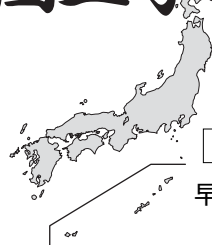


国土学事始め



大石久和

早稲田大学大学院
客員教授

し、首都高速道路会社が商店街から借用し管理している区間です。

フランスのパリでは第2第3の環状道路の整備が進められていますが、A86という環状道路では一部区間で環境問題が生じたため、その問題区間を小型車専用トンネルで通

間て採択されています。

しかし、2009年8月に韓国が発表した小型車専用ネットワーク構想は桁外れに大規模な計画となつています。これはソウルの地下深度40〜60メートルの総延長150キロにも及ぶ小型車専用の路線を建設して交通を転換

地上交通の21%が地下に吸収できて、地上の走行速度を時速8・4キロほど向上させることになるそうです。自動車の交通効率を上げながら、同時に自転車への誘導を図り、緑を増やすことなどでCO₂の削減にも寄与しようというのです。

韓国 世界見据える小型専用路線

過し、大型車は別路線とする解決策を見いだしました。

このように環境問題やコスト（小型車専用とすることで、トンネルの断面を小さく

させ、その分地上の多車線道路の車線を削減して自転車道路に転用し、さらに空いた空間に植樹を大規模に行うというものです。

できるし橋では荷重を小さくして、安く設計することがで

約280キロですから、その半分もの規模でソウルの交通環境を改善しようという野心的な計画なのです。その結果、

それでもこれだけの投資をするのは、韓国を世界的な経済センターとしての魅力を増し、海外から資金や人材を呼び込んで経済の活性化を図ろうとする強い意志があるからです。

高架下の商店街への振動な

わが国の発想とはかなり異なる元気な世界だと感じ

どの影響を小さくするため、大型車の走れない小型専用と

路線がネットワークの一部区

ます。

ます。