

The 12th ITPS-KOTI Joint Seminar 2015

日時：平成27年4月8日（水）

場所：韓国交通研究院（世宗（セジョン）特別自治市）

1—I TPS-KOTI Joint Seminarについて

ITPS-KOTI Joint Seminarは、日本と韓国の運輸交通分野の研究等について意見交換を行い、当該分野における両国の発展を目的としたセミナーである。

セミナーは日韓が交互に幹事国となり第12回目となる今回は韓国 世宗（セジョン）特別自治市での開催となった。

当研究所から杉山武彦運輸政策研究所長を含め5名の研究員等が出席した。韓国側は、政府機関である韓国交通研究院（KOTI）からLEE院長をはじめ多くの研究員が参加した。

セミナーは、3つのセッションに分けて行い、1セッションで日韓双方の研究員が発表を行い、闊達な議論が展開された。

2—韓国交通研究院（KOTI）の発表要旨

2.1 韓国における歩行者事故削減のための交通安全規制

韓国交通研究院研究委員

Changhwan MO

韓国の交通事故は近年減少傾向である。しかし、OECDの中では、人口あたりの歩行者事故や高齢者の歩行者事故は、最も多くなっている。韓国では、自動車中心の交通規則となっており、歩行者の権利が少ない。例えば、歩行者死亡事故の63.5%は交差点が主な原因である。また、効果がない高齢者用シルバーゾーンや、居住地域の狭い道路の違法駐車といった課題がある。

これらの課題解決のための政策措置がいくつかある。

1つ目は、自動車中心から歩行者中心の法律への転換がある。居住地域の制限速度をこれまでの60km/hから30km/hに制限を行う。

2つ目は、交通事故の起訴に関する特例の廃止である。これまでは、運転手が交通事故を起こしても不起訴となる特例があったが、財産被害のみの場合は不起訴となるが、傷害が発生した場合は検察が起訴できるように法改正を行った。

3つ目は、歩行者が道路横断中の自動車の停止を義務づけたり、必要な歩道橋や地下道の整備、50mごとの横断歩道の整備など、歩行者の権利の拡大である。

4つ目は、高齢者用のシルバーゾーンの改良である。シルバーゾーンでの30km/hの制限速度の設定や老人ホームなどの高齢者施設の入口に面した道路の路上駐車禁止を行った。

5つ目は、居住地域の狭い道路での違法駐車改善策として、歩道の敷設など公共空間の再構築である。

歩行者は自動車よりも弱者であり、福祉の点からも歩行者環境をよりよくする必要があり、多くの都市では、歩きやすさを向上させるために都市デザインの観点からユニバーサルデザインとバリアフリー設計が採用されている。韓国でも、政府が歩行者など交通弱者の移動の権利を保護するために細心の注意を払う必要がある。

The 12th ITPS-KOTI Joint Seminar 2015

14:00~14:20	開会挨拶 Chang Woon LEE 韓国交通研究院院長 杉山武彦 運輸政策研究機構運輸政策研究所長
14:20~15:20	【セッション1：交通規制と交通安全】 韓国における歩行者事故削減のための交通安全規制 Changhwan MO 韓国交通研究院研究委員 日本における交通安全対策の傾向 北河 涉 運輸政策研究機構運輸政策研究所主任研究員
15:30~16:30	【セッション2：トレーラーを活用した海陸複合一貫輸送】 韓中日間におけるトレーラーを活用した海陸複合一貫輸送 Taihyeong LEE 韓国交通研究院研究委員 東アジアにおけるトレーラーによる国際海上複合一貫輸送 坂本将吾 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員
16:40~17:40	【セッション3：福祉輸送サービス提供のための運営システム】 韓国農村部におけるDRTの運営 Sangwook KANG 韓国交通研究院研究委員 日本における地域公共交通の経験と運営 泊 尚志 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員
18:00	閉会



2.2 韓中日間におけるトレーラーを活用した 海陸複合一貫輸送

韓国交通研究院研究委員

Taihyeong LEE

北東アジアの海陸複合一貫輸送は、RFS, RSR, RoRoの3つがある。RFS (Road Feeders Service)は、トラックとフェリーを用いて2007年8月から、2008年6月まで実施された。RSR (Rail-Sea-Rail)は、鉄道とフェリーを用いたインターモーダル輸送で、2007年3月より日本と韓国の間で開始され、2009年には170個のコンテナが輸送された。RoRo (Roll-on Roll-off)は、陸上用のコンテナシャーシを、RoRo船用のシャーシに乗せ換え、更に相手国で陸上用のシャーシに乗せ換えを行う、輸送システムである。

韓国と中国の間で次世代トレーラーオペレーションシステムが行われている。次世代トレーラーオペレーションシステムは、コンテナを乗せたトレーラーを船に乗せ、同一のトレーラーを用いて相手の国でも使用する的方法である。この方法は、時間面でコンテナ船より優れ、コスト面で航空より優れている。このシステムは、航空とコンテナ船の中間に位置し、ドアtoドアの輸送サービスを実現している。現在、仁川と青島の間を、34時間、885.5\$/TEUで輸送している。

日本と韓国の間では、ダブルナンバートレーラーオペレーションが行われている。これは、日韓双方の車両の安全基準

を満たしたトレーラーに日本と韓国両方のナンバープレートを装着し、韓国の工場から日本の工場へ自動車部品を運送している。

北東アジアのインターモーダル輸送の方向性として、韓中間の次世代トレーラーオペレーションシステムに対し以下の4つを提案する。

- ① EDIシステムの導入による貨物検査や手続きに要する時間の短縮や相手国でのRFIDタグ等を用いた貨物追跡システムの導入
- ② 片荷輸送を解消するためのリアルタイムのマッチングシステムの導入によるコスト改善
- ③ 新たな輸送市場の開拓に向けた関係者によるプロモーション
- ④ 次世代トレーラーオペレーションシステムの拡張 (インチョン港とソクチョ港間の鉄道整備、新潟やウラジオストクとの航路展開)

2.3 韓国の農村地域のDRTオペレーション

韓国交通研究院研究委員

Sangwook KANG

韓国のDRTサービスは、2014年に開始された。DRTは、出発地・目的地が農村地域で、運行ルートや運行時間がフレキシブルで、地方の需要に合わせてカスタマイズができる交通機関である。既存のバスサービスは、1,500村でバスサービスがなく、3,500村では1日3便以下であ

る。一方、タクシーサービスは、福祉輸送として地方政府が取り組んでいるが、タクシーシェア問題(タクシー利用客とルートの最適化)がある。

2014年のDRTの法整備では、バスやタクシーと異なりフレキシブルでカスタマイズ可能な輸送サービスとして、サービスの特徴の明確化が行われた。DRTの運行には、地方政府の許可が必要であり、詳細は地方の条例や規則に委ねられている。

DRTサービスは、運行ルート、運行方法、運行地域により分類されている。旅客輸送サービスがない地域(Aタイプ)は、フレキシブルに運行サービスや運行ダイヤの変更が可能で、タクシーやバンを用いた事前予約型のオンデマンド輸送が可能である。旅客輸送サービスが低い地域(Bタイプ)では、DRTの実施には自治体、バス事業者、住民の合意が必要である。その結果、地域で採用されやすいのはAタイプである。

ある地域のDRTは、地域内移動が100ウォン、地域外への移動は1,000ウォンとなっている。1回の運行で平均2.5名が乗車しており、費用負担は、利用者が25%、補助金が75%で、従来型よりサービスが改善され、運行費が節約されている。課題として、予約システムによるオンデマンド化や車両サイズの多様化、サービスの標準化(サービスレベル、料金、補助金)がある。