

事業紹介・事業報告

清溪川復元事業



金 元載
情報調査室 交流研究員
(韓国建設技術研究院
建設環境研究部前任研究員)



福田 健
情報調査室 研究員

1. はじめに

韓国の首都、ソウル市で清溪川（チョンゲチョン）復元事業に世界中から注目が集まっている。計画から約3年というスピードで清溪川が復元されようとしているからだ。清溪川の復元計画は、2002年4月のソウル市長選で、李明博氏が事業の公約に掲げて当選したことを機に始まり、「トップダウンにより実施されているから事業のスピードが速いのでは」と思う方が多いかもしれない。しかしながら、韓国の全体的なマスコミの論調や世論調査によると、市民の社会的な同意による後押しによるところも極めて大きいようである。本稿では、主として1)清溪川復元事業の概要、2)韓国国内で議論されている清溪川復元に対するマスコミやソウル市民の意識などについて報告する。

2. 清溪川復元事業の概要

2.1 事業概要

事業期間：2003.7.1～2005.9.30

事業内容：河川の造成など5.9km

主な工程

03.7～03.8：高架道路の撤去

03.9～04.6：構造物の補強、上水道および遮集管渠の移設

03.9～05.6：両岸道路の造成および橋梁の建設

04.9～05.5：水路の掘削、維持用水および護岸の整備

04.9～05.9：造景、夜間景観照明

2.2 復元の背景

清溪川の歴史を紐解くと、清溪川は、ソウルの中心部を東西に横断する河川であった。その源流は、北は北岳及び仁王（Inwang）山、東は南山（Nam）、南はMokmyun山に発していた。第36代の英祖王の時代（1760年）には、清溪川を拡幅し、石造りの堤防を建設するために20万人が雇われ、水路は図-1に示す通り直線化された。清溪川は、白雲洞川や中鶴川など合計14の支川が合流したものであり、朝鮮時代の記録によると、約86の橋梁が清溪川に架けられていた。1958年頃清溪川は、汚染が進行し、伝染病の温床となったために、覆蓋工事が1978年にかけて約20年間続き、その覆蓋上に総延長5.8kmの清溪高架路が建設された。

その後、以下の必要性により清溪川復元事業が計画・実施されている。

2.3 清溪川復元の必要性

都心の長期的な沈滞

- ・都心の交通混雑、通過交通過多
- ・大気汚染、騒音公害の深刻さなど

機能性、効率性から生態環境に価値を置く環境に配慮した都市への転換

- ・開発 環境、自動車 人、効率 衡平

朝鮮時代の歴史的遺産の回復（石造りの橋脚など）
劣化した覆蓋構造物や清溪高架路の老朽化による将来の維持管理費用の増大、安全性の問題

ビジネス地区の再活性化により、国際金融およびビジネスの中心基軸へ変革



図-1 清溪川復元周辺

2.4 清溪川の現状

(1) 覆蓋道路と清溪高架路

現在、既に清溪川上の覆蓋道路及び清溪高架路は撤去され、復元工事が急ピッチで進んでいるが、以前の覆蓋道路は、幅員50～80m、総延長6kmであった。また、清溪高架路は、幅員16m、総延長5.8km、4車線であった。(図-3参照)

(2) 輸送

清溪川路および清溪高架路の日交通量は、168,556台に達し、そのうち清溪高架路は、102,746台の車両が通行していた。清溪高架路の場合、62.5%が通過交通であり、37.5%が都心に向かう車であった。

(3) 近隣の市場

清溪川周辺は、6,026棟の建物が集まり、そのほとんどが50坪未満である。業務用29%、商業用49%、住居用13%、その他9%が衣類・ファッション関連の商店街、靴および雑貨地区に分散している。

(4) 地下の生態環境および構造物の維持管理

1991年1月～1992年10月に実施された大韓土木学会の調査によると、橋脚および基礎、PC桁は、比較的安全であることがわかったが、高強度桁の20%が腐食または損傷していることが判明し、清溪高架橋の補強案は採用できなかった。また、覆蓋道路構造物は構造物としての基準を下回っているために、更新・補強が直ぐに必要な状況であった。

2.5 対策

交通対策

- ・乗用車中心からバス中心へ

バス路線、運営体系の全面的な改編により、バス利用客の増加を目指し、乗用車通行量を吸収(中央バス車路制度の導入^注)、バス速度の向上、交通情報の提供、



図-2 撤去した高架橋の沓座部分
(2004.8.6撮影)

交通カード利用率100%の達成など)

- ・地下鉄運営の改善

深夜延長運行、運行時間の間隔を更に短縮、乗り換え施設の増設

- ・都心車両の集中を抑えるための駐車管理対策など
商店街対策

事業区間を現在の清溪川道路幅に限定するため、周辺の建物の撤去や営業に支障のないように、これまでと同様に営業活動を保障している。

河川の対策

- ・河川の断面

清溪川排水区域内の土地利用及び開発現況、地質、土壌状態、降雨量などの資料を基にして洪水量を算定し、最近の異常気候による局地性の集中豪雨に備えることのできる断面に河川を改修している。また、洪水から都市の安全を確保するため、必要に応じて水路を変更するなどの対策を講じている。

3. 清溪川復元事業に対するマスコミの論調やソウル市民の意識の変化

(1) 韓国内で議論された清溪川復元に対する主な論争

マスタープランの良否

清溪川の復元事業は、清溪川復元の問題のみならず周辺の商店や周辺の開発、交通問題などの争点が絡み合っ



図-3 工事着手前



図-4 整備中(2003.12.30撮影)

ていることから、包括的で長期的なマスタープランを立てることが重要だという議論が始めからあった。

清溪川周辺に係る商店や住民

約10万名と推定されている清溪川周辺の商人は、大部分の86.6%が復元に反対した。(清溪川商権守護対策委員会が2002年11月に1,680名の商人を対象に実施したアンケート)“きれいな水が流れることは誰が嫌いであろうか”。しかし、商人と住民たちの間では、“現実を無視して無理に工事を進行することは理解できない”という声が高かった。

交通問題

専門家との協議を通じて清溪川復元工事による交通問題は重要な問題ではないとの結論が出た(「清溪川復元による交通影響評価」、ソウル市政開発研究院)。しかしながら、より一層精密な交通影響評価が必要だという主張も提起された。これは、“車中心から歩行者中心に価値観を変えなければならない”とする主張や、“市民が環境の便益を得る代わりに交通不便に甘受しなければならないのは当然だ”と言う声もあったが、同時に“現在は自動車が中心の交通体系であり、道路以外の交通対策を十分に対応していない状態で突然ソウルの都心空間を歩行者中心とすることに説得力があるのか”という主張も多かった。

財源および工期

ソウル市では清溪川復元事業費を約3,600億ウォンと積算した。この中には既に清溪高架道路の保守工事費として1,000億ウォンが利用されているため、財源の不足分は、年度予算の削減によって充当される(ソウル市、「清溪川復元事業」説明資料、2003年10月)。しかし、この事業費と工期で本当に十分なのかという声も大きかった。

歴史的文化的財の復元

工事が始まった後、ソウル市は、歴史的な遺物の復元についてとても消極的だという批判を数多く受けていた。復元現場にある湖岸石築や広橋、水票橋などの文化遺産の復元について、ソウル市民の76%は、ソウル市が工事期限を厳守するために歴史的な遺物の復元をないがしろにしたまま工事を繰り返していると考えていた。また、ソウル市が市民団体などの反発にもかかわらず清溪川の復元工事を強行する理由として、40.3%が“李

明博市長の名誉心”のためだと答えた。また、ソウル市民は“最小限、現在残っている二つの橋については、元の通りに復元することが必要だ”と考える人々が70%以上であった。(ハンゲレ新聞、2004年4月)。一方、上記のような反対にもかかわらず李明博ソウル市長は、“清溪川を今復元しなければ、清溪高架道路の当面の安全問題により、保守を行わなければならないが、既にそのような段階は過ぎたので工事をすべきだ”と答弁した。(連合ニュース、2004年4月)

(2) 清溪川復元工事の底力:世論調査結果から見るソウル市民の意識

日本から見ると韓国の首都ソウルで行われている清溪川の復元事業は、不思議な側面があるかもしれない。約3年という短い時間でそのような大規模事業が完成されようとしているからだ。その無謀とも思える推進力に対して、理解できないかも知れない。清溪川復元事業は、象徴としての性格が大きだけでなく多くの人々の利害関係に関わる問題を抱えている。当事者のソウル市民は、どのように考えているのか。これを理解することが、清溪川事業を理解する近道になるはずである。韓国のマスコミで報道された世論調査の結果を元にして清溪川事業を後押ししている社会的な同意への底力を注意深くみる必要がある。清溪川復元事業の真の成功要因は、市民の説得に成功したということかもしれない。

ソウル市の市民参加型の広報戦略(「溪川の復元事業」講演会発表資料、2004年7月)

2002年以前「清溪川復元」市民勉強会(NGO)が活動
2002年9月「市民委員会」で116人の専門家、市民、NGO活動家が結合

総35回の公聴会の開催

現場ツアープログラムと広報センターの運営

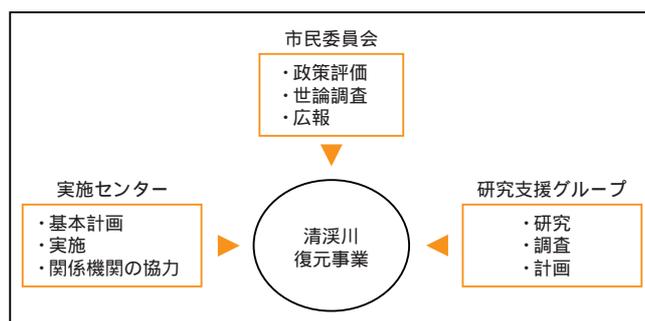


図-5 実施システム

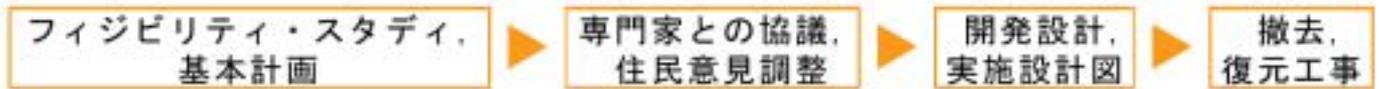


図 - 6 実施方法

時期別清溪川の復元に対するソウル市民の意識の変化

・工事開始前：清溪川の復元には賛成するが...

ソウル市の「緑色ソウル委員会」が調査した世論調査では、市民の88.8%が“ 工事は遅くなるが十分な意見をまとめた後に復元工事を開始する必要がある ”と答えており、多数の市民が着工を延期しなければならないと考えていた。また、“ 2003年7月に着工することを延期してより一層具体的な対策と準備過程をたどらなければならない ”と主張している。(2003年2月、連合ニュース)

・工事開始直後：絶対的な支持

清溪川復元工事に対して、市民の79.1%が賛成している。また、“ 清溪川復元工事を契機に今後ソウルがより住みやすくなるはずだ ”といった楽観的な意見が75.3%の肯定的な数字に表れた。(ソウル市の広報資料、2003年8月)

・現在ソウル市民の考え：これからは支流も整備

清溪川の支流である白雲洞川と中鶴川等上流の支流なども共に復元しなければならないという回答が83.4%あった。(ハングレ新聞、2004年3月)

(3) ソウル市民にとっての清溪川とは

清溪川の復元についてソウル市は、“ 環境の復元 ”、“ 歴史の復元 ”、“ 経済の復元 ”などを合わせて達成しようとしている。これを契機にソウルを21世紀における文化及び環境都市に再生しようとしている。(ソウル市、「清溪川の復元事業」説明資料、2003年10月)

最近の報道によると、ソウル市は238億ウォンの予算を追加投資して清溪川復元事業だけに止まることなく、清溪川復元工事区間から漢江に合流する河川区間を環境親和的空間として整備し、来年9月からはソウル都心から漢江まで自転車道が整備されることを明らかにした。

(韓国日報、2004年7月)

4. おわりに

清溪川事業の復元に際し、ソウル市は、北東アジア地域



図 - 7 清溪川復元イメージ

の中心都市、国際商業都市、国際金融都市へ変革するという強力なビジョンを市民に提示した。そして、市民委員会を中心として、住民、専門家及び利害関係者の意見を受け入れ、フィージビリティ・スタディーおよび基本計画の策定の過程において、復元方法に関するいろいろな考察が行われ、現在、復元事業が実施されている。

最後に、清溪川復元事業が現在スムーズに進んでいる背景としては、「市民が共感できるビジョンの提示」、「事業に対する使命感と推進力」、「事業の構想段階から建設段階における持続的な市民参加と説明」によるところが大きいと考える。

注：2004年7月1日より、バスの交通システムが全面的に改定された。複雑だった路線をシンプルにし、バスの色も4種類に色分けされた。料金も固定料金制から距離別料金制になったほか、人工衛星を使ってバスの位置を把握し、インターネットや携帯電話を通して到着時間を検索可能となった。幹線道路には中央にバス専用レーンが設けられ、専用のバス乗り場が設置された。またバス乗り場の案内板も全面的に交換された。中央バス専用レーンは現在一部路線で施行中。今後年内に三一路や江南大路など6路線73.5kmに導入が進められ、最終的には13路線170kmが導入される予定。

参考文献

1) ソウル市庁、発行年月2003年10月、「清溪川復元事業」、pp3～pp19

韓国の基本情報

- 1) 面積：韓国と北朝鮮を合せて約22万km²。(この中で韓国は99,461km²であり、65.7%が山地。)(出典：韓国、統計庁の資料)
- 2) 人口：現在4,820万人。北朝鮮は現在2,280万人。ソウルは、1,032万人。(出典：米国、人口調査局(PRB)、2004年世界人口統計表)
- 3) 出生率：韓国女性の1人当りの出生率は現在1.19人であり、世界の最小水準である(出展：毎日経済新聞、2004年8月)
- 4) 経済成長率：GDPの経済成長率は1998年-6.9%(IMFの時期)、1999年は9.5%、2000年は8.5%、2001年は3.8%、2002年は7.0%、2003年は3.1%であった。(出典：韓国統計庁の資料)