

## 2 露店商との摩擦

### (1) 事前対策の樹立

#### ア 時期の調整

清溪川周辺の露店商は、復元で環境が変わった状態において、そのまま放置することができない状況で、整理の対象であった。

しかし、復元工事開始段階から、整理対象とする場合、交通問題、商人との摩擦解決等と重なり、問題を更に難しくし、協商や整理が難しくなると判断した。そのため、商人との摩擦対策がある程度まとまり、清溪高架構造物が撤去された後、清溪川の始点付近から議論していくという戦略を立てた。

#### イ 業務の二元化

露店商との摩擦対策を清溪川復元推進本部で担当する場合、露店商が復元工事の利害関係者とみなされ、復元工事の開始そのものを難しくしうると判断し、露店商整理業務については、建設企画局で一元的な露店商整理業務として担当する戦略をとった。

### (2) 協商と整理

建設企画局の露店商の整理が始まると、清溪川復元事業への反対活動が激しくなった。

この時、当時のソウル市長が、露店商人代表との協商過程において、駐車場として使用されていた東大門運動場を露店商のための場として準備するという提案を行った。これは、露店政策という観点から見ると、画期的で前例のない提案であり、それを露店商が聞き入れ、露店商は東大門運動場に誘致する方向で結論が出た。

しかし、一部の露店商は激怒し、放火するなど過激なデモが起こった。

2004年1月16日を基準に東大門運動場に作られた「東大門風物市場」には、894の露店が入店した。入店当初は売上げが不況により減少したが、清溪川復元後は、大幅に増加している。現在は、平日3万人、終日8万人が訪れ、特に外国人労働者が多く訪れている。

## 3 交通対策

### (1) 対立意見

清溪川復元事業の推進に伴う交通対策は、事前に様々な対策が立てられたものの、最も懸念されたものであった。

市民や利害関係者は、都心の幹線道路であった清溪川路の車線が減ることによって、交通混雑が起きることは必須だとした。市民団体は実際に道路を閉鎖してどうなるか実験することまで要求した。

利害関係者	意見
ソウル市	公共交通体系の改編を通じ、交通混乱を防ぐことができる
学 界	交通学界を中心として市民の不便を理由に清溪川復元事業7月1日着工に反対
中央政府	清溪川復元工事によるソウル市交通対策が発表されて以降、清溪川復元事業7月1日着工に反対 中央政府と事前協議の不備：警察庁は交通対策の中での核心部分である都心の一方通行制と中央バス車線制、交通信号体系の変更は警察庁が決定する事項であるのに、ソウル市が一方的に発表したとし、警察の独自交通量分析、ソウル市との協議を経なければ、交通対策を確定することができないと明らかにした。(韓国日報 2003年2月13日付 引用)
市民団体	経済正義実践市民連合を中心とした市民団体は、市民の不便を理由に清溪川復元事業7月1日着工に反対

【表 11】 交通問題に対する利害関係者の意見

### (2) 推進体系確立を通じた業務分担

これらの問題を解決するために、ソウル市は以下のような業務分担を行った。

推進部署	業務内容
交通局	都市交通体系改編（都心交通体系改編含む）研究領域及び事業施行
清溪川復元支援研究団	復元区間の交通対策研究用務
清溪川復元推進本部	復元区間の交通対策と都心交通体系改編内容事前調整及び協力体系構築

【表 12】 推進部署別業務内容

### (3) 交通対策内容

ソウル市は、工事に着手するずいぶん前から、復元事業による清溪川路の車線減少の内容を市民に広報し、自動車利用の自粛や公共交通機関の利用を持続的に訴えた。案内版の設置や案内員の現場配置によって交通案内を強化した結果、工事初期の多少の混雑以外には、心配されていた交通混雑はなかった。具体的な内容については【表 13】を参照されたい。また、これと関連する2つのソウル市の政策について簡単に以下に述べておく。

## ア 交通システムの変更

都心の道路の一方通行の拡大などの都心交通システムの改善と、中央バス車線制度（歩道側に設置していたバス専用車線を、中央車線側（道路中央）に移すこと）、都心環状バスの運営などの公共交通機関利用システムの整備を行った。

2004年7月から実施された交通システムの変更は、ソウル市の施策で、交通問題の解決策として、マイカー利用者を減らし、公共交通機関の利用者を増やすために、バスの交通体系を抜本的に見直し、地下鉄との連携を強化したものである。

### （ア）既存バス路線の大幅な調整

バスの路線を幹線バス、支線バス、循環バス、広域バスの4種類に再編し、バスの色をそれぞれ青、緑、黄、赤で区分した。

### （イ）バス専用車線の拡大

中央バス車線制度を導入。中央線側に設けられたバス専用車線にはバス以外は通行できないため、渋滞することもなくスムーズな運行が可能となった。

### （ウ）先端技術を駆使した運行管理

人工衛星を利用して、バス利用者は携帯端末などを通じてバスの到着時刻などの路線情報を知ることができる。

### （エ）先端交通カードの導入

T-Money と呼ばれる CPU が内蔵された交通カードを利用して、バスとバス、バスと地下鉄の乗り換え割引が可能となる。特徴的なのは、バスと地下鉄を乗り継いでも、それぞれで料金を支払うのではなく、乗った距離によって料金を支払うシステムである。

このほかにも、バス車両で低床バスなどの環境にやさしいタイプが導入されつつある。

## イ 乗用車曜日制

「乗用車曜日制」という乗用車の曜日による運転自粛制度などの乗用車の利用抑制策を講じ、ソウルの都心交通システムを公共交通機関中心に改編した。

これは、月曜から金曜のうち、自分の都合のよい日を選んで、車を運転しない曜日を自発的に申請する制度である。実践すれば、自動車税5%減免、公営駐車場の駐車料金10~20%割引、自動車保険料の2.7割引、ガソリン代割引など多様な恩恵を受けることができる。

対 象	対策内容
既存の清溪高架、清溪川路利用の乗用車に対する対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・清溪川路周辺の通行体系改善</li> <li>・都心進入交通案内及び迂回分散対策</li> </ul>
公共交通機関の輸送能力引き上げ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄の輸送能力向上</li> <li>・中央バス車線設置</li> <li>・公共交通機関利用参加への誘導</li> <li>・都心循環バスの導入</li> </ul>
都心交通需要管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・不法駐停車取り締り</li> <li>・都心駐車料金引き上げ調整を通じた進入交通量抑制</li> <li>・公共交通機関利用の市民参加誘導</li> </ul>
清溪川商店街の交通対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・清溪川路両側4車線確保</li> <li>・清溪川路の貨物車及び業務車両駐車</li> </ul>
清溪川商店街利用顧客の交通対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東大門運動場大型駐車場追加設置</li> <li>・清溪川商店街に対する駐車料1時間無料</li> <li>・清溪川路既存運行バス路線を最大限残す</li> </ul>
清溪川利用市民のための対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存路線バスの改編</li> <li>・無料シャトルバスの運行</li> </ul>

【表 13】清溪川復元工事に伴う交通対策の概要

## 4 文化財復元問題

### (1) 歴史文化遺跡の復元

復元前の清溪川の覆蓋構造物の下には、歴史文化遺跡が眠っていた。そのため、清溪川復元工事に取りかかる前に、清溪川復元工事区間の文化遺跡の指標調査と発掘調査を行った。

#### ア 文化財の指標調査

2003年2月1日から4月10日までの期間において、清溪川復元工事区間とその周辺地域を明智大学校付設韓国建築文化研究所が調査機関となり、遺跡が残っている地域、残っている可能性が高い地域、堆積層の良好な地域を調査した。

#### イ 試掘調査

2003年9月30日から12月10日（現場調査60日間）までの間、橋の跡地や堆積層の良好な地域を中央文化財研究院が調査した。その結果、石壁や水標橋、五間水門等の5箇所で見つかった。

## ウ 発掘調査

2003年12月11日から2004年6月10日（現場調査180日間）までの間、中央文化財研究院による発掘調査が行われた。

実施された指標調査と試掘調査の結果に基づき、広橋、水標橋、河浪橋、孝経橋、五間水門の5つの橋と毛塵橋付近の兩岸石壁についての精密発掘調査を行った。

その結果、毛塵橋と広橋付近で兩岸の石壁が、4つの橋の付近では、橋台や橋脚の基礎石などの遺構が発見された。これらの遺跡の保存のために、文化財専門家を中心にした「清溪川文化財保存専門家諮問委員会」が設置され、そこでの審議の結果、水標橋と五間水門は本来の位置に、広橋は上流に移転して復元するなど、過去と現代が調和する保存方法が決定された。

### (2) 歴史文化に対する利害関係者別の意見

しかし、発見された遺構をどのような形で復元するかについては、それぞれの利害関係者の間で意見の相違があった。それぞれの意見については、【表14】のとおりである。

利害関係者	意見
ソウル市	<p>広通橋復元方案：原型・元位置復元が理想的だが、周辺環境と市民の接近性を考慮し、上流のほうに移転復元</p> <p>水標橋復元方案：水標橋の模型橋梁建設</p>
市民委員会	<p>広通橋復元方案：原型・元位置復元等いくつかの方案を検討したが、交通、洪水問題のみならず、文化財の安全な保存のためにも広通橋原型を清溪川に復元することは困難と判断されるため、原型は解体後に歴史博物館等に移転し、広通橋は模型で復元し、設置する。</p> <p>水標橋復元方案：水標橋の場合、企画河川幅（23m）と橋の長さ（26.5m）があわず、現実的に難しいため、現奨忠壇公園の水標橋はそのままにしておき、水標橋元位置近隣の交差点に設置される車道橋に水標橋の歴史性を反映し、欄干等を水標橋の形態で再現する。</p> <p>※一部委員：広通橋・水標橋の原型・元位置復元を主張</p>
文化財専門家	<p>広通橋復元方案：元位置復元は、現実的に難しく、精密調査後、復元方法は文化財専門家の意見を収れんし決定。（2003年7月15日歴史文化関連専門家専門会議結果）</p> <p>水標橋復元方案：移転復元時、毀損憂慮が多いため、原型は元の位置に保存し、水標橋の位置には、模型での複製が望ましい。（同上）</p>

市民団体及び 関連専門家	広通橋復元方案：原型元位置復元 水標橋復元方案：橋脚が多く、元位置に原型又は縮小模型で復元する場合、氾濫が予想されるため、橋脚の大きさ等の調整が必要で、原型移転の場合、原部材の50%以上が毀損しているため、活用が不可能。
-----------------	---

【表 14】 歴史文化に関する利害関係者の意見

### (3) 意見対立の解決

ソウル市は、市民委員会の歴史文化分科会での検討、文化財専門家による諮問、ソウル市文化財委員会水標橋移転復元妥当性の検討、水標橋の安全診断、広通橋・水標橋の修理模型による実験、発掘調査指導委員会の開催、清溪川文化材保存専門家諮問委員会での検討、文化財庁史跡分科委員会による審議等を経て、意見の収れんに努めた。しかしながら、歴史文化復元は、ソウル市が決定する事項ではないと判断し、最終的には、文化財庁の「清溪川復元工事区間内遺跡発掘調査完了による措置」により、歴史文化の復元を進めた。

文化財庁の勧告により、ソウル市は、①「清溪川復元工事区間内の文化財復元方案等は、『清溪川文化財保存専門家諮問委員会』及び文化財委員会『史跡分科委員会』の決定により処理する」、②「区間内で解体し、移転した石材は、復元されるまで安全に管理する」の2点については現場で実施することとし、③「清溪川の変化の姿を覆蓋された清溪川の姿、そして、今回の復元工事で整備された清溪川の姿等を模型で製作し、今後の教育材料として活用できるように措置する」については、清溪川文化館で実現した。

## 第3章 清溪川を活かした街づくり

### 第1節 u-ソウル (ユビキタスソウル)

#### 1 u-ソウルとは

「u-ソウル」とは、ソウル市がソウルを「ユビキタス技術を基盤とした国際ビジネス都市」とするための中長期プランで、2006年4月に発表された。

6大分野別サービスモデル（福祉、文化、環境、交通、産業、行政・都市管理）と4大先導事業で構成されており、それぞれの分野別ビジョンについては、【表15】、【表16】のとおりである。

なお、このプロジェクトは次の3段階に分けて推進される予定であり、この中には、清溪川を中心とした計画も含まれている。

#### (1) 1段階 (2006年～2007年)

先導産業を通じたユビキタスソウルの基盤造成段階として、4大先導産業とモバイル行政サービス基盤を造成する事業を中心に推進することとしている。予想される費用は、約310億ウォン。

#### (2) 2段階 (2008年～2010年)

6大分野戦略課題を通じたユビキタスソウルの拡大段階として、ソウル医療圏を中心とした患者情報連携ネットワークの構築、環境情報統合管制、ユビキタスインキュベーションゾーンの構築など、分野別重点推進課題を実施する計画である。予想される費用は、約1,700億ウォン。

#### (3) 3段階 (2011年～2015年)

ユビキタスソウルの実現段階として、ユビキタスニュータウンの拡大と6大ユビキタスサービスが日常生活の中に浸透するよう拡大する予定である。予想される費用は、約6,000億ウォン。

分野	分野別ビジョン
福祉 (u-Care)	社会福祉ネットワークの拡大を通じ、生活の質が保障される人間中心の都市
文化 (u-Fun)	日常の生活が文化となる都市
環境 (u-Green)	自然と人間が共存する快適な都市
交通 (u-Transport)	国際ビジネスを支援する断絶のない交通都市
産業 (u-Business)	世界が訪れるデジタル基盤の産業都市
行政・都市管理 (u-Governance)	開かれた行政サービスと知能型管理が実現された都市

【表15】 6大分野の分野別ビジョン

分野	分野別ビジョン
u-ニュータウン	ニュータウンを最高のユビキタス住居環境として具現
u-清溪川	ユビキタス技術による新しいランドマークの造成
u-Library	知識情報ネットワークの構築、差別化されたコンテンツの提供
u-TOPIS	TOPIS（ソウル市交通管理システム）機能強化、u-交通フリーゾーンの構築

【表 16】 4大先導事業の分野別ビジョン

## 2 u-清溪川

4大先導事業モデルの一つとして、「ユビキタス技術による新しいランドマークの造成」をビジョンとし、世界が注目する開かれたユビキタス空間としての清溪川の実現を掲げている。これを実現するための方法として以下の4つを推進することとしている。

### (1) u-清溪川推進戦略

清溪川とその周辺、及び清溪川へ歩道や公共交通機関を利用した訪問が容易で、文化財・観光インフラが豊富な周辺地域を対象とする。

清溪川～明洞を中心としたサービスモデルを試験的に適用し、都市文化観光特区として拡大する。将来的には、u-清溪川の成果を基にソウル市全域へ拡散していく。

### (2) ユビキタス参加空間としてのu-清溪川

復元された清溪川と周辺の再開発地域に映像ランドマーク施設を設置し、市民や観光客に多様な映像コンテンツを提供する。

具体的には、清溪川周辺に先端技術による映像メディアシステムの構築、大型メディア映像装置の設置、デジタル体験館、主要な野外空間への無線インターネット環境の造成、ユビキタス産業インキュベーションゾーンの造成である。

### (3) 知能型情報提供及び使用者に便利なサービス

使用者の状況の認知を基盤として、各文化特区特化情報を随時情報提供し、使用者が便利で多様な文化情報を得ることができるようにする。例えば、徒歩で観光する人のための道路案内サービスや位置情報、清溪川周辺の駐車現況情報の提供や無人駐車管理システムの導入、外国人のために交通費や少額決済、医療情報が得られる IC カードの発行などが予定されている。

### (4) 効果的施設管理

先端の街路照明と文字情報提供などの多様な先端機能が内蔵された知能型街路灯を設置し、遠隔制御及び管理システムを構築する。

また、不法・不適合な看板や建築許可内容を現場で確認できるようにもする。

## 第2節 都市ギャラリー・プロジェクト

### 1 「都市ギャラリー・プロジェクト」とは

ソウル全体を芸術的な想像力と創意あふれる空間にするために、都心や河川沿いにパブリックアートを設置するというプロジェクトである。2006年11月には美術、建築、デザイン、哲学、観光などの専門家を集めた「ソウル市公共美術委員会」を結成している。2007年1月にその基本計画とパイロット事業推進計画が発表された。

都市ギャラリー・プロジェクトでは、2007年末までに41のパイロット事業を実施する計画である。また、2007年6月までに、2007年から2010年までの4年間で本格的に推進する都市ギャラリー・プロジェクトのマスタープランを樹立することとなっている。

### 2 パイロット事業の推進内容

2007年中に推進するパイロット事業対象は、【表17】のとおり選定されている。

事業区分	事業内容	備考
パイロット事業① 公共の場所 (24事業)	・ソウル都心の歴史圏域、清溪川～漢江圏域(24箇所) ・公募を通じた作品競争後、作品案確定 ・作品契約後製作、設置	都市ギャラリーパイロット事業の基本骨組み
パイロット事業② キャンペーン (6事業)	・身近なパブリックアート戦略的開発 －福祉施設、市立病院、疎外地域プログラム －看板、ビルボード、マンホール、ゲートなど	パブリックアート拡散のため
パイロット事業③ ソウルシンボル (1事業)	・ソウルのシンボル(Soul of Seoul)に対する公論の場を構築 ・ソウルのシンボルフォーラムを開催	ソウルのシンボルに対する公論の場
パイロット事業④ ソウル市開発事業 (10事業)	・ソウル市開発事業(10箇所)に対するパブリックアートの提案的接近 ・開発事業別のパブリックアート計画の樹立	

【表17】2007年推進パイロット事業内容

### 3 清溪川と都市ギャラリー・プロジェクトとの関わり

2007年に推進予定のパイロット事業のうち、パイロット事業①で、漢江と清溪川周辺11箇所(清溪川のパブリックファニチャー、清溪川の主要な橋脚、銅雀大橋など)にパブリックアートを設置することとしている。

清溪川・漢江圏域がパイロット事業の対象地として選定された理由としては、清溪川・漢江圏域が都市形成において重要な基盤となっており、また市民が気軽に接することのできる大衆性・公共性の高い場所であること、更に持続可能性、快適性を併せ持つ

ていることが挙げられる。

### 第3節 清溪川周辺を含む都市計画

#### 1 セウン商店街再開発

セウン商店街は清溪川の上流側に位置する。1982年に都市環境整備区域に指定されたが、零細企業や複雑な権利関係のため事業が進まず、発展が遅れた。

2003年にソウル市が「セウン商店街周辺都市環境整備事業推進計画」を樹立し、計画が進められることとなった。2004年9月には、国際懸賞公募等を通じた設計で、事業、商業、販売、住居、娯楽施設を含んだ複合施設や公園などが作られることとなった。第1次整備事業であるセウン商店街4区域の都市環境整備事業は2009年5月には竣工する予定である。



【図12】セウン商店街4地区事業予定地

#### 2 ニュータウン事業

ソウルの生活環境で最も深刻且つ緊急の課題は、江南地域と江北地域の格差である。これは、清溪川復元事業の意義のところでも述べたが、地域格差が大変大きい。市民生活の質を改善することはもちろん、持続可能な空間として開発するため、ソウル市は江北地域活性化のため様々な計画を提案しているが、その中の一つがニュータウン事業である。

2002年に3つの試験的ニュータウンを指定し、2003年にはさらに12のニュータウンを選定した。その後、2005年に10箇所を新たに指定し、2012年までに25の全てのニュータウン事業が完了する予定である。

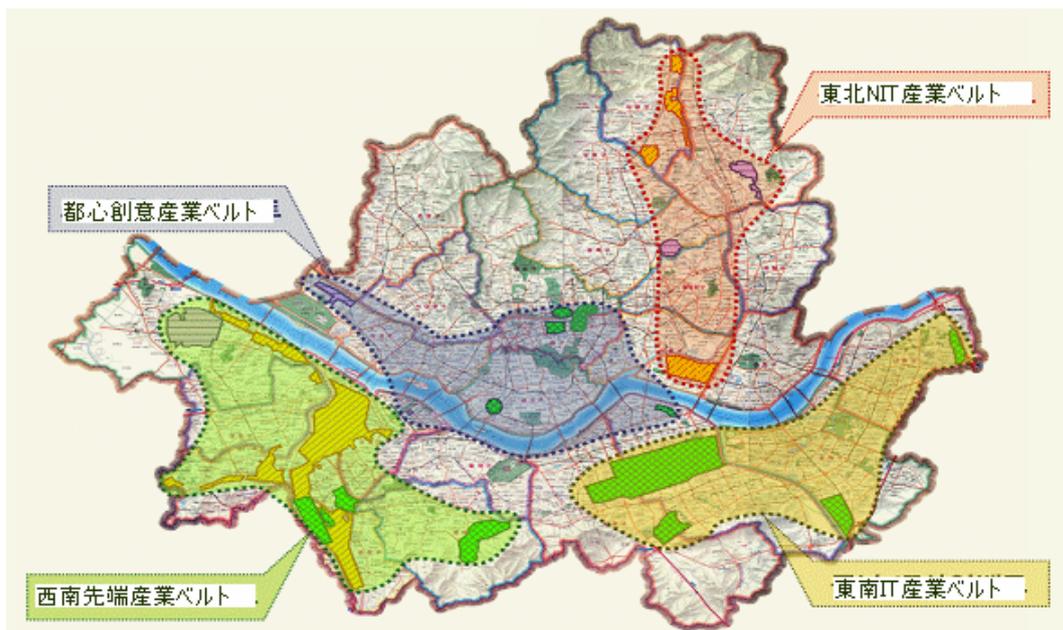
このニュータウン事業により、地域間格差を解消することはもちろんのこと、小規模区域単位の開発による乱開発の防止、住宅問題の解消、教育環境の格差の解消、雇用の創出が可能になると考えられている。

特に江北地域で行われるニュータウン事業については、清溪川復元事業によって更に弾みがついた。

### 3 4大産業ベルト造成（都市均衡発展）

ソウル市の都市均衡発展プロジェクトの一つに4大産業ベルト造成がある。ソウルに4つの産業ベルトを作るという構想である。

4大産業ベルトの一つが「都心創意産業ベルト」である。ちょうど清溪川を取り囲むような都心創意産業ベルトの中でも東大門デザインクラスターでは、放送、映画、ゲーム、アニメなどのデジタルコンテンツ産業、デザイン産業、衣類・ファッション産業、貴金属産業、印刷・出版産業、金融及び事業サービス産業を特化育成する予定である。



【図 13】 4大産業ベルト

## おわりに

2005年10月の清溪川復元から10日目で300万人、29日目で600万人、58日目で1,000万人、224日目で2,000万人、338日目で3,000万人、そして1年3ヶ月にあたる2006年12月には4,000万人が清溪川を訪れたという。15ヶ月間の月平均で267.2万人が訪問していることになる。驚くべき数字ではないだろうか。

ソウル施設公団が、2006年12月31日と2007年1月4日、5日の3日間、清溪川訪問客にアンケート調査を実施した結果、回答者1,361名のうち、71%が2回目以上の訪問であるというリピーターであった。また、年齢層で見ると、10代が約10%、20代が約19%、30代が約17%、40代が約15%、50代が約15%、60代以上が約25%と、全年齢層が満遍なく訪れていた。

年末にはルミナリエを設置するなど、ソウル市の努力の結果、1回限りの観光地ではなく、何度でも訪れる価値のある場所となっているのが特徴的である。

また、ソウル市とソウル市政開発研究院が復元前の2003年3月から2006年3月まで12回にわたって、清溪川周辺地域の温度分布を測定した結果、清溪川復元後の清溪4街の温度が以前に比べ、最大23%下がっていた。また、復元前の2002年7月の0.7m/sであった清溪4街の平均風速は2005年10月の清溪川復元以降は最大6.9%早くなった。加えて、復元前と復元後で、大気中のPM10の濃度は最高で27%、二酸化窒素の濃度は最高で20%減少している。これは、清溪川の復元により、自動車の排気ガスなどによるヒートアイランド現象が緩和され、風の道が形成され、さらには環境汚染が改善されたことにほかならない。

600年前から大雨の度に周囲に被害を及ぼしていた清溪川であったが、今回復元された清溪川はむしろ浸水被害を防ぐ大きな役割を担っているようである。大雨（時間当たり30mm）が降ると、散策路は浸水する。そのため、散策路へは進入禁止となるが、散策路が高水敷の役割を果たしているため、高水護岸を越えることはない。復元された清溪川は「200年頻度」という200年に1度降る大雨にも対応した容量（＝時間当たり118mm）の下水処理基準を適用しており、復元されてからはそれまでに比べて被害が少なくなっている。2001年7月14日～15日に363mmの豪雨により清溪川周辺の1,076世帯が浸水した。2003年8月20～24日には395mmの豪雨により107世帯が浸水した。しかし、2006年7月12日～18日には、615.5mmの降水量にもからわず、散策路の一部破損及び樹木の転倒被害に止まった。散策路が浸水したときに、市民の心配そうな様子が報道されたが、清溪川の優れた下水処理能力により、被害が減少しているのである。

このように、復元後の清溪川周辺では、清溪川復元による恩恵が様々な面で見られる。しかし、一方では、露店商が移転した東大門運動場を取り壊し公園にする計画を推進しているという動きもある。さらに、水質を保つために、トイレなし、ゴミ箱なし、露店なしの「三無」といわれる清溪川であるが、訪れる訪問客に対して周辺のトイレの数は依然として不足している。また、障害者用のスロープも8箇所しかなく、利用に不便である。

しかしながら、朝鮮時代に世宗が清溪川の役割を、風水学に基づいたソウルの水の流れ

ではなく、生活河川としての機能を持たせてから約 600 年。復元された清溪川に再び澄んだ水が流れることによって、人々に憩いと安らぎを与える存在になったことは意味深く見ることができよう。

最後に本稿の執筆にあたり、ご協力をくださった冠岳区庁建設交通局長（元清溪川復元推進本部 復元管理担当官）金敬吾氏、清溪川文化館企画運営チーム Jo, Young Ha 氏、Kim, Heejin 氏にこの場を借りて感謝申し上げます。

## (参考) ソウル特別市清溪川復元市民委員会設置及び運営に関する条例

[制定 2002. 9. 12 条例第 4032 号]

**第 1 条(目的)**この条例は、ソウルの歴史・文化的遺産の保全と市民の生活の質の向上の為推進する清溪川復元事業の効率性を高めるため、各界各層の市民代表及び関係専門家等が参加するソウル特別市清溪川復元市民委員会を設置・運営するのに必要な事項を規定することを目的とする

**第 2 条(設置及び機能)**次の各号の機能を遂行するため、ソウル特別市清溪川復元市民委員会（以下、「委員会」という。）を置く

1. 清溪川復元事業（以下、「事業」という。）に関する主要政策の審議
2. 清溪川復元事業に対する評価
3. 清溪川復元関連事項に対する調査及び研究
4. 清溪川復元関連利益団体・市民意見収れん及び対市民広報活動等

**第 3 条(組織等)**①委員会は、効率的機能遂行のため、本委員会、企画調整委員会と歴史文化、自然環境、建設安全、交通、都市計画、市民意見等 6 つの分科委員会を置く

②委員は次の各号の 1 に該当する者のうちから、代表制と専門性を考慮し、市長が委嘱する

1. 各界各層の市民代表
2. 事業と関連し、経験と見識を持つ大学教授または専門家
3. その他市長が必要と認める者

**第 4 条(本委員会)**①本委員会は、次の各号の機能を遂行し、ソウル特別市長（以下、「市長」という。）と市長が委嘱する 30 人以内の委員で構成される

1. 清溪川復元事業計画等委員長が付議する事項の審議
2. 第 5 条第 1 項の規定により、企画調整委員会が上程した事項の審議

②委員長は、市長と委員の中から互選された 1 名の共同委員長とし、委員会の業務を総括し、委員会を代表する

③副委員長は、委員会の会議運営を総括する者と各界代表等の 4 名以内とし、委員の中から互選する

④副委員長は、委員長を補助し、委員長が職務を遂行できないときは、その職務を代行し、職務代行者は副委員長の中から委員長が指定する者とする

**第 5 条(企画調整委員会)**①企画調整委員会は、次の各号の事項を調整又は審議する

1. 第 6 条の分科委員会委員長が付議する事項及び分科委員会間の異見のある事項
2. 企画調整委員会委員長が審議が必要と認め、付議する事項

- ②企画調整委員会は、第1項各号の事項中から本委員会の審議が必要と認められる場合には、本委員会にこれを上程することができる
- ③企画調整委員会は、15人以内の委員で構成され、委員は本委員会の副委員長、各分科委員会の委員長及び市長が委嘱する者とする
- ④企画調整委員会委員長は、本委員会の委員長が指名し、企画調整委員会委員長がその職務を遂行することができない時は、職務代行者を氏名することができる

**第6条(分科委員会)**①分科委員会は清溪川復元事業に関連する分野別事項に関し、第2条各号の機能を遂行し、分科委員会別所管事項は次の各号のとおり

- 1. 歴史文化分科委員会：文化遺跡復元、文化空間造成等に関する事項
- 2. 事前環境分科委員会：生態及び環境造成等に関する事項
- 3. 建設安全分科委員会：構造物撤去、道路建設、河川復元等に関する事項
- 4. 交通分科委員会：交通影響及び対策等に関する事項
- 5. 都市計画分科委員会：都市計画等に関する事項
- 6. 市民意見分科委員会：世論調査及び分析、意見収れん等に関する事項

②分科委員会は、15人以内で構成され、委員は次の各号の者と市長が委嘱する者とする

- 1. 歴史文化分科委員会：文化観光局長
- 2. 事前環境分科委員会：環境管理室長
- 3. 建設安全分科委員会：建設局長
- 4. 交通分科委員会：交通管理室長
- 5. 都市計画分科委員会：都市計画局長
- 6. 市民意見分科委員会：広報管

③分科委員会の委員長は、委員の中から互選され、所管分野の業務を総括する

④分科委員会の委員長は、所管事項の中から、次の各号の1に該当する事項に対しては、当該分科委員会審議を経て、企画調整委員会に審議調整を要請することができる

- 1. 企画調整委員会の審議が必要と認められる事項
- 2. 他の分科委員会との調整が必要と認められる事項

⑤分科委員会の委員長がその職務を遂行することができないときは、職務代行者を指定することができる

**第7条(委員の任期)**各委員会（本委員会・企画調整委員会及び分科委員会を言う。以下同様）の委嘱職委員の任期は2年とし、再任することができる。但し、補欠委員の任期は前任者の全任期間とする

**第8条(委員の解任)**市長は委員が次の各号の1に該当する時は、当該委員を解任することができる

- 1. 委員が長期治療を要する疾病、その他の事由により業務を遂行することが難しい場合