

第3章 市内バスの改善

(1) 現況

市内バスは、1日当たり約1千万人を輸送（全体の36.7%）する主交通手段であり、将来も相当量の交通人口を分担しなければならないにもかかわらず、その政策が一番遅れている分野である。

市内バス路線とサービス水準は、十数年間足踏み状態であり、増大している交通量及び市民の質の高いサービス要求を満足させることができないでいる。

特に、「市民を荷物のように扱う、煤煙だらけだ、汚い、不親切だ」等のサービスに対する不満が多い。

(市内バス)



(座席バス)

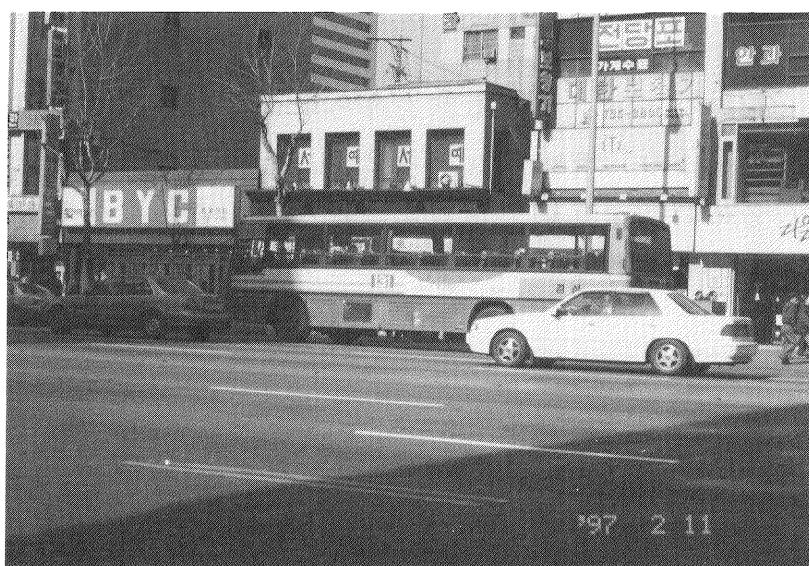


表10 バス路線及び台数の推移

| 83年 | 95年 |
|--------------|--------------|
| 344路線 8,304台 | 461路線 8,725台 |

| 区分 | 計 | 都市型 | 座席 | 直行座席 | 地域循環 |
|------|-------|-------|-------|------|------|
| 車両台数 | 8,725 | 5,823 | 2,618 | 96 | 188 |
| 路線数 | 461 | 283 | 147 | 6 | 25 |

さらに、都心地域の路線過多により、交通渋滞を誘発する要因になったり、運行回数の減少により、次のバスが来るまで長い間待たなければならないという悪循環が繰り返されているのが実状である。

そこで、ソウル市は、

- ①市内バスの定時性を確保するために、バス専用車路運営を強化拡大し、バスの到着案内システムを導入する。
- ②完全民営で運営されているバス運営体系の長所を最大限活かしながら、バス業体の健全な経営を支援するために、バス業体の大型化、公営車庫地造成及び赤字路線業体に対する財政支援を拡大していく。
- ③バスの高級化・多様化により、市民にとって便利なバスになるようにする。等の考えを持っている。

(2) バス専用車路

バス専用車路は、バス運行の定時性を高めるとともに、運行速度を上げるために、乗用車の運行を禁止し、バスの運行のみできるようにしたものである。

96年6月現在、バス専用車路は、39区間163.7kmを設置運営中である。

従前と比較した場合、バス専用車路を作つて以後は、バス専用車路区間のバス運行速度が、従前10.6km/hから21.6km/hに上がり、利用乗客は、一日に16.6分の時間を節約できるようになり、さらにバスが一回り運行する時間は、21分節約されるようになったと分析している。

(バス専用車路)



(3) バス到着案内システム

現在、市民がバスに対して一番不便を感じていることは、バスがなかなか来ないということである。

そこで、ソウル市は、この不便を少しでも和らげるための方法として、バスの到着時間をあらかじめ知らせる「バス案内システム（B I S）」を導入することにした。

このバス案内システムは、鍾路1街～東大門区間の17停留所で、97年1月から試験的に実施される。

運営体系は、バスに搭載する機器の種類により、G P S（位置情報システム）方式とR F（高周波）方式の2種類に分けられる。

G P S方式は、人工衛星により、バスの運行位置を把握する位置情報システムを利用し、中央管制所でバスの移動情報を把握し、停留所の案内端末機に送る方式。

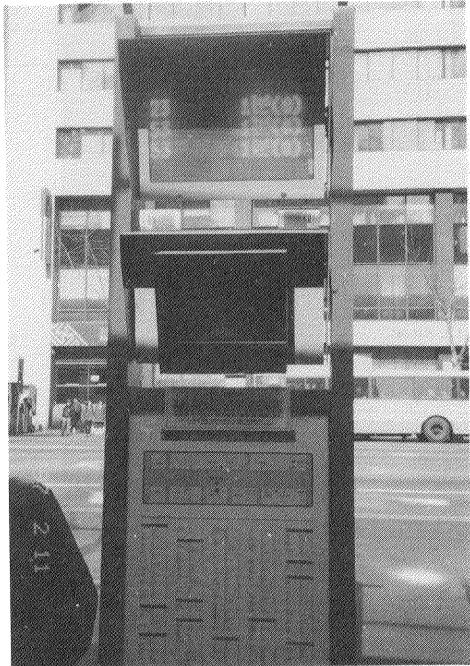
R F方式は、バスに設置した高周波端末機とバス停留所の送・受信装置が周波数を交換し、バスの到着時間を予告する方式である。

停留所には、バス案内システムの他に、周辺略図、ニュース・広告を載せたT Vモニター、老人や目が不自由な人のために自動応答装置を利用した音声案内システムが、併せて設置される。

ソウル市は、98年から運営区間を拡大し、バス専用車路が設置された片道

3車線以上の道路から段階的に設置する方針であり、将来的には、市内約4,500か所のバス停留所中、3,000か所に設置することを目標にしている。

(バス到着案内システム)



(4) バス業体財政支援

市民に対し、バスサービスを向上させるためには、健全なバス経営が不可欠である。

バスの輸送分担率が、現在36.7%であり、今後地下鉄の整備が順調に進んで行ったとしても、バスが担当しなければならない輸送分担率は、かなりのものと判断される。

ゆえに、ソウル市は、この公共性が強いバス業体に直接、間接的支援を推進する計画である。

- ①バス専用車路追加、拡大に関する所要施設費－18億ウォン
- ②バス専用車路両方向全日制運営施設費－20億ウォン
- ③座席バス高級化（300台）融資金－60億ウォン
- ④バス公営車庫地造成実施設計費－33億ウォン
- ⑤バスカードボーナス制支援－バスカード制定着のため、一般市民の再充電時におけるボーナス分について支援等である。

さらに、経営の合理化をしても、認可された料金収入だけでは、赤字が発生する業体については、97年から赤字の一部を補助する方案も検討している。

(5) バス業体の大型化

現行のバス業体には、零細業体が多く、経営改善方法を考えた場合、バス料金の引上げに依存するしかないのが現状である。だからと言って、料金だけ引き上げるのは、市民の反発を買うことになる。

ゆえに、ソウル市はバス業体の大型化を通じて、バス業界の経営を改善し、堅実な企業として育成し、市民サービスを高めるとともに、従業員の職業安定性を図るように誘導する計画である。

現在、推進中の施策としては、統合業体を総合管理できる大型車庫地を96年5月を皮切りに、市内10圏域に造成する工事に取りかかっている。

表11 バス車両保有台数

| 会社数 | 計(台数) | 車両保有台数 | | | 保有台数別会社数 | | | |
|-----|-------|--------|----|-----|-------------|------------|-------------|-------|
| | | 会社当平均 | 最少 | 最多 | 70未満 100 | 70~ 199 | 101~ 199 | 200以上 |
| 89 | 8,725 | 98 | 22 | 272 | 21 | 35 | 30 | 3 |

表12 市内バス運行台数別現況－89業体

| 保有台数 | 50 以下 | 51 ~ 60 | 61 ~ 70 | 71 ~ 80 | 81 ~ 90 | 91 ~ 100 | 101 ~ 130 | 131 ~ 150 | 151 ~ 180 | 181 ~ 199 | 200 以上 |
|------|----------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------|
| 業体数 | 4 | 10 | 8 | 11 | 10 | 13 | 17 | 9 | 3 | 1 | 3 |

(6) バスカード導入

今まででは、バスに乗る時は、主に現金あるいはトークンにより、料金を払う方法を探ってきた。しかも、現金払いの場合は、若干割増料金を払わなければならなかつたり、バスに乗るたびに小銭を用意しなければならないという不便があった。

そこで、ソウル市は、この不便を少しでも解消するため、一定金額のカードを購入し、乗車時自動的に料金が計算できるようにする新しい料金支払システムであるバスカード制度を導入した。

95年12月から試験運営した後、96年3月には市内バス1,162台がバスカード設置運営を開始し、96年7月に本格的に導入されて以降は、市内バス8,725台中、8,270台に拡大された。

その結果、バスカードも大幅に普及し、96年7月以降3か月間で138万枚が売られており、これはソウル市のバス利用者320万人の約43%に該当する。

種類は、10,000ウォンカードと20,000ウォンカードの2種類があり、充電時にそれぞれボーナスが500ウォンと1,000ウォンずつ付い

てくる。一回使用する毎に、400ウォン（座席バスは800ウォン）ずつ減っていき、全部使ってしまったカードは、トークン販売所にある充電所で再充電すれば続けて使用することができる。97年5月からは、銀行・官公署・商店街等4,000余に無人充電機も設置されるようになり、24時間充電が可能になり、充電時間も従来の30秒から3~4秒に短縮されるようになる。

バスカードの再利用率も高くなっています。市内1,884か所のカード充電所で料金を再入力し、使用したカードは、約108万枚であり、全体発行カードの78%がカードを再充電したことになる。

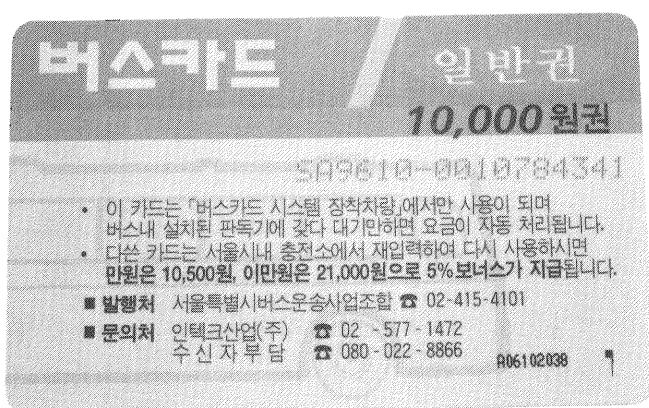
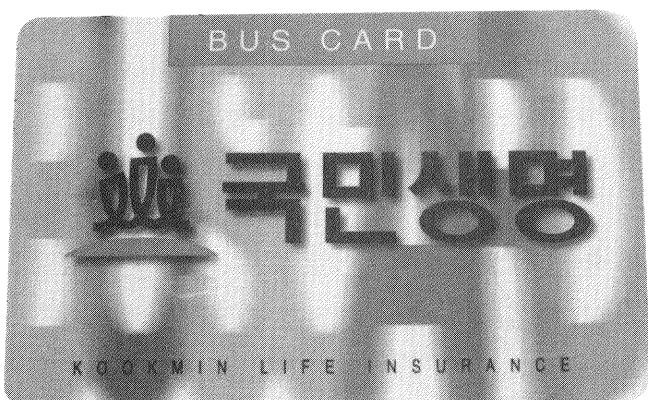
また、世界の大都市には、バスや地下鉄等の大衆交通手段を一枚のカードで利用できるという所もある。ソウル市も、将来的には「1枚のカード」を目指して行く予定はあるが、これと関連して、ソウル市は、97年下半期から、バスカードか地下鉄カード中、どちらか1枚のカードがあれば、バスにも地下鉄にも乗ることができるようになるという計画を明らかにした。

これは、バスカードと地下鉄カードの2枚のカードの互換が可能になるようにしたものであり、乗客が、地下鉄やバスに設置されるカード端末機に、地下鉄かバスのカードを触れればよいというシステムである。

また、信用カードでも、カード会社で交通カードとして使用したい旨を申請すれば、地下鉄とバスに乗ることができるようになる予定である。

ソウル市は、長期的には、これらのカードに駐車料金、鉄道料金、高速道路通行料支払い、混雑通行料支払い機能等を含めた1枚の交通カードを作ることを推進している。

(バスカード) 表・裏



(7) バス路線の改編

現在のバス路線は、輸送効率を考えているとは言い難いものであり、多くのくねくねした長距離路線や過密路線等不合理な路線が発生している。

そこでソウル市は、「便利なバス・市民に愛されるバス」定着のため、バス路線の合意的な改編を打ち出した。

改編方向としては、市民の便宜と輸送の効率性に主眼を置き、

①適正な配車間隔のもと、定刻に来て、市民が望む方向に便利に行くことができる体系の研究

②バス業体の路線自由化概念を排除した市民中心の路線運営の研究

③交通条件や交通需要の変化

により、伸縮的に対応できるような体系の研究に基づき、路線の改編を推進中である。

例えば、従前は出・退勤ラッシュ時には、一律的にしかバスを運営していかなかったが、これを改め、配車間隔を弾力的に運営するようにした。午前7時～8時、午後5時30分～7時の間は、バスの配車間隔を3分間隔にして、遅くとも7分以上にならないようにしたのである。

また、雪の降る日には、深夜運行時間を市内バスは、24時30分から25時まで、座席バスは、25時から25時30分まで、それぞれ30分ずつ延長し、運行している。

しかし、バス業体の中には、認可された配車間隔を守らずに、収益性のために、路線を勝手に変更や廃止し、摘発された業体もあり、今後の適切な運営が期待されている。

(8) バスの高級化

市民に快適な乗車空間を提供し、低出力運行により、煤煙発生を予防し、大気汚染を減少させるため、都市型市内バスの車両構造に変更するよう作業を進めている。

ソウル市は、市内バスの改善を95年から始めており、96年4月までに763台を改善済であり、99年までに毎年1,000台ずつを改善して行く計画である（1台当たり、1,100万ウォン投資）。

また、座席バスの高級化も併せて推進しており、2,613台を対象に、96年中に300台、97年～98年の間に1,000台、98年～2003年までの間に、毎年300台ずつ高級座席バスに改善して行く計画である（1台当たり、2,000万ウォン投資）。

(9) 無人監視カメラ設置

交通事故の主原因である過速車両及び急車線変更車両等の違反車両を効率的に取り締まるために、ソウル市は無人監視カメラを市内主要地点に設置する方針を打ち出した。

95年に20台を設置して以来、96年末までに江南大路や漢南路等市内22バス専用車線上に40か所設置している。

この無人監視カメラを通じた取締りは、カメラが違反車両を瞬間撮影した後、写真をもとに、車の照会及び告発作業を遂行するものである。

ソウル市は、無人監視カメラ稼動により、夜間や降雨時にも大きな効果があるものと期待している。

(無人監視カメラ)



(10) 市内バスをめぐる非理（收賄）事件

この事件は、ソウル市内の17のバス業者が、運送収入金238億ウォンを横領し、会社を赤字のように見せかけ、ソウル市交通関係部署職員に、市内バスと関連した各種業務を事業者側に有利になるようにするために、賄賂を提供したという事件である（96年10月31日）。

ソウル市前交通管理室長や前交通企画官等が逮捕されており、特に、前交通管理室長は、バス運送事業組合の理事長から、「バス料金引上げの時期を早めて欲しい」と、500万ウォンを受け取るなど、合わせて3,000万ウォンを受け取っていた。

そして、この市内バス非理事件を契機に、市民のバス問題に対する関心が一層大きく高まるようになった。単純なことではあるが、「非理」を無くし、バスは「市民の足」として活かさなければならないというのが、衆論である。

結局、市民は騙されていたということになり、「バス料金を下げる、利益を還元しろ、バス運営に市民を関与させるべきだ」等の非難の声が高まっている。

実際、ソウル市内バス料金は、94年から大幅に上がっている。250ウォンだった料金が、94年2月に290ウォンになり、95年3月には320ウォンに、95年7月には340ウォンに、96年7月には400ウォンに、最近2年間で60%も上がったことになる。

95年消費者物価上昇率4.7%、96年物価抑制目標4.5%とは、比較にならない上昇率である。80年代には50ウォン、90年～94年は90ウォンで持ちこたえて来たバス料金を、ソウル市は「料金調整権」を中央政府から移管されるやいなや、2年間で150ウォンも上げたのである。

そこで、ソウル市はこういう市民の要望を出来るだけ反映する形で、「バス運営改善対策推進方案」を発表した。

方案は、今後、バス組合路線調整委員会を廃止し、路線調整試案作成時に市民団体を含めて、収入金・需要等に関し、市公務員・市民団体がともに現場調査をし、路線調整委員会における市民団体参加の範囲を拡大する一方、業者は参考人資格での出席に留め、路線調整の透明性と客観性を高めるため、業者排除と市民団体の参加拡大を主要内容として盛り込んでいる。

バス料金についても、方案は

- ①収入金調査時における市民団体の参加
 - ②市物価対策委員会での市民団体代表参加の範囲の拡大
 - ③バス料金調整についても市民団体と共に検討する
- 等市民団体の参加を再度強調している。

第4章 タクシーの改善

(1) 現況

現在、ソウル市には、約6万8千余台のタクシーが運行しているが、乗りやすくて安全な交通手段という本来の機能から外れ、バス同様、不親切の代表的な交通手段と認識されている。

特に、乗車拒否等、乗客を選んで乗せる等の事例が改善されておらず、また、外国人が韓国に来て、一番不便なことが、タクシーに乗ることであるとの指摘があるくらい不便なイメージの交通手段になっている。

現在、ソウルのタクシーは、模範タクシー・個人タクシー・法人（会社）タクシーの3種類に分類される。

基本料金は、模範タクシーが、3kmまでの基本料金が3,000ウォンで、走行250m毎に200ウォン、60秒毎に200ウォンが加算され、個人及び法人タクシーは、2kmまでの基本料金が1,000ウォンで、走行279m毎に100ウォン、67秒毎に100ウォンである。

(模範タクシー)



(個人タクシー)



表13 国別タクシー料金体系比較（6km走行基準）

（単位：ウォン）

| 韓国 | | 東京 | ニューヨーク | ロンドン |
|-------|-------|--------|--------|-------|
| 個人 | 模範 | 13,700 | 14,300 | 6,600 |
| 2,600 | 5,400 | | | |

最近では、模範タクシーの登場により、タクシーのイメージがかなり良くなつてはいるが、運行台数が少なく、必要時にいつでも利用できるという面も十分でない。

前述したように、タクシーの一番大きな問題点は乗車難である。乗車難は、乗車拒否、相乗り、不当料金等のタクシーサービス不良の根本的な原因とも言えるものである。タクシーは、基本的に高級交通手段として、乗りやすく安全な交通手段でなければならないものである。

このためには、親切な運転と市民に対する安全運行の保障ができるよう運転者の意識の向上とサービス体系が改善されなければならなく、市民が乗りやすいタクシーを目指して行かなければならない。

(2) タクシーの高級化

「タクシーは、高級交通手段なのか、それとも大衆交通手段なのか。」

ソウル市は、96年9月2日発表したタクシー運営制度改善総合対策の中で、この命題に対し、明白な姿勢を明らかにした。

すなわち、大衆交通手段としてのタクシーを放棄し、高級交通手段に転換するというものである。

そして、ソウル市は、この対策の中で、模範タクシーの拡大を挙げている。

「韓国に行くと、黒いタクシーに乗れ」という言葉が出るくらい、現在では、模範タクシーは高級交通手段として定着している。

92年12月、模範タクシー導入当初は500台であったが、96年末現在、約5,000台にまで拡大している模範タクシーを、98年までに2万台水準まで拡大する。その後、2001年までに段階的に増やして行き、最終的には全ての個人タクシーを模範タクシーに転換するという計画であり、手始めに、97年上半年中に、法人タクシー2,000台、97年下半年中に、個人タクシー3,000台を模範タクシーに転換する計画である。

これとともに、96年9月現在、38か所の模範タクシー乗り場を100か所に増やし、乗り場の模様も改善する計画である。

さらに、乱暴運転の代名詞にもなっている一般タクシー（個人タクシーと法人タクシーを指す）の運行方式を改善するために、高級タクシーを導入する計画である。

そのため、97年中に法人タクシー中2,000台を高級タクシーに転換する等、2001年までに一般タクシーも全て高級タクシー化する計画である。

料金は、現在の模範タクシーと同様、基本3kmが3,000ウォンで、250m当たり200ウォンずつの追加料金を受けるようにする。

ソウル市は、高級タクシー定着のため、97年3月までに既存業体中2つの業体を選定し、それぞれ200台規模の高級タクシー新規免許を発給し、97年6月から運行を実施するようにした。

しかし、全タクシーの高級化が成し遂げられた場合、一方では、事実上大衆交通手段として利用されてきたタクシーが、市民には遠い存在になってしまうのもまた事実である。

高級化はすなわち、料金値上げを意味することになり、その間タクシー利用を楽しみにしてきた市民の楽しみを奪うことになるため、多くの市民の反発が予想される。

タクシー運転者の資質向上や賃金等の問題も含め、タクシー高級化には難題が依然として多い。

(3) タクシー呼出し機能設置

タクシーの場合、昼時間帯は利用者が少ないので、タクシー乗車場・ホテル・駅・ターミナル等の大衆集合場所周辺に長期駐車するだけでなく、乗客を探すために走行することもあり、周辺交通に相当な影響を与え、交通混雑を招いている原因の一つになっている。

一方、夜間時間帯には、路上で乗車戦争をしなくてはならないほどであり、事故の危険さえある。

このような不便さを補うために考え出されたのが、タクシー呼出し機能である。

このタクシー呼出し機能は、家庭や職場等どこからでも、タクシー呼出し番号に電話をすれば、電話を受けた中継所が、客と一番近い所にいるタクシーを呼出すというシステムである。

ソウル市は、模範タクシーを対象に、このタクシー無線呼出し網を97年2月から開通する予定であり、30回線を準備し、5,000台の模範タクシーの内、1,670台が呼出し網に加入している。

ソウル市は、まず、呼出し網に加入しているタクシーだけで呼出しサービスを始め、97年末までには、すべての模範タクシーに拡大する一方、97年上半年に導入予定の模範タクシー級の法人高級タクシー2,000台にも、呼出し機能を設置する計画である。

第5章 地下鉄の現況

現在、ソウル市内を運行中の地下鉄は、輸送分担率が29.8%、輸送量は約400万人である。ソウルと同じ人口の東京が、地下鉄輸送量約700万人であるのを見ても、諸外国の大都市と比べてもはるかに低い水準である。

現実的に、深刻な交通混雑を見ても、地下鉄網の整備は、まだまだ不十分であると言わざるを得ず、交通問題解決のためには、どうしても地下鉄の発達は不可欠である。

表14 主要都市地下鉄現況

| 区分 | ソウル | 東京 | ロンドン | ニューヨーク | パリ |
|----------|-------|-----|------|--------|-----|
| 総延長(km) | 165.1 | 467 | 408 | 368 | 199 |
| 輸送分担率(%) | 29.8 | 73 | 72 | 75 | 53 |

表15 地下鉄運行状況

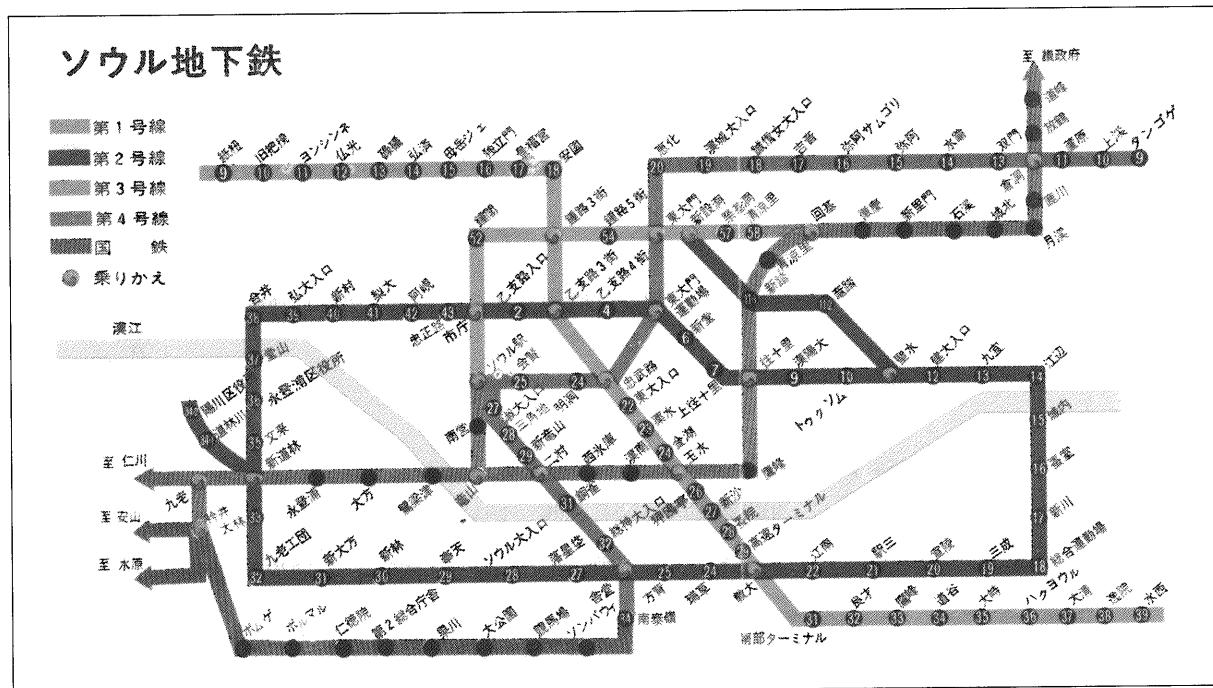
(96年4月現在)

| 区分 | | 計 | 1号線 | 2号線 | | | 3号線 | 4号線 |
|---------------|---------|----------|---------------|------------|-------------|---------------|--------------|---------------|
| 区間 | | 4路線 | ソウル駅 - 清涼里 | 循環 | 聖水支線 | 新亭支線 | チチュク - 水西 | タンゴゲ - 南泰嶺 |
| 延長 | 営業 | | | 聖水 - 聖水 | 新設洞 - 聖水 | 新道林 - カチサン | | |
| 134.9km | 7.8 | 48.8 | 5.4 | 6 | 35.2 | 31.7 | | |
| 143.1km | 9.9 | | | 62.7 | 37.5 | 33 | | |
| '71～'96 | '71～'74 | | | '78～'84 | '89～'96 | '80～'93 | '80～'94 | |
| 駅数 | 114 | 9 | 43 | 3 | 3 | 31 | 25 | |
| 運行時間 | | 15分 | 87 | 8 | 11 | 62 | 53 | |
| 運行間隔 RH NH | | 3分 4分 | 2.5 5.5 | 7 10 | 10 10 | 3 6 | 2.5 5 | |
| 運行回数 (1日) | 2,539回 | 577 | 569 | 226 | 214 | 423 | 530 | |
| 輸送人員 (1日) | 4,045千人 | 1,040 | | 1,682 | | 621 | 702 | |

表 16 地下鉄建設推移

| 第1期－118km | 第2期－145km (第1期延長－15km) | 第3期－120km |
|-------------|---------------------------|-------------|
| 総延長－118km | 総延長－278km | 総延長－398km |
| 90年完成 | 98年完成予定 | 99年～ |
| 2兆3,296億ウォン | 8兆8,300億ウォン | 7兆1,500億ウォン |

表 1-7 ソウル地下鉄路線図（1号線～4号線）



96年12月には、第2期地下鉄工事の第1段階である5号線が全面開通している。

表 1-8 地下鐵 5 号線

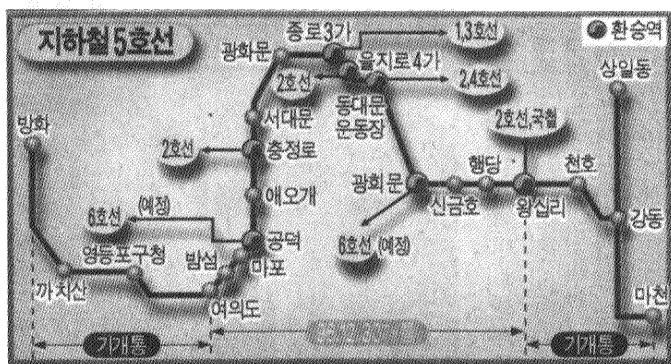
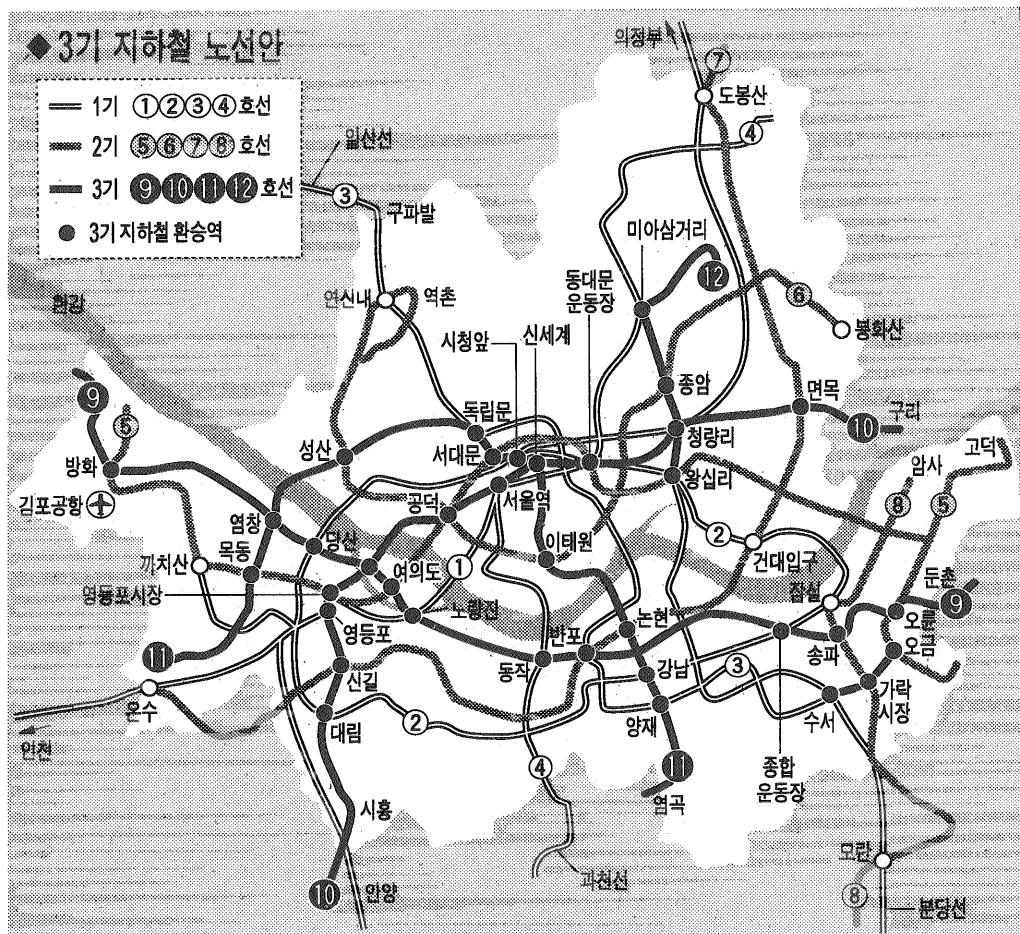


表 1-9 第2期地下鉄建設 - 160km (118 → 278km)

| 段階別 | 路線別 | 区間 | 延長(km) | 建設期間 | 事業費(億ウォン) |
|-----------|---------|----------|--------|---------|-----------|
| 計 | | | 160 | 90~98 | 88,300 |
| 2期 1段階 | 小計 | | 98.5 | | 51,310 |
| | 2号線延長 | 木洞～新道林 | 3 | 92.5開通 | 1,550 |
| | 3号線延長 | 良才～水西 | 8 | 93.10開通 | 3,122 |
| | 4号線延長 | 舍堂～南泰嶺 | 3 | 94.4開通 | 483 |
| | | 上溪～タンゴグ | 1 | 93.4開通 | 242 |
| | 5号線 | 傍花～カチサン | 15 | 95.11開通 | 9,128 |
| | | 江東～馬川 | 8.2 | 96.3開通 | 3,386 |
| | | カチサン～汝矣島 | 7 | 96.12開通 | 2,981 |
| | | 汝矣島～往十里 | 8 | 96.12開通 | 5,909 |
| | | | 13.8 | 96.12開通 | 8,806 |
| | 7号線江北区間 | 道峰山～建大入口 | 16 | 未開通 | 9,206 |
| | 8号線城南区間 | 蚕室～牡丹 | 15.5 | 未開通 | 6,497 |
| 2期 2段階 | 小計 | | 61.5 | | 36,990 |
| | 6号線 | 驛村～新内 | 31 | 94～98 | 20,320 |
| | 7号線江南区間 | 建大入口～温水 | 26 | 94～98 | 14,850 |
| | 8号線岩寺区間 | 蚕室～岩寺 | 4.5 | 94～98 | 1,820 |

第3期地下鉄（9～12号線）工事については、98年に第2期地下鉄が完成した時点から、区間別に着工に入って行く計画であり、路線別に区間を10余に分け、交通需要を分析し、着工順位が決まる予定である。

表 20 3期地下鉄路線図



<参考文献>

1. 「自治ソウル1年」 ソウル特別市発刊
2. 「'96ソウル市交通総合対策」 ソウル特別市発刊

CLAIR REPORT既刊分のご案内

| NO | タイトル | 発刊日 |
|---------|---|------------|
| 第 154 号 | ソウル市の交通総合対策 | 1997/12/10 |
| 第 153 号 | アメリカにおける自然保護政策 | 1997/12/5 |
| 第 152 号 | スポーツ施設と地域政策 | 1997/11/28 |
| 第 151 号 | カリフォルニア州サンゼルス・カンティ レイクウッド市（米国地方自治の現場IV） | 1997/11/28 |
| 第 150 号 | チェコの地方自治 | 1997/11/20 |
| 第 149 号 | 韓国の市・郡統合問題 | 1997/10/30 |
| 第 148 号 | アメリカの福祉改革 | 1997/10/15 |
| 第 147 号 | 韓国 仁川国際空港建設計画について | 1997/8/25 |
| 第 146 号 | オーストラリアの公務員制度概説（2）（地方自治体） | 1997/6/20 |
| 第 145 号 | オーストラリアの公務員制度概説（1）（州政府） | 1997/6/20 |
| 第 144 号 | 英国の文化政策 | 1997/5/20 |
| 第 143 号 | 米国社会と移民政策の現状 | 1997/5/15 |
| 第 142 号 | 英国の1996年統一地方選挙 | 1997/4/30 |
| 第 141 号 | 米国の公教育改革とチャータースクール -公教育の選択・分権・民営化 | 1997/3/31 |
| 第 140 号 | デンマークの地方行財政制度 一地方分権を支える税財制度の概要一 | 1997/3/24 |
| 第 139 号 | 1996年米国大統領選挙 | 1997/3/24 |
| 第 138 号 | シンガポールの教育制度 | 1997/3/17 |
| 第 137 号 | グレーター・モントリオール地域の現状と再編成試案 | 1997/3/17 |
| 第 136 号 | 日韓修学旅行の現状と今後の展望について | 1997/2/28 |
| 第 135 号 | ドイツにおける外国人政策をめぐる諸問題 | 1997/2/28 |
| 第 134 号 | アメリカの交通体系と土地利用計画 | 1997/2/14 |
| 第 133 号 | オランダにおける移民労働者等統合化政策 | 1997/1/31 |
| 第 132 号 | 韓国の住民登録制度について | 1997/1/31 |
| 第 131 号 | シンガポールの行政機構 一運輸・通信行政を中心に一 | 1997/1/31 |
| 第 130 号 | オーストラリアにおけるボランティア活動の現状 | 1997/1/31 |
| 第 129 号 | 民願事務処理制度 | 1997/1/16 |
| 第 128 号 | 英国の国家予算と地方団体 -構造と編成過程、1996年度予算案の概要- | 1996/12/25 |
| 第 127 号 | 韓国地方公務員の人事制度について | 1996/12/25 |
| 第 126 号 | 英国（イングランド）の継続的成人教育 | 1996/12/24 |
| 第 125 号 | アメリカの州・地方政府の経済政策 一6州の企業誘致政策を中心に一 | 1996/11/22 |
| 第 124 号 | イギリスにおけるアイデンティティ・カードをめぐる議論と共に番号制度 | 1996/10/31 |

CLAIR REPORT各号のタイトル、目次等の最新情報については、当協会のホームページ
<http://www.clair.nippon-net.ne.jp>をご覧下さい