

### 清溪川プロジェクト視察（韓国）

昨年11月に、地球環境関西フォーラム都市環境部会において、盛岡通先生（大阪大学大学院工学研究科教授）を団長に総勢14名による、清溪川復元プロジェクトの視察とSDI（Seoul Development Institute）との「持続発展的都市再生に向けたワークショップ」を目的にソウルに行ってきました。

前号でKTXについてご報告しましたので、今回は本編ということで清溪川復元プロジェクトとワークショップについて、それぞれ概要をご報告します。

## 清溪川復元事業（Cheonggyecheon Restoration Project）

詳しくは、<http://japanese.seoul.go.kr/chungaehome/seoul/main.htm> をご覧下さい。

### 清溪川の歴史

清溪川は、ソウルの都心を東西に流れる川です。普段はほとんど水も流れない川ですが、一旦大雨が降ると氾濫を繰り返すことも多く、古く朝鮮王朝時代より何かと市民生活と深くかかわりをもつことの多い川でした。

1920年頃、日本統治時代には農地を奪われた農民などによるスラム化により、清溪川の汚染が深刻な問題となり、1940年頃には川そのものの機能を下水道と位置づけることで、川を覆蓋し上部は道路（幅員50～80m）となりました。

さらに都市化の急速に進む1970年前後には、その上空に高架道路（4車線）が建設されました。



写真上) 覆蓋前の清溪川

写真下) 覆蓋工事の完成後

写真右) 高架道路撤去前の様子



### 清溪川復元の目的

次の4つの目的が掲げられています。

- 1) ソウルを人間中心の環境都市へと変貌させる
- 2) ソウル 600 年の歴史性の回復と文化スペースの創出
- 3) 市民の安全 (高架道路の老朽化と河床の汚染対策)
- 4) 立ち遅れた都心の開発を活性化させ地域の均衡発展を図る

### 交通対策

もともと急速に都市化の進んだソウル中心部の道路事情は芳しくなく、至るところで交通渋滞が慢性化しています。

ソウルタワーで有名な南山(ナムサン)トンネルではHOV (High Occupancy Vehicle : 相乗り) 優先によるTDMも実施されています。

清溪川においても、高架道路撤去前の自動車交通量は、清溪川路(6.6万台/日)清溪高架路(10.3万台/日)合わせて17万台/日であり、特に代替路が計画されていないことを考えると、さらなる渋滞が多いに心配されるところです。とは言え高架橋撤去に対しては無策というわけではなく、バス・地下鉄といった公共交通機関への転換を図ることを基本としています。特に、バスに関してはかなり大胆な対策が実施されています。次号で詳しく報告します。



写真右)

南山トンネル料金所: HOV優先

### 復元工事の概要

まずは川の復元としての水源です。もともと、ほとんど水の流れない川ですから、下水処理場の高度処理水、地下鉄の湧水、漢川（ハンガン）からの揚水などにより、水深40cm程度の清流を確保する予定だそうです。

また、河川に沿って遊歩道が整備されるとともに、22の新しい橋が架けられます。また夜間の景観にも配慮した照明計画も立てられています。



写真上) 建設現場視察

写真下) 建設中の人道橋



いずれにせよ事業そのものは大変ドラスチックであり、コスト・手続き・合意形成など、どれをとっても短期間でやってしまう、恐るべし韓流パワーと言ったところでしょうか。

図左上) 夜間ライトアップ予想図

図左下) 完成予想図

## 「持続發展的都市再生に向けたワークショップ」



写真上) S D I 外観

写真左) ワークショップ風景

日本側からは、以下の5つのテーマについて発表を行いました。

- ・地球環境関西フォーラムの活動内容
- ・水都大阪の紹介と「水の回廊」全体構想
- ・道頓堀川や中之島における具体事例
- ・悪化する熱環境における持続可能な都市住宅への試み
- ・道路交通容量の削減（戦略的都市交通政策理念とは）



引き続き、韓国側（S D I）からは、次の3つのテーマで発表が行われました。

- ・清溪川復元プロジェクトの概要
- ・新しいバスシステムの構築
- ・ソウルプラザ事業の概要



写真上) 発表の様子

写真下) 質疑応答



その後、清溪川復元事業の背景や交通問題を中心に熱心な質疑がなされました。

写真) 日韓友好記念写真