

(5) 行政が果たすべき役割

ポーランド国は現在、海運会社への干渉を行なっておらず、今後も海運についてもこの方針を変える考えはない。しかしながら、航行安全、環境保全のための最低限の規制は必要である。また、海運物資やエネルギーの安定供給など国益上重要なものについては国による助成の検討を行なうべきである。

1) 航行安全、環境保全のための規制

海運秩序の維持、船舶航行の安全の確保は、海上輸送にとって不可欠のものである。現在では、ポーランド領海内における上記業務についてはMTMEの出先機関であるマリタイムオフィスが管轄している。これについては、今後ともマリタイムオフィスが公的な立場での規制を行なっていく必要がある。

自国領海内での水質汚染物質排出の監視についても同様で、現在マリタイムオフィスが管轄している。これについても、今後ともマリタイムオフィスが公的な立場での規制を行なっていく必要がある。

2) 船舶更新

ポーランド国海運会社が国際競争力を増進し、自国貨物の積み取りを確保してゆくことがナショナルセキュリティー上重要である。政府は、船舶の更新に参画すべきであり、将来的には、石油タンカー、コンテナ船の更新に焦点をあてていくべきである。

日本においては、ほとんどの輸出入物資を海運に頼っており、国際競争力のある自国外航貨物船の整備が必要である。このため一般の外航貨物船については、建造費の50%、省力化船については60%について日本開発銀行からの融資を行なっている。政府の参画は、海運全体の更新計画をサポートするために必須である。具体的には、ポーランドの港湾背景として海運会社が自立するまでの信用供与、制度的融資である。

3) 船員対象

船員の教育機関についてはMTMEが航海士のための高等教育機関を2ヶ所に有している。今後ともポーランド国船員の教育制度の充実を図り、ポーランド国船員の質を維持していく必要がある。また、船員の福祉制度についても充実を図っていく必要がある。

さらに、船員数に関する規定、たとえば最低船員数などは、近代化船等に対応していくために問題があれば、政府はそれについて新たな規定を提案していくべきである。

6.4 内陸水運

6.4.1 内陸水運を巡る課題

他のセクター同様、ポーランドの内陸水運は根本的な体制変革に直面している。ポーランドの内陸水運に影響を及ぼす要因は以下のとおりである。

(1) 内陸水路網の荒廃

第2次世界大戦による徹底的な破壊の後、ポーランド政府は水路およびその他運航施設の修理・建設に多大の努力を払った。しかしながら、1970年後半から水資源の確保の必要性和意識の高まりと歩を一にして、水運の相対的な重要性が低下し、水運を目的としての投資はほとんど皆無という状態となった。この投資の減少により、水路網の状況は1977年8月5日の政令 (No. 2Dz. U. No. 26, posu118) により規定された水路条件よりはるかに劣悪なものとなっている。

(2) 自然条件

ポーランドの内陸水運の置かれている自然条件は水運目的からすれば望ましいものではない。水位は季節により1~2mも変動し、最近では期間が短くなってきているとはいえ、冬季には最低2~3週間、最長で2~3ヶ月の氷結がある。近年の降雨量の減少がさらに状況を悪化させている。(表6-4-1)

表6-4-1 ポーランドの降水量

	1980	1985	1990
Average Rainfall(mm)	764.1	610.5	541.1
Total Amount(bil.qm)	268.4	214.4	190.0

(3) 財政的な困難

閘門の建設や水路の増進といった水路網の開発整備には莫大な投資が必要である。しかしながら、ポーランド経済全般を覆う資金不足から改良工事は現在何も行なわれていない。水運のみを目的とする投資はフィージブルでないことは明確である。

(4) 制度的な課題

ポーランドの内陸水路網においては、水運のみならず種々の活動がとり行なわれているが、水路の開発・保全是自然環境森林局の管轄である。同省は水路開発の計画、実施および資金手当にも責任を有している。水運のみが運輸省の管轄下にある。

ポーランドは水の量、質の両面で問題に面している。したがって、内陸水路の利用は、第一に保水の観点からなされなければならない。水運は優先度から言えば5～6位に位置づけられるにすぎない。そのため、ポーランド内陸水路の整備は広い視野から行なうことが必要であり、施設も多目的でなければならない。この考えからすると、内陸水運は水路総合開発の一環として計画されなければならない。

(5) 輸送需要の変化

貨物の面で内陸水運に影響を与えるのは石炭輸送の減少であろう。一方、雑貨、コンテナおよびその他貨物の輸送量の増加の可能性はある。オーデル川においては、ベルリン向けのとりわけ砂、砂利等のバルキー貨物輸送の増加が有望である。

(6) ヨーロッパ内陸水運の見直し

西ヨーロッパにおいては、道路輸送の混雑から内陸輸送の役割の見直しが始まっている。さらに、環境配慮および省エネ意識がこれに拍車をかけている。ヨーロッパ運輸大臣連盟が協議を開始した。ここでは、東西軸となるライン—マイン—ドナウ川の連結の近未来における妥当性を検討しているし、南北軸におけるロスター・システムの導入の検討に着手している。この動きは、将来的には、ポーランドの内陸水運にまで及ぶにちがいない。

6.4.2 ポーランド内陸水運の整備の方針

長期的に見ると、環境に優しい交通手段に対する要請が高まるにつれ、内陸水運に関心が強くなっていくであろう。しかしながら、中・短期に見るとポーランド内陸水運の本質的な改良・開発は期待しえない。そのため、河川総合管理に重点が置かれるようになるだろう。これらの点を考慮すると、内陸水運の整備の基本方針は以下のようなだろう。

(1) 内陸水路の整備

内陸水路の整備に関し、関係者から特定のプロジェクトの要請がある場合には、運輸省（MTME）は、自然環境森林省の作成する水路整備計画に織り込むべく努力する。

(2) 内陸水運業

内陸水路が整備・改良されるまで、内陸水運業は貨物輸送ばかりでなく、観光目的の旅客輸送にも手をひろげるべきである。また、外国の内陸水運にもその活躍の場を求めることができる。ポーランドの内陸水運業はすでに海外市場に進出し始めているが、効率改善、競争力強化およびEC基準への適合等を通じてさらなる発展をめざすべきである。

ポーランド内陸水運業の将来性については、まず他国に比べ営業規模が大きいことが指摘できよう。このことは、ポーランド内陸水運のスケールメリットとして作用しよう。次に同じ運賃水準では、ポーランド内陸水運は乗組員・従業員の賃金の低さによるメリットを受ける。さらに、ポーランド内陸水運船隊の船形からすると、活躍の場は大規模な内陸水路ではなく、狭く、浅い小規模水路となろう。

6.4.3 内陸水運の開発戦略

(1) インフラ整備

インフラ整備に関して言えば、スチェチン—ベルリン間の水路整備が最優先されるべきである。なぜなら、建設材料を主とするバルキーな貨物のかなりの輸送があるからである。海からベルリンまでの輸送手段のなかで、水運が最も安価である。長期的な優先プロジェクトは運河部分と人工水路部分の改修である。長期的な視点では、Oder河とRhine—Hein—Danubeシステムとの連結を考慮する必要があるであろう。

(2) 体制整備

河川の特定部分に関する総合開発を担当する組織の設立は有効な手段と考えられる。米国、英国にこの種の組織の例がある。この組織の主たる目的は、河川の総合開発計画の策定とその実施にある。

組織の最初に手がけるべき仕事で、内陸水運に関係するものは、内陸水運と陸上運送業のコスト比較であろう。組織設立の第一歩は、運輸省（MTME）と自然環境森林省の人事交流であろう。人事交流を通じて、お互い相手の置かれている状況を十分に認識することができ、組織設立に役立つこととなろう。

(3) 新規需要への適用

想定しうる新規需要は原油および石油製品の輸送、建設材料（国内、国際）、コンテナ輸送ならびに観光である。陸上輸送手段との競争を勘案すると船舶更新が必要である。観光に関して言えば、河川航行の需要増が期待される。水際域は観光資源として潜在力がある。船上からの景色は街の眺めを一変させる。ワルシャワに対するビスワ川、スチェチンに対するオーデル川、マルボルクに対するオーデル下流はその好例である。長期的な工業地帯の再配備は、建設材料に対する根強い需要を保証することとなろう。

第7章 航空輸送計画

第7章 航空輸送計画

7.1 概 況

ヨーロッパ諸国における航空交通市場は1980年代半ばまで政府によって厳しく規制されていた。しかしながら、合衆国における航空交通市場の完全な規制緩和以来、ヨーロッパの国々の航空政策も堅実に航空交通市場の規制緩和の方向へ変わりつつある。ECの規制緩和に向けての航空交通政策の方針は、これらの国の政策転換を促進している。

ヨーロッパの航空会社の数は、世界的なサービスを行なう国営航空会社、地域サービスを行なう航空会社、チャーター便専門航空会社等を含めおおよそ130社と報じられている。段階的な規制緩和を通して、交通交通市場の競争は今後数年にわたり強化されるであろう。政府の国営航空会社を支援する努力は継続されるにしても、企業合併や業務提携はおそらく増加するであろう。

このような環境下で、ポーランドの交通セクターは、ポーランドの航空会社の競争力を強化することに焦点を絞り、空港や航空管制を含めた航空関連基盤施設の確実な改善とともに、来たるべきECとの統合に対する準備をする必要がある。

ポーランドにおける航空輸送は、1970年代、集権化された経済体制の下で繁栄したが、1980年代初頭までに主に全国的な政治、経済の混乱によりかなり大規模な交通の損失を蒙った。1980年代における国際航空交通（量）は1982年にその最下点に到達し、その後ワルシャワ空港における年間旅客数は増加し、1989年には260万人程度に達した（7年間の平均年間成長率20.8%）。1980年代では、国内航空旅客交通量は基本的には減少傾向にあったとはいえ、国際交通の高い成長率が、ポーランド航空輸送が全体的に成長している印象を与えた。当時、ポーランドの政治および経済体制を非中央集権化しようとする政府の努力が航空の部門に関しても成功を収めていることを証明しているものと考えられた。

しかしながら、1990年には、LOTは国内、国際交通共に甚だしい被害を蒙った。旅客が増加する西欧航空会社とは極めて対照的な様相でワルシャワ空港を頻繁に使用する東欧の航空会社の業績は下降に転じた。この傾向は1991年まで継続し、その結果国内線搭乗旅客数は9万9千人（1979年における80万人の僅か12%）、国際線搭乗／降客数は198万人（対1979年比、約116%であるが、1989年の272万人と比較すると約30%の減少）となった。

LOTによる最近の劇的な損失は、一部次の理由によるものと説明されよう。

- (1) 1990年1月1日の兌換通貨導入により国内航空料金が10倍に上り、またポーランド市場と外国航空会社に開放したこと。
- (2) 以前のCMEA諸国間の統一航空旅客関税（EAPT）の撤廃。
- (3) ポーランド経済の最近の沈滞。

したがって、空港容量不足問題に直面している他国とは異なって、ポーランドにおける空港の基本施設は直ちに空港容量問題に遭遇すると思われない。新たに完成し、年間5～6百万人の旅客収容力を有するワルシャワ国際空港を考慮すると、2005年に予想される全国で500万人の国際線旅客を処理するためには、残りの国際空港に対してごく僅かな投資が要求されているものと思われる。

現存施設の維持／性能向上または現在行なわれている建設プロジェクトの達成のための投資は必要とされるであろうが、急激に減少する国内航空交通量のため、国内需要に対処すべく容量増加のための投資は必要と考えられない。

ATCシステムの開発については、現在の近代化プロジェクトに加えて、さらに新しい投資が必要である。現行ATCシステムは種々の型式の機器で混成されており、その大部分が旧式である。空港における離／着陸の増加は緩慢になったけれども、上空通過機の数依然増加しており、東西間の交流の活性化と相まってさらに増加するであろう。

ヨーロッパ民間航空会議（ECAC）の要請に応えると同時に将来の需要に対処するために、ポーランドがATCシステムを近代化することは極めて必要なことである。ポーランドは1992年初頭においてECACのメンバーとなっており、現在他のECAC国家と統合され、調和のとれたATCシステムを整備する義務がある。ATC近代化プロジェクトはかなり多額の投資を必要とする。PPLの下部組織であるポーランド航空交通局（PATA）はその責務を十分認識しており、ATCシステムの近代化計画のために外国の貸付けを求めている。ヨーロッパ投資銀行（EIB）は、PATAの1兆500億ズロチの近代化計画をICAOが調査して実行可能であることが判明すれば（1992年8月初旬予定）、財政的支援を行なう用意がある旨報じられている。

ポーランドは未だ自由市場経済への変遷段階にある。この変革の動きにしたがって、

1987年ポーランド民間航空当局は、分権化を行ないG I C AとP P Lを成立させた。空港民営化の最近の動向と、P P Lの下部組織としてP A T Aを創設したことは、分権化と民営化が効率性と生産性を促進するという信念と規を一にするものと思われる。

しかしながら、航空当局の分権化は、混乱状況、民間航空発展のための政策および戦略の欠如を生じたように思われる。M T M Eには積極的な指導性がなく、M T M EとG I C AとP P L間の調整もほとんど行なわれていないように思われる。ポーランド民間航空システムはバラバラになり、財政的に強い者しか生き残れない恐れがある。

政府は公益を保護するために、民間航空システムを管理する重要な役割を果たすべきである。このことは、極めて逼迫した財政状況下で大きな投資が近代化に求められる時に、特に重要で不可欠なことである。政府は計画、開発、管理および交通安全に強い統率力を持つべきである。G I C AとP P Lを統合して「ポーランド民間航空局（P C A B）」の名称をもつ単一の民間航空当局を創設することが望まれる。航空法は、民間空港と航空交通業務システムの計画と開発におけるP C A Bの権威を回復するため改正されねばならない。職員は有能で、新しいP C A Bで割当てられる仕事に対して良く訓練されているべきである。また国の空港システム（7.4 参照）の採用が望ましい。

7.2 制度および組織の考察

7.2.1 航空法およびその他の法的事項

ポーランドの民間航空に関する基本的法令は、法律第32号、153項のジャーナルで公布された1962年3月31日の「航空管制法」（“Prawo Rotnicze”、以下「航空法」という）である。航空法は集権化された組織の下では合理的に機能した。

(1) 空 域：軍民共同使用問題

1992年7月現在、ポーランド領土の空域は基本的には軍の管理下にある。P A T Aにより提供されている航空管制業務は、既設航空路およびターミナル進入管制区、もしくは11空港周辺の管制圏に限られている。したがって、軍はその訓練が必要になった場合、特定の期間、指定した航空路沿いの空域を封鎖することができる。この制限は、たとえ一時的性質のものであっても、国際関係上安定的な民間航空サービスの供給にとって障害となる。

空域使用の調整と（軍民）双方の要請は、国の空域を有効に使うため重要である。大部分の自由世界諸国は軍民共同使用の概念のもと、単一の共通空域体系を用意している。

- ① I C A Oの空域分類による空域構成
- ② 航空路の近代化／エンルートR N A V
- ③ 危険区域および飛行禁止区域の削減

を含めて、空域使用近代化へのいくつかの仕事を達成するためには、G I C A、P P L、L O Tおよび軍の代表からなる特別調査団に信頼が置かれるべきである。

しかしながら、現在、双方はそれぞれインターフェイスが少ししかとられていない独立したA T Cシステムを有している。航空保安施設および地上業務を共同、もしくは共通な統一基盤に整備することは明らかにより経済的である。この点で、特別調査団が究極の目的として、軍民統合A T Cシステムを設置しようと働いていることについても信頼が置かれるべきである。民間航空当局にはポーランド空域を効率的かつ安全に管理し運用するため法的な力を与えることが勧められる。

隣接諸国のA T S当局との調整もまた健全な空域計画および利用のため重要である。西欧諸国との調整を重要視するために、P A T Aは余儀なくそのA T CシステムをE C A Cの要請に一致させている。

しかしながら、まだ空域がモスクワの軍の管理下にあるバルチック諸国、白ロシアとは貧弱な調整が行なわれている。このため、これら諸国へのおよびこれら諸国からの飛行は制限されており、ポーランドのシドルツェと白ロシア、ウクライナ間に新設された2本の航空路は、1992年7月現在、未だ使用されていない。ポーランドは問題解決のためパリのI C A O地域事務所と調整して措置することが勧められる。飛行許可を得るためとこれらの航空路を使用するための手続きの簡易化はC I S諸国と同様に、これらの国々との地域的結びつきを促進する。

(2) 財産所有権

以前の体制化では、財務省（M O T）が空港および空軍基地の土地所有者であった。新体制下では、しかしながら、土地所有権が未だ明らかにされていない。

土地所有権が財務省、戦前の個人所有者もしくはその他いずれに帰属するかについては不確定である。空港および基地内の施設については、当該施設を建設した者に所有権が帰属するといわれている。しかしながら、かつて単一体であったPPLとGICAで所有権をいかに分けるか未だに確かでない。

空港および基地の土地および施設の所有権が不確定のままPPLの所有権変更に関する法案が、1992年7月現在議会により承認されていないうちに、若干の地方のPPLとVOIVOPSHIPSが独自の空港会社を作り、それぞれの開発計画を準備した。KatowiceとWroclawがその例である。地方の軍機関が外国資本で利用可能な施設を使用するため共同企業体を設立した。Bala Bodlaskaの空軍基地での、オーストリアとソビエトの共同投資による「東西貿易製造センター株式会社」の例がある。Bydgoszczの軍機関もまた積極的に会社に協力しており、VIVODOSHIPによりその空軍基地を最大限利用するためBydgoszcz航空会社を設立した。しかしながら、GICAは地方的レベルで起きているこれら私/軍の企業心を十分に知らない。

まず、第一に、ポーランド政府は、できるだけ早く財務省の以前の財産に関して、土地/財産の所有権に係る基本的問題を解決しなければならない。第二に、MTMEは国防省およびその他関連省庁と協力して、現行施設を最大限に利用し不必要な投資を避けるために、どのようにして、またどの旧空軍基地を民間の使用に転換するかを決めるために特別調査委員会を作るべきである。第三に、民間航空当局は、新しい規則を導入すべきであり、もって民間航空部門のすべての会社に対して、自らの活動をより頻繁にかつ正確に報告させるよう義務づけ、すべての開発をより認識して、必要とされるガイダンスを与えることである。

(3) 新しい航空法

輸送法の規定のため、MTMEはPPLとLOTに対するその監督権を失ったように思われる。例えばMTMEは未だに、空港と空域関連基本施設の開発については、これらの開発事業が国家予算で賄われることを条件として、PPLに対して必須の業務を指示する権利を保留している。しかしながら、実際にはこれらの開発事業が、MTMEの予算の極度の不足のため、必ずしも国の予算で賄われていない。その結果、PPLは、例えばワルシャワ国際空港と航空交通管制のように財政的に見込みのある仕事だけに集中し、分権化と民営化の政策方針下にあるその他すべての空港での利益のない仕事からは離れていく傾向がある。

議会による承認を待つ新しい航空法案はポーランド空港／飛行場を管理するための適格性を明確にした一つの条項を含んでいると報じられている。すべてこれらの法案は分権化と民営化の政策と規を一にするものと思われる。P P Lの所有権移譲に関する法案は閣僚協議の過程にある。

しかしながら、以下の理由により、条項案を再検討することが勧められる。

- ① ほとんどの空港は、交通量の急激な減少により財政的に困っている。
- ② 多くの空港は、財政的に強いVOIVODSHIP下のKATOWICE、WROCLAWおよび Zielona Goraを除き民間部門の投資を見出すことの困難性に直面しており、また
- ③ それ故に多くの空港が閉鎖を余儀なくされ、その結果国の航空輸送体系の崩壊がもたらされることは明白である。

政府の重要な役割は、長期的見地から国全体の航空輸送システムの計画、開発、維持を行ない、地域に対し均等な機会を保証することである。この点については、均衡と調和のとれた航空輸送システムが重要な要素を構成する。長びく経済的低迷の環境下では、長期的国家利益の見地から、航空輸送部門を適切に導くためにMTMEの強い指導力は重要である。航空輸送部門において進行中の民営化と分権化は上記の見地から検討されるべきである。

変遷期における政府の主導権を強化するのみならず、現況の不明瞭な航空交通行政システムを再編成するために、新しい民間航空局（「ポーランド民間航空局（PCAB）」）を創設するが、さもなくば、現在のGICAとPPLを再構築することを勧める。現在の航空法もまた、新しい民間航空局を支えるように改正すべきであり、少くとも以下の原則をその内容に入れる。

- ① PCABは、ポーランド空域を管理運用するための法的実体であらねばならない。
- ② PCABは、民間空港および国の航空交通業務システムを計画、開発、維持すべき権限を回復せねばならない。また、
- ③ PCABは、現在GICAが行なっている調査、認可、および文書発行業務に対し代価請求の権限を持たねばならない。

7.2.2 組織関係

1984年以来、国の変化に合わせるため航空法の若干の条項が改正されてきた。最も顕著な改正は、経済的に独立し、財政上自立した国営企業、ポーランド空港国営企業（PPL）を作るため、GICAから以前のポーランド航空交通空港行政（ZRLILK）を1987年に分離したことであろう。この分離の意図は、国営企業を自治の地位に移し、望むところは、効率性と生産性を上げることにあった。

PPLは民間空港の運用維持に責任を有しながら、また省令に基づき、民間航空交通業務を継続している。それ故、ある意味で、PPLはポーランド空港施設のみならず航空保安システムをも計画し開発する力を得た。しかしながら、現実には、PPLはワルシャワの新しい乗客ターミナルの借金返済、交通量の減少に伴う収入の減少、高い税金を含む運用コストの増大による財政難により責任を果たす立場にない。一方KrakowとPoznanにおいて行なわれている若干の建設工事（現実の必要性和緊急性は疑問であるが）はPPLとVIVODSHIP内の資金不足により延期されているが、WroclawのターミナルはVIVODSHIPからの財政支援によりほとんど終わっている。

ポーランド航空交通庁（PATA）は、以前のPPL航空交通部を変えることによりPPL内に、1992年4月創られた。PATAはPPL内で大きな利益を上げており、EACCの要請に合致するようその施設を近代化するためのマスタープランを持っている。しかしながら、PATAはその収入をその目的のために使うことができない。その収入はPPL全体の運営のための一つの財源としてプールされるからである。

国の航空輸送計画に関しては、以下に記されているようにMTME、GICA、PPLおよび地方行政政府間に実質的な議論も調整もされていないように思われる。

- (1) 国の空港および航空交通システムの開発と運用の任にあたる当局、PPLは、実質的には、ワルシャワ国際空港とATSシステムを除き何もマスタープランを有していない。
- (2) ポーランド民間航空の任に当たる当局、GICAはPPLおよびLOTに対して、航空の安全、安全保証、耐空性、国際2国間協定のみに対して権限を有しており、投資を必要とする空港開発計画には全く関与していない。しかしながらGICAは米国および日本による民間航空計画の研究に対処すべき機関である。
- (3) MTMEは、MTMEがPPLの投資計画に資金を供給しない限り、PPLの計画に監督権が及ばない。

- (4) 国家財産の所有権と P P L の民営化に関する法的解決に先立って空港（例、Katowice と Wroclaw）を VOIVODOSHIP によるか、もしくは、空軍基地（例、Bydgoszcz と Biala Podleska）を軍および VIVOPSHIP により管理するための動きがすでに生じている。また、
- (5) 「バルチック海域における運輸システムの展望」といった国家的輸送計画に関する文書および／または報告書が、G I C A や P P L との協議なしに M T M E により準備されている。

上記から、M T M E と軍および VIVODSHIPS を含めた他の関係当局との間に調整の方式を設立する必要性が大きいことは明らかである。

しかしながら、緊急の課題としては、急速な分権化により生じた内部組織の問題を解決する方が必要性が高い。変遷期の混乱した状況下では、統一された強い指導力が国の民間航空の秩序正しい、健全な発展のために必要である。限定された責任しか持たない種々の下部組織を設立することは弊害が多いと判断される。このことを達成するためには、現在の G I C A と P P L が単一の新しい機関「ポーランド民間航空局（P C A B）」に統合されることが望ましい。P C A B 組織図案の一例を図7-2-1 に示す。

P C A B の局長は、民間航空に広範な経歴を有し、首相により指名されるべきである。局長の地位は M T M E の大臣に対して直接報告できるように現在の副大臣同等とすべきである。P C A B の全ての部門に、民間航空にほとんど経験のない退役軍人を備う代わりに、適切な資格と経験と率先性を有する有能な職員を充てるべきである。

空港運用、航空交通業務、空港売店、サービス料（例、検査、免許）および航空燃料税による全ての収入をプールし、P C A B 施設開発基金として航空輸送部門のため割当てられるべきである。当該基金の使用は、P C A B 局長により主催される委員会により決定されねばならない。P C A B 職員の給与水準は、有資格で有能な職員を確保するためできるだけ高く定めねばならない。

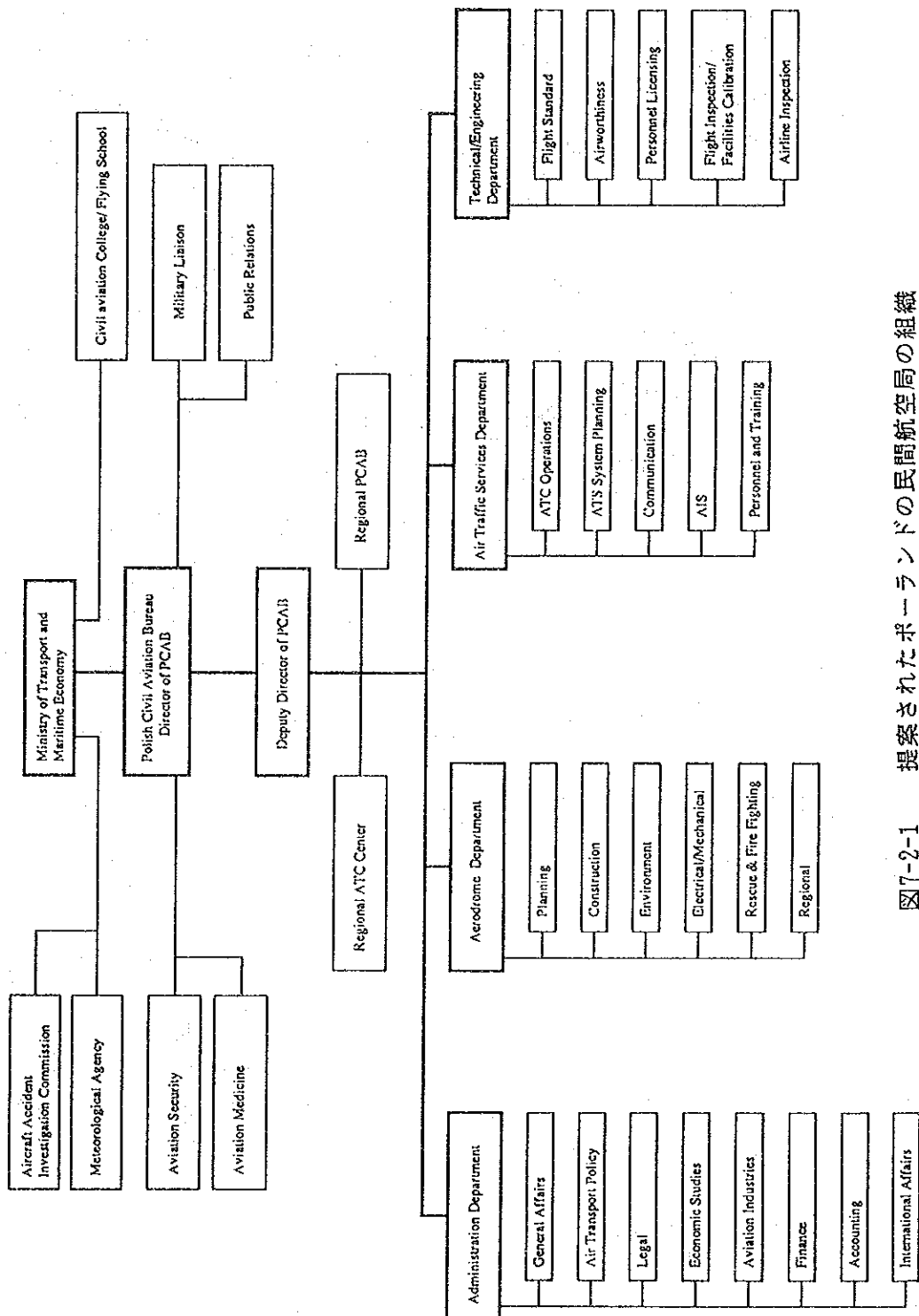


図7-2-1 提案されたポーランドの民間航空局の組織

7.2.3 EC統合

ポーランドはECの準メンバーであり、10年間で正式メンバーになることが期待される。航空輸送規制緩和、航空機の性能および料金設定に関する指針を含むEC「パッケージII」は、1992年に「パッケージIII」の規制緩和に置き換えられる。この項は、ポーランドのECとの統合のために必要なポーランドの航空輸送の政策と実施に関わる修正について論じている。

(1) 市場アクセス

10年の変遷期間は、ECの規則に従うことを可能にするが、ポーランドは自国の規則がない点についてはECの規則を採用することを求められるであろう。MTMEは、他の関係機関と共に、ポーランドの航空輸送産業を守るために次の措置を講じる必要性がある。

- ① 現行の法律では特に明記されていない航空市場への参入に関して新しい規則を制定する。
- ② 現行の2国間または多国間協定の調整を漸次交渉する。
- ③ ECの航空会社と商業ベースで競争するためLOTポーランド航空を強化する。

(2) 運賃政策

事実上運賃設定が自由であるポーランド—米国の2国間協定を除いて、ほとんど大部分の国際航空料金は、バミューダもしくはECAAタイプの規則に含まれるような2国間航空協定に従って固定されている。航空運賃は、以前、国際旅客収入の75%近くを占めていたポーランド一般旅客のためにできるだけ低く抑えられてきた。したがって、ECによる航空料金の自由化は何ら顕著な逆効果を生じることがないと思われる。

(3) 安全対策

航空の安全に関する国際民間航空条約の付随書に含まれるICAO国際標準および勧告は、ポーランドを含め全ヨーロッパ諸国で認められている。1962年以前に

発行された大部分の付随書はポーランドの規則に適切に含まれているが、第17付随書「安全対策」、第18付随書「航空機による危険物の安全な輸送」のように比較的近年になって発行された付随書は含まれていない。1962年航空法はこの点について見直される必要がある。

ポーランドは歴史的に、航空機と関連機器を以前のCMEA諸国、特にソ連に依存していた。したがって関連する標準および基準は、ECもしくは米国の規則とは合わない以前のソ連の規則に合わせている。他方、共同航空の要請(JAR)が、新しく設立されたECの共同航空局(JAA)により展開されつつあり、耐空性のみならず、整備、運航、免許、安全、保安問題のような他分野に対しても呼びかけている。西側航空機器(例えば航空機およびレーダ)が導入される場合、関連するJAA、ICAOおよび米国の標準および規則の採択が直ちに必要となり、またポーランド航空産業市場の地位は高まるはずである。

(4) 空港/空域システム

空港内の施設は、ほぼICAOの最低の必要条件を満たしているが、ポーランドの旅客ターミナルおよび航空交通管制施設の一般的品質は西欧の標準に従っていない。1992年7月に完成し、供用開始されたワルシャワ国際空港の新しい国際旅客ターミナルは、ヨーロッパの標準に合わせポーランドの国の玄関として、質および処理能力を改善した。

空域および航空路の軍民共同利用の問題は未だ完全に解決されてはいない。しかしながら、ポーランドでは航空交通業務を協力して運用するための努力が目下行なわれている。現在および将来のポーランド航空活動に対応する能力はPOZNANとPUKUSKに長距離レーダを設置することと新しい自動化されたウエスチング・ハウス社のATCデータ処理システムを設置することで達成される。空域容量の制限が航空交通の遅延を生じている西ヨーロッパでは、ヨーロッパ民間航空会議(ECAC)は、将来、より進んだ航空交通管理システムを導入するため、ヨーロッパ航空管制調和統合プログラム(EATCHIP)を作成した。当該システムは、相互利用可能な標準、仕様、方式により、ヨーロッパ中で相互利用可能なATCシステムを達成するという「調和」を目標としている。ポーランドは、2005年までに、段階的な航空交通業務開発計画を採用することを要請されている。

(5) 免許と資格

ICAO第1付随書は、乗務員、航空機整備士、航空管制官、財務担当官、航空

局員のような航空従事者のための免許に係る最低基準を詳述している。ポーランドの規則は第1付随書に記載されている基準と同等もしくは、実際にはそれらを超えているように思われる。第1付随書の標準はICAO加盟国間で認められているため、ポーランドの免許をECの指針に統合することは、JAAがより厳しい要求をしている場合を除いて困難はないはずである。

7.2.4 ICAOの要請

ポーランドはICAOの加盟国であり、ポーランドのAIPは国際民間航空機構に関するICAO条約の付随書に関連した規則および方式を遵守すると述べている。しかしながら、第17付随書「安全保障」のように1962年後に発行された付随書は現行の航空法の内容に入っていないことは理解される。このことは、航空法がICAOの規則に一致していることを確実にするために、GICAにより解決されるべきである。

7.2.5 各省間の協力

国内線旅客と国際線旅客を同一の航空機に混在させることを妨げる内務省の規則により、LOTは、ワルシャワ-KRAKOW-パリ、ワルシャワ-GDANSK-ロンドン、ワルシャワ-SZCZECIN-ロンドン航路のような若干の国際便の国内区間に関して、ほとんど空の有償搭載量で飛行せねばならない。それは、LOTにとって無駄であるばかりか、これらの国内地点間を飛行したい潜在的旅客にとって不便である。

CIQ（税関、入出国検査、検疫）手続きに関する省庁間の協力、特にGDANSK、KRAKOW、SZCZECINのように国境の空港では、現在の状況を改善せねばならない。手続形式を簡易化、迅速化すれば、旅客ターミナル容量が増し、国際観光と一般的親善を促進するであろう。

7.3 国の航空輸送計画

航空輸送は今回、急速に変化し、社会的、経済的に統合された世界においては、重要な国の発展機能を果たしている。しかしながら、航空輸送システムは、国の輸送システムの一要素にすぎず、そのため、他の輸送機関と緊密な調整をとり計画されねばならない。一般的に航空輸送部門の正確な必要性を決めた後、国の航空輸送マスタープランの全体枠内の限られた予算を最適に割当ててことを認識して、段階的な実施計画を準備すべきである。

7.3.1 需要予測

前述したように、11の国内空港がほぼ160万人の旅客を扱った1970年代の間は航空輸送が繁栄していた。当時行なわれた予測では、1990年までに、国内旅客は年間650万人に達すると見込まれていた。しかしながら、実際の旅客数は予想通りに成長しなかった。85万1千人、44万4千人、そして19万8千人が、それぞれ1989年、1990年、1991年の旅客数だった。

5つの国際空港（GOANSK、KRAKOW、POZNAN、SZCZECINおよびワルシャワ）における国際旅客数は、1979年の170万人から、1982年の約58万人にまで減り、その後、1989年までに270万人を越えるまでに回復した。しかしながら、1990年には、国際旅客数は240万人未満に落ち込み、さらに、1991年には200万人を僅かに切るまでに減少した。歴史的には全国際線旅客数のうち95%を超える乗客がワルシャワ国際空港を使用している。残り4つの国際空港における国際航空活動は毎年のフライト・スケジュールによって変動している。1979年から1990年までに記録された最大の交通量は、5万2千人（GDANSK、1988年）、5万7千人（KRAKOW、1989年）、1万4千人（Poznan、1988年）、1万4千人（SZCZECIN、1986年）であった。

現在の調査のフレームワークからみると、航空活動は国内および国際線はゆるやかな伸びとなることが予想される。（表7-3-1）

表7-3-1 航空旅客数の予測（全乗降客数）

unit: million passengers		
Year	Domestic	International
1979	1.60*	1.69*
1990	0.44*	2.36*
1995	0.50	2.60
2000	0.70	3.60
2005	0.90	5.00

Note: "*" actual figures

Source: JICA Study Team estimates

2005年における予想国内航空旅客数は、100万人未満もしくは1979年の旅客数水準の約60%に到達する。したがって、他の国々が空域不足および空港容量不足に直面しているのに反して、直接的な容量不足はポーランド国内空港では予想されない。投資は空港施設の容量拡大よりも現行の施設の改善と近代化のために必要と考えられる。

国際航空交通は、2005年までに、旅客数が5百万人に到達するものと予想されている。ワルシャワ国際空港における需要が毎年475万人、あるいは全国際旅客数の95%に達すると予想されている。予備調査では、ワルシャワ国際空港の新ターミナル施設は年間約6百万人の国際線旅客を扱うことが可能であることを示唆している。それゆえ、2005年の需要に対して顕著な容量問題は予見されない。

7.3.2 勧告措置

ポーランド民間航空にとって、若干の空港で、国際線旅客の便宜のため必要とされるいくつかの修復作業を除いては、客量不足は直ちに問題とならない。その代わりに、組織的性質の問題が存在している。近年の急速な分権化を含めて、中央による統制から自由な市場への経済的変遷に対して、行政機構と責任分担が未だに調整されていない。それ故に以下の措置が勧められる。

- (1) GICAとPPLの大部分を統合してポーランド民間航空局（PCAB）を創設し、民間空港と航空交通業務システムの計画、開発におけるPCABの権威を回復する。
- (2) 7.4節に提案されている国の空港システムを採択する。
- (3) 航空法を改正して、空域航空路使用の自由を保証するために、EC統合のためポーランド航空産業を用意し、また最も新しいICAOの要請を受け入れてCIQ手続を改善することである。PCABは空域を管理運用する法的権威たるべきである。
- (4) 現行の飛行場の軍・民共同利用を民間利用に変更し、将来の民間利用のため追加的な軍用飛行場に対する権利を獲得するために国防省と話し合う。

7.4 空港の整備

7.4.1 現 状

ポーランドの他の交通機関と比較すると、航空輸送は旅客、貨物ともに年間交通量のシェアは最低である。しかしながら、国家経済、とくに国際関係の点で航空輸送が重要な役割を果たしていることは明白である。航空輸送は、より迅速に、より頻繁に不便で遠い場所との交流を可能にする。航空輸送の開発はポーランドの国際化に不可欠である。

国際空港輸送需要の可能な伸びに関連して、現在のハブ・アンド・スポーク・システム（ハブはワルシャワ）は分散化されることが必要であろう。自らの地域経済を刺激すると同時に、ヨーロッパの多くの都市で見られるように、文化的交流を促進するために、ポーランド主要都市は、将来外国の都市へ直行便のサービスをする必要性があるであろう。

ヨーロッパでは7番目の大国、ポーランド内には100を超える飛行場がある。しかしながら、ポーランドの地政学的戦略的位置と冷戦の遺産とを反映して、それらの飛行場の大部分は軍が所有している。1992年7月現在、定期便に供されている7つの商業用空港があるが、そのうち4空港は軍により所有されているか、民間航空と共同で使用されている。これに加えてポーランド・エアロ・クラブにより所有されている約40の飛行場がある。

1990年のICAOヨーロッパ地域航空計画ではポーランドの3空港（GDANSK/REBIECHOWO、KRAKOW/BALICE、WARSO/OKECIE）を定期国際航空に、また2空港（POZNAN/LAWICA、REXZOW/JASIONKA）に代替国際業務を認めている。上の5空港に加えてPPLは、SZCZECIN/GOLENIOW、KATOWICE/PYROZOWICEをも国際空港に区分けし、その他の航空施設を国内専用に供するとしている。3空港は、即ち、GDANSK/REBIECHOWO、POZNAN/LAWICA、WARSO/OKECIE、PPLが所有し運用している。残りの8空港はPPLと軍により共同使用されている。

7.4.2 空港管理

若干の空港において、国際航空機を扱うための若干の小さな修復作業以外には、大規模な空港建設のさしせまった必要性がないと結論づけることが理に適っている。しかしながら、種々の地方空港開発プロジェクトがPPLや地方政府により求められている。例えば、PPLによる私有化を議会が承認する前に地方のPPLとVOLVODSHIPが、GICAに届け出ることもしないで空港開発プロジェクトを始めた。もう一つの例は、ワルシャワ地域開発基金が自由貿易区域を計画し、ワルシャワ北西、約40kmにある以前のMODLIN軍事基地に工業団地と貨物空港を建設したことである。これらの例は、地方分権化の過度な進展を示しており、またそれは国家レベルの指導性の欠如を意味し、かつ過度に野心的な地方の計画と言える。

現在、ポーランドがワルシャワ国際空港に年間5万トンの能力をもつ新しい貨物ターミナルを建設中であることから、MODLIN貨物空港の建設は正当化できないと思われる。ポーランドがこのように大きな投資を外国の信用で準備できると仮定しても、その位置を含めて、当該プロジェクトの妥当性をさらに検討する必要がある。

種々なグループによる未調整の空港開発は過剰投資をもたらし、後に競争力を持たない空港を閉鎖することになる。将来このような過剰投資を防ぐためには、MTMEが将来を見通した公約として、PCABに管理される全国空港システムを採用することが望ましい。

7.4.3 国の空港システム

いくつかのヨーロッパの国の空港利用可能状況を表7-4-1に示す。1984年、人口10万人当たり平均して約0.04であるポーランド空港の密度は西欧・東欧諸国と比較すると低い。1991年、定期便サービスが12の民間空港のうち3空港で停止したことから、ポーランドの現在の相対的地位はさらに低下している。

人口40～160万人のヨーロッパの首都でない都市の例では、年間旅客数は最低で都市人口の約2倍になる（Zagreb）が、容易に4対9の割に達し得る（マルセーユ、マラガ）ことを示唆している。デュッセルドルフとマンチェスター空港は、それぞれ、都市人口に達して、約18倍、23倍の乗客を取扱っている（表7-4-2）。これらの例は、50万人を超えるポーランド市は自らの空港を持つ潜在力を有することを示している。

表7-4-1 全国空港システムの空港の位置

Indicator	Number of Commercial Airports	Land area (000 sq.km)	Population (000)	Airports per 1,000 sq.km land area	Airports 100,000 persons	Average airport coverage (sq.km)
Poland	12*	312.7	36,914	0.038	0.033	26,060
France	44	547.0	54,940	0.08	0.080	12,430
W. Germany	39	248.1	59,330	0.16	0.066	6,360
UK	37	244.0	56,420	0.15	0.066	6,600
Austria	6	83.9	7,550	0.07	0.079	13,980
CSFR	16	127.9	15,459	0.11	0.091	9,140
Bulgaria	13	110.9	8,961	0.12	0.145	8,530
Yugoslavia	17	255.8	23,020	0.86	0.074	15,050

* Number of operating airports reduced to 11 in 1990 and 9 in 1992.

表7-4-2 ヨーロッパ主要都市における年間航空旅客数

City	City Population		International Air Passengers (in thousands)		Domestic Air Passengers (in thousands)	
	(in thousand)	(Year)	1988	1989	1988	1989
Duesseldorf	567	('88)	7,527	n.a	2,495	n.a
Lyon	409	('82)	1,515	1,748	1,616	1,882
Malaga	605	('89)	4,079	n.a	1,279	n.a
Manchester	446	('88)	7,708	8,139	1,796	1,920
Marseille	867	('82)	1,531	1,621	2,766	2,988
Milano (Linate & Malpensa)	1,549	('81)	6,296	n.a	3,850	n.a
Munich	1,206	('88)	5,873	n.a	3,636	n.a
Zagreb	605	('81)	599	571	753	529

Source : ICAO

ポーランドはVIVODSHIPによる49地域の代わりに、表7-4-3に示すように、A. Piskozubにより提案された、いわゆる9つのマクロ地域が存在している。これらの地域の境界が現在のVIVODSHIPの境界と一致しないために、各マクロ地域における人口数を推計することは困難である。表には、VIVODSHIPの人口と面積を示している。民間航空の長期計画の重要性に留意して、国の空港計画が表7-4-4に示されるように提案されており、9つのマクロ地域の都市を包含している。既存および提案されている空港の位置は、図7-4-1に表わされている。

ポーランドが、少なくとも完全なECのメンバーの地位を得るまでの国の空港システムの主要な構成要素は次のとおりである。

- (1) 第1種空港は、国内便および地方便のみならず、長距離飛行の国際便にも供用可能であるべきである。過去のように、国内便にのみ便宜を与えるよりは、ポーランドが完全なECのメンバーになっていくことに合わせて、第2種空港が徐々に国際便を吸収することが期待される。この結果として、第1種、第2種空港は、第3種空港を国内的に結ぶ民間航空会社のためにハブとして発展するであろう。
- (2) 第1種および第2種空港は、MTME/PCABにより管理されるべきである。空港内の施設および空港保安無線施設の建設費と維持費は、できるだけ空港利用料および航空交通業務利用料並びに、売店、航空燃料税、検査/免許料からなる空港開発基金から拠出されるべきである。政府の補助は最低水準の航空輸送業務を保証するのに必要とされる場合にのみ考慮されるべきである。
- (3) PCABが、第1種から第3種空港に関するすべての航空交通業務施設の計画、開発に責任を有し、すべての航空交通業務税を受けとるものとする。
- (4) 国の空港システムは、全市民が平等にアクセス可能となるようにすべきである。したがって、5つの第3種空港をBialystock、BYDGOSZCE、Lodz、LABLIN、OLSTEYNに追加するよう提案している。これらの候補地は、ポーランド・エアロ・クラブ所有の飛行場または、軍用飛行場(BYDGOSECE)を有している。Lublinを除き、すべての地方自治体が各々の飛行場を商業用に発展させる意図を持っていることは注目に値する。
- (5) 第3種空港は、PCABと地方行政府と共同して管理されるべきである。この取極めは、PCABが商業用空港を計画/開発するのに、その権限を行使することを可能にする。ただし、会計上、新しい第3種空港が供用開始される時期を決める地方政府の参加を認めるものとする。

表7-4-3 A. Piskozabによって提案された9マクロ地域

Note: Population in 1990

Macro-Region	Area (sq.km)	Characteristics of Major Cities & Voivodships				Number of Towns	Average Tower Area (sq.km)
		City (*capital)	Urban Population ('000)	Voivodship Population ('000)	Voivodship Area (sq.km)		
1. Central	27,172	Lodz*	1,072.2	1,147.6		61	445
2. Northern	36,600	Gdansk* Bydgoszcz Slupsk	1,094.5 721.9 228.3	1,429.4 1,111.3 412.1	7,453	85	431
3. North-Western	19,868	Szczecin* Koszalin	740.0 319.8	971.4 506.3	9,981 8,470	53	375
4. Western	38,289	Poznan*	950.3	1,333.5		124	309
5. South-Western	33,692	Wroclaw* Zielona Gora	840.4 407.3	1,131.1 660.2	8,868	134	251
6. Southern	38,705	Krakow* Katowice	854.9 3,502.4	1,233.0 3,985.2		137	282
7. South-Eastern	43,936	Lublin* Rzeszow	595.3 296.9	1,017.7 720.5		81	542
8. Eastern	34,455	Warszawa*	2,165.5	2,429.4	1,378	74	465
9. North-Eastern	39,965	Bialystok* Olsztyn	425.8 449.6	693.2 751.7	10,855 12,327	66	605
10. Poland	312,683					815	383

表7-4-4 推薦された全国空港システム

Airport Category		Class I	Class II	Class III		Class IV	Others	
				Existing	Proposed			
1.	Airport Name	Gdansk	Katowice	Koszalin	Bialystock	General Aviation	Private	
		Krakow	Poznan		Bydgoszcz			
2.	Airport Owner	MTME/MOD	MTME/MOD	MTME/MOD; MTME/Local Gov't		PAC/Local Gov't	Private	
	Airport Administrator	MTME/PCAB	MTME/PCAB	PCAB/Local Gov't		PAC/Local Gov't	Private	
3.	Air Traffic	Commercial						
		Int'l	○	—	—	—		
		Regional Int'l	○	○	△	—		
		Domestic	○	○	○	—		
	General Aviation	○	○	○	○			
4.	Airside	Landing Strip	MTME/MOD	MTME/MOD	PCAB/Local Gov't		PAC/Local Gov't	
		RWY	MTME/MOD	MTME/MOD	PCAB/Local Gov't		PAC/Local Gov't	
		TWY	MTME/MOD	MTME/MOD	PCAB/Local Gov't		PAC/Local Gov't	
		Apron	MTME	MTME/MOD	PCAB/Local Gov't		PAC/Local Gov't	
	Nav aids	Communication	MTME	MTME	MTME		PAC/Local Gov't	
		Lighting	MTME	MTME	MTME		PAC/Local Gov't	
		Met	MTME	MTME	MTME		PAC/Local Gov't	
		ATC	MTME	MTME	MTME		PAC/Local Gov't	
	Other	Passenger Terminal	PCAB	PCAB/Local Gov't	PCAB/Local Gov't		PAC/Local Gov't	
		Cargo Terminal	Private	Private	Private		-	
		Access Roads and Car Park	MTME	MTME	Local Gov't		PAC/Local Gov't	
	Service	Terminal Maintenance	Private	Private	Private		Private	
		Fueling Facility	Private	Private	Private		Private	

MTME: Ministry of Transport and Maritime Economy
 MOD: Ministry of Defense
 PCAB: Polish Civil Aviation Bureau
 PAC: Polish Aero Club

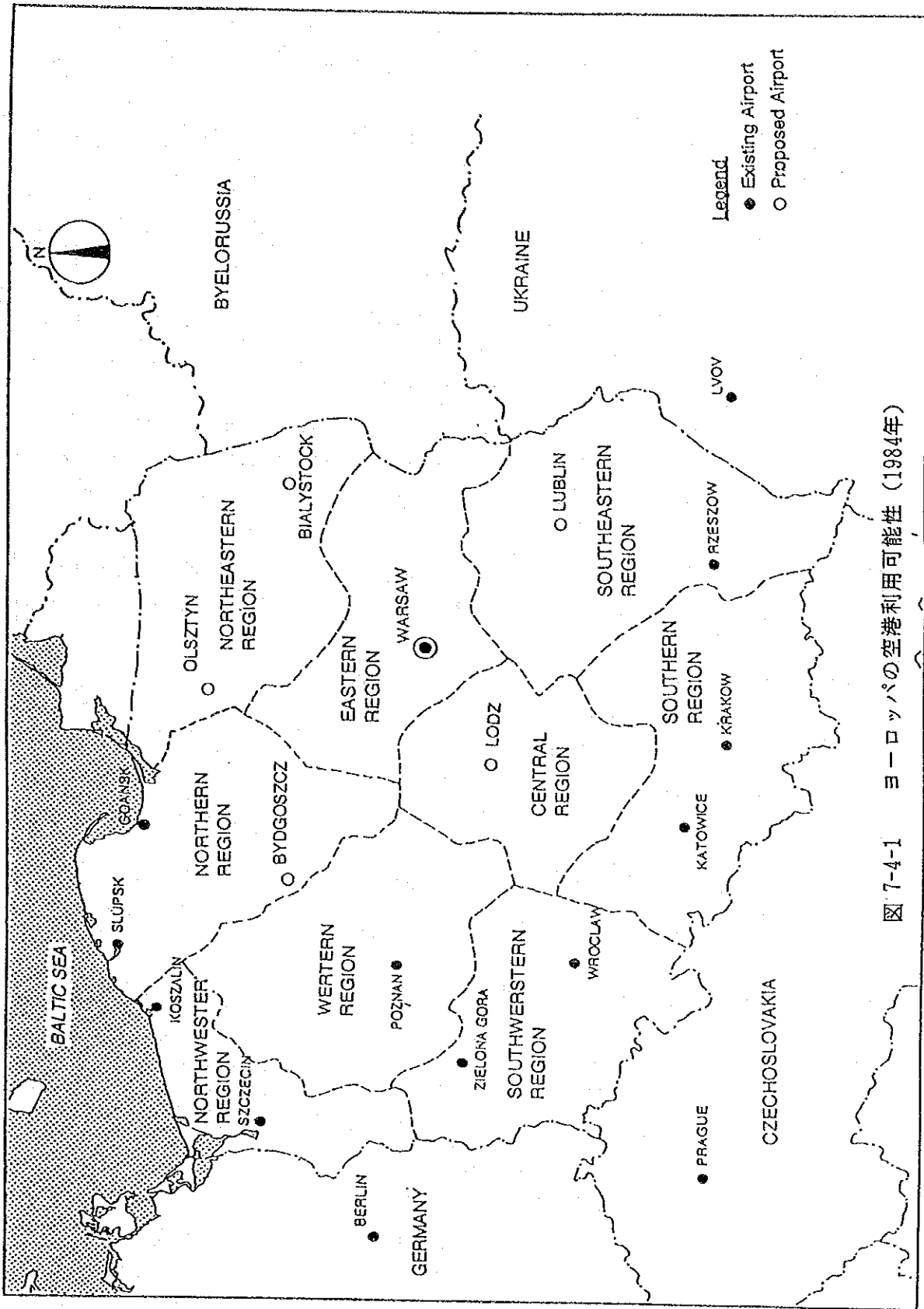


図 7-4-1 ヨーロッパの空港利用可能性 (1984年)

- (6) 第4種一般航空用空港は、ポーランド・エアロ・クラブまたは、地方政府により所有、管理されるであろう。一方、「その他」空港は私的に所有されるであろう。

したがって、国の空港システムは、高度な管理とポーランド空港施設の構造的発展のための基礎を与えることであろう。

7.4.4 空港マスタープラン

主要空港の空港内施設、滑走路およびエプロンの大きさは良い水準にある(表7-4-5)。航空需要のパターンは次のとおりである。

- (1) 1989年、国際航空旅客は、乗客、降客合わせて272万人に増加したが、1991年には、198万人に減少した。国際航空旅客数は、1995年に260万人、2000年360万人、2005年に500万人に達すると予測されている。
- (2) 全国内航空乗降客は、1979年の160万人から、1990年には44万人、1991年には20万人に減少した。予測国内航空旅客動向は、1995年、2000年、2005年の各年において、それぞれ50万人、70万人、90万人である。

国内交通は、2005年までにどの空港でも施設不足を起こさないであろう。ワルシャワ国際空港の国際線旅客(2005年にはほぼ年間480万人)は1992年に完成した新しい国際旅客ターミナルで対応できる。以前の国際線ターミナルビルは、国内線用に修復し得る。均衡がとれ秩序ある国の民間航空システムの発展の重要性に留意しながら、第1種、第2種空港開発計画が表7-4-6から7-4-13までに示すように提案されている。第3種空港開発計画は、将来の交通需要の傾向を注意深く監視して展開する必要性がある。この点について注意すべき諸点は以下のとおりである。

- (1) 表中、実線は工事の時期と期間を、そして「0」のマークは工事可能性を表わしている。
- (2) 空港開発計画は5年ごとに検討されるべきである。勧告される計画は、初めの2期間(1990年～1995年、1996年～2000年)の工事の提案と、後半の期間(2001年～2005年)に可能性のある工事を表わしている。
- (3) 2001年～2005年に可能性がある工事は、中間開発計画案に対する検討(1995年と2000年の間に行なわれる)による評価の結果に従うものとする。

- (4) 「国の民間航空マスタープラン」はU S A I Dの技術援助により策定されている。したがって、提案されている各空港の開発計画は、緊急の「検討／更新」の調査を含んでいる。これらの作業の目的は、当該調査の提案を「国の民間航空マスタープラン」による勧告と、同時に、各VOIVODSHIPの地方政府により準備された開発計画とを統合しようとするものである。

表7-4-5 8 主要空港の概要

City	Warsaw Okęcie (WAW)	Gdansk Rebiechowo (GDN)	Katowice Pyrzowice (KTW)	Krakow Balice (KRK)	Poznan Lawica (POZ)	Rzeszow Jasionka (RZE)	Szczecin Goleniow (SZZ)	Wroclaw Strachowice (WRO)
City Population	2,149,000	1,086,000	3,475,000	848,000	943,000	295,000	734,000	634,000
Total Voivodship Population	2,419,000	1,423,000	3,968,000	1,229,000	1,328,000	717,000	967,000	1,126,000
General								
Airport Owner	PPL	PPL	PPL/Military	PPL/Military	PPL	PPL/Military	PPL/Military	PPL/Military
Airport Area (ha)	550	280	550	220	320	270	270	600
Distance from City (km)	10	12	34	11	5	9	45	10
Air Route Distance from WAW (km)	-	381	318	304	380	360	568	369
Flying Time from WAW (ACFT)	-	1H05M (AN-24)	40M (TU-134)	40M (TU-134)	1H (AN-24)	1H (AN-24)	1H (TU-134)	1H (AN-24)
Air Traffic								
Passenger in 1990	2,268,100	45,650	-	44,830	1,340	-	-	180
Cargo in 1990	222,140	60,050	3,000	28,290	9,000	19,920	17,840	61,790
Aircraft Movements (1990)	15,801	(All domestic airports - 900)	(All domestic airports - 7)	(All domestic airports - 900)	1,308	844	978	1,968
	850	4,674	472	4,157	1,232	3,832	182	1,244
	40,710	2,112	148	1,856	2,500 x 50	2,502 x 80	2,500 x 60	2,500 x 60
	4,057	2,800 x 45	2,380 x 60	2,400 x 60	PCN49/F/A/X/T	PCN29/R/B/X/T	PCN13/R/B/W/T	PCN31/F/C/X/T
Airside Facility								
Runway(s) LxW (m)	3,690 x 60 2,800 x 50	2,800 x 45	2,380 x 60	2,400 x 60	2,500 x 50	2,502 x 80	2,500 x 60	2,500 x 60 2,000 x 23*
Runway Strength	PCN52/R/D/X/U PCN45/R/B/X/U	PCN38/R/A/X/D	PCN40/R/C/X/U	PCN22/F/B/X/T	PCN49/F/A/X/T	PCN29/R/B/X/T	PCN13/R/B/W/T	PCN31/F/C/X/T PCN35/F/C/X/T
ILS	CAT I (RWY33,11)	CAT I (RWY29)	-CAT I (RWY26)	-CAT I (RWY26)	CAT I (RWY29)	CAT I (RWY29)	-	(planned by '92)
Availability of Parallel Taxiway	Yes	No	Yes	Yes	No	No	Yes	Yes*
Civil Apron Area (m)	27 ACFT stands	90x350 40x150 (Apron 2) 50x180 (Apron 3)	80x230	80x230	100x240	80x130	70x190	*(RWY12L/30R) 56x100
Passenger Terminal	10,800	400 600	1,000	3,000** 700	(536)** 262	(1,000)**	1,200	700***
Car Parking Area (slots)	1,000 (for Terminal 1)		300	** under construction			*** 700 sq.m planned	

Source: AIP LOT Timetable

表7-4-6 Gdansk/Rebiechowo空港 (1級) のマスタープラン

	Work Item		Short-Range (~ 1995)					Intermediate-Range (1996 ~ 2000)	Long-Range (2001 ~ 2005)
	Item/Facility	Description	'91	'92	'93	'94	'95		
Study	Airport Master Plan	Review/Up-date			■			■	■
Air Side	Runway Strip	Widening RWY 11 extended area					■		○
	Runway	Overlay Extension			■				○ (3,000m)
	Taxiway	Parallel Taxiway Rapid Exit Taxiway						■	○ ○
	Apron	Overlay Extension			■				
	Miscellaneous	Utilities			■				
Buildings	Passenger Terminal	New International Terminal					■		
		Renovation of domestic terminal					■		
	Cargo Terminal						■		
	Administration Bldg.								
	Control Tower RFF								
AFL/ATS	Airfield Lighting ATS System including Air Navigation System	Up-grading			■				○ ○
Land Side	Curb side	Improvement							
	Car Park	Expansion							
	Access Road	Improvement			■				

表7-4-7 Krakow/Balice空港(1級)のマスタープラン

	Work Item		Short-Range (~ 1995)					Intermediate-Range (1996 ~ 2000)			Long-Range (2001 ~ 2005)
	Item/Facility	Description	'91	'92	'93	'94	'95				
Study	Airport Master Plan	Review/Up-date			■				■		■
Air Side	Runway Strip							■			○
	Runway	Overlay Extension			■			■	(2,700 m)		○(3,000 m)
	Taxiway	Overlay Extension					■				○
	Apron	Overlay Extension					■				○
	Miscellaneous	Utilities									
Buildings	Passenger Terminal	New International Terminal	■								
		Renovation of domestic terminal			■						
	Cargo Terminal								■		
	Administration Bldg.										○
	Control Tower										
	RFF										
AFLATS	Airfield Lighting							■			○
	ATS System including Air Navigation System										○
											include Radio location control center
Land Side	Curb side	Realignment	■								
	Car Park	Expansion			■						
	Access Road	Improvement					■				

表7-4-8 Warsaw/Okecie空港 (1級) のマスタープラン

	Work Item		Short-Range (~ 1995)					Intermediate-Range (1996 ~ 2000)					Long-Range (2001 ~ 2005)						
	Item/Facility	Description																	
			'91	'92	'93	'94	'95												
Study	Airport Master Plan	Review/Up-date			■					■									■
Air Side	Runway Strip																		
	Runway	Overlay				■													○
	Taxiway	Overlay								■									
	Apron	Repair/Expansion	■	■	■														○
	Miscellaneous	Utilities	■	■															
Buildings	Passenger Terminal	New International Terminal	■	■															
		Renovation of existing int'l terminal for domestic terminal			■														
	Cargo Terminal		■	■															○
	Administration Bldg.																		
	Control Tower																		
	RFF																		
AFL/ATS	Airfield Lighting																		○
	ATS System including																		
	Air Navigation System				■														○
Land Side	Curb side	New/Realignment	■	■															
	Car Park	New/Realignment	■	■															○
	Access Road	Improvement	■	■															○

表7-4-9 Katowice/Pyrzowice空港（2級）のマスタープラン

	Work Item		Short-Range (~ 1995)					Intermediate-Range (1996 ~ 2000)				Long-Range (2001 ~ 2005)
	Item/Facility	Description	'91	'92	'93	'94	'95					
Study	Airport Master Plan	Review/Up-date		■					■			■
Air Side	Runway Strip							■				○
	Runway	Overlay Extension			■				■ (2,700 m)			○ (3,500 m)
	Taxiway	Overlay Widening/Extension						■				○
	Apron							■				○
	Miscellaneous	Utilities			■							
Buildings	Passenger Terminal	New International Terminal			■	■						
		Domestic terminal					■					○
	Cargo Terminal				■							
	Administration Bldg.											
	Control Tower											○
	RFF											○
AFUATS	Airfield Lighting				■				■			○
	ATS System including Air Navigation System				■							○
Land Side	Curb side	Realignment										
	Car Park	Expansion					■					
	Access Road	Improvement			■	■	■					○

表7-4-10 Poznan/Lawica空港（2級）のマスタープラン

	Work Item		Short-Range (~ 1995)					Intermediate-Range (1996 ~ 2000)			Long-Range (2001 ~ 2005)
	Item/Facility	Description	'91	'92	'93	'94	'95				
Study	Airport Master Plan	Review/Up-date		■					■		■
Air Side	Runway Strip										○
	Runway	Overlay Extension									○ (2,700 m)
	Taxiway	Overlay Parallel Taxiway									○
	Apron										
	Miscellaneous	Utilities			■						
Buildings	Passenger Terminal	New International Terminal			■						
		Renovation of domestic terminal			■						
	Cargo Terminal										○
	Administration Bldg.										○
	Control Tower RFF										○
AFLATS	Airfield Lighting										○
	ATS System including Air Navigation System				■						○
Land Side	Curb side	Realignment			■						
	Car Park	Expansion			■						
	Access Road										

表7-4-11 Rzeszon/Jasionka空港（2級）のマスタープラン

	Work Item		Short-Range (~ 1995)					Intermediate-Range (1996 ~ 2000)	Long-Range (2001 ~ 2005)
	Item/Facility	Description	'91	'92	'93	'94	'95		
Study	Airport Master Plan	Review/Up-date	■					■	■
Air Side	Runway Strip							■	○
	Runway	Overlay Extension			■			■ (2,800 m)	○ (3,000 m)
	Taxiway	Overlay Parallel Taxiway							○
	Apron								○
	Miscellaneous	Utilities			■				
Buildings	Passenger Terminal	New International Terminal							○
		Domestic terminal							
	Cargo Terminal								○
	Administration Bldg.								
	Control Tower RFF								
AFL/ATS	Airfield Lighting							■	○
	ATS System including Air Navigation System				■				
Land Side	Curb side								
	Car Park	New			■				
	Access Road	Improvement						■	

表7-4-12 Szczecin/Goleniow空港（2級）のマスタープラン

	Work Item		Short-Range (~ 1995)					Intermediate-Range (1996 ~ 2000)					Long-Range (2001 ~ 2005)					
	Item/Facility	Description																
			'91	'92	'93	'94	'95											
Study	Airport Master Plan	Review/Up-date	■					■						■				
Air Side	Runway Strip																○	
	Runway	Overlay Extension			■												○ (2,700 m)	
	Taxiway	Overlay Extension of Parallel Taxiway															○	
	Apron	Expansion							■									
	Miscellaneous																	
Buildings	Passenger Terminal	New International Terminal															○	
		Domestic terminal																
	Cargo Terminal																○	
	Administration Bldg.																	
	Control Tower RFF																	
AFL/ATS	Airfield Lighting																○	
	ATS System including			■													○	
	Air Navigation System																	
Land Side	Curb side																	
	Car Park																	
	Access Road	Improvement			■													

表7-4-13 . Wroclaw/Strachowice空港 (2級) のマスタープラン

	Work Item		Short-Range (~ 1995)					Intermediate-Range (1996 ~ 2000)			Long-Range (2001 ~ 2005)
	Item/Facility	Description	'91	'92	'93	'94	'95				
Study	Airport Master Plan	Review/Up-date		■					■		■
Air Side	Runway Strip								■		
	Runway	Overlay Extension							■	(2,700 m)	
	Taxiway	Overlay Extension of Parallel Taxiway							■		
	Apron	Expansion				■					○
	Miscellaneous	Utilities				■					
Buildings	Passenger Terminal	New International Terminal	■								○
		Domestic terminal									○
	Cargo Terminal					■					
	Administration Bldg.			■							
	Control Tower RFF										○
AFL/ATS	Airfield Lighting		■						■		
	ATS System including Air Navigation System		■								○
Land Side	Curb side	Realignment		■							
	Car Park	Expansion		■							
	Access Road	Improvement				■					

7.5 航空交通業務（A T S）システム

7.5.1 背 景

ポーランドの空域は、中央統制経済の社会主義体制の間、軍によって管理されていた。ポーランドのA T Sシステムは主に東欧製の機器を広範に使用したソ連のシステムで成立している。経済変革プログラムの導入以来、民間管理による空域の軍／民共同使用を意味する空域の使用の正常化が前述のように、軍民特別委員会により進められている。過去の資本投下の不足と体系的な計画の欠如のために、ソビエト製機器により生じる問題がA T Sシステム全体として存在している。増加している上空通過交通に備えるためと、同時にE C A Cの要請に応えるために、ポーランドにとっては、A T Sシステムを近代化することが緊急に必要である。

7.5.2 P A T Aによる計画

P A T Aは、現在のA T Sシステムの問題を十分に認識しており、表7-5-1に示されているように、自ら短期の開発計画を用意している。P A T Aは、6年間の当該プロジェクトに必要とされる全費用を約1兆500億ズロティと見積っている。I C A Oは、P A T Aのプロジェクトに関してフィージビリティ・スタディを引受けた。ヨーロッパ投資銀行（F I B）は、当該スタディの結果が実行可能と判れば、財政的援助を進んで行なうであろう。これらの調査や財務的援助は、開発計画の早期実現のために体系化される必要がある。

表7-5-1 PATAによる航空交通サービスシステム開発計画

Project No.	Scope of Work	Project Years						Estimated Cost (billion zl.)
		'92	'93	'94	'95	'96	'97	
1.	ATC Center, Goal 0 - Operational level degradation avoidance	■						9.9
2.	ATC Center, Goal 1 - ATC, automated flight planning and procedural traffic control with radar monitoring - APP, automated flight planning and radar traffic control with redundant radar	■						64.6
3.	ATC Center, Goal 2 - ACC, radar air traffic control, partial automation of co-ordination with neighbourig FIR and military air services	■	■	■	■	■		95.7
4.	ATC Center, Goal 3 - Navaid network development to agree with ECAC strategy for 1990s	■	■					49.0
5.	ATC Center, Goal 4 - Construction of new ATC Center	■	■	■	■	■		456.0
6.	Construction of ATC Training Center	■	■	■	■			22.0
7.	Modernization of Aeronautical Information Service and remaining service of Air Traffic Dept.	■	■					1.51
8.	Establishment of Gdansk TMA			■	■			118.0
9.	Establishment of Krakow TMA			■	■			118.0
10.	Modernization of VFR Flight Information Services				■	■		111.0

Source: PATA

Total 1,045.71 billion zl.

7.6 エアラインと民間航空会社

7.6.1 背景

ポーランドの航空交通業務は、歴史的にLOT（ポーランド国営航空）により独占されてきた。しかしながら1989年中頃、民間航空会社に民間航空活動を始めることを許す新しい法律が導入された。民間会社に許された業務の範囲は、国内および国際線の定期／不定期旅客貨物航空輸送と同時に、航空機整備、航空機部品の製造、飛行学校の経営、その他航空関連（例、農業散布、航空写真、医療救助飛行、航空宣伝、沖合建設）のような航空関連事業を含んでいた。

航空活動を始めることを欲する会社或いは個人は、当初指定された活動分野でMTMEから認可を得なければならない。認可を受けた事業は、組織、技術および機械の能力について検査と証明をGICAより受けてから直ちに実際の業務を始めることができる。約89の会社（計80社がポーランド、9社がポーランド／外国の共同企業体）に認可が与えられ、そのうち、42社（その内40社がポーランド、2社が共同企業体）が1991年11月現在資格証明を受けた。しかしながら、僅か2つの会社が証明を受け定期の国内および国際航空運送業務を行なっているのが確認されている。加えて、ポーランドの53社と共同企業体6つに認可が与えられている。そのうち、ポーランド25社と共同企業体1つに対して、不定期航空運送事業を行なうための資格証明が与えられた。資格証明を得た会社の実際の能力は、会社が年末に1度だけ報告を義務づけられているので、GICAには不明である。

7.6.2 LOTポーランド航空

1992年7月現在、LOTは、1991年7月14日の法律に準拠した私営企業である。しかしながら、会社の株の51%はMTMEで保有しているため、MTMEの大臣は、LOTの主な所有者となる。報告書の第4巻で論及したように、LOTは現在の経済的変遷期では、種々の問題に直面している。このような重要な時にあって、MTMEは次の措置をとる必要性がある。

- (1) 政府の信用で、LOTのため財政的援助を行ないLOTを支援する努力をする。
- (2) ポーランドがECに統合される時まで、国際航空社会でLOTが競争力を持てるように、LOTを保護する可能な法的手段を講ずる。
- (3) 自由市場経済に向けて、LOTを改革するため、積極的にLOTは計画および管理に参加すること。外国のアドバイザーをLOTに招くなり、或いは、LOTと西欧市場の国際航空会社との戦略的同盟を探ることが妥当である。
- (4) LOT便に関する国際／国内旅客の混在の禁止や、問題の多いCIQの形式主義を含む現行の対内問題、およびバルチック諸国、白ロシア、ウクライナ上空の空域使用を含む対外問題をできるだけ早く解決する。そして、

7.6.3 民間航空会社

50以上のポーランドおよび共同企業体が航空関連活動に対して認可されている一方、今までに、それらのうちごく僅かが、一航空会社または、注目すべき大きさの一企業体に成長している。PCABが、必要な場合、指針を与えられるように、もっと頻繁に、彼等の活動に関して、正確な情報が得られるような監視経路を設定することが勧められる。

加えて以前の社会主義政府により所有された財産に関する土地／財産の所有権は、私企業を奨励するために、まず最初に政府により解決されねばならない。MTMEは以前の軍事基地をそのすばらしい空港施設使用を目的として変換するため防衛大臣およびその他関連当局と協力して、対処すべく特別委員会を設置すべきである。

第8章 運輸部門の行動計画

第8章 運輸部門の行動計画

8.1 財源制約下での資本投資

ポーランド国の新しい経済を活気づけるためには、運輸部門のみならず、あらゆる経済部門に対して大規模な資本投資が必要とされている。同時に、経済改革の様々なマクロ経済目標と整合するよう、インフレを抑制し国際的信用性を回復するなど公的財源不足を解消する緊縮財政を追求することが要求されている。このような状況下では、公的支出を必要とする多様な分野において限られた資金をいかに効率的・効果的に使用することが望ましいかを理解した上で資本投資を決定していかなければならない。

運輸部門においては、陳腐化したインフラおよび諸施設を近代化し、増加する輸送需要に対処し、また、既存の輸送システムをECの輸送システムに適合させるため、多額の資金需要が存在する。同じように、運輸業の構造改善を進め、環境対策、交通安全対策を推進するためにも多くの資金を必要とする。これらの資金需要は、将来のEC統合を目指して、段階的に充足されていかなければならない。

しかしながら、経済改革の過程でポーランド国の財政支出は毎年歳入を上回っており、財政赤字のために運輸部門への予算配分は減少の傾向を辿っている。このような事態が数年続くことになると、交通インフラ・諸施設は更に悪化し運輸業の近代化は妨げられることとなる。そのような場合には、国家全体の経済活動および国際化にとって運輸部門は最大のボトルネックになる危険性が強い。

運輸部門の予算が一般会計にのみ依存している以上、特に経済改革期間においては運輸部門への安定的な予算配分は望み難い。したがって、運輸部門固有の特定財源を設立することが必要であろう。同時に、現在の利用者負担制度の見直しと改訂、有料料金・新しい料金の導入、運輸部門への民間投資の奨励策の採用など当該部門の資金調達に役立つ様々な手段が講じられるべきであろう。

上記の資金調達方法に加えて、国際機関および2国間ベースでの借款も可能な資金調達の一方法である。しかしながら、借款にあたっては次の3点に留意することが必要である。

- * 外国借款は通常プロジェクト費用の外貨分に対してのみ供与される
- * 資本投資を行った場合には、当該プロジェクトの完成後、運営などに関して毎年費用が発生するが、これらは借手側が独自に調達しなければならない
- * プロジェクトの完成後、優遇期間を過ぎると元本と利子分の返却が発生する

8.2 行動計画策定の基本方針

ポーランド国の現状から判断すると、必要資金の調達を直ちに国際機関・外国に依存せずに、まず自国内の構造改善を徹底して追求することが望ましいと考える。特に、効率向上による費用の削減、適切な価格設定による歳入増加、利用者負担原則の導入による付加的な資金調達、外国直接投資の奨励、資本投資の厳格なスクリーニング等を進めることが必要であろう。

ポーランド国運輸部門の整備は、簡潔にまとめると次の要素に依存すると言えるだろう。

- * 市場経済に向けた法制度改革の進行度合
- * 市場経済およびEC統合に適応するための運輸業の合理化と近代化
- * 公正な競争環境を育成し適切な財政制度を構築する政府のイニシアティブ

次の基準に則って運輸部門の「行動計画」を作成することが必要であろう：

- * 資本投資に先だって、市場原理を浸透させ効率改善のための諸々のプログラムを実行すること
- * 新規投資に着手する以前に、既存インフラおよび諸施設の維持・改修・小さな改善を重視し実行すること
- * 新しい資本投資を実施するにあたっては、ポーランド国の国際化の推進に貢献するプロジェクトをその他のプロジェクトに優先して実行すること

以上の現状理解および整備方針にもとづいて、ポーランド国運輸部門の「行動計画」を以下のように提案する。

8.3 行動計画

ポーランド国運輸部門の「行動計画」を短期（1993-1996年）と中期（1997-2000年）に分けて以下のように提案する。

ここで提案されている行動計画の多くは、その着手から完成までにかかなりの期間を要するであろう。短期計画に挙げられている行動は次の期間においてフォローアップ活動を必要とするであろうし、中期計画に挙げられている行動はそれに先立つ期間において準備調査などを必要とするであろう。このような意味からすると、短期計画と

中期計画に明確な時期的区分はないとも言えよう。しかしながら、ここでは、緊急に着手されるべき行動を短期計画の中に示している。また、短期計画の中でも、はじめに列記されている行動はその緊急性が高いと考えられるものである。

8.3 ポーランド国の交通部門行動計画(1)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
鉄 道	<p>SRL-1 PKPの自立採算とEC鉄道との統合へ向け合理化、近代化によるPKP再編のための中長期政策の作成。</p> <p>SRL-2 肥大化した鉄道システムと雇用の合理化に重点を置いた中長期政策と整合のある短期の合理化プログラムの作成</p>	<p>(1) 将来の国際および国内輸送市場における鉄道の役割と機能の定まらぬこと。</p> <p>(2) 将来の民営化を含めた国とPKPの主要な責任の明確化。</p> <p>(3) 資本、技術および有能な経営者とエンジニアを含めた鉄道システムの再編に有用な資源の再評価。</p> <p>(4) PKP再編のための中長期政策の確立</p> <p>(1) 市場分野別のヨーロッパ諸国鉄道事業のレビュー</p> <p>(2) 国際基準に照したPKPの費用構造と生産性の分析</p> <p>(3) 重要な費用負担項目と低い生産性についての合理化の重点項目の整理</p> <p>(4) 十分な考慮の下に必要な手段をとるための行動の決定</p> <p>(5) 合理化プログラムの実施</p>	<p>MR L-1 1996年までの実績評価による短期および中長期の行動プログラムのレビューと改訂</p> <p>MR L-2 近隣諸国の鉄道システムとの国際協力の強化</p>	<p>(1) 旅客については道路および航空、貨物については、道路と海運との競争力の観点からの市場戦略の高度化</p> <p>(2) 近代的な人的資源開発を反映する分散管理システムの深度化</p> <p>(3) 高い生産性確保のための労働力の合理化進展</p> <p>(1) 近隣の鉄道システムとの業務協力の強化と多様化</p> <p>(2) 近隣諸国の鉄道システムの相互乗入れについての調整</p> <p>(3) 費用計算および情報システム開発でのECガイドラインとの完全一致。</p>

8.3 ポーランド国の交通部門行動計画(2)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
鉄 道	<p>SR L-3 道路輸送との競争力の改善および新規事業の開拓に重点を置いた、中長期計画と整合性のある短期近代化プログラムの作成</p> <p>SR L-4 PKPをとりまく法的、制度的、およびPKPの管理、運営の改善のための短期プログラムの作成</p>	<p>(1) 主要国の鉄道の近代化プログラム、関連事業のレビュー</p> <p>(2) 道路輸送との競争力強化、国際的統合の観点からのPKPがとりうるカテゴリー別の近代化プログラムの代替案の設定</p> <p>(3) 費用、便益、利用できる資源を基準とした代替案の評価</p> <p>(4) 近代化実行計画の策定と実施</p> <p>(1) 非採算線区の廃止を含めた運賃設定および列車運転に関するPKPに課されている規制の緩和</p> <p>(2) 費用および管理情報システムの早期の整備</p> <p>(3) 新規採用の抑制に重点を置いた雇用削減の促進</p> <p>(4) 市場に基づいたPKPの分散的意思決定システムの方角への再編。</p> <p>(5) PKPの管理者を市場経済に対応できるように訓練する。</p> <p>(6) 鉄道インフラと列車運行の整備、維持のための一般規則の確立</p>	<p>MR L-3 高速列車、一貫輸送システムおよび大都市地域での通勤輸送に重点を置いた近代化プログラムの推進</p> <p>MR L-4 国家と鉄道会社間の責任の明確な定義と分離</p>	<p>(1) CMK線を含めた可能性の高い地域での高速列車運転の開始</p> <p>(2) 国際フォワーダーの育成、一貫輸送サービスの提供による国際一貫輸送の促進</p> <p>(3) 需要と利用可能な鉄道施設を吟味した通勤輸送サービスの改良</p> <p>(1) 鉄道インフラの整備維持責任と列車運転に関する責任の明確な分離</p> <p>(2) 鉄道会社の国家からの財務的独立</p>

8. 3 ポーランド国の交通部門行動計画 (3)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
道路および道路輸送	<p>S R D - 1 道路財源、行政とともに国際連絡に考慮をはらった中長期道路網整備政策の準備</p>	<p>(1) 交通量推定、費用および評価システムによる道路プロジェクト（維持管理、リハビリ、改良および新設）の整理</p> <p>(2) 道路網、国境通過および利用者負担原則の一本化の観点での国際交流改善のためのカイドライオン準備</p> <p>(3) 道路網の安定的な維持整備を保障する将来の道路財源計画の準備</p> <p>(4) 高い効率性を達成し（公共と民間の関連）、広い一般性（ポーランド政府と外国、中央政府と地方政府の関連）を持つ道路行政改善アウトラインを描く。</p>	<p>MRD - 1 1996年までの実績評価に基づく中長期政策および短期行動プログラムのレビューと改訂</p>	<p>(1) 中央、地方政府の関係およびGDDPを含む道路行政システムの一層の改善</p> <p>(2) 道路利用に伴う外部費用の概念の導入により、道路利用者料金の費用負担を拡大することによる道路財源システムの深度化</p>
	<p>S R D - 2 道路ネットワークの維持、リハビリ、小改善および国境通過に重点を置いた短期行動プログラムの準備</p>	<p>(1) 深刻な交通ボトルネックの特定とその改善費用の推定</p> <p>(2) 手続きの改善と環境保全に重点を置いた国境通過の改善</p> <p>(3) 国際高速自動車道の一部区間の整備</p> <p>(4) 財源調達に留意した優先プロジェクト、プログラムの選定</p>	<p>MRD - 2 民間部門参加による高速道路自動車建設の推進</p>	<p>(1) 交通需要量の増加を反映した道路網整備計画の改訂</p> <p>(2) 高速自動車道建設促進のための有料道路局の機能拡大</p>

8.3 ポーランド国の交通部門行動計画(4)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
道路および道路輸送	SRD-3 道路財源確保のための短期行動プログラムの準備	(1) 中央、地方政府間の配分原則と基金の規模に留意した道路利用者料金に基づく特別基金の設立 (2) 現在の規制を緩和して高速自動車の建設、運営への民間資本参加および有料制の導入	MED-3 環境保全および道路安全施策の強化	(1) 2000年までにEC規準を達成するための環境基準、検査・執行システムの強化 (2) 主要な鉄道道路の立体交差化を含むEC基準にむけての交通安全施策のより一層の改善
	SRD-4 道路行政合理化のための短期行動プログラムの準備	(1) 進行中のGDDPの民営化および民間参加にむけての再編の推進 (2) 重複と余剰事業の削減という観点からのGDDPの階層構造(本社-地域-地区-現場事務所)の合理化 (3) 国道および地方道間のよりよい調整のために運輸省と閣僚会議の2つによる道路行政システムの再編 (4) 国際高速自動車道整備のための有料道路局の設立	MRD-4 トラック輸送業のECとの営業規則の統一	(1) ECで実施されている営業実績に基づくトラック輸送業者の資格審査システムの導入 (2) 運転手の労働条件を含む社会的条件の調整
	SRD-5 将来のポーランドの道路輸送等のECとの統一の観点からの中長期道路輸送政策の準備	(1) 将来のEC統合にむけてのトラック輸送業の近代化のための政策ガイドラインの準備 (2) 環境保全についてのEC基準との将来的対応のための政策ガイドラインの準備		

8.3 ポーランド国の交通部門行動計画(5)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
道路および道路輸送	S R D - 6 道路輸送産業の合理化、近代化のための短期行動プログラムの準備	(1) 外国のトラック輸送業の近代化プログラムのレビュー (2) 運輸省によるトラック輸送業についての情報および監視システムの開発 (3) 零細トラック業者の合理化、近代化を促進するトラック業の任意団体設立の推進 (4) 燃料効率と排ガス汚染改善のための老朽トラック車両取換を容易にする財源制度の導入 (5) 経営・技術・評価に基づく国内免許制の導入		
	S R D - 7 排ガス排出規制改善のための短期行動プログラムの準備	(1) 排ガスその他による汚染規制の段階的改善プログラムの整備 (2) 車検制度の強化 (3) 環境保全のための法規の強化		
	S R D - 8 交通安全のための短期行動計画の準備	(1) 車検を含む道路交通安全施策の改善 (2) 関連当局の協力による交通安全教育の強化		

8.3 ポーランド国の交通部門行動計画(6)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
港 湾 お よ び 海 運	SPM-1 ポーランドの港湾および海運が陸上輸送に対し、競争力をもつよう に活性化するための中長期計画の 準備	(1) 荷主の観点からの競争相手(鉄 道とトラック)の輸送費用、時 間、頻度、信頼性というサービ スレベルの分析 (2) 国内および国際的観点からの港 湾および海運の競争力強化のた めの代替戦略の準備 (3) 各代替戦略に必要な費用ととも に種々の制約の分析 (4) 戦略の比較分析に基づきポーラ ンドの港湾および海運の活性化 のための中長期政策の策定	MPM-1 1996年までの実績評価に基づく中 長期政策および短期行動プログラ ムのレビューと改訂	(1) 改善された荷役効果によりポー ランドの港湾へのより多くの 定期船寄港を実現するよう努力 する。 (2) 港湾地域への内外の投資を促進 することにより港湾貨物量を増 加させる努力をする。 (3) 港湾および内陸輸送の効率改善 により、ポーランドの港湾を経 由する国際通過貨物を増大させ る努力をする。
	SPM-2 地方行政参加の拡大による港湾 分散政策の導入	(1) 港湾管理責任の中央および地方 政府間の分離 (2) 地方政府と港湾局の関係の明 確化	MPM-2 北海沿岸およびバルチック諸国の 主要港湾および内陸国に対する 港湾営業活動の促進	(1) ポーランドの港湾の潜在顧客に ついてニーズを明らかにするた めの情報収集 (2) サービスの種類および水準の改 善、整備のためのポーランドの 港湾の現在のサービスについて の顧客ニーズの分析 (3) 潜在顧客に対する新サービスお よびマーケティング戦略の開発
	SPM-3 国際コンテナリゼーションに重点 を置いたポーランドの港湾の合理 化、近代化のための短期行動プロ グラムの準備	(1) 国際コンテナリゼーションに 対処するためにSzczecin/ Swinoujscie 港にコンテナ荷役 施設を整備 (2) 港湾事業者間の競争促進による 港湾運営効率の改善		

8. 3 ポーランド国の交通部門行動計画 (7)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
港 湾 お よ び 海 運	<p>SPM-4 ポーランドの海運会社の近代化およびサービス多様化のための短期行動プログラムへの準備</p> <p>SPM-5 ポーランドのコンテナ輸送に関連する機関を調整するための運輸省の主務官庁としての機能強化</p>	<p>(3) 西側諸国で高い効率をあげたために採用されている港湾貨物情報システムの導入</p> <p>(4) 港湾を結ぶ内陸輸送の改善</p> <p>(1) ポーランドの3つの海運会社の海運事業サービスを競争的とするために多様化すること</p> <p>(2) 老朽船舶の取換えのための制度導入</p> <p>(3) 最新鋭船舶による船員訓練プログラムの推進</p> <p>(1) GdanskとGdyniaおよびSzczecinとSwinoujścieの港湾コンプレックスからなる2つの港湾局設立、およびその役割と機能についての調査</p> <p>(2) 運輸省を主務官庁として、船会社、港湾局、内陸運輸業者、荷主からなる港湾コンプレックスによるコンテナ輸送を促進するための委員会の設立</p>		

8. 3 ポーランド国の交通部門行動計画 (8)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
航 空 輸 送	<p>SAT-1 分散化政策によって生じた混乱を緩和するため、中央政府による航空輸送行政の再強化</p> <p>SAT-2 国際化推進に重点を置いた航空輸送整備の中長期政策の準備</p>	<p>(1) G I C A、P P L、P A T A、L O T、民間航空会社、地方政府および軍隊を含む航空輸送部門のサービスの分析</p> <p>(2) 航空輸送部門混乱を生じさせた問題とそれらの関連の整理</p> <p>(3) 分散化政策の暫定的な停止およびポーランド民間航空公社 (P C A B) が実施したような新機種の設置を含む、航空輸送部門の現在の混乱緩和施策の開発</p> <p>(4) 競争交通手段である道路および鉄道を考慮した航空輸送の将来の役割と機能の分析</p> <p>(5) 主要な国際線運航航空会社間の競争激化に留意して、国際的観点からの航空輸送市場の見直し</p> <p>(6) 上の将来見通しを妨げる法制度、行政機構および航空輸送施設の整理</p> <p>(7) 国際的および二国間技術協力によって実施された航空輸送関連調査に留意して航空輸送整備のための中長期政策を策定</p>	<p>MAT-1 1996年までの実績の評価に基づく中長期政策および短期行動プログラムのレビューと改訂</p> <p>MAT-2 航空輸送のより一層の国際化の促進</p>	<p>(1) 混乱状態の解決と秩序回復の強化</p> <p>(2) 一級空港 (国際線) と二級空港 (国内および国際線) の整備促進手段の導入</p> <p>(3) 上の施策の強化を基盤として、空港管理運営の段階的な分散化の導入</p> <p>(1) パルチック諸国およびC I Sを含む近隣諸国との二国間航空交渉の強化</p> <p>(2) 1 級および2 級空港への国内および国際航路増加推進</p>

8.3 ポーランド国の交通部門行動計画(9)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
航 空 輸 送	SAT-3 生産性改善のための航空会社近代化短期プログラムの準備	(1) 需要と将来の航空路線見通しに留意した航空機取換プログラムのレビュー (2) 管理者グループの訓練とともに余剰労働力のより一層の合理化 (3) 国内および国際旅行者との緊密な連携に基づくマーケティングおよび営業活動の強化 (4) 主要な国際航空会社との可能な営業協力		
	SAT-4 空港インフラの近代化と整備	(1) 進行中の空港プロジェクトの完成 (2) 主要な地域空港の通関、入国審査および検査システムの改善		
	SAT-5 航空交通サービスシステム(ATIS)の短期近代化プログラムの準備	(1) ICAOによって実施されたATISについてのF/Sのレビュー (2) 財政面に留意したATIS近代化プログラムの作成		
都 市 交 通	SUT-1 近代的な交通管制システムの整備着手		MUT-1 ワルシャワおよび他の主要都市での地域交通管制システムを含む交通管理システムの広範な実施	

8.3 ポーランド国の交通部門行動計画 (10)

部 門	短期行動計画 (1998-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
都 市 交 通	<p>SUT-2 続行するか中止するかを決めるための未完了都市交通プロジェクトの経済・財務的レビュー</p> <p>SUT-3 都市交通企業の管理、運営の合理化</p>		<p>MUT-2 非独占化および民営化を含む都市交通企業のより一層の合理化および近代化</p> <p>MUT-3 未完了の優先プロジェクトの完成と混雑している都市中心部のバイパスの建設</p>	
運 輸 省	<p>SMT-1 交通部門を市場経済に適わせるとともに、将来のEC統合へむけての中長期交通政策および短期行動プログラムの準備</p> <p>SMT-2 変化する交通市場および変化する交通機関別の役割を適切に反映するプラン・ドゥワー・シー機能をもつ運輸省による効果的な管理システムの創設</p>	<p>(1) 輸送機関別の財源調達可能性、市場の発展の観点からの現在の交通政策のレビュー (2) 体制変化を推進し、財政赤字を縮少することに重点を置いた交通機関相互の調整の強化 (3) 解決されるべき最重要課題に重点を置いた改訂版の中長期交通政策、短期行動プログラムの策定</p> <p>(1) 交通市場および交通産業の実績についての情報および監視システムの開発 (2) 不正競争を防ぐための市場および産業への介入、指導メカニズムの開発</p>	<p>MMT-1 1996年までの実績評価に基づいた中長期政策および短期行動プログラムのレビューと改訂</p>	<p>(1) ポーランドの交通のECとの統合を完成するための短期行動プログラムの準備 (2) 諸国との国際的輸送連携を促進するための中長期政策および短期行動プログラムの準備</p>

8.3 ポーランド国の交通部門行動計画 (11)

部 門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政 策 手 段	行 動 計 画	政 策 手 段	行 動 計 画
運 輸 省	SMT-3 交通機関相互および中央、地方政 府間の適切な調整機能の整備	(1) 交通機関相互の調整による鉄道、 海運、航空の道路輸送との連絡 改善 (2) 地方および中央政府間の調整に よる都市および都市間道路網連 絡の改善 (3) 技術的、行政的および財政面で の地方および中央政府間の関係 の改善		
	SMT-4 環境安全を含むポーランドの交通 のEC輸送システムとの統合のた めの構造プログラムの策定	(1) 統合に含まれる重要問題の明確 な整理 (2) 財政、構造、手続きおよび社会 のニーズと影響の各観点での これらの問題の評価と優先順位 付け (3) 迅速な改善を妨げる制約の整理 (4) 必要な手段実行のための段階的 なスケジュールの作成		
	SMT-5 輸送サービスの安定的な改善のた めの輸送部門についての財源シス テムの開発	(1) サービスに対応するコストを明 らかにした利用者への運賃、料 金の種類および水準のレビュー と改訂 (2) 交通部門整備のため利用者の運 賃料金をプールする方法の開発		

8.3 ポーランド国の交通部門行動計画 (12)

部門	短期行動計画 (1993-1996)		中期行動計画 (1997-2000)	
	政策手段	行動計画	政策手段	行動計画
運輸省	<p>SMT-6 中央統制システムから市場システムへの交通部門の変換を導くための運輸省の再編</p>	<p>(3) 各交通部門別にリザーブされた基金を支出するための規則の策定</p> <p>(1) 各交通機関の全体像を理解し、それらを市場経済システムに適切に導くために、現在の機能的組織への機関別組織の導入</p> <p>(2) 運輸大臣の諮問機関として「運輸政策審議会」の設立</p> <p>(3) PKP、GDDP、GICAおよびPPLの部分的統合による運輸省職員数の増強</p> <p>(4) 市場システムおよび管理技術を周知させるために、運輸省各輸送機関の関連部署職員のための訓練プログラムの準備</p>		

JICA