

寄稿

ソウルの市長再生
見えてくるもの



東京大学教授 西村 幸夫

先日、東大の招きでソウルの前市長である李明博氏の講演会を安田講堂で開催した。その時実感したことから都市再生の視点を考えてみたい。

李明博市長は、よく知られているように、1期だけ市長になってやりたいことをやり遂げるといふ公約を掲げて2002年から06年までソウル市長を務めた。その間にチョンゲチョン(清溪川)の復元、バス路線を中心とする公共交通体系の改革、電子政府の構築などの事業を次々と成し遂げた希有のリーダーである。

都市を見る目の再生を

大学卒業後、5年目で現代建設の取締役に就き、35歳で最高経営責任者になったブルドーザーという印象が強かったが、チョンゲチョン再生の事例を聞くと、けっして力づくで事業を推進したわけではなく、科学的に代替案を地道に何度も示し、緻密な計画のもとに事業を進めていったという説明に感銘を受けた。地元住民や利害関係者との話し合いの回数は合計4200回にのぼったという。慎重な姿勢がむしろ効果的な事業推進に有効だという教訓を得ることが出来る。

1日17万台にのぼる交通量を他へ配分して大丈夫だという推計を綿密に行い、大胆に推進するというのは並大抵のことではないはずだ。それにしても、控え室で聞く

と、もっとも大きな「抵抗勢力」が学者連中だったということには苦笑した。現在ではチョンゲチョンは若者達のデイトコースとなっており、さらには世界の都市関係者の視察のメッカとなっている。高架道路撤去工事の竣工後1年間で川縁を来訪した人数は3000万人に上っているという。東京ディズニーランドを上回る来訪客が訪れる一

大観光地が産まれたのである。バス路線の改革、バスレーンの設置、そして複数の交通手段間の乗り換えを無料にした交通カードシステムの導入などの一連の大改革では、自家用車の利用を抑制することが目的だった。そしてはじめの1年間で公共交通機関の利用者は1日あたり90万人も増加しているという。これも驚くべき成果である。

李明博は、電子政府の施策のひとつとしてインターネットで詳細を公開するようにした自動車利用のリアルタイムのデータを毎晩チェックしていたという。行政トップがそこまでしなければならぬのかという疑問をぶつけると、行政トップが見ないようなデータは部下は見ないでしょう、と一蹴されてしまった。こういう人物が上司だったなら、公務員も働かないわけにはいかない。それも無理強いではなく、熱意を持って働くようになるだろう。これが都市再生の鍵である。時間の無駄遣いも時間も許せないというその姿勢は、民間感覚を行政で活かしていくときの基本姿勢を示しているように思う。脱税が犯罪なのだから、行政による予算の無駄遣いも犯罪だという主張は、これまで莫大な税金を納めてきた大企業

がチョンゲチョン再生などの事業につき込まれたのである。予算上の再生も実現したからこそ、都市そのものの再生が可能だったのだ。

1期4年のうちにやりたいたと考えていたことの90%以上を成し遂げた李明博前ソウル市長は、これもなげに言った。講演の中でもうひとつ印象的だったのは、ソウルと東京が世界中でもっとも近接した大都市圏であり、それぞれ都市問題を共有しているという意識でもユニークな関係にあるということであった。たしかにそうした見方をすることは可能だろう。両都市圏をあわせて5500万人ほどの人が住んでいるのだ。世界史的にも珍しい現象かも知れない。

そしてこの両都市にそれほどの交流がないこと、アジアの都市が抱える問題は大小なり共通部分が少なくないので、それぞれが協調し、切磋琢磨して魅力的な都市を再生させていくことは私たちにとって重要な使命である。今日それがうまく機能していないとするなら、なんとか修復をすべきだろう。

東京にも日本橋川の再生といった大きな課題が横たわっている。延長6kmの連続立体交差道路であるチョンゲチョンの高架道路と首都高速道路のネットワークの一部である日本橋上の高架路線とは事情が異なるので一概に比較はできない。しかし、道路を撤去し、川を再生する事業は単なる環境改善の公共事業であることを超えて、巨大な情報を発信する都市再生のシンボルたり得るし、21世紀東京を象徴する新名所となるだろう。そうした効果を勘案するならば、(そしてそのための予算捻出の智慧を絞るならば)その意義は計り知れないほどになるだろう。

都市再生を単純な費用対効果で議論すべきではない。いや、むしろ生み出される効果を多様な面的に評価するような視点を用いるべきである。それは都市を見る目を「再生」することである。これこそ真の意味での都市再生の第一歩ではないだろうか。

インセンティブ付加し 効果的な予算削減達成