

ポーランドの道路交通状況

Conditions of Road Transportation in Poland

大熊 久夫* 須永 大介**

By Hisao OKUMA and Daisuke SUNAGA

1. はじめに

ポーランドは1989年の社会主義体制崩壊から15年後の2004年にEU加盟を果たした。また近年は安い生産コストに惹かれポーランドに進出あるいは西側諸国から生産拠点を移す日本企業が増えているなど、政治的にも経済的にも大きな変化の渦中にある国である。

本稿では、2004年7月に行われたポーランドのワルシャワからバルト海にかけての3県（Mazowieckie 県、Pomorskie 県、Warmińsko-mazurskie 県）における現地視察調査をもとに、日本と比較して人口が低密度に分布するポーランドの都市分布状況と道路交通状況について報告を行う。

2. ポーランドの概況

(1) ポーランドの歴史

ポーランドは現ローマ法王であるヨハネ・パウロ2世の祖国として知られるほか、ノーベル賞学者キュリー夫人や音楽家ショパン、映画監督アンジェイ・ワイダなど多くの著名人を輩出している。ポーランドは10世紀頃に統一が図られ15～17世紀には東欧の大国として栄えたものの、18世紀末にはドイツ、スウェーデン、プロシアにより国土が分割された。第一次大戦後一時的に独立を果たすものの第二次大戦中に再度ソ連とドイツに分割占領された。戦後共産党一党独裁体制が確立され社会主義国家となったが、「連帯」運動をはじめとした自由化運動が活発であり、1989年に旧ソ連圏で最初の非社会主義政権が発足したことも知られている。近年は1993年にNATO加盟を果たし、2004年の第5次拡大時にEUにも加盟するなど、「欧州への統合」を外交目標とした取り組みが進められてきている。

(2) ポーランドの地理的条件

ポーランドはヨーロッパの中心に位置している。ドイツやチェコ、ロシア、ウクライナなど7カ国と国境を接し、北側はバルト海に面しており、面積は約323万km²と日本の8割程度である。国土の大半は平坦であり、湖や沼が多く点在している。ポーランドには日本の3割に相当する約3,820万人の人口が居住している。中・東欧諸国では人口、国土、経済力ともに最大の規模を持つ国である。

3. ポーランドの都市分布状況と道路交通状況

(1) ポーランドの行政単位

ポーランドには県(Województwo)、郡(Powiat)地方自治体基礎組織グミナー(Gmina)の各行政単位が存在する。1999年現在、ポーランドには16の



図-1 ポーランドの位置

* 研究部部長 ** 交通研究室



図 - 2 ポーランドの16県 (Województwo)

県、373の郡、2,489のグミナ - が存在する。

(2) ポーランドの規模別都市分布状況

前述した3県のグミナ単位で都市別の人口規模を整理したところ、3県の県庁所在地はそれぞれ17万(Olsztyn)、46万(Gdansk)、169万(Warszawa)の人口を持つ。また、Warszawaの周辺には5~20万規模の衛星都市が複数分布しており、大きな都市圏を形成している。Gdanskについても周辺の2市を含めて総人口75万人を超える都市圏となっている。

県庁所在地を中心とした地域以外においては人口1~5万程度の都市が点在している状況にある。

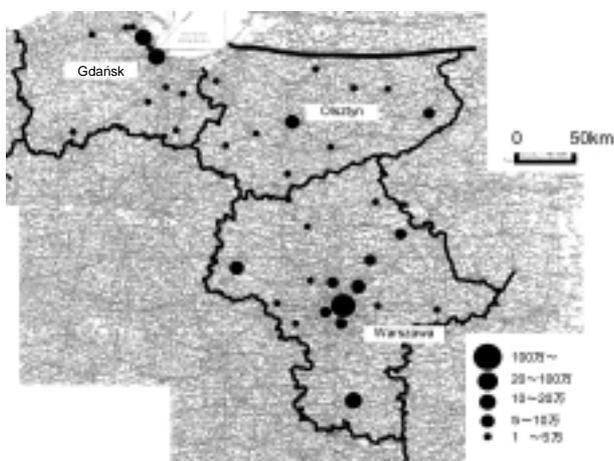


図 - 3 ポーランド3県の人口分布

(3) 北海道の都市分布状況との比較

ポーランドの人口分布状況を日本の中でも相対的に人口密度が低い北海道における状況と比較を行う。ポーランドの3県と北海道の状況は以下のとおりである。

北海道全体の面積は約83万km²であり、その中に約566万人の人口が居住している。ポーランドの3県面積は約78万km²、人口は約875万人であることから、ほぼ同じような規模の地域であると考えられる。

北海道の都市別人口規模を整理すると札幌が180万と突出して大きい。また、旭川や函館をはじめとする拠点的な都市は10~20万の人口を有し、その周辺には人口1~5万規模の都市が点在する。これらのことから、札幌周辺とWarszawa周辺の都市分布状況は比較的近いと言える。また、道東地域とWarszawa周辺以外の地域における都市分布状況も比較的似ている状況にある。

一定水準以上の都市機能は拠点的な都市のみでサービスを受けられると考えられることから、拠点的な都市の周辺では拠点的な都市でしか受けられないサービスを求めて比較的距離の長い移動が行われているものと考えられる。

表 - 1 ポーランド3県と北海道の人口・面積

	人口(万人)	面積(万km ²)
ポーランド3県	875	78
北海道	566	83

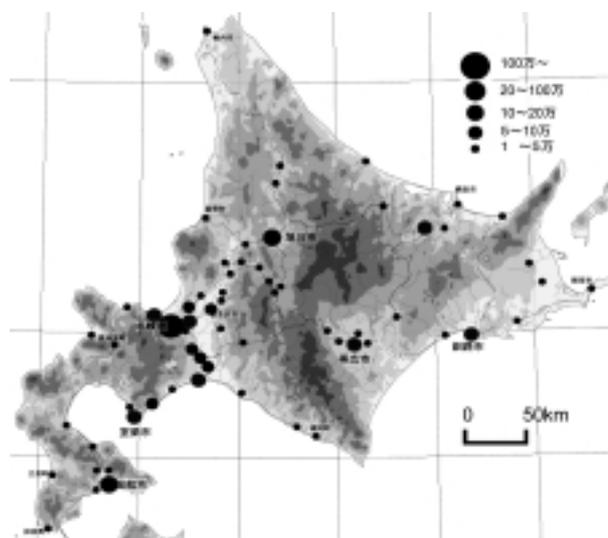


図 - 4 北海道の人口分布

(4) ポーランドの道路供用状況

ポーランドの3県においては、高速道路は50万人規模の都市周辺に一部供用されている程度であり、拠点的な都市間を連絡する役割を主に担うのは国道である。北海道においても道東では同様の状況であり、都市間の移動において国道の果たす役割は大きいものと考えられる。

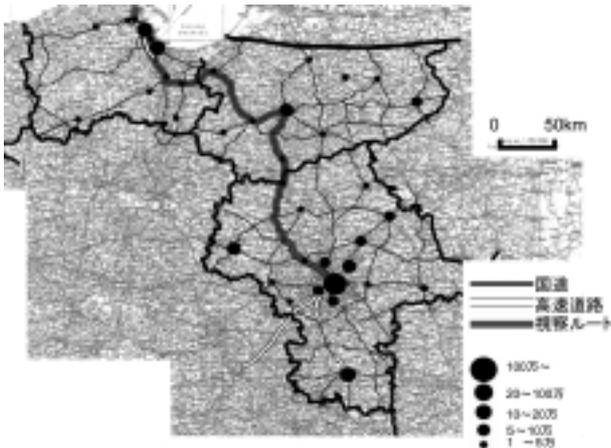


図 - 5 ポーランド3県の道路供用状況

(5) ポーランドの道路交通状況

筆者らはバルト海に面したGdanskからOlsztynを経由してWarszawaに至るルートをレンタカーにて走行した。

a) 高速道路

高速道路はほとんどの区間において地上に整備され、高架や盛土上に整備された区間はほとんどなかった。

また、基本的には日本で見られる完全アクセスコントロール型の整備が行われていたが、郊外の農村地帯などでは一部平面交差が残存する区間があり、自転車等が横断する区域の手前では赤色の警告灯により注意を喚起している。



図 - 6 ポーランドにおける高速道路の状況
(左：地上に整備された高速道路、
右：高速道路上の横断区域を示す赤色警告灯)

b) 一般道路

一般道路については拠点的な都市の周辺地域を除いた大部分が2車線道路として供用されている。あくまで感覚ではあるが沿道の都市規模に比して交通量は多いように感じられ、都市間を移動する交通需要が多いことが窺われた。

一般道路を走行する車両の走行速度は極めて高く、100 km/hを超える速度にて走行する車両が多い。また、大型車などの低速度車両を無理に追い越す車両が後を絶たない。車道や路肩が広い場合は低速度車両が路肩側に避けやり過ごす行為も散見されたが、安全性確保の点からは安全に追い越しができる道路構造が必要であるように感じられた。

なお、他のヨーロッパ諸国同様市街地の入口においては段階的にかつきめ細かく規制速度を下げ、メリハリのある速度規制が行われている。全ての区間において速度が高いわけではなく、市街地内においては安全な速度で走行するルールが徹底しているように思われた。

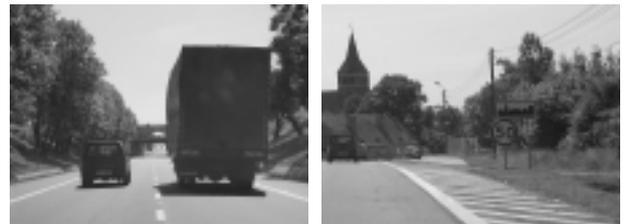


図 - 7 ポーランドにおける一般道路の状況
(左：郊外部での無理な追い越し状況、
右：市街地入口における速度規制案内)

4. おわりに

日本の道路に慣れ親しんだ立場からすると、ポーランドの道路構造・運用には新鮮な発見がある。日本においても人口密度が低い地域における道路構造・運用には国内画一の基準ではない独自の基準があってもよいと考えられ、本事例は参考にすべきポイントが多いと考える。

参考文献

- 1) 外務省各国・地域情勢 (<http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/poland/>)
- 2) ポーランド情報館 (<http://www.e.okayama-u.ac.jp/~taguchi/>)
- 3) Polska Statystyka Publiczna (<http://www.stat.gov.pl/english/index.htm>)