

The 8th KOTI-ITPS Joint Seminar

日時：平成22年6月9日(水)

場所：国際会議場(韓国・済州島)

1—KOTI - ITPS Joint Seminarについて

運輸政策研究所(ITPS)と韓国交通研究院(KOTI)は、平成22年6月9日韓国にて、KOTI-ITPSジョイントセミナーを開催した。このセミナーは両機関の「研究協力に関する協定」に基づいて、相互に連携し研究交流を促進することにより、相互の研究活動の振興及び交通運輸政策の高度化に寄与するために開催されるもので、今回で第8回目を迎えた。

今回は、自転車利用における政策課題、都市間交通における機関分担率の現状等、2つのテーマを中心に日韓双方の研究者がそれぞれ発表を行い、活発な議論が繰り広げられた。

2—韓国交通研究院側の発表の要旨

2.1 「韓国における自転車利用の現状と政策課題」

韓国交通研究院 研究委員 SHIN Hee-cheol

韓国において、自転車は短距離区間やレクリエーションでの利用が主であり、交通計画上、忘れられた機関であったが、経済効果や社会政策の観点から見直す必要がある。韓国における交通部門による地球温暖化ガスの総排出量は9,980万トン(2006年基準)であり、総量だけみると他の先進国に比べまだ少ないが、その増加率は他国の約2倍である。交通部門の中では、自動車交通が全体排出量の78.7%という圧倒的シェアを占めている。

韓国の自転車利用の現状をみると機関分担率としては約1.2%を占めている。

The 8th KOTI - ITPS Joint Seminarプログラム

15:00～ 15:10	開会挨拶 韓国交通研究院 院長 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長	HWANG Kee-yeon 森地 茂
15:10～ 15:35	韓国における自転車利用の現状と政策課題策 韓国交通研究院 主任研究員	SHIN Hee-cheol
15:35～ 16:00	日本における自転車利用の現状と政策課題 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員	鈴木美緒
16:00～ 16:30	ディスカッション	
16:30～ 16:55	韓国における高速鉄道の開業に伴う地域間交通の変化と展望 韓国交通研究院 研究員	KWON Young-in
16:55～ 17:20	日本における都市間交通の機関分担の現状 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長	森地 茂
17:20～ 17:50	ディスカッション	
17:50～ 18:00	閉会挨拶 韓国交通研究院 院長 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長	HWANG Kee-yeon 森地 茂



出席者

HWANG Kee-yeon (President)	森地 茂 (所長)
LEE Chang-woon (Vice President)	伊東 誠 (主席研究員)
LEE Sang-min (Director)	金 兌奎 (研究員)
(Guest) CHON Kyung-soo	鈴木美緒 (研究員)
(President of EAST, President of KSCE)	横田 茂 (研究員)
	梶谷俊夫 (研究員)
他7名	(Guest) 屋井 鉄雄 (東京工業大学教授)
	(Guest) 岡本 直久 (筑波大学准教授)

しかし、1年以内に利用したことのある人が64.7%、家庭に自転車を所有している世帯が77.1%程度で、以前よりは自転車の利用が増えているがまだ主な交通手段の一つとしては定着していない。

利用の目的としてはレジャー(79.3%)、買い物(26.7%)が多い。改善すべき点として、自転車道不足(32.9%)、盗難(22.7%)、駐輪場不足(15.6%)等、魅力ある点としては、「楽しい」「環境に良い」等が挙げられている。

韓国の自転車マスタープランは、2019年を目標年度として、6Eと呼ばれるビジョンを掲げている(表一)。

また、①PBS(Public Bike System)(全ての人利用可能、300m毎に駐輪場を設置、24時間利用可能)の推進、②U-Bike City(T-money(韓国のICカード乗車券)システムを利用して、公共交通機関から乗換時の自転車利用を無料化、そしてグリーンもしくはエコマイレージが貯まる)の社会実験を実施、③自転車情報提供(ホームページ、携帯電話)の充実、④国、地方の自転車道整備計画(2010～

2019の期間で3,200kmの自転車道整備)、⑤BIRT(Bike Rapid Transit)の社会実験等が計画されている(図一)。

2.2 「韓国における高速鉄道の開業に伴う地域間交通の変化と展望」

韓国交通研究院 研究委員 KWON Young-in

KTXは第一期として高速新線区間ソウル～大邱間287km(うち在来線21km含む)および在来線区間大邱～釜山間125kmで2004年に開業、そして第二期として大邱～釜山間125kmを高速新線区間として2010年に開業を予定している(図二)。

KTXの1日当たりの利用人数は2004年度には49,684人/日であったが、2007年度で92,425人/日となっている。

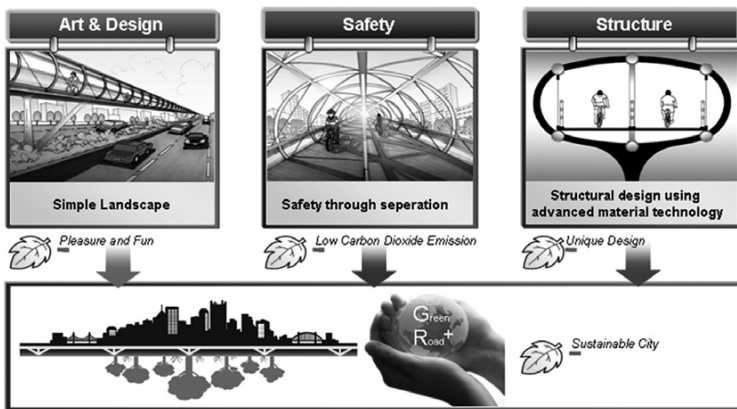
KTXと他の交通機関との所要時間ならびに運賃を比較すると(2009年8月KOTI資料)、ソウル～大邱間ではKTXが飛行機よりも所要時間が短く、料金も飛行機よりも安くなっており非常に競争力を持っている。ソウル～釜山間では料金は飛行機よりもKTXのほうが安い

所要時間は飛行機のほうが短くなっている。このような競争環境を背景に、2003年から2007年にかけて飛行機の分担率はソウル～大邱間においては23.5%から0.4%に、そしてソウル～釜山間では45.1%から23.8%へと減少している。これとは対照的に、同期間での鉄道の分担率は、ソウル～大邱間においては12.0%から60.0%に、そしてソウル～釜山間では27.3%から59.7%へと増加している。2004年から2007年の鉄道の乗客数の推移を見ると、KTXだけが伸びており、KTXが上記分担率上昇のけん引役になっていることが分かる。今後、2010年に開業予定である第二期高速新線区間の大邱～釜山間125kmが開通すると、ソウル～釜山間の鉄道分担率の更なる増加が見込まれる。

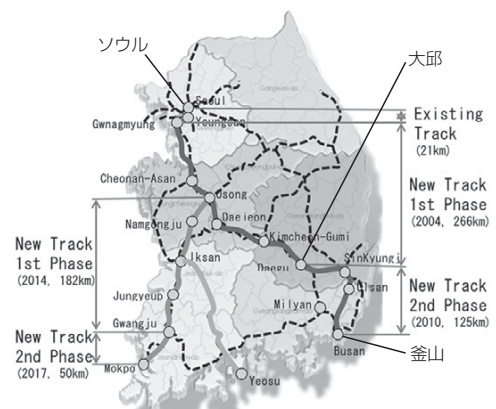
KTXの開業効果として、他の地域と比較して新駅周辺の地価の上昇も見られた。また、オペレーションコストの削減は年間530億ウォン、増収は年間5,680億ウォンで、開業第1段階としてのB/Cは0.89であった。

■表一 2019年ビジョン(6E)

1 Easy & Safety(手軽さと安全性)	安全な自転車道	自転車の交通事故30%削減、30,000kmの自転車道の整備を目標
2 Efficiency(率)	機関分担率増加	全体の分担率10%、通勤交通の分担率30%を目標
3 Exchange(変更)	他交通手段からの転換	転換率2倍を目標
4 Environment(環境)	自転車による環境の改善	大気汚染30%減を目標
5 Economy(経済)	観光による地域経済成長	国内観光における自転車の分担率20%を目標
6 Experience(経験)	10都市における社会実験	社会実験の都市において2012年までに自転車の分担率15%を目標



■図一 BIRT (Bike Rapid Transit)



■図二 KTXのネットワーク