)

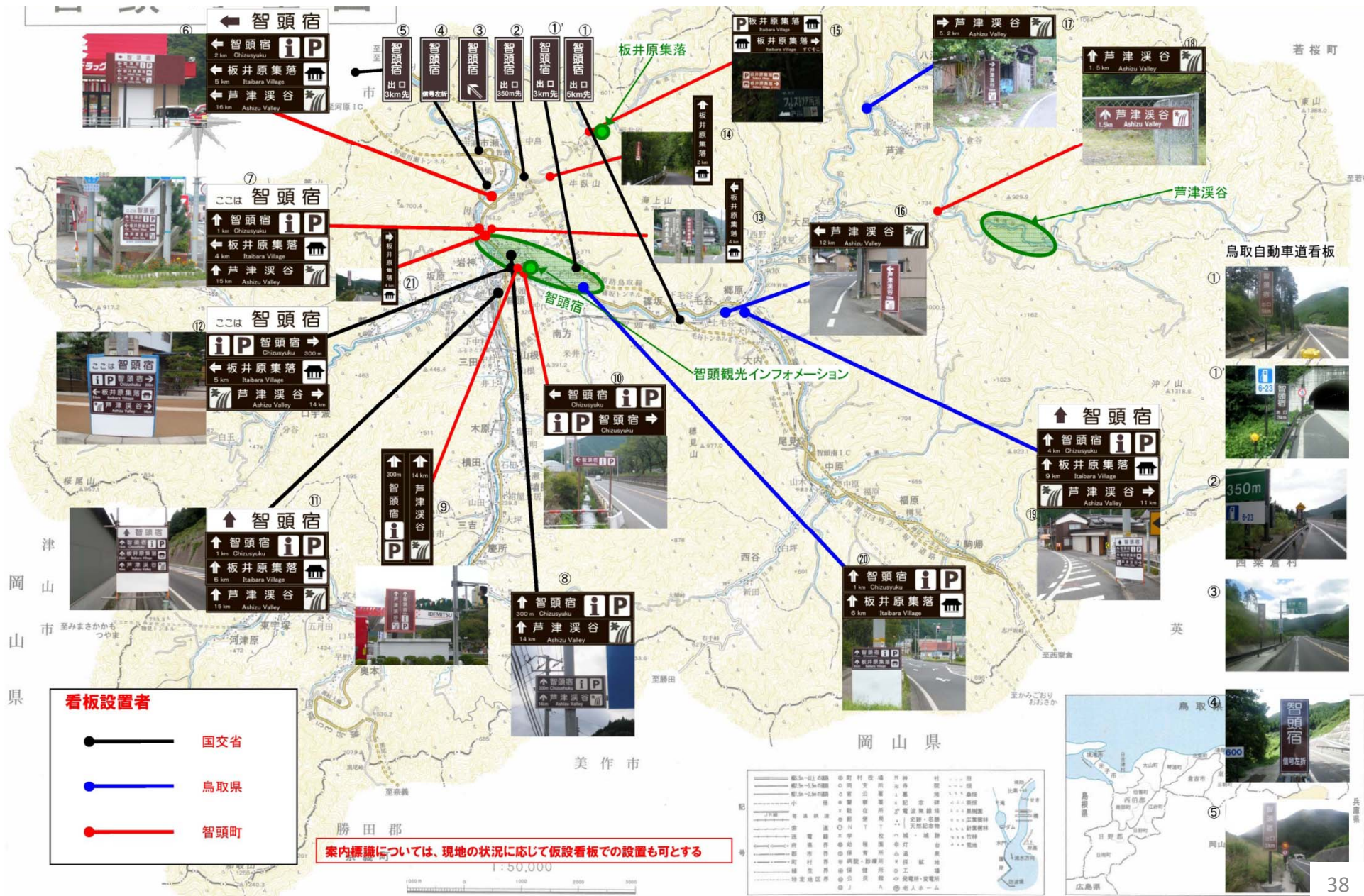


④国道53号(智頭IC交差点)での2次案内表示  
※既設看板の張り替え(智頭町施工)



⑤国道373号(智頭宿駐車場入り口)での3次案内表示  
※仮設看板の設置(智頭町施工)

# 観光地案内看板の試行 行き先は地域が協議・決定



# その後の動き

## 超小型モビリティによる森とカフェめぐり

### 超小型モビリティ 森カフェめぐり

ご利用料金  
3時間 2,500円 6時間 3,500円  
※初期のみライセンス講習料が必要です。(1,000円)

#### 交通アクセス

**鉄道**  
大塚—智頭駅(智頭急行) 約2:00 大塚から 約2:20  
京福—智頭駅(智頭急行) 約2:30 岡山から 約2:10  
岡山—智頭駅(智頭急行) 約1:20 東京から 約9:10

**高速バス(日本交通バス(CS))**  
大塚—智頭(智頭急行) 約2:00 大塚から 約2:20  
岡山—智頭(智頭急行) 約2:30 岡山から 約2:10  
岡山—智頭(智頭急行) 約1:20 東京から 約9:10

**バス**  
大塚—智頭(智頭急行) 約2:00 大塚から 約2:20  
岡山—智頭(智頭急行) 約2:30 岡山から 約2:10  
岡山—智頭(智頭急行) 約1:20 東京から 約9:10

**飛行機** 東京—鳥取空港—智頭(自動車) 約2:00

○超小型モビリティのご予約・お問い合わせは…

**智頭石油**  
**CALL** キャルレンタカー 智頭店  
電話 0120-75-3511  
パソコン [www.chizu-sekiyu.com](http://www.chizu-sekiyu.com)  
智頭石油

○お問い合わせ 観光情報は…  
智頭町観光協会 ☎ 0858-76-1111  
<http://www.town.chizu-tourist.jp/hankou/>  
智頭町役場 ☎ 0858-75-4111  
<http://www.town.chizu-tourist.jp/> 観光情報は…

### 森カフェめぐりとは…

智頭町内に点在する森カフェを周遊。  
智頭町は、面積の93%が大切な森林資源です。  
そんな智頭町の観光地は、町内各所に点在しています。  
森カフェめぐりは、町内全域に点在する喫茶店を「森カフェ」と位置付け、自然にやさしい「超小型モビリティ」で、自然の風や音を感じながら、森カフェ周遊してみましょ。

### 超小型モビリティとは…

電気でおく2人乗り。  
100%電気自動車で、CO2排出ゼロの環境にやさしい乗り物です。  
軽自動車と比べても、ずっとコンパクトで、細い道でもスイスイ運転できます。  
窓がなく、歩行者との距離もぐっと縮み、気軽に会話もできるため、人にもやさしい乗り物です。

**NISSAN New Mobility CONCEPT**

- 定員：2名
- 全長×全幅×全高：2340mm×1230mm×1450mm
- 車重：500kg
- 最高速度：約90km/h
- 航続可能距離：約100km

### 超小型モビリティで…

ゆるゆるをたっぷるのち

## 森カフェめぐり

この町は、どこまでも森林浴 智頭町

発行：智頭町超小型モビリティ導入推進協議会

### ご利用方法

- ご予約**  
電話・店頭にて、ご予約ください。  
電話 0120-75-3511 →  
CALL キャルレンタカー 智頭店  
ご利用には、普通車運転免許が必要です。
- ご来店**  
ご予約の時間に、ご来店ください。
- ライセンス発行**  
初めてのご利用は、専用ライセンスが必要です。運転方法などを受講していただきます。(15分程度)  
※事前にインターネット上の動画をご覧いただければ、スムーズに入れます。
- ご出発**  
安全運転で、周遊にご出発ください。
- ご返却**  
ご予約のご利用時間内に、ご返却ください。



写真：古賀方子氏 提供

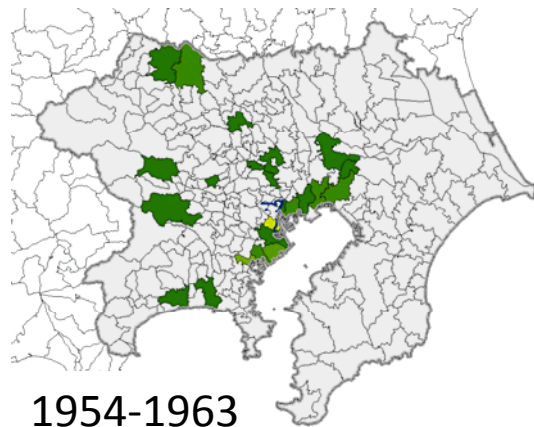
# 道路政策効果のモニタリング

---

- ストック効果に関する議論の重要性
  - しかし、実態は
    - 未だに定性的
    - 定量的計量の成果と課題
- モニタリングの施策・運用への即時的展開
- ビッグデータの活用と社会的受容の獲得

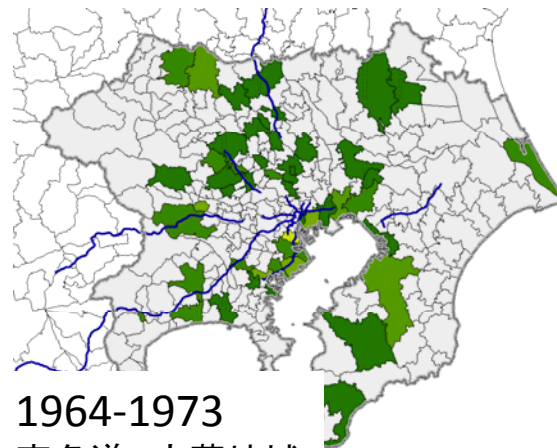


# 物流施設(10,000m<sup>2</sup>以上)の立地動向



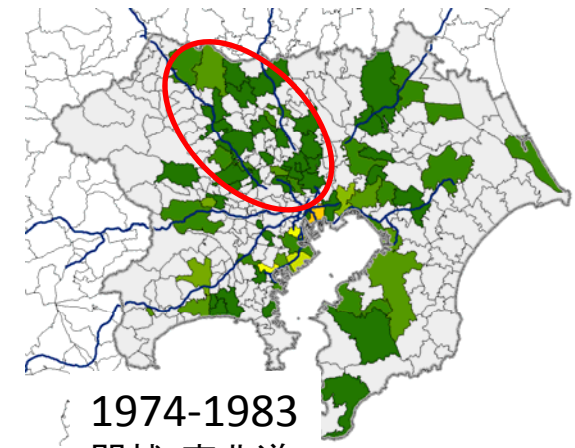
1954-1963

臨海部



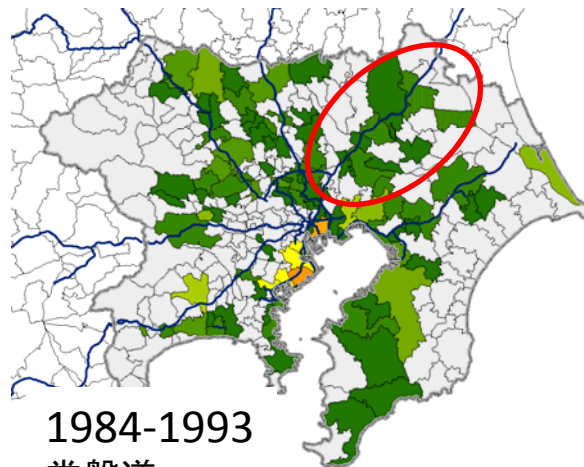
1964-1973

東名道、京葉地域



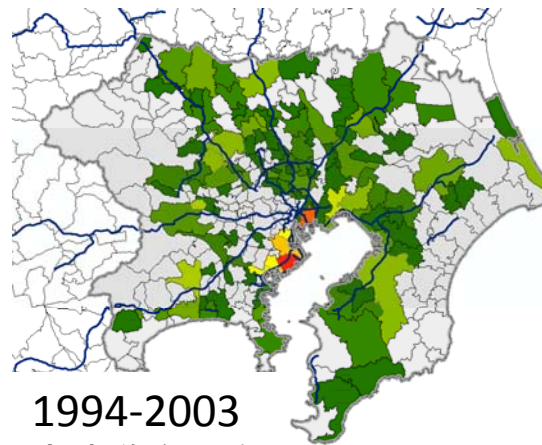
1974-1983

関越・東北道



1984-1993

常磐道



1994-2003

高速道路沿線

視覚的には、  
高速道路整備の効果は  
明らか

しかし、地域経済への貢献は  
不明

物流コスト、地域GDP、雇用

計量経済モデルの役割

# 定量的計測の可能性と課題

- CGE (Computable General Equilibrium) の発展
  - 交通インフラ整備のGDP・雇用・環境への効果を計測
  - 近年、非常に発達(神戸大・小池、筑波大・堤など)
    - しかし、仮定への依存大: 例 ストロー効果
    - 神学論争に
- ビッグデータによる過程の見える化と効果の検証
  - 交通量(ETC2.0、交通ICカード)、滞在人口(モバイル空間統計)、商取引(帝国データバンク…)

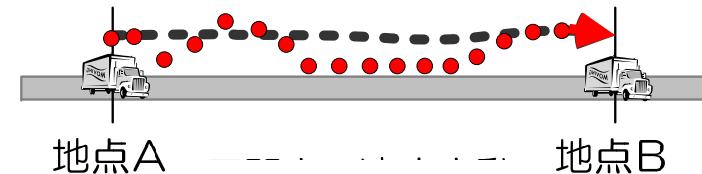
# ビッグデータとETC2.0 道路プローブ

- 道路プローブとは、ITSスポットを通して収集される経路情報をもとに集計・提供されるデータ（現在,ITSスポット対応車載器は40万台）

ITS  
スポット

## 通過時に収集される車載器蓄積データ

1. 車両の200m毎の位置・時刻（約80km分）
2. 車両の前後・左右加速度、ヨー角速度
3. 車両情報（自動車の種別・用途等）
4. エンジン・オンオフの前後500mはデータとらない



## 匿名化した経路情報の活用

- ・道路管理への活用
  - 区間旅行速度等の統計値の算出
  - 新規供用区間の整備効果の把握
  - 急加速度発生箇所の把握 等



## 利用者の同意を得て個車特定した経路情報の活用

- ・渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置
- ・特車の経路確認と許可の弾力化
- ・商用車の運行管理支援 ※ 今後展開する予定のサービス

# ETC2.0

現在のETC+GPS+記憶装置

# ITSスポットと道路プローブの概要

- 2011年、全国の高速度路上を中心に、ITSスポット約1600箇所の整備が完了し、世界初の路車間通信サービス開始。(一般道にも1500カ所を整備予定)
- 道路に設置された「ITSスポット」と自動車に搭載された「対応カーナビ」との高速・大容量通信を実現。

## サービスのイメージ



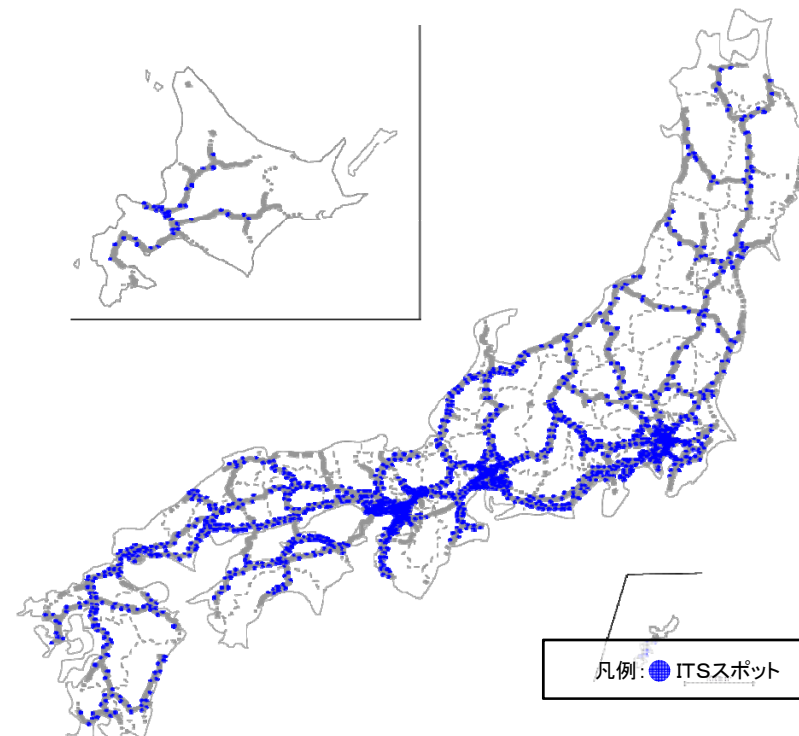
## 情報提供



## プローブデータの収集

- 速度情報
- 経路情報 など

## ITSスポットの設置箇所



- 都市間高速道路については、JCT(約90箇所)の手前も含め、おおむね10~15kmおきに設置。
- 都市内高速道路については、約4kmおきに設置。

# ETC2.0への期待と課題

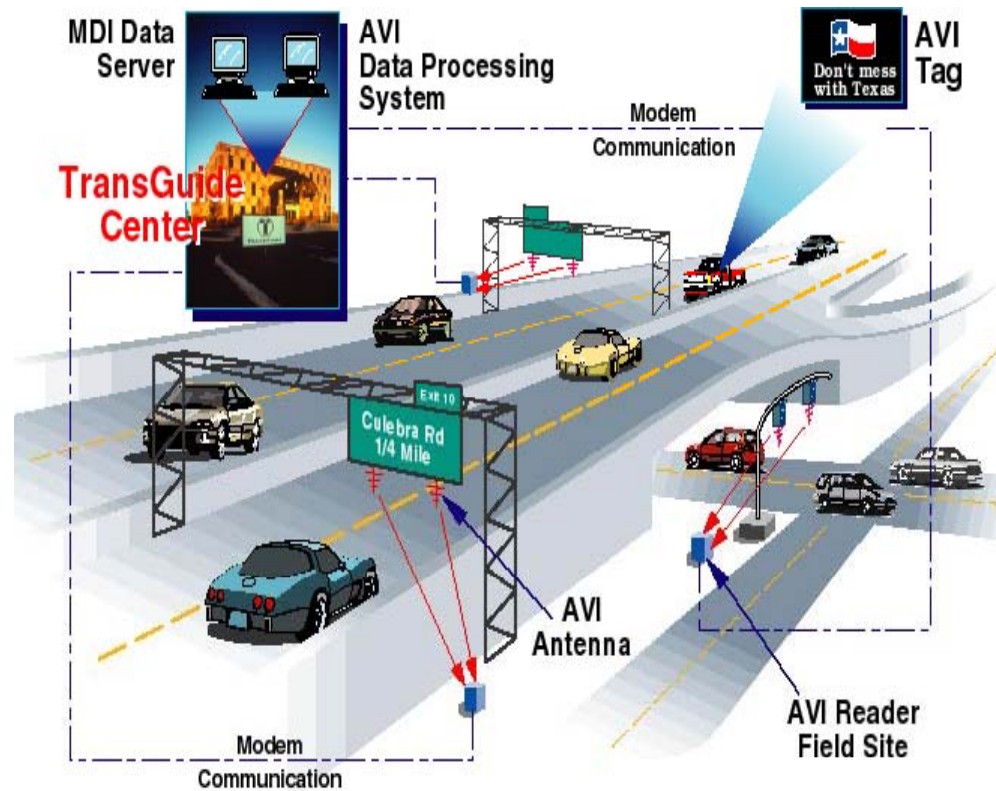
- 賢い道路の使い方の第一歩
  - 道路政策・施策・オペレーション連携の具体化と評価・マネジメントのための「常時把握」「経路把握」「関連調査の活用」
  - 道路政策のためのKPIの構築
- 急速普及させること
  - 個人情報保護への配慮
    - 情報提供の明示的同意
    - インセンティブの設計
      - 料金 高速料金の割引は可能か
      - 便利さ 3rd Partyによるアプリケーション提供と500m問題
  - その先の全国ロードプライシングを見据える

# 市民モニターの協力による混雑状況把握

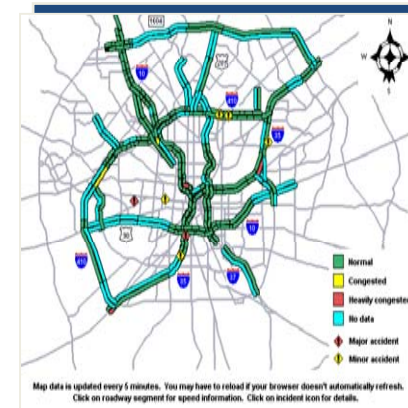
サンアントニオのTransGuide 1998

AVIを用いた旅行速度モニタリング(7.8万人のモニター)

明示的な同意に基づくプライバシーの提供  
匿名性の保持と目的外使用の厳禁



フロントスクリーンに装着されたAVIタグ



速度モニターから得られた情報から作成した渋滞マップ(旅行速度表示)

# 最後に、少し過激に主張したいこと

- 今こそNew Dealに学ぶ
- 道路のオープン化と道路法改正

# 今だからこそ、New Dealに学ぶ

- Franklin Delano Roosevelt の政策
  - 32代 アメリカ合衆国大統領(1933.3.4 — 1945.4.12)
- 1929の大恐慌後の経済不況と高い失業率
  - 1933には失業率25%
  - 失業者数 1000–1500万人
- 大統領就任後に矢継ぎ早に政策を打ち出す
  - TVA(1933):
  - AAA(1933): 農業調整法
    - 農民救済と農産物の価格安定
      - 余剰農産物の政府買い上げ
      - 休耕の奨励(休耕補助金)と土壌流出の防止
    - 土壌流出の防止(Soil Conservation Service)
  - CCC(1933): 市民保全部隊(Civilian Conservation Corps)
  - WPA(1935): 公共事業促進局(Work Progress Administration)

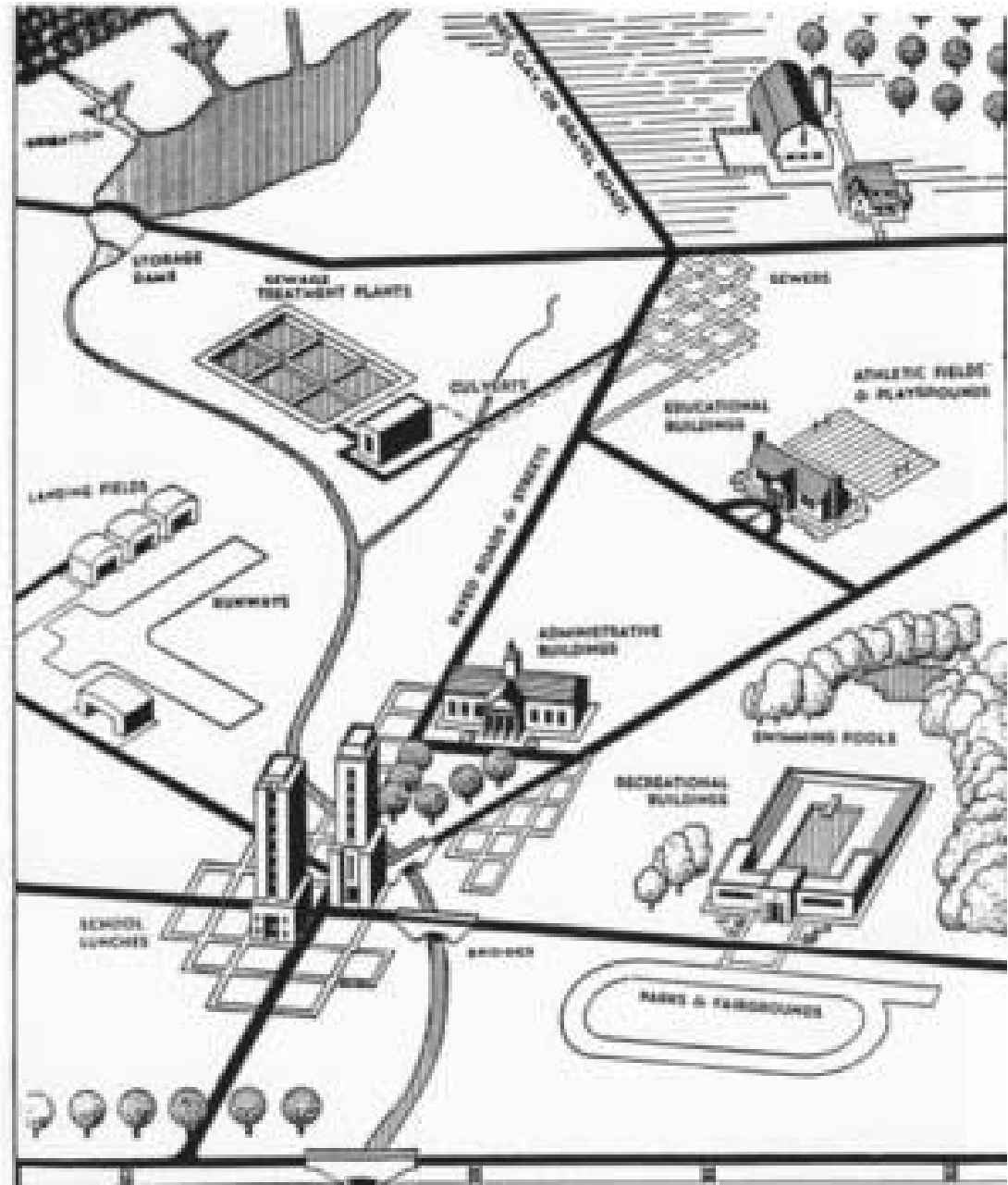


# WPA

Works Progress Administration  
Work Project Administration

1935.5.6に大統領令により発足

- 850万人の雇用
- 65万mileの道路
- 78,000の橋
- 125,000の公共建築
- 700mileの滑走路



# CCC Civilian Conservation Corps 1933-1942

---

- 目的
  - 500万人以上の若年失業者の救済と教育
  - 労働力としての活用による開発と保全
  - 森林、公園、山地にキャンプ
- 関係機関
  - 陸軍: キャンプの運営
  - 農務省・内務省: プロジェクトの運営
  - 予算局: 予算
  - 労働省: 入隊手続
- 実現へのスピード
  - 1933.3.4 関係機関会議の招集と指示(大統領就任の日)
  - 1933.3.21 議会へ教書
  - 1933.4.7 最初の隊員が入隊
  - 1933.7.4 隊員数 275,000 最大で500,000

# CCCによる整備(1933—1942)

---

- 800の州立公園の整備
- 46,000カ所のキャンプ場の整備
- 3,980の歴史的建造物の補修
- 97,000マイルの道路整備
- 8,000万エーカー(3,200万ha)の耕作放棄地の再整備
- 30億本の植樹

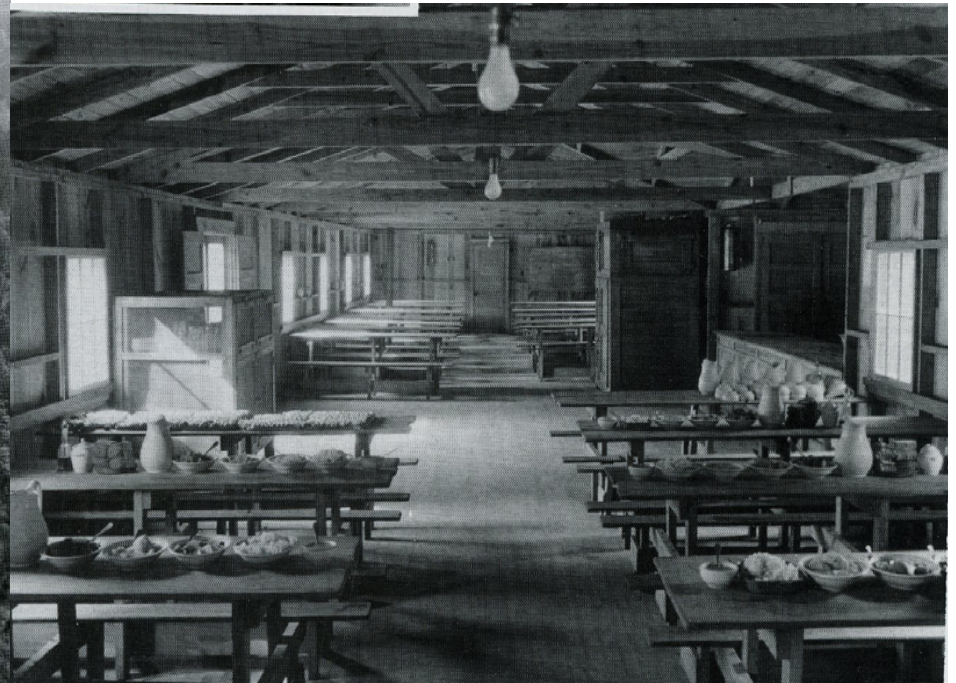
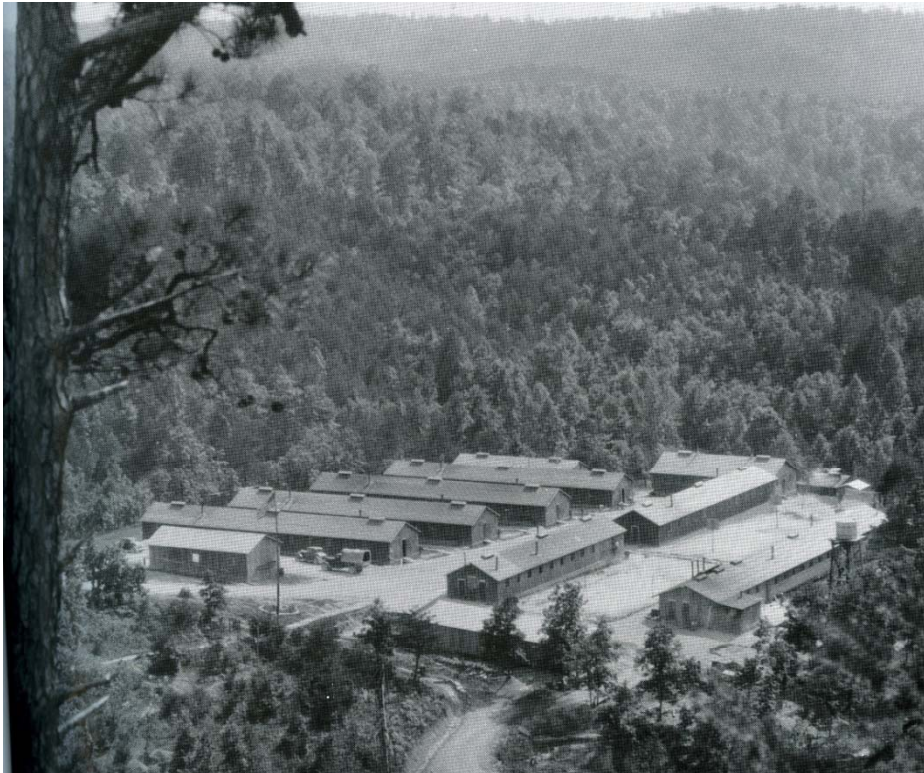
# CCCキャンプの生活

- 待遇
  - 軍隊式キャンプ
  - 任期 6ヶ月 最長2年まで延長可能
  - 給料 \$30/月 但し\$25は親に送金
  - 衣食住・教育は無料(一人あたり年間\$1,000の経費)
  - 週40時間の労働
  - ある日の食事(1936.8.31, Camp NP-5-C, Mesa Verde)
    - 朝食— グレープフルーツ・オレンジ、コーンフレーク、ミルク・コーヒー
    - 昼食— 焼きトマト、ゆでトウモロコシ、パン・バター、クッキー
    - 夕食— ローストビーフ・マッシュポテト、豆のスープ、パン・バター、コーヒー
- 様々な教育
  - 職業教育
  - 読み書き、そろばん
  - 交通安全

以下の写真などは

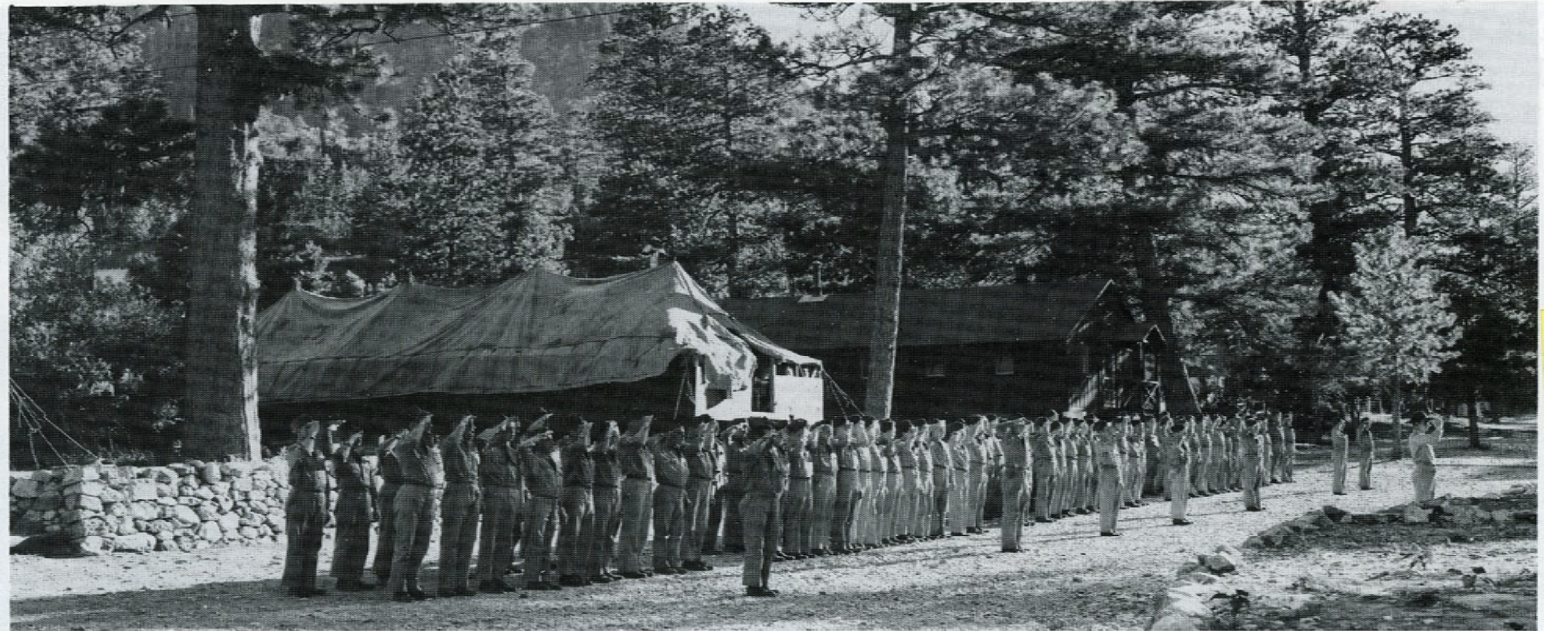
Stan Cohen: The Tree Army A Pictorial History of the CCC 1933-1942

# キャンプサイト 全景、宿舎、食堂



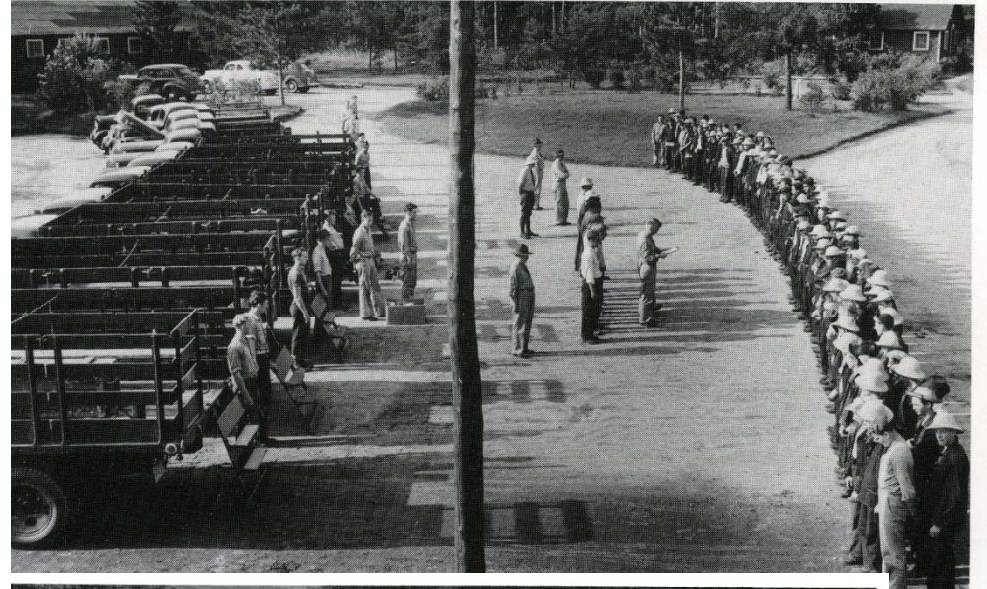
# 軍隊式生活：

整列、点呼



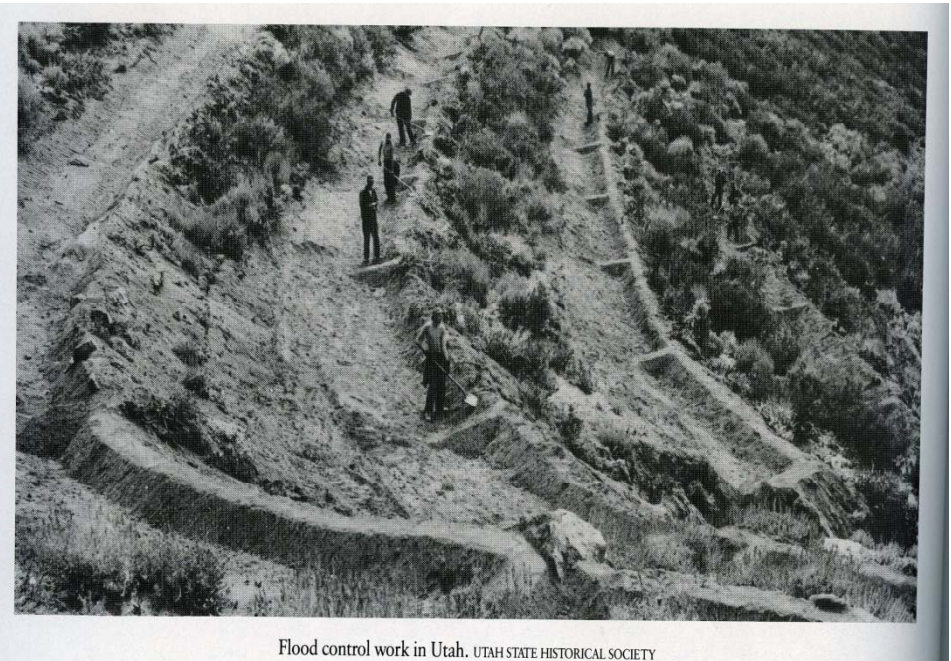
An army-style formation at Kyle Canyon Camp, Nevada, in June 1940. Reveille and retreat were held every day at camps throughout the country. USFS

# 建設作業と訓練



# 国土保全と 緑化

The Tree Army



Flood control work in Utah. UTAH STATE HISTORICAL SOCIETY



# 建設工事 1930年代

重機の活用  
環境・景観・植栽への配慮  
手作り感 地域資源の活用



# Interpretation

# 地域の歴史を学ぶ

Cherokee Chief

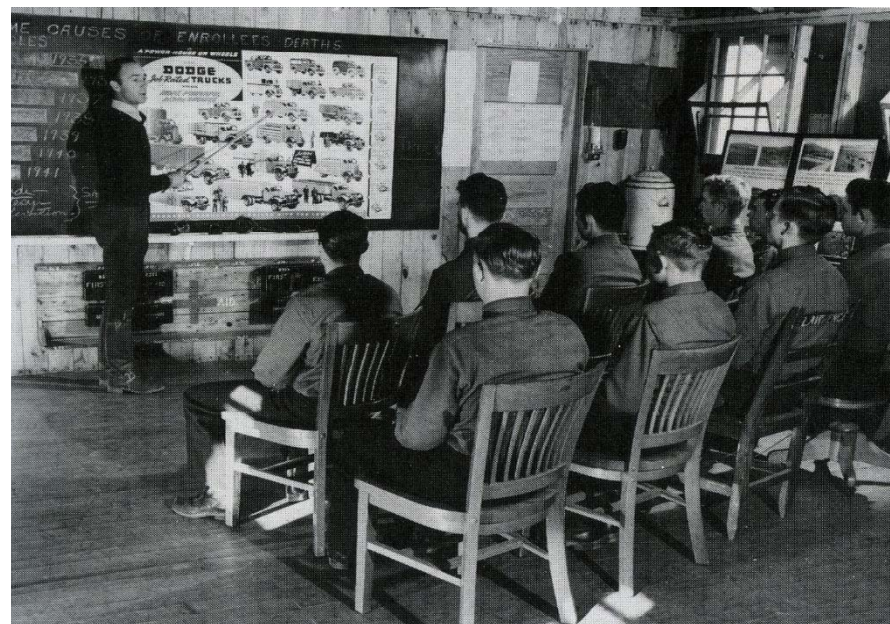


Mabry Mill Pond



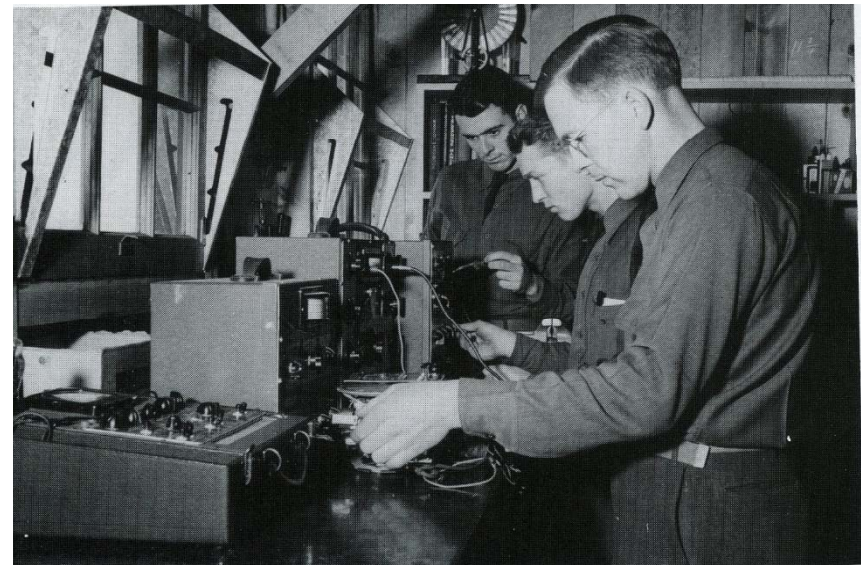
# 様々な訓練

## 自動車整備と交通安全教育



# 様々な教育・訓練

パン職人、木工、無線



# レクリエーション



# CCCとWPAで作ったもの

- 訓練されたアメリカ人
  - 基礎学力と技術教育
  - 生活習慣
  - 環境保全・愛国心
- 第2次世界大戦はCCCが勝った
- Parkway
  - 観光開発のための道路
  - シーニックバイウェイに育つ

地方創生・人材育成・セーフティネットなどを考えると、再評価して、現代的アレンジのもと導入を考えるべき

# さらなる活用に向けての道路のオープン化

- 道路のオープン化 国土交通省成長戦略(前原大臣)に記載
  - － その後、徐々に進展
    - 道路占有 オープンカフェ
    - 空間利用 立体道路制度の適用拡大(既存高速道路にも)
  - － しかし、いずれも特別扱い(都市再生特別措置法の都市再生緊急整備地域区域のみに例外的に適用)
  - － 公物管理との整理はまだ
- 実は、これが活用が進展しない大きな理由では
  - － 道路空間の活用、立体道路制度、維持管理や整備事業への民間参入の難しさも公物管理の視点が強すぎる・全国一律
  - － 外形的な条件記述より、地域への貢献とその継続性についての担保のあり方と手続き的正当性の確保

# 4つの道路のオープン化



- 占用のオープン化
  - コミュニティが自由に使えるように
  - 限定列挙でないが、公共に福祉に貢献する決め方の論理と手続き
- 空間のオープン化
  - 都市の再整備、安全の確保のための立体道路整備
- 事業のオープン化
  - 民間にとっての魅力的なビジネス環境の整備
  - データの整備とオープン化(ビジネスになるかどうかの判断)
- 議論のオープン化
  - ネットワークの活用に向けての道路管理者の枠を超えたコミュニティ・多様なステークホルダーとの議論の場



# 最後の主張 道路法の抜本改正

- 現在の道路法 古いタイプの公物管理法(道路を守る)
  - 目的 地域を連結する道路網の整備・維持管理
  - 管理 一体性に欠ける道路管理者ごとの管理(道路の種類: 高速自動車国道・国道・都道府県道・市町村道)
- ありたい姿
  - **活用**を目的に明記
    - ネットワークとしての活用と国・地域・都市・コミュニティへの貢献
  - 道路政策の法定
  - 整備・活用・管理を議論するプラットフォームの法定
    - 国には社会資本整備審議会道路分科会があるが、自治体には？

ご清聴、ありがとうございました。

連絡先

ishida@sk.tsukuba.ac.jp