

CLAIR REPORT

ソウル市の交通総合対策

(財) 自治体国際化協会 CLAIR REPORT NUMBER 154 (December 10, 1997)

Council of Local Authorities
for International Relations



財団
法人
自治体国際化協会

〒102 東京都千代田区霞が関3-3-2 新霞が関ビルディング19階
TEL 03-3591-5483 FAX 03-3591-5346

目次

はじめに	1
第1章 ソウル市の交通問題	2
(1) 現況	2
(2) 推進目標	3
(3) 推進体系	6
第2章 交通量減少対策	8
(1) 混雑通行料徴収	8
(2) 不法駐・停車取締り強化	12
(3) 駐車場対策	13
(4) 走行税導入	15
(5) 乗用車5部制	16
(6) 週末車両制	16
(7) 道路網拡充	17
(8) 市民団体発足	20
第3章 市内バスの改善	21
(1) 現況	21
(2) バス専用車路	22
(3) バス到着案内システム	23
(4) バス業体財政支援	24
(5) バス業体の大型化	25
(6) バスカード導入	25
(7) バス路線の改編	27
(8) バスの高級化	27
(9) 無人監視カメラ設置	28
(10) 市内をめぐるバス非理（收賄）事件	28
第4章 タクシーの改善	30
(1) 現況	30
(2) タクシーの高級化	32
(3) タクシー呼出し機能設置	33
第5章 地下鉄の現況	34
参考文献	38

はじめに

経済・産業等が目覚ましい発展を遂げた、いわゆる「漢江の奇跡」と言われた1970年代後半以降現在に至るまで、韓国の発展には目を見張るものがある。

しかしながら、この急成長がもたらした弊害が、その分大きいのもまた事実である。

そして、ここ数年、特に呼ばれているのが、交通問題についてである。中でも、首都ソウル市の交通問題は、かなり深刻な状況にある。

筆者自身、ソウルを初めて訪れた時からずっと感じていることであるが、「何で車が多く、混雑した所なのだろう」という印象は今も拭えない。

急激な乗用車の増加による出退勤時及び日中の交通渋滞をはじめとして、大衆交通手段であるバス・タクシーの不親切や乱暴運転等による低いサービス、地下鉄の整備の遅れ等、現在ソウル市が抱えている交通問題を挙げればきりがないくらいである。当然、市民も同様の気持ちを持っている。

そこで、ソウル市は、この問題を解決するために、「'96ソウル市交通総合対策」を発表した。

この中では、交通量減少対策や大衆交通サービスの改善方法等、様々な角度から総合的に、ソウル市の交通問題を解決する政策を展開している。

本レポートは、この「'96ソウル市交通総合対策」をもとに、ソウル市の交通問題の解決が、どのように行われるのかについて解説したものであり、その中でも特に重要なものについてのみ列挙しているが、地下鉄については、現在も整備中であるため、現況を紹介するに留めている。

今後、韓国が先進国の仲間入りをするためにも、その中心であるソウル市の交通問題の解決は不可欠であり、引き続きソウル市の政策に注目して行きたい。

第1章 ソウル市の交通問題

(1) 現況

現在、ソウル市は、面積約605平方km、人口約1,100万人であり、国全体人口の約25%が集中している。さらに、ソウル首都圏には、国全体人口の約50%が集中している。他の大都市である東京・ニューヨーク・パリ等と比較しても、より激しい人口集中が進んでいる。

1960年代から90年代の間に、4倍以上も急増しているこの急激な人口増加による結果、ソウル市は今、様々な問題に直面している。住宅問題、雇用問題、環境問題然りである。

その中でも、近年特に深刻なのが、交通問題である。1980年代以降、自動車の増加と交通渋滞の多発には、目を見張るものがある。

ソウルの自動車保有台数率は約40%（約210万台）と高いが、それに比べて交通事故発生件数や死者数は低い。これは、ソウル市内の交通渋滞がたいへんひどいため、交通事故が多発したり、死者が出たりするほどは、自動車が速く走れないというソウルの交通渋滞の深刻さを物語っている。

表1 ソウル市の自動車の増加の推移

(1980年を100とする)

	1980	1985	1990
自家用車	100	265	824
全自動車	100	215	577
道路面積	100	111	122
道路延長距離	100	106	111

表1から分かるように、韓国では高度経済成長により、国民所得が上昇した結果、1980年代半ば頃から、自動車の増加が激しく進んだ。が、これに比べて、道路整備はほとんど進んでいないのが実状である。

表2 年度別都心平均運行速度

(単位: km/h)

年度	80	84	88	89	90	92	94	95
速度	30.8	25.2	20.5	18.9	16.4	19.28	20.24	18.25

80年末は、都心の自動車平均運行速度が時間当たり30.8kmで、とても円滑だったが、90年には16.4kmまで落ち、ひどい渋滞現象を導くようにな

った。

しかし、90年10月頃から、不法駐車に対する強力な取締りが行なわれ、94年には20.24kmまで回復したが、95年には自治区の取締りが緩やかになったため、18.25km（東京16.5km、サンフランシスコ22.5km）に再び鈍化した。

（2）推進目標

そこで、ソウル市は、この交通問題を解決するために、「'96ソウル市交通総合対策」を発表した（5月13日発表）。その内容は、主に次の3つに要約される。

①大幅な乗用車利用抑制

現在、約350万台に達する1日の通行量を98年までに、現行の80%（280万台）までに減らすために、混雑通行料の徴収、無料駐車場の有料化、公営駐車場料金の引上げ、走行税の導入等に乗り出した。

駐車場の需要を誘発している観覧、集会、販売施設の駐車場も有料化運営を強制化する。

また、出退勤時間の交通量分散のために、96年下半期から、ソウル市の公務員の出勤時間帯を午前8時から10時までに調整している。

しかし、南山1、3号トンネルで徴収する混雑通行料の場合、車両が都心に入つて来ることを抑制する効果が検証されておらず、また、現金で徴収するために、車両の停滞をさらにひどくさせるという論議もある。

②大衆交通の利用拡大

バス専用車線を98年までにさらに137km新設し、総計300kmに延ばすが、一部区間については、タクシー走行の許容を検討する。

96年7月末までに、全ての市内バスに「バスカード制」を導入し、カード販売所をコンビニ店や銀行にまで拡大設置し、97年からは、バスカードで地下鉄も乗れる「統合カード」を導入する。

また、新都市に住む首都圏住民のために、市外を運行するバス路線を大幅に拡充する。

バス業界に対しては、産業合理化業体（会社）として指定することにより、財政難を開拓し、業体間の合併を通じた大型化のために、追加予算200億ウォン（約2億8千万円；1ウォン=約0.14円、以下円表記省略）を確保する。

地下鉄の場合、ラッシュアワーの時間帯以外の利用率を高めるために、料金を割り引く「ビジネス乗車券」、駅舎空間を利用するイベント事業、自転車保管所等を導入して大幅な拡充を図る。

表3 年度別輸送手段別輸送分担率

(単位：%)

区分	1983	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
市内バス	64.3	50.6	45.2	43.3	41.4	38.8	38.6	38.0	36.7
地下鉄	10.0	16.8	16.2	18.8	21.2	24.6	25.6	28.3	29.8
タクシー	17.0	16.4	13.4	12.8	12.6	12.0	11.8	11.2	10.7
乗用車				14.0	14.1	14.5	14.2	14.3	14.5
その他	8.7	16.2	25.2	11.1	10.7	10.1	9.8	8.2	8.3

この輸送分担率の数値だけを見ると、他の大都市にはまだ及ばないという印象は拭えない。今後はこの輸送分担率を適正な数値に持っていくために、98年を目標として、市内バスは35%に、地下鉄は40%に、乗用車は10%に、それぞれ移行させる予定である。

③交通障害要因の除去

基本的に、市内を15圏域に分類し、改善策を試行する。

その中でも、特に渋滞が激しい地域を挙げてみると、

1) 漢南大橋周辺

交通量の激しい漢南大橋の南北端の場合、98年までに京釜高速道路の上り線とオリンピック道路を直接結ぶ高架道路を建設し、京釜高速道路から漢南大橋と盤浦インターチェンジ区間を4車線から6車線に広げる。

2001年までに漢南大橋を6車線から12車線に拡大し、南北それぞれの端に、狎鷗亭路と南部循環道路を結ぶランプをそれぞれ新設する。

また、漢南大橋北端の漢南5股道路の高架道路を撤去する代わりに、順天堂病院と江邊北路方向へ向かうY字型高架道路を建設する。

2) 汝矣島周辺

西江大橋が開通する予定の97年4月以降に交通構造が改善される。

汝矣島の外郭を循環している汝矣島東・西路（道路の名称）を97年6月から一方通行とする。

西江大橋との連結のために、オリンピック道路の汝矣下流インターチェンジを国会議事堂の裏道の方へ直結させ、西江大橋北端～新村ロータリー間の道路を建設し、新村ロータリーに99年までに高架車道を建設する。

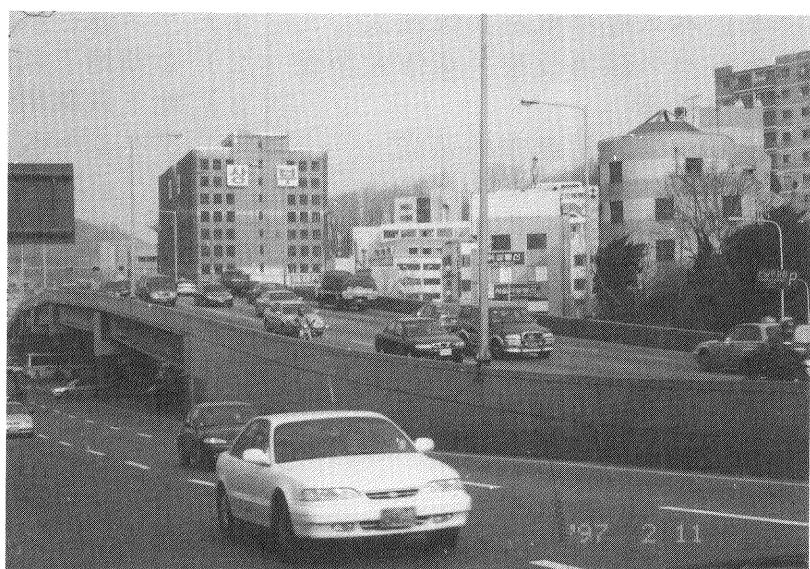
また、汝矣島に位置するMBC（文化放送）前の道路とスンポグン教会を直結する汝矣島広場横断道路を97年上半期中に建設し、ソウル大橋を10車線に拡張する。

汝矣島大橋北端のKBS（韓国放送公社）別館前の道路に、大方路の方向に高架車道を建設し、大方路～元暁大橋の区間は汝矣東路へ迂回する一方通行を実施する。

結局は、以上に挙げたような慢性的に渋滞になる地点について、その渋滞原因を精密分析して、交差路立体化をはじめ、総61事業を2000年までに完了する計画である。その内37事業については、98年までに完了する計画である。

あわせて、交通渋滞の要因になっている工事現場を巡察班が、毎日パトロールする体制を整え、工事による渋滞が軽減されるよう監視することとしている。

(漢南大橋周辺)



(汝矣島周辺)



(3) 推進体系

今まで挙げたような施策を含め、ソウル市が推進している事業を体系毎に表すと次のようになる。

分 野	当面重点事業（20事業）	継続推進事業（23事業）
1 交通量減少強化	1) 混雑通行料徴収 2) 不法駐・停車取締り強化 3) 駐車場有料化・料金調整 4) 民間部門交通量減縮活性化 5) 市公務員、企業体出退勤時自制 6) 市民・市公務員交通量減少	1) 走行税導入建議 2) 乗用車部制（車両番号による規制）運行検討 3) 駐車上限制実施 4) 首都圏乗用車流入抑制対策
2 大衆交通サービス画期的改善	1) バス専用車路大幅拡大 2) バス経営改善・業体大型化誘導 3) バス公営車庫地造成 4) バス路線改編・高級化 5) 地下鉄の利用増加の検討	1) バス運行秩序確立 2) 2期地下鉄段階的開通 3) 地下鉄利用便宜施設拡充 4) タクシー改善
3 渋滞障害改善	1) 道路工事場交通処理円滑化 2) 交通統制区間処理対策 3) 裏面道路一斉整備 4) 車両通行方法改善 5) 渋滞区間改善対策	1) 新信号システム導入 2) 交通放送機能活性化 3) 先端交通管理システム導入 4) 道路標示板一斉整備 5) 物流体系改善総合計画樹立
4 交通環境改善	1) 生活道路整備 2) 車のない通り造成	1) 交通事故減少対策推進 2) 無人監視カメラ設置拡大 3) 歩行環境改善対策推進 4) 自転車利用活性化計画 5) 交通公害低減対策計画
5 駐車施設拡充及び管理改善	1) 地域単位共用駐車場建設 2) 居住者優先駐車制実施	1) 民間駐車場建設促進 2) 公営駐車場料金管理体系改善 3) 住宅車庫地設置基準強化
6 交通行政機能強化		1) 広域交通政策協議会運営 2) 交通総合現況調査実施

(市庁前ロータリー)



第2章 交通量減少対策

(1) 混雑通行料徴収

「'96ソウル市交通総合対策」のなかでも、特に目を引くのがこの混雑通行料徴収である。

交通渋滞の主要原因が、乗用車の利用増大によるのは、明らかであるが、問題は、輸送分担率が14.5%に過ぎないのに、道路通行量は65%を占めているところにある。また、搭乗実態も1人乗り搭乗車が78%、2人乗り搭乗車が20%、3人以上搭乗車が2%という状況である。

そこでソウル市は、車の通行量を減らすために、混雑通行料徴収制度を導入した。高速道路を通行する車両から、通行料を徴収するのは当然であるが、これを一般道路で適用しようとするものである。

ただ、混雑通行料をソウル市内で同時に徴収することは、現行上非常に難しい。ゆえにソウル市では、まず一次的に、南山1、3号トンネルを利用する車両について、混雑通行料を賦課することにした。

南山1、3号トンネルを一次的徴収場所に選定した理由は、車両速度が20km/h程度でありながら、乗用車通行比率が、1号トンネルでは72.6%、3号トンネルでは74.8%であり、さらに1~2人乗り乗用車の比率も98%を占めているからである。

具体的には、南山1、3号トンネルの両方向を通過する2人以下搭乗自家用乗用車について、1回につき2,000ウォンの混雑通行料を現金で徴収する。通行料徴収時間帯は、平日午前7時から午後9時まで、土曜日午前7時から午後3時まで、日曜日と公休日は徴収しない。

しかし、障害者用自動車、緊急自動車、外交用自動車、外賓用儀典自動車、貨物車及び大衆交通手段であるバスとタクシーは徴収対象から除外され、これらが通行できる免除車両専用道路を設置する。混雑通行対象であっても、払わないで通過した車両には、10,000ウォンの過怠料が賦課される。

また、原則的には現金であるが、現金徴収による不便を減らすために、クーポン制を導入している。クーポンは、10枚単位で発行し、10枚当たり1枚ずつのボーナスを与えるようにしている。クーポンは、1、3号トンネル都心入口に設置している料金所で販売している。

さらに、通行料徴収による混乱を防ぐため、漢南大橋南端と梨泰院交差点等、1、3号トンネル周辺15か所で、通行料の徴収内容と免除車路の運営内容等を盛り込んだ交通案内標示板を設置している。

ソウル市は当初、試験実施である点を考慮し、1,000ウォンを徴収することを考えていたが、1,000ウォンの徴収では、一時的には通行量が減少

しても、長期的に見た場合、通行量の増加が予想されることを考慮した結果、2,000ウォンに決定した。ソウル市政開発研究院の調査結果によれば、1,000ウォンを徴収する場合は、7%の交通量減縮効果があり、2,000ウォンを徴収する場合は、ソウル市の目標値である15%に近い13%の減縮効果があることが示された。

ソウル市は、「'96ソウル市交通総合対策」を発表した5月13日当初は、9月1日からこの制度を実施する予定であったが、その後10月1日実施に変わり、最終的には11月11日からの実施になった。

その結果、混雑通行料初日の11月11日には、午前中は車両通行が大きく減り、閑散な様子が見られた。しかし、午後5時を過ぎるにつれ、トンネル通過車両が増加し、退勤時間には車両行列が並ぶ渋滞現象が見られた。停滯現象は午後8時前後に和らいだが、午後9時を過ぎるやいなや、退勤を延ばしていた車両が一度に押し寄せることもあった。迂回道路についても、午前より退勤時間に停滯がひどく、場所によっては、巨大な駐車場を彷彿させる所もあった。

ソウル市が、11日から15日までの混雑通行料徴収による交通量と速度変化を分析した結果、南山1号トンネルでは、通行料徴収前、1日平均4万余台に達した通行量が、徴収後には、1日平均29,510台に減り（26.2%減少）、通行速度も時速23kmから34.8kmに上がったことが分かった。

南山3号トンネルでは、1日平均5万台に達した通行量が、徴収後には、1日平均39,147台に減ったことが分かった（22.4%減少）。

また、両トンネル合わせて、3人以上搭乗車やタクシー等の徴収料免除車両は、3万9千余台で、全体通過車両の約60%を占め、1人搭乗車両が大きく減少したことも分かった。

しかし、徴収金額については、約5千万ウォンであり、ソウル市が当初予定していた1億ウォンを大きく下回った。

ただ地下鉄利用客は、11日午前7時から9時までの出勤時間の間に、65万5千人が利用し、1週間前に比べて、2万2千人増加という目立った結果が現れた。

しかし、混雑通行料徴収開始後、3週間経った頃には、徴収前と同様の結果が現れており、効果がほとんどなくなつた状況であった。

それゆえ、この混雑通行料徴収が、今後継続して成功を収めるためには、解決されなければならない幾つかの問題点がある。

その一つが、混雑通行料徴収の実施により、自家用車の運転を放棄した人々がたくさんいるが、この人々の自家用車の運転を制限しなければならないという不満をどのように解消するのかを交通関係専門家は危惧している。数千人はいると推定されているこの人々を、確実に地下鉄やバス等の大衆交通手段に留め

ておくためには、バスのトンネル通過路線及び迂回路線の拡充や地下鉄とバスの深夜延長運行等、根本的な対策が必要である。

もしも、これらの大衆交通対策が出来ないのならば、混雑通行料は、経済的に余裕がある人々だけに便宜を与え、それ以外の一般市民には利用を制約されるということになるかもしれない。

また、免除車両が間違って有料車線に進入する等の混乱も起こっている。これについては、免除車両に色を塗って識別するということが不可能なため、車両にICカードを装着し、料金所を通過すれば自動的に料金が徴収される、いわば無停車料金所方式（NON STOP TOLL GATE SYSTEM）を開発し、実施する方針である。

ソウル市は97年上半期には、南山1、3号トンネル以外の地域でも混雑通行料を徴収することにしている。拡大地域は、96年6月29日に改定された都市交通整備促進法により、1日の中で交通量が一番多い1時間の平均通行速度が、片道4車線以上道路で時速20km未満であるか、片道3車線以下道路で16km未満の道路または、信号待機時間が60秒以上の交差路と45秒以上待機する無信号交差路地域である。

問題は、この基準を適用する場合、事実上ソウル全域が通行料徴収対象になることである。

ソウル市は、このため、漢江上の全ての橋梁と統一路、京仁路、東部－西部幹線路等、市界交通流入地点に料金所を設置し、通行料を徴収する方案と汝矣島圏、漢南圏等、交通が集中している都心及び副都心を選定し、圏域別に進入路で通行料を徴収する方案を検討している。

(混雑料徴収以前) 混雑通行料施行前の11月8日午後4時30分、南山3号トンネルを通って来た車両行列が、トルゲートを通過している。



(混雑料徴収以後) 混雑通行料徴収初日の11月11日午後4時30分、南山3号トンネルトルゲート前道路。平素とは違い、閑散な様子である。



(2) 不法駐・停車取締り強化

ソウル市内で特に目につくのが、不法駐・停車の多さである。歩道上にせよ住宅街にせよ、このことも交通渋滞を引き起こしている原因の一つである。最近では、商店街での火災発生時に、商店街付近の不法駐・停車のために消防車が進入できず、火災の延焼を食い止めることができなかつたという事態さえ発生している。

以前は、ソウル市が不法駐・停車取締り権限を持ち、徹底した取締りを行った結果、道路上での不法駐・停車がなくなった時期もあったが、95年民選自治体になってからは、ソウル市から各区長に取締り権が移り、以前ほどきつい取締りではなくなつた。

このことも不法駐・停車が増加している原因であろうが、一番大きな要因は、市民一人一人に不法駐・停車に対する認識が薄いからである。

人間の認識を変えるということは、本人に期待するしかないが、ソウル市は今後行政の立場から、強力に取締り活動を推進していく計画である。

そのため、現行では、自治区長の権限である不法駐・停車取締り権をソウル市長権限に変えるために、関連法改定を建議している。

さらに97年からは、歩道上に不法駐・停車する車両所有者や運転者に対し、道路上に不法駐・停車する場合より、1.5倍多い反則金を支払わせることを決定した。

これは、ソウル市が96年9月1日に発表したものであるが、市民の歩行権確保に重点を置いたものである。

今まで、歩道上に不法駐・停車した車両は、市民の歩行権を侵害し、歩道ブロックを破損する等の問題があつたにもかかわらず、行政官庁と警察は、道路交通の流れをよくすることに重点を置いてきたため、道路上不法駐・停車車両を主に取り締まつてきていた。

現在は、歩道・車道区分なく、不法駐・停車車両に一律的に4万ウォンの反則金を賦課しているが、97年からは、歩道上に不法駐・停車する違反車両について、6万ウォンの反則金を支払うようにしたものである。

また、他人の家の前に不法に駐・停車する車両を減らし、住宅街道路の駐車秩序を守るために、96年7月から「居住者優先駐車制」を実施している。

自治区別に駐車区域を定め、地域内居住者を中心に、毎月一定額を負担することにより、優先的に駐車できるという仕組みである。

対象地域は、96年7月現在、市内8地区12地域であり、負担額は、月2~4万ウォンである。

さらに、都心等で駐車場を探すことができず、挙げ句の果てに、結局不法駐車をしてしまうという人をできる限り減らすために、ソウル市は、97年から

「駐車場案内放送システム」を導入する。

この対策も、駐車場を探し、徘徊する車両による交通停滞を減らすことを目的にしている。

都心一副都心等、駐車需要が密集した地域に設置されるこのシステムは、別途に放送局を設立しないで、駐車場に遠隔調整発信機を設置、駐車場情報を街路等に設置したFM無線無人自動案内機を通じ、音声の合成により、半径50m以内を通行する車両が、ラジオで聴けるというものである。

駐車情報は、「市庁裏側にある路上駐車場は満車です」等、駐車場の位置、駐車場名、駐車場の混雑度等の情報が含まれている。

放送時間は、午前8時から午後9時まで、周波数をFM107.2～107.8MHzに固定しておけば、近隣駐車場10～12の駐車状況を反復して聴くことができる。

(3) 駐車場対策

ソウル市によれば、1日当たり自動車増加台数は487台で、年間約17万台ずつ増えている計算である。一方、駐車施設は、その需要に対し、絶対的に不足しているのが現状である。

95年末では、駐車施設は、総146,798か所であり、約112万台4千台の駐車が可能であった。しかし、このまま自動車の増加が続けば、2000年までには、77万台の駐車空間が不足するという事態になっている。

表4 駐車場現況

区分	計		路上		市営屋外		民営屋外		建築物付設	
	箇所	台数	箇所	台数	箇所	台数	箇所	台数	箇所	台数
計	146,798	1,123,832	334	22,396	69	16,269	1,991	57,468	144,404	1,027,699
都心	小計	4,628	71,372	47	1,356	10	390	280	11,369	4,291
	鍾路	2,334	29,183	21	481	4	179	179	5,096	2,188
	中区	2,294	42,189	26	875	6	211	159	6,273	34,830
その他	142,170	1,052,460	287	21,040	59	15,879	1,711	46,099	140,113	969,442

しかし、ソウル市の考えは、駐車場が不足しているからといって、駐車場を増やすということよりも、むしろ車の利用者を減らしていくという考え方である。

もちろん、駐車場を全く増やさないというのではない。都心等の過密地域では、駐車場設置は抑制するが、地下鉄駅等周辺の外郭地域には、駐車空間を作っていく考えである。

そこで、ソウル市は、ソウル市内の全ての駐車場を有料化する方針を打ち出した。これにより、市民に対し、市内には無料で駐車することはできないという認識を植えようとするものである。

第一段階では、96年3月1日～5月10日の間に、駐車規模が5台以上の市・区傘下の全公共機関を

第二段階では、96年4月20日～5月31日の間に、中央部署及び政府公企業を

第三段階では、96年5月1日～6月30日の間に、民間企業体を

第四段階では、96年7月1日以後に、住宅街の裏面道路をというふうに、段階的に駐車場の有料化を推進した。

さらに、上記と関連して、交通開発研究院が96年6月19日に発表した「乗用車利用抑制のための公共庁舎の駐車料金政策方案」研究報告書では、江南地域の調達庁、果川第二政府庁舎、都心の海運港湾庁の3か所を対象に、駐車場現況と利用実態を分析したところ、3か所の職員2,596人中、乗用車利用者が33.5%に達することが判明した。

また、平均駐車時間は約10時間で、乗用車利用職員の大部分が、出退勤目的のみで乗用車を利用することが分かった。

例えば、果川第二政府庁舎の場合、月7万ウォンの駐車料金を設定する代わりに、大衆交通手段を利用する場合の補助金として、月3万ウォンを支給すれば、職員乗用車利用者が32.1%減るとの分析結果が出た。

実際、交通開発研究院でも、94年7月から、月5万5千ウォンの駐車料金を設定し、乗用車利用職員に3万ウォンを支給した結果、乗用車利用者が28%減少している。

さらにソウル市は、この市全域駐車場有料化政策に続き、都心進入車両抑制のため、公営駐車場の料金引上げを実施した。

これは、駐車場条例改定に伴い、97年2月から施行するものであり、今まで30分当たり2,000ウォンであった1級地（4大門内都心と副都心）の公営路上駐車料金を3,000ウォンに、2級地は、1,600ウォンから2,400ウォンに引き上げるというものである。

これとともに、30分以降に追加される料金も、800～1,000ウォンになり、その時間も15分単位から10分単位に変更される。

しかし、これに対して、民営駐車場は料金を下げる等の措置をとっており、ある民営駐車場では、30分基本料金が1,500ウォン、10分毎の追加料金が500ウォンであるという具合である。

公営駐車場の料金を上げても、民営駐車場が料金を下げれば、民営駐車場に車が集まくるのは明白であり、この施策は大きな効果を挙げていないとい

うのが、大多数の意見である。

表5 駐車料金改定内容（最初30分基準料金）

（単位：ウォン）

区分	路上駐車場		路外駐車場		月定期券（路外）	
	現行	改定後	現行	改定後	現行	改定後
1級地 (都心・副都心)	2,000	3,000	1,600	2,400	200,000	250,000
2級地 (一般地域)	1,000	1,500	1,000	1,500	120,000	180,000
3級地 (乗換え駐車場)	400	600	300	500	40,000	40,000
4級地 (その他)	200	300	200	300	30,000	30,000

（4）走行税導入

走行税は、ガソリンへ高率の税金を賦課することにより、車両走行距離が長いほど多くの税金を払うようとする制度である。

近年の交通量増加により、政府や交通専門家の間では、常々走行税についての議論がなされていたが、その度にうやむやになっていた。市民の反発が予想されるうえに、政府内でも賛否両論があったからである。

政府レベルで走行税が公式に論議されたのは、92年1月。当時、動力資源部がエネルギー節減5ヶ年計画の中で、走行税問題等を含め、導入を検討したが、物価圧迫を憂慮する経済企画院の反対等により、保留された。また、同年10月には交通部が、ソウル2期地下鉄（5～8号線）と軽電鉄等の建設に必要な財源確保のため、走行税導入を推進したが、政府の反対により、保留された。

さらに、95年1月には、ソウル市が走行税導入を推進したが、その時も政府が、物価不安等を理由に、保留された。

しかし、95年6月の民選自治後、市長が変わってから、再び走行税導入の議論が熱を帯び始めた。そして、ソウル市は今回の「96ソウル市交通総合対策」に、再び走行税導入を盛り込んだ。

ただ、走行税は、

- ①中央政府の政策決定事項であり、
- ②他の地域との平衡も考慮しなければならなく、
- ③車両保険体系にも影響を及ぼすため、

導入されるまでに解決しなければならない難題が多い。

例えば、走行税導入に反対する交通専門家や市民の意見は、たとえ導入されたとしても、実際には、交通量減少に大きな効果がなく、既存の自動車関連税との負担も大きいというものである。

そのうえ、混雑しない道路やラッシュアワーを避け、運転する市民にも、無差別に税金を賦課することになり、租税の平衡性に欠けると指摘している。

しかし、走行税導入を推進するソウル市の意見は、「ガソリンの価格は、86年のリットル当たり587ウォンから、95年のリットル当たり589ウォンと、10年間も据え置かれており、本来ならばかなり上がっているはずであり、走行税導入によりガソリンの価格を大幅に上げ、乗用車利用を減らさなければならない」というものである。

さらに、「ソウルの交通難はソウル市だけではとても解決できるものではなく、市民の果敢な大衆交通転換と政府の制度改善を通じた支援努力があれば、必ず成し遂げられる」と主張している。

(5) 乗用車5部制

この制度は、自家用乗用車に限り、車両番号末位数により、5日に一度ずつ運行を禁止することにより、交通量抑制、大気汚染減少、エネルギー消費抑制等を目的にするものである。

政府関係者は、まず、率先垂範という意味で、公務員を対象に実施を検討しており、その後、一般市民にも拡大する方針である。

対象地域は、交通混雑がひどいソウル市及び仁川市等の首都圏一帯で、優先的に実施する計画である。

また、部制に背く場合は、5万ウォンの罰金を徴収することにしており、例えば、大気汚染が深刻なメキシコシティの場合は、90年から5部制を実施しており、制度に背いた車両には罰金として、300ペソ（約6,850円）を払わせている。

(6) 週末車両制

この制度は、自家用乗用車を平日には利用しないで、土・日曜日のみ利用する場合（公休日は運転可）、自動車関連税金と保険料、駐車料等を減免する制度であり、97年下半期から導入する予定である。

これは、環境部が、自動車の排出ガスを減らすための政策として発表したものであり、自分の所有している乗用車を週末専用車両として登録しようとする場合は、市・郡・区に現在の緑色プレートを返還し、赤色プレートをもらえばよい。

しかし、現在使用中の車をそのままにして、新車を週末専用車両にしたり、2台以上の車中1台を週末専用車両として登録することは、不可能である。

また、週末専用車を平日に運行した場合には、過怠料を払わなければならぬ。

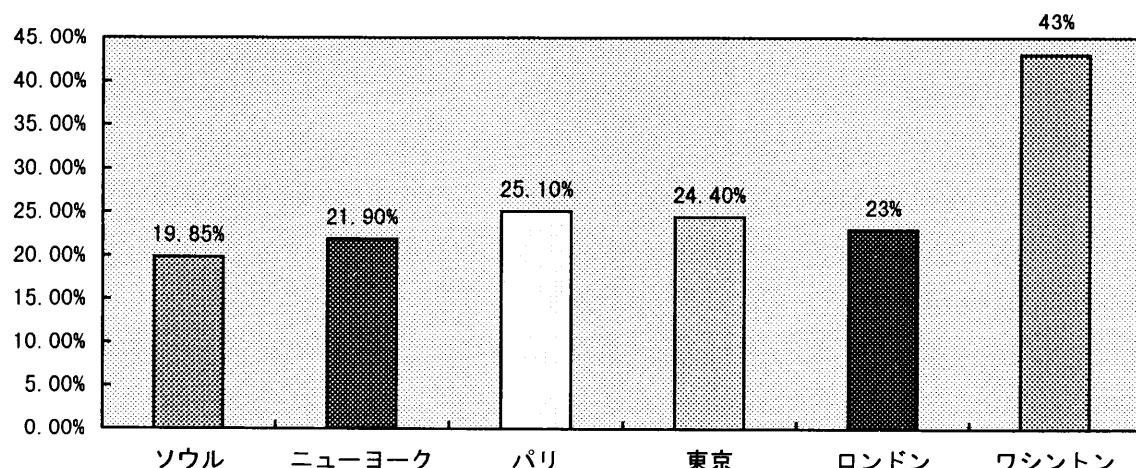
さらに、週末専用車両として指定され、1年が過ぎれば、週末専用車両の取り消しを請求できる。

(7) 道路網拡充

ソウル市の道路総キロ数は、95年末で7,674km、道路面積は、74.4km²、道路率は19.85%であり、他の大都市に比べて、道路供給が大きく不足している。

また、用地不足等により、道路の拡充には限界がある。そのため、90年末に18.32%であった道路率は、5年間で1.53%しか伸びていない。

表6 世界主要都市の道路率比較



ソウルの道路網の体系は、放射型道路19、循環道路3、東西南北道路4で形成されている。しかし、

- ①道路の線形が良くない。
- ②交通施設が不適切に設置されている。
- ③循環交通処理機能が不十分である。

等の様々な障害があるうえに、近年の自動車の急激な増加及び経済・社会活動の増加により、人的・物的輸送需要が、継続して増えてきたため、ほとんどの幹線道路が容量超過状態である。

これに対し、ソウル市は、

- ①新しい道路の建設には、多くの事業費がかかるうえ、道路敷地確保にも限界があるという点から、少ない事業費で交通渋滞解消の効果を最大限上げて行く。
- ②首都圏との広域交通体系の連携性を改善し、外郭幹線道路と都心間の交通を円滑にする。
- ③都心集中放射型幹線道路体系を長期的に、交通処理効率が高い、循環・格子型都市高速道路体系に改善する。
- ④副都心及び外郭地域の均衡発展等、都市空間の構造改編に必要な連結道路網を拡充する。

等の考えを持っている。

そして、ソウル市はこの諸問題を解決するための政策の一つとして、都市高速道路建設に重点を置き、推進している。

表7 都市高速道路建設計画

1995	1998	2003
122.7 km (+48.6 km)	176.3 km (+96.8 km)	273.1 km

大都市で発生する多様なパターンの自動車交通体系を高速、安全、快適に処理し、かつ、諸々の都市活動を維持・増進させるため、都市高速道路を98年までに48.6 km拡充、2003年までに96.8 km拡充し、総273.1 kmの都市高速道路網を構築する計画である。

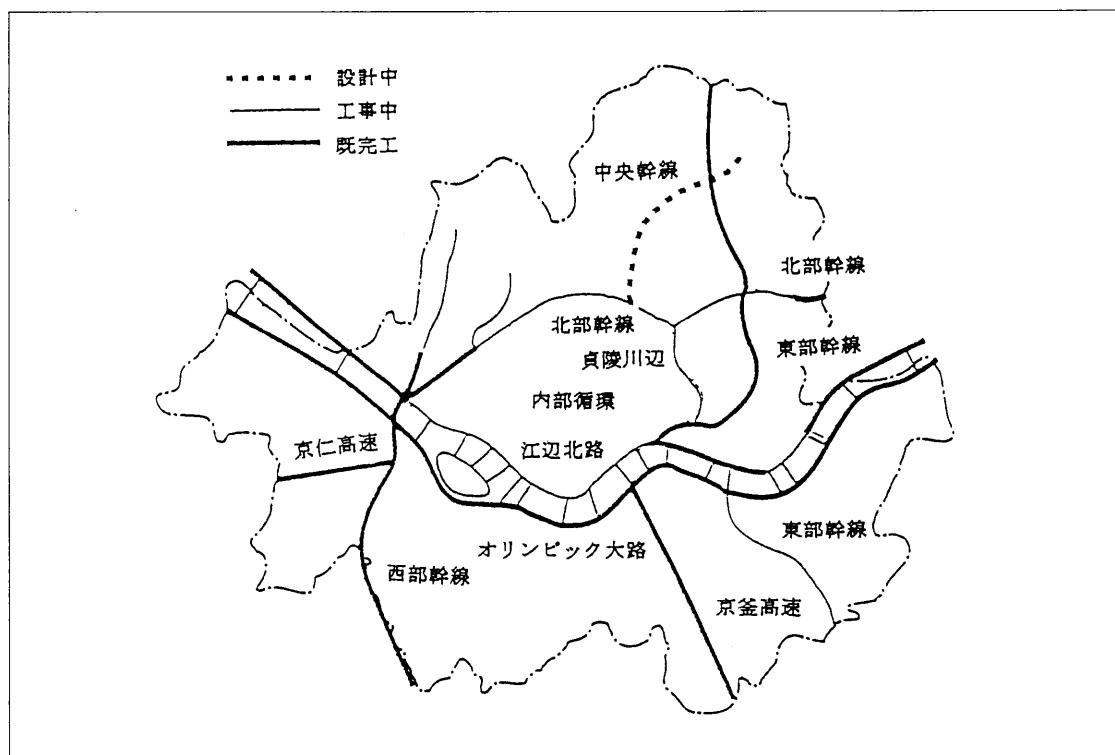
都市高速道路は、一般幹線道路の機能を補完し、容量を増やし、長距離交通を迅速に処理し、一般道路に比べて歩行者の出入りが制限されるため、交通処理面で効率性が高いという利点がある。

さらに、内部循環道路40.1 kmを98年末までに完成し、都心通過交通量の25%を処理することにより、4大門内の交通混雑が大きく緩和され、都心地の通行速度が約5km/h向上すると予測している。

表 8 都市高速道路建設現況

路線名		延長	車線	事業費 (億ウォン)	建設期間
総 計		273.1		51,001	
江 北 循 環	小 計	40.1		10,852	
	北部幹線	15.2		5,719	1990～1998
	貞陵川辺	8.5	6	1,854	1991～1997
	江辺北路	16.4	8	3,279	1989～1997
江南循環		46.9	6	19,999	1994～2003
放 射 幹 線	小 計	186.1		20,150	
	西部幹線	17.3	4	179	1987～1991
	京仁高速道路	6.0	4	415	1989～1992
	オリンピック大路	42.5	8	984	1988～1993
	京釜高速道路	12.0	6～8	1,330	1989～1995
	東部幹線	30.3	4～6	3,898	1988～1998
	江辺北路	25.2	6～8	3,196	1989～2001
	北部幹線	9.8	4	1,755	1990～1998
	南部幹線	28.7	4	4,895	1999～2003
	中央幹線	14.3	4	3,498	1995～2003

表 9 都市高速道路建設計画図



(8) 市民団体発足

日々深刻になるソウルの交通問題を先頭に立って解決するために、市民団体が手を握り合った。

96年8月26日、緑色交通運動、市民交通環境センター、韓国消費者連盟、環境運動連合等、ソウルの56市民団体が一同に会し、出帆式を行った。

出帆式には、ソウル市長をはじめ、各界から200余人の参加者があり、「ソウル交通問題解決のための市民社会団体連帯」をスローガンに掲げた。

この市民団体の基本的な見解は、ソウルの交通問題解決のためには、キャンペーン活動を行うことよりも、市民の小さい実践が重要であり、市民団体が率先して大衆交通を利用する等、今後市民実践運動を広げて行くということであり、56の市民団体の一つ一つが市民の立場で、「私から実践する」という姿勢を見せるならば、社会全体に良い雰囲気を浸透させることができるはずであるとの認識を示した。

さらに、今後は交通文化市民監視団を構成し、交通法規違反車両について、市民警告状を送付する等、交通量減少運動を広げて行く予定である。

これとともに、

①1週間に1、2回ずつ自家用車運転をしない。

②近い距離は歩くか、自転車を利用する。

等「ソウル交通問題解決のための7大市民実践課題」運動を展開して行くことも明らかにした。