



風力発電の電気を一部使用して走行する電車(マルメ、スウェーデン)

海外トピックス

韓国における交通基本法の概要

おく だ けい こ
奥 田 恵 子 調査研究センター主任研究員

はじめに

韓国では、2009年から交通基本法(以下、基本法)の制定に向けた動きが本格的に始まった。これまで交通に関する統合的な法律が不備な状況であったが、交通政策を統括する理念や基本的な戦略等を提示した点において高く評価されるいっぽう、「交通権」の定義等に関して韓国交通学者の間から問題点も指摘されている。

基本法案は、当初は2010年の秋に国会へ提出される予定であったが、現在、国务会議(内閣に相当)にて審議が行われている段階である。今後、さらに検討がなされるものと思われるが、本稿では、2011年2月に国土海洋部(国土交通省に相当)が公開した「交通基本法案」及び韓国交通研究院の各種資料等をもとに、韓国における交通基本法の概要について紹介する。

1. 交通基本法制定の経緯

韓国では、1960年代以降、道路を中心とした交通インフラ整備政策が展開されたことに起因してモータリゼーションが進展し、自動車による歩行者の死傷者数が増加している。このような中、歩行者の安全を保障する「歩行権」の概念が導入された。1997年には、ソウル市が「歩行権」を条例として制定したことが契機となり、国内各地で「歩

行権」を意識した各種交通政策が講じられるようになった。2002年の李明博ソウル市長の就任後は、歩行環境の改善にさらに拍車が掛かり、清溪川の復元、バス・地下鉄の交通体系改革、市庁前広場の造成や街路の歩道拡幅等の持続可能な交通政策へと発展するに至った。

その勢いに乗って2008年には、李政権が誕生したが、世界的な金融危機により国内における中流階級層の所得水準が大幅に低下し、上流階級を意識した李政権に対する批判が次第に高まった。そこで、政府は、「庶民にやさしい」一大政策を講じる必要に迫られ、居住地域や経済状況に関わらず、庶民誰もが最小限の交通サービスを受けることができる権利の制定を目指すこととなった。

2. 法案の概要

(1) 目的と基本理念

基本法は、「国民に陸上、海上、空港の交通サービスを提供するための交通政策の方向、交通権の振興等に関する基本的な事項と公共交通の育成ならびに利用促進等に関する事項を定めることにより、国民の交通利便性を増進させて、国民経済の発展と国民の福利向上に寄与すること」を目的としており、総則(第1章)、交通政策の基本方向(第2章)、国民の交通権の振興(第3章)、公共交通の育成及び利用促進(第4章)、交通産業の育成支援

等(第5章), 補則(第6章)と全6章から構成されている。基本理念としては以下の4点を掲げている。

- ・国民への迅速かつ、便利で安全な交通サービスの提供及び交通権の振興
- ・適正な交通施設の確保、効率的な交通運営、交通手段間の相互連携等による人と貨物の円滑な移動の促進
- ・現在の世代と将来の世代のための持続可能な交通システムの実現
- ・交通産業の体系的な発展

(2) 交通権の定義と具体的装置

基本法案では、交通権を「国民が普遍的で便利かつ安全に陸上、海上、航空の交通手段及び交通施設等を利用して交通サービスを受けて移動する権利」と定義しており、「国及び自治体は公共の安全保障、秩序維持と福利の増進を妨げない範囲で国民に交通権を最大限保障し、これを振興しなければならない」としている。

交通権を実行性あるものとする具体的装置としては、「最低交通サービス」の調査が挙げられる。これは、国土海洋部(国土交通省に相当)が、国民所得や生活文化水準、通行実態、公共交通体系ならびに移動時間等の諸条件を考慮した上で各地方自治体の交通サービスの実態を調査し、交通サービスの水準を計測するものである。この調査結果を受けて、国は、住民が十分な交通サービスを受けることが出来ないと判断された該当自治体に対して「交通サービス改善対策」の樹立を要請し、自治体はそれを施行しなければならないとしている。

法案作成段階の当初は、「交通サービス改善地域指定の制度」が設けられていた。これは、「最低交通サービス」の水準が基準を満たさない地域に居住する住民は、国または自治体に対して、「交通サービス改善地域」の指定を要請することが可能で、国及び地方自治体は、「交通サービス改善地域」に指定された地域における交通サービスの改善に対して支援等の措置を工夫しなければならないというものである。しかし、立法予告(パブ

リック・コメントに相当)等を経て、「交通サービス改善地域」の指定に関する項目は削除されている。

(3) 公共交通の育成や利用促進のための責務

基本法案の第4章には、公共交通の利用促進に関して国と自治体との責務が規定されている。

国は、各自治体と協議のもと公共交通基本計画を策定し、各自治体は地方公共交通計画及び年次別施行計画を策定する必要がある。自治体は、同計画において、公共交通間の連携性向上につながるような仕組みを工夫しなければならない。国は、この計画が公共交通を優先とした施策であると判断した場合、必要な支援を行うことが可能である。

また、各自治体に対して公共交通の活性化に取り組むインセンティブとして、国が実施する「公共交通のサービス評価」が優秀な地域や、「交通モデル都市」として指定された都市は、国から必要な財政的支援を受けることができる制度等も明記している。

ただし、これらの事項は、「大衆交通(公共交通とほぼ同義)育成及び利用促進に関する法律」の内容をほぼ踏襲しており、形式的な公共交通計画や財源確保の限界等の問題は依然として残っている。

おわりに

制定に向けて急ぎすぎたあまりに、法案には問題もあり、とりわけ、交通権に関する定義が不十分であることが指摘されている。

現法案における交通権の規定は、フランス国内交通基本法(LOTI法律)の「全ての人の移動する権利」を主眼に据えたいわゆる「移動権」の保障に留まっている。しかし、LOTI法における「交通手段選択の自由」も含めることが必要であるとの意見や、すでに韓国の個別法として成立している「歩行権」や「自転車移動権」、「公共交通移動権」、ならびに「交通弱者移動権」も交通権として定義すべきだとの声も挙がっており、今後のさらなる議論が期待される。