

## ソウル特別市における都市交通整備事業に関する考察

—歩行空間の設計手法に関する基礎的研究—

### A Study on the Seoul-model of Traffic Control Service

—A basic study on the design method of the pedestrian space—

金 應周\* 上林研二\*\* 三輪泰司\*\*\*  
Eungjoo Kim \*, Kenji Kanbayashi \*\*and Hiroshi Miwa \*\*\*

We investigated the Practice of Traffic Control Service in Seoul city. They are summarized as follows:

1. Studying the history of urban transport of Seoul, we can understand that tramway was removal from road by a rapid expansion of car.
2. The continuation of bus-system administration is a large undertaking. Therefore, the authorities adopted a new policy which represents semi-public operational enterprise.
3. Seoul-model of traffic service has a good reputation not only in The Republic Korea but also in foreign countries. We can meet the new trend of the age.

**Keywords:** The City Traffic Maintenance Promoting Act, Seoul-Model, Semi-public operational enterprise, Right of Walk. (都市交通整備促進法、ソウルモデル、準公営企業、歩行権)

### 1. はじめに

#### (1) 研究の背景と目的

京都市とソウル特別市は、大量輸送機関の歴史がともに市街電車(以下、市電)からはじまるという共通点をもつ。そこで、京都市についての歴史を概括しながら研究の目的を明らかにしたい。京都市は、1895(明治28)年に開業する。軌道敷設のための道路網が整備されていることや市営の水力発電所があり電力に余裕をもっていたこと、十分な輸送需要が見込まれるという判断があつて立案され、日本で最初に営業認可された。以来、市民の暮らしを支え、入浴する観光客の足ともなってきた。1928(昭和3)年には、市電の軌道敷設が追いつかない郊外への足として、また市電の補助的輸送機関として(市営)バスを登場させ、公共の責任において移動手段の充実が図られてきた。市電の旅客数の最高は63年で、1日平均61万人もの乗客を運び、走行距離も4万7千キロメートルを超えた。しかし、マイカー所有の進展や都市人口のドーナツ化現象は市電の運営を否定する世論を生み出した。市電の走行を企図して拡幅整備された道路もあったが、自動車との共存を図るため軌道敷の全面開放にも追いつけなかった。78(昭和53)年、市電は全面廃止させられ、今日ではバス経営までも立ちいたらなくなる状況が生まれている。1)、2) 一方では、西欧の中世都市などで進化させている市街軽快電車(LRV)の導入を、中心市街地の活性化策を模索する中で検討している。さて、筆者らは、歩行空間の設計手法

を研究する中で、都市政策に「徒歩交通の増進」が位置づけられ、それに向かって都市構造が整備されていくことが前提として重要であるとの認識に立っている。この視点から、韓国の都市交通整備促進法とソウル特別市で展開されている交通施策に注目してきたところであるが、本稿は、現地調査や実務者・研究者からの聞き取り調査において得られた知見を報告し、もつて日本における歩行環境の改善に係る研究の前進に寄与せんとするものである。

#### (2) 研究の仕組と方法

本研究は、まず、1986年に成立した韓国の都市交通整備促進法の成立背景や現在までの主要な改正点を紹介し、法のもつ意義を明らかにする。次いで、法施行の初動期におけるソウル市の都市交通対策を経時的に整理する。その上で、現在ソウル市が進めている交通整備施策を見聞し、優れて進歩的な事項の抽出や「歩行権の増進」との関連を研究する。研究は、公共交通の抜本的改革の総指揮をとったソウル市政開発研究院(以下、市政研究院)のキム・ギョン Chol博士とソウル市民の歩行環境改善運動のリーダー役を果たしている「歩きたい都市づくり市民連帯(以下、都市連帯)」のキム・ウンヒ事務局長に対する聞き取り調査を実施しながら、市政研究院の諸報告書やソウル市庁のインターネットサイトなど公開の文献調査も適宜実施した。なお、現地調査は2005年9月5～8日に実施している。

\* 外国人会員 京都造形芸術大学大学院芸術研究科 (Graduate School of Art, Kyoto University of Art and Design)  
\*\* 正会員 京都造形芸術大学 博士(京大工学) (Kyoto University of Art and Design)  
\*\*\* 正会員 京都造形芸術大学 博士(京大工学) (Kyoto University of Art and Design)

## 2. 都市交通整備促進法の制定と意義

### (1) 都市交通整備促進法の制定までにみるソウル市都市交通の歴史 (表1参照)

京都の市街に電車が走って4年後の1899年に漢城(ハンソンと読む。現在のソウル。)においても運行が開始される。1910(明治43)年に日韓併合条約の締結があり、漢城に朝鮮総督府が設置(漢城は京城府と呼称)される。京都と同じ時期の28年には電車の補助的輸送機関として京城府営バスが4路線30台で開業したが、33年には営業主体が京城府から民間電力会社(市電運営会社でもある京城電気株式会社)1社に移り(54台)、41年には太平洋戦争の勃発で運休されて、再度市電中心に戻る事となった。戦争が終了すると、バスは9路線105台で運転を再開し、市電・バス時代に戻るかにみえたが、市電は製造や維持技術の不足と常習的な無賃乗車による経営の悪化から運行減少をきたすようになり、おのずとバスへの期待が高まった。しかし、バス事業は1社独占の状態が続き、47年になると、タクシー事業が申告制であることに着目し、車両を改造して9~11人が乗車できる中型のバスを、路線を設定しての「乗合タクシー」として運行する事業者が現れた。なお、48年(度)の乗車人員は1日平均で市電が37万人、バス6千人と記録されている。49年には、運行バスの不足に伴う交通難と乗合タクシーの料金値上げの防止を目的に、乗合タクシーを中型バス事業者として許可(ソウル市の指定)すること、1区間の料金を調整することなどを内容とする運輸事業の解放策を打ち出した。50年6月には朝鮮戦争が勃発し、燃料不足の事態が起こったが、バスの運休は短期間に止まった。市電は、軌道や架線が破壊されるなどしたが復旧に努め、また米国から20台を輸入するなどして運行を確保、53年には120台が営業するまでになった。しかし、2番目の市電事業者となっていた京城軌道株式会社は路線の80%が破壊されて復旧もままならず、ソウル市に運営を移管した。翌54年、ソウル市は軌道回復を図るための条例を公布するとともに軌道管理事業庁を設置する。しかし、市電事業は路線数や車両数の多さに比して、運行サービスの後退傾向は歴然で、56年になるとソウル駅起点の6路線に乗合タクシーが再登場し、40台が走ったと記録されている。57年、バスの通勤・通学者向け回数券が新発売され、利用者対策が進んだこともあって、バス乗客数は市電のそれを上回る記念の年となった。市電は、運行速度の低速事態を改善できず、電車故障時における道路交通への妨害物化や都市圏の拡大に応じた路線開発・整備にも着手できないことなどから、市電撤去論が出始める。58年に入ると、市電事業者の京城電気(株)は経営悪化から営業譲渡の広告を出すに至った。61年にはバス的一般者向け回数券の発売や料金引き下げなど、事業者犠牲による利用サービスの向上策がとられた。また、利用者の多い黄金路線の独占化を廃するため輪番配車制を導入、さらに乗合タクシー路線を小型バス路線にするよう勧奨するなどの方策が打ち出された。市電についてみれば、京城電気(株)は営業譲渡に失敗し、朝鮮電業、ナンソン電気と統合して、経営基盤の強化に努めることになった。発表された統合理由は、第1に政府の低運賃政策による収支アンバランスの改善が見通せないこと、第2に道路占用料等の負担が重い

こと、第3に赤字から脱却できず施設改良等に取り組みないことなどであった。62年は軍事政権下における経済政策が貨幣改革と第一次経済開発計画の発表という形で明確にされ、外国の資金を呼び込んでの国家経済の振興や国土の基盤整備が進むことになる。(高速道路の整備やセマウル=新しい村づくり運動が起こる<sup>(1)</sup>など、後年、この時期に国の発展は一定程度実現したと評価されている。)バスに関しては輪番配車制の廃止、乗客への親切運動の実施などがあった。63年になると、バス料金の引き上げ要求が起こり、ソウル市長の勧告・説得によって撤回したものの、翌64年の5月に再度引き上げを要求、合わせて一斉運休を実施した。この年の4月、国会交通通信分科会において、ソウル市の交通緩和策の長期対策として「地下鉄」構想が発表された。66年、バス交通に急行座席バスが登場、固有路線番号制が施行されるなど利便性向上策がとられた。一方、市電は、マイカー交通増の容認や地下鉄建設のために撤去が必要として営業廃止方針がとられ、国務総理訓令として市電事業のソウル市への引き渡しが指示された。市電従業員のストライキも行われたが、技能職の市電従業員をソウル市職員に発令、67年に市電運賃を2倍にして赤字解消を図りながら、京都の市電完全撤去よりも10年早い68年11月に、ソウルの市街から市電が消えた。前年には、バス交通網の充実を図るため「市営」バスが登場する。市営バスは民間撤退路線や受容低迷路線などで運行し、需要が増加すれば民間に譲るなどを繰り返した。

ソウル市地下鉄構想は、70年に計画案が提出され、74年には1号線ソウル駅~清涼里駅間が開通した。以後、地下鉄は開通路線を増やし、重要な輸送機関に成長していく。バスは、72年に立席バスは青色、急行バスは緑色に統一して混乱を回避したり、73年には立席と急行を合体させた「都市型バス」が登場させ、74年はバス車両の使用期間を11年から7年に短縮して、老朽バスは営業させない方針を打ち出したり、地下鉄の開通と江南地域開発に伴う大幅な路線調整を実施、引き続き利便性の向上に取り組む。こうした改善もあり、76年にはバスの輸送分担率が80%を超えるまでになる。77年には、懸案となっていた料金受取りに係る不正防止に「トークン制」<sup>(2)</sup>の導入に対応する。79年は地下鉄に対抗して、速くて疲れない急行座席バスが運行され、80年は敬老席の設置、81年は小地域運行型の「まちバス」が登場、82年には65歳以上者の無賃化が導入されるなど、ソウル市の指導の下に、バス運行の享受者を拡大する取り組みが進んだ。一方で合理化にも取り組み、81年からの試行を経て、83年にワンマンバス運行が本格化する。85年には、バス運行の安全化、速度の高速化に着手、通勤・通学の時間帯である7~9時の2時間、ソウル駅~漢川大橋間と東大門~新説洞間に「バス専用車線」が設定された。都市交通整備の様々な取り組みが実施されてきたが、ソウルオリンピックを2年後に控え、ソウルアジア競技大会が開催された86年12月31日に、一層の充実を図るために都市交通整備促進法が制定されるのである。

### (2) 都市交通整備促進法

都市交通整備促進法(以下、法という。)は、交通施設の整備を促進して、交通手段および交通体系を効率的に運営・管理し、もって都市交通の円滑な疎通と交通便宜の増進に貢献すること

表1. ソウル市都市交通の歴史 3), 4), 5)

区分	市内バス	電車・地下鉄	一般事項	法制
1899		5月17日、電車運行の開始(9台)		
1928	4月18日、京城府営バスの運行開始(4路線30台)		(1910~日本帝国の植民地統治)	
1933	4月1日、府営バス退場-電車会社の「(株)京城電気」による独占運営(54台)、電車の補助役			
1945	8月、日本からの解放による料金変更(一般バス1区間15銭)	解放後、社会的混乱による運行減少 ○技術・資本の不足による車両不良 ○常習的無運賃乗車による経営収支の悪化 ○定員超過運行による車両負担と事故の増加-1946年4月~9月の全事故の73.5%(606件)が人事事故/1947年7月運行台数の激減(一日平均27台の運行)	8・15解放と米軍政の実施、建国準備委員会の発足 12月、モスクワ三相会議-信託統治の決定 植民地解放年の人口90万人	
1947	7月、乗合タクシー(中型バス)の登場-座席バスの原型、9~11人用、申告制	増車手当等と輸送活性化-1950年5月は167台、1949年は278台の運行		
1948			南韓単独選挙による8・15大韓民国政府樹立-初代李承晩大統領の就任と第1共和国の成立	
1949	8月31日、運輸事業解放-バス民間運営の許容 ○交通難緩和とタクシー料金上げ防止の目的 ○中型バスと大型バスの登場(運行許可) ○ソウル市が最初に運輸業者を指定(105台運行) ○1区間料金調整-大型20圓、中型50圓、一般5圓 *1圓=100銭			
1950	5月、中型バスを大型バスに統合(朝鮮戦争による運休-社会的混乱と零細な民間企業の資本、燃料不足、整備不良等)	(韓国戦争による路線破壊) 9月28日、ソウル奪還後の復旧と補修架設-米製電車20台の導入(1953年120台運行にまで回復)	625朝鮮戦争 戦況による人口の急減(50年169万人→69万人)	
1953	2月、貨幣改革による料金変更(一般バス5ファン)	10月28日、復旧能力のない京城軌道をソウル市に移管	貨幣改革、革人口100万突破	
1954		4月1日、軌道事業のための「ソウル特別市軌道事業条例」の公布と「軌道管理事業庁」の設置		
1956	戦後、乗合タクシーの再登場(ソウル駅起点の6路線40台)	6月、軌道事業の以外の無軌道事業と乗客自動車運輸事業のために軌道管理事業庁を「運輸管理庁」へ改称		
1957	1月、通勤・通学回数券の発売開始(一般バス20ファン)	電車撤去論と乗客減少 ○低速約7km/hと追越不可による車両故障時の非効率性 ○急増する路面交通の妨害物、乗降時の安全性 ○交通圏拡大と路線開発の限界	はじめてバスの乗客数が電車を上回る。	
1958		3月、経営収支悪化の京城電気が民間企業へ営業義務の広告		
1959	2月、女性車掌制の実施		人口200万突破(6年で100万人増)	
1961	4月、回数券を一般人に拡大実施(一般バス50ファン) 7月、区間制の廃止、料金の引下げ(一般バス40ファン)-軍事政権の低運賃政策(物価抑制策) 7月、バス路線の「輪番配車制度」の実施 ○黄金路線の独占運行に対する対策 ○全業者が全路線を一ヶ月ずつ交代に運行	7月1日、電力3社(京城電気、朝鮮電業、ナンソン電気)の統合による「(株)韓国電力」の創立 ○政府の低運賃対策による赤字経営 ○職員の人件費引上げ負担の過重 ○赤字による施設改良・補修の資本不足 ○道路占用料等の公課金の過重	5・16軍事クーデターと国家再建最高会議	道路法(1227)、道路交通法(1231)、自動車運輸事業法(1230)
1962	貨幣改革による料金調整(一般バス5ウオン) 4月、常設女性車掌養成機関の設置-客への親切教育等「輪番配車制度」の廃止(固定配車制への取戻し)		貨幣改革	第1次経済開発計画、道路運送車両法(110)、建築法(120)、都市計画法(120)
1963	1月10日、バス料金の引上げ要求-ソウル市長の勧告、認容による撤回		第5代朴正熙大統領の就任と第3共和国の成立 人口300万突破(4年で100万人増)	国土建設総合計画法(10.14)
1964	5月12日、バス料金の引上げ要求と一斉運休	4月14日、交通緩和策の長期対策として地下鉄構想を発表(ソウル市)-国会交通選定分科委員の質疑に対する答弁		
1966	緩行座席バスと急行座席バスに分離(乗合バスが緩行座席バスに代替し、急行座席バスが登場する。) 固有路線番号制の施行-東西南北4区分と奇・偶数による方向識別	4月8日、「ソウル交通難緩和策」の中期計画における電車撤去-地下道掘削工事のため、運行中断の必要性を示唆 5月18日、国務総理訓令32号-電車事業をソウル市に引渡すことを指示 5月19日、韓国電力労働者の二日間におけるストライキ 5月28日、「ソウル特別市運輸事業所設置条例」の公布 5月31日、技能職の電車従業員1,400名をソウル市職員に発令 6月1日、「ソウル市電車運輸事業所の設置」と軌道事業の市営		土地区画整理事業法(8.3)
1967	3月、市営バス登場 ○中部自動車運輸事業所の創設、50台運行 ○民間事業体の倒産や低需要、非舗装道の路線投入 ○需要の目的が立てば民間に移管することをくり返す。 国産バスの初登場(「シンジン自動車」の「FB100LKJ」)	10月5日、電車運賃の100%引上げ(ソウル市)	第6代朴正熙大統領の就任	第2次経済開発計画
1968		11月31日、電車運行の全面廃止 11月~12月、電車職員約800名を市営バスと民営タクシー会社へ発令	人口400万突破(6年で100万人増)	
1970	急行バスと急行座席の急行座席バスへの統合-停留場の間隔と位置のみが異なることから	2月、「ソウル特別市地下鉄計画面案」の提出 3月、「ソウル特別市地下鉄建設本部設置条例」の制定・公布 6月8日、「地下鉄建設本部」の発足	8・15平和統一構想宣言 人口500万突破(2年で100万人増)	
1971		1号線工事の着工	第7代朴正熙大統領の就任	
1972	バス色の統一(立席は青色、急行は緑色)		10月維新と第8代朴正熙大統領の就任、第4共和国の成立 人口600万突破(2年で100万人増)	第3次経済開発計画、第1次国土総合開発計画、国土利用管理法(12.30)、住宅建設促進法(12.30)
1973	立席と急行を合わせた「都市型バス」の登場			
1974	9月、市営バスの退場、売却 ○収入と現金取扱従業員の管理問題等 ○根本的に赤字路線の運営-さらに赤字 バス車両使用期間の短縮(11年→7年) 都市美観を考慮したバス色の改善-都市型、立席、座席バス別に塗装 地下鉄開通と江南地域開発による大幅な路線調整	8月15日、1号線の開通(ソウル駅~清涼里駅、7.8km) 10月15日、車両基地建設工事の着工(廣津区君子洞)		

(表1. ソウル市都市交通の歴史の続き)

区分	市内バス	電車・地下鉄	一般事項	法制
1974	バス案内員(女性車掌)の厚生対策の設け ○案内員日給の36%引上げ(日給が1,100~1,500ウォンとなり、実賃金が月32,500ウォンになる。) ○食堂・宿所・衛生・共用・運動施設等の設置			
1976			人口700万突破(4年で100万人増) バスの輸送分担率が80%を超える。	都市再開発法(12.31)
1977	10月、「トークン制」の実施(学生30ウォン、一般40ウォン)ー現金扱いによる不正防止 ドアが二つあるバス登場(「デウ」の「BF101」、「現代」の「HD170」)		自動車保有数はじめて10万台突破	環境保全法(12.31)
1978		3月9日、2号線(江南区間)の着工	第9代朴正熙大統領の就任	
1979	直行席の登場(料金300ウォン)	3月17日、2号線(江北区間:城東~往十里)の着工	10・26事件(朴大統領の暗殺) 12・12事件(新軍部政権の登場) 12・21 崔圭夏大統領の就任(10代) 人口800万突破(3年で100万人増)	駐車場法(4.17)、交通安全法(12.28)、地下鉄道建設促進法(4.17)
1980	12月、敬老席を指定・運営	2月26日、2号線(江北区間:往十里~文来洞)の着工 2月29日、3、4号線の着工 10月31日、2号線1段階区間の開通(新龍院洞~総合運動場、14.3km)	11代全斗煥大統領の就任	宅地開発促進法(12.31)、都市公園法(1.4)
1981	ワンマンバスの交通実験の実施急激な産業化による案内員確保の困難 まちバス(コミュニティバス)の登場	「(株)ソウル地下鉄建設」の設立(2.5)と「地下鉄運営事務所」の発足(2.17)ー建設と運営の分離 9月1日、「(株)ソウル地下鉄建設」の解散による「ソウル特別市地下鉄公社(以下、地下鉄公社)」の創設	第12代全斗煥大統領の就任と第5共和国の成立	
1982	1月、「夜間通行禁止解除」によるバス運行時間の延長(0時30分まで) 2月、65歳以上の敬老者の無賃乗車導入 後にエンジンのある「リア型バス」制作の開始	12月23日、2号線2段階区間の開通(総合運動場~教大、5.5km)		第5次経済開発計画、第2次国土総合開発計画、首都圏整備計画法(12.31)
1983	7月、ワンマンバスの拡大運行	8月1日、地下鉄公社庁舎の完工 9月16日、2号線3段階乙支路区間の開通(聖水~乙支路入口、8km) 12月17日、2号線含堂区間の開通(教大~ソウル大入口、6.7km)	人口900万突破(4年で100万人増)	
1984	9月、ワンマンバスの拡大運行(第2次) 11月、料金の先払い制とバス後ドアの自動化の開始	1月1日、「地下鉄運営事務所」を地下鉄公社に統合 5月22日、2号線西側区間の開通(ソウル大学入口~市庁、19.2km)ー循環2号線の完全開通		
1985	10月、バス専用車線制の実施 ○運営(時間制一午前7~9時) ○区間(ソウル駅~漢川大橋/東大門~新説洞)	4月20日、4号線1段階区間の開通(上溪~漢城大入口、11.8km) 7月12日、3号線西北区間の開通(舊把発~独立門、8km) 10月18日、3,4号線全区間の開通(独立門~良才、18.2km/漢城大入口~含堂、16.5km)	南・北韓離散家族故郷訪問団の実現	
1986	案内員の退場 ○バス後ドアの自動化(85~86年)ー新車と構造変更のバスにて ○先払い制の定着ー前ドアより乗車、後ドアより下車 ○案内放送の実施 7月、車内自動案内放送の義務化 7月から出庫される全ての座席バスに冷暖房の義務化 リア型バスの登場(「デウ」の「BV101」)	9月1日、1~4号線全区間の駅務自動化の実施	ソウルアジア競技大会 自動車普及率(台/千人)はじめて50台突破 自動車補修数50万台突破(9年で40万台増)	都市交通整備促進法(12.31)、自動車管理法(12.31) a、地下鉄道の建設および運営に関する法律(5.12) b
1987		8月12日、地下鉄公社の労働組合設立	6月民主化抗争と6・29宣言	第6次経済開発計画
1988	オリンピックに備え、都市美観を考慮したバス色の変更ー運送会社別に4色から1色を選択する。		13代盧泰愚大統領の就任ー5年単任・直選制 ソウルオリンピック 人口1,000万突破(5年で100万人増)	
1990		6月27日、5号線の着工 7月13日、3号線延長区間の開通(舊把発~紙紐、1.6km) 12月28日、7号線の着工 12月29日、8号線の着工	自動車普及率100台突破(4年で50万台増) 自動車保有数100万台突破(4年で50万台増)	大気環境保全法(8.1)、都市鉄道法(12.31) c

注 ①日韓の国交は、1965年修復する。 ②地下鉄1号~4号線は「ソウル地下鉄公社」、5~8号線は「ソウル都市鉄道公社」が管理・運営している。  
 ③aは道路運送車両法の法名変更、bは地下鉄道建設促進法の法名変更、cは地下鉄道の建設および運営に関する法律の法名変更である。

を目的(第1条)に制定された。ここでいう「交通体系の管理」とは、交通手段の運行に必要な道路・駐車場をはじめとする各種の施設の効率を極大化するために行うすべての行為を意味している。第2章は「都市交通整備計画」であるが、第3条で、建設交通部長官は、常住人口10万人以上の都市などに「都市交通整備地域」を指定できるとし、指定された都市では、第5条で「都市交通整備基本計画」の樹立が義務づけられる。同計画は、「都市交通の現況及び展望」を明らかにし、次の事項が含まれる「部門別計画」を策定して、最後に、「投資事業計画および財源調達案」を示すこととなっている。計画に記載する事項は、①流入交通の対策および道路・鉄道・都市鉄道等の広域交通体系の改善、②交通施設の改善、③大衆交通体系の改善、④交通体系管理および交通疎通の改善、⑤駐車場の建設および運営、⑥自転車利用施設の拡充、⑦環境親化的交通体系の確立、である。都市交通整備地域の対象をみると、77市の内55市が該当し、韓国民の82%が同地域に入ることになる。さて、法は、その後、一部改正や全文改正が数次にわたり実施される。90年

1月の一部改正では、「地方都市交通事業特別会計」(第31条)の設置を盛り込み、「交通誘発負担金」や一般会計よりの転入金などを収入源とするよう歳入を規定した。95年12月29日の一部改正は、都市交通整備基本計画を具体化した10年単位の「都市交通整備中期計画」を樹立すること(第8条)や歳入構造の拡大と運営・管理基準が規定された。歳入に、「混雑通行料」(第17条)が加わったこと、特別会計は「建設交通部の定める基準」に従うこととした。なお、第10条に「年次別施行計画」の樹立・告示が求められているが、本条文は法の制定当初からあって、この施行計画を樹立する際は、環境・交通・災害等に関する影響評価法第2条の規定による「交通影響評価」で提示された交通改善対策および措置事項を十分に考慮しなければならないとされている。したがって、改正行為で中期計画を挿入してきたということは、基本計画こうたう部門別事業は10年を一つの区切として達成するという決意をもたせるねらいがみえる。韓国において95年は、地方自治体の首長を選挙で選ぶ(民選という。)ことが可能となった地方政治上における記念の年である<sup>3)</sup>。

2002年1月の全文改正では、地方都市交通事業特別会計の歳出規定を新たに盛り込んだ。歳出は5つの事業に規定したが、第3号「大衆交通事業者の経営改善のための事業」や第4号「交通需要管理措置の施行」は特徴的である。ところで、同特別会計の歳入に規定する交通誘発負担金は第18条で規定し、都市交通整備地域の中で交通誘発の原因となる施設の所有者から毎年徴収できるとしている。賦課の対象は、外国政府や国際機構などの施設や住居施設、交通誘発量が顕著に少ない施設などを除く。負担金の算式は第19条にあり、「施設の延床面積×単位負担金×交通誘発係数」としている。交通誘発係数は、大統領令で決めるとあるが、都市規模が100万人以上の場合を例に紹介すると、乗客自動車・貨物ターミナルは5.56、百貨店・ショッピングセンター・大型店は5.46、ゴルフ練習場は5.00である。一般飲食店は2.56、スーパーマーケット・日用品小売店は1.68、一般業務施設は1.20、工場施設は一番小さく0.47となっている。次に、混雑通行料の賦課・徴収規定(第17条)であるが、通行速度が低速となる道路区間や走抜ける時間が一定時間以上の交差点などを調査し、「交通混雑料賦課地域」を定めて、決められた時間帯に同地域に入る自動車を徴収対象とする。なお、排気量800cc未満の常用自動車は半額とされている。一例であるが、ソウル市の南山1号、3号トンネルの両方向を平日の午前7時から9時までのラッシュ時に通過する乗車人員2人以下の車両は、1回につき2,000ウォンが徴収される。この施策は、特別会計が規定する事業を支えると同時に、直接的・有効的な交通量減少対策となっている。法は、数次の改正を経て、歳入源や歳出費目を明記して、都市交通整備基本計画が実行できる条件を備える、自立型の事業法となっているところに優れた特徴がある。(条文新設については、補注(4)の図を参照)

### 3. ソウル市長民選Ⅰ期、Ⅱ期の都市交通整備施策

#### (1) 民選Ⅰ期

任期は95年7月から3年間である。初代民選市長チョウ・スン氏は2年を過ぎた頃に国務総理に抜擢され、残任期間はガン・トッキ氏が職務を代理した。Ⅰ期立案の「ソウル市交通総合対策」<sup>6)</sup>は、大幅な乗用車利用の抑制、大衆交通の利用拡大、交通傷害要因の除去という3本の柱を立て、96年5月に発表された。当面の重点事業として5分野20項目、持続的に推進する事業として6分野23項目を明記している(表2参照)。重点事業の「交通量減少強化」分野では、95年12月の法改正で追加された「混雑通行量徴収」が筆頭にあげられ、不法駐停車の取締り強化、駐車場有料化などの事業を実施することとしている。具体的には、95年の1日通行量約350万台を98年には20%削減して280万台にすること、マイカー需要を誘発している観覧、集会、販売施設等の駐車場の有料化すること、公務員の出退勤時間を分散することである。「大衆交通サービス画期的改善」分野では、85年から一部区間・時間帯制限で実施しているバス専用車線制を大幅拡大すること、バス事業者の経営改善や業態の大型化を誘導すること、バスのための公営車庫地を造成すること、路線を改編したり車体の高級化を図ることなど、サービス改善はバス事業の持続的発展的成長が鍵であるとの認識をみせている。

具体的には、バス専用車線を98年までに137km新設して、総計300kmとする。また、96年7月までにバスカードを導入し、97年からは地下鉄でも利用できる総合カードを導入する。バスは公共性が強いことから、事業者を健全育成するため、業態の大型化や高級バスの購入などをはかるための財源200億ウォンを予算する。地下鉄のラッシュアワー以外の時間帯の利用効率を高めるために時間帯指定料金割引券を売り出す。これら各種の事業を実施して、98年までに輸送手段別適正分担率をバス35%、地下鉄40%、乗用車10%にするとしている。「渋滞障害改善」分野では、道路工事現場の交通整理の円滑な実施などをあげているが、具体的には、市内を15ブロックに区分し、渋滞の激しい地域の原因を特定し、交差路立体化や自動車走行体系の変更(一方通行化など)、道路新設などのメニューで改善するとしている。「交通環境改善」分野では生活道路や車通行が制限される道路の整備、「駐車施設拡大・管理改善」分野では地域単位の共用駐車場の建設などがあげられている。次に、持続的推進事業にある23事業であるが、それらは95年12月の法改正で加わった「都市交通整備中期計画」の性格をもつものと、今すぐにも着手しなければならぬ性格のものが混在する。また、バス運行秩序確立事業は、バスの到着を案内するシステム導入のことであるが、実験的に取り組むものも含まれている。

ところで、民選Ⅰ期の最終時期の97年1月、それまでの「人と環境のための交通の実現」を目標としていた市民の交通安全運動は、「歩きたい都市づくり」という歩行権獲得と歩行環境改善の運動へと進展し、街路歩行の安全は市民の生命と財産に関わる人権の問題であるという認識にたつて、「歩行権確保と歩行環境改善に関する基本条例」が制定された。

表2. 民選Ⅰ期におけるソウル市交通総合対策

分野	当面重点事業(20項目)	持続推進事業(23項目)
交通量減少強化	混雑通行量徴収 不法駐・停車取締り強化 駐車場有料化・料金調整 民間部門交通量減縮活性化 市公務員、企業体出退勤時間制 市民・市公務員交通量減少	走行税導入建議 乗用車部備(車両番号による規制)運行検討 駐車場上限制実施 首都圏乗用車流入抑制対策
大衆交通サービス画期的改善	バス専用車線大幅拡大 バス経営改善・事業者大型化誘導 バス公営車庫地造成 バス路線改編・高級化 地下鉄の利用増加の検討	バス運行秩序確立 2期地下鉄段階的開通 地下鉄利用便宜施設拡充 タクシー改善
渋滞障害改善	道路工事現場交通処理円滑化 交通統制区間処理対策 裏道の整備 車両通行方法改善 渋滞区間改善対策	新信号システム導入 交通放送機能活性化 先端交通管理システム導入 道路標示板一斉整理 物流体系改善総合計画樹立
交通環境改善	生活道路整備 車のない通り造成	交通事故減少対策推進 無人監視カメラ設置拡大 歩行環境改善対策 自転車利用活性化計画 交通公害低減対策計画
駐車施設拡大及び管理改善	地域単位共用駐車場建設 居住者優先駐車制の実施	民間駐車場建設促進 公営駐車場料金管理体系改善 住宅車庫地設置基準強化
交通行政機能強化		広域交通政策協議会運営 交通総合現況調査実施

#### (2) 民選Ⅱ期 7)、8)

任期は98年7月から4年間で、市長はゴ・グオン氏である。Ⅱ期に立案の「ソウル交通未来21-中期交通総合計画」は、人間中心の都市交通実現、未来志向的な交通システムの構築、国際水準の交通環境達成という3本の基本方向を立て、99年3月に発表された<sup>6)</sup>。施策は、2002年までの「当面施策」、2011

年までの「中期施策」に区分し、当面施策は、具体的な実践計画が中心で、中期施策は交通政策・方向の提示に重点をおいて構成された。ここでは、バス交通やバス事業に関係する当面施策を拾い出してみる(表3参照)。民選Ⅰ期で当面重点事業とされたバス専用車線の拡大はないが、路線改編やバスカードの施策、市外出入りバスの路線拡充・変更、バス案内体系改善、公営車庫地造成、バス高級化、経営支援などは継続して取り組まれることがわかる。バス案内体系改善は位置情報システム(GPS)を用いての実用化を図ろうとしている。新規施策は、バスと地下鉄などの乗換センターの建設計画立案やバス案内体系の改善、路線入札制である。バス路線は市の認可であるが、収益を守るために配車間隔を無視したり、路線までも変更するなどの事業者もいて、適切な運営が期待されていた。路線入札制はそれに応えたのであろう。

中期施策では、乗換センターの建設やバス案内システムの導入、軌道バスの運行検討などがあげられている。注目すべきは、道路面に新しいシステムの交通手段を導入しようとしていることである。

表3. ソウル交通未来 21 に掲げる施策—ただし、バス交通に関するもの

分野	当面施策	中期施策
総合的広域交通体系の具現	市外出入バス路線改編の検討 大衆交通乗換センターの建設計画の樹立	市外出入バス路線改編 大衆交通乗換センターの建設
利用者中心のサービス提供	市内バス案内体系改善 市内バスサービス評価 交通カード互換システムの推進 市内バス料金の合理的調整 市内バス配車間隔に自立性の付与 市内バス高級化の推進	市内バス案内システム(BIS)の導入
大衆交通施設拡充および機能の定立	地下鉄と連携した市内バス路線の調整 バス業体の構造調整 市内バスの路線入札制 市内バスの公営車庫地造成 市内バス税制支援 市内バスの外部広告収益金配分の方式改善 乗換センター建設計画の樹立	市内バス路線の全面改編 軌道バスの運行検討
街路網整備および運営の科学化	バス優先処理案の改善 ITS 総合計画樹立および担当組織の構成	総合交通情報センターの構築
交通文化および緑色交通環境造成		交通弱者のための市内バス導入

全施策は、9分野 28部門 133施策(当面 82施策・中期 51施策)である。

#### 4. ソウル市長民選Ⅲ期の都市交通整備施策

##### (1) 選挙における交通政策

2002年6月に実施されたソウル特別市長選挙における当選者リ・ミョンパク氏の交通政策を他候補者の比較においてみてみよう(表4参照)。市民の関心は大衆交通の拡充と歩行者に配慮する道路づくりであると新聞は書いているが、そうした中でリ氏は5つ提示している。まず、①地下鉄とバスの乗換体系を改善する。次に、地下鉄を大衆交通の幹線、バスは支線とし、地下鉄の一層の利便を図るために②急行地下鉄を運行する。民選

Ⅱ期では後退をみたバス専用車線であるが、大衆交通の拡充にとって必要と③バス中央専用車線制を鐘路など6幹線道路で施行する。交通量減少を強化するため④都心新築ビル駐車場を縮小する。そして、⑤混雑通行料賦課地域の一部拡大である。他候補者の政策との関係を見ると、⑤混雑通行料地域拡大の政策はキム候補とイ候補も掲げ、イ候補はそれに加えて、車両ナンバーの奇・偶数で都心乗入れを決める制度の積極的導入を掲げている。④都心の駐車場問題への政策はキム候補が同文で掲げているし、ウォン候補は駐車料金の引き上げ策をとっている。①「乗換体系の改善」はキム候補も掲げている。リ氏の改善とは、現在の乗換割引率8%を50%以上まで高めたいとするもので、そのために「ソウル交通カード」システムを導入するとしている。この政策は、安くて便利な大衆交通手段の実現に有効であるが、実現に要する莫大な費用の財源についての言及がないと、実現性を問われた。残りの②急行地下鉄の運行と③バス中央車線制の政策は他候補者にはないが、中央車線制については、バス速度の改善には寄与するだろうが、他の車線の走行が妨げられたり、乗客の安全や排気ガス、走行騒音等の問題が懸念されたようである。なお、リ氏の政策をみると、歩行者専用道路整備(イン候補)や車のない道整備(イ候補)、陸橋と地下歩道を横断歩道へ変更(ウォン候補)などのような歩行者用アピールがないという特徴がある。

##### (2) 市長就任後の都市交通整備施策

2002年7月に登場したり・ミョンパク市長は、短期間の内に施策を組み立て、10月には「ビジョンソウル2006(ソウル市政4カ年計画)」を発表する。かつてソウル市は「歩きたくない都市」「歩けない都市」ということから「歩行三不」の都市といわれたが、市政の目標を「ソウル、世界一流都市」とした。<sup>10)</sup>

分野別事業計画は、10分野に344事業が一覧され、「交通」分野は7区分33事業が打ち出されている<sup>11)</sup>(表5参照)。第1区分は「大衆交通通行速度の引き上げ」で11事業があげられている。バス交通に関するものは路線および運営体系の改善等や優先処理システムの導入、総合司令室の構築である。第2区分は「大衆交通利用便宜の向上」で10事業がある。バス交通に関するものは新交通カードシステムの導入や料金体系の改編、高質サービス型バス、深夜専用バス、広域バス、大衆交通乗換センターの設置があり、バス対策が大きなウェイトを占める。第3区分は「地下鉄」に関する2事業、第4区分は「タクシー」で1事業、第5区分は「都心や住宅地の駐車場」で2事業、第6区分は「物流」で1事業、第7区分は「道路、鉄道、橋梁などの基盤整備」で6事業があげられている。第1区分に関する目標として、幹線道路でのバス速度を02年の19km/hから06年は30km/hに(比較年次は、以下同様)、地下鉄は34.6km/h

表4. 民選3期市長候補者の交通政策比較 9)

候補者(政党)	リ・ミョンパク(ハンナラ党)	キム・ミンソク(民主党)	イン・サンジン(緑色平和党)	イ・ムンオク(民主労働党)	ウォン・ヨンス(社会党)
交通関連対策の公約	△地下鉄・バス乗換体系の改善	△地下鉄・バス乗換体系の改善	△江南循環都市高速道路の白紙化	△バス公営化—地下鉄と「都市交通公社」への統合	△大衆交通手段の無料化
	△急行地下鉄の運行	△混雑通行料地域の一部拡大	△大衆交通育成法の制定	△混雑通行料地域拡大	△都心駐車料の引上げ
	△中央専用車路制、鐘路等6幹線道路での施行	△車両部制に積極的導入	△光化門~ソウル駅での歩行者専用道路	△世宗路での車のない道	△陸橋と地下歩道を横断歩道へ変更
	△都心新築ビル駐車場の縮小	△都心新築ビル駐車場の縮小			
	△混雑通行料地域の一部拡大				
評価	△交通需要管理面で消極的		△急進的な大衆交通強化案と積極的な歩行者の権利保障		

から06年は40km/hに引上げる。第2区分に関する目標として、交通カードの利用率は61%から100%に、バス・地下鉄の輸送分担率は60.6%から68%にしている。

(3) 都市交通整備施策の展開 12)、13)、14)

リ・ミョンパク市長の下で、バスに関する大きな成果が上が

表5.「交通分野」の主要33事業

大衆交通通行速度の引上げ(11)	バス路線及び運営体系の改善・補完
	バス優先処理システムの導入
	バス総合司令室の構築
	都心交通体系改編
	東北部地域交通体系改編
	先端交通管理システムの導入
	地下鉄急行化の推進
	交通需要管理対策の推進
	常習交通停滞地点の改善
	都心自転車道路連携体系の構築
常用者曜日制の充実	
大衆交通利用便宜の向上(10)	新交通カードシステムの導入及び利用率の向上
	大衆交通料金体系の改編
	地下鉄1時間延長運行
	高質なサービス型バスの導入
	深夜専用バスの拡大運行
	広域バスの導入
	公営車庫地の造成拡大
	地下鉄乗換・乗降便施設の拡充
	乗換駅等の地下鉄停車場の追加新設
	大衆交通乗換センターの設置
地下鉄の安全性・快適性の確保(2)	地下鉄老朽施設の持続的改良
タクシーの本来の機能回復	タクシー制度の改善
都心・住宅街の駐車需要管理(2)	住宅街駐車場の100%確保
物流基盤施設の拡充	都心・副都心の駐車需要管理
交通基盤施設の拡充(6)	地下鉄9号線の建設
	地下鉄3号線の延長建設
	地下鉄7号線の延長建設
	地下鉄電鉄の建設(ウイ〜新説)
	江南循環都市高速道路の建設
	漢川橋梁の拡充

りつつある(表6参照)。その一つは運営体系に関してである。バスは既にみたように、民間事業者がソウル市の指定を受けて運行している。今回の改革は、運営形態を根本的に変更するもので、民間事業ではあるが、公共性の高い事業であることから、「準公営制」に踏み切っている。通常、乗客数×距離別料金で収入が決まり、乗客数の少ない路線は経営が不健全となるし、撤退を選択する場合が多い。料金値上げを実施すれば一層の乗客離れが起こる。ソウル市は、料金収入を一旦集合し、補助金を上乗せしてプール金を大きくした上で、バス事業者には、運行距離に応じて配分し、乗客数に比例しない方式をとることで準公営制を構築した。運行距離や停車状況等の運行データは運転者の申告と機器と無線等による情報を記録保存する。この制度によって、黄金路線の独占もおのずと解消されるし、路線の新規開拓も容易となる。事業者にとっては、零細会社でも健全な経営が可能となる。この改革を可能としたのは、新しい料金体系と収受システムであり、これが二つ目の成果である。新交通カードはティマネーとよばれ、乗車距離に応じた料金を払えば乗換が自由で無料であるシステムであり、世界ではじめて開発された。将来は、タクシーも同一システムに包含することが期待される。

三つ目は、バス優先処理システムの導入である、6斜線以上の道路が対象であるが、バス専用車線を中央レーンに設定することで実現した。かつて、自動車にとって中央を走る市電は道路上の妨害物として排除したが、今回は決意をもって臨んでいて、運用開始当初は乗用車との混乱もあろうが、乗用車側が利用を

表6. バス交通改編の内容と効果

区分	概要(内容・方法)	効果と期待	
バス運営体系の改革	準公営制の実現 市の路線権獲得と収益構造の改編(乗客収入→「サービス距離(台×km)」)	黄金路線の独占構造、クネクネ路線等の非合理的構造から脱皮 路線変更によるコスト削減、市民要求に基づく路線開拓 公開入札制度による路線競争の透明性確保 バス利用者の旅行パターンの変化一目的地に向かう自由な交通手段の選択機会と移動経路の増加	広範囲の都市をカバーする面的路線網の実現
	収益金共同管理機構の設置 バス会社別のサービス距離により収益を配分	競争事業体間における乗客の奪い取りから運転者ストレスの解消	運送会社のサービス改善と運転者マナーの向上
	市の補助金制度の導入 赤字路線に対する補助(固定費対比7.2%)	収入基盤の安定による労働者勤務条件の改善	
金体系の改革	新交通カード(T-money)の開発と無料乗換料金 a) の導入 バス内に衛生位置確認システム(GPS)のある端末機、IC(集積回路)チップ内蔵交通カードを接触	最終運賃計算 タクシーの同一システム化の実現 路線別の効率的バス配置、時刻表・必要な労働力の計算 医療、旅行、買物等の広範な市民サービスへの進化可能性を示唆	T-money拡大適用による総合交通カードへの基盤提供
	バス司令室(BMS)の設置 バス車内にMain Controllerという無線機器と画面からメッセージを受信できるMMI端末機の付着	実時間の情報入手(運行の開始と終了時間、停車所別の到着と間隔、事故等の運行情報) 実時間の運行管理(運転者に直接に運行状況の提供と指示、モニターリング) 実時間の情報提供(インターネット・PDA・ARS・携帯・バス停案内機経由) 運行データの記録と保存	定時性の維持、無停車運転の解消 旅行時間減少等の移動便宜性提供 バス企業運営費用の最小化と改善 バス会社の賞罰による管理 効率的交通関連政策づくりに反映
バス優先処理システムの導入	6車線以上の道路を計画対象とし、その内道路中央の2車線をバス専用レーンとして走行させる。(但し、5車線の場合は、都心方向のみバス中央専用車線を設けた区間がある。) 中央専用車線の導入によるシェルター形の待合空間の設置	道路上の通行制約による乗用車の交通量減少とバスの高速度 路側バス停の高密によるバスの二列停車、車線上での乗車等の不便解消と安全性確保 従来の道端専用車先制の問題点(バスの車線変更時における他自動車との絡み)解消による安全性の確保 道路における自動車露出時間の減少による歩行者安全確保	交通負荷増加に備えたLRTや新交通手段 d) の空間確保

a) 無料乗換制度は、ソウル市が世界ではじめて採択したといわれており、最初乗車時に基本料金 800 ウォンで 10km 以内の範囲では無料乗換ができる制度である。(但し、5km 追加ごとに 100 ウォンの料金がつく。)現在は、市内バスと市内バス、市内バスと地下鉄の乗換時に適用される。  
b) TOPIS(Transport Operation and Information Service) は、BMS・交通放送・警察庁・韓国道路公社・都市高速道路交通情報センター等の交通関連機関が集まり、バス運営情報・乗客情報・画道路像データ・交通量と交通状況等、ソウル市の全ての交通情報を管理総括する機関である。大衆交通改編時のIT技術を活かし2005年7月6日に創設された。これによりバス運営管理のみならず、CCTVを通して不法駐車取締要員に知らせたり、常習渋滞区間をバスに警告したりする等、実時間での交通渋滞管理や遠隔統、科学的交通対策と総合的交通情報の共有が可能となった。  
c) ソウル市のバス中央専用車線は、4路線36.1kmに設置(2004年基準)されており、2005年に3路線191.2km、2006年以後に9路線113.6kmを計画している。  
d) ソウル市は、中央専用車線(A)のバス処理能力を150~250台/時とみて、Aの最大輸送容量である17,500名/時(70名×250台/時)を超える際は、代替交通手段としてLRT等の導入を検討している。

控えることにつながり、また、バスの関連する事故も解消でき、走行速度も向上するものと期待されている。事実、実施前の04年6月と実施後の04年12月の比較調査において、中央レーンの出勤時間帯バス速度は、道峰と弥阿間において11km/hが22km/hとなり、水色と城山間は13.1km/hが21.5km/h、江南大路でも13km/hが17.3km/hとなるなど高速化している。バスが関係する事故数も同時期間で657件から496件と減少している。1日平均乗客数も478万5千人から522万人と増加している。15) (表7、表8、表9)

表7. バス中央専用車線におけるバス運行速度(出勤時間帯、km/h)

区間	区間長(km)	施行前(2004.6)	施行後(2004.12)	速度増加率(%)
道峰-弥阿	15.8km	11	22	▲100
水色-城山	6.8km	13.1	21.5	▲64.1
江南大路(兼谷十字路口~新沙駅)	5.9km	13	17.3	▲33.1

表8. バス事故

区分	2003.7~2004.5	2004.7~2005.5	月平均減少率(%)
事故数(件)	657	496	▼24

表9. バスの一日平均乗客数

区分	2003.7~2004.5	2004.7~2005.5	増加率(%)
乗客数(千名)	4,785	5,220	▲9.1

なお、利用者が中央専用レーンにおけるバス輸送能力を超えれば、この空間にLRTなどの新交通システムの導入を検討するとしている。ソウルの都市交通整備施策は、05年5月、126ヶ国が集る「メトロポリス・ベルリン総会」でメトロポリス賞を受賞、同年6月、ローマの世界大衆交通協会(UITP)会議で発表の機会を得る。8月には日本の交通権学会より「社会貢献特別賞」を受賞した。また、中国、タイ、マレーシアなどは公務員教育の要請があった。

## 5. まとめ

現在、ソウル特別市で展開される交通整備事業は、国の都市交通整備促進法制定を受け、また市長民選制の実現で、優れた政策を提起できる首長が策定して、I期よりはII期、II期よりはIII期と充実し、交通問題を解消してきた。事業の起案にあたっては、大量輸送機関の歴史から失敗例や成功例を学び、また、科学的に思考・案出していることがわかった。ティマネーの導入や準公営制の政策は、バス路線網を密度高く設定していける保証であり、地下鉄などと連携したバスが一層身近な乗り物となれば、マイカー依存は低下していくことになる。そしてそのような状況が出現した時、歩行は増進されているのである。

最後に、ソウル市の歩行条例の制定から始まる一連の取り組みは、05年1月に「交通弱者の移動便宜増進法」を、7月には「大衆交通の育成および利用促進に関する法律」を制定する契機となったと言われている。2つの法律を得て、ソウルでは更に都市交通整備事業を案出し、交通環境の前進を成しえるものと期待されている。

## 補注

- (1) この時期の交通政策主要課題として、地域間の大規模道路建設があげられる。1968年、京仁高速道路(ソウル~仁川、29.5km)がはじめて建設され、1970年7月7日、京釜高速道路(ソウル~釜山、428km)が開通されることにより、全国は一日生活圈となった。なお、ソウル市においても膨大な道路の建設と拡張、地下道・陸橋の建設が起きており、市電の撤去と地下鉄が開通されている。(詳細内容は「表1」を参照)  
1970年4月22日からは農家の所得増大を目的に「セマウル運動」が起こる。最初は住宅改良事業、道路づくり、橋梁架設事業、村倉庫設立等、農村地域開発運

- 動であったが、学校と職場、都市に広がり、70年代の経済成長と勤勉・自動・共同を生活化した意識改革運動として評価されている。  
(2) トークとは、地下鉄・バス・自動販売機等に利用するための代用貨幣で、行政・会社等で発行するコイン模様の鑄造物である。韓国では1977年10月、一般人が使用する黄色コイン(40ウォン)と学生が使用する白色(30ウォン)がはじめて導入された。  
(3) 地方自治制度とは一般に一定地域の住民がその地域の公共公務を自主的に決定して処理する制度をいい、地方自治体とは国家から自治権を付与され、一定地域を基礎に、法律が定めた範囲の中で住民を支配できる権限をもつ団体をいう。  
韓国では、1995年6月金泳三政府により実現され、各自治団長を住民自らが選ぶ民選時代が開幕した。行政自治部の資料によると、全国の地方自治団体(2005年1月1日、現在)は、広域自治団体は1特別市・6広域市・9道であり、基礎自治団体は77市・88郡・69自治区がある。

項目	内容	施行期
自治	罰金	1986.12.31 法律第891号 (法律第891号)
	交通開発研究院の設立	1986.12.31 法律制定時 (法律第891号)
	交通開発研究院の事業計画書の提出	1986.12.31 法律制定時 (法律第891号)
	交通混雑特別管理地域の指定	1986.12.31 法律制定時 (法律第891号)
	敷設駐車場の利用制限令	1986.12.31 法律制定時 (法律第891号)
	都市交通整備中期計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
	都市交通整備基本計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
	都市交通整備基本計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
	都市交通整備基本計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
	都市交通整備基本計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
沿革	取用および使用	1986.12.31 法律制定時(法律第891号)
	自動車を運行制限	1986.12.31 法律制定時(法律第891号)
	交通誘発員拒否の罰則徴収	1986.12.31 法律制定時(法律第891号)
	混雑通行量の賦課徴収	1986.12.31 法律制定時(法律第891号)
	都市交通整備中期計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
	都市交通整備基本計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
	都市交通整備基本計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
	都市交通整備基本計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
	都市交通整備基本計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)
	都市交通整備基本計画の樹立	1990.1.13 一部改正時(法律第421号)

- (5) 本稿で紹介するソウル市の交通整備中期計画は、1995年12月の都市交通整備促進法改正により、自治団長がソウル特別市の交通整備基本計画を具体化した10年単位の中期計画を樹立するように規定されたことから、1994年7月の基本計画を修正・補完したものである。

## 参考文献・引用文献

- 1) 白木正俊監修(2001.11)、「京都市の100年」、pp72~73、郷土出版社
- 2) 京都市交通局(1978.9)、「さよなら京都市電」、pp214~217、京都市
- 3) ベ・ギモウ(2005)、「便利なバス、安全な歩行を夢見る」、pp2~22、市民交通環境センター
- 4) ナン・ジョンヨン記者(2005.5.3 入力)、ハンギョレ 21(第558号)、「のほりしんどかったバスよ…(市民の足、市内バスはどのように進化したか…馬車型〜低床バスまで)」、韓国語、http://h21.hani.co.kr/、2005.9.9
- 5) ソウル特別市、「ソウル600年史-日本侵略下のソウル、ソウル特別時代(I)、ソウル特別時代(II)の交通・通信」、韓国語、http://seoul600.visitseoul.net/、2005.10.21
- 6) 自治体国際化協会(1997.10)、「ソウル市の交通総合対策」、pp1~38、CLAIR REPORT No.154、(財)自治体国際化協会
- 7) ソウル特別市長ゴ・グオン(1999.3)、「ソウル交通未来21-中期交通総合計画」、pp1~57、ソウル特別市交通管理室交通企画課
- 8) ソウル特別市長ゴ・グオン(2000.11)、「ソウル市交通整備中期計画」、pp1~423、ソウル特別市交通管理室交通企画課
- 9) キム・ギョウオン記者(2002.6.7 編集)、ハンギョレプラス、「地方選挙の主要政策攻略」、韓国語、http://www.hani.co.kr/、2005.10.23
- 10) ソウル特別市長リ・モンパク(2002.10)、「ビジョン2006-ソウル市政4カ年計画」、pp2~10、ソウル特別市
- 11) ソウル特別市長リ・モンパク(2002.10)、「ビジョン2006-ソウル市政4カ年計画」、pp356~394、ソウル特別市
- 12) 藤田崇義(2004.5)、「交通権の実現に向けた政策体系の考察-ソウル市の取り組みを参考として」、交通権第21号 pp17~30、交通権学会
- 13) ソウル市政開発研究院都市交通研究部(2004.12.16)、「ソウル市バスモニターリング体系構築方策」、政策セミナー資料、pp47~48、ソウル市政開発研究院
- 14) Gyengchul Kim(2005.8)、「Renovation of Seoul Bus System」、PART III. Achievement after 1st July 2004, Seoul Development Institute
- 15) チョン・ソンホ記者(2005.6.23 入力)、ソウル連合ニュース(韓国1ドットコム)、「ソウル中央車線バス速度2倍増加」、韓国語、http://news.hankooki.com/、2005.9.9