

# 韓国の交通の現状と 今後の展望



(株)韓国海外技術公社社長、元建設部道路局長

## 成 百 詮

我が国の交通の現状について申し上げます。韓国は全人口の約80%が都市に居住し、特に首都圏に42%の人口が集中し、国土開発の構造が首都圏を中心に形成されています。したがって南側の釜山港と西側の仁川港を経由する荷動き量が過剰であり、ソウル～仁川軸と、ソウル～釜山軸に交通需要および施設投資が偏重しています。そのため地域開発のバランスを欠き、首都圏への過度の交通量の集中を誘発しています。

また経済成長により、自動車保有台数は年28%という高い増加率を示しています。したがって大都市の交通混雑は、筆舌に尽くし難いほど深刻です。一方、交通部門への投資はGNPの1%程度のレベルに過ぎません。投資が需要の増加に追いつかず、投資が大きく遅れをとっているといえましょう。そのため道路はもちろん、92年度には鉄道も輸送量の限界を迎えると思います。また海上輸送においても、海上荷動き量に比べて荷役能力が不足しており、輸送時間および費用の損失は莫大であるのが実情です。その辺の事情を、もう少し具体的に申し上げてみたいと思います。

まず大都市圏の交通状況については、ソウルの地下鉄の場合、その混雑度は本来のキャパシティー(容量)の277%です。釜山の地下鉄の場合、350%の混雑度です。また、ソウル都心部の自動車の平均走行速度は、1980年度には時速30キロだったのが、1990年度には18キロに減少しています。

90年度の交通事故による死亡者数は12300名で、負傷者数は32万4000人になっています。この数値は、先進国の15倍に達しているといわれます。

次に、韓国の状況の変化と輸送の展望について申し上げます。現在韓国

の自動車保有台数は、1960年代の西ドイツのレベルです。そしてこれは、日本で申しますと昭和40年代に当たると思います。自動車保有台数は2001年には1200万台に増えるでしょう。そして2020年には2000万台に達するものと予想されています。

韓国の経済規模が拡大したことにより、交通交流も活発化し、通行の回数も増えるでしょう。生活様式の変化により、レジャーあるいは観光、行楽のための通行も増加するでしょう。輸出入貨物の急増で、交通量は幾何級数的な上昇を続けるものと予想されます。

また都市化の進行により、都市化率は1990年度の80%。これが2001年には86%に達すると見られます。したがって2001年までに、都市人口は現在の3300万人から4250万人に増えるだろうとみられます。

こうした状況に基づいて、韓国の国土開発計画が考えられています。西海岸軸の開発計画については、永宗島に新国際空港を建設し、牙山、群山および長項、大佛工業団地の造成に努めるつもりです。また新産業地帯の造成の一環として、地方工業開発の拠点を構築するため、中西部地域、西南部地域を集中的に開発する見通しです。

これをさらに具体的に申し上げますと、牙山港を中心とした大田～清州

[韓国における輸送需要増加の推移予想]

区 分	単 位	1988	1991	2001	年増加率
旅 客					
国 内	億 人	125	146	170	2.4%
・道路	億 人	119	119	160	2.3%
・鉄道	億 人	7	7	10	4.0%
・海運	百万人	9	9	9	0%
・航空	百万人	6	6	32	13.7%
国 際	百万人	8.5	10.5	26.1	9.0%
・海運	百万人	0.20	0.20	0.27	2.3%
・航空	百万人	8.3	10.3	25.8	9.1%
貨 物					
国 内	百万吨	340	419	593	4.4%
・道路	百万吨	185	240	360	5.3%
・鉄道	百万吨	61	68	71	1.2%
・海運	百万吨	94	111	161	3.9%
・航空	百万吨	0.1	0.2	0.8	17.3%
国 際	百万人	198	245	401	5.1%
・コンテナ	万 TEU	246 (1990)	294	690	8.9%
自動車					
・自動車	万 台	340 (1990)	400	1200	12.2%
	万 台	208 (1990)	240	950	14.8%

の間の自動車道を整備し、石油化学等の基礎素材産業を育成します。また群山の新しい港を拠点とした裡里～全州の地域には、組立加工型の内陸工業と連繋した施設を育成します。また光州の先端技術産業および光陽、木浦、大佛工業団地の臨海産業基地の造成も推進します。

国民レジャー地帯の造成計画としては、東海岸の束草、江陵地域の開発があります。さらに、濟州島を観光団地として、また百濟文化圏などを歴史文化圏として引き続き開発します。そして南北の統一など周辺の情勢の変化を受けて、南北を結ぶ3ないし4つの路線の道路拡充計画も進められるでしょう。

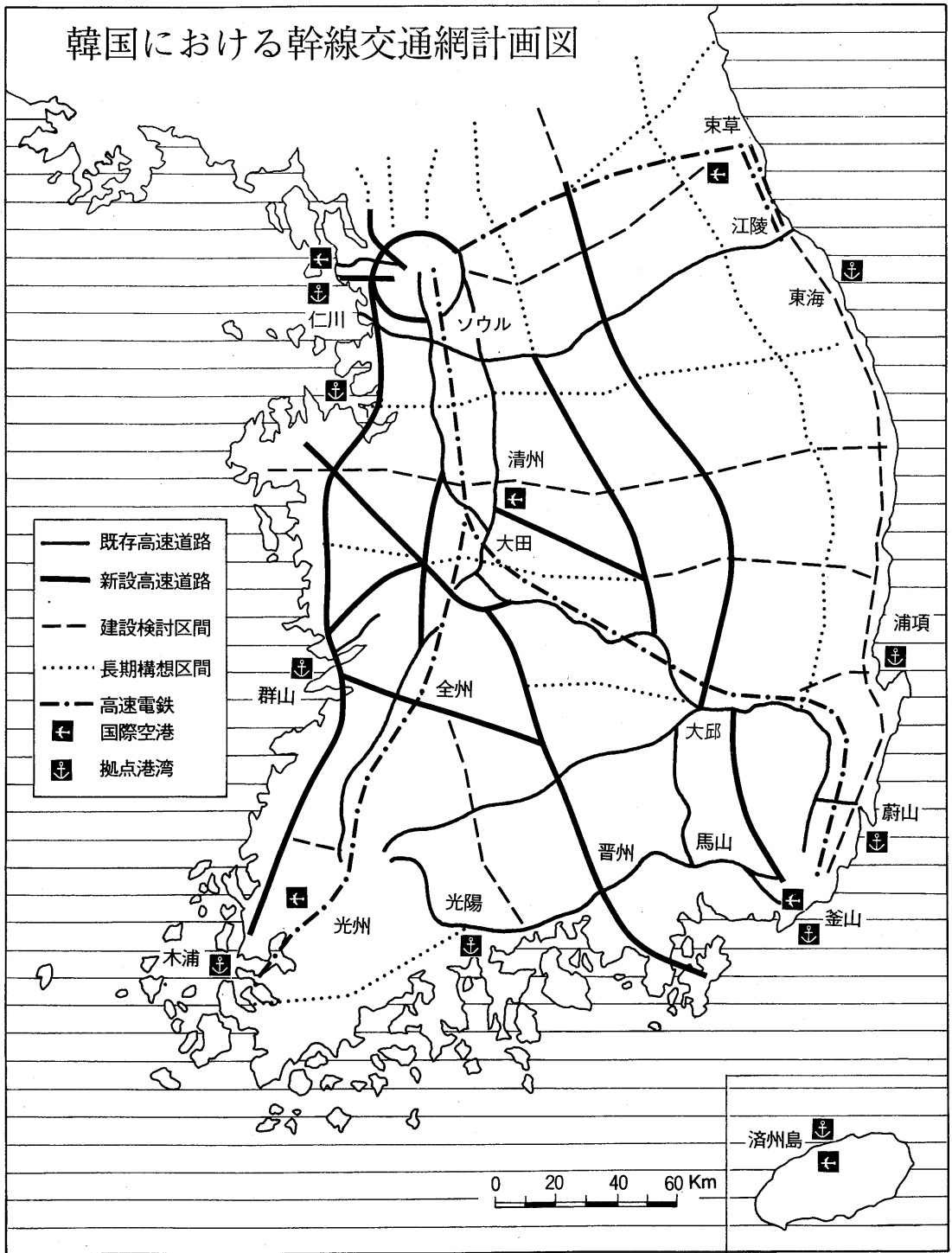
国内の旅客は、2001年には1988年の1.4倍に増えるでしょう。国内の貨物は、2001年度には1988年度の1.8倍に大幅に増えるものと見られます。自動車保有台数は、2001年には1200万台に、そして荷動き量は現在の2倍以上に増加すると見えています。これらの需要を満たすためには、現在より2.5倍以上の道路能力が必要となるでしょう。そこで2001年までに1400キロの高速道路を建設し、700キロの高速道路の拡張を行なう予定です。

また、国道の拡張も5500キロとし、主要幹線道路の完全舗装、地域間連結道路1万キロの増設、非法定道路4万キロを法定道路に格上して開発する計画です。こうして2030年までには、全国を半日生活圈とする構想です。その具体的なものとしては、東西の9つの軸と南北の7つの道路網で高速道路を5000キロ、幹線国道を2000キロ、総延長7000キロの道路網を造る計画があります。

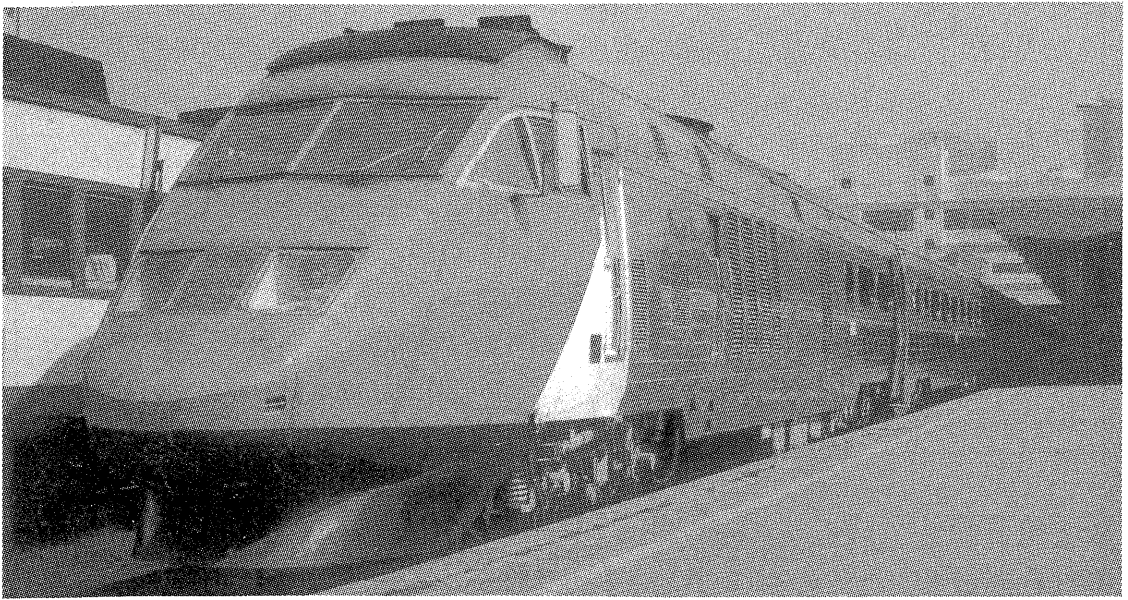
首都圏内の交通網を効率的に構築するためには、主な輸入港である仁川港とソウル間の荷動きを円滑に処理しなければなりません。そのためソウルと仁川を結ぶ道路を拡充する必要があります。また渋滞のひどい仁川港の状況を改善するために、牙山港と首都圏を結ぶ区間を拡充します。これによって仁川とソウルを結ぶ京仁圏の輸送の負担が緩和されるでしょう。そして仁川港、安山など首都圏西部地域から、京釜高速道路への接近が容易になる路線を新設します。

また首都圏の外郭を結ぶ循環道を新設する動きもあります。中でも優先されるべき主要幹線道路として、西海岸高速道路、第2の京仁高速道路、そしてソウル外郭循環高速道路、そして従来の京仁～京水間の高速道路の拡張、始興～安山間の高速道路の新設、儀旺～果川間の幹線道路の新設等を上げることができます。

# 韓国における幹線交通網計画図



東海岸の国民レジャー地帯のことも申し上げます。大規模な休息空間と大都市圏を結ぶ道路網を拡充し、休養地へのアクセスを高めることによって、国民への便宜を図りたいと思います。これは、必ずしも高速道路である必要はないかもしれません。この国民レジャー地帯の問題と関



ソウル～釜山を結ぶ特急セマウル号

連して、優先されるべき主要幹線道路として、嶺東～東海の高速道路の拡張、ソウル～東草の間の幹線道路、そして大邱～浦項間の幹線道路、中部圏～東海岸間の幹線道路などがあります。特に南北を結ぶ幹線道路網計画については、南北の統一にそなえた統一後の輸送需要の増加までも見通して、計画を推進する予定です。

港湾の荷動き量の円滑な処理と地域開発の促進としては、釜山港への周辺道路の渋滞を打開し、光陽湾と首都圏および群長、大佛、河南工業団地との連結路を拡充し、慶尚南道の西部、全羅道地域の開発を促す道路網を拡充します。そのための優先課題としては、まず釜山～大邱間の高速道路を新設し、釜山第2高速道路と亀浦～梁山間の高速道路の連結、そして湖南～南海高速道路の拡張、西海岸高速道路、全州圏～光陽幹線道路、釜山～蔚山幹線道路等を建設しなければなりません。

最後に、韓国的高速電鉄と幹線道路網の構築についてもお話します。高速電鉄網の形成は、現在実施設計中の京釜高速電鉄と、湖南、嶺東軸など大量交通量需要軸を対象に優先順位に従って段階的に推進します。同時に新産業地帯、国民余暇地帯、新都市開発など、他部門の計画と連繋して、この高速網の形成を推進します。幹線鉄道網の拡充および整備としては、2001年までに複線化率を91年現在の27%から54%に高め、電化率を91年度現在の17%から50%に高めます。同時に南北連結鉄道である京義線、京元線、金剛山線などを復旧し、浦項～元山を結ぶ路線を新設することも推進されるでしょう。