

3-6 韓国の自転車利用活性化の取り組みについて

(財)自治体国際化協会ソウル事務所所長補佐 宮下 豊大 (愛媛県派遣)

韓国では、通勤時間帯に自転車で通勤する人々を見かけることはほとんどない。自転車といえば、スポーツや趣味で使用するものだという考えが一般的であり、交通手段として定着しているとはいえない。

そのような中、2010年に李明博政権が国家自転車道路基本計画を策定した。また、大田広域市では、自転車活性化施策として市民公共自転車の運用を行っている。そこで、国家レベル・自治体レベルの自転車振興の取り組みについて見ていくこととする。

国家自転車道路基本計画とは

李明博政権は、グリーン成長戦略の一環として自転車の積極的な活用を目的とし、2010年に国家自転車道路構築計画と自転車利用施設の設置および管理指針を中心とする「国家自転車道路基本計画」を策定した。

国家自転車道路は、韓国全土を窓枠のような四角状に連結する「全国循環網」と格子状に縦と横にそれぞれ3つの道を作る「内陸連結網」に区分し構築される。

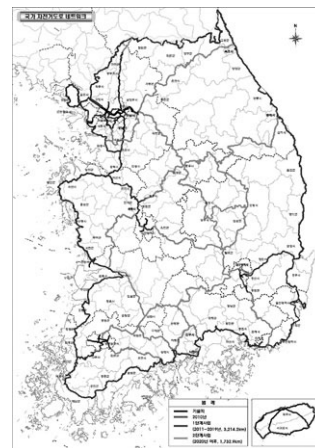
全国循環網は既存の道路を最大限に活用しながら、その他の開発事業に含まれる区間を除く2,175kmの区間を1兆205億ウォンの予算を投入して2010年から2019年まで、10年かけて構築し、内陸連結網は自転車利用の需要増加や社会・経済的要件によって事業時期を調整して推進される。

この計画は、各自治体の自転車道路の計画を勘案

し、近隣自治体との連結を図ること等を目的としている。具体的には、国家自転車道路—広域自転車道路—自治体自転車道路を体系的に整理して、総合的管理を図るための中・長期的計画である

この計画により全国が自転車道路を通して、ネットワークで結ばれるようになる。

また、自転車利用活性化のための自転車利用施設設置および管理指針を改善し、自転車を利用しやすくするための環境整備を行った。具体的には、自転車道路の幅が狭く、自転車利用環境が劣悪だという指摘があったため、既存1.1mの道路幅を1.5m（やむを得ない場合は1.2m）に拡大すること、自転車利用者の安全を確保するために一般道路と自転車道路の間に0.2～1mの分離空間を確保することが挙げられる。



国家自転車道路計画路線

韓国の自転車利用者・自転車道路の現状

全国を自転車道路でつなぎ、自転車利用を活性化させるという壮大な計画が進行中であるが、現在では自転車道路に見合うほど自転車利用者が多いとはいえない状況である。

日本の(社)自転車協会の資料によると、2008年時点で日本での自転車保有台数が約6,900万台といわれているが、韓国統計庁の資料によると、2011年時点で韓国では約620万台となっている。つまり、日本は2人に1人以上の割合で自転車を所持しているが、韓国では10人に1人程度しか所持していないことになる。

さらに、韓国安全行政部によると、現在全国に配置されている自転車道路総延長は、2011年には15,308kmとなっている。(自転車専用道路、自転車歩行者兼用道路、自転車・車両専用道路の合計) 2009年には11,387kmであったことから年々急激に伸びていることがわかる。

自転車道路整備は進んでいるが、自転車利用者はまだ少なく、自転車利用活性化のためには利用者増加の取り組みが必要といえる。

大田広域市の市民公共自転車「タシュー」 ～自治体の自転車利用活性化の取り組みについて～

札幌市と姉妹都市提携を結んでいる大田広域市は、人口約152万人の韓国第5の都市である。この大田広域市では、市から委託を受けた大田広域市施設管理公団が、市民公共自転車「タシュー」という無人自転車貸与システムの管理・運営を行っている。タシューとは、韓国語の「乗る」という言葉を地域の方言で表した言葉で「乗ってください」の意味を持つ。

タシューは、試験運用期間を経て2012年7月1日から本格的に運用が開始された。無人貸与場所には、自転車、自転車設置台、キオスク(無人情報端末システム)が設置され、この3つがそろっている場所をステーションと呼んでいる。

利用形態は、1年会員(3万ウォン)、30日会員(5,000ウォン)、7日会員(2,000ウォン)、1回利用(500ウォン)に分類される。利用できるのは韓国の携帯電話を契約し、個人が特定できる場合のみである。つまり、携帯電話を契約している韓国人及び韓国に居住している外国人は対象になるが、旅行等で訪問した外国人は利用できない仕組みとなっている。

2012年7月1日～12月31日までの利用件数は、312,040件に上り、一日平均1,696台、一日最高では2,500台を貸し出した。また、2013年1月時点で会員

数は13,410名で、自転車台数は1,172台、自転車レンタルは107か所で行っており、現在も拡大している。

大田広域市施設管理公団が行った市内アンケート調査では、余暇目的が53%、他交通機関からの乗継が20%、短距離移動の交通手段が14%、その他13%であった。他の交通機関の代替交通手段として使用されているケースがあること等から、都市交通の新形態として一定の効果を上げているといえる。

さらに、自転車利用者を活性化させるための特徴的な取り組みをいくつか行っている。まず、市内に自転車専用道路を作り、手軽に自転車に乗れる環境作りを行っている。例えば、市内を流れる3つの河川の両側に自転車道路を整備したり、市街地の自転車道路の整備を進めている。二つ目は、タシューを利用する大田広域市民には、特別に作った保険制度が適用され、事故が起こった場合に、補償の対象となる。三つ目は、自転車利用を促進するため、利用料を安く抑えるマイレージ制度を作った。このマイレージ制度は、会員になれば、会員に対して、1回300ウォン、年間最大25,000ウォンのマイレージが貯まる制度である。30,000ウォンの年間会員であれば、マイレージを貯めることで一年間5,000ウォンで利用できることになる。

このように、大田広域市では、自転車利用を活性化させ、自転車都市として、より快適に自転車を利用できる環境整備を進めている。



ステーションの様子

現在、韓国では、大田広域市と同様のシステムを運用している自治体が複数あり、増加傾向にある。タシューのようなシステムを活用することで、自転車に馴染みのない住民に関心を持ってもらうことは、自転車利用者を増やすための効果的な方法といえる。

今後の展開

韓国では、交通手段として自転車がまだ定着していないため、さまざまなことを試している段階であるといえる。国家レベルでは国家自転車道路を作っているところであるが、実際利用者を増やすためには、個々の自治体のさらなる取り組みが必要といえる。