

# 韓国における交通影響評価制度及び道路空間再編に関する視察報告

A Report on Traffic Assessment Scheme and Road Space Relocation in South Korea

青野貞康<sup>1</sup> 福本大輔<sup>2</sup>

By Sadayasu AONO and Daisuke FUKUMOTO

## 1 はじめに

国内における交通影響評価の取り組みとして、大規模開発地区関連交通計画マニュアル（以下、大規模マニュアル、国交省都市局）を活用した評価や大規模小売店舗立地法の指針（経産省）に基づく審査が行われてきたが、2019年には、「重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン」（国交省道路局）が策定され、運用が開始されたところである。

また、近年の都市再生の取り組みの中で、道路空間を再編してまちづくりに活用するための各種制度の創設や整備が進められている。

一方、韓国では従前より交通影響評価や交通誘発負担金の制度が運用されているほか、近年は道路空間再編の取り組みが盛んに進められている状況にある。本稿では、2019年8月の現地調査に基づき、韓国における交通影響評価制度の運用状況及びソウル市における道路空間再編の動向について紹介する。

## 2 韓国における交通影響評価の運用状況

韓国では都市交通整備促進法に基づき、一定規模以上の開発や施設整備に際して、交通影響評価を行うことが制度化されている。同法には交通誘発負担金制度も定められており、延床面積1,000㎡以上の施設に対して、毎年床面積に応じた負担金を課している。

交通影響評価は開発事業者から委託を受けた交通コンサルタントが評価書を作成し、独立した評価機関において審議・認証が行われる。交通需要予測の基礎となる発生集中原単位については、韓国交通研究院（KOTI）が調査を行い、韓国交通データベース（KTDB）として公開されている。なお、発生集中原単位は経年的に増加傾向にある。

予測に際しては、対象施設に類似した施設のデータに基づく原単位を設定することとしている。その際、

KTDBに登録されている施設から類似する3施設の既存データを用いることに加え、開発事業者側で新たに1施設を対象に交通量調査を行い、計4施設の平均値を算出することが求められる。新たに調査した施設のデータはKTDBへ提供することになっており、継続的に新規データが蓄積される仕組みとなっている。ただし、交通量データは開発事業者側にとっても財産であり、提供しない場合は罰金を科されるにも関わらず、提供を拒む場合もあるとのことである。

交通誘発負担金は、床面積に用途別の交通誘発係数と単価を乗じることで算出され、開発者ではなく、固定資産税のように床の所有者が毎年支払うものである。一方で、自治体の条例において、一定の条件を満たした交通影響評価を行った施設や自転車通勤の推進、自動車通勤の抑制等のTDM施策を実施している事業所に対して負担金の減免などを定めているケースがある。なお、徴収した負担金は自治体の交通事業特別会計に組み入れられ、当該施設周辺に限定せず、公共交通整備など交通事業全般に支出される。

## 3 ソウル市における道路空間再編の動向

ソウル市では2005年に中心市街地の老朽化した都市高速道路を撤去して、河川を復活させた清溪川の事例が有名であるが、近年も各地で車線を減らし歩行環境を改善する等の道路空間再編の取り組みが盛んに行われており、その中からいくつかの事例を紹介する。

### (1) ソウルロ7017

ソウル駅の東西を結ぶ高架の自動車専用道路を歩行者空間に改装したのがソウルロ7017である。この道路は1970年に建設されたが、老朽化によって安全性への懸念が高まり、撤去が検討されるようになった。その後、市民を交えた議論により、補修工事を行って歩行者空間に転用することが決定され、2017年に改

<sup>1</sup>都市地域・環境部門 研究員 博士（工学） <sup>2</sup>東北事務所次長、都市地域・環境部門 担当部門長兼グループマネージャー

装が完了したものである。高架上の歩行空間には植栽が施され、ベンチや遊具、ピアノ等が設置され、ソウル市民の新たな憩いの場となっている。

ソウル市役所では道路空間再編の事業評価を多面的に行っており、一つの評価指標として整備前後の沿道店舗でのクレジットカードによる決済金額が用いられている。その結果、ソウルロ7017の周辺店舗の売上は増加傾向にあり、波及的な効果も確認されている。



写真-1 ソウルロ7017(筆者撮影)

## (2) ヨンセロ

ヨンセロは延世大学から南に延びる道路であり、2014年に約400mの区間が公共交通地区として再整備され、車道はバスと緊急車両のみ通行可能となっている。ソウル市役所は、当初は歩行者とバスが混在するトランジットモール化をねらったが、批判もあり、妥協点として現在の構成に決着したとのことである。



写真-2 ヨンセロ(筆者撮影)

## (3) 徳寿宮通り

徳寿宮の外壁沿いの道路について、歩車道を平面化し、日中時間帯は歩行者専用化したものである。車道

部分はスラローム状となり、イメージハンプも設置される等、歩行者の安全に配慮した構造となっている。



写真-3 徳寿宮通り(筆者撮影)

## 4 おわりに

韓国での交通影響評価制度の検討にあたっては、我が国の大規模マニュアルや、米国ITEのマニュアルも参考にされた経緯があるが、法律による実効性の担保や交通データベースによる原単位のアップデートといった点では、我が国よりも踏み込んだ制度となっている。一方で開発事業者の負担も大きいと考えられ、事業者にもメリットがある制度設計が必要であろう。

道路空間再編に関しては、我が国と同様、沿道の利害関係者との合意形成が課題となっているが、歩行環境改善に賛同するサイレントマジョリティの意見を集めること、そして市長のリーダーシップの下で強い意志を持って事業を進めることがカギとなっている。

## 謝辞

2. については、埼玉大学久保田研究室出身で韓国の交通コンサルタントとして交通影響評価の実務に携わっているChung Hyung Jung氏およびKim Jun Young氏へのヒアリング、3. についてはソウル市役所歩行者政策課のKo Yoeng Ha氏へのヒアリングをもとに整理したものである。また、徳寿宮通りについては埼玉大学大学院久保田尚教授の視察に同行させていただき、同通りの空間再編に携わったソウル研究所のKwon Young Duk氏にご案内いただいた。この場を借りて諸氏に深くお礼を申し上げたい。