

CLAIR REPORT No.520

ソウル特別市における公共交通の概要と 今後の展望について

Clair Report No.520 (Mar 2, 2022)

(一財)自治体国際化協会 ソウル事務所



一般財団法人

自治体国際化協会

「CLAIR REPORT」の発刊について

当協会では、調査事業の一環として、海外各地域の地方行財政事情、開発事例等、様々な領域にわたる海外の情報を分野別にまとめた調査誌「CLAIR REPORT」シリーズを刊行しております。

このシリーズは、地方自治行政の参考に資するため、関係の方々に地方行財政に関わる様々な海外の情報を紹介することを目的としております。

内容につきましては、今後とも一層の改善を重ねてまいりたいと存じますので、ご意見を賜れば幸いに存じます。

本誌からの無断転載は御遠慮ください。

問い合わせ先

〒102-0083 東京都千代田区麹町 1-7 相互半蔵門ビル

(一財)自治体国際化協会 総務部 企画調査課

TEL: 03-5213-1722

FAX: 03-5213-1741

E-Mail: kikaku@clair.or.jp

はじめに

一見、韓国の公共交通機関を利用すると、乗降の方法は日本と変わらず、表示される言語が異なるだけで日本の公共交通機関との違いはほとんど何もないように見える。

ただ、実際に乗車しているとバスの時刻表がなかったり、ソウル市内を走る全てのバスが同一の規格で運営しているように見えるため、ソウル市内のバスは、一社のみが運行されているように感じたり、日本と比較すると運賃が非常に安く感じられたりするなど、日本の公共交通機関と異なる点がある。

本稿では、韓国特有の公共交通の制度を紹介するとともに、韓国政府や地方自治体における公共交通政策を分析することで、韓国の公共交通がどのように運営され今後どのような方向を目指しているのかについて紹介する。

ここで論じる内容が、地方自治体における公共交通政策の参考になれば幸甚である。

(一財)自治体国際化協会 ソウル事務所長

韓国の公共交通の概要と今後の展望について

【目次】

概要	7
第1章 韓国の公共交通の現状について	8
第1節 ソウル市における公共交通の状況	8
1 ソウル市のバス	8
2 ソウル市の鉄道	10
3 ソウル市における公共交通施設の整備状況	12
第2節 ソウル市と地方都市を結ぶ公共交通の状況	12
1 バス	12
2 鉄道	12
第2章 政府の交通施策について	15
第1節 国の施策について	15
1 「国土基本法」関連	15
2 交通カードの全国互換について	15
3 ホームドアの設置について	16
4 バス運行情報システム(BIS)について	18
第2節 ソウル市の施策について	20
1 バス専用車線の整備	20
2 ソウル市における公共交通機関の統合料金制度について	21
(1) 導入の目的	21
(2) 統合乗り換え割引制度の概要	22
3 ソウル市におけるバスの準公営制の導入	22
(1) 導入の目的	22
(2) バス準公営制の概要	23
(3) バス運行会社への運行収入金の配分化	23
(4) バス運行会社に対する評価の実施について	24
第3章 今後の展望について	26
第1節 ソウル市の今後の展望	26

おわりに	28
参考文献	29

概要

第1章 ソウルの公共交通の現状について

第1章では、ソウルにおける特有の公共交通制度について紹介することで、ソウルの公共交通がどのような状況にあるのかを明らかにする。

第2章 政府の交通政策について

韓国の交通関連施策のうち、日本より環境整備が進んでいると思われる施策について記述する。

とくに、バスの準公営制及び料金の統一制度を中心に解説することで、韓国の交通費が低廉である背景を考察する。

第3章 今後の展望について

ソウル市の今後の施策について紹介し、ソウル市における今後の公共交通の方針について紹介することで、ソウル市が目指す方向性を紹介する。また、ソウル市の交通における課題について論じる。

第1章 ソウルの公共交通の現状について

第1節 ソウル市における公共交通の状況

1 ソウル市のバス

ソウル市におけるバスについて、ソウル市内を走るバスは、空港バスや観光バスなどを除くと、全てその走る路線に応じて4種類の色に色分けされている。以下表1のとおりである。

表1-1：ソウル市内のバスの種類

バス	呼称	概要	料金（大人1名、交通カード利用）
	幹線バス (青色)	ソウル市外郭・都心・副都心など地域間を結ぶ	1,200 ウォン
	支線バス (緑色)	幹線バス・地下鉄との乗り継ぎアクセス向上を目的とする	1,200 ウォン
	循環バス (黄緑色)	都心・副都心内の支線路線	1,100 ウォン

	広域バス	首都圏と都心を結ぶバス	2,300 ウォン
	マウルバス	支線バスを補う役割を果たし、住宅地から近い停留所や駅を結ぶ	900 ウォン

さらにバスは、走る地域に振り分けられた圏域を数字化しており、その路線に応じて路線番号が決められているので、どこの地域に何の番号が割り当てられているかを把握すれば、どこを通るバスなのか一目で分かるようになっている。

以下、図1はソウル市及び周辺市道の地図であるが、地域ごとに次の番号が割り振られている。



図1-1：ソウル市内バスの圏域図
(出典；ソウル市 HP)

- 0 圏域 鍾路区、中区、龍山区
- 1 圏域 道峰区、江北区、城北区、蘆原区
- 2 圏域 東大門区、中浪区、城東区、広津区
- 3 圏域 江東区、松坡区
- 4 圏域 瑞草区、江南区
- 5 圏域 銅雀区、冠岳区、衿川区
- 6 圏域 江西区、陽川区、九老区、永登浦区
- 7 圏域 恩平区、麻浦区、西大門区

ほか、ソウル市に近接する京畿道内の市や仁川広域市についても方面に応じて同様の圏域番号が割り振られている。

2 ソウル市の鉄道

ソウル市内を走る鉄道は合計 15（牛耳新設線を除く。）路線走っている。うち 9 路線はソウル交通公社¹及びソウル市メトロ 9 号線ソウル交通公社が運営しており、1 号線～9 号線までナンバリングされている。そのほかに、公企業の韓国鉄道公社²（KORAIL）が運営する路線などがソウル市を走っているが、2つの鉄道運営会社間で相互に乗り継ぎを行ったとしても統一した基準で支払いができるなど、利用者にとって利便性が高い状況となっている。

¹ 地方公企業法第 49 条に基づき、ソウル特別市が設立した地方公社

² 2005 年 1 月、旧鉄道庁の公社化により発足した組織

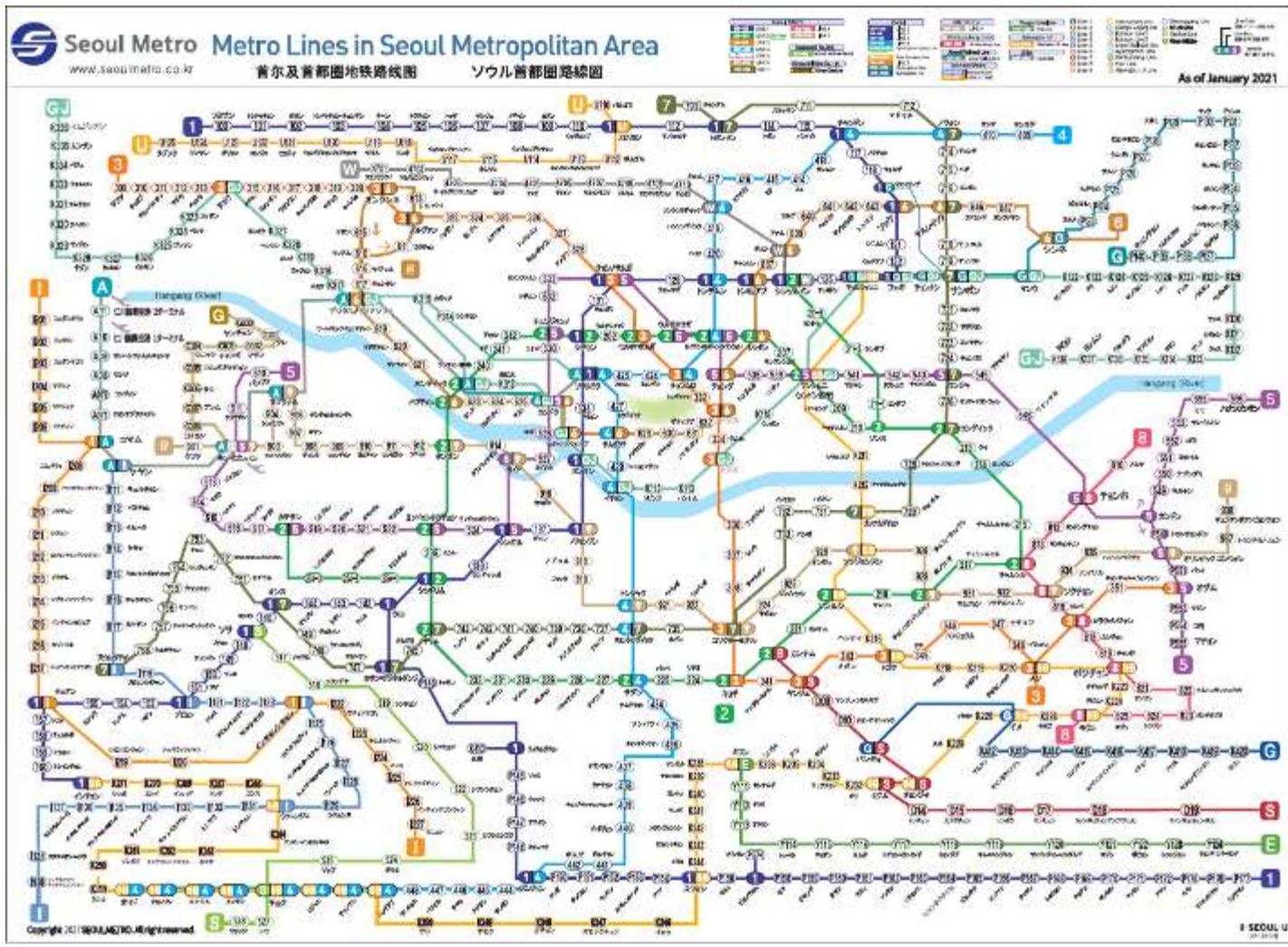


図 1 - 2 : 首都圏を走る鉄道路

3 ソウル市における公共交通施設の整備状況

ソウル市が発出している「第3次ソウル市公共交通計画」によると、2016年3月時点で、ソウル市内では市内バスが353路線、マウルバスが244路線の計597路線が運行されている。また、市内バスとマウルバスの合計で、8,986台が運行している。

バス専用車線については、2015年時点で53区間、総延長は210.2km（高速道路は除く）となっている。ソウル市においては、2003年時点でバス専用車線の総延長が219.1kmとなった。2015年時点では、総延長は210.2kmで、中央のバス専用車線については、119.3kmとなっている。

都市鉄道については、2015年時点で鉄道の総延長は、453.3kmとなっている。

ちなみに東京23区の面積は、627.6km²で東京メトロ株式会社が運営する営業距離は、全線の合計で195.0kmであり、ソウル特別市の面積は、605.2km²であることからどれくらいの範囲をカバーしているかの目安としていただきたい。

第2節 ソウル市と地方都市を結ぶ公共交通の状況

1 バス

ソウル市から地方へと向かう高速バスは、ソウル市内にある5つの高速バスターミナルから出発している。ソウル市の東側、広津区にある東ソウル総合バスターミナル、ソウル市北東部、中浪区にある上鳳市外バスターミナル、ソウル市南部瑞草区にあるソウル高速バスターミナル、ソウル南部ターミナル、セントラルシティターミナルの3つがある。

これら5つの高速バスターミナルから、ソウル市の隣にある仁川広域市、離島である済州特別自治道を除く全ての広域自治体にバス路線が走っており、2021年1月時点で118路線が存在している。（クレアソウル事務所調べ）

2 鉄道

韓国においては、首都圏と地方都市を結ぶネットワークは、日本と同じく高速バスと、鉄道が主流である。日本の新幹線に相当する高速鉄道は、韓国ではKTXと呼ばれ、2021年1月5日時点では、以下の7路線が存在している。

なお、江陵線及び中央線を除くKTX路線は、ソウル市内から五松までは同様のルートを走行するため、主要経由地から、京畿道、忠清南道、世宗特別市は、除外している。

表1-2：韓国におけるKTX路線

路線名	出発地及び到着地	主要経由地
京釜線	ソウルー釜山	大田広域市、大邱広域市、慶尚北道、蔚

		山広域市、釜山広域市
慶全線	ソウルー晋州	大田広域市、大邱広域市、慶尚南道
東海線	ソウルー浦項	大田広域市、大邱広域市、慶尚北道
湖南線	ソウルー木浦	光州広域市、全羅北道、全羅南道
全羅線	ソウルー麗水	全羅北道、全羅南道
江陵線	ソウルー東海	江原道
中央線	ソウルー安東	江原道、忠清北道、慶尚北道

そのほか、特急電車に相当する SRT や、ITX、セマウル号などのほか、急行列車に近いムグンファ号などが用意されている。2021 年 1 月 5 日現在で運行している路線は以下のとおりである。韓国鉄道公社が管轄している路線については、韓国全土で計 103 路線が存在しており、おおむね韓国全土を網羅している。

第2章 政府の公共交通政策について

第1節 国の公共交通政策の概要

1 「国土基本法」関連

2002年2月4日に公示された「国土基本法」は、それまであった「国土建設総合計画法」に替わり国土に関する計画と政策を樹立し、施行において指向すべき理念と基本方向を明示することで、国土計画の策定とその体系的な実践のための制度的措置を用意し、国土の持続可能な発展を図るために策定され、2003年1月1日から実施された。

法の中では、

- ・国土の均衡発展
- ・生活インフラを体系的に拡充し、国民生活の質的向上を図ること
- ・国土計画（国土総合計画、道総合計画、市・郡総合計画、地域総合計画等）の策定が義務付けられている。

2 交通カードの全国互換について（「公共交通機関の育成及び利用促進に関する法律」）

【施行日等】

2005年1月27日に制定され、公布後6ヶ月が経過した2005年7月28日から施行された。

【法律の概要】

道路の拡張などの交通施設の持続的供給にも関わらず、自家用自動車の増加による交通渋滞が深刻化し社会的・経済的費用が増加するごとに、公共交通機関を改善・拡充して公共交通が優先する交通体系を構築するなど、国民の基本的な交通手段である公共交通機関を体系的に支援・育成することで、国民の交通体系の全体的な効率を高めようと制定された。また、交通カードの適用範囲が地域別及び手段別・業態別に分割されており、他の地域に移動したり、他の交通手段に乗り換えたりする場合互換性がなく、時間浪費と不便が生じていたため、2008年9月29日の一部改正により、交通カード全国互換計画の作成や、公共交通機関運営者へ、全国で互換性のある交通カードを読み取ることができる端末機器を設置・運用するように義務付けた。

【交通カード互換関連部分について】

「公共交通機関の育成及び利用促進に関する法律」第10条の2において、交通カードが全国どこでも互換性を持つように、国土交通部長官に対して「交通カード全国互換基本計画の策定」が義務付けられている。

【交通カード全国互換基本計画の策定】

1. 利用実態及び地域別適用状況
 2. 全国的に互換性をもたせるための政策の推進方向
 3. 全国的に互換性をもたせるための主な事業内容と推進方策
 4. 全国的に互換性をもたせるための主要な事業に使用される費用の推計と財源調達方案と投資計画
 5. 全国的に互換性をもたせるためのモデル事業実施に関する事項
 6. その他交通カードの互換性のために必要な事項
- を含むこととされている。併せて広域自治体及び基礎自治体に対して、国の互換性基本計画に基づいて管轄行政区域ごとの「全国互換地域計画」の策定を義務付けている。

【公共交通カード互換計画の成果】

社団法人韓国交通カード産業協会によると、交通カードについては、2020年2月末時点で全羅南道（珍島郡）、慶尚北道（軍威郡、青松郡、英陽郡、奉化郡）の一部地域は、交通カードシステムを未導入であるが、それ以外の地域では既に導入されており、株式会社 T-money が運営する T-money カードは、ソウル特別市、仁川広域市、京畿道、釜山広域市、大邱広域市、蔚山広域市、光州広域市、大田広域市、世宗特別市、江原道、忠清北道、忠清南道、全羅北道、全羅南道、慶尚北道、慶尚南道（金海市除く）、済州特別自治道のバス及び電車で利用でき、ほぼ全国を網羅しているといえる。

【今後の交通カードの利用】

ソウル市での交通カードの活用状況についてであるが、交通カードを介して、ソウル市の全ての公共交通機関の料金（バス、地下鉄、タクシー）が支払い可能、今後民願手数料³の納付などの使用範囲を拡大する予定である。

3 ホームドアの設置について（「都市鉄道法⁴」）

【施行日等】

「都市鉄道法」は、1990年12月31日に、既存の「地下鉄道の建設及び運営に関する法

³ 民願手数料とは、民願（韓国で、住民が行政機関に対し、申請や処分等、特定の行為を要求する行為を指す。）に伴い必要な手数料のこと。

⁴ 都市鉄道とは、ある都市交通圏において建設・運営される鉄道、モノレール、路面電車、磁気浮上列車などをいう。対して複数市道にまたがって運営される鉄道は、広域鉄道という。

律」を改正し同日から施行された。

【法律の概要】

都市交通圏域の円滑な交通疎通のために都市鉄道の建設を促進し、その運営を合理化し、都市鉄道車両などを効率的に管理することにより、都市交通の発展と都市交通の利用者の安全と便宜増進に資することを目的とする。都市鉄道の建設や都市鉄道運営事業者について規定されている。

【ホームドア設置の概要】

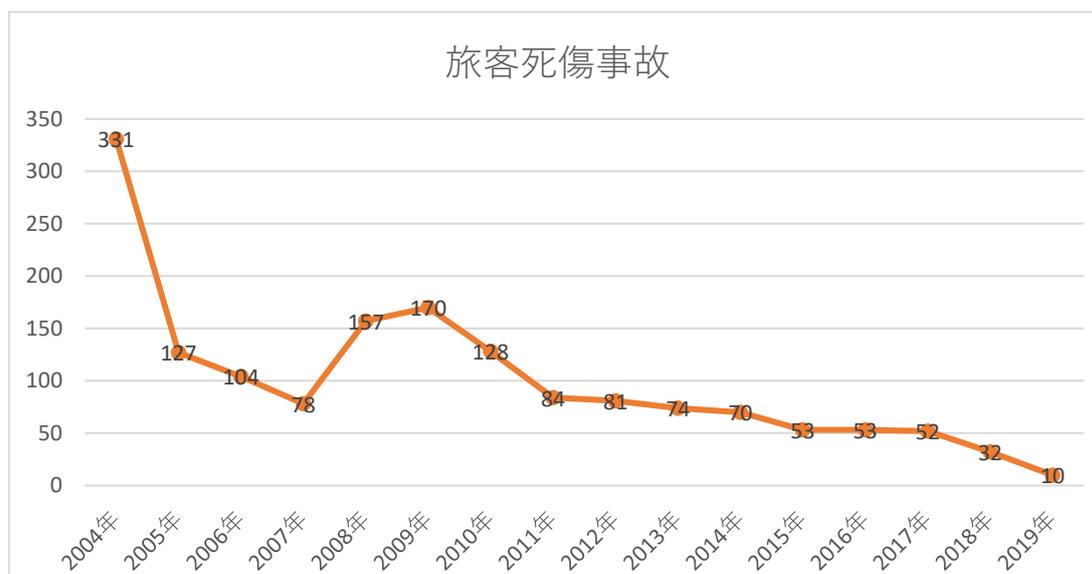
2004年12月4日付、国土交通省令の都市鉄道建設規則第30条の2において、鉄道駅の乗り場に乗客の安全事故を防止するため、転落防止柵又は、電車出入口と連動して開閉する乗降用出入口設備（ホームドア）の設置が義務付けられた。

以降設置は進み、ソウル市内の地下鉄駅では、2009年にスクリーンドアの設置が完了している。また都市鉄道以外の鉄道駅については、鉄道安全法第25条及び鉄道施設技術基準第57条の規定により、鉄道の乗り場（ホーム）には転落防止柵又はホームドアの設置が義務付けられている。

【ホームドア等設置の状況と効果】

2009年には、ソウル市内の地下鉄におけるホームドアの設置は100%となっており、広域鉄道についても2017年には、94.7%の駅においてホームドアの設置が完了した。

なお、図5のとおり2004年のホームドア設置以降2019年まで、旅客の死傷事故については、減少傾向にある。



※国家交通データベースより筆者作成

図2-1：旅客の死亡事故年間件数

4 バス運行情報システム(BIS)について(「国家統合交通体系効率化法」)

【施行日等】

「国家統合交通体系効率化法」は、2009年6月3日に、既存の「交通体系効率化法」を改正し、2009年12月10日から施行された。

【法律の概要】

交通体系の効率及び統合性と連携を強化するために陸上交通、海上交通及び航空交通政策の総合的な調整と各種交通機関や交通手段などの国の交通体系の効果的な開発・運営管理等に必要な事項を定めることにより、国民生活の利便性向上、国家経済の発展に資することを目的としており、交通関連施設への投資の効率化や、交通物流拠点などの高度化、交通技術の振興交通体などについて規定されている。

【国家バス運行システム関連部分について】

国は、「国家統合交通体系効率化法」において、国家基幹交通網計画の策定を義務付けており、国家基幹交通網計画においては、

1. 交通条件の展望と交通需要の予測
2. 総合的な交通政策と交通施設投資の方向
3. 国家基幹交通網の構築の目標と手順推進戦略
4. 国家基幹交通施設の新設及び拡充又は、整備事業（以下、「国家基幹交通施設開発事業」という。）及び連携輸送体系
5. 国家基幹交通施設開発事業に必要な財源確保の基本方向と投資の概略的な優先順位
6. 交通技術の開発及び活用
7. 国家基幹交通網と他国の交通網間の連携運営・開発及び協力
8. その他、交通体系の改善に関する事項

を含まなければならないとされている。

BISの仕組みとしては、

バスに設置してあるGPSから位置情報を収集し、このデータをバス情報センターが一括管理し、バス停留所に設置してあるバス情報案内端末(BIT)を始めインターネットサイトにおいても情報提供をしており、地域内のバス情報が一目で分かるようになっている。

また、民間企業が提供する地図アプリ上にもバスの運行情報は共有されており、最寄りのバス停に何分後にバスが到着する予定であるのかがリアルタイムで分かるようになっている。



図 2 - 2 : バス停における BIT 活用の様子
出 典 : ソウル市 HP

750B のほか、3桁の数字は全てバスの路線番号である。분は分を表しており、4分であれば、4分後にバスが到着することを表している。また、下段의 곧도착は、「まもなく到着」という意味であり、右に表示されている路線番号のバスが、まもなくバス停留所へ進入してくることを表しているなど、バスの運行状況が一目でわかるようになっている。



図 2 - 3 : 地図アプリ上で、バス停を選択するとバスの運行状況が表示される

バスの路線番号や、出発地・到着地の情報、バスが今何個前の停留所付近にいるのか、社内の混み状況など多くの情報が記されている。

なお、ソウル市の発表によるとソウル市内においては 2007 年に 6 台の BIT の試験運用を始め、2019 年までに 4,930 台の BIT を設置・運用し、78.2%の停留所への設置が完了している。筆者の行動範囲圏内ではほとんどの停留所で普及していると言える。

第2節 地方自治体の公共交通政策の概要

ソウル市の交通の状況については、第1章で述べたとおりであるが、1990年代までに交通インフラの多くは整備されたと言える。1990年代後半に入ると、都市部の渋滞解消など整備した交通網の利便性向上に重きを置いた政策推進が進んだ。

1 ソウル市におけるバス専用車線の整備について

ソウル市のバス専用車線については、2000年代前半までにほとんど整備がされていたが、それまで整備されたバス専用車線は、路傍に設置されたものが多かった。道路の端に設けるバス専用車線においては、駐停車車両や右折車により円滑な走行が妨げられることが多かったが、中央バス専用車線では、他の車両の進入を防ぐために防護柵などを設置するため、一般車両の干渉が大幅に少なく、走行速度を維持できることから、公共交通のさらなる利便性向上のため、2004年7月以降中央バス専用車線の整備を中心となって進めた。その結果、2005年時点では、全てのバス専用車線のうち27%に過ぎなかった中央バス専用車線は、2015年には、57%まで増加した。

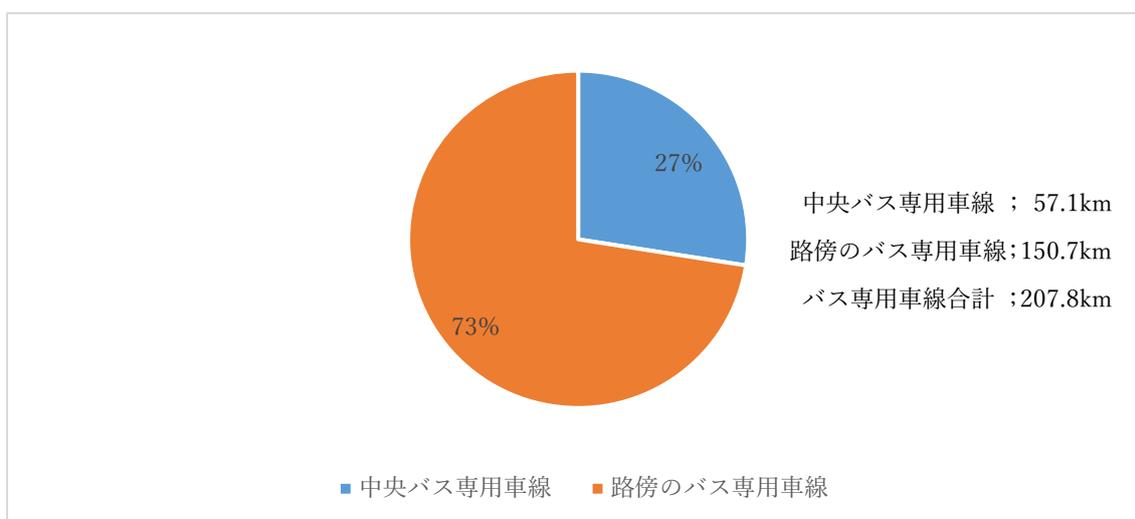


図2-4：バス専用車線（2005年）

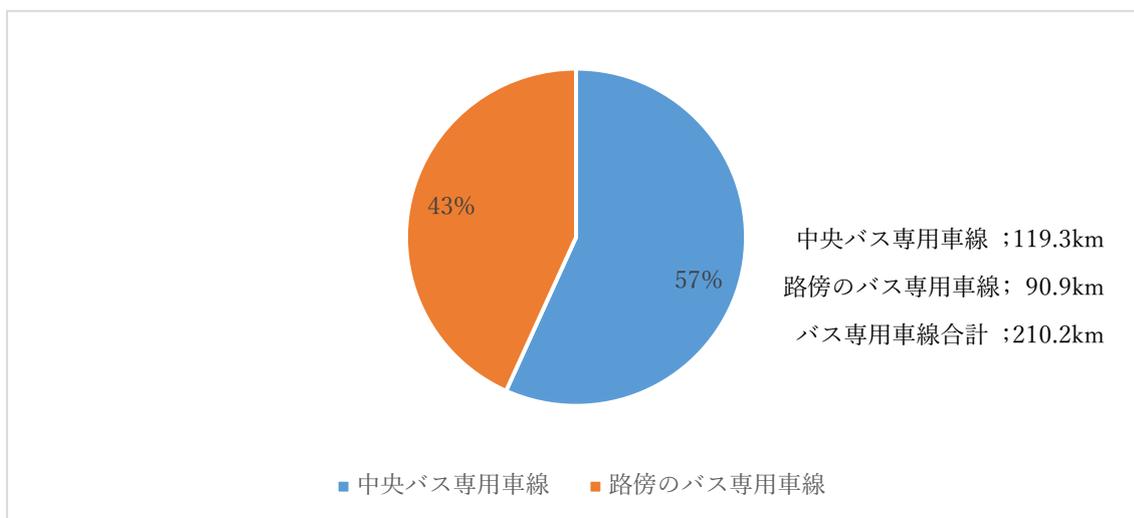


図 2 - 5 : バス専用車線 (2015 年)

結果バスの平均速度は、ソウル市の車両通行速度データによると、1992 年時点で 16.9 キロであったが、2005 年時点で 17.6 キロ、2018 年には 18.7 キロと改善された。公共交通（バスと地下鉄鉄道の合計）の分担率は、1980 年代から上昇し、2000 年は 63%で、2018 年には 65.1%に達した。

また、市内バスの利用者に対する満足度調査において、2013 年の満足度は 78.10 点であったが、2019 年の満足度は 81.84 点となるなど、住民の体感としてもサービスが向上していることが分かる。

2 ソウル市における公共交通機関の統合料金制度について

「公共交通機関の統合料金制度」とは、異なる事業者間の公共交通機関を利用して移動した場合でも、交通カードを使用して移動した場合は、移動した総距離に応じて料金を請求する料金体系である。

(1) 導入の目的

ソウル市が公共交通体系の改編に入った 2002 年当時の重要な社会的問題は、貧富の格差であった。地下鉄駅を 1 つ建設するには、1,300 億ウォン近い費用が発生するが、およそ駅から 500m 以内に住む 2 万人ほどの市民は、1,300 億ウォンの公共投資に見合った住宅価格の上昇という恩恵を受けることができ、さらにこの地域の住民は地下鉄駅間でいくら多く乗り換えをしても無料であった。

しかし地下鉄駅から遠く離れた地域に住む住民は、地下鉄駅建設の恩恵を受けられないのみならず、地下鉄駅へ行くためにバスに乗る必要があり、地下鉄に乗り換える際に再び基

本料金を支払う必要があった。この不平等を解決するために、「統合乗換割引制度」が導入された。

(2) 統合乗り換え割引制度の概要

首都圏の公共交通機関料金システムを一本化し、公共交通機関の手段に関わらず、利用距離に比例して料金を徴収するシステムで、公共交通機関を利用する住民の経済的負担軽減と利便性を向上させたものである。公共交通機関の乗り換え時に一定の料金を割引する料金体系ではなく、乗り換えとは関係なく、総移動距離に応じて料金が課せられる料金体系で2004年7月に導入された。

表2-1：首都圏の運賃（統合乗換割引制度）

区分	乗客	交通カード	現金
バス⇄バス バス⇄地下鉄 ※バスは広域バスを除く全てのバス	一般	基本料金（幹線バスは1,200ウォン） 10kmまで基本料金（乗換無料） 追加料金 10kmを超える場合は、5kmごとに100ウォンずつ加算。いくら長距離の移動をしても各手段別の料金額の合計は以下となっている。	統合料金制を適用しない。
	青少年(13歳~18歳)	一般料金より20%割引	
	子ども(6歳~12歳)	一般料金より50%割引	

※広域バスは、30kmまで基本料金(2,300ウォン)、30kmを超える場合は、5kmごとに100ウォン追加

※バス料金の金額は、交通カード利用時のもの。

※ソウル市HPを参考に筆者作成

3 ソウル市におけるバスの準公営制の導入

(1) 導入の目的

ソウル市では、民間バス事業者が採算性を追求することにより、会社間の過当競争でバスサービスの低下、非収益路線の運行忌避などにつながり、公共交通の公共性が侵害され、運

送収入金確保のための急発進、急ブレーキ、追い越し、バス停での無停車通過、停車秩序の乱れ、不規則運行などの悪影響が出ていた。このような運行状況のため、サービスの質の低下、利用客の減少、運輸会社の採算性の悪化という負の連鎖につながっていた。これを改善するため準公営制を導入したのである。

(2) バス準公営制の概要

バス準公営制は、バスの運営を準公営にすることで、公共の路線と運行管理の強化と民間の効率性を融合した制度である。1995年から市内バス専用車線の充実化のため検討を始め、1997年にバスオペレーションシステム改編、バス路線再編、サービスの改善、BISバス到着案内システム、統合料金制、交通カード施行など市内バスの改革総合対策実施計画案を作成し、バス準公営制を施行した。具体的には、市内を走る10個の路線をバス会社による入札制にする、バス運行により得られる収入金を共同管理制にするという2つの柱がある。

バス準公営制の導入より、安定的なサービス供給基盤を造成して、収益性の低い路線での運行忌避、収益路線の過剰競争などの減少に寄与し、市民の公共交通機関の利用体感満足度は大きく改善した。

(3) バス運行会社への運行収入金の配分

ソウル市は、「ソウル特別市市内バス財政支援及び安全運行基準に関する条例」において、バスの運行に要する標準的な輸送コストを算定している。

ソウル市が発出している「2018年市内バス標準原価に基づく運送費用精算指針」に記載されているコストの算定に影響する主な収益や費用は以下のとおりである。

【費用】

- ・ 運転職人件費
- ・ 運転職福利厚生費
- ・ タイヤ費
- ・ 燃料費
- ・ 整備職・事務管理職・役員の給与、退職給与及びその他福利厚生費
- ・ 車両保険料
- ・ 整備費
- ・ 車の保管場所に関わる費用
- ・ その他車両維持費や管理費など
- ・ 車両減価償却費

【収益】

- ・基本利潤（車両の保有台数に基づき積算される利潤）
- ・成果利潤（運行会社に対する評価に基づき積算される利潤。インセンティブ）

準公営制度の下、収入金の公的管理を介して透明性の確保と効率を強化することを目的として全ての会社の運行収入金⁵は共同で管理されている。上記の費用及び収益により算定された総費用比総収入の不足分はソウル市予算で補てんしているほか、インセンティブとしてバス会社の運行状況に対する評価に基づき成果利潤を配分している。

（４）バス運行会社に対する評価の実施について

バス運行会社のサービス向上のインセンティブとして、バス運行会社に対する評価に基づきバス会社へ運行収入金を配分しているのは前述のとおりであるが、ソウル市が2019年に行った市内バス会社への評価については以下のとおりである。

【評価概要】

- ・評価期間：2019年1月1日～2019年12月31日
- ・評価対象：ソウル市管内の市内バス会社65社
- ・評価内容：評価指標（25項目）、加減点（18項目） 計2,000点

【評価項目】

- ・安全性向上（事故の有無、運行記録の管理、安全運航の順守、安全管理実態など）
- ・移動便利性（サービス満足度調査結果、運行の定時性、始発終電時間の順守など）
- ・利用快適性（車内安全装備の管理実態、低床バスの導入、運転手への教育など）
- ・持続可能性（財務健全性、人件費管理の適正性、現金収入金の管理状況など）

【加減点項目】

- ・共同配車性の実施
- ・交通ルールの順守
- ・会社の経営評価
- ・共同購入実績及びグリーン環境製品の使用
- ・市政への協調度

⁵ 市内バス料金収入、広告収入及びその他の付帯収入などの共同管理の対象となる全ての収入をいう。

- ・ 収入金の横領
- ・ 労働関係法令の違反

第3章 今後の展望

第1節 ソウル市の今後の展望

第2章で紹介したように、ソウル市ではこれまで多くの公共交通施策を実施し課題を解決してきたが、市民のさらなる利便性向上のため、「ソウルの交通ビジョン 2030」の中でさらなる取組について発表している。

ソウル市が掲げているキャッチフレーズは「乗用車に頼らなくても便利に暮らすことのできるソウル」を目指している。

○人が中心となる交通

- ・歩行・自転車を活性化
- ・交通死亡事故を削減
- ・交通弱者の普遍的移動権を保障

○共に利用する交通

- ・鉄道中心の公共交通機関を構築
- ・より速い公共交通機関を実現
- ・ともに共有する交通環境を造成

○環境に配慮する交通

- ・移動を低減させる社会を実現
- ・環境にやさしい効率的な交通環境を造成
- ・市民とともにつくる交通文化の先進化

さらにソウル市はこの3つの柱に関連した11個の市民との約束を掲げている。

- ①歩行者を優先的に配慮する交通環境をつくります。
- ②自転車が中心となる生活環境をつくります。
- ③交通死亡事故を減らし、交通安全特別市にします。
- ④交通弱者と一般人の境界を感じない、バリアフリーの交通環境をつくります。
- ⑤鉄道中心の、効率的な公共交通システムを構築します。
- ⑥より速く、より便利な公共交通機関にします。
- ⑦分かち合いを実践する共有交通時代を開きます、
- ⑧不必要な移動を減らし、移動低減社会をつくります。
- ⑨環境に優しい交通手段と施設の性格を強化します。
- ⑩停滞しない道路、断絶しない道路環境をつくります。
- ⑪市民とともに、交通文化の先進都市をつくります。

主な内容としては、

- ・市内の歩道面積を2倍に拡大
- ・市内観光地、文化、ショッピングなどを結ぶプロムナードを開発・造成

- ・公共自転車貸出システムを拡大運営
 - ・ソウル市内の全ての生活圏道路の制限速度を 30km/h 以内に制限し、交通事故を予防
 - ・「車庫証明制度」の推進により、住宅街の違法駐車を減少
 - ・全ての市内バスを低床バスへ転換
 - ・需要の多い路線を中心に、急行サービスを拡大
 - ・どこからでも 10 分以内に駅へとアクセスできる環境を整える
 - ・鉄道サービスが受けられない地域を対象にモノレールを導入
 - ・バス専用車線の整備を終え、需要が集中する時間帯・地域など状況に合わせて運営
 - ・「完全道路」という概念を導入し、新しい道路を建設する際、歩行者、自転車、公共交通機関、自家用車などが通ることのできる空間を確保
 - ・市内のどこからでも 5 分以内にカーシェアサービスが利用できるよう推進
- などが挙げられている。

この「ソウルの交通ビジョン 2030」実現に向けて、ソウル市は 2019 年 1 月の第 2 次ソウル特別市 10 ヶ年都市鉄道網構築計画により、2028 年までに新たに 10 路線を設置させることを発表した。新路線の設置により、ソウル市内のどこからでも 10 分以内で地下鉄の駅にアクセスできると説明した。新規に敷設する路線は、表 4 のとおりである。

表 3 - 1 : ソウル市における 2028 年までの 10 ヶ年の都市鉄道新規敷設路線

名称	区間	距離	駅数
江北横断線	木洞～清涼里駅	25.72km	19
牛耳新設延長線	牛耳洞～放鶴洞	3.5km	3
面牧線	清涼里駅～新内洞	9.05km	12
ナンゴク線	ポラメ公園～蘭香洞	4.08km	5
木洞線	新月洞～堂山駅	10.87km	12
西部線（緩・急行）	セジョル駅～ソウル大入口 駅	15.77km	—
西部線南部延長	ソウル大入口～ソウル大正 門	1.72km	1
新林線北部延長	セツカン駅～西部線	0.31km	1
4 号線急行化	タンコゲ～南泰嶺駅	—	—
5 号線直結化	遁村洞駅～クブンダリ駅	—	—

出典：第 2 次ソウル市 10 ヶ年都市鉄道網構築計画を参考に筆者作成

おわりに

韓国では、急激な経済成長や首都圏への一極集中によりソウルに人口が集中する一方で、その人口増に対応できるように交通インフラは政府主導で整備がすすめられてきた。

韓国と日本の交通政策については、似ている部分も多いものの運用面では違いが見られる。ソウルで生活していると、その交通費の安さには驚くものの、時間帯によってはバスの乗車率が高くないバスも多く見かけることがあり、その採算性には疑問を持たざるを得ない。

日本でも地方への人口回帰を目指す取組を進めて久しいが、住みやすさや都市の魅力を論じる上で、公共交通の利便性や交通費の安さというのは一つのアドバンテージとなるのは間違いないだろう。

限られた予算で運営されている地方自治体において、ソウルのような大都市と同じ施策を簡単に実施することは難しいと思料されるが、本稿で紹介したような韓国の公共交通関連施策が、日本の自治体の政策立案に際し参考となれば幸いである。

参考文献

1 書籍・報告書

○2014 년 시내버스만족도조사결과보고서(2014 年市内バス満足度調査結果報告書)

<https://opengov.seoul.go.kr/public/5632243>

○2019 년 시내버스만족도조사결과보고서(2019 年市内バス満足度調査結果報告書)

<https://opengov.seoul.go.kr/public/19943076>

○2018 년 시내버스 표준원가에 따른 운송비용 정산지침

(2018 年市内バス標準原価に基づく運送費用精算指針)

<http://news.seoul.go.kr/snap/doc.html?fn=5c6120af1d2302.08214693.hwp&rs=/wp-content/blogs.dir/21/files/2016/09/>

○ソウル都市鉄道誕生から 50 年 2028 年までに 20 路線に倍増(KBS(韓国放送公社))

http://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=j&Seq_Code=71848

○韓国の地方自治－2020 年改訂版－

2 計画・統計資料等

○제 3 차 서울특별시 대중교통계획(第3次ソウル市公共交通計画)

<https://opengov.seoul.go.kr/public/16767618>

○제 3 차 서울시 교통안전기본계획(第3次ソウル市交通安全計画)

<https://opengov.seoul.go.kr/public/16767612>

○국가 교통 데이터베이스(国家交通データベース)

<https://www.ktdb.go.kr/www/index.do>

○서울 연구 데이터서비스(ソウル研究データサービス)

<http://data.si.re.kr/>

○e-나라지표국정모니터링지표(国政モニタリング指標)

<https://www.index.go.kr/main.do?cate=1>

○서울열린데이터광장(ソウル開かれたデータ広場)

<https://data.seoul.go.kr/>

○제2차 서울특별시 10개년 도시철도망구축 및 종합발전방안 연구

(第2次ソウル市 10ヵ年都市鉄道網構築及び総合発展方案研究)

<https://opengov.seoul.go.kr/policy/list/1129169>

3 WEB サイト

○ソウル市庁ホームページ(韓国語)

(韓国語) <https://www.seoul.go.kr/main/index.jsp>

(日本語) <http://japanese.seoul.go.kr/>

○ソウル交通公社(ソウルメトロ)ホームページ

<http://www.seoulmetro.co.kr/kr/index.do?device=PC>

○韓国鉄道公社(コレイル)ホームページ

<https://www.seoul.go.kr/main/index.jsp>

○東京メトロ株式会社ホームページ

<https://www.tokyometro.jp/index.html>

○국가법령정보센터(国家法令情報センター)

<https://www.law.go.kr/LSW//main.html>

○사단법인 한국교통카드산업협회(社団法人韓国交通カード産業協会)

<http://www.kotcia.or.kr/index.htm>

【執筆者】

一般財団法人自治体国際化協会ソウル事務所 所長補佐 志水 優太

【監修】

一般財団法人自治体国際化協会ソウル事務所 所長 八木 寿史

“ 上席調査役 稲垣 英明