

で直結されている。図-4 に、梁山 ICD の位置、および Mulgeum IC に到着する海上コンテナ車両（2006 年 1 月全 45,471 台）の出発（または通過）IC の分布を、また、表-2 に取扱量の内訳を示す。これによると、釜山港コンテナターミナルからの最短経路に位置する Daedong IC からの車両が 60% を占め、第 1 高速（Busan IC）経由の車両を加えると、7 割以上が釜山港方面からの車両であることがわかる。

表-2 に示された結果をもとに、梁山 ICD 周辺のコンテナ流動を模式化したものが図-5 である。輸出貨物についてみると、年間 5.7 万 TEU のコンテナが荷主から ICD に搬入され、ICD 内でバンニングされたもの等とあわせて 6.9 万 TEU のコンテナが輸出貨物として搬出される。輸入貨物については、年間 7.5 万 TEU のコンテナが ICD に搬入され、一部は ICD でデバンニングされ、残りの 5.8 万 TEU が配送先へ向けて搬出される。空コンテナについては、コンテナターミナルや配送先等から年間 47.7 万 TEU 搬入され、40.0 万 TEU が搬出される。この差分については、輸出入のインバランスを解消するため輸出される空コンテナが約 5.3 万 TEU で、残りは ICD に蔵置され、ICD 内のバンニング等に利用されるものと思われる。

このように、ICD 利用貨物全体のおよそ 8 割（約 87 万 TEU）が空コンテナの一時置場（ラウンドユース）としての利用であることがわかり、本 ICD は釜山港コンテナターミナルの用地不足を補う性格が強い、という関係者の説明を裏付ける結果となった。

(3) ソウル近郊におけるインランドデポの概要－議旺 (Uiwang) ICD

ソウル近郊（南方約 30km、図-6 参照）にも、議旺 ICD という大きなインランドデポが存在する。2004 年の年間取扱量は 193 万 TEU であり、そのうち鉄道による取り扱いが約 48 万 TEU ある（トラック 145 万 TEU）点が特徴的である。議旺 ICD は、主に釜山港とソウル市周辺の荷主間のコンテナ輸送において、空コンテナの蔵置によるラウンドユース輸送や通関手続きなどによる輸送の効率化、鉄道輸送による道路混雑の緩和などに寄与している。

表-3 に、議旺 ICD 内の Hyundai ターミナルにおける取扱貨物の内訳⁷⁾を示す（本データは、トラックゲートで取得されたものであるため、鉄道取扱コンテナは含まれない）。なお、Hyundai ターミナルの年間取扱量は 2005 年実績で約 28.6 万 TEU であり、議旺 ICD 全体のトラック取扱量の約 20% に相当する。また、この結果をもとに、議旺 ICD 周辺における実入りコンテナと空コンテナの流動を、図-7 に模式化した。

表-3・図-7 に示される実入りコンテナの動きをみると、

輸出は搬入がほとんどであるが、輸入については搬出・搬入ともにそれなりの利用が見られた。輸出貨物については、搬出がほとんどみられないことから、ほとんどのケースにおいて、空コンテナが荷主に配送されバンニングされたあと、実入りコンテナは港湾に直接向かっていると考えられる。一方で、輸入貨物については、本 ICD を経由して荷主に配送する事例も多く存在するものと考えられる。

また、輸出貨物で ICD へ搬入するコンテナの方が搬出コンテナよりも多く（約 2.6 万 TEU）、輸入貨物で ICD から搬出するコンテナの方が搬入コンテナよりも多い（約 2.0 万 TEU）ことより、港湾・ICD 間の輸送については鉄道も利用されていることが伺える。さらに、このことより、本ターミナル利用貨物の港湾・ICD 間の輸送においては、トラック利用が約 4.2 万 TEU（輸出の搬出と輸入の搬入の合計）と推測されるのに対し、鉄道利用は少なくとも上記合計の約 4.6 万 TEU を上回るものと思われる（このほかに、鉄道利用され ICD でバンニング・デバンニングされるコンテナが存在する）ことから、鉄道利用の方が多いことがわかる。

また、空コンテナについては、輸出は搬出、輸入は搬入がほとんどであることから、ラウンドユース輸送が行われていることが伺える。

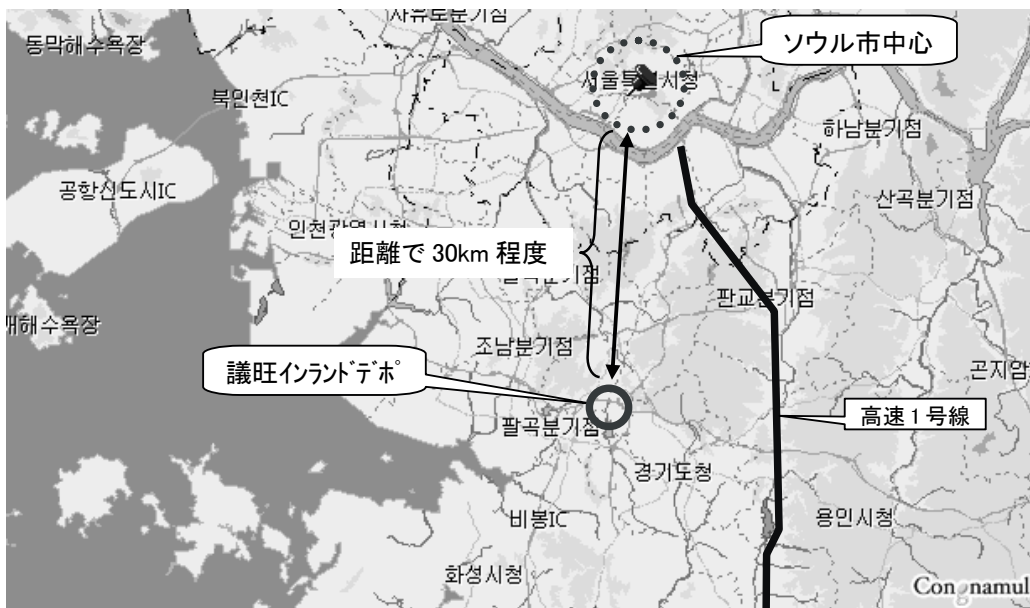
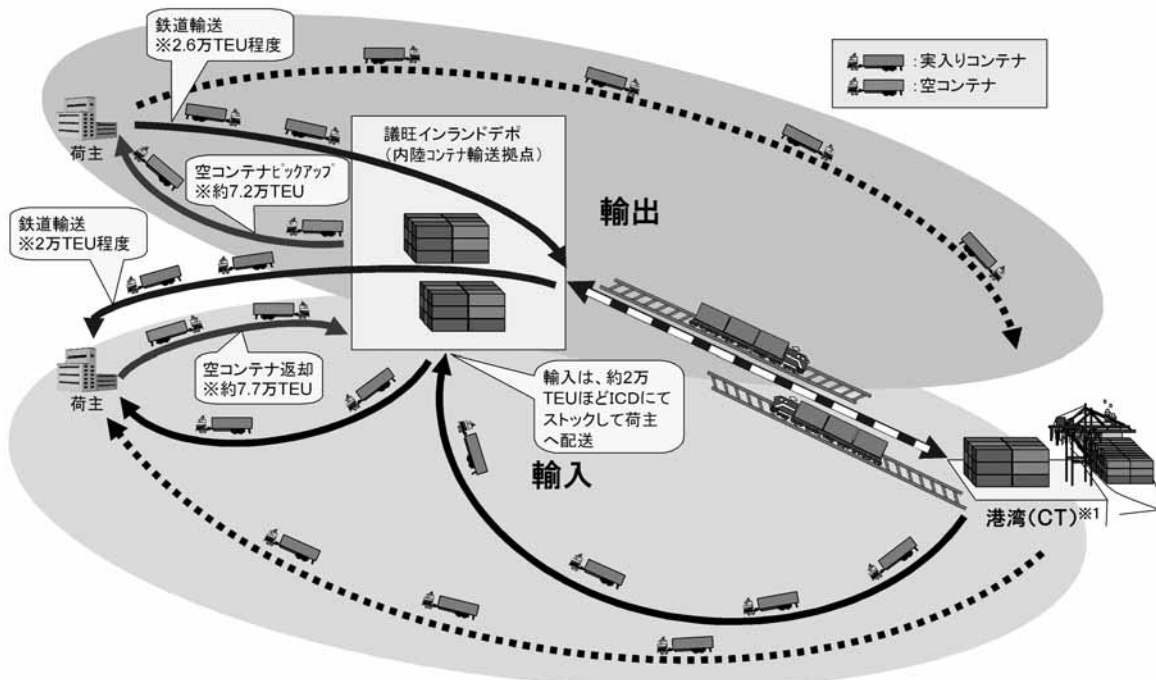


図-6 議旺 ICD の位置図

表-3 議旺 ICD Hyundai ターミナルにおけるコンテナ取扱量の内訳 (TEU, 2005 年) (京人 ICD HP⁷⁾をもとに作成)

実入り	130,240		空コン	156,023	
輸出	31,695	搬入 29,120	輸出	75,980	搬入 3,784
		搬出 2,575			搬出 72,196
輸入	98,545	搬入 39,400	輸入	80,043	搬入 77,250
		搬出 59,145			搬出 2,793



※1 主に釜山港であると考えられる.

図-7 議旺 ICD Hyundai ターミナル周辺におけるコンテナ流動イメージ

2.2 韓国における海上コンテナ車両の通行制度

わが国^りと韓国における通行車両の諸元に関する制限値の比較を表-4に示す。表より、わが国とほぼ同様の制限値であるものの、

- ① 高さ制限に関しては10cm高い(10cmの差がストレートシャーシの普及に関して有効で、わが国では車高を抑えるためグースネックシャーシを利用する必要性があり、20ftコンテナ2個積み輸送が難しくなる。5章参照)
- ② 総重量に関してはわが国より若干小さいものの、わが国と異なり一部橋梁を除く全道路に適用されるの2点異なる。

また、高速利用料金を比較すると、釜山-ソウル間が貨物大型車で約3,900円(1円≒8ウォンで換算)であるのに対し、ほぼ同距離の東京-彦根間は23,550円となっており、物価の差(日本のおよそ1/2)を勘案しても韓国的高速料金の方が相対的に安い。

表-4 海上コンテナ車両通行にかかる車両諸元制限値の日韓比較

項目	日本	韓国
長さ(m)(根拠法令および制定年)	16.5(車両制限令, 1971)	16.7(道路法施行令, 1999)
幅(m)	2.5(車両制限令, 1961)	2.5(道路法施行令, 1999)
高さ(m)	4.1 ^{※1} (車両制限令, 2004)	4.2 ^{※3} (道路法施行令, 2004)
総重量(t)	44 ^{※2} (建設省通達, 1998)	40(道路法施行令, 1993)
軸重(t)	10(車両制限令, 1961)	10(道路法施行令, 1993)

※1 高さ指定道路の場合。 ※2 重さ指定道路の場合。 ※3 それまでは4.0mであったのが、「高さ4.0m(道路構造の保全と通行の安全に支障がないと管理庁が認めて告示した道路路線の場合は4.2m)」との但し書きが追加された。

2.3 釜山港および周辺地域における実態調査の概要

釜山港周辺の海上コンテナ車両の通行実態を把握するため、韓国交通研究開発院の協力により、釜山港の主要なコンテナターミナルのゲート前と釜山市郊外に抜ける主要断面において海上コンテナ車両の交通量調査を実施した。調査概要を表-5に、調査地点を図-8に示す。なお、ヒアリングによれば、夜間(調査日は18時から翌日の7時)にコンテナを搬出入する際は割増料金(昼間の5割増)を支払う必要があるとのことであった。

表-5 釜山市における路側調査の概要

項目	内容
調査日	2006. 3. 8(Wed)
時間帯	8:00~翌日の8:00の計24時間
調査箇所	ターミナルゲート前: 4箇所, 釜山市郊外: 4箇所
調査手法および対象車種	人手観測 [※] で、以下に示す海上コンテナ車両を1時間毎に計測 <ul style="list-style-type: none"> ・20ftコンテナ搭載車両 ・20ftコンテナ2個積み車両 ・40ftコンテナ車両 ・40ft背高コンテナ車両 ・コンテナ搭載無し車両(セミトレーラのみ)

※1 箇所のみビデオによる機械観測

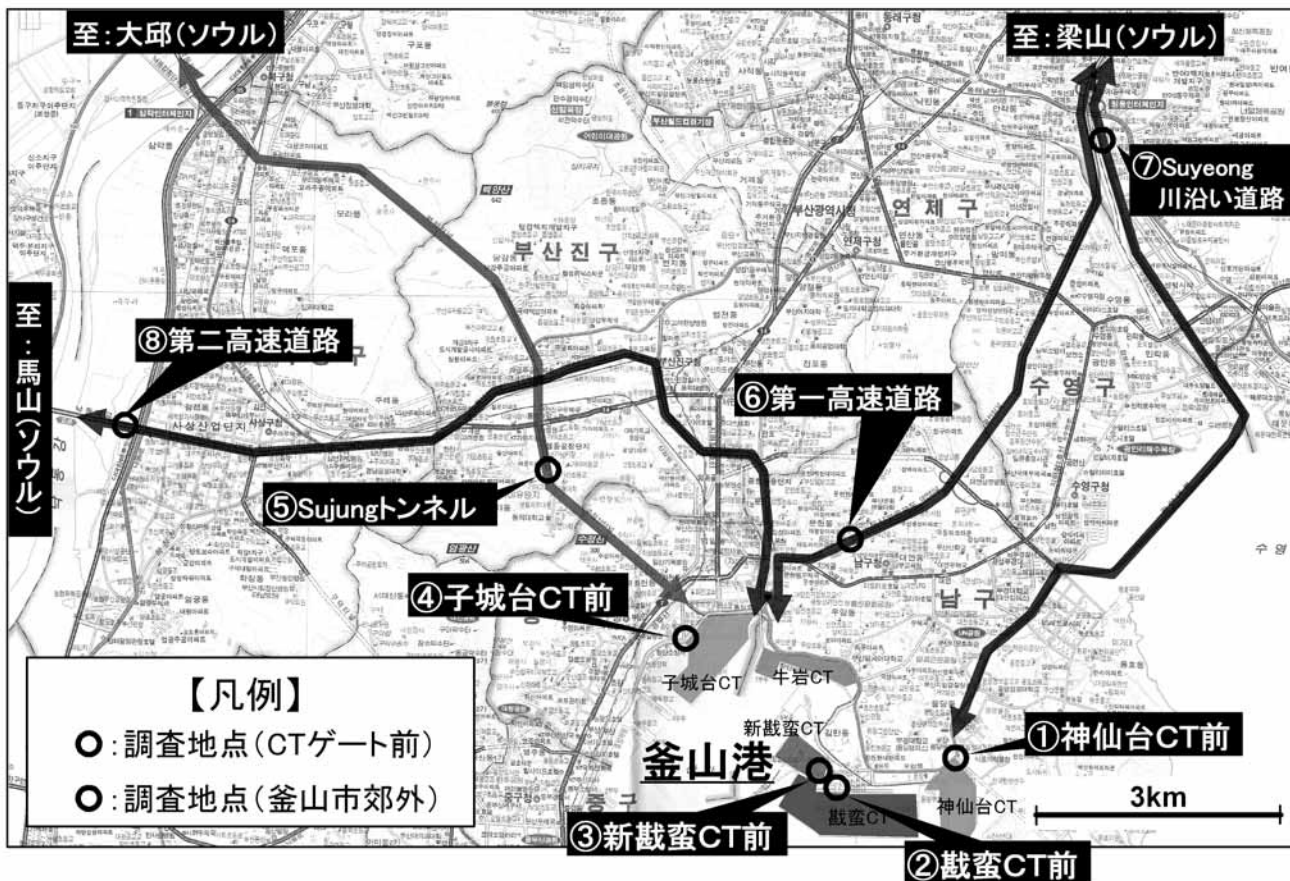


図-8 調査箇所の位置図