

日本の官民合計した建設投資は一九九〇年度の八一兆円を頂点に、二〇〇〇年度には六六兆円、二〇〇五年度には五一兆円と急速に減少してきた。今後についても、政府系研究所は、二〇一〇年度に四九兆円、二〇二〇年度に四六兆円に減少していくという予測を発表している。三〇年間で約四〇%の減少である。

問題はこれだけではない。道路が存在すれば除雪や補修が必要になり、公共施設が存在すれば維持する費用が発生する。これまで次々と社会基盤を建設してきた結果、その維持補修費用が増大していくのは必定である。この費用は一九九〇年度には建設予算のうち約一三%であったが、二〇〇〇年度には約二〇%に、二〇一〇年度には約四九%と全体の半分になり、二〇二〇年度には約五八%、ほぼ六割になると予測されている。

そこで登場してきた方法が、社会基盤をスクラップ・アンド・ビルドで維持するのではなく、リノベイト・アンド・ユーズ、手直しをして活用していくことである。函館では煉瓦倉庫をビアホールやレストランに利用し、長浜では黒壁の建物をレストランやガラス工房に改装し成功している。アメリカのサンアントニオでは廃止の予定であった運河の兩岸にレストランやホテルを集中させ、アメリカで最高に人気のある観光都市になった。

このような動向のなかで世界から注目されている事例が韓国のソウルに実現した。ソウルは漢江という大河により南北に分断されているが、その北部に漢江に流入するチョンゲチョンという都市河川がある。これは過去に何度も氾濫し、一五世紀から改修されてきた河川であるが、二〇世紀になってソウルに人口が急速に集中してきたため、多数の人々が周辺に不法に定住するようになり、衛生と景観の両面で周辺環境が悪化してきた。

そこで上部を閉鎖してしまうという工事が一九五〇年代から開始され、チョンゲチョンは巨大な暗渠になり、市民の眼前から消滅した。さらに一九七〇年代になると上部に周囲を威圧するような高速道路が建設された。ところが高速道路が老朽になるとともに、都市景観は破壊され、周辺の地域にも不法占拠の住宅や商店が増加して、地域全体が劣化するという問題が発生してきた。

そこに登場したのがソウル市長イ・ミヨンパクで、二〇〇二年の選挙のときにチョンゲチョンの再生を公約して当選し、わずか三年で公約を実行した。既得権益を主張する地域住民を説得して移転させ、道路混雑に反対する市民を納得させ、高速道路と上蓋を短期で一挙に撤去した。そしてチョンゲチョンの両側には歩道を整備し、チョンゲチョン（清溪川）という名前にふさわしい都市河川がソウルの都心に出現した。

この清流になった河川は市民が朝夕に散歩する場所になり、また川沿いの通風の影響でヒートアイランド現象が緩和され、夏期の気温が数度下降するという一石数鳥の効果が発揮された。そして、まだ工事段階の二〇〇四年に、都市再生の模範としてベネチア建築ビエンナーレで最優秀施工賞を受賞するほど、世界から注目されるようになり、イ・ミヨンパクは今年の年末に実施される韓国の大統領選の野党の候補に浮上した。

これまで社会の成長や増大が常識であった時代には耐用年数を超過した施設は次々に破壊して新規の施設を建設してきた。しかし、人口が安定し経済も成熟した時代には、既存の蓄積を再生しながら活用していくという発想が重要になる。隣国韓国で成功したチョンゲチョンの再生は先進事例として日本の参考になるものである。