

Renovation of Bus system in Seoul

清溪川視察の際、都心部の渋滞対策として採用された「新しいバス運行システム」についても視察してきましたので、その概要を報告します。

バスシステム再構築への背景

30年間で人口が約2倍、自動車の登録台数が46倍に増加

10年間の交通手段別分担率の変化

地下鉄 19 40%、バス 43 32%、自動車 14 22%

乗用車の増加により交通渋滞が慢性化し、バス利用者が減少

幹線道路（ほとんどが10車線以上）の慢性的な渋滞からは、地下鉄・バスの合計が72%とはやや信じがたい数字ですが・・・。

<ソウルの交通事情>



(写真1)

バス路線と運行システムの再編

バスを機能別に4色に塗り分け、利用者に分かりやすくした。

Blue bus : Trunk lines

Green bus : Feeder lines

Yellow bus : Circular lines

Red bus : Wide area lines



(写真2)

バス管理センターの設置：GPS によるリアルタイムの運行管理や利用者への案内 (写真3)



Smart(T-money) card の導入：地下鉄・バス・買い物・医療費など、多用途に対するキャッシングが可能です。(写真4)



(写真4)

国際都市を標榜するだけに、土地に不案内な観光客にも非常に分かりやすくなっていました。

バス事業者の再編

既存バス事業者間の路線の調整や統合した収支管理など、新たに準公的なシステムを構築

詳しい仕組みは分かりませんが、すると KANSAI を更に発展させたようなイメージ？

수입금 공동관리 Joint revenue management





中央バス専用レーンの整備

(写真5)

都心部を中心に、2005年以降には87.8kmに拡充

路線バスだけでなく、観光バスや送迎バスも実車時には走行可能。写真のようにカラー舗装されており、これも非常に分かりやすかった。バス停はフランスのMCドゥコー社による洗練されたデザインでした。



(写真6)



(写真7)

整備効果

バス利用者が約10%増加

バスの関係した交通事故の減少（事故数・けが 23～27%減、死亡0）

バス・自動車の平均旅行速度が10～20km/h以上へ

ちなみに名古屋市では、ソウルに先駆けること約20年、昭和60年から都心の一部で中央走行方式を採用しています。実施された当初は珍しさから、日本だけでなく世界中からたくさんの関心を持ったようですが、実際に続いて採用する都市はありませんでした。

<http://toppy.net/nagoya/naka21.html>
