

IV-434 韓国の交通影響評価（インパクトアセスメント）制度について

東京工業大学大学院 学生会員 権 寧仁
韓国、交通開発研究院 李 漢俊

1. はじめに

韓国では1980年代初頭からの高度経済成長により首都圏など大都市への人口集中が起こり、自動車通行量と自動車保有台数の急増による道路混雑、環境汚染、交通事故など様々な交通問題が発生した。これに加え、大都市圏の大型建築物の建築及び開発計画により、この周辺の交通混雑が深刻な問題になったため、より体系的、かつ抜本的な都市交通対策として交通影響評価制度が始まった。これは、大規模建築物の建設や大規模開発の計画段階から交通問題に対する必要な諸対策を積極的に盛り込ませるために関係機関等との協議を重ね、かつ提言を行いながら影響評価を進めることなどを目的としたものである。

2. 制度の経緯

交通影響評価制度がソウル特別市で始まったが、正式に法律化されたのは評価制度を含めた韓国の都市交通計画などについての「都市交通整備促進法」とその施行令、施行規則が制定された1987年である。その後、法令の改正によって、人口30万以上の都市、現在は人口10万以上の都市に拡大された。また1995年には「交通影響評価施行指針」が制定されて評価報告書作成の指針として活用されている。

- 1985年 ソウル特別市で市長の行政指針としてはじめて施行
- 1986年 「都市交通整備促進法」の制定で人口100万以上の全国6大都市圏に適用決定
- 1987年 同法の施行令と施行規則で評価対象とする事業、施設物と内容などについて具体的に決定
- 1990年 人口30万以上の都市に拡大施行
- 1993年 人口10万以上の都市に拡大施行
- 1995年 建設交通部による「交通影響評価施行指針」の制定

3. 制度の内容

(1) 評価対象

交通影響評価は全国の23都市圏の一定規模以上の特定事業及び施設の基本計画段階で行うことになっている。事業としては再開発事業、土地区画整理事業、観光地造成事業などの18種類、施設としては業務施設、展示施設、遊園地などの17種類があり、その計画規模によって表-1のように中央政府が行う評価と地方自治体が行う評価とに区別されている。さらに地方自治体評価は場所によって都心と郊外に分けられている。

表-1 主な交通影響評価の対象事業及び施設の下限規模例

対象事業・施設	中央政府評価	地方自治体評価			
		ソウル特別市		その他の都市	
		都心	郊外	都心	郊外
再開発事業	1,000,000 m ²	100,000 m ²	150,000 m ²	70,000 m ²	100,000 m ²
土地区画整理事業	1,000,000 m ²	100,000 m ²	150,000 m ²	70,000 m ²	100,000 m ²
観光地造成事業	2,000,000 m ²	200,000 m ²	300,000 m ²	200,000 m ²	300,000 m ²
共同住宅	1,200,000 m ²	100,000 m ²	150,000 m ²	70,000 m ²	100,000 m ²
業務施設	200,000 m ²	20,000 m ²	30,000 m ²	15,000 m ²	20,000 m ²
展示施設	60,000 m ²	5,000 m ²	7,000 m ²	5,000 m ²	7,000 m ²
遊園地	600,000 m ²	40,000 m ²	60,000 m ²	40,000 m ²	60,000 m ²

(2) 評価業務の行政処理

交通影響評価制度の業務処理は評価段階、行政段階、審議段階の3段階で区分される。審議段階では事業と施設の規模によって、地方評価は当該市の交通企画課で、中央評価は建設交通部（日本の建設省と連

輸省に相当）で審議を受けている。業務の手続きを図-1に示す。事業あるいは施設の計画者はコンサルタントに評価を依頼し、作成された交通影響評価書を担当事業、施設の許認可部署に提出する。そして、評価担当の行政部署である交通企画課などで構成された交通影響評価審議会によって審議される。

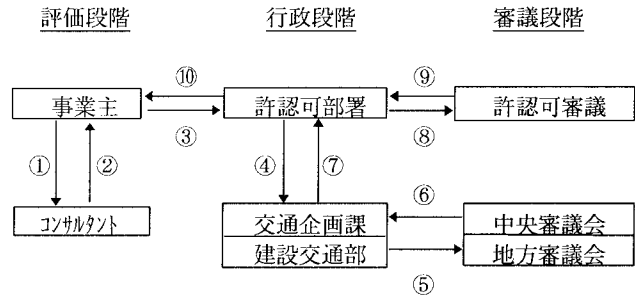


図-1 評価業務の行政処理過程

（3）評価内容

交通影響評価の内容は「交通影響評価に関する規則」に規定されており、その内容は表-2のように交通環境調査・分析、将来の交通需要予測、事業の実施による問題点と対策、その対策の施行計画を含めることになっている。

表-2 交通影響評価の内容

主要内容	具体的な内容
- 概要 - 交通環境調査・分析 - 事業地と周辺の将来交通需要 - 事業施行による問題点と対策 - 改善案（対策）の施行計画	- 評価の範囲、評価の結果要約、事業の内容 - 周辺地域の開発計画、交通環境と計画 - 事業の未施行と施行による交通需要、駐車需要予測 - 交差点、出入動線、公共交通と歩行、駐車施設、交通安全 - 施行主体と時期、工事中の交通処理

（4）評価実績

都市交通整備促進法令が制定された1987年の10月から実施された交通影響評価制度は現在10年目であり、その間、評価実施都市数の増加、評価対象規模の強化によって評価件数は急激に増加している。1994年には表-3のように年間619件の評価が実施されており、8年間で累計2,092件の評価が行われた。そのうちソウル特別市の圏域で行われた評価が776件で全体の約40%を占めている。

表-3 年度別交通影響評価件数の推移

区 分	1987-88年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	合 計
中 央	-	-	-	6	20	31	47	104
ソウル	55	71	107	132	124	154	133	776
地 方	25	58	81	111	200	298	439	1,212
合 計	80	129	188	249	344	483	619	2,092

4. 制度施行の意義と課題

韓国の自動車登録台数は1985年に100万台になったが、その後年平均25%の急激な増加を重ねて1996年中には1,000万台に達すると予測されている。その間1987年に交通評価制度が導入され大規模施設及び事業計画者に交通問題を認識され、かつ行政担当者にも交通計画の必要性を認識させた。そして、定期的な交通調査が少なかった状況下で継続的な調査とデータの蓄積が行われてきた。もちろん交通計画および交通工学の側面でも周辺の道路、交差点の交通流の円滑化による適正なサービス水準確保、事業地への出入動線改善、駐車スペースの追加などの効果があった。

しかし、交通影響評価制度には制度としての存在価値、誘発交通量原単位の標準化、予測された交通需要の正確性、事業者寄りの評価結果、提示された改善案の移行、適用事業と施設の規模基準に関する曖昧さなどの問題点が顕在化されている。

◇ 参考文献

- (1) 都市交通促進法・施行令・施行規則、韓国の建設交通部、1995.12
- (2) 交通影響評価改善方案（II）、大韓交通学会交通分析高級課程、李 漢俊、1995.11