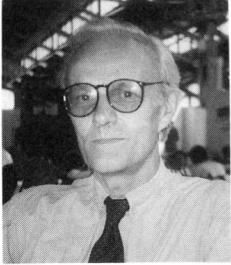


市場経済化とともに 大きく変わるポーランドの交通

W. スコジェスキー



工学博士。1956年ワルシャワ工科大学にて都市交通を専攻し修士修了。以後ワルシャワ交通計画局、技術研究所にて計画業務と研究に従事。1970年ピッツバーグ大学客員教授。1974年ワルシャワ環境開発研究所勤務。1986年ワルシャワ工科大学教授、交通計画学。1992年バルト海沿岸国運輸会議議長。

中村 今日は政治、経済の自由化とともに社会状況が大きく変化してきているポーランドの交通状況について伺いたと思います。まず、最初に、現在のポーランドの経済状況から簡単にお話し頂けますか。

スコジェスキー まず、東側の国の経済状況について見ると、例えばハンガリーやチェコは18カ月にもわたる経済的な停滞からようやく脱しつつあります。一方、ロシアではご存知のように、経済は大混乱に直面しており、大変苦しい状態にあります。ポーランドの経済は、現在市場化が進められている最中で困難も多いのですが、まだ良い方かと思えます。市場化の中では、公共のいくつかの部門は切り捨てられるなど、産業の再編が進められています。現在は私的な部門が大きく成長して、生産の約24%程度を占めるほどになっています。そのような状況にあるので、やみの部分を含めるとポーランドの実際のGNPは名目上のものよりは、だいぶ大きいのではないかと思います。そして、経済的発展を背景に、大都市への新たな人口集中が進行しているところです。

中村 そのような経済的な変化は当然交通に大きな影響を与えるわけですが、以前と比べて最も大きく変化した点はどのようなところでしょうか。

スコジェスキー まず挙げられるのは、国際的な取引に伴う貨物輸送パターンの変化だと思います。従来、国際的取引はコメコン諸国間で行われるものを中心に、貨物輸送も East to East といったように東側同士での流動が主なものでした。しかし、現在では東西間のそれが大きな役割を占めるようになってきています。それらの取引によって以前よりは大きな経済的余剰が生みだされるようになってきています。これは望ましい変化の一つだと思います。

中村 それは経済の自由化に伴う最も顕著な変化だ

と思いますが、望ましいものだけではなく、当然何らかの問題が生じると思うのですが。

スコジェスキー そのような国際取引に伴う貨物輸送が大きく増大してくると、問題となってくるのは、容量の不足という面よりもサービスのあり方の問題です。つまり、施設の増強ではなく、運営や管理などのサービスの生み出し方が重要になってきていると思います。この点から見ると、現在の鉄道輸送は道路輸送に比べて不利な状況にあり、以前は国際的取引に伴う輸送は主に鉄道によっていたのが、現在では道路へと移ってきています。鉄道による貨物輸送は、ここ5年間でトン・キロで見て約40%程度が道路へと転換しています。

中村 自家用車の交通はどう変化していますか。

スコジェスキー ポーランドの都市部では、自動車保有率が急激に伸びており、91年には約16%程度の増加率を示しています。今後、自動車保有税に関する政策によってはこの増加傾向がスローダウンするかもしれませんが、現在は大変急激な増加傾向が続いています。そして、自動車交通量は保有率の伸び以上の割合で増加していると思われます。自動車交通の増大は、特に観光・レジャートリップにおいて著しくなっています。観光・レジャートリップの内、約50%程度が自家用車、約20～25%がバス、そして残りが鉄道といった状況で、ほとんどが道路交通によって占められています。今後、経済成長に伴って人々が豊かになるほど、これらのトリップが増大して、一層道路交通が増えることになると考えられます。

中村 どの大都市でも自動車へ全面的に依存することはできないわけで、やはり公共交通との共存が必要かと思いますが、この点に関してどうでしょうか。

スコジェスキー いかに公共交通を維持するかが現在でも重要課題であると思います。しかし、中央も地方も財源不足で、補助金が削減されており、しかも人々は自家用車の方をより好むようになってきました。こういった現在の状況からは、公共交通を維持していくことはますます困難であると思います。特に、自家用車を好むという傾向は、自由化に伴って人々の生活習慣が大きく変わりつつある中で、自動車が一種の個人の自由の象徴として捉えられている

Change of Polish Transport in Market Economy

Prof. W. Suchorzewski

ということが大きな理由になっていると思います。人々のそのような心情的な事情についても考えておかなければなりません。

中村 自動車交通の増大によって交通安全や環境問題がより深刻になると思いますか。

スコジェスキー 交通安全に関しては、大きな問題を抱えていると思います。事故死者は年間約8,000人程度かと思いますが、88年から91年にかけて急激に増加してきています。これまで特別に有効な政策や規制が行われてこなかったことも理由なのですが、規制を行うべき警察が共産主義時代の権力のシンボルであり、それが自由化の流れの中で弱体化したため、交通規制も十分に行われなくなったことも事故増加の一因ではないかと思われます。しかし、91年からは新しい対策が始められ、10月にはシートベルトの着用や昼間の点灯の義務化、警察の巡視の強化が始められました。それらが実施された前後数カ月の事故件数を比較すると、これらの対策によって事故が明らかに減少しています。

中村 環境面での問題はどうでしょうか。

スコジェスキー 環境面ではSOx NOx等が問題です。ポーランドでは車検が10年に一度しか行われなかったという状況なので、自動車の改良による対応は遅れています。今後、自動車交通が増大すれば、汚染はより深刻な問題となると思います。また、西ヨーロッパや旧東ドイツから入って来る中古車の増大も環境負荷を一層増大させることになると思います。性能の劣化した自動車の増大が、環境負荷の大きな源泉になっているので、何とかこの問題を解決することが大事だと思います。

中村 私の印象としてはポーランドの交通インフラは立派ですので、マネージメントなどソフト的改善を行えば良くなる問題が多いと思いますか。

スコジェスキー おっしゃるように、ポーランドではたとえば鉄道の施設はよく発達しています。ただし、料金が低く押えられているので財政的には豊かではありません。また、これまでの政策では、正しい経済的評価が欠如しています。たとえば、財務評価の方法が欠如しているため、交通事業の運営費用は大抵、過小評価されています。時間価値という考

え方や現在価値という考え方も用いられておらず、そのため、投資の決定は専ら政治的要因に依存しています。役所のトップや政治家にはエンジニアが比較的多いため、ロビイング活動なども建設の方向には有効に働きやすくなっています。政策立案に関与できるエコノミストは少なく、そのために適切な財務評価や経済評価は行われていませんし、運営・管理方法といったソフト的な改善の方が明らかに効果的であるような場合でも、施設建設のようなハード的施策が重視される傾向があります。鉄道だけでなく、総じてポーランドでは交通インフラ自体は悪くなく、また、ネットワークの密度も高いと思います。しかし、運営・管理の方法が未発達であり、結果的に交通が非効率になっています。

最近、日本からの最初の東欧技術援助のために、JICAによる調査が行われましたが、その報告においても、インフラの更新とともに、運営・管理方法の改善が勧告されています。この報告は、治療のための実に適切な処方箋で、まさに今のポーランドにはそこで述べられているような施策が必要であると思います。現在、政策決定者はこれまでの公営企業を改革して、より効率的な経営システムを作り上げようとしています。これは交通の分野においても試みられ、運営を効率的にするためには鉄道会社の組織改革が行われていく必要があります。

中村 JICAの話も出ましたので、最後に、日本の交通についての印象をお聞かせ願いたいのですが。

スコジェスキー 日本の交通技術には大変驚いています。大規模な交通システムが整備され、施設は大変立派であると思いました。ポーランドの状況との比較で言えば、やはり、運営・管理の方法や組織の効率性が大変高く評価されると思います。

スコジェスキー氏には、世界交通会議会期中に時間を割いて頂いた。わが国が交通分野で最初に行う東欧技術援助として、ポーランドの交通整備に関する調査がJICA(国際協力事業団)によって行われているが、その報告の方向が適切であることを氏は評価して下さっている。今後、氏のような経験豊かな専門家との協力が是非とも必要であると思われる。

1992年7月3日、フランス リヨンにて実施

インタビューア: 中村英夫