

KSCE 総会出席報告

フェロー会員 土木学会専務理事 古木守靖
フェロー会員 (株)大林組 福本勝司

10月12～13日開催された韓国土木学会(KSCE)の総会に出席したので概要を報告し、また昨年10月に完成し、世界的な情報発信となっている清溪川(チョンゲチョン)事業に関するその後を報告する。なお、この総会にあわせて、土木学会(上田多門複合構造委員会委員長)と韓国土木学会との「複合構造に関する合同セミナー」が開催されている。

KSCE 年次総会

2006年のKSCE年次総会は秋の気配が感じられる10月12日、13日に湖南地方の中心都市、光州市の金大中コンベンションセンターで開催された。今年のテーマは“Future of Construction Industry in Asia-Pacific Region”であった。

光州はソウルから飛行機で約1時間、新幹線で2時間半、韓国の西南部に位置し、古くから文化・芸術の都市として有名で、学識ある官僚や詩人、墨客を多く輩出してきた。愛国忠節の都市としても知られ、韓国現代史のなかで最も悲劇的であるといわれている。1980年の光州民主化運動の舞台にもなった。このように人権の都市として、また、金大中氏の出身地域としても有名である。

周りを山に囲まれた光州市は人口約140万人を有し、日本の仙台市と姉妹都市の締結をしている。近年は政府の地域均衡発展政策の推進により、自動車、電子、光産業が集まる先端科学産業のメッカとして変身を遂げている活力のある都市である。

ウエルカムレセプション

年次総会に先立ち10月11日午後6時半からウエルカムレセプションが開催された。200名を超す参加者のなかで、KSCE会長の朴博士の挨拶に続き、海外からの招待客として濱田会長と台湾の土木水利工程学会(CICHE)のJCチェン博士が紹介され、和やかな雰囲気の中で歓談が行われた。また、総会の成功を祈って、朴会長、濱田会長、JCチェン博士らによるケーキカットが行われた。結婚式で見られるようなケーキカットで、国による習慣の違いを感じさせられるものであった。

年次総会

総会は12日から開催された。12日の午後1時からオープニングセレモニーが開催され、開会宣言に続き、金

KSCE副会長からKSCEの1年の歩みが報告され、そのなかで、本大会の参加者は2,200人と報告された。その後、KSCEチャンホーパーク会長、光州広域市のグワンテーパーク市長、建設運輸省趙大臣の挨拶の後にキーノートスピーチが始まった。本年度キーノートスピーチは濱田会長による「Roles of Construction Industry for Natural Disaster Mitigation and Environment Protection in the Asian-Pacific Region」と建設運輸省のナム副大臣による「Task for Activation of Construction and Transportation R&D」であった。キーノートスピーチが終わった後は会場の出席者の数もずいぶん少なくなった。

KSCEの年次総会と日本の土木学会年次総会の大きな違いは、日本の土木学会は大学で開催されるのに対して、民間のコンベンションセンターを借りて開催されること、また、韓国では数十の民間企業のブースが開設され、ビジネスの場としての機能を果たしていることであった。

International Roundtable Meeting (IRTM)

12日の午後3時半からIRTMが開催された。議長はKSCE副会長のタイシクリー博士で日本、台湾、モンゴル、韓国からの参加があった。日本からは濱田会長、古木専務理事と国際委員会幹事長の福本が参加した。台湾のJCチェン博士による「Future of Construction In Taiwan」、日本の福本による「The Expected Functions of Construction Industry in Japan」、韓国のハーウォンソン博士による「Technology Fusion for Construction Industry in Korea」のプレゼンテーションの後、活発な議論が進められた。各国ともに建設投資の縮小と若者の建設離れという問題を抱えているなかで、いかに建設産業を魅力的にしていけることが重要であるか、参加者全員で共通の認識をもつことができた。

KSCE 晩餐会

12日の午後7時からコンベンションセンターの会議場でKSCE晩餐会が開催され、海外からの出席者も招待された。晩餐会では学会員による合唱が披露され、また、韓国の伝統民謡舞踊の公演があり華やかな雰囲気であった。

長幼の序を重んじる韓国では、舞台に近いテーブルは現役を退いた長老のためにリザーブされており、海外からの招

待者も日本の土木学会名誉会員である黄鶴周(ホワンハクジュー)さんなどの長老と同じテーブルに座るという栄誉をいただいた。

晩餐会のなかで、本大会の準備をした委員会のメンバーが紹介されたが、二十数名の委員はほとんどが大学関係者であった。

今回のKSCE年次総会に参加して、アジア太平洋地域の共通性を認識するとともに、韓国の日本の技術に対する高い期待が感じられた。アジア太平洋地域の発展に対する日本の役割の大きさを理解し、各国との交流を深めていくことが、今後ますます重要になると感じた。

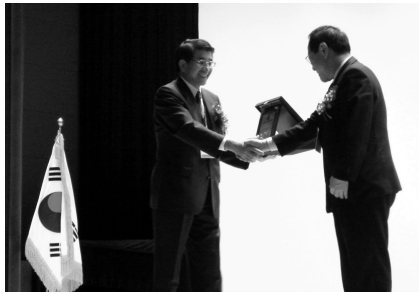


写真-1
基調講演後感謝の盾を李会長から受け取る濱田会長



写真-2
国際ナショナルラウンドテーブルの様子(左は座長の李教授)

清溪川(チョンゲジョン)その後 — 17万台の交通処理

清溪川再生事業に関しては、本誌05年3月号に報告のとおりであるが、今回交通問題に絞って、ソウル市都市計画局で話をお聞きしてきたので概要を報告する。

1. 清溪川再生事業は李明博(イーミョンパク)前ソウル市長(02.7～06.6)の強力なリーダーシップのもとに、古来ソウルの地理的、文化的な中心であった延長約6kmの清溪川を、わずか3ヵ年弱の工期で蓋掛けされ、高架道路に覆われた状態から都心の清流へと変えたものである。3年前までは、建設後40年を経て老朽化した河川の覆工構造物や高架道路が、1日17万台という重交通とあいまって劣悪な都市環境を形成していた。さらに沿道は低層商店街と露天商であふれ首都の中心地区にふさわしくないものであった。

ソウル市は、河川の対策としては200年確率の洪水処理、漢江の水のポンプアップによって流量を確保した自然型河川の形成、交通対策としてソウル市全域にわたるバス路線再編対策などの公共交通優先策の導入、地元商店や露天対策などの総合政策を集中的に行ってコンセンサスを形成、市長就任1年後の2003年7月に工事着工し05年10月には完成にこぎつけている(写真-3参照)。新清溪川創造の事業費は約400億円にすぎないという。

2. 清溪川を覆っていた8車線の高架道路は1970年代に建設されたもので、1日約10万台の交通を、両側の街路は約7万台の計17万台をさばっていた。高架道路交通の34%、街路交通の26%が通過交通で、残りの交通は主として東側から都心地区に出入りする交通であった。清溪川沿いの高架道路は、東側の漢江近くで市の環状高速道路と南方向のみ接続していて、いわば半直結の盲腸路線であった。17万台のうち、通過交通約5万台の多くは環状高速道路などに転換すると考えられたが、残る12万台がどうなるかが問題であった。当時、清溪川の地域は昼間トラックの通行が禁止されていたので、12万台の多くは通勤と業務交通の乗用車であることが計画者に公共交通への転換可能性を確信させた。以下、市が交通対策として行った主な施策と交通の現状についてソウル市交通部研究員チュンさんのご説明をもとにまとめる。埼玉大学に留学の経験のあるチュンさんの流暢な日本語のおかげで、通訳なしのインタビューとなって、短時間に理解ができた。

まず市は、当時多くが赤字に悩む70ほどの民間バス会社のルート再編と料金収入の再配分、バス同士あるいはバスと地下鉄乗り換え可能なスマートカードの導入、バス中央レーンの設置、一部道路の新設および大々的なキャンペーンを実施した。この結果ソウル市内のバス利用者数は、対策前の1日493万人から対策後2005年の555万人へと62万人も増加している。一方、



写真-3 事業実施前後の比較
(左)2003年6月の様子
(右)2005年9月完成後の様子(ソウル市交通局)

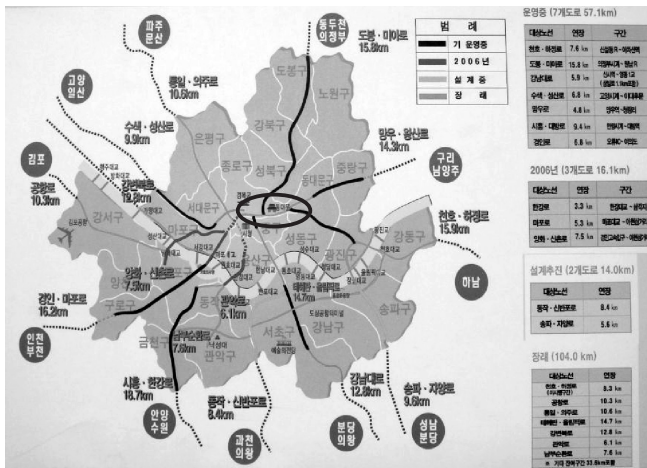


図-1 中央バスレーン整備状況 (ソウル市交通局資料) ○ 都心清溪川地区



図-2 高架道路撤去後の周辺道路の交通増加状況
中心の長方形(およそ2×5km)が都心清溪川の地域、周辺の矢印(青)は高速道路、都心地区の線(赤)は街路における交通増加路線(ソウル市交通局資料)



写真-4 中央バスレーンとバス停、韓国は右側通行



写真-5 清溪川文化資料館
清溪川下流右岸にあり、清溪川に関する歴史などを模型や写真を使ってわかりやすく展示する。土木技術者の方必見の施設

市内には地下鉄も整備され、清溪川周辺にも5つ以上の駅がある。この間の利用者の変化では市の東部と中心市街地との利用者の増加が顕著であったという。また沿道の露天商など住民対話は4000回にも及び、順次移転先に移っていった(図-1バス中央レーン整備状況、写真-4)。

このような公共交通機関対策の努力もあって2005年10月、市長就任から3年半という短時間で清溪川の工事は完成した。

3. 17万台の交通はどこにいったのだろうか？

現在清溪川沿い、左右両岸の4車線の街路には駐車帯も整備された地先道路となっている。17万台の交通は見事に消えてしまったのである。(図-2.高架道路撤去後の周辺道路の交通増加状況) チュンさんの説明によれば、清溪川をはさむ都心地区(2km×5kmほど)のコードン調査では、当然地域への流出入交通は減っているが、それは理論値以上だとのこと。このあたりは来年予定されている交通量調査(OD調査)の分析を待つ必要があるが、それなりの解決を見ているとの印象である。

結局、17万台のうち通過交通約5万台の多くは周回高速道路や周辺の幹線街路に分散したものとされる。何しろ周辺の街路も8～10車線あるほどソウル

の街路網はしっかり整備されているのである。

また残る12万台も多くが通勤や業務交通で清溪川地域にある地下鉄やバスに転換したものと考えられる。ソウル市内のバス交通の改革で1日62万人もの利用増加を見たというのは説得力のある状況証拠であろう。

定量的な分析には至らない、限られた情報のなかではあるが、17万台の転換を可能にした要素として、市長のリーダーシップ、市当局の努力とプロジェクトに対する市民の支持があったこと、清溪川沿いの高架・平面道路を利用していた17万台の多くが乗用車であったことから大量輸送機関への転換が可能であったこと、バス・地下鉄の利用促進策がITも利用して大規模に実施されたこと、そして通過交通約5万台についても転換先として、もともと環状高速道路や街路網の整備がなされていたことに集約されよう。

蛇足ながら、現在東京では日本橋川の再生計画が話題となっているが、ソウルの事情を見ると状況が大いに異なる。単に道路(現在の日本橋上空の交通量は1日約11～12万台)を撤去することは現実的ではないので、周辺都市の再構築と組み合わせるなど総合的な対策が検討されると聞いている。