

国際交流

日韓人事交流帰国報告

福田 健
情報・企画部
主任研究員



1. はじめに

私は、2004年11月4日から2006年10月31日の約2年間、韓国建設技術研究院（以下、KICT）に交流研究員として、派遣する機会を得ました。本稿では、主に派遣期間中に調査して得られた事例について、トピックス的にご報告します。

2. 韓国での生活をふり返り

2.1 心温まる思い出

まず、韓国での生活を通して一番にご報告したいことは、子供や小さな子供を抱える母親、老人などに対する韓国の方々への気遣いです。特に地下鉄のなかで顕著に見られました。私の妻が当時2歳になる長男を抱え、地下鉄に乗った時のことです。座席に座っている若人も目上の方々も、皆手を引っ張り自分が座っていた座席に座れということです。このようなことは、地下鉄に乗るたびに何度もありました。韓国の地下鉄内でみるこの美しい光景は、昔ながらの儒教が生きているからなのか、このような美しい状況に接したとき、本当に心が温まる思いがしました。

2.2 韓国の「山」

国土の約7割が山地であり、南北を貫く^{テベク}太白山脈の影響で東高西低の地形を成しています。このような環境下にあるためか、韓国の人たちも山歩きがとても好きです。地下鉄のなかで登山に行く格好をした老若男女を良く見かけたものです。私も、所属していたKICTの对外協力室のメンバーと写真-1に示す北漢山（836m）に何度か登山をする機会に恵まれました。ソウルの山は不思議とソウルの街に近いのです。また、地下鉄の某駅から登山口までがとても近いことに驚かされました。地下鉄の出口から登山口まで歩いて行ける山が日本や世界中にあるでしょうか。帰りの登山口には、話に聞いていたようにたくさんの青空食堂があり、お酒を飲みながら、賑やかに食事をしている多くの団体を見ました。我々も山歩きの帰り道、写真-2に示すような店に立ち寄っては、マッコリ（どぶろく）などを酌み交わしたものです。韓国では、山登りと「会食」が

セットの遊び方でありました。

また、ソウルの中心から車で1時間程度走った場所に、スキー場があり、日本の首都東京周辺の国土事情を考えると韓国ならではのと思いました。



写真-1 北漢山から望むソウル市内



写真-2 青空食堂

2.3 韓国の「川」

①豪雨と洪水

国土の約7割が山地ということもあり、大部分の河川流量延長は短く、傾斜も急であるため、降水量の55%は河川に流れ込みます。そのうちの67%は、夏季に洪水として海に流れてしまうため大部分の水を利用できず、国際的にも水不足国に分類されています。最近50年間の降雨の特徴としては、過去に比べて降水の日数は減りましたが、日降水量が80mm以上の「豪雨発生頻度」は増加する趨勢を見せています。最近では、昨年（2015年）の7月14日から16日にかけて雨が降り続け、^{カンウォンドウ}江原道地域を中心に3日間で最高512mmの雨が降った地域もありました。これにより、住宅1316軒と農耕地1270haが浸水し、2378人（848世帯）の被災者が発生しました。¹⁾ 因みに、この豪雨を降らせた梅雨前線は後に日本の長野県、九州を襲い、土砂災害による多大な人的被害と家屋の損壊を引き起こしました。韓国で発生した被害の主な原因は、堤防の決壊によるものではなく、山崩れにより土砂などが大量に河川に入りこみ、その土砂物を越流して氾濫したものでありました。山地の大部分が花崗岩と片麻岩で構成されているため、これまでに土砂災害を想定した対策は行われていないとのことでした。今回発生した災害は、韓国の河川管理分野において、今後の土砂災害対策を考える上で一石を投じる事例となりました。

②漢江について

ここで韓国の代表的な河川である漢江についてご紹介します。漢江は平均河床勾配：約1/5,000、流路延長：494kmであり、日本の利根川（平均河床勾配：約1/3,500、流路延長：322km）と比べると傾斜は緩く長い流路延長となっています。この漢江は、ソウル市を南北に横切る形で西から東に流れています。西海が満潮時には、西から大量の海水が漢江に流れ込むため、江南のチャミシル蚕室で潮を漉し、飲み水や農・工業用水として利用されています。漢江には、たくさんの親水公園があり、それらの場所ではサイクリングやプール、サッカーなどの運動が四季を問わず盛んに行われており、多くの人々にとっての憩いの場所として利用されています。

2.4 韓国の「道路」

①道路現況²⁾

有料道路を除く道路総延長は102,293kmであり、舗装率は76.8%となっています（2005.12.31現在）。有料道路については、総延長が3115.6kmであり、そのうち韓国道路公社が管理・運用する高速道路が2,850km（23路線）、民間投資費用により管理・運用されている高速道路が203km（3路線）、自治体が管理・運用している自動車専用道路が62.6km（16路線）です（2006.1.31現在）。

②幅員³⁾

韓国ソウル近郊で見た「道路」の第一印象は、国道、高速道路ともに往復8車線程度あり、車線数が多くとても広いというものでした。今後韓国政府では、4車線以上の国道比率を2010年までに34%（2002年）から50%に広げる計画があります。一方、ソウル市は2005年末の段階で写真-3に示す中央バス専用レーン（84km）、バス専用サイドレーン（293.6km）を整備しており、今後更に192kmのバス専用レーンを整備する計画があります。ここ韓国では「車線数が多いからこそ、バス専用レーンを確保できバスの走行速度を上げることができる」、このことはバスに乗る度に思いました。驚くことに韓国では、バスは乗用車よりも速い乗り物なのです。外国人にとっては、

英語標記の案内のないバスが多く慣れるまでに時間がかかるといった問題がありますが、バスは市民の足として確実に定着しています。



写真-3 整備後の中央バス専用レーン
出処) 韓国ソウル市政開発研究院 Dr. GyengChul Kim

③ネットワーク計画⁴⁾

2020年までに南北7軸、東西9軸の格子型国家幹線道路網（6,160km）を整備する高速道路網計画があります。2004年12月現在では2,923kmが整備されています。

・ソウル外郭循環高速道路

この高速道路は、首都圏の衛星都市を結ぶ環状道路であり、ソウルと首都圏周辺諸都市の交通混雑を解消する目的として1991年に事業が着手されました。環状道路の全体区間127kmのうち、退溪院～板橋～坪村～金浦～一山を結ぶ91kmは2001年10月に開通しましたが、サバ山トンネル区間（4km）を含む36.3km（往復8車線）には寺院も多く仏教関係者や環境団体の猛反対があり、工事が2年ほど中断しました。政府の説得もあり2003年12月24日より工事が再開され、2008年7月に開通する予定となっています。

④道路ネットワーク上を走る自動車の台数²⁾

自動車については、1903年に初めて導入されて以来増加し続けており、2005年末現在において、15,396,715台となっています。今後5～6年の間に年間100万台ずつ増加し、2010年には、経済活動の1人当たり1台になることが予想されています。

3. 韓国の民間投資事業⁵⁾

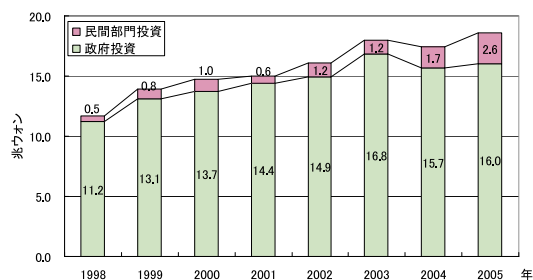
3.1 民間投資事業の拡大

① 民間投資事業とは

民間投資事業とは、民間事業者が自分の資金と運営技法を投入して施設を建設または運営した後に、政府と契約し契約期間における施設使用料の徴収分などを通じて投資費用を回収する事業をいいます。

② 民間投資制度の沿革

韓国では、民間投資による社会資本整備が活発化しています。背景として、1990年代はじめに社会資本整備の需要が増大したことにより政府の財源が限界に達したことがきっかけとなりました。これにより社会資本整備に対する民間資本による投資の必要性が高まり、1994年に公共事業への民間参加を体系化した「社会資本施設に対する民間資本誘致促進法」が制定しました。しかし、1997年に発生したアジア通貨危機の影響により、民間資本投資事業の大部分が中断され、韓国政府はこの状況を打開するために1998年12月、先の促進法を前面改正し「社会間接資本施設に対する民間投資法」を施行しました。さらに、2004年9月「社会基盤施設に対する民間投資法」に改定され、民間投資による社会資本整備が推進されています。図－1に社会資本整備に対する政府と民間の投資額の推移を示します。



図－1 社会資本整備に対する政府と民間の投資額
出処) 韓国道路公社道路交通技術院経営研究室

③ 民間投資事業の期待効果

期待効果としては、a) 政府の財政を補完するとともに、b) 社会基盤施設の建設・運営に対して民間の創意とコ

スト削減に対するノウハウを活用し、国際競争力を行うために必要な社会基盤施設を早期に拡充することが挙げられます。

④ 対象事業

韓国では、道路・鉄道・港湾・下水処理場・多目的ダム・図書館などの社会資本整備を対象としています。

表－1、表－2は、民間投資費用により運営、建設中の高速道路の事例です。

表－1 民間投資費用により運営されている高速道路の事例

竣工日	事業名	費用 (10億ウォン)	延長 (km)	車線
2000. 11.	仁川国際空港高速道路	1,744	36.6	6～8
2002. 12.	天安-論山高速道路	1,595	80.9	4
2006. 02.	大邱-釜山高速道路	2,482	82.1	4

表－2 民間投資費用により建設中の高速道路の事例

No.	事業名	特殊目的会社(SPC)	費用 (10億ウォン)	延長 (Km)	車線
1	ソウル外郭循環道路	ソウル高速道路株式会社	2,104	36.3	8
2	ソウル-春川高速道路	ソウル春川高速道路株式会社	1,797	61.4	4～6
3	仁川大橋	KODA development. Co. LTD	1,591	12.3	6
4	西水原-烏山-平沢高速道路	京畿高速道路株式会社	1,115	38.5	4～6
5	龍仁-ソウル高速道路	京水高速道路株式会社	894	22.9	4～6
6	釜山-蔚山高速道路	釜山-蔚山高速道路株式会社	639	18.8	4～6

出処) 表－1、表－2：韓国道路公社道路交通技術院経営研究室
注) 100¥＝830ウォン (2006. 10)

⑤ 民間投資事業の課題

韓国政府は、民間投資者の債務に対する責任をとっています。例えば第2仁川大橋の場合、90%以下の事業回収となった場合、国が負担することになっています(例)回収78%なら、 $90 - 78 = 12\%$ を国が補助し、不足分の10%は仁川市と英国AMEC(投資会社(FUND))が投資してつくったKODA開発が負担することになっている)。このように政府の負担が増加するという課題があり

ますが、反面、政府のバックアップがあるので外国資本投資を含めた民間投資事業が拡大しているとのこと。従って、純然な民間資本投資による社会資本整備が課題となっています。

⑥事業施工方式

民間投資事業を推進するために、韓国では既存のBTO・BOT・BOO方式以外にBTL（Build-Transfer-Lease）方式を積極的に活用する事としています。BTLは民間事業者が社会基盤施設を建設して政府にオーナーシップを移転し、政府は投資元利金の賃貸料を投資した民間会社に支給する方式です。

4. 韓国建設業の海外展開⁵⁾

4.1 海外展開に対する取り組み

建設業の内外施策を所掌する韓国建設交通部では、海外展開を行う建設業者（エンジニアリング会社を含む）に対して、制度の面で熱心に支援しています。それは、建設業の海外受注が外貨獲得に大きく寄与しており、重要な「産業」であると捉えているからです。

①海外建設促進法の存在

1993年8月3日に「海外建設促進法」が制定されました。この法律は、建設交通部に対して海外進出を促進するための取り組みと管理を政府に義務付けています。以前は同法に基づいて海外進出に対しても許可制を採っていましたが、現在は申告制としています。申告制度は、政府が必要な政策を立案するために海外展開状況を把握するためのものです。

②国際標準化に向けた取り組み

土木建築分野では、世界的に標準化が進んでいるため、韓国建設交通部では、以下に示す施策を行っています。

- ・不良業者を廃除するために分野毎の登録制度を実施
- ・競争力の向上入札制度の改善
- ・R&Dの拡充：建設交通部全体で現在、1500ウォン億程度のR&D投資を行っており、今後は5,000億ウォンまで増加させたいとしている。
- ・韓国輸出入銀行の建設業への支援の拡大（金額の

増加）。

- ・ODAの規模拡大の検討
- ・海外市場進出の阻害要因の発見・解決（市場調査団を派遣、プロジェクトの隘路を政府レベルで解決する）
- ・駐在官の外国公館への派遣による円滑な海外展開の支援（現在10カ国）。
- ・海外の建設業に関する情報のデータベース化

③海外建設業協会

海外建設業協会は、業界の意見を代弁する組織であり、現在会員企業数は約400社に達しています。同協会は、海外建設促進法に基づき設置されており、建設業の海外展開に関する公式的な統計データを整備・維持しています。また、海外展開した会社は、海外受注実績の申告を義務付けられており、申告された情報は海外建設業協会がデータベース化しています。

4.2 海外受注の動向

- ・受注現況：371社、97ヶ国で4980件の1,933億ドルを受注している（2005年10月末基準）。
- ・図-2によると主な展開地域は中東とアジアであり、2005年では海外受注額累計の90%程度を占めている。

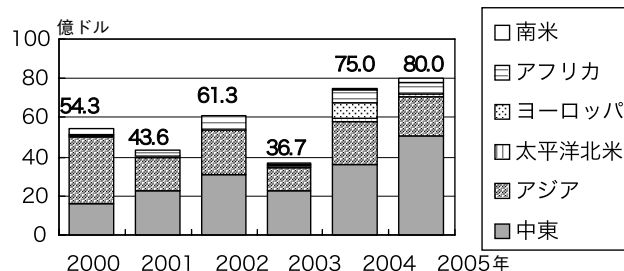


図-2 海外受注額の地域別推移（2000～2005年）
出処）韓国海外建設協会

- ・図-3によると同累計でプラントの占める割合が増加傾向にあり、2001-2004年では70%を占めている。一方、土木建築の比率が大きく減少している。
- ・また、受注方式別では、請負が大部分を占めている。

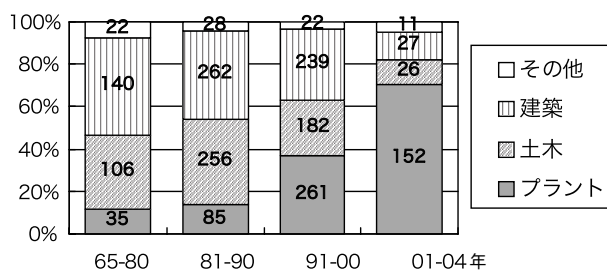


図-3 海外受注額の施設別推移

出処) 韓国海外建設協会

注) グラフ内の数値は、当該期間の受注額累計(単位: 億ドル)。

4.3 今後の課題

①技術力の更なる向上

KICTでは、特にエンジニアリング分野では企画設計の技術力の向上が必要であり、このための研究開発への資金確保が重要であると考えています。

②海外市場の多角化

海外展開について、現在は中東やアジアが中心ですが、建設会社の中には戦略的に中南米、中央アジア及びアフリカを視野に入れている会社もあります。

③金融能力の向上

海外建設協会によると、国際競争案件ではBOTや投資開発型のプロジェクトが増加すると予想しており、それに対応するための金融能力の向上が課題となっています。

5. 韓国の建設工事監理⁶⁾

5.1 監理業務の民間委託

(1) 監理制度の沿革

韓国政府は、建設工事の監理業務を発注者以外の第三者機関（監理専門の民間会社）に委託しています。この背景としては、1990年当初に発生した新大橋の崩壊事故、清州ウナムアパートの崩壊事故などをきっかけとして、1994年1月に工事監理員の権限と責任を大幅に強化する「責任監理制度」が導入されました。当初は、民間の優秀な技術人力を活用して監督公務員の人力不足を解消し監督機能を強化することが目的でしたが、発注機関の監督官と民間監理員が同時に現場に常駐しながら監督・監理業務を遂行することとしていたため、両者の業務範囲、権

限、責任の範囲が曖昧となり、先の目的を果たすことは難しい状況でした。このため、政府は監理業務を発注者ではない専門の民間会社に委託し、監理員に実質的な権限を付与しました。2001年1月16日に施行された「建設技術管理法第2条」により、現在では表-3に示す3つの監理責任制度があります。

表-3 監理制度の種類と監理の内容

種類	監理の内容
専門監理	・ 施工管理の関係法令により、現場の監督権限を代行する。
施工監理	・ 品質管理・施工管理・安全管理などに対する技術指導及び建築の監理を行う。
建設監理	・ 建設工事が設計図どおりに施工されているかどうかの可否を確認する。

出処) 韓国建設技術研究院 建設管理部ヒアリング資料

①登録企業数の推移

図-4を見ると登録している韓国の監理専門会社は2003年末に554あり94年の210社に比べて2.6倍増加しています。

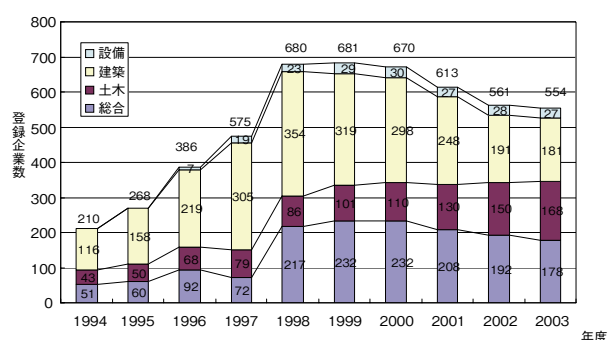


図-4 監理専門会社の登録企業数

出処) KICT 建設管理部ヒアリング資料

②監理専門会社の責任

故意により主要施設物の主要部分に重大な損壊を引き起こし公衆に危険が生じた場合：5年以下の懲役または5千万ウォン以下の罰金（建設技術管理法第41条の2）
 ・登録を行わず責任監理業をした場合：2年以下の懲役または2千万ウォン以下の罰金（建設技術管理法第42条）

- ・その他管理士の登録取り消しまたは1年以内の業務停止（建設技術管理法施工規則第40条の2）

③監理員の責任

- ・故意に主要施設物の主要部分に重大な損壊を引き起こし公衆に危険が生じた場合：10年以下の懲役、1億ウォン以下の罰金（建設技術管理法第41条）
- ・業務上過失で主要施設物の構造上主要部分に重大な損壊を引き起こし公衆の危険が発生した場合：5年以下懲役・金庫または5千万ウォン以下の罰金（建設技術管理法第41条の2）
- ・その他現場に財産上の損害が発生した場合：1年以内の業務取り消し（建設技術管理法施行令第54条の8）

④専門監理業者の選定方法

- ・入札方式
近年公共工事で随意契約を最小化する政策を行っており、競争入札方式により監理業社を選定しています。
- ・落札者選定方式
大部分は、資格審査後に技術と価格を評価して監理業社を選定しています。

6. 韓国の行政機能移転⁵⁾

6.1 概要

1960年代以降、当時の韓国政府は、ソウル首都圏に集中投資を行うことを選択しました。これにより、「漢江の奇跡」と呼ばれるほど韓国経済は飛躍し、現在、世界第11位の経済規模となっています。しかし、人口及び産業の集中による首都圏の過密化の弊害、地方の沈滞など国土の不均衡という両極化の問題が発生しています。そこで、これらの問題を解消するために、盧武鉉（ノ・ムヒョン）大統領は選挙公約の一つである行政機能移転計画を進めています。この行政機能移転を中心とした国土変化のパラダイムを成し遂げるために「国家再躍進」という題目を掲げ、約2年の与野党協議を経て、2005年3月2日に「行政都市建設特別法」が制定されました。12部・4処・2庁と177の公的機関は、図-5、写真-4に示す位置に移

転することが決定しています。現在、建設交通部傘下の組織庁である「行政中心複合都市建設庁」が移転先に設立され、表-4に示す工期予定に従い事業総括・調整や周辺地域の都市計画の樹立、開発計画の樹立、実施計画の承認などの業務を行っています。

現在では、用地取得がほぼ完了しており、2007年6月に確定予定である実施計画の策定を経て建設段階に移行するところまで来ています。

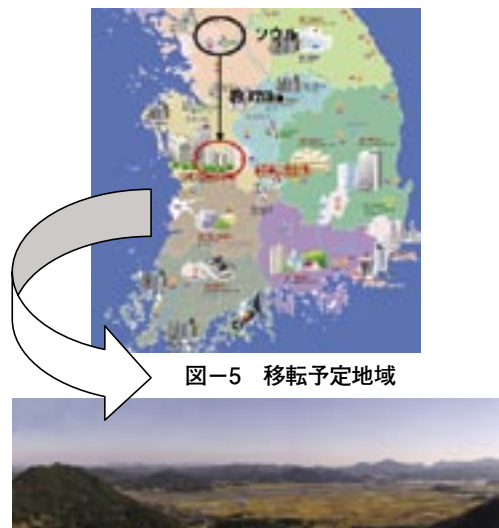


図-5 移転予定地域

写真-4 移転予定地
注) 2212万坪：ヨンギ郡2064万坪、広州市148万坪

表-4 行政中心複合都市建設の工期予定

推進段階	推進計画	推進日程									
		2003	2004	2005	2006	2007	2008		2012		2030
準備段階	入地の選定										
	予定地域、周辺地域の指定										
計画段階	都市概念、国際公募										
	基本計画の樹立										
	開発計画の樹立										
	実施計画の樹立（段階別）										
	基本及び1段階実施設計										
	環境/交通/災害影響の評価										
	地区単位の計画										
	文化財の評価										
土地の購入	土地及び建設物の調査										
	感情ヒアリング調査、評価										
	土地の購入										
建設段階	土地基盤の造成（段階的開発）										
	庁舎の建築										
	住宅、事業ビルなどの民間建築										
移転	行政機関の段階的移転及び住民の入住										

出処) 韓国行政中心複合都市建設庁：行政中心複合都市業務計画2006. 2

7. 清溪川復元事業⁷⁾

これまでに何度か清溪川復元事業について調査する機会に恵まれ、この内容についてJICE REPORTのなかで報告しています。JICE REPORT第6号では、当時工事中であったこの事業について、主に「韓国内のマスコミや市民の反応」などの議論を中心に報告しています。また、JICE REPORT第9号では、ソウル市政開発研究院で計測されたモニタリングの結果をもとに、「道路交通への影響」を主として復元工事前・工事中の視点で報告しています。今回は、「復元後の清溪川」について新たに知り得た知見をご報告します。



写真-5 五間水橋から東方向
出処) 前在韓国日本大使館 岡良介一等書記官撮影

7.1 新たな知見

①復元事業は前ソウル市長^{注)}の掲げる都市改造施策の一部。

清溪川復元事業はこれまで「高速道路ネットワークに繋がっていた高架道路と清溪川を覆っていた清溪道路を撤去し、清溪川を復活させた」という部分ばかりがフォーカスされて報道されています。しかし、このプロジェクトの真価は別のところにあります。それは、この事業が都市計画に沿った都市改造計画プロジェクトのなかで位置づけられており、a) 復元事業の波及効果を見据えた沿道街区を再

開発、b) 中心業務地区の都市インフラ整備、c) 清溪川のある江北地区全体を国際的な業務中枢地区に再構築を行うとしているからです。

注) 清溪川復元事業を実行した(イ・ミョンバク)ソウル市長

②清溪高架道路撤去時には、既にソウル内部循環都市高速道路は完成していた。

旧清溪川高架道路は、内部循環都市高速道路が完工するまでの約22年の間、高速道路ネットワークに繋がっておらず、高架道路として単独で存在していました。また、旧清溪川高架道路は、清溪川復元工事により撤去されるまでの約4年5ヶ月の間だけ内部循環都市高速道路に繋がっていたことが判りました。

- ・旧清溪高架道路(図-6の緑色の路線)は1997年に全面開通した。
- ・ソウル内部循環都市高速道路(図-6の赤色の環状道路)は、半径約5km(6から8車線)の環状道路であり、1999年2月に全面開通した。

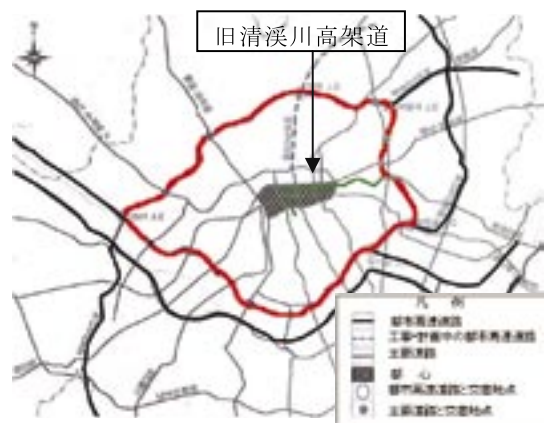


図-6 ソウル内部循環都市高速道路と清溪高架道路⁷⁾

③清溪川周辺の交通混雑は深刻ではない。

清溪川を覆う高架道路を撤去する前は、清溪川を中心に慢性的な混雑が発生していました。しかし、清溪川高架道路撤去後、1日10万台を走らせていた道路が大都市ソウルから消えました。その10万台はどこに消えたのか？この問題を解決するためには清溪川復元後の交通量データが必要としました。しかし、調査の過程で復元後の交通量データを入手できなかったことから、2006年4月に図-

7に示す調査地点において実査を行うことになりました。
表-5に示す交通量調査結果から、考えていた以上に混雑
していないことが判りました。また、図-8に示すように
高架道路撤去前には合計16.8万台/日（車線数は高架道
路4車線、高架道路の下を走る清溪道路6車線の合計10車
線）の交通量が今回の実査の結果により、復元後は1万6
千台/日に減少していることが判りました。



図-7 調査地点⁸⁾

地点 番号	地点名	観察時間	1時間交通量(台)			日交通量 (千台)	車線数
			東方向	西方向	合計		
①	清溪川路3街	4月24日月曜、朝	180	569	749	1.3	4
②	鐘路3街		2,173	2,340	4,513	7.7	8
③	乙支路3街		849	1,383	2,232	3.8	6
3断面合計			3,202	4,292	7,494	12.8	18
④	清溪川路2街	4月24日月曜、夕	588	452	1,040	1.8	4
⑤	鐘路2街		1,895	2,061	3,956	6.7	8
⑥	乙支路2街		1,386	1,770	3,156	5.4	6
3断面合計			3,869	4,283	8,152	13.9	18
⑦	清溪川東大門	4月24日月曜、夕	514	510	1,024	1.7	8
⑦	清溪川東大門	4月25日火曜、朝	552	963	1,515	2.6	8

表-5 地点別1時間交通量²⁾

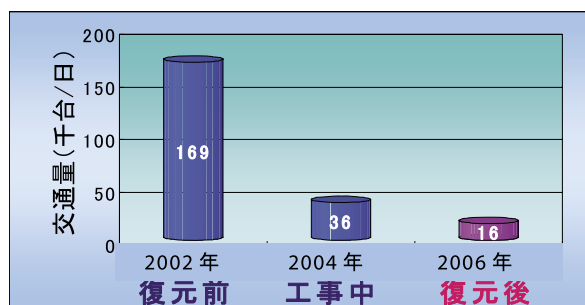


図-8 交通状況の変化⁸⁾

図-9に都心の平均速度の変化を示します。2003年7
月1日から始まった高架道路の廃止工事にともない都心部
での自動車走行速度は低下しており、一定の混雑が生じて
いたことが伺えます。ただし、2005年度からは安定して
おり、混雑に対するドライバー意識の混乱は、収束した事
が伺えます。

図-10に清溪川周辺の日当たりの交通量の転換を示
します。清溪川周辺で減少した約15.3万台の自動車交通
の内の約65.3%^{注1)}は、これまで通過交通であった自動車
が他の路線に迂回しており、約22.1%^{注2)}が公共交通に転

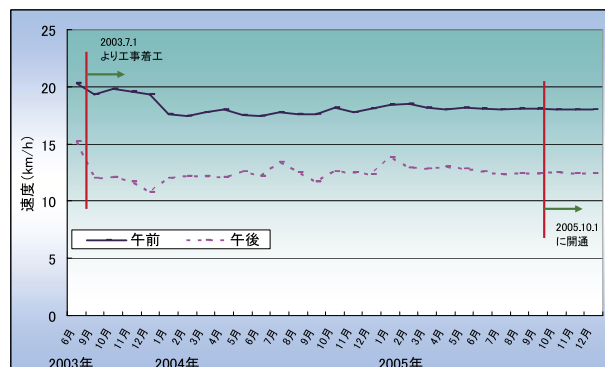


図-9 都心の平均速度の変化⁷⁾

出処) ソウル特別市 ソウル市政開発研究院：
清溪川復元による都市構造・形態変化モニタリングの研究
(2002、2003、2004、2005年モニタリングデータより作成)

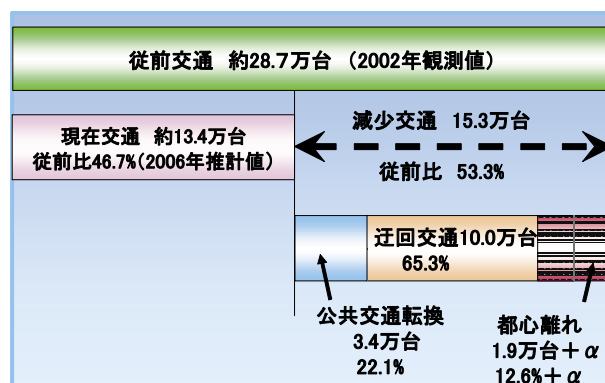


図-10 清溪川周辺の日当たりの交通量の転換⁸⁾

注1) 韓国市政開発研究院のOD調査結果より、迂回交通量が約10万台である（当研究院へのヒアリング結果より）

注2) 地下鉄利用者の増分約2万7千人/日とバス利用者増分の約2万4千人/日の合計は約5万1千人/日。平均乗車人員を1.5人/台と仮定すると、約3万4千台/日となり、これは減少した交通量の約22.1%となる。

換しています。また、約13%（約1.9万台）は都市改造に伴って都心離れを起こしたということが判りました。

④公共交通対策を行う前にソウル内部循環都市高速道路は既に整備されていた。

清溪川の復元と同時にバス優先策や南山^{ナムサン}トンネルでの交通規制（混雑通行課金）対策などが実施されました。

清溪川周辺が混雑していないのは、ソウル内部循環都市高速道路が既に整備済みであったこともあり、上記に示す公共交通対策などの実施とソウル内部循環都市高速道路の整備効果によるものと考えられます。

8. おわりに

紙幅の制約から「これは」と思う韓国の社会資本整備の動向について選り列挙しました。これらの事例が調査・研究の一助になれば幸いです。

2年間の派遣期間を通じて、私が所属していたKICTの対外協力室メンバーをはじめとするKICT役職員の皆様方

からは多くの温かい「情」を貰い有意義でかつ貴重な経験をさせて頂きました。今後も日本と韓国が良い関係を保ち益々発展していくことを祈願します。最後にこの派遣の間、絶え間ないご支援をいただいたJICE役職員の皆様方にこの場をお借りして感謝申し上げます。

参考文献

- 1) ハンギョレ新聞：江原道に集中豪雨の猛威、死亡・不明者29人に
2006年7月17日
- 2) 韓国建設交通部：道路業務便覧2006年
- 3) 韓国ソウル市政開発研究院：ソウルトランジット交通の改革2006.2
Dr. GyengChul Kim
- 4) 韓国建設交通部：韓国の道2005
- 5) 財団法人国土技術研究センター：韓国「事例集」2006.10、福田健
- 6) 財団法人国土技術研究センター：韓国の建設工事監理について
2005.10、福田健
- 7) 財団法人国土技術研究センター：清溪川復元工事に関する調査報告資料
2007.1、福田健
- 8) 社団法人日本交通計画協会：韓国ソウル清溪川復元事業の都市計画および交通的視点からの調査報告書2006年
5月