

ソウル・京畿道における公共交通改革の考察

－共通運賃制度を中心に－

A Study of Reform on the Transportation System in Seoul Metropolitan Area -Launch and Expansion of the Integrated Common Fare System-

下田 雅己*・清水 哲夫**

Masaki Shimoda Tetsuo Shimizu

摘 要

韓国の首都ソウルでは2004年から公共交通の共通運賃制度が導入され、2007年にはソウル近郊の都市圏である京畿エリア全体に拡大された。これは、鉄道・地下鉄とバスについて運営事業者はそれぞれの企業体のままで、距離制による共通運賃を実現するものであった。交通機関ごとの乗降ではなく、起点から終点までの移動をワントリップととらえるもので、利用者にとっての利便性は極めて高いものである。従来、初乗り運賃をそれぞれに徴収してきた事業者にとっては減収になるが、その部分は自治体の財政によって補填を行うものである。ソウル都市圏において、この制度を導入した背景には、バス及び自動車の交通機関別分担率が高い構造の中で、民間バス会社間の過当競争やサービスの悪化、渋滞や大気汚染、交通事故などの問題を解決するという切実な必要性があったからで、バスの改革に鉄道網も組み込んだという流れであった。これを支えるハード・ソフト両面の技術的側面も機能した。東京圏においても、仮にこの仕組みを導入すれば利用者の利便は向上するであろう。しかし、東京圏では鉄道の交通機関別分担率が高く、しかも鉄道事業者が数多く存在している現状があり、新たな財政支出の可能性を含めて、簡単には同様な仕組みを導入することはできない。しかし、インバウンド観光の推進をはじめ、少子・高齢化社会への対応、環境問題などの観点から、公共交通の役割を高めるために、ソウル都市圏での実践と経験から学ぶべきことがあるのではないかと。

I. はじめに

1.1. 本研究の目的

東京の首都圏（日本の他の都市圏も基本的に同様であるが）においては、伝統的にJR（旧国鉄、以下同じ）、民営鉄道（民鉄）、公営交通それぞれが、各事業者ごとに独立採算性のもとで各自の運賃設定を行ってきた。ごく一部に事業者を超えての乗継割引運賃制度や共通一日乗車券類が存在するが、全体の中では例外的な扱いに過ぎない。このような運賃体系のもとでは、居住地や目的地の位置の相互関係で決まる移動パターンにおいて、利用者が受ける便益と支払う運賃の対価において不公平・不均衡を生むこととなったり、複数

経路が存在するOD（Origin-Destination）間において所要時間や乗り換え回数が最適とならない動線を選択するという現象を生じさせている。（金子 2004）

また、何よりも、日常的な通勤・通学利用者以外にとってわかりにくいと、内外からの観光客・ビジネス客からみて東京圏の魅力を削ぐ要因にもなりかねず、インバウンド観光の推進においても障壁となるおそれがある。すなわち、諸外国の大都市圏をみるに、その運営の形態は各都市によって様ではないが、例えばドイツをはじめ欧州諸都市にみられるよう多くの都市圏において共通運賃が採用されている現実がある。

その共通運賃制採用の一例として、大韓民国の首都ソウル特別市とその首都圏を構成する京畿道でも、広域電鉄線・地下鉄からなる鉄道路線とバス事業にわたって、統一的な運賃体系で運営を行う、世界的にみても先進的なシステムを実現している。例えば、このこ

*首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域
〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1 (10号館)
e-mail shimoda.masaki@nifty.com

**首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域教授
〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1 (10号館)
e-mail t-sim@tmu.ac.jp

とは旅行者としてソウルを訪れた際に実感できる。現在ソウル市内の地下鉄だけに限っても5事業者¹⁾により運営がなされているが、ほぼ全般に距離制による共通運賃が実現されており、とりわけ複数事業者の線区が乗り入れている乗り換え駅においても連絡通路に中間乗り換え改札が基本的にはないため、実は地下鉄が複数の事業者によって運営されていること自体を日常的に意識しないで済む状態になっている。

東京圏においては、地下鉄新線の建設工事が一区切りをつけるなど、鉄道網の整備という意味ではネットワークがほぼ完成の域に達している。今後の少子・高齢化社会の進展や内外からの観光客を積極的に誘致する上でも、その最終形(目標)として、東京及び首都圏の範囲における共通運賃を模索しつつ、わかりやすい運賃体系を構築することは意義がある。

1.2 研究の方法

本稿は、将来の東京及び首都圏の鉄道(あるいはバスを含む)運賃制度の再構築の参考に資するため、韓国のソウル都市圏における共通運賃制度の導入過程とその後の事情をレビューすることを目的とし、先行研究を検証したほか、韓国の交通事業者及び関係研究機関へのインタビュー調査に基づくものである。

本分野における先行研究として、藤田(2006)は2004年に導入されたソウルにおける公共交通の改革の内容を概観し、特にバスについては従来から試みられていた様々な改革をふまえて交通システムの大規模な改革であったことと、導入後1年程度の観察でソウルが抱えてきた交通に関する問題に一定の成果を上げていることを紹介している。また、金(2008)はこの改革が市長のリーダーシップの元、一方で単なるトップダウンでなく行政機関・市民団体・交通事業者・学識経験者などからなる委員会主導で実施され、市民及び交通事業者から好意的に受け取られたことを紹介している。

また、2011年11月にソウル及び京畿エリアの研究機関、交通事業者に対してインタビュー(インタビュー先リストは後掲)を行った。

II. 共通運賃制度としてソウル都市圏を先進事例として研究する意義

2.1 共通運賃とそのメリット

典型的な運賃共通化は、異なる事業者間において運賃の体系と水準を同一にする制度であり、運賃収入は、いったんプールされたのち決められた基準・方法に基づいて事業者間で配分されるものである。

利用者からみれば、乗り換え時に初乗り運賃を繰り返し徴収されることがなくなる点においては支払う費用を抑制することができる。また複数経路が存在するOD間において適正な利用の分散が期待され、混雑緩和や所要時間の短縮がもたらされる。ただし、財政支援を行わないまま運賃共通化を行えば、初乗り運賃の平準化により運賃の水準自体が上昇し、近距離や単一事業者内で完結する移動の場合割高になるデメリットも想定される。従って、運賃共通の制度化に際しては例えば欧州の各都市にみられるように、財政支出により一定の補填が行われている場合が多い。

また、事業者にとっては、乗り換え改札設備やそのための要員を削減できるという効果が期待される。更に社会全体でみた場合、公共交通の利用促進につながり、自動車交通量の抑制によって、渋滞の緩和、交通事故の減少、大気汚染や地球温暖化といった環境問題等の対応へも効果を発揮するものである。

2.2 ソウル都市圏と東京首都圏の類似性・相違点

ソウル特別市の人口は、戦後(第二次大戦及び朝鮮戦争後)に、急速な経済発展の中で増加し、人口1千万人規模の世界でも有数の大都市となった。地理的には韓国の広域自治体のひとつであるである京畿道に包含される位置にあるが、京畿エリア全体では約1万平方キロメートルの面積で、人口は約2,400万人弱である(表1)。いわゆる南関東(東京都及び千葉・埼玉・神奈川県)は、約1万3,500平方キロメートルの面積で人口が約3,500万人²⁾であることから、都市圏の規模に類似性がみられる。また、郊外がいわゆるベッドタウンとなっており、そこに居住する人がソウル市(中心街)へ向けて通勤するという流動が多いことも、東京圏と同様である。

もちろん、相違する要素もある。東京が、JR山手線を中心にJR各線及び民鉄の路線網が放射状に各方面に敷かれ、通勤路線として機能しているのに対して、ソウル都市圏では東京圏ほどは郊外への通勤鉄道路線網が発達しておらず、鉄道の運営も、郊外への路線は現在の韓国鉄道公社(Korail, 2005年に公社化、従来は国営:鉄道庁所管)が運営する路線がほとんどで、東京圏のように鉄道(JRと民鉄双方)が大きな交通機関別分担率を占めている状況とは異なっていた。従って、従前より相対的にバス及び自家用車の交通機関別分担率が高かった点は、留意すべき事情である。まさにこのことは、後述する共通運賃制度を含む交通改革の大きな契機となったわけであった。

2.3 ソウル都市圏の事例を研究する意義

背景となってきた経済・社会事情の違いを考慮せずに単に東京圏において共通運賃の導入ありきの主張することは早計であり、その導入にあたっては財政支出負担の可能性など新たな問題も生じ、大きな困難も伴うことは明らかである。しかし民営である多数のバス会社を巻き込んで実現された、ソウル首都圏での共通運賃導入の経過や現時点での問題点を検証することから、対象を鉄道事業のみととらえても複数の事業者が存在している東京圏における今後の公共交通政策のあり方にひとつの指針をもたらすことが期待できるところである。

Ⅲ. ソウル都市圏と運賃制度の概況

まず、ソウル都市圏（本稿でいうソウル都市圏は、ソウル特別市、仁川広域市及び京畿道³⁾ からなる、京畿エリア全域を指す。）における人口規模と鉄道網、現在採用されている運賃制度について紹介する。

○人口

表1はソウル都市圏の人口の現況である。韓国の全人口の約半数が居住する、稠密な都市圏を構成していることがわかる。

表1 ソウル都市圏（京畿エリア）の人口

2010年国勢調査	人口(人)	比率(全国比)
ソウル特別市	9,794,304	20.2%
仁川広域市	2,662,509	5.5%
京畿道(2市以外)	11,379,459	23.4%
京畿エリア 計	23,836,272	49.1%
韓国全土	48,580,293	100.0%

(2010年韓国・国勢調査)

○鉄道路線網

表2は「首都圏電鉄線」とも通称される鉄道のネットワークであり、共通運賃の対象となる線区である。

表2 ソウル都市圏の「首都圏電鉄線」

線区	キロ数	運行事業者
1号線	200.6	ソウルメトロ (1, 3, 4号線の郊外区 間は Korail が運営)
2号線	60.2	
3号線	57.4	
4号線	71.5	

5号線	52.3	ソウル特別市 都市鉄道公社
6号線	35.1	
7号線	57.1	
8号線	17.7	メトロ9株式会社
9号線	27.0	
中央線	71.2	Korail
盆唐線	46.8	
水仁線	13.1	
京義線	46.3	
京春線	80.7	
空港鉄道	58.0	
仁川1号線	29.4	仁川交通公社
新盆唐線	17.3	新盆唐線株式会社
計	941.7	

2012年12月現在⁴⁾

○現行運賃制度の概要

ソウル都市圏における共通運賃制度により、乗客が負担する額を取りまとめたものが表3の内容となっている。

表3 ソウル都市圏における共通運賃
乗客の負担額

・鉄道路線の場合	
10km まで	1,050 ウォン
10～40km	5km ごと 100 ウォン加算
40km 超	10km ごと 100 ウォン加算
・バス、またはバスと鉄道を乗り継ぐ場合	
基本運賃として、もっとも高い運賃を適用	
都市間 (広域急行) バス	基本運賃で 30km まで
他のバス	基本運賃で 10km まで
基本運賃を超過の場合	5km ごと 100 ウォン加算
○基本運賃の例	
ソウル 幹線バス [青]	1,050 ウォン
支線バス [緑]	1,050 ウォン
循環バス [黄]	850 ウォン
都市間 (広域急行) バス [赤]	1,850 ウォン

2012年12月現在⁵⁾

Ⅳ. ソウル・京畿道における公共交通改革の展開 ー共通運賃制度を軸としてー

4.1 必然だったバスの改革

ソウル市における交通機関別分担率をみるに、データを遡ることのできた1996年度当時におけるバス・タクシー・自家用車の合計は65.1%に達し、その後地下鉄網の延伸により若干比率は下がるが、ソウル市における共通運賃導入前年の2003年には59.1%となっていた。このうちバスの占める比率は、それぞれ30.1%と25.6%であった。東京都において、バス・タクシー・自家用車の交通機関別分担率が30%前後であることと比較しても、極めて自動車の占める比率が高かったことがわかる(表4、表5)。

Seoul Development Institute (2005)によれば、このように交通機関におけるバスの比率が高い状態で、これらを民営のバス会社が運営していたため、過当競争により、いわゆるドル箱路線への運行集中と、その反動による不採算路線からの撤退、急発進・急ブレーキなどの運転マナーの悪さ、交通事故の増加などが大きな問題となっていた。このことがバスに対する市民の信用・信頼を失わせ、バスに対する不信感(自家用車通勤者数が多い要因)が、更なる渋滞の増加、駐車場の不足による違法駐車・事故の増加、速度の低下など悪循環をもたらしていた。また、これらの結果、経営が悪化して倒産するバス会社が出たりとバスを巡る状況は極めて深刻な事態となっていた。これらは、加えて大気汚染などの環境悪化、エネルギー浪費という事態をもたらしものであった。

2002年に就任した李明博⁶市長は、4年間の任期中にソウルのバス(をメインとした)交通問題の解決を政策の大きな目玉のひとつとした。ソウル市では、それ以前から交通整備に関する基本計画を策定しており、これらに基づく施策ではあったが、市長のリーダーシップのもとに、2003年から着手し、2004年7月から実施するという極めて急ピッチに実行に移されたものであった。

表4 ソウル市の交通機関別分担率

年	計 千人/日	バス	タクシー	鉄道	自家用車	その他
1996	27,800	30.1	10.4	29.4	24.6	5.5
2002	29,680	26.0	7.4	34.6	26.9	5.1
2003	29,375	25.6	7.1	35.6	26.4	5.3
2004	30,344	26.2	6.6	35.8	26.4	5.0
2005	31,005	27.5	6.5	34.8	26.3	4.9

2006	31,196	27.6	6.3	34.7	26.3	5.1
2007	31,509	27.6	6.2	34.9	26.3	5.0
2008	31,705	27.8	6.2	35.0	26.0	5.0
2009	31,948	27.8	6.2	35.2	25.9	4.9

(%)

ソウル通計年報/Seoul Statistical Yearbook
(ソウル特別市発行)各年度版

表5 【参考】東京都の交通機関別分担率

年	バス	タクシー	鉄道	うちJR	自家用車	その他
1995	7.1	3.9	66.5	25.0	20.8	1.7
2000	6.3	3.8	68.2	25.5	19.6	2.1
2005	5.6	4.0	69.6	25.2	19.3	1.5
2009	5.8	3.6	71.3	25.0	17.0	2.3

(%)

国土交通省(日本国)統計資料「旅客地域流動調査」

4.2 BRT—ソウル市における公共交通制度改革の枠組み

李明博市政において実施された公共交通制度改革を整理すると、本節で解説する項目からなり、BRT (Bus Rapid Transit) という考え方に基づくものであった。具体的には新しい運行体制を構築し、これを有効に実現するためのシステムや制度を採用し、更に運行管理のシステムを取り入れたのであった。そして、運賃の課金の単位を、各交通機関(手段)ごとの乗降に対するのではなく、一連の行程=「ワントリップ」=に対するというとらえ方としたのであった。

韓国交通研究院の、Jang, Kim 両博士によれば、これは例えば駅から遠いところに住む人は通勤でバスを複数回乗り換えなくてはならず、その都度初乗り運賃を払うことに不公平感があるところ、これを解消するという意義を持ち、バスと鉄道のネットワークを有効にまとめ上げる効果を目指すものであった。

以下に、ソウル市における公共交通制度改革の枠組の主な内容⁷⁾を示す。

4.2.1 新しい運行体制

(1)幹線・支線システム

ソウルのバス路線を、幹線バス、支線バス、循環バス、都市間(広域急行)バスの4種類に分け、バスの車体のカラーを統一した。幹線バス[青]は地区ブロッ

ク間、支線バス [緑] はブロック内、循環バス [黄] はブロック内の循環路線、都市間(広域急行)バス[赤] はソウルと郊外都市を結ぶ路線とした。更にソウル中心市街部を0、その周りを時計回りに1～7の数字の数字を当てた計8地区ブロックに分け、これらを組み合わせることで系統番号としているので、「どこから、どこを通り、どこへ向かう」路線なのかが判別しやすい。

このように従来の路線にとらわれない路線の徹底的な組み替えを行った。(なお、乗り換えにかかる運賃制度については(5)で後述する。)

図1 ソウルにおけるバスの運行ブロック

中心市街部0 市内各方面(1～7) 都市間(広域急行)バスについても、1～7の方面の番号とリンクしている。



(資料：韓国観光公社)

(2) 運営の準公営化

これらのバスの運賃収入は、いったん市がすべて集積して、運行距離に応じて各バス会社に配分し、赤字分が出た場合は市財政により補填する仕組みを作り上げた。バスの運行は各バス会社が行っているが、外見上はあたかも公営に一元化されたような形にした。

(5)で解説する「乗り継ぎ通算制度」により、鉄道事業者に対しても、赤字分を財政が補填する。))

また、特に幹線バス路線については、コンソーシアム法人による、3年間の期限付きの運行とし、期限到来時に延長または撤退を申し出ることができる方式とした。

4.2.2 新体制を支援するシステム・制度

(3) 新ICカード

ソウルでは、従来からバスと地下鉄それぞれがIC

乗車券(スマートカード)システムを有していたが、これを統一した新しいICカード乗車券である「T-Money」を採用した。

「乗り継ぎ通算制度」を実施する上でも必須のアイテムとなっており、現在ソウル首都圏における住民への普及度は90%を超えている。⁸⁾

(4) 距離制運賃

「乗り継ぎ通算制度」と相まって、特定のバスや地下鉄等交通機関ごとの乗降単位ではなく、「ワントリップ」に対して距離に応じて運賃を算定する方式を採用した。

(5) 乗り継ぎ通算制度

バス路線を幹線・支線システムに改組したことにより、利用客の立場で見れば従来であれば1路線で乗れた経路に乗り換えの必要が生じるケースもあり得るところである。これへの対応も含め、いずれにせよ上述のようにワントリップに対して距離に応じて運賃を算定する方式とするため、新ICカード乗車券において、6回まで、30分以内の乗り継ぎであれば、運賃を通算する制度を採用した。なお鉄道とバスを乗継ぐ場合も割引運賃が適用される形となった。(6回を超える乗り継ぎは、ワントリップが終了し、新たな利用開始という制度設計である。)

(6) 中央バス・レーン

ソウルでは、従来からバス・レーンが設置されていたが、これは路側の車線を使ったものであった。そのため、駐車車両や交差点での右折車によりスムーズな走行が妨げられることがあった。

そこで、主要幹線道路では中央車線をバス・レーンとし、中央バス・レーン部にバス停も設置⁹⁾し、主に幹線バスや都市間(広域急行)バスのスムーズな運行に供するものとした。

写真1 中央バス・レーン



ソウル特別市龍山区漢江路(ソウル市HPより)

(7)路側バス・レーン

路側車線のバス・レーンも、より整備を進めた。

(8)環境に優しいバスの導入

大気汚染対策の点からも、CNG（天然ガス）バスの積極導入やDPF（ディーゼル微粒子捕集フィルター）の取り付けを推奨した。またバリアフリーの観点から低床バスの導入も推奨した。市はバス会社がこれらの対応をとる際に、バス購入時の費用の助成を行った。

(9)バスターミナル・バス停の改良

幹線・支線システムに改組したことに対しては、上述の乗り継ぎ通算制度により、乗り換えに対する利用者の経済的負担が増えないようになっているが、乗り換えという手間を強いる面はある。この負担感の軽減のため、バスどうしの乗り換えや地下鉄との乗り換えがスムーズに、また雨天時や寒冷季の抵抗感が少ないように、短距離の移動で乗り換えができるようなバスターミナルの整備に順次取り組んだ。

(10)違法駐車取締りの徹底

バス・レーンの通行が妨げられないよう、また自家用車の利用者を公共交通機関通利用へ導くため、違法駐車取締りを強化した。

4.2.3 運行管理システム

(11)バス運行管理システム

BMS（Bus Management System）という運行管理システムのもと、各バスに取り付けられたGPSからリアルタイムの運行状況を管理するものである。バスの運転席の端末にも前後の運行間隔等の情報が示される他、事故や渋滞の情報提供、運転間隔調整や迂回などの臨機の指示を、システムの司令室から行えるものである。

また、運行の記録をサービスの評価に資するためのデータを蓄積する意味合いもある。

4.3 ソウルにおける導入の評価

ソウルにおける公共交通制度改革は、外見上は、共通運賃制度の導入がメインであるように見え、特に短期滞在者である外国人旅行者からは利用する機会の多い地下鉄・Korail を軸とした鉄道運賃の利便性を認識することが多いのかもしれないが、ここまでみてきたように実態はバスの改革がメインであったことである。それは利用者としての市民の利便を増大し、交通事情・環境の改善を果たしたという意味においても、画期的なものであったと評価ができる。交通機関別分担率をみる限りは、大きな変動は読み取れないが(表4)、

ソウルにおける自動車走行速度においては、共通運賃導入翌年の2005年以降において、また更には、京畿エリアに共通運賃が展開した翌年の2008年以降において、向上がみられる(表6)。こうした意味において、一定の財政負担があることも、住民にも受け入れられたのだと考えることができよう。

表6 ソウル市の自動車走行速度

年	全体平均	幹線道路
2002	22.5	20.9
2003	20.2	20.8
2004	20.5	20.8
2005	20.8	21.1
2006	20.8	21.1
2007	21.0	20.9
2008	24.4	22.5
2009	24.0	22.3
2010	24.0	21.9

午前6時～午後10時

(km/h)

ソウル通計年報/Seoul Statistical Yearbook
(ソウル特別市発行)各年度版

しかも、ソウルにおけるバスの問題点は長年にわたり指摘されてきたところであり、その改革の方向性が研究されていたとはいえ、市長のリーダーシップのもと、少なくとも制度導入という意味では成功裏に目的を達成したのであった。しかも東京に匹敵する人口1千万人都市で、わずか2年ほどで実現されたわけであった。次節で説明する京畿道への広域展開にしても、当初の導入から3年後には実現しており、そのダイナミックかつスピーディーな政策の実施には、一目を置かざるを得ないところである。

4.4 京畿エリアへの拡大

2007年7月、この共通運賃制度は京畿道エリア全域に拡大された。これは京畿道エリアの住民の利便性向上に役立つものであると同時に、ソウル特別市にとってはソウル市外からの自家用車のソウル流入を抑制するために、ソウルの共通運賃制度を広域的に展開するという政策判断によるものでもあった。その結果、ソウル市内の交通状況の改善がみられるところである。

また、この間、現在に至るまで鉄道の新規開業があったほか、従来からあるKorail路線のうち首都圏電鉄線化へと改良された線区が増加¹⁰⁾していることによ

て、共通運賃が利用者の利便をより高める結果になっている。

なお、京畿エリアへの拡大に伴い、仁川広域市と京畿道も交通事業者への補助金を財政負担することになった。

V. 共通運賃導入後の課題

ソウル及び京畿エリアに導入された共通運賃制度は、利用者の立場からは「ワントリップ」を運賃課金の基準とするという考え方で、事業者であるバス会社や鉄道事業者にとって事業赤字になった部分は、財政で補填するという画期的なものであったが、本章では導入後に明らかになった課題をとりあげる。

Kim 博士（京畿研究開発院）によれば、ソウルにおいて導入された後、京畿道に展開される際に、京畿道内のバス会社はこの仕組みを当然のように歓迎した。

しかし、赤字が財政によって補填されるという仕組みは、ともすると民間企業であるバス会社が本来なら取り組むべき合理化等の努力を削いでしまうおそれもあることになる。Kim 教授（ソウル大学）は、このことが財政負担額の増大を加速することにもつながりかねない問題であり、これについては、BMSによるサービスの評価ともども、事業者が適度な緊張感を保った経営に取り組む環境を維持してゆく必要があると指摘している。

また、エリアが拡大したことは、利用者並びに利用区間（距離）の増大をもたらすことになり、乗り継ぎ通算制度による乗り継ぎ回数も、必然的に増大する。このことが財政支出の更なる増大化傾向につながるという、このタイプの共通運賃制度に内在している問題を如実に示していることとなる。2009年の交通事業者への補助の支出額をみると、ソウル特別市が約 6,643 億ウォン（交通関係総予算の約 16%）の、仁川広域市が 878 億ウォン（同約 10%）、京畿道が約 1,854 億ウォン（同 15%）となっており、トータルで約 9,375 億ウォン（＝約 722 億円）¹¹⁾となっている。ソウル特別市での実績によれば、補助金は毎年 10%以上の率で増加しており、財政を圧迫する要素となりかねない。

また、事業者からの視点で、Seo 副部長（Korail 首都圏営業部）は、共通運賃制度の導入による自動車からの旅客のシフトによって収益の増加を見込んでいたものの、必ずしも予想通りに順調な乗客増とはなっていない点、またエリアの拡大により収益性がやや落ちている点を問題点として指摘している。

現在の財政による補助の仕組みは、実績に基づくも

のであり、上限を設定して打ち切ることは想定されていないものである。今後も増大する財政負担をどうして行くかは大きな課題である。例えば、ワントリップにおける乗り換え回数の上限を引き下げる、あるいは、乗り換え時には若干の加算金を徴収する、ピーク時料金の導入による差別化、など何らかの形で利用者の負担増¹²⁾となる案も浮上している。（一部では、既に例外扱い^{13),14)}もある。）

一方で、仁川開発研究院の Han 博士は、仁川広域市はソウルに比べればまだ開発途上であり、共通運賃制度により公共交通機関の利用者が増えている傾向が見られ、財政負担の公正さという意味で自家用車利用者との公平さをどうはかってゆくのか、まだこれからよく考えて行くべきだと指摘している。

以上をふまえ、今後の動向についても、注視して行く必要がある。

VI. おわりに—東京圏の運賃制度へのヒント

東京圏においても、仮にソウル都市圏と同じ仕組みの共通運賃制度を導入しようとする場合、利用者の立場からは反対する理由はないであろう。しかし、都市圏における輸送需給の関係、モーダルシフト(端的には鉄道とバスの分担率の差異)の違い、民鉄をはじめ公営企業を含む鉄道事業者が多数ある状況など前提条件が大きく異なっている。

更にそうした現況の中で、事業者ごとの独立採算制に基づく運賃制度を採用しており、事業者の経営が破綻しているなどその仕組み自体が機能不全を起こしているわけではない。ソウル都市圏と同様の共通運賃を導入するには新たな財政支出が必要となり、そのような施策の採用が支持を受けるのかも大きな問題点となる。内容的にも、鉄道網とバスの乗り継ぎをも「ワントリップ」として扱うかどうかによっても制度の設計が大きく異なってくることは予想されることである。もちろん、いったん制度を採用すれば、財政負担が増加傾向に向かうというまさにソウル首都圏で起きている現象についても、対応を予め用意しておかなくてはならないだろう。

しかしながら、少子・高齢化社会の進展の中で住民の移動手段を保障してゆくという観点や、環境問題の観点からの公共交通機関の利用促進（とりわけ都心部への自動車流入の抑制など）、インバンド観光の推進といった要請に対して、ソウル都市圏でも公共交通改革の実践を支える一要素を果たした IC 乗車券（設備面を含め）が東京圏でも普及しているという条件が整っ

ている今日、いわば事業者間の垣根を取り払うとまでは行かなくとも、部分的にそれを低くするという施策を推し進める検討は必要ではなからうか。

どのような方策が可能であるのか、ソウル都市圏の事例から学べる項目は多いと思われるので、今後も、本分野の研究を進めて行きたい。

謝辞

インタビューにおいて貴重な情報をいただいた、韓国鉄道公社(Korail)、ソウルメトロ、韓国交通研究院(KOTI)、仁川開発研究院、京畿開発研究院の関係各位、及び、Kim, Sigon 教授、また通訳を引き受けていただいたソウル国立大学校社会科学大学言論情報学科大学院博士課程 坂崎基彦氏に対してこの場を借りて感謝の意を表します。

インタビュー先リスト

2011.11.3

・韓国鉄道公社(Korail)

Seo, Guwngwi

(首都圏鉄道本部首都圏営業部副部長)

・ソウルメトロ

Yoon, Kyungha

(マーケティング戦略部 チームリーダー)

・国立ソウル大学

Kim, Sigon, Professor (Graduate School of Railroad, Seoul National University of Science and Technology)

2011.11.4

・韓国交通研究院 (KOTI)

Jang, Wonjae, Ph. D.

(広域交通研究部門研究員)

Kim, Youngkook, Ph. D.

(国家交通戦略部門研究員)

・仁川開発研究院

Han, Jonghak, Ph. D.

(社会基盤部門研究員)

・京畿開発研究院

Kim, Dacho, Ph. D.

(交通政策部長)

注

- 1) 「地下鉄」の定義にもよるが、ここでは Korail, ソウルメトロ, ソウル特別市鉄道公社, メトロ 9 株式会社, 新盆唐線株式会社の 5 事業者を指すこととする。
- 2) 2010(平成 22)年国勢調査人口で、4 都府県の人口は、35,618,564 人。
- 3) 韓国において、特別市及び広域市は、日本の政令指定都市に似ている性格を持つが、広域自治体である「道」には属さず、道と同格の自治体である。
- 4) 路線のキロ数情報は Wikipedia(日本語)における「首都圏電鉄」による。(アクセス日 2012.12.10)
- 5) 韓国観光公社サイト(日本語)
http://japanese.visitkorea.or.kr/jpn/TR/TR_JA_5_9.jsp
http://japanese.visitkorea.or.kr/jpn/TR/TR_JA_5_4.jsp
(アクセス日 2012.12.10)
- 6) 後に、大韓民国大統領(第 17 代, 任期 2008.2-2013.2)に就任した。
- 7) 参考文献 2)p.23 に示されたメニューと、それに加えてインタビューの内容等から構成した。
- 8) IC カード乗車券「T-Money」を使用しない場合、運賃が 100 ウォン高くなる制度となっている点も、その普及を推し進める要因と考えられる。
- 9) 中央バス・レーンと道路中央部へのバス停の設置については、1980 年代からわが国の名古屋市で運行されている「基幹バス」をはじめとした、外国の事例も参考とした。
- 10) 例えば、ソウルから北西方面へ向かう京義線は 2009 年、東部方面へ向かう京春線は 2010 年、それぞれ首都圏電鉄線に組み入れられた。路線の面では、従前は、非電化のローカル線区であったが、沿線の宅地化などに対応し、電化や一部で線路の改良などが施されたうえ、電車導入によるスピードアップ、乗車定員増、運転本数増がなされ、運用面では共通運賃に組み込まれた。
- 11) 参考文献 5)より。1 ウォン = 0.077 円 (2012.12.10)として計算した。
- 12) 参考文献 5)より。
- 13) ソウル地下鉄 9 号線は、運営が民間会社(メトロ 9 株式会社)によるため、開業前には既存の首都圏電鉄線とは異なる運賃体系の導入も検討されていた。そのため、他線との乗り換え駅の通路には中間改札(自動改札機)が設置されている。しかし、現在のところ既存の鉄道と同一の運賃体系が採用されている。利用客は IC カード乗車券を中間改札にタッチする必要があるが、これは乗り換えのデータ集積に使われ、利用者が余分な運賃を取られることはない。
- 14) ソウル地下鉄新盆唐線も、運営が民間会社(新盆唐線株式会社)であるが、こちらは 9 号線と異なり、既に別体系の運賃を採用しており、他線からの乗り換えの場合、加算

運賃が徴収される。

参考文献

- 1) 金子雄一郎 2004. 大都市圏における鉄道運賃の問題と改善方策—運賃共通化の検討を中心として—
運輸政策研究 Vol.7 No.2 10-19
- 2) Seoul Development Institute 2005. Toward Better Public Transport, Experiences and Achievements of Seoul
- 3) 藤田崇義 2006. ソウルにおける「交通体系改編事業」の内容について
交通工学 Vol.41 No.3 46-56
- 4) 金 洗埴 2008. ソウル市のバス再編における合意形成プロセス (第23回運輸政策セミナー)
運輸政策研究 Vol.11 No.1 53-56
- 5) Mo, Changhwan, and Cho, Suna 2010. A public Transport Funding Crisis in Seoul Metropolitan Area and Possible Solutions
KOTI World-Brief Vol.2 No.11 2-4