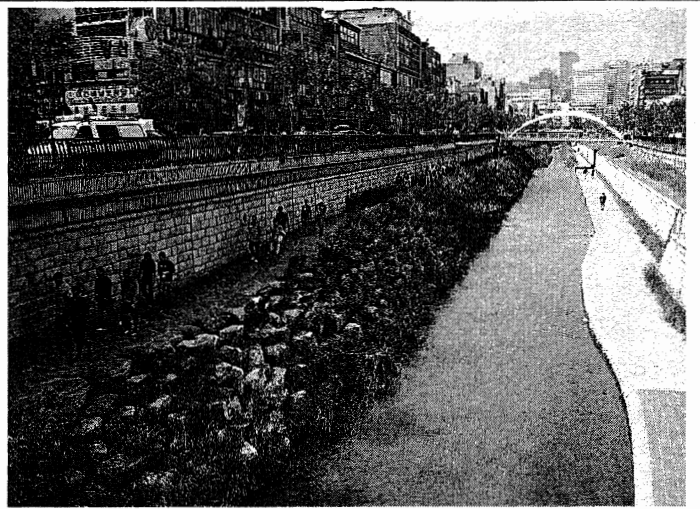


# ソウルのまちづくり —交通渋滞緩和と河川整備

国際地域学部国際地域学科4年

古橋涼子、小田嶋優子

私たち太田ゼミでは、環境にも優しく、効率の良い交通システムについて研究しています。国内だけでなく海外の都市の様子も見て、今後どのようなまちづくりが必要かを考察していきます。

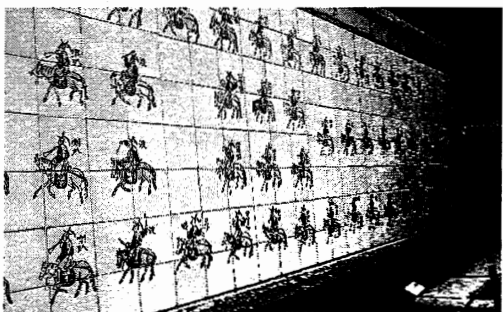


観光客でにぎわう清溪川。高架の道路を撤去し復元された

2006年の夏休みに、ソウルを訪れました。ソウルでの手配は、先生の教え子だった李薫基さんにいただきました。おかげで短時間でいろいろなところを効率的に見て回ることができました。李さんの所属する韓国交通研究院で、現在の交通の問題点、さらに今後の対策について説明を受けました。

ソウルの経済が活発化し、車の需要が増え、年々渋滞が悪化している様子について詳しく説明を聞いた上で、実際に渋滞の様子を体感し、大問題となっていることを実感しました。その一方で、遅れることのない地下

世界遺産チャンドクソンにて。前列右から古橋さん、小田嶋さん、隣が太田教授



朝鮮王朝第22代王・正祖が母親の還暦を記念し、水原まで赴いた際の行列の様子を描いた「正祖斑次図」

## バス利用の工夫目立つ 高速道撤去し川に親しむ

ど絶えず渋滞しているのが現状です。対策としては、バス交通に関する工夫が目立ちます。都心と周辺を結ぶバスや地下鉄の駅へアクセスするバス、シャトルバスなどが、それぞれ専用道路をスムーズに運行しています。移動時間も乗車料もかさむタクシーやマイカーよりもはるかに便利です。バスの専用道路の拡大によって、さらに首都圏の渋滞緩和が進められる予定です。

地下鉄も延伸や増設を行っています。これからはマイカー通勤よりもバスや地下鉄で通勤する人が増えていくのではない

りがあります。以前はコンクリートで蓋をされ、上には高架の高速道路が通っていました。2002年4月のソウル市長選で、李明博氏が復活させることを公約に掲げ当選。大々的な復元工事が2003年7月から開始され、2005年10月1日に完成しました。通常なら道路を増やして交通の便を良くするところですが、河川環境の整備という目的に加え、市民の憩いの場、また外国人観光客も訪れるシンボルストリートとする意図もあり、高速道路を撤去して親水型の河川整備をしたので

化を、生態系や景観にも配慮しつつ回復させたわけです。確かに周囲には無数の商店街が立ち並び、交通も盛んな清溪川を、このような形で復元することが本当に良かったのか、考えさせられる一面はあります。しかし、安全で落ち着いた人間中心の環境都市を目指した清溪川の復元は、今後の交通と町の在り方について非常に示唆に富むといえるでしょう。

清溪川は約6キロあり、私たちも途中で歩きました。川はきちんと掃除されていて、とてもきれいでした。川沿いのタイルには朝鮮王朝第22代王、正祖が母親の還暦を記念して水原という所まで赴いた際の行列の様子を描いた「正祖斑次図」という大画像が描かれているほか、噴水や滝など韓国の伝統美を生かしたデザインが配置されていたりと、歩いているだけで韓国の歴史を見ることができるようになっています。地域の歴史や文

昌徳宮には仁政殿など朝鮮時代の主要建築物の原型が比較的よく保存されており、韓国伝統の造園の特徴や美しさを伝えています。1997年12月にユネスコ世界文化遺産に登録されたこの昌徳宮は、ソウル市を代表する遺跡として観光名所の一つになっています。(小田嶋)

鉄での移動は大変便利であることを感じました。今回の視察でソウルの交通問題に興味を持ち、東京の交通状況と比較して卒業論文にまとめました。人口が増え続け、自動車の保有台数も年々増加し、問題となっているソウルの渋滞。これをいかに緩和していくかは大変重要な課題です。

便利な地下鉄を利用するのは30%、残りはほとんどがマイカー通勤のため、ラッシュアワーだけでは済まなくなっているほ

田園の学舎 まなびや  
東洋大板倉キャンパス  
発  
~第3部 IX

でもよかつか。東京首都圏の道路もラッシュアワー時には大変混んでいますが、アクセスに便利な地下鉄通勤者はたくさんいます。自動車の数が増えたから道路を増やすというのではなく、会社や学校など駅からの交通アクセスを優先的に考え、交通政策を進めていくべきであると考えます。(古橋)

渋滞緩和に続いて見学したのは清溪川。環境整備です。清溪川はソウル中心部を流れる川で、光化門から東大門に続く通