

第3回日韓交通政策シンポジウム

交通施設投資政策と物流効率化方策

当機構運輸政策研究所と韓国交通開発研究院による標記シンポジウムが、去る11月6日にソウル市で開催された。本稿ではその概要を報告するとともに、運輸政策研究所と交流提携関係にある韓国交通開発研究院について紹介する。

1 開催の経緯

このシンポジウムは今回で3回目の開催となる。第1回は韓国交通開発院が主催し、「21世紀に向けた日韓交通政策」と題して、1993年5月にソウルで開催された。(財)運輸政策研究機構がこのシンポジウムに共催して研究交流の形を整えたのは第2回目からである。その第2回目は、「交通分野における民営化の展望と相互協力」とのテーマのもと、1996年8月に東京で開催された。

両研究所の間には、概ね2年おき相互開催が暗黙裏に了解されており、今回、第3回目は「交通施設投資政策と物流効率化方策」をメンテーマに、この11月6日にソウルの交通開発院大会議室を会場として開かれた。会議は、丸一日、集中的に行われ、活発な議論と研究者相互の交流の面で、これまでも増す成果をあげた。当初、韓国側の提案で、台湾の運輸研究所の当シンポジウムへの参加も打診されたが、日程等諸般の状況から実現には至らなかった。このシンポジウムは回を追うごとに、両国の交通事情の相互紹介といった性格から、交通政策研究に関するよりアカデミックな議論へと移行しつつあるように思われる。出席者の顔ぶれも今回は両研究所の研究員を主体とするものとなった。日本側からは、中村英夫所長、橋本理事長以下15名の研究員が参加した。

2 今回シンポジウムの概要

シンポジウムは、6日の朝9時に開催された。交通開発院11階の大会議室は貴賓室をも思わせる重厚な造りで、20人余の円卓を中心に、総勢50～60人が参会した。李秀永(Soo-young LEE)交通開発研究院院長、次いで、中村英夫運輸政策研究所所長の挨拶の後、午前・午後各2セッションの主題発表及び討論が行われた。午前のセッションではソウル市交通管理室長の車東得(Dougdeuck CHA)氏が、また午後のものではソウル大学環境計画研究所の林源康(Kangwon LIM)教授が司会の労をとられた。午後の2セッションに続いて、総括討論が活発に行われ、シンポジウムは予定時間を超過して夕刻6時半頃に散会となった。(なお、翌

7日には、ソウル市バス・カード・システムの開発・運営状況、果川地域のITS実験施設の視察を行った。)

紙面の都合で各セッションの発表内容を紹介することはできないが、以下、発表テーマ・発表者を列記し、韓国側発表を中心に若干その内容に触れておく。

2.1 第1セッション：高速鉄道

運輸政策研究所からは、伊東誠主任研究員により「日本の高速鉄道：発展、整備の効果そして将来」と題する発表を行ない、整備効果の計測事例等韓国側参加者の関心を集めた。次いで、交通開発院の徐廣錫(Kwang Suk SHU)鉄道交通室長から「京釜高速鉄道の推進現況と将来計画」について報告された。92年6月に着工された同高速鉄道建設



は、98年6月末で事業全体の18.2%、用地取得率60%の進捗状況にある。当初の予定は若干変更され(98年7月)、開通は2004年(1次)、2012年(2次)の2段階となった。1次開通ではソウル～釜山間の一部(大邱～釜山)で既存線を利用し、2次開通では同区間の新線建設を完了する。建設財源に関しては、路盤工事等基盤施設は政府財政支援、車両・軌道等運行施設は公団自主調達で、前者が45%(出資35%、融資10%)、後者が55%となっている。

2.2 第2セッション:貨物交通体系

運輸政策研究所 西田雅研究員からは「日本の物流インフラと企業物流」、他方、交通開発研究院 洪性旭(Sungwook HONG)物流研究室長からは「韓国の貨物交通体系現況と政策課題」と題する発表があった。両者の報告は物流に関する将来的課題と取り組みの方向について、基本的には多々同内容を含むものであった。すなわち、物流拠点の拡充・輸送分担率の改善・物流情報網の構築・物流共同化の推進・物流産業に関する規制緩和等である。なお、洪室長報告では東北アジア経済圏の協力課題(国際的な輸送圏構築)の指摘があり、大陸地続きの韓半島

としての発想がうかがわれた。

2.3 第3セッション:コンテナ港湾開発

日本側からは岡本直久研究員により「大型コンテナ船に対応した埠頭整備の経済効果の推定」に関する研究報告を行い、費用便益帰着分析について韓国側研究者の関心を呼んだ。一方、韓国側からは海洋水産部港湾建設局の李在完(Jae-wan LEE)施設書記官による「韓国のコンテナ港湾開発計画」の説明が行われた。韓国においては、現在、釜山港・光陽港の2大ハブ港湾と9つのフィーダー港湾体制の構築が推進されている。97年末に釜山港第4次整備・光陽港第1次整備が完了し荷役能力は535万TEUとなったが、2011年には1922万TEUへと需要増が予想されるため、さらに1400万TEUの能力増強が必要とされている。

2.4 第4セッション:都市交通改善

運輸政策研究所からは、夢沼慶正・北村公大両研究員による「東京圏における鉄道の通勤輸送改良投資に関する研究」、また、交通開発研究院からは李載林(Jae-lim LEE)交通政策支援団長による「首都圏の広域交通改善計画の推進現況」の発表があった。韓国にお

いては97年4月に「大都市圏広域交通管理に関する特別令」が制定され、ソウル特別市・京畿道・仁川広域市と中央政府が協力して、首都圏を対象とした総合交通計画を策定することとなり、今年末を目途に「第1次首都圏広域交通5ヶ年計画」を策定中である。内容的には、広域的・総合的な交通網の構想、広域道路・都市鉄道・乗換施設の拡充、既存施設の効率の改善、広域都市鉄道・バスの運営改善が盛り込まれる。

3 韓国交通開発研究院の紹介

韓国交通開発研究院(KOTI: Korean Transport Institute)は、1986年に活動を始め、87年8月からは「都市交通推進法」第24条に根拠を置く政府研究機関となっている。その設立目的は、交通運輸政策問題の調査管理、主要交通運輸プロジェクトのフィジビリティ及びプランニング研究の実施、及び交通運輸関連新技術研究の推進とされている。

主な組織としては、管理部門である「計画調整室」、「道路交通室」、「鉄道交通室」、「都市交通室」、「物流研究室」、「航空/海上交通室」があり、さらにタスクフォースとして「研究開発支援団」、「交通政策支援団」を設けている。また、今回の訪問させていただいた「ITS研究センター」も研究院の1組織である。職員数は研究スタッフ94名を含めて125名の規模である。同研究院の活動状況については、インターネット・ホームページ(<http://www.koti.re.kr/>)に掲載されているほか、ニュース・レター-The KOTI BULLETINで知ることができる。(とりまとめ:運輸政策研究所 小林良邦)

