

The 10th ITPS-KOTI Joint Seminar 2013

日時：平成25年10月31日(木)
場所：韓国交通研究院(ソウル)

1—I TPS-KOTI Joint Seminarについて

ITPS-KOTI Joint Seminarは、それぞれの研究機関における運輸交通分野の研究等について意見交換を行い、当該分野における両国の発展を目的としたセミナーである。

セミナーは日韓が交互に幹事国となり実施され、第10回目となる今回はソウルでの開催となった。セミナー冒頭、金韓国交通研究院長、杉山運輸政策研究所長からの挨拶の後、それぞれの研究機関から3名の研究員が発表を行い、闊達な議論が展開された。

2—韓国交通研究院(KOTI)の発表要旨

2.1 福祉交通に向けた政府の政策

—交通弱者とDRTを中心に—

Park Sang-Woo

(韓国交通研究院副研究委員)

韓国の人口に占める交通弱者の割合は2012年で25.1%となっている。また、韓国社会は2018年から本格的な高齢化社会を迎える。こうしたことから、2006年に交通弱者に関する法律が制定され、現在、交通弱者のためのマスタープランとなる第2次5カ年計画(2012—2016年)が実施されている。

また、バス、地下鉄、航空などの交通

モードやターミナル施設、歩道や歩道橋等の歩行環境等を対象とした交通弱者への対応状況に関する調査を毎年実施している。低床バスの導入率は、2012年には15.2%となっているが、2016年には韓国政府と地方政府がそれぞれ50%の出資により導入率を41.5%とすることを目標としている。

さらに、STSの導入率は、2012年には47.3%となっているが、重度の障害者200人当たりを最低基準として2016年に導入率を100%とすることをしている。

今後、交通弱者に対する利便性向上を図るためには、交通福祉に係わる指標の改善と定量的な計測方法の開発、低床バスの導入を促進させるためのノンステップバスの導入、中型の低床バス導入に関するマスタープランの策定、STSサービスの拡充を図るための導入基準の改定等が必要となる。

韓国の地方部では人口減少などによるバスのサービス水準の低下が課題となっている。こうしたことから、利用者の交通需要に応じたサービスを提供するDRT(Demand Responsive Transport)が注目されており、韓国政府においてはDRTへ対応するための法案の修正をおこなっている。今後、DRTの普及に向けリアルタイム運用システムなどの研究開発を行う必要がある。

The 10th ITPS-KOTI Joint Seminar 2013

14:00～14:20	〈開会挨拶〉 Kim Gyeng-Chul(韓国交通研究院院長) 杉山武彦(運輸政策研究所長)
14:20～15:20	〈Session 1〉 福祉交通に向けた政府の政策—交通弱者とDRTを中心に— Park Sang-Woo(韓国交通研究院副研究委員) 日本における地域交通の現状 泊 尚志(運輸政策研究所研究員)
15:30～16:30	〈Session 2〉 韓国における鉄道のメンテナンス Choi Jin-Seok(韓国交通研究院研究委員) 国鉄改革の後の鉄道インフラのメンテナンス計画 渡邊 徹(運輸政策研究所研究員)
16:40～17:40	〈Session 3〉 韓国における交通基本法制定の取り組み Mo Chang-Hwan(韓国交通研究院交通行政法制室長) 日本における交通基本法案の経緯と特徴 嶋本宏征(運輸政策研究所研究員)
18:00	〈閉会〉

2.2 韓国における鉄道のメンテナンス

Choi Jin-Seok

(韓国交通研究院研究委員)

韓国鉄道の維持・補修は、政府及び鉄道施設公団(施設管理者)の委託を受けて韓国鉄道公社(KORAIL)が行っているが、その施行基準が十分に整備されていないという問題を抱えている。さらに鉄道の維持・補修に必要な費用は、政府予算と線路使用料から年間約7,000億ウォンが投入されているが(2012年基準で高速鉄道の維持・補修費980億ウォン、在来線の維持・補修費6,016億ウォン)、労働集約的な構造(全体の内、人件費は約70.7%)になっており、非効率なものとなっている。

韓国の鉄道の維持・補修は、費用の高騰、維持・補修に関する技術革新が行われていないこと、長期的な更新計画の不在、鉄道維持・補修に対する政府の関心が不足しているなどの課題がある。こうしたことから、韓国交通部において

は、鉄道インフラの維持・補修スケジュールの標準化、維持・補修に関するコア事業の開発とそれ以外の事業のアウトソーシング化を図るために2016年までメンテナンスに関する持株会社を創設することとしている。今後、鉄道の維持・補修を効率的に実施していくために、遠隔操作技術を含むメンテナンス技術の確立や国家的なR&D事業の拡充などを実施していく必要がある。

2.3 韓国における交通基本法制定の取り組み

Mo Chang-Hwan

(韓国交通研究院交通行政法制室長)

韓国では、陸上・海上・航空などの交通サービスを提供するための交通政策の方向性、交通権振興などに対する基本的な事項と公共交通の育成及び利用促進などに関する事項を規定した交通基本法の策定に向けて2010年より行政主導で様々な取り組みを行ってきた。同法案は、当初の予定では、2011年に国会

に提出し、2012年4月頃に法案を施行する予定で準備を進めてきた。しかし、交通権に関する定義の曖昧さなどから国会への提出は2012年に持ち越された。

2012年に交通基本法を国会に提出したものの、国会の国土海洋委員会において異論が出たことから第18回国会の閉会と同時に同法案は廃案になった。交通基本法が廃案となった大きな要因は、公共交通にタクシーを含めようとした戦略の失敗、政府の財政負担の増加への懸念、交通権を保障するためのサービス水準の設定と実施計画の不在などが挙げられる。

今後、交通基本法が成立するためには、交通基本法に対する広報戦略とセミナーなどを通じたコミュニケーションの拡大、交通サービスの供給に伴う最低基準の設定、交通過疎地域でのサービス水準の測定方法、総合的な交通計画制度の新設、財源調達に関する検討などが必要となる。

