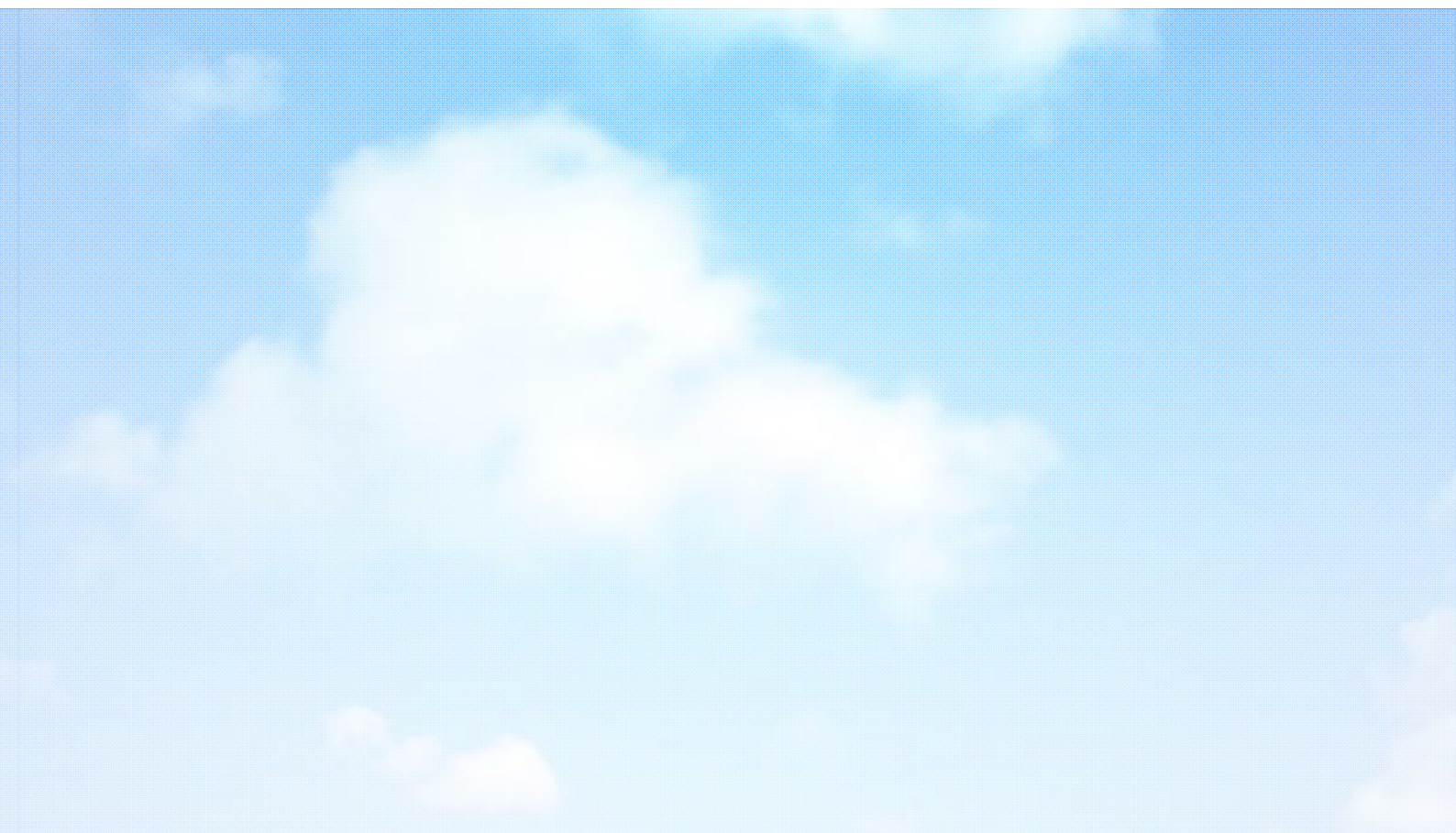




韓国まちづくり研究
清溪川再生プロジェクト



2009/1～2009/11 韓国まちづくり研究会

目 次

ソウル市内及び清溪川の写真	...	1
I. はじめに(背景と目的)	...	5
II. 韓国まちづくり研究会の概要と進め方	...	5
III. ソウル市と清溪川の基礎知識	...	6
IV. 名古屋&ソウルワークショップ	...	8
1 概要		(8)
2 ソウルからの説明概要と学んだこと		(8)
(1)ソウルのまちづくり・清溪川復元の背景		(9)
①ソウルの概要		
②20 世紀のソウルのまちづくり		
③清溪川の歴史		
④2002 年当時の清溪川		
⑤まとめ		
(2)清溪川プロジェクトの実施と効果		(13)
①プロジェクトの概要		
②モニタリング		
③波及効果		
(3)市民合意		(15)
①問題意識		
②「C. R. P. 」における合意形成		
(4)都市再生		(20)
①問題意識		
②都心部発展計画		
③波及効果		
④「C. R. P. 」の成功を都心全体へ(Urban Renaissance)		
(5)都市のインフラ		(25)
①公共施設としての清溪川		
②交通計画		
③都市緑化		
④下水道整備		

V. ソウルから得られた名古屋のまちづくりへの示唆	...	30
参考文献等	...	30
VII. 韓国まちづくり研究会後記	...	31
VIII. 資料編		
・韓国まちづくり研究会メンバー表		
・研究会スケジュールと内容一覧		
・名古屋&ソウルワークショップ 資料		
・専門家ヒアリング 資料		

ソウル市内及び清溪川の写真

(1) ワークショップ



ワークショップの様子(左:ソウル市、右:名古屋市)



参加したソウル市職員と名古屋市職員

(2) 清溪川



上流部、人工物としてのデザイン。多くの人でにぎわう



夜も多くの人でにぎわう。家族連れも多い



高架道路の脚柱の一部が残されている



洪水時の放水のための水門。目立たないように橋の下に設置



文化財「広橋」を移転復元し、人道橋として実際に利用



「希望の壁」市民がそれぞれの思いを描いたタイル



清溪川沿いの道路(渋滞している)



中下流部、緑が多くより自然に近いデザイン。人は少ない

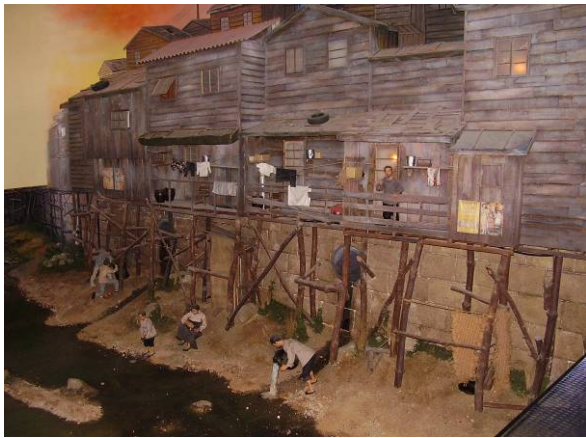
(3) 清溪川文化館



外観。各フロアはスロープでつながり、展示が連続



ボランティアガイドによる清溪川の歴史や再生工事の説明



展示模型(清溪川沿いに形成されていたバラックの様子)



バラックを復元展示し、別棟の展示室として活用

(4) ソウル市内



交差点向こうに延びる光化門広場。休日には大勢の人が集まる



市役所前広場と市庁舎の復元工事(金元大統領国葬中)



明洞エリアのメインストリート。歩行者に開放されている



南大門市場。路地に衣類・食料等の店舗がひしめく。



東大門。道路の中心に保存されている



被災した南大門の修復現場仮囲い。中は見学できる



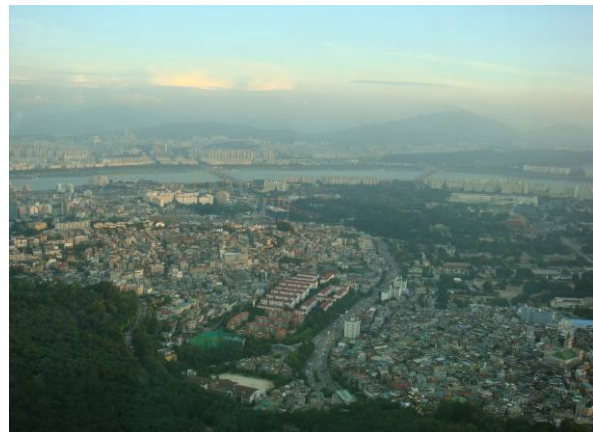
北村歴史地区(冬のソナタのロケ地の1つ)



漢江・麻浦大橋の自転車道。自転車インフラも整備され始めている



市庁舎別館前。市内にはユニークなオブジェが点在



南山タワーより江南地区を望む

I. はじめに（背景と目的）

平成20年11月、東京・竹芝で財団法人港湾空間高度化環境研究センター主催の「ソウル清溪川プロジェクトから水辺の価値を学ぶ」特別講演会があった。そこで、韓国・ソウル清溪川プロジェクト関係者と山田雅雄副市長はじめ名古屋市及び名古屋都市センター職員が初めて顔を合わせ、都市内の水辺空間を活かしたまちづくりを考えるワークショップを行う等、これから互いの都市間で技術交流を進めようと約束が交わされた時点からこの研究が始まった。

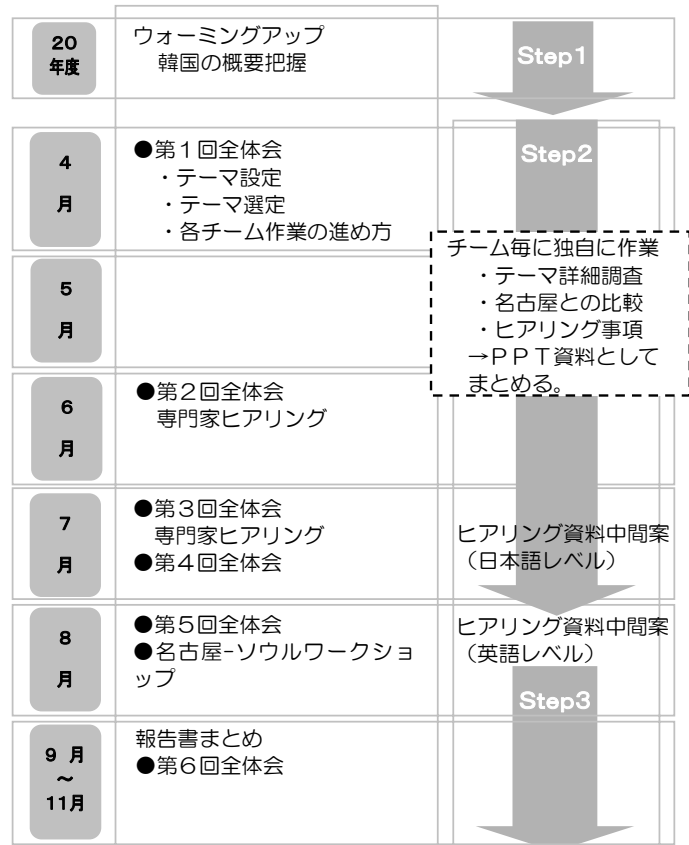
環境都市、デザイン都市として世界にその存在と魅力を強力に発信し、先進的、かつ、積極的な行動力に取り組んでいるソウルの清溪川再生プロジェクト（Cheong Gye Cheon Restoration Project、以下「C.R.P.」）を主軸として、韓国国政のまちづくりについて学び、ソウル市でプロジェクト関係者と直接情報交換（ワークショップ）を企画し、さらに本研究の主体者である韓国まちづくり研究会メンバーである市若手技術職員の育成及び本市施策への活用を目的として、この研究に取り組むことになった。



II. 韓国まちづくり研究会の概要と進め方

本研究は平成21年1月から11月までの11ヶ月間、名古屋市関係部局の技術系職員と都市センター職員によって構成する「韓国まちづくり研究会」が行ったものである。研究会設立当初から、韓国での意見交換会（ワークショップ）を行うことを前提に、自主的な参加の意思を確認し、研究会構成員を募ったが、年度をまたぐスケジュールでの取組みとなったため、平成21年4月、再度メンバーの意思確認を行い、最終的に名古屋市4局及び名古屋都市センターからの22名が構成員となった。（Ⅷ. 資料編参照）

平成21年1月から3月までの3ヶ月間を第1ステップとし、韓国のまちづくりに関する基礎的な調査を行った。その後、学ぶべき点は「清溪川再生」に集約されていると考え、第2ステップとして、4月から8月の名古屋－ソウルワークショップまで、「C.R.P.」を主軸とした調査研究に取り組むこととした。



図Ⅱ-1 研究の進め方フロー図

「C. R. P.」は単に河川整備という一面だけでなく、人中心の環境都市としてのブランド力発信、文化資産の活用、都心の再開発誘導等をも目的としており、そのプロジェクトに関連して、交通体系の再整備や、市民との合意形成、計画的な都市開発等、多面的な取組みがなされたものである。そこで、研究会では「清溪川再生」に関する3つのテーマ

①合意形成、②都市再生（都市の魅力）、③都市のインフラ（水、緑、交通）にメンバーをチーム分けし、「C. R. P.」の詳細調査や名古屋市との比較検討を行い、名古屋—ソウルワークショップに向け、そこでの意見交換の主な議題となる質疑プレゼン資料作成を具体的なアウトプットとして調査研究を進めた。ワークショップでの意思確認がしやすいようにプレゼン資料は英語で作成している。またテーマ別のグループ活動とは別に、千葉大学・郭東潤先生、神戸国際大学・土井勉先生による専門家ヒアリングを含む、メンバー全員による全6回の全体会議を開催している。そして、8月21日～22日、研究会有志によるソウル市訪問とワークショップによる意見交換、清溪川文化館と清溪川現地視察を行った。

その後、9月から11月を第3ステップとして、本研究から学んだ事項及び名古屋市へ活用点を報告書として整理した。

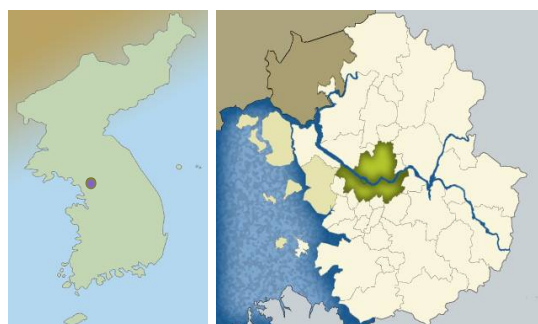
Ⅲ. ソウル市と清溪川の基礎知識

平成21年1月から3月までの第1ステップでは、本格的な研究に入る前の導入として、韓国及びソウル市、清溪川に関する基礎的な情報収集を行った。ここに、我々が第1ステップとして学んだ韓国及びソウル市及び清溪川の基礎的な情報を整理しておく。

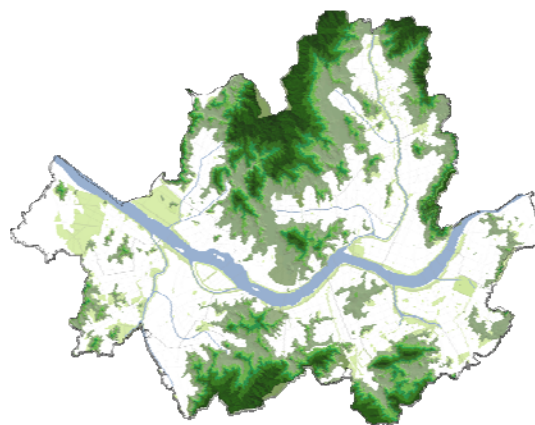
韓国はアジア大陸の北東部に位置する朝鮮半島にあり、国土の約70%を山岳地帯が占め、平野は主に西部と南部に広がっている。日本と同じように四季があり、夏は暑く湿気が多い半面、冬はとても寒い。1394年にソウルが朝鮮王朝の首都になって以来、ソウル市が政治・経済・文化の中心を担ってきた。言語はハングル語。

韓国にはソウル特別市の他、6つの広域市と8つの道があり、特別市と広域市は日本の政令指定都市に相当するが、特別市と広域市は道に含まれず、独立した行政区となっている。ソウル市面積は南北約30km、東西約36kmの605.6k㎡、人口は約1030万人で、国土の1%にも満たないソウルに人口全体のおおよそ5分の1が住む、日本以上の首都一極集中が進んでいる。

地形は周囲を山に囲まれた盆地で、西には京畿平野が広々と広がり、朝鮮半島を横断するように東から西に横切る漢江が市南部をW型に流れ、ソウル市民の飲み水の源となると共に歴史・文



図Ⅲ-1 ソウルの位置



図Ⅲ-2 ソウル市全域図

化の発展に大きな役割を果たしている。また、公園やレジャーの場として市民の憩いの空間としての役割も持っている。漢江の奇跡という言葉があるが、漢南地区の発展は目覚ましく、研究会の中で韓国観光公社名古屋支社副社長の金 容載（キム・ヨンジェ）氏からお話を伺った際も、多くのソウル市民が漢江以南に住宅を持つことをステータスと感じているとのことであった。

研究テーマである清溪川は、朝鮮王朝時代にソウルが首都と定められた時から街を横切る重要な川であり、周囲の山からいくつかの小川を経て水が流れ込み、大雨のたびに氾濫するが普段は流量が少なく、汚染の問題がある川でもあった。時代の流れの中で、清溪川の汚染問題は深刻化し、川の覆蓋が行われたが、その後、自動車時代へ対応する形で覆盖の上にさらに高架道路が建設されたのである。これによって川は姿を消し、幅 50～80m、長さ約 6 km、一般道及び高架道路合わせて、一日平均 16 万 8000 台の車が利用する道路になった。

しかし、建設から 30～40 年も経つと高架道路の老朽化対策という安全問題が議論されるようになり、環境的にも川底は重金属に汚染され、一酸化炭素やメタンガスの発生等によって市民生活が脅かされるようになっていた。

そんな中、清溪川復元を公約に掲げた李明博市長が誕生し、即座に事業に取り組むこととなった。市長誕生から約 3 年半で事業は完了している。これについても韓国観光公社名古屋支社の金 容載氏は、以前は高架道路脇にあった本社ビルが、数年の海外赴任から帰った後には復元された清溪川の前にあり、街の姿のあまりの変わり様に大変驚いたと語った。

「C. R. P.」は、都心部の約 5.8 km 間で高架道路とコンクリート蓋撤去から始まり、その後、水辺スペースや散歩路の造成を行って



写真Ⅲ-1 麻浦大橋と漢江



写真Ⅲ-2 復元前の清溪道路と清溪高架道路



写真Ⅲ-3 清溪広場の清溪川ミニチュア



写真Ⅲ-4 下流付近の清溪川

る。元々流量の少ない清溪川に十分な流水を確保するため、下水処理場の高度処理水と漢江から清溪川上流までくみ上げた一日最大12万トンの河川水、地下鉄駅舎に湧き出る地下水を利用している。最上流は平均水深30～40cm、流速0.8～1.0m/sを確保するよう河床勾配にも工夫しており、河川水は浄化し、BODは5mg/l程度とされている。

こうしてできた川の水質と川底の汚染を減らすため、下水道の整備にも取り組んでいる。また、復元以前から周辺にあった商店街と市民のために兩岸にそれぞれ2車線の道路が確保されている。川は洪水対策のため兩岸道路から掘り込んだ位置にある。清溪川の復元によって、兩岸地区の分断が起らないよう、22の橋が作られ、その1つ1つは周辺環境に調和し、歴史と文化を感じさせるものになっている。上流端から下流に行くにつれて、都市的なイメージから次第に自然の豊かな河川のイメージで復元されており、川幅も次第に広がっている。上流端の清溪広場には清溪川全長約5kmの姿がミニチュアで復元されている。



写真Ⅲ-5 平日夕方の清溪川



写真Ⅲ-6 川に入って遊ぶ子供たち



写真Ⅲ-7 清溪川兩岸の道路

Ⅳ. 名古屋&ソウルワークショップ

1. 概要

平成21年8月21日、ソウル市役所で「C. R. P.」をテーマに意見交換会（ワークショップ）を開催した。ワークショップは、初めに互いの街に関する全体的なまちづくりを紹介した後、合意形成、都市再生、都市のインフラのテーマ毎に、まず名古屋市メンバーから事前に学んだことや問題意識について発表し、それに対してソウル市から質問に対する回答を含んだ情報提供という形で進められ、最後に意見交換を行った。

2. ソウルからの説明概要と学んだこと

次頁以降でソウル市から受けた説明の概要と研究会として学んだことを整理する。

（1） ソウルのまちづくり・清溪川再生の背景

① ソウルの概要

朝鮮半島はロシア・中国・日本に囲まれており、過去は戦争の脅威に脅かされていたが、現在ではソウルを中心に100万都市が1000km内に26都市、2000km内に46都市が分布し、国際交流に有利な都市になっている。【図Ⅳ-(1)1】

ソウルは1394年に朝鮮王朝の首都になって以来、600年以上、朝鮮半島の中心地を担っている。ソウルは風水の理論によって、都市空間が構築されており、左青龍・右白虎・南朱雀・北玄武の四山に囲まれており、中央を清溪川が流れている。当時のソウルは10万～20万人程度の人口規模であった。【図Ⅳ-(1)2】

現在、ソウルの面積は605.6km²、人口1000万人超で、面積では名古屋の倍、人口では5倍程度となっている。都市基盤の状況として、都市高速道路延長145km、主要幹線道路延長380kmの道路網が整備されている。また地下鉄は、現在9路線が運行され、営業キロ314km、287駅がソウルに位置している。ソウル市の交通手段別分担率は、地下鉄34.7%、バス27.6%、乗用車26.3%となっている。【表Ⅳ-(1)1】



図Ⅳ-(1)1 ソウルの位置



図Ⅳ-(1)2 Old Seoul

表Ⅳ-(1)1 ソウル市と名古屋市の比較

	ソウル市	名古屋市
面積 (km ²)	605.6 km ²	326.4 km ²
人口 (人)	約1030万人	約225万人
高速道路延長	145km	70km
主要幹線道路延長	380km	845km
地下鉄 (路線、営業km、駅)	9路線、314km、287駅	6路線、89km、83駅
交通手段分担率 (地下鉄：バス：乗用車)	34.7 : 27.6 : 26.3	10.1 : 2.6 : 42.0

② 20世紀のソウルのまちづくり

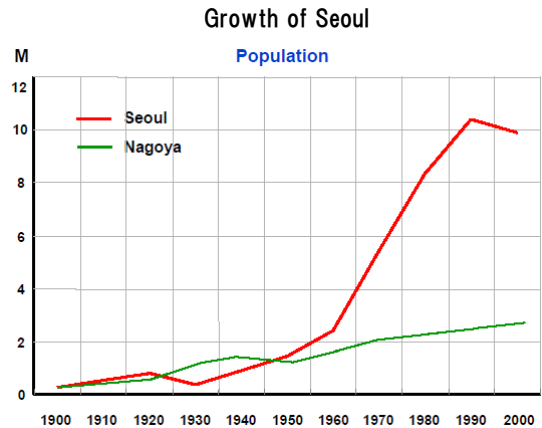
1950年当時、ソウルと名古屋の人口は約100万人ではほぼ同じであったが、以降、名古屋が徐々に人口増する一方、ソウルは10年毎に2倍増加し、1990年代には約1000万人都市となっている。【図Ⅳ-(1)3】

1950年代の朝鮮戦争により、都市の大部分が破壊され、50年代後半まで、復旧作業が続いた。

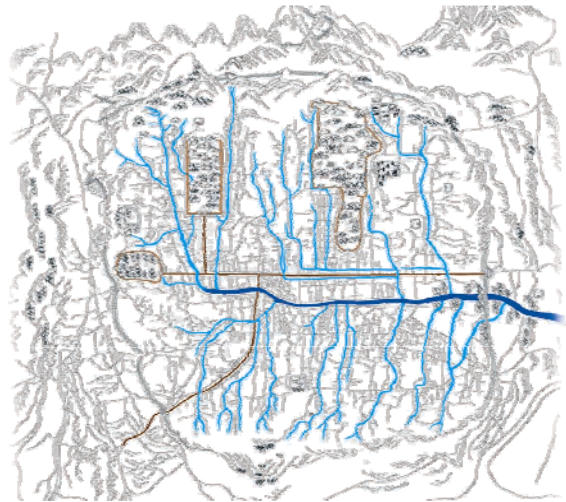
60～80年代は、急速な都市化が進み、都心混雑緩和のため、郊外、特に江南地域（漢江の南側）に集中的な開発が進展。この20年間に人口は200万人余りから800万人へ増加した。

90年代には都市内スプロールが進み、高層住宅建設により景観破壊が問題になった。

2000年代には人口が安定し、「開発」よりも「生活の質」、「環境」、「人間中心」など都市再生の問題が中心課題となっている。



図Ⅳ-(1)3 ソウルと名古屋の人口推移



図Ⅳ-(1)4 かつてのソウルの河川状況

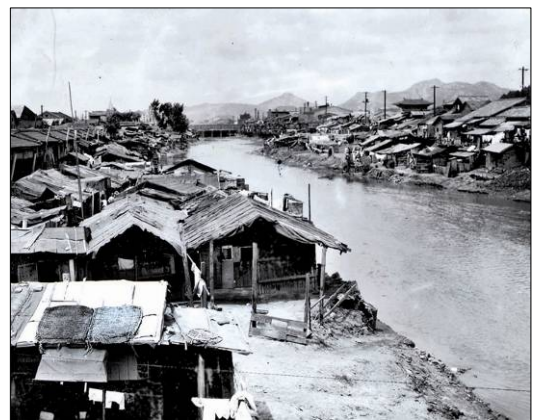
③ 清溪川の歴史

清溪川は都心を東西に流れ、全ての小川が流れ込んできており、かつてのソウルは、「清溪川の都市」といっても過言ではなかった。

【図Ⅳ-(1)4】

しかし清溪川は、洪水期に頻繁に氾濫する一方、雨の少ない時期には流量が少なく、汚染の問題があった。1760年に20万人を動員する大規模な浚渫工事が行なわれ、その後、20世紀に至るまで2～3年ごとに浚渫工事が実施されている。

清溪川はソウルの下水道であり、洗濯場であり、子どもの遊び場でもあり、市民の日常生活の基盤であった。日本統治時代、朝鮮戦争時代を通じて、不法な住宅地が形成されるようになり、河川はますます汚染され、犯罪の温床という悪名を得るようになった。【写真Ⅳ-(1)1】



写真Ⅳ-(1)1 覆蓋前の清溪川

これらの問題を解決するために、1958年から20年間にもわたって、清溪川はコンクリートで覆蓋され、その上に清溪道路が出来、清溪川は

歴史の背後に消えることになった。さらに交通渋滞に対応するため、1967～1971年の間に延長5.6km・4車線の「清溪高架道路」が建設された。

【写真Ⅳ-(1)2】この高架道路は、国家発展の象徴、都市開発のシンボル・都市景観の重要要素となった。

④ 2002年当時の清溪川

清溪川地域はソウル都心でも中心地、韓国で最も大きな商業地であった。清溪川周辺には13の市場、10万戸以上の店舗、20万人以上の商人、500以上の露天商があった。

(安全問題)

清溪道路と清溪高架道路の老朽化という安全問題も、非常に深刻であった。【写真Ⅳ-(1)3】土木学会の勧告により、上流2kmについては1994年から1999年にかけて、全面的な補修・補強工事が行なわれた。1997年には高架道路の通行を小型車限定する措置を行なった。更に残りの3.8km区間についても2003年から1億ドルの予算で補強工事を計画もあつたが、2002年、李明博市長の誕生を機に、一気に清溪川復元へと向かった。

(都心の衰退)

1980年代以降、清溪川を含む旧都心は、衰退し始めていた。これは、漢江以南の江南開発と大きな関係があり、人口・雇用の減少、本社組織の移転、都心産業の競争力の欠如など、都心衰退の兆候が顕著になり、漢江を挟んでの南北問題の解消が大きな都市課題となってきた。

⑤ まとめ

清溪川再生の背景について整理する。

第一は、都市管理のパラダイム転換。清溪川の覆蓋は、開発を指向する時代の初期には、賢明な判断であったが、成熟社会になってくると、ソウル市民は、開発よりも生活の質を優先するようになった。【写真Ⅳ-(1)4】



写真Ⅳ-(1)2 建設当時の清溪高架道路



写真Ⅳ-(1)3 清溪道路の構造物の状況



写真Ⅳ-(1)4 復元後の清溪川の状況

第二は、構造物の老朽化という清溪道路と清溪高架道路の安全性の問題。1950年代当時の韓国の土木技術のレベル、覆蓋内部のメタンガス濃度等を考慮すると、これらの構造物の寿命が尽きたと判断される。

第三は、歴史と文化の回復。ソウルの歴史的根源・アイデンティティの再発見に役立つであろう。

第四に、都心地域の再生。この地域が再生され、金融・文化・ファッション・観光などの産業が立地することを期待しており、これは、漢江南北地域の均衡発展に寄与するものと信じている。

2002年1月、李明博（前）市長が市長選に出馬し、清溪川復元を選挙公約とした。7月に市長就任と同時に計画に着手し、それから1年後に工事に着手。工事開始3年後の2005年10月に完了している。この復元事業に成功し、2008年12月、大統領に選出された。清溪川再生プロジェクトは一言で言えば、「大統領を生み出したプロジェクト」といえる。【図Ⅳ-(1)5】

清溪川オープン後、1ヶ月で600万人が訪れ、1000万人訪問まで僅か58日間であった。清溪川はソウルだけでなく、韓国で最も行ってみたい場所となった。ソウル都心に生態系が復元された休息スペースが出来、多くの市民・観光客で賑わっている。

清溪川再生は政策基調として、都市基本計画に反映され、「自然と人間、歴史と最先端が共存する世界的な都市ソウル」がビジョンとして設定された。【図Ⅳ-(1)6】

- '02. 1. : Announced
as a mayoral election
- '02. 7. : Started planning
- '03. 7. : Started actual
restoration work
- '05.10. : Grand Opening



図Ⅳ-(1)5 復元経過と李明博氏



図Ⅳ-(1)6 都市基本計画イメージ

(2) 清溪川プロジェクトの実施と効果

① プロジェクトの概要

プロジェクトを簡単に定義すれば、14レーンのコンクリートの道路を川と歩廊へ復元するというものである。【図IV-(2)2】

主な事業内容は構造物の解体5.4km、11kmの給水パイプを通じての12万トン／日の水の供給、22の橋の建設、5.8kmの造景工事であった。総事業費は約3億8600万ドル（予定額の+8%）。プロジェクト実施にあたっては、安全性と親水性・水質確保の両立、生態系とにぎわい・親水空間確保との両立、更に、歴史的遺産・イメージの復元などが課題であった。

図IV-(2)3は安全な河川断面から親水の河川断面へ変更した概念図、図IV-(2)4は生態系確保と親水空間確保の空間配分の検討図面である。

プロジェクトの推進体制については事業実施を担う「推進本部」、学術的な調査・支援を行なう「支援研究団」、独立した組織で市民からの意見を集約する「市民委員会」という3つの組織で進められた。特に事業推進・意思決定において役立ったのが、雑音の入らない時間帯である毎週土曜日朝8時から行なわれた関係者会議の開催である。この会議では推進本部と市民委員会が対等な立場で議論をし、意思決定の迅速化へ非常に寄与した。

市民参加のしかけとして、「希望の壁」プログラム、マラソン・清溪川ウォーキングなどの参加型イベントなど数多く実施し、世論の支持を受けた。

② モニタリング

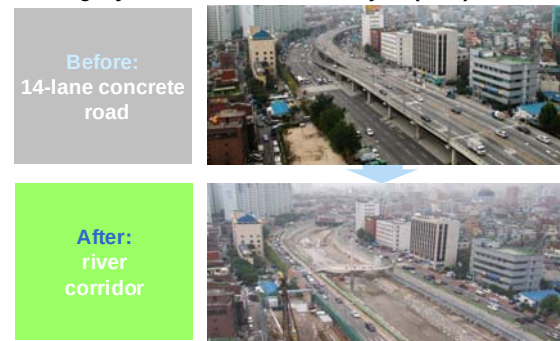
再生工事に際しては事業前・事業中・事業後、継続してモニタリング調査が実施されている。その対象は環境、生態、交通、土地価格、産業、土地利用など多岐に渡っている。



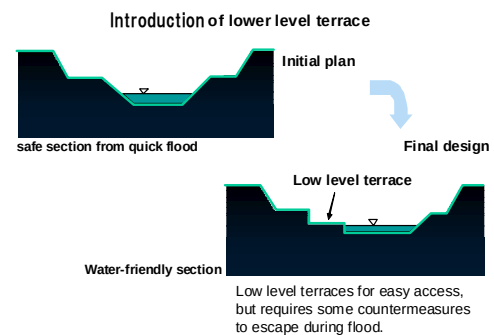
図IV-(2)1 「C.R.P」の位置図

Project Definition

Cheong-Gye Cheon Restoration Project (CRP)

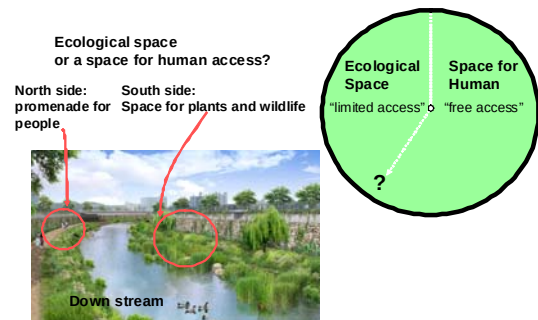


Plan for Stream Section



図IV-(2)3 河川断面計画の検討

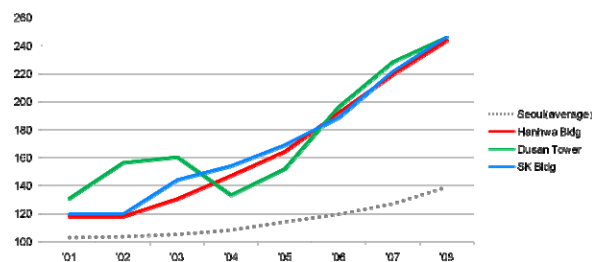
Allocation of spaces



図IV-(2)4 空間配分の検討

(環境・生態系)

2005年7月の計測では清溪川の気温が32.7℃に対し、並行道路が36.3℃と、約3.6度の削減効果があった。風の道も形成され、大気質、水質、騒音それぞれに改善効果が見られた。また生態系も回復し、魚類も2005年4種から2008年25種へ、鳥類は6種から34種へ、昆虫類は15種から106種へ、2009年には192種が観察されると共に個体数も大幅に増加している。



図IV-(2)5 地価の変化

(地価・歩行者数)

地価についてもソウルの平均地価が01年から08年にかけて約1.4倍になる一方、清溪川周辺では約2倍の上昇率を示している。【図IV-(2)5】清溪川周辺の歩行者数も6倍程度の増加を見ている。



写真IV-(2)1 ソウル広場

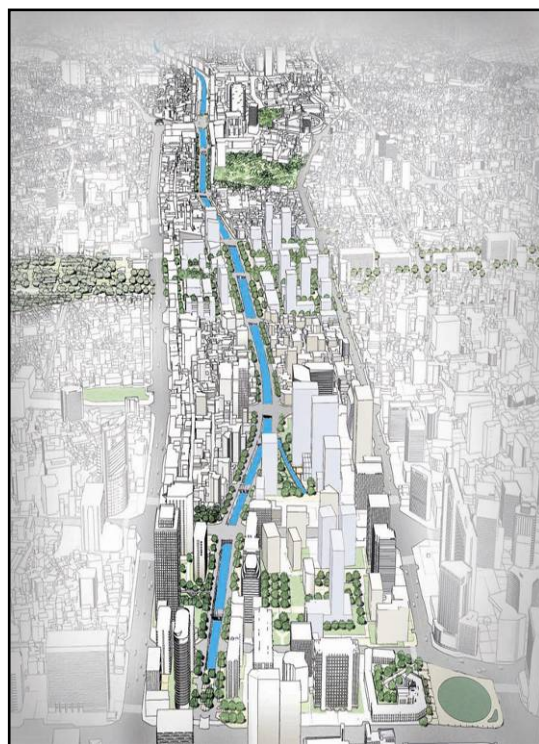
③ 波及効果

「C.R.P.」成功に触発を受け、国内外の河川復元の契機となった。全国の河川復元は5～600kmに及び、漢江ルネサンスを生み出し、海外の河川復元にもつながった。

また「C.R.P.」がきっかけになり、バス路線の体系整備、バスの中央走行の採用、地下鉄施設の改善等公共交通中心の交通体系に改善された。

そしてソウル広場や光化門広場の造成など、車中心の都心空間が、人中心に大きく切り替わるきっかけにもなった。【写真IV-(2)1】

清溪川再生プロジェクトは新世紀の都市管理の新たなパラダイムとして、ソウルの街を灰色から緑豊かな街に変えていく、国内外のベンチマークとなるプロジェクトとなった。



図IV-(2)6 清溪川再生プロジェクト全体像

(3) 合意形成

① 問題意識

関係者の利害が複雑な事業において、多様な価値観をもつ関係者合意を形成できるか否かが事業の成功を左右する。名古屋の都市計画・まちづくり事業において、合意形成の難しさを実感する技術職員にとって、「C.R.P.」における合意形成の事例は信じがたい内容とスピードであった。

名古屋市の都市計画事業の7 km程度の高速道路建設において、原案の作成に10年程度、承認手続きに3年程度、工事に11年程度要した事例がある。一方、工事延長が約5.8 kmの「C.R.P.」では、復元基本計画案の作成に約7ヶ月、手続きに約5ヶ月、高架道路撤去から復元完成までの工事を約2年3ヶ月で行い、その期間に市民、各種団体、利害関係者、関係省庁との合意形成を行っている。

そこで合意形成における関心事を「計画論と現場対応」「情報戦略」「利害関係者への補償」「事業推進体制と職員のモチベーション維持」の4項目に整理し、この4つの課題意識をもって調査を進めた。

② 「C.R.P.」における合意形成

a. 計画論と現場対応

(計画論) 「C.R.P.」の背景には、ソウルが抱えていた都市問題があった。都心の交通混雑による都市環境の悪化、高架高速道路の老朽化と莫大な補修費用等である。清溪川復元によりこれら都市問題を解決するとともに、歴史・文化の復元による市民の愛着と誇りの回復や、清溪川周辺開発を促し中心市街地を活性化することで、ソウルが世界都市へと成長する契機と位置づけた。こうした都市の将来像(ビジョン)と事業目的を共有することで、説得力のある合意形成を進めた。

(現場対応) 基本計画の策定作業に着手し、市民委員会を発足させるなど、計画論とそれに伴う手続きを進めると同時に、清溪川周辺商人による反対が主になると予測し、早々に一帯の商圈や商人の実態調査を開始した。このように、計画合意と工事合意を事業合意という位置づけで同時並行的に進めた。

20万人余といわれる商人の状況把握は3ヶ月に渡り徹底的に実施され、職員は靴3〜4足履きつぶしたという。この調査をもとに、商人に対する葛藤管理の基本方針と交渉の原則を作成



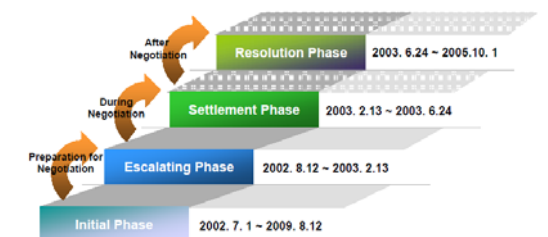
図IV-(3)1 「C.R.P.」と名古屋市都市計画事業事例の比較



図IV-(3)2 清溪川復元後のイメージ図



図IV-(3)3 清溪川周辺の商圈調査



図IV-(3)4 葛藤管理のプロセス分析

した。葛藤管理とは、公共事業を中心とする公的施策の実施をめぐるさまざまな主体間で生じる社会的対立を事前に予防したり、発生後に的確に対処したり、諸問題を解決する一連の過程の総称として（主に韓国で）用いられる。

商人側はさまざまな抗議団体を結成し「C. R. P.」に反対したが、こうした抗議団体との公式な交渉窓口として「政策協議会」を設置し、窓口を一本化した。また、葛藤管理の基本方針に基づき、営業時間ごと昼夜にわたり戸別訪問を行って対話を重ねるとともに、現地に「民顔相談」とよばれる相談窓口を開設し、要望・相談・苦情に対応した。公式な交渉が決裂しても、非公式の窓口を確保し、商人意見を聴き続け、最終的には頼み込みなども行った。

交渉において、市長から職員一人ひとりまですべてが一貫した哲学と原則で対応し、「営業補償はしない」、「工事着工日は遅らせない」という2点に関して、決して妥協しなかった。

b. 情報戦略

情報提供やPRも、計画論（賛成世論形成）と現場対応（葛藤管理）といった目的別に行った。

賛成世論形成（市民意識の醸成）においては、マスコミを利用したPRを積極的に行い、市民の74.6%が「C. R. P.」を支持した。現地見学会を開催し、高架道路の老朽化の現状を見せて理解を促すとともに、見学会をマスコミがとりあげることで更なるPRとなった。

現場対応における戸別訪問や民顔相談は、商人の現状を把握するモニタリングの機会としても位置づけられていた。収集した現地の情報は推進体制内部で共有され、次なる「総合的な広報システム」として、状況に適した広報計画の作成や、状況に応じた葛藤管理に役立てられた。こうして商人との信頼関係が徐々に構築され、最終的には商人達が対立的な立場から賛成へと態度を変える要因の1つとなった。

c. 利害関係者への補償

「C. R. P.」によって影響を受ける周辺商人への



写真Ⅳ-(3)1 C.R.P.への抗議行動

表Ⅳ-(3)1 利害関係者との調整、意見集約

手法	回数
政策協議会 （公式的な対話の場）	7 回
その他協議会 （住民・商人協議会、対策協議会）	約4,200 回
戸別訪問	約4,000 回
現場民顔相談室	約7,200 21,208 名件



写真Ⅳ-(3)2 高架道路下の清溪川の見学

表Ⅳ-(3)2 情報発信の手法と回数

市民（世論形成）			利害関係者（商人・露天商）		
手法	回数		手法	回数	
媒体広告	記者懇談会等	195 回	広報物配布	4 種類 91,700	
	電子広報	市内70 箇所	報道資料提供	3 回	
広報物配布	記念品等	15 種類	告知	垂れ幕等	9 箇所
	ポスター	2 種類		ポスター	5 箇所
	映像広告	1,150 部		電子広報	54 箇所
地下空間体験	53 回 7,704 人			駅舎広告版	全駅舎
広報館	34,444 人		媒体広報	インターネット	年中
HP	152,355 人			地域放送	
ｼﾝﾎﾞｼﾞｳﾑ、公聴会	4 回			民間放送	

郭東潤「韓国ソウル市清溪川再生と合意形成」掲載の表に加筆

営業補償は行われなかった。周辺建物の撤去がなく、改変する清溪川部分と道路幅以内のみが補償対象であるという法的整理を、計画初期段階で行った結果である。

一方、商人を支援するという視点では露天商の移転先に東大門運動場を開放提供し、ソウル市の公用物品を清溪川周辺から優先的に購入することで、営業補償に近い優遇措置をとった。また商人団体との合意に達した後も「商圈発展準備会議」を設け、リフォーム整備費の支援、子女に奨学金支給等の支援を行うなど、柔軟に対応した。

d. 事業推進体制と職員のモチベーション維持

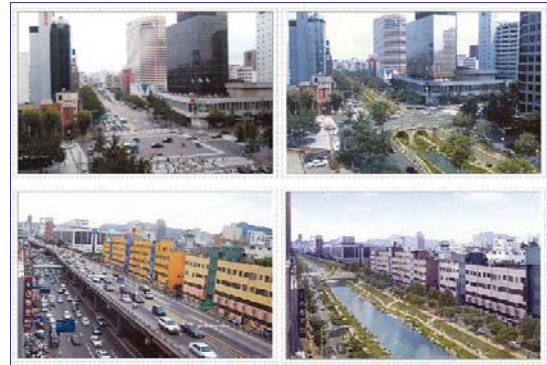
事業推進体制は3つの組織で構成され、三角ガバナンスと呼ばれた。三角ガバナンスの内部では、よく意見が衝突したが、結果的に事業成功の要因であった。

市長就任後すぐ、事業執行本部として「復元推進本部」と、事業や計画の妥当性を研究する機関として産・官・学・研が連携する「復元支援研究団」を設置した。一方、各界各層の市民代表や関係専門家等が参加する「復元市民委員会」は、設置条例を制定した上で発足させ、審議・広報組織として機能した。

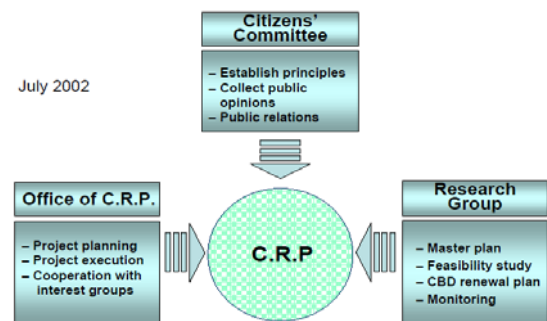
庁内組織としての復元推進本部は事業が進めやすいように、「C.R.P.」進行にあわせ組織改変が行われた。ソウル市職員は公務員であり、同じ勤務時間・報酬で働いているため、モチベーションを維持し続けるのは難しかった。人選に際しては、昇進間近で断ることのできない人、常にやる気のある人を引き抜き、更にそれらの人が必要とする人を状況に応じて引き抜いた。反対派の職員のリストを見ることは無かった。

商人との葛藤管理を担当した職員は、毎日地元回りをを行い、帰庁後、夜間に報告書を作成した。職員も最初は、「C.R.P.」は実現できないと思っていた。先が見えず、苦しい時期もあったが、峠を越え、事業実現の確信が高まるにつれて、モチベーションの維持は容易になっていった。

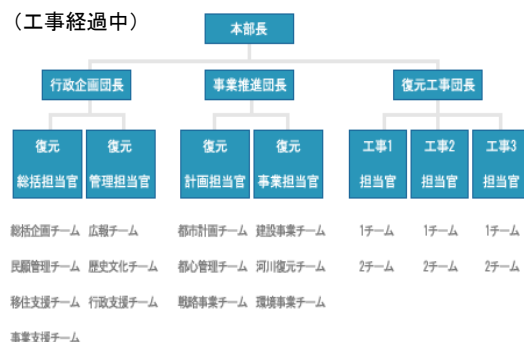
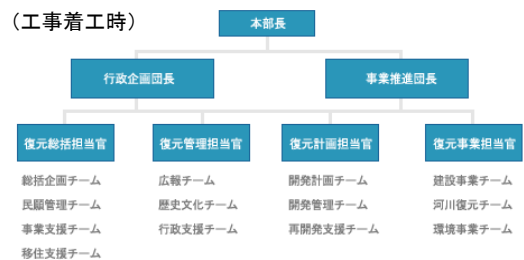
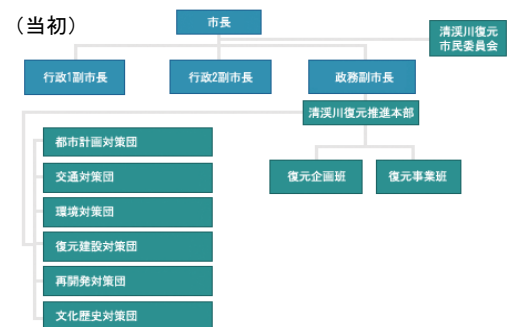
職員の内部結束力を高め、情報伝達や必要な



図IV-(3)5 説明資料(復元前後で周辺建物に影響がない)



図IV-(3)6 三角ガバナンス体制



図IV-(3)7 復元推進本部の組織改変

決定を迅速に行うため、毎週土曜日の朝 8 時には関係者会議が欠かさず行われた。市長の長期出張後、いつも最初に行われるのはこの関係者会議であり、「C.R.P.」の工事完了後もしばらく継続された。

ソウルから学んだこと

- ・ 事前の調査を綿密に行い、現場対応の基本方針を定めることによって、効果的な対応が可能となる。また交渉の原則を事前に定め、できること／できないことを明確に公表・提示し、一貫した態度で対応することは、本市においても有効であると思う。
- ・ 効果的な PR と適切な情報提供をタイミングよく行うことで、市民の賛成意見の形成や利害関係者との交渉に役立つことがわかった。本市においても、メディアへの積極対応や情報発信を効果的に行うべきではないかと思う。また利害関係者の状況変化をモニタリングし、組織の縦割りを超えてその情報を共有し、葛藤管理に反映させていくことが、状況に応じた柔軟な組織的対応が可能になる。
- ・ 事業が進めやすい組織体制をつくることで、迅速な対応が可能になる。調査、研究の専門集団を組織することで、事業説明や広報に説得力を増すことができる。
- ・ 反対する利害関係者との交渉では怖さや無力感を感じる場面もある。「C.R.P.」において困難な事業に取り組む職員は、都市施策にかかる部署間の異動や海外留学により、広く全体を捉える視点と意識の高さを持ち合わせていた。グローバル化の進む中、職員の都市に対する広い視点や国際感覚の育成が必要であると思う。

表Ⅳ-(3)3 C.R.P.のスケジュール（名古屋市都市計画事業との比較）

清溪川再生プロジェクト「CRP」				名古屋市の都市計画事業の事例	
時間	手続き、体制	事業	合意形成		
				1年	案の検討・作成 (必要に応じて 公聴会、説明会)
2000		(構造物精密安全診断)		2年	
2001		(全面補修計画発表)		3年	
2002	1		李明博候補 清溪川復元を公約	8年	
	2			9年	
	3		清溪川復元世論形成 ・環境NGO ・研究会	10年	
	4			1年	都市計画原案 ★
	5			2年	案の公告・縦覧
	6	李明博 市長当選		3年	都市計画審議会
	7	李明博 市長就任 「復元推進本部」設置 「復元支援研究団」設置	基本計画	4年	都市計画決定
	8		商人対策関連の調査 ・商店街の現況調査 ・葛藤管理事例調査	5年	
	9	「復元市民委員会」発足 (復元推進本部 組織改変)	商人対策の基本方針設定	6年	
	10			7年	
	11		商人団体等との交渉 「住民・商人協議会」設立	8年	
	12		「政策協議会」運営開始	9年	
1年	2003	1	復元事業公聴会	10年	
		2	復元基本計画(案)公表★ 入札公告 設計施工一括入札 地表調査	11年	
		3		12年	
		4		1年	事業認可
		5	市民委員会基本計画案条件付賛成	2年	
		6	基本設計	3年	
		7	復元工事着手★★ 高速道路撤去完了	4年	工事着手★★
		8		5年	
		9	実施設計 沿岸道路造成 下水道整備開始 維持用水工事開始 文化財調査	6年	
		10		7年	
		11		8年	
		12		9年	
2年	2004	1	(復元推進本部 組織改変)	10年	
		2	実施設計説明会	11年	
		3		12年	
		4		1年	
		5		2年	
		6		3年	
		7		4年	
		8		5年	
		9	造景・景観工事開始	6年	
		10		7年	
		11		8年	
		12	構造物撤去完了	9年	
3年	2005	1		10年	
		2		11年	
		3		12年	
		4		1年	
		5		2年	
		6		3年	
		7		4年	
		8		5年	
		9		6年	
		10		7年	
		11		8年	
		12		9年	
3ヶ月			復元工事完了	10年	工事完了
				11年	

（４） 都市再生

① 問題意識

老朽化した高架道路を撤去し、河川の復元(人工河川の整備?)を行なった「C. R. P.」は、都心部に憩いと潤いのある空間を生み、これまでの量的充足の都市整備から、環境や人間中心とした質的向上に重点を置いたまちづくりのパラダイムシフトを図った好例として様々な文献で紹介されている。

清溪川周辺は、1970年代の経済開発政策により都心産業の中心地として発展してきたが、乱開発やその後の都市機能の更新停滞、交通混雑による環境悪化などにより都心の魅力が衰退している状態であった。その中で「C. R. P.」はこれら衰退した都心環境の改善にむけた動機付けの役割を果たしている。

近年、多くの中心市街地で交通渋滞、都市環境の悪化、居住者や事業所の流出などの問題により、都市活力の低下が課題になっている。本市でも名古屋駅地区、栄地区などで拠点的開発等により都市環境の改善は図られつつあるが、これらを有機的につなぐ、より効果的な都心の活性化策のあり方が求められている。

そのような問題意識のうえで、私たちは「C. R. P.」そのものでなく、事業による波及的な効果や行政が取った都市再生誘導策等について調査を行った。

② 都心部発展計画

a. 都心部の概況

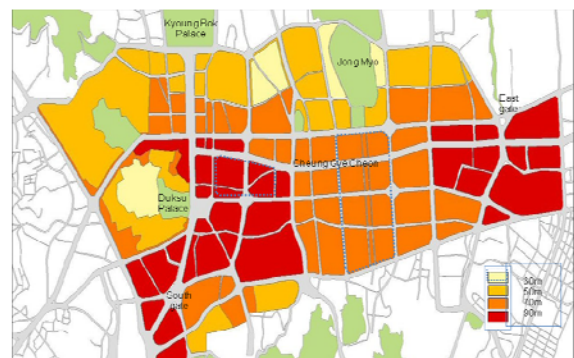
ソウル市の都心部は、4方向を山に囲まれる地勢もあり、主要商業業務エリアが7.3㎢にコンパクトに集約している。常住人口は約4万2千人、雇用人口は44万人で、1日に約86万台の車両が流入している。江南に大企業や学校の多くが移転しているが、現在も行政、業務、商業、金融等の中心地である。【図IV-(4)1】

b. 都心における土地利用計画

「C. R. P.」を契機として、都心部と清溪川周辺を効率的に発展させるため、都市管理の指針となる都心部発展計画が策定されている。そこでは都心部の地域別特性を重視しており、保存する地域と開発・整備を誘導する地域に区分したうえで、地域特性と整備の必要性などを考慮し、市街地整備の方針、地区別の整備目標、高さ規制、建ぺい率、容積率の基準等が詳細に示している。従前、一律な容積率管理のもとで、地区単位計画等による地区別の市街地整備策が個別に展開されていたのに対し、都心部を包括的にまとめた市街地更新の基準が定められたといえる。



図IV-(4)1 ソウル市都心部



図IV-(4)2 高さの最高限度

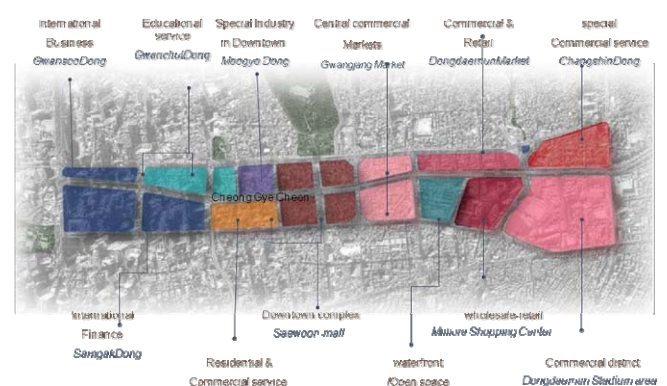
c. 高さ基準

都心部では市周辺4つの山の高さ、故宫などの歴史的建造物等の地理的実情に合わせ、最高高さが決められている。例えば景福宮、徳寿宮など文化財が点在するエリアでは、30～50mとするなど高さのコントロールがされている。都心中心地にある光化門広場でさえ、北漢山へ向けての開放的な眺望が守られている。【写真Ⅳ-(4)1】



写真Ⅳ-(4)1 北漢山への眺望

一方で、市庁舎や東大門運動場周辺の商業業務機能の集中する地区でも、90mまでの制限となっている。【図Ⅳ-(4)2】またこれら規制にかかわらず、戦略的な再開発の候補地域等などでは、開発計画内容及び事業施行手法により、130mまで緩和措置が用意されている。



図Ⅳ-(4)3 都心部発展計画による土地利用計画

d. 土地利用計画

清溪川周辺地域では土地利用計画を中枢管理業務、教育サービス、住商複合用途など細かに分類している。【図Ⅳ-(4)3】既存の小規模商店の密集地、衣類ファッション商店街が多数集約しているエリアなど、ブロックの特性に応じて土地利用を精緻に設定している。

③ 波及効果

a. 歩行者交通量

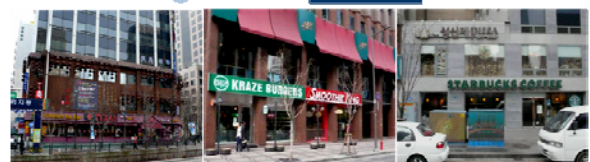
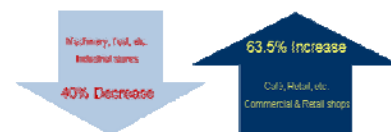
以前は一部の路線に集中していた歩行者が、「C. R. P.」以降、清溪川を中心に都心部全体で歩行者数が2～6倍に増加している。また主要な観光名所への歩行者増加の効果も見られるなど、都心部全体の活気が増進されつつある。【図Ⅳ-(4)4】



図Ⅳ-(4)4 歩行者交通量の変化(2003→2006)

b. 立地施設

従来立地していた機械工具などの軽工業の卸売商関係が約40%減り、代わりに多様な小売り、カフェ、レストランなどの商業機能が63.5%増加するなど、土地利用が大きく変化した。【図Ⅳ-(4)5】



図Ⅳ-(4)5 周辺立地施設の変化(2002→2006)

これまでの軽工業の卸売関係は、ソウル市郊外に建設された東南圏通団地に移転する計画となっている。

c. 土地取引と土地価格の上昇

都心の活力が増進され、土地取引の活性化とそれに伴い土地価格が上昇し、都心部の再開発に対する期待と需要が高まっている。

清溪川近接の乙支路エリアでの積極的な再開発のほか、世運商店街一帯の公共による直接事業の再開発も進められるなど、周辺エリアも合わせて開発が活性化した。結果として、2004年時点で清溪川周辺では、概ね40%の地価上昇が見られた。【図IV-(4)6】

④「C.R.P.」の成功を都心全体へ (Urban Renaissance)

「C. R. P.」によって活況化した都心再生の勢いは、都心全体へ広がりつつある。その中でソウル市では、世界都市の中核機能にふさわしい都心を作り、ソウル市全体の世界的な競争力を高める都市マネジメントを戦略的に進めている。特に清溪川の東西軸に対し、南北に設定された4つの中心軸構想では、老朽市街地環境の改善だけでなく、文化・歴史・産業・緑・観光などといった魅力ある都心に求められる機能を踏まえ、国際的な視座も意識した都心の活性化策となっている。【図IV-(4)7】

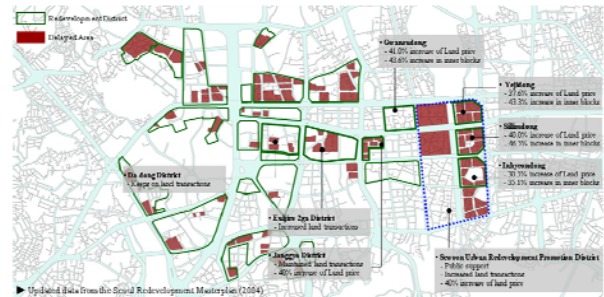
a. 歴史文化軸 Historic Corridor 【図IV-(4)8】

景福宮からソウル広場、崇礼門を経て、ソウル駅に達するのが、歴史文化軸である。幅員100mの世宗路の中央に広場を配した光化門広場の造成工事、旧庁舎の外壁面を活用したソウル市新庁舎の建設事業、既設市場の個性を生かし回遊性向上等の環境整備を進める南大門市場総合環境整備事業などが複合的に進められている。事業のスピードは早く、光化門広場は今年の8月にすでに市民に開放されている。【写真IV-(4)2】（中央は韓国の英雄、李舜臣の像。）

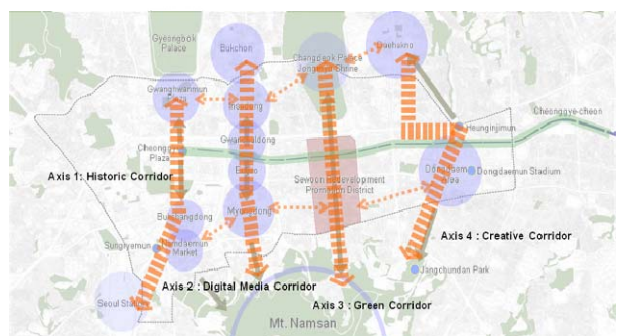
b. デジタル観光文化軸 Digital Media Corridor 【図IV-(4)9】

デジタル観光文化軸は、韓国式家屋が密集する北村から、仁寺洞、明洞を経て、南山に至る。歴史的な家屋や伝統的な路地街、商業業務の中

- Increase of Land Transactions and Land Prices
⇒ Redevelopment around Euljiro Area near Cheonggyecheon is activating
- Increase of land transaction : Gyeongju District, Euljiro Area, etc.
- Increase of land price : Around Cheonggyecheon approximately 40%



図IV-(4)6 土地取引、土地価格の変化



図IV-(4)7 南北の4大中心軸



図IV-(4)8 歴史文化軸



写真IV-(4)2 光化門広場

心街など主要な観光スポットを結ぶ歩行者空間整備事業により、歩車の分離、水平移動の環境改善等を図っている。さらに清溪川に近接する乙支路地区では、官民共同でデジタルメディアアートスポットを整備する事業が計画されており、先端デジタルメディアを利用した魅力ある都心空間の創出を図っている。

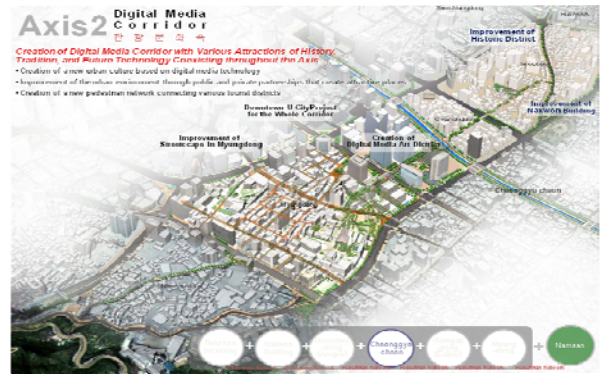
c. 緑地軸 Green Corridor 【図IV-(4)10】

昌慶宮、宗廟などの故宮から南山へ抜ける南北の緑地軸で、水、緑、歴史のネットワーク、眺望の確保など観光名所化も視野にいった都心の活性化策に取り組んでいる。主要な事業は世運の公共緑地軸造成事業で、公共の積極的な支援・管理の再開発事業により老朽化した市街地環境の改善を行いつつ、幅 90m、延長 1km の中心緑地軸を確保するもので、現在事業が進められつつある。

d. 複合文化軸 Creative Corridor 【図IV-(4)11】

大学路、東大門から南山につなぐ軸であり、歴史、公演、ファッションデザインなど多様な産業文化関連施設が集積するエリアである。これら地域の魅力を一体的に高めるため、文化イベント空間の創出やランドマーク型のデザイン産業支援施設整備が進められている。主要施設である東大門デザインプラザ&パーク事業の国際コンペでは、英国の建築家ザハハディド氏による独創的な外観を持つ案が選定され、2011 年末の竣工予定となっている。

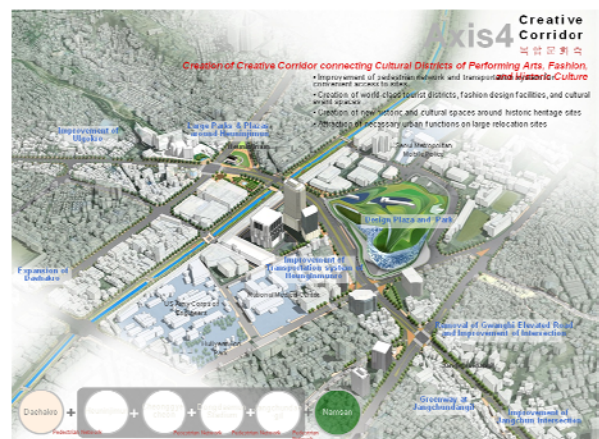
【図IV-(4)12】周辺の緑地整備、交通体系改善事業と併せ、デザイン産業・観光分野の厚みを積極的に強化し、都市魅力の「売り」にしている様子がうかがえる。



図IV-(4)9 デジタル観光文化軸



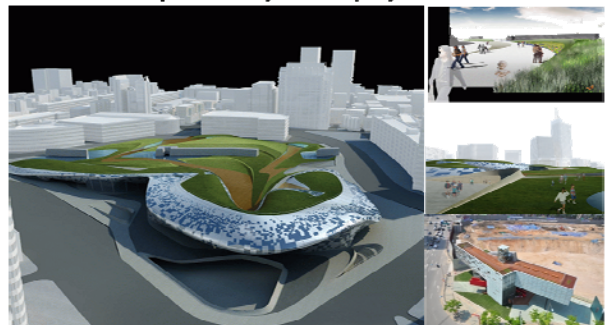
図IV-(4)10 緑地軸



図IV-(4)11 複合文化軸

Dongdaemun Design Plaza & Park

The winner of the competition: 'Metonymic Landscape' by Zaha Hadid



図IV-(4)12 東大門デザインプラザ&パーク

ソウルから学んだこと

・ソウル市での都心再生策は、日本で見られる高容積、高度利用を中心とした誘導策でなく、歴史的資産周辺での高さ抑制や緑地の回復など風致の向上が重視され、既存のファッション、デザイン、電子産業などの地域産業資源を都市の強みと変えていくことで、ソウル市独自のアイデンティティを強化し、都市イメージを高める都市戦略に重きが置かれていると感じた。

・新たな4軸の構想においても、「C.R.P.」を受け、同じ文脈のなかで発展的にかつ丁寧に(やや強引に)整理されており、個々の事業がソウル市の掲げる都市戦略のなかで有機的に結びつけられているのが良く分かる。翻って名古屋市の都心部を見ると、堀川総合整備、本丸御殿復元、科学館整備、ささしまライブ24地区の整備、大規模民間開発など多数の取組が行われているが、お互いの関係は希薄であるといえる。私たちにはこれら全体を一つとする理念が求められていると思う。

・新たな構想を説明するソウル市の職員からは自信をもって取り組んでいる様子が伝わってきた。それは「C.R.P.」のように困難を極めた事業を成し遂げた実績がとても大きく、その実績が新しい街を創る行政の強い意志につながっているのではないかと感じた。

（５）都市のインフラ

① 公共施設としての清溪川

「C. R. P.」は、コンクリートの道路を川と歩廊に復元することによって、多面的な意義をもつ公共施設（infrastructure）を構築する大規模公共事業である。その推進にあたっては整備効果の検証や今後の事業継続へ向けての課題検討を行うことが必要であった。私たちはこの事業を交通計画、都市緑化、下水道整備の３つの視点から調査研究し、その効果や課題について名古屋市事業との比較整理を行った。

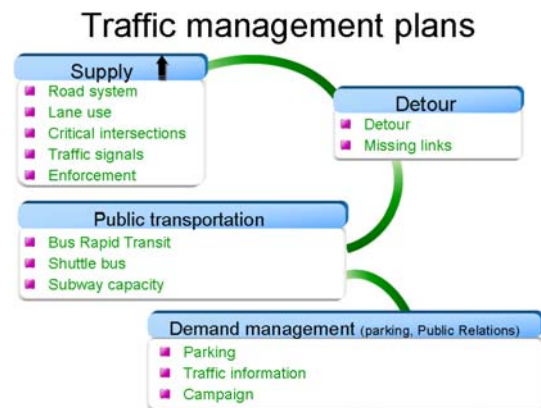
② 交通計画

名古屋市は他の日本の大都市である東京や大阪と比べて自動車利用の割合が高くなっている。市内の公共交通と自動車の利用割合は概ね 3:7 であるが、これを改善し魅力あるまちづくりを進めるために、名古屋市交通問題調査会答申「なごや交通戦略」に基づき、交通問題、環境問題を包括した総合的な政策展開を行っている。

ソウル市でも「C. R. P.」の推進に伴う交通問題が一番心配されていた。撤去される道路の 1 日あたりの交通量は 16 万 8000 台にも達する。ソウル市は事業着手前に工事の内容を広く市民に知らせるとともに、交通マネジメント計画【図Ⅳ-(5)1】を作成し、交通の混乱を抑えるために①道路マネジメント（交通容量の増大）②迂回路の整備③公共交通への転換④総需要管理政策の 4 つの政策を行った。結果として、懸念されていた「交通大乱」を発生させることなく事業を完了しているが、その手法の中心となったのが、③公共交通への転換と①道路マネジメントであり、名古屋市が目指す環境に配慮した交通政策に通ずる可能性がある。そこで私たちはその点を中心に意見交換を行った。

転換を促すためには、その利便性の向上が必要である。ソウル市の地下鉄は 1974 年の開業以来、現在 9 つの路線が運行されている。

【表Ⅳ-(5)1】その規模は非常に大きく、交通手段別分担率は地下鉄とバスで全体の 6 割に達している。人口 1030 万人のソウル市と人口 225 万人の名古屋市の現状を考慮しても、名古屋市に比して公共交通機関の利用割合が高く、中心的な市民の足として機能しているといえる。しかし地下鉄のネットワークが成熟



図Ⅳ-(5)1 交通マネジメント計画

表Ⅳ-(5)1 地下鉄の比較

	ソウル市	名古屋市
人 口	1030万人	225万人
路線数	9	6
延長(km)	314	89
駅 数	287	83
輸送人員 (万人/日)	635	117



写真Ⅳ-(5)1 中央走行方式のバス専用レーン

した現在、ソウル市が重点政策としているのは地下鉄よりもバスである。BRT(Bus Rapid Transit)システムをアジアで初めて本格導入し、高度なバス運行体制を構築している。その特徴は名古屋市で先行した基幹バスに類似した中央走行レーン方式【写真Ⅳ-(5)1】であるが、導入にあたっては名古屋市の事例も参考にしたとのことである。韓国の道路は基本的にアメリカンサイズであり、特徴として空間的な余裕がかなりあるため、専用レーンの導入は物理的には比較的容易であることが推察できる。また本市と違い終日専用レーンであるとともに、先行バスの追い越しが可能である。さらに、中央走行の専用レーンに一般車両が全く入っていない状況を見て、運用制度の徹底ぶりに感心させられた。

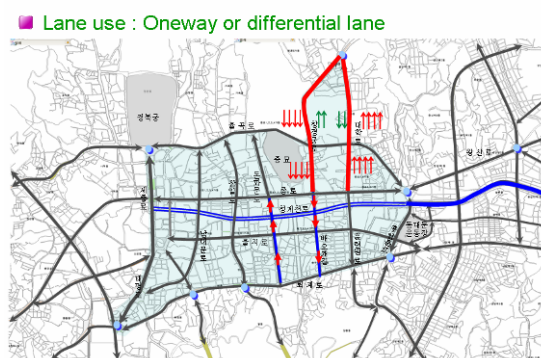
運行システムは明確な機能分離がなされており、幹線・循環・支線・広域の4区分でバスの車体やバス停も色分けされ【写真Ⅳ-(5)2】、地下鉄との乗り継ぎも含めてシステム全体の利便性が非常に高い。運賃システムではT-moneyと呼ばれるICカード乗車券【写真Ⅳ-(5)3】が導入されており、現金利用と比べて、乗り継ぎ優待など料金割引が受けられる。特にバス同士の乗り継ぎは、乗車回数ではなく通算距離で課金されるため、心理的障害を取り除きバスの利用促進を図っている。T-moneyは駅だけではなくコンビニエンスストアなどでも購入でき、料金チャージもできる。地下鉄、バス、タクシー、コインロッカー、公衆電話など様々な所で使用できるほか、形状も豊富である。実際に各所で利用してみたが、とても便利であると感じた。またT-moneyの利用状況の情報を統括できるシステムが導入されているため、利用トリップ調査が容易にできる。そこから得られたデータをもとに乗り継ぎなどの運行システムを最適化し、より利便性を高くする良い循環を構築することに成功している。ICカードは現在本市でも2011年の導入に向け準備が進められているが、ソウル市での導入事例は非常に参考になると感じた。



写真Ⅳ-(5)2 色分けされたバス停



写真Ⅳ-(5)3 形状も豊富で使いやすい T-money



図Ⅳ-(5)2 交通マネジメント計画の一例

道路マネジメントでは迂回道路の設定、車線や一方通行の再配分、信号サイクルの最適化などが挙げられた。なかでも車線の再配分の考え方は印象深い。6車線道路を3車線ずつ上下線と考えるのではなく、4車線と2車線で区切る。隣の幹線道路はその逆の配置となる。【図IV-(5)2】法令の違いもあるので名古屋市で同じことがすぐにできるとは限らないが、柔軟なマネジメント計画の一例である。信号サイクルなども含め、警察と道路管理の密接な連携により、効果的にマネジメントしている。

ソウル市の提供するデータでは「C.R.P.」実施後、交通量は減少し、旅行速度が向上しているとのことであるが【表IV-(5)2】、実際ソウル都心の道路交通を体験した感覚ではいまだ渋滞が激しく、とても交通量が減少しているとは信じ難く、引き続き渋滞解消への努力が必要であると感じた。

③ 都市緑化

名古屋市の緑被地（樹林地、草地、農地、水面の合計）は、公園や街路樹等の緑を新たに420ha 確保したにもかかわらず、減少の一途をたどっており、特に樹林地と農地の減少によって、1990年から2005年の15年間だけでも1,643haの緑被地が失われた。

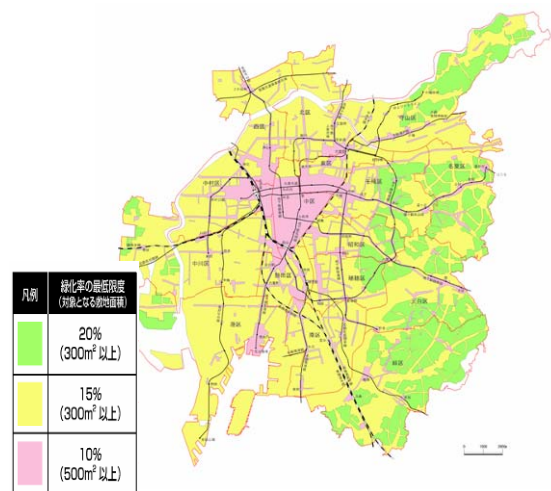
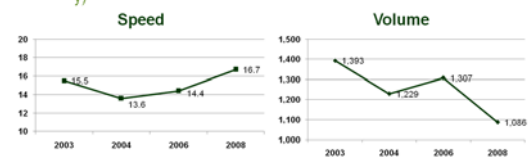
そこで、名古屋市では2008年、全国に先駆け、市街化区域全体に緑化地域を都市計画決定した。

【図IV-(5)3】緑化地域では、300㎡以上（建ぺい率60%超の区域では500㎡以上）の敷地に建築物の新築等を行う場合に、建ぺい率に応じた緑化を義務化しており、市域で年間約35haの緑地の確保を見込んでいる。また市民とともに樹林地を保全したり、新たに樹林地をつくる取り組みも行っている。今後はこれらの取り組みを通じて公園、街路樹、河川、農地等を計画的にネットワークすることによって、都市環境の改善効果等を高めていくこととしており、「C.R.P.」が周辺都市環境に与えた効果や、更なるネットワーク化に向けた施策について意見交換を行った。

表IV-(5)2 平均速度、交通量の変化

■ No Traffic Disaster

	Before (2003)	Constructio n	After (2006)	Now (2008)
Speed (km/h)	15.5	13.6	14.4	16.7
Volume (Thousand/da y)	1,393	1,229	1,307	1,086



図IV-(5)3 名古屋市の緑化地域(2008)



写真IV-(5)4 人々が行き交う清溪川

ソウル市では清溪川の復元によって強化された東西軸の活力や機能をさらに強化するため、4本の南北軸整備を通して整備効果の周辺波及と都心活力を統合的に広めるという戦略を策定している。【図IV-(4)7】この中心軸の中で、宗廟から世運商店街を経て南山に達する第3軸が、緑地文化軸（Green Corridor：緑の回廊）として緑地ネットワークを形成する中心となり、緑に囲まれた快適な都市環境を目指している。【図IV-(4)10】これは本市が目指している緑のネットワークのイメージとよく似ている。

復元後の川には1日に12万トンという豊富な水が流れ、多くの植物が植えられた。その水は漢江という大きな川の水を水源としている。漢江から清溪川護岸にあるパイプで最上流まで水を運び、清溪川を流れて再び漢江に戻るのである。清溪川への放流水の水質は浄化処理を行い、維持用水の適正水質（BOD3mg/l以下）とのことである。名古屋市内の水処理センターのBOD年間平均値が2.1～7.6mg/lであることを考えると、とてもきれいな水が供給されているといえる。

川の復元により、以前と比べると様々な点で環境の向上がみられている。大気や水質は大きく改善されており【図IV-(5)4】、清溪川周辺の温度は周辺道路と比較して平均で約4℃低くなっている。【図IV-(5)5】生態系にも劇的な変化がみられる。魚類は復元前には4種のみが生息していたが、現在は25種類が確認されている。同様に鳥類は6種から36種類へ、昆虫類は15種から192種類へと生態系の改善が著しい。【写真IV-(5)5】歩行者トリップも増加しており、川は本当に蘇ったと実感できるデータである。名古屋市でも緑のネットワーク化を進めることにより、このようなすばらしい効果が得られることを期待したい。

④ 下水道整備

名古屋市下水道は、新市街地が分流式、

Other Environmental Improvements

Air

- NO_2 : 69.7('02) $\Rightarrow$ 46.0('05) $\Rightarrow$ 43.0('07) ppb (-38%)
- PM_{10} : 74.0('02) $\Rightarrow$ 60.0('05) $\Rightarrow$ 48.0('07) $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (-35%)

Water quality

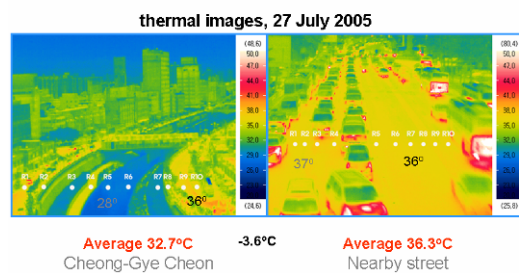
- BOD: 100~250 $\Rightarrow$ 1.2~2.4('08) ppm

Noise level reduced



図IV-(5)4 大気、水質などの改善

Temperature Reduction

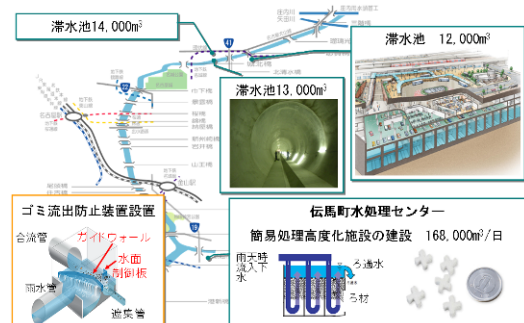


図IV-(5)5 周辺道路との温度差



写真IV-(5)5 蘇った生態系

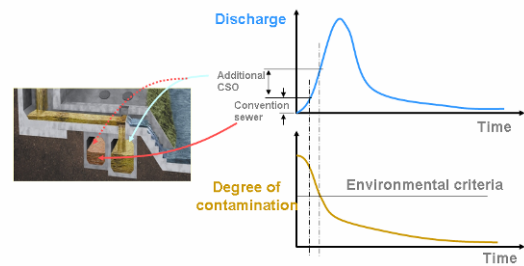
■堀川流域における取組み BOD負荷量を分流式並に ゴミ流出防止



図IV-(5)6 堀川流域における取組み

中心市街地と西南部が合流式で市域の約6割の地域を合流式下水道で整備している。合流式下水道の課題の一つに、雨天時に未処理下水やゴミが河川に流出するという問題が挙げられる。これは河川の水質悪化をもたらすだけでなく、衛生的にも景観的にも問題がある。そこで、平成35年度末までに合流式下水道機能の改善として年間BOD放流負荷量を分流式の水準まで削減することや、雨水吐き室においてゴミの流出を極力防止することを改善目標として整備を進めている。

Measures for Sewer & Highly Contaminated Initial Rainfall



図IV-(5)7 「C.R.P.」の下水道システム

清溪川と同様に市民の注目度が高い堀川を例として取り組み状況を挙げれば、BOD 負荷量を分流式の水準にするための取り組みとして、汚れの度合いが大きい初期雨水を貯留する雨水滞水池や簡易処理の BOD 除去率を向上する施設を整備している。また、ゴミの流出を防止するため、原則すべての雨水吐き室に流出防止装置を設置していく予定である。【図IV-(5)6】

ソウル市においても、名古屋市と同様に合流式下水道の改善として滞水池の整備を実施している。「C. R. P.」の時には、滞水池で3 Q 導水+ 2mm貯留*の滞水池を、2/3 区間で整備している。現在は、さらに貯留量を増やすため、滞水池を整備しているところである。整備完了年度については、事業の費用対効果を今後検証していくため定めていない。今後ソウル市では、河川へのゴミ流出防止について実施していかなければならないと考えており、本市が紹介した水面制御装置に興味を示していた。合流式下水道の改善の課題は、名古屋市と同じ課題を抱えていると認識しており、今後も技術交流を深め、課題解決に向け、情報交換を続けていきたいと考えている。

※ 晴天日の時間最大汚水量の3倍の雨水を分水・送水し、総量として1haあたり2mm分の雨水を貯留するもの。



ソウルから学んだこと

- ・「C. R. P.」は、清溪川復元というキーワードを中心に都市づくりの様々な分野を一つの理念に統合した事業であり、まさにインフラ整備の総合体と言える事業である。セクションの垣根を越えてまちづくりを考える柔軟な姿勢は見習うべきものである。
- ・東西軸の後は南北4大軸構想。これだけ成熟した都市であってもインフラ整備の停滞感を感じず、次へつなげる強いエネルギーを感じた。
- ・バスシステム改編を例に挙げれば、世界中の事例を参考にしながらソウル流にアレンジしてうまく取り込んでいる。国民性、市民性もあると思うが、やると決めたことに対する行政のアンテナの高さやフットワークの良さがとても勉強になった。
- ・懸念されていた交通の混乱は起こらなかったようであるが、まだまだ過剰な交通が都心に集中している状況を体験した。良好な交通環境、快適な市民生活を実現するために、名古屋市もソウル市も一層の努力を積み重ねていく共通の課題があると感じた。

V. ソウルから得られた名古屋のまちづくりへの示唆

今回の調査研究及びソウルでのワークショップで得られたものは数多くあるが、名古屋のまちづくりに対し、大きく示唆を与える事項について、以下にまとめる。

① 都市魅力としての「生きた水」の意義

再生後4年も経過している清溪川周辺に昼夜、平日・休日問わず、人々が集い、賑わっている様に圧倒された。清溪川はその名称とは異なり、その歴史上、清い川であった時代は殆どなく、今回の再生も、実際は大規模な人工河川ともいうべきものである。しかし周囲の車等から守られて「安全で」、その手で「触れられ」、「音・動きのある」水の（強引なまでの）導入が、都心の魅力再生に圧倒的な威力を発揮した。「生きた水」への根源的な欲求が人にはあるように思う。名古屋のまちづくりにも堀川再生はもちろん、その他の市街地整備にも「生きた水」の導入を意識的に検討すべきと思われる。

② 市民合意形成に向けた「推進体制」

清溪川再生という困難なプロジェクト実現に向けて、合意形成が大きな課題であったことは合意形成のみを題材にした書籍の刊行からも理解できる。その対策を大きく分けると、メディア戦略による一般市民の世論醸成策と、商人との4000回にも渡る協議・説得となる。メディア戦略については名古屋市も不得手であり、その戦略性は大きく参考となる。しかし「C.R.P.」で特筆すべきは「徹底した現地主義」と「足で稼いだ信頼感」による商人との合意形成であろう。膨大な数の商人の存在、そして個々に異なる利害関係、それを一つ一つ紐解き、合意していく姿には頭が下がる。名古屋が参考にすべきはその一人ひとりの職員の執念にも似た努力を可能にした職場環境にあると考える。その一つは、「プロジェクトの理念・意義」と「実現に向けた強い意志」が決して揺るがないという共通認識が得られていたことであり、もう一つは土曜会議に象徴される個々の課題に対する迅速な意思決定体制が存続していたことと考える。そしてソウル市はプロジェクト成功と同じくらい偉大な成果として、職員の自信を手に入れたように思う。名古屋にも戦災復興のときの経験から「徹底した現地主義」と「足で稼いだ信頼感」による合意形成に向けたDNAはある。また、近年ではゴミ減量に向けた市民との協働の実績もある。それらのDNAを顕在化させる環境整備が現在の名古屋の課題であろう。

③ 世界的・総合的な視点

清溪川再生に向け5.8kmに渡って、車のための道路空間を大きく削減している。これが契機となり、周辺道路ネットワークの再整備、バスネットワーク再編を中心とした公共交通利用環境の大胆な改善など、都市全体の総合交通の視点から様々な改良が行なわれた。これは清溪川再生という単体の事業完遂のために、受身的に行なわれた対症療法ではなく、清溪川再生に象徴される新しいまちづくりの一貫として、当然の帰結として実施されているように感じられた。

またソウルの都心では清溪川復元の東西軸に対し、地区の特性に合わせて四本の南北軸を新たに創出し、厚みのある魅力的な都心空間を創出しようとしている。四本の南北軸は歩行者空間の整備など市街地整備に留まらず、歴史・文化などの地域アイデンティティのブラッシュアップ・発信、新産業の育成・振興、大規模な緑の創出による環境PRなど、

ソウル市民の誇り創出と共に、世界的な視点・潮流からもアピールできる魅力づくりを企図していることが明瞭となっている。これらの事業も清溪川復元がトリガーになっているが、それを超えた総合性・戦略性が強く感じられる。

現在、名古屋では市民税減税あるいは地域委員会など行政システムに関わる議論が中心となっている。それらの議論も成熟社会のガバナンスのあり方として非常に重要な論点ではあるが、名古屋の街のあり様についても、もっと議論されるべきと考える。本市も、様々な魅力的な事業（堀川の再生、本丸御殿復元、市民の森づくり、あるいはコミュニティサイクル導入……）を行なっているが、それを一つの物語としてつづり、理念と哲学に立脚した総合性・戦略性が求められている。

④「分野別国際交流」の可能性・意義

韓国まちづくり研究会の調査研究は都市センターをプラットフォームに、総務局・住宅都市局・緑政土木局・上下水道局の若手技術職員により進められた。ソウル市との現地での意見交換については多くのメンバーの自主的参加の中、ソウル市・名古屋市、お互いに大きな刺激を受け合う中で実施された。

まちづくりを含め、全ての行政分野についてグローバルな視点で、ローカルに実践することが今日、重要な潮流となってきた。そのために、東アジアの近隣自治体と実務を担う若手・中堅職員が face to face で議論し、交流していくことは現代的なまちづくりの感覚を養う方策として非常に意義があると考え。名古屋市にはこのような活動を自己投資として実践する職員が（今回の例を見るまでもなく）多くいる。

そこで、このようなバックグラウンドとポテンシャルを踏まえ、今後は若手・中堅職員の分野別国際交流を制度化し、地道に時代感覚に優れ、広い視野を持ち、実践的に行動できる職員を育成していくべきであると考え。そのような職員が大勢いることが、市民に愛され、世界から尊敬される名古屋を築く第一歩となろう。

参考文献等

- ・「都市伝説ソウル大改造」(李明博 株式会社マネジメント社)
- ・「清溪川復元 ソウル市民葛藤の物語 いかにしてこの大事業が成功したのか」
(黄祺淵・羅泰俊・邊美里・金光鎰著、周藤利一翻訳、(財)リバーフロント整備センター)
- ・「川からの都市再生 ―世界の先進事例から―」((財)リバーフロント整備センター編)
- ・「ビジョンとドリームのまちづくり」(土井勉)
- ・「土地の文明」(竹村公太郎)
- ・「交通まちづくり 世界の都市と日本の都市に学ぶ」(交通まちづくり研究会)
- ・「清溪川復元事業 ～50年ぶりに復元された清溪川～」(財団法人 自治体国際化協会)
- ・「地域開発 vol 504 特集 韓国の国土・都市計画とまちづくり」(日本地域開発センター)
- ・「ソウル都心部と清溪川周辺地域の計画課題に関する研究」
(金炯冀 日本建築学会 2007 年 8 月)
- ・「ソウル都心部における総合的な市街地更新政策スキームの整備」
(超昇衍 日本建築学会 2007 年 8 月)
- ・ソウル特別市公式ウェブサイト (日本語版) <http://japanese.seoul.go.kr/gtk/main.php>
- ・韓国観光公社公式ウェブサイト <http://japanese.visitkorea.or.kr/jpn/index.jsp>

※文中の写真、図、表、パワーポイントデータ等の一部は、名古屋―ソウルワークショップで、ソウル特別市が発表したものを使用している。

VII. 韓国まちづくり研究会後記

◎名古屋市・ソウル市ワークショップの総括(住宅都市局都市再生推進部参事 野口好夫)



2009年8月21日、無謀とも思われたソウル市とのワークショップを無事終えることができた。仁川空港で出国手続きを終え、相棒とビールで乾杯した時、ふと我に返った。・・・・やっと終わった、しかしよくやったなあ。・・・・

今回の無謀プロジェクトに参加してくれた若手諸君、全体企画を支え公式代表役を引き受けてくれた名古屋市都市センターの中藺課長、井村研究主査、そして最高に雑務をこなしてくれた私の直属の部下である横地主幹、越野技師へ心から感謝申し上げます。ここに自ら進んで嵐を巻き起こした総責任者として総括所見をとりまとめ、と同時に、参加してくれた皆さんにエールを送ります。

1. スタート

それは2008年8月8日、山田副市長室から始まる。その日、集まった住宅都市局のメンバー達に「新たな名古屋戦略として中川運河・堀川活用の斬新な絵姿を描け」と激が飛んだ。私はとっさに前中部地方整備局長大村哲夫氏の言葉が浮かんできた。「君たち名古屋市職員は名古屋市の都心につながる中川運河のとんでもない魅力に気がついていない!!」

早速、これからどうしたらいいか意見を聞きたい旨、彼にメールを入れておいたところ、9月17日、今回の無謀企画につながるメールが彼から届いた。

「先週韓国ソウルにチョンゲチョンの視察に行ってきました。・・・・11月6日に東京で李ソウル市都市計画局長を呼んで講演会を計画しました。当初は日本橋とのコラボレーションかなと思っていたのですが、現地を見て中川運河の方がぴったりだと思いました。山田副市長と相談してみてください。」

2. 助走

11月6日、「WAVE特別講演会」ーソウル清溪川プロジェクトから水辺の価値を学ぶーが東京都港区ベイサイドホテルで開催され、李仁根（イ・インクン）都市計画局長の基調講演の後、パネルディスカッションで山田副市長が堀川・中川運河についてウォーターフロント開発の現状と展望について発表した。WAVEというのは財団法人港湾空間高度化環境研究センターのことで、大村氏はその理事長である。副市長の最後の取りまとめのコメントで「これから名古屋市はソウル市と技術交流をやって行きたいと考えている」。

アフターコンベンションはお台場沖の船の上で行われた。副市長の代理で参加した私は副市長のコメントに追い討ちをかけるようにイ・インクンに問いかけた。「イ局長の話聞いて、感銘した。あなた方はすごいエネルギーの塊だ。私達はあなた達のその情熱を学びたいと思っている。山田副市長が申し上げたように、技術交流、ワークショップをやってくれないか？来年、名古屋市がソウル市へ出かけていってもいいと考えている」・・・・飲んだ勢いというものは恐ろしいものだ・・・・

11月18日、イ・インクン都市計画局長から山田副市長宛レター（本人署名の公式文書である）が届く。「貴市の素晴らしい運河再生の取り組みに感銘を受けました。・・・・両市には共通する都市計画が多くあり、我々は知見を共有する必要があると存じます。近い将来にワークショップやセミナーを開催することができれば幸いです。」・・と、事実上の受け入れ表明。

これを受け、ソウル市都市計画課とのメールで詰めに入るが、ソウル市の窓口役のキム・テイヨ

ン研究員(お台場の船の上で握手した人)から11月24日メールを受け取る。「野口の提案は受けた。今後はワークショップの詳細をつめていこう。野口からの具体の提案を待つ」

12月1日、キム・テイヨン研究員にメールを入れる。目的、議論テーマ、使用言語・材料、スケジュールの提案を行うも、その後返事が途絶える。

3. ホップ

国際会議のセッティングで苦労中のCOP10事務局の友人に聞いたところ、メールを打って返事が来ないのは当たり前で、メールを打ったら必ず電話して、メールを見てくれと確認しないと先へ進めないのが国際常識であるという。・・・なるほど・・・

キム・テイヨンとは日本語が通じないのでメールは英語で行っている。さらに自分のデスクからは国際電話がかけられないことなどがバリアーになり、その後の進展がはかどらない。

おそらくキム・テイヨンも忙しいのだろう、彼は彼なりに準備してくれているのだろう・・・と、疑いつつも勝手に納得していたが、国際交流は人脈とコミュニケーションから深めるものという自論もあり、別件ではあったが12月29日、ソウル市コリアナホテルにてキム・グアングイル仁川大学教授と世界都市水フォーラム(2009.8.18~仁川市にて)の打ち合わせの際、ソウル市との交渉が行き詰っている旨状況報告し、今後の協力を要請した。このソウル入りは事前にキム・テイヨンにメールし、アポイントの希望を出したが返事が来ず、ソウル市庁舎への訪問は見送った。

2009年1月、ワークショップ参加希望の職員を募り、勉強会をスタートさせるが、いっこうにソウル市からメールが来ない。その後、2回、返事催促のメールを入れるも返事が来ないので、これはどこかで混線しているのか、彼らは思いっきりのんびりしているのか、あるいは名古屋市は格下だからやる気が無いのかといった懐疑心まで湧き上がってきた。

4月24日、キム・テイヨンに事前に電話でアポイントを入れ、ソウル市庁舎に乗り込んだ。私はキム・テイヨンと具体につめるつもりであったがイ・インクン都市基盤施設本部長(技術系のトップに昇進、次期副市長ともいわれる)が待っているというので、彼の部屋を訪問し、昇進のお祝い口上をたれると、「まあ座れ、打ち合わせしよう」であった。こんな偉い人と打ち合わせする心の準備が無いまま、開き直りの英会話が始まるも、すぐ筆談に切り替えた。私が漢字を書き、彼が英文を書き、やっとワークショップの準備が始まることとなった。

帰国してすぐ、メールが入った。都市計画課のジョン・キョンア嬢から、「私が担当窓口になりました。私は日本語を勉強中ですので、メールは日本語でもかまいません。」

そして私は名古屋市の窓口を横地主幹に下ろした。その後、事態は堰を切ったように展開していった。早速、ワークショップ開催のレターを交換し、準備は軌道に乗った。

結局、ことが進まなかった原因は私とキム・テイヨンの二人が早く事務方におろさなかったところにあった。無責任なおろし方は申し訳ないという私の親切な思いが敗因か。これからもっと無責任になろうかな・・・と反省している。

4. ステップ

準備は着々と進む。キョンア嬢と横地主幹の息のあったメールのやり取りを見て、もう自分の出番は無いなと思い、安心して私は世界都市水フォーラムの準備に入った。8月17日からの1週間、前半は仁川市での国際会議に山田副市長の随行で参加し、後半はソウル市のワークショップの代表というタイトなスケジュールが確定した。

名古屋市の勉強会も私の想像を超えて精力的であった。参加の誘い文句は「ソウル市への観光旅行付き勉強会で楽しく遊びましょう」であったので、参加した皆さんの期待の大半は観光旅行にあ

ったと思う。しかし勉強会を重ねるにつけ清溪川再生プロジェクトの魅力に引き込まれていく様子が手に取るようにわかった。皆さんの目は都市づくりのプロとしてソウル市を見てみたいという思いを無意識に語っているようだった。思ったとおりの展開であった。

ソウル市側の準備への気合の入りは当初の予想を裏切り、信じられないほどくそ真面目であった。火がつくと熱く燃えるという国民性がよくわかった。それなら最初からやってくれよ・・・と言いたい思いを抑えて横地主幹がキョンア嬢と細部をつめて行く。片言英語で意見交換しようという野口提案をひっくり返して同時通訳を用意し、資料を持ち寄って軽く情報交換しようという野口提案が通じず、事前の資料を製本したいのでプレゼンデータを早く送れと言ってくるし、ソウル市の参加メンバーはイ・インクン以下重役が勢ぞろいするし、・・・これはエライことになってしまったぞ！&？・・・本格的な国際会議になってしまった！ このことは参加する皆さんには黙っておこう。ビビってしまうのが心配だったから。

プレゼンのパワーポイントが完成した時、このワークショップは大成功だと確信した。名古屋市のQとそれに答えるソウル市のパワーポイントのAがぴったり合っているから。あとは皆さんがビビらず、意見交換をやってくれば何とかなる。

5. ジャンプ

とうとう8月21日がやってきた。自分的にはソウル市がどういう程度の受け入れをやるか大変楽しみにしていた。会場に着くとそこは貴賓室であった。やはり想像以上の待遇であった。このために用意した国際会議をアピールする垂れ幕が飾っており、向かい合う対面にはソウル市の重鎮おじさんたちが居並ぶ。こちら側を見ると、当日移動組の若手10人がまだタクシーの中という。ソウル市の交通事情の悪さを読めなかった。・・・反省・・・とにかく先発組が参加できているので定刻どおり始めようと中園課長、横地主幹と腹をくくる。

開始1分前、後発組が飛び込んできた。全員、定刻どおり参加。・・・やった！大成功だ・・・私は彼らが入室するなりギョッと驚く顔を見て思わず笑ってしまった。そりゃ無理もないだろう、まさかこんな大げさなシチュエーションとは思っても見なかったであろうことは想像に難くない。

私はみんなに言った。「皆さん、たぶん心臓があぶっているであろうから、深呼吸しなさい」。そして開始のあいさつでこう言った。「アンニョンハセヨ・・・今日はこれからの名古屋市をショッて立つ若手の精鋭を連れてきた。大いに議論しよう・・・」

6. 着地

ソウル市のプレゼンデータは大変精巧にできていた。我々のほとんどの疑問に答えていた。持ち帰って分析するとますます味のある資料となった。

双方のプレゼンをプログラムどおり流すことで自然とQ-Aが出来上がる構図であったので、意見交換のラリーが少なかったのは残念であったが、大変貴重な情報交換になったのは間違いない。夜の懇親も含めて多くの人脈ができたのも収穫のひとつである。また参加してくれた皆が、自分が主役の国際会議を経験できたことはものすごい財産となるであろう。

このワークショップは第1回が終わったのであって、次の国際会議をどう用意するのか？という大問題を残したまま、このプロジェクトはまだ着地していない。

7. 謝辞

今回のツアーに参加してくれた皆さん、惜しくも参加できなかった皆さんもいっしょにソウル市のまちづくりを勉強できたのは大変な成果であった。さらに国際会議を経験した人は次の国際会議にビビルことなく積極的に参加し、プレゼンを行い、そして国際人脈を作らなければならない。こ

れは私からの職務命令である。

最後に、この無謀プロジェクトを影ながら支えていただいた山田副市長に感謝申し上げる。副市長は8月17日、仁川入りしたその足で真っ先にソウル市副市長と都市基盤施設本部長イ・インクンにワークショップ開催のお礼を述べていただいている。

それでは皆さん、「ご苦勞であった。そしてありがとう。」

半年間、研究会で頑張ったメンバーの感想を以下に列記する。

◎また行こう！！ 刺激を受けに！ 誇りを胸に！（住宅都市局都市再生推進課 横地玉和）



半年を超える準備期間を経て、ソウルワークショップが、大成功のうちに終了し、感慨深いです。メンバーのみんなに感謝！ソウル市にとっても、寝耳に水のようなワークショップだっただろうけど、会議の準備・資料の準備・懇親会の準備・視察の準備など、まさに世界都市に相応しい対応に大感謝！（さすがです！）

事前に文献調査等で、それなりの知識は仕入れていったけど、正に「百聞は一見に如かず」だったと思います。都心に打ち込んだ楔がまちを活性化し、それが波及的に広がっていることが肌で感じられました。ソウル市も、清溪川プロジェクトの世界的な成功を修め、職員一人ひとりがすごく自信を深め、元気一杯になり、それが更に次へ次へと走らせている印象を受けました。（もっとアチコチを見たかった。）対して、名古屋は若干萎縮気味で、少し寂しい感じがします。我々から元気を発信しましょう！

◎私の想い：韓国まちづくり研究会に参加して（住宅都市局都市計画課 櫻井拓也）



私は、日々、都市計画に関する業務に従事しており、ヨーロッパやアメリカなどの都市計画制度については、論文などで目にすることはあるが、アジアについての事例を調査・研究することは初めての経験だった。私自身の研究成果としては、特に、ソウル都心部における都市計画による建物高さのコントロールは興味深い事例だったので、研究会終了後、個人的にもう少し深く学びたいと思っている。

また、研究会のメンバーは、多様な部局から集まるとともに、私と同世代の方も多く、彼らから様々な刺激を与えられ、非常に良い経験となった。また今後、このような機会があれば、是非、参加させていただければと思っています。ありがとうございました。

◎遠くソウルで名古屋のまちづくりを思う（住宅都市局都市再生推進課 越野章）



韓国まちづくり研究会は、非常に刺激的な体験でした。

ワークショップでのあまりにも立派な対応に恐縮し、担当者に説明していただいた当時の特別な事情に妙に納得し、清溪川では夜遅くまで楽しそうに歩いている市民の多さと、一方で横断歩道がほとんどなく、交通量も多くて、歩行者に厳しい道路環境とのギャップに驚かされました。現地で見える清溪川とこれを実現させてしまったソウルの人たちの行動力を思うとやはり感心せずにはいられません。名古屋でも、これまでとは違う、こんな力強いまち

づくりを实践させ、それに私自身関われたらと思います。

この研究会を通じて多くの人と知り合うことができたことに感謝します。ありがとうございました。

◎コリ研感想文(住宅都市局営繕企画課 後藤佳絵)



清溪川再生をテーマに、韓国ソウルの事例を学び、ソウル市職員の方々と交流できたことで、合意形成の大切さ、総合的に都市を計画し実践していくことの大切さ、都市に愛着や誇りを持つことの大切さなどを実感してきました。また「コリ研」として、普段は接することのない他局技師と1つのテーマに取組み、まちづくりに関する様々な技術視点を知ることができたこと、仲間意識をもてたこと、とても貴重なものを感じています。参加できたこと、メンバーの皆さんと一緒にできたことに感謝しています。

◎ソウルー名古屋ワークショップに参加して(名古屋高速道路公社 太田秀樹)



ソウルでのワークショップ、現場視察、親睦会、観光、フードなどを通じて、清溪川復元事業の凄さ、ソウル市の街づくりビジョン、ソウルのパワーを感じ、改めて自分の業務や名古屋を見つめなおす良い機会になりました。1月23日のキックオフ会から約半年間の勉強会を含め、楽しい貴重な経験の場を与えていただいたこと、仲間ができたことに感謝します。今後も研究会を盛り上げることに協力できたら幸いです。カムサハムニダ。

◎留守番組から訪韓組への熱い想い(総務局交通政策室 小島敦)



韓国まちづくり研究会に参加して、韓国のまちづくりについて独学ではとても知ることができないことをたくさん知ることができました。また、局が違う方々と昼夜共に意見交換できたこととあわせて、大変貴重な経験を知ることができたと今改めて思います。しかし何より残念なのは、仕事が入ってしまいソウルでのワークショップに参加できなかったことです。参加された方が口々によかった、よかったと話すのを聞き、本当に貴重な機会を逃してしまったのだと改めて思いました。ソウルに行かなかったにもかかわらず、ずうずうしく参加した帰国後の反省会、皆さんが生き生きとした表情でソウルでの経験を熱く話していたことが忘れられません。参加されたみなさん、体験してきたこと、感じたことを、留守番組にもたくさん教えてください。最後に、研究会と事務局の皆さんに改めてお礼を申し上げます。カムサハムニダ！

◎ソウル訪問を終えて(名古屋高速道路公社 鈴木昌哉)



打ち上げ花火みたいに、あっという間の3日間。コリ研発足から約半年、少しずつ少しずつプレゼンテーションの準備をしてきました。余裕を持って進んでいたはずなのに…。最後は締め切りに追われて眠れない日々を過ごし、本番には2分前到着という綱渡り状態。立派な会議室にとっても緊張しましたが、なんとか無事にドカーンと打ち上げられたと思います。ここには書ききれない様々な出来事(珍事も)がありましたね。貴重な経験と共に、研究会のみんなと仲良くなれたことが今回の研究会で得られた一番の財産です。事務局のみなさん、会の運営おつかれさまでした。微力ながら来年以降もお役に立てたらと思います。カムサハムニダー！！

◎韓国まちづくり研究会の感想(緑政土木局江川線整備事務所 近藤守)



今回、韓国まちづくり研究会に参加できて、単純に楽しかったです。ソウルは韓国の首都だけあって、何かとエネルギーで、まだまだ成長している街だと感じました。今回は漢北地域のみということで、いわゆる旧市街地の町並みを見てきました。それでも道路は広く、車線も多く、車やバスも多く活動的な街でした。でも、バリアフリーという観点では、階段が多く横断歩道では段差があるなど、まだまだだなーと思いました。そういう意味でも、ソウルは発展中ということなののでしょうか。

T-moneyで地下鉄は乗ることはできましたが、バスはやはりハングルが理解できないと乗ることは不安で、BRTを研究した事から本来は乗るべきなのですが、今回は乗りませんでした。次回ソウルに行ったときは乗ってみたいと思います。ちなみに、地下鉄でも乗り間違いを1回しました。地下鉄のはずが地上に出てしまったので、すぐに分かりましたが、結構ドキドキしました。最後に、このような機会を与えていただいた事に非常に感謝しています。

◎ソウル感想(緑政土木局道路建設課 佐橋友裕)



今回のワークショップでは、清溪川復元への強い意志と、そのスピード感以上に、ソウル市職員の誇りのようなものを強く感じたことが印象に残っている。

また、偶然にも重なった金大中元大統領国葬に触れ、韓国国民の国に対する思い入れ、国民性の一端を見た思いがする。

言葉の壁はあったが、実際に現地を見て、ソウル市職員を肌で感じる事ができたことは、とてもよい経験になった。また、今後、仕事をする上でも、よい刺激を受けることができた。

何かと慌ただしいワークショップだったが、とにかく参加して良かった。

◎(緑政土木局昭和土木事務所 岩本隆裕)



今年の4月から職場がかわり、突発的な事件、事故に対応する仕事が多くなり、計画的な業務を進めることがほとんどできない仕事となってしまいました。そのため、研究会にもほとんど参加できず、また、韓国へも私用で行けずとても残念に思っています。

メンバーの皆様にもおんぶにだっこでとても申し訳なく思っております。

また今後このような機会があれば積極的に参加したいと考えております。

◎韓のくから(総務局企画課 北川直哉)



～行く河の流れは絶えずして、しかも、もとの水にあらず。よどみに浮かぶうたかたは、かつ消え、かつ結びて、久しくとどまりたるためしなし。世の中にある人とすみかと、またかくのごとし。～

発展し続けるソウル。再び訪れるとき、二度と同じ顔を見せることはないのでしょう。それでも変わらず流れている。清溪川がソウル600年の歴史とともに流れてきたから。我々の足跡は、名古屋市とソウル市との交流の、小

さな湧泉かもしれない。しかしいつの日か、小さな流れが集まって、涸れることのない大きな河とならんことを。

そして、今回のWSでお世話になったすべての人に、감사합니다。

◎コリ研に参加しての想い…(緑政土木局港土木事務所 渡辺 猛)



最初は、韓国の若手技術者との懇談会と聞いていたので、ワークショップでの韓国メンバーのそうそうたる顔ぶれには驚かされました。しかし、どなたの説明も丁寧でわかりやすく、あれだけの事業を実際に成し遂げた方たちの言葉は、本で得る知識とは違い、直に胸に響きました。また、同時通訳のイヤホンを装着したときの、まるで自分が国際人になったかのような勘違いは、二度と経験できないような貴重な体験でした。出発直前の勉強会にはなかなか参加できず、韓国行きをためらうこともありましたが、図々しくも同行させてもらい、こんなすばらしい体験をさせてもらえたこと、そして、局を越えて多くの仲間と知り合えたことに心から感謝です。

◎“市”職員との交流(上下水道局営業部給排水設備課 荒川茂樹)



この会に入るきっかけは、今年の1月、直属の課長に「韓国まちづくり研究会に参加しないか？」と声を掛けていただいたことです。私自身、旅行が大好きなので、韓国に行けるなら面白そうと軽い気持ちで参加しました。

研究会では、現在私自身が職務で関わっている「上水道」の内容があまりなかったのが少し残念でしたが、それ以外の今まで知らなかった事をたくさん学ぶことができ、視野が広がりとても勉強になりました。また、韓国視察では、ワークショップ、懇親会、清溪川現地視察と普通ではできない経験をたくさん

させていただきました。特に、ソウル市職員と話をできたことは本当に貴重な経験でした。

最後に私にとって、韓国まちづくり研究会での一番の収穫は、多くの“名古屋市”職員と知り合えたことです。

◎ソウルに学び、魅力的な都市「名古屋」を目指したい(上下水道局下水道計画課 池之上貞治)



研究会、ソウルでのワークショップに参加させていただき、本当に多くのことを学びました。特に、利害関係者との合意形成という難しい問題に直面しても決して逃げず、高い戦略性と一貫性を持つ一方で、利害関係者等への配慮を決して怠らなかった姿勢は学ぶべきものだと思います。そして何より、ソウル市職員の皆さまが復元への強い意志と誇りを持ち続けたことに、深い感銘と刺激を受けました。見事に事業を成し遂げ、さらなる発展を目指そうとしているソウルに名古屋も負けてはいられません。

世界に学び、世界をリードする魅力的な都市「名古屋」を目指したい、そんな熱い想いを胸に抱きつつ、この経験を生かして、一步ずつ前進していきたいと思います。

最後に、きめ細かい気遣いを持って対応くださったソウル市職員の皆さま、研究会をまとめてくださった事務局の皆さま、そして共に楽しく有意義な時間を過ごした研究会メンバーの皆さまにここから感謝しています。

◎韓国感想(上下水道局水道計画課 堀口茂)



キムチ、焼肉、ワールドカップ、冬ソナ、、、私の中で韓国は、近くて遠い（イメージだけの）国でしかなかった。研究会を通して韓国に触れ、人と出会い、文化と出会い、情を育むことができた。

◇アンニョンハセヨ

他局から参加しているメンバーと議論を交わし、友好的なソウル市職員の方々にもてなしていただき、会ったばかりとは思えないほど情報交換をすることができた。局を越え、国境を越えたたくさんの人との出会いが、私の幅になった。

◇チョヌン イルボンサラミエヨ

幾多の困難を乗り越えた清溪川の再生に携わった方の話には、自分の仕事に誇りを持つ魂（ソウル）を感じた。日本人も負けてはいられない。私が求めるべき仕事の深さを知った。

◇カムサハムニダ

残暑のごとく溢れんばかりのエネルギーをいただいたソウル市のみなさん、研究会をまとめてくださった事務局のみなさん、活動を盛り上げて楽しい時間を一緒に過ごした研究会のみなさん、心からありがとうございました。

◎刺激を受けたものは、キムチだけでない(上下水道局経営企画課 板津央佳)



話をしなければ絶対に分からないソウル市職員の熱い思いに直に触れることができたワークショップ、大規模工事の苦労がうかがい知ることができたガイド付きの現地視察など、大変刺激的な3日間でした。また、昼間だけでなく夜も、大人や子どもが、清溪川に集まり、楽しんでいる姿を見て、この復元事業が本当に素晴らしいものと実感できました。

今回の研究会では、大変苦勞された事務局の皆さまには、この場を借りて心からお礼を申し上げます。また、一緒にこの研究会を楽しんだ（苦勞した）研究会のメンバーにも、感謝の気持ちで一杯です。

◎韓国まちづくり研究会に向けて(名古屋都市センター 中園昭彦)



ソウル市の清溪川再生事業の調査研究を主たる目的として立ち上げた「韓国まちづくり研究会」であった。河川環境改善、交通施策、住民同意手法とこの研究会を通じてテーマごとに学んだことは数多い。しかし、何より印象に残ったのはこのビッグプロジェクトを成功させようとしたソウル市職員の熱意ではなかったかと思う。机上の検討も大切だが、実際に現場を見て実務者と接することの大切さをあらためて感じた。そして、何よりの収穫は局を超えて若手技術系職員が連携し物事に取り組む経験を共有できたことだろう。名古屋での清溪川プロジェクトの主要メンバーは、この研究会から生まれるものと確信している。

◎ソウルでの経験が 10 年後の名古屋を変える！（名古屋都市センター 井村美里）

ソウルへ行く前に半年かけて文献調査した「清溪川再生」ですが、プロジェクト担当者から直接聞く話には本で読んだ以上の感動を受けました。そして、「初めは誰もできると考えていなかった。でも、今はこの清溪川復元にソウル市民は喜んでいる。そして、（市職員である）自分にとっても誇りです。」というソウル市職員の言葉に、クルマ中心の社会から人中心の社会への変革を意味する広小路ルネサンス事業で立ち止まる名古屋を思い、胸を突き動かされたのでした。「ソウルだからできたのではない。名古屋でも

可能なのだ。」と。10 年後の名古屋のまちづくりを担うであろう研究会メンバーの胸にも熱い想いが生れたことと信じています。

そして最後に、研究会に取り組んだこの 11 カ月。ワークショップに対応していただいたソウル市の方々、ヒアリングをお願いした郭先生、土井先生、韓国観光公社名古屋支社の皆さん、そして研究会メンバーのみんな…、とても多くの人と出会い、そして大変お世話になりました。至らない事務局を支えていただき、どうもありがとうございました。皆さんと出会って、多くのことを学び、前向きなおしゃべりと共に、おいしく楽しくお酒を飲むことができました。

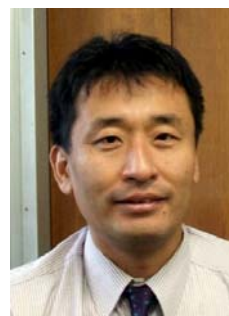
本当にどうもありがとうございました。

◎その他の研究会メンバー

住宅都市局都市計画課
鈴木英文



住宅都市局都市計画課
清水敏治



緑政土木局堀川総合整備室 小島章徳

7. 資料編

【韓国まちづくり研究会メンバー表】

氏 名	局	所 属
野口 好夫	住宅都市局	都市再生推進部 参事
横地 玉和	住宅都市局	都市再生推進部都市再生推進課 主幹
鈴木 英文	住宅都市局	都市計画部都市計画課 主幹
清水 敏治	住宅都市局	都市計画部都市計画課 緑地計画係長
櫻井 拓也	住宅都市局	都市計画部都市計画課地域計画係 技師
越野 章	住宅都市局	都市再生推進部都市再生推進課整備推進係 技師
後藤 佳絵	住宅都市局	営繕部営繕企画課 企画係 技師
太田 秀樹	住宅都市局	名古屋高速道路公社 工務課 主査
鈴木 昌哉	住宅都市局	名古屋高速道路公社 工事第二課 主査
北川 直哉	総務局	企画部企画課 主査
小島 敦	総務局	総合調整部交通政策室 主査
佐橋 友裕	緑政土木局	道路部道路建設課 事業計画係
小島 章徳	緑政土木局	河川部堀川総合整備室 主査
岩本 隆裕	緑政土木局	昭和土木事務所 維持係長
渡邊 猛	緑政土木局	港土木事務所 工務係長
近藤 守	緑政土木局	江川線整備事務所 主査
板津 央佳	上下水道局	企画部経営企画課技術調整係 技師
荒川 茂樹	上下水道局	営業部給排水設備課給水装置係 技師
池之上 貞治	上下水道局	計画部下水道計画課計画第二係 技師
堀口 茂	上下水道局	計画部水道計画課計画係 技師
中蘭 昭彦	名古屋都市センター	調査課長
井村 美里	名古屋都市センター	調査課 研究主査

【研究会全体のスケジュールと内容一覧 資料】

	日 程	件 名	内 容
20 年 度	2009/1/23	第1回キックオフ会議	研究会主旨
	2009/2/17	第2回研究会	韓国のまちづくり（テグ市の概要）
	2009/3/25	第3回研究会	ソウル市の概要 韓国観光公社名古屋支社次長 金容載 氏
21 年 度	2009/4/22	第1回全体会	清溪川再生プロジェクト、テーマ選定、グループ分け
	2009/4/24	事務局会議	
	2009/5/8	コア会議	
	2009/5/18	インフラチーム打合せ	6月全体会に向けての作業内容設定
	2009/5/25	都市再生チーム打合せ	6月全体会に向けての作業内容設定
		合意形成チーム打合せ	6月全体会に向けての作業内容設定
	2009/6/4	インフラチーム打合せ	質問イメージ
	2009/6/10	合意形成チーム打合せ	資料収集
	2009/6/12	都市再生チーム打合せ	議論まとめと資料収集
	2009/6/17	第2回全体会	各チームからの発表 専門家ヒアリング 千葉大学 郭東潤氏 「韓国ソウル市の清溪川再生と合意形成」
	2009/6/24	事務局会議	
	2009/6/30	合意形成チーム打合せ	
	2009/7/3	都市再生チーム打合せ	
	2009/7/10	第3回全体会	各チームからの発表 専門家ヒアリング 神戸国際大学 土井勉氏 「ソウルと日本の都市交通計画」
	2009/7/16	第4回全体会	各チームからの発表（PPT）と質疑
	2009/7/23	インフラチーム打合せ	
	2009/7/29	事務局会議	
	2009/8/13	第5回全体会	各チームからの発表（PPT英語版）と質疑
	2009/8/14	事務局会議	ソウル行き最終打合せ
	2009/8/21	名古屋－ソウルワークショップ in ソウル	
	2009/8/22	ソウル市内現地視察（清溪川記念館、清溪川）	
	2009/8/28	事務局会議	まとめ作業について
	2009/9/1	コア会議	報告書校正の確認他
	2009/9/16	コア会議	報告書素案集約
	2009/10/27	コア会議	報告書集約
	2009/11/5	第6回全体会	報告書内容について意見交換
	2009/11/19	第7回全体会	研究会内での報告会

【名古屋&ソウルワークショップ 資料】

●日時：平成21年8月21日（金）14：00～18：00

●場所：ソウル市役所 西小門別館 1棟7階

●プログラム

時間	テーマ	件名	名前	所属
14:00 ～14:05	開会		Lee Je-won	Director, Urban Planning division
14:05 ～14:15	挨拶		Lee in-keun	Assistant mayor Seoul mertropolitan infrastructure Headquarters
			野口好夫	住宅都市局都市再生推進部参事
14:20 ～15:20	General group	The historical background of CRP	Kim Tae-Hyun	Chief researcher, Urban Planning Division
	まちづくり 全般	Implementation and benefits of CRP	Shin Jong-Ho,	pro. Dept of Kun-Kuk Uiv.
		★City planning for Nagoya	横地玉和	住宅都市局都市再生推進課主幹
10分	休 憩			
15:30 ～16:00	group 1	★ Consensus building	後藤佳絵	住宅都市局営繕企画課技師
	合意形成	Managing conflicts with merrcants of CRP	Kim Jeong-Ho	Depty director, International Cooperation Division
10分	休 憩			
16:10 ～16:40	group 2	★ City Revitalization	北川直哉	総務局企画課主査
	都市再生	Urban renaissance master plan for downtown seoul	Chung Byeung-Il	Director, construction division of Seoul Metropolitan Infrastructure Headquarters
10分	休 憩			
16:50 ～17:20	group 3	Infrastructure maintenance in nagoya city	鈴木昌哉	住宅都市局名古屋高速道路公社 工事第二課主査
	都市のイン フラ	Comprehensive traffic management plans of CRP	Ma Kuk-Jun	Diretor of Traffic Facilities Division
17:20 ～17:40	Q & A			
17:40 ～17:45	閉会		Lee Je-won	Director, Urban Planning division

★印については、次頁以降に発表資料あり

【専門家ヒアリング 資料】

韓国まちづくり研究会による講演会のご案内

韓国には、過去の歴史等から政治・経済・文化等、様々な面で日本の影響が多くみられ、「欧米を追う日本、日本を追う韓国」のイメージがありました。しかしソウルでは、「清溪川再生」という世界的にも先進的な取組みが進められ、環境都市、デザイン都市として世界にその存在と魅力を強力に発信し、その行動力に多くの学ぶべきことがあります。

今年 1 月、韓国まちづくり研究会を立ち上げ、「清溪川再生」を始め世界的にも先進的な取組みが進められるソウルを中心とした韓国のまちづくりについて学び、名古屋市施策へ活かすための調査研究を始めました。清溪川再生をメインに、①都心のまちづくり ②これからの都市基盤(交通・水・緑) ③市民合意形成 を中心に勉強しています。

今回、清溪川再生と市民参加に詳しい、千葉大学の郭先生をお招きして、講演をお願いすることになりました。この貴重な機会を、皆様にもご案内いたします。是非ご出席ください。

「韓国ソウル市の清溪川再生と合意形成」

講 師 : 郭 東潤 (カク トンユン) 氏 千葉大学大学院工学研究科 助教

日 時 : 平成21年6月17日(水) 午後3時00分～午後5時00分

場 所 : 名古屋市役所 東庁舎5階 大会議室

※ 参加希望の方は、事務局までご連絡ください

講師プロフィール

1998年 韓国光州大学校都市工学科
2004年 千葉大学自然科学研究科博士(工学)
2004年5月 千葉大学工学部都市環境システム学科・助手(2007年3月まで)
2007年4月 千葉大学大学院 工学研究科・助教(現職)
2008年8月 韓国ソウル大学環境大学院客員研究員(8.1-31)
2008年11月 アメリカワシントン大学客員研究員(11.1-12.31)

専門は、都市デザイン、都市景観計画、コミュニティデザイン、参加方法論
人々のコミュニティに基づき、より豊かな生活空間や都市景観を創出するために、総合的に促せる景観や住民参加のあり方について、研究に取り組む。



お問合せ事務局 名古屋都市センター調査課 井村

TEL : 678-2216 / FAX : 678-2211

E-mail : imuram@nui.or.jp

(名古屋市事務局 住宅都市局都市再生推進課 横地 TEL2761)

【専門家ヒアリング 資料】



韓国まちづくり研究会による講演会のご案内

韓国まちづくり研究会では、環境都市、デザイン都市として世界にその存在と魅力を強力に発信し、先進的、かつ、積極的な行動力で取り組まれているソウルを中心とした韓国のまちづくりについて学び、名古屋施策へ活かすための調査を進めています。

「清溪川再生」は単に河川整備という一面だけでなく、人間中心の環境都市としてのブランド力発信、文化資産の活用、都心の再開発誘導等を目的として取り組まれ、そのプロジェクトに関連して、交通体制の再整備や、市民との合意形成等、多面的な取り組みがなされたものです。

今回は、ソウルで取組まれた交通体系、日本で必要な都市交通計画について、公共交通と都市政策に詳しい、神戸国際大学の土井先生をお招きして、講演をお願いすることになりました。この貴重な機会を、皆様にもご案内いたします。是非ご出席ください。

「ソウルと日本の都市交通計画」

講 師： 土井 勉 氏 神戸国際大学 教授

日 時： 平成21年7月10日（金） 午後3時00分～午後5時00分

場 所： 名古屋都市センター 14階 第1会議室

※ 参加希望の方は、事務局までご連絡ください

講師プロフィール

1950年、京都市生まれ。名古屋大学卒業(工学部土木工学科)、同大学院工学研究科修士課程修了。京都市役所、阪急電鉄株式会社に勤務、主に都市計画やまちづくりに関わる事業やコンサルティングを担当。2004年から神戸国際大学経済学部都市文化経済学科教授。京都大学博士(工学)。技術士(建設部門)。土木学会・フェロー会員。日本都市計画学会、交通工学研究会などに所属。



主要な研究テーマは都市政策論、公共交通再生とまちづくり、都市の魅力研究。主な著書に「ビジョンとドリームのまちづくり-まちと交通再生のための都市政策-」(2008年 神戸新聞総合出版センター)、「鉄道でまちづくり 豊かな公共領域がつくる賑わい」(2004年 学芸出版社 共著)等がある。

お問合せ事務局 名古屋都市センター調査課 井村

TEL : 678-2216 / FAX : 678-2211

E-mail : imuram@nui.or.jp

(名古屋市事務局 住宅都市局都市再生推進課 横地 TEL2761)