車笛

古い街ランクリー通り

松井　亨
(日展会友)

経済発展の光と影　是正すべき弊害と推進すべき環境の再生

韓国の清渓川再生事業とその後の展開に何を学ぶか

DME自動車普及推進委員会事務局長
若狭　良治

昨年10月19～20日に韓国のインチョン(仁川)市のインハー大学で第3回アジアDME会議があり出席した。その際に、最終日にインハー大学の李大燁(イ・デヨプ)副教授の案内で、慶応大学の飯田教授と一緒にソウル市内の清渓川(チョンゲチョン)を見学してきた。2003年から工事を行い、05年秋に完了した高速道路を壊し、伏流川として下水路になっていた清渓川を復活し、川の両側を公園として市民の憩いの場にしたものである。私は、自動車排ガス改善の活動に長く携わってきたが、この事柄について全く情報を持っていなかった。そこで日本に戻って、改めて清渓川に関する情報の収集を行ってみた。インターネット新聞検索で「清渓川」と打ち込んで03年5月から最新情報までを抽出したところ、200以上のデータが出てきた。ところが、建設関係と一般紙(全国紙、地方紙)のものがほとんどで、環境や自動車関連ではほとんど抽出されなかった。

一方、現在、日本において、東京の日本橋の上に覆くのしかかる首都高速道路を地下化し、景観を取り戻して、日本橋川の水辺空間を再生するという話が進行している。再生に4千億～5千億円が必要といわれる。

さて、日刊自動車新聞の「車笛」読者と「清渓川」に関する情報を共有するために、他の情報誌の記事を2点引用したい。共にインターネット情報である。

■トヨタ自動車グループがスポンサーをしているテレビ朝日の「素敵な宇宙船地球号」の03年12月7日の放映で

「03年7月、韓国の首都の中心部で、川を覆って造られた道路を取り壊し、元の川を復元するという大工事が始まりました。清渓川(チョンゲチョン)高速道路は、韓国の高度成長のシンボルでした。統治時代の日本が軍需用の道路としてその一部を覆った後、戦後さらに高架道路が建設され、1970年代後半には川は姿を消してしまいました。現在道路はソウルの幹線道路となり、道路の下の川は下水道と化しています。80%の市民の賛成を得た復元工事ですが、道路沿いで生計を立てていた露天商の多くは工事の反対を唱えています。懸念される交通渋滞の悪化、解体で発生する大量のゴミ処理問題に対しては、公共交通機関の増設や、コンクリートを100%再利用できる処理システムによって対処しようとしています。数々の問題を乗り越えながら行われるこの復元工事が、都市の環境を改善するためだけではありません。ソウルが首都とされてかたの600年の歴史の復元をも担っていますが、道路沿いで生計を立てていた露天商の多くは工事の反対を唱えています。懸念される交通渋滞の悪化、解体で発生する大量のゴミ処理問題に対して

国内メディアでの清渓川高速道路記事の露出数

全国紙	65
地方紙	46
化学	0
工業鉄鋼	3
自動車	0
建設住宅	45
電気	1
農業	1
経済	2
経済雑誌	2
環境雑誌	2

は、世界の主要都市の市長を招待して都市河川空間について意見を交換する「世界市長会議」を開催。アジアやアフリカ、欧米など30都市の市長や市長代理が参加した。同会議では、川の復元で周辺の気温が約3℃下がったことや、昨年と比べて風速が約50%増加したことが報告された。

◇

さて、自動車関係者にとって、ディーゼル自動車の排ガス問題と自動車の燃費改善の課題が頭の痛い問題であり、同時に、原油の高止まり状態の中での世界的な燃費効率の良い車を求めるユーザーの動向で一番好調な売り上げを上げているのは日本の自動車業界であるという事実の前では、まさしく「災い転じて福となす」を実践しているといって良いであろう。もっとも、そのことが新車販売において、一段と燃費と経済性の高い、軽自動車が200万台を超え、一方、登録車は1978年以降で一番少ない371万台余りという状況の中で国内での自動車産業の先行きを憂える向きの方が多いのかもしれない。「一難去ってまた一難」なのかもしれない。

その中でも、新長期規制を達成した車両も生まれ、後はさらに燃費の良い車両を開発すれば良いという状況にあるようで、その意味合いで、このような道路や環境再生問題に関心が無いというか、自動車業界としてどうかかわることがあるのかということでもあるのだろうと考える。

しかし、果たしてそうだろうか?

この清渓川は、復元したとはいえ、完全な自然川になったのではなく、清渓川の平均水深40㌢を維持するための維持用水量は1日約12万㌧とされ、そのうち2万2千㌧は周辺の地下鉄駅から排出される地下水で補い、残りの9万8千㌧についてはソウルの象徴ともいえる漢江(ハンガン)から供給される。これらの流水を管理し、用水維持にかかる費用は年間約18億㌥(約2億円)。5㌔㍍余りの川沿いの施設管理などの光熱費や人件費などを含めると年間50億㌥(約6億円)と大きい。

しかも、韓国の清渓川高速道路を破壊したが、代替の高速道路を地下や他の地域に造ったわけではない。ソウル市の代替案は、車両の交通規制と代替交通としてのバス、地下鉄の利用を促進するということで、高速道路を必要とする車両そのものの削減を図っているのである。

その後、この清渓川がソウルの観光スポットとして関心を集め、年間1500万人以上が押し寄せる一大集客施設になっていることから、世界的にこのような動きが加速されるような予感がする。

「最大の自動車環境対策は自動車に乗らないことだ」といわれるが、このような取り組みが進んだとき、真剣に自動車とは何か、自動車の生産と販売はどうあるべきかが問われる時代が早晩来るような気がするのはうがちすぎか。

ちなみに、復元事業前の市民の反応は、ソウル市が復元事業が完成市民30万人が集って復元を祝う韓国ソウル市の中心市街地を東西に流れる清渓川(チョンゲチョン)の復元工事が完成し、10月1日から3日にかけて、盛大な記念式典や催しが開かれた。清渓川は1950～60年代の都市開発に伴って暗きょとなり、さらに上部に高架道路が建設された。02年4月の市長選で、高架道路を撤去して約5・8㌔㍍の川を復活させる事業を公約に掲げた李明博(イ・ミョンバク)氏が当選。03年7月に着工し、2年3カ月という短期間で完成した。10月1日夜の記念式典には、李市長をはじめ盧武鉉(ノ・ムヒョン)大統領や市民代表など約4千人が出席。川岸には約30万人の市民が集まった。式典の後は、岸辺に下りて川の中に入る市民が続出した。

日本から式典に参加したNPO(非営利組織)「渋谷川ルネッサンス」の尾田栄章代表は、「川は人が集うことで魅力を持つと実感した、人がいない清渓川は人工的だが、市民が自発的に川に入る姿を見て感動した」と話す。

完成した川は上流部には噴水や滝などがあり、公園のような雰囲気だ、夜間には噴水や橋がライトアップされる。代替ルートを造らずに高架道路を取り払い、河川を復活させた事業は世界に例がない。バス利用への転換や自家用車の乗り入れを減らす取り組みによって実現した。

「交通優先の都市整備からの転換点となる、世界史上に残る事業」と尾田代表は評する。

記念式典に併せてソウル市は、世界の主要都市の市長を招待して都市河川空間について意見を交換する「世界市長会議」を開催。アジアやアフリカ、欧米など30都市の市長や市長代理が参加した。同会議では、川の復元で周辺の気温が約3℃下がったことや、昨年と比べて風速が約50%増加したことが報告された。

◇

次は完成式典についての記事である。日経コンストラクション誌(05年10月28日)では、次のような報告記事を掲載している。

■韓国ソウル市で清渓川復元事業が完成市民30万人が集って復元を祝う

韓国ソウル市の中心市街地を東西に流れる清渓川(チョンゲチョン)の復元工事が完成し、10月1日から3日にかけて、盛大な記念式典や催しが開かれた。清渓川は1950～60年代の都市開発に伴って暗きょとなり、さらに上部に高架道路が建設された。02年4月の市長選で、高架道路を撤去して約5・8㌔㍍の川を復活させる事業を公約に掲げた李明博(イ・ミョンバク)氏が当選。03年7月に着工し、2年3カ月という短期間で完成した。10月1日夜の記念式典には、李市長をはじめ盧武鉉(ノ・ムヒョン)大統領や市民代表など約4千人が出席。川岸には約30万人の市民が集まった。式典の後は、岸辺に下りて川の中に入る市民が続出した。

日本から式典に参加したNPO(非営利組織)「渋谷川ルネッサンス」の尾田栄章代表は、「川は人が集うことで魅力を持つと実感した、人がいない清渓川は人工的だが、市民が自発的に川に入る姿を見て感動した」と話す。

完成した川は上流部には噴水や滝などがあり、公園のような雰囲気だ、夜間には噴水や橋がライトアップされる。代替ルートを造らずに高架道路を取り払い、河川を復活させた事業は世界に例がない。バス利用への転換や自家用車の乗り入れを減らす取り組みによって実現した。

「交通優先の都市整備からの転換点となる、世界史上に残る事業」と尾田代表は評する。

記念式典に併せてソウル市は、世界の主要都市の市長を招待して都市河川空間について意見を交換する「世界市長会議」を開催。アジアやアフリカ、欧米など30都市の市長や市長代理が参加した。同会議では、川の復元で周辺の気温が約3℃下がったことや、昨年と比べて風速が約50%増加したことが報告された。

◇

さて、自動車関係者にとって、ディーゼル自動車の排ガス問題と自動車の燃費改善の課題が頭の痛い問題であり、同時に、原油の高止まり状態の中での世界的な燃費効率の良い車を求めるユーザーの動向で一番好調な売り上げを上げているのは日本の自動車業界であるという事実の前では、まさしく「災い転じて福となす」を実践しているといって良いであろう。もっとも、そのことが新車販売において、一段と燃費と経済性の高い、軽自動車が200万台を超え、一方、登録車は1978年以降で一番少ない371万台余りという状況の中で国内での自動車産業の先行きを憂える向きの方が多いのかもしれない。「一難去ってまた一難」なのかもしれない。

その中でも、新長期規制を達成した車両も生まれ、後はさらに燃費の良い車両を開発すれば良いという状況にあるようで、その意味合いで、このような道路や環境再生問題に関心が無いというか、自動車業界としてどうかかわることがあるのかということでもあるのだろうと考える。

しかし、果たしてそうだろうか?

この清渓川は、復元したとはいえ、完全な自然川になったのではなく、清渓川の平均水深40㌢を維持するための維持用水量は1日約12万㌧とされ、そのうち2万2千㌧は周辺の地下鉄駅から排出される地下水で補い、残りの9万8千㌧についてはソウルの象徴ともいえる漢江(ハンガン)から供給される。これらの流水を管理し、用水維持にかかる費用は年間約18億㌥(約2億円)。5㌔㍍余りの川沿いの施設管理などの光熱費や人件費などを含めると年間50億㌥(約6億円)と大きい。

しかも、韓国の清渓川高速道路を破壊したが、代替の高速道路を地下や他の地域に造ったわけではない。ソウル市の代替案は、車両の交通規制と代替交通としてのバス、地下鉄の利用を促進するということで、高速道路を必要とする車両そのものの削減を図っているのである。

その後、この清渓川がソウルの観光スポットとして関心を集め、年間1500万人以上が押し寄せる一大集客施設になっていることから、世界的にこのような動きが加速されるような予感がする。

「最大の自動車環境対策は自動車に乗らないことだ」といわれるが、このような取り組みが進んだとき、真剣に自動車とは何か、自動車の生産と販売はどうあるべきかが問われる時代が早晩来るような気がするのはうがちすぎか。

ちなみに、復元事業前の市民の反応は、ソウル市が復元事業が完成市民30万人が集って復元を祝う